



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

COMITE
SCIENTIFIQUE
FRANCE MOBILITES



Evaluations de services de maîtrise de
la demande

DECEMBRE 2020



 Université
Gustave Eiffel



Sommaire

Synthèse et conclusions	6
TYPE DE SERVICES ETUDIES : LES SERVICES VISANT A MAITRISER LA DEMANDE DE MOBILITE	6
TYPES DE TERRITOIRES, APPLICATIONS ET GROUPES CIBLES	7
CARACTERISTIQUES DES SOLUTIONS PROPOSEES ET DES PROJETS REALISES	8
TYPE DE GOUVERNANCE :	10
BILAN POUR L'USAGER : DES AVANTAGES « THEORIQUES » A CONFORTER	11
BILAN ECONOMIQUE	11
LE BILAN ENVIRONNEMENTAL AMELIORE	12
CONCLUSION	12
Plus d'informations	13

The background is a solid orange color with several concentric, curved lines of varying thicknesses that sweep across the page from the top left towards the right, creating a sense of motion and depth.

Synthèse et conclusions

SYNTHESE ET CONCLUSIONS

Dans le cadre du comité scientifique de France Mobilités, le besoin a été relevé d'évaluer certains types (ou familles) de projets afin de pouvoir capitaliser au niveau national les expériences référencées sur la plate-forme France Mobilités. L'objectif est de pouvoir dégager quelques grandes lignes qui pourraient permettre à des acteurs locaux de se lancer dans la mise en œuvre de nouveaux projets sur leur territoire. Ainsi, les grandes questions qui ont été posées aux porteurs des projets étudiés portent-elles sur les conditions d'émergence de ces projets, sur les modalités de mise en œuvre et particulièrement les forces et faiblesses relevées lors de la phase d'exploitation du service, sur les bilans économiques et environnementaux qui peuvent être dressés ou encore sur les conditions de passage à l'échelle et de répliquabilité de ces services sur d'autres territoires.

Auteurs du rapport

Université Gustave Eiffel, DLR

TYPE DE SERVICES ETUDIES : LES SERVICES VISANT A MAITRISER LA DEMANDE DE MOBILITE

Ce dispositif est constitué d'outils développés pour maîtriser la demande de mobilité avec pour ambition de permettre un passage à des solutions de mobilité plus durables, en particulier pour les trajets domicile-travail. Ces outils aident ainsi les collectivités à orienter le trafic vers une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, et ce faisant à réduire les émissions et donc à améliorer la qualité de l'air ; ils soutiennent également les stratégies des collectivités et des entreprises pour réduire leur empreinte carbone, en les aidant dans l'élaboration de leurs plans de mobilité notamment. Ils fournissent enfin aux navetteurs et aux voyageurs des informations pour orienter le choix modal au regard du coût et du temps comparés de transport. Les outils proposés soutiennent différents types d'approches, allant de l'évitement complet du transport au soutien au raccourcissement des trajets via les relocalisations résidentielles par exemple jusqu'à l'offre d'itinéraires ou de choix modaux alternatifs et plus durables. Les outils sont ainsi adossés aux données des trajets pour développer soit des solutions alternatives de transport, par ex le covoiturage, soit une nouvelle organisation des activités moins génératrice de transport : utilisation d'espaces de « co-working » à proximité du domicile des salariés, télétravail, échange de postes, etc. En général, les outils reposent sur trois étapes :

- Analyse des profils des voyageurs individuels et de leurs besoins de transport spécifiques ;
- Développement de solutions alternatives pour le transport lui-même ou l'organisation du travail ;
- Évaluation des économies de temps, de coûts et d'émissions réalisées grâce à la solution de remplacement par rapport à l'option de transport initiale ; cela peut également inclure, dans certains cas, les avantages connexes pour la santé sous la forme de calories dépensées.

Un total de 45 outils actuellement proposés sur la plate-forme France Mobilités a pu être identifié et analysé. Les outils s'adressent à un ou plusieurs des groupes suivants : des collectivités locales (communes, communautés de communes, agglomérations, départements), des entreprises, et notamment des entreprises multi-sites, ainsi qu'à des associations et coopératives. (Figure 1).

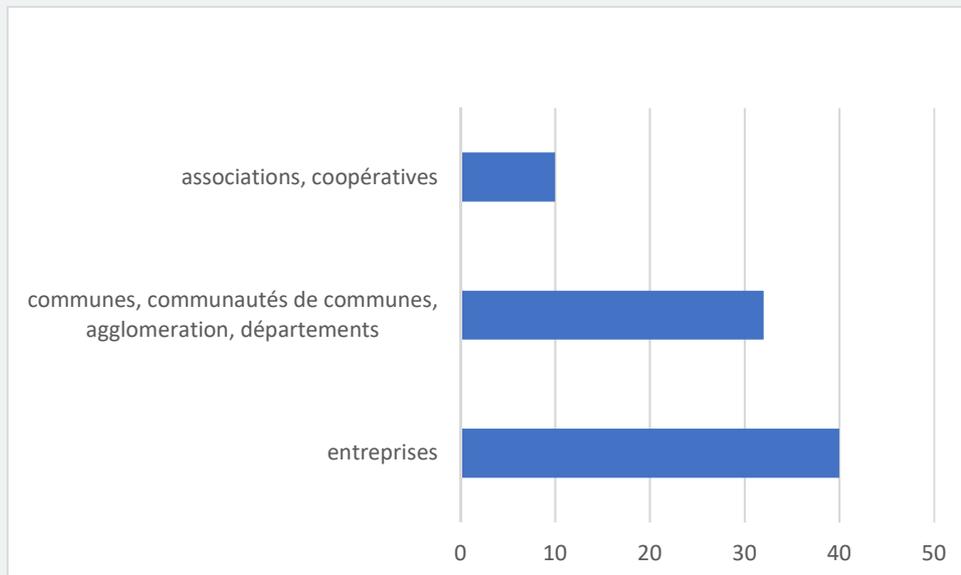


Figure 1: groupes cibles des outils et service « contrôle de demande de la mobilité »

TYPES DE TERRITOIRES, APPLICATIONS ET GROUPES CIBLES

Les solutions ne se limitent pas à un type de zone ou à une densité d'habitants typique et ont vocation à être génériques. Elles s'adressent plutôt à des employeurs qui se posent des questions spécifiques pour réduire les déplacements de leurs salariés :

Identification du **potentiel d'échange d'un lieu de travail**, par exemple dans les grandes organisations multi-sites, publiques ou privées. Il s'agit ici d'identifier le potentiel d'employés ayant des profils de travail compatibles, des binômes, qui pourraient échanger leur poste, réduisant ainsi considérablement les déplacements quotidiens pour le travail. Le secteur public est particulièrement visé. En Ile de France, par exemple, il y a environ 500 lycées avec une moyenne de 16 employés non-enseignants, ce qui fait un total théorique de 8000 personnes qui pourraient potentiellement bénéficier d'un échange d'emplois plus proche de leurs domiciles. Un autre secteur important avec un potentiel élevé d'ajustement du lieu de travail est les banques et les assurances.

Identification du potentiel de relocalisation des salariés en cas de fermeture **ou déménagement de sites** qui nécessitent ensuite un nouveau placement des salariés. Dans ce cas, les outils analysés peuvent aider à identifier la solution alternative la plus appropriée pour les employés, celle qui est la plus proche de leur domicile. Utilisés par des particuliers, les outils pourraient aussi être mobilisés pour soutenir des stratégies de relocalisations résidentielles en identifiant

France Mobilités

FRENCH MOBILITY

les zones d'habitat optimales au regard des pratiques quotidiennes (travail, activités familiales...).

Identification du potentiel de **réduction de l'empreinte carbone des déplacements** des salariés, y compris les trajets domicile-travail et les voyages d'affaires. En identifiant soit les possibilités de covoiturage ou les itinéraires et modes de transport alternatifs, soit les espaces de travail à proximité du domicile des salariés, de nouvelles options sont proposées. Ces propositions comprennent également toujours le calcul des gains de coûts et de temps potentiels, ainsi que dans certains cas l'impact sur la santé des voyageurs, en indiquant la perte de calories liée au choix d'un mode de transport plus actif.

A l'échelle d'une région, des outils examinent enfin le potentiel de **réduction des émissions de CO2** en identifiant le potentiel de mobilisation des transports alternatifs à la route. Ils contribuent également à l'analyse des infrastructures disponibles et des besoins de nouveaux **développements d'infrastructures**, tels que les pistes cyclables.

CARACTERISTIQUES DES SOLUTIONS PROPOSEES ET DES PROJETS REALISES

Actuellement, la voiture est toujours le moyen de transport dominant pour les déplacements domicile-travail (figure 2). L'impact sur les émissions, en particulier dans les zones à faible densité et périurbaines, où la dépendance à l'égard du transport automobile est encore plus forte que dans les centres urbains, est donc élevé.

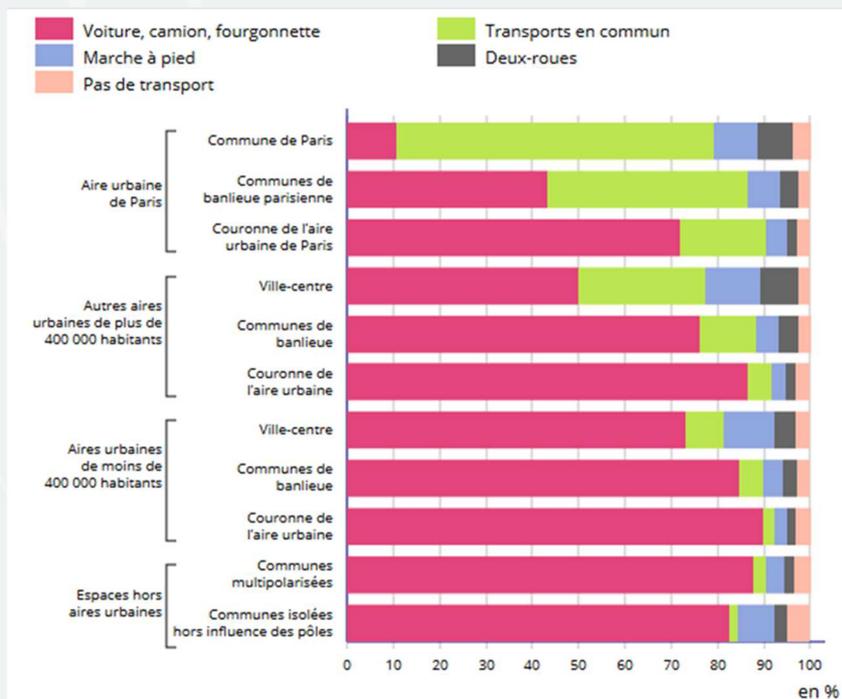


Figure 2 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail in 2019 (INSEE)

En outre, avec l'augmentation constante des dépenses de carburant au cours des dernières décennies, la part du budget consacrée aux déplacements domicile-travail a également augmenté de façon continue, en particulier dans les ménages à faible revenu.

Les services proposés reposent sur une analyse approfondie des besoins de mobilité des personnes. Les données sont obtenues dans un format anonymisé auprès des départements des ressources humaines, y compris les adresses, les horaires de travail, les lieux de travail, etc des salariés. Des données complémentaires sont ensuite collectées directement auprès des salariés. Ces éléments peuvent être collectés via une application du prestataire, qui permet également d'enregistrer les mouvements et itinéraires.

Les résultats sont ensuite communiqués au département des ressources humaines, voire sur le téléphone portable des salariés, dans les formats suivants (figure 3).

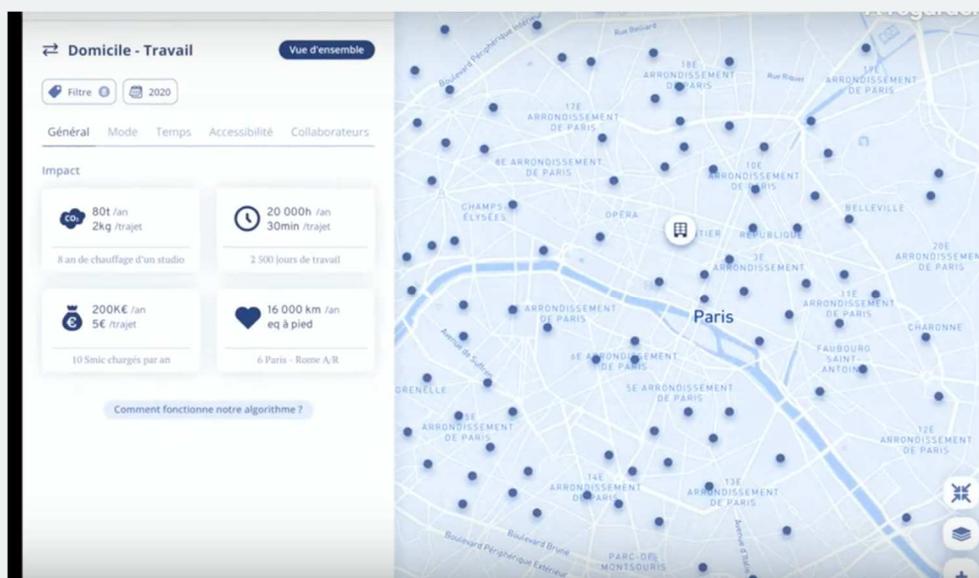


Figure 3 : exemples de informations mises à disposition

Différentes solutions alternatives sont proposées, avec une description détaillée du temps et du budget qu'elles nécessitent, des émissions qu'elles provoquent et de la facilité de mise en œuvre. Les solutions peuvent inclure des propositions de lieux de travail alternatifs ou d'organisation alternative du travail, comme par exemple le télétravail.

Pour les régions, les services analysés proposent des évaluations des réseaux de transport pour identifier les ruptures de connexion. Cette analyse constitue la base pour améliorer la fluidité des réseaux de transport durables (par exemple, des pistes cyclables sans couture).

En outre, certains des outils identifiés offrent des systèmes d'incitation sur la base de points attribués pour le passage à des modes de transport plus durables ou plus actifs ainsi que pour l'abandon de l'utilisation de la voiture individuelle.

En ce qui concerne les entreprises, l'évaluation de la demande de transport peut être utilisée pour proposer un échange de postes de travail, contribuant ainsi à réduire la demande de places de stationnement, et elle peut être utilisée pour repositionner les salariés en cas de fermeture d'un site.

TYPE DE GOUVERNANCE :

Les outils sont ici des services marchands proposés aux collectivités ou aux entreprises dans le cadre d'une prestation. Des incitations au développement d'une stratégie partagée de mobilité à l'échelle d'un territoire peuvent être mises en place, au travers par exemple du soutien au développement d'un plan de mobilités inter employeurs.

Tous les outils analysés sont ici gratuits pour le voyageur. La prestation est par contre logiquement payante pour l'employeur. Certains des outils vont même plus loin : afin d'encourager l'adoption des solutions de transport plus actives et moins polluantes proposées, ils fournissent des **incitations** directement liées aux émissions évitées par le voyageur qui opte pour un choix de transport plus durable. Ces systèmes d'incitation fonctionnent sur la base de points : plus la solution de transport choisie est durable par rapport à l'utilisation de la voiture, plus le nombre de points attribués est élevé. Ces points peuvent ensuite être échangés dans les magasins de la région. Certains prestataires sont également associés à des plates-formes de co-voiturage pour proposer des solutions alternatives de mobilité. Des avantages tarifaires associés au co-voiturage peuvent alors être proposés aux co-voitureurs.

Ces systèmes soulèvent des enjeux en matière de collecte, d'analyse et de traitement des **données**. Les prestataires soulèvent notamment la question de l'accès aux **serveurs en France** et en Europe. La protection des données est élevée dans l'UE, et les données ne peuvent être collectées, stockées et analysées que si les employés donnent leur consentement et la protection des données est de la plus haute importance.

Enfin, la question de la pertinence des données recueillies par rapport à l'ambition de report modal se pose. En effet, l'analyse proposée par les outils ne tient compte que des adresses, sans considérer les modes de vie des salariés qui influencent pourtant beaucoup leurs possibilités de report modal. Les éléments complémentaires collectés sont donc essentiels, mais souvent insuffisants. Les résultats sont par conséquent des résultats « théoriques », qui nécessitent un accompagnement fort aux changements de comportements.

BILAN POUR L'USAGER : DES AVANTAGES « THEORIQUES » A CONFORTER

Les avantages potentiels pour les différentes parties prenantes sont les suivants :

POUR LES EMPLOYEURS

- moins de navetteurs arrivent en voiture, donc moins de places de parking à mettre à disposition ;
- les trajets plus courts sont un aspect motivant, en particulier pour les ouvriers et employés, qui ont souvent des revenus plus faibles à leur disposition ;
- l'amélioration de l'identification avec l'établissement et de sa responsabilité sociétale ;
- le soutien à la mise en place de nouvelles organisations par la direction, telles le télétravail par exemple.

POUR LES REGIONS ET COLLECTIVITES

- l'analyse de la demande de transport régionale permet de mieux comprendre les besoins en infrastructures et services et est un des éléments de l'aide à la décision;
- l'utilisation de systèmes d'incitations contribue à encourager la consommation locale, en apportant un soutien à l'économie locale.

POUR LES SALARIES COMME USAGERS DES SOLUTIONS

- l'analyse fournie de leur demande de mobilité les aide à mieux comprendre les caractéristiques de leur demande de transport, sous réserve de leur mise en œuvre.
- La fourniture d'éléments favorables à des choix optimisés de relocalisation résidentielle

BILAN ECONOMIQUE

Les coûts de mise en œuvre des outils varient en fonction du nombre de salariés analysés et de la forme d'implication du commanditaire de la prestation. Dans de nombreux cas analysés, il s'agit d'une simple prestation, sans implication du commanditaire, dans d'autres cas, le commanditaire travaille avec le prestataire à la définition d'options de transport alternatif.

Les solutions peuvent aussi se mettre en œuvre via un abonnement annuel. Le tarif dépend du nombre de salariés et de la durée d'engagement et il peut varier en fonction des fonctionnalités du niveau d'accompagnement, etc. La fourchette des tarifs (avec engagement sur 3 ans) est d'environ 3 000 € par an pour 100 salariés et jusqu'à 30 000 € par an pour les grandes entreprises. Le panier moyen est de 5 000 € par an. Ces tarifs intègrent la mise en place, la maintenance et l'accompagnement dans la prise en main de l'outil.

LE BILAN ENVIRONNEMENTAL AMELIORE

Comme mentionné, la réduction des émissions est la motivation première du recours à ces prestations. Toutefois, certaines d'entre elles sont parfois rendues obligatoires comme dans le cas de la mise en place des plans de mobilité entreprises.

CONCLUSION

Les outils pour la maîtrise de la demande de mobilité reposent sur l'identification « théorique » des possibilités de report modal, sur la base de l'offre d'infrastructures ou de services existants pour les territoires, et des lieux de travail et d'habitat pour les particuliers et les entreprises. Ces solutions offrent un panorama des potentialités de recours aux mobilités alternatives à la voiture, et fournissent des éléments de diagnostic non négligeables. Ils assurent ainsi une prise de conscience et permettent aux utilisateurs de mieux comprendre l'impact de leurs actions. La mise en œuvre des solutions de transport alternatives et plus durables proposées ne peut toutefois être imposée et le succès de l'outil dépend de chaque utilisateur.

L'analyse proposée par les outils ne considère ainsi pas les modes de vie des salariés qui influencent pourtant beaucoup leurs possibilités de report modal. Les éléments complémentaires collectés sont donc essentiels, mais souvent insuffisants. Les résultats sont par conséquent des résultats « théoriques », qui nécessitent un accompagnement fort aux changements de comportements.

Plus d'informations



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)



CONTACT@FRENCHMOBILITY.FR

FACILITATEUR@FRENCHMOBILITY.FR

PLATEFORME@FRENCHMOBILITY.FR

INGENIERIE@FRANCEMOBILITES.FR

DOCUMENTS-MARCHES@FRANCEMOBILITES.FR



[HTTPS://TWITTER.COM/FRENCHMOBILITY](https://twitter.com/FRENCHMOBILITY)



[HTTPS://WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/FRENCH-MOBILITY](https://www.linkedin.com/company/french-mobility)



[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/CHANNEL/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG](https://www.youtube.com/channel/UC0-FJLN5DMM6ZPBMwz5M5VG)



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



[HTTPS://WWW.FRANCEMOBILITES.FR/](https://www.francemobilites.fr/)