

# Le Conseil en mobilité auprès des entreprises

## Retour d'expériences auprès de 12 agglomérations françaises

### INTRODUCTION

Les Plans de Déplacements Entreprises (PDE) se développent au même moment que les Plans de Déplacements Urbains (PDU) deviennent obligatoires pour les agglomérations compétentes en matière de mobilité.<sup>1</sup> Cet outil de dialogue entre les entreprises et les collectivités territoriales vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés. Il permet de réduire les besoins en déplacements, de limiter l'impact environnemental en proposant des solutions alternatives à l'usage de la pratique autosoliste, et plus généralement d'améliorer la qualité de vie liée au travail.

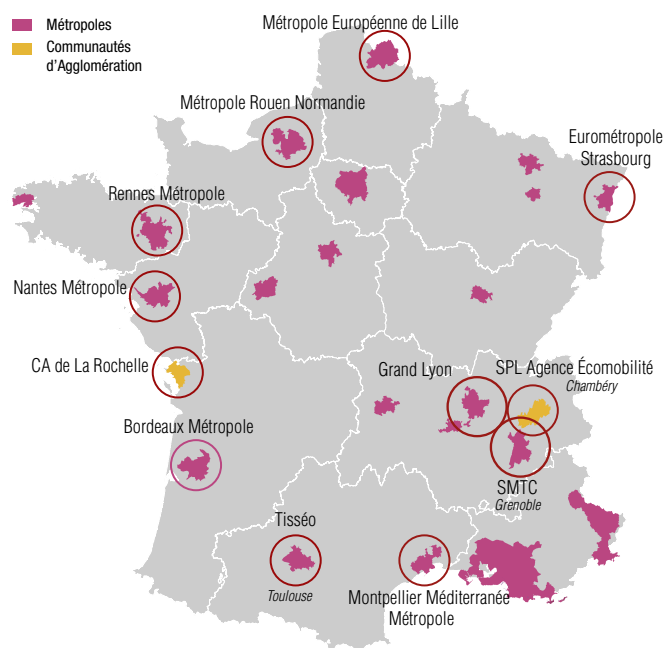
Depuis une vingtaine d'années, avec les évolutions législatives, les démarches de PDE-PDIE s'ancrent davantage et deviennent de plus en plus incitatifs<sup>2</sup>, voire obligatoires pour les plus grandes entreprises.

Le PDE ou PDIE est remplacé par le Plan de Mobilité Employeurs (PDM-E). Il réaffirme l'importance de poursuivre l'accompagnement des entreprises et administrations pour faire évoluer les comportements des salariés. Ainsi, de nombreuses mesures d'adaptation des conditions de travail (télétravail, flexibilité des horaires...) peuvent être proposées en complément d'un recours à l'usage des transports en commun, du covoiturage, de l'autopartage ou de la pratique du vélo. Ces actions pouvant ainsi avoir un effet bénéfique sur le bien-être et la productivité des employés.

La promulgation récente de la Loi sur les Mobilités<sup>3</sup> vient appuyer le champ d'intervention des PDM. Elle rend ainsi obligatoires les discussions sur le sujet de la mobilité des salariés dans le cadre des négociations annuelles avec les partenaires sociaux, pour les entreprises de cinquante collaborateurs et plus sur un même site.

C'est dans ce nouveau contexte législatif qu'un retour d'expériences auprès de référents en conseil en mobilité en France a été réalisé en 2019. L'objectif est de mieux connaître les modalités d'intervention des différentes collectivités en matière de conseil en mobilité, afin d'améliorer le service apporté aux établissements de Rennes Métropole et les effets produits par les plans de mobilité.

Les résultats présentés dans cette synthèse sont issus d'entretiens auprès de 12 référents en conseil en mobilité répartis sur toute la France. Les territoires retenus ont été choisis, d'une part par la taille de la collectivité similaire à celle de Rennes Métropole et d'autre part, par l'intérêt qu'elles portent dans ce type de démarche. Ce choix s'est opéré en collaboration avec la Métropole de Rennes et l'ADEME France.



### FOCUS MÉTHODOLOGIQUE

La présente étude repose sur une double enquête qualitative par formulaire puis par entretien téléphonique réalisée entre septembre et décembre 2019. Chaque référent territorial a répondu sur la base d'un même questionnaire permettant une analyse comparative des différentes missions du conseil en mobilité. L'entretien téléphonique a permis de préciser certains points du questionnaire et de relever les spécificités locales.



**12 référents mobilité interviewés**

Rennes Métropole, SPL Agence Écomobilité (Chambéry), Communauté d'Agglomération de La Rochelle, Montpellier Méditerranée Métropole, Eurométropole Strasbourg, Métropole Rouen Normandie, Nantes Métropole, Tisséo (Toulouse), Bordeaux Métropole, Métropole Européenne de Lille/ Déclic mobilité, Grand Lyon, SMTC (Grenoble).

1 - Source : Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE).

2 - Avec la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV).

3 - Dite loi LOM n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités dite LOM.

## CARACTÉRISTIQUES DES AUTORITÉS COMPÉTENTES AUDITÉES

### Des contextes locaux variés

Les territoires audités reflètent une diversité de taille d'agglomération en termes de poids de population et de nombre d'emplois, allant de Chambéry Métropole (200 000 habitants) au Grand Lyon dépassant le million d'habitants. La taille des agglomérations influence les actions et outils mis en place par les autorités compétentes en charge de l'accompagnement des entreprises :

- Deux Agglomérations de petite taille où la proximité est au cœur de leur action ;
- Six Métropoles entre 200 000 et 600 000 habitants aux enjeux similaires à ceux de Rennes Métropole,
- Quatre Métropoles supérieures à 600 000 habitants nécessitant des actions plus standardisées.

Les moyens humains sont, en général, corrélés à la taille de l'agglomération, même si l'évaluation des moyens humains est difficile à estimer du fait d'un rôle multicasquettes des référents en conseil en mobilité. Un recours important à des prestations externes a été relevé en matière d'animation de la démarche ou de réalisation des diagnostics, très consommateurs de temps.

### Un développement de la compétence corrélé aux évolutions législatives

La majorité des agglomérations prennent la compétence en conseil en mobilité qui s'imposent à elles dès l'instauration des PDE dans les années 2000 comme par exemple

Rennes métropole en 2005. Pour autant, quelques agglomérations ont engagé le dialogue plus tôt avec les entreprises à savoir Strasbourg Métropole (dès 1998) et les trois plus petites agglomérations de Chambéry, Grenoble et La Rochelle dès 2002.

### La délégation de la compétence peu exploitée

La grande majorité des AOM organisent eux-mêmes leur compétence au sein du service mobilité de la collectivité. Seules trois collectivités organisent cette compétence de manière entière ou partielle par l'intermédiaire de structures dédiées de type :

- Syndicat mixte comme Lyon ou Grenoble,
- Association comme Lille,
- SPL comme Chambéry.

Peu répandue, la délégation permet cependant lorsqu'elle est mutualisée de corrélérer l'échelle d'action au bassin d'emploi, bassin

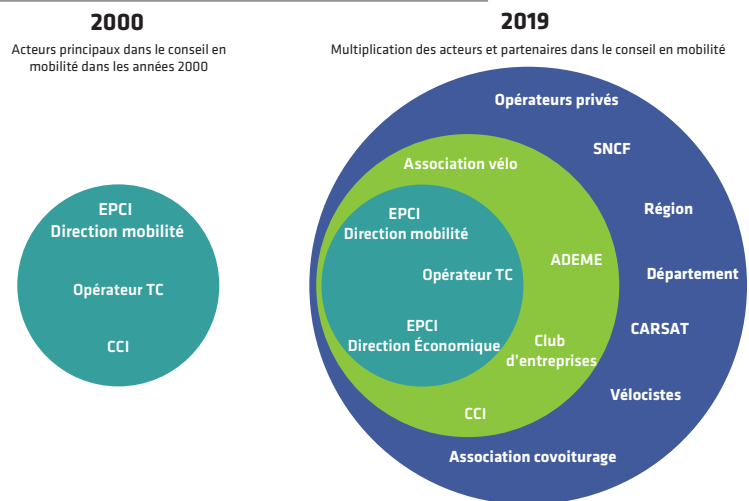
de déplacement ou encore à l'échelle départementale, voire régionale.

### Un écosystème d'acteurs de plus en plus diversifié

Si dans les années 2000, le cercle d'acteurs et de partenaires mobilisés se résume, à une coordination entre l'autorité compétente ses services, la CCI et les opérateurs de transports collectifs, très vite le réseau d'acteurs s'est amplifié et diversifié.

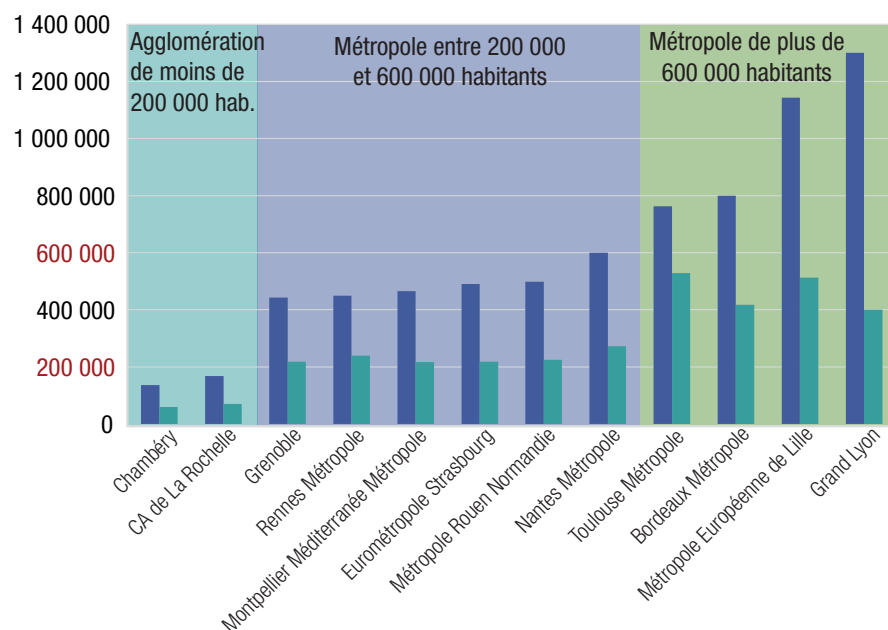
En effet, de nouveaux acteurs ont rapidement été associés dans la démarche d'élaboration des PDE au fur et à mesure que les structures se sont organisées et les offres de mobilité se sont développées. Ainsi, on y trouve des représentants d'usagers vélo, transports publics, les opérateurs privés de transport, les clubs d'entreprises et des partenaires institutionnels comme l'Ademe qui porte et soutient nationalement ces démarches.

### UN ÉCOSYSTÈME D'ACTEURS DE PLUS EN PLUS DIVERSIFIÉ



Source et réalisation : Audiar, enquête conseil en mobilité 2019.

### CARACTÉRISTIQUES DES AGGLOMÉRATIONS AUDITÉES



Source et réalisation : Insee 2016, Audiar, enquête conseil en mobilité 2019.

## LES ÉTAPES ET LA MÉTHODE D'ÉLABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEURS

Si les contextes locaux diffèrent en matière d'accompagnement à la mobilité auprès des entreprises, **quatre étapes sont indispensables pour la réalisation d'un plan de mobilité employeurs (PDM-E) :**

- Le démarchage des entreprises et la prise de contact.
- L'état des lieux initial, le diagnostic et l'écriture du PDM-E.
- L'animation, l'information et la mise en place des actions.
- L'évaluation et le suivi des actions mises en place.

### Le démarchage des entreprises : une mission importante, mais secondaire

#### Parole d'acteur

“ Les entreprises faisant le premier pas sont souvent plus moteur dans le déploiement de leur PDM. ”

Le démarchage reste une étape importante dans un premier niveau d'information des entreprises du territoire sur l'intérêt et les conditions de la démarche d'élaboration d'un PDE-PDM-E. Elle est l'occasion d'informer des dispositions législatives, communiquer sur l'offre de mobilité développée sur le territoire, y compris auprès des entreprises non soumises réglementairement à l'élaboration de PDE. Enfin l'expérience a démontré que la réussite d'un PDE passe par l'entreprise elle-même et non par l'incitation par l'AOM. Les outils utilisés sont de nature variée : mails, site internet, réunion d'information, voire démarchage en porte à porte.

### Le diagnostic et le plan d'action, des étapes chronophages

La réalisation du diagnostic et du plan d'action sont le cœur des missions des services de conseil en mobilité. Trois formes d'accompagnement sont recensées :

- La production de l'état des lieux en interne ou via une prestation privée. L'idée sous-jacente est de contrôler la qualité de l'état des lieux et avoir un temps zéro pour l'évaluation du PDM. Elle permet aussi de standardiser la démarche pour tous (exemples de Rennes, Rouen, Strasbourg, Lille ou encore Montpellier).
- La mise à disposition d'outils et la formation des référents à disposition des

entreprises (La Rochelle). Lille va plus loin sous cette forme en proposant une boîte à outils via son site internet et des formations à la production du PDM par l'intermédiaire de son partenaire Déclik Mobilité.

- La mise en place de packs selon le niveau d'engagement des entreprises (Exemples de Toulouse et Nantes) : ils permettent d'adapter l'offre en fonction des besoins et de la capacité à faire de l'entreprise.

### L'animation du PDM et la gestion du réseau d'acteurs : une étape essentielle

L'animation des PDM et du réseau des entreprises est la mission la plus importante. Elle est structurée autour de temps forts à l'échelle nationale avec la semaine européenne de la mobilité ou plus localement avec les challenges « Au boulot sans auto » ou « Une semaine sans ma voiture ». L'animation est d'autant plus efficace qu'elle doit être attractive et visible.

Les formes d'animation les plus développées recensées : les ateliers en entreprise, les clubs de mobilité, les newsletters, les expérimentations internes à l'entreprise.

### L'évaluation des PDM-E : « le parent pauvre » de la démarche

Les collectivités rencontrent des difficultés à évaluer dans le temps les démarches PDM-E engagées par les entreprises, principalement dans la récolte de données nécessaires pour mesurer les actions engagées. Si l'évaluation est obligatoire pour les entreprises, sans acteur de contrôle, cette étape est régulièrement oubliée.

Cependant, des méthodes de suivi dans le temps existent. On peut notamment voir à Grenoble et Strasbourg l'intégration d'outils d'évaluation au sein de leurs plateformes. Rennes Métropole a développé depuis 2006 le label développement durable.



© Rennes Métropole



Rennes Métropole, animateur du réseau et formateur auprès des référents mobilité entreprises

- Des prises de rendez-vous individuels avec les agents de Rennes Métropole pour un accompagnement sur les phases de diagnostic et de construction du plan d'actions.

Des ateliers dédiés aux référents mobilité (de 2 h ou par demi-journée) deux à trois fois par an :

- Pour les informer sur les évolutions en matière de transport, l'actualité législative...
- Pour les former sur des thématiques précises ou échanger sur des retours d'expériences d'autres entreprises.



## CONCLUSION

Bien que les pratiques diffèrent dans les missions de conseil en mobilité des entreprises, de nombreuses agglomérations s'interrogent sur leurs pratiques et l'amélioration de leurs outils face au développement attendu des plans de mobilité entreprises. L'arrivée de la LOM en 2019 redonne une place prépondérante de l'AOM en renforçant ses compétences et devient ainsi le garant de l'animation territoriale en matière de mobilité. La diversité des acteurs impliqués dans ces démarches nécessite de consacrer du temps pour mieux se coordonner, et animer le réseau d'acteurs issus autant de la sphère privée que publique.

### La volonté de standardiser et automatiser certaines pratiques pour se recentrer sur l'animation

Une des améliorations possibles serait de standardiser des procédures sur des missions indispensables, comme :

- L'élaboration du diagnostic intégrant la réalisation d'enquêtes pouvant être réalisées de manière dématérialisée.
- L'automatisation d'un plan d'action pouvant être exploité de manière modulable, par le développement de fiches actions standard, intégrant pour chacune les parties prenantes et des indicateurs de suivi.

Les outils en ligne, comme les boîtes à outils ou plateformes dédiées peuvent être des solutions efficaces et visibles pour élaborer des diagnostics et un bon espace d'information et de mise à relation.

### L'AOM comme animateur des PDM sur son territoire

Les AOM considèrent désormais l'animation et la sensibilisation aux nouvelles mobilités comme une mission prioritaire dans le conseil en mobilité. Le rôle des AOM prend tout son sens dans les efforts sur le déploiement des services de mobilités alternatifs à la voiture individuelle et sur la possibilité pour les employer de les tester (via des incitations tarifaires ou la gratuité du service).

Plusieurs formes d'animation et de sensibilisation peuvent se déployer selon l'engagement des collectivités dans les démarches d'accompagnement. L'animation et la sensibilisation à la mobilité durable

peuvent :

- Être développés à un plus large public (Mobil'Acteurs et Petits Mobil'Acteurs sur Rennes Métropole).
- Être amplifiés autour d'un club d'entreprises et/ou réseaux d'acteurs des PDM (Grenoble ou Rennes Métropole).


- Se traduire par la création d'une marque à part entière (Région des Hauts de France).

La réussite de ces animations repose sur l'importance d'avoir un référent mobilité pour animer l'ensemble du réseau et s'assurer de la pérennité et de l'efficacité des actions menées.

#### DES PRATIQUES DIFFÉRENCIÉES PROPRES À CHAQUE ÉCHELLE D'AGGLOMÉRATION :

 Les agglomérations inférieures à 200 000 habitants (Chambéry, La Rochelle)



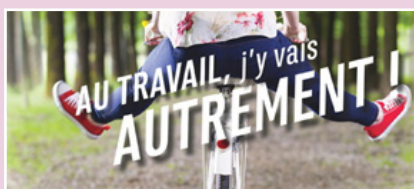
 Les agglomérations supérieures à 600 000 habitants (Bordeaux, Lille, Lyon et Toulouse)



 Les agglomérations entre 200 000 et 600 000 habitants (Grenoble, Rouen, Rennes, Strasbourg, Nantes et Montpellier)



Source et réalisation : Audiar, enquête conseil en mobilité 2019.



La région des **Hauts-de-France**, un réseau important au service d'un événement régional :

- Un challenge qui rassemble l'ensemble des acteurs de la mobilité régionale.
- Un site internet dédié et des relais dans toutes les communes, entreprises et réseaux sociaux.
- Des gagnants mis en valeur via le site internet.



**Grenoble** : Multiplier les temps d'animations autour du vélo, du covoiturage, de l'abandon de la voiture, etc.

Des initiatives intéressantes se sont développées :

- **Strasbourg** : La plateforme Optimix, des outils automatiques au service d'un plan d'action adapté.
- **Métropole Européenne de Lille** : Une boîte à outils en ligne, support de formation des référents mobilité.

L'Audiar remercie les agglomérations et métropoles qui ont collaboré à ce benchmark.