

21 & 22 JUIN 2022 • Lille

« LE NOUVEAU MONDE DU MANAGEMENT
DE LA MOBILITÉ ? »

Les actes

RNMMM

Rencontres nationales
du management
de la mobilité



CO-ORGANISÉES PAR



AVEC LE SOUTIEN DE



SOMMAIRE

Mardi
21 juin 2022

PLÉNIÈRE

P07

Introduction générale par les organisateurs

ADEME : José CAIRE,
directeur Ville et Territoires durables

CEREMA : Pascal TERRASSE,
directeur de la Stratégie
et de la Communication

CNFPT : Laurent BEULENS,
directeur adjoint de l'INSET de Dunkerque

Métropole européenne de Lille :
Isabelle ANDRIVON,
directrice générale adjointe
du Pôle technique

Université catholique de Lille :
Benoit MOREL, directeur RSE

TABLE RONDE

P10

Comment les politiques de management de la mobilité et de maîtrise de la demande peuvent répondre à la crise climatique et énergétique ?

Isabelle VANDOORNE,
cheffe adjointe de l'unité Recherche,
Innovation et Mobilité urbaine
(Commission Européenne – DG MOVE)

Pierre-Yves APPERT,
adjoint à la directrice de la MINT
(Ministère de la Transition écologique)

Robert THALER,
président d'EPOMM

Suzanne HOADLEY,
en charge des sujets Transports durables et
intelligents, ITS, régulation de trafic (POLIS)

Isabelle ANDRIVON,
directrice générale adjointe du Pôle technique
(Métropole européenne de Lille)

Cet événement
a été labellisé
par la présidence
française du conseil
de l'union européenne



Mercredi
22 juin 2022

PLÉNIÈRE

P18 **Comment les réformes de management de la mobilité contenues dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) s'appliquent dans les entreprises ?**

Boîte à outils de la négociation obligatoire sur la « mobilité durable » des salariés
(COVENCE Avocats)

Retour sur l'évaluation des accords collectifs sur la mobilité domicile/travail dans le cadre de l'article 83 de la Loi d'orientation des mobilités
(Ekodev)

2^{ème} SESSION

P28 **ATELIER 4**
Aider à l'insertion sociale et territoriale grâce au management de la mobilité

ATELIER 5
Le MaaS, une approche complémentaire au management de la mobilité pour favoriser les mobilités durables

ATELIER 6
Mieux comprendre les ressorts comportementaux pour réussir à changer de mode de déplacement

ATELIERS PARALLÈLES

1^{ère} SESSION

P20 **ATELIER 1**
Le plan de mobilité employeurs, pour passer à la vitesse supérieure dans les mobilités durables

ATELIER 2
De nouvelles approches pour favoriser les modes actifs et durables de déplacement

ATELIER 3
Politiques des temps, sciences comportementales, co-construction : quand l'innovation sociale renforce le management de la mobilité

3^{ème} SESSION

P36 **ATELIER 7**
Comment réussir à cibler spécifiquement les salariés pour changer les mobilités domicile-travail ?

ATELIER 8
Le management de la mobilité pour favoriser l'écomobilité scolaire

ATELIER 9
L'utilisation des données, un allié de plus en plus incontournable pour agir sur les comportements de mobilité

SOMMAIRE

Mercredi
22 juin 2022

TABLE RONDE

P44

Comment l'aménagement du territoire peut accélérer un changement des comportements de mobilité plus vertueux ?

Simon VESCOVI,
consultant en sciences
comportementales

Nicolas FIEULAINÉ,
chercheur à l'université Lyon 2

Cyprien RICHER,
Cerema

Anne FUZIER,
Forum Vies Mobiles

Vincent COTTET,
RICHEZ Associés

PLÉNIÈRE

P48

Des exemples inspirants de MM mis en œuvre par nos voisins

La politique de mobilité urbaine durable en France à la lumière des mesures de restriction automobile norvégiennes
(Grégoire Tortosa – CRISS)

L'obligation pour les grands employeurs belges de réaliser un diagnostic de la mobilité de leurs travailleurs
(Christophe PAUWELS, Service public fédéral belge Mobilité et Transports)

Mise en place et évaluation de différents indicateurs d'une voie réservée au covoiturage à la frontière franco-suisse
(Frédéric ALIAGA – Cerema)

ATELIERS PARALLÈLES

4^{ème} SESSION

P50

ATELIER 10
Changer la mobilité salariée à volle gaz ! Comment les employeurs appliquent le management de la mobilité en Belgique ?

ATELIER 11
Les outils de coaching digital : innover pour renforcer l'effectivité des politiques de management de la mobilité

ATELIER 12
Renforcer son autonomie mobile dans les territoires ruraux grâce au management de la mobilité

TABLE RONDE

P56 Est-ce que le numérique facilite vraiment les mobilités durables ?

Yann BERGAMASCHI,
La Fabrique des Mobilités

Édouard NAYE,
SYSTRA

Muriel LARROUY,
Délégation ministérielle à l'accessibilité

PLÉNIÈRE

P59 Comment préparer l'évolution souhaitable des comportements de mobilité ?

Les scénarios « Transition 2050 »
(Stéphane BARBUSSE, ADEME)

Évaluation des impacts de la sortie des véhicules thermiques en région de Bruxelles-Capitale
(Sylvie GAYDA, STRATEC)

Le rationnement des déplacements carbonés : une alternative d'avenir à la taxe carbone ?
(Claire-Marine JAVARY, Forum Vies Mobiles)

CONCLUSION

P61 Conclusion des Rencontres Nationales du Management de la Mobilité 2022





Mardi 21 juin 2022

OUVERTURE DES JOURNÉES

//
UN MAÎTRE MOT :
INTÉGRER LA SOBRIÉTÉ
DANS NOS POLITIQUES
DE MOBILITÉ
//



VIDÉO
PRÉSENTATION
DES JOURNÉES



MARDI 21 JUIN

INTRODUCTION

par les organisateurs



ADEME :
José CAIRE,
directeur Ville et Territoires durables



Cerema :
Pascal TERRASSE,
directeur de la Stratégie
et de la Communication



Métropole européenne de Lille :
Isabelle ANDRIVON,
directrice générale adjointe
du Pôle technique



CNFPT :
Laurent BEULENS,
directeur adjoint de l'INSET
de Dunkerque



INSET de Dunkerque :
Alice MARQUETTE,
directrice



UNIVERSITÉ
CATHOLIQUE
DE LILLE 1875

Université catholique de Lille :
Benoit MOREL,
directeur RSE

Alice MARQUETTE,
directrice, Inset de Dunkerque

L'Inset de Dunkerque tient beaucoup à cet événement partenarial organisé par le CNFPT, l'Ademe, le Cerema et la Métropole européenne de Lille avec l'appui de différents acteurs locaux. Pour la première fois depuis le début de la crise sanitaire, les rencontres nationales du management de la mobilité peuvent se tenir en présentiel. Elles ont reçu le label de la présidence française de l'Union européenne. Les organisateurs ont donc mis l'accent sur le partage d'expériences européennes.

Ces journées nationales seront interactives et s'articuleront autour d'ateliers fonctionnant sur la base d'appels à projets et permettant de partager des expériences. Les plénières quant à elles reposeront sur un format plus classique. Ces modalités de fonctionnement ont rencontré un certain succès, avec plus de 200 inscrits venant de différents horizons et réunis par le thème de la mobilité.

Les rencontres nationales se tiennent dans un contexte d'urgence climatique et de crise énergétique. Ces crises obligent à repenser la mobilité pour répondre aux enjeux environnementaux, mais également pour sortir de la dépendance à des énergies fossiles de plus en plus chères. Dans ce contexte, le management de la mobilité s'avère particulièrement important. Il vise à accompagner le changement des comportements, qu'il s'agisse des déplacements quotidiens ou des déplacements occasionnels. Sans aucun doute, les collectivités ont un rôle à jouer dans ce nécessaire changement.

*“ de nouvelles alternatives de transport,
inviter à l'utilisation de ces modes alternatifs,
faire évoluer les comportements et agir
sur l'urbanisme et le stationnement. ”*

José CAIRE,

directeur Ville et Territoires durables, ADEME

Le management de la mobilité a quatre composantes : proposer de nouvelles alternatives de transport, inviter à l'utilisation de ces modes alternatifs, faire évoluer les comportements et agir sur l'urbanisme et le stationnement. L'augmentation du prix du carburant due au désordre économique mondial montre à quel point la société est dépendante des énergies fossiles. En faisant le plein, l'automobiliste transfère la puissance de deux TGV au travers de son pistolet. Le pétrole est donc une drogue dure ; il est difficile de s'en défaire. Alors que l'Europe vient de vivre une vague de chaleur, les médias s'interrogent sur les modalités de rafraîchissement des villes. C'est dans ce contexte que l'État vient d'annoncer le lancement d'un plan de végétalisation urbain. Ce débat renvoie une fois encore à la place de la voiture en ville, celle-ci constituant une importante source de chaleur. Sur le plan législatif, la loi d'orientation des mobilités de 2019 a introduit un changement d'approche en se focalisant sur les mobilités du quotidien, en particulier au sein des territoires dépourvus d'offres de mobilité.

Pour finir, deux mots sur les scénarios à 2050 établis par l'Ademe. Celle-ci a imaginé 4 chemins pour parvenir à la neutralité carbone à cette échéance. Ces scénarios, plus ou moins sobres, sont systémiques et ne se limitent pas à la mobilité. Il y est question donc de modes de vie. La notion de sobriété prend de plus en plus de place dans les débats sociétaux. Cette réflexion rejoint celle de la dépendance évoquée plus haut, en qualifiant les énergies fossiles de drogue dure. Les sciences cognitives peuvent éclairer les réflexions sur les difficultés à changer de comportement, notamment en termes de mobilité.

Pascal TERRASSEdirecteur de la Stratégie et de la Communication,
CEREMA

Les RNMM ne vont pas seulement parler de la politique de l'offre, mais s'intéresser plus particulièrement à la politique de la demande de mobilité. Il sera donc question, entre autres, de la sobriété active. La France s'est engagée dans un processus international au travers des COP. Elle est donc tenue de respecter ses engagements. Le temps passe très rapidement et la baisse des émissions de gaz à effet de serre exige des actions concrètes. Cette sobriété ne peut pas seulement se décréter dans les grands forums mondiaux. Neuf villes françaises joueront un rôle de pilote dans l'atteinte de la neutralité carbone, non pas en 2050, mais dès 2030. Les mesures qui seront prises dans ces villes auront ensuite à être dupliquées et industrialisées.

La notion de mise en application concrète des règles décidées est particulièrement importante. La loi d'adaptation des bâtiments publics aux personnes à mobilité réduite, par exemple n'est toujours pas entièrement appliquée à ce jour. Il existe toujours une bonne raison pour ne pas faire. Il ne faut donc pas se contenter de bonnes intentions. Si les acteurs en charge du développement des territoires ne prennent pas conscience des enjeux écologiques, il ne se passera rien. C'est pourquoi le ministère en charge de la transition écologique pourrait également être en charge des collectivités territoriales. Le Cerema, pour sa part, a eu la chance de voir ses statuts évoluer récemment. Il est certes encore l'État, mais il n'est plus seulement l'État. Le Cerema incarne également, désormais, les collectivités territoriales qui participeront pleinement à sa gouvernance et à ses orientations à venir, au service des territoires. Il a mis en place une plateforme



documentaire large. Son processus de commande publique a été simplifié pour faciliter et renforcer les partenariats avec les collectivités territoriales. Par ces réformes, le Cerema est pleinement en mesure d'accompagner les acteurs territoriaux dans leurs politiques de transitions énergétique et écologique.

Il faut parler plus concrètement des modes de déplacement. La crise sanitaire est venue accélérer l'évolution de l'appréhension de la mobilité : l'augmentation du prix du carburant est venue renforcer l'aspect critique et stratégique de la liberté de se déplacer, avec des budgets déplacements souvent supérieurs à 200 euros par mois pour certains des publics les plus précaires ; dans le même temps, des solutions nouvelles ont pris pleinement leur essor pendant la pandémie, notamment celles qui visent à réduire notre besoin de déplacements (télétravail), tandis que les réflexions pour raccourcir les distances et rapprocher les aménités des citoyens apparaissent plus urgentes que jamais. Les deux journées qui s'ouvrent devraient permettre d'enrichir la vision sur les transitions nécessaires à apporter à nos mobilités, avec un prisme particulier sur les actions favorisant les changements de comportement. Finalement, le meilleur déplacement est celui qui n'est pas effectué.

Benoit MOREL,
directeur RSE, Université catholique de Lille

En 2006, l'Université catholique de Lille a rencontré l'Ademe et le CETE Nord-Picardie, ancêtre du Cerema, pour s'intéresser aux déplacements de ses étudiants et de ses salariés. Aujourd'hui, elle compte 22 000 étudiants et 4 000 salariés dans un quartier de 20 000 habitants. En 2006, l'Université catholique de Lille a été la première à établir un plan de déplacement. Trois ans plus tard, une nouvelle enquête a été menée. Chez les salariés, l'usage de la voiture s'était réduit de 20 %. Chez les étudiants, il avait diminué de 56 %. Les évolutions ont donc été rapides après le premier plan de déplacement. Une transformation des manières de se déplacer a pu être observée. En 2006, certaines personnes étaient automobilistes à 100 % parce qu'elles avaient une place garantie sur le campus. En 2009 a commencé à émerger un comportement multimodal, avec l'apparition de nouveaux réflexes. Pour effectuer un même trajet, les personnes changeaient de mode en fonction de l'heure de la journée, de la météo, etc. L'Université catholique de Lille est donc parvenue à intéresser les salariés et étudiants à la question de la mobilité et de la multimodalité. La suppression de places de stationnement en voirie a pu aider, en introduisant de nouvelles contraintes pour les automobilistes, mais également en rendant le recours aux modes doux plus agréables. Seule, la contrainte ne suffit pas cependant à faire évoluer les usages. Il faut proposer aussi des solutions pratiques et opérantes pour faciliter le recours aux nouveaux usages. L'accompagnement des usagers et le conseil individualisé présentent également une grande importance. Au sein du campus, il est par exemple proposé des points de charge électrique alimentés au moyen d'équipements photovoltaïques, pour gagner en efficacité énergétique. Pour Université catholique de Lille, le management de la mobilité passe par des études sociotechniques. Les équipements techniques doivent permettre d'accompagner une dynamique de changement des comportements.

MARDI 21 JUIN

TABLE RONDE

**Comment les politiques de management de la mobilité
et de maîtrise de la demande
peuvent-elles répondre
à la crise climatique et énergétique ?**

Isabelle VANDOORNE,
cheffe adjointe de l'unité
Recherche, Innovation
et Mobilité urbaine
(Commission Européenne
– DG MOVE)

Pierre-Yves APPERT,
adjoint à la directrice de la MINT
(Ministère de la Transition
écologique)

Robert THALER,
président d'EPOMM

Suzanne HOADLEY,
en charge des sujets Transports durables et
intelligents, ITS, régulation de trafic (POLIS)

Isabelle ANDRIVON,
directrice générale adjointe du Pôle technique
(Métropole européenne de Lille)

**Q En quelques mots, quelle pourrait être la
définition du management de la mobilité ?**

-

Robert THALER

La mobilité n'est pas facile à appréhender, si vous regardez les politiques de mobilité mises en place dans chaque État membre de l'UE et même à un niveau européen, vous avez des mesures éparses, vous avez des stratégies différentes. Et puis, vous avez le management de la mobilité, ce concept qui cherche à fluidifier l'ensemble pour que tout cela fonctionne en synergie, dans un compromis fructueux pour tous et au meilleur rapport coûts-bénéfices. Et si l'on applique du MM de manière intelligente et synergétique à toutes ces politiques de mobilité, par-delà les seules solutions technologiques ou d'infrastructures, les effets d'ensemble en seront décuplés. Par ailleurs, si vous me permettez une deuxième idée, c'est que le MM cherche avant tout à replacer l'utilisateur au cœur des politiques et des solutions qui lui sont en principes destinées.

Suzanne HOADLEY

Pour inciter les personnes à se déplacer autrement, il est nécessaire de jouer sur le report modal, cibler certains types de déplacement, certains groupes de personnes et miser sur les plans de déplacement.

**Q Isabelle ANDRIVON, si je résume votre
pensée, il faut continuer à investir dans
l'offre de transport, mais cela ne sert à rien
si nous n'accompagnons le changement indi-
viduel de l'utilisateur. Quelle est votre définition
du management de la mobilité ?**

-

Isabelle ANDRIVON

Vous avez assez bien résumé ma pensée. Nous devons connaître et orienter les besoins en déplacement. Il nous faut les influencer et les lisser dans le temps pour gérer les pointes. Enfin, nous devons préférer les modes vertueux en matière d'émission de gaz à effet de serre et d'occupation de l'espace.

Isabelle VANDOORNE

Nous devons travailler avec les destinations. Un déplacement a une destination. Travaillons donc avec les entreprises, les universités et les offices de tourisme. Il nous faut également parler des outils numériques, lesquels peuvent influencer la demande et les comportements. Nous avons besoin de données pour affiner notre gestion de la mobilité.

Isabelle ANDRIVON

La Métropole européenne de Lille (MEL) adopte actuellement son nouveau plan de mobilité. Celui-ci s'inscrit dans la continuité du précédent. Si le constat faisait ressortir un écart entre ce que nous souhaitions et ce que nous avons réellement fait, la MEL a quand même voulu s'appuyer sur cette trame. Nous avons défini trois grands axes, que sont les infrastructures, les nouvelles offres de services et l'accompagnement des changements de comportement. Dans le traitement des politiques de mobilité, notons que la place du stationnement est majeure.

Q Comment les réflexions menées par l'Union européenne influent-elles sur la planification urbaine ?

-

Isabelle VANDOORNE

La mission « ville neutre en carbone » souhaite tendre vers une planification urbaine intégrée. La mobilité est l'un des composants nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone. Les villes émettent 70 % des gaz à effet de serre. Le tiers de leurs émissions proviennent de la mobilité. La nouvelle approche européenne de la mobilité urbaine repose désormais sur 424 nœuds urbains, lesquels doivent obligatoirement élaborer une politique de mobilité. Dans les transports longue distance, l'accent est mis sur le dernier kilomètre pour que le flux durable le soit de bout en bout. Cette exigence n'a pas été remise en cause par les États-Membres.

Q Une question un peu provocante pour Robert THALER : les plans de mobilité sont-ils suffisants pour permettre le report modal et quitter le tout-voiture ? Par quoi d'autre le management de la mobilité passe-t-il ? Quels sont les exemples inspirants à l'échelle européenne ? Que font les villes et les territoires qui sont en avance ?

-

Robert THALER

Nous sommes tous une partie du problème, dès lors nous pouvons également devenir, chacun, une partie de la solution. En Europe, nous sommes 450 millions d'habitants voire davantage. Ces 450 millions de gens sont tous, à leur niveau, des experts en transports. Tout le monde est expert en transports et c'est bien cela le problème, étant donné que les attentes sont très diverses, avec des médias et des réseaux sociaux influençant toutes ces personnes. À côté de ces 450 millions de personnes, il y a 250 millions de voitures en Europe. Où se trouvent-elles ? Vous pouvez constater qu'elles sont essentiellement en ville. Le problème à résoudre est dès lors immense. Dans le même temps, nous sommes désormais engagés collectivement dans une démarche résolue de neutralité carbone. Cela implique, au final, une diminution de 90 % des émissions de GES dues aux transports – conformément aux objectifs adoptés dans le Pacte Vert Européenne – alors même que nous sommes confrontés à un autre problème « à 90 % » : nos transports sont encore dépendants à 90 % des énergies fossiles... Nous devons transformer de fond en comble la structure même de l'écosystème des déplacements, ce qui signifie de réussir à impliquer chacun où qu'il se trouve, entreprises, citoyens, collectivités territoriales..., pour que tout le monde participe de cette transformation radicale. Il faut à tout prix éviter de tomber dans le piège de penser à continuer à bâtir toujours plus, plus d'autoroutes, plus de rails, plus de toutes ces solutions déjà expérimentées et qui nous ont mené là où nous en sommes aujourd'hui. Ce n'est pas comme cela que nous résoudrons les problèmes

[...]

[...]

gigantesques auxquels nous sommes confrontés. Davantage d'autoroutes signifie à coup sûr plus de congestion. Et si l'on envisage notre espace proche, la manière dont nous avons planifié et aménagé nos villes, nous sommes face à un mur puisque nous avons dédié nos villes à la voiture et pas aux habitants eux-mêmes, nous devons vraiment changer cela. Ce dont ont besoin les citoyens, c'est d'être placés au cœur des politiques et pas de devoir s'adapter aux besoins propres des technologies, notre destin n'est pas de devenir des robots soumis aux technologies. Dès lors, si vous regarder tous les progrès techniques récents superfétatoires autour de l'automatisation, voire en matière de numérisation, tout ceci peut avoir des effets très positifs, mais qui peuvent aussi s'avérer terrifiants. Et je suis persuadé que ce dont nous avons vraiment besoin aujourd'hui en Europe, c'est de parvenir à ce que chacun se sente réellement inclus dans cet ensemble. Il est donc capital que nos 450 millions de citoyens européens deviennent chacun un rouage essentiel de la transformation, le cas échéant en faisant pression sur leurs maires ou politiciens enfermés dans le jeu des élections. C'est clairement l'un des enjeux majeurs. Où que l'on se tourne, on peut voir des stratégies incroyables, des solutions miracles à base de carburants révolutionnaires à venir, mais au final la mise en œuvre est décevante. C'est pour tout cela que le management de la mobilité peut réellement faire la différence, car il peut vraiment parvenir à démultiplier les potentialités des solutions technologiques. Par exemple, les véhicules électriques semblent être une super idée. En Autriche, ces deniers ne sont promus par les pouvoirs publics qu'à la condition que l'électricité produite provienne d'énergies renouvelables, autrement nous risquerions de nous retrouver dans une impasse énergétique et environnementale complète. Autre exemple : les besoins des familles pour se déplacer et se garer. Pourquoi avons-nous le droit de garer notre toute nouvelle voiture sur la voie publique ? D'où bénéficie-t-on d'un tel droit ? Pourquoi ne pas envisager de changer de perspective de manière à ce que, si vous souhaitez acheter une voiture et la garer sur la voie publique, alors vous devriez vous enregistrer en apportant la preuve de l'impossibilité de vous garer chez vous ?

Ce serait très simple à mettre en place. Pour l'instant, n'importe qui peut garer sa voiture n'importe où ! Il nous faut non seulement changer de technologies, mais aussi tout notre « logiciel mental », et pour cet objectif ambitieux, il nous faudra être très courageux ! Pour tout ceci, le MM peut être d'une grande aide parce qu'il place justement la perspective du point de vue de l'usager, qui doit être au centre du jeu, donc le citoyen est clairement au cœur de notre activité et cela nous offre une vraie vision d'ensemble. Comment dès lors s'extraire de cette posture de silos, de niches ? « Je suis un planificateur des mobilités », « je suis un urbaniste », « je conçois des voitures » : il faut impérativement sortir de cet état d'esprit étroit ! Il nous faut développer une approche globale, une pensée holistique. Voir comment les choses fonctionnent ensemble, interagissent entre elles en synergie. C'est là le secret du management de la mobilité !

Q parfois, on ne réalise pas toute les investissements, toutes les sommes d'argent, investis dans la voiture et dans les routes, mais si l'on arrivait à mobiliser les mêmes montants pour le vélo et les mobilités alternatives, cela changerait à coup sûr beaucoup de choses. Dès lors, pourquoi ne le fait-on pas, pourquoi ne réalise-t-on pas autant d'infrastructures en faveur du vélo ? Qu'en pensez-vous ?

Robert THALER

Je dois dire que je suis pleinement d'accord avec vous ! Je me suis rendu la semaine passée à Ljubljana, à la conférence Velo-City qui est une conférence sur tout ce qui se rapporte au vélo et à sa promotion. J'avais la chance d'y être invité. Nous avons élaboré le premier « plan-cadre pan-européen pour la promotion du vélo », entre partenaires européens. Pour la toute première fois, le vélo est reconnu à un niveau pan-européen comme un moyen de transport « vert », à l'égal des autres ! Tout ceci nous montre qu'on doit aussi changer d'état d'esprit. Faire du vélo n'est pas qu'une solution de mobilité purement locale, utile seulement au sein des villes ou des campagnes. Bien entendu, il l'est,

mais le niveau national doit également jouer un rôle capital pour permettre l'émergence d'infrastructures vélo de plus long cours. C'est exactement ce que nous avons fait en Autriche : nous avons des villes fantastiques, des villes où le vélo touristique est formidable à pratiquer, mais ce que nous cherchons désormais clairement à atteindre, c'est de réaliser un réseau cyclable réellement national, qui devrait être national. Pour y parvenir, nous devons bénéficier d'un cadre favorable. Ce qui suppose de gros investissements dans les infrastructures cyclables, et on en a aussi besoin à un niveau européen ! Il nous faut un plan-cadre pan-européen, c'est pourquoi nous prenons l'initiative pour parvenir à un réseau cyclable vraiment européen. Pourquoi de tels réseaux n'existent-ils que pour des autoroutes, pour le rail, et pas encore pour le vélo ? Faire du vélo, ce n'est pas seulement se balader autour de chez soi. Il faut aussi des investissements conséquents aux niveaux national et européen.

Q **Pouvez-vous partager votre expérience en Autriche avec nos participants ? C'est un État fédéral, du coup vous êtes confronté à un contexte de « patchwork ». Cela semble un excellent « terrain de jeux » pour mettre en place vos préconisations précédentes. Que pouvons-nous en retirer ? Comment s'inspirer de l'exemple autrichien ?**

Robert THALER

L'Autriche est un petit pays mais un État fédéral, avec deux petits États qui sont cependant très puissants. Par exemple, toutes les législations en matière de planification routière, de conception des infrastructures routières, de mobilité, se font au niveau des États fédérés, pas au niveau gouvernemental fédéral. Que peut faire le niveau fédéral alors ? En fait, ce sont les États fédérés qui décident, si l'enjeu est clairement à l'échelle autrichienne plutôt que purement locale, alors le niveau fédéral joue son rôle. Dès lors, nous faisons attention aux compétences des villes, nous produisons bien entendu des lois pour impliquer toutes les parties prenantes à chaque niveau, entreprises, villes,

écoles ; dans cette optique, si nous pensons que c'est le niveau fédéral qui est approprié, cela signifie que nous allons mettre en place un réseau plus large, au-delà des seules prescriptions techniques mais avec des financements et un appui à toutes les parties souhaitant s'engager dans l'objectif fédéral de réduction des émissions de CO₂. L'objectif principal est bien la réduction des émissions autrichiennes de CO₂. Si tel maire a un plan fantastique avec une perspective globale, alors il pourra aussi disposer de financements fédéraux. Nous avons actuellement 15 plans finances grâce au gouvernement actuel. Ceci implique que ces financements supportent également des infrastructures cyclables, pédestres et bien sûr, pour les véhicules électriques, etc. Nous apportons une grande aide à tous les porteurs de projets de transformation ambitieux, pour qu'ils ne se retrouvent pas tout seuls dans leur coin. Cela ne sert à rien de simplement dire : « demain vous devrez vous déplacer à vélo, non plus en voiture ». Cela ne peut pas fonctionner comme ceci. Il faut essayer de motiver puis d'appuyer toutes celles et ceux qui, quotidiennement, transforment nos mobilités. C'est le rôle de chacun.

Q **50 % des gaz à effet de serre à Bruxelles sont émis par des personnes ne résidant pas à Bruxelles. Peut-on parler des liens entre la périphérie et le cœur de ville ?**

-

Suzanne HOADLEY

Celles et ceux qui habitent le cœur des grandes métropoles sont les moins à même de posséder une voiture et de se déplacer avec. Est-ce pour autant que ces grandes métropoles sont décongestionnées ? Non, parce qu'elles sont parcourues par les automobilistes issus des périphéries. Pour faire évoluer ce constat, nous devons jouer à la fois sur les infrastructures, les services et les comportements. Certaines villes imposent par exemple aux opérateurs de flottes de trottinettes d'équiper les zones urbaines les moins bien desservies, mais dans nos grandes villes, l'autosolisme pendulaire est la problématique la plus importante.

[...]

[...]

Q [Animatrice] La crise sanitaire et le développement du télétravail redessinent-ils la demande de mobilité ?

Pierre-Yves APPERT

Le budget temps consacré aux déplacements est à peu près constant. Avec la pandémie, nous ne raisonnons plus à la journée, mais à la semaine et au mois. Le temps gagné sur les trajets en télétravail est réinvesti, par exemple pour vivre plus loin du centre et bénéficier d'un prix au mètre carré moins élevé. Voici quelques décennies, lorsque nous avons construit les autoroutes, les salariés ne sont pas allés travailler plus vite, ils sont allés habiter plus loin. Ensuite, avec la congestion des axes routiers, ils ont finalement mis plus de temps pour aller travailler.

Q Quelle est la feuille de route du ministère de la Transition écologique pour les modes doux ?

Pierre-Yves APPERT

Le premier enjeu renvoie aux espaces périurbains. En centre-ville, les alternatives à l'autosolisme sont nombreuses. C'est dans le périurbain qu'il faut agir. Sur certaines distances, le vélo n'est pas suffisant. La mobilité décarbonée passe donc par le multimodal et la concentration de l'habitat et des services autour des gares.

Q Sur quels outils s'appuyer pour aller plus vite en matière de report modal et rattraper le retard déjà pris dans la transition ?

Isabelle VANDOORNE

L'Europe n'est pas en retard sur le report modal. Certaines villes sont très avancées. Pour aller plus vite, il faut allier la contrainte et l'incitation. Supprimer des places de stationnement par exemple est une contrainte. Pour agir efficacement, il faut prendre des mesures qui auront des effets dans le temps.

Pierre-Yves APPERT

Nous n'avons pas à rougir de ce qui est fait en Europe et en France, mais faisons bien la distinction entre le centre-ville et la globalité des aires urbaines. Dans le périurbain, la part modale du vélo a diminué ces 10 dernières années.

Isabelle VANDOORNE

Dans le cadre du plan de relance, d'importants investissements sont déployés pour les autoroutes cyclables. De nombreuses collectivités territoriales s'engagent donc pour s'adresser aux navetteurs et favoriser les modes doux en milieu périurbain.

Robert THALER

Je partage tout-à-fait l'idée que les plus gros enjeux actuels concernent les territoires ruraux et que l'approche « urbaine » ne fonctionne qu'au cœur des plus grandes villes. Il faut parvenir à dépasser les approches centrées sur les seules villes. Ce n'est pas évident à cause, également, des contextes institutionnels qui sont très divers entre Etats européens. Mais ce qui est au cœur de tout cela, c'est que sans coopération effective et de bonne foi entre institutions, nous ne parviendrons pas à atteindre tous ces objectifs. La coopération la plus fondamentale à promouvoir se trouve entre nos politiques d'urbanisme et de transports. Je perçois toujours une grande crainte car nous sommes confrontés à un immense front d'investissements où que le regard se tourne. C'est vraiment le problème principal même en Autriche et ailleurs. D'ailleurs, c'est même pire dans d'autres pays. Et puis, il reste aussi toutes les obligations en matière de stationnement, d'infrastructures routières, puis viennent les transports publics et les infrastructures cyclables. Tout ce schéma doit être radicalement repensé ! Lorsqu'on l'on planifie nos villes ou que nous engageons leur restructuration, alors la première chose à envisager réside dans le besoin de se déplacer écologiquement et sans interruption, ce qui signifie des espaces dédiés à la marche, au vélo, aux transports en commun, mais pour tout ceci on a besoin de réseaux de transport publics largement renforcés et qui soient réellement multimodaux. Je retrouve cela dans plein de pays. Si vous souhaitez monter avec votre vélo dans un train en Europe, c'est la catastrophe... Un petit exemple :

je n'ai pas pu réserver mon TGV depuis Vienne ! Comment cela est-il encore possible à l'ère numérique ? Je devais me rendre dans une gare en France pour y réserver mon billet ! C'était pourtant quelque chose qui était encore possible il y a trois ans, mais que ça ne l'est plus aujourd'hui en raison des changements de logiciel intervenues entretemps. Ceci n'est plus acceptable ! Comment, des nouveaux « murs » numériques édifiés sur les voies ferrées ? De telles approches qui ne s'intéressent qu'à un mode de déplacement à la fois (et seulement pays par pays), doivent désormais être arrêtées et remplacées par des stratégies réellement globales et multimodales, grâce en particulier aux outils du management de la mobilité, qui peuvent aider à sortir de cette vision en silos. Il faut s'appuyer sur des stratégies de mobilité « sans coutures » qui font intervenir la marche, le vélo et les transports publics, cela fonctionne vraiment. C'est notamment indispensable dans les zones périurbaine : par exemple, les vélos électriques ressemblent peut-être à des gadgets mais ils permettent d'atteindre 20, voire 50 km de distance facilement. En plus, il faut se souvenir que ça marche aussi pour les déplacements de loisir, d'achats pour le plaisir, pas seulement pour le domicile-travail. Ces achats se font beaucoup dans des centres commerciaux en périphérie. Il nous faut donc réussir à nous extraire des seuls déplacements liés au travail pour y intégrer également toutes nos activités annexes, toutes nos mobilités quotidiennes. Et cela, on n'y parviendra qu'en agissant sur les comportements de mobilité grâce au management de la mobilité. C'est cela mon message. Sortons de la « pensée silo » qui ne nous aidera pas à atteindre les buts ambitieux que nous nous sommes promis d'atteindre. Il faut travailler ensemble, dans une vision multimodale. Et pour ça, le management de la mobilité est un outil fantastique !

Q À Lille, comment faites-vous le lien entre politique de mobilité et politique temporelle ?

-

Isabelle ANDRIVON

Les territoires ont leur histoire propre, que nous ne pouvons pas ignorer. La MEL est la première métropole « rurale » de France. On y trouve un continuum entre

l'urbain, le périurbain et le rural. Pour faire le lien entre la mobilité et le temps, le bureau des temps met des outils à disposition des entreprises, des universités et des écoles pour appréhender les ajustements horaires susceptibles de jouer favorablement sur les pics de circulation observés en début et en fin de janvier.

Suzanne HOADLEY

L'infrastructure détermine le mode. Si une ville offre de nombreuses places de stationnement, elle invite la population à circuler en voiture. Sur les autoroutes, il faudrait inciter davantage au covoiturage et au transport collectif, en aménageant des voies réservées.

Pierre-Yves APPERT

Pour cela, la France doit encore progresser en matière de contrôle/sanction.

Isabelle ANDRIVON

Nous pouvons également jouer sur l'éco-bonus. Au total, c'est la somme des solutions qui permettra de faire adopter les modes alternatifs.

Q [Salle] De quelle manière les villes peuvent-elles s'intégrer au plan vélo européen ?

-

Robert THALER

Le plan pan-européen que je citais tout-à-l'heure a été adopté par les ministres des Transports de 56 Etats, incluant dès lors les pays de l'UE, et leur premier objectif pose dans ce cadre était de parvenir à doubler la part du vélo en Europe. Ceci implique que chaque pays parvienne à accroître de manière significative la pratique quotidienne du vélo, mais des interrogations surviennent alors que nous sommes entrés dans la phase de mise en œuvre concrète. Le plan recommandait en effet aux gouvernements de mettre en place sans tarder des plans nationaux en faveur du vélo, il faut sortir de la vision vélo purement locale. Installez-le au cœur de vos priorités gouvernementales. Il y a 16 Gouvernements en Europe qui ont adopté une stratégie vélo nationale, La France en fait partie ; l'Autriche et la France sont très proches pour coopérer sur ce sujet, étant donné que nous sommes coleaders sur ce partenariat. Cependant, plusieurs pays n'ont pas encore de plan adopté. C'est pourquoi, nous avons mis en place un appui technique à

[...]

[...]

distance pour ces pays, les pays déjà doté de plans-cadres sur le vélo aident les pays qui en sont encore dépourvus. On travaille actuellement sur le premier plan national conçu sous ce format. La stratégie a été affinée au moyen d'enquêtes. Mais il faut doubler la stratégie par des investissements cyclables. Ceci est, à mon sens, d'une importance capitale, aussi longtemps qu'on ne réoriente pas nos budgets pour créer les conditions favorisant, appelons-les ainsi, des « modes actifs rapides » ; on peut par cette approche, réaliser des exemples de ces nouvelles formes d'infrastructures de déplacement dont nous avons besoin désormais. Dès lors, des efforts financiers réels sont mis dans les plans de relance post-Covid par exemple, qui représentent des montants importants ciblés sur la requalification d'infrastructures vélo anciennes. Nous allons avoir une réunion en ce mois d'octobre 2022, à Bruxelles, avec les institutions financières des Etats impliqués, pour intégrer leurs priorités d'actions et les orienter vers des solutions de mobilité plus « éthiques ». Le rôle des villes est, bien entendu, très important également dans cette vision, cependant comme il s'agit d'un programme au niveau des Gouvernements européens, nous gardons cette approche des solutions « par le haut », approche qui peut ensuite bien sûr être complétée par les gouvernements en intégrant les collectivités locales dans la mise en œuvre de leur plan. La prochaine étape sera la réunion de lancement à Paris, en avril 2023. Nous sommes en train de concevoir le plan-cadre européen « pour une mobilité éthique », qui sera présenté à cette occasion pour la première fois. En parallèle, on va chercher également à placer la marche à un bon niveau parmi les politiques européennes menées. Cela, c'est une réelle nouveauté, là aussi parce que les piétons sont encore perçus comme relevant d'approches purement locales. Si nous voulons parvenir à lancer un mouvement de fond dans tous les Etats européens en faveur de la marche, alors il nous faut réussir à intégrer ce mode de déplacement au cœur des priorités portées par les institutions de l'UE.

Q [Salle] Dans quelle mesure le lissage des pointes peut-il complexifier le covoiturage ? En lissant les pointes, ne prenons-nous pas le risque de faciliter l'usage de la voiture et donc de le développer ?

-

Isabelle ANDRIVON

Nous ne sommes sans doute pas déjà à nous interroger sur un tel effet rebond, mais la question présente un réel intérêt. La saturation des grandes agglomérations est telle que nous n'en sommes pas encore à inciter de facto à l'utilisation de la voiture. Il nous faut surtout offrir des alternatives structurantes et durables pour inciter les automobilistes à faire évoluer leurs pratiques.

Q [Salle] Avez-vous des exemples de politiques de management de la mobilité dans les zones périurbaines et rurales en Europe ?

-

Isabelle VANDOORNE

L'Union européenne s'est engagée à créer un réseau de municipalités rurales pour aborder ce sujet. Ce dernier ne fait qu'émerger en Europe, mais nous pouvons nous référer aux expériences ayant déjà été menées dans les pays du Nord.

Suzanne HOADLEY

Je pense que le concept de la ville polycentrique, qui certes n'est pas nouveau, peut nous aider dans cette réflexion. Chaque zone de la ville doit être multifonctionnelle.

Q [Salle] En l'absence malheureusement de cideurs politiques dans la salle, pensez-vous que les mesures dont nous parlons aujourd'hui soient suffisantes pour atteindre les objectifs de décarbonation ayant été fixés ?

-

Isabelle VANDOORNE

Travaillant pour un élu, il faut espérer que nos élus nous écoutent ! Cependant, nous pouvons tous, en tant que techniciens, exercer une influence sur les politiques. On peut être optimiste quand on voit nos enfants, qui ont bien souvent une autre perception de la ville que leurs aînés. Les changements dont nous parlons, ce sont nos enfants qui en feront une réalité.

Pierre-Yves APPERT

Nous pouvons agir sur différents leviers : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage des voitures, l'efficacité énergétique des véhicules et l'intensité en carbone de l'énergie. Il nous faut donc exercer une influence à la fois sur l'urbanisme, les équipements, les comportements et les technologies. Nous n'avons pas le choix : il faut agir sur tous les leviers. Ces 60 dernières années, la demande n'a cessé d'augmenter. Depuis les années 2000, les émissions de dioxyde de carbone stagnent. Cela est encourageant, mais il faut changer d'échelle.

Q [Salle] Nous avons parlé du vélo, mais la collecte statistique l'agrège encore souvent avec la marche et la trottinette, sous le vocable de « modes actifs ». En agrégeant ces trois modes, les villes françaises ne sont pas éloignées des villes européennes vertueuses, néerlandaises notamment. À propos de la trottinette, quelle est sa place dans le plan de mobilité de la métropole lilloise ?

Isabelle ANDRIVON

La MEL n'est pas forcément très avancée dans ses réflexions sur ces nouveaux engins – motorisés ou non. Toutefois, une expérimentation intéressante a été menée à Roubaix. Nous lancerons un appel à projets pour la généraliser.

5 LEVIERS DE LA TRANSITION

PIERRE-YVES APPERT



VOIR LA
PRÉSENTATION

PLACE DE LA VOITURE



VOIR
LE SCHÉMA



MARDI 21 JUIN

PLÉNIÈRE

Comment les réformes de management de la mobilité contenues dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) s'appliquent dans les entreprises ?

Boîte à outils de la négociation obligatoire sur la « mobilité durable » des salariés.

Amélie KLAHR, COVENCE Avocats



VOIR LA PRÉSENTATION

COVENCE a travaillé avec l'Ademe sur la mise en place d'une boîte à outils juridique de dispositifs de soutien à la mobilité durable. En droit du travail, la mobilité appelle en effet à des notions de mobilité professionnelle et de mobilité géographique, notamment pour éviter les licenciements collectifs. Il n'est pas question de cette notion. La mobilité durable renvoie au report vers des modes de transport vertueux. Pour favoriser la mobilité durable, le législateur a pu introduire des mesures financières incitatives. Plus largement, la mobilité durable passe par les mobilités partagées, le développement des mobilités actives, le recours aux transports collectifs, la non-mobilité grâce au télétravail et au rapprochement entre le domicile et le lieu de travail. Au sein du secteur tertiaire, les mobilités quotidiennes constituent la première source d'émission de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, 74 % des actifs vont travailler en voiture, le plus souvent sans passager. Dans les budgets les plus modestes, les déplacements peuvent représenter jusqu'à 21 % du budget. Le développement des modes actifs prend également une grande importance dans le champ sanitaire. Les études montrent en effet que les salariés sont moins absents pour maladie lorsqu'ils viennent travailler à vélo.

Pour inciter à la mobilité durable, la loi de transition énergétique de 2015 prévoyait la mise en place unilatérale d'un plan de déplacement employeur au sein

des sites comptant au moins 100 salariés dans une zone couverte par un plan de déplacement urbain. Désormais, la priorité est donnée à la négociation collective. Ce n'est qu'en cas d'échec dans la négociation avec les organisations syndicales que l'employeur prend une décision unilatérale. En outre, depuis le 1er janvier 2020, l'obligation est effective dès 50 salariés au sein du site considéré.

La boîte à outils juridique de dispositifs de soutien à la mobilité durable aide les entreprises à avoir une vision sur les mesures prévues dans les différents codes (code du travail, code de l'environnement, code de l'énergie, code de la construction et de l'habitation).

Q Disposez-vous de retours sur les négociations collectives au sein des entreprises ?

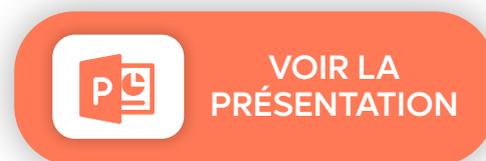
-

Amélie KLAHR

Avec la crise sanitaire, le télétravail a pris le pas sur le reste. Actuellement, la question du pouvoir d'achat est au cœur des préoccupations. Il est un peu tôt pour vous faire un retour.

Retour sur l'évaluation des accords collectifs sur la mobilité domicile / travail dans le cadre de l'article 83 de la Loi d'orientation des mobilités

Alice DE ROCCA-SERRA, Ekodev



Depuis la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, la mobilité est incluse dans les sujets soumis à une négociation annuelle obligatoire (NAO). Le prisme par lequel est envisagée la mobilité en entreprise a changé. Une mission a été confiée à Ekodev par l'Ademe, la direction générale du travail et la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités. Pour remplir cette mission, un groupement a été constitué avec Gate 17 et CWA. L'étude a été conduite en deux phases, l'une quantitative, l'autre qualitative. Dans ce cadre, 997 accords d'entreprise ont été travaillés en vue d'identifier les bonnes pratiques et de formuler des recommandations. Dans le cadre de la phase qualitative, la démarche visait à identifier les freins et les leviers lors de l'ouverture de la négociation et cerner les conditions d'obtention d'un accord.

Les 997 accords ont été choisis dans Légifrance à partir de mots clés. Il est à noter que 20 % de ces accords traitent exclusivement du télétravail sans faire de lien avec la mobilité et les kilomètres évités. Sur la base de 997 accords, les montants moyens versés aux salariés ont pu être calculés. De cette analyse quantitative ressortent différentes recommandations :

- Acculturer les acteurs sur la mobilité quotidienne (entreprises, instances représentatives du personnel, collaborateurs) ;
- Organiser des campagnes d'information sur le dispositif des NAO en matière de mobilité domicile-travail (appui sur la Direction générale du Travail (DGT), les chambres de commerce et d'industrie (CCI), les autorités organisatrices des mobilités (AOM), les branches, etc.) ;
- Préciser le contenu à aborder dans l'accord ;
- Rappeler/accroître le caractère obligatoire d'intégrer le sujet de la mobilité aux NAO dans le cadre de la qualité de vie au travail ;
- Valoriser les démarches exemplaires ;

- Renforcer les liens entre les différents acteurs : territoriaux, économiques, sociaux.

Les résultats obtenus dans le cadre de la phase qualitative sont en cours d'analyse, mais certaines tendances semblent se confirmer :

- L'impact de la crise sanitaire : prépondérance des sujets télétravail et autres priorités, et report des NAO mobilité – 1^{er} frein ;
- Un manque d'information et de compréhension des nouvelles obligations et nouveaux dispositifs – 2^e frein ;
- La coexistence des dispositifs de prise en charge des frais dans les accords avec d'autres mesures.

Q Dans les faits, les directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (Dreets) valident les accords mobilité, mais sans analyser leur contenu ?

-

Alice DE ROCCA SERRA

Oui en effet, les Dreets n'ont pas à émettre d'avis sur le contenu des accords.

Q Avez-vous constaté une évolution dans les plans de mobilité employeurs depuis les réformes introduites par la LOM ?

-

Alice DE ROCCA SERRA

Le recensement des plans de mobilité est très compliqué. Les entreprises que nous accompagnons sont volontaristes. Notre regard est donc biaisé. Notons cependant que le plan de mobilité sert de plus en plus de base aux négociations sociales d'entreprise.

MARDI 21 JUIN

ATELIER 1

Le plan de mobilité employeurs, pour passer à la vitesse supérieure dans les mobilités durables

Carole HUZAN

CCI du Val-d'Oise



Marie-Pierre PERNET

Air France



La CCI du Val-d'Oise anime un plan de mobilité employeur en commun sur le périmètre de l'aéroport de Roissy. L'association portant ce plan est présidée par Air France. Au sein du territoire, toutes les entreprises rencontrent les mêmes problèmes de mobilité. Elles n'ont donc aucun intérêt à travailler chacune de leur côté. Progressivement, les entreprises de l'aéroport se sont structurées pour définir une gouvernance, identifier des projets et les financer de manière autonome. Grâce notamment à Air France, l'association représente plus de 50 % des 86 000 salariés de l'aéroport. Les salariés sont régulièrement interrogés sur la qualité des services de transports en commun auxquels ils peuvent accéder depuis leur domicile. Leurs retours sont ensuite communiqués aux transporteurs. Des études et enquêtes sont menées également sur la domiciliation et les déplacements des salariés.

L'enquête mobilité du site de l'aéroport de Roissy a d'ailleurs permis à Air France de découvrir qu'un grand nombre de ses salariés résidaient certes à Paris, mais surtout que le deuxième lieu principal de résidence des salariés était Senlis, c'est-à-dire une commune extérieure à l'Île-de-France. Sur la base des données collectées, l'enquête a ensuite pu être enrichie et les salariés également interrogés sur leur propension à changer de mode de déplacement. De même, sans cette étude, les temps de transport réels en voiture des salariés n'auraient pas pu être appréhendés correctement.

Toutes ces informations sont précieuses pour élaborer ensuite un plan de mobilité employeur en commun (PdMEC) du site de Roissy réellement opérationnel et qui puisse proposer des aides spécifiques et adaptées à la mobilité des employés du site.

Parmi les actions contenues dans ce plan, il est possible de citer :

- Des communications faites auprès des salariés à propos de la qualité de l'air ;
- Des éco-défis avec des lots à gagner, organisés pour inviter les salariés à changer de mode de transport pendant une période donnée. Lors de la remise des lots, les questions d'écologie, de qualité de l'air, de santé au travail, etc. sont abordées ;
- La mise en place d'une plateforme de covoiturage pour répondre à la demande des entreprises et des salariés. Grâce à cette plateforme, le covoiturage a décollé sur le site de Roissy. D'ailleurs, au vu de ce succès, une association comparable a été créée à Orly plus récemment, mais travaillant sur les mêmes sujets et utilisant la même plateforme de covoiturage.

S'agissant de l'animation de la démarche de PdMEC, la CCI a une vision claire sur les actions menées par les entreprises. Les projets les plus intéressants sont d'ailleurs présentés lors des réunions mensuelles de l'association et peuvent être dupliqués. Chaque année, un plan d'actions est établi et la CCI suit sa mise en œuvre dans le temps. Il est difficile par contre

de quantifier précisément le temps consacré à l'animation du PDMEC de l'aéroport, d'autant que la CCI anime d'autres PDMEC sur son territoire. Néanmoins, le temps consacré par la chargée de mission de la CCI à auprès de l'aéroport représente 40 % de son temps total.

Au final, cette démarche de plan de mobilité employeur en commun crée de vraies attentes parmi les salariés, auxquelles il n'est d'ailleurs pas toujours facile de répondre. À titre d'exemple, l'accès de l'aéroport en vélo reste, encore aujourd'hui, difficile.

Christine GUIONIE
Ville et Eurométropole
de Strasbourg

Strasbourg eu
eurométropole

M^{me} GUIONIE consacre 50 % de son temps au plan de mobilité interne de l'Eurométropole et les 50 % restants aux plans de mobilité des entreprises de l'agglomération. L'Eurométropole de Strasbourg compte 7 500 agents, elle dispose sur son territoire du 1^{er} réseau de tramway et du 2^{ème} réseau de pistes cyclables de France.

Des enquêtes de mobilité sont menées auprès des agents depuis 1998. Pour soutenir le report modal et réduire la part de la voiture, l'Eurométropole a pris plusieurs décisions traduites dans son plan de mobilité employeur :

- LA décision de financer 75 % du coût de l'abonnement aux transports en commun ;
- Une flotte de vélos d'entreprise a également été déployée en interne ;
- Un atelier d'autoréparation des vélos a été créé en régie, en lien avec l'amicale sportive des employés : l'Eurométropole a en effet la chance de pouvoir compter des passionnés de vélo dans son effectif, dont un ancien réparateur. Ces réparateurs « maison » ont d'ailleurs été formés par une chaîne de magasins d'articles sportifs ;

“La mise en place d'une plateforme de covoiturage pour répondre à la demande des entreprises et des salariés. Grâce à cette plateforme, le covoiturage a décollé sur le site de Roissy. ”

- Pour aller encore plus loin, une politique volontariste s'appuyant sur les « nudges » a été déployée pour inciter les agents à se tourner vers les transports en commun et, plus généralement, vers les modes doux. Il est d'ailleurs systématiquement demandé aux agents de déclarer la distance à parcourir lors de la réservation d'un véhicule de service : en deçà d'une certaine distance, une alternative leur est systématiquement proposée.

Il convient également de rappeler que, pendant un an, un parking dédié aux voitures a été fermé en vue de procéder à son désamiantage. De nombreux agents ont alors trouvé une alternative pour venir travailler et, pour certains d'entre eux, ne sont pas revenus en arrière. Cette politique mène à de bons résultats, hors épisodes de crises particulières notamment du fait de l'épidémie de Covid-19. À ce titre, entre 1998 et 2014, la part modale de la voiture a ainsi diminué, malgré une hausse constatée en 2021, en raison de la crise sanitaire. La part modale du vélo a pour sa part également progressé dans le même intervalle. Sans surprise, le mode le plus impacté en 2021 a été celui des transports en commun.



LE PLAN DE MOBILITÉ APPLIQUÉ AUX AÉROPORTS



VOIR LA
PRÉSENTATION



Strasbourg.eu
eurométropole

EMPLOYEUR IMPLIQUÉ DANS LA MOBILITÉ DE SES SALARIÉS



VOIR LA
PRÉSENTATION

MARDI 21 JUIN

ATELIER 2

De nouvelles approches pour favoriser les modes actifs et durables de déplacement

Pour avancer quelques chiffres d'ordre général concernant la part modale de la marche, au regard de l'ensemble des modes de déplacement pratiqués au quotidien, celle-ci dépend beaucoup de la taille des villes. La part modale de la marche à pied peut être ainsi de 40 % à Strasbourg et de 20 % à Paris. Au sein de la Métropole européenne de Lille, elle est de 28 %. Dans les petites villes, la place de la marche est moins forte parce que les commodités sont moins importantes.

Le collectif Place aux piétons rassemble trois associations : Rue de l'avenir, la fédération française de randonnée pédestre et 60 millions de piétons.

L'idée était de collecter des données sur les piétons et leur appréciation de la marche en ville. Un questionnaire a été mis en ligne et a permis de collecter plus de 68 000 réponses, dont 43 200 suffisamment complètes pour être exploitables statistiquement. Sur cette base, les villes ont été classées de A+ (excellent) à G (très défavorable). À plus de 80 %, les répondants marchent pour des raisons pratiques : aller travailler, faire des courses ou réaliser des démarches administratives.

L'enquête a également permis de définir le top 5 des attentes des piétons en ville :

1. Aménager des trottoirs plus larges, bien entretenus et sans obstacle ;
2. Réserver les trottoirs aux déplacements à pied ;
3. Verbaliser davantage le stationnement des véhicules motorisés sur les passages piétons et les trottoirs ;
4. Modérer la vitesse des véhicules automobiles en ville pour la sécurité des piétons ;
5. Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines.

Julie BERCHOUX 
Fédération française
de randonnée pédestre

Vincent CHASSE
Rue de l'Avenir



Ces résultats ont été présentés lors des premières assises de la marche en ville le 17 septembre 2021 à Marseille. À cette occasion a également été présenté le « Plan Marche » national qui porte six grandes propositions :

1. Organiser une gouvernance nationale ;
2. Développer une ingénierie territoriale ;
3. Faire évoluer la réglementation ;
4. Développer la recherche ;
5. Encourager la pratique de la marche ;
6. Agir pour une ville accueillante aux piétons.

Concernant la communication portée pour convaincre les habitants de marcher, les messages relatifs aux bénéfices de la marche sont désormais bien connus. Toutefois, tant la FFRP que Rue de l'Avenir ambitionnent de le faire savoir au-delà de celles et ceux qui en sont déjà convaincus, car il s'agit d'un argument fort susceptible de faire basculer les publics hésitants.

Au final, le « Plan Marche » a l'ambition d'améliorer les conditions favorables à la marche, ce qui devrait permettre de convaincre, à terme, de nouvelles personnes à se déplacer davantage à pied.



LE COLLECTIF « PLACE AUX PIÉTONS »



VOIR LA
PRÉSENTATION



LYON PARCS AUTO

EXPÉRIMENTER POUR ACCOMPAGNER LA MUTATION DES PARCS DE STATIONNEMENT VERS LE VÉLO



VOIR LA
PRÉSENTATION

Christine GIRAUDON,
Lyon Parcs Auto



La pratique du vélo se développe fortement à Lyon, où les « corona-pistes » ont été maintenues après le passage du pic de la pandémie de Covid-19. Les vélos circulent plus, mais les besoins en stationnements cyclables sont désormais également bien plus importants qu'il y a quelques années. Le cœur de métier de LPA consiste à créer et maintenir des parcs de stationnement sécurisés. LPA envisage également de renforcer les capacités de ses parcs dans les 2 années à venir. Pour cela, de l'espace réservé aux voitures est progressivement dédié aux stationnements des vélos dans les parcs de l'exploitant.

Parmi les enjeux de cette politique, l'un des principaux consiste à sécuriser le transfert entre la voirie et le parc souterrain. Un programme de recherche a été engagé à cet effet avec l'ADEME pour envisager le transit des cyclistes par les voies dédiées aux voitures. Une expérimentation sera lancée dans l'un des parkings de LPA. Il ne faut pas non plus oublier que cette idée de transfert concerne aussi les sorties de parking souterrain, avec la remontée des cyclistes qui peut être sportive. Parmi les autres expérimentations lancées, LPA déploie actuellement un espace sécurisé à l'intérieur même des parkings sécurisés. Cet espace, soumis à un contrôle d'accès par badge, compte des arceaux sécurisés permettant d'attacher les vélos. Une barre vient enfermer le vélo. Cet équipement sert à la fois à gérer des abonnements et des utilisations ponctuelles.

Ces expérimentations s'adressent aux cyclistes réguliers utilisant leur vélo : 80 % des clients de LPA utilisent les parcs pour du stationnement résidentiel. Certains clients n'utilisent que très peu leurs vélos. En réalité, ils ont besoin d'une solution de stockage. L'offre de LPA permet de leur proposer une solution déportée et réserve les parcs aux cyclistes réguliers.

MARDI 21 JUIN

ATELIER 3

Politiques des temps, sciences comportementales, coconstruction : quand l'innovation sociale renforce le management de la mobilité

Chaque jour, 5 millions de déplacements ont lieu au sein de la métropole lilloise. La mission du bureau des temps est de chercher à faciliter l'articulation des temps de vie et de réduire les inégalités face aux différents rythmes de vie : les études montrent en effet que ces derniers deviennent d'autant plus compliqués que l'on se situe en bas de l'échelle socio-économique (salariés partiels, familles monoparentales travaillant en horaires décalés, etc.). Le bureau des temps travaille en collaboration avec des partenaires internes et externes à la MEL.

Son approche, systémique, vise à interroger les déplacements et à déterminer s'ils sont réellement indispensables. Le bureau des temps souhaite identifier les déplacements qui pourraient être évités ou effectués à un autre moment pour réduire l'engorgement des transports en commun et des axes routiers. Un retour des heures de pointe est observé dans les transports collectifs de la MEL, même si elles restent moins fortes que ce qu'elles étaient avant le Covid. Pour agir sur les comportements, il faut miser sur des solutions peu coûteuses, rapides et faciles à mettre en œuvre. La MEL privilégie l'évolution des comportements plutôt que de vastes plans d'actions. Cette démarche est menée auprès des employeurs, des collectivités locales et des universités.

Les solutions proposées relèvent de 3 ensembles : l'alternative à l'autosolisme, les mesures d'organisation du travail et les solutions de services. Autour de ces 3 ensembles est présenté un panier d'actions dans lequel les partenaires peuvent piocher. La MEL les encourage bien évidemment à penser à l'accompagnement des actions choisies.

François LESCAUX

Bureau des temps
de la Métropole européenne
de Lille (MEL)



Un outil en cours de finalisation doit permettre d'aider les entreprises à présenter les actions à leurs salariés. Au moyen d'un autotest court, ludique et décalé, les entreprises pourront identifier les actions les plus adaptées à leurs spécificités. Des fiches pratiques viendront faciliter la mise en place de ces actions.

Morgane LEROY,
Rennes Métropole



Melinda CHOUA,
E3D Environnement



Voici un an qu'a été lancée l'expérimentation « des 2 000 » visant à accompagner les changements de comportement d'un panel d'habitants. Les élus ont souhaité capitaliser sur les sciences comportementales, l'interaction humaine et l'innovation numérique, pour faire évoluer les pratiques. L'outil GD6D d'E3D Environnement a été choisi pour porter l'expérimentation. Celle-ci a été lancée dans trois secteurs géographiques différents, dans lesquels les habitants ont été avertis à l'avance du passage d'un « ambassadeur » du projet.

[...]

[...]

La méthode GD6D repose sur les sciences comportementales, l'interaction humaine et la technologie numérique. En fonction de son stade de réflexion sur la question écologique, l'utilisateur peut bénéficier d'un accompagnement personnalisé. Il reçoit un courrier l'informant de la visite d'un ambassadeur. Celui-ci conduit un entretien pour cerner les habitudes de l'utilisateur et lui délivrer des conseils. Un entretien de bilan est proposé à 6 semaines de distance. Pour que l'utilisateur ne se sente pas seul à agir, des événements collectifs sont proposés. L'utilisateur est invité à exprimer son appréhension des déplacements à vélo. En fonction de son positionnement, l'ambassadeur s'appuie sur les sciences comportementales pour orienter la réflexion de l'utilisateur et le conduire à envisager une remise en cause de ses habitudes. Pour maintenir l'engagement des usagers dans la durée, une approche multithématique et déployée. Dans ce cadre, les usagers sont par exemple incités à avoir une consommation d'eau responsable.

La collectivité rennaise envisage d'étendre cette approche (GD6D) à d'autres secteurs, notamment aux entreprises.

Marie COUV RAT DESVERGNES,
Académie des mobilités actives
(AdMA)



Un programme CEE (financé par les « certificats d'économie d'énergie » payés par les acteurs fortement pollueurs en gaz à effet de serre) porté par un financement triennal permet de proposer des actions gratuites. Les collectivités territoriales et les acteurs de l'écosystème de la marche, du vélo et des mobilités actives peuvent ainsi bénéficier de formations professionnelles. Ce programme permet de faire monter en expertise les acteurs de l'écosystème. Il s'agit bien d'une formation et non d'une prestation de conseil. Dans cette formation est délivrée la base de connaissances nécessaire à toute transformation des politiques publiques.

Dans cette approche, un parcours est dédié aux élus. Les intervenants se rendent dans les territoires et forment les élus touchant de près ou de loin à la mobilité active. Les outils immersifs sont favorisés pour conduire les participants à entrer dans la peau d'un personnage. Le dispositif a été construit voici un an. Quatre sessions ont eu lieu et ont permis de former 40 élus. Pour l'AdMA, cette démarche permet de faciliter l'accélération des initiatives et les coopérations.

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

LUTTER CONTRE LA CONGESTION URBAINE



VOIR LA
PRÉSENTATION



RENNES MÉTROPOLE

ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE MOBILITÉ Expérimentation « des 2000 » via l'outil GD6D



VOIR LA
PRÉSENTATION



NOUVEAUX OUTILS DE FORMATION POUR DÉVELOPPER DES MOBILITÉS ACTIVES



VOIR LA
PRÉSENTATION



MERCREDI 22 JUIN

ATELIER 4

Aider à l'insertion sociale et territoriale grâce au management de la mobilité

Héloïse GERBER 
Métropole européenne
de Lille (MEL)

Afin d'aider les femmes à s'approprier les transports en commun de la Métropole, la MEL réalise des marches exploratoires de femmes dans ces derniers. Ont été plus particulièrement ciblés les lieux faisant l'objet de remontées de la part des femmes. Il s'agit essentiellement des stations de métro que les femmes peuvent avoir peur d'emprunter. Concernant les participantes, il n'y a pas eu de sélection particulière : la démarche a été présentée à différents partenaires, lesquels ont ensuite orienté les marcheuses vers la MEL.

Des propositions sont apportées par les participantes pour résoudre les problèmes constatés, devant aboutir à des solutions concrètes. Cette action est intégralement réservée aux femmes, ce qui permet de libérer la parole. La MEL a voulu intégrer les transports publics dans leur environnement et mobiliser des marcheuses, qu'elles soient utilisatrices ou non-utilisatrices des transports en commun.

Au total, 110 marcheuses ont été mobilisées au travers de 9 marches exploratoires. Parmi les préconisations portant spécifiquement sur les transports en commun, il est possible de citer :

- Installer systématiquement des miroirs dans les angles morts des escaliers en station ;
- Maintenir une exigence forte sur l'entretien des stations ;
- Repenser le principe de « présence rassurante » dans les modes ;

- Développer la signalétique piétons dans et aux abords des stations (équipements publics, loisirs...) ;
- Développer la communication sur les incivilités et les problématiques de harcèlement dans les transports publics.

Pour que ce type de démarche soit un succès, les mobilisations de la ville, des élus, des techniciens et d'un réseau de partenaires sont indispensables.

Cette démarche présente également des limites :

- La majorité des propositions impliquent plusieurs acteurs ;
- Le temps des institutions est différent de celui des utilisateurs ;
- Le financement des propositions ;
- La généralisation des propositions à l'ensemble des stations.

Christelle FAMY 
Direction des mobilités
de Lyon Métropole (LM)

En fin d'année 2021, Lyon Métropole a lancé l'offre FreeVélo'v. Des vélos (sans assistance électrique) sont prêtés gratuitement aux étudiants boursiers et aux jeunes de 18 à 25 ans en insertion professionnelle. La Métropole souhaite les inciter à opter pour un mode actif, ancrer la pratique du vélo et lutter contre la pollution atmosphérique. La Métropole a opté pour 10 000 vélos de seconde main reconditionnés issus de flottes d'autres pays européens. Un marché réservé a été lancé pour travailler avec des personnes

en insertion ou en reconversion. Les structures qui les emploient fourniront les 10 000 vélos de manière progressive. En grande majorité, le service est utilisé par des étudiants boursiers. Les jeunes en insertion professionnelle ne représentent pour leur part que 12 % des utilisations.

Au final, le besoin de mobilité est important parmi ces publics jeunes. Toutefois, il reste encore du travail à accomplir afin de parvenir à toucher davantage cette catégorie spécifique.

Emmanuelle FERBLANTIER
Cap au Nord Entreprendre



Cap au Nord Entreprendre est un réseau d'acteurs économiques regroupant plus de 300 entreprises situées dans le nord de la ville de Marseille. Ce réseau œuvre pour développer les alternatives à la voiture individuelle dans un territoire de Marseille manquant globalement d'infrastructures de transports adaptées. Dans le nord de Marseille, 90 % des salariés sont seuls dans leur voiture pour aller travailler alors que dans le même temps, 80 % des usagers des transports en commun en sont satisfaits. La topographie des Quartiers Nord n'est pas non plus favorable, avec des dénivelés, d'où le besoin de proposer des solutions réellement adaptées à la population. Le programme Nord We Go vise à proposer des solutions de mobilité aux entreprises : micro-navette du dernier kilomètre entre le métro et les entreprises, itinéraires cyclables sensibles (Cool We Go), parcours à vélo inter-entreprises, flottes de vélos (électriques) et de trottinettes en entreprise, etc.

L'évaluation des résultats demeure difficile. Une enquête a été lancée voici quelques années, mais les retours ont été peu nombreux. Toutefois, Cap au Nord Entreprendre accompagne les entreprises dans l'élaboration de leurs plans de mobilité et espère parvenir par ce biais à récolter des données utiles sur la mobilité dans les Quartiers Nord.



DES MARCHES EXPLORATOIRES DE FEMMES



VOIR LA PRÉSENTATION



DÉVELOPPER LA PRATIQUE DU VÉLO



VOIR LA PRÉSENTATION



NORD WE GO, Le programme mobilité



VOIR LA PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUIN

ATELIER 5

Le MaaS, une approche complémentaire au management de la mobilité pour favoriser les mobilités durables

Pauline GAIN **TIER**
TIER

TIER est un opérateur privé européen de micro-mobilité partagée dont le siège est à Berlin, avec une filiale française. Cet opérateur est présent dans plus de 500 villes réparties dans 28 pays.

Pour s'implanter dans les territoires, TIER doit respecter l'espace public, proposer des services sécurisés, agir pour l'écologie et s'intégrer dans les plateformes des opérateurs. Aujourd'hui, TIER compte plus de 50 partenariats actifs avec des opérateurs publics et 50 solutions intégratrices de MaaS. Cela fait de TIER l'opérateur le plus intégré en Europe. Le MaaS est pertinent pour la micro-mobilité parce qu'il propose une alternative attractive à la voiture individuelle, complète l'offre de transport public et optimise l'expérience du voyageur grâce à des partenariats public-privé. TIER ne s'adresse pas uniquement aux cœurs urbains et il est tout à fait possible de s'intégrer dans les applications des collectivités périurbaines.

TIER a développé sa propre application. L'intégration de l'offre de l'entreprise peut prendre la forme légère d'un lien qui s'affiche dans l'application partenaire, mais peut aussi prendre la forme d'une intégration « complète », ce qui permet à l'utilisateur de réserver et de payer directement par l'application du partenaire. TIER est par exemple intégré dans l'application « Bonjour RATP », laquelle permet de payer directement ses services. L'objectif du MaaS n'est pas de « cannibaliser » les transports en commun, mais bien de proposer une offre complémentaire de micro-mobilités adaptées aux situations individuelles. Des offres préférentielles sont proposées aux abonnés des opérateurs de transport public figurant parmi les partenaires de TIER. En ayant recours aux offres

conjointes, de nombreux usagers ont au final renforcé l'intermodalité de leurs déplacements et ont eu le sentiment que leur abonnement avait davantage de valeur.

TIER n'a toutefois pas vocation à être une « super plateforme » de collecte et d'exploitation de données d'utilisateurs. En effet, TIER veille à la confidentialité des données. Cela lui permet par exemple d'être un partenaire de collecte de données pour les collectivités territoriales intéressées par l'appréhension des pratiques de mobilité. Ces données sont finalement sans lien avec les MaaS dans lesquels TIER est intégré.

Selon les territoires, la nature des reportings qui sont demandés peut fortement varier.

Les données incluses dans les MaaS renvoient essentiellement à la géolocalisation des véhicules, à l'état de la batterie et au prix.

“ L'objectif du MaaS n'est pas de « cannibaliser » les transports en commun, mais bien de proposer une offre complémentaire de micro-mobilités adaptées aux situations individuelles. ”

Nicolas FRASIE 
COMMUNAUTO

COMMUNAUTO un opérateur d'autopartage créé en 1994. L'utilisateur doit pouvoir se servir de sa flotte aussi aisément que s'il s'agissait de sa propre voiture. Les études montrent que chaque voiture en autopartage vient remplacer de 5 à 8 voitures en propriété. L'autopartage a par ailleurs pour effet de renforcer le recours au vélo. Lorsque les usagers commencent à payer la voiture au trajet, ils en viennent à réaliser des arbitrages et à opter pour des modes plus rationnels.

Pour Communauto, le MaaS est essentiel parce qu'il crée un bouquet de services et simplifie l'expérience. Aujourd'hui, Communauto est utilisé par 7 % des ménages de la ville de Montréal et 3 % des ménages de la ville de Québec. Le dispositif propose une offre combinée transport en commun + autopartage. Depuis que cette offre est proposée, les abonnements aux transports en commun ont progressé de 14 % à Montréal et de 45 % à Québec.

Avec l'offre d'autopartage, Communauto cible essentiellement les familles avec des adultes âgés de 35 à 55 ans. Les plus jeunes sont captés par d'autres plateformes.



TIER

RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR 50 INTÉGRATIONS EN EUROPE



VOIR LA
PRÉSENTATION

INTÉGRER L'AUTOPARTAGE DANS L'OFFRE TARIFAIRE, un levier du MaaS - Expériences au Canada



VOIR LA
PRÉSENTATION



MERCREDI 22 JUI

ATELIER 6

Mieux comprendre les ressorts comportementaux pour réussir à changer de mode de déplacement

Lucile JANSOONE
Réseau Alliances



Déclic'Mobilités - qui est animé par Réseau Alliance - est né en 2014 dans les Hauts-de-France pour répondre aux besoins des employeurs. Ce dispositif est soutenu par de nombreux partenaires de la région. L'évaluation du projet réalisée en 2020 est venue confirmer l'importance des besoins des entreprises. Le Réseau Alliance cherche à travailler davantage sur le côté régional pour toucher un plus grand nombre d'employeurs et de territoires. Dans cette approche, un lien est fait entre les parties prenantes pour partager les bonnes pratiques en faveur d'une mobilité vertueuse. Dans la pratique, il n'y a pas beaucoup de managers positionnés clairement en tant que « référents mobilité » au sein des entreprises accompagnées. Les membres du Réseau Alliance échangent beaucoup avec des responsables RSE, RH, qualité ou innovation. Les collaborations sont en général plus fructueuses lorsque les échanges sont menés avec un collectif plutôt qu'avec un interlocuteur unique.

De nombreux événements de sensibilisation sont proposés gratuitement par Déclic'Mobilités aux employeurs souhaitant avoir une influence sur les pratiques de mobilité de leurs salariés. Parallèlement, Déclic'Mobilités fait de la pédagogie auprès de ses membres sur les outils de management de la mobilité à leur disposition et sur leur régime réglementaire. Par exemple, de nombreuses entreprises prennent contact avec Déclic'Mobilités pour poser des questions et cerner les dispositions régissant le forfait mobilité durable.

Noé JUBERT  Klaxit

Xavier BRISBOIS
chercheur en psychologies
sociale et cognitive

Il paraît qu'il est aussi difficile de changer de comportement de mobilité que d'arrêter de fumer. **Klaxit est un opérateur de covoiturage tourné vers les trajets domicile-travail.** Il porte actuellement le programme CEE « Tous covoitureurs ! ». Dans ce cadre, Klaxit accompagne les entreprises et leurs salariés sur une période de 4 mois. Grâce à ce programme et au forfait mobilité durable, des actions gratuites sont déployées pour embarquer les salariés dans l'expérience covoiturage.

Xavier BRISBOIS accompagne pour sa part Klaxit dans le cadre de « Tous covoitureurs ! ». En pratique, une application est proposée aux entreprises et à leurs salariés. Dans une analyse réalisée en Île-de-France, 4 groupes sont distingués :

- **Groupe 1** (velléitaires) : ont installé l'appli et commencé à s'en servir, mais n'ont pas fait ce qu'il fallait pour trouver un covoiturage ;

- **Groupe 2** (les sans réponse ou qui manquent de bénéfiques) : ont installé l'appli et sont allés jusqu'au bout du processus de recherche d'un covoiturage (envoi de demande ou pas), mais ne sont pas allés jusqu'à covoiturer ;
- **Groupe 3** (les usagers d'un temps) : ont covoituré à plusieurs reprises, puis ont arrêté ;
- **Groupe 4** (les pérennes « empêchés ») : ont eu une pratique régulière pendant une longue période, puis ont arrêté (et ce depuis assez longtemps).

Les motifs évoqués par les salariés varient selon les groupes. Il est difficile de caractériser sociologiquement les utilisateurs du covoiturage. En revanche, il est possible de les caractériser en fonction de leurs attentes pratiques, par exemple la volonté de réduire les dépenses de déplacement. Dans le groupe ayant été analysé, 15 % des personnes ont cessé d'utiliser l'application, mais continuent à pratiquer le covoiturage de manière naturelle sans recours à l'outil. Il convient de noter que cette étude ne s'attarde pas sur les freins pouvant toucher les passagers en covoiturage, qui sont spécifiques et nécessiteraient sans doute un travail ciblé.

“ Au final, l'étude menée devrait permettre de faire évoluer l'application et la manière dont sont informés les salariés pour qu'ils se l'approprient plus facilement et que cela entraîne davantage de résultats positifs dans leur pratique du covoiturage. ”

Frédéric MARTINEZ 
 Université Gustave Eiffel
 de Lyon

Une approche psychosociale a été menée pour identifier les axes de communication les plus efficaces pour inciter au report modal. Les préférences ne préexistent pas. Elles dépendent de l'état objectif final des perspectives offertes. Pour sensibiliser les usagers, est-il préférable de parler de l'avenir de la planète (c'est-à-dire d'une perspective éloignée) ou des bénéfiques pour la santé (une perspective proche) ? Une expérimentation a été réalisée auprès de salariés lyonnais allant travailler en voiture, mais ayant la possibilité d'opter pour un autre mode. Plusieurs scénarios leur sont proposés en opposant la voiture au covoiturage, aux transports en commun et au vélo. Il leur est proposé de supprimer une habitude et d'adopter une autre habitude, une première fois en envisageant une perspective proche, une seconde fois en envisageant une perspective éloignée. Lorsqu'un automobiliste a des habitudes relativement peu ancrées, il est possible de lui parler de climat pour l'influencer. Si ses habitudes sont très ancrées, alors il faut lui parler de santé et donc d'une perspective proche pour parvenir à capter son attention. Les personnes les plus modestes ne sont pas réfractaires à la protection du climat, mais, d'un point de vue social, elles peuvent devenir hermétiques aux grands discours sociétaux. Pour capter leur intérêt, il faut réussir à leur parler d'immédiateté. Dans un contexte de restrictions des libertés en lien avec la crise sanitaire, il n'est pas pensable de faire évoluer les comportements par la culpabilisation. Pour faire adopter le vélo, par exemple, la culpabilité ne fonctionne pas.

[...]

[...]

S'agissant de l'efficacité des outils mobilisables, les incitations financières sont intéressantes, en parallèle à l'évocation des bénéfices de santé individuels : c'est en mobilisant l'un et l'autre dans un même mouvement que l'on arrive plus facilement à convaincre les personnes de faire évoluer leur comportement pour le bien de la planète.

Au final, la peur du changement climatique ne suffit pas pour provoquer le report modal chez l'individu. Cela permet seulement de maintenir un comportement existant. En majorité, les usagers adoptent un comportement d'abord pour leur propre bénéfice et peuvent, dans un deuxième temps, le maintenir dans l'intérêt collectif.

“ Au final, la peur du changement climatique ne suffit pas pour provoquer le report modal chez l'individu. Cela permet seulement de maintenir un comportement existant. ”

Christophe HURET
Cerema
-



La crise sanitaire a-t-elle provoqué des changements de comportements structurels ou conjoncturels ? La dernière enquête mobilité certifiée Cerema (EMC2) de Grenoble a eu lieu en deux temps, l'un avant le début de la crise sanitaire, l'autre après le confinement. Elle a permis de faire le constat d'une baisse du nombre moyen de déplacements entre l'une et l'autre période. Sans surprise, entre la première vague et la seconde vague, le grand perdant du jeu des parts modales est le transport public. À l'opposé, la marche est la grande gagnante. Le télétravail a également eu un impact important sur les comportements de mobilité. Au vu des intervalles de confiance, la part de la voiture est probablement en baisse. La part modale du vélo semble être stable.

Au final, avec le développement du télétravail, des salariés pourraient passer des transports en commun à la voiture parce qu'avec seulement 2 ou 3 déplacements par semaine, le coût d'usage de la voiture devient moins important.



Déclic **Mobilités**

SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER LES EMPLOYEURS AU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ



VOIR LA
PRÉSENTATION

Tous covoitureurs

Programme CEE

PROMOUVOIR LE COVOITURAGE EN ENTREPRISE

Le covoiturage
est un processus
– Comment les usagers
se répartissent selon ces
étapes ?



VOIR LA
PRÉSENTATION

UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL

L'APPORT DE LA PSYCHOLOGIE SOCIALE À LA DYNAMIQUE DES CHANGEMENTS DE MOBILITÉ



VOIR LA
PRÉSENTATION

CEREMA

RÉGION DE GRENOBLE, L'ENQUÊTE DE LA MOBILITÉ



VOIR LA
PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUN

ATELIER 7

Comment réussir à cibler spécifiquement les salariés pour changer les mobilités domicile-travail ?

Florence LABARRE
Fédération française des
usagers de la bicyclette (FUB)



La FUB fédère 500 associations promouvant l'usage de la bicyclette en France. Cette présentation portera sur les outils « Label employeur pro-vélo » et « Objectif employeur pro-vélo ». Le « Label employeur pro-vélo » vise à valoriser les employeurs engagés dans une démarche de favorisation du vélo. Il repose sur 3 niveaux (or, argent, bronze). Le cahier des charges est construit pour inciter l'employeur à mettre en œuvre des actions diversifiées et régulières. L'audit de labellisation n'est pas encore lancé. Aucune entreprise n'est labellisée à ce jour, mais on peut d'ores et déjà parier que de nombreuses entreprises ont hâte de l'être ! Le programme CEE « Objectif employeur pro-vélo », quant à lui, vise à accompagner techniquement et financièrement les entreprises dans l'obtention du label précité.

Pour cerner les comportements des salariés, un questionnaire court et ludique est proposé au travers d'une application.

L'expérimentation a été menée pendant 54 semaines auprès de plus de 1 000 salariés. Six dispositifs ont été testés. Plusieurs groupes ont été constitués, dont un groupe placebo n'ayant pas été nudgé. Les premiers résultats sont assez satisfaisants. Le report modal est de 5 points supérieur dans le groupe confronté aux nudges par rapport à celui du groupe placebo.

Thibaut DEBRUYNE
CCI Grand Lille



Le challenge mobilité des Hauts-de-France valorise et incite à l'usage des modes alternatifs à la voiture pour les trajets domicile-travail. Il s'adresse à la fois aux structures privées et publiques. En 2022, il aura lieu du 19 au 24 septembre. Jusqu'en 2019, le nombre de participants a augmenté. Avec la crise sanitaire, le nombre de participants a diminué en 2020. En 2021, un rôle d'ambassadeur a été créé et sera renforcé en 2022. L'édition 2022 sera portée par de nouveaux visuels. Le challenge rencontre le succès parce qu'il est ludique et positif. Il s'appuie sur une boîte à outils recensant de bonnes pratiques. Les démarches engagées par les entreprises sont valorisées. Le challenge repose désormais sur un écosystème de partenaires mobilisés tout au long de l'année.

Noémie ROGEAU
2R Aventure



Lucile JANSSOONE
Réseau Alliances



Le projet [IMP]2ULCE s'adresse aux employeurs mettant en place des mesures que les salariés ne s'approprient pas. Des mesures de type nudge leur sont proposées pour faire évoluer la perception que les salariés ont de leurs propres comportements.



Sylvain DEBARD 
région Auvergne-Rhône-Alpes

Solène GUIRIEC 
Chargée de mission mobilité
& innovation, i-Trans

Cette présentation abordera le challenge mobilité de la région Auvergne-Rhône-Alpes. **La Région a voulu inciter les salariés, une journée donnée, à aller travailler autrement que seuls dans leur voiture, mais sans cibler un mode particulier. Plus de 200 établissements et entreprises étaient inscrits à la 1^{ère} édition en 2011. Le nombre de participants a ensuite augmenté de manière tendancielle.** Sont récompensés 10 lauréats régionaux se répartissant dans 3 catégories et différents territoires. Chaque jour en Auvergne-Rhône-Alpes, 2,3 millions d'actifs parcourent 50 millions de kilomètres avec un taux de remplissage de 1,04. Ces quelques chiffres illustrent clairement l'enjeu auquel il est fait face. Comme déjà souligné, le challenge vise à faire la promotion de tous les modes de transport alternatifs à l'autosolisme. Le jour du challenge, celui-ci est soutenu par des offres promotionnelles dans les TER, par la gratuité de certains réseaux urbains, etc. Le principal facteur de succès réside dans le caractère local de l'approche. La région est en effet particulièrement vaste. C'est pourquoi le Conseil régional s'appuie sur un réseau de référents, des relais locaux et de nombreux partenaires institutionnels. Dans la durée, parmi les participants, 7 automobilistes sur 10 changent ensuite de mode de transport. Parmi ces automobilistes changeants, 32 % disent que le challenge a été le facteur déclenchant et le vecteur d'une prise de conscience.

Le projet « **La Haute-Borne dépasse ses bornes** » porte un objectif d'évolution des pratiques de mobilité des salariés du parc de la Haute-Borne, en région lilloise. Depuis 2018, l'aménageur du parc d'activité porte une démarche de mobilité. Une station de métro dessert la zone, mais les entreprises peuvent se trouver à 10 ou 20 minutes à pied. Un diagnostic mobilité/accessibilité a été réalisé auprès des entreprises pour cerner les pratiques des salariés. Grâce à la transmission anonymisée des lieux de résidence, les pratiques de mobilité des salariés ont pu être analysées. Lors de cette analyse, plus de 80 % des salariés se rendaient au travail en voiture. **Il est à noter que 55 % des répondants se déclaraient prêts à changer de mode.** Pour répondre aux besoins des salariés susceptibles de venir travailler en métro, 2 lignes de navette ont été lancées pour expérimentation au mois de septembre 2021. Entre les mois de décembre 2021 et de mai 2022, plus de 10 000 montées ont été enregistrées le matin. Depuis le mois de mars 2022, une forte augmentation de la fréquentation est observée, peut-être en lien avec la hausse du prix du carburant. Enfin, depuis le mois de juin 2022, un service de trottinettes en libre-service est proposé. Ces deux offres expérimentales sont gratuites.



ACCOMPAGNEMENT DES EMPLOYEURS AU DÉVELOPPEMENT D'UNE POLITIQUE VÉLO : un label & un programme



VOIR LA
PRÉSENTATION



LES CLÉS D'UN SUCCÈS



VOIR LA
PRÉSENTATION

LA HAUTE BORNE DÉPASSE SES BORNES ! Réinventer la mobilité au quotidien



VOIR LA
PRÉSENTATION

IMP]2ULCE NUDGES VS INCITATION FINANCIÈRE, une expérimentation de terrain dans les Hauts-de-France



VOIR LA
PRÉSENTATION

CHALLENGE DE LA MOBILITÉ HAUTS-DE-FRANCE 2022



VOIR LA
PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUIN

ATELIER 8

Le management de la mobilité pour favoriser l'écomobilité scolaire

Clothilde HUMBERT

-

Une étude sur la mobilité scolaire a été menée pour le compte de l'Ademe. Les résultats seront publiés au mois de septembre 2022. Les données sur la mobilité à vélo des 5,7 millions de collégiens et de lycéens restent partielles. Il est pourtant impératif de cerner leurs pratiques de mobilité, pour pouvoir les influencer et favoriser leur report modal. Un questionnaire a été adressé aux 10 000 établissements visés, dont 12 % ont apporté des réponses. Il convient tout d'abord de constater que 65 % des établissements ayant répondu à l'enquête comptent moins de 30 places de stationnement pour les vélos. Dans l'ensemble, les collèges et lycées manquent de vision et de ressources. Des initiatives sont certes prises localement, mais dépendent en réalité beaucoup des personnes qui les portent. L'enquête permet en outre d'observer que le vélo est un mode de déplacement très genré à l'adolescence : très peu de filles estiment que le vélo est un mode de déplacement qui leur convient. Les adolescents restent enfin fortement sous l'influence de leurs parents et des valeurs qu'ils leur inculquent – la mobilité ne faisant pas exception à cette règle. Il apparaît donc capital de sensibiliser également ces derniers.

Aurélié MONTIGNY, 
Ekodev

-

Ekodev a réalisé un diagnostic sur la mobilité scolaire pour la ville d'Armentières. Cinq écoles de la ville ont été sollicitées pour engager une démarche mobilité visant à lutter contre la sédentarité des élèves. Les marges de manœuvre sont considérables, les élèves vivant à une distance maximale de 2 000 mètres de l'école. Dans l'ensemble, les équipements de stationnement vélo sont peu connus. Les aménagements cyclables, en revanche, apparaissent à améliorer. Il est à noter que les parents ont tendance à stationner sur les voies cyclables et génèrent eux-mêmes de l'insécurité pour les enfants. Ce point est majeur, les parents ayant une forte influence sur les pratiques de leurs enfants.

Ekodev a mené une autre initiative en lien avec Transdev dans l'Artois. **L'objectif consiste cette fois à lever les freins de mobilité chez les collégiens et les lycéens.** Le choix de l'établissement relève en premier lieu de la proximité. Ekodev est intervenu auprès des 5 collèges pour inciter les enfants à utiliser les transports en commun et, ainsi, élargir le spectre de leurs perspectives scolaires. Les collèges apprécient ce type d'intervention, observant eux-mêmes que les orientations au lycée dépendent fortement de la distance à parcourir. Avec cette approche, certains jeunes sont montés dans un bus pour la première fois. Il leur a notamment été appris à se repérer sur un plan.

Estelle BERTOLA,
Vivacité Île-de-France



Pierre BERTIN,
Traject (bureau d'études
en mobilité durable)



La voiture reste le premier mode de transport des élèves de la maternelle au lycée (31 %), devant la marche à pied (28 %). La dynamique pour la mobilité scolaire Mobiscol permet de déployer des ressources auprès des établissements désireux de s'engager. Dans ce cadre, trois grands types d'action sont proposés : le développement d'alternatives à la voiture individuelle, l'éducation à la mobilité et le travail sur les aménagements et infrastructures. La mise en œuvre d'actions doit faire suite à la réalisation d'un diagnostic.

Un catalogue a été élaboré pour identifier les 17 aménagements pouvant être réalisés dans les plans de mobilité scolaire. L'un d'entre eux correspond au tracé d'initiation routière dans la cour de l'école.

Raphaël HONOREZ,
Droit au vélo (ADAV)



Au sein de l'ADAV, le CREM (centre ressource régional en écomobilité) porte **une mission d'aide au déploiement des plans de déplacement dans les collèges de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais**. Le CREM forme les référents des plans de déplacement scolaire. Ces référents ne sont pas rétribués de manière spécifique. Leur rôle vient s'ajouter à leurs missions, ce qui peut constituer un frein à l'émergence des plans de déplacement scolaire. Ces plans permettent d'investir trois grands domaines : les aménagements sur la voirie, les alternatives à la voiture individuelle et les actions pédagogiques à la charge des équipes éducatives.

À Bruges, une méthodologie a été déployée auprès de 20 écoles pour identifier les leviers d'action autour deux thématiques : les infrastructures et la communication/sensibilisation. Dans les écoles, les personnes en charge de la mobilité scolaire disposent de peu de temps pour cette mission. Il faut donc leur proposer des actions simples à appréhender et à mettre en œuvre. Avant cela, un diagnostic doit être conduit pour apprécier le niveau de maturité de l'établissement. Dans cette perspective, des ateliers participatifs sont proposés. Dans un second temps est organisée une visite de site avec des représentants des élèves, de la communauté éducative et de la police locale. Sur le terrain, l'approche consiste à discuter des mesures susceptibles d'être prises pour renforcer la sécurité aux abords de l'école. Une enquête est menée pour appuyer les préconisations que Traject est finalement amené à formuler. À partir de cette enquête, un escalier du changement de comportement de mobilité est établi pour illustrer la posture de l'école et évaluer sa propension à faire évoluer les pratiques. Au total, 39 % des actions préconisées ont été réalisées au cours de l'année suivante. S'y ajoutent 21 % d'actions en cours de planification. En moyenne, les écoles donnent une note de 9/10 à nos interventions.

“ Dans les écoles, les personnes en charge de la mobilité scolaire disposent de peu de temps pour cette mission. Il faut donc leur proposer des actions simples à appréhender et à mettre en œuvre. ”



FAVORISER L'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE



VOIR LA
PRÉSENTATION



MOBISCOL Actions pour un plan de mobilité scolaire & MISSION DE DÉPLOIEMENT DES PDES dans les collèges du Nord et du Pas de Calais



VOIR LA
PRÉSENTATION

UN DIAGNOSTIC MOBILITÉ POUR LES ÉCOLES DE LA VILLE D'ARMENTIÈRES



VOIR LA
PRÉSENTATION



PLAN DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE - le cas des écoles de Bruges



VOIR LA
PRÉSENTATION



MERCREDI 22 JUN

ATELIER 9

L'utilisation des données, un allié de plus en plus incontournable pour agir sur les comportements de mobilité

Aurélien GAUTHIER
Hauts-de-France Mobilités



Éva DUFOUR
SETEC ITS



Bertrand GERVAIS 
SOMEWARE

L'une des missions d'Hauts-de-France Mobilités consiste à collecter les données de mobilité pour **favoriser la coordination de l'offre de services de mobilité et œuvrer pour le report modal.**

Le référentiel de mobilité reprend les offres de manière exhaustive. Il permet d'aider les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à se coordonner entre eux. Très concrètement, il s'agit d'éviter que le bus parte de la gare 2 minutes avant l'arrivée du TER. Les AOM portent un regard précis sur les correspondances et sur les ruptures modales, ce qui leur permet de faire émerger une vision globale de leur réseau.

Hauts-de-France Mobilités accompagne ses partenaires dans l'organisation de leurs territoires. Les outils proposés permettent de faire le lien entre lieux de mobilité et services de transport disponibles. Ainsi, il est par exemple possible de déterminer si une offre de mobilité se trouve à moins de 5 minutes à pied d'un collègue.

SOMEWARE s'intéresse à la cartographie de la marche et des conditions de marchabilité. Si un arrêt se trouve à moins de 5 minutes à pied d'un collègue, est-il accessible dans des conditions de marche satisfaisantes ? La marche est reconnue pour ses vertus sanitaires, environnementales et d'inclusion dans les espaces publics. À ce jour, la collecte des données « piétonnes » reste toujours problématique. Dans un calculateur d'itinéraire, le piéton emprunte par défaut le réseau routier à 4 km/h. Les trottoirs et les traversées ne sont pas cartographiés, à l'exception peut-être de Paris et Londres, mais un calculateur d'itinéraire ne vous fournira jamais ses données. Nous souhaitons lever cette carence et repenser l'offre de transport sur le volet marche. Le projet « open mobility indicators » permet de consulter des données de marchabilité à l'échelle nationale en intégrant les coupures urbaines et les impasses. La mise en place de cette plateforme a été soutenue par l'Ademe.

Avant de se lancer dans la collecte de données, il est rappelé que la détermination et, surtout, le maintien de la collecte de la donnée dans le temps (pour permettre notamment des comparaisons et déplacer les curseurs d'action en conséquence) sont primordiaux. Pour illustrer ce propos, des villes ont établi il y a une dizaine d'années des cartographies d'accessibilité qui n'ont jamais été mises à jour par la suite. Tout ce travail a donc dû être mis de côté depuis lors. Seule une bonne méthodologie d'enquête reproductible produira des résultats réellement exploitables. Il faut pour cela établir des standards et un langage communs pour obtenir une vision harmonisée de la marchabilité et de l'accessibilité. C'est-à-dire, créer un référentiel de voirie standardisé.

Matthias VAN WIJNENDAELE
Service public fédéral Mobilité
et Transports de Belgique

Une 3^{ème} ligne de métro est en cours de construction à Bruxelles, ce qui conduira à créer 7 nouvelles stations et 7 nouveaux espaces publics. Cela sera fait dans des espaces densément peuplés et introduira un défi de transition et d'évolution des pratiques. Le défi n'est pas uniquement technique. La responsabilité du Service public fédéral consiste à coordonner les chantiers privés et publics menés autour du métro. Dans ses interventions auprès des populations, le Service public fédéral milite pour le report modal sans attendre la fin du chantier et la mise en service de la ligne 3. Pour favoriser le report modal, l'institution mise notamment sur le forçage du changement grâce aux contraintes que le chantier impose en voirie.

“ Lors de chantier, il est très important d'accompagner le changement en anticipation de la mise en service. ”



ANALYSE ET COORDINATION de l'offre des réseaux de transport en Hauts-de-France



VOIR LA
PRÉSENTATION



PROMOUVOIR LA MARCHE ET AMÉLIORER LA MARCHABILITÉ



VOIR LA
PRÉSENTATION

PROJET MÉTRO À BRUXELLES



VOIR LA
PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUIN

TABLE RONDE

**Comment l'aménagement du territoire
peut accélérer un changement des comportements
de mobilité plus vertueux ?**

Simon VESCOVI,
consultant en sciences
comportementales

Nicolas FIEULAINÉ,
chercheur à l'université Lyon 2

Cyprien RICHER,
Cerema

Anne FUZIER,
Forum Vies Mobiles

Vincent COTTET,
RICHEZ Associés

**Q En deux mots, comment qualifier
le lien entre mobilité et aménagement
du territoire ?**

-

Simon VESCOVI « Facilitant » et « bloquant ».

Anne FUZIER « Toujours » et « plus ».

Cyprien RICHER « Fusionnel » comme un
couple et « ambivalent ».

Vincent COTTET « Global » et « local ».

**Q D'où l'hégémonie de la voiture en ville
vient-elle ?**

-

Cyprien RICHER

L'urbanisme et la mobilité ne vont pas l'un sans l'autre. C'est pourquoi le terme « fusionnel » a pu être employé. Ce lien ayant changé au fil du temps, le terme d'« ambivalence » a également été évoqué. Avec la généralisation de l'automobile, l'urbanisation est devenue diffuse. Des étapes sont franchies, mais les étapes précédentes restent lisibles dans la ville. Les villes tendent vers des temporalités de plus en plus asynchrones. Avec le digital, il devient possible de se faire livrer en soirée. Les temps sociaux se juxtaposent. La lecture de l'urbanisme passe d'une logique d'infrastructure à une logique d'infrastructure. En cela, il est question d'agir davantage sur la demande que sur l'évolution de l'offre. S'observe en parallèle une demande de densité et de ville de courtes distances.

**Q Comment incluez-vous la démographie
dans vos recherches ?**

-

Cyprien RICHER

Le paramètre central ne renvoie pas à la distinction entre urbain et rural, mais à la dépendance aux réseaux, à la circulation et à la mobilité. Cette dépendance est devenue trop importante et appelle un meilleur équilibre entre les centralités urbaines.

**Q Est-ce que le Forum Vies Mobiles peut
présenter l'étude menée sur ces liens entre
aménagement et mobilités ?**

-

Anne FUZIER

Souvent, l'aménagement du territoire vise à faciliter les déplacements. Le forum Vies Mobiles pense qu'il est au contraire urgent de chercher à en éviter. Les habitants aspirent de plus en plus à une vie locale. Les objectifs de décarbonation ne pourront pas être atteints en jouant uniquement sur les émissions des déplacements. Il faut faire en sorte d'éviter des déplacements. La proximité est une notion très polysémique et renvoie à des appréhensions diverses. Les politiques se focalisent sur l'articulation entre urbanisme et transport collectif. Développer les transports en commun fait partie des solutions, mais reste une solution qui s'appuie sur les mobilités. Les politiques sont majoritairement urbaines, ce qui se fait au détriment des espaces peu denses. Par ailleurs, la question de l'emploi reste un problème non résolu. Or l'emploi constitue le premier motif de déplacement des Français. Si la réduction des déplacements est identifiée comme objectif dans certaines politiques, les mises en œuvre restent rares et modestes. Des étudiants ont mené une analyse au sein de l'agglomération nantaise. Ils ont constaté qu'alors que trois quarts des habitants vivent à proximité des services du quotidien, leurs déplacements – notamment en voiture – continuent d'augmenter. Les politiques de proximité sont insuffisantes. Il semble nécessaire de mettre des freins à la mobilité, de cesser de survaloriser la notion de mobilité et de promouvoir la vie à l'échelle locale. Les étudiants ont fait plusieurs propositions, dont la notation des logements en fonction de leur proximité avec les équipements et services.

Q Comment amener l'utilisateur à changer de comportement « sans le savoir » ? En d'autres termes, qu'est-ce que le nudging ?

-

Simon VESCOVI

Au-delà de l'offre disponible, certains facteurs peuvent conduire l'utilisateur à changer son comportement. Chacun est sensible à ce que les autres font. Ce qui est peu répandu peut sembler anormal. Les biais cognitifs sont très nombreux. Au moment de faire un choix, la balance décisionnelle fait intervenir les coûts et les bénéfices tels que chacun les perçoit. Il faut donc jouer sur ces facteurs pour influencer la décision. La ville de Dijon par exemple communique pour faire de la marche à pied une offre de transport en tant que telle et donner le sentiment que les distances

sont courtes. L'aménagement urbain doit faire en sorte de faciliter le cheminement et de proposer une expérience attractive.

Q Dans certaines de vos interventions, vous cherchez à valoriser le choix de l'utilisateur par le système de récompense... ?

-

Simon VESCOVI

À Lyon, des messages ont tout simplement été inscrits dans les escaliers pour inciter les usagers à les préférer aux escalators.

Q La démarche « La Rue Commune » cherche à transformer la rue et la consacrer à d'autres usages que la voiture. Peut-on en savoir davantage ?

-

Vincent COTTET

Depuis 2015 s'observe une déconnexion entre la planification et la mobilité. Depuis des décennies, les infrastructures favorisent l'hypermobilité. « La Rue commune » milite pour l'hypomobilité, pour un urbanisme où les habitants sont fiers de leur quartier et y ont leurs habitudes. En milieu périurbain, les habitants se fixent de moins en moins et développent une hypermobilité.

Dans les villes, l'espace est occupé à 90 % par la voiture. Les espaces de déambulation sont réduits et totalement encombrés. « La Rue commune » veut inventer une rue post-carbone pour aider les politiques publiques à opérer la transition vers les mobilités décarbonées, rendre le sol perméable, installer des strates de végétation et libérer les usages de la rue avec les habitants et non-habitants. Il s'agit de placer l'utilisateur au cœur de la démarche. Les personnalités politiques quant à elles doivent avoir une vision globale pour envisager une réelle planification. Dans le Grand Lyon, plus de 50 % des rues sont éligibles à notre méthodologie. L'idée n'est pas de déplacer les voitures dans la rue d'à côté et de contraindre les automobilistes à se reporter sur des parkings payants. Le cœur du sujet renvoie à la démotorisation et à l'émergence d'une prise de conscience collective. Les rues doivent être mises en réseau pour structurer le cheminement piéton. Les réseaux de transport en commun doivent être inclusifs.

[...]

[...]

Q Quelles sont les modalités d'intervention des politiques publiques à l'échelle de la rue ?

Cyprien RICHER

Cette échelle a souvent été négligée dans les politiques publiques. Or le champ d'action est extrêmement fort. Il peut être question de street design ou de tactical urbanism, des démarches ayant été en quelque sorte redécouvertes au sortir du confinement. Ces démarches présentent un grand intérêt et doivent être intégrées de manière pérenne dans les boîtes à outils de l'urbanisme.

Q Comment mieux intégrer la démarche de rue commune dans les politiques publiques existantes ?

Vincent COTTET

Il faut dépasser le sujet de la mobilité et embarquer les notions d'écologie et d'usage. Les trois thèmes doivent être combinés pour que les externalités positives soient comprises par les habitants avant la transformation. L'usage ne doit pas être imposé. Il doit être expérimenté. L'évaluation est importante. Elle doit être présentée avec franchise. Il faut dire clairement si cela fonctionne ou ne fonctionne pas. Si cela fonctionne, alors il est possible d'aller plus loin.

Q [Salle] Dans notre société post-industrielle dans laquelle les emplois les plus qualifiés sont situés au centre des grandes métropoles, comment concilier la nécessité de la bonne accessibilité de ces derniers avec le souhait d'une partie de la population de vivre en dehors des villes ?

Anne FUZIER

Aller travailler est le premier motif de déplacement. Même si cela est difficile, il faut travailler cet aspect.

Q [Salle] Dans quelle mesure la méthodologie de la rue commune intègre-t-elle les modalités d'utilisation du véhicule en fonction du genre (Cf. notamment les études qui montrent que les motards sont très majoritairement des hommes) ? Par ailleurs,

le prix des logements dans les analyses est-il intégré dans les études ?

Vincent COTTET

Beaucoup de femmes utilisent la voiture par peur de l'espace public et des transports en commun. Entre 19h et 23h, une publicité sur deux concerne les voitures. Certaines publicités sont très belles. Nous attendons encore que les opérateurs diffusent des publicités vantant le confort des tramways ! Le jour où ils le feront, les hommes en voiture se sentiront moins malins qu'aujourd'hui. La sociologie de la mobilité doit être brisée. Les pouvoirs publics ont une responsabilité dans ce domaine.

Simon VESCOVI

Une étude menée par le WWF montre que les publicités pour les SUV donnent un sentiment d'invincibilité.

Anne FUZIER

En réponse à la question sur la prise en compte du prix des logements, la densification autour des transports en commun conduit à l'augmentation des prix de l'immobilier et donc, on constate assez systématiquement un éloignement des foyers les plus modestes des nouveaux équipements de transport en commun.

Un participant

Les trajets domicile-travail sont de 13,3 kilomètres en moyenne. Il est donc fondamental de réduire les distances. Pour cela, il serait possible, à chaque station de transport en commun, d'afficher le nom des entreprises recrutant à proximité immédiate ou sur le reste de la ligne. Il serait envisageable d'en faire de même dans les ensembles de logements sociaux. Sur les sites d'emploi, seul Meteojob propose une cartographie des postes à pourvoir. Il reste très difficile de trouver un emploi près de chez soi.

Q [Salle] Avec la crise sanitaire, nous avons compris que de nombreux emplois étaient exerçables à distance. Le télétravail devrait se développer dans la durée et pourrait conduire à un éloignement entre le lieu de travail et le domicile. Comment concilier cette nouvelle réalité et la ville des courtes distances ?

Cyprien RICHER

Avec la crise sanitaire, nous sommes de nouveau à la recherche de proximité(s) et voulons découvrir ou redécouvrir notre environnement immédiat.

Q [Salle] J'ai l'impression que les effets rebonds sont nombreux. Les fausses bonnes idées, comme les villes nouvelles, ont finalement eu pour effet de conduire à une hypermétropolisation, à une augmentation du nombre de navetteurs et à un renforcement des distances parcourues. La densification autour des gares conduit quant à elle à l'éloignement des ménages les plus modestes parce qu'elle conduit à une augmentation du coût du logement. La culture du digital et de l'immédiateté ne conduit-elle pas finalement à vouloir être partout en même temps ?

Anne FUZIER

Il sera difficile d'avoir mieux que de fausses idées tant que l'hypermobilité sera valorisée et érigée au rang de norme.

Vincent COTTET

Il faut redonner envie de marcher, d'être piéton et de vivre dans sa proximité. La lenteur et l'hypomobilité doivent être mises en avant dans une perspective de sociabilité locale. Il est impératif d'ancrer à nouveau les gens là où ils habitent.

Cyprien RICHER

L'enjeu n'est pas tant d'articuler urbanisme et transport collectif, mais plutôt de désarticuler urbanisme et automobile. L'urbanisme a été élaboré en intégrant l'automobile, sans prise en considération des autres modes.

Simon VESCOVI

Le nudge se heurte à la réalité des politiques publiques. Avant d'inciter les populations à prendre le bus, il faut que la collectivité rende celui-ci accessible et attractif.

PRÉSENTATION

CYPRIEN RICHER RECHERCHES APPLIQUÉES AUX PROBLÉMATIQUES DE LA MOBILITÉ, CEREMA



VOIR LA
PRÉSENTATION

PRÉSENTATION

SIMON VESCOVI CONSULTANT EN SCIENCES COMPORTEMENTALES



VOIR LA
PRÉSENTATION

PRÉSENTATION

VINCENT COTTET PAYSAGISTE ET URBANISTE, RICHEZ ASSOCIÉS



VOIR LA
PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUIN

PLÉNIÈRE

**Des exemples inspirants de MM
mis en œuvre par nos voisins**

La politique de mobilité urbaine durable en France à la lumière des mesures de restriction automobile norvégiennes

Grégoire Tortosa, CRISS

La Norvège est souvent citée parmi les pays les plus avancés en matière de développement durable. Comme la France, elle est un pays très centralisé. Son urbanisation ne se prêtait pas nécessairement aux déplacements durables, du fait notamment d'un très fort attachement aux maisons individuelles. Une étude a permis de comparer les usages de la voiture dans les pôles urbains français et norvégiens. L'usage de la voiture est plus faible dans les pôles urbains norvégiens. Contrairement à la France, les AOM sont soumis à une obligation de résultat pour continuer à bénéficier des aides publiques. Le ministère des transports a fixé un objectif de croissance nulle du trafic automobile. La politique de mobilité durable

descend de l'État. Elle est imposée aux collectivités locales. L'approche norvégienne de la mobilité est systémique, alors qu'elle reste très sectorielle en France. Pour renforcer le nombre de cyclistes, l'objectif de restriction automobile est pleinement assumé, au point d'être inscrit dans les statuts des collectivités territoriales. La voiture doit donc être rendue moins concurrentielle. En France, l'accent est mis, peut-être trop, sur l'incitation et la sensibilisation. D'aucuns se plaisent à croire que certains pays du nord de l'Europe optent pour les modes doux parce que les habitants auraient une fibre écologique plus développée qu'ailleurs. Les choix sont en réalité pragmatiques et basés sur l'avantage concurrentiel des différents modes. La Norvège est un producteur de pétrole. Sur la scène internationale, elle a été le premier pays à prendre un engagement de neutralité carbone. L'État n'a donc eu d'autre choix que d'imposer des objectifs aux collectivités locales.



**VOIR LA
PRÉSENTATION**



L'obligation pour les grands employeurs belges de réaliser un diagnostic de la mobilité de leurs travailleurs

Christophe PAUWELS, Service public fédéral belge Mobilité et Transports

En Belgique, les déplacements domicile-travail représentent 20 % du temps passé à se déplacer. Depuis 2005, les employeurs belges de plus de 100 personnes sont tenus de réaliser tous les 3 ans un diagnostic sur la mobilité de leurs salariés. Cela concerne 1 salarié sur 3. Si le diagnostic est obligatoire, le plan de déplacement ne l'est pas. Le diagnostic doit cependant être abordé avec les organisations syndicales. Depuis 2005, le nombre de cyclistes a augmenté de plus de 10 %. La part du covoiturage a diminué, passant de 5 % à 2,5 %. La voiture en solo reste utilisée par 65 % des salariés concernés. Selon les territoires, la part modale du vélo varie très fortement. Elle est nettement plus importante en Flandre qu'en Wallonie. Sans surprise, elle est la plus élevée dans les 10 plus grandes villes

belges que dans le reste du pays. Progressivement, les entreprises prennent conscience du fait qu'elles ont un rôle à jouer et prennent des mesures pour inciter leurs salariés à se tourner vers les modes doux, dont le versement d'une indemnité vélo. Très naturellement, le recours aux modes doux progresse le plus fortement au sein des entreprises prenant des mesures.



VOIR LA PRÉSENTATION

Mise en place et évaluation de différents indicateurs d'une voie réservée au covoiturage à la frontière franco-suisse

Frédéric ALIAGA, Cerema

En 2018, Le Cerema a lancé une expérimentation consistant à réserver deux voies unidirectionnelles au covoiturage sur une distance de 500 mètres à la frontière franco-suisse. Ce dispositif est en place le matin vers la Suisse et en fin de journée vers la France. Les véhicules sont photographiés et filmés. Un outil d'intelligence artificielle compte les occupants. Le matin, 400 véhicules passent sur l'ensemble de la plage horaire. Les gains de temps sont conséquents pour les véhicules empruntant les voies de covoiturage. Celles-ci sont ouvertes à toutes les voitures comptant plus d'une personne à bord, y compris si un adulte transporte ses enfants. En dépit du dispositif de contrôle, la voie de covoiturage est utilisée par près

de 50 % d'autosolistes, ce qui en réduit l'efficacité. Un système de verbalisation pourrait être envisagé, mais en l'état, la part de faux positifs est jugée trop importante. En revanche, un radar pédagogique pourrait être mis en place. Si le système détecte moins de deux occupants, il l'oriente vers la voie normale.



VOIR LA PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUN

ATELIER 10

Changer la mobilité salariée à volle gaz ! Comment les employeurs appliquent le management de la mobilité en Belgique ?

Emmanuelle BRUNETTI
Traject (bureau d'études
en mobilité durable)



Traject est un bureau de consultants belge en gestion des mobilités durables. Bruxelles et Anvers sont sur le podium international des heures perdues dans les embouteillages. En Belgique, 22 % des employés ont une voiture de société. Ce phénomène augmente avec le temps. Cette présentation vise notamment à partager 10 clés de compréhension issues de l'expérience de Traject en Belgique pour une bonne politique de management de la mobilité en entreprise ou en administration :

1. Avoir un référent en charge de la mobilité, quel que soit l'intitulé de sa fonction ;
2. Avoir le soutien de la direction ;
3. Intégrer la mobilité dans la stratégie d'entreprise au sens large ;
4. Travailler en symbiose ;
5. S'appuyer sur la législation en cours (notamment, mettre en place ce qui est prévu par la réglementation !) ;
6. S'appuyer sur les moments de rupture ou de changement important dans la vie (par exemple, un déménagement) pour casser les habitudes et provoquer le report modal ;
7. Sensibiliser et accompagner ;
8. Inciter ;
9. Tester ;
10. Assurer une continuité, avec un accompagnement dans la durée.

Les actions menées s'inscrivent dans la durée. Les résultats et l'évolution de la part modale de la voiture montrent que Traject est sur la bonne voie. Par contre, Traject ne délivre pas de prestation de conseil en mobilité en général, qui est plutôt apporté par des structures telles que Bruxelles Environnement par exemple.

Une formation est délivrée par Bruxelles Environnement. D'une durée de 6 jours, elle s'adresse aux coordinateurs en mobilité en prise de poste.

Gaston BASTIN
Bruxelles Environnement



Bruxelles Environnement peut être assimilé à un « ministère de l'environnement » pour la région de Bruxelles-Capitale. La mobilité durable est portée par différentes réglementations venant cadrer le dimensionnement des flottes de véhicules, les ratios entre surfaces et places de stationnement, etc. Bruxelles Environnement intervient auprès des entreprises et administrations pour promouvoir la mobilité durable. Depuis 2021, cette structure propose le service Facilitateur Mobility & Fleet, lequel vient compléter la gamme d'accompagnement. Le facilitateur aide à la mise en place de nouvelles pratiques de mobilité au sein des entreprises. Pour cela, il propose trois services : un accompagnement sur mesure (diagnostic, développement des actions identifiées et suivi post-accompagnement) ; un helpdesk accessible par mail et par téléphone ; une base de webinaires.

Aujourd'hui, le helpdesk prend la forme d'une adresse mail et d'un numéro de téléphone. En revanche, la base de webinaires est librement accessible à tout un chacun. Bruxelles Environnement envisage de créer une FAQ pour mettre en avant les questions – et ses réponses – les plus fréquemment posées au helpdesk. Bruxelles Environnement prône par ailleurs certaines mesures coercitives pour diminuer la part modale de la voiture pour se rendre dans les entreprises, par exemple en limitant le nombre de places attribuées aux bureaux.

Bruxelles Environnement a déjà accompagné 54 entreprises et organismes publics. La demande ne faiblit pas. Les retours des structures accompagnées sont très positifs.

EVA RAMIRES
Traject (bureau d'études en
mobilité durable)



Traject pilote le projet SPITS pour le compte de la ville de Gand. Il concerne un parc d'activité où 70 % des salariés des 200 entreprises viennent travailler en voiture. À ce jour, 25 des 200 entreprises ont adhéré au projet. Vis-à-vis d'elles, les grandes missions de Traject sont de faciliter, de coordonner et de motiver. Lancé en 2019, le projet a déjà été renouvelé à 3 reprises. En 2021, Traject a mené une enquête auprès des automobilistes. Pour répondre à la question posée, ils étaient invités à tourner à gauche ou à droite les roues de leur voiture en stationnement. Traject a également mené des campagnes de communication pour promouvoir l'utilisation du vélo. Selon les enquêtes ayant été réalisées, 64 % des salariés ayant testé un mode alternatif ont l'intention de continuer à le faire. Pour inciter à l'usage du vélo, des volontaires ont été invités à réaliser des tests d'endurance. Les résultats ont été probants, les utilisateurs ayant fait état d'une meilleure endurance et d'une réduction du sentiment de stress.



NOS 10 BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE MOBILITY MANAGEMENT



VOIR LA PRÉSENTATION

FACILITATEUR MOBILITY & FLEET



VOIR LA PRÉSENTATION

SPITS ou comment améliorer la mobilité des travailleurs dans un zoning d'entreprises



VOIR LA PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUN

ATELIER 11

Les outils de coaching digital : innover pour renforcer l'effectivité des politiques de management de la mobilité

Camille KRIER

6t-bureau de recherche



Olivier JANOUeix

chef de projet Safe Data Territorial,
agglomération de La Rochelle



6t est un bureau spécialisé en transport et en modes de vie. L'application ACCTIV est un outil d'incitation au changement volontaire de comportement de mobilité. Le changement de comportement est un processus progressif et complexe. Il dépend de différents facteurs personnels, exogènes, culturels, sociaux, objectifs ou subjectifs. Le processus se décompose plusieurs étapes. Dans le modèle SSBC, le déroulement est le suivant : pré-décision, pré-action, action et post-action. Il est essentiel de massifier et de digitaliser les programmes d'influence sur les comportements. Les études montrent en effet que le coût moyen d'accompagnement individuel par personne ayant changé son comportement est de 2 480 euros. Il existe donc un vrai enjeu d'optimisation et de changement d'échelle. L'application ACCTIV permet de cibler les personnes se rendant au travail en voiture et de leur proposer des solutions alternatives. Le porteur de projet peut accéder à différents indicateurs pour visualiser l'action de ses salariés.

Le projet Safe Data s'inscrit dans le cadre de l'ambition « territoire zéro carbone », visant à réduire de 75 % les émissions de dioxyde carbone à l'horizon 2040. Cette ambition repose sur 8 axes, dont l'un tourné vers les nouvelles mobilités. L'agglomération a choisi d'orienter cet axe vers le safe data et de permettre aux citoyens de créer et de partager leurs données. Cette disposition doit permettre de simplifier les démarches et de restaurer la confiance entre les citoyens et la collectivité locale. Les citoyens n'ont aucun mal à partager leurs données avec Google, mais peuvent être réticents à la faire avec les pouvoirs publics. Pour appuyer cette ambition, l'agglomération de La Rochelle s'appuie sur les outils Tracemob et Coach CO2. Tracemob, en fonction des données récupérées, détermine si le trajet a eu lieu à pied, en voiture, en train, etc. Sur cette base, l'émission de dioxyde de carbone est estimée à partir d'un algorithme. Le Coach CO2 est un entrepôt de données ayant pour rôle d'analyser les éléments relevés par Tracemob. En fonction des suggestions de Tracemob, l'utilisateur a la possibilité de modifier la qualification des déplacements. S'il a voyagé en train et que Tracemob identifie un déplacement en voiture, cela peut être corrigé dans l'application. L'outil permet d'évaluer les émissions provoquées par l'ensemble des déplacements de l'utilisateur. Cette information peut être déclinée en fonction des différents motifs de déplacement.

Maurane LENESLEY
chargé de mission animation
et développement des plans
de mobilité employeur, Tisséo
Collectivité



Tisséo Collectivité est l'autorité organisatrice des mobilités (AOM) de l'agglomération toulousaine. En lien avec Sofra-Steria, Tisséo Collectivité a développé un outil d'évaluation des plans de mobilité des entreprises. En vertu du règlement général sur la protection des données personnelles (RGPD), l'adresse du salarié constitue une donnée personnelle. Pour intégrer cette information, le consentement du salarié est nécessaire. Cette difficulté a pu être levée dans le cadre du projet européen COMMUTE. Cette plateforme permet de continuer à collecter des données, de calculer des potentiels de report modal et de faciliter une gouvernance public/privé. Tisséo Collectivité a travaillé pour le CHU de Toulouse en agrégeant les adresses de salariés pour constituer des clusters d'au moins 4 personnes. Ces clusters permettent de préserver l'anonymat et dispensent du recueil de consentement. La plateforme permet de calculer le temps moyen de déplacement aller/retour, le coût moyen du déplacement, les émissions réelles de gaz à effet de serre et les émissions évitées. Dans le cas du CHU de Toulouse, les émissions évitées représentent 16 % du potentiel d'émission. Il est également possible de cartographier les potentiels de report modal zone par zone. Les données peuvent être déclinées en fonction des modes alternatifs considérés. Pour chacun des modes alternatifs, le temps de déplacement est évalué. Il n'est pas proposé d'alternative si elle repose sur plus de 20 minutes supplémentaires par trajet.

ACTIV

une application
d'incitation
au changement
de comportement
s'adaptant au
cheminement individuel



VOIR LA
PRÉSENTATION

SELF DATA TERRITORIAL - LE PROJET COACH CO2



VOIR LA
PRÉSENTATION

TISSÉO COLLECTIVITÉS l'experimentation d'un outil de gestion et de modelisation des pratiques mobilité des salariés



VOIR LA
PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUIN

ATELIER 12

Renforcer son autonomie mobile dans les territoires ruraux grâce au management de la mobilité

Laurent EISENMAN
directeur des mobilités
territoriales, SNCF



Ma Course SNCF est une expérimentation s'adressant aux territoires ruraux. Les expérimentations de dispositifs de transport à la demande (TàD) en milieu rural sont nombreuses, mais les niveaux d'adhésion sont très faibles. Une expérimentation a été lancée dans la Sarthe au sein d'un territoire de 100 km² comptant 10 000 habitants. L'offre doit être frugale, prioriser le groupage des courses, s'adapter dans le temps aux besoins des habitants et permettre une accessibilité universelle. Elle a été lancée au mois de février 2021 et prendra fin au mois de juillet 2022. L'offre repose sur une grille tarifaire adaptée en fonction des horaires et des jours de la semaine. L'expérimentation est proche de son terme et les taux de satisfaction sont très élevés. De 350 à 400 courses par mois ont été réalisées, alors que le scénario le plus optimiste reposait sur 200 courses mensuelles. L'offre est utilisée par 40 % d'utilisateurs réguliers alors que la SNCF pensait adresser presque exclusivement à des occasionnels. Le taux de pénétration atteint 0,38 %, alors que les services de transport à la demande présentent généralement des valeurs comprises entre 0,18 % et 0,22 %. Il faut préciser à ce propos que ce service de TàD était proposé également aux abonnés TER. Il répond à une vraie demande, dont une bonne partie est le fait d'un public captif. Concernant cette dernière catégorie, la SNCF pensait au départ de l'expérimentation transporter uniquement des jeunes

sans permis et des seniors. En réalité, les utilisateurs sont à l'image de la population française, divers d'un point de vue socio-économique et socio-démographique, avec simplement une légère surreprésentation des seniors. De nombreux actifs figurent parmi les utilisateurs réguliers, du fait certainement du couplage avec l'offre TER.

La première destination est la gare SNCF du secteur, sachant que 20 % des usagers disent qu'ils ne s'y seraient pas rendus sans le service. Pour finir, lorsque le service a été présenté, de nombreux retours ont porté sur les besoins d'accompagnement d'enfants. Le service est ouvert aux enfants seuls dès l'âge de 8 ans. Or depuis le lancement, aucun enfant n'a été accompagné.

L'un des principaux écueils est qu'un tel service de TàD a vocation à être subventionné. À défaut, la démarche se heurte à des problèmes de solvabilité. Au vu des résultats présentés, l'existence d'un besoin de TàD pourra être démontrée. Cela étant, l'expérimentation arrive à son terme. Un travail de prospection sera mené pour être en mesure de proposer rapidement l'offre « sur étagère » dans le cadre d'appels d'offres.

Bastien SIBILLE
président du directoire de
Mobicoop

mobicoop
la mobilité partagée

Mobicoop est une coopérative d'intérêt collectif déployant des dispositifs de covoiturage et de mobilité solidaire pour les collectivités locales. Cette présentation porte sur deux expérimentations de mobilité solidaire. Dans la Drôme, Mobisol 26 a été développé en lien avec le conseil départemental et l'agence de l'énergie Auvergne-Rhône-Alpes. Cette expérimentation, menée entre 2019 et 2021, a permis de lancer la constitution d'un réseau départemental de bénévoles prêts à covoiturer, dans une optique de transports solidaires. Le dispositif Rezo Senior, pour sa part, a été expérimenté entre 2018 et 2020, puis est passé en mode gestion de projet.

Les bénévoles recrutés sous l'égide de Mobicoop sont défrayés pour leurs déplacements. Une indemnité incitative leur est également versée. Celle-ci est modeste, puisqu'elle représente de l'ordre de 200 euros par mois sur la base de 2 transports par jour, à raison de 5 jours par semaine.

L'offre Mobicoop est aisément reproductible ailleurs. Deux projets sont actuellement menés dans l'ouest de la France. S'il s'agit d'intervenir dans des milieux ruraux, où le besoin de se déplacer est immense et les publics captifs nombreux. Cela étant, le dispositif pourrait être dupliqué dans d'autres territoires.



QU'EST-CE QUE MA COURSE SNCF ?



VOIR LA
PRÉSENTATION

mobicoop
la mobilité partagée

IMPLICATION CITOYENNE DANS LE TRANSPORT SOLIDAIRE



VOIR LA
PRÉSENTATION

MERCREDI 22 JUIN

TABLE RONDE

Est-ce que le numérique facilite vraiment les mobilités durables ?

Yann BERGAMASCHI,
La Fabrique des Mobilités

Édouard NAYE,
SYSTRA

Muriel LARROUY,
Délégation ministérielle
à l'accessibilité

Q Quel est selon vous l'objet du MaaS (Mobility As A Service) ?

-

Édouard NAYE

Le MaaS sert à mieux connaître les usages et les flux sur le territoire.

Yann BERGAMASCHI

Le MaaS, c'est la mobilité sans couture pour l'utilisateur.

Muriel LARROUY

Le MaaS révèle les manques côté collectivité et côté services.

Édouard NAYE

Le Cerema a lancé des groupes de travail pour évoluer les projets de MaaS en France et à l'étranger. Il est très difficile de faire le lien entre le déploiement d'une application MaaS et le report modal sur le territoire. De nombreux facteurs jouent sur le report modal. L'identification de la part imputable au MaaS est donc complexe. Lorsqu'une personne se met au vélo, comment cerner les motifs profonds qui la motivent ? L'une des promesses du MaaS, comme cela vient d'être suggéré par Yann BERGAMASCHI, consiste donc à simplifier la vie de l'utilisateur.

Q Quels sont les écueils à éviter dans la mise en place des MaaS ?

-

Édouard NAYE

Le premier enjeu consiste à réunir différentes offres de transport au travers d'un outil unique. L'intégration est coûteuse et complexe. Des standards de données doivent donc être établis.

Q **Connaît-on la part des populations à mobilité réduite utilisant les services de transports publics ?**

-

Muriel LARROUY

Selon les estimations, 30 % des usagers sont gênés dans leur mobilité. Cette gêne peut notamment être issue d'un manque de culture numérique. Les services de MaaS ne permettent pas de préciser le niveau d'accessibilité des solutions proposées. Si un arrêt de bus est accessible, il n'est pas possible de déterminer si les quelques centaines de mètres entre le point de départ et l'arrêt de bus le sont également. Ce manque de précision vaut pour l'ensemble des étapes du parcours. Avant de se lancer dans la collecte de données, il faut s'interroger sur leur utilisation par les usagers. À défaut, de l'argent public est dépensé en pure perte.

Q **De quoi les données actuellement disponibles ne parlent-elles pas ? Que manque-t-il le cas échéant ?**

-

Yann BERGAMASCHI

Une partie de la population n'utilise pas les MaaS. Les offres proposées peuvent avoir pour effet de renforcer le phénomène d'exclusion.

Muriel LARROUY

Il existe un vrai besoin d'accompagnement numérique. Il est faux de penser que les jeunes générations maîtrisent tous les outils numériques. Il est important de ne pas confondre invention et innovation. L'innovation, c'est quand le corps social adopte l'invention. Une application, c'est une invention. Elle est adoptée par la société s'il y a un accompagnement.

Yann BERGAMASCHI

La Fabrique des Mobilités s'interroge sur la place du MaaS dans les politiques sociales. Les publics dont il est question sont assez éloignés du numérique. Au travers de différentes expérimentations, il serait souhaitable de promouvoir la notion de MaaS social.

Q **Ce « détournement » de la cible finale suscite-t-il l'intérêt des intervenants ?**

-

Édouard NAYE

Il est en effet intéressant d'exploiter cette possibilité.

Muriel LARROUY

Généralement, lorsqu'un outil n'a qu'une seule cible, il ne fonctionne pas. La manière dont Lorient, par exemple, utilise les données d'accessibilité est très intéressante. Le maintien de la donnée s'appuie sur les agents, lesquels ont été responsabilisés. Le calculateur d'itinéraire permet de fournir des solutions adaptées aux handicaps. Le résultat final est satisfaisant.

Q **Quelle est la prochaine étape de standardisation des MaaS ?**

-

Yann BERGAMASCHI

Différentes démarches sont lancées pour œuvrer à la convergence des acteurs impliqués dans la constitution des MaaS. La dynamique de standardisation facilite la coopération entre acteurs concurrents. La Fabrique des Mobilités tâche d'intégrer un regard social et de mettre en avant la mobilité incluse dans ces instances de réflexion. Il faut aider les acteurs de la tech et du travail à social à réfléchir de manière convergente.

Muriel LARROUY

Beaucoup n'ont pas encore compris que la politique sociale n'est pas une politique pour les pauvres, mais une politique de société qui s'adresse à tout le monde.

Édouard NAYE

Former les personnes à l'usage des transports en commun, c'est également faciliter leur accès à l'emploi.

Muriel LARROUY

Il existe un besoin de médiation pour aider les personnes à utiliser un autre mode que leur mode habituel.

[...]

[...]

Q [Salle] Quand les approches seront-elles enfin croisées ? Le séminaire du laboratoire de la mobilité inclusive a eu lieu hier. Cela en dit déjà assez long sur l'absence de coordination... ?

Yann BERGAMASCHI

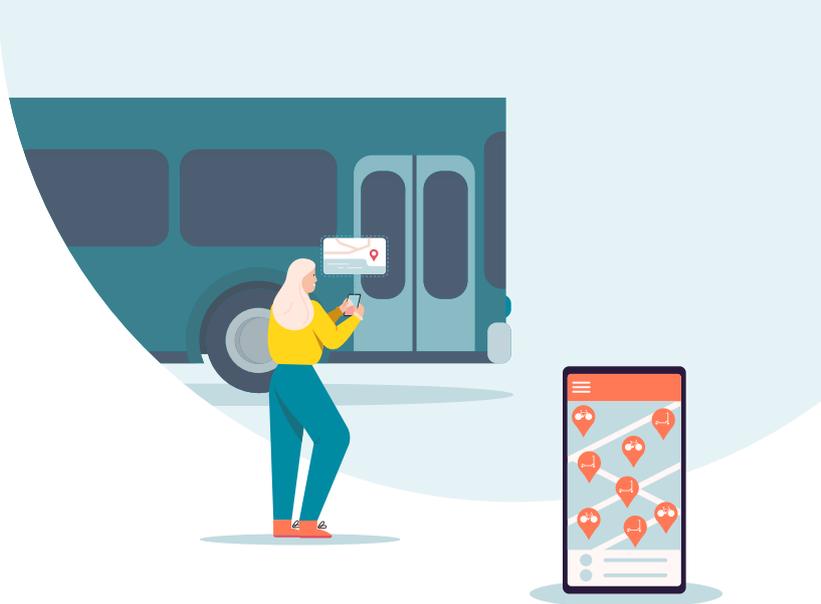
La démarche de la Fabrique des Mobilités est excessivement humble. Il s'agit d'intégrer les acteurs de la mobilité inclusive et solidaire et de militer pour le décloisonnement. D'autres acteurs travaillent ce sujet depuis bien plus longtemps.

PRÉSENTATION

**YANN BERGAMASCHI,
LA FABRIQUE DES MOBILITÉS**



**VOIR LA
PRÉSENTATION**



Q [Salle] On dirait que les MaaS présentent un monde idéal, alors qu'il serait possible de commencer par proposer des solutions plus simples, par exemple un abonnement unique pour les transports en commun et le vélo. Il reste nécessaire de simplifier la vie des usagers. Sans attendre de parvenir à un MaaS parfait, n'est-il pas possible d'agir de manière moins conceptuelle, en s'appuyant sur des solutions existantes ?

Édouard NAYE

Il ne faut pas attendre d'avoir un MaaS parfait pour le mettre en place. Le MaaS ne permet évidemment pas de résoudre à lui seul tous les problèmes.

Muriel LARROUY

Le numérique n'est qu'un outil. Il révèle d'ailleurs les manques de l'offre en place. Le MaaS ne rend pas les transports publics accessibles. Il montre que les transports collectifs sont plus ou moins accessibles.

MERCREDI 22 JUIN

PLÉNIÈRE

Comment préparer l'évolution souhaitable des comportements de mobilité ?

Les scénarios « Transition 2050 »

Stéphane BARBUSSE, ADEME

De nombreuses publications sont accessibles sur le site Transition(s) 2050. L'ADEME a établi 4 scénarios plus ou moins sobres pour cerner les évolutions des modes de vie nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone. Sur cette base, les instances politiques et les citoyens pourront débattre. Pour chacun de ces scénarios, 5 leviers d'action sont détaillés (demande de transport, report modal, taux de remplissage, efficacité énergétique et intensité carbone) et proposons des récits de mobilité (démobilité, proximité, technologies de décarbonation et recherche de vitesse). Il est souvent demandé à l'ADEME de se prononcer pour l'un ou l'autre des 4 scénarios. Ils

TRANSITIONS 2050



VOIR LA PRÉSENTATION

ont tous été construits avec sérieux. Le rôle de l'ADEME n'est pas de choisir, mais de fournir une base d'échange à la société. L'approche a été de repartir des 4 options du rapport +1,5 °C du GIEC de 2018.

Évaluation des impacts de la sortie des véhicules thermiques en région de Bruxelles-Capitale

Sylvie GAYDA, STRATEC

En 2018, la région de Bruxelles-Capitale a pris la décision d'exclure les véhicules thermiques à compter de 2035. Le diesel sera interdit au plus tard en 2030. La moitié des emplois est occupée par des personnes extérieures à la région. Cette dernière est déjà une zone de basse émission. La sortie pure et simple des véhicules thermiques sera préparée à partir de 2025. Le Parlement européen a voté la fin de la vente de véhicules thermiques en 2035. La décision n'est pas actée puisqu'il reste à obtenir l'accord du Conseil

européen. À Bruxelles, le STRATEC a réalisé une étude en lien avec une université néerlandophone sur les différents impacts de l'exclusion à venir des véhicules thermiques. Une matrice visant à comparer les technologies et leurs performances environnementales a été établie. En fonction du choix modal, le prix d'acquisition et le coût d'usage ont été estimés. En 2035, un véhicule électrique ne reviendra pas plus cher qu'un véhicule thermique. Différents scénarios (prix d'achat, coût d'usage, autonomie) ont été soumis à 570

[...]

[...]

personnes résidant dans la région et sa périphérie. Le report modal vers la voiture électrique devrait être très faible. Il devrait être nettement plus fort vers le rail et les voies navigables. Il s'observe également un report des poids lourds vers les camionnettes, l'électrification des poids lourds étant moins mature que celle des camionnettes. Cela pourrait conduire à une forte augmentation du coût de la congestion. Sur le cas particulier des poids lourds, il pourrait donc être périlleux de vouloir à tout prix devancer les progrès technologiques.

Q Quelles ont été les conclusions de l'autorité locale suite à cette étude ?

Sylvie GAIDA

La décision de l'autorité locale était déjà prise. Il s'agit d'un choix politique fort. L'étude visait davantage à cerner les mesures d'accompagnement à prendre.

Le rationnement des déplacements carbonés : une alternative d'avenir à la taxe carbone ?

Claire-Marine JAVARY, Forum Vies Mobiles

Le Forum Vies Mobiles, soutenu par la SCNF, finance et valorise des études sur la place de la mobilité dans les modes de vie. Il a lancé une réflexion prospective sur le rationnement du carbone destiné à la mobilité. Le report modal et l'amélioration des technologies sont insuffisants pour infléchir sensiblement la courbe d'émission de dioxyde de carbone. Les émissions restent portées par l'augmentation de la demande. Pour atteindre les objectifs de décarbonation, des mesures de rationnement pourraient être à prendre. Ces mesures consistent à empêcher certains de surconsommer pour que tout le monde puisse accéder à la ressource de manière équitable. Différentes recherches sont lancées, dont l'une vise à apprécier la manière dont les entreprises pourraient gérer leur budget de décarbonation.

Q [Salle] Une étude a-t-elle porté spécifiquement sur les utilitaires ? Aujourd'hui en effet, leur autonomie fond très rapidement dès lors qu'ils transportent des charges lourdes... ?

Sylvie GAIDA

La technologie des camionnettes est plus avancée que celle des poids lourds. Un report sur les camionnettes et une augmentation du nombre de véhicules en circulation sont donc à craindre.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SORTIE DES VÉHICULES THERMIQUES



VOIR LA PRÉSENTATION

FORUM VIE MOBILES

RATIONNEMENT DES DÉPLACEMENTS



VOIR LA PRÉSENTATION

CONCLUSION



Baptiste PERRISSIN FABERT

Directeur exécutif de l'expertise et des programmes, ADEME

L'ADEME est très heureuse de conclure les journées nationales du management de la mobilité. Elle tient à remercier la Métropole européenne de Lille pour son accueil. Ses remerciements vont également à l'ensemble des partenaires, dont le Cerema et le CNFPT. Cet événement ne serait rien sans la richesse des idées portées par l'ensemble des intervenants. Il est plus que nécessaire de faire évoluer les mobilités au sein des territoires pour limiter leur empreinte carbone et réduire l'emprise de la voiture sur l'espace public. Le management de la mobilité de la mobilité constitue un levier efficace pour relever ce défi. Il doit s'inscrire dans un faisceau d'actions. L'objectif final est clair : provoquer et accompagner le changement des comportements et des pratiques de mobilité pour tendre vers des villes durables.



Stéphane CHANUT,
Responsable du domaine
Mobilités, CEREMA

Les échanges ont été riches et constructifs. Le Cerema tient à remercier les participants et les intervenants pour leur implication. Un défi structurant se présente au travers d'une transformation mobilière impérieuse. Pour relever le défi de la décarbonation, il sera nécessaire d'actionner tous les leviers possibles. Il conviendra de lancer des actions simultanées et ambitieuses. Les comportements individuels, collectifs et sociétaux devront évoluer rapidement. La technologie permettra d'accomplir une partie du chemin, mais devra être accompagnée du report modal, notamment vers des modes non motorisés. Le défi du covoiturage reste devant nous. Il reste à traiter les grands sujets de sobriété, que ce soit à l'échelle individuelle ou de manière systémique. Le système de mobilité doit être sobre, pertinent et adapté au changement climatique. Enfin, il doit être inclusif.

21 & 22 JUIN 2022 • Lille

« LE NOUVEAU MONDE DU MANAGEMENT
DE LA MOBILITÉ ? »

CO-ORGANISÉES PAR



AVEC LE SOUTIEN DE

