

Membres APCC :



RENCONTRES REGIONALES DE LA MOBILITE AU TRAVAIL

LYON

Jeudi 10 Octobre 2019

8h30 - 13h00

Accompagner vos collaborateurs dans leurs déplacements, quelles solutions et bénéfices pour une mobilité durable ?

RESTITUTION



Lieu :

Métropole du Grand Lyon
20 Rue du Lac
69003 Lyon

contact@apc-climat.fr

www.apc-climat.fr



Sommaire :

Sommaire :	2
Introduction :	3
Programme de la demi-journée.....	6
Accueil par la Métropole de Lyon.....	7
Table 1 : Quels Facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?.....	9
Table 2 : Entreprise et collectivité publique : quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?	16
Table 3 : La mobilité comme opportunité pour accéder à l'emploi : comment s'y prendre ?	22
Table 4 ; Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?.....	26
Table 5 ; le télétravail : une solution de mobilité durable.....	32
Table 6 : Changer les comportements de mobilité au travail : comment s'y prendre?.....	37
Qu'est-ce que l'APCC ?.....	44

Ce document est à la fois le support préparatoire et le support de restitution de l'événement. Sur ce document vous trouverez pour chaque atelier :

- Les éléments théoriques, chiffres, constat, introduction au sujet.
- Les éléments du retour d'expérience présenté sur l'atelier
- La prise de note de la synthèse des échanges qui ont eu lieu
- Des liens vers des ressources locales et nationales sur le sujet.

Merci à tous d'avoir participer et contribuer à la richesse des ateliers !



Introduction :

Aujourd'hui, un Français émet, en moyenne 9 tonnes de CO2 par an. Nos déplacements qu'ils aient lieu dans le cadre du travail ou des loisirs et dont les distances ne cessent de s'allonger contribuent tous, plus ou moins, à accentuer le dérèglement du climat qui nous affecte déjà.

Quelques chiffres :

En 2017, les transports sont responsables de 30% des émissions de GES en France.

En 2015, la route représente plus de 80 % des consommations de du transport routier, suivi de l'aérien (15 %), du ferroviaire (~2 %) et de la navigation intérieure (0,4 %).

Les voitures représentent plus de 61 % des consommations de ce secteur, devant les véhicules utilitaires légers (20 %), les camions (14 %), les bus et autocars (4 %) et les deux-roues (1,5 %).

La longueur totale des réseaux routier et ferroviaire est quasi stable, celle des tramways est en expansion dans les grandes villes.

Entre 2007 et 2017, le parc des métros, RER et tramways a augmenté de 24 % en France, porté par l'expansion du réseau de tramways et le parc de matériel ferroviaire s'est accru en moyenne de 2,4 % par an, alors que dans le même temps le parc de wagons de marchandises a diminué de 1,6 % par an en moyenne.

Depuis 1997, la longueur totale du réseau routier (hors DOM) s'est accrue de 12,6 %, celle des autoroutes de 31,1 % et celle des routes communales de 20,9 %.

Sources :

- ADEME - Chiffres clés - Mis à jour le 09/04/2018 <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>
- MTES - Chiffres clés du transport - Édition 2019 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-transport-edition-2019>

La Stratégie Nationale Bas-Carbone :

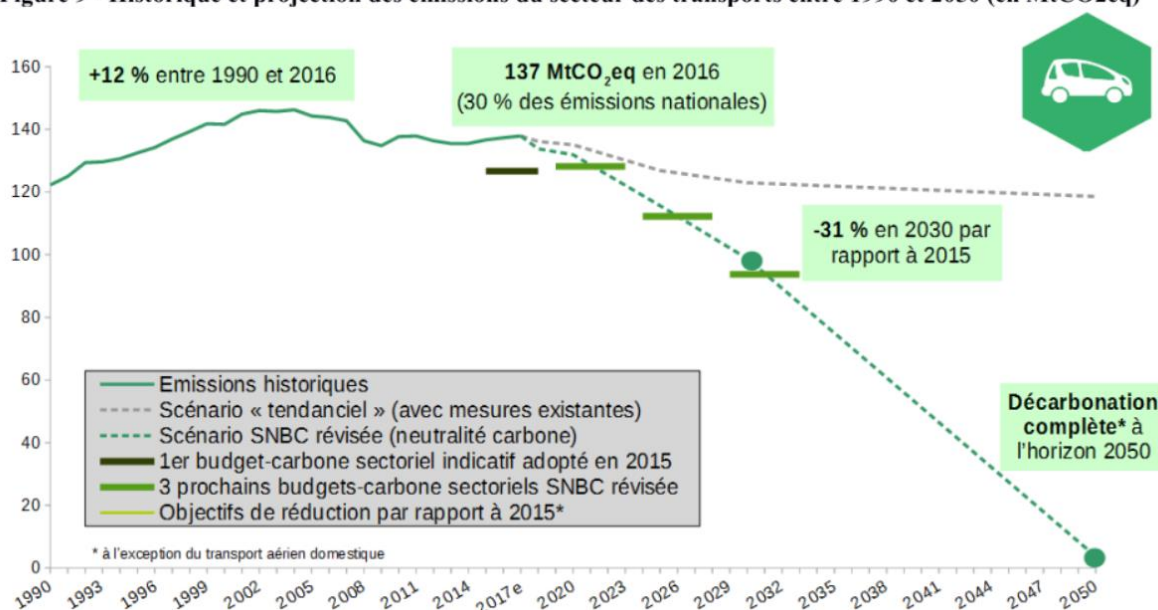
En signant l'[Accord de Paris](#), les pays se sont engagés à limiter l'augmentation de la température moyenne à 2°C, et si possible 1,5°C. Pour cela, ils se sont engagés, conformément aux recommandations du [GIEC](#), à atteindre la neutralité carbone au cours de la deuxième moitié du 21ème siècle au niveau mondial. Les pays développés sont appelés à atteindre la neutralité le plus rapidement possible. La France s'est engagée, avec la première Stratégie Nationale Bas-

Carbone adopté en 2015, à réduire de 75 % ses émissions GES à l'horizon 2050 par rapport à 1990 (le Facteur 4).

Le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire a rendu public le 6 décembre 2018 le projet de Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) révisée. Elle dessine le chemin de la transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone en 2050. Ce principe de neutralité carbone impose de ne pas émettre plus de gaz à effet de serre que notre territoire peut en absorber via notamment les forêts ou les sols. Ce projet sera transmis à l'Autorité environnementale et fera l'objet d'une consultation publique. Son adoption est prévue au deuxième trimestre 2019.

Concernant le secteur des transports, les émissions de gaz à effet de serre doivent baisser de 31% en 2030 par rapport à 2015 et atteindre la décarbonation complète en 2050

Figure 9 - Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO₂eq)



Deux des principaux levier d'actions identifiés par le projet de la SNBC révisée sont les suivants:

- Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs et de marchandises notamment en favorisant le télétravail, le covoiturage et les circuits courts. Cela passe par une optimisation de l'utilisation des véhicules.
- Engager un report modal vers les modes de transport les plus économes en énergie et les moins émetteurs comme le train ou les transports en commun et soutenir les modes actifs, comme le vélo (avec un objectif de 12 % de part modale en 2030), qui peuvent également améliorer la santé par la pratique d'une activité physique régulière.

Source :

- 
- MTES - Stratégie Nationale Bas Carbone - <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

Sans changements importants dès à présent, nous aggravons chaque jour un peu plus les conditions de vies des générations futures et si chacun de nous ne cherche pas à limiter très sensiblement les déplacements n'ayant pas la meilleure efficacité énergétique, les objectifs nationaux visant à limiter le changement climatique et les impacts induits sur la santé et notre environnement ne pourront être tenus.

Les enjeux climatiques nécessitent des actions urgentes et significatives, avec la mobilisation de chacun d'entre nous et dans tous les aspects de nos vies.

Le Plan De Mobilité

Ces Rencontres Régionales de la Mobilité au travail s'intéressent particulièrement aux déplacements des collaborateurs. L'outil phare de l'employeur dans ces questionnements est le Plan de Mobilité.

Depuis le 1er janvier 2018, toutes les entreprises dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains (PDU), regroupant plus de 100 personnes sur un même site, doivent élaborer un plan de mobilité (PDM), conformément à l'article 51 de la Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Ce plan de mobilité vise à optimiser l'utilisation de la voiture individuelle en favorisant l'utilisation de modes de transport alternatifs plus respectueux de l'environnement.

Au-delà de l'obligation légale, les intérêts que représentent la réalisation d'un plan de mobilité sont nombreux et cumulables, ce peut être la réduction des coûts et/ou de l'empreinte environnementale, les gains d'image, une attractivité accrue, une évolution des modes de travail et du bien-être salarié, une diminution de l'absentéisme et du turnover, un enjeu territorial, un enjeu social, une aide à la décision en cas de déménagement, un atout dans le cadre d'une certification, un enjeu de sécurité routière et de santé publique...

L'objectif des rencontres régionales de la mobilité au travail est d'accompagner les employeurs publics et privés pour qu'ils agissent sur les déplacements quotidiens pour une mobilité plus inclusive et soutenable tant d'un point de vue écologique qu'économique.

Les ateliers proposés sont ainsi l'occasion de partager des retours d'expériences et d'échanger sur les meilleures pratiques de mobilité, pour convaincre et impulser le passage à l'action.

Programme de la demi-journée

08h30 - Accueil café

09h00 - Introduction

09h30 – Première session d’ateliers

10h30 - Pause

10h45 - Deuxième session d’ateliers

11h45 – Restitution des échanges

12h45 – Buffet de clôture

Liste des ateliers	Animé par :	Avec le retour d'expérience de :
A. Quels facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?	Michel Fourot, Grand Lyon	David Arraou, IFP-EN / ADDVC
B. Entreprise et collectivité publique, quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?	Lucie Verchère, Grand Lyon	Anne-Sophie Petitprez, Grand Lyon DEES
C. La mobilité comme opportunité pour accéder à l'emploi : comment s'y prendre ?	Mathias Copy, ADEME Céline Billard, ITER	Blandine Nosjean, SPENRA
D. Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?	Léo Rouxel, Ekodev Gwendal Caraboeuf, Inddigo	Christian Ginot, Renault Trucks
E. Changer les comportements de mobilité au travail : comment s'y prendre ?	Laure Pelissier, Inddigo Maxime Jean, CEREMA	Carine Royan, DDT de Haute-Savoie



Accueil par la Métropole de Lyon

Le thème de la journée sur la mobilité au travail, c'est réussir un pari : développer une mobilité plus durable tout en collant aux usages et aux pratiques des territoires et de ces utilisateurs

La Métropole de Lyon définit et met en œuvre une **politique de mobilité** dont la finalité est un système performant et soutenable pour, à la fois :

- améliorer la qualité du cadre de vie et répondre aux enjeux environnementaux et de santé publique ;
- permettre l'accès à l'emploi et aux études pour tous en termes d'accessibilité des lieux ;
- alimenter le dynamisme économique et démographique de l'agglomération.

Le défi est de favoriser **l'intermodalité** (utilisation de plusieurs modes pour un même déplacement) et la **multimodalité** (utilisation de modes différents selon la nature des déplacements) sans opposer les solutions de mobilité les unes aux autres, tout en prenant en compte les usages et les pratiques des utilisateurs.

Tout cela dans un **contexte environnemental** / lutte contre la pollution / lutte contre les GES / avec des dispositifs de cadrage tel le plan climat en particulier ou les dispositifs sur l'obligation des Plans de mobilité par exemple et le développement de nouveaux services : vélos, VAE, covoiturage, autopartage, trottinettes ...

Mais en même temps ... **Nos déplacements ont évolué !** Fini le temps du « métro/boulot/dodo » ! depuis 10 ans, des heures de pointe du matin et du soir qui se sont lissées ! Finie aussi la semaine type de 5 jours puisque 60% des salariés n'ont pas les mêmes horaires selon les jours de la semaine. 45% des salariés travaillent, même de temps en temps le samedi, 29 % le dimanche.

Tout ceci a comme conséquence première, de gérer plus de complexité, et pour les collectivités locales, dans un contexte environnemental prégnant, de devoir proposer **une offre de services de mobilité qui collent au mieux aux nouveaux usages temporels**. Certes la collectivité ne peut pas répondre à cette demande de « sur mesure » mais elle se doit d'offrir **un « bouquet de services de mobilité »** = une offre multimodale dans laquelle l'utilisateur va piocher en fonction de ses pratiques selon les jours de la semaine.

« Si l'on veut que l'utilisateur fasse évoluer ses pratiques vers des pratiques plus durables, la collectivité doit aussi comprendre ses contraintes et lui proposer une offre adaptée » ; c'est ce que démontrent les nombreux baromètres réalisés chaque année par la métropole de Lyon. Il faut donc admettre et comprendre la complexité de la société actuelle et en parallèle, observer les pratiques et les modes de vies de nos concitoyens, afin de leur proposer cette offre adaptée, la plus dissuasive possible de l'offre autosoliste.



Ces évolutions impliquent un changement de paradigme puisque on doit maintenant prendre en compte **la dimension multimodale de la mobilité** : puisqu'on ne fait pas les mêmes choses selon les jours de la semaine, on ne va pas se déplacer de la même manière, en utilisant le même mode. Ainsi, le lundi, nos contraintes personnelles nous conduisent à devoir utiliser notre voiture personnelle, le mardi pas de contrainte, il fait beau, on prend son vélo pour aller travailler, le jeudi on covoiture avec son voisin car nos rythmes s'accordent, etc...

Dans ce contexte, depuis 2006, la mission « temps » de la métropole de Lyon pilote **une politique de management de la mobilité avec et pour** les entreprises, basé sur l'observation des usages et **l'offre d'un bouquet de services** à proposer aux usagers, pour coller au plus près de leur quotidien.

Les Plans de déplacements inter-entreprises, devenus Plans de Mobilité ont été conçus sur ce concept en pleine concertation avec les entreprises, selon les modèles des tables quadrangulaires de concertation.

En 10 ans, Plus de 500 entreprises de la Métropole ont été concernées, représentant plus de 64 000 salariés, soit 11 % de la population active du territoire. De nouveaux secteurs s'engagent.

70 Plans de mobilité ont été actés en un an. (800 potentiels !) il faut donc continuer à outiller, pour convaincre, c'est l'objet de cet atelier.



Table 1 : Quels Facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?

Michel Fourot - Animateur Plans de Mobilité :
mfourot@grandlyon.com



Constat

La fin du XXème siècle a été marquée par une mutation de la mobilité des Français. La dispersion de l'habitat et des activités a accru les besoins de déplacement. La voiture particulière a été le principal mode utilisé afin de compenser l'allongement des distances domicile-travail. L'utilisation massive de ce mode de déplacement n'a pas été sans conséquence. Il a entraîné de nombreux problèmes de congestion aux abords et dans les agglomérations ainsi qu'une dégradation de la qualité de l'air dans les zones urbaines à cause des polluants rejetés.

Le record d'embouteillage a été battu en juin 2018 en Île-de-France lors d'une journée banale (ni d'intempéries, ni de grèves). 588 kilomètres de bouchon ont été observés, soit la distance Paris-Brest. Et parmi elles, selon l'enquête nationale transport déplacement de 2008, 80% ne transportent qu'une seule personne.

En Île-de-France, les procédures d'alerte ou d'information à cause d'un pic de pollution ont été déclenchées 14 fois au cours de 2018. Dans les autres agglomérations françaises et pour 26 d'entre elles, les pics de pollution sont moins nombreux, mais elles souffrent pour la plupart d'une pollution chronique, les critères de qualité de l'air sont dépassés chaque année.

Le secteur des transports est le premier responsable des émissions de GES en France avec près de 29% des émissions et 70% d'entre eux seraient liés à la mobilité quotidienne, largement dominée par la voiture (70% des trajets).

Le covoiturage peut devenir la solution principale pour remédier à ces phénomènes.

Et enfin d'un point de vue individuel, l'utilisation d'une voiture particulière représente un coût important pour chacun. Les transports sont la deuxième source de dépense des ménages. Le budget moyen d'une voiture particulière en France s'élève à 6 100 € selon l'ADEME. Il comprend l'entretien du véhicule, l'assurance, le carburant et son amortissement.

Depuis plusieurs années, la collectivité cherche à réduire les conséquences des déplacements sur l'environnement et les hommes. A court terme, la solution est de miser sur les modes transports alternatifs à la voiture individuelle et le changement des pratiques. Le covoiturage est l'une des



préconisations et à l'avantage de pouvoir être mis en place dans les situations où les transports en commun et les modes actifs (vélo, marche) ne peuvent fonctionner (zones périurbaines et rurales, lieux de résidence trop éloignés, pas de ligne de transport en commun ...).

Le covoiturage existe de manière informelle depuis très longtemps. Lors de la crise pétrolière de 1973, il a pris aux États-Unis une envergure tout autre. De nombreuses associations de promotion sont créées et parallèlement les collectivités ont accompagné le mouvement avec la mise en place de voies réservées aux véhicules transportant plusieurs personnes (High Occupancy Vehicles lanes). En France, les premières traces de covoiturage remontent à l'association Allostop au cours des années 1960. Un standard téléphonique pouvait être appelé par les abonnés, il se chargeait ensuite de constituer les équipages. Les collectivités se sont saisies plus tardivement de la question du covoiturage.

Au tournant des années 2000, quelques sites internet émergent afin d'offrir une plateforme de mise en relation aux automobilistes et passagers. L'exemple le plus parlant est BlaBlaCar, née en 2006 et leader dans le covoiturage en France aujourd'hui. A ce moment, le covoiturage organisé est majoritairement bâti pour les longues distances et les déplacements occasionnels. Plusieurs tentatives se sont succédé pour calquer ce modèle de covoiturage aux déplacements domicile-travail. Certains opérateurs du covoiturage se tournent vers les entreprises et les collectivités leur proposant des pages internet de mise en relation pour leurs salariés ou habitants. Cependant, elles fonctionnent en communauté fermée et peinent à obtenir assez de monde pour assurer un service confortable et régulier.

Depuis les années 2010, tant du côté des organisations publiques ou privées et de l'État de nouvelles propositions tentent de mettre au point le modèle du covoiturage quotidien. Ainsi de nouveaux services testent un modèle de mise en relation basé sur les smartphones, l'actualisation en temps réel et une communauté ouverte. Depuis 2015, la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV) oblige les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à construire un Schéma de développement des aires de covoiturage afin de faciliter la création et la rencontre d'équipage ainsi que pour encourager la pratique. La loi d'orientation des mobilités (LOM) en cours d'examen poursuit le chantier de renouveau des usages de la voiture et devrait proposer un forfait mobilité durable permettant de verser une incitation financière aux salariés pratiquant le covoiturage.

Comment profiter du climat d'aide au développement du covoiturage pour l'implanter dans son organisation ? Quels systèmes doit-on utiliser et comment réussir à faire adopter cette pratique aux collaborateurs de son organisation ?

Le Grand Lyon a mis en service un portail de covoiturage dès 2009, afin d'outiller les territoires d'emplois engagés dans des démarches d'ex- Plans de Déplacements inter-entreprises. Il s'agissait de mutualiser les inscrits au sein d'un portail unique plutôt que disperser le nombre de mises en relation potentielles. Le portail www.covoiturage-grandlyon.com vise en premier lieu les déplacements réguliers pour du covoiturage du quotidien, notamment les déplacements domicile-travail, mais aussi domicile-études. Le site propose aussi un « covoiturage pour sortir »



et un covoiturage « pour vos loisirs et WE ». Le portail est opéré par un prestataire, selon un marché public.

Le site, fonctionne selon du “pré-arrangé” propose de mettre en relation des inscrits présentant des annonces compatibles en intégrant un certain nombre de fonctionnalités (renseignement d’un profil, certification du numéro de téléphone et de l’adresse mail, etc.). La spécificité du portail est le volet « **marketing, communication de proximité** », afin d’encourager un changement des pratiques au plus près des usages des salariés.

En effet, la Métropole a abordé cette question à travers trois axes : la création d’un portail unique de mise en relation, mais aussi des actions de sensibilisation pour accompagner l’émergence de cette nouvelle pratique (car tout ce qui est nouveau doit s’expliquer) et enfin une écoute très fine des retours d’expérience sur cet usage très nouveau. La Métropole de Lyon a également mis l’accent sur **la communication** dès le début du lancement de son offre de covoiturage, notamment à travers des affichages, des articles et une partie plus ciblée sur les entreprises. Le marché avec un prestataire comprend également un fort marketing de proximité auprès de toutes les entreprises de plus de 50 salariés et la mise en place de communautés ciblées. Des jeux sont organisés sur les réseaux sociaux, ainsi que des campagnes de publicités virtuelles. Ce sont d’ailleurs celles qui rapportent le plus d’inscriptions. Le Grand Lyon s’engage lui aussi dans des actions auprès des entreprises de son territoire en particulier avec Le Challenge Mobilité du mois de juin qui invite les employés des entreprises ou organismes publics volontaires à se rendre à leur travail via un mode de transports durable.

Aujourd’hui le site compte plus de 27 000 inscrits, 22% des covoitureurs sont très réguliers, le trajet moyen est d’environ 30km... selon la dernière EMD, le covoiturage représente 14 000 voitures en moins/jour et près de 22000 tonnes de CO2 épargnées par an. Cela reste donc notable. Et depuis, en complément de cette première initiative, d’autres pistes ont été explorées : une première expérience de covoiturage spontané – Autostop sur le Val de Saône, une expérience de covoiturage en temps réel en 2015 avec le calculateur d’itinéraire OnlyLyon et plus récemment le projet Lane sur l’autoroute A43 dont l’objectif est de rendre plus flexible et maximiser les chances de mise en relation avec un dispositif dynamique en temps réel.

A horizon 2020, un sujet va être d’actualité : l’usage du covoiturage sur l’A6-A7, devenu M6M7, avec une proposition d’offrir une garantie de temps de parcours en dédiant en heures de pointe des voies spécifiques réservées et des dispositifs de contrôle.

Une plateforme de covoiturage existe également à l’échelle régionale (Mov’lci), et d’autres à l’échelle locale sur d’autres territoires que le Grand Lyon (covoiturage-Leman.org, ...).

REX :



*Introduction et témoignage de David Arraou - Responsable
des Relations Institutionnelles et Communication d'IFPEN
Energies nouvelles – Lyon - Président ADDVC*



Quels facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?

L'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie (ADDVC) dont je suis le Président, a développé début 2009 en partenariat avec la Métropole de Lyon un plan de déplacement inter-entreprises. A cette date, suite à une enquête terrain, la part du covoiturage était de 3 %. Un sondage estimait le potentiel à 55 %... !. Notre ambition était de porter le chiffre issu de l'enquête à 10 % des déplacements.

L'enquête initiale montrait que les besoins des salariés portaient principalement sur :

- Un système d'organisation des équipages sur internet.
- La prise en charge du retour au domicile en cas de problème.

Le plan d'actions proposait :

1. Un site de covoiturage a donc été créé pour les adhérents à l'association sur la Vallée de la Chimie – 30 entreprises pour 8500 salariés.
2. D'élaborer une charte de covoiturage pour parer aux objections, pour expliquer le fonctionnement et pour expliciter le cadre (assurance, fiscalité, etc.)
3. De générer un effet de masse des inscriptions à l'aide d'une plateforme informatique et pour chaque Zone d'Activités une interface graphique et une communication territorialisée.
4. De mettre en place des services en faveur des équipages tels l'assurance retour avec prise en charge par l'entreprise, des aires de stationnement réservées ou encore des aménagements d'horaire et des aides financières
5. Des aménagements spécifiques comme identifier les parkings existants, définir un programme d'aménagements sur la zone, mettre en place des voies réservées et des tarifs routiers préférentiels

Au-delà de nos espérances, suite aux actions engagées, les comptages réalisés aux portes des entreprises fin 2009, 2011 et 2013 indiquaient un taux de covoiturage moyen supérieur à 15%.



Focus sur IFP Energies nouvelles : Suite à une enquête réalisée (620 réponses sur 800 salariés) , le covoiturage déclaré était compris entre 5 et 6% de manière quotidienne et 2 fois plus de manière occasionnelle. Après avoir réalisé plusieurs animations destinées à informer les salariés de cette nouvelle offre de mobilité, les pratiques se sont quasi-immédiatement élevées à plus de 18%, pour finalement redescendre aux alentours de 15% en 2011 puis 12,3% en 2014.

On a bien à l'esprit que le covoiturage pré-organisé comme on l'a promu jusqu'alors est déjà quelque peu dépassé par une offre de covoiturage dynamique (ou temps réel....enfin presque) ; IFP Energies nouvelles et l'ADDVC se sont engagées à nouveau aux côtés du Grand Lyon sur une expérimentation nommée Flexicov qui n'a pu concurrencer les Karos, Idvroom, Klaxit et Blablaline et malgré une animation conséquente, l'application pour Smartphone n'a pu être déployée.

Aujourd'hui, les opérateurs de covoiturage parmi ceux cités, démarchent les entreprises et les associations pour proposer leurs applications embarquées ; ils jouent sur le dynamisme et la flexibilité de leurs outils en contrepartie d'un contrat avec un volet financier à la charge des entreprises et des salariés.

S'ils ont pu faire leurs preuves sur certains territoires en réponse à des besoins ou configurations spécifiques, leur masse critique, est encore bien en dessous des seuils sécurisants pour garantir un appariement dans un laps de temps acceptable et dans toutes les directions, pour le plus grand nombre.

Egalement, la Métropole de Lyon prévoit des évolutions du site internet Covoiturage-GrandLyon. Cette nouvelle version devrait répondre à tous les types de covoiturage, en pré-arrangé, en ligne (types Lane et Auto Hop) et en " temps réel ". Ce développement du site actuel est planifié à l'horizon de septembre 2020 avec également la création de voies réservées au covoiturage sur l'axe M6-M7 qui seront ouvertes le matin et le soir durant les heures de pointes. En plus du recensement des aires de covoiturage, de nouveaux arrêts seront créés et interconnectés avec des lignes de bus.

Beaucoup d'efforts sont faits par les pouvoirs publics (communication/visibilité, déploiement d'infrastructures, financement, évolution des lois....) pour promouvoir et déployer le covoiturage. Des entreprises innovantes et actives se positionnent sur ce marché prometteur et contribuent également à son développement et sa visibilité. Ils répondent tous à un besoin de mobilité pour tous, dans un maillage qui aujourd'hui ne le permet pas (desserte de villages, accès aux points interconnectés...), à des conditions économiques acceptables, et dans un contexte environnemental sous pression. Mais cette multiplicité des acteurs n'est-elle finalement pas un frein permettant l'atteinte de la masse critique nécessaire au service attendu et à sa pérennité ?

Extract de facteurs clés de succès (pas de hiérarchie):

- Etre à l'écoute et répondre au besoin des salariés (trop d'offres « propriétaires »)
- Trop d'offres tue l'offre (masse critique et pérennité)
- Communiquer et animer (nécessité de masse critique)
- Simplicité et accessibilité (service web / smartphone / push et non pull....)
- Service flexible / Apporter des garanties (tranquillité d'esprit)
- Service sécurisé (notion de communauté)

Prise de notes / Synthèse des échanges

Quels facteurs clés de succès pour le covoiturage domicile-travail ?

L'écoute, le partage

Créer des espaces d'échanges et de partage avec les salariés. Un système pour pouvoir communiquer avec les salariés

- Incitatif matériel (parking covoit) et financier
- Interopérabilité pour atteindre une masse critique. Faire communiquer cette possibilité de covoiturage pour qu'il y ait un maximum de personnes qui partagent leurs véhicules
- Animation et communication avant, pendant, après

Difficulté de la profusion des offres de covoitages, plus ou moins pérennes. Nécessité d'identifier quelque chose de pérenne pour ne pas à swticher de plateforme.

Besoin de rassurer les salariés avec la garantie de retour. Je covoiture avec des gens que je connais, d'où la nécessité de faire se rencontrer les gens qui vont covoiturer ensemble. Sécurité et confiance. Les dispositifs peuvent coexister : ex : attendre à une sorte d'arrêt de bus où on covoitureur vient vous chercher.

Besoin d'animation dans les entreprises pour que les gens puissent changer de comportement. Bon ratio de places de parking covoit : 12 pour 350.

Ressources et contacts régionaux

- le portail covoiturage du Grand Lyon : <https://www.covoiturage-grandlyon.com/> et <https://temps.millenaire3.com/mobilite/covoiturage>
- l'évaluation du dispositif : <https://temps.millenaire3.com/publications2/covoiturage-grand-lyon-enquete-d-evaluation-2016>
- Enquête auprès de 1000 habitants du Grand Lyon : <https://temps.millenaire3.com/publications2/Synthese-de-l-enquete-covoiturage-2018-actifs>

- tout sur les actes des Assises Prospectives du covoiturage :
<https://temps.millenaire3.com/mobilite/Les-Assises-prospectives-du-covoiturage-courte-distance-et-apres>
- veille thématique sur “mobilité et covoiturage” : <https://www.scoop.it/topic/mobilites>
- <https://movici.auvergnerhonealpes.fr/>

Ressources et contacts nationaux :

- Dossier Covoiturage : <https://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance>
- Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance - Guide méthodologique et Synthèse : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/dossier/faciliter-usages-partages-voiture/covoiturage>
- Covoiturage courte-distance : 20 expériences exemplaires : <http://www.auvergnerhonealpes-ee.fr/fr/publications/publications-2016-2019.html#MOBILITE>

Table 2 : Entreprise et collectivité publique : quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?

Lucie Verchère, Grand Lyon



Constat

Un plan de mobilité employeur est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés à l'activité d'un établissement (ou groupe d'établissements) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Depuis le 1er janvier 2018, la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte oblige toute entreprise située sur le périmètre d'un Plan de déplacements urbains (PDU) et regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site, à l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Au-delà de cette obligation légale, toute entreprise a un intérêt à promouvoir une meilleure organisation des déplacements engendrés par son activité.

Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail, mais aussi le transport de marchandises, les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients, des visiteurs, des partenaires, des fournisseurs...

Le PDM est un vrai projet d'entreprise, qui peut s'inscrire dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.

Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Les collectivités locales ont tout intérêt à favoriser le déploiement et le succès des plans de mobilité, puisque ces derniers contribuent à optimiser les déplacements sur le territoire et à atteindre les objectifs fixés dans les différents documents de planification urbaine et stratégique que sont les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) et les Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Dans ce sens, elles sont parfois à l'initiative des plans de mobilité.

Alors quels partenariats engager entre public/privé pour élaborer des plans de mobilité efficace? Sur quel périmètre, entre quels acteurs et quelles stratégies adopter?



La spécificité de l'approche de la Métropole de Lyon, est de s'appuyer sur une approche "light", en complément des approches techniques traditionnelles, en considérant les usages, en particulier temporels, les pratiques au plus près des besoins de l'utilisateur afin de répondre à ses attentes en lui offrant un "bouquet de services multimodal" dans lequel il viendra piocher selon ses déplacements du jour.

En effet, la mobilité ne se résume plus à une question de transport ! De nombreux experts l'ont démontré ces dernières années, que ce soient Eric Le Breton[1], George Amar[2], ou Bruno Marzloff[3]. La mobilité se doit de considérer en priorité **les usages et les pratiques de l'utilisateur**, comme facteur essentiel et déterminant, et en particulier le lien au facteur « temps ». Celui-ci est un critère prépondérant pour comprendre la complexité des modes de vies de l'utilisateur-habitant et répondre à ses attentes, tout en construisant une ville durable. Dans une société devenue complexe, la seule approche par l'offre est trop réductrice et doit être revisitée en prenant en compte les usages de l'utilisateur au cœur du dispositif, avec ses contraintes, ses attentes et ses besoins, en lien avec ses pérégrinations quotidiennes qui en découlent.

« Si l'on veut que l'utilisateur fasse évoluer ses pratiques vers des pratiques plus durables, la collectivité doit aussi comprendre ses contraintes et lui proposer une offre adaptée » c'est ce que démontrent les nombreux baromètres réalisés chaque année par la métropole de Lyon. Il faut donc admettre et comprendre la complexité de la société actuelle et en parallèle, observer les pratiques et les modes de vies de nos concitoyens, afin de leur proposer une offre adaptée, la plus dissuasive possible de l'offre autosoliste. Il serait vain de faire l'économie d'une telle approche si l'on veut viser un réel changement dans les comportements de mobilité. Une telle observation et analyse permet à la collectivité de proposer une offre de services la plus multimodale possible, tout en étant la plus incitative à utiliser d'autres modes que la voiture solo. Ces évolutions impliquent un changement de paradigme : **puisque l'on ne fait pas les mêmes choses selon les jours de la semaine, on ne va pas se déplacer de la même manière, en utilisant le même mode**. Ainsi, le lundi, nos contraintes personnelles nous conduisent à devoir utiliser notre voiture personnelle, le mardi pas de contrainte, il fait beau, on prend son vélo pour aller travailler, le jeudi on covoiture avec son voisin car nos rythmes s'accordent, etc...

Dans ce contexte, depuis 2006, la mission « temps » de la métropole de Lyon pilote **une politique de management de la mobilité AVEC ET POUR** les entreprises, basé sur l'observation des usages et **l'offre d'un bouquet de services** proposé aux usagers, pour coller au plus près de leur quotidien. Ainsi des Plans de déplacements inter-entreprises, devenus Plans de Mobilité ont été conçus, en pleine concertation avec les entreprises, selon les modèles des tables quadrangulaires de concertation. **Plus de 500 entreprises de la Métropole sont concernées, représentant plus de 64 000 salariés, soit 11 % de la population active du territoire.**

Ce dispositif de management de la mobilité s'appuie sur **un marketing territorial de proximité** afin d'encourager les changements de pratiques de mobilité. Ainsi, à l'instar de ce qui s'est fait à Prato en Italie avec ses « time-managers », **des postes d'animateurs mobilité** ont été mis en place sur certains territoires économiques. Ce sont de nouveaux métiers, **soutenus financièrement par**



la collectivité, qui font le lien entre entreprises, salariés, collectivités et AOM. Il y a donc deux points forts dans cette démarche : un marketing de proximité pour toucher l'utilisateur au plus près de ses préoccupations, et des postes spécifiques d'animateurs mobilité, véritables chevilles ouvrières du changement ! Sans proximité, point de changements!

Puisque la relation de proximité existe, ces dispositifs conduisent à incuber et tester plus facilement de nouveaux services pour de nouveaux usages avec des partenariats multiples : covoiturage, vélos partagés, voitures partagées... Cela sous-entend pour la collectivité de s'engager dans l'innovation et de gérer avec plus de souplesse, plus d'adaptabilité la relation à l'utilisateur. Mais pour arriver à gérer cette complexité, la question de la Gouvernance est essentielle. Cette gouvernance doit être adaptée, multi partenariale et pluridisciplinaire. Elle doit être aussi coordonnatrice de tous les acteurs locaux impliqués, et permettre à l'offre multimodale proposée de répondre aux besoins et aux attentes de l'utilisateur final, et ainsi le faire évoluer vers des changements de pratiques.

Enfin le partenariat public / Privé peut prendre forme par un engagement des deux parties prenantes (notamment pour la mise en oeuvre des actions).

[1] Eric Le Breton, sociologue auteur de « domicile-travail, des salariés à bout de souffle »

[2] Ex- Directeur de la Prospective à la RATP

[3] Sociologue, Directeur de Chronos, et spécialiste de la mobilité

GRAND LYON
la métropole

REX :

Témoignage de Anne Sophie Petitprez, animatrice mobilité sur Val de Saône

La démarche de plans de mobilité inter-entreprises sur le Val de Saône est née d'une problématique de recrutement liée à une desserte TC faible. Afin de solliciter l'AOTU, les entreprises ont dû se réunir pour bien évaluer leurs besoins en terme d'horaires et de calibrage d'offre.

Ce constat a permis à certaines entreprises de s'intéresser à la question de la mobilité de leurs salariés (on était alors en 2012) et la démarche s'est structurée autour d'un plan d'actions collectives (réseau de lignes de covoiturage spontané pour assurer la liaison gare-ZI, guides d'accès multimodal aux zones d'activités) et de quelques initiatives au sein des entreprises (espace réservé aux covoitureurs, stationnement vélos, food truck sur le parking de l'entreprise pour éviter les déplacements méridiens)



Les plans de mobilité ne peuvent être efficaces qu'avec une direction partie prenante et un référent motivé et impliqué. Le départ du référent peut mettre fin à la démarche si son successeur ne se sent pas concerné par le sujet.

Les petites entreprises (moins de 100 salariés) sont difficiles à mobiliser sur cette question.

Pour animer la démarche au sein des entreprises, je m'appuie désormais sur un groupe de travail composé de salariés intéressés par le sujet.

L'actualité (grèves, pics de pollution, loi mobilités,...) crée des opportunités pour communiquer auprès des entreprises sur le sujet et ainsi les remobiliser sur le sujet. L'enjeu est - au-delà des premières actions d'aménagement qui ont pu être menées suite au diagnostic - de faire vivre la démarche.

Prise de notes / Synthèse des échanges

Entreprise et collectivité publique : quel partenariat pour un plan de mobilité employeur efficace ?

Les entreprises doivent trouver un intérêt / une motivation.

Obligations réglementaires / ISO 14001 / Politiques bas-carbone / Emissions de GES

Important que les hauts encadrants et le management soit impliqués dans la démarche car quand le chargé de mission quitte l'entreprise, le lien se perd.

Mettre en place des comités de salariés qui réaliseraient des groupes de travail en lien avec les collectivités.

Freins :

- Changement d'interlocuteur au sein de la direction
- Attente des entreprises sur l'aménagement des territoires (temps plus long que celui de l'entreprise)
- Travail sur l'infrastructure qui ne permet pas forcément l'animation
- Problématique des zones en bout de ligne
- Entreprises dans lesquelles le télétravail est pas possible et où les horaires sont parfois élastiques

Leviers :

- Entreprise partie prenante de la démarche au niveau de la direction
- Aborder la problématique avec les salariés motivés
- Lettre d'engagement tripartite (entreprise/collectivité/CCI)
- Un animateur qui permet de dynamiser la réflexion et le plan d'action
- Déménagement qui peut être une opportunité pour repenser la stratégie de mobilité des salariés



- Formation des relais emplois sur les offres transports
- Travail sur l'aménagement du territoire et l'agréabilité des cheminements.
- Mise à disposition de vélos recyclés aux salariés



Ressources et contacts régionaux

- la démarche “management de la mobilité de la Métropole de Lyon” : <https://temps.millenaire3.com/mobilite/management-de-la-mobilite>
- en ligne, la boîte à outils Plan de mobilité à destination des entreprises : <https://temps.millenaire3.com/mobilite/Plans-de-mobilite-Boite-a-outils>
- le guide “plan de mobilité” à destination des entreprises, réalisé par la métropole de Lyon, en ligne : <https://temps.millenaire3.com/publications2/Guide-Protocole-des-Plans-de-mobilite>
- la plaquette “actions multimodales pour vos Plans de mobilité” : <https://temps.millenaire3.com/toutes-les-actualites/Vous-elaborez-un-plan-de-mobilite-ce-guide-est-fait-pour-vous>
- un livret réalisé par Tempo territorial, portant sur “prendre en compte le temps dans les mobilités” : <http://tempoterritorial.fr/guide-prendre-en-compte-le-temps-dans-les-mobilites/>
- nouveaux rythmes de vie et mobilité : les résultats d’un séminaire Tempo territorial : <http://tempoterritorial.fr/nouveaux-rythmes-de-vie-et-mobilite-retrouvez-les-presentations-du-18-septembre-2018/>
- veille thématique sur la mobilité : <https://www.scoop.it/topic/mobilites>

Ressources et contacts nationaux :

- Dossier Plan De Mobilité : <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>
- Infographie - Qu'est ce qu'un plan de mobilité ? <https://www.ademe.fr/plans-mobilite>
- Gagner en performance et réussir le passage à l'écomobilité pour les décideurs publics et privés : <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/passage-ecomobilite-010516-030718.pdf>

Table 3 : La mobilité comme opportunité pour accéder à l'emploi : comment s'y prendre ?

Mathias Copy, ADEME

Céline Billard, ITER



Constat

Près d'un français sur quatre a déjà refusé un poste à cause de problèmes de mobilité¹.
Pour les cadres, le temps d'accès à l'emploi est un facteur majeur de choix de l'employeur.

De nombreux employeurs sont confrontés à des difficultés de recrutement ou de fidélisation du fait d'une implantation parfois peu opportune sur le plan de la mobilité.

En milieu rural, où les capacités d'emploi sont encore plus tendues, le coût du déplacement apparaît rédhibitoire pour les personnes dont les salaires sont les moins élevés. Cette situation accentue les difficultés de recrutement, voire l'absentéisme.

On assiste à un foisonnement de solutions dans le domaine de l'accès à l'emploi :

- Des solutions facilitant l'accès à la mobilité pour les personnes en situation d'insertion; dites de la "mobilité solidaire" : plateformes d'aides à la mobilité, d'accompagnement pour connaître et recourir aux solutions existantes, prêter des véhicules, apprendre à s'en servir et à les réparer à moindre coût. Ces solutions sont confrontées au fait que la mobilité n'est souvent pas le seul frein à l'accès à l'emploi.
- Des solutions générées par les employeurs, seuls ou en groupement : organisation de navettes, de covoiturage au quotidien ou évoluant en fonction des chantiers et des nouveaux salariés, télétravail, ... Ces solutions sont confrontées aux problèmes de gestion du changement à l'échelle des organisations comme des individus.

Au final, si chaque solution présente son domaine de compétence, aucune jusqu'à présent n'a fait preuve d'un impact massif sur la mobilité vers l'emploi.

Les solutions simples, basées sur la technique, sont-elles les seules à pouvoir répondre à cette problématique ? Comment changer d'échelle pour des impacts plus importants ? Quels types de coordination entre acteurs (employeurs d'un même secteur, structures d'insertion, opérateurs publics et privés de mobilité, office public d'habitat) peuvent changer la donne ?

¹ Source: Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi déc.2016

REX :



Blandine Nosjean, SPENRA

Retour d'expérience du projet de mobilité porté par la Chambre patronale Régionale de la Propreté (SPENRA)

Ce projet a été initié par la Chambre patronale régionale représentative des Entreprises de Propreté et Services associés sur la région Rhône-Alpes (SPENRA) et s'est construit autour d'un constat de difficultés d'insertion des salariés de la Propreté liés notamment au manque de mobilité.

Ce projet visait à offrir des solutions d'écomobilité afin d'améliorer les déplacements des salariés et des futurs candidats des entreprises de la branche professionnelle de la propreté, mais également initier un changement de comportement et de mode de déplacement dans les entreprises de ce secteur.

Trois enjeux étaient visés : un enjeu social (accès à l'emploi), un enjeu environnemental (réduire l'impact des déplacements) et enfin un enjeu économique (résilience à l'augmentation prévisible du coût de l'énergie).

Ce projet a expérimenté deux solutions de mobilité durables :

- la mise à disposition de vélos à assistance électrique (VAE) : au total, 14 vélos ont été commandés, sur Saint Etienne, Saint Chamond, Annecy, Chambéry, Rumilly, Brignais, Lyon et Les Echets
- la mise à disposition de voitures sans permis électriques : au total, quatre voitures ont été commandées, entre Lyon et Villefranche sur Saône : Plus de 10 000km réalisés
- Les résultats sont encourageants notamment pour l'usage du vélo : des comportements qui évoluent mais qui s'inscrivent sur le long terme, notamment en valorisant le vélo dans l'entreprise. Plus de 8000 kms ont été réalisés avec cette solution notamment en milieu urbain ou voirie adapté (lac d'Annecy). Concernant l'usage des voitures sans permis électriques, les résultats ne sont pas homogènes selon le type de chantiers. L'utilisation sur l'entretien des parties communes d'immeubles d'habitation a bien fonctionné du fait des petits trajets et des contraintes de stationnement.



Au regard de cette expérience, nous avons imaginé plusieurs pistes pour développer la mobilité durable des salariés de la propreté, à savoir :

- Valoriser l'usage du vélo en entreprise : démontrer aux agents l'engagement des dirigeants et du management en montrant l'exemple, et en plaçant par leur propre usage le vélo comme un moyen de déplacement. Sensibiliser son utilisation. Ne pas le systématiser (une solution parmi les autres). Proposer de l'initiation en vélo-école pour les moins aguerris.
- Mettre en place des solutions organisationnelles par la mise en place de tournées qui consiste à prévoir un véhicule avec un ou deux salariés et du matériel, et le développement du travail en journée durant les plages ouvrables des transports en commun afin de faciliter leur utilisation.
- Prendre en compte les salariés de la branche dans les plans de mobilité des clients : les salariés liés à l'exploitation interviennent sur les sites des clients. Ils sont donc dépendants des solutions de mobilité qui sont mises en place sur les sites des clients.
- Accompagner à l'utilisation des transports en commun : si de nombreux salariés de la branche les utilisent, une partie d'entre eux limitent leurs déplacements en privilégiant le bus. Ils n'utilisent pas certains modes de transport comme le tramway ou le métro, car l'aide à bord est inexistante (contrairement au conducteur du bus), et le repérage dans l'espace n'est pas toujours acquis.

Prise de notes / Synthèse des échanges

La mobilité comme opportunité pour accéder à l'emploi : comment s'y prendre ?

Expérimentation de SPENRA.

Solutions de mobilité passent par les services. Passe par les aménagements, infrastructures, mobiliers.

Question de l'organisationnel qui est un élément essentiel pour travailler la mobilité. Comment fait-on évoluer les horaires de travail ?

Communication / information / formation des publics à se déplacer (vélo, transports en commun)

Question des messages : temps de trajet (indiquer des temps de déplacements)

Question du logement : comment rapprocher les populations de leur zone d'emploi pour éviter l'éloignement géographique pour les déplacements domicile-travail.



Package de solutions à adapter au cas par cas et c'est pas toujours la première clé d'entrer à trouver. Ce sont des solutions diverses (logement, accès au soin...) à voir de façon transversale avec d'autres sujets.

La solution est dans parfois dans des outils simples et dans la solidarité dans les territoires ruraux.

Partenariat : public / public ; public / privé ; privé / privé

Solidarité et parrainage des populations

Question des comportements : comment évoluer par l'exemplarité.

Ex : le chef d'entreprise utilise le vélo tout autant que le salarié.

Ressources et contacts régionaux

- Laboratoire de la mobilité inclusive : <https://www.mobiliteinclusive.com>
- [Enquête « Mobilité et accès à l'emploi »](#)
- [Uni-EST, Plateforme Mobilité Emploi Insertion \(PMEI\) de l'Agglomération Lyonnaise](#)
- [Plateforme Mobilité DIEDAC PLIE du Valentinois](#)

Ressources et contacts nationaux :

Table 4 : Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?

Léo Rouxel, Ekodev
Gwendal Caraboeuf, Inddigo



Constat

1. Faire un tour de table rapide.
2. Constat / Cadrage

ENJEUX

Émission carbone - En France, les déplacements sont majoritairement réalisés en voiture (72 %*). Le vélo est quant à lui marginal avec 2 %* de part modale. Ces déplacements sont nombreux, environ 177 millions chaque jour et ont alors un important impact sur notre environnement. En effet, le secteur des transports est le principal secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (30 %**) et 70 %*** des émissions sont liés aux déplacements quotidiens.

* Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) 2008

** Chiffres clés du transport 2019, Commissariat général au développement durable

*** La Revue, déc. 2010, Commissariat général au développement durable

Qualité de l'air - La pollution de l'air est communément rattachée aux grandes agglomérations et à Paris en particulier (la Tour Eiffel cachée dans le brouillard de la pollution). Malheureusement, ce problème concerne l'ensemble des agglomérations françaises, par exemple, les valeurs limites de qualité de l'air de l'ozone sont dépassées dans 26 agglomérations et le NO2 dans 19 agglomérations. Ainsi il est estimé en France que la pollution de l'air serait la troisième cause de mortalité évitable avec 48 000 décès chaque année. Contrairement aux idées reçues, l'habitacle de la voiture est l'endroit le plus exposé à la pollution en raison du faible renouvellement de l'air. Sur le trottoir, la pollution serait deux fois moins importantes.

Santé publique - L'OMS estime que notre société serait atteinte d'une maladie appelée la « sédentarité ». Notre mode de vie limite de plus en plus notre activité physique, que cela soit pour se rendre au travail (72 % des déplacements domicile travail sont réalisés en voiture) ou au sein de celui-ci (nous travaillons de plus en plus en face d'un ordinateur attablé derrière un bureau, toute la journée).



Economie - Les déplacements sont la deuxième source de dépense des ménages, l'ADEME estime que le coût moyen d'une voiture chaque s'élèverait à 6 000 €, en prenant en compte l'ensemble des frais (assurance, carburant, entretien, amortissement de l'achat).

BENEFICES

Développer la pratique des modes actifs, du vélo et de la marche pour les déplacements domicile - travail mais également pour les déplacements professionnels présentent de nombreux bénéfices pour tous :

- **Pour vous, employeurs** : améliore la productivité grâce à une activité physique régulière de vos salariés/agents, facilite l'accès au site d'emploi pour tous que vos salariés/agents soient motorisés ou non (plus égalitaire), enrichit votre politique interne en faveur du développement durable (RSE, ISO 14 001...), libère de l'espace et des emplacements consacrés aux voitures, valorise votre image d'entreprise jeune et "in", etc.
- **Pour vos salariés / agents** : répond à leurs demandes croissantes, limite les dépenses liées aux déplacements, maintient la facilité et la performance d'un transport individuel (horaire, trajet direct...), réduit la fatigue et le stress au travail par une activité physique régulière, etc.
- **Pour la collectivité, l'intérêt général** : réduit la pollution atmosphérique, diminue le volume de pétrole consommé, limite le bruit dans l'environnement urbain, limite l'emprise de la voiture sur le foncier disponible, valorise l'offre de transports alternatifs, etc.

MARGES DE MANOEUVRE

Les freins limitant la pratique cyclable sont liés à l'insécurité routière, la distance, les conditions climatiques, la concurrence des autres modes, la mauvaise image, la sécurité du stationnement ou encore le manque d'aménagements cyclables.

Les infrastructures et les services mis à dispositions des collaborateurs sont évidemment un préalable au développement de la pratique des modes actifs mais l'accompagnement au changement et la promotion autour de ces déplacements sont indispensables pour lever bons nombres de freins. Ainsi l'entreprise peut agir sur :

Insécurité routière - En proposant à ses collaborateurs cyclistes ou souhaitant s'y mettre un kit sécurité. Il pourra être composé par exemple d'un gilet jaune, d'un casque, de lumières ...

Mauvaise image - Pour agir sur la mauvaise image du vélo, l'entreprise pourra conduire des actions de communications sur les bienfaits de celui-ci (économiquement, au niveau de la santé, sur le bien-être ...) ou proposer des animations d'associations cyclables sur la sécurité à vélo ou de remise en selle pour reprendre confiance.

Sécurité du stationnement - Disposer d'un espace pour stationner son vélo est également primordial. Il doit permettre d'assurer la sécurité de celui-ci mais aussi le protéger des aléas météorologiques. L'entreprise peut alors faire installer un abri vélo sécurisé et suffisamment grand.

Conditions météorologiques - Les conditions météorologiques sont également rédhibitoires pour les ceux ne faisant pas de vélo. Pourtant, la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) estime que 90 % des déplacements à vélo sont réalisés au sec. Afin de faciliter la pratique les jours de pluie, l'entreprise peut fournir, en extension du kit sécurité, des vêtements de pluie (Cape, surpantalon ...) aux cyclistes.

Les Plans de Mobilité ont donc tout à gagner à développer le vélo et la marche, d'autant plus que la plupart des actions à mettre en place, sont facilement réalisables, pour des coûts réduits. De plus, les actions autour des modes actifs (journée tous à vélo, atelier de réparation, essai de vélos électriques...) sont souvent des actions conviviales, appréciées par les salariés/agents.

La pratique des modes actifs présente de nombreux avantages, alors comment la développer davantage ? Comment lever les freins ? Quelles sont les opportunités à saisir ? Quelles sont les actions à mener ?

Comment accompagner des pratiques qui se font déjà, qui se feront de plus en plus (la conjoncture actuelle confirme l'avènement de la marche et du vélo par une évolution des infrastructures et aménagements : plan marche, plan vélo, financés par les pouvoirs publics, aides à l'usage: achat de VAE, IKV...) et assurer la sécurité maximum des collaborateurs pour leur déplacement domicile-travail comme professionnel?

REX :

Témoignage Christian Ginot, Renault Trucks



1) Actions structurelles

Actions réalisées par l'entreprise :

- Sécurisation de la piste cyclable face au 402 avenue Charles de Gaulle (entrée du parc de Parilly) en partenariat avec le GrandLyon
- Augmentation du nombre d'arceaux pour le stationnement des vélos ; remplacement des "pince-roues" par des systèmes de meilleure qualité
- Rénovation des portes d'entrée du site et création de voies réservées aux vélos

- Augmentation du nombre de douches et de vestiaires dans les bâtiments (ça fait aussi plaisir aux sportifs et aux sportives !)

... et actions en projet :

- création de voies cyclables sur le site pour les déplacements en cours de journée
- création d'une flotte de vélos et/ou de trottinettes en libre-service
- sécurisation de la rue du Lyonnais et des ronds-points autour du site
- le vélo du dernier km (cf. AIRM) et le covoiturage du dernier km (au départ du métro Parilly ou de la station Lane parc technologique par ex)

Actions réalisées par le CSE avec le soutien de l'entreprise :

- Animation d'une communauté cycliste grâce à un groupe WhatsApp (150 membres)
- Organisation d'un pique-nique de ladite communauté le 16 septembre (au moment de la semaine européenne de la mobilité... mais c'était en projet depuis qqs mois)

... et actions en projet :

- création d'un atelier sur le site pour l'entretien ou les petites réparations
- création d'une teamplace (espace de travail partagé) : itinéraires, conseils...

2) Actions ponctuelles

Actions réalisées dans le cadre du challenge mobilité 2019 :

- Ateliers d'auto-réparation de vélos en partenariat La petite rustine et Janus
- Marquage antivol Bicycode en partenariat avec La maison du vélo et Janus
- Publication d'un témoignage sur l'utilisation du vélo
- Prêt de 11 VAE pour effectuer le trajet domicile-travail en partenariat avec JCDecaux
- Démonstration de vélos spéciaux en partenariat avec La maison du vélo

Actions réalisées dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité 2019 :

- Stand sécurité routière en partenariat avec La maison du vélo
- Prêt de 13 VAE en partenariat avec Cyclétic

Prise de notes / Synthèse des échanges

Marcher, pédaler pour se rendre au travail ?



Plus gros potentiel à travailler : le vélo. La marche se prête à des trajets de très courtes distances. Un trajet en transport en commun commence et se finit à pied.

Freins à la pratique du vélo : sudation, conditions météo, accidents, douche...

- Accident : sur-représentativité de l'accident en vélo dans l'imaginaire collectif alors que le risque d'accident est très faible.
- Evoluer vers un discours sur les bénéfices : participation financière, indemnité kilométrique vélo
- Méconnaissance des services de location de vélo

Opportunités :

- Evenementiel : challenge mobilité qui peut créer un amorçage chez les salariés
- Notion de communauté : fédérer les cyclistes entre eux par des groupes de discussion type Whatsapp
- Arrivée dans l'entreprise avec la prise de bonnes habitudes au moment de la prise de poste
 - Compter les km réalisés en vélo

Solutions :

- Le vélo a du potentiel partout et pas seulement en ville.
- Vélo à assistance électrique qui a un gros potentiel aujourd'hui
- Sédentarité pour lequel le vélo peut-être une solution.
- Les jeunes sont plus prêts à se mettre au vélo.
- Différence des profils de poste : CSP+ ont plus d'appétence à faire du vélo.
- Liberté du moyen de transport individuel : très pratique de pouvoir partir quand on veut !
- Fiabilité du trajet
- Stationnement sur site.
- Peindre des places vélos réservées ?
- Motivation des salariés : quotation ecovadis : outil utilisé par les élèves de grandes écoles pour choisir leurs futurs employeurs.

Ressources et contacts régionaux

- [Documentation sur IKV](#)
- [Dépliant "Circuler à vélo en toute sécurité"](#)
- [Dossier sur le vélo travail](#)
- [Maison du vélo](#)
- [Fédération française des usagers de la bicyclette](#)



Ressources et contacts nationaux :

- Écomobilité : on accélère - Conseils aux particuliers : <https://www.ademe.fr/ecomobilite-accelere>
- Ressources - Privilégier les modes actifs de déplacement : <https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/privilegier-modes-actifs-deplacement>
- Programme AVELO : <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/passer-a-laction/dossier/programme-avelo/contexte-programme-avelo>

Table 5 : le télétravail : une solution de mobilité durable

Suite au faible nombre d'inscrits, cette atelier n'a pas eu lieu mais voici néanmoins ce qui a été préparé pour l'occasion

Claire Morand, Alternatives Développement



Constat

Pour la Métropole de Lyon, "la meilleure des mobilités est celle qu'on choisit de ne pas faire!". Pour aller plus loin dans l'encouragement au changement de comportement via le management de la mobilité avec les entreprises, **le déploiement du travail à distance est un élément prospectif et un véritable vivier à développer**. De nombreuses villes ont déjà compris cet enjeu, tels Amsterdam et ses nombreux « smartwork centers » en périphérie, Londres qui pendant les JO de 2012 a rendu obligatoire le recours au travail à distance, ou dans le contexte des JO de 2024, le Japon. De plus, depuis 2017, l'actualité juridique est favorable au télétravail puisque la loi Travail l'encourage fortement en entreprises. Les critères sont donc au vert pour un déploiement accéléré.

Dans ce contexte, en 2016/2017, la Métropole de Lyon s'est engagée, aux côtés de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), avec l'appui d'une collaboration avec un prestataire qualifié, Alternative et Développement, **dans une expérimentation de déploiement du travail à distance, via le projet Réduc'mob. Le projet concernait deux secteurs volontairement différenciés : la Vallée de la Chimie** (secteur industriel), 3500 établissements, 27 000 emplois **et la Part-Dieu** (secteur de services), 5 400 établissements, 50 000 emplois. Le projet vise à accompagner les 40 entreprises volontaires, représentant 18 000 emplois, de ces deux territoires, qui se sont mobilisés, via leurs Associations d'entreprises.

Une étude de potentiel réalisée auprès de 1672 salariés de Vallée de la chimie et 2731 salariés de Part Dieu a montré que sur les deux territoires, si 1 jour par semaine est télétravaillé, **ce sont :**

3,6 millions de kms /et 700 tonnes eq CO2 économisés annuellement

Le projet Réduc mob fut aussi l'occasion de développer **un logiciel permettant de quantifier les économies de kms et de CO2 effectués**. En effet, une telle quantification est souvent impossible et l'Ademe souhaitait pouvoir disposer de tels chiffres. À ce jour, plus de 200 télétravailleurs sont répertoriés sur la base, représentant plus de 12 000 journées télétravaillées , et 795 000 kms économisés, dont 320 000 km en voiture, et 70 tonnes eq. CO2.



Les expériences de télétravail se déploient aussi dans la fonction publique ; [le déploiement sur la Métropole de Strasbourg](#) est particulièrement exemplaire, avec des phases successives de mises en place. Un nouveau cas de figure est désormais possible en cas de plan pollution : un mail est alors envoyé aux agents inscrits comme télétravailleurs pour leur demander de ne pas venir sur leur lieu de travail le lendemain. Cette innovation s'inscrit dans une démarche de « métropole modèle » et permet également de garantir le fonctionnement du service public quel que soit le contexte, tout en minimisant les risques de déplacement pour les agents. **En janvier 2017, 51901 km ont ainsi été économisés par 32 télétravailleurs-ses.**

La ville de Paris a, elle, évalué qu'environ 10 000 agents pourraient télétravailler. De nombreux outils et pratiques ont été mis en place pour permettre le changement. À l'issu de l'expérimentation les retours ont été très favorables à la fois pour les agents et les encadrants, ce qui a permis de déployer la pratique à l'ensemble de l'institution. **Plus de 800 agents télétravaillent** aujourd'hui. Le dispositif a été utilisé lors d'épisodes neigeux : la ville a contacté ses agents le matin pour les prévenir qu'ils pouvaient travailler de chez eux ou en mobilité. Cela a porté ses fruits puisque 400 agents ont télétravaillé ce jour-là, contre 140 par jour habituellement. Finalement, sur une année les 600 télétravailleurs ont fait l'économie **de 48 000 heures de transport et le nombre de km non parcourus correspond à 2 allers-retours de la terre à la lune !**

[plus de détails](#)

Aujourd'hui, 25% des salariés ont déjà testés ce nouveau mode d'organisation, environ 6% le font de manière contractuelle. Différentes études montrent que le télétravail constitue une solution gagnante à la fois pour le salarié, l'entreprise et la collectivité. Le salarié bénéficie d'une meilleure qualité de vie : une journée de télétravail c'est en moyenne 45 minutes de sommeil en plus et 37 minutes pour la vie de famille ! L'entreprise, de son côté, améliore son image et profite de salariés plus concentrés et plus efficace ! Et pour le territoire, ce sont moins d'embouteillages, une meilleure qualité de l'air et des compétences mieux réparties.

Les nouveaux textes de loi donnent un cadre plus clair aux entreprises et collectivités qui souhaitent se lancer. De nombreuses expérimentations voient le jour des PME aux grands groupes.

Même si certaines entreprises le pratique depuis de nombreuses années, le déploiement du télétravail n'est pas toujours chose aisée :

- comment convaincre l'ensemble des parties prenantes ? Direction, managers, salariés, organisations syndicales?
- quel cadre choisir ? Charte, accord d'entreprise?
- faut-il commencer par une expérimentation?
- quels outils mettre en place ? comment adapter ses méthodes de management ? comment évaluer la démarche?



Ce sont autant de question que les entreprises peuvent se poser.

Par ailleurs, des centres de coworking se développent sur les territoires :

- comment les intégrer plus largement dans les stratégies de déploiement du télétravail des entreprises et des collectivités ?
- quel impact ont-ils sur les déplacements domicile - travail quotidien ?

REX :

De très nombreuses entreprises se sont déjà engagées dans le déploiement du télétravail ; si toutes ne l'ont pas fait afin de réduire la mobilité "domicile-travail", on peut citer un certain nombre de témoignages ou d'actions qui vont dans ce sens.

Les témoignages sont issus de ce document : <https://temps.millenaire3.com/toutes-les-actualites/Vous-elaborez-un-plan-de-mobilite-ce-guide-est-fait-pour-vous>

- Rendre les horaires de travail flexibles pour limiter les effets de la congestion des heures de pointe

Bayer : « Les employés ont la possibilité d'arriver selon des horaires échelonnés. Nous constatons par les questionnaires des PdM qu'il y a des pics d'arrivées selon les heures. Pour autant, tout le monde n'arrive pas forcément aux horaires de pointes habituels, cela varie beaucoup d'un jour à l'autre. »

Cetiat : « Nous avons élargi les horaires il y a une dizaine d'années en réponse à la demande des salariés pour une meilleure conciliation vie professionnelle-vie privée. Pour ce qui est du fonctionnement, c'est un système qui se base sur la confiance, les salariés sont très libres dans leur organisation. Ils mettent à jour leurs agendas partagés, ce qui permet d'avoir des plages communes pour se voir, et faire les réunions. Nous constatons qu'il y a une présence constante de salariés entre 6h30 et 19h30. Au niveau des chiffres, sur 130 salariés seulement 3 ont des horaires contraints du fait de leur mission. Le but premier de cette action étant le bien-être au travail, une enquête réalisée sur la qualité de vie au travail montre que les employés y sont très attachés. »

- Télétravailler pour limiter les déplacements :

ATOS : « Atos propose depuis de nombreuses années le télétravail à ces employés, si leur poste leur permet. Une de nos motivations a été de permettre à nos collaborateurs de diminuer les trajets domicile-travail des salariés qui font de longues distances, notamment en région parisienne. Et ainsi améliorer la qualité de vie au travail en diminuant le stress et la fatigue des transports, et en favorisant la conciliation vie professionnelle et vie privée. Ce dispositif de télétravail est renouvelé tous les 3 ans par la signature d'un accord avec nos partenaires sociaux et nous réalisons chaque année, un bilan sur l'utilisation de ce dispositif sur l'ensemble de la France avec notamment un questionnaire à destination de nos collaborateurs. »

- Proposer une formation sur les outils pour faire des réunions en ligne, et collaborer à distance

Bayer : « Nous avons développé des formations en lien avec le télétravail. Leur objectif est de donner toutes les infos dont les salariés ont besoin. Il s'agit de conseils pour bien utiliser les outils informatiques, des clés de réussite professionnelle comme la synthèse à l'oral ou des méthodes d'organisation. Elles ont également pour objectif de limiter les accidents du travail en donnant des conseils en ergonomie du travail et de l'information sécurité par rapport au télétravail. »

Ressources et contacts régionaux

- la démarche “travail à distance” portée par la Metropole de Lyon afin d’inciter à l’action pour réduire les déplacements : <https://temps.millenaire3.com/travail/travail-a-distance>
- la boîte à outils “mise en place d’un dispositif de télétravail” : <https://temps.millenaire3.com/travail/boite-a-outils-du-teletravail-renseignez-vous>
- Etude de potentiel du télétravail sur la mobilité sur deux secteurs économiques de la Metropole de Lyon : <https://temps.millenaire3.com/publications2/reduc-mob>
- découvrir le coworking, la démarche de la Metropole de Lyon : <https://temps.millenaire3.com/travail/Coworking>
- les actes des Assises du coworking : <https://temps.millenaire3.com/publications2/les-6-grands-defis-du-coworking>
- les 6 enjeux du travail à distance (Metropole de Lyon) : <https://temps.millenaire3.com/publications2/les-six-enjeux-du-travail-a-distance>
- le logiciel Reduc’mob qui permet de calculer les kms économisés par la pratique du télétravail : <https://reducmob.alternatives-developpement.fr/#/>
- vielle Metropole sur le sujet “télétravail et coworking” : <https://www.scoop.it/topic/le-teletravail>
- le télétravail, un enjeu pour les territoires, les entreprises, les salariés (séminaire Tempo Territorial) : <http://tempoterritorial.fr/le-teletravail-un-enjeu-important-pour-les-entreprises-les-salaries-les-territoires/>



Ressources et contacts nationaux :

- Site du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire sur le Management de la mobilité : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/management-mobilite>
- Ressources du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport/planification-gouvernance-organisation-mobilites/maitrise-demande-mobilite>

Table 6 : Changer les comportements de mobilité au travail : comment s'y prendre?

Laure Pelissier, Inddigo

Maxime Jean, CEREMA



Constat

1. Faire un tour de table rapide.
2. Constat / Cadrage

Les questions de mobilité et de climat ne peuvent plus être déconnectées des questions relatives à la qualité de l'Air et des incidences sur la santé. Dans le cadre des approches R.S.E de plus en plus adoptées notamment par les grandes entreprises, ces problématiques sont lacunaires.

Dans un Plan de Mobilité, il y a deux types d'actions : d'une part, les actions en faveur du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, et d'autre part, les actions d'accompagnement aux changements de comportement.

Lorsque l'on cherche à développer la pratique des modes de déplacements alternatifs, on pense de suite à des solutions d'infrastructures ou de services : créer un parking vélo, mettre en place une navette pour ses salariés, mettre en place une plateforme de covoiturage... ces actions sont certes essentielles mais insuffisantes, voir non efficaces si elles ne s'accompagnent pas d'actions d'information, de communication, de promotion et d'accompagnement. Ces actions moins visibles passent souvent au second plan, elles sont pourtant indispensables pour parvenir à un report modal significatif et durable.

L'accompagnement au changement peut se faire de façon individuelle "marketing individualisé" ou collective "challenge, groupe de travail" mais dans tous les cas, il se fait étape par étape :

- Permettre les conditions à la remise en question de l'autosoliste,
- Informer et conseiller le salarié/l'agent qui s'interroge sur ses déplacements,
- Accompagner le salarié/l'agent qui veut expérimenter de nouveaux modes de déplacements,
- Conforter le salarié/l'agent dans ses choix.

L'accompagnement aux changements vous semble-t-il pertinent dans votre structure ? Comment la mettre en oeuvre ? Quels sont les freins à lever ?
Avez-vous déjà mis en place des challenges au sein de votre établissement?

PROFILS DES SALARIES FACE AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

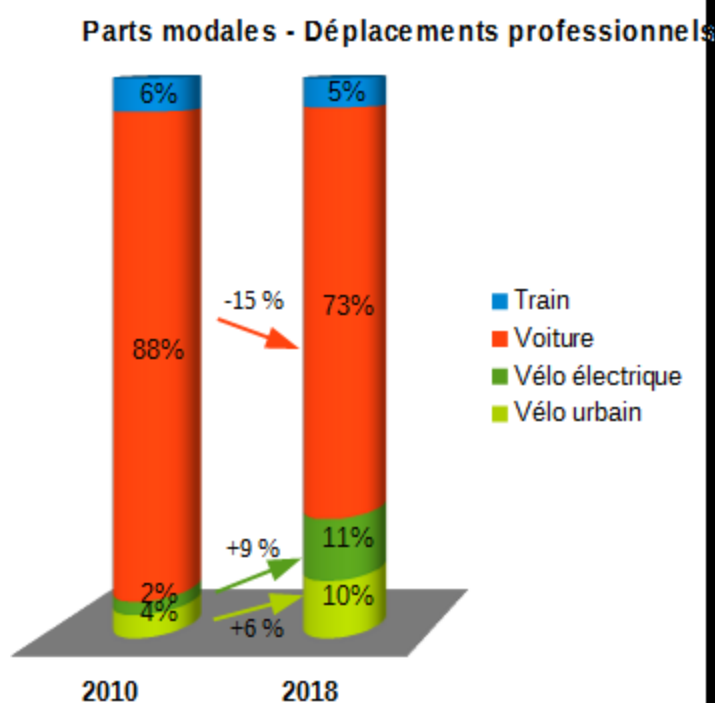


REX :

Carine Royan - DDT de Haute-Savoie

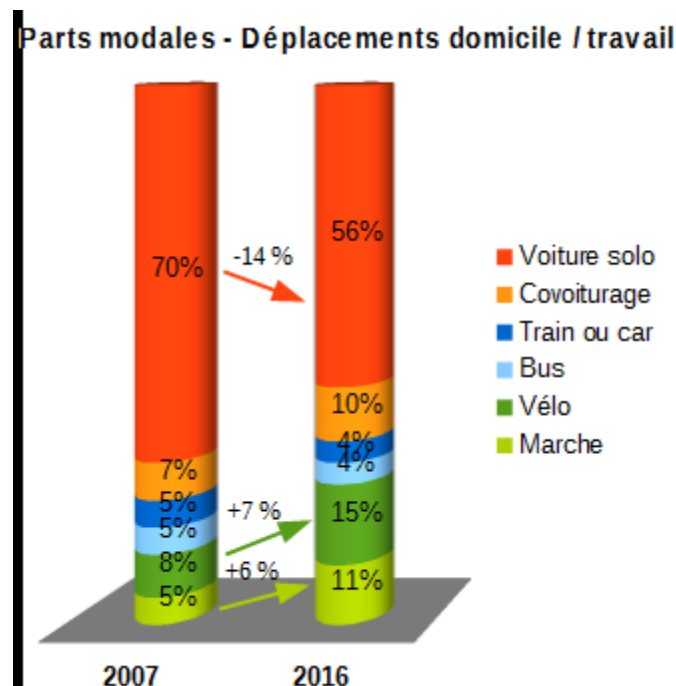


Actions en faveur des déplacements professionnels



- **Vélos :**
 - Acquisition d'une flotte de vélos de service (classiques et électriques)
 - Révision annuelle des vélos et entretien régulier
 - Prise en main des vélos électriques (à la mise en oeuvre du PDM + pour les nouveaux arrivants au besoin)
 - Vélo-école (plusieurs stages organisés + stages supplémentaires en fonction des besoins)
- **Mise à disposition titre de transport pour les TC :**
 - Train pour Lyon (maintenant carte OURA)
 - Bus pour Annecy
 - Métro et RER pour Paris
- **Voiture de service :**
 - Optimisation du parc
 - Achat voitures électriques et hybrides (avec formation prise en main)
 - Abonnement au réseau Citiz
- **Acquisition d'une visioconférence**
- **Mise en place du télétravail**

Actions en faveur des déplacements domicile / travail



- **Vélos :**
 - Abris et Arceaux vélo
 - Casiers et douches
 - Utilisation des vélos de service pendant la pause déjeuner
 - Contrôle technique et marquage Bicycode offert
- **Evènements :**
 - Challenge « Au travail j'y vais autrement » (depuis 2011)
 - Divers challenges (challenge inter-service – challenge vélo sur 2 semaines, challenge estival sur l'été)
 - Animations (démonstration vélo électrique, sécurité routière, écoconduite, simulateur 2 roues)

Actions transversales

- Groupe de travail avec 1 représentant par service
- Page dédiée au PDM sur le site intranet
- Carte accessibilité mode actifs

Prise de notes / Synthèse des échanges

1. LEVIERS :

Pour les salariés	Pour les employeurs
L'accompagnement : - individuel (accompagnement personnalisé, « coaching » mobilité) - collectif (ex. pour les déplacements pro) - l'animation pour : - opérer une remise en question de ses pratiques - expérimenter/tester un nouveau mode - conforter le changement de comportement (ex d'animation : challenge mobilité annuel) - Faire essayer (ex. vélo école) - qualité de vie / souci de l'environnement et empreinte carbone / désir (ex. j'accompagne mes enfants à pied vers l'école parce que j'aime marcher avec eux) - santé (modes actifs) - contrainte de stationnement - incitants/récompenses - rupture dans la vie familiale qui est une bonne opportunité de se réinterroger sur ses choix modaux - l'exemplarité de la direction vis-à-vis de l'usage des modes - le stationnement à disposition des autosolistes - recherche d'emploi pour les personnes en réinsertion sans mode de transport à disposition	- les convaincre : il faut un argumentaire solide (ex. sur absentéisme, productivité, qualité de vie au travail, lien social, ...) - pouvoir contrôler les pratiques par rapport aux incitants (ex. registre de preuve de covoiturage, géolocalisation à vélo) - la démarche PME est aussi un outil de management et une source d'économie - relocalisation de l'entreprise : la démarche PME permet de faciliter et accompagner le changement - adhérer à un club d'entreprise à PME permet de mutualiser les moyens et les idées

2. FREINS :

Pour les salariés	Pour les employeurs
- le manque d'infrastructures : ex. pour les modes actifs - freins sociologiques/psychologiques, contraintes perso, rythmes de travail - distances domicile-travail (on habite de + en + loin) - vol du vélo - injonctions de l'employeur (échec assuré)	- méconnaissance de la démarche PME (plan de mobilité employeur) : ni son intérêt, ni ses gains potentiels - caractère obligatoire de la démarche qui peut agacer - contrôle des pratiques des salariés, « traçabilité », par ex. pour justifier de payer l'IKV ou réserver des places aux covoitureurs

3. MOTS CLEFS :

-« **accompagner** » au changement (indispensable car l'offre de service seule sans accompagnement n'a souvent pas grand effet)

- « **tester** » et « **faire tester** » (de nouveaux modes de déplacements)

- « **maintenir/faire vivre la dynamique** » (pour conforter le choix modal car le risque de retomber dans son ancien mode de déplacements est toujours réel)

- « **persévérer** » (les salariés ont besoin de temps de maturité pour opérer un nouveau choix modal, donc ne pas s'inquiéter si par exemple le challenge mobilité ne porte ses fruits qu'au bout de 3-4 ans)



Ressources et contacts régionaux

- Accompagner et outiller les entreprises :
<https://temps.millenaire3.com/publications2/Guide-Protocole-des-Plans-de-mobilite>

Ressources et contacts nationaux :

- Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité - L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir :
<https://www.ademe.fr/changer-comportements-faire-evoluer-pratiques-sociales-vers-plus-durabilite>
- Vidéo Changer les comportements pour un mode de vie plus durable :
<https://www.youtube.com/watch?v=RAhEoxPf8f4>
- Dossier - Ça s'est passé pendant la COP21 : <https://www.ademe.fr/expertises/changement-climatique-energie/conference-paris-climat-2015-cop21/dossier/ca-sest-passe-pendant-cop21/changer-comportements>

Qu'est-ce que l'APCC ?

L'APCC, Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement est une association créée en 2010 à but non lucratif régie par la loi du 1er juillet 1901 et le décret du 16 août 1901.

L'association a pour objet de :

- Représenter les entreprises qui accompagnent et conseillent au quotidien les entreprises, collectivités et établissements publics sur les sujets liés à la transition énergétique*
- Inscrire ses membres dans une démarche d'échange et d'amélioration continue
- Informer, expliquer, donner des clés et diffuser les bonnes pratiques aux organisations sur les thématiques liées à la transition énergétique

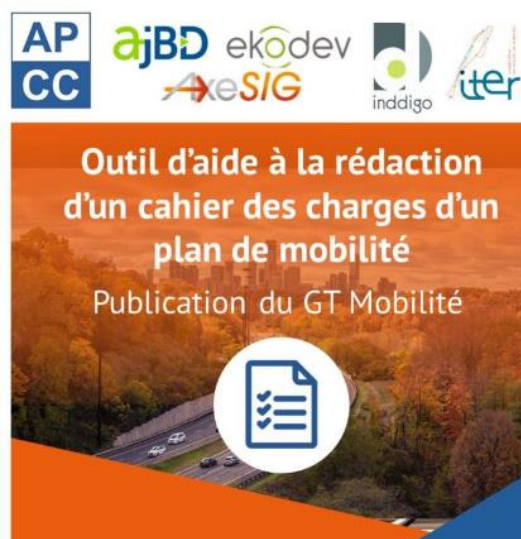
L'APCC participe activement aux politiques afin d'agir pour la transition vers une économie décarbonée et la préservation des ressources naturelles. Elle est consultée ou intervient dans le cadre des évolutions réglementaires et méthodologiques.

L'APCC dispose de groupes de travail, d'échange et de réflexion sur les enjeux prédominants du secteur, elle produit des livrables divers et variés tels que des notes de positionnement et participe à des travaux avec ses parties prenantes (ADEME, AMORCE, AFT...). Elle organise régulièrement des événements, présentiel et virtuel tout au long de l'année

Site APCC - page du GT mobilité - <http://apc-climat.fr/mobilite/>

Annuaire des membres de l'APCC pour trouver son prestataire : <http://apc-climat.fr/qui-sommes-nous/annuaire-des-membres/>

Outils d'aide à la rédaction d'un plan de mobilité : http://apc-climat.fr/portfolio_page/outil-daide-a-la-redaction-dun-cahier-des-charges-dun-plan-de-mobilite/





Membres APCC :

