



Agence
Parisienne
du Climat

Ateliers-débats APC

« Mobilité : nouveaux usages, nouveaux outils, nouvelles pratiques »



Mardi 15 septembre 2015

Compte-rendu



SOMMAIRE

Les principaux messages de l'atelier	3
Une approche globale et transverse de la mobilité	3
L'innovation dans les pratiques de mobilité	4
Principaux sujets discutés lors de l'atelier	6
Introduction - Le climat qui cache la forêt	6
Une approche plus inclusive et plus globale	6
Le développement du vélo en tant que véritable mode de transport d'avenir	6
Les enjeux de la mobilité durable à Paris	7
Les déplacements à Paris et en Île-de-France.....	7
Le plan antipollution de la mairie de Paris	7
Le plan vélo 2015-2020	8
La logistique urbaine	8
Table ronde 1 « Les Plans de Déplacements en Entreprises (PDE) : innovations et retours d'expériences ».....	10
Les démarches PDE-PDIE	10
Obligation au 1 ^{er} janvier 2018.....	10
Pro'Mobilité, une dynamique au service des PDE	10
L'adoption d'innovations par les flottes automobiles d'entreprise.....	10
L'enjeu des déplacements domicile-travail.....	11
L'offre de Colibree	11
La non-mobilité au service des entreprises	12
Le télétravail absent du débat public.....	12
Télétravail et espaces de coworking	12
Table ronde 2 « Nouvelles méthodes de déplacements à Paris ».....	13
La mobilité électrique à Paris	13
Comment concilier économie et écologie dans les déplacements urbains ?	13
Greentomatocars, offre de VTC « green »	13
Covoiturage local : innover dans l'intérêt général	13
Une solution de covoiturage pour les trajets du quotidien	13
Faire de la voiture un transport collectif.....	14
L'alternative à la voiture individuelle	14
Plateformes multimodales.....	14
Intermodalité	15
Conclusion	15
Actualité	15
Liste des participants.....	16

Les principaux messages de l'atelier

Ce dernier atelier-débat de l'année 2015, consacré aux transports et à la mobilité, s'est organisé autour de deux grands axes de réflexion : l'émergence d'une nouvelle approche des mobilités dans les territoires, notamment à Paris et la multiplication des innovations, tant au niveau des pratiques que des caractéristiques techniques des véhicules.



Une approche globale et transverse de la mobilité



→ Il faut développer aujourd'hui **une approche plus inclusive et plus globale des enjeux du plan climat**, intégrant les consommations d'énergie, la mobilité et les transports.



→ L'enjeu environnemental dans les transports ne peut se limiter à la comptabilisation des émissions de CO₂. Il s'agit aussi d'**une question économique, sociale et d'aménagement du territoire**.

→ En matière de mobilité, il n'existe pas une solution unique, mais un large panel d'initiatives possibles, mises en œuvre par des acteurs très variés du secteur.

→ Une solution de mobilité n'est pas bonne ou mauvaise en soi. Son succès dépend de la façon dont elle sera mise en place, notamment en matière d'**accompagnement et de communication auprès des salariés dans les entreprises**.



→ La politique de la Ville de Paris en matière de mobilité (plan antipollution, plan vélo...) vise d'abord à **mutualiser des solutions de mobilité et à en élargir la gamme en vue de réduire l'usage de la voiture individuelle**.

→ Pour certains, des catégories professionnelles bien définies devraient à l'avenir pouvoir bénéficier de dérogations en matière de transport à Paris. Tel est le cas notamment des

commerçants et artisans, dont l'activité s'inscrit dans l'économie locale et est créatrice d'emplois de proximité.

- En matière d'innovation, deux tendances se dégagent : **les innovations autour de la voiture propre ; les innovations autour de la voiture partagée (autopartage ; covoiturage)**. Ces deux dynamiques s'inscrivent dans une complémentarité, en plus du développement du transport collectif et des pratiques de télétravail.

L'innovation dans les pratiques de mobilité



- Les plans de déplacements entreprises et inter-entreprises sont appelés à se développer de par la sensibilisation des acteurs économiques et sous l'effet de la réglementation. **La loi sur la transition énergétique prévoit que les structures employant plus de 100 salariés ont l'obligation de mettre en place un PDE avant 2018.**



- Pour les flottes automobiles entreprises dont disposent les grands groupes, il est central, au-delà de la question des coûts, **d'identifier de manière fine les usages et de prendre en compte des logiques sectorielles et locales**. Il faut donc faire émerger des perspectives de changements à différents niveaux et selon différentes temporalités, ce qui nécessite une prise de conscience collective qui semble toutefois déjà émerger. Plusieurs études signalent que, à l'échéance 2020, il existerait **80 000 véhicules d'entreprises partagés, contre 2500 aujourd'hui**.



- La mise en place d'un dispositif de VAE dans une entreprise dépend d'un accompagnement à l'animation et à la sensibilisation des salariés, mais aussi de la maintenance de la flotte.
- En matière de flotte privative de VAE, une solution prometteuse consistera à développer **une offre packagée, mais adaptée aux clients dont l'intérêt est de se décharger sur le service de mobilité du volet organisation et logistique**.



- Le **télétravail doit aussi s'inscrire dans les débats français sur les nouvelles mobilités**. Il fait l'objet d'une forte attractivité auprès des jeunes générations de salariés, habituées à utiliser les nouvelles technologies dans leurs activités professionnelles quotidiennes.
- Selon les Schémas régionaux climat air énergie, l'on passerait de 1,3 à 1,6 passagers par véhicule. Cette évolution induit 1,5 M actes de covoiturage supplémentaire par jour. Pour que le covoiturage se développe pour les trajets du quotidien, il doit s'inscrire dans l'urbanité et l'aménagement du mobilier urbain.



- **L'usage de la voiture individuelle représente le problème numéro un et la principale source de gisements en matière de mobilité propre.**



(Lien vers plus d'information)

Introduction

Ouverture de l'atelier par Anne GED, directrice de l'APC

Anne GED souligne que, dans sa nouvelle feuille de route, **l'APC a souhaité élargir son spectre d'actions à l'ensemble du plan climat de la Ville de Paris, notamment l'enjeu de la mobilité, en partenariat avec ses partenaires, la RATP, l'ADEME et la Ville de Paris.** Ce dernier atelier du trimestre est donc important pour explorer le terrain et préparer de nouvelles pistes dans ce domaine à partir de 2016 dans le cadre des missions d'accompagnement opérationnel du [plan climat](#) que mène l'Agence.

→ Le transport de personnes et de marchandises représentent chacun l'équivalent secteur du bâtiment en matière d'émissions de carbone sur le territoire parisien.

Parmi les questions auxquelles réfléchit l'APC avec ses partenaires, il faut citer :

- le type de conseil à apporter en matière de mobilité pour renforcer l'expertise de l'APC ;
- l'innovation, l'ouverture des données, la ville intelligente et durable et l'émergence de nouvelles activités économiques ;
- la possibilité pour une copropriété d'installer des bornes de recharge électrique ;
- plus largement, comme le montrent les démarches d'efficacité énergétique dans le bâtiment, de nouveaux modèles se développent pour intégrer dans une approche globale et inclusive la consommation d'énergie, la mobilité, les transports. Il serait pertinent de mettre en cohérence ces enjeux dans la perspective du facteur 4.

Mot d'accueil Elsa MESKEL et Leslie MERRAN, chargées d'études à l'APC (conception et animation de l'atelier)

La mobilité et les transports, rappelle de son côté Elsa MESKEL, ont jusqu'à présent été peu abordés par l'APC. L'atelier d'aujourd'hui se donne pour ambition de dresser un panorama des modes variés de mobilité et de constituer une base de réflexion pour identifier, sur la base des échanges et des retours d'expérience d'aujourd'hui, un ensemble d'objectifs prioritaires.

Leslie MERRAN souligne qu'il existe en matière de mobilité une grande diversité d'offres, d'innovations et de start-up qui se positionnent sur ces enjeux. L'APC a proposé d'en recenser une grande partie dans la [fiche Mobilité-Innovations](#). Ils y figurent selon les différents enjeux que sont l'intermodalité, le partage de véhicules, le covoiturage, l'optimisation des trajets en transport en commun, mais aussi des enjeux moins connus tels que la non-mobilité, *via* le télétravail ou le développement d'espaces de coworking. Enfin, l'APC entend jouer un rôle facilitateur auprès des participants de ses ateliers pour favoriser les mises en relation auprès de ces acteurs de la mobilité.

Ordre du jour des interventions

Introduction - Le climat qui cache la forêt, Olivier RAZEMON, journaliste et auteur, Le Monde

Les enjeux de la mobilité durable à Paris, Julien FLAGEUL, Agence de la Mobilité (Ville de Paris)

Le PDE, un outil pour l'optimisation des déplacements, Sylvain GAGEAT, Pro'Mobilité (Région Île-de-France)

L'adoption d'innovations par les flottes automobiles d'entreprise, Virginie BOUTUEIL, chercheuse, laboratoire LVMT de l'École des Ponts

Et si on se déplaçait autrement dans l'entreprise ?, François RABASSE, co-fondateur de Colibree

La non-mobilité au service des entreprises, Frantz GAULT, cofondateur de LBMG

La mobilité électrique à Paris, Raphaël DESROSIERS, chef de projet transport et mobilité durables, Agence des Mobilités Électriques

Comment concilier économie et écologie dans les déplacements urbains ?, Ghislain GRIDEL, directeur de Greentomato Cars Paris

Covoiturage local : innover dans l'intérêt général, Thomas MATAGNE, cofondateur d'Ecov

L'alternative à la voiture individuelle, Baptiste LAMALLE, directeur du développement, Ubeeqo

Principaux sujets discutés lors de l'atelier

Introduction - Le climat qui cache la forêt

Une approche plus inclusive et plus globale

Pour Olivier RAZEMON, l'enjeu des émissions de CO₂ et de leur comptabilisation ne doit pas occulter d'autres sujets, notamment la biodiversité, mais aussi d'autres questions de société qui peuvent être en lien avec celle de la mobilité. En réalité, les transports soulèvent des questions économiques de coûts, des questions sociales relatives à l'accessibilité, des questions d'aménagement de l'espace ou encore des enjeux de consommation d'énergie ou de raréfaction de certaines matières premières entrant dans la fabrication des moyens de transport motorisés. Dans les transports, la focalisation sur les émissions de CO₂ s'explique du fait que celles-ci peuvent être aisément mesurées et comparées.

→ Le CO₂ est le premier argument pour légitimer la mise en place de transports « verts » (tramway, vélos en libre-service, bornes électriques...), alors que la préoccupation première du voyageur est de se déplacer dans les meilleures conditions possibles.

Qui plus est, la construction de ces nouvelles infrastructures de transport est elle aussi émettrice de CO₂ qui n'est pas comptabilisé à ce titre.

Troisièmement, si l'enjeu du CO₂ ne doit pas être négligé dans ce secteur, une très large variété d'autres sujets sont posés :

- Se déplacer, quel que soit le mode de transport, a un coût, exige du temps et peut être un facteur de stress.
- La préoccupation du voyageur est d'abord de bénéficier d'un transport confortable, agréable, mais aussi pouvant être organisé pour pouvoir par exemple y lire ou y travailler.
- En l'état actuel, de fortes contraintes autres que le CO₂ continuent de peser sur le transport : trafic ; pollutions ; impacts sur la santé ; bruit.
- La problématique du transport doit aussi être reliée à celle de l'étalement urbain dans la mesure où plus l'on va vite, plus l'on peut aller loin. Elle a donc aussi à voir avec les politiques d'aménagement du territoire, dans un contexte où de nombreuses villes moyennes subissent une dévitalisation marquée et un départ de leur population.
- De la même façon, le report modal et la mise en place d'infrastructures de transport moins impactantes, comme le nouveau RER, sont nécessaires, mais amènent dans un certain nombre de cas à négliger l'aménagement de certains mobiliers urbains qui en permettent l'accès ou la communication de l'information voyageur.

Pour toutes ces raisons, **l'idée que les problèmes actuels posés par les transports seraient résolus par une transformation des modes de propulsion relève, nous dit Olivier RAZEMON, d'une forme de paresse intellectuelle.**

Le développement du vélo en tant que véritable mode de transport d'avenir

Dans ce contexte, **le développement du vélo en tant que véritable mode de transport d'avenir, n'est pas une utopie**, comme le montrent les cas de plusieurs villes en Italie du Nord, aux Pays-Bas, au Danemark, en Allemagne, où 20 à 30 % des habitants se déplacent à vélo. La Ville de Paris commence à s'engager dans cette dynamique, mais les avancées restent timides.

→ **Les avantages du vélo sont multiples : il est robuste, facile à utiliser, rapide, peu onéreux et écologique.**

Toutefois, si la pratique est simple, les politiques cyclables mises en place dans une ville ou un pays sont sources de bien des complexités. Des spécialistes observent en effet que leur impact sur le niveau

d'émission de carbone est relativement limitée dans la mesure où la majorité des nouveaux usagers de ce mode de transport se déplaçaient en transport en commun ou à pied, mais non en voiture.

- Une [expérimentation sur l'indemnité kilométrique vélo](#), menée en 2014, a mis en évidence que seuls 19 % des nouveaux usagers du vélo étaient d'anciens utilisateurs d'une automobile sur des trajets de courte distance, moins impactant que les trajets de longue distance.
- Plusieurs études convergentes montrent également qu'une politique cyclable véritablement efficace suppose, comme l'a décidé récemment la Ville de Grenoble, de réduire la place laissée à la voiture en réaménageant certains stationnements ou en réduisant la vitesse maximum autorisée.

En réponse à une question de Bruno GOUALLOU (LC Avocats), Olivier RAZEMON souligne que **plusieurs facteurs font obstacle au développement du vélo à Paris : une volonté politique parfois insuffisante, mais surtout le partage de l'espace, puisque la voiture représente aujourd'hui 15 % des déplacements, mais près de 70 % de la voirie**. Pourtant, les attentes des Parisiens sont fortes en ce domaine dans la mesure où 61 % des foyers ne disposent pas de voiture. Enfin, insiste Olivier RAZEMON pour renverser une idée reçue, **le potentiel de développement du vélo peut aussi s'étendre aux trajets de banlieue à banlieue, notamment pour accéder aux gares de RER ou d'autres transports en commun**. Pour un participant de l'atelier, ce n'est pas tant la volonté politique qui est en cause dans le développement du vélo que des difficultés de gouvernance ainsi qu'une certaine résistance des opérateurs de transport historiques ou de collectivités locales à une autre échelle que celle de la Ville.

Pour aller plus loin :

[Blog d'Olivier RAZEMON](#)

Olivier RAZEMON, [Le pouvoir de la pédale](#), Éd. Rue de l'échiquier, 2015

Les enjeux de la mobilité durable à Paris

Les déplacements à Paris et en Île-de-France

Quelques chiffres permettent de replacer la question de la mobilité dans son contexte :

- **41 millions de déplacements en Île-de-France, soit + 17 % entre 2001 et 2010 ;**
- **8 millions à Paris sur la même décennie.**

Quant à la part modale, les données récentes des dernières [enquêtes globales de transport](#) sont :

- la marche : plus de 50 % à Paris ;
- le vélo : 3 % à Paris. Il convient toutefois de noter que **la part du vélo a triplé depuis 2001** et que **l'objectif est d'atteindre un ratio de 15 % à l'horizon 2020** ;
- les deux-roues motorisés : moins de 3 % des déplacements à Paris. Le développement rapide de ce mode de transport, visible et souvent bruyant, doit donc être relativisé et a connu une stabilisation au cours des huit dernières années en raison du ralentissement économique et de l'atteinte du seuil d'usagers potentiels ;
- les transports en commun : près de 32 % dans la capitale ;
- la voiture particulière : 10 % à Paris, contre 20 % lors de la décennie précédente.

Les enjeux des 10 ans à venir portent sur la pollution atmosphérique associée, le partage de l'espace public et l'optimisation des services de mobilité indispensables à la vie de la cité, trois sujets de plus en plus imbriqués.

Le plan antipollution de la mairie de Paris

Une mesure phare de 2015 a été l'instauration d'une restriction de circulation pour les poids lourds, autobus et autocars anciens, qui amorce plusieurs phases successives d'interdiction de circulation, y compris pour les voitures particulières et les deux-roues motorisés, afin de développer des véhicules de classe 4 étoiles d'ici 2019.

L'objectif, souligne Julien FLAGEUL, n'est pas de privilégier un mode de transport sur un autre, mais de **mutualiser des solutions et d'élargir au maximum la gamme des mobilités disponibles afin d'inciter les**

Parisiens à renoncer à leurs voitures particulières. Il convient d'inclure dans cette perspective, non seulement Autolib', mais aussi sa version utilitaire pour le transport de marchandises, Utilib', et les Vélos à Assistance Électrique (VAE), intégrés au nouveau programme Vélib'.

Le plan antipollution prévoit en outre un ensemble de **mesures d'accompagnement sous la forme d'aides apportées aux Parisiens** :

- une subvention de 400€ à la revente de véhicules diesels et à essence anciens en faveur de l'acquisition d'un vélo et d'un pass Navigo ;
- une réduction sur l'abonnement Autolib' et l'attribution d'un crédit en faveur des jeunes conducteurs ;
- deux types d'aides destinées aux copropriétés : un financement plafonné à 50 % du montant total des travaux d'équipement de stationnements vélos sécurisés ; un financement de 50 % pour l'installation de bornes de recharge ;
- une aide destinée aux professionnels renonçant à leurs utilitaires en fonction du gabarit du véhicule.

Le plan vélo 2015-2020

Le [plan vélo](#) prévoit notamment :

- un développement important des linéaires d'aménagements cyclables pour assurer un maillage en continu du territoire et disposer d'axes structurants, rapides et équipés de pistes cyclables bidirectionnelles ;
- la généralisation des zones 30 ;
- plus généralement, une réduction de la vitesse des véhicules motorisés pour assurer plus de confort aux cyclistes ;
- une subvention accordée aux vélos cargos ;
- redonner de la place aux piétons via l'aménagement urbain et la sécurisation du mobilier.

En définitive, l'objectif du plan vélo est d'**attirer vers ce mode de déplacement des publics jusqu'alors peu touchés par une sensibilisation et un accompagnement et de créer une véritable « culture vélo ».**

La logistique urbaine

Julien FLAGEUL met en exergue, pour clore son propos, l'importance de traiter l'enjeu de la pollution liée à la logistique urbaine à Paris. Plusieurs initiatives ont été lancées. Cette politique est structurée autour de trois principes :

- massifier l'entrée et la sortie de marchandises par voie d'eau, par fer ou par route ;
- réaliser le dernier kilomètre à l'aide de véhicules non polluants grâce à des espaces logistiques de proximité ;
- mieux intégrer la logistique à la ville et au cadre de vie des habitants par le paysage et le soutien à de nouveaux usages.

En réponse à une question de Coline MACQUET (Efficacity), Julien FLAGEUL précise qu'il faut distinguer la Zone de circulation restreinte, ayant vocation à couvrir tout Paris et à laquelle s'applique le plan, des Zones à trafic limité. Claude CUTAJAR (CAPEB) objecte **que les commerçants et artisans, inscrits dans l'économie locale parisienne et créateurs d'emplois de proximité, ont besoin de disposer d'un véhicule, de circuler et de stationner pour transporter des marchandises.** Selon cet expert, certaines catégories professionnelles doivent pouvoir bénéficier de dérogations à ce régime. La Ville de Paris, souligne Julien FLAGEUL, prend en compte cet enjeu au travers d'une charte conclue avec les fédérations de transporteurs et de commerçants et artisans. Il existe sur ce plan une batterie de mesures, qu'il s'agisse du renouvellement du parc, de véhicules utilitaires électriques en usage partagé, actuellement en expérimentation, d'Utilib' et de la création de services de véhicules partagés. Olivier RAZEMON mentionne de son côté l'usage de vélos cargos par des artisans pour certaines de leurs livraisons. Une participante précise qu'il convient de distinguer, pour évaluer correctement la part modale des modes de déplacement, les kilomètres parcourus des déplacements effectués. En réponse à une question de Pascale CHOPIN (Total), Sylvain GAGEAT répond que la perception de l'enjeu de la réduction de la pollution dans les villes, qui a baissé depuis une décennie, diffère selon que l'on privilégie une approche centrée sur les technologies ou une démarche plus orientée vers le changement des comportements.

Pour Anne GED, **il faut construire des argumentaires plus solides afin de mettre en place une approche inclusive de la pollution en ville**. Dans cette perspective, l'APC a renforcé sa collaboration avec [Airparif](#) pour apporter des réponses concrètes.

Pour aller plus loin :

Guillaume SAINTENY, *le climat qui cache la forêt*, Éd. Rue de l'Échiquier, à paraître
Publications d'[Airparif](#)

Table ronde 1 « Les Plans de Déplacements en Entreprises (PDE) : innovations et retours d'expériences »

Les démarches PDE-PDIE

Obligation au 1^{er} janvier 2018

La [loi sur la transition énergétique](#), souligne Sylvain GAGEAT, prévoit que **toutes les structures employant plus de 100 salariés devront mettre en place un plan de déplacements à l'échéance du 1^{er} janvier 2018**. Au-delà de l'obligation, cette mesure est une opportunité pour les entreprises de prendre en charge une problématique qui les concerne directement (stress des salariés, coûts cachés du parc automobile et des parkings, attractivité des talents), mais qu'elles ont pourtant quelque peu négligée jusqu'à présent.

- La méthodologie du PDE s'organise en plusieurs phases : établir un diagnostic sur les déplacements au sein d'une structure ; identifier les possibilités de report modal et les catégories de salariés concernés ; accompagner ces derniers dans leurs démarches de changements de comportements.

À l'heure actuelle, 278 établissements franciliens sont engagés dans une démarche de PDE ou inter-entreprises (PDIE) et plus de 360 000 salariés sont concernés. De grandes entreprises implantées à Paris ou en proche couronne s'engagent ainsi dans cette dynamique : l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) ; le Crédit Coopératif ; La Poste...

Pro'Mobilité, une dynamique au service des PDE

Dans ce contexte, [Pro'Mobilité](#) représente un **réseau de sept partenaires dont l'ambition commune est de favoriser le développement des plans de déplacement et réfléchit à l'enjeu de la mobilité sous différents angles : l'aménagement ; le transport en tant que tel ; la compétitivité économique ; les conditions de travail et la santé au travail**. Les acteurs de ce réseau ont mis en place une série d'outils, notamment grâce à des référents territoriaux qui, dans les collectivités ou les CCI, incitent les entreprises à intégrer la mobilité à leurs problématiques et à utiliser l'outil PDE. Pro'Mobilité propose également un accompagnement financier à la mise en place de PDIE en phase de diagnostic ou de mise en œuvre.

Sur le point spécifique du covoiturage dans les PDE et PDIE :

- Pour Sylvain GAGEAT, le covoiturage ne peut se borner à une mise en relation entre automobilistes. **Le dispositif ne peut fonctionner que s'il s'accompagne d'une sensibilisation des publics visés et de l'attribution d'avantages**, par exemple des places de stationnement de proximité pour les covoitureurs.
- Selon François RABASSE, **l'expérience montre que les plates-formes de covoiturage ne peuvent réussir sans une incitation et une valorisation du conducteur**. Selon cet expert, la maturité du marché est encore à venir et exige d'engager une forte dynamique

Pour aller plus loin :

[Le Panorama 2014 des PDE et PDIE franciliens](#)

L'adoption d'innovations par les flottes automobiles d'entreprise

Les flottes automobiles d'entreprise, explique Virginie BOUTUEIL, participent à l'innovation dans le secteur automobile et soulèvent une série d'enjeux clés :

- du côté des constructeurs, 40 % des véhicules neufs acquis chaque année le sont par des entreprises. De plus, ce marché a bien résisté à la crise et les constructeurs français sont encore majoritaires ;
- du côté des pouvoirs publics, ce chiffre approche 15 % du parc français et renvoie à un usage très intensif dans ces entreprises.
- L'enquête globale de transport fait état, pour l'Île-de-France, de 290 000 véhicules mis à disposition des ménages par des entreprises, soit 6 % du parc.

L'intégration des innovations dans les flottes automobiles d'entreprise est analysée à travers des enquêtes qualitatives, comme celle de Virginie BOUTUEIL, à deux niveaux : les conditions opérationnelles et économiques pertinentes pour ces innovations ; les capacités de l'entreprise à identifier la pertinence de nouvelles pratiques comme le véhicule électrique ou l'autopartage. Sur ce point, plusieurs constats peuvent être établis :

- Le modèle de l'entreprise comme acteur pleinement rationnel et informé n'est pas valide. La dimension du coût tend à prendre le pas sur les autres approches, mais est mal évaluée. **Dans les entreprises ayant consolidé le coût de leur flotte, il apparaît que celle-ci peut représenter le troisième poste de dépenses** après les salaires et l'immobilier.
 - **Les processus de décision sont complexes**, associant le niveau de management le plus élevé jusqu'aux gestionnaires de parcs à un niveau très localisé.
 - Il existe **une vaste nébuleuse de pratiques selon la typologie des véhicules et des usages en vigueur dans l'entreprise**.
- En réponse à une question d'Anne GED sur les alternatives à la voiture de fonction, un sujet particulièrement sensible, Virginie BOUTUEIL mentionne plusieurs solutions à envisager : le vélo de fonction, mais surtout l'autopartage interne d'entreprise.

Marie-Xavière WAUQUIEZ (Paris & Co) fait observer que la promotion, de la part de grands groupes, de la voiture électrique du futur à destination des entreprises relève plutôt du *greenwashing*.

Et si on se déplaçait autrement dans l'entreprise ?

L'enjeu des déplacements domicile-travail

François RABASSE est cofondateur de Colibree, une SCOP dont l'offre porte sur des flottes privées de VAE à destination d'entreprises ou d'autres structures collectives, telles que des hôtels. Ce chef d'entreprise confirme que **les embouteillages et dysfonctionnements des transports publics engendrent des pertes économiques et effets négatifs particulièrement élevés**, comme le montrent les études de l'IAURIF : 2,9 à 4 milliards d'euros de pertes par an en Île-de-France. Les déplacements domicile-travail soulèvent aussi de graves enjeux de santé publique, de souffrance au travail, comme l'a montré une [enquête de Technologia](#) en 2013, et contribuent à l'absentéisme.

L'offre de Colibree

Plusieurs enquêtes menées par cette société montrent que :

- Le VAE doit être distingué du vélo traditionnel. **Plus de la moitié de ceux qui adoptent ce moyen de déplacement n'étaient pas auparavant des cyclistes.**
- **Les entreprises sont sensibles à la démarche du PDE et motivées pour agir**, notamment pour développer leur attractivité sur des sites éloignés comme le plateau de Saclay.

Pour répondre à ces attentes, Colibree propose une offre globale : mise à disposition de vélos et de ses accessoires ; données chiffrées ; logiciel de réservation ; aide à l'animation ; maintenance. Cette offre repose sur un panel d'indicateurs et des enquêtes clients menées chaque année dont François RABASSE détaille la méthodologie. L'enquête 2014 fait apparaître que 85 % des enquêtés utilisent ce vélo en substitution d'un déplacement qui aurait été fait antérieurement en voiture, moto ou bus.

- Les avantages d'une **flotte privée** par rapport aux systèmes de libre-service publics sont variés : les vélos sont restitués au lieu où ils ont été pris ; le vandalisme est moindre ; les difficultés soulevées par une infrastructure unique ne se posent pas.
- Parmi les clients, outre les entreprises et les collectivités, figurent notamment des tour-opérateurs, des hôtels, des Maisons de l'emploi, des gestionnaires d'immobilier d'affaire (Hôtels d'entreprises, espaces de co working) ...

- Pour François RABASSE, le marché des flottes de VAE dit « de courtoisie » se développera dans les prochaines années sur des types de sites très divers et va tendre à se concentrer.
- Les entreprises, qui peuvent être aussi bien de grands groupes que des PME que des entreprises artisanales, mettent en place des services de mobilité pour **développer leur image de marque auprès de leurs salariés, que ce soit pour améliorer la qualité du travail, dans le cadre d'une démarche RSE, pour renforcer leur PDE ou encore pour réduire leur empreinte carbone.**

Virginie BOUTUEIL ajoute que ces services de mobilité s'inscrivent dans une dynamique où les entreprises proposent différents types de services aux salariés (pressing, crèches...). C'est aussi par ce biais que l'innovation se diffuse.

La non-mobilité au service des entreprises

Le télétravail absent du débat public

Frantz GAULT fait remarquer que l'enjeu du télétravail, organisé depuis 2012 par la loi dite Warsmann, est peu présent dans le débat public sur la pollution due au transport.

Aux États-Unis et en Europe, 25 % de la population active pratiquent le télétravail, contre 15 à 17 % en France. Les obstacles tiennent d'abord au choix des entreprises de construire de grands ensembles de bureaux et à des investissements dans des projets d'infrastructure comme le Grand Paris Express. Mais **la raison est aussi d'ordre générationnel, liée à la transition digitale, et explique que les jeunes générations, familières des nouvelles technologies, tendent plus naturellement à pratiquer le télétravail.**

- Les entreprises doivent donc s'adapter à ce changement générationnel dans les pratiques de travail.
- Bien que la question soit débattue, **le télétravail améliore la productivité de ceux qui y ont recours.**

Télétravail et espaces de coworking

LBMG, qui a notamment pour clients Total, Société Générale, TF1, Orange, accompagne les entreprises dans la mise en place du télétravail au sein de leurs entités et s'efforce de lever les freins d'ordre culturel et managérial.

Pourtant, concède Frantz GAULT, le télétravail n'est pas apprécié par tous. C'est pourquoi émergent aujourd'hui des espaces de coworking, constitués de bureaux partagés que fréquentent principalement des travailleurs indépendants.

- LBMG se donne pour ambition de fédérer ces espaces, près de 1000 en France aujourd'hui, sur une seule application qui interface en temps réel leur système de réservation et d'agenda, Neo-nomade. L'objectif est ainsi d'ouvrir plus de possibilités pour les grands groupes ou les PME de faire bénéficier leurs salariés du télétravail.

En réponse à une question de la salle sur la productivité des salariés en télétravail, Frantz GAULT fait observer que, selon plusieurs études américaines convergentes, le déficit de productivité ne tient pas au fait que le salarié travaille à distance ou dans l'entreprise, mais relève d'un problème de management et d'encadrement. Il est également souligné dans le débat que le télétravail ne peut s'appliquer qu'à certaines catégories de salariés et non à d'autres, notamment ceux dont les missions sont réalisées pour l'essentiel sur le terrain.

- **LBMG recommande deux, voire trois jours maximum de télétravail** dans la mesure où il est aussi important d'entretenir un lien avec l'entreprise.

Pour aller plus loin :

[Publications de l'IAURIF](#)
www.neo-nomade.com

Table ronde 2 « Nouvelles méthodes de déplacements à Paris »

La mobilité électrique à Paris

L'[Agence des Mobilités Électriques](#) (AME), indique en introduction Raphaël DESROSIERS, a été créée en 1997 et se veut un outil de la Mairie de Paris et d'EDF pour sensibiliser les Franciliens à la thématique de la mobilité électrique. L'association est également soutenue par la Région Ile-de-France, l'ADEME et l'Avere France.

- L'agence dispose d'un *show-room* pour proposer aux visiteurs de tester ces équipements, réalise des animations dans le cadre d'événements et mène des missions de lobbying.
- L'AME est également le guichet d'information sur les subventions de la Ville de Paris à l'usage de vélos électriques et de scooters électriques 50 cm³. Elle réfléchit également à la manière de mieux inscrire ses missions dans le plan antipollution de la Ville de Paris.
- Enfin, l'agence organise des balades en VAE dans le quartier de Montmartre.

Comment concilier économie et écologie dans les déplacements urbains ?

Greentomatocars, offre de VTC « green »

Ghislain GRIDEL présente [Greentomato Cars](#), une initiative créée à Londres et Washington puis lancée à Paris en 2014 pour proposer une offre de VTC *green* à destination des entreprises ([lien vers la vidéo de présentation](#)). En France, la société travaille avec une centaine de chauffeurs et fournit quotidiennement ses services auprès de 60 grandes entreprises et PME. La philosophie de l'entreprise se décline en trois piliers :

- **une flotte de véhicules hybrides (moteur thermique et électrique) et la compensation de 100 % des émissions**, réalisée en partenariat avec le cabinet spécialisé [EcoAct](#) ;
- **le soutien financier à des projets innovants verts sur Paris**, par exemple le projet de ruches sur les toits parisiens (Miel de Paris) ;
- **la rationalisation des déplacements de chauffeurs** afin de réduire les émissions de carbone de leurs déplacements.

Ce service de mobilité attire principalement des entreprises délocalisées en petite ou en grande couronne, pour lesquelles les déplacements Paris-banlieue et banlieue-banlieue dépassent en moyenne 20 km.

- Cette initiative vise à pallier des solutions de mobilité publiques encore insuffisantes sur ces territoires. L'offre se concentre donc principalement sur la location de chauffeurs géolocalisés de dirigeants de grandes entreprises éloignées de la capitale.

En réponse à une question de la salle, Ghislain GRIDEL explique que **la compensation carbone de l'entreprise, s'inscrivant dans le cadre du marché ETS, permet de réaliser, grâce à une éco-contribution, des projets dans la forêt de Batang Bornéo en Malaisie, pour contribuer à la lutte contre l'huile de palme et la réintégration des orangs-outans**. Les crédits carbone rachetés peuvent être intégrés au bilan RSE de l'entreprise en fin d'année.

Covoiturage local : innover dans l'intérêt général

Une solution de covoiturage pour les trajets du quotidien

Thomas MATAGNE, cofondateur d'[Ecov](#), un service de covoiturage de proximité, rappelle que 83 % des kilomètres parcourus le sont par les voitures. Ce mode de déplacement, consécutif à la croissance considérable du nombre de kilomètres parcourus au cours des 40 dernières années, constitue donc le problème n° 1 pour relever les enjeux climatiques et énergétiques.

- Si des initiatives comme BlaBlaCar sont adaptées à des trajets de longue distance, **il existe aujourd'hui peu de solutions de covoiturage pour les trajets du quotidien, soit moins de 80 km autour du domicile, mais qui représentent néanmoins 60 % des kilomètres parcourus au total.**
- **Les trajets du quotidien effectués chaque jour en France au cours d'un jour ouvré représentent 800 millions de véhicules-kilomètres**, soit l'équivalent de 1000 allers-retours Terre-Lune. Compte tenu du fait qu'un véhicule comporte en général 5 places et que le taux d'occupation est de 1,2 à 1,4, le potentiel de capacité de transport est considérable.

Malgré ces gisements, le covoiturage s'est heurté à un certain nombre d'échecs (site Internet peu adaptés à la proximité ; applications dont le fonctionnement paraît parfois fragile...). Dans le même temps se sont développées depuis 4 ou 5 ans des aires de covoiturage que l'on chiffre à plusieurs centaines.

- **Si le numérique possède une puissance incontestable, il faut, pour développer le covoiturage, organiser concrètement la voirie.**
- Dans cette perspective Ecov développe, en partenariat avec les collectivités locales et des acteurs privés et selon un modèle d'apport de services, de stations de covoiturage dans des espaces où la voirie permet d'organiser dans de bonnes conditions l'acte de covoiturage : mettre en relation conducteurs et passagers de manière instantanée ; partager les frais ; organiser la sûreté.
- Une expérimentation importante sera menée dans l'agglomération de Seine et Vexin en novembre 2015 avec le soutien du Conseil Régional d'Île-de-France.
- **La perspective de cette société est de développer sa solution en milieu périurbain et rural**, là où il n'existe pas de solutions de transport alternatives à la voiture individuelle.

Faire de la voiture un transport collectif

Selon Anne GED, **l'innovation du dispositif réside dans le couplage qu'il opère entre une nouvelle offre de mobilité une action sur le mobilier urbain.** Cette solution s'applique à l'habitat comme aux zones d'affaires et s'inscrit dans une logique territoriale de transport collectif, plus flexible et moins coûteuse. La question du covoiturage à Paris est encore controversée, comme l'illustrent les échanges au sein de l'atelier. L'enjeu n'est pas nécessairement de développer le covoiturage de courtes distances à Paris intra-muros, mais plutôt à l'échelle du bassin francilien, à titre de rabattement sur un mode de transport et en intermodalité. Quant au covoiturage pratiqué aux portes de Paris, il reste pour une large part informel et la pérennisation de ces pratiques est à interroger.

L'alternative à la voiture individuelle

Plateformes multimodales

L'objectif d'[Ubeeqo](#) est d'offrir une **alternative à la voiture individuelle**. Cette start-up française, créée en 2008 et employant 35 collaborateurs en Europe, propose trois types de solutions :

- **L'autopartage en entreprise**, pour les entreprises et l'administration. Une voiture coûte en moyenne 7000 € par an à un particulier et 12 000 € à un employeur pour une voiture de fonction, ceci bien qu'elle reste immobilisée de 90 à 95 % de son temps de vie.
- Le crédit mobilité, c'est-à-dire un droit à consommer, utilisable via une plate-forme multimodale de transport, qui est accordé à titre personnel à un **salarié s'il accepte de passer d'une « grosse » voiture de fonction à une voiture plus petite**. Le différentiel de coût est compensé sous forme de ces droits à consommer.
- La gestion de flottes automobiles : Ubeeqo a pris en charge la gestion de la flotte **d'une filiale d'un grand industriel de l'agro-alimentaire**, y a intégré des systèmes de **télématique embarquée** et y anime des programmes d'éco-conduite sur la base des informations recueillies.

Parmi ses objectifs, Ubeeqo a pour ambition, conformément à sa philosophie fondée sur l'intermodalité, d'apporter un point d'entrée unique à différents modes de transport pour les utilisateurs, via une plate-forme multimodale.

- **Dans ce cadre, Ubeeqo a été sélectionné par l'ADEME pour expérimenter la plateforme multimodale auprès des franciliens avec comme objectif de proposer une alternative à la voiture individuelle.**

Intermodalité

En réponse à une question de Leslie MERRAN, Raphaël DESROSIERS présente la plate-forme [Wehicles.com](#), dont la vocation est de regrouper toutes les mobilités, durables ou non, et de mettre en place un système de crédits déplacement.

Leslie MERRAN et Elsa MESKEL présentent la solution [CityMapper](#), une plate-forme Web et application mobile qui permet, notamment sur Paris, de croiser un large ensemble de données pour déterminer un itinéraire (transport en commun, taxi, marche, vélo, Autolib', Vélib'...). L'objectif est ainsi de déterminer les trajets possibles pour les comparer. Il intègre d'autres fonctionnalités telles que les pertes caloriques liées aux déplacements.

Conclusion

En conclusion, Elsa MESKEL insiste sur la diversité des sujets abordés au cours de ces interventions et échanges, en particulier les innovations technologiques sur les véhicules et sur les usages. Pour l'APC, la question posée en cette fin d'année est de savoir **sur quel secteur l'Agence souhaite plus spécifiquement cibler ses actions**. L'APC entend également relayer les projets, les informations et supports de communication de tous types pour lesquels les structures participantes souhaiteraient communiquer.

- **Pour 2016, l'ambition de l'APC est de mieux réfléchir sur une possible action de conseil en mobilité durable à Paris**, en lien avec les participants des ateliers et ses partenaires.

Actualité

ACTUALITES MOBILITE

- [Semaine de la mobilité européenne](#), du 16 au 22 septembre
- [Evènement professionnel pré-COP21 « Entreprise, mobilité et climat »](#) organisé par Colibree le mardi 24 novembre 2015, campus de l'université d'Orsay]
- [Conférence du collectif Femmes en mouvement](#), jeudi 17 septembre 2015, Fondation Mozilla

LES RENDEZ-VOUS DE L'APC

- [Café-Climat : Mobilité Durable](#), le 23 septembre, Maison du Vélo, de 19 à 20 h 30
- [Un cross vert pour tous](#), 19-20 septembre, 18^e et 10^e arrondissements
- [Climate Change Challenge](#), *innovation Jam*, dernière étape du C3, du 6 au 8 novembre 2015 à Paris

LES MOBILISATIONS POUR LA COP21

- Le [Kit Climat Energie 2015](#), qui recense notamment les mobilisations pour la COP21 sur toute l'année 2015 ([veille Scoop It](#))
- le [catalogue des publications](#) de l'APC

Liste des participants

AIT	Eddie	RATP
BAILLEUL	Esther	CLER
BOUTUEIL	Virginie	Laboratoire Ville, Mobilité, Transport
CHAUVET	Jean-Claude	CAPEB Grand Paris
CHOPIN	Pascale	Total
COUSSY	Arthur	Paris&Co
CUTAJAR	Claude	CAPEB Grand Paris
DAVAULT GOSSELIN DE VOS	Virginie Maryam	Région Ile-De-France Ericsson
DESROSIERS	Raphaël	Agence des Mobilités Électriques
FLAGEUL	Julien	Ville de Paris
GAGEAT	Sylvain	Pro'Mobilité
GAULT	Frantz	LBMG
GIEYSSE	Yvan	Ville de Paris
GOUALLOU	Bruno	LLC Avocats
GOULAIN	Jérémy	Eau de Paris
GRAVET	Marie Anne	CLCV
GRIDEL	Ghislain	Greentomato Cars
HOURDOUILLIE	Régis	Ericsson
LAMALLE	Baptiste	Ubeeqo
LAVAYSSIERE	Adrien	Caisse des Dépôts
MACQUET	Coline	Efficacity
MATAGNE	Thomas	Ecov
MERALLI	Reza	Sigeif
PERRET	Didier	RATP
RABASSE	François	Colibree
RAZEMON	Olivier	Le Monde
RENARD	Rémi	Mairie de Lardy
WAUQUIEZ	Marie-Xavière	Paris & Co
WOOG	Aurélie	WOOG
FERNANDEZ GED MERRAN MESKEL POUSSARD	Philippe Anne Leslie Elsa Emmanuel	APC – Secrétaire Général APC – Directrice APC – Chargée d'études APC – Chargée d'études APC – Directeur des Activités