

Loi d'orientation des mobilités

Le nouvel horizon des mobilités

La future loi d'orientation des mobilités (LOM) va transformer en profondeur le paysage des déplacements en France. Les débats d'Ancenis-Saint-Géréon ont permis d'en éclairer les points forts, notamment à travers le témoignage privilégié du sénateur de la Vendée, Didier Mandelli, rapporteur du texte.



Didier Mandelli,
sénateur
de la Vendée

Zéro zone blanche

Le processus de construction de la LOM, affecté par les manifestations des gilets jaunes, a achoppé sur la question des financements, notamment pour les communes rurales les moins riches. L'objectif de ce texte est de couvrir l'ensemble du territoire national par des Autorités organisatrices des mobilités (AOM), sans aucune zone blanche. Il veut organiser les mobilités en proposant la prise de cette compétence aux intercommunalités, et à défaut aux régions, en leur donnant notamment la possibilité de préserver le versement mobilités (ex versement transport). La participation des entreprises sera donc collectée partout, et plus seulement là où il existe des lignes régulières, ce qui était un verrou. Nous voulons répondre à l'attente de nos concitoyens, dont beaucoup ont aujourd'hui un sentiment de « double peine », vivant dans des zones où ils paient des taxes, notamment via la TICPE, sans pouvoir accéder à des moyens de transport collectif ni bénéficier du versement transport des entreprises. ■



Roch Brancour,
vice-président
du Conseil
régional des
Pays de la Loire

Une promesse et des risques

La LOM porte une promesse et répond à une forte attente des citoyens et des élus. Mais il y a un double risque de désillusion : cette loi dégage assez peu de moyens, car je ne suis pas certain que les collectivités appelleront facilement le versement mobilité auprès d'entreprises qu'elles ont déjà du mal à retenir ; l'autre risque est celui du morcellement, avec des choix qui pourront être très divers entre intercommunalités sur la même région. Cette loi ouvre en revanche une extraordinaire opportunité aux collectivités locales, en leur donnant les moyens de se mobiliser ensemble et de se coordonner, en concluant des Contrats opérationnels de mobilité (COM). La Région Pays de la Loire, déjà présente sur ces territoires à travers des lignes interurbaines, scolaires et de transport à la demande, travaille ainsi à des nouveaux projets que nous proposerons aux EPCI de développer au sein des futurs COM, afin de créer des mobilités complémentaires à celles que la Région gère déjà. ■



Denise Renaud,
maire-adjointe
de Saint-Gilles
Croix-de-Vie,
conseillère
communautaire
du Pays de
Saint Gilles
Croix-de-Vie

Une opportunité à saisir

Le Pays-de-Saint-Gilles Croix-de-Vie, avec ses 14 communes, va passer de 48 000 habitants aujourd'hui à 65 000 d'ici à 2030. Face aux besoins de transport correspondant à cette dynamique, nous avons déjà développé l'offre (réseau de lignes régulières et de transport à la demande...), et étudions la faisabilité d'un pôle multimodal à la gare, incluant les bateaux vers l'île d'Yeu. La prise de compétence mobilité permise par la LOM va beaucoup changer de choses pour nous.

Elle représente une certaine opportunité, notamment à travers la capacité de débloquer de nouveaux moyens dont

nous avons besoin pour développer ces projets coûteux, que nous souhaitons proposer aux habitants, mais que nous ne pouvons financer sur nos moyens actuels. ■



Roch Brancour,
vice-président
du Conseil
régional des
Pays de la Loire

Permettre la continuité des mobilités

La LOM ne doit pas détricoter ce qui a été mis en place avec la loi NOTRe. Elle porte une bonne intuition, celle de permettre la continuité des mobilités, de construire la complémentarité entre les aménagements locaux et les réseaux structurants, interurbains et même nationaux. On a besoin du niveau local, parce qu'on ne pourra pas tout piloter depuis Nantes ! On a prévu dans notre

région, après un partage du diagnostic, de travailler avec les communes et les intercommunalités sur la définition des périmètres pertinents pour coopérer, parce que les situations et les besoins varient selon les territoires. Pour mettre en œuvre ensuite des solutions, et des co-financements, pour hausser les offres de transport : autopartage, covoiturage dynamique, transport à la demande renforcé, petits réseaux collectifs adaptés aux différents territoires... ■



Jean-Michel Tobie,
maire
d'Ancenis-
Saint-Géréon,
président de la
COMPA

Le risque de la cacophonie

Le sujet des mobilités est essentiel au plan local. Chez nous, nous avons beaucoup travaillé sur le pôle d'échange multimodal d'Ancenis, avec une grosse gare RER et des flux importants vers Nantes et Angers, mais il reste beaucoup à faire au niveau de l'intercommunalité, avec la question complexe de la relation entre Ancenis et le reste du territoire. Avec la LOM, le risque est la cacophonie. Si une intercommunalité prend la compétence et une autre pas, on va vers une situation hétérogène. En Pays de la Loire,

territoire collaboratif, on est capable de s'organiser sans s'opposer, sans se tourner le dos. Il faut qu'on continue à se parler, comme on l'a fait récemment avec la Région pour les transports scolaires. ■



Didier Mandelli,
sénateur de la
Vendée

Coopération et souplesse

La coopération entre territoires est une impérieuse nécessité, et la LOM laisse une grande part à l'intelligence collective et à la réflexion des élus locaux, tenant compte des bassins de mobilité. Les COM devraient éviter la cacophonie, mais avec une place à la souplesse et aux initiatives locales. La LOM prévoit également un « comité des partenaires », associé à l'ensemble des grandes décisions, sans oublier la grande révolution du numérique : la loi mettra à disposition des collectivités maîtres d'œuvre l'ensemble des données en temps réel (réservation, billettique...), dont elles seront responsables et propriétaires, pour éviter que ces données ne soient commercialisées par d'autres. ■



Jean-Marc Zulesi
député des
Bouches-du-
Rhône,
ambassadeur de
la French Mobility

French Mobility Un dispositif tourné vers les territoires

Issu des Assises de la mobilité de 2017, le dispositif French Mobility est d'ores et déjà opérationnel. Outre le soutien et la diffusion de l'innovation, cette démarche est délibérément tournée vers les territoires. Nous souhaitons les accompagner concrètement dans leurs initiatives en matière de mobilité, notamment avec une cellule d'appui qui est à leur disposition, avec la volonté de déployer les solutions les plus agiles, via le contact@frenchmobility.fr.



Motorisations alternatives Quelle démarche territoriale ?

Trois « filières », complémentaires plus que concurrentes : électrique, GNV/bio GNV, et demain hydrogène.

Le développement de ces motorisations « nouvelles » et de leurs infrastructures est favorisé en Pays de la Loire par un vrai maillage territorial.

Si les collectivités sont à la manœuvre, par leur exemplarité et leurs actions de terrain, ainsi que par leur collaboration avec les syndicats d'énergie, la question des comportements reste centrale, et aucun levier existant ou à créer ne peut être négligé.

Éric Telliez, représentant Territoire d'Énergie Pays de la Loire, souligne ainsi la nécessité d'embarquer les acteurs privés dans ces initiatives, créant des réseaux qu'il faudra connecter aux infrastructures publiques, en toute souplesse et avec un sentiment de sécurité pour le consommateur. « *Pour la mobilité électrique, la réflexion sur les logements collectifs ou la recharge à partir de l'éclairage public impliquera forcément des initiatives privées. Après les syndicats d'énergie, les plus gros porteurs de projets pour des bornes électriques sont des privés : les grand centres commerciaux, notamment. Et, sur le terrain professionnel, le texte structurant qu'est la LOM va permettre de développer la recharge des véhicules sur les lieux de travail...* »



Eric Telliez,
représentant
du SIÉML et
de Territoire
d'Énergie Pays
de la Loire

La bonne question est celle des besoins en mobilité...

... celle de la place que conservera ou pas la voiture individuelle. Nous avons la volonté de travailler en circuits courts, profitant à l'économie locale. Le bon exemple est le GNV : on commence par installer des stations à partir des réseaux de gaz existants, puis on y associe des unités de méthanisation. Côté électrique, le réseau de recharge est déjà bien maillé, avec 552 bornes,

dont 50 rapides. Et la Semitan, pour l'agglomération nantaise, a aussi mis en place une première station à hydrogène...

Les syndicats d'énergie ont beaucoup travaillé sur ces sujets, grâce à leur expérience en termes de réseaux. Le SYDEV a été moteur dans le développement d'une infrastructure électrique, et son retour d'expérience a permis de structurer le réseau. Après que l'Entente régionale, qui regroupe 4 syndicats départementaux d'énergie, le Département de la Sarthe et bientôt la Région, a travaillé sur l'interopérabilité et la tarification commune, effective depuis 2019, la LOM va encore nous challenger sur la disponibilité des bornes, et sur l'impulsion donnée aux mobilités innovantes. ■



David Brehon,
directeur d'Air
Pays de la Loire

Pas si simple de chiffrer l'impact climat des mobilités alternatives...

... prenant en compte leurs cycles de vie complexes. On sait que le GNV a peu d'impact sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), alors que le bioGNV, en revanche, fait encore mieux que l'électrique ! Pour l'hydrogène, il existe deux technologies principales

et leur bilan est différent. En France, l'impact de l'hydrogène est amélioré par une électricité peu carbonée, notamment si l'on passe par l'électrolyse. Le constat diffère pour les poussières : le GNV, bio ou non, n'a que peu d'effet sur la production de PM10 et de NOx, au contraire de l'électrique et de l'hydrogène, dont l'impact est énorme. Il reste que 50 % des poussières produites par une voiture thermique sont issues de l'abrasion des freins, et des pneus sur la route. ■



Gilles Béasse,
directeur
transport et
déplacements
durables à
La Roche
Agglomération

La volonté politique et l'ingénierie

La Roche-sur-Yon-Agglomération, lauréat de French Mobility, et la Vendée sont parfois présentées comme un laboratoire grandeur nature d'actions pour les mobilités durables. Avec une centaine de points de chargement, la Vendée présente en effet 2,5 % de déplacements électriques, contre 1,2 % à l'échelle nationale. À La Roche, il existait d'abord une volonté politique, ce qui est essentiel, et lorsque nous avons adopté un Plan global de déplacements, nous avons profité de l'ingénierie du SYDEV et de l'appui de France Mobilités. Notre stratégie de mobilité favorise les motorisations alternatives, avec une dizaine de bornes électriques, plus des points de chargement mis en place par un opérateur privé, notamment avec des bornes dans des mâts d'éclairage publics. ■



Wilfried Braud,
chargé de
mobilité à la
Communauté
de communes
Erdre-et-
Gesvres

Essentiel de bénéficier de savoir-faire éprouvés...

Dans le cadre de son Plan global de déplacements, approuvé en 2017, la Communauté de communes Erdre-et-Gesvres a pris des dispositions pour développer une stratégie mobilité qui favorise les modes actifs, le covoiturage, et la mobilité électrique. En lien avec le SYDELA, nous avons ainsi choisi d'équiper 3 zones d'activité de bornes rapides. Évidemment, la qualité de l'air et l'environnement étaient nos sources de motivation, mais la décision

finale a été facilitée par le fait de pouvoir s'intégrer au réseau du SYDELA plutôt que de partir de rien ! ■



**Estelle Sandré-
Chardonnal,**
directrice
générale
adjointe au
Conseil régional
Pays de la Loire

Les Pays de la Loire en pointe...

... une région active et innovante, avec de multiples exemples : le e-busway à Nantes, l'autopartage de voitures électriques dans la Sarthe, les vélos électriques en Erdre-et-Gesvres, ou les huit stations GNV dont certaines associent méthanisation sur place et bioGNV. Récemment, un Navibus à hydrogène a été inauguré à Nantes, bientôt ce seront des bus au Mans... La Région s'engage également pour le développement des flottes d'entreprise propres et l'offre privée de transports (dont des vélos électriques). ■





Mobilités durables en Pays de la Loire État des lieux, où en est-on ?



Bernard Fritsch,
enseignant-chercheur,
Université de Nantes (IGARUN)

Une région de forte mobilité

Avec 3,5 déplacements par jour et par personne (3,2 de moyenne nationale), les Pays de la Loire sont une région de mobilité forte. Et ces déplacements sont en croissance sur tous les réseaux, pas seulement routiers. Ces déplacements sont très majoritairement routiers (71 %, contre 69 % en moyenne nationale), avec une part des transports en commun qui est également supérieure à la moyenne nationale. La faiblesse des modes doux (17 %), dont la marche,

est une caractéristique régionale. La part du routier a augmenté dans les années 1990 et 2000, notamment les déplacements domicile-travail (80 % en voiture individuelle). La consommation d'énergie a également augmenté, les transports représentant un tiers de la consommation régionale (dont 50 % pour les véhicules individuels). Si les émissions stagnent, elles restent supérieures à la moyenne nationale. ■



Marie Huyghe,
chercheuse associée
au CNRS,
consultante en mobilité

Quels leviers pour mobiliser ?

Si les enjeux environnementaux, de même que le changement climatique, ne suffisent pas à mobiliser, l'enjeu social ne représente-t-il pas un levier pour faire comprendre l'urgence de modifier les modes de déplacements ?

La part de population qui n'a pas accès à la voiture (faute de moyens, en raison de l'âge, du handicap...) en voit sa situation de précarité s'aggraver (difficulté d'accès aux commerces, à l'emploi, aux services...), et le phénomène se renforcera avec le coût grandissant des énergies fossiles et le vieillissement de la population, notamment en zone rurale. Ce creusement supplémentaire des inégalités, créant un sentiment d'« assignation territoriale », pourrait générer de nouvelles disparités sociales, exacerbées entre rural et urbain. Parmi les autres leviers à activer : la santé, mais aussi l'affaiblissement progressif de l'attractivité des territoires ruraux et périurbains. ■

Les raisons de cette forte mobilité

- La dynamique économique et démographique : qui tire à la hausse les revenus et le taux de motorisation des ménages.
- L'organisation de l'espace, avec la dissociation croissante des lieux de travail et d'habitation, et une concentration de l'emploi et des activités. En 2013, 31 communes totalisaient la moitié des emplois de la région, pour 75 % en zone urbaine, avec un fort effet périurbanisation.
- L'efficacité du tout automobile. Vitesse, souplesse, connexions et coût : la voiture est plus performante que les autres modes, même si le différentiel diminue. Le tout auto favorise l'augmentation des distances et donc la dépendance à la voiture dans les zones où les transports en commun ne répondent pas à la demande.

Mobilité solidaire et inclusive

Comment ne laisser personne au bord du chemin

Les personnes en situation de précarité sont les premières confrontées à la difficulté de se déplacer. Des initiatives locales savent offrir des solutions globales, concrètes et durables.

Derrière la « mobilité solidaire et inclusive », un objectif clair : lever les freins à la mobilité, afin de permettre à chacun de retrouver sa place dans la société. Les trois intervenants - Éva Beudet du projet May Mobilité Durable du Conseil départemental de la Mayenne, Juliette Leroy de la plateforme mobilité des Ateliers Méca Sud Vendée, Olivier Portet de l'auto-école associative de l'ADIL Anjou - témoignent ainsi des traits communs à leurs actions.

Prêt de véhicules, garage solidaire, auto-école sociale

Les publics visés d'abord - bénéficiaires des minimas sociaux, chercheurs d'emploi, emplois précaires, jeunes de moins de 26 ans en fonction de leurs ressources... - mais aussi

la méthodologie d'un accompagnement qui doit toujours s'inscrire dans une dynamique de parcours afin de vraiment répondre aux besoins des personnes, avec des solutions pérennes.

Initiées et soutenues par des collectivités locales, souvent appuyées par les fonds européens (FSE, FEDER) et les partenaires sociaux (CAF, Pôle Emploi, Missions Locales...), trois principales actions sont ainsi mises en œuvre :

- la mise à disposition de véhicules (voitures, scooters, vélos, VAE...) ;
- des prestations de réparation à prix très bas ou nul, via un « garage solidaire » ;
- des cours de code+conduite via « auto-école sociale » ;

Les besoins sont considérables et les structures sont confrontées à plusieurs difficultés, dont les soutiens financiers insuffisants, mais aussi à la difficulté de trouver des véhicules, à la gestion de parcs vieillissants et au renforcement des normes.

Dimension sociale et développement durable

La « mobilité solidaire » permet en tout cas de mettre en lumière la dimension sociale dans le champ des mobilités, et plus largement du développement durable. Ainsi, la réponse par les prestations de mobilité aux situations d'urgence sociale est essentielle, mais ne doit pas oublier de diffuser les meilleurs comportements auprès du public concerné, même s'il n'est pas a priori demandeur : valorisation des transports en commun (malgré une offre moindre dans les espaces ruraux) et incitation à l'usage raisonné de l'automobile.

Des pistes à explorer

Parmi les réflexions partagées en atelier, le renforcement des moyens est central. On suppose ainsi que des partenariats pourraient être développés avec les auto-écoles et les garages classiques, notamment pour renforcer la couverture du territoire. On imagine aussi que les flottes de véhicules mis à disposition pourraient être grandies par l'implication de collectivités locales et d'entreprises qui pourraient réformer les véhicules dont elles se débarrassent vers ces acteurs... Enfin, les participants à l'atelier suggèrent que les Autorités organisatrices de mobilité que va instituer la LOM, avec leurs compétences élargies, pourraient optimiser les moyens roulants et les personnels des transports scolaires (qui effectuent souvent des trajets « à vide ») pour proposer de nouveaux services de transport collectif... ■



De gauche à droite : Juliette Leroy, directrice Ateliers Méca Sud Vendée, Eva Beudet, chargée de mission insertion au Département de la Mayenne et coordinatrice du projet May Mobilité durable, Anne Chevrel, journaliste, et Olivier Portet, chargé de développement projets mobilité à l'AFODIL

Mobilités durables dans les territoires ruraux et périurbains

Tour d'horizon de 5 innovations inspirantes



Mouv'n Go : des premiers retours prometteurs

Laurent Nicolet, pôle métropolitain Le Mans Sarthe Pays du Mans

En place depuis février 2018, Mouv'n Go est un service de mobilité qui propose des véhicules électriques en autopartage sur le Pôle métropolitain Le Mans Sarthe, un territoire rural et périurbain. Avec 19 véhicules, plus de 550 abonnés ont été recrutés, et 3 000 voyages (trajet moyen 80 km, durée moyenne 6 heures) réalisés sur 18 mois (les véhicules sont exploités 30 à 40 % du temps, à destination pour 65 % vers le centre-ville du Mans, puis de périphérie à périphérie). Le développement continue avec 7 nouvelles stations créées en début 2019 et 9 nouveaux véhicules, avec un créneau d'utilisation qui sera élargi à 3 h 30/0 h 30. Le service est géré par un opérateur de mobilité les deux premières années, porté à 80 % par le financement public. Tout le public visé n'est pas venu : les retraités oui, mais pas les jeunes conducteurs, ni les personnes

défavorisées. La tarification (8 à 18 €, y compris énergie et assurances, kilométrage illimité, caution de 350 €) peut être dissuasive. Le public touché, plutôt des occasionnels, est constitué d'actifs moyens et aisés (70 %) et de retraités (30 %). L'usage du service est motivé par la proximité (60 % des personnes viennent à pied à la station), les personnes qui n'ont pas de voiture ou une voiture pour deux sont minoritaires (30 %).

Modes actifs : le Mont des Avaloirs sur grand braquet

Cyril Couroussé, Communauté de communes du Mont des Avaloirs

« Tous à bicyclette », qui a reçu le label French Mobility, est un projet qui, depuis fin 2018, encourage la pratique du vélo au quotidien. La contrainte géographique - un territoire de 26 communes et 17 000 habitants, très vallonné - a orienté le projet vers le vélo électrique. Un schéma directeur cyclable a été mis

en place pour investir et développer des outils clé en main, pour les trois ans à venir. En phase de concertation, le projet avance avec les acteurs locaux, notamment les entreprises. En zone rurale, on ne peut pas développer de solutions massives. Le projet comprend l'aménagement du territoire avec des itinéraires et leur signalétique, des services tels que bornes de recharges et de mise à disposition d'outils pour l'entretien et la réparation des vélos, la communication pour encourager le changement des habitudes, mais aussi le développement de l'intermodalité avec les autres modes comme l'autopartage. Actuellement, les déplacements au quotidien sont effectués à 88 % en voiture, essentiellement entre quelques pôles. Notre maillage se basera sur ces itinéraires principaux, pour des trajets de 15 km maximum, plus souvent 10 km. Nous avons donc monté des actions auprès des entreprises, représentant un important potentiel d'évolution. Mais tous les déplacements du quotidien sont visés, et pas seulement domicile-travail : courses, loisirs, famille... en abordant l'enjeu de la sécurité, qui représente un frein important, et la communication (guide « Savoir rouler à vélo »).

Vélycéo : ça roule pour la location longue durée

Claire Victoire, CARENE

La location de vélos à assistance électrique (VAE) mis en place en 2017 par Saint-Nazaire Agglomération (CARENE) est un succès. Elle est une des trois briques de la politique vélo de la collectivité, avec le développement d'infrastructures et la promotion du vélo. Un engouement dès le départ, avec 200 vélos loués en 15 jours, 1200 aujourd'hui, et 400 supplémentaires bientôt... Le service mobilise 4 ETP. Principaux retours d'expérience :
 ■ plus qu'un vélo, c'est un service qui est apprécié (entretien compris,



vérifications...) sur la longue durée, sans limite de temps ;

- le public est varié - personnes privées au quotidien, mais aussi entreprises, touristes, etc. - séduit par l'assistance électrique et la qualité des vélos ;
- le choix de l'assistance électrique a été clé pour séduire les automobilistes (seconde voiture) ;
- la gestion du service est assurée par la SPL locale de transports (STRAN); Malgré certains défauts d'aménagements cyclables, que les élus prennent en compte (un plan d'investissement de travaux pour 2,5 M€ a été lancé), le système fonctionne, même s'il faudra progresser sur la périphérie.

Ouest Go : un outil territorial pour le développement du covoiturage

**Gilles Farge, Nantes Métropole ;
Sébastien Bourcier, ADEME**

Ouest Go est une plateforme de covoiturage initiée par six collectivités (Région Bretagne, Département Finistère, Brest, Rennes, Nantes Métropole, CARENE), appuyées par l'État et l'ADEME. Ce service public de covoiturage solidaire vise d'abord les déplacements du quotidien, réguliers ou non, et s'efforce notamment de transporter des personnes non motorisées, vers les pôles d'emploi. Ouverte en mai 2018, Ouest Go compte aujourd'hui 48 000 utilisateurs sur

le Grand Ouest. Avec les 500 000 € d'investissement initial par les six fondateurs, cette plateforme « libre » (maîtrisant sa base de données) vise la pérennité. Elle diffère des plateformes privées, car elle ne gère pas les transactions financière, et limite la rétribution des chauffeurs, favorisant les échanges de covoiturage entre usagers afin de répondre aux besoins des territoires. Avec un prix d'adhésion minimale pour les collectivités (10 000 € pour une Région, 8 000 € pour un département, 750 € pour une intercommunalité), cet outil séduit 62 collectivités et entreprises adhérentes (beaucoup de communautés de communes).

La communication est centrale dans le développement du covoiturage. C'est ce qu'appuie Ouest Go, mettant à disposition des adhérents des outils d'animation. En Bretagne, une association est mandatée pour

développer cette animation, de même que sur Saint-Nazaire Agglomération. Parmi les évolutions prévues, une application pour début 2020.

Wimooov : la mobilité pour les personnes en situation de fragilité

Thomas Bobillot, Wimooov

Créé il y a vingt ans sur les enjeux de sécurité routière, Wimooov se concentre depuis 2007 sur l'accès à la mobilité des personnes en situation de fragilité. Wimooov construit avec elles des solutions adaptées à leurs usages et à leurs difficultés économique, sociale, culturelle, ou liée au handicap. Implantée dans 9 régions en France, Wimooov accompagne 12 000 personnes chaque année sur les problématiques emploi, et 1 700 seniors sur la prévention de la dépendance, dont une majorité de femmes. Son financement est à 70 % public (FSE, départements, agglomérations, Ville, Pôle Emploi...), et sur la vente de prestations (prévention, sécurité routière...). Wimooov fonctionne sur des plateformes locales, mobilisant la compétence de conseillers en mobilité. Une plateforme Wimooov est ainsi un lieu d'accueil et d'accompagnement, qui propose une offre de solutions adaptées aux besoins des publics fragiles, avec l'objectif de l'autonomie. Les usagers sont orientés vers elle par les acteurs des territoires : ils bénéficient d'un test et d'un diagnostic mobilité, puis se voient proposer des accompagnements (ateliers collectifs ou aides individuelles). ■



Flottes professionnelles et autopartage

Un nouveau gisement pour la mobilité durable

Les flottes de véhicules des collectivités ou des entreprises sont souvent sous-utilisées. Elles constituent donc un gisement à exploiter pour favoriser la mobilité durable. Des initiatives existent, mais il faut lever les réticences, des collaborateurs et des employeurs. Témoignages.



De gauche à droite : Guillaume Le Clercq du cabinet AJBD, David Brehon d'Air Pays de la Loire, et Boris Couilleau de Titi Floris

Des outils dédiés pour organiser

Guillaume Le Clercq, consultant transport/mobilité, cabinet AJBD

Les freins à l'autopartage sont d'ordre juridique, fiscal et tout simplement opérationnel. Avant tout, il est important d'identifier la cible à laquelle sera ouverte la mise à disposition de véhicules (salariés, citoyens, etc.). L'objectif de mutualisation de la flotte peut passer par diverses modalités : l'autopartage adressé à tous (au-delà des collaborateurs), aux seuls collaborateurs (autopartage pro-perso), ou à d'autres sociétés (autopartage fermé). L'organisation de l'autopartage pro-perso exige évidemment un strict respect de la réglementation, et au-delà une organisation huilée pour laquelle les outils classiques (tableurs, agendas partagés...) ne suffisent pas. Un outil de suivi dédié doit être exploité. L'ADEME va ainsi mettre à disposition en fin d'année une boîte à outils thématiques pour aider les sociétés et les particuliers à organiser l'autopartage.

Lever le frein fiscal et réglementaire

David Brehon, directeur d'Air Pays de la Loire

Structure associative de 30 salariés avec une flotte de 12 véhicules, Air Pays de la Loire affirme une politique RSE ambitieuse. Suite à un appel à candidatures de l'ADEME (conseil gratuit sur la mise en œuvre de l'autopartage), et face à la demande de ses salariés, Air Pays de la Loire est en train de mettre en place l'autopartage. Les motivations de la direction sont évidemment du ressort de la maîtrise de l'impact environnemental (limitation du nombre de véhicules par foyer), souhaitant simplement la neutralité financière de l'opération. Une charte est aujourd'hui quasi finalisée, et l'opération commencera par un essai sur trois voitures et un utilitaire. Si l'opérationnel est au point - un salarié gestionnaire de la flotte, franchise de 300 euros en cas d'accident responsable, propreté du véhicule au retour...-, la finalisation de la charte se

heurte à une difficulté d'ordre fiscal et réglementaire. La question de l'avantage en nature est soulevée par l'URSSAF, dans une situation de relatif vide juridique sur le sujet.

Le volontarisme de Titi Floris

Boris Couilleau, président de Titi Floris

Scop de transport tout public (scolaire, personnes âgées, personnes en situation de handicap, associatif, entreprise), Titi Floris compte dans le Grand Ouest 1200 conducteurs salariés et 300 véhicules. Lors d'une enquête interne, 25 % des effectifs ont répondu favorablement sur l'autopartage pro-perso. Un projet est donc en construction. Travaillant avec l'outil AXODEL de PSA pour géolocaliser les véhicules dans le cadre professionnel, la société pourrait l'utiliser dans le cadre de l'autopartage avec le passage d'une bande pro à une bande perso. Titi Floris monte également un service d'autopartage grand public qui démarre en octobre 2019 dans l'agglomération nantaise, en partenariat avec la société Citiz. L'expérience commence avec dix véhicules de Titi Floris et six véhicules de Citiz (4,50 € l'heure de location, 8 € l'abonnement mensuel) dans un premier temps en autopartage en boucle, puis en freefloating à l'avenir*.

*Autopartage en boucle : on part d'un point A et on y revient ; autopartage à étapes : on part d'un point A pour aller à un point B ; freefloating : on circule dans une zone donnée.

Co-construire les mobilités sur les zones d'activités

Du rapport de forces à la co-responsabilité

« La co-construction, une utopie réaliste ? » L'intitulé de l'atelier posait les termes du débat. Parce que les questions de mobilité sont cruciales pour la vie et l'équilibre des zones d'activité, il ne faut pas laisser les seuls aménageurs s'en occuper. Les occupants eux-mêmes doivent s'impliquer et s'emparer du sujet.

Bernard Lemoult, avec l'universitaire Marie Huygue, animait cet atelier. Directeur de l'AFUL Chantrerie (*lire encadré*), son témoignage a enrichi les échanges. Expliquant que l'association travaille de façon globale sur le mode de vie dans la zone, il a toutefois souligné combien la mobilité est un élément fort, tant les problèmes d'accès sont aigus. « *Le territoire s'est développé... mais pas les services* ».

Une problématique souvent rencontrée localement, avec des autorités en charge de l'aménagement qui minorent les enjeux des déplacements.



Favoriser la transversalité

Parmi les difficultés rencontrées : la mono-préoccupation des aménageurs qui est d'attirer le plus d'entreprises possible, le manque de transversalité des politiques publiques, les problématiques d'urbanisme qui méconnaissent celles des déplacements, la nécessité de trouver une clé d'entrée globale pour la collectivité (plan climat...) et les temporalités divergentes entre aménageurs, promoteurs et occupants. Il y a urgence à s'emparer du sujet sur le terrain. Au niveau des établissements qui élaborent leurs plans de déplacement, mais surtout entre établissements qui doivent co-construire... sans oublier les salariés/habitants, premiers concernés.

Méthode et gouvernance

La première étape est celle du diagnostic, qu'il faut affiner avec les usagers, qui est déjà un levier de sensibilisation. Puis il faut rapidement tenter, expérimenter. Par exemple, imposer un jour de covoiturage et en tirer les enseignements. On peut aussi regarder ce qui se fait ailleurs, rencontrer d'autres zones ayant enclenché la démarche.

La question du pilotage de la démarche est très complexe. Une gouvernance qui ne se définit pas aisément. Le dialogue entre toutes les parties prenantes, dont les autorités, peut être difficile, engageant un jeu d'acteurs qu'il faut maîtriser. « *Le plan de déplacements,*

quand il est inter-entreprises, peut permettre d'installer un rapport de forces utile avec les autorités, explique Bernard Lemoult. Chez nous, Nantes Métropole n'a pas l'habitude du co-pilotage, mais nous en avons fait un préalable pour réaliser une étude de mobilité sur le site. La collectivité a finalement accepté. Et tout s'est bien passé au final : la Métropole veut dorénavant renouveler l'expérience sur une autre zone. »

Dynamiques du territoire

Les interventions en atelier témoignent des mêmes dynamiques dans d'autres territoires : autour de l'aéroport de Nantes (3 000 personnes au total, représentants de chaque entreprise et commune et le réseau de transports en commun), dans un territoire rural du nord-ouest Vendée (comité de gestion des sites à l'initiative de l'intercommunalité, expérimentation d'une grande entreprise pour le covoiturage, puis petits projets qui émergent et font tache d'huile), sur une ZA de Châteaubriant (ateliers sur la mobilité, notamment sur la pause déjeuner, avec l'implication de la CCI et de la Communauté de communes...).

L'AFUL Chantrerie (Association foncière urbaine libre)

rassemble les entreprises et établissements de la ZA de la Chantrerie, à Nantes (4 000 salariés, 4 000 étudiants, 1 000 habitants). Créée pour contractualiser avec un opérateur privé lors de la mise en place d'une chaufferie bois/réseau de chaleur, l'AFUL mène depuis lors d'autres projets de transition, notamment autour de la mobilité : Plan de déplacements inter-Entreprise, desserte du site par bus à haut niveau de service, site de covoiturage en ligne, etc.