



HAL
open science

Encourager les changements de pratiques de mobilité dans les déplacements domicile-travail : exemple de la mise en place d'un défi vélo et de la préfiguration d'un challenge multimodal à l'échelle de la région Alsace

Alyssia Marrou

► To cite this version:

Alyssia Marrou. Encourager les changements de pratiques de mobilité dans les déplacements domicile-travail : exemple de la mise en place d'un défi vélo et de la préfiguration d'un challenge multimodal à l'échelle de la région Alsace. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01288732

HAL Id: dumas-01288732

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01288732>

Submitted on 4 Apr 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Master 2

Gestion de l'environnement et valorisation des ressources territoriales

Encourager les changements de pratiques de mobilité dans les déplacements domicile-travail: exemple de la mise en place d'un défi vélo et de la préfiguration d'un challenge multimodal à l'échelle de la région Alsace



Alyssia MARROU

Stage réalisé du 4 mai 2015 au 30 septembre 2015

A l'Adéan : Association pour le développement de l'Alsace du Nord

Maître de stage : Virginie FORMOSA, chargée de mission plan Climat à l'Adéan

Tutrice pédagogique : Stéphanie LIMA, maître de conférences en géographie



**CENTRE
UNIVERSITAIRE
JEAN-FRANÇOIS
CHAMPOLLION**



Remerciements

En premier lieu, je tiens à remercier ma maître de stage, Virginie FORMOSA, chargée de mission plan climat à l'Adéan, qui m'a accompagnée tout au long de ce stage, en étant toujours à l'écoute et attentive envers moi.

Je remercie aussi l'ensemble de l'équipe de l'Adéan pour son accueil et les bons moments j'ai passés dans la structure. Il est important pour moi aussi, d'avoir une pensée pour Caroline et Elsa, qui travaillent à l'étage du dessus, au Syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale de l'Alsace du Nord (SCoTAN), avec qui j'ai aimé partager les repas de la pause déjeuner et des discussions.

J'adresse également mes remerciements aux professeurs qui m'ont suivie durant ces cinq années passées sur les bancs de l'université Jean-François Champollion, auprès de qui j'ai évolué et pris un réel plaisir à apprendre. Et notamment Stéphanie LIMA, ma tutrice pédagogique pour ce stage, qui me suit depuis ma première année de licence.

Enfin, je tiens à adresser une pensée particulière à ma famille qui m'a toujours soutenue dans mes études. Elle, qui a cru en moi et à qui je dédie mes réussites passées et à venir.

Résumé

Mots clés : Mobilité – déplacement domicile-travail – Alsace – défi vélo – challenge multimodal

Dans ce présent rapport, est abordée la problématique des mobilités sous l'angle des déplacements domicile-travail. La voiture est encore trop récurrente lorsqu'il s'agit de choisir un mode de transport. Ainsi, au travers de deux initiatives de sensibilisation qui sont le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » et le projet de mettre en place en 2016 un challenge multimodal, nous verrons qu'il est possible d'accompagner le changement de comportement des salariés en matière de mobilité. Il s'agit de rendre ludique la découverte des modes de transport alternatifs à la voiture et de donner envie de les expérimenter dans le cadre d'une compétition inter-entreprise.

Par ailleurs, ce document revient sur le contexte de la réalisation des missions, dans une région où les mobilités alternatives sont installées et font l'objet d'un développement dynamique. L'expérience de ces cinq mois dans le milieu professionnel sur la thématique des mobilités durables, est propice à la découverte du métier de chargé de mission plan climat ainsi qu'à l'apprentissage et la remobilisation de connaissances et compétences.

Sommaire

Préambule.....	4
Introduction	6
I/ La problématique des déplacements domicile-travail dans une région très mobile.....	8
A/ Le dynamisme strasbourgeois au cœur des mobilités en Alsace	8
1. État des lieux du transport en Alsace	8
2. Strasbourg : pionnière dans les mobilités.....	9
B/ Une recherche de stage compliquée et surprenante.....	10
C/ Présentation de la structure d'accueil et des missions	11
1. Le pays d'Alsace du Nord comme structure d'accueil	11
2. Un stage sur la thématique de la mobilité durable.....	13
D/ Le sujet des déplacements domicile-travail	13
II/ L'expérimentation : un levier pour une mobilité plus durable des actifs ? Exemple de deux actions de sensibilisation.....	16
A/ Le défi inter-entreprises « Au boulot, j'y vais à vélo ! ».....	16
1. Une action solidaire ciblant les trajets domicile-travail.....	16
2. Une démarche partenariale	19
3. Quand coordination rime avec animation et communication.....	20
4. Résultats : une participation en hausse, mais une action à étoffer	23
B/ Le challenge multimodal : un projet en réflexion pour 2016.....	27
1. Intermodalité, multimodalité : de quoi parle-t-on ?.....	27
2. Pourquoi réaliser un challenge multimodal en Alsace ?.....	28
3. Sollicitation des partenaires potentiels.....	31
4. Proposition de structuration de l'évènement	33
C/ Le changement de comportement : un processus complexe qui prend du temps	35
1. Le choix du mode de transport : entre habitudes et représentations.....	35
2. Le passage à l'acte : une étape importante dans le changement de pratique des mobilités.....	36
III/ Bilan : un stage riche en apprentissages et découvertes.....	39
A/ Un suivi régulier de mon travail.....	39
B/ Difficultés rencontrées et solutions apportées.....	40
C/ Une expérience professionnelle et personnelle	41
D/ Le métier de chargé de mission plan climat, un acteur du développement local	43
Conclusion.....	46
Glossaire.....	48
Bibliographie	49
Annexes.....	51

Préambule

Léa habite dans une petite commune alsacienne appelée Obernai. Profitant d'un attrait touristique certain, Léa avait été séduite il y a quelques années par l'endroit et avait décidé de s'y installer. Jeune active dans le secteur de la publicité, Léa travaille non loin de là, dans la capitale européenne, Strasbourg.

Nous sommes début juin, un lundi matin, comme à son habitude, Léa part au travail en voiture. Il lui faut une bonne demi-heure pour rejoindre Strasbourg par l'autoroute, quand l'entrée de la ville n'est pas saturée par les bouchons. Souvent fatiguée et lassée de ses trajets, elle songe à revoir son mode de déplacement. Cela fait même un moment qu'elle y pense, mais par facilité et habitude, elle continue d'utiliser sa voiture quotidiennement.

Après une longue matinée de travail, Léa se restaure sur place, à la cantine de son entreprise. Interpellée par une affiche au mur, elle s'avance pour pouvoir la lire. Sur l'affiche est écrit « *Participez au défi ! Du 15 au 28 juin, Au boulot, j'y vais à vélo !* ». L'affiche venait apparemment d'être placée car elle ne l'avait jamais vue. Ses collègues de travail sont aussi étonnés et interloqués qu'elle. Il y a un mois environ son entreprise s'est effectivement inscrite à un défi vélo.

L'annonce du défi fait son petit effet, Léa et ses collègues profitent de leur pause pour discuter et s'interroger sur ce défi. L'une d'entre-elles, Emilie, lui explique alors que parfois, par beau temps elle vient au travail en vélo. Elle habite en effet à Strasbourg et mets à peine 10 minutes à traverser la ville. Léa vient de se rendre compte, qu'elle n'y a jamais vraiment prêté attention. De fil en aiguille, elles en viennent rapidement à parler du défi vélo. Emilie qui est la seule de leur groupe à pratiquer le vélo, essaie alors de convaincre ses amies de participer à l'évènement. Peu enthousiaste au départ, Léa finit par se laisser convaincre. Après tout, rien ne l'engage à faire les deux semaines du défi. Une question cependant se pose, comment va-t-elle faire ? Elle ne dispose pas de vélo chez elle et faire la route Obernai-Strasbourg en vélo lui prendrait près d'1h30. Son amie lui conseille alors d'utiliser Vialsace, un site qui propose des itinéraires selon plusieurs modes de transports qu'elle aura définis.

Quelques jours avant le début du défi, une de ses connaissances lui prête un vélo pour l'occasion. Léa consulte le site qu'on lui avait indiqué. Ne souhaitant pas faire la totalité du trajet en vélo, elle préfère le coupler avec le train. Celui-ci lui indique donc, 15 min en vélo de chez elle pour rejoindre la gare d'Obernai, puis 35 min de train jusqu'à Strasbourg et ensuite 5 min à vélo pour arriver sur les lieux de son travail. Il lui faudra donc compter une heure pour réaliser son trajet. C'est toujours plus que si elle prend sa voiture, mais elle veut bien essayer.

Le jour J est arrivé, on est lundi 15 juin, Léa se lève plus tôt et part de chez elle en vélo pour rejoindre la gare d'Obernai, le trajet est assez rapide, le jour est à peine levé, elle trouve même agréable de passer devant toutes les senteurs fleuries qui ponctuent son chemin. Le train de 7h13 est très fréquenté mais elle parvient sans trop de difficultés à disposer son vélo dans le wagon prévu à cet effet. Arrivée ensuite sur Strasbourg, elle reprend son vélo et finit de

rejoindre son travail. Il est 8h00 pile, la journée commence. Son premier réflexe est de remplir sa fiche de relevé des kilomètres parcourus à vélo, qu'elle doit tenir à jour régulièrement. Le défi est un challenge inter-entreprises, les salariés doivent réaliser le maximum de kilomètres pour faire figurer la structure dans le top classement final.

Léa renouvela trois fois l'expérience durant ces quinze jours, ce n'était pas beaucoup mais toujours plus qu'au départ, elle qui voulait simplement essayer une fois pour tester. L'expérience était donc une réussite pour elle, tout comme pour l'entreprise, car même si elle ne figurait pas parmi les gagnantes, réalisa tout de même un beau score. Sur 12 salariés, 8 avaient participés à l'évènement. Pour une première participation de l'entreprise, l'engouement était encourageant.

Les semaines passèrent et Léa continuait de prendre sa voiture. Mais quelque chose avait changé, elle ne prenait maintenant plus systématiquement sa voiture pour réaliser de court trajet, elle avait investi dans un vélo et l'utilisait régulièrement pour réaliser de petites courses.

Le changement était en marche.

Introduction

Notre société a connu en près d'un demi-siècle, une mise en mobilité généralisée. La population française se déplace aujourd'hui plus et plus loin. Cette réalité est le résultat des nombreuses évolutions qui ont marquées notre époque, accroissement et vieillissement de la population, urbanisation du territoire, importantes créations d'infrastructures de transports.

Dans les années d'après-guerre, la voiture se démocratise. Appuyé par la généralisation des congés payés et l'élévation progressive du niveau de vie des français, le parc automobile connaît une croissance fulgurante. Celui-ci passant de plus de 2.3 millions d'unités en 1950 à 21 millions en 1980¹. Cette généralisation de la voiture est soutenue depuis par le développement constant du réseau routier et autoroutier, qui a profondément modifié la structure du territoire français.

La généralisation de la voiture dans le quotidien des français amène aujourd'hui à repenser l'ère du « tout automobile » comme modèle de mobilité. Une prise de conscience collective semble s'effectuer depuis les années 1990, remettant en cause la suprématie de ce mode de transport. La montée des préoccupations environnementales internationales, avec la signature du protocole de Kyoto en 1997 visant à réduire les réductions des émissions de gaz à effet de serre, vont peu à peu mettre à mal ce mode de transport défendu lors des Trente Glorieuses. Cependant, malgré la connaissance effective des effets du modèle de mobilité tourné vers la voiture, la part de l'automobile dans les choix modaux n'a cessé d'augmenter jusqu'à nos jours².

La région Alsace n'est pas en reste à ce niveau, la problématique des transports se pose comme partout ailleurs. En raison de sa situation stratégique en Europe, l'Alsace fait face à des enjeux importants de déplacements de personnes et de biens. Le transport en Alsace est bien développé, l'objectif est désormais de concevoir une mobilité plus durable, de favoriser davantage les modes alternatifs à la voiture. Les chiffres en attestent, dans le Bas-Rhin, en 2009, 60% des déplacements sont réalisés en voiture particulière, 25% sont faits à pieds, 8% en transport en commun, et 6% en vélo³. Ces chiffres ne sont pas représentatifs de toute l'Alsace, ils ne concernent que le département du Bas-Rhin, où l'Eurométropole pèse beaucoup dans les déplacements dits « actifs », marche et vélo. Néanmoins, l'Alsace fait figure de bon élève dans le développement d'une mobilité plus durable, ses efforts pour limiter l'empreinte de la voiture portent leur fruit, la mobilisation doit se poursuivre.

¹ Alain BARRÉ – « Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français » - Annales de Géographie - vol. 106, n° 593 - pp. 229-240 - 1997

² Amandine CHEVALIER – « Changements de comportement des Français dans les transports : effet générationnel et nouveaux services de mobilité » – Panorama 2015 – IFP Énergies nouvelles – 2014

³ « Observatoire départemental des déplacements, une année en chiffres » – Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) – Les notes de l'ADEUS – septembre 2014

Ces constatations amènent à s'intéresser aux évolutions des comportements et des pratiques de la mobilité. Nous nous attacherons à étudier plus précisément la mobilité quotidienne, au travers des déplacements domicile-travail, qui sont sujets à une forte utilisation de la voiture. Cette réalité conduit les territoires à mettre en place des actions concrètes de promotion des modes alternatifs, comme les transports en commun, le vélo, le covoiturage etc. La réalisation d'un défi vélo et la préfiguration d'un challenge multimodal en Alsace, sont des exemples d'initiatives de sensibilisation dont je me suis occupée dans le cadre de mon stage de fin d'études.

Des interrogations se posent, comment rendre attractifs les modes de transports autres que la voiture ? Pourquoi est-il si difficile de faire changer les habitudes ? Pourquoi opter pour des actions ludiques comme un défi vélo ou un challenge mobilité ? Tester une manière de se déplacer ponctuellement peut-elle s'appliquer au quotidien ?

Au regard de ces questions et de la prédominance de la voiture dans les choix modaux, en quoi, l'expérimentation des mobilités alternatives dans le cadre d'une action de sensibilisation, représente-t-elle un levier pour accompagner un changement de pratique des salariés ?

Pour tenter de répondre à ce questionnement, je développerai dans ce rapport trois axes qui sont, le contexte de mon stage et le choix du sujet, les missions qui m'ont été confiées et le bilan que j'en ai tiré.

I/ La problématique des déplacements domicile-travail dans une région très mobile

Cette première partie est destinée à énoncer le contexte de mon stage, en présentant d'une part le territoire alsacien sous l'angle des transports, le déroulement de la recherche du stage, la structure d'accueil et les missions, et d'autre part le choix de mon sujet de rapport d'étude. Tout cela, nous amènera à constater que l'Alsace présente un contexte favorable au développement des mobilités dites alternatives à la voiture individuelle.

A/ Le dynamisme strasbourgeois au cœur des mobilités en Alsace

Région très mobile, avec seulement 11% de personnes « immobiles », l'Alsace se distingue des autres régions, elle se situe en dessous de la moyenne de la France métropolitaine qui compte 15 % d' « immobiles »⁴ (population ne quittant pas son domicile un jour ouvré de la semaine lors de l'enquête). Nous le verrons, elle se démarque aussi par l'importance du vélo. Région urbaine, elle est plus propice au déploiement des mobilités alternatives et plus précisément des modes dits actifs.

1. État des lieux du transport en Alsace

L'Alsace, avec ses 8280km² est la plus petite région française. Elle se divise en deux départements, le Haut-Rhin au sud et le Bas-Rhin au nord. La région compte plus de 1,8 millions d'habitants et dispose d'un maillage semi dense de ville, ce qui lui confère une densité élevée. L'Alsace est bien desservie par les différents réseaux de transport, une offre variée et complète est à disposition des usagers. Le territoire s'organise autour de trois grands pôles qui sont Strasbourg, Mulhouse et Colmar.

Le réseau routier est constitué d'une autoroute de 302 km qui traverse la région du nord au sud ainsi que d'un réseau de routes de près de 6660 km. S'ajoutent à cela l'axe fluvial avec le fleuve du Rhin et une importante desserte en voies ferrées avec 715 km de lignes. Les TER transportent chaque jour près de 77 000 voyageurs. On compte aussi deux aéroports, Entzheim et ses 1,2 millions de passagers situé au nord de Strasbourg et l'EuroAirport et ses 5.9 millions de passagers situé au sud, près de Colmar. Deux cartes situées en annexe 1 illustrent les différentes infrastructures évoquées ci-dessus.

⁴ Josiane LE GUENNEC - Les transports et déplacements en région – INSEE – décembre 2010 - http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/transport_et_deplacement_en_region_cle5cd5b9.pdf

La région mise aussi sur le développement de mobilités plus douces comme la marche et le vélo. On compte par exemple, 810 kilomètres d'aménagements cyclables dans le Bas-Rhin. L'offre en location de vélo est aussi intéressante, avec 110 vélos⁵ mis à disposition à Haguenau et près de 1658 places de stationnement vélos⁶ à proximité des gares dans l'Eurométropole⁷. Le transport en commun urbains est également bien développé dans les différentes villes comme Haguenau, Sélestat ou encore Obernai. Sa fréquentation tend à augmenter d'année en année.

Il est important d'évoquer aussi, une évolution dans l'usage de la voiture, avec le développement de l'auto-partage et du covoiturage. La région disposait près de 140 véhicules Citiz d'auto-partage en 2013, soit + 14% par rapport à l'année précédente. De plus, le Bas-Rhin comptait 39 aires de covoiturage, soit + 29 aires entre 2012 et 2013. Ces chiffres résultent d'une évolution de la manière d'appréhender les déplacements, les individus se tournent de plus en plus vers un recours à des modes alternatifs à la voiture individuelle. Ce changement dans les pratiques découle d'une réelle volonté des territoires de promouvoir ces modes. Strasbourg fait, à ce titre, figure d'exemple dans le déploiement d'une mobilité plus durable.

2. Strasbourg : pionnière dans les mobilités

Intéressons-nous à présent à Strasbourg. Capitale alsacienne, Strasbourg mène une politique des transports qui la démarque des autres villes françaises. Elle est véritablement motrice dans le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Depuis janvier 2012, un nouveau PDU (Plan de déplacement Urbain) définit la politique en matière de transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement, pour les quinze prochaines années. Le PDU fixe des actions en faveur des modes de transports plus durables.

L'agglomération strasbourgeoise dispose d'un panel varié de possibilités de déplacements. Elle fut par exemple l'une des premières villes françaises à réintroduire le tram en 1994. Celui-ci est devenu le symbole d'une vaste politique de transports publics qui privilégie les alternatives à la voiture. Il est le premier réseau de tram de France, avec ses 69 stations et ses 55 kilomètres de réseaux. Il permet aux usagers de combiner les différents modes : tram-vélo, tram-bus, tram-train etc...

Également, première ville cyclable de France, Strasbourg se démarque par sa politique en faveur du vélo. Avec 560 kilomètres d'itinéraires cyclables, 19 000 arceaux⁸ de stationnement et 4400 Vélhop à disposition, le vélo est roi dans l'agglomération. Dans cette continuité, le

⁵ « Observatoire départemental des déplacements, une année en chiffres » – Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) – Les notes de l'ADEUS – septembre 2014

⁶ « Observatoire départemental des déplacements, une année en chiffres » – Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) – Les notes de l'ADEUS – septembre 2014

⁷ L'Eurométropole de Strasbourg réunit aujourd'hui 28 communes. Elle est l'évolution de la Communauté urbaine créée en 1967

⁸ <http://www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures/exemplarite-strasbourg/premiere-agglomeration-cyclable-france>

troisième schéma directeur vélo adopté en 2011 a fixé comme but de doubler la part modale du vélo dans l'agglomération d'ici 2025. Pour cela, des actions sont mises en place. Le développement d'un réseau cyclable nommé Vélostras en est un exemple. Il s'agit d'un projet à haut niveau de service qui se compose de 12 itinéraires desservants en plusieurs axes l'ensemble de l'Eurométropole. Le projet est en cours et sa finalisation est prévue pour 2020. Il vise à renforcer l'usage du vélo dans la première et seconde couronne et sur les déplacements supérieurs à 5 kilomètres.

D'autres exemples montrent que Strasbourg est active dans le domaine des mobilités. Souhaitant réduire le nombre de voitures en ville, le stationnement est désormais payant dans de nombreux endroits. La marche est également au cœur de cette dynamique avec « le plan piéton » qui instaure une vraie place à ce mode. Strasbourg fait à ce titre partie des villes françaises les plus « marchées ». La piétonisation de son centre-ville est un vrai atout. La marche est une solution pour les déplacements de moins de 1 km. Au niveau des transports collectifs, l'Eurométropole n'est pas de reste, son réseau est l'un des plus développés et des plus fréquentés de France.

Les orientations prises par la ville de Strasbourg et l'Eurométropole, en font aujourd'hui un vrai exemple d'engagement en matière de mobilités alternatives. Elles constituent des leviers pour tendre vers une mobilité plus durable. Ses actions et ses choix sont des exemples pour les autres territoires. Attachons nous maintenant à énoncer les détails de ma recherche de stage.

B/ Une recherche de stage compliquée et surprenante

Dans cette nouvelle section, je souhaite revenir sur les étapes de ma recherche du stage et les raisons qui m'ont conduite à le réaliser en Alsace.

Au début de l'année scolaire, il est encore difficile de se projeter dans la période du stage. Un enseignement nous est donné durant le premier semestre, pour nous apprendre la rédaction d'un CV et d'une lettre de motivation. La recherche du stage, a pour ma part débuté aux alentours de février. Nous avons tous une idée générale de ce que nous voulons trouver mais parfois la réalité est plus complexe. Je me suis lancée avec une certitude, celle de vouloir rester dans le Tarn, ou tout du moins près d'Albi ou Toulouse. Après plusieurs candidatures spontanées dans des mairies et offices de tourisme près de chez moi, et autant de refus, je compris qu'il fallait envisager un rayon de recherche plus large. Il était clairement difficile de trouver des offres de stage dans un secteur aussi restreint. J'agrandis donc mon périmètre à la France entière, en continuant toujours les candidatures spontanées. J'en entrepris plusieurs dans des zoos, mairies et offices de tourisme mais sans succès. La structure zoo, me plaisait, pour travailler dans un programme de sauvegarde des espèces. Néanmoins, la candidature spontanée ne me donnait pas de grands résultats. Les raisons évoquées, « pas de budget », « pas la possibilité de prendre un stagiaire »...etc. Il me fallait donc absolument trouver des offres de stage.

Le site Réseau-Tee fut mon principal support de consultation d'offres. C'est une plateforme où l'on trouve des offres d'emplois et de stage dans le domaine de l'environnement. Une offre à Paris, m'avait interpellée, elle consistait à attribuer une labélisation clé verte aux établissements hôteliers qui ont une démarche environnementale. Ma candidature ne fut pas retenue, ils avaient besoin d'un stagiaire pour le mois d'avril, mais mon stage ne pouvait débuter qu'à partir de mai. Pendant quelques temps, très peu d'offres ne me correspondaient. Puis mi-avril, via le site Réseau-TEE, une offre de stage en Alsace parue (annexe 10). Elle tournait autour de la thématique de la mobilité. Je devais à présent envoyer mon cv et ma lettre de motivation dans les plus brefs délais. Quelques jours plus tard, on me contacta pour me proposer un entretien. Habitant loin, celui-ci se déroula par téléphone, avec trois personnes. Les quelques notes que j'avais préparées pour l'entretien, m'aiderent. La réponse ne se fit pas attendre, c'est le jour même, que l'on m'annonça que j'étais prise pour ce stage. Je devais désormais organiser mon arrivée en Alsace et trouver un appartement rapidement, le stage commençait dans deux semaines.

C/ Présentation de la structure d'accueil et des missions

La prise en charge de mon stage de fin d'études a été faite par une chargée de mission plan climat, Virginie FORMOSA, à l'Adéan, le pays d'Alsace du Nord. Le stage a été entrepris sur la thématique de la mobilité durable.

1. Le pays d'Alsace du Nord comme structure d'accueil

L'Association pour le Développement de l'Alsace du Nord (Adéan) est une association de droit local créée le 28 novembre 1994. L'Adéan assure le portage juridique du pays de l'Alsace du Nord, mis en place en 2003 qui regroupe 11 communautés de communes. De par son étendue, le pays d'Alsace du Nord est le plus grand des pays alsacien et le deuxième par sa population. A l'origine, il résulte d'une volonté des communautés des communes de s'associer pour mener des projets ensemble.

Un pays est un « *territoire présentant une cohésion géographique, culturelle, économique et sociale à l'échelle d'une bassin de vie ou d'emploi* » (loi Pasqua-Hoeffel du 4/02/95). Il est un cadre pour l'élaboration de projet de territoire. C'est un espace de concertation et de mise en commun des moyens. Il a pour but de fédérer les acteurs comme les collectivités territoriales, les entreprises, les associations, les riverains ou encore les EPCI. Le pays est un échelon territorial particulier. Il ne constitue pas un nouvel échelon administratif et ne dispose pas de compétences propres. Il ne se substitue pas aux intercommunalités et aux communes.

L'Adéan initie et met en œuvre des projets pour le développement du territoire sur les thématiques du tourisme, de l'environnement et de l'innovation. Elle impulse, porte des projets, assure l'animation et la coordination des acteurs.

Les ressources de l'association proviennent essentiellement des 11 communautés de communes qui subventionnent chaque année à hauteur de 0,80 euros / habitant. La Région Alsace, à travers la convention intégrée de développement durable (CIDD) conclut avec l'Adéan, attribue une subvention annuelle de fonctionnement et un appui financier en fonction des projets.

La gestion de l'association et son suivi, ainsi que le développement des actions de l'Adéan sont assurés par **un comité directeur** composé de 28 représentants issus des communautés de communes, de la région Alsace, du conseil départemental 67 et des députés du territoire (annexe 2). Le président de la structure est monsieur Frédéric REISS, qui est aussi député de la circonscription de Wissembourg.

Il existe également **un bureau exécutif** restreint, qui est l'instance exécutive et d'animation de l'association. Il se compose de quatre élus qui sont Frédéric REISS, le président, Philippe SPECHT, le vice-président, Hubert WALTER, le trésorier et Denis RIEDLINGER, le secrétaire. Ils se réunissent pour la prise de certaines décisions et lors de réunions d'informations.

Un conseil de développement composé de 18 personnes issues du monde économique, syndical et associatif est parfois invité à titre consultatif, aux décisions des élus.

Une équipe d'animation de cinq personnes est chargée du suivi et de la mise en œuvre des projets et du fonctionnement administratif. C'est auprès d'eux, dans les bureaux de l'Adéan situés à Haguenau, que j'ai fait mon stage.

Anne de Grossouvre,
directrice

Katia Muller,
assistante - responsable
comptable



Virginie Formosa,
chargée de mission
plan climat

Christine Letzelter,
assistante tourisme

Frédéric Teixeira,
conseiller en énergie partagée'

L'équipe d'animation

Source : « Mutualiser, animer, développer » - Bilan d'activités 2014 - Adéan

2. Un stage sur la thématique de la mobilité durable

Ce stage de fin d'études s'insère dans le cursus du master Gestion de l'Environnement et Valorisation des Ressources Territoriales (GSE-VRT). Il a pour but d'intégrer l'étudiant en situation professionnelle afin de lui permettre de mobiliser les outils, méthodes et compétences apprises tout au long de son parcours de formation.

Mon stage s'est déroulé du 4 mai 2015 au 30 septembre 2015, dans les bureaux de l'Adéan à Haguenau, une commune située au nord de la région. Le temps de travail était fixé à 39 heures hebdomadaires. J'ai partagé le même bureau que ma maitre de stage, ce que je trouve bien, car cela a facilité mon suivi.

Deux missions principales m'ont été données. Celle d'animer le défi « Au boulot, j'y vais à vélo » ainsi que celle de préfigurer un challenge multimodal pour 2016. Ces deux missions furent réalisées en deux temps. Elles ont pour objectif de promouvoir l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle.

La réalisation de mon stage bien que faite dans les bureaux de l'Adéan s'intègre en réalité dans une démarche partenariale dans le cadre du projet « Au boulot, j'y vais à vélo ». L'indemnité de mon stage est intégrée à ce projet et comprend également la préparation du challenge multimodal pour 2016. C'est l'Adéan qui m'a hébergé pour le stage, mais cela aurait pu être aussi un des 12 autres partenaires. Le réaliser dans une structure pays est pertinent car la mobilité est l'un des domaines d'intervention d'un chargé de mission PCET, cela m'a permis notamment de profiter des connaissances de ma maître de stage sur le sujet et de son réseau de contacts.

D/ Le sujet des déplacements domicile-travail

Traiter de la thématique de la mobilité est un sujet plutôt large au premier abord. J'ai fait le choix de me centrer sur la mobilité quotidienne et plus précisément sur les déplacements domicile-travail ou déplacements pendulaires car cette mobilité concerne les actions sur lesquelles j'ai travaillé dans le cadre du stage. La caractéristique propre du déplacement pendulaire est sa répétition dans le temps et dans l'espace, d'où la nécessité de s'interroger sur celui-ci et plus précisément sur ce qui pose question, à savoir les modes qui sont utilisés dans la réalisation de ces déplacements.

Nombreuses sont les expressions qui entourent la mobilité. La mobilité quotidienne peut aussi être appelée mobilité locale. Elle désigne « *l'ensemble des déplacements réalisés par une personne pour mener une activité quelconque à moins de 80 km à vol d'oiseau de son domicile et sur le territoire national* »⁹. La mobilité locale représente 98,7% des déplacements des

⁹ <http://www.insee.fr>

Français. Au sein de cette mobilité, différents motifs de déplacement se distinguent, celui domicile-étude¹⁰, celui domicile-autre¹¹, les secondaires¹² et puis celui domicile-travail qui est notre sujet d'étude. Les déplacements pendulaires sont alors un type de déplacement de cette mobilité locale. Celle-ci est donc différente de la mobilité longue distance, où le déplacement est supérieur à 80km du lieu d'habitation et concerne des déplacements à titre professionnel ou personnel (vacances, loisirs, visites...). Cette mobilité n'est généralement pas associée au déplacement domicile-travail, cependant elle n'est pas à exclure.

Ces dernières années, le comportement des Français en matière de mobilité a évolué. Aujourd'hui, pour se rendre sur son lieu de travail, on passe plus de temps dans les transports et on parcourt plus de kilomètres. En 2008, nous parcourons en moyenne, 14.7 kilomètres et passons 22,6 minutes dans les transports, contre respectivement 9 kilomètres et 20,5 minutes en 1982¹³. Ces chiffres sont à tempérer car ils sont une moyenne française. Ces évolutions s'accompagnent par un maintien de la voiture comme mode de déplacement principal. Le choix du mode de transport pour se rendre à son travail dépend de plusieurs facteurs qui sont la motorisation, le travail, le ménage, l'offre de transport, la distance entre le travail et l'habitation, le coût du transport etc.

La voiture est de plus en plus présente dans les ménages. En 1982 chacun d'eux disposait en moyenne d'un peu moins d'un véhicule, il en a désormais 1,25 en 2008¹⁴. La voiture tend ainsi à devenir un équipement presque individuel. La voiture prédomine donc mais son usage s'est ralenti, cela au profit des transports en commun, du vélo ou encore des deux roues.

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail représentent 18 % du total des déplacements de la mobilité locale¹⁵. Le travail reste donc un motif structurant de la mobilité, important à prendre en compte, notamment lorsqu'il s'agit de réfléchir aux moyens à mettre en place pour inciter les salariés à venir travailler par un autre mode que la voiture. Plus largement,

¹⁰ « Déplacement ayant pour origine le domicile et comme motif de destination l'école, le collège, le lycée ou l'université et inversement » - « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) –Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

¹¹ « Déplacement ayant origine le domicile et pour motif tout ce qui n'est pas travail fixe ou école ou université, c'est-à-dire à la fois le travail non fixe, les courses et achats, les affaires personnelles ou professionnelle, etc., et inversement » - « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) –Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

¹² « Tous les déplacements non liés au domicile » - « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) –Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

¹³ « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) –Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

¹⁴ « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) –Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

¹⁵ - « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) –Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

la voiture reste le mode prédominant pour l'ensemble des déplacements. Malgré des efforts manifestes en matière de mobilité, l'Alsace n'en reste pas moins épargnée par l'emprise de la voiture sur son territoire. En 2009, dans le Bas-Rhin, sur les 12 millions de kilomètres parcourus pour aller au travail, 9 millions de kilomètres ont été réalisés en voiture¹⁶.

Or, la voiture ne cesse d'être remise en question tant elle est à l'origine de nombreux impacts, à la fois environnementaux, sociaux, économiques et sanitaires. Ce système montre ses limites, une évolution est nécessaire. Encourager les modes de déplacements alternatifs à la voiture, est alors une des clés pour accompagner le changement de pratique de la mobilité. Les déplacements domicile-travail sont ainsi une porte d'entrée intéressante. Des actions se créent pour sensibiliser les salariés dans leurs déplacements et les amener à concevoir autrement leur mobilité. Nous allons en étudier deux exemples.

¹⁶ « Observatoire départemental des déplacements, une année en chiffres » – Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) – Les notes de l'ADEUS – septembre 2014

II/ L'expérimentation : un levier pour une mobilité plus durable des actifs ? Exemple de deux actions de sensibilisation

Dans cette partie, je présente les deux projets sur lesquels j'ai été missionnée pour le stage. Ils ont pour objectif de promouvoir les modes de transport alternatif à la voiture. Ces deux actions de sensibilisation ciblent les individus dans leurs déplacements domicile-travail.

A/ Le défi inter-entreprises « Au boulot, j'y vais à vélo ! »

Le recours aux modes doux constitue une des façons de contrer l'autosolisme (fait de se déplacer seul en voiture). Ainsi, nous nous interrogerons dans cette partie à la place du vélo dans les déplacements et à la pertinence ou non d'encourager sa pratique. Après des décennies de baisse, la part du vélo tout comme celle de la marche à pied dans les déplacements quotidiens se stabilise. Il n'est pas toujours évident de troquer sa voiture pour le vélo. Pour ceux qui sont déjà adeptes la tâche est facile, mais pour les autres, c'est souvent une autre histoire. On se laisse souvent dépasser par nos habitudes.

En Alsace, dans le but d'inciter les individus à découvrir le vélo comme moyen de transport pour leur trajet domicile-travail, un défi vélo est organisé chaque année, depuis six ans. Il a été initié au départ par l'association cycliste CADR' 67, l'ADEME Alsace et le département du Bas-Rhin. Il mobilise aujourd'hui de nouveaux acteurs du territoire. Cette année, l'Eurométropole a décidé de se scinder de l'organisation du défi vélo, pour organiser le sien de son côté, sous le nom « Au boulot à vélo ». Cette séparation résulte d'une volonté de l'Eurométropole d'être plus libre et d'avoir plus de facilité dans l'organisation de son propre défi. Le reste du territoire alsacien organise donc le sien, le défi «Au boulot, j'y vais à vélo !». C'est de celui-ci dont nous parlerons et pour lequel j'ai été missionnée.

1. Une action solidaire ciblant les trajets domicile-travail

Le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! », est un défi inter-entreprises à destination des structures de trois salariés et plus (entreprises, administrations, associations...) implantées sur tout le territoire alsacien, hors Strasbourg Eurométropole.



Logo du défi

Le défi consiste à comptabiliser les kilomètres parcourus à vélo par les salariés, de leur domicile à leur lieu de travail durant la période du 15 au 18 juin 2015.

Cette année, le défi a choisi d'être solidaire en soutenant une association humanitaire alsacienne « Cycles & solidarité ». L'association a été choisie car elle répond à plusieurs critères, dont celui d'intervenir dans le domaine du vélo et de venir en aide à des enfants. Cette association a pour mission de récolter des vélos, de les remettre en état et de les distribuer à des familles dans le besoin sur la zone Asie du sud-est. Ces vélos aident les populations dans leurs déplacements, comme se rendre à l'école, à un dispensaire, aller au marché, transporter des marchandises. Certains enfants font en effet entre cinq et dix kilomètres de piste par jour à pied. Tous les projets se font en collaboration et en partenariat avec une ONG ou une association basée à la fois en France et sur place, afin de rendre l'action la plus concrète possible. Cette année, c'est le pays du Cambodge qui a été choisi comme territoire d'action, et plus précisément la ville de Sisophon située à environ 310 kilomètres de la capitale Phnom Penh. Ce projet s'est fait en partenariat avec « Enfants du Mékong ». Ainsi, grâce à l'action du défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! », tous les vingt kilomètres parcourus, un euro a été reversé à l'association. La dotation finale a servi à financer la partie logistique du projet, c'est-à-dire l'acheminement des vélos par porte-conteneurs, de la France au Cambodge.

La participation au défi est gratuite. Pour s'y inscrire, une personne dans la structure doit se nommer référente et réaliser l'inscription via un formulaire d'inscription en ligne sur le site internet « defi-jyvais.fr ». Une fois l'inscription faite, le référent doit communiquer en interne – des outils de communication types affiches, flyers et chevalets (annexe 9) sont mis à sa disposition sur le site internet – afin de motiver le plus grand nombre de salariés possible.

Pendant le défi, les salariés participants tiennent à jour un fichier indiquant leurs kilomètres parcourus quotidiennement. Ces données sont ensuite recueillies par le référent qui les totalise. Un nombre total de kilomètres parcourus apparaît alors, qu'il renseigne à son tour sur le formulaire en ligne « retour des résultats » disponible sur le site internet du défi (annexe 5). Le référent renseigne ainsi, à la fois le nombre total de kilomètres faits mais aussi le nombre de participants de sa structure. Une fois tous les résultats récupérés, un classement est constitué. Celui-ci est établi pour les structures de 3 à 20 salariés / de 21 à 100 salariés / de 101 à 400 salariés / et de plus de 400 salariés. Le classement décroissant est effectué sur la base du ratio : nombre de kilomètres parcourus divisé par le nombre total de salariés de la structure. Les 1ers, 2èmes et 3èmes de chaque catégorie sont ceux ayant le chiffre de km/salarié le plus élevé.

Dans un dernier temps, les organisateurs informent par mail ou téléphone les trois premiers de chaque catégorie et leur annoncent qu'un diplôme leur sera remis à la cérémonie de remise des prix. Celle-ci s'est déroulée le 9 juillet 2015 à Colmar, l'ensemble des structures participantes et les salariés ont été conviés à la soirée. Je me suis pour cela occupée de téléphoner aux lauréats et d'envoyer un mail à toutes les structures qui ont participé au défi, afin de les inviter à venir à la cérémonie de remise des prix. J'ai également contacté les différents organismes de presse, pour les avertir de l'évènement. Entre la date de clôture de retour des résultats et la cérémonie

de remise des prix, nous disposions à peine d'une semaine pour tout organiser. Pour cette soirée, un buffet a été offert par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Alsace. Le lendemain, les résultats ont été communiqués à l'ensemble des structures participantes par mail et sur le site internet du défi.

Ci-dessous, le message que j'ai rédigé pour annoncer les résultats sur le site internet du défi :

Voici, vos résultats !

La nouvelle édition du défi « Au boulot, j'y vais à vélo » vient de s'achever avec la remise des prix hier soir à Colmar. Encore merci à vous, pour ces beaux résultats. Vous avez été 114 structures participantes à avoir parcouru 124057 km au total, soit l'équivalent de trois fois le tour de la terre à vélo ! C'est une belle performance !

Grace à vous l'association a reçu un chèque de 6203 euros, qui servira à financer la partie logistique de l'acheminement des vélos jusqu'au Cambodge et la distribution sur place.

Catégorie 1 :

- 1ère place : Dernières Nouvelles d'Alsace
- 2ème place : Recyclage Matériaux Bergheim
- 3ème place : Office de tourisme de la vallée de Kaysersberg

Catégorie 2 :

- 1ère place : Fives Proabd
- 2ème place : Ritmo Carpostal
- 3ème place : Les usines municipales d'Erstein

Catégorie 3 :

- 1ère place : Ville de Bischwiller
- 2ème place : Egelhof SA
- 3ème place : Losberger France

Catégorie 4 :

- 1ère place : Cryostar
- 2ème place : Communauté de communes de la région de Haguenau
- 3ème place : Messier Bugatti Dowty

2. Une démarche partenariale

Le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » est le fruit d'un partenariat avec les partenaires suivants : Région Alsace, ADEME Alsace, CCI Alsace, Association cycliste CADRes Colmar, Conseil départemental du Haut-Rhin, Grand Pays de Colmar, Pays de la région mulhousienne, Pays d'Alsace du Nord, Pays d'Alsace centrale, Pays Bruche Mossig Piémont, Mulhouse Alsace agglomération, Syndicat Mixte pour le Sundgau. Avec comme porteur du projet, le Pays Rhin Vignoble Grand Ballon. Cet aspect est très important car ces différents acteurs ont été des relais directs dans leur territoire.

Les pays particulièrement, ont joué un rôle de relais, ils ont été l'échelon principal de relais d'information. Leur bonne connaissance des entreprises, associations et collectivités de leur territoire leur permet de communiquer plus aisément. Il faut noter cependant que tout le territoire n'est pas représenté, le Pays Saverne Plaine et Plateau, le Pays de Saint Louis et des Trois Frontières et le Pays Thur Doller, n'ont pas participé au défi. Ils ne faisaient donc pas partie des partenaires, cependant les structures de leur territoire qui souhaitaient participer, étaient acceptées.

L'ensemble des 13 partenaires ont été co-organisateurs du projet. Parmi eux, 10 ont alloué une subvention financière au projet, ce qui a permis d'obtenir une enveloppe totale de 31000 euros pour l'organisation du défi. Ce projet se place en synergie avec les démarches Plans Climat, la démarche Planète 68 du Conseil Départemental du Haut-Rhin, la démarche mobilité de l'ADEME, la démarche de mutualisation de la région Alsace et la démarche de développement durable de la CCI.

Une démarche partenariale lorsqu'elle est bien menée est un atout pour la réussite d'un projet. Elle a en tout cas bien fonctionné pour l'édition 2015 du défi vélo. On peut cependant noter que chaque partenaire n'a pas eu le même degré d'implication. Certains ont été plus actifs que d'autres. Les pays ont été par exemple les plus impliqués car ils représentaient les relais de communications principal du défi, mais même entre eux chacun n'a pas mené la même charge de travail, ceci s'expliquant par le fait que tout le monde ne disposait pas du même temps à consacrer au relais de l'évènement, car cela se rajoutait à leur agenda. Plus généralement, l'instauration d'un comité restreint de travail m'a parue efficace pour mener au mieux le projet et avancer dans les démarches. Parler des partenaires est essentiel pour expliquer la réalisation de ma mission de coordination qui a été placée sous le signe de la communication et de l'animation.

3. Quand coordination rime avec animation et communication

Le défi vélo a été un défi dans le défi. La division du défi vélo en deux entités, a obligé le reste du territoire alsacien à très vite s'adapter et réagir. L'association cycliste CADR' 67 qui portait jusque-là l'évènement se rattacha à celui de l'Eurométropole, reprenant les outils déjà développés (logo, trame du site internet etc). Le reste du territoire a donc dû s'organiser et repenser l'organisation de ce nouveau défi vélo. Au final, comme expliqué précédemment, ce sont 13 partenaires qui ont porté le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! ». La nécessité de prendre un stagiaire leur est devenue évidente pour coordonner les actions et alléger la charge de travail de chacun.

Afin de faciliter l'organisation du défi, un comité restreint a donc été instauré, il se compose du Pays Rhin Vignoble Grand Ballon, de l'ADEME Alsace, du Conseil général du Haut-Rhin et du Pays d'Alsace du Nord où j'ai fait le stage. Mon statut pour la réalisation de cette mission a été défini comme « coordinatrice du défi vélo ». Mes tâches ont consisté à communiquer et animer le défi.

Lors de mon arrivée le 4 mai à l'Adéan, j'ai dû très rapidement me mettre en situation afin de comprendre ce en quoi allait consister ma mission. La première démarche fut de me présenter par mail à l'ensemble des partenaires, pour les avertir de mon arrivée. Il était également nécessaire que je me familiarise avec le territoire alsacien et l'entité « pays ». L'échelon pays représentait le territoire d'action du défi vélo.

La mission de coordination du défi vélo, a fait l'objet d'une communication à plusieurs échelles. Je vais à présent en détailler les aspects. Tout d'abord, on peut définir quatre groupes d'acteurs avec lesquels j'ai entrepris un travail de communication et d'animation pour le défi vélo. Il s'agit des partenaires, des prestataires, des organismes participants au défi et de l'association.

Dans un premier groupe, nous avons les partenaires ou l'équipe du projet. Il s'agit des 13 partenaires cités dans la partie précédente. Mon rôle a été au sein de ce groupe, de faire des propositions, d'impulser des choix, de faire remonter les informations des uns et des autres, de les tenir au courant de mon contact avec les autres groupes, de les renseigner sur l'avancement du défi vélo ou encore de valider les étapes de mon travail.

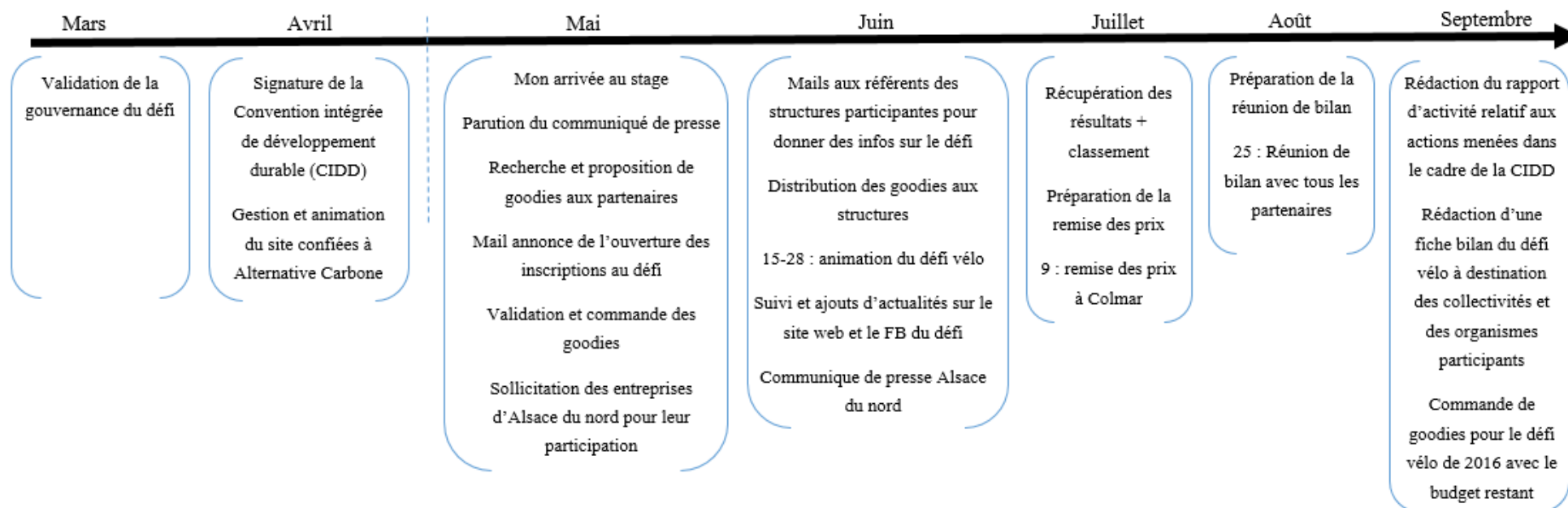
Pour donner un exemple, à mon arrivée dans la structure, une des premières actions à réaliser rapidement était de trouver un objet promotionnel que l'on distribuerait avant le début du défi aux entreprises inscrites. Pour cela, en tant que coordinatrice, j'ai dû proposer des idées de goodies (objets promotionnels logotés), comme un T-shirt, un sac à dos, des m&ms, une gourde ou encore un serre pantalon fluo et les soumettre à l'ensemble du groupe afin d'opérer un choix ensemble. Une fois l'objet choisi, en l'occurrence deux, une bouteille d'eau réutilisable et un serre pantalon fluo, il fallait définir qui voulait quelle quantité pour son territoire, afin de passer commande. Mon contact avec les partenaires et notamment avec le comité restreint ont été très fréquents.

Dans un autre groupe, nous avons les prestataires qui se composent de deux sociétés (Igo-Post et Objetrama) à qui nous avons commandé les objets promotionnels. Nous avons aussi fait appel à Groupe Car qui est une entreprise d'impression, pour faire un chèque géant. Et pour finir, Alternative Carbone, un cabinet conseil en mobilité durable, où l'une des personnes a assuré la création et le contenu du site du défi vélo (defi-jyvais.fr), avec l'aide d'un sous-traitant spécialisé en création de site web. Les échanges avec ces différents prestataires ont été occasionnels durant toute la durée du projet. Nous avons fait appel à eux à des moments précis. Les échanges avec Igo-Post et Objetrama durèrent globalement trois semaines courant mai, entre la réalisation des devis des articles promotionnels, la validation des BAT (Bon à tirer), les commandes et les livraisons. Durant cette phase, je fus régulièrement en contact avec le Pays Rhin Vignoble Grand Ballon qui gérait la partie financière et à qui je devais envoyer au fur et à mesure les documents et informations liés aux commandes des articles. Avec Alternative Carbone, nous avons travaillé ensemble de mi-mai à mi-juillet. D'une part pour définir la structure du site et puis pour décider ensemble des actualités et nouveautés que l'on voulait y mettre. J'étais son interlocutrice directe. Nous faisons un point téléphonique hebdomadaire, complété par des échanges de mails réguliers. C'est en tout dernier lieu, pour la remise des prix, que j'ai pris contact avec une société d'impression (Groupe Car) pour réaliser un chèque géant à remettre à l'association lors de la remise des prix. Après la réalisation de devis auprès de plusieurs sociétés, celle-ci était celle qui nous convenait le mieux.

Le groupe des organismes participants au défi, composé d'entreprises, associations et collectivités, a demandé le plus important travail de communication. En effet, en tant que coordinatrice, mon rôle consistait à entrer directement en contact avec les structures souhaitant participer au défi afin de répondre à leurs questions, les accompagner dans leur inscription et régulièrement les informer sur les modalités du défi. Il s'agissait d'un vrai travail d'animation. Les référents structures (personnes désignées pour relayer le défi dans leur organisme) ont été mes interlocuteurs. Leur travail consistait ensuite à transmettre en interne les infos aux salariés de leur boîte, soit pour les inciter à participer ou encore à retourner leurs résultats individuels des kilomètres parcourus. Le travail de communication avec ce groupe a nécessité beaucoup de temps, notamment sur le mois de juin et juillet, car j'ai échangé de nombreux mails et appels téléphoniques avec les différents organismes inscrits.

Un dernier acteur est à identifier, il s'agit de l'association Cycles et Solidarité. Je n'ai que très peu échangé avec celle-ci, seulement occasionnellement. En mai, nous nous sommes rencontrés avec le président de l'association, Ralph Meyer, pour lui présenter le défi vélo et les raisons qui ont fait que les partenaires l'ont choisie. Lors de la remise des prix, le président a expliqué devant les organismes et salariés présents, son projet au Cambodge et remercier pour la somme qui lui a été remise, soit 6203 euros. Fin août, nous avons reçu des nouvelles de l'association, qui embarquait les vélos dans le conteneur, pour les acheminer vers le Cambodge.

Pour résumer la mission de coordination du défi vélo, voici ci-dessous une chronologie des actions réalisées :



Chronologie des actions menées dans la cadre de la mission de coordination du défi « Au boulot j'y vais à vélo »

Cette mission de coordination nous enseigne que la communication ne s'improvise pas, nous devons être clairs sur les messages à transmettre et choisir les bons moyens de communication. Les voies de communication sont nombreuses (réseaux sociaux, mail, intranet, téléphone, rencontre directe...) mais faut-il encore choisir le support le plus adéquat. Cela demande aussi de tenir compte de son interlocuteur et donc d'adapter son discours au public que l'on a en face de soi. La communication dans un projet est indispensable à sa réussite, mais elle peut être compliquée lorsque le nombre d'interlocuteurs à prendre en compte est élevé. Par ailleurs, un projet peut souffrir tout autant d'un excès que d'un manque de communication. D'où l'importance d'inventorier dès le départ les acteurs concernés, définir des objectifs et établir un planning des différentes étapes à accomplir.

4. Résultats : une participation en hausse, mais une action à étoffer

L'édition 2015, du défi « Au boulot, j'y vais à vélo » est un succès en termes de résultat. Les objectifs fixés initialement qui prévoyaient un minimum de 100 structures inscrites et de 100 000 km parcourus, ont été dépassés.

Si nous réalisons une comparaison entre la participation en 2014 et celle de 2015, nous pouvons noter une hausse en tout point. Ce sont en effet, 114 structures qui ont participées au défi et 124 057 kilomètres qui ont été faits à vélo.

	2014	2015	Évolution en %
Structures participantes	85	114	+34%
Salariés participants	1087	1645	+51%
Km parcourus	77280	124057	+60%

Mais que disent ces chiffres ? Finalement, pas grand-chose, hormis que ces résultats sont encourageants et laissent penser que les individus sont de plus en plus désireux de connaître ce mode de déplacement.

Pour comprendre les raisons de cette nette ascension, il convient avant tout de tenter de trouver des explications. Pour cela, nous nous appuyons sur des remarques que nous ont faites les structures participantes et les participants au défi, au travers des questions que nous leur avons posées dans le formulaire « retour des résultats » destiné aux référents structures (annexe 5) et dans l'enquête destinée aux participants du défi « » (annexe 6). Ces questions portaient pour les uns, sur l'organisation du défi, les animations qu'ils ont proposées et leurs remarques générales et pour les autres, sur l'organisation du défi et leurs utilisations du vélo.

La réussite d'un projet reposant en partie sur la communication et l'organisation qui en est faite, quelques réponses peuvent être d'abord trouvées de ce côté-là. Effectivement, la première démarche à entreprendre dans ce genre de projet est d'informer le public cible de l'évènement.

Rappelons à ce propos que le défi vélo à déjà été réalisé les années précédentes et donc que l'on ne partait pas de zéro dans le travail de faire connaître le défi. Cependant, du fait que le défi se soit scindé en deux évènements, nous avons dû informer clairement les organismes (entreprises, associations, collectivités) des nouvelles modalités d'inscription, afin qu'ils s'inscrivent au bon défi.

Pour le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! », réalisé en Alsace (hors Eurométropole), les pays ont été des relais d'informations pertinents. J'ai moi-même entrepris ce travail de démarchage des entreprises pour le compte du Pays d'Alsace du Nord. Il a consisté à envoyer des mails groupés aux structures référencés en Alsace du Nord, pour leur annoncer la venue prochaine du défi vélo de 2015, les encourager à participer et à s'inscrire. Nous avons pour cela utilisé les contacts dont ma maître de stage disposait. La phase de contact et de relance des entreprises pour les inciter à s'inscrire est très importante. Car malgré les communiqués de presse¹⁷, il faut communiquer davantage et cibler directement le public en question. Cela se remarque dans les résultats des territoires, les pays qui n'ont que très peu relancer les entreprises, la participation est plus faible (Alsace centrale). A l'inverse, les pays qui ont bien communiqué sur le défi ont eu une participation forte (Pays d'Alsace du Nord, Grand Pays de Colmar). Bien sûr, cette façon de faire a aussi ses limites, car le carnet de contacts des référents pays n'est pas exhaustif et donc toutes les structures du territoire en question ne peuvent pas être jointes. J'ai conscience personnellement que pour l'Alsace du Nord, nous n'aurions pas eu autant d'inscrits si je ne les avais pas contactés et relancés à plusieurs reprises par mail et téléphone. C'est une réalité et c'est un travail qui prend beaucoup de temps.

A présent, à une autre échelle, le rôle du référent structure (celui qui a voulu inscrire sa boîte) est crucial. C'est lui qui en interne informe les salariés sur l'évènement, notamment à travers des mails qu'il recevait de ma part (annexe 7). Il ne peut évidemment pas forcer chaque salarié à participer, mais son implication dans le relais de l'information est fondamentale. Il faut noter cependant que pour les référents qui jouent le jeu et qui communiquent et animent bien le défi, cela demande du temps, en plus de leur temps de travail. Il pourrait alors être pertinent de réfléchir à comment rendre cette tâche la moins invasive possible pour eux. Les entreprises étaient aussi encouragées à proposer des animations pendant la période du défi. Chaque structure était libre de réaliser ce qu'elle voulait. Certaines n'ont rien organisé, tandis que d'autres ont bien joué le jeu, pique-nique, petit-déjeuner offert, challenge interne, intervention d'une association cycliste, essai de vélo électrique furent quelques exemples d'animations mises en place.

Le site internet du défi (defi-jyvais.fr) et la page Facebook de l'évènement ont été également des supports de communication intéressants. Nous avons eu des retours positifs, « *sympathique et dynamisant* » ; « *le site est très convivial et regorge de bonnes idées* ». Pendant le défi, les structures nous ont également envoyé des photos de leur participation, elles étaient ensuite postées sur le site internet et le Facebook, c'est une idée qui a plu « *motivant de voir ce qu'ont fait les autres* ». Ces outils sont à notre époque des supports à prendre en compte. Dans

¹⁷ J'ai rédigé celui pour l'Alsace du Nord que l'on a envoyé à plusieurs journaux locaux (annexe 8)

l'ensemble, nous pouvons donc affirmer que la communication globale qui fut faite a encouragé les individus à participer.

Pour cette édition 2015, la volonté était de soutenir une association humanitaire et de transformer les kilomètres parcourus à vélo en euros. Cette initiative a été une des motivations pour les participants. A la question « qu'est-ce qui vous a motivé à faire le défi ? », six raisons se distinguent qui sont donc, le côté associatif, l'occasion du défi, le côté sportif, l'implication de l'entreprise, essayer de ne pas prendre sa voiture, ou encore le fait que ce soit déjà leur mode de transport habituel. Ce dernier point est intéressant car pour certains participants au défi, le vélo est déjà inscrit dans leurs habitudes et ne constitue donc pas une nouvelle expérience lorsqu'ils choisissent de faire le défi vélo. Cependant, et c'est là où le défi prend toute son importance, ces salariés pratiquant le vélo, représentent des modèles et peuvent plus facilement motiver leurs collègues de travail.

Ce qui nous intéresse avant tout, c'est la répercussion d'une telle action sur le changement de pratique des mobilités. L'enquête faite auprès des participants à la fin du défi (annexe 6), avait pour but de connaître leurs ressentis face au défi et leur pratique du vélo. Nous n'avons eu malheureusement que très peu de retours, sur 1645 participants seuls 23 au total ont répondu à l'enquête. Cela peut s'expliquer par le fait que soit nous n'avons pas suffisamment communiqué qu'une enquête serait faite à la fin du défi, soit que les participants n'avaient tout simplement pas envie d'y répondre. A la question posée « Pensez-vous continuer à prendre le vélo pour vous rendre au travail ? », les réponses sont encourageantes, sur 22 réponses, 17 personnes ont signalé « oui », et 4 personnes « non ». Ce qui en ressort, c'est que la majorité des participants souhaitent continuer à prendre occasionnellement le vélo pour se rendre au travail, soit car cela fait déjà parti de leur habitude, soit car ils y trouvent finalement un avantage (économique, pratique). Pour ceux ne souhaitant pas renouveler l'expérience, les excuses sont variées. La météo est souvent un aspect qui revient comme condition pour prendre ou non son vélo. Un participant nous avait envoyé via le site du défi son témoignage et nous avait expliqué que pour lui peu importe les conditions, il prend son vélo tous les matins, « *C'est une habitude. Je me dis que si je n'y vais pas à vélo un matin parce qu'il pleut, parce qu'il y a trop de vent ou parce qu'il fait froid, il y aura toujours une excuse les autres jours pour ne pas prendre le vélo* » (annexe 11).

Pour ceux qui ont essayé mais qui ne souhaitent pas renouveler l'expérience, les raisons évoquées sont que les routes ne sont pas adaptées à la circulation de vélo, que la distance à parcourir est trop importante, que le train n'accepte pas les vélos ou que c'est tout simplement fatiguant.

Le vélo n'est pas accessible pour tout le monde. Il est plutôt destiné à ceux effectuant des trajets de moins de trois kilomètres, ce n'est donc pas possible pour ceux qui habitent loin ou encore qui ont des enfants à amener à l'école ou des affaires à transporter.

Réponses de « l'enquête sur les habitudes de déplacements des participants au défi vélo édition 2015 »

OUI	NON
<p>« Oui, car j'ai vu l'intérêt de combiner train et vélo et constaté que les horaires me convenaient »</p> <p>« Uniquement les beaux jours. De ma profession, je suis habillé tous les jours en costume et ce n'est pas très facile à vélo »</p> <p>« Oui, c'est pratique, rapide et économique »</p> <p>« Bien sûr, comme je l'utilisais déjà auparavant seul bémol la météo qui m'en empêche souvent ou mes contraintes professionnelles et personnelles »</p> <p>« Oui, plus souvent 1 : économies carburant 2 : même si je vais habiter plus loin, j'aurai 17 min de trajet à faire mais le chemin est aménagé pour les vélos »</p> <p>« Une fois par semaine quand ce sera possible »</p> <p>« Oui, ce n'est pas loin, ça permet de bouger et de ne pas brûler de diesel »</p> <p>« Oui car il n'y a que peu de navettes au départ de la gare pour se rendre à la ZI Hésingue »</p> <p>« Oui de temps en temps, en fonction de la météo et de mes horaires de travail »</p> <p>« Oui, notamment l'été de Juin à Septembre si la météo le permet »</p>	<p>« Non, trop fatiguant »</p> <p>« Non, trop de distance (31Km aller) et parcours pas assez bien équipé en pistes cyclables »</p> <p>« Quasi impossible compte tenu des horaires ou il est possible de mettre le vélo dans le TER 200 sur la ligne Basel – Colmar »</p> <p>« Route départementales non adaptées et sécurisées pour les cyclistes, et il fait nuit le matin à 5 h puis le soir à 21h lorsque je prends ou termine mon poste »</p>

Recontacter les organismes et leurs participants quelques mois après leur participation au défi, permettrait de voir si le mouvement a eu une répercussion durable sur leur manière de se déplacer pour aller au travail.

La réussite de cette édition 2015 du défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » a motivé les organisateurs de renouveler l'expérience l'année prochaine. Une association humanitaire sera très certainement soutenue. Deux nouveaux pays s'ajouteront à la liste des partenaires, il s'agit du Pays de Saverne, Plaine et Plateau ainsi que du Pays Thur Doller, qui au regard des résultats sont intéressés pour reléguer ce défi aussi sur leur territoire. Une réunion de travail pour organiser le défi vélo de 2016, est déjà fixée à octobre 2015.

Malgré les nombreux avantages qu'offre la pratique du vélo et la volonté d'étendre l'action de ce défi, d'autres modes de transport sont aussi à promouvoir afin de toucher un public plus large, au travers notamment de l'intermodalité, Le défi vélo pourrait marquer progressivement

ses limites si l'action ne s'étend pas aux autres modes de transport alternatif à la voiture individuelle.

B/ Le challenge multimodal : un projet en réflexion pour 2016

Je m'attacherai à présent à exposer le début d'une réflexion concernant un projet de challenge multimodal (ou mobilité) en Alsace, sans pouvoir affirmer qu'elles en seront les modalités exactes. Le challenge étant prévu pour 2016, ma mission de stage ne me permet pas de mener le projet dans sa globalité.

1. Intermodalité, multimodalité : de quoi parle-t-on ?

Pour commencer, il est important de s'attacher à définir les notions qui entourent celle de notre sujet de réflexion. Deux notions se détachent, celle d'intermodalité et celle de multimodalité. On les confond souvent, mais ces dernières ont une signification légèrement différente.

L'intermodalité désigne « *l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement* »¹⁸. L'objectif est que les modes de transports soient coordonnés et performants de sorte qu'il n'y est pas de rupture entre eux.

Exemples de connexions :

- Vélo + train : aménagement cyclable + solution de stationnement vélo à la gare ou possibilité de prendre le vélo dans le train
- Vélo + tram ou métro : aménagement cyclable + solution de stationnement de vélo ou stations de location de vélo en libre-service
- Voiture + train + bus : parking voiture près de la gare + arrêt de bus devant la gare

La multimodalité correspond quant à elle à « *la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transports sur une même liaison* »¹⁹. Elle repose sur la notion de choix pour l'utilisateur.

La notion de report modal peut également être définie. Elle indique le fait pour un individu ou un groupe d'individus, de changer son mode de déplacement habituel pour un autre mode. Généralement, on parle de report modal lorsque l'on passe de la voiture individuelle aux modes alternatifs. Cette notion est donc significative pour nous, car elle est l'objectif principal d'un challenge multimodal.

¹⁸ Notion à la une : intermodalité – Geoconfluence - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>

¹⁹ Aurélie SOUCHON – « De l'intermodalité la multimodalité : enjeux, limites et perspectives » – Mémoire de stage de fin d'études – Promotion 14 Master TURP - septembre 2006

2. Pourquoi réaliser un challenge multimodal en Alsace ?

La pratique de la multimodalité n'est pas suffisante en Alsace. Pourtant, la région dispose d'un fort potentiel de développement. La multimodalité est souvent liée à l'accès aux grandes agglomérations et aux déplacements les plus longs, avec une combinaison voiture et train ou transports urbains. La réalisation d'un challenge mobilité représenterait une occasion de mettre en lumière l'ensemble des modes de transports disponibles et leur connexion sur le territoire afin de démontrer qu'il est possible de se déplacer autrement que seul au volant de sa voiture. Au-delà du challenge, développer l'intermodalité serait un levier pour optimiser les déplacements et réduire la prédominance de la voiture. L'idée n'est pas de supprimer définitivement la place de la voiture, mais à long terme, favoriser une utilisation plus raisonnée. Chaque mode de transport a sa pertinence, le but étant que chaque individu trouve la combinaison qui lui convienne le mieux.

Nombreux sont les individus qui n'osent pas changer leur pratique, soit par méconnaissance des autres moyens de transport soit car leurs habitudes sont bien ancrées. Le challenge représenterait ainsi un levier pour rendre la multimodalité attractive et sensibiliser aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Lorsque le challenge est terminé, l'objectif n'est pas de se dire que l'on veut que tout le monde change sa manière de se déplacer, mais au moins grâce à un événement expérimenter et se faire son propre avis. De plus, la réalisation du défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » a fait ses preuves et a démontré qu'il permet aux non-convaincus du départ d'avoir une représentation différente à l'arrivée. Dans la mesure où l'organisation de ce challenge sera une première, on peut espérer que la curiosité et la nouveauté, donnera l'envie au plus grand nombre de participer.

Planifier un challenge multimodal en Alsace, résulte d'une volonté de l'ADEME. En effet, plusieurs régions en France réalisent déjà depuis quelques années un challenge multimodal, nommé challenge mobilité. Il s'agit de la région Rhône-Alpes, la région Picardie et la région Aquitaine. Il est porté dans ces régions par l'ADEME régionale. L'ADEME Alsace souhaite ainsi à son tour réfléchir à la concrétisation de son propre challenge régional.

Pour débiter la réflexion sur un challenge multimodal applicable à l'Alsace, ma première démarche a été d'étudier les événements semblables en France. L'intérêt était donc de voir comment il est coordonné sur ces territoires et qu'elles en sont les modalités. Pour cela, je me suis d'abord attachée à visiter leur site internet et à noter leurs modalités. Afin de recueillir des informations plus précises et avoir des réponses à des questions relatives à l'organisation, je pris contact avec les référents ADEME région de ces challenges.

On obtient le tableau ci-dessous qui reprend les modalités pour chacun des trois challenges :

	Rhône-Alpes	Picardie	Aquitaine
Nom du challenge	« Au travail j'y vais autrement »	"Au travail, j'y vais autrement"	"Au travail, j'y vais autrement"
Site web	http://challengemobilite.rhonealpes.fr	http://www.challenge-mobilite-picardie.fr	http://www.challengedelamobilite.com
Référent Ademe	Matias COPY	Yannick PAILLET	Alain BESANÇON
Date de l'évènement	4 juin 2015	du 16 au 22 septembre 2015	17 septembre 2015
Ouverture des inscriptions	du 17 mars au 12 juin 2015	du 1er juillet au 21 septembre	le 5 juin 2015
Organisateurs	Région - ADEME	ADEME Picardie et le Conseil Départemental de la Somme	ADEME
Remise des prix	6 juillet 2015	entre le 12 et le 16 octobre 2015	8 octobre 2015
Public visé	tous les établissements implantés en Rhône-Alpes	Tous les employeurs de la région Picardie	Agglomération bayonnaise, bordelaise, paloise, et agenaise
Modalités d'inscription	Inscription de la structure sur la plateforme web. Un référent doit être identifié	L'organisme s'inscrit par internet sur le site. Un identifiant d'organisme est généré lors de l'inscription. Le référent qui a inscrit l'organisme, le transfère à l'ensemble des salariés	Inscription de la structure sur la plateforme web. Un référent doit être identifié. Afin que ses salariés puissent s'inscrire le référent doit leur transférer le code établissement généré lors de l'inscription de sa structure. Le 17 septembre 2015, les salariés seront sollicités pour confirmer leur inscription et leur trajet.
Objet	trajets domicile-travail + télétravail	trajets domicile-travail + télétravail	trajets domicile-travail + télétravail

critère de sélection des gagnants	<p>4 gagnants dans la catégorie Métropoles 3 gagnants dans la catégorie Villes moyennes 3 gagnants dans la catégorie Petites villes et territoires ruraux</p> <p>Classement selon le taux de participation : nombre de participants / effectifs présent le jour j dans l'établissement</p>	<p>Pour les organismes participants, trois prix d'estime (orga de - de 50 salariés / orga entre 50 et 250 salariés / orga de + de 250 salariés)</p> <p>Classement selon le taux de participation : nombre de participants / effectifs présent le jour j dans l'établissement</p> <p>En cas d'organismes ex-æquo, ils seront départagés en prenant en compte ceux qui auront fait le plus grand nombre de kilomètres en modes alternatifs au prorata de l'effectif total des salariés.</p> <p>Chaque organisme peut ensuite si elle le souhaite récompenser en interne ses salariés participants</p>	<p>Les établissements gagnants seront ceux qui présenteront la plus grande proportion de participants au regard du nombre total de salariés de l'entreprise. Les ex-æquo seront départagés en prenant en compte l'entreprise qui aura fait le plus grand nombre de kilomètres en mode alternatif (marche, vélo, transports en commun, covoiturage, télétravail).</p> <p>Un gagnant sera désigné dans chacune des catégories suivantes : établissements de moins de 20 salariés, établissements de 20 à 99 salariés, établissements de 100 à 499 salariés, établissements plus de 500 salariés</p>
Retour des résultats	par le référent sur son compte sur le site	par le référent ou le salarié via compte site	par le référent et/ou le salarié via compte site internet
Média et outils de communication	Facebook / twitter / linkedin / viadeo / mise à disposition d'outils de com' (affiche, flyer)	Facebook, affiche, bannière web	site internet / affiche, bannière web
Budget	65 000 euros prestataire site internet, communication	en 2014 : développement du site = 22 000 euros + com' 10 000 euros. En 2015 : 6000 euros site internet + 9000 euros com'	Budget prestataire site internet : 27000 euros lots : 15 000 euros
Lots gagnants	petit déjeuner bio / en rapport avec la mobilité, bon d'achat	pas de lots aux entreprises gagnantes. Ce sont les organismes qui doivent récompenser leurs salariés si elles le souhaitent	Sortie bassin Arcachon, achat vélo électrique (location), séance cinéma collective...
Autre	Annonce du projet de challenge : lettre vice-président en charge des transports au conseil régional Rhône-Alpes : à destination des conseils départementaux, élus	Au début, challenge ouvert seulement aux entreprises disposant d'un PDE, mais aujourd'hui à toutes.	

Ces trois régions ont de l'expérience dans l'organisation de ce challenge car en 2015, la Picardie en est à sa troisième édition et l'Aquitaine et la région Rhône-Alpes à leur cinquième édition.

Le 4 septembre, les référents ADEME de plusieurs régions ont organisé une réunion téléphonique à distance appelée webinaire (contraction de web et de séminaire), avec la diffusion d'un diaporama sur l'ordinateur de chacun. Elle fut animée par le référent ADEME Picardie. Elle avait pour objectif de mettre en relation les référents ADEME et de présenter les challenges ou événements similaires de chacun afin de donner des pistes pour les uns et les autres et de se poser des questions comme « Quelles modalités semblent plus intéressantes ? », « Quelle évolution des challenges avec la fusion des régions ? » ou encore « Pourquoi ne pas penser un challenge mobilité national ? ». Finalement, ce webinaire a tourné quasi exclusivement sur la présentation de chacun, sans amorcer de vraies questions sur le devenir de ces challenges.

A cette réunion était donc présent, l'ADEME Bretagne, Ile-de-France, Aquitaine, Alsace, Martinique et Basse-Normandie. Chacun a présenté son challenge mobilité ou les événements de même sorte organisés dans sa région. Avec la personne de l'ADEME Alsace nous avons présenté le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » et notre envie d'organiser un challenge multimodal pour 2016. Ainsi, j'ai constaté que d'autres régions dont je n'avais pas pris connaissance réalisent pour la première fois en 2015 un challenge multimodal, telle que Nord-Pas-de-Calais, Basse Normandie et Martinique. Pour ceux-là les moyens (techniques et financiers) pour cette première édition sont beaucoup moins développés que ceux pour qui cela fait déjà quelques temps.

A partir de ces informations, on peut entamer la deuxième étape qui consiste à contacter les partenaires potentiels. Avoir connaissance de ce qui se fait ailleurs est un atout pour proposer et convaincre ensuite les futurs organisateurs de la pertinence d'un challenge multimodal.

3. Sollicitation des partenaires potentiels

Edifier un projet de challenge multimodal repose avant tout sur une bonne communication et organisation de l'évènement. La deuxième étape consiste donc à contacter les partenaires potentiels qui porteraient le challenge.

C'est dans le cadre de cette réflexion, que j'ai commencé par prendre contact avec les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) de la région. Elles sont au nombre de dix, réparties sur l'ensemble du territoire. Une AOT est une collectivité publique qui depuis la loi Loti de 1982, définit la politique de desserte et la politique tarifaire des transports sur leur périmètre de Transport Urbain (PTU) qui est le territoire sur lequel est organisé le service de transport. En Alsace, les AOT sont présentes sur trois niveaux.

A l'échelle locale, les communes ou leurs regroupements sont AOT. Elles assurent soit l'exploitation directe du service de transport de personne, soit elles le délèguent à des sociétés privées. On en compte sept qui sont les suivantes :

- La communauté urbaine de Strasbourg (CUS) -> CTS
- La commune d'Obernai -> PASS'O
- Le syndicat des transports d'Haguenau -> RITMO
- La communauté d'agglomération de Colmar (CAC) -> TIS
- La communauté de communes de Sélestat (CCS) -> TRACE
- La communauté d'agglomération de Mulhouse (M2A) -> SOLEA
- La communauté de communes de Saint-Louis (CC3F) -> DISTRIBUS

Les départements sont également des autorités organisatrices des transports interurbains. On en compte deux en Alsace :

- Le conseil départemental du Haut-Rhin
- Le conseil départemental du Bas-Rhin.

Pour finir, la région est aussi une AOT, elle gère les transports ferroviaires régionaux.

- Région Alsace -> TER

Les 10 AOT alsaciennes font partie du Comité de Coordination des AOT (COCOAOT), piloté par la Région Alsace pour développer des projets communs favorisant l'usage du transport collectif.

Mon premier échange avec les AOT, a consisté en un appel téléphonique ou un envoi de mail. Il est important car il permet de se présenter et de parler du projet. C'était l'occasion de leur présenter ce qui se fait ailleurs, dans d'autres régions, de leur expliquer l'intérêt que l'on aurait à le développer en Alsace et de leur demander si elles seraient intéressées par un tel évènement. Certaines acceptèrent de me rencontrer directement pour en discuter plus en détail. Dans l'ensemble les AOT sont favorables pour soutenir un challenge multimodal, car il serait une opportunité pour mettre en avant leurs politiques de transports et leurs offres. Cependant, une seule ne souhaite pas vraiment y prendre part, il s'agit de l'Eurométropole de Strasbourg. Après avoir rencontré son référent mobilité car je souhaitais en savoir un peu plus sur les raisons qui faisaient que cela ne l'intéressait pas, celui-ci m'expliqua que leurs actions pour promouvoir la mobilité durable est déjà suffisante et qu'ils veulent miser en priorité sur le défi vélo et l'étendre davantage. Ils projettent en effet d'organiser un deuxième défi vélo dans l'année, un en été et un en hiver. D'ici 2020, une autoroute du vélo verra également le jour dans l'Eurométropole, avec près de 150 km de pistes cyclables. Son différentiel de dynamisme avec le reste du territoire est tel, qu'elle semble parfois ne pas toujours vouloir mutualiser les actions, le sujet des mobilités en est un exemple. Son rayonnement français, européen et international participent à son émancipation du reste de la région. Elle est bien plus mise avant que les autres agglomérations alsaciennes, il existe un certain déséquilibre.

Les AOT furent donc contactées en premier car elles pourraient être un acteur intéressant pour soutenir le projet. Elles seraient de vrais relais locaux pour communiquer sur l'évènement et pourraient par exemple proposer à travers l'exploitant, une réduction tarifaire le temps du challenge. Les discussions en sont restées là. Il serait bien ensuite, d'organiser une réunion de réflexion avec l'ensemble des AOT au tour d'une table pour avancer de manière plus concrète dans la démarche. Cependant, d'autres acteurs seraient tout aussi pertinents dans un tel projet, j'entends par là les pays. Ces derniers ont été de véritables relais lors du défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! ».

4. Proposition de structuration de l'évènement

Il n'est pas possible à ce stade de réflexion, de définir précisément qu'elles seront les modalités du challenge multimodal pour 2016. Je peux néanmoins faire des préconisations qui serviront de bases de travail aux futurs partenaires du projet après mon départ du stage.

La réunion de bilan du défi vélo organisée le 25 août 2015, a été l'occasion pour moi de présenter mes premières réflexions sur un futur challenge multimodal en Alsace. Contrairement aux ambitions du début, certains partenaires, comme les pays ne souhaitent finalement pas relayer en 2016, ce type de challenge, préférant renouveler un défi vélo et optimiser ce qui a déjà été fait cette année. Les incertitudes sur le devenir de la région avec sa refonte en 2016, avec la fusion de l'Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine n'est également pas propice pour démarrer ce type de projet. L'idée n'est pas abandonnée pour autant, car d'autres acteurs pourraient organiser ce challenge, comme l'ADEME Alsace, la région et les AOT qui sont intéressées. Mais la question des financements se pose, car un tel projet pour qu'il soit dynamique nécessite un certain budget.

Ne pouvant pas me positionner à l'heure actuelle sur la possible gouvernance d'un challenge multimodal, nous pouvons commencer à étudier les modalités qui structureront potentiellement son organisation. Tout d'abord, sur quel territoire intervenir en 2016, la région Alsace ou la grande région ? L'échelle de l'Alsace est plus pertinente pour une première réalisation, car il est plus simple pour commencer, de le tester sur un territoire de taille convenable. De même, à qui confier la gestion de la communication et de l'animation ? Par un prestataire comme la région Rhône-Alpes cela pourrait être intéressant et moins lourd en charge de travail pour les organisateurs, mais cela représente par contre un coût financier. Faire appel à un stagiaire ou à une personne en contrat en alternance est aussi envisagé. Sur les aspects propres au challenge, l'objet resterait les trajets domicile-travail, incluant le télétravail. L'ensemble des structures du territoire pourraient participer. Plusieurs modes d'inscriptions sont possibles, soit seule la structure qui s'inscrit via internet, soit la structure s'inscrit et ensuite chaque salarié voulant participer s'inscrit individuellement. Cette dernière modalité me semble plus appropriée, notamment pour mieux engager les individus mais aussi pour faciliter le retour des résultats et donc alléger la charge de travail du référent structure. La période du challenge est également un élément important. L'idée première serait de l'organiser durant la semaine de la mobilité en

septembre, comme c'est le cas pour d'autres challenges mobilité, or elle ne semble pas être si adaptée que cela. Cela voudrait dire que la partie communication sur le challenge et les inscriptions des structures se feraient en été, cela ne serait pas favorable d'un point de vue communication car les entreprises sont en congés. La durée du challenge est aussi en prendre en compte, dans d'autres régions elle est soit d'une journée soit d'une semaine.

Dans un dernier temps, il m'a été demandé de penser le cahier des charges d'un site internet propre à l'évènement. Les modalités définies ci-après, sont une proposition de structuration du site internet. Pour cela, je me suis appuyée des sites internet des autres challenges. Le site du défi vélo (defi-jyvais.fr) pourrait être enrichi par un volet challenge mobilité.

Le site internet se diviserait en 4 onglets :

Découvrir le challenge	Mode d'emploi	Médias et communication	Organiser son trajet
<p><u>Règlement</u> : objet, calendrier, déroulement du challenge, modalités d'inscriptions, obligations de l'établissement participant, critères de sélection des gagnants, communication, annulation, informatique et liberté</p> <p><u>Partenaires du challenge</u> : petit texte sur chaque partenaire</p>	<p><u>Organisme</u> :</p> <p>Formulaire inscription</p> <p>Mode d'emploi</p> <p>Liste actualisée des organismes inscrits</p> <p><u>Salarié</u> :</p> <p>Formulaire inscription</p> <p>Mode d'emploi</p> <p>Nombre de salariés inscrits</p>	<p>Bannière web</p> <p>Affiche téléchargeable</p> <p>Flyer téléchargeable</p> <p>Facebook...</p> <p>Les modèles d'emails et de documents pour communiquer auprès de vos salariés</p> <p>Vidéos</p> <p>La presse en parle</p> <p>Photos</p>	<p>Lien vers le site Vialsace</p> <p>Lien vers site exploitant de transport</p> <p>Exemple carte location vélos</p> <p>Les bons plans (réductions etc.)</p> <p>Vos idées de trajet : témoignages</p>

Dans un premier onglet nous aurions le règlement général du challenge, qui définirait son principe et ses modalités, et une présentation des partenaires.

L'onglet suivant serait le mode d'emploi qui expliquerait aux organismes et aux salariés comment s'inscrire et comment être acteur du challenge à leur niveau. Une fenêtre indiquant le nombre d'inscrit au fur et à mesure serait aussi intéressant.

Le troisième onglet « médias et communication » mettrait à disposition des structures inscrites des outils pour faire de la communication sur l'évènement. On pourrait y retrouver également de vidéos, des photos des participants et des articles de presse sur le challenge.

Dans un dernier onglet intitulé « Organiser son trajet », il y aurait des outils pratiques pour les participants afin d'optimiser leur trajet, trouver des renseignements sur les modes de transports possibles, et pourquoi pas les réductions proposées par les exploitants durant le challenge. Une partie « témoignages » permettrait à chacun d'indiquer ses astuces lorsqu'il réalise son trajet, et de donner des idées à d'autres.

C/ Le changement de comportement : un processus complexe qui prend du temps

Les initiatives de sensibilisation sont des outils intéressants pour accompagner le changement de comportement, mais celui-ci prend du temps, car les habitudes et les représentations sont très ancrées dans nos pratiques.

1. Le choix du mode de transport : entre habitudes et représentations

Le choix d'un mode de transport renvoie à la fois à des critères techniques mais aussi à des critères plus subjectifs comme les habitudes et les représentations.

Choisir tel ou tel mode de déplacement, répond dans un premier temps à des déterminants techniques. La localisation a un impact sur le choix modal. Par exemple, le phénomène d'étalement urbain de ces dernières années, a été possible par et pour l'automobile. L'éloignement des habitations des centres urbains et des lieux d'activités a contribué à allonger les déplacements entre le domicile et le travail. Or, le temps et la distance du trajet sont souvent déterminants dans le choix modal. Les individus se fixent généralement un temps de transport à ne pas dépasser, on parle de budget-temps. Le gain de temps gagné par l'amélioration des systèmes de transport, n'est pas réinvesti dans la réalisation d'activités mais utilisé pour habiter plus loin. D'où une augmentation des distances parcourues. Une personne qui souhaite recourir à l'intermodalité, pourra être freinée si la chaîne de déplacement rencontre des difficultés ou n'est pas performante (retard, problème de changement, mauvaise interconnexion des modes...) et ainsi inciter à prendre la voiture pour aller au travail. De même, si la desserte en transport en commun est insuffisante, posséder une voiture devient obligatoire. Selon où l'on habite, l'offre modale n'est pas toujours bien développée.

D'autres déterminants plus subjectifs interviennent dans le choix individuel du mode de transport. On distingue à ce sujet, une différence de perception entre les hommes et les femmes, ces dernières étant plus sensibles à la cause environnementale et plus volontaires pour utiliser un autre mode de transport que la voiture. On observe aussi, une banalisation de la voiture dans le cycle de vie. Elle constitue par exemple un rite de passage, avec le permis à 18 ans. Elle est alors associée à la liberté, à l'autonomie, au passage dans le monde adulte. L'automobile s'inscrit très tôt dans les habitudes, ce qui rend plus difficile de s'en détacher par la suite. Par ailleurs, le passage dans la vie active est favorable à l'utilisation de la voiture. Elle devient même nécessaire quand elle est un outil de travail. Les entreprises encouragent aussi à son usage, en mettant à disposition une place de parking. De plus, le changement de statut familial pousse à l'acquisition d'une voiture, comme l'arrivée d'un enfant, l'installation d'un couple.

Le vécu et le ressenti des modes permettent de comprendre l'attachement ou le renoncement de se déplacer avec tel ou tel mode de transport. Il existe en effet un vrai attachement à la voiture, soit parce qu'elle a une valeur sentimentale (premier achat, don de sa famille etc.), soit parce qu'elle est considérée comme plus pratique. Les transports en commun sont par exemple,

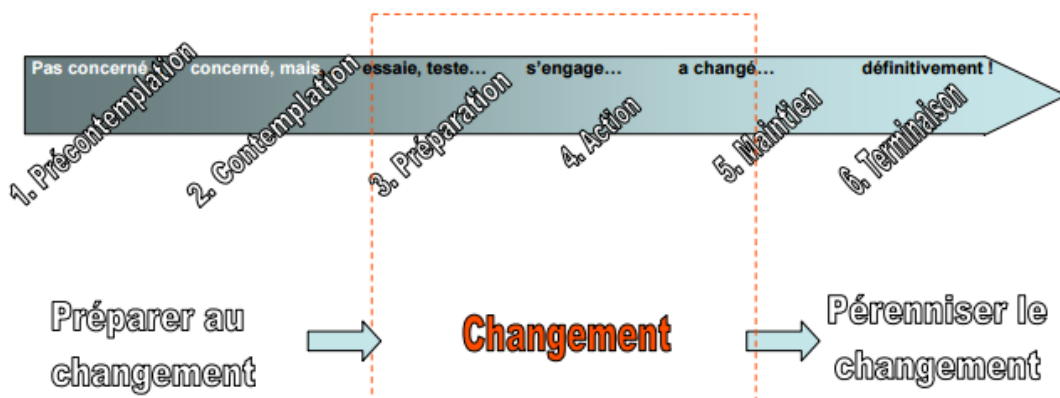
souvent perçus négativement (promiscuité, stress...). La notion de confort entre alors en jeu. Le déplacement est vécu affectivement, il n'est pas juste un moment banal dans la journée. On veut faire en sorte que ce temps passé dans les transports soit agréable ou en tout cas le moins pénible possible.

Au final, les raisons de l'inaction sont multiples, car l'automobile reste pour beaucoup une évidence dans le choix modal. Banalisée dans notre quotidien, nous avons du mal à nous en détacher. Mais ces représentations, habitudes et méconnaissances que nous avons des autres systèmes de transports peuvent être dépassées, lorsque l'on essaye par soi-même et que l'on se forge son propre avis.

2. Le passage à l'acte : une étape importante dans le changement de pratique des mobilités

Changer notre comportement en matière de mobilité n'est pas si simple, car même si nous avons conscience que l'utilisation de la voiture est source d'externalités négatives, nous ne saisissons pas forcément notre responsabilité individuelle. Or, c'est bien la multiplication des comportements qui induit cette situation problématique du tout voiture. Mais d'un autre côté, il ne faut pas attendre d'un individu qu'il change du jour au lendemain sa façon de concevoir ses déplacements, car choisir un mode de transport différent ne suffit pas, il faut que cela résulte d'une prise de conscience et d'une motivation. La psychologie sociale étudie le changement de comportement. C'est lorsque j'ai assisté à une conférence sur le sujet dans le cadre du stage que j'ai voulu développer ce point dans ce rapport. De même, lors de la réunion du 4 septembre avec les référents ADEME, une stagiaire de M2 en psychologie sociale nous a présenté ses travaux pour le compte de l'ADEME Picardie sur « Comment proposer une escalade d'engagement et évaluer les effets du challenge en Picardie ? ».

La psychologie sociale identifie un processus qui se fait par étapes, illustré ci-dessous.



Les étapes du changement de comportement

Source : Aurélien BOUTAUD – « Écologie, de la sensibilisation aux changements de comportement » - Millénaire, le Centre Ressources Prospectives du Grand Lyon – décembre 2009

Une personne qui désire changer de comportement devra ainsi franchir six étapes : précontemplation / contemplation / préparation / action / maintien / terminaison. On peut synthétiser ce processus en trois grandes étapes :

- La phase « préparer au changement » correspond à des actions de sensibilisation et d'information et à la « *création d'un environnement favorable au changement* »²⁰
- La phase de « changement » qui correspond à un engagement moral et un passage à l'acte
- La phase « pérenniser le changement »

La stagiaire nous a expliqué lors de la réunion que pour le challenge Picardie, ils ont développé des outils pour s'adapter aux personnes se situant à des stades différents d'engagement. Ainsi pour la phase de « préparation au changement », les individus peuvent commencer par prendre connaissance qu'il existe un calculateur écomobilité et s'informer sur leur mode de déplacement habituel, faire la comparaison avec d'autres modes ou encore répondre à un quizz sur la mobilité. La réalisation de ces simples actes dits préparatoires aura une répercussion par la suite. Dans la phase de « changement », l'individu est informé, il reçoit la newsletter du challenge et les différents mails d'informations sur l'inscription. A lui de voir ensuite s'il se laisse tenter ou non pour franchir le pas et s'inscrire. La dernière phase correspond alors à transmettre ses résultats.

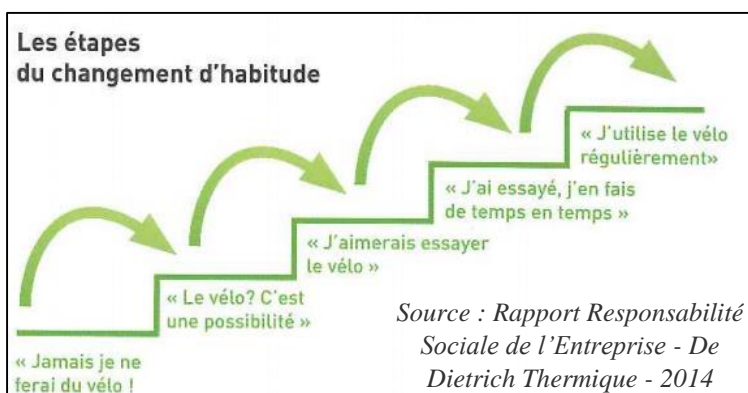
Ce qui est décisif dans le changement c'est le passage à l'action, pour que ce dernier soit durable il faut qu'il provienne d'un engagement individuel et librement consenti. C'est en cela, que l'action d'un défi vélo et d'un challenge multimodal sont pertinents. Ils sont l'occasion lors d'une compétition, le temps d'une courte durée de découvrir ou redécouvrir les possibilités qu'offre le vélo, le bus, le train, la marche ou encore le tram. Lorsque l'entreprise ou la collectivité s'inscrit, elle n'oblige en aucun cas ses salariés à participer. On ne peut pas forcer une personne à changer, par contre, « *il nous est possible de contribuer au changement que nous voulons obtenir en aidant les personnes à se rendre disponibles à ce changement et en organisant des conditions favorables* »²¹. De plus, il ne sert à rien de faire sauter les étapes à un individu car ce serait trop brutal et coûteux pour lui. L'objectif est de faire évoluer chaque personne d'une étape à la fois. Par exemple, si une personne se situe à l'étape 1 au moment du challenge, dans un premier temps on pourra attendre d'elle qu'elle réussisse à passer à l'étape supérieure lorsque le challenge est terminé. Et ainsi de suite chaque année.

Tout l'intérêt de ce genre de défi est de faire se rencontrer ceux qui sont déjà convaincus (phase 6 « terminaison ») et ceux qui souhaitent tenter l'expérience du vélo (phase 3 « préparation »). Parfois la motivation à changer ne suffit pas, alors que si l'on s'insère dans un groupe, le passage à l'action sera plus aisé. Le collectif est une vraie force. Les salariés qui essayent le vélo pour la première fois peuvent à l'occasion d'un défi se rendre compte que c'est possible et avoir

²⁰ Aurélien BOUTAUD – « Écologie, de la sensibilisation au changement de comportement » - Millénaire, le Centre Ressources Prospectives du Grand Lyon – décembre 2009

²¹ « Écologie : le changement étape par étape » - La Lettre Nature Humaine –n°4 – avril 2009

envie de retenter l'expérience une prochaine fois, « *Le passage à l'acte permet de concrétiser une attitude, de la conforter* ». La réalisation d'un premier acte, non engageant, permettra de mettre en place une situation propice à la réalisation de cet acte sur le long terme.



C'est là tout l'objectif de ces initiatives de sensibilisation autour des mobilités alternatives. Le challenge multimodal est également un bon exemple, en Picardie, dans les modalités d'inscription il est précisé que dans un premier temps l'entreprise doit s'inscrire, récupérer un code et ensuite dans un second temps, transmettre ce

code pour que les salariés puissent s'inscrire individuellement. Le fait de réaliser une inscription individuelle s'inscrit dans un réel acte d'engagement moral car « *un acte réalisé publiquement est plus engageant qu'un acte dont l'anonymat est garanti* »²². Il va signifier que l'individu est prêt au changement, qu'il en a en tout cas l'envie.

La répétition est par ailleurs un facteur à prendre en compte dans le changement de comportement. Plus un acte est répété, plus le changement pourra être pérenne. C'est une idée importante qui amène à réfléchir sur la durée d'un défi ou d'un challenge et sur l'intérêt de les renouveler chaque année.

Dans une dernière partie, nous pouvons dresser un bilan de cette période de stage et des enseignements que j'en ai tiré.

²² Aurélien BOUTAUD – « Écologie, de la sensibilisation au changement de comportement » - Millénaire, le Centre Ressources Prospectives du Grand Lyon – décembre 2009

III/ Bilan : un stage riche en apprentissages et découvertes

D'un point de vue personnel, ce stage fut une réelle expérience, qui m'a conduite d'une part à découvrir une nouvelle région et d'autre part à m'insérer pleinement durant cinq mois dans le monde professionnel. J'ai eu le temps de m'intégrer dans la structure d'accueil, de rencontrer des acteurs très différents, d'acquérir des connaissances et des compétences et d'en apprendre un peu plus sur le métier de chargé de mission plan climat.

A/ Un suivi régulier de mon travail

L'accomplissement du stage a nécessité un suivi régulier de la part de mon encadrante pédagogique et de ma maître de stage.

L'encadrement universitaire a été entrepris par Stéphanie LIMA, maître de conférences en géographie, qui m'a aidée dans les étapes de la réalisation du stage. Nos premiers contacts nous ont permis de parler du déroulement de ces cinq mois, des attentes universitaires, et de mes missions au sein de la structure. Dans un deuxième temps, elle m'a accompagnée dans la préparation du rapport de stage. Nos échanges se sont ponctués d'une rencontre début juin puis par la suite d'appels téléphoniques.

Parallèlement, mon stage a fait l'objet d'un accompagnement quotidien de la part de ma maître de stage, Virginie FORMOSA. Nous avons partagé le même bureau, ce qui a facilité nos échanges. En effet, lorsque j'avais des questionnements ou des difficultés, je pouvais facilement lui en parler. Dans les débuts, elle souhait régulièrement valider mon travail avant que celui-ci ne soit diffusé. Je disposais quand même d'une certaine autonomie dans la planification des tâches à accomplir, du moment que les délais étaient respectés. Par ailleurs, Virginie n'a pas été la seule à suivre le déroulement de mes missions, pour la coordination du défi vélo par exemple, j'ai pu travailler plus en détail avec quelques partenaires, à qui je devais faire état de mon avancement. Globalement, la mission de coordination du défi vélo a nécessité un suivi plus régulier que la mission de réflexion sur un challenge multimodal. En tout cas je me suis sentie très encadrée lors de ce stage, car si besoin je disposais toujours d'un interlocuteur.

Concernant, le rendu de mon travail durant le stage, un bilan du défi vélo a eu lieu le 25 août avec l'ensemble des partenaires, pour lequel j'ai présenté un état des lieux des résultats. Cette réunion fut l'occasion aussi de prendre du recul sur l'organisation et de réfléchir à sa réédition l'année prochaine. Concernant, le projet de challenge multimodal, je n'ai pas eu de rendu à faire. Néanmoins la réunion de bilan du défi vélo m'a permis de présenter les premières démarches et réflexions que j'ai réalisées dans le cadre de ce projet de challenge.

B/ Difficultés rencontrées et solutions apportées

Au cours de ce stage, quelques difficultés ont ponctué la réalisation de certaines actions.

Pour commencer, j'ai dû dès les premiers jours de mon arrivée, prendre le train en marche et assimiler une quantité importante d'informations afin d'être opérationnelle immédiatement. Cette phase ne fut pas facile, car cela nécessitait une grande concentration et réactivité. L'animation étant le maître mot de ma première mission, il me fallait de suite débiter l'envoi de mail et les contacts téléphoniques à l'ensemble des partenaires et aux autres acteurs. Ce qui signifiait retenir qui est qui et comprendre la place de chacun dans l'organisation du défi. Malgré quelques difficultés au départ, je pris rapidement mes marques, je n'avais pas le choix, ma mission se basait en grande partie sur des échanges réguliers. A mon arrivée en mai, le projet avait déjà commencé, les modalités étaient définies, je devais donc prendre le relais et m'atteler à des tâches très concrètes comme la recherche d'objets promotionnels, la réalisation de devis, la réalisation des commandes, créer des supports de communication (flyer, chevalet) ou encore réaliser un premier contact avec l'association soutenue dans le cadre du défi. Le mois de mai fut donc très intense.

Quelques temps plus tard, j'ai dû faire face à un écueil qui relevait de ma responsabilité. Dans la précipitation et parce qu'il fallait faire vite, au moment de réaliser le classement des entreprises pour le défi vélo, je me suis trompée dans la modalité de calcul ce qui me fit un classement totalement faux. Or il me fallait ensuite annoncer aux trois premières de chaque catégorie qu'elles avaient gagnées, mais me basant sur un mauvais calcul, la réalité était tout autre. Suite à une discussion avec un partenaire, nous discutons du défi et celui-ci me fit comprendre que j'avais fait une erreur dans la fabrication du classement. Je devais alors très rapidement rattraper le coup, refaire un classement correct, avertir les entreprises appelées de mon erreur et contacter les nouvelles lauréates. Je me suis sentie gênée de devoir annoncer aux entreprises du départ que par une erreur de calcul elles ne faisaient malheureusement plus partie du haut du classement. Ce ne fut pas facile, il fallait trouver les mots et s'excuser. La situation revint aussitôt à la normale, mais la faute était commise et cela ne faisait pas du tout bonne impression. L'erreur aurait pu être évitée si une fois que j'avais fait le classement, je l'avais fait contrôler par l'un des partenaires du comité réduit avec lequel j'ai travaillé sur le défi, ma maître de stage était à ce moment-là en congé.

De plus, le mois de juillet et particulièrement celui d'août ne sont pas propices pour avancer sur des projets. En effet, avec les vacances, il n'est pas évident de contacter les personnes. Or, cette période correspondait au commencement de ma deuxième mission, la réflexion d'un challenge multimodal pour 2016. Une des actions à réaliser justement était de rencontrer ou tout du moins échanger par mail ou téléphone avec les AOT, il me fallait donc composer avec les congés des uns et des autres. Cette action pris au final plus de temps que prévu.

Enfin, il n'a pas été simple de réaliser le rapport de stage en complément de la journée de travail. Cela demande de prendre du recul dans ce que l'on fait alors que l'on vit à 100% le stage. De

plus, pour terminer, devoir rendre le rapport de stage et faire la soutenance sans être arrivée au bout de ses missions est assez frustrant dans la mesure où l'on aimerait faire un rapport de stage le plus représentatif possible et pouvoir conclure sur l'ensemble de ces cinq mois passés dans la structure.

C/ Une expérience professionnelle et personnelle

L'aboutissement de ce stage de fin d'études, constitue une étape importante dans la construction de mon expérience professionnelle. Ces cinq mois d'immersion dans un organisme m'ont permis de m'intégrer pleinement dans le travail qui m'était demandé et d'apprendre à connaître la structure d'accueil et son équipe. J'ai pu notamment observer comment travaille ma maîtresse de stage avec ses autres collègues et les relations hiérarchiques. Je n'ai pas ressenti une différence sur ce dernier point, la directrice Mme DE GROSSOUVRE s'assure du suivi régulier du travail, mais chacun est autonome et avance à son rythme. A l'étage du dessus, se trouve le Scot d'Alsace du nord (SCOTAN) avec qui je me suis très bien entendue aussi. L'Adéan est le Scot échangeant régulièrement ensemble sur des sujets et des projets, le périmètre du SCoTAN s'étend en effet sur les deux tiers du pays d'Alsace du Nord (annexe 3).

A mon arrivée, l'ensemble des personnes de la structure m'ont demandé de les tutoyer, de même que les partenaires avec qui j'ai travaillé sur le défi vélo, cela m'a permis de me sentir à l'aise rapidement. Tout le monde s'est rendu disponible et à l'écoute lorsque j'avais des questions. A l'Adéan il y a une réelle bonne ambiance, car chacun s'intéresse à l'autre et toutes les occasions étaient bonnes pour se raconter des choses et plaisanter. Nous prenions nos repas tous ensemble. Cet environnement a participé à créer un cadre de travail agréable.

Le stage fut avant tout une belle rencontre avec l'équipe et notamment ma maîtresse de stage, avec qui j'ai eu un grand plaisir à travailler et à apprendre. Une certaine proximité s'était installée entre nous. Je me suis sentie également bien intégrée dans la structure, ce qui est un aspect très important pour la réussite de mon stage.

Il est vrai aussi que mes missions ont été très intéressantes, la thématique de la mobilité durable m'a beaucoup plu et je me suis rendue compte à quel point c'est un enjeu important dans nos territoires et que beaucoup de choses restent à faire. J'ai découvert que c'est un des sujets parmi d'autres sur lequel je me plairai à travailler plus tard.

J'ai appris beaucoup de choses durant ce stage et développé de nouvelles compétences. J'ai toujours aimé le travail de groupe, et ma première mission a été l'occasion de travailler avec une équipe. Ce qui signifie aussi, et cela en raison du rôle de coordination que j'avais pour le défi vélo, mener une communication et une animation. Et c'est en ce point que j'ai découvert des méthodes, des règles à respecter. J'ai dû apprendre tout en faisant. Dans les débuts, je n'étais pas très à l'aise avec le fait d'appeler les personnes, d'être claire dans les informations que je transmettais et puis petit à petit on apprend comment réaliser une bonne communication, à

adapter son discours lorsque cela est nécessaire, à toujours rester cordiale, à avoir une bonne attitude, à s'exprimer le plus clairement possible.

J'ai apprécié aussi remobiliser des compétences déjà acquises, comme planifier des tâches, être rigoureuse dans le travail, utiliser des supports comme Powerpoint, Excel, mais aussi être autonome. J'ai découvert ce en quoi consiste la conduite et la gestion de projet et noter que cela demande une certaine capacité d'adaptation et d'organisation. Avoir un sens du relationnel et un esprit d'équipe est primordial. Ces cinq mois m'ont permis d'être en confiance avec ceux avec qui je travaillais et d'avoir moins de timidité. Prendre la parole en public reste toujours stressant pour moi mais je me sens plus à l'aise qu'avant.

Quitter la région Midi-Pyrénées ne fut cependant pas facile, je m'étais d'ailleurs dit avant de commencer la recherche de stage que je ne voulais pas m'éloigner. Et les choses se sont avérées être autrement. Partir en Alsace aura été une très bonne expérience, j'ai énormément appris sur moi. S'éloigner de son confort et ses repères, m'a incitée à être plus autonome et plus débrouillarde. J'ai acquis en maturité et en confiance en moi.

Ce stage de fin d'étude est une étape importante car il marque le passage d'une vie d'étudiant, plutôt confortable et riche en apprentissages à une mise en situation professionnelle où nous avons à présent tout à prouver. Cette nouvelle étape fait forcément un peu peur mais cette expérience de stage long, est un premier pas dans le monde du travail. Je ne partais pas avec une quelconque vision du monde professionnel, mais j'ai été surprise agréablement par la structure dans laquelle j'ai été. Il faut dire aussi que les conditions étaient idéales. Je ne m'attends pas à retrouver forcément cet environnement de travail partout. Car certes cela dépend du milieu professionnel dans lequel on évolue mais également des personnalités de chacun.

Professionnellement, je ne peux pas définir précisément ce que j'aimerais faire à la sortie des études car de nombreux domaines d'activités me plaisent, comme le transport durable, la mobilité, le tourisme durable, les énergies renouvelables, le développement territorial, l'économie solidaire etc... Je souhaiterais réaliser un travail riche et multiple en actions, mener des projets de territoire, être en relation avec des acteurs variés, me passionner pour ce que je fais. Pour entreprendre la recherche d'un travail, je pense qu'il faudra faire de la veille dans les domaines souhaités et adapter son cv pour chaque offre. J'ai pensé commencer par me présenter à la mairie de ma commune afin de parler de ma situation de recherche d'emplois et leur expliquer mon profil. Ensuite, je pense que je démarcherais directement les organismes par candidature spontanée. J'ai conscience aussi que beaucoup d'offres transitent par les réseaux professionnels et qu'elles ne sont pas publiées sur internet. Les acteurs que nous rencontrons dans nos stages nous servent alors à enrichir notre propre réseau de contacts. Cette expérience fut avant tout une opportunité de découvrir le métier de chargé de mission plan climat.

D/ Le métier de chargé de mission plan climat, un acteur du développement local

Dans cette dernière partie, j'ai souhaité m'intéresser au métier de chargé de mission plan climat car le stage fut l'occasion de travailler avec plusieurs d'entre eux. Ma maître de stage est elle-même chargée de mission plan climat au pays d'Alsace du Nord (Adéan). Par ailleurs, dans le cadre du défi vélo, d'autres pays étaient partenaires et leur référent exerçait également ce métier. Afin d'en apprendre plus sur leur profession, j'ai donc réalisé trois entretiens avec Virginie FORMOSA chargée de mission PCET à l'Adéan, Marion PRÉFOL qui exerce ce métier au Pays Rhin Vignoble Grand Ballon et pour finir Guillaume ZIMMERMANN du Pays du Sundgau.

Tout d'abord, expliquons ce qu'est un plan climat. Celui-ci est « *un projet de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Il constitue un cadre d'engagement pour les territoires* »²³. Les PCET sont obligatoires pour les collectivités de plus de 50 000 habitants. Les autres territoires peuvent adopter un PCET de manière volontaire (annexe 4).

Un chargé de mission plan climat est l'animateur du plan climat territorial. Il est un généraliste « *j'étais une généraliste du marketing et je suis devenue une généraliste de l'environnement* » (Virginie FORMOSA). Il traite de nombreux sujets entrant dans la thématique de l'environnement comme la mobilité, le thermique des bâtiments, les énergies renouvelables. Il doit donc être à l'aise avec les sujets environnementaux et se tenir toujours informer de l'actualité, être curieux est un atout.

Ses missions principales sont de sensibiliser au changement climatique et au développement durable, en accompagnant la mise en œuvre d'actions auprès des différents partenaires qui sont les intercommunalités, les communes du pays, les acteurs locaux et les citoyens. Il réalise un vrai travail d'animation, de coordination, de mise en œuvre et de suivi territorial des démarches sur lequel des projets sont engagés.

Les objectifs d'un PCET sont définis par l'Europe, l'État et la région. Son travail nécessite de multiplier les casquettes et les compétences. C'est un métier où le relationnel compte beaucoup, car le chargé de mission PCET est en permanence en contact avec les acteurs du territoire, il faut ainsi « *savoir ce qui peut être fait sur le territoire et trouver des gens qui pourraient le faire* » (Marion PRÉFOL). Le chargé de mission PCET a donc un rôle d'impulsion de projet « *trouver des projets qui étaient en train d'émerger [...] ou faire émerger des projets qui n'existeraient pas, ou faire aller plus loin des projets* » (Marion PRÉFOL). Il faut donc être doté d'un sens du contact et de la négociation et faire preuve de pédagogie. La communication compte beaucoup, il faut être à l'aise à l'oral comme à l'écrit et savoir s'exprimer pour convaincre et vendre des projets « *tu n'as pas le même genre de discours si tu t'adresses à des associations, des entreprises, des particuliers que des élus* » (Marion PRÉFOL).

²³ <http://www.region.alsace/article/plan-climat-energie-territorial-pcet>

C'est un travail avec une certaine autonomie (gérer son planning, le budget, décider les priorités des actions) ce qui signifie être organisé et méthodique. Le chargée de mission PCET organise son poste comme il le souhaite, en privilégiant soit un peu plus le bureau, soit un peu plus le terrain, comme aller aux assemblées générales d'associations, aller rencontrer les maires des communes pour connaître leur projet, comprendre quels sont leurs problèmes, aller à des rencontres réseaux d'entreprises pour voir comment elles travaillent. Et il faut bien entendu aimer le travail en équipe et animer des réunions. Une autre facette de ce métier est toute la partie plus technique, qui mobilise des savoir-faire comme avoir des capacités rédactionnelles, maîtriser les outils informatiques, connaître les collectivités territoriales, connaître la conduite de projet, gérer un budget « *il faut ultra anticiper car tu peux te retrouver bloquée* » (Marion PRÉFOL).

C'est aussi un métier fait de contraintes qui nécessite d'être flexible car des réunions le soir avec des élus ou des entreprises sont possibles ou car parfois des manifestations sont organisées le week-end end pour lesquelles il faut être présent. Pour tous, la partie administrative est lourde et contraignante avec la rédaction de dossiers de subventions par exemple. Il existe aussi une précarité du poste pour celles et ceux qui ne sont pas dans des grosses agglomérations comme Strasbourg et Mulhouse et ne sont pas fonctionnaire « *A la fois tu as un travail précaire qui d'année en année est remis en question mais à la fois on te demande de travailler sur des choses sur du très long terme* » (Marion PRÉFOL). Dans les petites structures comme le Pays Rhin Vignoble Grand Ballon, le Pays d'Alsace du Nord ou le Pays du Sundgau, les chargés de mission sont en CDD, qui est renouvelé tous les ans ou tous les trois ans. Mais la loi n'autorise pas à enchaîner indéfiniment un CDD. Normalement après six ans la structure est obligée de titulariser en CDI. Les pays n'ont pas de fiscalité propre, ils ne prélèvent pas d'impôts comme les communautés de communes et les communes, ils sont dépendants de subventions et de contributions des communes. Il faut donc rendre des comptes régulièrement aux élus mais aussi aux financeurs, au travers de dossier de bilan d'activité à rendre tous les ans pour présenter ce qui a été fait, les dépenses, etc.

Un chargé de mission PCET s'insère aussi dans des réseaux comme le réseau régional PCET, qui est organisé tous les mois, où c'est l'occasion d'aborder une thématique et pour chacun de présenter ces dossiers du moment. Ou encore au réseau ADEME, à ceux des entreprises ou des associations.

Ma maître de stage, mène depuis récemment un projet appelé TEP-CV (Territoire à énergie positive pour la croissance verte). En septembre 2014, Ségolène Royale a lancé un appel à projet « Territoires à énergie positive » à destination des collectivités voulant s'engager dans des actions de transition énergétique. En février 2015, les lauréats ont été communiqués, sur 528 candidatures déposées, 212 ont été désignés « Territoires à énergie positive ». Les territoires vont alors recevoir un appui financier pour la mise en œuvre de leur projet, d'un montant de 500 000 euros. L'Alsace compte 8 TEP-CV. Six domaines d'action sont prioritaires dans ces territoires, la réduction de la consommation d'énergie, la diminution des pollutions et le développement des transports propres, le développement des énergies renouvelables, la

préservation de la biodiversité, la lutte contre le gaspillage et la réduction des déchets, l'éducation à l'environnement.

Parallèlement à cela, elle gère le programme DORÉMI qui signifie Dispositif opérationnel de rénovation énergétique des maisons individuelles. Il vise à former des entreprises, des artisans du bâtiment pour réaliser des rénovations thermiques performantes, pour aller vers une consommation énergétique de classe A. Dans cette action, le rôle du chargé de mission est de constituer des groupements d'artisans aux compétences complémentaires, d'organiser des formations et de mettre en œuvre des programmes de rénovation.

Ce que l'on peut en retenir au vu des entretiens que j'ai réalisés auprès de trois chargés de mission PCET, c'est que ce métier est accessible de plusieurs manières, il ne faut pas nécessairement avoir suivi une formation précise. On peut y accéder après un master d'éco conseil comme Virginie, qui a décidé après 18 ans dans le marketing de refaire une formation pour exercer une profession en accord avec ses valeurs et sa sensibilité environnementale. C'est suite à un stage à l'Adéan pour clôturer sa formation, que le comité directeur de l'association vota le lancement du plan climat, pour lequel elle fut embauchée. Ou comme Marion, qui après 4 ans comme consultante informatique a choisi de faire une formation professionnelle par alternance en tant que responsable qualité sécurité environnement. Elle exerçait en tant que chargé de mission de développement durable. Mais à la suite, ils n'ont pas pu la garder. C'est grâce au réseau « Idée Alsace » dans lequel elle s'était intégrée durant son alternance qu'elle tomba sur une offre d'emploi dans le pays Rhin-Vignoble Grand Ballon, où elle travaille actuellement depuis février 2013, une place venait de se libérer « *c'est pas vraiment du hasard, c'est une opportunité* ».

L'Adéan qui est une association, est une structure plus souple dans le fonctionnement par rapport à un syndicat mixte comme le PRVGB ou celui du Pays du Sundgau, car pour ces derniers, ils leur faut systématiquement faire valider des étapes. Par exemple, s'ils veulent engager une dépense il faut la soumettre au comité directeur et s'ils sont d'accord, ils font une délibération qui doit être tamponnée par la préfecture et ensuite la dépense peut être possible.

Pour résumer, un chargé de mission plan climat réalise une diversité de missions, touche une diversité de publics, il n'existe pas de monotonie. C'est un métier de passion, où il est difficile de mesurer les répercussions de chaque action, car elles se font sur le long terme. Il est un acteur du développement local tant il fait le lien entre des projets de territoire et des acteurs diversifiés souhaitant avancer sur la thématique environnementale.

Conclusion

Nous arrivons au terme de ce rapport portant sur une réflexion des actions de sensibilisation aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. Les déplacements domicile-travail sont la cible de ces initiatives car la voiture reste le moyen de transport privilégié dans la globalité des déplacements, il est donc nécessaire d'étudier cette problématique dans toute sa dimension.

Ce travail montre qu'il convient de s'interroger sur les déterminants techniques et subjectifs qui conditionnent nos choix modaux. Notre facilité à opter pour la voiture comme solution de déplacement doit aujourd'hui être contrée au profit de modes plus durables encore trop peu utilisés. Un défi vélo ou un challenge multimodal sont ainsi des instruments intéressants de promotion des modes de transports. Leur réussite résulte en grande partie sur une communication forte pour faire connaître leur existence et inciter les individus à participer. L'intérêt de ces actions est de créer un cadre propice à la découverte des autres modes de transports et d'être vectrices d'expérimentation. Les individus sont conscients de l'importance de changer leur pratique, ils leur manquent parfois la motivation, l'envie de se dépasser. C'est alors, qu'un défi ou un challenge leur donnera l'opportunité de tenter l'expérience et d'être acteur de leur propre changement, même si celui-ci doit prendre du temps.

Ces initiatives bien que soutenues par des acteurs multiples du territoire, doivent s'accompagner d'une cohérence des systèmes de transports et doivent agir à plusieurs niveaux, que ce soit dans l'offre, dans l'information, dans la tarification ou encore dans la connexion des modes. Ces initiatives de sensibilisation doivent donc être soutenues par une politique publique en la matière. Il faut tenir compte de la demande et des comportements des usagers mobiles pour leur permettre de s'approprier les modes de transports alternatifs.

Aujourd'hui, au-delà des actions de sensibilisation, des plans de déplacement d'entreprise (PDE) sont encouragés à être développés pour permettre aux salariés de concevoir autrement leur déplacement. Il s'agit pour l'entreprise d'inciter à l'usage des transports en commun, de l'intermodalité, du covoiturage, de prêter ou d'aider pour l'achat d'un vélo ou encore de proposer le télétravail. Les entreprises, les employés et la collectivité ont tous à y gagner. De plus, dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, les employeurs bénéficieront dès janvier 2016 d'une réduction d'impôts pour ceux qui mettront à disposition de leurs salariés des vélos pour leurs déplacements quotidiens. Concernant le vélo toujours, une indemnité kilométrique est attribuée à la charge de l'employeur depuis le 1^{er} juillet 2015 aux salariés se rendant en vélo sur leur lieu de travail.

Les préoccupations environnementales dans lesquelles s'insèrent cette réflexion sur les mobilités plus durables, sont plus que jamais d'actualité avec la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui engage le pays, les citoyens les pouvoirs publics, les entreprises et les territoires à réduire leurs emprunts sur le climat. Elle se fixe comme objectif de réduire « *de 40 % les émissions de gaz à effet de serre en 2030 par*

rapport à 1990, de porter la part des énergies renouvelables à plus de 30 % de la consommation énergétique finale d'énergie en 2030 et de baisser à 50 % la part du nucléaire dans la production d'électricité à horizon 2025 »²⁴, en agissant dans le secteur des transports propres, des énergies renouvelables ou encore de l'économie circulaire. A une autre échelle, la conférence de Paris de 2015 (COP 21) sur le climat est aussi un évènement majeur où les États vont devoir s'accorder sur des actions permettant de lutter durablement contre le dérèglement climatique et amener les sociétés vers des économies moins énergivores.

Que ce soit pour Léa ou pour chacun d'entre nous, il n'existe pas de petits gestes. Nous pouvons tous agir à notre échelle pour réduire notre empreinte environnementale.

²⁴ <http://www.gouvernement.fr/action/la-transition-energetique-pour-la-croissance-verte>

Glossaire

Adéan : Association de développement de l'Alsace du Nord

ADEME : Agence de l'environnement et de maîtrise de l'énergie

AOT : Autorité organisatrice des transports

BAT : Bon à tirer

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CIDD : Convention intégrée de développement durable

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

GSE-VRT : Gestions de l'environnement et valorisation des ressources territoriales

ONG : Organisation non gouvernementale

PDU : Plan de déplacement urbain

PCET : Plan climat énergie territorial

PRVGB : Pays Rhin Vignoble Grand Ballon

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SCOTAN : Schéma de cohérence territoriale de l'Alsace du nord

TEP-CV : Territoire à énergie positive pour la croissance verte

Bibliographie

Ouvrages

Sylvain ALLEMAND, François ASCHER, Jacques LÉVY (dir) – « Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines » – Edition Belin – 336p – 2004

Alain BARRÉ – « Quelques données statistiques et spatiales sur la genèse du réseau autoroutier français » - Annales de Géographie - vol. 106, n° 593 - pp. 229-240 - 1997

Francis BEAUCIRE - « Autour de la mobilité » - Revue Projet 2010/1 (n° 314) - p. 34-35

Antoine BRES et Xavier DESJARDINS - « Quelles alternatives à l'automobile dans les espaces d'« entre-villes » ? Une comparaison franco-allemande » - Annales de géographie 2014/4 (n° 698) - p. 1039-1061

Aurélien BOUTAUD – « Écologie, de la sensibilisation aux changements de comportement » - Millénaire, le Centre Ressources Prospectives du Grand Lyon – décembre 2009

Yves CHALAS ; Florence PAULHIAC (dir) – « La mobilité qui fait la ville. Actes des 3^e rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble » – Edition du Certu –326p - 2008

Amandine CHEVALIER – « Changements de comportement des Français dans les transports : effet générationnel et nouveaux services de mobilité » – Panorama 2015 – IFP Énergies nouvelles – 2014

Liana GIORGI - « Mobilité durable. Enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales » - Revue internationale des sciences sociales 2003/2 (n° 176) - p. 201-205

Josiane LE GUENNEC - Les transports et déplacements en région – INSEE – décembre 2010 - http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/transport_et_deplacement_en_region_cle5cd5b9.pdf

Nicolas PRESSICAUD « Du vélo dans la mobilité. Chronique cyclo-logiques » - l'Harmattan – février 2015 – 205 pages

Jean VIARD – « Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail » - l'Aube – 2014 – 251 pages

Sandrine WENGLENSKI - « Il court, il court, le salarié » - Revue Projet 2010/1 (n° 314) - p. 43-51

« L'intermodalité en Alsace, facteur de mobilité durable » – CÉSER Alsace –28 mai 2015

« Comment encourager l'usage du vélo ? Les mesures d'incitations économiques dans différents pays européens » – Certu –fiche n°25 Usage du vélo - septembre 2012

« La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 » – Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) – Service de l'observatoire et des statistiques – décembre 2010 – 226p

« Les chiffres clés du transport en Alsace 2015 » - Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace (ORTAL)

« Observatoire départemental des déplacements, une année en chiffres » – Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) – Les notes de l'ADEUS – septembre 2014

« Écologie : le changement étape par étape » - La Lettre Nature Humaine – n°4 – avril 2009

« Notion à la une : intermodalité » – Geoconfluence - <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>

« Mutualiser, animer, développer » - Bilan d'activités 2014 – Adéan

Mémoire et thèse

Thomas BULHER – « Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : Le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement sur l'agglomération lyonnaise » - Architecture, space management. INSA de Lyon - 2012

Marc GANDIT – « Déterminants psychosociaux du changement de comportement dans le choix du mode de transport : le cas de l'intermodalité » - Psychology - Université Pierre Mendès-France Grenoble II – 2007

Camille LANOS – « La mobilité durable en question : les pratiques de déplacement au cœur des enjeux environnementaux, économiques et sociaux » - Mémoire de master 2 GSE-VRT – Université Jean-François CHAMPOLLION – septembre 2010

Aurélié SOUCHON – « De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives » – Mémoire de stage de fin d'études – Promotion 14 Master TURP septembre 2006

Webographie

<http://www.adeus.org>

<http://www.alsacedunord.fr>

<http://www.certu-catalogue.fr>

<http://www.defi-jyvais.fr>

<http://www.gouvernement.fr>

<http://www.insee.fr>

<http://www.region.alsace>

<http://www.strasbourg.eu>

Annexes

Annexe 1 : Les infrastructures de transport en Alsace

Réseau routier principal



Réseaux fluvial, ferré et aéroportuaire



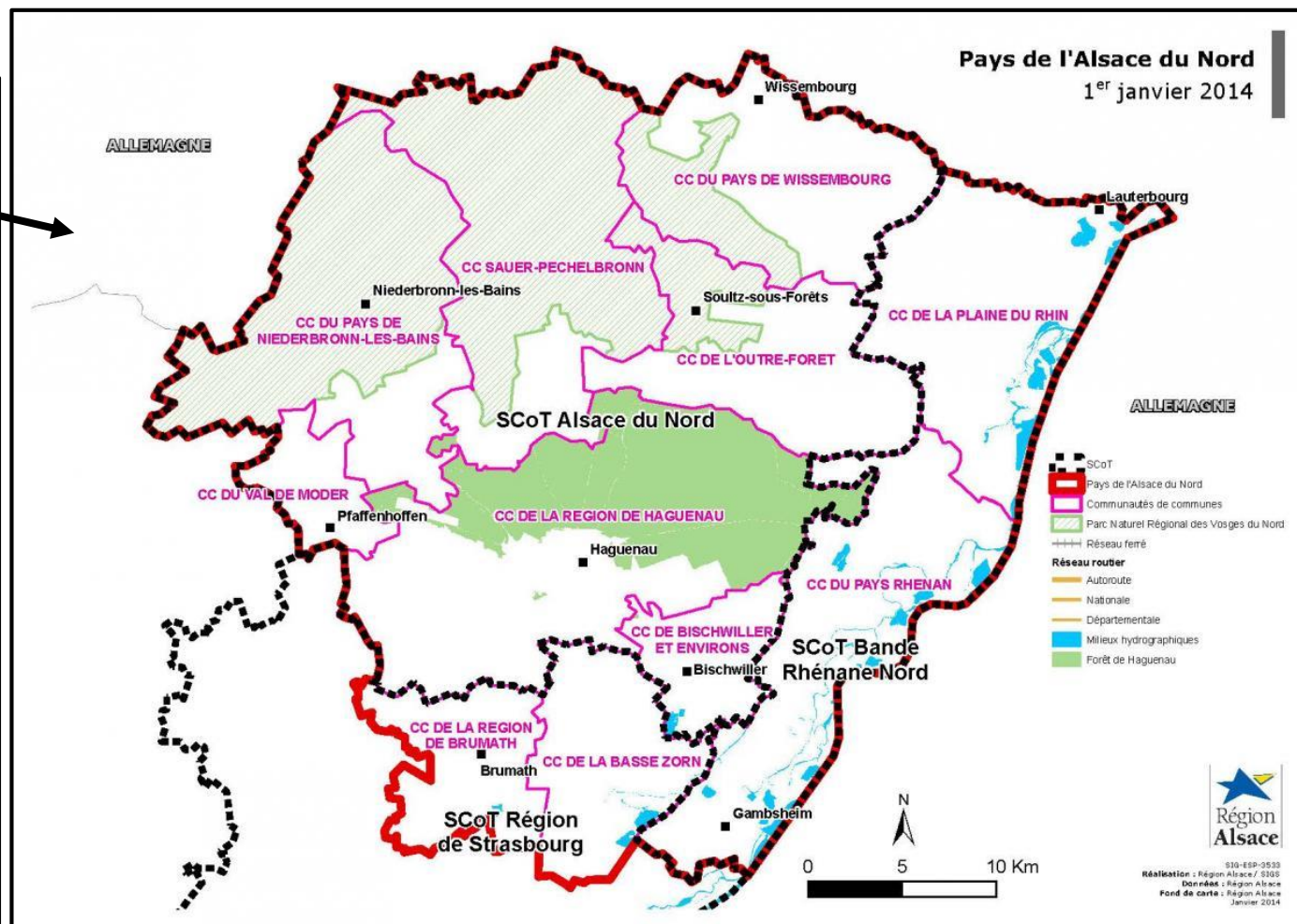
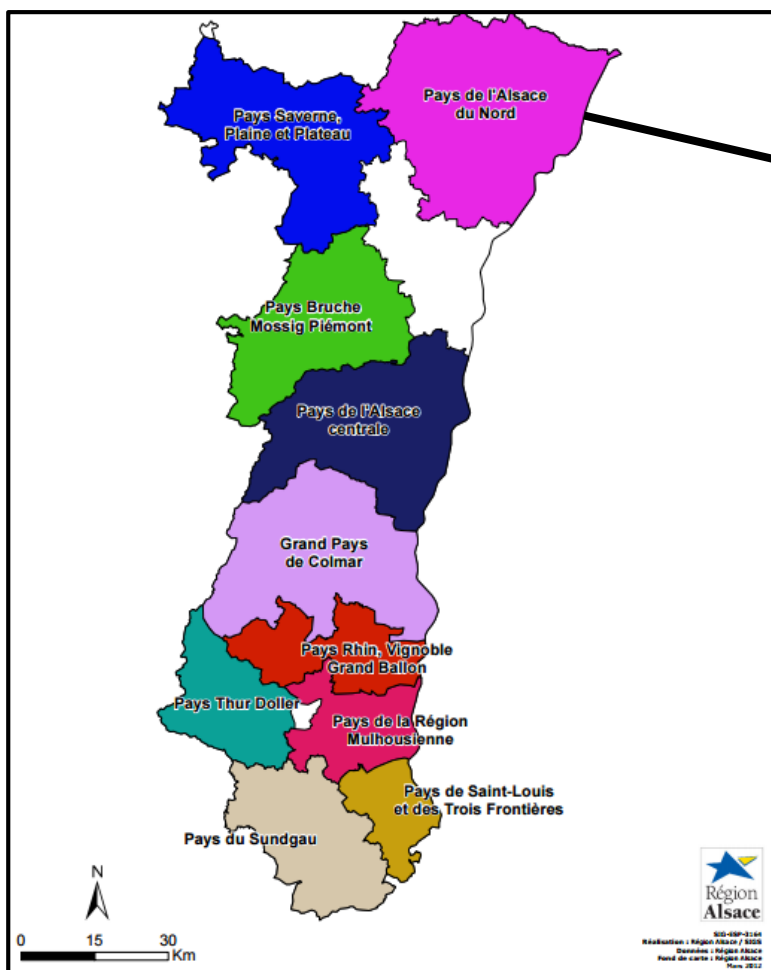
Source : Les chiffres clés du transport en Alsace 2015 – Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace (ORTAL)

Annexe 2 : Membres du comité directeur de l'Adéan pour 2015-2016

Membres de droit délibérants	
Député	Frédéric Reiss Claude Sturni
Région Alsace	François Loos
Conseil Départemental 67	Nathalie Marajo-Guthmuller
Représentants des communautés de communes	
CC de la région de Haguenau	Isabelle Dollinger, André Erbs, Philippe Specht
CC du pays de Niederbronn-les-Bains	Fernand Feig, Hubert Walter, Anne Guillier, Patrice Hilt
CC de Bischwiller et environs	Raymond Gress, Jacky Heitz
CC du pays de Wissembourg	Serge Strappazon, Christian Gliech, Michel Lom
CC de la basse-Zorn	Claude Kern, Denis Riedinger
CC de l'espace rhénan	Denis Hommel, Camille Scheydecker
CC de la région de Brumath	Etienne Wolf, Patrick Denni
CC Sauer-Pechelbronn	Charles Schlosser, Roger Ise
CC de l'Outre-forêt	François Fenninger, Jean-Claude Koebel
CC de la plaine du Rhin	Pascal Stoltz
CC du Val de Moder	Jean-Denis Enderlin

Annexe 3 : Cartes du pays de l'Alsace du Nord et des pays en Alsace

Source : <http://www.region.alsace/article/les-pays> - <http://www.alsacedunord.fr/pays-alsace-du-nord/ressources>



Annexe 4 : Carte de l'adoption des plans climat en Alsace



Source : <http://www.region.alsace/article/plan-climat-energie-territorial-pcet>

Annexe 5 : Formulaire en ligne de retour des résultats pour les organismes participants au défi vélo



Formulaire résultat défi « Au boulot, j'y vais à vélo » édition 2015

A remplir par le référent de la structure, une fois le défi terminé

*Obligatoire

Nom de la structure (entreprise, collectivité, administration, association) *

Nom du référent *

Nombre total de salariés dans l'entreprise *

Nombre total de participants au défi *

Nombre total de km parcourus *

Ce défi a-t-il suscité de l'enthousiasme au sein de votre entreprise ?

- oui
 non

Quelles animations avez-vous proposées pendant les deux semaines du défi ?

Qu'avez-vous pensé du site internet et du facebook du défi ?

Avez-vous des remarques ou des suggestions d'amélioration sur le défi et son organisation ?

Seriez-vous d'accord pour que l'on vous recontacte dans 3 ou 6 mois pour faire un point sur les effets du défi sur l'utilisation du vélo dans votre structure ?

- oui
 non

Si oui, merci de nous redonner votre mail

Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.

100 % : vous avez réussi.

Enquête sur les habitudes de déplacement des participants au défi vélo édition 2015

Ce questionnaire est réalisé par les collectivités partenaires du Défi « Au boulot, j'y vais à vélo ». Il a pour objectif de mieux connaître les habitudes de déplacement des participants au défi.

*Obligatoire

Nom et prénom

Nom de la structure de travail (entreprise, collectivité, administration, association)

Est-ce que c'est votre 1ère participation au défi vélo ? *

- oui
 non

Où vous êtes vous procuré le vélo pour le défi ? *

- vélo personnel
 vélo de location
 prêt de votre entourage

Qu'est ce qui vous a motivé à faire le défi ?

Remarques sur le déroulement du défi (points positifs, négatifs, suggestions...)

Qu'avez-vous pensé du site internet et du facebook du défi ?

En dehors du défi, quel est votre mode de transport habituel pour venir au travail ? *

- vélo
- transport en commun
- covoiturage
- voiture seul
- Autre :

Par la suite, pensez-vous continuer à prendre le vélo pour vous rendre au travail ? Raisons

Pour quelle(s) occasion(s) utilisez vous le vélo ? (en dehors du travail)

Seriez-vous d'accord pour que l'on vous recontacte dans un délai de 3 à 6 mois pour faire un point sur les effets du défi sur l'utilisation du vélo à plus long terme ? *

- oui
- non

Si oui, merci de nous donner votre mail

Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.



100 % : vous avez réussi.

Annexe 7 : Mail aux organismes participants : J-3 avant le défi vélo

Bonjour,

Plus que quelques jours avant de se retrouver sur la ligne de départ !

- ➔ Le défi vélo arrivant à grand pas, veuillez retrouver en pièce jointe, le tableau de saisie des km pour chaque participant ainsi que le tableau pour comptabiliser les km de l'ensemble de vos salariés
- ➔ A la fin du défi, le total des km parcourus par votre structure sera à remplir via le lien : <https://docs.google.com/forms/d/1wewp4BnWcpRBn4sEF3jXWVTi9oo2s-EvC8Y511zfaGI/viewform>
- ➔ Ces deux prochaines semaines de défi seront l'occasion de moments de partages et d'échanges, n'hésitez pas à nous faire un retour et à nous envoyer des photos de vos moments passés ensemble
- ➔ Cette année, une fois le défi terminé, nous souhaitons recueillir l'appréciation des pédaleurs sur leur pratique du vélo et leurs remarques sur le déroulement du défi, un formulaire de satisfaction leur sera ainsi mis à disposition via le lien : https://docs.google.com/forms/d/1DYZQwd9z7hEBTfgB_L9kfW3C8np1eyLFPk3jSXxaTeY/viewform
- ➔ Régulièrement de nouvelles publications sont ajoutées sur le site du défi et sur le facebook, n'oubliez pas d'aller y jeter un coup d'œil !

Pour plus de renseignements :

Alyssia MARROU, coordinatrice du défi

alyssia.marrou@alsacedunord.fr

03-88-07-32-42



Annexe 8 : Communiqué de presse du pays Alsace du Nord



Du 15 au 28 juin 2015
Au boulot, j'y vais à vélo !
www.defi-jyvais.fr

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Pays d'Alsace du Nord

La nouvelle édition du défi « Au boulot, j'y vais à vélo » est sur la ligne de départ en Alsace du Nord !

Le territoire du Pays d'Alsace du Nord, organise cette année encore, en partenariat avec les associations cyclistes d'Alsace, la CCI Alsace, l'ADEME, la région Alsace, le Conseil départemental du Haut-Rhin, Mulhouse Alsace Agglomération et six autres pays, le défi inter-entreprise « Au boulot, j'y vais à vélo ».

Les bonnes raisons de prendre son vélo pour aller travailler

Pratique, facile, économique, bon pour l'environnement et pour la santé, voilà bien des raisons de troquer sa voiture pour le vélo.

15 minutes, c'est le temps nécessaire pour parcourir 4 km à vélo. Pratiquer 30 minutes d'activité physique par jour permet de réduire les risques de maladies cardiovasculaires.

C'est aussi une économie de place potentielle sur les parkings : 1 place de stationnement voiture représente 10 places de stationnement vélo.

Record à battre : 30 000 km à vélo

En 2014, l'Alsace du Nord a totalisé près de 30 000 km parcourus à vélo par les 415 participants au défi issus 17 structures. Ce sont ainsi plus de 5 tonnes de gaz à effet de serre de moins qu'avec des déplacements équivalents en voiture.

Cette année chaque km compte !

Le total des km parcourus à vélo par toutes les structures participantes sera converti en euros, à raison de 0,05 €/km parcouru. La somme correspondante sera reversée à l'association « Cycles et Solidarité » qui œuvre pour offrir aux enfants du Cambodge, un vélo pour se rendre à l'école.

À qui s'adresse le défi ?

Le défi s'adresse aux structures de plus de trois salariés implantées en Alsace, hors Eurométropole. Quatre catégories pour concourir : 3 à 20 salariés, 21 à 100 salariés, 101 à 500 salariés et de 500 salariés. Pendant les quinze jours du défi, l'objectif est de mobiliser le plus de salariés possible pour réaliser le plus de kilomètres à vélo sur leur trajet domicile - lieu de travail.

Atmosphère conviviale entre les participants au défi vélo 2014 en Alsace du Nord



Crédit photos : ville de Bischwiller

Pour participer : www.defi-jyvais.fr

Pour plus d'informations sur l'évènement,
Merci de contacter **Alyssia MARROU** au 03-88-07-32-42 ou sur alyssia.marrou@alsacedunord.fr

Annexe 9 : Affiche et chevalet du défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! »

PARTICIPEZ AU DÉFI !

du 15 au 28 juin 2015

Chaque kilomètre compte !
20 km = 1 € reversé à l'association

J'y Vais
Au boulot, j'y vais à Vélo !
www.defi-jyvais.fr

cycles & solidarité
www.cyclesolidarite.org






Pratique, économique, épanouissant, écologique et tendance...

Découvrez les nombreux avantages du vélo

Du 15 au 28 juin

soyez nombreux à venir en vélo !

Votre entreprise se mobilise,



Cette année chaque kilomètre compte ! 1€ tous les 20km parcourus à vélo seront reversés à l'association alsacienne Cycles et solidarité qui oeuvre pour offrir aux enfants du Cambodge un vélo pour se rendre à l'école

Votre entreprise se mobilise, soyez nombreux à venir en vélo !

Du 15 au 28 juin

Pratique, économique, épanouissant, écologique et tendance...

Découvrez les nombreux avantages du vélo



Cette année chaque kilomètre compte ! 1€ tous les 20km parcourus à vélo seront reversés à l'association alsacienne Cycles et solidarité qui oeuvre pour offrir aux enfants du Cambodge un vélo pour se rendre à l'école

Annexe 10 : Annonce de l'offre de stage à l'Adéan



Animation écomobilité STAGE 6 mois - printemps/été 2015

Contexte

Le transport contribue pour 31% des émissions de gaz à effet de serre en Alsace. Changer de comportement pour passer de la voiture individuelle à des modes plus actifs (marche, vélo, transports en commun) passe par des actions de sensibilisation qui touchent directement les citoyens. Dans ce cadre, le challenge interentreprises au boulot à vélo, qui s'est tenu ces 5 dernières années, a connu une fréquentation grandissante (en 2014, le nombre de structures participantes a atteint 159 dont 85 hors Strasbourg Eurométropole). Plusieurs territoires d'Alsace relayent le challenge et souhaitent le développer et le faire évoluer.

Les partenaires de l'action sont : Pays Rhin Vignoble Grand Ballon (pilote), Adéan Pays d'Alsace du Nord (porteur du stage), Grand Pays de Colmar, Pays Bruche Mossig Piémont, Pays d'Alsace centrale, Syndicat Mixte pour le Sundgau, Pays de la Région Mulhousienne, Mulhouse Alsace Agglomération, Conseil Général du Haut-Rhin, CCI de Région Alsace, associations CADRes Colmar et CADRes Mulhouse, Ademe, Région Alsace.

Objectifs du stage

La mission consiste d'une part à coordonner et animer le défi « Au boulot, j'y vais à vélo » à l'échelle de l'Alsace (hors CUS) et d'autre part à mener une réflexion et faire des préconisations pour la déclinaison du défi vers un challenge multimodal à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité (automne 2016).

Détails de la mission

- 1) Animer le défi « Au boulot, j'y vais à vélo » :
 - coordonner les différents partenaires et la réalisation des actions mutualisées (site internet, supports et vidéo promotionnels, remise des prix, ...)
 - solliciter les entreprises pour leur participation (relances téléphoniques)
 - conseiller les entreprises pour l'organisation d'animations en interne, réaliser / compiler des outils sur la mobilité à mettre à leur disposition
 - récolter les données, articles, retours d'expériences pour alimenter le site internet du challenge et les réseaux sociaux
 - analyser la participation et faire des recommandations pour améliorer les prochaines éditions.
- 2) Préfigurer un challenge multimodal pour 2016
 - benchmarking de l'organisation d'événements semblables en France
 - sollicitation des partenaires potentiels (Autorités Organisatrices des Transports)
 - structuration de l'événement
 - définition du cahier des charges du site internet propre à cet événement

Phasage du stage :

- le défi se déroule du 15 au 28 juin 2015. L'organisation et le suivi se fera dès le début du stage et jusqu'à 1 semaine après le défi,
- le reste du temps sera consacré à faire le bilan du défi et préfigurer l'organisation d'un challenge multimodal.

Profil souhaité

Etudiant stagiaire niveau licence ou master, orientation communication, développement durable, environnement ou développement de projets territoriaux.

Qualités recherchées : sens du contact et de la communication, esprit créatif, capacités organisationnelles.

Renseignements pratiques

Stage de 6 mois, d'avril / mai 2015 à septembre / octobre 2015.
basé à Haguenau, déplacements en Alsace à prévoir.

Indemnité de stage :

13,75% du plafond de la sécurité sociale soit 508,20 € / mois + remboursement des frais de déplacements sur la base de la fonction publique..

Structure d'accueil :

Adéan (Association pour le Développement de l'Alsace du Nord)
Le Caire, 84 route de Strasbourg, 67500 Haguenau

Maître de stage :

Virginie Formosa, chargée de mission plan climat
03 88 07 32 42 - 06 28 35 37 34 virginie.formosa@alsacedunord.fr

Annexe 11 : Témoignage mail d'un participant au défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! »

Avec son accord et celui de son entreprise, nous l'avons publié sur le site du défi (defi-jyvais.fr)

Je tiens à vous remercier pour l'organisation du challenge « Au boulot, j'y vais à vélo ». Mon petit apport à ce challenge : essayer d'encourager plus de personnes à faire plus de déplacements à vélo, que ce soit pour aller au travail, faire les courses, amener les enfants à l'école ou les y chercher.

Je fais le trajet de quarante et quelques kilomètres aller et retour tous les jours de l'année, été comme hiver et quelle que soit la météo.

C'est une habitude. Je me dis que si je n'y vais pas à vélo un matin parce qu'il pleut, parce qu'il y a trop de vent ou parce qu'il fait froid, il y aura toujours une excuse les autres jours pour ne pas prendre le vélo. Ainsi, je n'ai pas à me poser la question le matin : est-ce que je prends le vélo, est-ce que j'y vais en auto ? J'y vais à vélo de toute façon.

Certes, lors des jours les plus courts de l'hiver, je suis sur le vélo de nuit, le matin et le soir. Certes, il faut faire attention quand il y a de la neige ou que c'est verglacé. Ces jours-là, je mets une fois et demie plus de temps que d'habitude pour me rendre au travail.

Je souhaite modérer ce côté stakhanoviste, car je suis conscient que ce n'est pas en parlant du vent, du froid, de la pluie, de la neige, de la nuit que je vais réussir à motiver plus de personnes à utiliser le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail. En fait il y a beaucoup de côtés positifs à aller au boulot à vélo (autrement appelé « vélotafer ») pour faire oublier les inconvénients.

On me dit souvent que je suis courageux de faire tous mes trajets pendulaires à vélo. Je réponds à chaque fois que c'est avant tout un plaisir et non du courage !

Au cours des trajets à vélo, je rencontre nombre d'animaux et je suis au milieu de la nature pendant presque deux heures chaque jour.

Il n'est pas un jour sans que je ne fasse une rencontre avec une buse, un pic-vert, un pic épeiche, un héron, une cigogne, une biche, ou un renard.

Au fil des saisons, je peux observer les changements progressifs de la nature.

Venir au travail à vélo, c'est aussi effectuer une activité physique régulière, indispensable pour rester en bonne santé, sans avoir à ressortir le soir pour aller à un club de fitness ou autre.

Enfin, le fait d'effectuer mes trajets maison-travail, maison-courses à vélo est ma petite contribution à moins polluer et à faire un geste écologique pour la planète.

Encore merci pour ce défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! » !

[Desplanques, Luc]

Annexe 12 : Descriptif des missions et des compétences associées

MISSION	PHASE	ACTIONS	COMPÉTENCES	
			Savoir-faire	Savoir-être
Mai 2015				
Défi « Au boulot j'y vais à vélo ! »	Commande des goodies	Sélection d'objets promotionnels Proposition aux partenaires pour valider le choix Réalisation de devis Lancement de la commande après validation des factures auprès du pilote du projet	Proposer Travailler en équipe, en réseau Coordonner	Sens de l'initiative
	Gestion et création d'outils de communication	Réalisation de flyer, chevalet Validation de l'affiche entre tous les partenaires Mail annonce de l'ouverture des inscriptions au défi	Concevoir un support, un document Coordonner Communiquer	Créativité
	Prise de contact avec l'Association	Rencontre avec l'association Cycles et Solidarité	Accompagner	Sens des relations humaines
	Démarchage des entreprises du pays d'Alsace du Nord	Contact par mail et téléphone pour les convaincre de participer au défi	Communiquer Convaincre	Sens des relations humaines
Juin 2015				
Défi « Au boulot j'y vais à vélo ! »	Contact avec les organismes participants au défi	Suivi des inscriptions Envoi de mail d'informations Distribution des goodies aux organismes inscrits	Accompagner Diffuser une information	Sens des relations humaines
	Communiqué de presse Alsace du Nord	Rédaction pour l'envoyer à la presse locale	Concevoir un document	Créativité
	Animation du défi	Mail d'infos aux entreprises et aux partenaires Tenir informé la personne qui gère le site et le Facebook du défi pour poster de l'actualité	Diffuser une information Accompagner	Sens des relations humaines Sens de l'organisation

Défi « Au boulot j'y vais à vélo ! »	Mise en place de formulaire « retour des résultats » pour les référents structures et d'un questionnaire sur « habitudes déplacements » aux participants	Création de fichiers sur le drive avec Google Forms	Concevoir un document Utiliser des outils de bureautique	Créativité
Juillet 2015				
Défi « Au boulot j'y vais à vélo ! »	Récupération des résultats	Relance mail et téléphone Classement par catégorie	Prioriser Résoudre un problème	Réactivité Sens de l'organisation
	Organisation de la remise des prix	Définition du déroulé de la remise des prix Contacter les entreprises pour les inviter et avertir celles lauréates	Coordonner Proposer	Sens de l'initiative Sens des relations humaines
Challenge mobilité 2016	Benchmarking de l'organisation d'événements semblables en France	Observation des modalités des challenges dans trois régions Prise de contact avec les référents ADEME de ces régions	Rechercher des données, des informations	Etre autonome Sens des relations humaines
	Sollicitation des partenaires potentiels	Rencontre avec Vialsace et ADEME pour discuter du projet Prise de contact avec les différentes Autorités Organisatrices des Transport (AOT) de la région	Réfléchir à un projet	Etre à l'écoute Sens des relations humaines
Août 2015				
Challenge mobilité 2016	Sollicitation des partenaires potentiels	Prise de contact avec les différentes Autorités Organisatrices des Transport (AOT) de la région	Réfléchir à un projet	Etre à l'écoute
	Structuration de l'événement	Définition du cahier des charges du site internet propre à cet événement Réflexion sur les modalités d'un éventuel challenge	Elaborer un cahier des charges Prendre en compte un	Etre rigoureuse

			contexte et des contraintes	
Défi « Au boulot j'y vais à vélo ! »	Réunion bilan défi vélo + réflexion challenge multimodal	Création de support power point Animation de la réunion Envoi d'un compte-rendu de la réunion à tous les partenaires	Animer une réunion Diffuser une information	Etre à l'écoute
Septembre 2015				
Défi « Au boulot j'y vais à vélo ! »	Goodies défi vélo 2016	Commande de serre-pantalon fluo auprès d'un prestataire	Coordonner	
	Bilan défi vélo	Rédaction du rapport d'activité Rédaction d'une fiche bilan	Analyser et prendre du recul Rédaction de document	Etre rigoureuse
Challenge mobilité 2016	Webinaire challenge mobilité en France	Présentation du défi vélo aux référents ADEME Participation aux échanges	Communiquer	Etre attentive