



GAGNER EN PERFORMANCE ET RÉUSSIR LE PASSAGE À L'ÉCOMOBILITÉ POUR LES DÉCIDEURS PUBLICS ET PRIVÉS



ADEME



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



Ce document est édité par l'ADEME

ADEME

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

Coédition et coordination technique : Laurence Dubourg / ADEME ;
Christelle Bortolini / ADEME ; Mayalen Cheverry / France Nature
Environnement (FNE)

Rédacteurs : Mayalen Cheverry et Geneviève Laferrère / FNE

Remerciements / contributions : Anne Faure / Rue de l'Avenir ;
Jan-Erik Starlander / CCI France ; Jean Thévenon / FNE ;
Jean-Luc Hannequin / CCI Ille-et-Vilaine ; Joseph D'Halluin / FUB ;
Romain Cipolla / Gart ; Séverine Boulard / ADEME ;
Mathieu Chassignet / ADEME ; Stéphane Chanut / CEREMA ;
Joris Marrel / CEREMA ; Thierry Fassenot / CNAM

Crédit Photos couverture : iStock

Édition : Luc-Michel Gorre Conseil Éditorial

Brochure réf. 010516

Print : ISBN 979-10-297-1050-6

Web : ISBN 979-10-297-1051-3

Juillet 2018 - 6 000 exemplaires

Dépôt légal : ©ADEME Éditions, juillet 2018

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

Édito	5
Avant-propos : De la mobilité à l'écomobilité	6
I – Recommandations stratégiques	8
I/1 – Prendre conscience des coûts invisibles de la mobilité	8
I/2 – S'appuyer sur les outils réglementaires de la mobilité pour répondre à l'attente des citoyens	11
I/2/1 – Les outils obligatoires / non obligatoires à disposition des collectivités	12
I/2/2 – Les outils obligatoires / non obligatoires à disposition des employeurs	15
II – Recommandations méthodologiques	20
II/1 – Réaliser un diagnostic	22
II/2 – Repérer les leviers du changement	23
II/3 – Co-construire et mettre en œuvre des actions	26
II/4 – Suivre et évaluer les transformations	27
III – Le temps de l'action	28
III/1 – Favoriser l'accès à une mobilité plus inclusive et solidaire	29
III/2 – Proposer des alternatives à travers l'intermodalité et la multimodalité	30
III/3 – Optimiser l'organisation des déplacements	32
III/4 – Agir sur les comportements de circulation pour une mobilité plus sûre	33
III/5 – Soutenir le développement des mobilités actives	35
III/6 – Diversifier les usages des véhicules pour une mobilité plus partagée	37
III/7 – Adapter le transport de marchandises pour des échanges plus vertueux	39
Conclusion	41
Sigles et acronymes	44

#

ÉDITO



© Marc Guéret



© France Nature Environnement

GAGNER EN PERFORMANCE ET RÉUSSIR LA TRANSITION VERS L'ÉCOMOBILITÉ

Décideurs publics et privés doivent faire face à de nombreux enjeux en matière de transports et de mobilité : croissance des flux de déplacement, diversification des usages des territoires, multiplication des nuisances affectant notre santé (polluants, bruit, fatigue, stress, insécurité routière, etc.) et notre environnement (fragmentation du territoire, utilisation des ressources comme le sol, perturbations du fonctionnement des milieux...), augmentation des coûts... Ils doivent composer avec ces enjeux dans l'aménagement du territoire et l'organisation quotidienne des activités.

Or, la manière dont nous choisissons de nous déplacer ou de transporter nos marchandises constitue un des leviers déterminants pour concilier développement économique et préservation de notre cadre de vie ainsi que de notre santé. Pour maîtriser la demande de transport, des changements de comportements et une nouvelle réflexion sur les besoins de mobilité sont aussi nécessaires que possibles, par exemple à travers le développement de modes de déplacement plus vertueux et plus collaboratifs.

Ce changement fondamental des habitudes individuelles et collectives ne peut s'opérer qu'avec un engagement fort des décideurs publics et privés.

La mobilisation de plus en plus forte en faveur de l'environnement constitue un contexte positif pour cette évolution. En 2015, la France s'est ainsi dotée d'un cadre national et d'objectifs avec la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV). La même année, 195 Etats se sont ainsi engagés via l'Accord de Paris pour le climat à réduire leur empreinte écologique et à agir sur les émissions de gaz à effet de serre générées par les transports. A plus petite échelle, près d'une centaine de grandes villes ont rejoint le C40 « Cities Climate Leadership Group » et plus de 7 000 collectivités dans le monde ont signé la Convention des Maires pour le climat et l'énergie.

Sur le plan local, de nombreuses collectivités et entreprises contribuent à cet élan par le biais de leurs politiques de développement durable, de planification urbaine ou de responsabilité sociétale et environnementale des entreprises.

Chaque acteur peut être moteur d'une évolution du secteur des transports vers plus de résilience, d'inclusion et de soutenabilité tant écologique qu'économique, comme l'ont montré les Assises nationales de la mobilité menées fin 2017. Les besoins et attentes prioritaires des acteurs des territoires, en particulier sur les transports de la vie quotidienne, les zones rurales et périurbaines, ont pu émerger de cette concertation pour être intégrés dans la prochaine loi d'orientation des mobilités.

Depuis plusieurs années, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et la Fédération française d'associations de protection de l'environnement, France Nature Environnement (FNE), sont engagées notamment aux côtés du Groupement des autorités organisatrices de la mobilité (Gart), du Centre d'études et d'expertise pour les risques, la mobilité, l'environnement et l'aménagement (CEREMA), des chambres consulaires, des acteurs associatifs et des entreprises, dans la promotion d'une mobilité repensée, plus vertueuse et mieux adaptée aux grands enjeux actuels de climat, santé et d'environnement. Les opportunités offertes par les nouvelles technologies, l'essor de nouveaux services de mobilité et la prise de conscience collective de la nécessité de limiter nos impacts, sont autant de leviers pour engager **une véritable révolution des mobilités**. Collectivités territoriales, autorités organisatrices de la mobilité, employeurs et offreurs de service ont leur rôle à jouer. **Cet ouvrage leur donne quelques clés pour agir et réussir le passage à l'écomobilité, tout en conjuguant performance économique et environnementale.**

Marie-Christine PREMARTIN,
directrice exécutive des Programmes de l'ADEME

Michel DUBROMEL,
président de France Nature Environnement



#



AVANT-PROPOS

DE LA MOBILITÉ À L'ÉCOMOBILITÉ

La **mobilité** s'inscrit au cœur des activités humaines et économiques. Il suffit pour s'en convaincre de voir l'effet immédiat d'une grève des transports ou des intempéries sur nos organisations. Les flux de déplacements des individus et des objets ne cessent de croître avec l'évolution des modes de vie et la transformation des modèles de production (externalisation des tâches, flux tendus, explosion du commerce en ligne). La mobilité permet aux personnes comme aux organisations de réaliser des activités courantes de la vie quotidienne (travail, formation, loisirs...).

Cependant, ses effets cumulés sur la santé (impact des polluants atmosphériques, bruits, fatigue, stress, insécurité routière...) et sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre, consommations énergétiques, nuisances visuelles et sonores, consommation de terres agricoles et naturelles, rupture de corridors écologiques...) sont particulièrement néfastes. Pour promouvoir et accompagner la transition de la mobilité à l'écomobilité, c'est-à-dire à une mobilité durable et moins pénalisante pour l'humain, son cadre de vie et l'environnement, il est nécessaire d'agir sur plusieurs leviers.

Cette plaquette, destinée aux décideurs publics et privés, présente des recommandations stratégiques et méthodologiques pour engager et faire vivre une démarche d'écomobilité.

Il s'agit de démontrer que chacun peut agir à son échelle et que de nombreuses synergies sont possibles pour atteindre cet objectif.

Ainsi, il revient aux décideurs publics de mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire moins consommatrice d'espace qui réduise les trajets quotidiens, de proposer des services et solutions de mobilité attractifs, performants et sécurisés répondant mieux aux besoins individuels ou collectifs et aux spécificités de chaque territoire.

Les décideurs privés, notamment les employeurs, ont également un rôle important d'accompagnement des changements individuels de comportement, par le biais de solutions numériques de communication (audio ou visioconférences), de systèmes d'organisation sociale (télétravail, décalage des horaires de travail pour éviter les heures de pointe...) et par la promotion des modes de transports les moins polluants et les mieux adaptés aux activités de l'entreprise.



© fotolia





RECOMMANDATIONS STRATÉGIQUES

S'ENGAGER DANS UNE DÉMARCHE D'ÉCOMOBILITÉ RÉPOND EN PARTICULIER À DEUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES POUR LES DÉCIDEURS PUBLICS ET PRIVÉS :

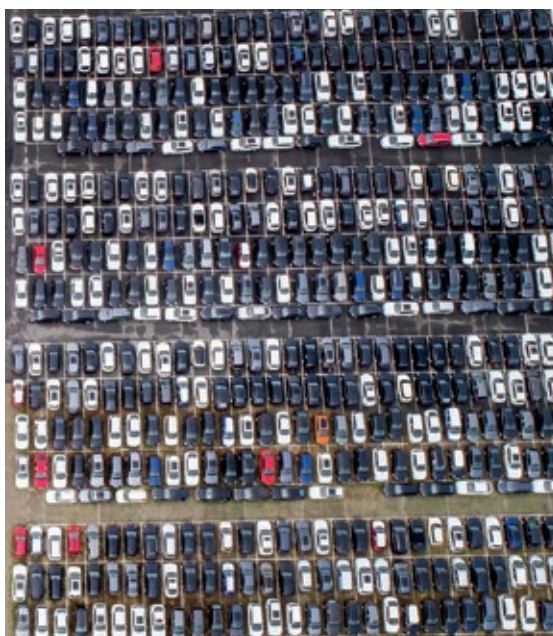
1. PRENDRE CONSCIENCE DES COÛTS « INVISIBLES » DE LA MOBILITÉ ;
2. RÉPONDRE À L'ATTENTE DES CITOYENS, EN UTILISANT LES NOUVEAUX OUTILS DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ, AINSI QU'EN ANTICIPANT LES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES.

I/1 - PRENDRE CONSCIENCE DES COÛTS INVISIBLES DE LA MOBILITÉ

Aujourd'hui, **les usagers ignorent le coût réel de revient de leurs déplacements.** Par exemple, pour le transport public (RER, bus, car, tramway, train), ils ne paient souvent en réalité que 20 à 40 % du coût réel. Pour la voiture, ils ne comptabilisent que le prix du carburant consommé sans tenir compte des frais d'usage (assurance, frais d'entretien, de réparation et de stationnement, coûts d'amortissement), ce qui biaise l'idée du coût réel de leurs déplacements en voiture.

De même, les entreprises sous-estiment les charges réelles que représentent les flux de déplacements de leur personnel ou de leur production : combien connaissent avec précision le coût de gestion du stationnement automobile des employés et des visiteurs ? Combien évaluent l'impact économique sur leur activité des retards dus à la congestion des réseaux routiers, à l'absentéisme lié au stress des déplacements domicile-travail ou aux accidents de la route ?

Qui plus est, l'empreinte écologique diffère selon le mode de transport utilisé (la marche, le vélo, la voiture, les transports en commun, le train, le bateau, l'avion). En effet, ces différents modes de transports exercent une pression plus ou moins importante sur les ressources naturelles (matériaux utilisés, carburants...) et sur l'occupation de l'espace. Pour bien comprendre comment inscrire la mobilité dans une perspective plus viable pour les générations présentes et à venir, il est important d'avoir quelques ordres de grandeur en tête.



ENJEUX ET IMPACTS DE LA MOBILITÉ SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, LA SANTÉ ET L'ENVIRONNEMENT

POUR L'INDIVIDU

- Une voiture représente un coût de plus de 5 000 € par an en moyenne¹, soit 10 à 12 % du budget des ménages². Pourtant, elle reste en moyenne plus de 95 % de son temps en stationnement³. 40 % des trajets quotidiens parcourus en voiture font moins de 3 km⁴ et sont 2 fois plus polluants au kilomètre que pour un trajet de plus grande distance, du fait des surconsommations à froid, des cycles arrêts-redémarrages (surtout en milieu urbain) et des vitesses moyennes plus faibles sur de courtes distances⁵.
- Pour les courtes distances (moins de 80 km), la dépense unitaire est de 0,10 € par véhicule.km en transport collectif et 0,15 € en vélo ou vélo à assistance électrique (VAE) contre 0,27 € en voiture⁶.
- 30 minutes d'activité physique modérée (vélo, marche) quotidienne réduit le risque de maladie (cardio-vasculaire, cancer, diabète...) de 30 %⁷. Or, même dans les zones centrales de grandes agglomérations comme Marseille ou Grenoble, la part des déplacements vers l'école primaire réalisés en voiture est encore de 30 %⁸, ce qui pose d'importantes questions de santé publique.
- La concentration de certains polluants atmosphériques est 3 à 5 fois supérieure à l'intérieur d'un véhicule qu'à l'extérieur⁹.
- En 2016, les particules fines PM2,5 sont responsables de 48 000 décès prématurés en France²⁵, soit la 3^{ème} cause de mortalité après le tabac et l'alcool.

POUR L'EMPLOYEUR

- 40 % des ménages modestes n'ont pas de voiture et 50 % des personnes en insertion ont déjà refusé un travail ou une formation pour des raisons de mobilité¹⁰.
- À besoin de mobilité constant, l'auto-partage permet de réduire de 30 % en moyenne le nombre de véhicules de fonction ou de service d'une flotte d'entreprise¹¹.
- L'éco-conduite réduit le risque d'accident de la route de 10 à 15 %, la consommation de carburant de près de 15 %. Sur 500 km, réduire la vitesse de 10 km/h économise 3 à 5 litres de carburant et 12 kg d'émissions de CO₂¹².
- En 2016, pour les 18,5 M de salariés couverts par le régime général de sécurité sociale, les déplacements domicile-travail ont occasionné 254 décès, plus de 90 000 accidents avec arrêt et l'indemnisation de plus de 6 M de journées de travail. Il faut ajouter à ces chiffres les accidents de mission, autres conséquences de la mobilité pour les entreprises¹³.

POUR LES COLLECTIVITÉS

- L'entretien des réseaux routiers coûte annuellement plus de 12 Md € aux collectivités territoriales, soit 9 % de leur budget¹⁴.
- Les embouteillages représentent un coût de 20 Md €/an en France¹⁵. En semaine, les trois quarts des déplacements automobiles sont réalisés sans passager, et un sur cinq avec un seul passager¹⁶.
- Baisser de 1 % la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2 % de l'accidentalité corporelle et de 4 % de la mortalité¹⁷.
- 80 % des bruits émis dans l'environnement proviennent des transports, dont 68 % sont imputables à la route¹⁸. En France, 25 millions de personnes sont affectées significativement par le bruit des transports, dont 9 millions exposées à des niveaux critiques pour leur santé. Le coût pour les caisses d'assurance maladie induit par ce type de nuisances est évalué à 20,6 Md €/an¹⁹.
- La voirie occupe en moyenne 10 à 25 % des surfaces en ville centre et 5 % en périphérie ; à Paris l'espace dédié aux modes motorisés individuels atteint 50 % pour seulement 13 % de part modale²⁰.

POUR LA PLANÈTE

- Le secteur du transport est le 1^{er} contributeur d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, avec 28,9 % du total des émissions en 2015²¹. Malgré les progrès technologiques, il est le seul secteur qui voit ses émissions augmenter de manière constante (+ 11 % depuis 1990).
- 95 % des émissions de GES sont attribuables au trafic routier, et un véhicule moyen dégage 198 g de gaz à effet de serre /km et 2,6 tonnes /an²².
- Au niveau national, 19 % des émissions de polluants atmosphériques sont imputables aux transports, en particulier routiers²³. En région Ile-de-France, le trafic routier est responsable de 30 % des émissions de PM2,5 et à Paris, de 58 % des émissions²⁴.

¹ Source : ADEME

² Source : INSEE

³ Source : EGT 2010

⁴ Source : CEREMA

⁵ Source : CEREMA

⁶ Source : ORS Ile-de-France

⁷ Source : OMS

⁸ Source : CEREMA

⁹ Source : FNAUT/Beauvais

¹⁰ Source : Laboratoire de la mobilité inclusive

¹¹ Source : Mobivia

¹² Source : BeMobi, filiale de La Poste, spécialisée en conseil de mobilité éco-responsable

¹³ Source : CNAM

¹⁴ Source : Caisse des Dépôts et Dgfiip

¹⁵ Source : INRIX

¹⁶ Source : Eurostat & Entd 2008

¹⁷ Source : CISR

¹⁸ Source : ADEME

¹⁹ Source : Etude E&Y pour ADEME et CNB, 2016

²⁰ Source : CEREMA & PDUJF

²¹ Source : Comptes des Transports, Ministère de la transition écologique et solidaire

²² Source : Comptes des Transports, Ministère de la transition écologique et solidaire

²³ Source : CITEPA, rapport SECTEN 2017

²⁴ Source : ADEME

²⁵ Source : Agence Santé publique France

1/2 – S'APPUYER SUR LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES DE LA MOBILITÉ POUR RÉPONDRE À L'ATTENTE DES CITOYENS

Dans un contexte de concurrence économique exacerbée et face à l'urgence d'agir contre le changement climatique, les citoyens attendent un engagement des collectivités et des entreprises sur leur impact social, économique et environnemental. Pour ce faire, ces dernières ont à leur disposition des outils réglementaires dont plusieurs sont introduits par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte²⁶ (LTECV) de 2015, pour :

- > réduire l'usage de la voiture individuelle (encourager notamment le covoiturage) et adapter les comportements de conduite (formation d'écoconduite, création de zones à circulation restreinte) ;
- > favoriser la pratique du vélo (indemnité kilométrique vélo, réduction d'impôts pour les flottes de vélos mises à disposition des salariés. . .) ;
- > élaborer des plans de mobilité ;
- > privilégier l'achat de véhicules à faibles émissions de polluants atmosphériques ;
- > déterminer des zones à circulation restreinte (ZCR) où l'accès sera réservé aux véhicules les moins polluants.

ASSISES DE LA MOBILITÉ ET FUTURE LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Après une large concertation citoyenne lors des Assises de la Mobilité, l'année 2018 est marquée par la préparation d'une loi d'orientation des mobilités (LOM). Cette loi définira une stratégie globale pour nos politiques de mobilité, peu repensées depuis la loi LOTI de 1982. L'objectif est de passer d'une stratégie d'équipements en réseaux de transports à une prise en compte transversale des mobilités du quotidien. Cette politique doit permettre de donner plus d'équité entre tous les citoyens et tous les territoires.

L'organisation des mobilités en zones peu denses (rurales et hyper-rurales) sera notamment l'un des grands axes, afin de réduire le nombre des « zones blanches de mobilité » où l'accès à la mobilité se réduit souvent à l'usage du transport interurbain régional et du véhicule personnel, comme c'est le cas pour 80 % de notre territoire et 30 % de nos concitoyens aujourd'hui. Il s'agira également de promouvoir des véhicules plus propres et des modes plus actifs, notamment du vélo, avec une plus grande place laissée à l'innovation.

²⁶ Source : Legifrance



© iStock



I/2/1 – Les outils obligatoires / non obligatoires à disposition des collectivités

Panorama des principaux outils à disposition des collectivités pour encadrer et impulser la planification de la mobilité sur le territoire.

OUTIL	MAÎTRE D'OUVRAGE	CADRE DE RÉFÉRENCE
Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)	Régions	Loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)
Schéma de cohérence territoriale (SCoT)	Etablissement public de coopération intercommunale (EPCI) ou syndicat mixte ou groupement de collectivités	Loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU)
Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI)	EPCI	Loi SRU
Plan de déplacement urbain (PDU) simplifié ou plan de mobilité rurale	EPCI, syndicat mixte de SCoT, Pôle d'équilibre territorial ou rural (PETR)	Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)
Plan climat-air-énergie territorial (PCAET)	EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants	Loi Grenelle 2 et Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)
Agenda 21 local	Toutes collectivités	Sommet de la Terre Rio 1992
Territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)	Toutes collectivités, avec priorité au rural et périurbain	LTECV (appels à projets nationaux)
Ecoquartiers	Toutes collectivités	Charte et label du Ministère de la cohésion des territoires



© iStock

LE SCHEMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET)

Imposé par la loi NOTRe à chaque Région métropolitaine (hors Corse et Ile-de-France), il intègre différents schémas sectoriels préexistants.

Il regroupe ainsi des volets sur l'habitat, la gestion économe de l'espace, la biodiversité (Trame verte et bleue), l'énergie, l'air, le climat, les transports et l'intermodalité, ainsi que les déchets. Le SRADDET est opposable aux documents locaux de planification territoriale existants, à savoir

le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI), le Plan de déplacements urbains (PDU) et le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET). Ces derniers doivent être mis en cohérence une fois le schéma régional approuvé.

Guides de la FNAU et du CEREMA

- ▶ Le SRADDET : nouveau schéma régional, nouveaux enjeux pour les intercommunalités (<http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2017/04/sraddet-fnau-adcf.pdf>) ;
- ▶ Le SRADDET en quatre enjeux (<http://www.fnau.org/wp-content/uploads/2016/06/PJ1-FNAU-Avis-7-juin-2016-DEF.pdf>).
- ▶ Le catalogue du CEREMA sur la thématique « Gouvernance, planification et financement ».





© iStock

LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT)

Avec la loi SRU, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) est remplacé par le SCoT, qui devient l'outil de planification et de mise en œuvre des politiques sectorielles (habitat, mobilité, etc.) à l'échelle d'une aire urbaine ou d'un bassin de vie. Il assure la cohérence des différents plans intercommunaux (plans locaux d'urbanisme, cartes communales, programmes locaux de l'habitat, plans de déplacements urbains...) et représente l'une des échelles intermédiaires de déclinaison de la Trame verte et bleue (TVB).

LE PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUI)

A l'échelle intercommunale, le PLUI permet l'articulation des différentes politiques publiques en matière d'aménagement, de transports, d'habitat, d'environnement et d'activités économiques. Il favorise ainsi la maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements. Le volet « transports » du PLUI peut faire office de Plan de déplacements urbains (PDU).



- ▶ Guide pratique du SCoT du Ministère de la Cohésion des Territoires (<http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/schema-de-coherence-territoriale-scot>) ;
- ▶ Site internet de la Fédération des SCoT (<http://www.fedescot.org/>).



- ▶ Dossier PLUI du Ministère de la Cohésion des Territoires (http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/plan-local-d-urbanisme-intercommunal-plui-et-plan-local-d-urbanisme-plu?id_courant=500) ;
- ▶ Site internet du Club PLUI (<http://www.club-plui.logement.gouv.fr/>).



LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS, SIMPLIFIÉS ET PLANS DE MOBILITÉ RURALE

Plus localement, il existe plusieurs outils de planification des déplacements à disposition des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)²⁷ ou des Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Le **Plan de déplacement urbain (PDU)** est le document historique pour organiser la mobilité des personnes et des marchandises dans une

approche multimodale en collaboration entre tous les acteurs locaux. Il est obligatoire dans les ressorts territoriaux d'AOM situés dans des unités urbaines de plus de 100 000 habitants depuis 1996. Son intégration dans une démarche de plan local d'urbanisme intercommunal améliore encore la cohérence des politiques de mobilité et d'urbanisme. Le PDU peut être adapté dans les EPCI non soumis à obligation d'élaboration, sous la forme d'un

plan de déplacement simplifié²⁸ dont le contenu et le processus d'élaboration respectent les principes fondamentaux. Dans les territoires moins denses, un **plan de mobilité rurale** peut être élaboré par un EPCI ou un pôle d'équilibre territorial et rural pour constituer un cadre de référence de la mobilité.

²⁷Définies par la loi Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27/01/2014.

²⁸Toutefois, le plan de déplacement simplifié n'a pas de valeur prescriptive, à la différence des PDU.

LES PLANS CLIMAT-AIR-ÉNERGIE TERRITORIAUX (PCAET)

Le PCAET constitue un programme d'actions, établi pour 6 ans par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 50 000

habitants depuis 2017 et ceux de plus de 20 000 habitants à partir du premier janvier 2019, afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, leur consommation énergétique et améliorer la qualité de l'air. Le volet transport/mobilité est un chapitre primordial de ce plan.



Guides ADEME

- « PCAET : comprendre, construire et mettre en œuvre » (<http://www.ademe.fr/pcaet-comprendre-construire-mettre-oeuvre>) ;
- Brochure « Elus, l'essentiel à connaître sur les PCAET » (<http://www.ademe.fr/elus-essentiel-a-connaître-pcaet>).



© iStock

LES DÉMARCHES VOLONTAIRES

Les collectivités non assujetties au PCAET peuvent avoir des démarches volontaires de type **Agenda 21 local** ou **Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)** à l'échelle d'un territoire. Elles peuvent également agir plus localement, avec par



exemple l'engagement de projets d'écoquartiers, dans lesquels les actions en faveur de l'écomobilité ont toute leur place, ou encore le recours à des outils d'aide à la décision comme l'approche environnementale de l'urbanisme de l'ADEME (AEU2) s'appliquant aux projets de planification urbaine comme aux opérations d'aménagement pour intégrer des enjeux de développement durable et de mobilité notamment.

- ▶ Le dossier « Agenda 21 » sur le site du gouvernement (<http://www.vie-publique.fr/actualite/alaune/developpement-durable-carte-agenda-21-france.html>) et le site portail des Agendas 21 en France (<http://www.agenda21france.org/>) ;
- ▶ La page « mobilité propre » du site national des TPECV (<http://www.tepcv.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-propre-a175.html>) ;
- ▶ Le site de la plateforme EcoQuartiers mis en place par le Ministère de la Cohésion des Territoires (<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/>) ;
- ▶ Le dispositif AEU2 de l'ADEME (<http://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/urbanisme-amenagement/mettre-oeuvre-proche-environnementale-lurbanisme-2-aeu2>).



© Roland Bourguet / ADEME

I/2/2 - Les outils obligatoires / non obligatoires à disposition des entreprises

OUTIL	MAÎTRE D'OUVRAGE - VOLONTARIAT	CADRE DE RÉFÉRENCE
Plans de mobilité	Tout employeur public ou privé	LTECV
Évaluation ISO 26 000 relative à la responsabilité sociétale des entreprises (RSE)	Toute entreprise	Loi Grenelle II
Label Lucie	Toute entreprise	Développé par l'Agence Lucie et soutenu par la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France)
Label EnVol	Toute entreprise	Développé par la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France) et l'ADEME



LES PLANS DE MOBILITÉ

Outil permettant d'optimiser les déplacements générés par l'activité d'une structure, le Plan de mobilité est un bon support pour détailler chaque étape d'une démarche d'écomobilité, ou de « mobilité durable ». Cet outil s'adapte aussi bien à une entreprise privée qu'à une administration, un établissement scolaire ou universitaire, et peut être simplifié pour être transposable à une Très petite entreprise (TPE). Il peut être mono-site ou multi-sites, ou encore interentreprises s'il rassemble plusieurs établissements sur une même zone d'activités. **Les plans de mobilité inter-entreprises présentent le véritable avantage de permettre la mutualisation de moyens** (notamment pour le

recrutement d'un animateur) et **l'atteinte de la masse critique nécessaire pour lancer certaines actions** (par exemple, un vivier de salariés suffisant pour faire vivre une plateforme de covoiturage).

De ce fait, ils sont à privilégier autant que possible. L'article 51 de la LTECV contraint les entreprises, situées dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains (PDU) et regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site, à élaborer un Plan de mobilité et déposer leur dossier auprès de leur autorité organisatrice de la mobilité. De nombreuses AOM ont mis en place des conseils en mobilité pour accompagner les entreprises de leurs territoires dans ces démarches.



© fotolia

POUR VOUS ACCOMPAGNER



- ▶ **Les conseillers en mobilité** généralement rattachés à l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ou à la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France) sont des partenaires incontournables pour informer et accompagner les collectivités territoriales et les entreprises dans leurs démarches mobilités ;
- ▶ Le **club Mobilité Capitale**, réseau d'échange d'expériences animé par la Région Ile-de-France pour les porteurs de projet de plan de mobilité, son site dédié **Pro'Mobilité** (<http://www.promobilite.fr/>) qui réunit les conseillers en mobilité de la région et le site dédié aux plans de mobilité par l'autorité organisatrice Ile-de-France Mobilités (www.plansdemobilite-iledefrance.fr/).

POUR VOUS AIDER



LES RESSOURCES MISES À DISPOSITION PAR L'ADEME :

- ▶ Le dossier sur les Plans de mobilité (<http://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/quest-quun-plan-mobilite>) ;
- ▶ Une infographie et une vidéo d'information (<http://www.ademe.fr/plans-mobilite>) ;
- ▶ Une plaquette d'information élaborée avec le Réseau Action Climat (RAC) <http://www.ademe.fr/plan-mobilite-entreprise> ;
- ▶ Un guide sur les Plans de déplacements entreprise (<http://www.ademe.fr/realiser-plan-deplacements-entreprise-guide-a-destination-chef-projet>) et inter-entreprises réalisé avec Orée (<http://www.ademe.fr/plan-deplacements-inter-entreprises-outil-management-mobilite-zones-dactivites>) ;
- ▶ Des fiches de bonnes pratiques élaborées avec France Nature Environnement <http://www.ademe.fr/mediatheque> <<http://www.ademe.fr/mediatheque/recherche>> (rubrique bonnes pratiques)
- ▶ Le référentiel dédié sur le wiki de la Fabrique des Mobilités (http://wiki.lafabriquedesmobilites.fr/wiki/Notre_referentiel_des_mobilites/Plan_de_Mobilites,_Plan_de_Dplacements_Entreprises) ;
- ▶ Une démarche exemplaire « Booster de mobilité augmentée » (BMA), initiée en Bretagne auprès de 19 organisations ou territoires avec 60 expériences, et en cours de déploiement national par les CCI et l'ADEME (<http://boosterdemobiliteaugmentee.com/>) ;
- ▶ Le guide sur les Plans de mobilité réalisé par le Gart et la Fédération des Acteurs de Plans de Mobilité (<https://www.gart.org/publication/plans-de-mobilite-definition-aide-a-mise-oeuvre/>).



LES DÉMARCHES DE VALORISATION DES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIÉTAUX

La Responsabilité sociétale et environnementale des entreprises, ou RSE, est une démarche volontaire par laquelle les entreprises intègrent les préoccupations sociales, environnementales, et

économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes. La RSE s'appuie ainsi sur les trois piliers du développement durable : l'efficacité économique, l'équité sociale et la protection / préservation de l'environnement. Cette exigence d'exemplarité s'applique également à la fonction publique et ses services dérivés.

Les lignes directrices de la RSE ont été normalisées au niveau international : toute entreprise peut entreprendre une démarche de certification ISO 26 000 et garantir de cette façon à ses clients une preuve de leur performance globale sur le plan sociétal et environnemental. En France, les entreprises peuvent acquérir le **label Lucie**, aligné sur l'approche ISO 26 000 et soutenu par la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France).

A noter que la loi Grenelle II de 2010 (art. 225) impose une obligation de transparence en matière sociale et environnementale aux entreprises cotées et entreprises non cotées de plus de 500 salariés ou de chiffre d'affaires supérieur à 100 millions d'euros, par le biais d'un rapport RSE annuel.



© iStock

EN SAVOIR



- ▶ Dossier CCI France (<http://www.cci.fr/web/developpement-durable/responsabilite-societale-des-entreprises>) ;
- ▶ Dossier ADEME (<http://www.ademe.fr/expertises/produire-autrement/production-industrielle-services/passer-a-l'action/dossier/performance-globale/responsabilite-societale-entreprises>) ;
- ▶ Rubrique ISO 26 000 de l'Organisation internationale de normalisation (<https://www.iso.org/fr/iso-26000-social-responsibility.html>) ;
- ▶ Site du label Lucie (<https://www.labellucie.com/>) ;
- ▶ Site de l'Observatoire de la RSE (ORSE) (<http://www.orse.org>).
- ▶ Livre blanc de la CNAM «12 propositions pour prévenir le risque trajet domicile-travail » (<https://www.ameli.fr/content/livre-blanc-prevenir-le-risque-trajet-domicile-travail>) ;
- ▶ Les ressources de l'Assurance Maladie - Risques professionnels avec le guide "Plan de mobilité et sécurité durables - Repenser les déplacements professionnels" (<http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206202>)



© iStock

Pour les entreprises de moins de 50 salariés, la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France) a développé en association avec l'ADEME un label spécifique, le **dispositif « EnVol »** (pour « Engagement volontaire de l'entreprise pour l'environnement »).

Ce dispositif permet de mettre en place un système de management environnemental simplifié et reconnu, basé sur le niveau 1 de la norme NF X30-205. La démarche peut être accompagnée par un conseiller CCI.



► Site du dispositif EnVol
(<http://www.envol-entreprise.fr/>).





RECOMMANDATIONS MÉTHODOLOGIQUES

**POUR PASSER D'UNE MOBILITÉ CARBONÉE À L'ÉCOMOBILITÉ,
TOUS ET TOUTES, CITOYENS, ARTISANS, INDUSTRIES,
ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET UNIVERSITAIRES,
COLLECTIVITÉS, NOUS DEVONS CHANGER NOS HABITUDES
ET REVOIR NOS MODES D'ORGANISATION.**

Afin de repenser la mobilité à partir des activités et des besoins, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Ille-et-Vilaine, avec l'aide de nombreux partenaires publics et privés et le soutien de l'ADEME, a développé une méthodologie très pragmatique fondée le couple mobilité et activité : la méthode BMA ou « Booster de mobilité augmentée »²⁹ (<http://boosterdemobiliteaugmentee.com/>).

La méthodologie, initialement conçue pour favoriser l'essor des plans de mobilité, peut être adaptée à l'échelle d'une structure ou d'un territoire pour concevoir et mettre en œuvre une politique d'écomobilité.

L'expérience de cette démarche montre qu'il convient, pour appréhender ces mutations sociétales et évolutions de modèles économiques, de travailler sur les activités que les mobilités permettent de satisfaire, plutôt que sur les mobilités en tant que telles.

Pour cela, il convient de procéder en quatre étapes :

- > faire un diagnostic complet et approfondi de tous les déplacements engendrés par ses activités ;
- > repérer les leviers du changement ;
- > concevoir un programme d'actions et le mettre en œuvre ;
- > suivre, évaluer les transformations et faire vivre la démarche.

²⁹ Anciennement « Bretagne Mobilité Augmentée » puis « Booster de mobilité active ».



© iStock



II/2 – REPÉRER LES LEVIERS DU CHANGEMENT

D'après le retour d'expériences de la démarche BMA, il est indispensable d'anticiper les freins qui seront rencontrés et les leviers potentiels sur lesquels s'appuyer pour réussir sa démarche d'écomobilité, avant même de se lancer dans l'élaboration d'un plan d'actions.

PRENDRE EN COMPTE LA DIVERSITÉ DE FREINS AU CHANGEMENT

Tous les territoires n'ont pas la même **accessibilité** : une densité de réseaux et de services à la mobilité très faible, la discontinuité des itinéraires, la dégradation des réseaux faute d'entretien, la rareté des transports publics peuvent rendre l'usage de la voiture quasi incontournable.

Pour autant, une partie de la population n'a pas accès à l'automobile : les ménages aux revenus modestes (soit 7 millions d'adultes) sont deux fois plus nombreux que la moyenne des Français à circuler à pied, **40 % n'ont pas de voiture et 50 % des personnes en insertion ont déjà refusé un travail ou une formation pour des raisons de mobilité**³⁰. Les séniors, quant à eux, perdent en mobilité lorsqu'ils se retrouvent contraints d'abandonner leur voiture.

³⁰Source : Laboratoire de la mobilité inclusive (<http://www.mobiliteinclusive.com/>)



© Laurent Mignaux / Terra

Les **freins psychologiques** ne doivent pas être sous-estimés comme la peur de circuler à vélo, le regard des autres, si l'on se distingue en venant à pied, à vélo ou en trottinette ou même en transport public. La **sous-information** est également un frein puissant. Par habitude, chacun emprunte le même itinéraire en voiture alors que l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de plusieurs modes de transports pour un trajet de porte à porte (vélo

ou voiture puis abonnement au transport public par exemple), favorise un gain de temps, d'argent et une baisse du stress engendré par les trajets domicile-travail (routes encombrées, crainte d'être en retard, etc.). Devenir mobile nécessite par ailleurs l'acquisition de compétences de base : apprendre à lire une carte, comprendre les horaires des transports ou le fonctionnement d'un distributeur de billets, etc.



EN SAVOIR



- Vidéo ADEME sur le changement de comportement (<https://www.youtube.com/watch?v=RAhEoxPf8f4>) et le guide complet (<http://www.ademe.fr/changer-comportements-faire-evoluer-pratiques-sociales-vers-plus-durabilite>).

S'APPUYER SUR LES BONS LEVIERS

Comme pour tout changement culturel et comportemental, il est bon d'identifier les leviers mobilisables. On peut retenir le contexte favorable (présence d'une piste cyclable ou d'un cheminement piéton protégé

à proximité), l'évènement incontournable (déménagement de l'entreprise, travaux de voirie importants), ou encore les personnes ressources qui peuvent porter le projet en interne ou l'accompagner en externe (un cycliste convaincu, une municipalité dynamique, un exploitant de transport ouvert).



© Daniel Joseph-Reinette / Terra

EN SAVOIR



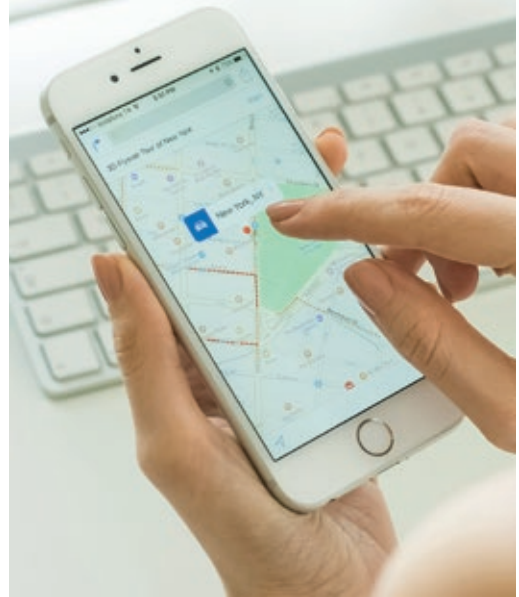
- Chaque année en septembre, la Semaine européenne de la mobilité est relayée en France par le Ministère de la transition écologique et solidaire avec l'ADEME. Elle vise à promouvoir les bonnes pratiques régionales en matière de transport pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (<http://www.mobilityweek.eu>).

Les **Autorités Organisatrices de la Mobilité** (AOM) ont un rôle important de prescripteur et de facilitateur des mobilités défini par la loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014. Leurs missions couvrent un champ très étendu : organisation des services réguliers de transport public urbain et interurbain, développement des modes actifs et usages partagés des véhicules, élaboration et suivi des plans de déplacements

urbains, mise en place d'un service de conseil en mobilité, organisation et labellisation de l'activité d'autopartage, ou encore promotion du covoiturage. Ils constituent un partenaire incontournable des collectivités territoriales et des entreprises pour réussir la transition écomobile.

Le **management de la mobilité**, qui vise à changer les comportements de mobilité, constitue le cœur de mission des conseillers en mobilité.

Ces derniers, souvent rattachés aux AOM et Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI), sont en effet formés pour accompagner les changements structurels et conjoncturels. Leur travail consiste à mieux identifier la demande afin d'y répondre de manière adaptée en fonction de l'offre disponible, ou en servant d'intermédiaire auprès des décideurs (autorité organisatrice de mobilité, collectivités territoriales...) pour la faire évoluer.



© iStock



- ▶ La rubrique « Maîtrise de la demande de mobilité » du site Internet du CEREMA (www.cerema.fr) ;
- ▶ Le site du réseau européen sur le management de la mobilité (<http://www.epomm.eu>) dont le CEREMA est un partenaire important. Ce réseau regroupe des ressources et exemples, organise des journées nationales d'échanges adressées aux collectivités, services de l'État, associations, bureaux d'études, experts, chercheurs, industriels et start-up. Une conférence européenne sur le sujet est également organisée chaque année ;
- ▶ Participer aux Journées Nationales du Management de la Mobilité, organisées tous les 2 ans par l'ADEME et le CEREMA avec le CNFPT et le Gart (<http://colloque-managementmobilité.ademe.fr/>).

LE RÔLE PRIMORDIAL DU CONSEIL EN MOBILITÉ

Les employés des plateformes aéroportuaires figurent parmi les populations particulièrement contraintes dans leur mobilité. Du fait de lieux de travail excentrés, d'horaires décalés, il est difficile a priori d'envisager des alternatives à la voiture individuelle. C'est pourtant le défi lancé aux 42 000 salariés des 7 entreprises de la plateforme aéroportuaire Charles de Gaulle dans le Val d'Oise, dans le cadre du Plan de mobilité inter-entreprises de Roissy.

Après un diagnostic d'accessibilité de la plateforme, une grande enquête auprès des salariés et un premier plan d'action, les entreprises et la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France) ont créé l'association **R'Pro'mobilité** (<https://www.rpromobilité.fr/>). Animée par Carole Uzan, chargée de mission Aménagement, Urbanisme & Transport à la CCI Val-d'Oise et conseillère en mobilité, qui suit le projet depuis ses débuts, cette association donne plus de visibilité et d'efficacité aux actions engagées : covoiturage, autopartage, accessibilité accrue en transport en commun et à vélo.



II/3 - CO-CONSTRUIRE ET METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS

Que ce soit à l'échelle d'un territoire ou d'une structure, il existe un consensus sur la nécessité de faire évoluer les usages et les pratiques en matière de mobilité, au regard des enjeux sanitaires (qualité de l'air, bruit), environnementaux, climatiques, sociaux et économiques. Pour cela, les actions concrètes à conduire (relatives aux flux de marchandises comme de personnes) nécessitent d'être définies avec ambition, priorisées et inscrites dans le temps, avec les moyens appropriés, d'autant qu'elles ne se traduisent pas toujours par des résultats visibles et immédiats.

Le succès d'une démarche de mobilité durable, territoriale ou locale, repose sur :

- > l'adhésion des acteurs concernés ;
- > la légitimité du porteur de projet ;
- > une vision globale de la situation (état des lieux des flux, identification des freins et leviers) ;
- > la capacité à imaginer des solutions alternatives au cas par cas, de manière concertée en interne et avec les acteurs du territoire ;
- > la volonté et capacité à y consacrer les moyens nécessaires (budget dédié sanctuarisé, effectif, stratégie de communication et

événementielle, systèmes d'incitations et de récompenses/reconnaissance pour les comportements les plus vertueux, etc.).

Le choix des actions dépend des spécificités du périmètre d'intervention (métropoles, zone périurbaine ou territoire peu dense, entreprise localisée en zone d'activités...), des activités (emploi en horaires décalés, activité saisonnière, etc.), ainsi que des freins géographiques et psychologiques mis en évidence par le diagnostic. Néanmoins, il doit toujours répondre aux objectifs suivants : réduire le nombre et la distance des déplacements, favoriser les alternatives plus respectueuses de la santé, du climat et de l'environnement, faciliter la multimodalité et l'intermodalité, promouvoir une mobilité inclusive et diminuer le risque routier. Pour découvrir le champ des actions possibles et s'en s'inspirer, se référer à la partie III.



© Rezo Pouce

EN SAVOIR



Les solutions spécifiques aux milieux ruraux et périurbains :

- ▶ Plaquette du Réseau Action Climat (RAC) et de la Fondation Nicolas Hulot sur les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain (<https://reseauactionclimat.org/publications/solutions-mobilite-milieu-rural-periurbain/>) ;
- ▶ Guide du Plan de mobilité rurale du CEREMA, notamment son annexe (<http://www.certu-catalogue.fr/le-plan-de-mobilite-rurale.html>).



II/4 - SUIVRE ET ÉVALUER LES TRANSFORMATIONS

© 123RF

Comme pour tout changement de comportement, il faut du temps, de la conviction et de la persévérance pour voir aboutir les premiers résultats des actions engagées.

LES CLÉS DE LA RÉUSSITE :

- > fixer en amont des indicateurs de suivi, de moyens et de résultats simples et intelligibles : kilomètres parcourus, part de report modal, accidentologie, taux d'utilisation des services proposés pour pouvoir évaluer les résultats obtenus (outils de suivi simples et peu chronophages) ;
- > commenter et diffuser le bilan annuel dans les réseaux internes et externes, en faire un véritable outil d'évaluation de la performance des établissements ou des collectivités ;

- > maintenir une communication pérenne et informer tous les nouveaux venus, organiser des événements annuels réguliers comme la participation à des challenges mobilité avec la Région ou les autres entreprises ;
- > ne pas hésiter à modifier, réorienter des actions et des moyens en fonction des évolutions constatées ;
- > et surtout persévérer !

CHALLENGE

« SANS MA VOITURE »

Depuis plusieurs années, l'ADEME parraine des expériences dans différents territoires pour inciter les citoyens à se déplacer autrement, et notamment à vivre « deux mois sans voiture ». Bordeaux, Dijon, Grenoble et Niort se sont lancées dans l'aventure. Après une période d'adaptation, notamment pour des imprévus, les volontaires se révèlent tous satisfaits et décidés à continuer au-delà du temps prévu : sentiment de liberté, temps gagné, économie tangible... Les mentalités évoluent et 8 participants sur 10 envisagent de vendre leur voiture. Même enthousiasme chez les 70 participants de l'opération « 3 mois sans ma voiture » répartis sur 6 territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes. L'automobile est remplacée par un Vélo à assistance électrique (VAE), mis à disposition par l'entreprise Vélogik. A la fin de l'expérience, les changements de comportement sont réels.





LE TEMPS DE L'ACTION

LA MISE EN ŒUVRE DE L'ÉCOMOBILITÉ DOIT PRENDRE DIFFÉRENTES FORMES D' ACTIONS COMPLÉMENTAIRES LES UNES DES AUTRES POUR MIEUX S'ADAPTER AUX BESOINS DE CHAQUE INDIVIDU ET DE CHAQUE TERRITOIRE.

III/1 - FAVORISER L'ACCÈS À UNE MOBILITÉ PLUS INCLUSIVE ET SOLIDAIRE

À l'ère du numérique, une multiplicité de solutions de mobilité qui s'imbriquent et se complètent s'offre aux usagers. Pour autant, une partie significative de la population (jeunes travailleurs, seniors, population rurale isolée, etc.) n'a pas accès à ce service essentiel, avec des conséquences non négligeables sur l'emploi, la vie sociale, l'accès aux loisirs et à la culture. En effet, 25 % des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre³¹. Ce chiffre s'élève à plus de 40 % si l'on considère les jeunes uniquement, et à plus de 50 % quand on considère les personnes vulnérables.

En France, on estime entre 6 et 8 millions les précaires de la mobilité en 2016. Or, la précarité liée à la mobilité s'accroît, parce que le coût de la mobilité s'accroît, en moyenne 5 000 € par an pour les ménages français. À titre d'exemple, la part budgétaire dédiée au carburant par les ménages ruraux les plus pauvres est 4 fois supérieure à celle des ménages urbains les plus riches. Pourtant, un vélo d'occasion équipé coûte environ 100 € et représente 50 à 70 € /an de frais d'entretien : remplacer une voiture par un vélo ferait économiser entre 300 et 500 € /mois³².

³¹ Source : sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, janvier 2018

³² Source : UNAF

³³ Source : UNAF

³⁴ Source : Mobivia groupe - Le défi de la mobilité



© iStock

Les personnes les plus précaires ou isolées sont ainsi les premières confrontées à la difficulté de se déplacer. Leur taux de motorisation est plus faible que la moyenne : la moitié n'a pas le permis de conduire, un tiers seulement possède une voiture, et 28 % déclarent ne disposer d'aucun moyen de déplacement, autre que la marche.

Le vieillissement de la population doit également être pris en compte dans la réflexion concernant l'organisation de nos modes de transports, tant il bouleverse les besoins en mobilité. 15 % des seniors (plus de 60 ans) rencontrent des difficultés de mobilité, soit 4 millions de personnes³⁴.



Dans des zones où l'offre de transports en commun est généralement faible, le **transport à la demande** permet de mettre en place une offre de transport collectif, adaptée aux besoins du territoire et à la clientèle visée. Pour la collectivité, il permet une amélioration de l'offre de transport local (accès aux commerces et services). Sur le plan environnemental, il présente l'avantage de générer des émissions de gaz à effet de serre et de polluants inférieures à celles produites par un véhicule particulier ou un transport public sous-occupé.

Encourager la diversification des mobilités et la réorganisation de nos déplacements participe fortement à la lutte contre l'exclusion et les inégalités sociales. La mobilité est un facteur clé d'insertion, de mobilité sociale et de développement économique de nos territoires. C'est pourquoi les décideurs publics doivent travailler à des solutions accessibles



© MBeltramelli Optimod Lyon

à tous : améliorer la desserte en transports en commun, renforcer les dispositifs d'aide à la mobilité des plus précaires (tarification sociale, aides spécifiques, garages solidaires), développer la multimodalité

pour favoriser l'intermodalité et l'autopartage par le biais d'infrastructures adaptées, renforcer le déploiement des plans de la mobilité, encourager les transports à la demande notamment pour les séniors...

III/2 – PROPOSER DES ALTERNATIVES À TRAVERS L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ

En l'absence d'alternatives plus respectueuses de la santé publique, de l'environnement et du climat, les mobilités resteront basées sur le modèle actuel, centré autour du transport routier et de l'étalement urbain, dont les limites et impacts sont

aujourd'hui reconnus. Pour y remédier, diverses mesures permettent aux décideurs publics et privés d'encourager l'écomobilité :

> **rendre possible la multimodalité** (choix de plusieurs modes pour un trajet) et l'intermodalité

(combinaison de plusieurs modes sur un même trajet, de porte à porte) en multipliant les aménagements de voirie adaptés (notamment les bancs pour les piétons), les stationnements sécurisés, les pôles d'échanges multimodaux... ;

- > améliorer l'accès à l'information par le biais de portail unique d'information multimodal (en temps réel via des applications pour smartphones), de campagnes de communication et de conseils personnalisés en mobilité ;
- > regrouper les services en un guichet unique, comme une billettique multi-services ou un abonnement multimodal à l'image des « pass mobilité » combinant des abonnements aux transports en commun, vélos en libre-service et autopartage ;
- > organiser des expérimentations aux solutions alternatives de mobilité, via des **challenges mobilité** (<https://www.challengedelamobilitte.com/>), des **parking days**, d'autres actions ludiques autour de l'écomobilité : très appréciées, très conviviales, elles suscitent la curiosité, donnent l'opportunité de changer de comportement, améliorent les relations internes, soudent les équipes et valorisent l'image de l'entreprise et du territoire (métropole, régions...);
- > récompenser les usages vertueux avec des points donnant droit à des réductions chez les commerçants et fournisseurs de proximité par exemple.

LE PASSMOBILITÉ À STRASBOURG

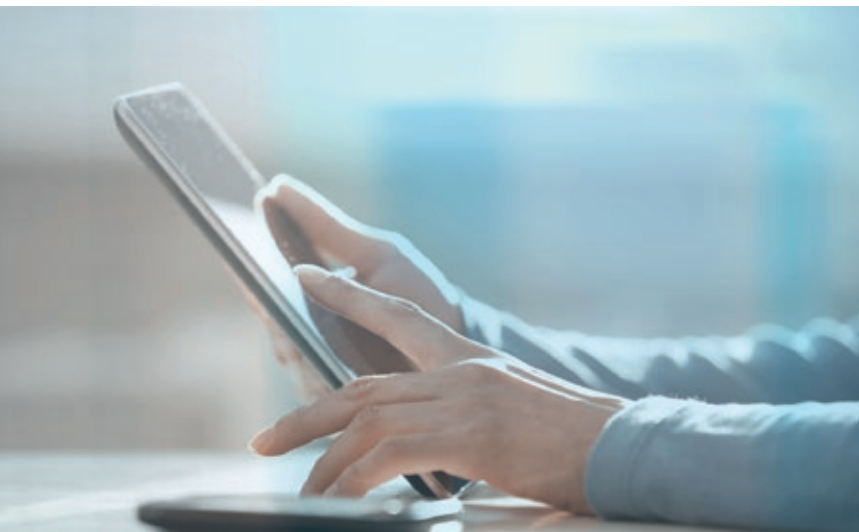


Depuis 2014, le PassMobilité Particulier (<http://www.passmobilitte.eu/>) combine l'abonnement annuel aux transports urbains, le stationnement voiture en Parking Relais et vélo en Véloparc, la location d'un Vélhop et d'une voiture d'autopartage de Citiz Alsace, en boucle ou sans station (free-floating).

DES INITIATIVES POUR SENSIBILISER ET FAVORISER L'ÉCOMOBILITÉ



Les métropoles de Bordeaux, Lyon, Toulouse encouragent les pratiques vertueuses en attribuant des points cadeaux à échanger chez des commerçants pour chaque trajet en tram, bus, vélo libre-service. Avec extension prochaine du dispositif bordelais (<https://www.ecomobi.fr/>) aux automobilistes de l'agglomération évitant les heures de pointe. Ce genre d'initiatives peut également être porté par un acteur économique privé, à l'image du programme Soleillos de TransWay (<http://www.soleillos.com>).



© 123RF



III/3 – OPTIMISER L'ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

Le déplacement le plus écomobile est celui qui peut être évité ou que l'on peut raccourcir ! L'effort des collectivités territoriales en faveur d'**espaces de travail collaboratifs** (aussi dénommés tiers-lieux, fab-labs, télécentres...) en milieu rural, périurbain et dans les pôles d'intermodalité s'inscrit dans la même logique : réduire les déplacements de chacun. Avec Internet, les téléphones portables, les smartphones, les tablettes numériques ou encore certaines applications numériques apportent en temps réel aux usagers des informations pour organiser au mieux leurs déplacements (horaires, état du trafic, offre disponible des différents modes et stationnements...).

Le **télétravail**, les **audio** et **visioconférences** et autres technologies exemptent les professionnels de nombreuses contraintes (coûts des trajets, durée de déplacements, etc.) en leur permettant d'être joignables partout et d'accéder aux ressources nécessaires à l'exécution de leurs missions. L'argent et le temps gagné sur les trajets peuvent alors être employés pour d'autres tâches, et renforcent les gains de productivité.



Cependant, le déplacement virtuel repose sur la nécessité d'une couverture numérique à haut débit performante des territoires : un enjeu primordial pour une collectivité qui renforce ainsi son attractivité auprès du tissu économique.

Lorsque l'entreprise aide un salarié à trouver un logement à proximité de son lieu de travail, ou contribue à l'implantation d'un restaurant inter-entreprises, elle agit pour **réduire durablement le nombre et la longueur des déplacements.**

Des avantages pour le salarié : moins de temps perdu dans les transports, moins d'exposition aux risques d'accidents de la route, moins de fatigue et de stress, soit un impact positif sur son état d'esprit, sa santé, sa ponctualité, ce qui bénéficie en retour à l'entreprise.



© 123RF

III/4 – AGIR SUR LES COMPORTEMENTS DE CIRCULATION POUR UNE MOBILITÉ PLUS SÛRE

L'apprentissage d'une meilleure maîtrise du véhicule, d'une conduite plus souple, du respect des vitesses, via la formation à l'**éco-conduite**, diminue le risque d'accident pour soi et pour les autres (en particulier les usagers vulnérables) et réduit la consommation de carburant. Selon BeMobi, filiale du groupe La Poste spécialisée en éco-conduite, le risque d'accident de la route baisse de 10 à 15 %, la consommation de carburant et les émissions de polluants et CO₂ de 15 %.

- ▶ Guide « La Ville à 30 km/h » du collectif « Pour la ville à 30 » (<https://ville30.org/>) ;
- ▶ Plaquette « La ville à 30, ça marche » de l'association Rue de l'Avenir (<http://www.ruedelavenir.com/brochure-la-ville-a-30-ca-marche/>) ;
- ▶ Cahiers techniques « mobilité » (<http://www.ademe.fr/mobilite>) et « ambiances urbaines » (<http://www.ademe.fr/ambiances-urbaines>) de la méthode ADEME d'Approche environnementale de l'urbanisme 2 (AEU2).



© A.F./ Rue de l'Avenir

Chaque année, la Poste économise ainsi 5 millions de litres de carburant et évite l'émission de 10 000 tonnes de CO₂.

A l'échelle des territoires, la collectivité a un rôle important dans la résorption des points noirs et la reconquête de l'espace public, confisqué par l'automobile. Il s'agit de rendre à nouveau l'espace public accessible aux piétons et cyclistes



(plantations, aménagements dédiés), sécurisé (lumière) et lisible (signalétique), en jouant sur l'organisation des formes urbaines, des ambiances et l'usage de l'espace public. En outre, la réduction des vitesses sécurise et facilite la pratique des modes actifs. C'est pourquoi des associations réclament la généralisation de la « **ville à 30** », en laissant seulement les artères principales à 50 km/h. Elles militent également pour des « **rues aux enfants** », fermées temporairement à la circulation motorisée (jours et heures bien précisés), où les enfants peuvent jouer librement en toute sécurité et toute tranquillité.

Outre un travail de terrain concerté entre les services d'aménagement et d'urbanisme, les chambres consulaires, les associations d'usagers et les gestionnaires de voirie, la collectivité doit informer la population des évolutions réglementaires et des nouveaux usages, notamment par le bulletin municipal.

Les outils à disposition des décideurs locaux sont nombreux, depuis les **zones de circulation apaisée** (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) aux **aménagement cyclables** avec ou sans cohabitation avec



© Xavier Benony / ADEME



© iStock

d'autres usagers (pistes, bandes, voies vertes), ou encore aux **zones à circulation restreinte** et aux vignettes Crit'Air.



- ▶ Fiches du CEREMA sur la mise en place d'une politique locale de sécurité routière (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/savoirs-base-securite-routiere-mise-place-politique-locale>) ;
- ▶ « Code de la Rue » élaboré par le Gart et Rue de l'Avenir (<http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/la-route-la-rue/le-code-de-la-rue2>) ;
- ▶ Dossier code de la rue par Rue de l'Avenir (<http://www.ruedelavenir.com/themes/code-de-la-rue/>) ;
- ▶ Site internet de certification de la vignette Crit'Air (<https://www.certificat-air.gouv.fr/>).

III/5 – SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

Pratiquer une activité physique régulière améliore la santé des individus, la productivité³⁵ de 6 à 9 %, garantit la ponctualité (pas d'embouteillages) et réduit l'absentéisme (15 % d'arrêts maladie en moins pour un salarié cycliste selon le rapport sur l'expérimentation en faveur de l'indemnité kilométrique vélo³⁶). Les piétons et les cyclistes sont des usagers vulnérables mais de façon générale, les bénéficiaires de la pratique du vélo sont supérieurs à tous les autres types de risque³⁷. Qui plus est, la conduite d'un deux-roues motorisé reste de loin la plus dangereuse : 6 fois plus de tués et 10 fois plus de blessés graves pour 5 fois moins d'usagers que le vélo. S'il est nécessaire de veiller à la sécurisation des accès et des itinéraires, il convient également de rappeler que plus les cyclistes et piétons sont nombreux, plus les autres usagers sont attentifs à leur présence.

Promouvoir la marche requiert ainsi de la rendre plus sûre et plus attractive. Divers moyens existent :

- > **développer les « diagnostics en marchant »**, en conseil de quartier, en association, en entreprise.
L'intérêt est de partager les itinéraires à conseiller ou éviter, les raccourcis calmes et sans danger, d'identifier les besoins (élargissements nécessaires, suppressions des goulots d'étranglement, bancs, éclairage, plantations et surtout signalétique adaptée...);
- > **sécuriser les itinéraires** en limitant les vitesses autorisées, en améliorant la visibilité par l'interdiction de stationnement dans des zones de conflits potentiels, en assurant la continuité des cheminements tant

sur l'espace public que dans l'enceinte des entreprises ;

- > **travailler sur un maillage interstitiel des espaces** pour créer des raccourcis piétonniers, jouer sur les différences de couleurs et de matériaux pour distinguer les espaces dédiés aux piétons de ceux dédiés aux motorisés, etc.



© Philippe Renault / ADEME

³⁵ Source : rapport 2007 de l'OMS

³⁶ Source : ADEME

³⁷ Source : ORS Ile-de-France



MARCHONS ENSEMBLE VERS L'ÉCOLE, L'EXEMPLE DU PÉDIBUS OU CARAPATTE



© A.F. / Rue de l'avenir

Le pédibus, ou carapatte, est l'équivalent d'un autobus de ramassage scolaire avec une ligne, des arrêts, un horaire avec des parents accompagnant à pied à tour de rôle des enfants de maternelle et de primaire sur leur trajet vers

l'école. Certaines collectivités accompagnent ces démarches, à l'image de la Métropole de Lyon (<http://blogs.grandlyon.com/pedibus/>), qui recense 61 lignes actives. Tous les jours, 580 enfants de 40 groupes scolaires parcourent

en moyenne 875 mètres pour se rendre à l'école, accompagnés par 340 parents ou bénévoles. Le Pédibus de Montanay (2 700 habitants) détient le record de longévité avec chaque année une quarantaine d'élèves depuis 10 ans.

Quant au vélo, l'incitation et l'accompagnement sont nécessaires pour son déploiement :

- > **promouvoir l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV)**, actuellement fixée à 0,25 € / km et exonérée de cotisations sociales pour l'entreprise (qui peut verser davantage) et d'impôt sur le revenu pour le salarié jusqu'à 200 €. L'IKV est cumulable avec le remboursement de l'abonnement de transports publics pour les trajets vélo en rabattement. Pour l'instant, elle est facultative et réservée aux entreprises privées (<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F33808>) ;
- > **développer l'apprentissage dès l'école** pour agir sur les

prochaines générations, c'est l'objectif du « savoir rouler à vélo » qui s'ajoute en 2018³⁸ aux autres savoirs fondamentaux à maîtriser à l'entrée en 6^{ème}, comme savoir lire, écrire, nager ;

- > **faire appel à des vélo-écoles pour accompagner la (re) mise en selle**, acquérir les bons réflexes en circulation urbaine, anticiper sur les situations à risque...
- > **mettre en place des bus cyclistes** (ou caracycles) pour les adultes ou scolaires tentés de se rendre au travail ou à l'école à vélo mais manquant d'assurance, en proposant des lignes régulières avec des guides cyclistes expérimentés pour améliorer le sentiment de sécurité et créer une communauté dynamique ravie de pédaler en groupe ;

³⁸ Source : annonce du 1^{er} Ministre du 9 janvier 2018 : mesure n°10 du Conseil interministériel de sécurité routière

- > organiser des ateliers d'auto-réparation des vélos pour sensibiliser au bon entretien (freins, éclairages), au bon usage des équipements de sécurité et de protection (vêtements anti-pluie, sacoches préférables aux sacs en bandoulière...);
- > faciliter l'accès aux vélos et vélos à assistance électrique (VAE), par le biais de mise à disposition en libre-service ou flotte d'entreprise, ou encore d'aides à l'achat de VAE;
- > faire remonter les demandes d'aménagements sécurisés des salariés et citoyens auprès de la collectivité. Pour accélérer la transformation du territoire, les sollicitations des acteurs économiques peuvent avoir un fort impact dans les arbitrages sur la voirie locale.



© Arnaud Bouissou / Terra

III/6 – DIVERSIFIER LES USAGES DES VÉHICULES POUR UNE MOBILITÉ PLUS PARTAGÉE

Le **covoiturage domicile-travail** présente de nombreux avantages : rencontrer d'autres personnes et voyager dans une atmosphère conviviale, faire des économies puisque l'on peut se passer d'une voiture personnelle ou l'utiliser alternativement avec d'autres covoitureurs, faire

une bonne action pour la planète en diminuant la congestion routière et le besoin de surfaces imperméabilisées pour des parkings à l'arrivée. De nombreux acteurs proposent désormais des solutions locales de covoiturage avec différents fonctionnements. Cela permet à chacun d'y trouver son compte (contribution financière, bons cadeaux, chèque covoiturage...).

EN SAVOIR



- ▶ Guide et synthèse de l'ADEME sur le covoiturage régulier de courte distance (<http://www.ademe.fr/developpement-covoiturage-regulier-courte-moyenne-distance>);
- ▶ Guide de France Nature Environnement sur les mobilités collaboratives et partagées (<https://www.fne.asso.fr/communiqués/collaborative-durable-sociale%E2%80%A6-la-mobilit%C3%A9-%C3%A9value>).

POUR VOUS AIDER



Calcul du coût d'un trajet sur le site de La Roue Verte (www.laroueverte.com/prix-covoiturage.do).



© Arnaud Bouissou / Terra



POUR VOUS AIDER



- Brochure du Gart sur la réforme du stationnement (https://www.gart.org/wp-content/uploads/2016/06/D%C3%A9pliant-GART_La-r%C3%A9forme-du-stationnement.pdf) ;
- Guide sur la décentralisation du stationnement payant du Gart (<http://www.certu-catalogue.fr/decentralisation-du-stationnement-payant-sur-voirie-guide-de-recommandations-a-l-attention-des-collectivites-territoriales.html>).

L'**autopartage** désigne la mise en commun d'un véhicule entre voisins ou un service organisé par une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ou une entreprise. Les municipalités peuvent contribuer à l'organisation de l'autopartage au titre de leur pouvoir de police du stationnement, en réservant des emplacements spécifiques sur voirie, tandis que les AOM décident de l'attribution du label d'autopartage. Pour le particulier, ce service dispense de la possession d'un véhicule personnel, réduit donc son budget déplacement/stationnement et l'incite à recourir plus fréquemment aux modes actifs ou aux transports publics. L'employeur peut quant à lui réduire son parc de véhicules internes de 20 à 25 %, donc le budget qui lui est alloué et l'espace de stationnement.

Par ailleurs, pour le décideur public, la **réglementation du stationnement** est un outil de bonne gestion de l'espace public qui, en milieu dense, est rare et cher. Depuis janvier 2018, les collectivités et Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent adapter le tarif du stationnement résidentiel en fonction des secteurs et selon les places disponibles, en lien avec leur politique de mobilité. Cette mesure permet d'éviter les véhicules ventouses, qui occupent un emplacement de façon continue sur plus de 7 jours, et ainsi redonner de l'attractivité économique sans augmenter le nombre de places dédiées. Par conséquent, une partie de l'espace public peut être réaffectée à d'autres modes de déplacements (autopartage, covoiturage, piétons et cyclistes, transports collectifs) sans dégrader l'offre de stationnement.



© iStock

En entreprise, **rationnaliser l'attribution des places de parkings en fonction des besoins réels** est un point important pour obtenir l'adhésion des salariés. Il est important de rechercher l'équité, en mettant au même niveau les salariés et la direction, avec des critères d'attribution objectifs : situation de handicap, horaires de travail, distance domicile-travail (cf. cartes isochrones), transport de charges et de documents...

Les attributions peuvent être journalières en fonction des besoins, y compris pour les visiteurs, covoitureurs et personnes à temps partiel, les places remises à disposition durant les congés et les absences...

Rappelons que l'assurance de trouver une place de parking à destination est la première cause d'usage « immodéré » de l'automobile.

III/7 – ADAPTER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR DES ÉCHANGES PLUS VERTUEUX

Le transport de marchandises représente une cause de pollution majeure. Celle-ci peut atteindre en ville 20 % des émissions totales générées par le secteur des transports³⁹. En effet, 88 % des échanges sont faits par la route avec 57 % des volumes transportés sur moins de 50 km⁴⁰. Le transport de marchandises par le train représente 11 % et le fluvial moins de 3 % des échanges⁴¹. Seule solution : réfléchir, en amont, aux systèmes de production et aux solutions organisationnelles à mettre en place à tous les niveaux.



© iStock

³⁹ Source : Iffstar

⁴⁰ Source : Fntr

⁴¹ Source : chiffres clés 2017 du MTES

FAVORISER LES CIRCUITS COURTS

« L'optimisation de l'utilisation des ressources d'un territoire et la recherche de synergies entre acteurs est la base d'un développement économique durable et favorise l'écomobilité. Depuis 2012, la commune de Mouans-Sartoux, sur la Côte d'Azur, nourrit ses écoliers en 100 % bio sans surcoût. La recette : l'anti-gaspi et le circuit court. La municipalité a créé une « régie agricole », la première en France, et produit elle-même ses légumes. »

Gilles Pérole,
adjoint au maire de Mouans-Sartoux,
président de Un Plus Bio,
premier réseau national
des cantines bio et rebelles





PROGRAMME DE RÉDUCTION
DES ÉMISSIONS DU
TRANSPORT ROUTIER



L'évolution de la technologie, le renouvellement des parcs de véhicules et les formations d'écoconduite apportent une légère amélioration des niveaux d'émissions. Diverses démarches montrent une prise de conscience des professionnels vis-à-vis de ces enjeux.

Le programme « **Objectif CO₂** » (<http://www.objectifco2.fr/>) porté par les fédérations de transport routier de marchandises (TRM) et de voyageurs (TRV), et soutenu par l'ADEME dans le cadre des programmes expérimentaux de Certificats d'économie d'énergie, en est un exemple. Sur la base du volontariat, les entreprises s'engagent par une charte à l'amélioration de leur performance énergétique, ou

visent un label avec un audit approfondi et des actions ciblées.

Sur le même principe, le programme « **Fret 21** » (<http://fret21.eu/>) incite les entreprises

« chargeurs » à réduire leurs émissions de CO₂ liées au transport de leurs marchandises.

A l'instar des professionnels du transport et de la logistique, les collectivités territoriales ont également un rôle à tenir pour mettre en œuvre de nouvelles organisations vertueuses, notamment à travers les leviers importants dont elles disposent (planification, réglementation, gestion et régulation de la circulation / du stationnement, etc.). Conscientes des enjeux en matière de logistique urbaine, plusieurs collectivités (Paris, Toulouse, Grenoble...) ont déjà mis en place des chartes au niveau local, engageant les acteurs publics et privés autour d'un plan d'action concerté.



© iStock

En 2018, afin de mutualiser et déployer ces bonnes pratiques, le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire (MTES) et l'ADEME proposent aux collectivités un « **cadre national pour des Chartes de logistique urbaine durable** ». L'objectif est d'accompagner les territoires dans l'élaboration d'une stratégie concertée, planifiée et soutenable sur les transports de marchandises et la logistique urbaine. Pour cela, une boîte à outils complète est mise à disposition pour guider la collectivité à chaque étape. Le thème des véhicules propres

est bien évidemment abordé : les vélos cargo à assistance électrique, les véhicules de livraison au gaz ou électriques sont autant que possible à privilégier. Les résultats du projet « **Equilibre** » (<http://www.projetequilibre.fr>) ont démontré l'intérêt de l'utilisation du Gaz naturel véhicule (GNV) par le transport routier pour diminuer les émissions de CO₂ et de NO_x.



LE VÉLO CARGO ET LE TRIPORTEUR, PAS SI BÊTE

Des artisans et commerçants adoptent le vélo comme outil de travail. Pratique pour éviter les bouchons, écologique, silencieux, facile à garer, moins onéreux qu'un véhicule (à l'achat et pour l'assurance), il ne sert pas que pour les livraisons. Plombiers, électriciens, réparateurs d'électroménager et de vélos, laveurs de carreaux, déménageurs, cantine d'entreprise ambulante : les initiatives se multiplient. Un collectif a même été créé : les boîtes à vélo (<http://www.lesboitesavelo.com/>).

Constatant la prolifération en ville et en journée ou en soirée des coursiers et livreurs à vélo, le délégué interministériel à la sécurité routière a souhaité que la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) réfléchisse à un programme de sensibilisation des coursiers. Une de ses associations membres, le CADR 67, a donc organisé des « cafés vélo » et des sessions de formation pour répondre aux questions des livreurs et attirer leur attention sur les situations à risque et sur l'importance de l'éclairage des vélos.



- ▶ Guide ADEME - France Nature Environnement « Logistique urbaine : agir ensemble » (<https://www.fne.asso.fr/actualites/logistique-urbaine-agir-ensemble>) ;
- ▶ Ouvrage du CEREMA « Logistique urbaine : connaître et agir » (<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/logistique-urbaine-connaître-agir>).



#



CONCLUSION

L'ÉCOMOBILITÉ EST COMME UN COUTEAU SUISSE : IL Y A TOUJOURS UNE ACTION POUR RÉSOUDRE LE PROBLÈME SPÉCIFIQUE QUE L'ON RENCONTRE. TOUT ÉTABLISSEMENT, QUELLE QUE SOIT SA TAILLE, OU TOUT TERRITOIRE A INTÉRÊT À RÉDUIRE SON EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE POUR RÉPONDRE À L'ATTENTE DES CITOYENS ET PÉRENNISER SES ACTIVITÉS DANS UN ENVIRONNEMENT FORTEMENT CONCURRENTIEL.

Pour les territoires, résoudre les problèmes de mobilité du quotidien et offrir des alternatives au tout-voiture revalorise l'image d'une ville, d'une métropole, d'un territoire. Cela le rend plus attractif et favorise des implantations économiques nouvelles. Avec la « ville des courtes distances », le commerce de proximité et la vie de quartier se retrouvent d'autant plus dynamisés, et la santé de la population améliorée par le développement des modes actifs. Le cadre de vie en bénéficie également (bruit, air, végétation, aménagements sécurisants...).

Pour les entreprises, une meilleure organisation des déplacements génère des gains de productivité (pertes de temps et trajets inutiles évités, télétravail, usage de tiers-lieux, horaires adaptés...) et des économies directes (carburant, taille de flotte de véhicules, nombre de parkings, restructuration des activités...).

De plus, améliorer son image et le bien-être de ses salariés facilite le recrutement d'employés qualifiés et motivés, et attire de nouveaux clients.

Proposer des services de mobilité divers et adaptés contribue ainsi à l'implantation de nouvelles activités, au développement de synergies locales, à l'amélioration de la santé et qualité de vie au travail, ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement sonore.

L'écomobilité doit entrer dès maintenant dans notre quotidien et passer d'un savoir-faire à un savoir-être. Notre santé, notre économie, notre bien-être en dépendent et les solutions existent.





SIGLES ET ACRONYMES

ADEME :	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANSES :	Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail
AOM :	Autorité organisatrice de la mobilité
BMA :	Booster de mobilité augmentée (anciennement Bretagne Mobilité Augmentée)
CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEREMA :	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CISR :	Comité interministériel de la sécurité routière
CITEPA :	Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique
CNAM :	Caisse nationale d'assurance maladie
CNB :	Conseil national du bruit
CNFPT :	Centre national de formation de la fonction publique territoriale
CO₂ :	Dioxyde de carbone
EPCI :	Etablissement public de coopération intercommunale
EPOMM :	« European Platform on Mobility Management » (= plateforme européenne du management de la mobilité)
FAPM :	Fédération des acteurs des Plans de mobilité
FNE :	France Nature Environnement
FNAU :	Fédération nationale des agences d'urbanisme
FNAUT :	Fédération nationale des associations d'usagers des transports
FNTR :	Fédération nationale des transporteurs routiers
FUB :	Fédération des usagers de la bicyclette
GART :	Groupement des autorités responsables des transports
GES :	Gaz à effet de serre
IKV :	Indemnité kilométrique vélo
INSEE :	Institut national de la statistique et des études économiques
LOM :	Loi d'orientation des mobilités
LOTI :	Loi d'orientation des transports intérieurs

LTECV :	Loi de transition énergétique pour la croissance verte
MAPTAM :	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
MTEs :	Ministère de la transition écologique et solidaire
NOTRe :	Loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République
OMS :	Organisation mondiale de la santé
ONU :	Organisation des Nations Unies
ORSE :	Observatoire de la Responsabilité sociétale des entreprises
PCAET :	Plan climat air énergie territorial
PDM :	Plan de mobilité
PDU :	Plan de déplacements urbains
PETR :	Pôle d'équilibre territorial et rural
PLUI :	Plan local d'urbanisme intercommunal
PM :	« Particulate matters » (= particules fines)
RAC :	Réseau Action Climat
RER :	Réseau express régional
RSE :	Responsabilité sociétale des entreprises
SCOT :	Schéma de cohérence territoriale
SRADDET :	Schéma régional de l'aménagement du territoire
TC :	Transports collectifs
TEPCV :	Territoire à énergie positive pour la croissance verte
TRM :	Transport routier de marchandises
TRV :	Transport routier de voyageurs
TVB :	Trame verte et bleue
UNAF :	Union nationale des associations familiales

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT EN BREF

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. C'est la porte-parole d'un mouvement de 3 500 associations, regroupées au sein de 71 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer.


France Nature Environnement, partout où la nature a besoin de nous. www.fne.asso.fr

L'ADEME EN BREF

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

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

www.ademe.fr

 @ademe

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



ILS L'ONT FAIT

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



EXPERTISES

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



FAITS ET CHIFFRES

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



CLÉS POUR AGIR

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



HORIZONS

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



GAGNER EN PERFORMANCE ET RÉUSSIR LE PASSAGE À L'ÉCOMOBILITÉ POUR LES DÉCIDEURS PUBLICS ET PRIVÉS

La mobilité est au cœur des activités économiques comme du quotidien des citoyens. Selon le mode de transport utilisé, l'impact sur la santé, l'environnement et le climat diffèrent. Or, l'émergence de nouvelles attentes sociétales, la responsabilisation des activités humaines, impliquent de changer de modèle de mobilité, essentiellement basé sur les modes routiers parmi les plus impactants à tous niveaux.

Ce document est issu de la collaboration entre l'ADEME et France Nature Environnement, en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie de France (CCI France), le Groupement des autorités responsables de transport (Gart), le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), la Caisse nationale d'assurance maladie (Cnam), ainsi que l'association Rue de l'Avenir et la Fédération des usagers de la bicyclette (Fub).

L'ADEME lance régulièrement des Appels à Projets pour financer des projets de mobilité innovants. Ils sont consultables dans la rubrique "Actualités" puis "Appels à Projets" du site Internet.

Pour en savoir plus
www.ademe.fr

