

6^{ES} JOURNÉES NATIONALES DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

TOULOUSE LES 4 ET 5 JUILLET 2018

SYNTHÈSE
2018



P+R



ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie

Organisées par



Avec le soutien de



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE



Ce document est édité par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Coordination technique : Christelle BORTOLINI
et Laurence DUBOURG (ADEME)

Rédacteurs : SCRIBE-NET

Crédits photo : Dimitri Kalioris, Roland Bourguet,
Munoz de Pablos, D. Paillard, François Kronenberger / ADEME,
Arnaud Bouissou, Manuel Bouquet / TERRA, Tisséo, Success,
Ekodev, SMTG-grenoble, MobiGIS, Inddigo, Ubitransport,
Covivo, Mon Chaperon, Maison de l'emploi de Marseille,
Maison Métropolitaine des Mobilités Alternatives, BMA,
Agence Ecomobilité, Emily, Istock, Fotolia, 123RF

Création graphique : PIGMENT LIBRE - SCRIBE-NET

Brochure réf. 010595

ISBN : Web 9791029710902

Dépôt légal : ©ADEME Éditions - Février 2019

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (Art L. 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (Art L. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L. 122-10 à L. 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

SOMMAIRE

VIDÉO
PRÉSENTATION
DES JOURNÉES

CLÉS POUR AGIR

MERCREDI 4
JUILLET 2018

5 OUVERTURE DES JOURNÉES

- 5 **Jean-Michel LATTES** – Président de Tisséo Collectivités
- 6 **Pascal BERTEAUD** – Directeur général du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)
- 6 **Jules NYSSSEN** – Directeur de l'Institut national spécialisé d'études territoriales (INSET) de Dunkerque – Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT)

7 PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE « INNOVATION ET ÉCOMOBILITÉ » ENGAGÉE POUR LA GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE, PAR TISSÉO COLLECTIVITÉS

- 7 **Christophe DOUCET** – Directeur Planification et Eco-Mobilités
- 8 **Stefan PONS** – Directeur innovations partenariats et territoires

9 ATELIER 1 : QUELLES APPROCHES PSYCHO-SOCIOLOGIQUES INNOVANTES POUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

- 9 **Sensibilisation aux dimensions comportementales**
Xavier BRISBOIS – Psychologue Social
- 9 **Les situations exceptionnelles pour accompagner le changement de comportement**
Joël MEISSONNIER et Cyprien RICHER – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)
- 10 **Organisation d'un challenge de mobilité**
Anaïs ROCCI – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

11 ATELIER 2 : MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ET MODÉS ACTIFS : UNE RELATION VERTUEUSE ?

- 11 **Intégrer les déplacements actifs dans les programmes sport/santé : exemple du programme « Bouger sur prescription » en Savoie Mont-Blanc**
Gwenaél DODIER – Agence Ecomobilité de Savoie Mont-Blanc
- 12 **Comment analyser les liens entre aménagement urbain, pratique de la marche et enjeux de santé publique ? Premières réponses apportées par un « indicateur de marchabilité » en Ile-de-France**
Lise MICHEL – Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) - Ile-de-France
- 13 **Indemnité kilométrique vélo**
Pierre TOULOUSE – ministère de la Transition écologique et solidaire

14 ATELIER 3 : QUEL MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES ?

- 14 **Politique de management de la mobilité en milieu rural**
Arnaud BOUDOU – Parc naturel régional des Grands Causses
- 14 **Manager la mobilité en milieu rural : une palette de solutions pour sensibiliser et donner l'exemple**
Elisabeth CONDAMINES – Communauté de communes du Saint-Affricain
- 15 **L'autopartage : accompagner son développement sur un territoire**
Maxime JEAN – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

16 TABLE RONDE : COMMENT PILOTER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS PAR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

- 16 **Fédération des acteurs des plans de mobilité**
Anne-Laure NARDONE – Maison de l'emploi de Marseille (MDEM)
Vice-présidente emploi de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM)
- 16 **Association pour le développement de la formation dans les transports**
Sarah KONEKE – Chargée de projet, Association pour le développement de la Formation dans les Transports
- 17 **EKODEV**
Jean-Christophe GIANNESINI – Directeur associé, EKODEV
- 17 **Développement des plans de mobilités**
Lorène Grand – Chargée de mission pour le développement des plans de mobilité, Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise
- 18 **BMA - Booster de Mobilité Augmentée**
Jean-Luc HANNEQUIN – Co-développeur de BMA - Booster de Mobilité Augmentée

19 DÉMONSTRATION DES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS NUMÉRIQUES POUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

- 19 **MOBIGIS**
Frédéric SCHETTINI
- 19 **INDDIGO**
Laure PELLISSIER et Mathilde DURAN
- 19 **UBITRANSPORT**
Thierry THENON
- 20 **QUESTGO**
Sandra HAUSHALTER – (Conseil départemental du Finistère) et Anaëlle GUILLAUD (COVIVO)
- 20 **Mon Chaperon**
Fabien BOYVAL
- 20 **Maison de l'emploi de Marseille**
Anne-Laure NARDONE



SOMMAIRE

(SUITE)

VIDÉO
PRÉSENTATION
DES JOURNÉES

**JEUDI 5
JUILLET 2018**

21 ATELIER 4 : PEUT-ON RÉINVENTER LA GOUVERNANCE DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

- 21 D'une Maison du vélo vers un réseau de Maisons des mobilités basé sur l'initiative et les besoins locaux
Emilie AUMONT – Bordeaux Métropole
- 22 L'INTERSCOT GIRONDIN : une instance de management de la mobilité ?
Marianne DELSAUT – Direction départementale des territoires et de la mer de la Gironde
- 22 Réseau pour la transition énergétique - Mobilité et transition énergétique : quelle mobilité durable pour des territoires à énergie positive ?
Esther BAILLEUL – Réseau pour la transition énergétique (CLER)
- 23 Quand les initiatives citoyennes s'invitent dans la gouvernance des mobilités : vers un management collaboratif au service de tous ?
Bertrand DEPIGNY – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

24 ATELIER 5 : QUELLES INNOVATIONS SOCIALES PAR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

- 24 La solidarité comme moyen pour accompagner les changements de comportement vers une mobilité durable et inclusive
Albane DURAND – Covoiturage+
- 25 Mobilité inclusive et covoiturage – Expérimentations territoriales avec Ridygo by Scity.coop
Arnaud DELCASSE – SCITY
- 25 MOBIPA : Rendre accessible à tous la mobilité avec le numérique
François BERNIGAUD – MI&Conseil
- 26 Faciliter les activités de proximité et l'accès aux services à partir des mobilités : exemple du portage de courses au domicile des personnes âgées en milieu rural
Jean-Luc HANNEQUIN – BMA - Booster de Mobilité Augmentée

27 ATELIER : QUELLES APPROCHES NOUVELLES DU MARKETING INDIVIDUALISÉ ?

- 27 Osez une autre façon de se déplacer
Christophe AMBLARD et Solène VUILLET – Agence Ecomobilité de Savoie Mont-Blanc
- 28 Accompagnement individualisé au changement des pratiques de mobilités des utilisateurs de véhicules polluants - Opération « Je plaque ma caisse »
Nicolas BOHERE – Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Grenobloise

- 28 Les initiatives de marketing individualisé : un objectif de service public ou de massification du report modal ? Du conseil en mobilité « humanisé » à un accompagnement personnalisé « automatisé »
Anaïs ROCCI – 6t-bureau de recherche
- 29 Le marketing individualisé digital
Florence LABARRE – RATP Smart Systems et Laboratoire d'aménagement d'économie et des transports (LAET)

30 PLÉNIÈRE

- 30 Les politiques spatiales de maîtrise de la demande de mobilité : l'exemple de la Norvège
Grégoire TORTOSA – Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis
- 31 Une stratégie globale pour une mobilité durable : vers une nouvelle chaîne de mobilité
Sam JACOBY – Communauté des transports du Luxembourg
- 32 Les espaces de coworking : quels impacts sur les pratiques de mobilité quotidienne ?
Emmanuel PERRIN – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

33 TABLE RONDE : MOBILITY AS A SERVICE : UNE (R)ÉVOLUTION DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

- 33 Jenni ECKHARD – Experte scientifique, Vélo tout terrain (VTT) Centre de recherche technique de Finlande
- 33 Arnaud CHEVALLER – VP Sales Europe, Connecthings
- 34 François FERRIEUX – Président du Club national pour la « Mobilité Courante »
- 35 Imène MIRAUI – Chargée de mission Transports et mobilité durable, France nature environnement (FNE)
- 35 Jérôme KRAVETZ – Directeur pilotage et attractivité du réseau, Tisséo Collectivités

36 CLÔTURE DES JOURNÉES

- 36 Johan RANSQUIN – Directeur adjoint Villes et territoires, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)





MERCREDI 4 JUILLET 2018

OUVERTURE DES JOURNÉES



Jean-Michel LATTES
Président de Tisséo Collectivités

Les thèmes développés autour de ces journées sont fondamentaux. Tisséo est une autorité organisatrice des transports composée de 108 communes et de 4 intercommunalités avec plus de 4 millions de déplacements à gérer quotidiennement. Toulouse est une métropole qui attire et il faut répondre, chaque année, à 50 000 déplacements supplémentaires, pour une grande partie en transports en commun. 2 lignes de métro, 2 lignes de tramway, une centaine de lignes de bus et des projets de téléphérique, de doublement des lignes. Des évolutions majeures apparaissent. Elles portent sur de nouveaux opérateurs offrant de nouvelles solutions de mobilité : covoiturage, auto-partage, vélo. Cette évolution est aussi le changement de valeur autour du partage de l'outil de transport. Apparaissent aussi de nouveaux acteurs sur le domaine privé. Par rapport à cela, il faut anticiper l'évolution des mobilités, prévoir les nouveaux outils, accompagner les partenaires et mettre en convergence les supports de mobilité.

A Toulouse, l'emploi a été ciblé car la distance domicile/emploi n'était pas bien prise en compte. Aujourd'hui, seuls 35 % des salariés sont sur un axe transport fort, il passera à 65 % en 2025 grâce au téléphérique urbain, à la ligne A doublée, au réseau Linéo et aux nouveaux services à la mobilité par une application automobile multimodale, des spots covoiturage, des parcs-relais et un schéma directeur vélo. Le Plan de déplacements urbains (PDU) représente une enveloppe de 3,8 milliards d'ici 2030 en faveur des transports en commun, soit le premier derrière le Grand Paris. Un comité d'orientation des transports métropolitains a été créé afin que le monde économique participe aux travaux ainsi qu'une gouvernance globale au niveau des grandes structures pour que les grandes institutions se parlent. Un programme qui dispose aussi



de multiples partenariats avec des clubs d'entreprises, des projets européens et une innovation permanente avec la Smart City, un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) qui a permis de regrouper 105 contributeurs (start-ups, grandes entreprises, universités, centres de recherche) et de recevoir 270 projets. Récemment, un appel à projets covoiturage a aussi été lancé ainsi que le projet « Dessine-moi Toulouse » avec 4 territoires mis à la disposition du privé pour faire du stationnement intelligent mutable. Ont aussi été mis au point une application pour prendre son ticket et « Le métro d'images en images » pour les personnes ne pouvant pas lire. Tisséo réfléchit à de nouveaux services comme la navette autonome, la voiture autonome, etc. Il y a une évolution, les jeunes ne sont plus intéressés par l'objet voiture, mais par l'outil mobilité.



Pascal BERTEAUD – Directeur général
du Centre d'études et d'expertise sur les risques,
l'environnement, la mobilité et l'aménagement
(CEREMA)

Le CEREMA a une longue habitude de travail avec Tisséo, par exemple sur les enquêtes de mobilité, sur des champs d'études innovants comme des tests de dispositifs de détection d'incidents et d'intrusion dans le métro, et bien entendu, sur le management de la mobilité.

A la fois jeune, puisque créé en 2014, et expérimenté car héritier de l'ensemble de l'ingénierie publique de l'Etat, le CEREMA est l'expert public de référence de l'ingénierie de la mobilité. Présent au cœur des territoires via une trentaine d'implantations, la variété de ses compétences lui permet d'aborder la question des mobilités de manière globale, avec des approches à la fois techniques et sociétales, en traitant les problématiques connexes comme l'aménagement, la transition énergétique, la préservation de l'environnement, etc.

Ces journées constituent un très bon exemple d'animation d'une communauté professionnelle à l'échelle nationale. Elles sont d'ailleurs labellisées par l'initiative « French mobility », portée par le ministère des Transports, qui vise à réunir l'ensemble des acteurs français de l'innovation en matière de mobilité : start-ups, PME, grands groupes, collectivités, financeurs. Le champ de la mobilité est en effet au cœur de nombreuses mutations, institutionnelle, énergétique, numérique, servicielle... avec une multiplication des offres de transport qui vont de pair avec une évolution profonde des pratiques et des usages. Ces bouleversements ne sont pas que technologiques, mais également sociétaux et sociologiques. Dans cette optique, il est nécessaire de rassembler l'ensemble des parties prenantes pour faire émerger de nouvelles approches. D'une part des acteurs institutionnels et techniques, qui travaillent par exemple sur l'ouverture et la mise à disposition des données de transport et l'interopérabilité des services. Ensuite, des collectivités locales investies dans l'élaboration de politiques de mobilité et qui cherchent à mieux identifier les besoins et sélectionner les meilleurs projets de mobilité pour y répondre. Enfin des acteurs économiques marchands (start-ups, bureaux d'études...) et non marchands (associations...), qui développent et déploient des solutions innovantes de mobilité, et ont besoin de les tester et de définir des spécifications pour leur répliquabilité.

En matière de mobilité, l'innovation technique ne prospérera qu'à la condition de rencontrer les besoins et les capacités des territoires et de leurs usagers. Les facteurs de réussite sont autant sociétaux que techniques ! Pour s'implanter, l'innovation en termes de mobilité devra aussi être organisationnelle, sociétale et territoriale. Ces journées constituent dès lors une belle occasion d'appréhender collectivement et globalement les enjeux, de débattre des opportunités à saisir et des écueils à éviter, pour co-construire des approches innovantes de management de la mobilité dans les territoires, et ainsi mettre cette « ère des nouveaux services » au bénéfice des enjeux sociétaux collectifs.



Jules NYSSSEN – Directeur de l'Institut national
spécialisé d'études territoriales (INSET)
de Dunkerque – Centre national de la fonction
publique territoriale (CNFPT)

L'organisation de ces journées s'est voulue réellement interactive à partir d'ateliers constitués sur la base d'appels à projets sélectionnés par un comité, qui vont permettre de partager des expériences, ainsi que des plénières et des formes plus classiques d'organisation de colloques. Le succès est réel du fait des 250 inscrits à cette journée, dont une centaine de fonctionnaires territoriaux, mais également des fonctionnaires de l'Etat, des salariés, des opérateurs, des experts, des universitaires, toutes les personnes rassemblées ici par l'intérêt et l'expertise qu'ils portent à la question de la mobilité.

Ces journées sont organisées dans un contexte particulier, marqué par la fin des Assises de la mobilité et le démarrage prochain des travaux sur la future loi d'orientation sur les mobilités. Ces évolutions marquent le passage de la posture traditionnelle de la collectivité en tant qu'autorité organisatrice des transports vers un rôle beaucoup plus large d'ensemblier de la mobilité qui nécessite, certes, de travailler la relation entre les usagers et les opérateurs, mais également de tenir compte des besoins des salariés, des habitudes des employeurs, de travailler sur la question des temps, de prendre en compte l'offre privée qui existe et parfois l'offre citoyenne, de profiter des outils numériques, des nouveaux désirs de partage. Le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) tient compte de cette évolution des stages offerts aux agents des collectivités territoriales et, à partir de 2018/2019, a augmenté les stages sur cette thématique et le nombre des événements organisés sur ce sujet.



PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE « INNOVATION ET ÉCOMOBILITÉ »

ENGAGÉE POUR LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINNE
par Tisséo Collectivités



Christophe DOUCET
Directeur Planification et Eco-mobilités



4 millions de déplacements sont générés quotidiennement sur l'agglomération de Toulouse et seulement 17 % d'entre eux sont liés aux déplacements domicile/travail, mais ce sont eux qui conditionnent aujourd'hui la taille des réseaux. Il est donc nécessaire d'anticiper et de se mettre en capacité de réflexion sur l'étude de la 3ème ligne de métro, du doublement de la ligne A, du téléphérique urbain. Sur la ville de Toulouse, 40 % des déplacements se font en voiture, 21 % en transports en commun, plus de 30 % en marche à pied. Dans Toulouse, 30 % des foyers n'ont pas de voiture, c'est une réussite, et c'est un choix de leur part de prendre les vélos en libre-service, les transports en commun ou les solutions d'auto-partage. Par contre, en périphérie, seulement 5 % des foyers n'ont pas de voiture et ce n'est pas par choix, mais parce que souvent certains foyers ne peuvent pas acquérir un véhicule. Tous les nouveaux opérateurs de mobilité ont pour cible le centre-ville de Toulouse alors que leurs compétences sont plutôt attendues sur les faubourgs de la 1ère et de la 2ème couronne. La réflexion de l'autorité organisatrice est de savoir comment œuvrer pour intervenir auprès des opérateurs privés pour qu'ils aident à mieux organiser l'ensemble de la chaîne de la mobilité sur la grande agglomération. Une stratégie écomobilité a alors été définie avec des orientations stratégiques accompagnées par des axes de développement avec 3 cibles principales qui sont : les plans de mobilité employeur, l'organisation du covoiturage et de l'autopartage, les mobilités cyclables.

Cette feuille de route écomobilité va compléter la feuille de route 2015/2025 puisque, au-delà du déploiement du réseau structurant, l'écomobilité voit venir se greffer sur ce dispositif les services d'autopartage, de covoiturage, de vélo en libre-service pouvant être des outils complémentaires à la mobilité. Si la collectivité porte le développement des réseaux de transport en commun, les employeurs ont également un rôle à jouer par la communication et l'animation, en formant certains salariés à apprendre aux autres ce que sont ces nouveaux outils. Une nouvelle priorité vient d'ailleurs s'ajouter à cela avec la volonté de mieux desservir les zones d'emplois. Tisséo accompagne aujourd'hui 200 entreprises dans leur démarche Plan de mobilité, les aide dans leur stratégie de mobilité, à former des chefs de projet. Tisséo a même mis en place le label d'autopartage et son propre service de covoiturage, tout en travaillant avec des opérateurs privés. En termes d'actions et services vélo, un dispositif d'intermodalité est créé sur la zone économique sud-est, en liaison avec le train. Un trophée écomobilité existe aussi pour les entreprises et une quarantaine d'entre elles ont été labellisées. Toujours avec les entreprises, Tisséo a lancé le projet européen Commute sur 3 ans, avec 4 grandes entreprises (Airbus, ATR, ATB et Safran) pour trouver des solutions de transport et que ces entreprises se challengent entre elles et apportent des solutions en termes d'organisation de temps de travail, de télétravail, de covoiturage et de management collaboratif. Cela représente 90 000 salariés et plus de 200 000 mouvements chaque jour.





Stefan PONS
Directeur Innovation
Partenariat et Territoires

L'innovation a été initiée très tôt chez Tisséo Collectivités dans l'exercice imposé qu'est le PDU qui fixe des jalons et permet de cibler les secteurs à enjeux. Par la suite, l'enjeu a consisté à développer les partenariats en rassemblant une communauté d'innovateurs au travers d'un AMI : 105 contributeurs, plus de 270 projets ont conforté notre stratégie d'innovation. Ce sont des projets très variés qui ont été proposés dans le domaine des infrastructures de transport, de la sécurité, des systèmes d'information, des objets connectés, de la gestion des données, mais aussi dans les pratiques d'autopartage, de covoiturage, de stationnement intelligent.

Suite à cet AMI, 5 grands leviers d'actions ont été retenus par Tisséo Collectivités :

- la réponse à des appels à projets européens, nationaux au sein de consortiums publics privés. Le projet COMMUTE permettant un management collaboratif des mobilités sur le secteur aéroportuaire est un exemple probant de la dynamique mise en œuvre ;
- le lancement d'appels à projets spécifiques sur les domaines de compétences de Tisséo Collectivités tels que le covoiturage, les pôles d'échanges « nouvelle génération ». L'inscription de 4 parkings relais au sein de l'appel à projets urbains innovants « Dessine-moi Toulouse » est une des démarches engagées récemment sur ce levier ;

- l'enrichissement des cahiers des charges de consultation sur le volet innovation afin de mieux prendre en compte l'expérience des usagers. La charte pour l'identité de la 3ème ligne de métro a été intégrée au programme technique de l'opération et permettra d'inscrire le parcours et l'expérience voyageurs au cœur des différentes consultations à venir ;
- le pilotage et le déploiement d'expérimentations ciblées constituant un « saut technologique » sur certains domaines. La mise en place de l'application Ticket Easy, permettant d'acheter et valider ses titres de transport directement avec son smartphone, est une continuité de l'évolution technologique opérée dans le réseau métro toulousain avec la mise en place de la 4G ;
- l'animation de la communauté d'innovateurs AMI constituée par toute une série d'informations sur l'actualité des opérations innovantes, les événements à venir.

Dans le cadre des Assises nationales de la mobilité fin 2017 (en vue de la nouvelle loi d'orientation sur les mobilités), il était question d'innovation, de territoires urbains et ruraux, de management collaboratif des mobilités. Tout ce qui a été fait à Toulouse entre parfaitement dans le cadre de la future loi.

En conclusion, les acteurs publics ne sont plus les seuls sur le champ des mobilités. Il faut prendre en compte de multiples acteurs qui interviennent sur des offres de service différenciées et innovantes. Le management des mobilités s'effectue désormais avec l'ensemble de ces acteurs, qu'ils soient publics ou privés.



ATELIER 1

QUELLES APPROCHES PSYCHO-SOCIOLOGIQUES INNOVANTES POUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

SENSIBILISATION AUX DIMENSIONS COMPORTEMENTALES

Xavier BRISBOIS – Psychologue social



Présentation

L'enjeu est de comprendre pourquoi les gens font ce qu'ils font à partir des systèmes théoriques de la psychologie sociale et de la psychologie cognitive. On se préoccupe beaucoup trop de l'offre et pas assez des pratiques individuelles. S'appuyant sur le principe de la vicariance défini par le psychologue Gibson, on peut considérer le canard comme un animal multimodal, il peut marcher, nager ou voler, il y a plusieurs comportements possibles et c'est la distance qui fait « tourner » ce catalogue de comportement. Il en va de même pour l'individu. La question est de savoir quel est le moteur de son catalogue de comportement pour savoir ce qui peut faire changer ses pratiques. Je vous propose, plutôt que de réfléchir à l'offre et à la demande, de comprendre ce qui est interne et externe à la décision des individus. Au niveau interne, il y a les informations reçues, les possibilités perçues, les habitudes, les enjeux identitaires, les parcours personnels et les représentations et croyances quant aux modes, aux risques, etc. Au niveau externe, ce sont les informations proposées, les modes disponibles, les coûts, durées et dessertes réelles, les pratiques d'autrui qui sont représentées par les normes et l'image collective des modes. C'est l'ensemble de ces éléments qui produit la décision et, lorsque l'on réfléchit ainsi, une bonne infrastructure ou un bon service est ce qui permet un usage : le rend possible, accessible. Il faut aussi fournir les raisons et l'envie de le faire. Le fait qu'un bus passe et que l'on puisse le prendre ne suffit pas. Tous les outils annexes, comme les calculs d'itinéraires, la publicité, le guidage contribuent à une ergonomie du comportement et permettent de les orienter pour le bien de l'individu, de la collectivité, de la planète, etc.



Quand la puissance publique essaie d'intervenir sur les comportements, elle privilégie trop souvent l'action sur l'infrastructure et se préoccupe peu de l'attractivité des modes. Un seul mode a une action forte et claire sur le management de la demande : l'automobile. Pour modifier les comportements, il faut commencer par les analyser et c'est l'analyse qui va construire les choix d'action. Dans la mobilité, la première supposition est que le choix des personnes est rationnel (préférence pour le mode qui va le plus vite, coûte le moins cher, le plus facile d'utilisation). Les gens se feraient un comparatif dans la tête sur ces critères entre voiture, transports en commun et vélo. Quand on réfléchit comme ça, pour modifier les comportements on passe par la modification de l'optimum fonctionnel : changer les coûts, la vitesse, etc. pour que les individus se réadaptent au nouveau contexte. L'efficacité est assez limitée, du moins dans l'immédiateté, parce que l'individu se sent forcé, et il est tenté de se défendre contre la contrainte, on appelle ça « réactance » en psychologie. En fait, la rationalité ne suffit pas à définir les choix. Il y a aussi des dimensions sociales, notamment de se comparer au comportement d'autrui. Pour synthétiser de nombreux modèles théoriques, on peut dire que changer de comportement nécessite au moins 3 grandes étapes : inhiber l'habitude existante, avoir des raisons de faire autrement, trouver les conditions du passage à l'acte. Pour conclure, plutôt que réfléchir à utiliser les modes, il vaut mieux réfléchir à leur attractivité. En complément de ces trois étapes, il faut comprendre que « Le mode de transport, c'est le mode de vie ». Aussi changer de mode de déplacement, c'est tout réorganiser dans sa vie. Il est donc essentiel pour faire évoluer les pratiques de déplacements, de développer et diffuser une nouvelle représentation, qui expose et vante un mode de vie satisfaisant, positif, qui soit moins usager de la voiture.

LES SITUATIONS EXCEPTIONNELLES POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT ?

Joël MEISSONNIER et Cyprien RICHER
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)



Présentation

Les routines sont souvent associées à des qualificatifs négatifs mais sont nécessaires car ce sont des mécanismes stabilisateurs de la vie quotidienne. Le management de la mobilité, c'est aussi se confronter au changement de ces routines. D'un côté, elles réduisent la conscience des alternatives modales et accentuent la prégnance du mode choisi et, d'un autre côté, elles surévaluent le coût des autres modes. La question est de savoir quelles conditions réunir pour qu'une politique de management de la mobilité pèse significativement sur nos routines de déplacement quotidien. C'est un sujet qui a fait l'objet d'une enquête sur les mobilités domicile/travail sur la métropole lilloise face à l'enjeu des heures de pointe. Le but était de mieux comprendre les arbitrages en heures





de pointe des salariés, à déconstruire les évidences modales et à accompagner le changement vers de nouvelles pratiques par la découverte et l'expérimentation d'alternatives à la voiture solo avec quelques salariés volontaires. L'étude a porté sur 2 zones qui ont la particularité d'offrir également un accès via le métro.

Le travail a débuté par une sensibilisation des chefs d'entreprise pour que leurs salariés puissent participer. Ensuite, un questionnaire sur les heures de pointe, les problèmes de congestion et de stationnement leur a été proposés. A ensuite été proposé un changement par expérimentation à ceux reconnaissant être en difficulté. C'est ainsi que 75 carnets de bord de la mobilité ont été complétés par des salariés au cours de 3 semaines d'enquête. La 1ère semaine portait sur un ressenti de leurs déplacements dans un cadre normal. La 2ème semaine les incitait à éviter les heures de pointe selon la méthode qu'ils choisissaient par eux-mêmes (changement d'horaires, changement de mode de transport, etc.). Pour la 3ème semaine, un conseil en mobilité leur était apporté et ils exprimaient leur vécu. Une dizaine d'entre eux a été filmée durant leurs parcours. Au cours de l'enquête, un bon nombre de situations exceptionnelles se sont déroulées (neige, verglas, grèves, pénurie d'essence, etc.). Il était intéressant de voir le comportement des personnes devant ces situations exceptionnelles qui les obligeaient à faire autrement avec, parfois des surprises et des conséquences qui ne sont pas toujours négatives. Il faut d'ailleurs noter le rôle de la communication et des médias dans ces informations. Un élément important est que les employeurs ont une réelle mansuétude par rapport à leurs salariés en situation exceptionnelle, certains ont même proposé le télétravail. Une situation exceptionnelle peut être un levier du changement de comportement. Elle donne tout à la fois l'occasion de faire l'essai d'un nouveau déplacement et l'excuse de ne pas atteindre la destination aussi rapidement qu'en voiture. C'est une bonne occasion pour découvrir des alternatives de la voiture solo. C'est aussi une solidarité accrue entre voisins, famille, collègues. Ces situations exceptionnelles représentent finalement un défi pour les collectivités qui est de pouvoir « dégainer », en un temps très court, des campagnes de sensibilisation via internet, via les panneaux autoroutiers, via les médias, etc.

ORGANISATION D'UN CHALLENGE DE MOBILITÉ

Anais ROCCI – Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)



Présentation

Un challenge de la mobilité consiste en des outils de promotion et de sensibilisation des modes alternatifs à la voiture qui visent à inciter les automobilistes, et notamment les salariés, à utiliser d'autres modes de transport pour leur trajet domicile/travail de manière ludique par des défis inter-entreprises. L'objectif de cette étude était d'évaluer l'impact de ce challenge sur le long terme et de voir si les habitudes évoluent de manière pérenne.

3 challenges avec des caractéristiques diversifiées ont été ciblés : monomodal (covoiturage) ou multimodal (différents moyens de transport proposés), durées différentes (1 journée, 1 semaine et 2 semaines), et éditions différentes (1ère, 2ème ou 5ème). 3 questionnaires ont été réalisés, en amont, en aval et 6 mois après ces challenges. Sur l'ensemble des personnes qui ont répondu à ces questionnaires, 280 d'entre elles l'ont fait à la fois sur la partie amont et 6 mois après pour permettre de juger de la pérennité des effets. Un échantillon longitudinal qui était important pour ne pas juger des biais. 4 grands résultats en découlent. Tout d'abord, si le fait de participer encourage le passage à l'action, un impact est quand même ressenti également sur les non-participants. Ensuite, cet impact porte sur la connaissance des modes et, notamment, une image de la voiture qui se dégrade au bénéfice des modes alternatifs et, plus particulièrement ceux testés (vélo et covoiturage). Il a aussi un impact sur les pratiques puisque 1/3 de l'échantillon longitudinal les a modifiées, dont 40 % des participants et 25 % des non-participants. Enfin, l'impact sur l'équipement est assez marginal avec 3 % seulement qui ont acheté un vélo et 1 % qui se sont séparés de leur véhicule.

Les questions qui se posent alors portent sur le contexte et sur le potentiel de changement possible comme des alternatives pertinentes, les distances réalisables avec d'autres modes de transport, la prédisposition du public visé à essayer autre chose. Les leviers d'incitation jouent aussi leur rôle et, si le côté ludique et l'émulation ont prédominé, l'information, la communication ou la phase test ont aussi eu un impact. Enfin, l'autre question est de se demander s'il ne faudrait pas augmenter la durée de l'opération pour mieux rompre avec les habitudes, par exemple pendant 1 mois.



ATELIER 2

MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ET MODES ACTIFS : UNE RELATION VERTUEUSE ?



INTÉGRER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LES PROGRAMMES SPORT/SANTÉ : EXEMPLE DU PROGRAMME « BOUGER SUR PRESCRIPTION » EN SAVOIE MONT-BLANC

Gwenael DODIER – Agence Ecomobilité
de Savoie Mont-Blanc



Présentation

L'agence Ecomobilité est une association créée en 2001 qui travaille sur cet enjeu des déplacements actifs dans les programmes sport/santé depuis environ 4 ans, en Savoie compte tenu de l'impact de l'activité physique sur la santé des personnes. En effet, 30 minutes de marche ou de vélo (1 heure chez les jeunes) au quotidien permet une diminution de 30 à 50 % de maladies graves ou de leur récurrence, une baisse de 70 % des risques de dépression et une longévité augmentée de 14 années d'espérance de vie si cet exercice s'accompagne de l'absence de tabac, d'une consommation d'alcool modérée et d'une alimentation saine. Pratiquée dès le plus jeune âge, cet exercice physique procure, en outre, une capacité respiratoire supérieure et son impact maximal s'obtient vers l'âge de 20 ans. Mais les effets de la sédentarité sont aussi à prendre en compte, malgré le fait d'effectuer un exercice physique quotidien de 30 minutes. Le but est donc aussi de limiter la sédentarité en se levant, par exemple, toutes les 2 heures pour marcher. La pratique de cet exercice aura encore plus d'influence si elle est fractionnée, par exemple en 2 fois 15 minutes dans la journée. L'observatoire régional de la santé d'Île-de-France a aussi mené une étude sur les bénéfices de la pratique du vélo par rapport aux risques (accident, pollution respirée, etc.) et obtenu un bénéfice 20 fois supérieur au risque.

Grâce à ce programme, les professionnels de la santé sont devenus prescripteurs de la mobilité, en plus des écoles ou des entreprises avec lesquelles l'Agence travaillait déjà. Il est souhaité que le projet ne se limite pas à l'axe mobilité active mais en intègre un disposi-

tif plus large sur la mobilité physique. Le programme vise les 40 % de personnes inactives en France, que ce soit en prévention ou des personnes qui ont déjà eu une maladie. Il y a ainsi 3 axes : sensibiliser les professionnels de santé qui œuvrent beaucoup en curatif et moins en prévention, accompagner le public à risque avec des éducateurs en activité physique adaptée, et enfin structurer, par territoire, une offre d'activité physique et une offre de mobilité adaptées. La particularité de ce projet sport/santé est d'être porté à la fois par le mouvement sportif (CDOS73), par des acteurs de la santé (la maison des réseaux de santé de Savoie) et des acteurs de mobilité (Agence Ecomobilité), permettant une transversalité sur tous ces domaines. Sont proposés un apprentissage du vélo, un perfectionnement pour la circulation en ville, un axe sur la marche qui sera bientôt développé, un conseil sur les itinéraires, des sorties vélo sur le mode ludique et confiance. Du matériel a été acquis dans ce cadre : tricycles, vélos classiques, vélos pour personnes en surpoids, vélos à assistance électrique. Les cycles sont de 1 à 6 séances avec pour but de ne pas aller plus loin puisqu'il s'agit d'ateliers passerelles gratuits pour le patient mais ensuite, dans le domaine du possible, un suivi avec des objectifs de trajets, par exemple. Le but serait qu'un relais soit pris par des associations pour ce suivi pour prolonger l'accompagnement de ces personnes. Ce programme a permis de toucher beaucoup plus de personnes qu'auparavant, grâce, notamment, au partenariat avec 300 professionnels de santé adhérents. Un outil de suivi des patients est mis en place et permet d'accompagner 100 à 120 personnes sur vélo école. Enfin, à noter le rôle très étroit avec les éducateurs d'activité physique adaptée qui font de l'accompagnement motivationnel des personnes. Ce programme est soutenu pour sa coordination globale par l'Agence régionale de santé (ARS), la Directions régionales de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale (DRJSCS), la Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP) et la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM). Et pour le volet mobilité par les collectivités locales, la Macif et la conférence des financeurs.





COMMENT ANALYSER LES LIENS ENTRE AMÉNAGEMENT URBAIN, PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE ? DE PREMIÈRES RÉPONSES APPORTÉES PAR UN « INDICATEUR DE MARCHABILITÉ » EN ILE-DE-FRANCE

Lise MICHEL – Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) – Ile-de-France



Cet indicateur de marchabilité s'adresse plus particulièrement aux élus locaux souhaitant améliorer la santé de leurs résidents sur leur territoire. Cette étude fait suite au constat par l'ARS d'une forte augmentation de diabète de type 2 dans certains territoires et de sa volonté d'explorer le lien entre l'environnement urbain, la pratique de la marche et la santé. Cet indicateur de marchabilité permet d'estimer la capacité d'un territoire à susciter la pratique de la marche transport. Cet indicateur est une modélisation du budget-temps marche (durée totale de marche sur une journée moyenne de la semaine) observée par régression linéaire, sur un maillage fin de 400 x 400 m. A l'entrée du modèle, 8 variables ont été entrées, un modèle décliné pour 3 classes d'âge (jeunes, personnes en activité, seniors). Il en a été retenu 5 : la surface de végétation, la distance au centre de Paris, la longueur des trottoirs, la diversité des équipements et la vitesse maximale à 30 km/h qui valident le lien entre la pratique de la marche et les caractéristiques spatiales d'un territoire. Ce modèle présente néanmoins des limites. En effet, ces 5 variables n'expliquent que 8 % de la variabilité de la pratique de la marche. Il faudrait prendre d'autres variables en compte, comme la météo, la sécurité, etc. D'autre part, ces résultats sont basés sur des données de 2010 qui nécessiteront d'être réactualisées.

La démarche consistait à confronter le cadre théorique de l'indice de marchabilité (IM) aux réalités d'un territoire. Pour cela, un territoire à enjeux en termes de santé publique et de projets urbains a été sélectionné : Bobigny. Cette commune était représentative puisqu'en pleine mutation, projets de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), l'accueil d'une nouvelle gare du Grand-Paris Express, un territoire avec un faible Indicateur de développement humain (IDH) et un fort taux de diabète de type 2. Un travail « en chambre » a tout d'abord été réalisé pour la réalisation de cartes pour trois classes d'âge, pour des projets existants et pour des projets à venir. Il a été prolongé par une visite in situ afin d'ajuster les cartes et les recommandations pour la suite. Ont ainsi pu être identifiés des liens entre la marchabilité et des variables spatiales constitutives et non constitutives de l'IM, existantes ou en projet. Par exemple, la constatation d'un nombre d'espaces publics limité et d'une faible marchabilité sur un espace peut conduire à recommander d'étudier la possibilité, au regard des contraintes foncières, d'en ajouter davantage. Il s'agit également d'un outil de communication qui peut montrer, en s'appuyant sur des représentations cartographiques, des territoires où la pratique de la marche transport est faible et où des mesures d'aménagement pourraient être envisageables. Les actions menées actuellement visent d'une part à valoriser cette étude, notamment lors de séminaires, et d'autre part à diffuser cet outil. Ainsi, un guide d'utilisateur et la couche d'indicateur de marchabilité applicable sur le logiciel Qgis, seront mis à disposition des collectivités d'Ile-de-France, souhaitant s'approprier cet outil. Les résultats de cette étude permettront également à l'ARS de promouvoir les mobilités actives dans le cadre des contrats locaux de santé et de conduire des actions d'amélioration du cadre de vie.



INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO (IKV)

Pierre TOULOUSE – *ministère de la Transition écologique et solidaire*



L'Indemnité kilométrique vélo (IKV) a été lancée dans le ministère de la Transition écologique et la cohésion du territoire s'est faite sous l'impulsion de Ségolène Royal à l'époque. Cette expérience a été lancée il y a 2 ans, avec le montant de 0,25 €/km et un plafond de 200 €/an. Pour des raisons de facilité, il n'a pas été question de comptabiliser les kilomètres. La mesure a donc été forfaitisée pour ceux qui utilisent leur vélo plus des 3/4 du temps de déplacement. Il n'est évidemment par cumulable avec le remboursement de l'abonnement transport et ne prend en compte que des distances de plus de 500 m entre le travail et le domicile.

La coordination interministérielle, qui travaille en étroite collaboration avec le CEREMA, a proposé de mettre en place un questionnaire, qui a été réalisé avant la mise en place de cette indemnité. Un questionnaire qui interrogeait sur la possible demande d'indemnité, avec justification du retour positif ou négatif de l'utilisateur. Le but serait de refaire un questionnaire a posteriori. Il y a eu environ 2 000 questionnaires renseignés dont environ 60 % ont demandé à percevoir cette indemnité au sein du ministère. Pour ce qui est du profil des répondants, il y a plus d'hommes que de femmes dans une proportion autour de 3/4 pour 1/4 alors que le ministère annonce plutôt du 60/40 %. Pour ce qui est des catégories, il y a une forte prééminence des catégories intermédiaires et supérieures. En termes de distances, la moyenne tourne autour de 4 km, soit 8 km aller/retour, ce qui représente une IKV annuelle de 200 € environ pour les agents de l'Etat.

Ceux qui ne veulent pas participer annoncent clairement que c'est parce qu'ils ne veulent pas faire de vélo en grande majorité, mais aussi près de 20 % parce qu'ils ont déjà un abonnement transport et que l'IKV n'est pas forcément plus intéressante. Il existe également un lien avec la facilité de stationnement sur le lieu de travail puisqu'il y a effectivement moins de demandeurs lorsqu'il est facile de stationner une voiture. L'un des freins les plus cités par ceux qui ne souhaitent pas demander l'IKV est l'estimation du risque, (pourtant faible), de circuler à vélo. Enfin, pour ce qui est du report modal, si 3/4 des personnes ayant l'intention de demander l'IKV utilisaient déjà le vélo pour venir au travail, 1/4 des volontaires, peu ou pas cyclistes, ont décidé de franchir le pas ou d'augmenter leur pratique; une grande majorité d'entre eux prenaient la voiture avant (63 % d'entre eux). Pour ce qui est du bonus vélo à assistance électrique également mis en place début 2017, il y a eu environ 311 000 demandes à environ 200 €. La participation étant de 20 % avec un plafond de 200 €, les 200 € étaient le plus souvent atteints. Un questionnaire était lancé simultanément, pour lequel il y a eu 44 000 réponses, ce qui solidifie les résultats. La seule restriction est qu'il s'agit d'un déclaratif au moment de demander la prime. Les personnes seront rappelées pour voir si elles en ont fait l'usage qui était prévu. Il y a une forte prééminence des retraités, avec une répartition quasi égale hommes/femmes. Il y a peu d'ouvriers, pratiquement aucun agriculteur, une population un peu particulière, donc. Le but, pour les retraités, était évidemment les loisirs, alors que, pour les actifs, il y avait aussi une part intéressante pour les trajets domicile/travail. Dans le report modal, il est constaté un remplacement majoritaire de la voiture par des personnes qui prennent conscience que l'exercice physique est important, tout en ayant conscience du souci écologique, voire aussi économique pour certains.



QUEL MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ DANS LES TERRITOIRES PEU DENSES ?

POLITIQUE DE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL

Arnaud BOUDOU – Parc naturel régional des Grands Causses



Présentation

Le Parc des Grands Causses se situe au sud de l'Aveyron et représente un territoire peu dense de 70 000 habitants sur 93 communes et 327 000 hectares, soit un peu moins de 20 habitants au km². Millau et Saint-Affrique concentrent, à elles seules, 40 % des habitants et surtout de l'emploi. La question du transport a tout d'abord été prise sous l'angle de l'énergie puisque, du fait de la forte motorisation des ménages, ne serait-ce que pour des nécessités de trajets domicile/travail, il représentait 43 % des consommations énergétiques totales du territoire. La moyenne de ces trajets est de 18 km par jour (aller + retour) et des flux concentrés sur les 2 grandes communes.

L'offre de transport est caractérisée par 6 lignes départementales, 3 lignes régionales, 1 transport urbain, 1 ligne SNCF, 7 transports à la demande et les lignes scolaires classiques. Si l'offre est conséquente, elle est peu adaptée aux trajets domicile-travail et les taux de remplissage des bus ne sont que de l'ordre de 5 à 6 %. L'indice de dépendance énergétique des ménages lié à la mobilité peut parfois aller jusqu'à plus de 40 % des revenus des ménages.

Une stratégie a donc été intégrée au Schéma de cohérence territoriale (SCOT) pour décider de ce qui pourrait être mis en place et qui a conduit à être lauréat du prix French Mobility pour territoire peu dense. Un travail est ainsi réalisé avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et la Région. A partir de septembre, les voitures Citiz autopartage seront disponibles avec 3 voitures, 2 publiques et 1 privée mise à disposition. Sont aussi mis en place un principe d'aires d'auto-stop (Rézo Pouce), des aires de covoiturage, un prêt de vélo à assistance électrique. Le Parc naturel régional (PNR) a aussi incité les collectivités à se lancer dans des Plans de déplacement inter-entreprises (PDIE) avec une action qui sera lancée en septembre avec des modes actifs, des transports collectifs, du covoiturage et des actions transversales portant sur le télétravail, l'autopartage et des horaires adaptés. Il faut donc faire face à des freins psycho-sociaux et décider de prendre des risques, tout en sachant que l'innovation sera rarement technologique mais adaptée à une technologie existante.



MANAGER LA MOBILITÉ EN MILIEU RURAL : UNE PALETTE DE SOLUTIONS POUR SENSIBILISER ET DONNER L'EXEMPLE

Elisabeth CONDAMINES – Communauté de communes du Saint-Affricain



Présentation

Partie intégrante du PNR des Grands Causses, la communauté de communes du Saint-Affricain, Roquefort, 7 Vallons se trouve à 30 km de Millau qui est en la ville centre.

Diverses solutions de mobilité avaient été mises en place, principalement autour de deux axes : le transport à la demande, délégué aux communautés de communes par le département, et le covoiturage, notamment via la création d'aires de covoiturage.

Une nouvelle réflexion a été lancée en 2013 suite à un appel à projets du CEREMA sur la mobilité en zone de montagne (projet TEAMM). Différents groupes de travail ont été réunis rassemblant un panel très divers d'élus, habitants, entreprises. Ils ont choisi de travailler sur l'amélioration du transport public. En effet, un nombre important de cars relie Millau à Saint-Affrique, le long de la vallée, desservant des groupes scolaires, un hôpital, des zones de commerce, emploi ou activités, mais relativement peu d'habitats.

Se posait d'abord le problème d'un meilleur cadencement des bus et d'un manque cruel de cohérence (tarifs, horaires, communication) du fait de la multiplicité des opérateurs. Plus structurellement, il fallait offrir des solutions dites des premiers et derniers kilomètres pour compléter l'offre des bus dans un contexte d'habitat diffus. La stratégie était d'accompagner les personnes prêtes à modifier leurs comportements de mobilité.

Il fallait donc proposer diverses alternatives à la voiture individuelle, des modes de déplacement différents et, même, favoriser l'intermodalité.





L'AUTOPARTAGE : ACCOMPAGNER SON DÉVELOPPEMENT SUR UN TERRITOIRE

Maxime JEAN – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)



Cette présentation est tirée de l'ouvrage du CEREMA « Autopartage et territoires » à paraître très prochainement et qui présentera les différents services d'autopartage, leurs pratiques et en particulier, un comparatif avec d'autres pays comme la Suisse, le déploiement sur le territoire, ses enjeux, l'implication publique, le coût, etc., ainsi qu'un chapitre sur les perspectives. Deux expériences sont présentées, sur des communes de 2 500 à 3 000 habitants, une à Tinchebray-Bocage dans l'Orne avec 2 véhicules électriques financés par la commune, depuis 2014, et l'autre à Pélussin dans la Loire avec une voiture partagée depuis 2013 et remplacée par une nouvelle en 2016 achetée par la Maison du Pilat.

Les usages sont un peu différents en fonction des territoires, les frais d'exploitation sont sensiblement équivalents (600 € pour l'un et 700 € pour l'autre) et, dans les 2 cas, le déficit d'exploitation couvert par la structure publique est sensiblement le même (autour de 200 €/mois) surtout depuis que la maison du Parc du Pilat a investi personnellement dans l'achat du véhicule. Pour qu'un tel projet aboutisse, il faut une motivation forte du maître d'ouvrage, avec l'acceptation du financement public au même titre que le financement du transport collectif et un usage régulier du véhicule à la fois par une clientèle de particuliers et de professionnels, tout en prenant conscience qu'il y a un nécessaire temps de maturation pour comprendre l'intérêt d'un tel projet dans un territoire peu dense. Les leviers de réussite sont :

- la localisation, si possible à proximité d'un grand générateur de déplacements et d'une solution d'intermodalité ;
- la tarification de l'offre (par exemple sous-tarififier l'utilisation le week-end en phase de démarrage) ;
- les partenariats avec des entreprises et des structures publiques pour garantir l'utilisation régulière des véhicules ;
- l'équilibre d'exploitation assuré par un abonnement ou par l'achat d'un véhicule de flotte, en faciliter l'usage par un guichet sur place, par exemple, et un accès pour tous ;
- une bonne communication (presse, bulletin municipal, etc.) ;
- l'intérêt de faire partie d'un réseau d'autopartage (en particulier pour la clientèle touristique).

Durant la première phase, de 2017 à 2020, l'objectif a donc été de rendre possible une mobilité durable. La Communauté de communes a obtenu la labellisation ADEME de communauté de communes écomobile en s'engageant à mener au moins 3 actions en faveur de l'écomobilité chaque année durant 3 ans.

La voie verte, qui dessert le centre-ville, a été valorisée pour la circulation quotidienne, auprès des enfants et des entreprises situées à proximité. Parmi les solutions apportées : la promotion du télétravail et du coworking, des actions de sensibilisation, et un plan de déplacement urbain. La Communauté de communes assure également la promotion de l'auto-stop organisé grâce à Rézo Pouce : 59 arrêts et 200 inscrits sur le territoire. Le temps d'attente est très court mais l'usage n'a pas encore conquis les personnes qui disposent d'un véhicule.

Le vélo, et notamment le vélo électrique, est un autre axe fort du projet : le prêt de vélos électriques a eu beaucoup de succès. Les 2 vélos ont été prêtés 25 fois en centre-ville mais, à notre surprise, 29 fois sur des communes rurales en périphérie. Les 5 vélos de service ont parcouru 1 224 km en 9 mois, avec 22 agents touchés. Enfin, toute une réflexion est en cours sur le stationnement vélo.

Le 2ème volet de la démarche consiste à créer, à partir d'une gare routière, un pôle d'échange via une candidature auprès de la Région Occitanie au titre du programme « pôle d'échange routier rural ». Il permettra d'offrir, en un seul lieu, le stationnement vélo, Rézo Pouce, l'autopartage, la recharge des véhicules électriques, le stationnement et le covoiturage. Si le contexte est favorable, il reste encore un fort attachement à la « voiture liberté » et des alternatives encore en insuffisantes pour pouvoir développer l'écomobilité. Mais les personnes désireuses de modifier leurs pratiques, l'image positive du vélo, une meilleure organisation des transports publics en cours et l'appui des partenaires (Parc naturel régional des Grands Causses, Région, ADEME...) donnent confiance dans le projet.



TABLE RONDE

COMMENT PILOTER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS PAR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

FÉDÉRATION DES ACTEURS DES PLANS DE MOBILITÉ

Anne-Laure NARDONE – Maison de l'emploi de Marseille (MDEM) - Vice-présidente emploi de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM)



Présentation

La mobilité est au cœur de nombreux problèmes, notamment dans le cadre de l'emploi. Sur la métropole Aix-Marseille-Provence, 90 % de l'accès aux zones d'activité se fait en voiture et pose un vrai problème à ceux qui ne possèdent pas de permis et/ou de voiture. A Marseille, la Maison de l'emploi a mis en place une plateforme mobilité pour les publics en insertion et salariés précaires. Elle a accueilli plus de 5 000 personnes depuis 2011 et développé des outils pour les professionnels de l'emploi et les entreprises afin de leur donner un fil directeur. Pour le volet entreprises, elle est adhérente de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM) association loi de 1901 déposée en préfecture en juillet 2016 qui se positionne aux côtés du ministère de la Transition écologique et solidaire, du Groupement des autorités responsables de transport (GART) de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), de l'ADEME et du CEREMA comme un interlocuteur privilégié pour le déploiement des plans de mobilité sur le territoire français.

La FAPM regroupe des acteurs privés, publics et associatifs de la mobilité, et propose d'apporter un éclairage objectif sur certaines zones d'ombre, afin d'orienter au mieux les principaux intéressés, employeurs et l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dans leur stratégie d'action.

Elle souhaite amplifier la dynamique enclenchée par le gouvernement en faveur d'une transition énergétique des déplacements.



ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA FORMATION DANS LES TRANSPORTS

Sarah KONEKE, Chef de projet – Association pour le développement de la Formation dans les Transports



Présentation

Le projet Success a été financé par la Commission européenne dans le cadre du programme H2020 et vient de se terminer après avoir duré 3 ans. Comme projet principal, il vise à améliorer la logistique de la construction en diminuant les impacts négatifs des transports de marchandises en zone urbaine, en diminuant les coûts de construction et de rénovation, en améliorant la coopération et la coordination entre les différents acteurs, et en développant des outils qui peuvent être réutilisés à la fin de ce projet. La solution principale testée a alors été le concept d'un Centre de consolidation pour la construction (CCC) pouvant être utilisé par plusieurs entreprises ou sites de construction, voire un prestataire de services, en permanent ou temporaire. Une simulation a été réalisée sur 4 sites pilotes des 4 pays participants, il en résulte qu'un CCC peut réduire de 65 % le nombre de trajets quotidiens vers un chantier et de 28 à 35 % les émissions de polluants, hors ville et en ville, et peut même générer de la valeur ajoutée, par exemple en permettant de l'assemblage. Des outils sont mis en ligne sur :

<http://www.success-urbanlogistics.eu/successful-tools/> pour étudier les coûts, les solutions (sans ou avec CCC) et les meilleurs sites pour un CCC.

TABLE RONDE (SUITE)
COMMENT PILOTER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS PAR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?



EKODEV

Jean-Christophe GIANNESINI
 Directeur associé, EKODEV



EKODEV accompagne des organisations par du conseil, de la gestion de projets, de la maîtrise d'ouvrage, de la mise en place d'actions concrètes et de la communication. Ce cabinet a été sollicité sur les plans de mobilité. Les problématiques qui se sont posées sont qu'il est difficile de s'approprier le sujet lorsque l'étude est sous-traitée à un cabinet, que le changement comportemental s'obtient sur le long terme, et que, pour une entreprise multisites, il est très difficile de piloter ces différents plans de mobilité et remonter de l'information. Le but a donc été de fournir une solution permettant aux clients de gérer seuls, et pas seulement sous l'aspect diagnostique, mais de faire un management de la mobilité en interne. L'outil EKOPDM permet de collecter les données en matière de moyens de transport pour conduire à un diagnostic et construire, ensuite, un plan d'action qui pourra être suivi.



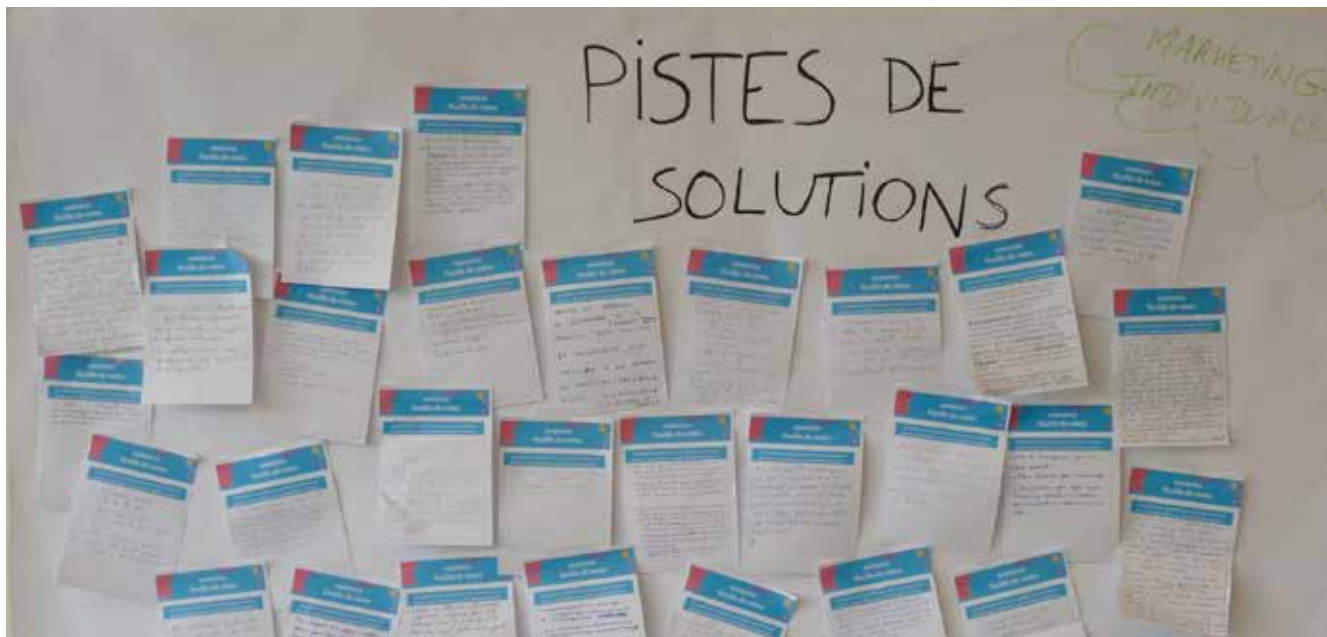
DÉVELOPPEMENT DES PLANS DE MOBILITÉS

Lorène GRAND – Chargée de mission pour le développement des plans de mobilité, Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise



Les enjeux des Plans de mobilité (PDM) étaient vraiment, sur l'agglomération grenobloise, de simplifier la démarche des établissements concernés par la Loi, mais aussi d'avoir une vision sur tous les PDM de la métropole et d'instaurer une dynamique Mobilité via le Club Mobilité, avec un accompagnement et la promotion des modes alternatifs. Le dispositif Mobilité pour les professionnels (M'Pro) a été lancé en septembre 2016 avec 12 bêta-testeurs avant de le déployer en juin 2017. En mai 2018, 2 nouveaux dispositifs d'accompagnement ont été créés pour des établissements à plus faibles effectifs. La démarche commence par un acte d'engagement de l'établissement avec 3 étapes en 6/8 mois : identification d'un référent, réalisation d'un diagnostic et définition d'un plan d'action ; ce qui débouche sur la signature d'une convention. Il y a ensuite, sur 3 ans, un suivi du plan d'action et un bilan final. 75 établissements sont signataires pour 52 000 collaborateurs sensibilisés. Les entreprises, selon leur niveau, s'engagent à un certain nombre d'actions et bénéficient d'un ensemble de services et d'outils, ainsi que d'une assistance technique.





BMA - BOOSTER DE MOBILITÉ AUGMENTÉE

**Jean-Luc HANNEQUIN – Co-développeur
 de BMA - Booster de Mobilité Augmentée**

A ce stade du débat, peut-être est-il important de préciser que la mobilité sert à établir des liens de nature multiple, à l'aide de moyens ou manières de faire étendus, sans que cela produise forcément des déplacements. A titre d'exemple, dans cette entreprise dont l'activité est organisée autour de plateformes numériques, 80 % du chiffre d'affaires est généré à partir de clics de clients sans qu'ils aient à se déplacer. Dans ce cas, les flux de mobilités physiques concernent davantage les fonctions supports de l'entreprise, notamment la R&D qui se fait à l'échelle internationale, ou bien encore les liens avec les fournisseurs. Partant de là, on comprend aisément que sans établir a minima une cartographie précise des flux de mobilité interne et externe en lien avec l'organisation et la réalisation des activités, il devient périlleux d'envisager des solutions ou de considérer la solution comme appartenant obligatoirement au champ des transports. Qui plus est, avant même de poser des pistes, peut-être est-il utile d'analyser le chaînage des opérations de l'entreprise et à travers lui, situer l'ensemble des flux de mobilité, c'est-à-dire l'ensemble des liens physiques et numériques qui structurent la chaîne de valeur d'une activité. Ce préalable, la plupart du temps absent des plans de mobilité qui se focalisent pour l'essentiel sur les déplacements pendulaires, conduirait probablement à identifier des alternatives organisationnelles pour éviter des déplacements à l'évidence dysfonctionnels.

En partant des activités, on dispose ainsi d'un cadre qui permet de poser l'ensemble des termes de l'équation de la mobilité de l'entreprise ; l'identification de « situations problèmes » appréhendées comme des symptômes, peut ainsi conduire à considérer certains déplacements comme inutiles, à identifier un ensemble de leviers organisationnels les évitant jouant du même coup sur la performance, et en affectant autrement les ressources de mobilité libérées.

Autre illustration, les personnes âgées enclines à rester le plus longtemps possible à leur domicile, et bien souvent en grande difficulté pour se déplacer au quotidien. Pour compenser cette immobilité obligée, le système d'entraide de proximité composé de la famille, des voisins, de professionnels... viennent en appui aux personnes. Chacun délivre un service ponctuel ou récurrent, qui au total, génère un volume conséquent de déplacements. Rarement coordonnés, il est fréquent que ces intervenants soient confrontés à des dysfonctionnements qui occasionnent des pertes de temps. Comme chacun travaille en temps contraint, on constate que ces situations sont source d'épuisement. En donnant la possibilité à ces aidants de porter un regard collectif sur les activités de chacun au sein d'une même chaîne de service, on parvient à partir d'un examen de situations concrètes, à faire émerger des problèmes qui ne le sont pas pour les personnes, tant qu'elles ne les ont pas exprimées. Même si des insatisfactions s'expriment, chacun s'en accomode. Sortir de ce paradoxe devient alors un préalable à la recherche d'alternatives, qu'elles soient organisationnelles ou liées à la réalisation des activités. Alors que la mobilité est une question centrale pour les personnes âgées, elle est secondaire pour renforcer l'accessibilité d'un service de proximité qui suppose l'organisation d'une chaîne de valeur combinant les interventions d'un ensemble d'acteurs se coordonnant.

Ces deux exemples suggèrent une autre voie pour manager la mobilité, le déplacement n'en étant plus l'unique vecteur. Il devient alors assez pertinent de ne plus limiter la mobilité aux seules questions de déplacements, d'entendre vouloir résoudre les problèmes de mobilité par des solutions de transport, de considérer que le changement de comportement est la clé aux bouchons du matin et du soir. La mobilité nous interroge sur nos activités et modes de vie qui sont programmés depuis l'après-guerre pour produire des déplacements par nécessité. Aussi, est-il grand temps que la communauté de la mobilité se dote d'une ingénierie qui aide à sortir du paradigme de l'automobile née au début du vingtième siècle, par celui de l'auto-mobilité !

DÉMONSTRATION DES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS NUMÉRIQUES

POUR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Frédéric SCHETTINI
MOBIGIS



MOBIGIS a conçu et commercialise une plateforme géo-décisionnelle destinée à des études sur l'offre de transport multimodal MobiAnalyst. Les utilisateurs s'en servent pour réaliser des études d'accessibilité territoriale pour des études d'accès aux transports, de temps de parcours en voiture en intégrant le trafic, en transports en commun. La plateforme a évolué pour analyser les mobilités, d'où viennent les personnes, quel est leur motif de déplacement, le mode utilisé. Une seconde plateforme a été créée : Moveazy, pour du déplacement multimodal en territoire peu dense en intégrant, par exemple, de la réservation de transport à la demande et du covoiturage.

Laure PELLISSIER et Mathilde DURAN
INDDIGO



INDDIGO est un cabinet en conseil et développement durable. Un outil numérique « appelé GUIDONS » est développé, à destination des conseillers en mobilité, dans le but de motiver les entreprises et de les accompagner dans leur plan de mobilité. L'autodiagnostic flash permet de calculer un potentiel cycliste pour l'entreprise à partir d'un formulaire en ligne composé de 7 questions. En fonction des données possédées et d'un algorithme, des résultats s'affichent sur le nombre de personnes qui pourrait bénéficier de l'Indemnité kilométrique vélo (IKV), le nombre de trajets potentiels, le nombre de km annuels, le coût pour l'entreprise et une liste d'actions adaptées. Un outil qui devrait être à la disposition des collectivités à la rentrée 2018.



Thierry THENON
UBITRANSPORT



Ubitransport est un éditeur-intégrateur de solutions de mobilité créé en 2012 qui a connu en 4 ans, plus de 6 500 % de croissance ; elle est considérée comme une des 100 startup les plus attractives d'Europe (lauréate Top 100 Red Herring Europe 2018). Pionnière, Ubitransport est aujourd'hui leader des systèmes de transport intelligents numériques pour la filière du transport public de voyageurs et propose - pour la première fois en France mais aussi en Europe et Amérique du Nord - de gérer un réseau de transport à partir d'un Smartphone et du Cloud.

En mode SaaS, les solutions Ubitransport s'adressent aux transports scolaires, interurbains, urbains et à la demande. Nos clients sont les collectivités et les opérateurs de transport qui veulent comprendre réellement ce qui se passe sur leur réseau et ensuite l'optimiser.

Nos solutions gèrent les flottes de véhicules et les flux de passagers, en temps réel, en proposant des services numériques : système d'aide à l'exploitation, régulation avance/retard, billettique, information voyageurs.

Cela permet aux territoires, mêmes en zones peu denses, de réorganiser les horaires de passage, d'optimiser les circuits et le taux de remplissage d'un véhicule, de faciliter la gestion des recettes et de mieux organiser la mobilité des usagers dans leur quotidien, le tout à moindre coût.

En portant une révolution numérique au sein de la filière du transport de voyageurs, nous proposons aux territoires de s'émanciper, d'organiser au mieux leur mobilité et d'améliorer la qualité de service, de se désenclaver, d'assurer plus de sécurité tout en tenant compte de leurs contraintes budgétaires.





Sandra HAUSHALTER (Conseil départemental du Finistère) et Anaëlle GUILLAUD (COVIVO) OUESTGO



7 collectivités ont décidé de créer une plateforme commune de covoiturage développée en Open source par COVIVO. Une plateforme publique établie en lien avec les politiques publiques de transport, mais aussi celles d'insertion pour l'aide au retour à l'emploi. Au-delà de l'outil de mise en relation, la volonté était que ce soit aussi un outil d'animation des territoires et qu'il soit unique sur le Grand Ouest et interopérable avec d'autres systèmes de mobilité. Le choix de l'Open source pérennisait l'investissement initial afin que ce soit utilisable sur d'autres territoires, sans dépendance totale à un seul opérateur, et intégrait une communauté de développeurs pouvant faire évoluer le code initial.



Fabien BOYAVAL Mon Chaperon



Mon Chaperon est un éditeur de solutions de copilotage. Le principe est de mettre des personnes en relation pour qu'elles partagent un trajet à pied ou en transport en commun. Le problème, notamment à Paris, est que le transport en commun multiplie le stress par 3 et augmente le risque de dépression, au-delà d'une heure par jour. Un sentiment d'insécurité qui se retrouve dans certains trajets à pied, et encore plus pour des femmes seules. Le fait de copiloter, en plus d'augmenter la sécurité, apporte un élément d'échange et de rencontre. Une application mobile gratuite a été créée pour les particuliers et une autre pour les entreprises.



(tout le monde s'y retrouve)

Anne-Laure NARDONE – Maison de l'emploi de Marseille (MDEM) - Vice-présidente emploi de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM)



La mobilité est au cœur des enjeux d'emploi et de développement économique. Sur la métropole Aix-Marseille-Provence, 90 % de l'accès aux zones d'activité se fait en voiture, ce qui pose un vrai problème à ceux qui ne possèdent pas de permis et/ou de véhicule mais entraîne aussi congestion et pollution. La Maison de l'emploi de Marseille développe de nombreuses actions pour répondre à ces problématiques. Elle a accompagné plus de 5 000 personnes en insertion depuis 2011, développé des outils pour les professionnels de l'emploi et les entreprises afin de les accompagner sur le traitement de cette thématique.

La Maison de l'emploi de Marseille est aussi membre de la Fédération des acteurs des plans de mobilité (FAPM). La FAPM, qui se positionne aux côtés du ministère de la Transition écologique et solidaire, du GART, de l'UTP, de l'ADEME et du CEREMA comme un interlocuteur privilégié pour le déploiement des plans de mobilité sur le territoire français, regroupe des acteurs privés, publics et associatifs de la mobilité, et propose d'apporter un éclairage objectif sur certaines zones d'ombre, afin d'orienter au mieux les principaux intéressés, employeurs et l'Autorité organisatrice de la mobilité, dans leur stratégie d'action.



JEUDI 5 JUILLET 2018

ATELIER 4

PEUT-ON RÉINVENTER LA GOUVERNANCE DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

D'UNE MAISON DU VÉLO VERS UN RÉSEAU DE MAISONS DES MOBILITÉS BASÉ SUR L'INITIATIVE ET LES BESOINS LOCAUX

Emilie AUMONT
Bordeaux Métropole



Présentation

La métropole bordelaise est en train de développer un réseau des maisons de mobilité alternative avec des acteurs du territoire, associations et communes. Un marketing des mobilités a été créé avec un volet conseil en mobilité qui a débuté avec le Plan de déplacement entreprises (PDE) qui comprend aussi une sensibilisation aux modes alternatifs, des actions développées par public cible (femmes, seniors, scolaires...). Un second volet, plus particulièrement développé depuis 2016, consiste à promouvoir ces actions, à la mise en réseau et leur animation, et à créer un lien avec toutes les infrastructures qui se développent sur ces questions.

Tout est parti de la Maison du vélo créée en 2003 suite au prêt de vélo gratuit mis en place à Bordeaux. En 2013, c'est une initiative associative sur la commune de Bègles qui aboutit à ouverture de la Maison du vélo et des mobilités avec des animations en parallèle. En 2016, la métropole s'est dotée d'un plan vélo qui conforte les ambitieux objectifs de report modal inscrits dans le Plan climat métropolitain et prévoit une enveloppe budgétaire importante. Le prêt de vélo a été élargi à l'ensemble des habitants de la métropole en 2017, en s'appuyant sur le succès de cette Maison des mobilités de Bègles et en suscitant l'initiative associative et celle des communes pour que de nouvelles Maisons des mobilités puissent se créer et être mises en réseau. Un appel à projet a été lancé en 2017 auprès des communes et des associations avec une subvention de fonctionnement de 55 000 € HT par an pendant



3 ans à l'issue desquels un bilan sera réalisé. 9 projets ont été proposés, 5 d'entre eux correspondaient à la demande et 3 paraissent plus économiquement viables, ce qui était l'un des critères demandés. Parmi les projets sélectionnés, il y a des projets existants, de nouveaux projets et des projets assez bien répartis sur le territoire métropolitain. Un autre projet était moins avancé mais sera financé à partir de l'année prochaine.

Au prêt de vélo classique, avec 1 400 vélos circulant sur la métropole, a été ajouté le prêt de vélos spéciaux. Ont été ajoutés 60 vélos à assistance électrique, une trentaine de vélos-cargos pour du transport d'enfants ou de marchandises, ainsi que des tricycles pour adultes. Les différentes associations sont des points de relais de ce prêt, évitant aux habitants de devoir systématiquement les ramener au point central.



ATELIER 4 (SUITE)

PEUT-ON RÉINVENTER LA GOUVERNANCE DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?



L'INTERSCOT GIRONDIN : UNE INSTANCE DE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

Marianne DELSAUT – Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de la Gironde



Présentation

Le SCOT est un Schéma de cohérence territoriale qui permet d'aménager le territoire, souvent à l'échelle de plusieurs communautés de communes, avec les grandes thématiques classiques d'aménagement que sont le transport, l'urbanisme, l'habitat, l'énergie. La Gironde se développe énormément au niveau de sa métropole avec une accélération de l'étalement urbain dans tout le SCOT de l'aire métropolitaine bordelaise, avec tous les SCOT de périphérie qui voyaient leur population augmenter et avec le corollaire de ce type d'urbanisation qui est l'attachement à la voiture particulière et peu d'autre alternative. Plus de 73 000 déplacements supplémentaires quotidiens sont observés chaque année. Les réseaux de transport déjà saturés avaient peu de perspectives. Les objectifs des acteurs étaient de préserver une certaine qualité de cadre de vie, d'avoir une Gironde polycentrique pour redynamiser un certain nombre de territoires. Les données domicile/travail de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) montrent que plus de 50% vivent et travaillent dans la même communauté de communes.

Le but était de travailler entre les 8 SCOT, sous l'impulsion du Département et de l'Etat, pour avoir une vision globale et commune, notamment dans le domaine de la mobilité où la réflexion doit se faire en bassin de vie et non en limite administrative. Entrent aussi dans la démarche, la Métropole et la Région au titre de leurs compétences en mobilité. Un Manifeste des mobilités en a découlé avec 4 priorités : penser un système global de mobilité et imaginer un réseau de Transport à haut niveau de service (THNS) à l'échelle départementale (TER, cars interurbains express), optimiser l'existant pour fluidifier des axes, préparer l'aménagement futur de la Gironde, accompagner l'évolution des modes de vie. L'enjeu, pour les SCOT, est d'être identifiés comme un acteur de la mobilité et mettre en place des actions à leur échelle. C'est une démarche qui permet de sensibiliser les élus.

RÉSEAU POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE MOBILITÉ ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : QUELLE MOBILITÉ DURABLE POUR DES TERRITOIRES À ÉNERGIE POSITIVE ?

Esther BAILLEUL – Réseau pour la transition énergétique (CLER)



Présentation

Plus connu pour animer le réseau des énergies positives, le Réseau pour la transition énergétique (CLER) est une association de 300 adhérents qui travaille sur tous les sujets de transition énergétique. Cette transition commence par la sobriété et la priorisation des besoins : a-t-on besoin de se déplacer ? Ensuite, un travail sur l'efficacité permet d'éviter les pertes d'énergie entre la production et la consommation. Une fois que le travail est fait et a permis de diminuer la consommation d'énergie, les besoins restants sont couverts par les énergies renouvelables. C'est particulièrement important dans le domaine de la mobilité puisque 97% de la consommation des produits des transports sont des produits pétroliers. Au niveau des déplacements, en matière de sobriété, on commence par étudier s'il est possible de les éviter et de les raccourcir, puis s'ils peuvent être reportés vers des modes moins énergivores (bus, vélo, etc.). Quand le véhicule particulier est la seule solution disponible, on fait en sorte qu'il soit utilisé différemment (covoiturage, autopartage, etc.), voire mieux conduit (écoconduite). En termes d'efficacité, le but est d'accompagner le marché vers des véhicules moins gourmands en énergie. Se pose ensuite la question des renouvelables. Puisque tout le monde ne pourra pas utiliser les transports en commun, comment remplacer les véhicules par des modèles au biogaz, idéalement produit localement, par des véhicules électriques, voire par de l'hydrogène et des bio-carburants même si ces dernières sont des solutions plus discutables pour le moment.

Dans la transition énergétique, il y a une vraie question d'intérêt général qui peut aller à l'encontre des intérêts particuliers. La mobilité durable est un enjeu économique et de revitalisation locale qui rejoint aussi les problèmes de vulnérabilité énergétique des ménages. Des exemples dans les territoires commencent à répondre à ces enjeux, y compris en territoire peu dense, que ce soit en matière de télétravail, d'analyse des données de déplacement, de méthanisation pour biogaz, de financement de stations biogaz, etc. Ces exemples sont développés dans la publication du CLER « **Mobilité, énergie et développement local** ».





**QUAND LES INITIATIVES CITOYENNES
 S'INVITENT DANS LA GOUVERNANCE
 DES MOBILITÉS : VERS UN MANAGEMENT
 COLLABORATIF AU SERVICE DE TOUS ?**

**Bertrand DEPIGNY - Centre d'études
 et d'expertise sur les risques,
 l'environnement, la mobilité
 et l'aménagement (CEREMA)**



Présentation

La contribution des initiatives citoyennes à la fabrique de l'action publique est un phénomène observable depuis longtemps. Si le champ de la mobilité témoigne de cette dynamique, il semble que la question du lien de ces initiatives aux collectivités locales des territoires sur lesquels elles se déploient est moins traitée. L'analyse d'une dizaine d'entre elles a permis de qualifier la relation entre ces deux mondes afin de proposer des pistes qui permettraient de favoriser leur articulation.

Le champ d'action des initiatives citoyennes de mobilité est varié : covoiturage, autopartage, autostop organisé, transport solidaire, ateliers vélo, autobus pédestres, cartographies collaboratives, plateformes numériques, etc. Si celles-ci peuvent être portées par des associations, des collectifs de citoyens, des coopératives ou des start-up, elles ont en commun de chercher à proposer une

réponse à un besoin de mobilité non satisfait comme point de départ. Par exemple, l'une des expériences repérées s'appuie sur l'initiative de 3 parents qui, ayant constaté qu'ils réalisaient les mêmes trajets pour assurer les activités extra-scolaires de leurs enfants, ont décidé d'élaborer un outil numérique de mise en réseau des parents dans une situation similaire sur un même territoire. Parmi les principaux freins au développement de ces initiatives, la faible connaissance de l'organisation institutionnelle des compétences et donc des appuis potentiels à la genèse d'une initiative apparaît importante. L'identification du « qui fait quoi ? » permettrait alors de mieux comprendre qui est mandaté au sein de la puissance publique pour travailler sur chaque sujet mobilité. L'émergence puis le déploiement de solutions de mobilité complémentaires aux services proposés par les collectivités pourraient s'en trouver facilités. A titre d'exemple, le dispositif Rezo Pouce d'auto-stop organisé vise à répondre aux besoins de mobilité dans des territoires peu denses à partir d'une initiative très locale qui connaît désormais un développement national en lien avec les collectivités territoriales concernées. Plusieurs apports mutuels entre collectivité et initiatives ont été mis en évidence parmi lesquels des apports techniques lors de la phase d'expérimentation, d'expertise, des mises à disposition de voirie, de temps agent, de financement, de la communication, etc. Une publication du CEREMA revient plus en détails sur ces synergies possibles. (Les initiatives citoyennes de mobilité au service du projet de territoire. CEREMA).

QUELLES INNOVATIONS SOCIALES PAR LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

LA SOLIDARITÉ COMME MOYEN POUR ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT VERS UNE MOBILITÉ DURABLE ET INCLUSIVE

Albane DURAND
Covoiturage+



Présentation

L'association Covoiturage+ porte le service éhop qui a pour but de changer les comportements des collectivités et des chefs d'entreprise, tous les générateurs de déplacement et, ensuite, les salariés avec un travail de longue durée. Le but est de les inviter à s'inscrire sur un site internet et aller au bout de leur inscription en déposant leur trajet. Deux services existent : éhop pour le covoiturage domicile/travail et éhop solidaires pour les personnes qui n'ont pas de voiture et voudraient accéder à l'emploi, mais aussi, parfois, dans un axe loisirs. L'association œuvre en Bretagne Loire-Atlantique avec l'appui de l'ADEME, des territoires et une participation des entreprises.

Les valeurs d'éhop sont basées sur le partage d'expertise, sur une économie sociale et solidaire à partir d'un programme gratuit avec un vrai souci de collaboration pour apporter des solutions adaptées. Il est aussi question d'innovation sociale puisque certains ont une voiture mais pas de problème, cependant ils peuvent aussi aider ceux qui n'ont pas de moyen de se déplacer, l'association essaie de créer le lien entre les deux. La difficulté est aussi d'impliquer des collectivités qui ont des compétences différentes sur un même projet. Le covoiturage est aussi un réseau de transport, d'où l'implication des collectivités notamment dans la réalisation du site Ouestgo en licence libre avec un backoffice permettant l'accompagnement au changement. Un comité de pilotage du développement du covoiturage, hors site internet, est en train de s'organiser à l'échelle d'un département pour constituer un véritable réseau et rencontrer toutes les personnes concernées ou pouvant l'être par le covoiturage, conducteurs et passagers.





**MOBILITÉ INCLUSIVE ET COVOITURAGE –
 EXPÉRIMENTATIONS TERRITORIALES
 AVEC RIDYGO BY SCITY.COOP**

Arnaud DELCASSE
 SCITY



Présentation

Scity.coop est une société coopérative et participative. Son but est de travailler avec les territoires, les usagers de la mobilité sur les trajets du quotidien, toutes les personnes qui se préoccupent de ces enjeux sur le territoire, notamment les acteurs de l’insertion sociale, les employeurs, etc. En mobilité, les enjeux de solidarité sont complémentaires des enjeux environnementaux. Des solutions ont été développées avec Ridygo et Chèques covoiturage avec l’idée de développer le covoiturage au quotidien, notamment sur les trajets domicile/travail, avec une application qui s’intéresse aussi à l’aspect flexibilité pour apporter aussi des solutions de dernière minute. Ridygo est une application grand public disponible sur internet et smartphones qui met en relation les conducteurs et les passagers. Mais le travail passe aussi par une sensibilisation des entreprises, par une aide dans leurs plans de mobilité (partenariat avec des solutions d’autopartage, de vélos électriques). Des partenariats sont également mis en place avec les acteurs de l’insertion. Le principe de covoiturage est basé sur un partage de frais avec une monnaie virtuelle, chaque crédit correspond à 1 km et représente 0,10 €. Scity prend 20 % sur l’achat de ces crédits, dont la moitié est dédiée au fonctionnement, une partie pour les frais bancaires, et le reste de ces crédits est reversé en crédits pour des personnes en situation de précarité pour favoriser leurs déplacements puisque le domaine de l’insertion sociale est un thème fort. Le chèque covoiturage est un autre moyen de venir en aide aux déplacements des personnes en précarité. Mais donner des moyens à ces personnes n’est pas suffisant, le but a donc été de créer aussi des écosystèmes pour compléter l’appui. Il y a donc 3 solutions Ridygo : Ridygo entreprises, Ridygo collectivités, Ridygo insertion sociale.

**MOBIPA : RENDRE ACCESSIBLE À TOUS
 LA MOBILITÉ AVEC LE NUMÉRIQUE**

François BERNIGAUD
 MI&Conseil



Présentation

MobiPA est un projet de partenariat Universités-Entreprises dans le domaine de la mobilité inclusive dédiée aux publics fragiles. La projet s’appuie sur 3 observations : si le service répond mal ou incomplètement aux besoins des publics fragiles ils ne l’utilisent pas du tout, la fracture numérique puisque les services s’accompagnent presque toujours d’une application smartphone ou d’un site internet que ne maîtrise pas forcément ce public de personnes souvent âgées, l’émiettement de l’audience (syndrome du gouffre de Moore) qui fait que la part des candidats à l’innovation ne suffit pas pour développer le service et qu’il faut aller convaincre des personnes qui ne le sont pas au départ. Le partenariat est composé de 3 laboratoires de l’Université des Alpes qui travailleront sur les études économiques, les aspects sociaux et sur les aspects juridiques, Emmaüs Connect, spécialiste des problématiques inclusives, et COVIVO, éditeur de solutions de covoiturage. La naissance du projet est plus centrée sur les personnes âgées, sans volonté de créer un nouveau service mais que l’un d’eux puisse se montrer plus inclusif à moindre coût avec des concepts d’augmentation, de spécialisation et de variabilité, sans créer une nouvelle plateforme. Le projet va durer 3 ans et vient d’être labellisé par le dispositif Pack Ambition Recherche de la Région Rhône-Alpes. Le but n’est pas, non plus, d’exclure ces personnes âgées de leur lien social en leur faisant livrer leurs produits mais de les emmener pour maintenir ce lien social. Le temps d’aide et de convivialité commence dès que la personne entre dans la voiture.





FACILITER LES ACTIVITÉS DE PROXIMITÉ ET L'ACCÈS AUX SERVICES À PARTIR DES MOBILITÉS : EXEMPLE DU PORTAGE DE COURSES AU DOMICILE DES PERSONNES ÂGÉES EN MILIEU RURAL

Jean-Luc HANNEQUIN – BMA - Booster de Mobilité Augmentée

Quand le programme BMA a été lancé en 2012, nous avons prévu d'expérimenter un dispositif de livraison de courses au domicile des personnes par les facteurs, à partir des Drives des grandes enseignes, pour limiter les déplacements des consommateurs. Cette idée séduisante a rapidement tournée court avec les réserves émises par la grande distribution. Elle a vu dans cette initiative, un risque supplémentaire de voir baisser la fréquentation des galeries marchandes par les clients. Le frein à l'innovation n'est pas forcément là où on l'attend ! Un accord a cependant été trouvé avec un professionnel, sous condition que le service de portage de course ne concerne que les personnes à mobilité réduite, soit les personnes âgées. Pour tester cette voie, distributeur et facteurs ont rapidement mis au point un processus de livraison. Restait le plus simple, constituer un panel d'utilisateurs. Nous avons été rapidement confrontés à la résistance des associations d'aide aux personnes. Elles voyaient dans ce service, une concurrence déloyale de La Poste. Cherchant à comprendre, nos tentatives de conciliation échouant les unes après les autres, nous avons pris conscience qu'à l'échelle d'un département comme les Côtes d'Armor, la part du budget de l'Aides personnalisées aux personnes âgées (APA) affectée aux courses, pouvait représenter 10 % des 40 millions d'euros distribués. Il nous aura fallu 18 mois de tergiversation avant l'intervention d'un conseiller général et d'un maire concerné par les problèmes de la dépendance des personnes âgées dans sa commune, pour rendre possible la mise en œuvre d'une chaîne courte de livraison de course avec une supérette locale, le Centre communal d'action sociale (CCAS) et La Poste.

Le projet a d'abord été lancé avec des produits secs pendant 6 mois. Le prix de la course a été fixé à 7 €, le paiement par le CCAS se faisant sous la forme de ticket-service. La deuxième étape

a consisté à maîtriser la chaîne du froid à l'aide d'une puce fraîcheur qui mesure la dégradabilité, pour proposer des produits frais. Le processus de livraison de course étant stabilisée depuis le début de l'année 2018, les promoteurs du dispositif se sont fixé pour objectif, de déployer ce service à l'ensemble des personnes âgées de la commune, en impliquant d'autres commerçants. Pour réussir à franchir ce nouveau palier, nous avons constaté la nécessité d'impliquer les aidants pour lesquels le portage de course pourrait être un service d'appui. Au-delà des courses, prenant en compte d'autres « situations problèmes » rencontrées par les personnes âgées et les aidants, notamment dans le champ de la santé, une dynamique entre professionnels a été engagée pour co-construire un bouquet de services qui couvre toute ou partie des activités quotidiennes des personnes. S'agissant de la santé, les professionnels envisagent le portage de médicaments, la téléconsultation, la coordination de la prise en charge, le partage des données. Soit un ensemble de solutions qui améliorent le confort des personnes âgées et celui des aidants, en réponse aux enjeux de mobilité : rompre l'isolement des personnes, créer des proximités de réponses, accéder à des services distants sans se déplacer, éviter les pertes de temps. Le problème à résoudre n'est pas tant dans l'expression d'un besoin que les personnes ont d'ailleurs du mal à exprimer, mais dans le repérage de « situations-problèmes » devenant des supports à l'évolution. Le pack mobilité habitants en cours d'expérimentation à Ploumilliau dans les Côtes d'Armor, entend cristalliser les compétences des acteurs de proximité qui sont les mieux placés pour élaborer des réponses. Cette nouvelle forme d'intervention qui s'inscrit dans des logiques d'ingénierie de l'expérience, entend répondre aux enjeux quotidiens des élus, des professionnels et des habitants. Une fois mis au point à l'échelle d'une commune, ce Pack pourrait être utilisé par d'autres communes avec l'idée de le personnaliser au contexte local. En ce sens, on obtiendrait un effet d'échelle qui éviterait à chacun de rééditer les erreurs des autres, et de créer des situations de coopération. Pour les professionnels de la mobilité, ces nouvelles modalités d'intervention expérimentées dans quelques situations, pourraient être évaluées en vue de formaliser une ingénierie d'ensemble utilisable pour d'autres, dans une logique de capitalisation.



QUELLES APPROCHES NOUVELLES DU MARKETING INDIVIDUALISÉ ?



OSEZ UNE AUTRE FAÇON DE SE DÉPLACER

**Christophe AMBLARD
et Solène VUILLET – Agence Ecomobilité
de Savoie Mont-Blanc**



Présentation

L'Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc est une association basée sur 2 départements, la Savoie et la Haute-Savoie avec 28 salariés, qui s'occupe de mobilité des jeunes et des salariés, de mobilité solidaire, qui gère des services vélo et mène des projets innovants dont le projet Mobilab. Ce projet Mobilab vise à tester gratuitement des modes de déplacement alternatifs à la voiture sur des trajets quotidiens en accompagnant 20 participants par opération sur 4 territoires identifiés sur l'agglomération de Chambéry, pour 2 ans (2017- 2018). Définis sur les zones blanches, il y avait un objectif de rabattement sur les lignes de bus même si, au final, les gens ont fini par effectuer la totalité du trajet avec le véhicule prêté.

L'idée était de proposer des véhicules à l'essai : vélo pliant, trottinette électrique, trottinette classique, vélo électrique, scooter électrique et tout ce qui est nouvelle glisse urbaine comme gyropode pour un total de 27 véhicules. Un abonnement gratuit de transport en commun était joint pour que les personnes puissent aller au bout de la démarche et tester avec le bus. Le transport des enfants a aussi été pensé avec un vélo rallongé ainsi qu'un tricycle pour les seniors ou des personnes ayant un souci

d'équilibre. Des sacoches sont aussi proposées, des remorques, des vêtements de pluie. Le prêt est gratuit, dure 1 à 2 mois durant lesquels les personnes peuvent tester 1 ou 2 véhicules. C'est un investissement de 40 000 € et un gros travail en termes de gestion du matériel, financé par l'Europe avec le FEDER et Grand Chambéry. Un projet qui, au final, coût environ 600 € par contact. Le projet s'appuie sur une dynamique de territoire avec des acteurs capables de mobiliser les usagers. Le recrutement des participants a été assez facile avec des personnes motivées qui ont été sélectionnées essentiellement parmi celles qui circulaient en voiture. Ensuite, il faut un bon accompagnement et un service après-vente, c'est-à-dire aider à franchir le pas et acheter le matériel. En conclusion, sur 2017, il y a eu 47 participants pour une distance moyenne aller de 8,6 km. Au final, ces personnes sont de très bons ambassadeurs et ce sont 580 personnes qui ont été sensibilisées. 40 à 50 % des personnes ont vraiment changé de comportement, en majorité vers le vélo ou le vélo électrique, 20 à 30 % utilisent moins la voiture notamment en belle saison.



**ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉ
 AU CHANGEMENT DES PRATIQUES
 DE MOBILITÉS DES UTILISATEURS
 DE VÉHICULES POLLUANTS - OPÉRATION
 « JE PLAQUE MA CAISSE »**

Nicolas BOHERE – *Syndicat mixte
 des transports en commun (SMTC)
 de l'agglomération grenobloise*



Présentation

Cette opération est portée par l'agence de mobilité sur le territoire de la métropole de Grenoble et vise les habitants de la métropole possédant une voiture avec un Crit'air 4 ou 5 ou non classée et qui n'ont pas le droit de circuler les jours de pollution. Le but, puisque l'opération est en cours, est de trouver 1 000 personnes pour apporter du conseil, proposer des tests et de l'accompagnement afin de sensibiliser aux enjeux de qualité de l'air avant de le répéter ou de le dupliquer. Une opération pilotée par le SMTC et l'ADEME, avec différents partenaires pour accompagner.

L'accent a été mis sur la communication et sur un côté provocateur avec réseaux sociaux, mobilier urbain, presse, distribution sur espace public, courrier ciblé aux détenteurs de vignette 4 ou 5. L'opération vise à tester des offres de mobilité afin que les gens utilisent moins leur voiture, c'est pourquoi un travail a été réalisé avec tous les acteurs de la mobilité de l'agglomération de Grenoble afin de proposer des offres : réseau de transport en commun, service Métrovélo, test de vélo à assistance électrique, autopartage ainsi que panachage de ces offres. La phase test va se terminer à la rentrée et la phase d'accompagnement suit où la gratuité se termine avec une prise en charge partielle des abonnements selon l'engagement pris (sur vérification par photo du compteur de la voiture). A ce jour, 165 personnes ont participé, 102 sont en attente de validation et 120 ont été refusées (absence de vignette 4 ou 5, ou résidant en dehors de la métropole). Le coût de cette opération s'élève à 500 000 € pour 1 000 personnes conseillées (352 000 pour le groupement Inddigo/Mon UniVert, 80 000 pour les achats de titres de transport et 68 000 pour la communication), dont la moitié est prise en charge par l'ADEME.



**LES INITIATIVES DE MARKETING
 INDIVIDUALISÉ : UN OBJECTIF DE SERVICE
 PUBLIC OU DE MASSIFICATION DU REPORT
 MODAL ? DU CONSEIL EN MOBILITÉ
 « HUMANISÉ » À UN ACCOMPAGNEMENT
 PERSONNALISÉ « AUTOMATISÉ »**

Anaïs ROCCI
6-t-bureau de recherche



Présentation

Faire du conseil en mobilité requiert des moyens humains très conséquents et des coûts non négligeables puisqu'ils approchent les 1 000 € par participant et, en regard du rapport coût/efficacité, passe alors de 1 500 à 3 000 € par participant en ne prenant en compte que ceux qui ont finalement changé de comportement. L'enjeu est de systématiser ces opérations pour limiter les coûts et déployer ces démarches à plus grande échelle. La logique est donc d'inciter les gens au changement de comportement de manière automatisée en leur faisant connaître les modes alternatifs et en les incitant à les utiliser. C'est le rôle de l'outil ACCTIV développé par 6t-bureau de recherche. Cet outil permet, en plus d'inciter, d'évaluer les changements de comportement aussi bien collectivement qu'individuellement. La cible concerne les personnes motorisées dans le cadre des trajets domicile/travail. Un premier questionnaire est envoyé au volontaire qui reçoit automatiquement un bilan et des conseils personnalisés. Le bilan vise à le faire réfléchir au coût réel de la voiture, au temps passé dans sa voiture, aux émissions en termes de CO₂, Nox, etc. Des conseils individualisés sont également proposés en s'appuyant sur un comparatif avec les autres modes de transport (vélo, VAE, covoiturage, transports en commun). Un 2ème questionnaire à 2 mois et un 3ème à 6 mois, sont ensuite envoyés proposant automatiquement à la fin un bilan personnalisé permettant de visualiser ses changements ou non, de recevoir des encouragements et/ou félicitations, et de se comparer avec les autres participants. L'idéal est de proposer des tests en complément et, si possible, gratuitement. Cet outil s'intègre parfaitement dans les plans de mobilité ou en accompagnement de mesures coercitives concernant la voiture.



LE MARKETING INDIVIDUALISÉ DIGITAL

Florence LABARRE
RATP Smart Systems et LAET



Ce projet de marketing individualisé Emily est mené dans le cadre d'une thèse Conventions industrielles de formation par la recherche (CIFRE) avec le Laboratoire d'aménagement d'économie des transports (LAET) de Lyon et réalisé avec la société RATP Smart Systems, filiale ITS du groupe Régie autonome des transports parisiens (RATP), dont le domaine de compétence est l'information voyageur, la billettique et les systèmes d'aide à l'exploitation des réseaux de bus et de tramway. L'expérimentation est lancée sur le périmètre de Bordeaux Métropole depuis février 2018 pour s'achever à la fin de l'année. Le recrutement des testeurs se fait par le biais des entreprises engagées dans une démarche de plan de mobilité. Le marketing individualisé consiste en des actions de communication, d'information et d'accompagnement personnalisées afin de favoriser le report modal. La forme classique du marketing individualisé présente des limites, elle est notamment coûteuse et chronophage. Nous proposons donc le marketing individualisé digital. Le marketing individualisé est transposé sur les supports digitaux et ici, dans une application mobile d'information voyageur multimodale pour permettre des opérations sur le long terme, évolutives, à coût réduit, sur un panel non limité et dont l'impact peut être mesuré.

Le prototype d'application Emily s'intéresse aux étapes de pré-contemplation et contemplation. Le changement est un long processus. En étape de pré-contemplation, l'automobiliste est convaincu que la voiture est la meilleure solution et n'a pas envie de changer. Ensuite, vient l'étape de contemplation où il constate qu'il existe d'autres solutions de déplacement, puis l'étape de préparation où il est prêt à essayer. Viennent alors le passage à l'action et les répétitions. Les opérations de marketing individualisées travaillent surtout sur ces deux dernières étapes alors que Emily s'adresse aux automobilistes convaincus (pré-contemplation et contemplation) pour les inciter à questionner leurs habitudes en leur envoyant des messages incitatifs contextualisés (météo, circulation, etc.) et personnalisés sur des itinéraires concrets. Lorsque l'automobiliste entre son itinéraire dans l'application, Emily présente l'itinéraire voiture et le message incitatif. S'il clique sur le résultat voiture, il est redirigé vers Waze ou sur Maps, selon ce qu'il a dans son téléphone. Le message incitatif apparaît uniquement lorsqu'il y a une alternative pertinente. A fin avril, il y avait eu 69 testeurs.





LES POLITIQUES SPATIALES DE MAÎTRISE DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ : L'EXEMPLE DE LA NORVÈGE

Grégoire TORTOSA – Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis



Présentation

La Norvège est un pays reconnu pour son exemplarité en matière environnementale que ce soit dans les classements, les discours, la presse ou même les faits avec la mise en place de péages urbains dans des petites villes. Parler de mobilité en Norvège peut paraître paradoxal, notamment par rapport à la topographie du pays, son climat, ses distances. L'habitat y est particulièrement dispersé. La Norvège se décompose en 3 strates : l'Etat, le Comté et la commune. L'Etat est compétent en matière d'urbanisme où il encadre les communes dans ce domaine, de transport routier, de transport ferroviaire, d'aménagements cyclables le long du réseau national et rédige les conventions cadres au niveau du transport en commun. Le Comté est l'équivalent de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), ce qui signifie qu'il a compétence en matière de routes, mais aussi en transports urbains et interurbains, et en aménagements cyclables le long de son réseau routier. La Commune est compétente en matière d'urbanisme, de stationnement, de régulation du trafic automobile (péage urbain) et d'aménagements cyclables. En 2020, les 19 Comtés fusionneront en 10 grandes Régions et le nombre de communes sera diminué.

L'émergence d'une politique de maîtrise de la demande de mobilité remonte à 1993 via une circulaire de l'Etat demandant aux collectivités locales de coordonner urbanisme et transports pour que ces derniers deviennent la colonne vertébrale du développement urbain, par une densification des centres-villes. Mais cette circulaire a eu une efficacité limitée. En 2004, l'Etat met en place un ré-

gime de récompense qui part du principe que le coût supporté par la communauté, et lié à l'usage de la voiture, est particulièrement élevé en zone urbaine. L'Etat augmente alors ses subventions sur le transport en commun pour les Comtés qui prennent l'engagement de diminuer la part modale de la voiture, d'accroître la part modale du transport en commun et de mettre en place un urbanisme plus dense. L'objectif est d'avoir une augmentation dans l'usage des transports en commun supérieure à la moyenne de celle des 5 dernières années et celle de la voiture inférieure à l'augmentation moyenne des 5 dernières années. En 2013, l'Etat va plus loin et imagine l'Accord sur l'environnement urbain (AEU) sur la base du principe de « Zéro croissance » qui fixe l'objectif que, dans les 9 plus grandes agglomérations de Norvège, l'augmentation du nombre de personnes transportées soit intégralement absorbée par la pratique de la marche, du vélo et des transports en commun, en contrepartie de subventions d'Etat augmentées. Des négociations précèdent la signature de ces contrats avec un engagement. Un comité de pilotage doit définir un plan en matière de report modal et en termes d'urbanisme (Accord de Développement Urbain). En 2016, a été publié le 5ème Plan national transport (PNT) qui a proposé la fusion des Accords sur l'Environnement Urbain et des Accords de Développement Urbain avec une intégration totale de l'urbanisme et des transports (Accord de Croissance Urbaine). Au final, malgré une politique volontariste, il aura fallu 23 ans entre les premières intentions et les réalisations concrètes qui s'inscrivent dans le « Virage vert », un véritable changement de paradigme en matière de mobilité urbaine. Il y a eu une déclinaison très rapide au niveau de la loi du principe de développement durable avec une traduction plus progressive, un véritable consensus politique sur ces questions et un rôle moteur de l'Etat. Et, pour résultat, une augmentation de la densité de population en centre-ville et un découplage entre les émissions des gaz à effet de serre, qui stagnent, et l'explosion de la population urbaine.



UNE STRATÉGIE GLOBALE POUR UNE MOBILITÉ DURABLE : VERS UNE NOUVELLE CHAÎNE DE MOBILITÉ

Sam JACOBY – Communauté des Transports du Luxembourg



La Communauté des Transports est un établissement public sous la tutelle du Ministère du développement durable et des infrastructures qui a été créé en 2006. Elle représente le vecteur/l'intermédiaire direct entre les 5 grands opérateurs de transport en commun et le Ministère. Les 3 missions principales sont d'améliorer la coordination de l'offre de transport public, d'informer et communiquer vers le grand public et de promouvoir toute formes alternatives de mobilité. Dû à sa localisation centrale entre la Belgique, l'Allemagne et la France, Le Luxembourg se caractérise par un contexte territorial particulier. Le Luxembourg est sur une petite surface de 2 800 km² et jouit d'une croissance économique et démographique très importante sur la dernière décennie. De ce fait, 180 000 frontaliers viennent quotidiennement travailler au Grand-Duché (90 000 de France, 45 000 de Belgique et autant d'Allemagne) et ceci principalement en voiture individuelle. De plus, il y a une forte concentration de l'emploi avec plus de 50 % du travail au centre de la ville et 25 % dans les communes limitrophes. Face aux problèmes croissants en termes de mobilité professionnelle engendrés par les mouvements pendulaires et afin de répondre aux défis d'aujourd'hui, le gouvernement a défini une stratégie gouvernementale pour le développement durable, intitulé MODU. Le 1er volet de cette stratégie a été publié en 2012 dans le but de réduire l'usage de l'automobile et de promouvoir

les transports en commun avec le développement des infrastructures de transport en commun. Le 2ème volet a été publié en mai 2018 et se veut plus pédagogique. L'objectif est de mettre l'accent sur la volonté de changer le comportement des gens et de responsabiliser davantage les différents acteurs. L'idée est de créer une véritable cohérence entre les différents modes de transport en créant des pôles d'échanges majeurs permettant des échanges rapides, facile et écologique : doublement de voies ferrées, construction d'un funiculaire, agrandissement de la gare centrale et de ses capacités, rabattement des réseaux de bus sur les grands pôles d'attraction. Un nouveau tramway vient de voir le jour fin 2017 permettant de réduire considérablement les temps de trajet et de changer la façon de se déplacer en milieu urbain. Une fois terminé le tram permettra de relier efficacement les différents centres de développement économique entre eux. En matière de tarification nationale, une seule carte à puce est valable pour tous les transports et l'abonnement annuel s'élève à 440 € par an. Il se rajoute une multitude de projets en vue de développer toutes formes alternatives à la voiture : développement des P+R, électromobilité (création de 800 bornes de recharge), développement des pistes cyclables nationales et communales, plateforme de covoiturage transfrontalier, déploiement de système d'auto-partage etc. De plus la Communauté des Transports vise davantage à sensibiliser et responsabiliser les entreprises en proposant un conseil technique spécialisé via l'élaboration de Plan de Mobilité Entreprise. Ce service est offert gratuitement aux entreprises afin de les inciter d'agir eux-même au sein de leur entreprise sur la mobilité quotidienne de leurs employés et de mettre en place des mesures de management de la mobilité en vue d'améliorer les conditions de mobilité de leurs employés.





LES ESPACES DE COWORKING : QUELS IMPACTS SUR LES PRATIQUES DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE ?

Emmanuel PERRIN – CEREMA



Présentation

L'espace de coworking est un tiers lieu dédié au travail, un espace de travail partagé. L'idée de collectif et de commun est importante. Il se compose généralement de bureaux ouverts ou fermés, de salles de réunion, d'un espace de convivialité comme une cuisine et propose des animations à ses utilisateurs. En France, le site neo-nomade.fr en recensait un peu plus de 400 en 2016 pour 12 000 dans le monde. Aujourd'hui, la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), La Poste et de grands groupes immobiliers se lancent dans l'aménagement de ces espaces. Les collectivités territoriales proposent aussi des espaces, en financent ou en font la communication, au nom d'une politique de développement de l'économie numérique et d'innovation, de soutien à l'économie et à la vie locale ou encore pour une meilleure gestion des transports et une régulation des déplacements. Pour étudier en quoi le coworking participe justement à une réduction des déplacements et à une mobilité plus durable, des enquêtes ont été réalisées au printemps 2017 auprès d'utilisateurs de ces espaces dans des centres urbains, dans des villes moyennes et dans des territoires plus périphériques. Les résultats portent sur une enquête internet diffusée auprès d'utilisateurs d'espaces du centre-ville de Lyon et sur 26 entretiens qualitatifs réalisés sur des sites situés dans la couronne lyonnaise et hors agglomération.

La majorité des utilisateurs de ces espaces sont des indépendants et on y trouve peu de salariés télétravailleurs. Il en ressort que le fait de réduire ses déplacements n'est pas une raison essentielle

dans le choix de faire du coworking : la 1ère raison est de ne pas travailler seul, voire de développer un réseau relationnel, mais aussi de mieux se concentrer sur son travail contrairement à un travail à domicile. Les modes de déplacement utilisés pour venir à l'espace de ce coworking se révèlent ensuite très dépendants du territoire où il se trouve : en centre-ville, il est souvent assez proche du domicile, moins de 5 km, et les usagers viennent très majoritairement à pied ou en vélo, voire en transport en commun ; dans les villes moyennes et les zones peu denses, les distances augmentent, ce qui rend la voiture prédominante. Enfin, pour évaluer l'impact du coworking sur les déplacements, il faut distinguer les utilisateurs qui travaillaient auparavant en entreprise, et qui font moins de kilomètres désormais (cela leur permet souvent de ne plus utiliser un mode mécanisé pour aller travailler), et ceux qui travaillaient auparavant à domicile qui sont donc amenés à faire plus de kilomètres : pour ces derniers, si le coworking a engendré une mobilité nouvelle, les distances de déplacements restent généralement modérées et ils cherchent généralement à optimiser leurs déplacements lors des jours de coworking, contrairement aux jours de travail à domicile qui sont plutôt des jours de sédentarité.

En conclusion, l'équation coworking et réduction des déplacements n'apparaît pas si triviale et cette connaissance devrait être complétée par une analyse plus approfondie de l'impact du coworking sur l'organisation des déplacements non liés au travail. Le développement du coworking n'est resté pas moins un enjeu certain pour les politiques publiques : un enjeu pas uniquement lié à la mobilité mais aussi au soutien apporté à l'innovation, à la vie et à l'économie locales ; pour optimiser l'impact de ces espaces sur la mobilité, il faudrait enfin parvenir à y attirer de nouveaux télétravailleurs qui ne souhaitent pas travailler chez eux.



TABLE RONDE

MOBILITY AS A SERVICE : UNE (R)ÉVOLUTION DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?



Jenni ECKHARDT – *Experte scientifique,
Vélo tout terrain (VTT) - Centre
de recherche technique de Finlande*



Présentation

La densité de population est de 18 habitants/km² en Finlande avec une concentration dans le sud du pays. La ville concentre la congestion de circulation, la pollution ; elle a les transports en commun, mais ils sont difficiles à organiser et encore plus à rentabiliser dans les territoires peu denses. Avec le Mobility as a Service (MAAS), un projet a été étudié avec des structures en Finlande, en Autriche et en Suède (MAASIFIE) qui a permis d'établir une feuille de route 2025. Le MAAS va vers de plus en plus de collaboration public/privé, de services de partage et de location entre particuliers, et vers de plus en plus de transport en commun sur demande comprenant aussi les voitures privées. Un second projet de pilotage de service de mobilité pour des événements et le tourisme est mis en place où le MAAS fait de l'évaluation auprès de petites entreprises, dont le but est la facilité d'utilisation de services avec un portable, que ce soit pour trouver des transports en commun, des parkings, des hôtels. Par ailleurs, une nouvelle législation est apparue à l'initiative des autorités avec obligation d'ouvrir les interfaces de services de mobilité avec les informations essentielles et la billetterie en ligne et une libéralisation des taxis, que ce soit en simplification, en nombre, en tarifs ou en termes de véhicules acceptés (voiture, mais aussi van, camion, 3 et 4 roues).

Arnaud CHEVALLER –
VP Sales Europe, Connecthings



Présentation

Connecthings est une entreprise française créée il y a plus de 10 ans sur le projet de connecter les smartphones aux objets urbains, comme les arrêts de bus notamment. Connecthings a déployé ses solutions dans 7 pays et travaille avec 17 Autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

L'approche est de changer de paradigme en matière d'information voyageurs de façon à ce que cela soit l'information qui aille vers les usagers et non plus l'inverse. Ainsi les personnes vont recevoir des informations qui leur sont vraiment pertinentes par rapport à leur propre situation, ce qui augmentera les chances de les voir modifier leur comportement. Par exemple, dans le cas d'un report modal vers du vélo en libre-service, Connecthings permet, à l'application transport de toutes les personnes dont le bus accuse un retard, de se réveiller pour inciter à prendre un vélo s'il y a des vélos disponibles à proximité, mais également si et seulement si la météo est favorable et la distance à parcourir réalisable. Pour cela Connecthings utilise la data mise à disposition soit par les AOM soit par les opérateurs de transport public.

Mais si la data publique des AOM bénéficie aux usagers comme dans l'exemple cité précédemment, la data privée (celles des usagers) peut également bénéficier en retour aux autorités organisatrices afin de mieux connaître les habitudes d'usage et de déplacement des voyageurs et leur proposer ainsi toujours plus de services pertinents.

Le but de cette data privée est donc d'apporter aux applications mobiles des réseaux de transport des indicateurs pour mieux connaître leurs utilisateurs, dès lors qu'ils ont accepté de partager leurs données en ayant compris son objectif vertueux.



TABLE RONDE (SUITE)
MOBILITY AS A SERVICE : UNE (R)ÉVOLUTION DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ ?

François FERRIEUX – Président du Club national pour la « Mobilité courante »



Le Club est une association regroupant les entreprises ou fédérations au niveau national (UTP, FNTV, KEOLIS, TRANSDEV), des chercheurs et des collectivités (essentiellement au départ, de l’Oise).

Le concept de « Mobilité Courante » est né en 2010, en cours de développement de « l’expérience de l’Oise » (le SMTCO et son principal « bébé », le SISMO). L’idée est d’assurer à tous la « Mobilité Courante » comme l’eau courante. Le concept préfigurait celui de « MAAS ». Il a été officialisé par un colloque national en 2014 comme un nouveau paradigme mais aussi « concept d’action » (Georges AMAR, auteur de « Homo Mobilis »).

Le SISMO est une première réalisation concrète allant dans le sens de ce qu’on appelle maintenant « MAAS », à l’échelle d’un grand « bassin de vie » : un département mi-urbain et mi-rural.

L’explosion des nouvelles technologies permettant les expériences de MAAS (2014) arrive au bon moment. MAAS est issu des expériences de grandes villes et s’appuie sur les nouvelles technologies pour fournir les moyens d’un mix de mobilités, (parfois adaptable à des terrains moins denses). Il s’agit donc là d’une obligation de moyens. La « mobilité courante » (MOBCOUR) est issue des territoires mixtes ou ruraux avec une recherche de combinaison de moyens adaptés à chaque territoire avec obligation de résultats (la fameuse « Mobilité Courante » disponible pour tous à des heures raisonnables, et avec des principes adaptables aux agglomérations en heures creuses). Grâce à MAAS, MOBCOUR cherche à assurer à tous une solution concrète à son besoin de mobilité. L’automobiliste-solo dispose, lui, de sa « Mobilité Courante ». En face seul un

« mix de mobilités » peut espérer rivaliser et fournir un droit concret à la mobilité et contribuer à la « Mobilité Inclusive ».

La structure de gouvernance de ce « mix de mobilités » pourra être différente suivant les territoires ; la forme de coopération adaptée au territoire est à trouver. Le modèle économique, social et environnemental peut être très divers selon les territoires, faire confiance à l’intelligence territoriale pour la co-construction d’une mobilité globale mettant en œuvre un écosystème local des mobilités (collectivités, professionnels classiques et nouveaux, usagers actuels et potentiels). Voilà pourquoi nous proposons que, sous l’égide de la Région, la gouvernance des « mix de mobilités » soit réalisée au niveau des bassins de vie.

On constate donc que MAAS et « Mobilité Courante » ont le même objectif. Là où « MAAS » s’attache à fournir des moyens « techniques », en constante évolution et même déjà en anticipation (véhicule autonome), MOBCOUR s’attache plus particulièrement à la mise en place d’une gouvernance en adaptation continue au nouveau monde numérique et à sa prise en charge par les futurs usagers.

La co-construction des MAAS urbaines comme des MAAS rurales au niveau des bassins de vie augmente les chances de réussite d’expériences évolutives et permet de mieux prendre en compte l’humain. C’est la raison d’être des « Living Labs » autour de la mobilité comme celui que l’université de technologie de Compiègne vient de lancer avec le SMTCO et les 3 agglomérations de l’Oise autour de l’application interactive « Mobilité Dynamique ». Le Système intégré des services à la mobilité de l’Oise (SISMO) propose tout un panel de services, qui prouve que le rural et l’urbain sont traités à la même enseigne. C’est sans doute ce qui l’a conduit à décrocher un prix de l’innovation « French Mobility – approches multimodales » par le Ministère des transports le 26 janvier 2018.





Imène MIRAUI – Chargée de mission
Transports et mobilité durable,
France nature environnement (FNE)



Présentation

France nature environnement (FNE) est une fédération de près de 3 500 associations et 850 000 bénévoles en métropole et DOM-TOM qui existe depuis 1968. Elle dispose, entre autres, de 180 bénévoles qui œuvrent au quotidien et de 46 salariés avec une organisation autour de 11 réseaux thématiques. FNE est aussi amenée à faire des propositions sur le transport et la mobilité auprès des institutions publiques mais aussi en travaillant avec des partenaires privés.

Dans ce cadre, FNE a réalisé un guide sur le panorama des mobilités collaboratives et partagées dans le but de mieux faire connaître le sujet auprès des collectivités, associations et particuliers, de contribuer à améliorer la définition de ces nouvelles initiatives et lever leurs freins, tout en encourageant les décideurs publics à se saisir du sujet. L'idée de partage est essentielle, que ce soit pour partager des savoirs (expériences de mobilité, etc.), des biens (vélo ou autopartage, etc.) ou des services (covoiturage). La question des mobilités est aussi un enjeu en termes d'inégalité sociale et d'intérêt face aux propositions d'opérateurs privés qui interrogent également sur la vision que l'on peut avoir du service public. Le MAAS sera une solution pour coordonner toutes les offres qui existent mais, avant cela, il faut peut-être aussi développer toutes les infrastructures et les différents modes assez inégaux en France quand on constate la sous-utilisation du vélo, par exemple.

Jérôme KRAVETZ – Directeur
pilote et attractivité du réseau,
Tisséo Collectivités



Présentation

Une feuille de route a été établie par les élus en 2015 et donne les grands axes stratégiques jusqu'à l'horizon 2030. Dans ce Projet Mobilités valant Plan de déplacements urbains (PDU) se trouvent un certain nombre d'actions qui concernent tout ce qui est l'innovation et l'avenir des mobilités. L'objectif est de le décliner vers un parcours-client : utilisation, achat de ticket, bien-être, envie de le prescrire aux autres.

Ce parcours se détermine en 6 axes identifiés dont le dernier est bien la dernière étape du MAAS comme solution de mobilité plurielle. Mais la première chose est de sécuriser les gens par un réseau apaisé qui peut être emprunté sans risque. Le deuxième axe est de savoir où se trouve ce réseau, de savoir y aller et s'y repérer, un réseau ouvert à tous y compris pour les personnes à mobilité réduite. Ensuite, il faut une information dynamique, voire avec des solutions alternatives. Il faut alors des tarifs attractifs. L'étape 5 est la possibilité, avec un seul service, de pouvoir programmer un parcours, d'acheter les titres, de valider, le tout avec un seul interlocuteur. Il faut que cette information soit fiable en disponibilité, en horaires, etc. Le MAAS en découle alors comme une solution de mobilité plurielle, il peut être urbain ou rural. Le but n'est pas de tout ouvrir à tout le monde mais de proposer la ou les bonnes solutions et se méfier de certaines solutions qui peuvent nuire à l'intérêt général. Une première application particulière a été le lancement de Ticket Easy. Il permet l'achat et la validation des titres de transport sur le réseau Tisséo via le smartphone : première étape vers la dématérialisation.



CLÔTURE DES JOURNÉES

Johan RANSQUIN – *Directeur adjoint Villes et territoires durables, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)*

L'ADEME accorde une importance toute particulière à ces journées qui alimentent la réflexion, permettent la présentation d'expérimentations et peuvent conduire à orienter certaines politiques publiques, ou à identifier des verrous à lever par nos actions. C'est particulièrement vrai en cette année où la mobilité est un sujet très prégnant. L'ADEME a notamment été dotée d'un fonds Qualité de l'air/mobilité durable, afin de préparer les actions prévues dans la future Loi d'orientation des mobilités (LOM). Ce fonds permet par exemple de lancer des appels à projets, tel French Mobility, dédié à la mobilité dans les territoires peu denses. Dans la dynamique des actions que l'Etat a mis, ou met en place, pour la mobilité, on peut noter également le plan hydrogène, le plan vélo, la généralisation de l'obligation de plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 travailleurs.

Au final beaucoup de choses ayant pour objectif de traiter la mobilité dans sa globalité. Au cours de ces journées, nous avons vu que le management de la mobilité s'inscrit justement dans cette logique d'action globale, à l'échelle d'un territoire, en s'efforçant d'en toucher tous les acteurs. L'Etat et l'ADEME structurent leur démarche en ce sens, en prévoyant des évolutions pour les collectivités, les entreprises, les établissements scolaires, etc.

Dans tous les cas, ce sont les modes de vie des usagers qu'il faut étudier pour réussir à manager la mobilité sur un territoire donné, dans une approche globale. Trois éléments importants ont ainsi été mis en évidence : la nécessité d'agir en priorité sur les comportements pour aller vers de nouveaux modes de déplacement moins impactants pour l'environnement ; l'intérêt des nouvelles formes de mobilité sur les territoires peu denses où les alternatives



à la voiture individuelle sont souvent complexes et coûteuses à mettre en œuvre ; la nécessité d'être innovant dans la gouvernance dans les territoires, notamment pour mettre en cohérence l'ensemble des outils de planification.

Ces journées ont montré que le management de la mobilité est un levier efficace face aux enjeux de la transition énergétique, du changement climatique, de la qualité de l'air, sans oublier la lutte contre la précarité liée aux transports. Il doit aussi s'accompagner d'actions qui relèvent de la planification urbaine, de l'organisation des transports, des technologies des transports, de la gouvernance, etc. Mais l'objectif final est clair : provoquer et accompagner le changement de comportement du plus grand nombre et le rendre pérenne.

ORGANISATEURS PARTENAIRES

LES 6^{ES} JOURNÉES NATIONALES DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ
SE SONT DÉROULÉES À TOULOUSE LES 4 ET 5 JUILLET 2018.
ELLES ONT ÉTÉ ORGANISÉES CONJOINTEMENT PAR LES PARTENAIRES SUIVANTS :

Organisées par :



**Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie**

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale.

Pour en savoir plus : <https://www.ademe.fr>



**Centre d'Etudes et d'expertise
sur les risques, l'environnement,
la mobilité et l'aménagement**

Le Cerema est un établissement public à caractère administratif (EPA) sous tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales. Créé le 1^{er} janvier 2014, c'est un centre de ressources scientifiques et techniques qui réunit les compétences de onze services :

- les huit Centres d'études techniques de l'équipement (Cete)
- le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu)
- le Centre d'études techniques, maritimes et fluviales (Cetmef)
- le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (Setra)

Pour en savoir plus : <http://www.cerema.fr>



**Centre national
de la fonction publique
territoriale**

Etablissement public à caractère administratif, le CNFPT intervient dans la gestion de la fonction publique territoriale et exerce des missions notamment d'information, de recrutement et de formation.

Pour en savoir plus : <http://www.cnfpt.fr>



**Opérateur de système
de transport public**

En 2002, la marque Tisséo fait son apparition dans le paysage urbain. Ce nom évocateur de lien et de mobilité révèle les enjeux de demain : anticipation et modernisation.

Tisséo devient ainsi l'accompagnateur du développement d'un véritable réseau d'agglomération des transports en commun. Ces missions relèvent de la compétence du Tisséo Collectivités (Syndicat Mixte des Transports en Commun) qui confie l'exploitation commerciale à une Régie sous forme d'EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial) : Tisséo Voyageurs.

Pour en savoir plus : <http://www.tisseo-collectivites.fr>

Avec le soutien de :



**Le ministère de la Transition
écologique et solidaire**

Le ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) est, en France, l'administration française chargée de préparer et mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans les domaines du développement durable, de l'environnement et des technologies vertes, de la transition énergétique et de l'énergie, du climat, de la prévention des risques naturels et technologiques, de la sécurité industrielle, des transports et de leurs infrastructures, de l'équipement et de la mer.

Pour en savoir plus : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>



**Groupement des Autorités
Organisatrices des Transports**

Le GART est le porte-parole des autorités organisatrices de transport. Il vise à fédérer les acteurs de la filière «Transport» pour bâtir la mobilité de demain et valoriser les bonnes pratiques.

Pour en savoir plus : <http://www.gart.org>



**Plateforme européenne
du management de la mobilité**

EPOMM est une plate-forme européenne pour la gestion de la mobilité, un réseau de gouvernements de pays européens engagés dans la gestion de la mobilité. Ces réseaux sont représentés par les ministères responsables dans leurs pays. EPOMM est une organisation internationale à but non lucratif ayant son siège à Louvain (BE).

Pour en savoir plus : <http://www.epomm.eu>

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

www.ademe.fr

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



CLÉS POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.




6^{ES} JOURNÉES NATIONALES DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Les 6^{es} journées nationales sur le management de la mobilité ont été organisées par l'ADEME, le Cerema, le Cnft, Tisséo Collectivités, avec le soutien du Gart, du réseau européen EPOMM et du ministère de la Transition écologique et solidaire.

Elles ont été accueillies par l'autorité organisatrice des mobilités de la grande agglomération toulousaine, Tisséo Collectivités, les 4 et 5 juillet 2018.


Ces journées techniques ont été l'occasion d'échanger sur l'apport des nouveaux services et des innovations au management de la mobilité : nouvelles formes de gouvernance, innovations sociales, approches renouvelées du marketing individualisé, émergence du concept « mobility as a service »... Elles se sont attachées également à présenter de nouvelles réponses au management de la mobilité adaptées aux spécificités des différents types de territoires : zones peu denses, périurbain, métropoles. Ces journées s'adressent aux collectivités, aux entreprises, aux chercheurs et universitaires et à l'ensemble des acteurs œuvrant sur les champs de la mobilité.

Ce document de synthèse est enrichi par les présentations que les intervenants ont projetées durant ces journées. Elles sont signalées par l'icône :



Présentation

Vous pouvez voir la vidéo des journées sur le site du CEREMA, au lien suivant :



VIDÉO
PRÉSENTATION
DES JOURNÉES



010595

ISBN 979-1-02-971090-2



9 791029 710902