

Appel à contributions des 9èmes Rencontres nationales du
management de la mobilité

« Le nouveau monde du management de la mobilité ? »



Avec le concours de :





Les 9^{èmes} Rencontres Nationales sur le Management de la Mobilité sont organisées par le Cerema, l'ADEME, le CNFPT et la Métropole Européenne de Lille. Elles auront lieu les 21 et 22 juin 2022 à Lille, au sein d'un territoire fortement imprégné par l'intermodalité, les mobilités transfrontalières et l'ouverture vers l'Europe. Cet évènement s'adresse aux collectivités locales, services de l'État, associations, bureaux d'études, experts, chercheurs, universités, industriels, entreprises et start-up intervenant sur le champ des mobilités et du management de la mobilité.

Le management de la mobilité (MM) est centré sur la **gestion de la demande de mobilité** plutôt que sur l'offre. Il consiste à promouvoir une mobilité durable **en agissant à la source** sur la demande de déplacements, en favorisant et en encourageant **l'usage de modes de déplacements alternatifs** à la pratique de la « voiture solo ». Il apparaît comme une solution appropriée, rentable et opérationnelle, pour **renforcer et améliorer les services de mobilité** plutôt que de développer continuellement de nouvelles infrastructures. Il s'appuie sur **une panoplie de mesures** prenant en compte toutes les composantes de la mobilité : le besoin de se déplacer, les choix résidentiels, l'importance de la temporalité ainsi que du mode et du trajet pour réaliser ce déplacement. Ces mesures touchent à la fois l'information, la sensibilisation, l'accompagnement au changement de comportement, la promotion et la communication, le développement de nouveaux outils, l'organisation des services, l'optimisation temporelle des usages, la coordination des différents partenaires, mais aussi la régulation ou la tarification. Les plans de mobilité employeurs, le conseil en mobilité, les campagnes de promotion et d'information sur la mobilité durable, les démarches d'écomobilité scolaire ou encore les politiques temporelles illustrent **la variété des dispositifs disponibles**.

Le contexte actuel autour du MM est bien évidemment fortement impacté par la crise sanitaire liée au **Covid-19**, qui a des conséquences de plus en plus visibles sur les habitudes de transport quotidiennes : essor important de l'usage **des modes actifs** et particulièrement du vélo dans les villes voire dans les espaces plus ruraux ; boom du **télétravail** et du **travail à distance** ; fortes **perturbations** des réseaux de transport en commun pendant la crise ; retour visible des **embouteillages** aux heures de pointe ... Certains impacts, liés aux différents plans d'investissements verts lancés en 2020 et 2021 (**plans de relance national** et **européen**, plan **France 2030**), se feront ressentir à plus long terme à travers, notamment, un effort d'investissement sans précédent vers **l'électrification** et **la décarbonation** des motorisations.

Parallèlement, l'environnement législatif et institutionnel autour du management de la mobilité a été récemment marqué par plusieurs actes et nouveautés :

- **La loi Climat-Energie du 8 novembre 2019** inscrit l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, avec une réduction intermédiaire de 40% de la consommation d'énergies fossiles – par rapport à 2012- d'ici 2030. Le secteur des transports sera ainsi particulièrement mis à contribution dans ce cadre.
- **La loi Climat et résilience du 24 août 2021** (suite à la Convention citoyenne sur le climat) qui, parmi d'autres mesures, généralise les zones à faible émission (ZFE) à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, élargit la prime à la conversion en faveur du vélo à assistance électrique et renforce les pouvoirs des élus locaux sur le stationnement en lien avec des modes durables de déplacement.

- Depuis le 1er juillet 2021, le nouveau cadre des autorités organisatrices des mobilités (AOM), prévu par la loi d'organisation des mobilités (LOM) de 2019 est en place : désormais, les politiques de mobilité quotidiennes sont organisées et poursuivies par des centaines de nouvelles AOM, souvent de niveau intercommunal et, parfois, régional. Rappelons également que la LOM a renouvelé le cadre du management de la mobilité appliqué à la mobilité salariée, via la transformation des PDE/PDIE en plans de mobilité employeur (en commun le cas échéant), l'institution du forfait mobilité durable (FMD) et l'inscription des mobilités domicile-travail dans le cadre des négociations annuelles obligatoires d'entreprise. Comment le management de la mobilité peut-il représenter, dès lors, une opportunité pour ces nouvelles AOM, d'accélérer la transition vers des mobilités plus durables à l'échelle locale ?
- Au niveau européen également, le cadre a sensiblement évolué ces dernières années à travers l'adoption du « Pacte vert européen (« European Green new Deal ») et de la nouvelle "Stratégie pour une mobilité durable et intelligente" de la Commission : cette dernière prévoit notamment (§ 37) de renforcer le recours au MM aux niveaux local et régional, y compris dans la planification urbaine et pour mieux connecter les régions rurales et périurbaines. L'enjeu pour la Commission serait par ce biais de pouvoir, notamment, offrir des solutions de mobilité pour les déplacements domicile-travail. Quelle stratégie les acteurs du MM devraient dès lors mettre en place pour réussir à inscrire plus fortement celui-ci dans des actions et des interventions au niveau européen et international (recherche, coopération transfrontalière, inscription dans des projets européens, définition de référentiels communs entre plusieurs Etats, etc.) ?

Rappelons enfin que le contexte global apparaît, plus que jamais, favorable aux politiques de maîtrise de la demande de mobilité, à travers le lancement continu d'appels à projets (AMI TEN-MOD, programmes CEE), le renouvellement d'outils de management de la mobilité en déclinaison des stratégies de planification locale des mobilités (plans de mobilité employeurs, politiques de stationnement...), la structuration dans le temps de la démobilité et du télétravail, la montée en puissance de nouveaux outils favorisant les changements de comportement de mobilité (forfait mobilité durable, coaching digital)... Sans oublier le développement de nouveaux usages initiés pendant la pandémie.

Face à ces constats, l'environnement autour du MM et, plus largement, des politiques de maîtrise de la demande de mobilité continue à évoluer à un rythme de plus en plus rapide. C'est pourquoi, le présent appel à propositions vise à permettre à des collectivités, entreprises et start-ups spécialisées dans les mobilités et le MM, chercheurs, universitaires, associations, de proposer une ou plusieurs intervention(s) répondant à l'un au moins des axes suivants :

- 1- **Maîtriser la demande de mobilité** : interfaces urbanisme-déplacements, télétravail, coworking...
- 2- **Mobilité employeurs et solutions mutualisées** : PdMEC, FMD, nouvelles stratégies vis-à-vis des employeurs (rôle des AOM, comités locaux des partenaires) ; covoiturage ; autopartage ; écomobilité scolaire...
- 3- **Gouvernance des mobilités et prise de compétence AOM** : le MM pour les collectivités rurales-> Intérêt de se pencher sur la construction des nouvelles stratégies territoriales, plans de mobilité (simplifiés) prévoyant des actions fortes de MM au niveau local, comités locaux des partenaires... Egalement, solutions d'inclusion sociale par les mobilités (dans les CT rurales, dans les QPV...) modes actifs...
- 4- **Management de la mobilité digital** : MaaS, nouvelles applis, coaching dématérialisé, marketing individualisé... Egalement solutions locales des partenaires (CeremaLab, observatoire du MaaS...)
- 5- **Retours d'expériences de Management de la mobilité en Europe et au-delà** : REx de MM transfrontalier, projets européens, recherches-actions, présentations d'actions de MM innovantes dans d'autres Etats européens.

La présente notice apporte des précisions aux candidats désirant soumettre des propositions de contributions et de présentations pour nourrir et enrichir ces journées d'échanges.

Les contributions proposées répondront à l'un ou l'autre des cinq axes ci-après. Dans le cas où une proposition pourrait concerner plusieurs axes, il est demandé aux contributeurs de cibler l'axe privilégié.

Elles mettront en avant toutes les innovations, y compris sociales ou organisationnelles, contenues dans les projets avec, de préférence, des retours d'expérimentations de terrain, en insistant en particulier sur leur évaluation (les éventuels écueils ou difficultés rencontrés, les solutions mobilisées pour les surmonter, les impacts constatés, etc.). Elles préciseront également le contexte territorial dans lequel elles ont été entreprises, en présentant notamment les partenariats noués (institutionnels, associatifs, académiques, acteurs privés...) permettant de les mener à bien.

Enfin, ces contributions pourront aborder le cas échéant certains projets inaboutis ou dont les résultats ne répondent pas aux anticipations, mais dont l'évaluation apporte des enseignements inédits ou pertinents. L'apprentissage par l'échec peut en effet aider à l'élaboration de solutions nouvelles plus efficaces car anticipant mieux les écueils du quotidien.

Le comité de sélection privilégiera les expériences et projets intégrant des démarches d'évaluation intégrées et efficaces, permettant un constat objectif des résultats obtenus.

AXE 1 : Agir en faveur de la maîtrise des mobilités quotidiennes



Modifier les habitudes de déplacement des individus est un enjeu clé du management de la mobilité et plus globalement de la transition écologique et énergétique. Certains outils à l'interface de plusieurs politiques (urbanisme, stationnement, participation...) sont en outre particulièrement efficaces dans l'optique de réduire et maîtriser nos déplacements. Quelles sont les dernières innovations et tendances à l'œuvre, pour atteindre un changement durable des comportements de mobilité ? Comment les actions sur la demande facilitent-elles les déplacements du quotidien ?

Mots-clefs : *changement de comportement de mobilité, nudges, interfaces urbanisme-transports, communication, campagnes ciblées, incitations, politiques spatio-temporelles, e-commerce, logistique, dernier kilomètre.*

- Quelles sont les innovations récentes sur les interfaces urbanisme-transport pour maîtriser les déplacements ?
- « Ville des courtes distances », « territoires de proximité », « chrono-aménagement » et « ville cohérente » : Comment peut-on articuler planification et politiques spatio-temporelles à l'échelle d'un territoire de projet ?
- Comment la conception des espaces publics peut influencer nos modes de déplacement ?
- Le déploiement des « nudges » peut-il révolutionner la maîtrise de la demande de mobilité ?
- Le marketing individualisé est-il encore un outil pertinent ?
- Comment la recherche en sciences sociales permet-elle de mieux comprendre les sources de changement des comportements de mobilité ?
- Comment mesurer l'efficacité des actions de communication, d'incitation ?
- Quels sont les résultats des challenges et animations autour du management de la mobilité ?
- Comment les agences de mobilité contribuent-elles à fluidifier la mobilité quotidienne par leurs actions ?
- Comment peut-on évaluer facilement et rapidement l'efficacité d'une mesure de MM ?
- Quels dispositifs à plus large échelle favorisent le report modal (zones à circulation restreinte, rééquilibrage de l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle...) ?
- Quels sont les outils innovants du management de la mobilité les plus pertinents pour promouvoir les modes actifs ?...
- Le e-commerce a-t-il un effet vertueux sur la réduction des déplacements quotidiens ?
- Comment le MM peut aider à décarboner la logistique et la problématique du « dernier kilomètre » ?...

AXE 2 : Des actions mutualisées pour rationaliser les mobilités liées à l'emploi ou à l'éducation



L'activité économique, ainsi que les établissements scolaires et universitaires, génèrent des flux de mobilité importants liés aux déplacements vers/depuis le site, à l'accueil des clients/usagers, aux mobilités professionnelles ou aux fournisseurs et à la logistique. Comment le management de la mobilité peut, via notamment la mutualisation des solutions, permettre à ces parties d'agir pour réduire les mobilités induites ?

Mots-clefs : plan de mobilité employeur en commun (PdMEC), covoiturage, autopartage, vélopartage, télétravail, coworking, forfait mobilité durable (FMD), réorganisation des activités, négociations annuelles obligatoires (NAO), plan de mobilité scolaire, implication des salariés/parents d'élèves.

- Comment réussir à passer d'une logique de PdME à une logique de PdMEC ?
- Quels retours d'expérience concluants de PdMEC ?
- Quelles actions ou outils nouveaux les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) proposent-elles pour inciter à la réalisation de plans de mobilité employeurs en commun ?
- Comment réussir à convaincre les salariés et les managers à se déplacer durablement ?
- Covoiturage, autopartage, vélo-partage : et si la mobilité dans les entreprises devenait un « bien commun » ?
- Comment mettre en place un cadre de concertation favorisant l'implication des employeurs dans la recherche de solutions de mobilité durables ?
- Télétravail, coworking, visioconférence : le travail à distance implique-t-il nécessairement des effets rebonds ?
- Quels premiers retours d'expérience retirer du forfait mobilité durable ?
- Peut-on agir efficacement sur les flux de mobilité en entreprise lors des négociations annuelles obligatoires (NAO) ?
- Comment peut-on agir sur l'organisation de travail pour diminuer les déplacements induits ?
- Quels retours d'expérience innovants de plans de mobilité scolaire ?
- Comment impliquer les parents d'élèves dans la recherche de solutions de mobilité durable liées aux établissements scolaires ?
- Quelles sont les méthodes d'éducation à l'ecomobilité scolaires qui ont les meilleurs résultats ? Y a-t-il un effet sur les déplacements d'élèves vers/depuis l'école ?...

AXE 3 : Le management de la mobilité, un enjeu pour l'inclusion sociale et territoriale



Avec la prise de compétence des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité intercommunales ou régionales, le MM offre une palette d'outils efficace en vue de renforcer la cohésion entre les territoires et, au sein de ces derniers, entre leurs habitants. Comment les nouvelles stratégies territoriales de mobilité durable peuvent-elles tirer parti du MM pour renforcer leurs effets et leur efficience ?

Mots-clefs : plan de mobilité (simplifié), co-construction de solutions, initiative citoyenne, comité de partenaires, schéma cyclable, schéma piéton, transport d'utilité sociale, politique de la ville, aménité, mobilité inversée, service itinérant, tiers-lieux.

- Comment le MM renforce-t-il l'effectivité d'un plan de mobilité (simplifié) ?
- Quelles innovations de management de la mobilité pour les territoires ruraux ? pour les QPV ?
- Comment faciliter l'accès aux services dans des territoires situés à l'écart des grands réseaux de transport ?
- Comment l'implication directe des citoyens (TUS, entraide...) contribue à répondre plus efficacement aux besoins de mobilité ?
- Comment le management de la mobilité peut-il contribuer à une approche territoriale stratégique à une plus large échelle (alliance des territoires métropolitains, périurbains et ruraux) ?
- Comment accompagner les publics précaires ou défavorisés vers un accès aux services de mobilités ?
- Comment l'information sur les modes de transport alternatifs à la voiture soliste s'adapte-t-elle aux éventuelles difficultés de perception ou de compréhension de publics désocialisés ou mal intégrés ?
- Comment une AOM passe d'un rôle de « donneur d'ordre » ou « d'autorité délégante » à celui d'animatrice d'un « écosystème de mobilité » ?
- Est-ce que les nouvelles initiatives, telles que les engins de déplacement personnels (EDP) ou les mobilités émergentes, ont un rôle à jouer dans la réduction globale de la demande de mobilité ?
- En quoi le management de la mobilité est-il un outil ou une aide aux collectivités des territoires peu denses pour prendre et organiser une nouvelle compétence AOM ?...

AXE 4 : Le management de la mobilité numérique, la « nouvelle frontière »



Le management de la mobilité est, lui aussi, profondément impacté par les progrès de la digitalisation et le déploiement d'applications et de solutions dématérialisées. Est-ce que les innovations liées aux nouvelles technologies peuvent concrètement favoriser l'effectivité des mesures de MM ? Et, en sens inverse, le MM ne peut-il pas aider à accompagner la digitalisation des mobilités ?

Mots-clefs : *MaaS, application, dématérialisation, coaching, marketing individualisé, observatoire, lab, numérique, fracture numérique, (open) data, données, standardisation, (open) source, (open) innovation, billettique, information voyageurs*

- Est-ce que les applications numériques de management de la mobilité ont un meilleur impact que des solutions classiques ?
- Comment les données de mobilité permettent-elles de mieux cerner – et agir – sur la demande ?
- Comment réduire au maximum les risques de fracture numérique ?
- Le MM digital renforce-t-il les changements de comportement de mobilité ?
- Quelles sont les opportunités offertes par les nouvelles technologies numériques en matière de communication, d'information ou de sensibilisation ?
- Comment peut-on accompagner l'utilisateur avec le développement de nouvelles offres ?
- Comment les AOM intègrent-elles l'innovation technologique dans leur information aux usagers ?
- Comment la notion de MaaS contribue aux objectifs du management de la mobilité (rééquilibrage des modes de déplacement, augmentation des déplacements alternatifs à l'autosolisme) ?
- Comment le management de la mobilité peut-il devenir le complément indispensable du MaaS pour en démultiplier les effets ?
- Quelles transformations de fond entraînent ces nouveaux services ? Comment peut-on les anticiper ? Comment s'y adapter ?
- Quel est l'apport des applications collaboratives alimentées en temps réel par les usagers (notamment via les réseaux sociaux), sur les changements de comportements en particulier ?
- La numérisation marque-t-elle un renouveau du marketing individualisé ?...

AXE 5 : Des exemples innovants de management de la mobilité à l'étranger et dans les secteurs transfrontaliers



Le management de la mobilité a été mis en œuvre et développé par plusieurs pays européens depuis les années 1980. Entretemps, les déplacements de populations entre les Etats membres de l'Union Européenne ont explosé, pour des raisons professionnelles ou personnelles. Comment le management de la mobilité permet-il de faciliter et mieux accompagner les mobilités transfrontalières ? Peut-on s'inspirer des exemples de MM mis en pratique dans d'autres Etats et collectivités territoriales européens ?

Mots-clefs : *mobilité transfrontalière, projet européen, recherche-action, Union Européenne, commuting, eurodistrict, collectivité européenne, Interreg, Horizon Europe, urbanisme tactique, zones à faibles émissions, transport de marchandises trans-européen*

- Comment le MM peut-il aider les voyageurs transfrontaliers à éviter l'autosolisme ?
- Quelles solutions de management de la mobilité à destination des publics pendulaires transfrontaliers ?
- Quelles solutions efficaces pour maîtriser la demande de mobilité peuvent être mises en place à l'échelle de collectivités ou d'établissements transfrontaliers (type « euro-districts », etc...) ?
- Quelles innovations dans le MM issues de projets européens ?
- Comment s'inspirer des bonnes pratiques de MM issues d'autres Etats ou collectivités européens et étrangers ?
- Quelles expériences de participation citoyenne aux solutions de mobilité durables sont mises en œuvre à l'étranger ? Comment les reproduire en France ?
- Quelles expériences étrangères d'urbanisme tactique pourraient inspirer l'action des collectivités territoriales françaises ?
- Quelles actions innovantes sur la demande de mobilité mises en œuvre à l'étranger sont efficaces pour réduire les émissions de polluants liées à la mobilité urbaine ?
- Comment le MM peut aider à maîtriser le transport de marchandises longue distance (inter-Etats) ?...

Précisions sur la forme des contributions

- Les propositions de contributions seront envoyées en complétant le formulaire dédié à l'appel à contributions (cf. en PJ).
- L'auteur veillera à compléter précisément les coordonnées de l'auteur principal et du/des auteur(s) associé(s), en faisant figurer clairement les renseignements (téléphone, e-mail, fonction...) permettant une communication aisée entre le comité de sélection et ce(s) contributeur(s).
- Le(s) axe(s) (cf. supra) dans le(s)quel(s) s'inscrira(ont) la contribution devra(ont) être indiquée(s). Des contributions répondant à plusieurs axes seront recevables.
- Le titre exact de la contribution figurera clairement dans la case dédiée à cet effet.
- Une courte description (50 mots maxi.) de la contribution proposée sera proposée, et fera ressortir de manière synthétique les idées forces. **Attention : cette description sera celle qui apparaîtra dans le programme des journées si la proposition est retenue.**
- Le résumé du déroulé de la présentation envisagée (maxi. 1 page) permettra au comité de sélection de juger plus en détail du caractère innovant des actions présentées et de la qualité des résultats obtenus. L'auteur fera en particulier ressortir clairement les points suivants : le contenu et la méthodologie de l'opération, le territoire d'expérimentation, la gouvernance, le processus d'évaluation et les résultats obtenus.

Les propositions de contributions devront être renvoyées

au plus tard pour le 11 février 2022

En complétant le [formulaire de candidature](#).

Procédure d'évaluation

Une fois reçues, les contributions seront évaluées et sélectionnées par les organisateurs de la manifestation. **Les réponses définitives sur la sélection ou non des contributions seront envoyées par retour de mail à tous les contributeurs au plus tard le 18 mars 2022.** Dès la sélection arrêtée et notifiée, il pourra être demandé aux contributeurs sélectionnés d'apporter toutes précisions utiles sur la présentation et son format.

Les contributeurs sélectionnés acceptent que les supports et matériaux diffusés lors des Rencontres nationales d'études sur le management de la mobilité 2022 puissent être publiés et téléchargeables gratuitement sur tout support électronique, en particulier les sites internet institutionnels, jugés utiles par les organisateurs.