SYNTHÈSE

GUIDE POUR UNE MOBILITÉ QUOTIDIENNE BAS CARBONE

VERS UN SYSTÈME COHÉRENT D'ALTERNATIVES À LA VOITURE EN SOLO DANS LES ZONES DE MOYENNE DENSITÉ

Étude réalisée avec le soutien de l'ADEME, de KEOLIS et le l'ASFA, et le concours de l'UTP.

Étude pilotée par Laura Foglia pour le think tank *The Shift Project*

FÉVRIER 2020

THE SHIFT PROJECT
THE CARBON TRANSITION THINK TANK

UNE RÉPONSE MULTIMODALE ET SYSTÉMIQUE À UN « SYSTÈME VOITURE » PROFONDÉMENT ANCRÉ

Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité implique d'agir sur les trois composantes du système.

CO_2 =

Besoin de déplacement
réduire le nombre de déplacements et la distance parcourue

+

Mode de déplacement
report vers des modes actifs (marche, vélo), et partagés (transport en commun, covoiturage)

+

Profil environnemental des véhicules
agir sur leur motorisation et leur poids

Le guide s'est centré sur le **mode de déplacement**, en ciblant les mesures pouvant être mises en place à **horizon 5 à 10 ans**, ainsi que certaines mesures à **plus long terme** pour agir sur le **besoin en déplacements**.

Il se fonde sur les **retours d'expérience** d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) intercommunales en France métropolitaine : les **politiques mises en œuvre** pour un report vers des modes plus sobres en carbone, afin d'identifier les actions les plus efficaces, et les **freins et points de blocage** rencontrés par les acteurs locaux et les conditions de leur réussite.

Cinq territoires ont été étudiés : Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire (CARENE) ; Communauté Urbaine d'Arras ; Communauté Urbaine de Poitiers ; Grenoble-Alpes Métropole ; Eurométropole de Strasbourg.

Dans chaque territoire, le travail a visé les **« zones de moyenne densité »** (composées des villes moyennes et des premières, voire début des deuxièmes couronnes des grandes agglomérations) : des territoires relativement denses, mais où l'urbanisation et l'espace public ont été conçus autour de l'utilisation de la voiture particulière. **C'est dans ces zones que se concentrent les enjeux les plus forts et les plus complexes de mise en place d'un système de solutions alternatives à l'autosolisme.**

⚠ *Ce « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone » s'adresse principalement aux acteurs de la mobilité en zone de moyenne densité, et plus particulièrement aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Il vise à leur fournir des clefs pour mettre en œuvre une politique de mobilité bas carbone efficace sur leur territoire.*

FACE À UN « SYSTÈME VOITURE », CONSTRUIRE UN « SYSTÈME ALTERNATIF »

Si la voiture est aussi incontournable dans nos sociétés, c'est parce qu'il ne s'agit pas seulement d'un véhicule, mais bien d'un système complet composé des infrastructures, des services, de la fiscalité et d'un imaginaire puissant, construit depuis des décennies par des campagnes publicitaires. **L'alternative doit nécessairement s'appuyer sur un système aussi abouti**, où les véhicules, les infrastructures, les services, la fiscalité, et l'imaginaire « font système ».

Trois axes sont à mettre en œuvre conjointement dans les zones de moyenne densité

• **Déconstruire le « système voiture »** en agissant sur l'urbanisme pour réduire les distances, sur les règles fiscales pour les rendre incitatives à l'usage de modes décarbonés, tout en rendant moins attractive la voiture en solo[1]

• **Développer un système de modes actifs et partagés** : marche, cycles, transports en commun, covoiturage

• **Susciter et accompagner le changement de comportement** par des actions de communication et de pédagogie, et en accompagnant la mise en place de Plans de mobilité employeurs (PDM).

Ces politiques doivent impérativement faire l'objet d'une **évaluation et d'un suivi** rigoureux et régulier.

I. DÉCONSTRUIRE LE « SYSTÈME VOITURE »

A. Développer un urbanisme qui réduit les distances de déplacement

La transition vers une mobilité bas carbone passe par une réduction des distances de déplacement, elle-même favorable au report modal, en particulier vers les modes actifs.

Les questions d'aménagement du territoire, et les dispositifs réglementaires et fiscaux liés au foncier et à l'urbanisme sont des sujets complexes, qui sortent du périmètre de ce projet. Cependant, ces questions étant trop souvent séparées de la mobilité, *The Shift Project* a souhaité mettre en évidence l'importance de traiter les deux enjeux de façon systémique, en abordant les sujets de l'aménagement du territoire et de la création de proximité dans la vie quotidienne.

→ Recréer de la proximité dans la vie quotidienne :

• **Densifier et diversifier les tissus urbains** pour assurer la pérennité de services et commerces de proximité

• **Limiter l'étalement urbain et densifier** le long des axes de transports en commun

• **Réduire les vitesses de déplacement** pour dissuader le choix de modes de vie « dispersés » géographiquement

→ **Agir sur les zones commerciales de périphérie** dont l'accès se fonde quasi-exclusivement sur la voiture, en contraignant leur développement loin des zones résidentielles. Certaines agglomérations s'efforcent de limiter les nuisances des zones existantes via leur Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) :

• **En limitant la démultiplication des locaux existants** via l'instauration d'une surface minimale des commerces sur ces zones

• **En instaurant un moratoire sur la création de nouvelles surfaces en périphérie** en fonction du taux de vacance en centre-ville

Ces mesures représentent une avancée, mais ne suffisent pas à inverser la tendance : des actions de **reconversion de l'existant** doivent également être étudiées et mises en œuvre.

1 Le télétravail n'est pas traité dans le cadre de cette étude car : d'une part son développement ne constitue pas un axe des politiques de mobilité des territoires étudiés ; d'autre part à ce jour, la littérature ne met pas en évidence un intérêt majeur du télétravail pour réduire nos émissions, et alerte au contraire sur ses possibles effets rebonds, et son cout de mise en œuvre (voir rapport « Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité », *The Shift Project*, 2017).

B. Mettre en place une fiscalité cohérente et incitative à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture solo

La fiscalité constitue un outil puissant d'orientation des comportements individuels, et doit être mobilisée pour accompagner et renforcer les autres instruments existants. Or on constate des contradictions entre la fiscalité des déplacements liés au travail et les objectifs de décarbonation de la mobilité. La LOM[2] a instauré en 2019 un « forfait mobilités durables » pour encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture sur les trajets domicile-travail[3] mais, faute d'avoir révisé les dispositifs préexistants, le système fiscal reste dans sa globalité fortement incitatif à la voiture individuelle. Afin mettre en place un système cohérent, plusieurs mesures sont nécessaires.

→ Revoir le dispositif des indemnités kilométriques en vigueur pour les voitures et motos, qui subventionne et légitime l'achat et l'utilisation de véhicules lourds et puissants.

- **Créer un barème unique de remboursement des frais kilométriques tous modes confondus**, avec comme référence la consommation des véhicules les plus légers et sobres en énergie
- **Alternativement, ou de façon transitoire, réduire les indemnisations prévues actuellement par l'URSSAF** pour l'utilisation de la voiture pour chaque tranche du barème

→ Supprimer progressivement le dispositif incitatif à l'octroi de voitures de fonction, actuellement subventionné par l'État à travers des exonérations fiscales. Plusieurs voies peuvent être explorées pour le remplacer, par exemple le remplacement de cet avantage par un budget multimodal permettant le choix entre plusieurs alternatives bas carbone, et/ou par la mise à disposition de véhicules moins carbonés (vélo, VAE).

→ Supprimer les avantages fiscaux concernant les frais de stationnement des salariés, par exemple en les considérant comme un avantage en nature, ou en prévoyant une forme de « cash-out », à savoir la possibilité de bénéficier d'une somme d'argent s'ils renoncent à stationner sur leur lieu de travail[4].

C. Rendre moins attractive l'utilisation de la voiture en solo

Limiter l'intérêt d'utiliser la voiture en solo constitue la clef de voûte du succès des politiques en faveur des modes de déplacement bas carbone.

→ Connaître et limiter l'offre de stationnement :

La disponibilité du stationnement à destination est fondamentale dans le choix modal des individus. Or, l'offre est généralement pléthorique dans les zones de moyenne densité, si on additionne places sur voirie, en ouvrage et enclos, à domicile et au travail.

- **Améliorer la connaissance de l'offre de stationnement** sur le territoire
- **Réduire le nombre de places** de stationnement disponibles
- **Éloigner les places de stationnement** voiture des lieux de destination, tout en favorisant l'accès direct par les modes actifs et partagés
- **Fixer des normes plafond de stationnement** pour les constructions neuves desservies par les transports en commun

2 LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

3 Le forfait mobilité durable permet aux employeurs de verser jusqu'à 400 euros par an aux salariés se rendant à leur travail en covoiturage ou en vélo (en remplacement de l'indemnité kilométrique vélo)

4 Elle est néanmoins souvent perçue comme étant insuffisante par les acteurs locaux, d'où la nécessité d'en avoir une connaissance objective (voir point suivant)

• **Réglementer et rendre payant le stationnement** public

• **Inciter à l'utilisation de parkings en enclos et en ouvrage plutôt que sur voirie** par la politique tarifaire

• **Améliorer le contrôle du stationnement** illicite et « sauvage »

⚠ *L'action sur le stationnement est rendue particulièrement difficile par la multiplicité d'offres (publique : sur voirie, en ouvrage, en enclos ; privée : à domicile, sur les lieux de travail, dans les centres commerciaux, etc.), gérées par des acteurs différents (intercommunalité, communes, opérateurs privés, particuliers, etc.). L'unification de la compétence pour tout ce qui ne relève pas de l'offre strictement privée serait un facteur de mise en cohérence de la politique de stationnement à l'échelle du bassin de vie.*

→ Réduire la vitesse :

La réduction des vitesses de circulation est un facteur essentiel pour le développement des modes actifs, qui permet de sécuriser et de rendre plus agréable leur utilisation.

• **Généraliser la vitesse à 30 km/h** en ville

• **Développer les zones de rencontre**, zones 30, et les espaces de circulations mixtes

• **Construire des aménagements sur voirie** contraignant les automobilistes à ralentir

• **Généraliser les restrictions de vitesse et de circulation** aux abords des écoles

→ Limiter la circulation automobile :

• **Développer les zones piétonnes**

• Aménager des couloirs de bus ou pistes cyclables en **supprimant une voie de circulation voiture** ou une rangée de stationnement automobile

• **Mettre en place des plans de circulation** limitant l'accessibilité des zones urbaines en voiture

→ Accompagner la contrainte sur la voiture de contreparties :

Les actions de limitation de l'utilisation de la voiture rencontrent de fortes résistances dans les zones de moyenne densité.

• Il est donc indispensable de **les accompagner de mesures offrant des contreparties en termes de qualité de vie et de services** (aires de jeux, place pour des terrasses de restaurants, services de proximité, desserte en transport en commun, etc.).

• Ces avantages doivent être **clairement présentés aux citoyens**.

• La mise en place d'**expérimentations assorties d'évaluations** est aussi propice à l'acceptabilité des mesures.

⚠ *Les aménagements en faveur des modes actifs et partagés ne doivent pas s'ajouter mais se substituer à ceux dédiés à la voiture dans l'espace public.*

II. DÉVELOPPER UN SYSTÈME DE MODES ACTIFS ET PARTAGÉS

A. Mettre en place une politique cyclable cohérente, fondée sur les usages

Le vélo est un mode de déplacement particulièrement pertinent pour décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité :

- Il s'agit d'un **mode extrêmement sobre en carbone**, même avec assistance électrique
- **Les distances parcourues sont en grande partie réalisables en vélo**
- Il s'agit d'un mode de déplacement **peu coûteux pour les ménages et la collectivité**

➡ Son potentiel est très important, car il est très peu utilisé aujourd'hui dans ces territoires. Pour développer la pratique du vélo, **les actions menées doivent être conçues comme un système**, pensé « de porte à porte » :

- **Sécuriser les déplacements à vélo** : construire des aménagements cyclables sécurisés et continus (pistes et bandes cyclables), zones de rencontre ou à vitesse limitée
- **Développer le stationnement vélo** : le type de stationnement à développer dépend des besoins (consignes à vélo sécurisées pour le stationnement longue durée en gare ou à domicile, stationnement « pratique » pour un arrêt rapide près des commerces, etc.)
- **Créer de bonnes conditions d'intermodalité** avec le réseau de transport public, et en particulier le train : possibilité d'embarquer les vélos, stationnement abondant et sécurisé à proximité immédiate de gares et stations, etc.

➡ Parallèlement, et compte-tenu de la très faible pratique du vélo, il est important d'**attirer les nouveaux usagers potentiels**, en levant des freins à son adoption :

- **Mettre en place un service de location longue durée de vélos** : ces offres ont un impact tangible sur le report depuis la voiture. Elles peuvent également constituer une bonne amorce de la politique vélo de l'AOM, et permettre de justifier les investissements dans des infrastructures cyclables – en rendant visible la pratique du vélo sur le territoire
- **Favoriser le développement d'un écosystème de services** : ateliers d'autoréparation, vélocistes, etc.
- **Mettre en place des animations incitant à la pratique du vélo** : ateliers de remise en selle, nuit du vélo, formation et sensibilisation à la sécurité des déplacements à vélo, etc.
- **Promouvoir une image positive du vélo** via la communication à destination des habitants et l'exemplarité des élus

⚠ *Le vélo à assistance électrique permet de se déplacer sur des distances plus longues et à moindre effort : le développement de sa pratique trouve toute sa place dans une politique de report modal à partir de la voiture, en particulier pour les déplacements domicile-travail.*

B. Une politique de transports en commun à accompagner d'une densification urbaine et de limitations de la circulation automobile

La forme urbaine des zones de moyenne densité (leur faible densité et dispersion des destinations) est peu propice au bon fonctionnement des transports en commun, qui connaissent dans ces territoires des fréquentations relativement faibles et souvent principalement constituées par un public qui ne possède pas de voiture, et donc d'alternative. Le risque est celui d'instaurer un cercle vicieux entre faible fréquentation et faible service de transport, menant *in fine* à une dégradation de l'image des transports en commun et à des dépenses publiques inefficaces.

La réponse principale à apporter est de moyen et long terme, à savoir la densification autour des lignes de transports en commun existantes, et la limitation de l'étalement, indispensables à la mise en place d'une desserte efficace sur le territoire.

➡ D'autres actions peuvent être menées pour **attirer de nouveaux publics**, et en particulier les actifs, sur le réseau de transports en commun :

- **Dessertes spécifiques** pour les zones d'activité, adaptées aux horaires des salariés
- **Services « de retour »** après la fin du service du réseau de bus
- **Système de post-paiement** (en fin de mois en fonction de l'utilisation du mois précédent) pour les usagers « occasionnels réguliers », catégorie de plus en plus présente parmi les actifs

➡ L'attractivité du réseau de transports en commun réside dans l'**avantage comparatif** qu'il donne par rapport à la voiture. Pour garantir leur efficacité, **ces services doivent être conçus « de porte à porte »**. Cela signifie notamment :

- **Garantir un accès facile et sécurisé aux stations et arrêts, en privilégiant les modes actifs** : marchabilité/cyclabilité, consignes à vélo sécurisées, intermodalité avec le reste des transports en commun, etc.
- **Création de couloirs de circulation réservés aux bus** dans les endroits sujets à congestion.

Pour les liaisons interurbaines, le train et, sur des liaisons complémentaires, le car (notamment express), constituent des alternatives à l'utilisation de la voiture.

⚠ *Il est indispensable que la mise en œuvre de ces modes de transport rapides, en particulier interurbains, s'accompagne d'actions sur l'urbanisme afin d'éviter des effets indésirables sur l'étalement urbain.*

C. La marche : un domaine qui reste à investir par les politiques de mobilité et d'urbanisme

Le domaine de la marche est encore largement inexploité dans les zones de moyenne densité en tant que politique de mobilité à part entière. Pourtant, il s'agit du mode de déplacement le plus sobre en carbone, et qui a un rôle majeur à jouer dans le cadre du développement d'une vie de proximité. La marche est également une condition *sine qua non* à l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Pour développer sa pratique dans les déplacements du quotidien, il est nécessaire, d'une part, d'**améliorer ses conditions de sécurité et d'agrément (trottoirs larges et sécurisés, qualité des espaces publics…), mais aussi de recréer de la proximité entre les activités** (logement, travail, services, achats…) via des actions d'urbanisme.

D. Le covoiturage : prometteur pour les déplacements domicile-travail, avec de nécessaires incitations

Le covoiturage du quotidien présente un **potentiel important dans les zones de moyenne densité**, en raison des distances quotidiennes parfois longues, et de l'éparpillement des destinations qui ne rend pas toujours possible la desserte en transports en commun. En revanche, sa mise en œuvre se heurte, entre autres, à de **nombreux freins psychosociaux** (sentiment de perte d'indépendance, perception de complexité liée à l'organisation, manque de confiance, etc.).

Sur le terrain, les AOM sont confrontées à un **foisonnement de modèles de covoiturage (multitude d'opérateurs, de cibles, de modes opératoires)** ; de ce fait, elles ont souvent du mal à orienter leur politique en la matière.

Bien que les retours d'expérience ne permettent pour l'instant pas de se prononcer en faveur d'un modèle plutôt qu'un autre[5], il apparait que **l'approche qui produit les meilleurs résultats en termes de report modal depuis la voiture est celle qui vise les déplacements domicile-travail entre salariés d'une même entreprise ou d'un même site**. Cette approche présente l'avantage de cibler les actifs, public qui échappe généralement aux transports en commun dans les zones de moyenne densité.

5 Gestion d'une plateforme ou d'une application par un opérateur public ou privé, type d'incitation à donner aux covoitureurs etc.

➞ Quelques actions sont indispensables au succès d'une politique de covoiturage en entreprise :

• **Donner aux covoitureurs des avantages de stationnement** sur le lieu de travail : places réservées proches de l'entrée, places assurées ou gratuites uniquement pour les covoitureurs

• **Assurer une garantie trajet** en cas d'annulation du conducteur ou en cas d'urgence/de besoin (par autopartage ou taxi)

• **Mettre régulièrement en place des actions d'animation** en entreprise pour faire connaitre l'offre de covoiturage, et proposer un accompagnement personnalisé des salariés

E. Faciliter l'utilisation des offres alternatives à la voiture

Afin de proposer un service comparable à celui de la voiture, il est indispensable que le système alternatif soit d'utilisation facile et fluide pour l'utilisateur.

➞ Pour que le système alternatif facile et fluide pour l'utilisateur, il est nécessaire de prévoir :

• **Des facilités « physiques »** de passage d'un mode à l'autre (infrastructures)

• **L'accès à une information multimodale**, permettant de trouver la meilleure façon de se rendre à sa destination, **et de payer ses trajets**, tous modes confondus

Pour ce faire, les AOM cherchent de plus en plus à mettre en place des services suivant une logique de « Mobility as a Service » (MaaS)[6]. En France, ces services prennent pour l'instant la forme de « comptes » ou « pass » mobilité, permettant de payer, voire parfois d'organiser, ses déplacements à partir d'une application unique regroupant plusieurs modes. Ces services permettent de lever un frein important à l'utilisation du système de modes actifs et partagés, lié à sa complexité (perçue, mais souvent aussi bien réelle) en comparaison de l'utilisation de la voiture individuelle. En revanche ils ne permettent pas à eux-seuls, sans développement de l'offre et sans accompagnement au changement de comportement, d'agir sur le report modal.

➞ Dans le déploiement des outils de MaaS, il est indispensable que les AOM gardent à l'esprit que :

• **Le concept de MaaS ne doit pas se résumer à une application numérique**, mais sous-tendre une offre de mobilité attractive et efficace, et comporter une solution pour les personnes n'ayant pas accès aux outils numériques

• **L'expérience utilisateur doit être au centre des réflexions**, par opposition à une démarche qui ferait de ce système une « compilation d'offres »

• **Le MaaS n'est pas un concept unique**, il n'existe pas de bouquet de services « idéal » avec une tarification « idéale », mais des produits adaptés à chaque besoin

Par ailleurs, le système alternatif à la voiture doit viser à couvrir le plus de déplacements possibles. En effet, une des raisons pour lesquelles la plupart des ménages renoncent à se séparer de leur(s) voiture(s) est la nécessité de disposer de celle-ci pour certains déplacements. Dans ce cadre, **la mise en place d'un service d'autopartage permet de couvrir les besoins ponctuels** de mobilité en voiture.

⚠ *L'autopartage ne doit en aucun cas être considéré comme un mode bas carbone à développer pour un usage quotidien - en effet, il peut tout à fait être utilisé en autosolisme - mais bien comme un facilitateur de multimodalité et un déclencheur de la démotorisation des ménages.*

6 Concept développé dans la ville de Helsinki et qui s'est concrétisé par une application qui permet d'organiser ses déplacements en transports en commun, vélo, taxi ou voiture de location, de localiser stations et véhicules, de vérifier horaires et disponibilités en temps réel, de comparer les itinéraires, de réserver, et de payer.

III. SUSCITER ET ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

A. Développer des actions de communication et de pédagogie dans les territoires

La mise en place d'une offre de déplacement ne suffit pas à susciter un changement de comportement de la part des citoyens, pour cela une prise de conscience est nécessaire.

➞ Les acteurs publics (AOM), mais aussi les autres acteurs du territoire (opérateurs, associations vélo, etc.) disposent d'**instruments permettant d'accompagner ce changement de comportement** :

• **Campagnes d'animation et de communication** sur les offres de mobilité : « challenges mobilité » (défi incitant les salariés à se rendre au travail autrement qu'en voiture), fêtes du vélo, etc.

• **Actions de pédagogie** pour initier les habitants à l'usage des modes actifs et partagés (ateliers de remise en selle, expliquant le fonctionnement des transports en commun, etc.)

Ces actions méritent d'être démultipliées, et pour aller plus loin, d'être doublées d'un **accompagnement individualisé**, permettant aux personnes :

• **D'avoir un retour sur leurs habitudes de mobilité**, et prendre conscience de leur budget mobilité (dont la perception est parfois très biaisée), ou encore des externalités qu'elles génèrent

• **D'être informées des possibilités existantes** pour effectuer leurs déplacements autrement qu'en voiture

• **De tester ces offres alternatives** (ex : opération « plaque ta caisse » par l'AOM de Grenoble)

La mise en œuvre de ce type d'actions se heurte cependant au manque de moyens humains et de compétences en matière d'accompagnement au sein des services techniques des AOM ; un frein que des aides à la création de postes d'animation peuvent contribuer à lever.

B. Accompagner la mise en place de Plans de mobilité employeurs (PDM)

Les PDM, obligatoires pour les employeurs regroupant 100 salariés ou plus sur un même site, et facultatifs pour les autres employeurs, sont un instrument puissant de transition vers des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail. Cependant, **très peu d'employeurs les mettent en place**[7] (faute de moyens humains et d'expertise, ou d'intérêt pour le sujet de la mobilité[8]), ce qui est possible du fait de l'absence de contrôle de l'État.

➞ Les AOM peuvent inciter et accompagner les employeurs de leur territoire :

• **Sensibiliser les entreprises aux avantages dont elles peuvent bénéficier grâce à la mise en œuvre d'un PDM**, en termes notamment : d'élargissement des possibilités de recrutement (via l'amélioration de l'accessibilité pour les candidats n'ayant pas de voiture) ; d'image de marque ; de sécurité des déplacements de leurs employés ; de gain d'espace via la suppression de places de stationnement

• **Mettre à disposition un accompagnement** physique et un outil numérique

7 Selon l'état des lieux des plans de mobilité réalisé par l'ADEME en février 2019, 8% seulement des établissements assujettis à l'obligation d'un PDM seraient en conformité réglementaire. Source : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/infographie-etat-lieux-plans-mobilite-2019.pdf consultée le 24 janvier 2020.

8 La mobilité des employés est souvent considérée par les entreprises comme faisant partie de leur sphère privée.

• **Proposer des avantages conditionnés à l'engagement de l'entreprise** dans une démarche de PDM (par ex. tarification avantageuse sur le réseau TC, ou réduction du versement mobilité[9]).

• **Participer régulièrement et sur le long terme à l'animation** en entreprise, pour faire connaitre les différentes offres de mobilité sur le territoire et inciter les salariés à les tester.

• **Encourager les employeurs à suivre et évaluer les actions** mises en place dans leur PDM, et à transmettre le bilan à l'AOM (via le développement d'un outil numérique, par exemple).

Une réflexion doit être menée sur la manière de donner les moyens aux petites AOM, qui disposent de ressources humaines et financières limitées, d'assurer cette mission.

→ Les actions suivantes sont essentielles à la réussite d'un PDM :

• **Réaliser un diagnostic de la mobilité des salariés** au départ, afin de leur proposer des solutions appropriées ;

• **Réduire l'offre de stationnement sur le parking d'entreprise** : réduction du nombre de places, assortie d'un avantage (possibilité de stationner, places plus proches) pour les covoiturreurs ;

• **Mettre à disposition des équipements** adaptés aux modes actifs et partagés : abris vélo, cheminements piétons sécurisés, douches etc. ;

• **Organiser des actions d'animation et d'accompagnement** personnalisé des salariés, régulièrement et dans la durée ;

• **Établir des indicateurs de suivi pour chaque action engagée**, de façon à en mesurer l'efficacité sur les pratiques de mobilité des salariés, et en tirer les conséquences.

LA NÉCESSITÉ D'ÉVALUER LES POLITIQUES MISES EN ŒUVRE

Un constat majeur de cette étude est l'**insuffisance d'évaluation des actions mises en œuvre** dans le cadre des politiques de mobilité, notamment en ce qui concerne leur efficacité en termes de report modal.

Or, **la mise en place d'une méthodologie d'évaluation des actions mises en œuvre est indispensable pour s'assurer de leur efficacité.** Par ailleurs, le suivi des actions permet d'en apprécier l'avancement, et de faire remonter du terrain les informations nécessaires pour évaluer si, et dans quelle mesure, les actions menées ont permis d'atteindre leur objectif. Les difficultés, obstacles et freins rencontrés sont également source d'enseignement, et méritent d'être clairement identifiés.

→ Définir clairement les objectifs de la politique de mobilité, leur ordre de priorité, et la place de la décarbonation au sein de ces priorités.

→ Suivre le déploiement de la politique de mobilité à partir d'un nombre restreint d'indicateurs (le nombre trop important d'indicateurs prévus dans le PDU ayant été identifié par certaines AOM comme un frein à son suivi). Proposition d'indicateurs à construire :

• **Indicateurs de moyens** : budget d'investissement et de fonctionnement par mode ; équivalent temps-plein (ETP) dédié à chaque mode et/ou à chaque service de mobilité (location de vélos, service de covoiturage, etc.).

9 A noter que certains de ces outils sont déjà utilisés par les AOM (notamment, les réductions tarifaires sur le réseau TC), d'autres sont des propositions prospectives (notamment, la modulation du versement mobilité).

• **Indicateurs d'offre** : linéaire d'aménagements cyclables, nombre de places de stationnement voiture et vélo créées, etc.

• **Indicateurs d'usage** : fréquentation des places de stationnement, des pistes cyclables, des services de transport en commun, de covoiturage, utilisation des parkings vélo, etc.

➞ **Évaluer l'efficacité des services de mobilité en matière de report modal** : les services de mobilité mis en place (location longue durée de vélos, covoiturage, etc.) doivent systématiquement faire l'objet d'évaluation portant spécifiquement sur l'évolution des pratiques des usagers. Cette évaluation doit informer sur le mode utilisé auparavant, le motif de leurs déplacements, ainsi que leur fréquence d'utilisation du service.

Il est en effet fondamental de rappeler que **l'efficacité de la politique de décarbonation ne se mesure pas à l'aune de l'utilisation d'un mode ou d'un autre, mais à celle du passage d'un mode carboné vers le mode le moins carboné disponible**.

➞ **Améliorer le partage de connaissances entre acteurs d'un même territoire.**

Dans les territoires, les informations concernant le développement d'un mode ne sont pas forcément collectées par les mêmes acteurs publics. Cette situation pose des problèmes en termes d'identification des besoins sur le terrain, et de projection des actions à mener. Il est donc nécessaire de mettre en place un partage d'informations :

• **Entre acteurs publics à différentes échelles territoriales** : entre intercommunalités et communes (concernant par exemple les linéaires d'aménagement cyclables), avec les Départements (par exemple, concernant l'existence d'aires de covoiturage et leur fréquentation), avec les Régions (aménagements d'intermodalité en gare, etc.).

• **entre AOM et acteurs privés et associatifs**, par exemple les employeurs (concernant les données sur les déplacements domicile-travail notamment), les associations vélo (remontées d'informations sur les besoins d'aménagement des pistes cyclables, sur leur fréquentation…), etc.

La notion de bassin de mobilité introduite dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 pourrait représenter un périmètre cohérent dans le partage d'informations entre acteurs publics.

Il est également indispensable que l'État assure le suivi de la convergence des politiques locales, et pose un cadre national qui permette d'accompagner l'effort des AOM en matière de transition vers une mobilité décarbonée. Il doit notamment travailler avec elles et leurs représentants à la définition de méthodologies permettant d'harmoniser les outils d'évaluation et de suivi d'un territoire à l'autre, pour assurer le respect de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC).

AUTEURES

Laura FOGLIA – Cheffe de projet | laura.foglia@mobilites.net

Laura Foglia a 25 ans d'expérience dans l'évaluation et la planification des transports et de la mobilité, en tant que directrice de projets en ingénierie (Systra), puis responsable du pôle Etudes de Transports et Mobilité d'Artélia, et enfin cheffe de division chez Île-de-France Mobilités (Autorité Organisatrice des transports franciliens). Consultante indépendante, elle a rejoint le Shift en 2018 pour diriger le projet de « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone ». Elle intervient régulièrement en tant que conférencière et formatrice en mastère (ENPC, EIVP, CNFPT,…) sur la planification des mobilités et la transition vers des systèmes de mobilité bas-carbone.

Alessia CLAUSSE – Chargée de projet

Diplômée du master « Techniques, Sciences et Décisions » de Sciences Po Grenoble, Alessia Clausse a rejoint le Shift en janvier 2019 pour travailler aux côtés de Laura Foglia sur le projet de « Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone ».

PARTENAIRES DE L'ÉTUDE

L'ADEME participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable.

L'ASFA est une association professionnelle qui regroupe tous les acteurs du secteur de la concession et de l'exploitation d'autoroutes et d'ouvrages routiers.

Plus qu'un simple opérateur de transport du quotidien, Keolis est l'un des leaders mondiaux de la mobilité partagée. Expert de la multimodalité, le Groupe est le partenaire des décideurs publics qui souhaitent faire de la mobilité un levier d'attractivité et de vitalité de leur territoire.

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

THE SHIFT PROJECT

***The Shift Project* est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie post-carbone.**

Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe.

Nos membres sont de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité.

Mobilité :
Clémence Vorreux, Référente politiques de mobilité, *The Shift Project*
clemence.vorreux@theshiftproject.org

Presse :
Jean-Noël Geist, Chargé des affaires publiques, *The Shift Project*
jean-noel.geist@theshiftproject.org
+ 33 (0) 6 95 10 81 91