



HAL
open science

La problématique des transports de personnes dans les territoires ruraux et périurbains : à partir de l'exemple du département du Rhône, quels enjeux de développement territorial font apparaître mes missions et le manifeste Négawatt ?

Florent Ulatowski

► To cite this version:

Florent Ulatowski. La problématique des transports de personnes dans les territoires ruraux et périurbains : à partir de l'exemple du département du Rhône, quels enjeux de développement territorial font apparaître mes missions et le manifeste Négawatt ?. Géographie. 2018. dumas-01873011

HAL Id: dumas-01873011

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01873011>

Submitted on 12 Sep 2018

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.

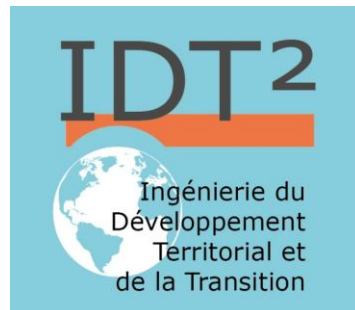
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Rapport de fin d'étude de Master 2

IDT²

Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition



La problématique des transports de personnes dans les territoires ruraux et périurbains :

*A partir de l'exemple du département du Rhône, quels enjeux de
développement territorial font apparaître mes missions et le manifeste
Négawatt ?*

Présenté par **Florent ULATOWSKI**

florent.ula@gmail.com

Septembre 2018

Stage effectué à Hespul - 14 place Jules Ferry, Lyon
sous la direction de Thierry MANCEAU

Statut : coordinateur de pôle Education & Sensibilisation

Contacts : 04.37.47.80.98 / thierry.manceau@hespul.org / Hespul, Lyon 6^e

Tuteur pédagogique : Sonia CHARDONNEL

NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude
M2 IDT² –Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition
ANNEE UNIVERSITAIRE : 2017/2018

<p>OBSERVATIONS DU JURY</p> <p>A : Très bon rapport de fin d'étude B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects</p> <p style="text-align: center;"><i>Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :</i></p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">Signatures</p>
--

AUTEUR	NOM		PRÉNOM	
	ULATOWSKI		Florent	
TITRE				
UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES & Institut de Géographie Alpine	Nom et prénom du Tuteur pédagogique		Nom de la structure dans laquelle le stage a eu lieu (et localisation)	Nom et prénom du responsable professionnel présent dans le jury
	CHARDONNEL Sonia		HESPUL, 14 Place Jules Ferry, Lyon 6 ^e .	MANCEAU Thierry
COLLATION	Nb. de pages	Nb. de volumes	Nb. d'annexes	Nb. de réf. biblio.
	110	3	39	58
MOTS-CLÉS	Transport de personne, écomobilité, mobilité, mobilités douces, mobilités alternatives, territoires ruraux, territoires périurbains, transition énergétique, animation, changement de comportement, association			
TERRAIN D'ÉTUDE OU D'APPLICATION	Département du Rhône hors-métropole (69)			
RÉSUMÉ français				
<p>Ce rapport de fin d'études revient sur mon stage de Master 2 IDT2 fait dans une association de transition énergétique et énergie renouvelable située à Lyon 6^{ème} dans le Rhône. Mon travail au sein du pôle éducation et sensibilisation était exclusivement tourné vers la problématique territoriale des mobilités et particulièrement des changements de comportement. Ce document revient donc sur les missions effectuées durant ce stage mais contribue aussi à répondre à la problématique des enjeux territoriaux des transports de personnes dans les territoires ruraux et périurbains notamment à travers l'exemple du Rhône.</p>				
RÉSUMÉ autre langue				
<p>This report presents my IDT2 Master's internship that I did in an organisation for energy transition and renewable energy located in Lyon's district 6, Rhône, France. My work inside the educational and awareness department was exclusively turned into the issue of transportation and particularly about changing ones behaviour. This file comes back on the accomplished missions during this internship, but contributes also to answer the question of territorial issues of people transportation in the rural and suburban areas based on the Rhône's example.</p>				



Contrat de diffusion des rapports de fin d'étude d'IDT²

Entre

L'auteur du rapport de fin d'étude, M.....

Adresse :

Intitulé du rapport de fin d'étude :

.....

Et

L'université Grenoble Alpes pour le compte de l'Institut de Géographie Alpine (IGA) ; ci-après « l'Université ».

Article 1

Dans le respect des droits de propriété intellectuelle, relativement à la protection des données à caractère personnel, et soucieuse de donner davantage de reconnaissance aux rapports de fin d'étude réalisés par les étudiants de l'IGA, l'Université entend favoriser leur diffusion sur support papier et support électronique.

Article 2

Le présent contrat n'a pas de caractère exclusif. L'auteur se réserve le droit d'une diffusion concomitante de son rapport de fin d'étude aux conditions de son choix.

Article 3

L'auteur autorise l'Université à diffuser ses travaux dans les conditions suivantes :

	Oui	Non
CONSULTATION CONTROLEE SUR INTERNET		
DIFFUSION INTERNET SANS RESTRICTION D'ACCES		

Article 4

La signature du présent contrat n'oblige en aucun cas l'Université à diffuser le rapport de fin d'étude en ligne. Sa diffusion reste soumise à l'accord du jury.

Article 5

L'auteur certifie que l'exemplaire du rapport de fin d'étude remis à l'Université est conforme à la version officielle de son travail remise à ses enseignants.

Article 6

L'auteur est responsable du contenu de son œuvre. Il certifie avoir obtenu toutes les autorisations écrites nécessaires à la constitution de son rapport de fin d'étude. L'Université ne peut être tenue responsable de toute représentation illégale de documents et de tout délit de contrefaçon (plagiat). L'Université se réserve le droit de suspendre la consultation d'une œuvre après avoir pris connaissance du caractère illicite de son contenu.

ATTENTION: En cas de non dépôt du rapport de fin d'étude en bibliothèque, le diplôme ne pourra pas être délivré.

Fait à GRENOBLE, le

La direction

L'auteur

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
I) <u>Mes débuts au sein de l'association transition énergétique et Energie renouvelable Hespul</u>	9
A) <u>Mise en abîme: présentation de la structure</u>	9
1) <i>Contextualisation et histoire du « moineau-chamane »</i>	9
2) <i>Présentation de la structure : entre organisation, moyens et domaine d'activités</i>	10
B) <u>Missions confiées et manifeste Négawatt</u>	13
1) <i>Qu'est ce que Négawatt et quels enjeux fait-il émerger ?</i>	13
2) <i>Quelles sont mes missions et en quoi s'inscrivent-elles dans la continuité du manifeste ?</i>	20
II) <u>La mobilité dans les territoires ruraux et périurbains à partir de l'exemple du département du Rhône : quels enjeux de développement territorial font apparaître mes missions et le manifeste Négawatt ?</u> ..	21
A) <u>Termes spécifiques, caractéristiques et pratiques de mobilités</u>	21
1°) <i>Le concept de développement territorial, espace rural et périurbain</i>	21
2°) <i>Caractéristiques et enjeux de mobilité dans les espaces peu denses</i>	23
3°) <i>Des pratiques de mobilité de l'espace peu dense différentes de celles de l'urbain</i>	26
B) <u>Projet Vélo et Voie Verte en Beaujolais : en quoi cette mission est-elle représentative des enjeux de territoire ?</u>	27
1°) <i>Contexte et description du projet :</i>	27
2°) <i>Enjeux du projet et territoires ruraux et périurbains</i>	32
C) <u>La mobilité dans deux territoires en manque d'ingénierie</u>	34
1°) <i>La place de la mobilité et des transports dans ces territoires fait fit à un manque d'ingénierie :</i>	34
2°) <i>Quelles solutions apportées à ces territoires selon Négawatt et l'expérience acquise pendant le stage ?</i>	36
III) <u>Mes premiers résultats : entre choix stratégiques et perspectives</u>	39
A) <u>Retour sur les attentes de missions et comparatif avec les résultats obtenus :</u>	39
1°) <i>Trois missions répondants à des objectifs et attentes bien différentes</i>	39
2°) <i>Livrables et résultats en accord avec les attentes ?</i>	45
B) <u>Quels ont été mes choix stratégiques et/ou d'organisations pour rendre opérationnelles mes missions et en quoi ont-il eu un intérêt particulier ?</u>	49

IV) Le bilan du stage : Que garder de six mois de stage en fin de master IDT² ?	53
A) Ce que m'a apporté ma formation pour remplir mes missions	53
1°) <i>Des compétences techniques</i>	53
2°) <i>...ainsi que des compétences transverses et un relationnel</i>	55
B) Problèmes et étonnements rencontrés	56
1°) <i>Problèmes & freins au bon déroulement de mon expérience professionnelle :</i>	56
2°) <i>Etonnements:</i>	57
C) Entre bilan général, apports et horizons :	59
1°) <i>Bilan et apports</i>	59
2°) <i>L'après-stage IDT²</i>	62
CONCLUSION GENERALE	64
SOURCES	67
ANNEXES	72

REMERCIEMENTS

Tout d'abord, je tiens à remercier mon maître de stage et coordinateur du pôle *Education et Sensibilisation*, Monsieur **Thierry Manceau**, qui a accepté de m'accueillir au sein de l'association Hespul et qui m'a donné mes premières missions au sein d'une structure d'accompagnement aux collectivités territoriales. Aussi, je voudrais lui dire merci pour la confiance et les conseils qu'il m'a apporté durant toute la durée de mon stage.

Je tenais à adresser un grand merci à **Jessica Pages**, chargé d'animation au sein du pôle Education et sensibilisation, qui m'a accordé temps, confiance et qui m'a prodigué des conseils.

Par ailleurs, mes remerciements doivent aussi aller à l'attention d'**Audrey Gicquel** et de **Maïté Garnier**, toutes deux animatrices sensibilisations au sein du pôle Education & Sensibilisation, qui ont eu la gentillesse de m'accueillir lors de mon arrivée à Hespul et de me conseiller au sein de la structure tout au long de mon stage.

D'une façon plus globale, je tenais à dire merci à l'ensemble de l'association pour la bonne humeur et la sympathie dégagées.

Je remercie Mme **Sonia Chardonnel**, enseignante-chercheuse à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine (IUGA- Université Grenoble-Alpes), qui par son aide et ses conseils de tuteur, m'a grandement aidé dans la recherche de ce stage et dans la rédaction de ce présent rapport.

Enfin, je tiens à remercier tous mes proches qui m'ont aidé dans mes démarches de recherche et qui m'ont prodigué de précieux conseils dans la rédaction de ce présent rapport.

INTRODUCTION

Depuis ma troisième année de licence et ma participation à l'unité d'enseignement *Durabilité et écodéveloppement* je n'ai pas cessé de m'intéresser à la thématique, chère à mes yeux, des transports et des mobilités.

Au sein de cet enseignement j'ai participé à la création d'un dossier de travail sur les transports par câble en milieu urbain et leurs dimensions de durabilité. Intéressant moyen de transport alternatif à l'utilisation de la voiture individuelle et possédant des caractéristiques avantageuses par rapport à d'autres transports collectifs, j'avais alors été surpris d'apprendre qu'en France cette solution est très peu envisagée.

La problématique des transports étant transversale et touchant tous les types de publics ce premier travail contribua surtout à susciter mon intérêt. Durant cette même année, un enseignement portant spécifiquement sur les mobilités et les enjeux nous a été proposé. Celui-ci fut l'occasion pour moi, étudiant de Licence Géographie et Aménagement, d'aborder à nouveau cette question. Le travail effectué au sein de cet enseignement est venu compléter ma connaissance sur le sujet des mobilités à travers un débat sur la gratuité des transports en commun au sein de la métropole Grenobloise particulièrement.

L'année dernière en Master 1 Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition, j'ai effectué un échange Erasmus en Suède, pays étant connu pour son modèle socio-économique très poussé et ses politiques favorables à la protection de l'environnement. Là-bas j'ai pu suivre des cours de Géographie dispensés en anglais mais j'ai surtout eu l'occasion de découvrir un nouveau mode de vie, incluant une forme de déplacement que je n'avais alors pas eu l'occasion de pratiquer en France. Il s'agissait des déplacements dits modes doux et particulièrement ceux faits en vélo. En effet, dans la ville où j'ai effectué cet échange, le vélo était roi et les pistes cyclables très développées. Une des caractéristiques des pays Scandinaves m'ayant donné cette envie de poursuivre dans la voie des mobilités.

Cette année dans le cadre de ma deuxième année de master j'ai eu l'occasion de continuer sur ma lancée « mobilités » et effectuer un atelier professionnalisant sur la problématique des changements de comportement et sur l'opération « *plaque ta caisse* » lancée par la le SMTC de Grenoble, le bureau d'études Indiggo Chambéry et une entreprise de communication Mon Univert. M'ayant particulièrement plu, cet atelier a contribué à maintenir mon intérêt pour cette problématique territoriale, me poussant par ailleurs à chercher un stage de fin d'études autour de ce sujet.

Ce rapport fait ainsi état de ce stage effectué à Hespul, association spécialisée dans la transition énergétique et les énergies renouvelables. Possédant une expertise sur la question

des changements de comportements et de l'animation, Hespul a eu l'avantage de proposer un stage spécifiquement axé sur les mobilités douces, aussi appelées éco-mobilité. Réalisé sur une période de six mois allant de février à août 2018, ce rapport fait le bilan de ce que j'ai pu apprendre en tant que chargé de projet mobilités chez Hespul et tentera par ailleurs de répondre à la problématique des transports de personnes dans les territoires ruraux et périurbains : ***A partir de l'exemple du département du Rhône, quels enjeux de développement territorial font apparaître mes missions et le manifeste Négawatt ?***

Au travers de quatre points bien distincts, il conviendra de revenir le plus précisément possible sur cette expérience préprofessionnelle. La première partie viendra présenter mes débuts au sein de l'association quand la seconde sera la partie recherche et réponse à la problématique inscrite sur la page de couverture de ce rapport. La troisième partie, elle, sera l'occasion de présenter résultats et livrables de mes missions de stage. Enfin, la quatrième et dernière partie dressera un bilan de ce stage.

I) Mes débuts au sein de l'association transition énergétique et Energie renouvelable Hespul

Au sein de cette partie, il s'agira de décrire le contexte dans lequel s'inscrit Hespul, de présenter l'association ainsi que de rentrer dans le détail de mes missions de stage.

A) Mise en abîme: présentation de la structure

Située à Lyon dans le département du Rhône en région Auvergne Rhône-Alpes, Hespul est une association de type loi 1901 spécialisée dans le domaine de la transition énergétique et du développement des énergies renouvelables.

1) Contextualisation et histoire du « moineau-chamane »

Créée en 1991 dans le Rhône, Hespul est pionnière en matière de transition énergétique. Elle a pour but et objet social le développement de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables. A cette époque, elle avait uniquement pour objectif de réaliser la première installation photovoltaïque raccordée au réseau électrique en France, ce qui fut effectif, avec l'inauguration le 14 juin 1992 de la « centrale Phébus 1 » à Lhuis dans le département de l'Ain.

Après ce succès s'en est suivi de multiples débats entre les fondateurs pour finalement décider le maintien de l'activité de l'association (alors appelée Phébus). Les objectifs de cette dernière furent par la suite étendus à la promotion des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique.

Les succès enchaînant, la commission européenne remarqua le travail de l'association et l'incita à déposer en 1993 un projet dans le cadre de son programme de « recherche et démonstration ». Phébus 93 est ensuite répliqué dans plusieurs régions.

Malgré un contexte français non favorable, Phébus poursuit son activité via des programmes européens qui restent l'unique activité de l'association jusqu'en 2000. Cette année-là marquera un tournant dans l'histoire de l'association puisque trois événements viennent participer à la refonte de celle-ci. D'abord, les premiers salariés sont recrutés ; puis viendra le changement de nom, passant de Phébus à Hespul¹ et enfin l'intégration au dispositif naissants des espaces Info-Energie créé à l'initiative de l'ADEME et du Conseil Régional de Rhône-Alpes.

Aujourd'hui, Hespul anime désormais le centre national de ressources sur le photovoltaïque² et porte également le service Espace INFO->ÉNERGIE Rhône-métropole³. L'association

¹ Hespul signifie « Moineau-chamane », une sorte de demi-dieu dans la mythologie des Indiens Yamana.

² Centre de ressources sur l'énergie Photovoltaïque mis en place par Hespul avec le soutien financier de l'ADEME et en coopération avec l'ALEC (Agence Locale de l'Énergie et du Climat).

renseigne ainsi les particuliers, les collectivités locales et les professionnels sur toutes les questions liées à l'énergie et reste bien sûr une référence en ce qui concerne les énergies renouvelables en France comme en Europe. Qu'en est-il de la structure en elle-même ?

2) Présentation de la structure : entre organisation, moyens et domaine d'activités

Organisation :

Hespul est une association à but non lucratif qui relève de la loi du 1^{er} juillet 1901 mise en place par Wladeck Rousseau. Celle-ci permet à tout citoyen qui a 16 ans révolus de s'associer librement, sans autorisation préalable.

L'**association de loi 1901** est ainsi une convention par laquelle deux ou plusieurs personnes mettent en commun leurs connaissances ou leur activité, dans un but **autre** que le partage de bénéfices⁴.

Celle-ci repose sur deux principes fondamentaux : la liberté d'association et la liberté de contrat. Cette dernière spécifie que chaque association est libre d'organiser son fonctionnement, en définissant elle-même ses propres règles. Ces statuts organisent le groupement de personnes dans un but collectif et non selon l'intérêt personnel de chacun des membres. Ce qui correspond parfaitement au fonctionnement d'Hespul. Plus précisément, Hespul est une association d'utilité publique puisqu'elle a une mission d'utilité publique ou d'intérêt général ce qui lui permet ainsi de recueillir des fonds.

Son utilité publique étant la transition énergétique et les énergies renouvelables.

D'après mes observations, les documents que l'on m'a transmis (organigrammes)⁵ et mes recherches, Hespul s'organise de la façon suivante : la présidente Mme. Anne Cambon, arrivée il y a quelques mois à la tête de l'association puis M. Jean Duverger Vice-président. Se trouve ensuite le directeur général de la structure M. Marc Jedliczka et co-auteur du Manifeste Négawatt. Enfin, nous avons la présence des différents coordinateurs de pôles :

- Mélodie de l'Épine pour le **pôle photovoltaïque** ;
- Bruno Gaidon pour le **pôle Réseaux et Planification**;
- Caroline Barlerin pour le **pôle PATER, accompagnement technique et territorial** ;
- Alexandre Norman pour le **pôle Transition²** ;
- Thierry Manceau pour le **pôle éducation & sensibilisation**, au sein duquel j'effectue mon stage ;
- Enfin le **pôle support** piloté par Olivier David pour la gestion administrative, la communication et les systèmes d'information.

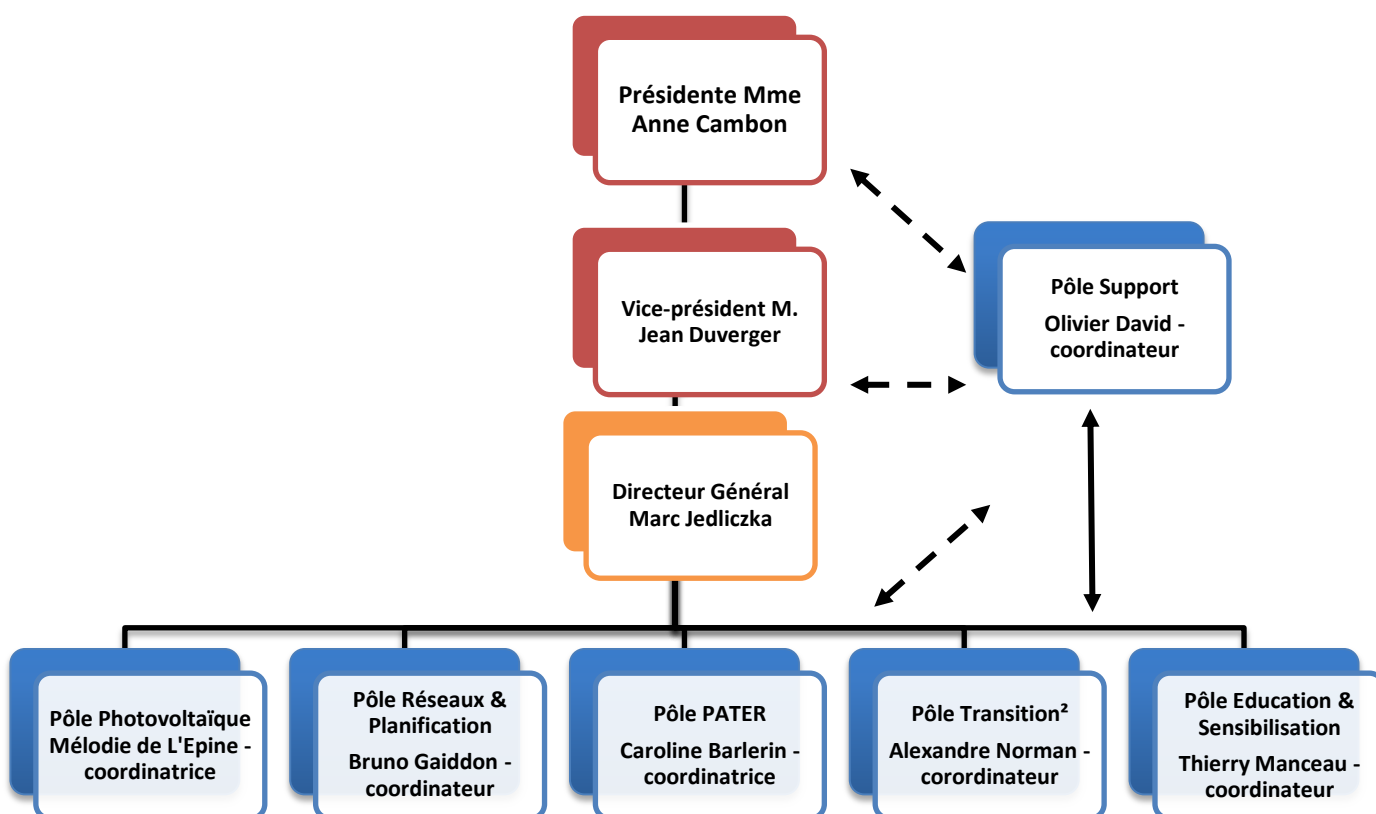
³ Service d'intérêt général, l'espace info énergie conseille gratuitement les maîtres d'ouvrages sur leurs projets de rénovation et de construction en lien avec les énergies renouvelables et l'énergie dans le logement.

⁴ Anon, 2018, [online] Available at: <https://association.ooreka.fr/comprendre/association-loi-1901> [Accessed 19 Jul. 2018].

⁵ Voir annexes à la fin du rapport : organigramme de l'équipe d'Hespul

Cette organisation bien que pouvant paraître assez hiérarchique ne l'est en fait que peu puisque l'équipe fonctionne selon un mode de gestion de projets, misant sur l'autonomie et la responsabilité de chacun, bien qu'encadrée par des coordinateurs de pôles. On mise donc ici sur une organisation horizontale du travail plutôt que verticale : c'est le mode projet qui prévaut, incitant à la coopération et au partage d'idées entre pôles plutôt qu'à l'obéissance ou simple exécution des tâches à effectuer.

Figure 1 - Organigramme de Hespul



Réalisé par : Florent Ulatowski, 2018

Source : Organigramme de l'association Hespul (cf. Annexes)

Moyens humains et financiers :

L'association Hespul était composée d'une équipe de trente-six personnes au 31 décembre 2017 d'après le rapport d'activités 2017. Parmi ces trente-six, vingt-sept étaient à temps plein, répartis en six pôles d'activités – apparaissant ci-dessus en bleu.

En tant qu'association, la question des réseaux et des partenaires fait partie des moyens humains « mobilisables » pour la réussite de certains projets. En effet, « le travail en réseaux » est inscrit dans les gènes d'Hespul, pour qui le travail partenarial est la meilleure

garantie de la qualité et de l'efficacité de ses actions. Celles-ci se divisent à différentes échelles :

- A **l'échelle locale** pour co-construire des projets avec les collectivités, les institutions, les associations relais et les simples citoyens ;
- à **l'échelle régionale** pour la mutualisation et l'expertise avec les autres Espaces Info-énergie Auvergne-Rhône-Alpes ;
- à **l'échelle nationale** pour collaborer notamment avec le Réseau pour la transition énergétique (CLER), le Réseau-Action-Climat, l'association NégaWatt et bien d'autres, dans un objectif de démultiplication de ses forces et renforcer son action sur des enjeux plus globaux.
- Enfin à **l'échelle internationale**, particulièrement européenne pour innover et échanger les bonnes pratiques afin d'accélérer le mouvement vers la transition énergétique.

Ainsi la question des réseaux est à elle seule un réel moyen humain comme financier mobilisable et mobilisé par l'association.

Qu'en est-il des financements de l'association ?

En ce qui concerne le budget, Hespul disposait en 2017 de nombreux financements venant de différentes structures et/ou échelles : **23%** sont des prestations réalisées ; **15%** viennent de l'Europe ; **14%** de l'ADEME de la région Auvergne Rhône-Alpes ; **12%** proviennent directement de la région Auvergne Rhône-Alpes. Le reste venant majoritairement d'autres collectivités (**2%** du Grand Lyon, **8%** d'autres collectivités).

Hespul bénéficie d'un budget (produits d'exploitation) équivalent à 1 341 452 euros pour l'année 2017. Celui-ci étant principalement dépendant de subventions, l'association est actuellement à l'étude pour l'adoption d'un nouveau statut. L'association doit encore intensifier ses efforts afin d'obtenir un résultat net positif après impôt, bien que le domaine d'activités soit étendu.

Domaine d'activités et compétences :

Hespul possède de nombreuses compétences techniques comme l'accompagnement territorial et la sensibilisation. « Si le photovoltaïque reste le pilier historique d'HESPUL grâce auquel elle a acquis une reconnaissance institutionnelle » (source : hespul.org), l'association dispose néanmoins de nombreuses autres compétences.

Dans les domaines de la sobriété, de l'efficacité et des énergies renouvelables, ses compétences se composent autour d'activités comme la communication, la sensibilisation, le conseil, la formation, l'accompagnement de projets, les études techniques, la conception et

la gestion de programmes européens. Par ailleurs, la représentation dans les instances officielles, le partenariat avec des collectivités locales, des entreprises et des organismes divers font d'Hespul une association dotée de multiples compétences.

Ainsi, comme le précise le site web, « *HESPUL prend toujours le soin d'articuler actions de terrain et réalisations de haute qualité avec la promotion des bonnes pratiques auprès des décideurs politiques et économiques.* »

Les activités de l'association s'articulent ainsi autour de trois domaines d'activités stratégiques :

- Anticiper et Agir sur les évolutions nécessaires à la Transition Énergétique ;
- Développer des solutions avec les acteurs ;
- Transmettre, Informer et Former.

Bien que l'association vienne d'être présentée, il reste à décrire et détailler la dynamique et les missions de stage qui m'ont été confiées. C'est ce qu'il conviendra de développer dans la partie suivante.

B) Missions confiées et manifeste Négawatt

Cette sous-partie est importante puisqu'elle permet de saisir l'exactitude du contexte et de mes missions de stage. Celle-ci se composera de deux points distincts ; le premier introduira le manifeste Négawatt et les scénarios principaux concernant la mobilité tandis que le second viendra expliquer ce que sont mes missions et en quoi elles s'inscrivent dans la continuité du manifeste.

1) Qu'est ce que Négawatt et quels enjeux fait-il émerger ?

Le manifeste Négawatt est l'œuvre de l'association Négawatt⁶, coécrit par l'actuel directeur d'Hespul, Marc Jedliczka. J'ai eu la chance de lire le manifeste -édition 2015- dès mes premières semaines de stage. Ceci a contribué à une contextualisation des enjeux de mobilité et à ma compréhension rapide de mes missions.

Ce manifeste très complet sur la transition énergétique, présente un scénario de sortie des énergies fossiles et nucléaire d'ici 2050. En plus d'être le « livre blanc » de l'association Hespul, c'est l'un des premiers scénarios français reposant sur des éléments chiffrés existant et qui a été réalisé par une équipe d'ingénieurs énergéticiens indépendants. Il a l'avantage de proposer des pistes d'actions concrètes pour mener correctement la transition énergétique, sociale, économique et territoriale. Un livre ressource dans lequel l'association

⁶ Fondée en France en 2001, l'**association Négawatt** promeut et développe le concept et la pratique Négawatt dans la société française. L'association souhaite ainsi contribuer à une moindre dépendance aux énergies fossiles et nucléaires et s'appuie sur la sobriété, l'efficacité énergétique, et le recours aux énergies renouvelables. (Source : [wikipedia.fr](https://fr.wikipedia.org/wiki/Négawatt))

se penche souvent pour se remémorer ses DAS et son objectif clair qu'est la transition énergétique.

Le manifeste aborde énormément de thèmes nécessaires à la transition énergétique selon lui à savoir l'industrie, l'agriculture, l'habitat, l'énergie. Cependant, dans le cadre de mon stage il conviendra de rester sur la thématique de la mobilité et des déplacements.

En outre, le postulat du livre blanc d'Hespul se base sur le fait qu'aujourd'hui nos déplacements et besoins en mobilité vont croissants. Le gros du problème n'est pas la mobilité virtuelle⁷ mais bien la mobilité physique⁸ qui est fortement consommatrice en énergie finale. En effet, la mobilité physique constitue le second secteur de consommation d'énergie finale (33%) (Salomon, Jedliczka & Marignac, 2015, p. 148). Cependant, notre liberté de déplacement a un coût : la dépendance quasi exclusive à la voiture. C'est pourquoi le scénario NégaWatt tient ici sa vision : conserver la meilleure part de cette liberté de déplacement tout en sortant du « tout automobile ».

Pour répondre au mieux à cette vision, au cœur du manifeste différentes solutions sont analysés croisant divers type d'urbanisme et modes de déplacement (Salomon, Jedliczka & Marignac, 2015, p. 149).

Ainsi, trois grands types de déplacements sont mis en évidence :

- les *trajets quotidiens et réguliers de moins de 80 kilomètres* (déplacements domicile travail, écoles – déplacements « forcés ») ;
- les *trajets de moins de 80 km mais restant occasionnels*
- les *trajets de plus de 80 km*, de moyenne à longue distance.

Grâce à cette classification, le scénario étudie la possibilité de variation des besoins de mobilités motorisées, prend en compte l'aménagement du territoire et les nouvelles pratiques, pour que le nombre de km parcourus par personne soit réduit sans privation. Cette évolution doit intégrer avant tout les effets positifs d'une politique de densification de l'espace urbain et de revitalisation de l'espace rural et se traduit par des changements de nos modes de vie actuels. Cela passerait par exemple par le développement du télétravail encore trop peu connu des entreprises françaises ou bien par la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle ou encore par le renforcement et la densification des trains régionaux et des cars.

⁷ Utilisation des technologies de l'information et de la communication en vue d'offrir les mêmes avantages que la mobilité dans l'espace, mais sans la nécessité de se déplacer. (Source : Eduscol d'après la commission européenne)

⁸ « Caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction » Larousse, 2015.

Une grille d'analyse par territoire est ensuite développée et vient proposer des pistes de changements à apporter dans ce secteur des mobilités.

Dans les centres urbains, le scénario Négawatt propose d'axer les changements via le report modal qui pourrait bénéficier aux modes doux et transport collectif tout en réaménageant les espaces publics. Installation de parkings vélos, transports publics considérablement renforcés et complétés avec généralisation des TCSP (Transport collectif en site propre).

En ce qui concerne les territoires périurbains et/ou les secteurs autour des villes pour reprendre l'expression utilisée dans le manifeste, il faudrait agir sur une diversification des matériels roulants. Ainsi, le tram-train est une piste sérieuse car c'est un mode qui pourrait desservir aussi bien en hyper-centre urbain qu'en périphérie éloignée passant d'une voie ferrée créée pour le tramway à une voie ferroviaire de train. Meilleur cadencement des dessertes, harmonisation des horaires et billettique sont autant de points cruciaux pour des réformes en profondeur dans le secteur des transports.

Pour le rural en revanche mis à part le développement du train régional, les pistes et arguments sont plus réduits. Ici, le manifeste évoque plutôt un changement dans les carburants utilisés pour les véhicules individuels et fait l'éloge des GNV ou gaz renouvelable comme solution pour le rural tandis que l'énergie électrique pourrait être la solution pour le transport urbain.

Par ce biais, Négawatt introduit une réduction de 14 % en mobilité régulière et locale et 15 % de plus de 200 km. Ainsi, il ne resterait plus que 61 % des déplacements qui se feraient en voiture individuelle de par la forte réduction de son utilisation dans les métropoles et en secteur périurbain. Dans les espaces ruraux et pour se déplacer entre bourgs rien ne remplacerait l'automobile...

Cette avancée est rendue possible par le couplage énergie-mobilité : l'énergie la moins chère étant celle que nous ne consommons pas, la **sobriété** énergétique est un des piliers du scénario défendu par le manifeste.

Par ailleurs, en guise d'objectifs nous retrouvons la réduction des limitations de vitesse, l'amélioration du taux de remplissage des véhicules, la promotion et la sécurisation de l'autostop et des incitations au covoiturage. En outre, une meilleure **efficacité** vient compléter le tout. Une optimisation au niveau de la conception des véhicules serait bénéfique tout comme le passage à une carburation exclusivement renouvelable mais variée (électrique, biocarburants, gaz). Autant de pistes qui sont développées dans ce manifeste et qui proposent de potentielles futures réformes dans les transports ...

... Et qui font émerger certains enjeux...

Premièrement, les **enjeux d'efficience** des transports et de la réorganisation des politiques de mobilité apparaissent. En effet comme énoncé plus haut, les transports

représentent 23 % des émissions de Gaz à effet de serre⁹ (GES) et les épisodes de pics de pollution se font de plus en plus nombreux dans la plupart des agglomérations françaises.

La part des émissions émanant des transports étant importante, de multiples réformes visant à réorganiser les mobilités dans le monde mais aussi en France ont été mises en place. On citera par exemple les vignettes **Crit'air** mises en place à Paris, Lyon et Grenoble qui interdisent la circulation des véhicules les plus polluants (véhicules portant les vignettes 4, 5) pendant les pics de pollution. De cette manière on espère contrôler la circulation des véhicules et maintenir le taux de pollution de l'air à son niveau le plus bas possible.

Au cœur des débats publics depuis déjà de nombreuses années (loi LOTI de 1982 et loi LAURE de 1996), la question des mobilités durables prend ainsi de plus en plus d'ampleur ces derniers temps (Plan de mobilité des entreprises de plus de 100 salariés rendu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2018) avec le boum des démarches de changements de comportement dans les mobilités (« challenge mobilité », « un mois sans ma voiture », « plaque ta caisse », etc.).

La loi *Maptam*¹⁰ a pu apporter énormément de changements dans l'exercice des différents niveaux de collectivités et notamment en termes d'organisation des transports et de la mobilité. C'est l'élargissement des compétences des communautés urbaines puisque les métropoles se dotent désormais de la compétence mobilité (voiries, signalisation, abris de voyageurs, parcs/aires de stationnement, plans de déplacement urbains, espaces publics partagés, etc.). De plus, la loi *Notre*¹¹ redistribue les compétences mobilité des départements vers les régions qui seront ainsi compétentes sur les services non urbains, réguliers ou à la demande (*article L. 3111-1 du Code des transports*), des transports scolaires (hors élèves handicapés relevant encore des départements) et de la desserte des îles françaises. Elles travailleront aussi sur les moyens de favoriser la mobilité des usagers.

Ainsi, depuis 2017, il y a deux acteurs publics principaux dans l'organisation et la gouvernance des transports et mobilités : la région, **autorité organisatrice de transport** (AOT) et les collectivités plus locales (communautés de communes, d'agglomérations ou communes) qui agissent désormais en **autorité organisatrice de mobilité** (AOM).

L'Etat reste lui un acteur essentiel dans la définition du cadre général de la politique de transport public (loi et contrôle) et financement (appels à projets par exemple) mais aussi dans l'ingénierie, l'accompagnement technique et les benchmarks.

⁹ Insee - base dépense énergies ménages, 2015

¹⁰ La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ou *Maptam* vise à rétablir la clause générale de compétence pour les régions et départements qui devait disparaître en 2015. Le texte prévoit de clarifier les conditions d'exercice de certaines compétences des collectivités territoriales (*Source : Vie-publique.fr, 2018*).

¹¹ Promulguée le 7 août 2015, la loi porte une nouvelle organisation territoriale de la République et confie de nouvelles compétences aux régions (*Source : Vie-publique.fr, 2018*)

Ces réformes, porteuses de changements majeurs dans la gouvernance et l'organisation des transports publics font apparaître de réels enjeux dans le domaine des transports. C'est en ça que le manifeste est pertinent puisqu'il propose des scénarios tangibles de refonte des systèmes de transports actuels avec des innovations à apporter. Mais il soulève également un autre enjeu : va-t-on réussir à changer nos habitudes de déplacement dans les années à venir ?

Deuxièmement, le manque **d'ingénierie territoriale** et de moyens aussi bien physiques qu'immatérielles qui se montrent bien ancrées dans les territoires ruraux et périurbains.

De nos jours, « *Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens* »¹². C'est pourquoi de nombreuses politiques de diversification des moyens de transports sont menées, de sorte à laisser libre choix aux différents usagers de se déplacer comme ils l'entendent. Ces politiques sont très prégnantes en milieu urbain puisque qu'elles nécessitent souvent de gros moyens financiers et d'une forte demande.

On développe ainsi des transports en commun souvent lourds tels que les tramways, les métros, parfois des transports par câbles... et les modes doux sont maintenant à l'honneur puisque la pollution générée par les transports de personnes est trop importante dans les villes. Mais ce n'est cependant pas le cas dans le rural ou le périurbain, le sujet étant moins traité dans ces territoires moins denses.

En effet, pour ceux-ci la problématique territoriale semble différente ou du moins se pose autrement. Ces espaces ruraux et périurbains sont, par leur structure, dépendants de l'automobile. Ainsi, ce sujet de développement de l'offre de mobilité est à penser avec une autre logique que celle de l'espace urbanisé qu'est la ville. Pour illustrer cet argument, nous nous appuyerons principalement sur un diagnostic que j'ai réalisé sur les agences de mobilités dans le cadre de mon stage.

En outre, par mon expérience de stage, j'ai pu observer l'absence d'agences de mobilité ou de structures de conseils en mobilité dans le département du Rhône hors-métropole. Hespul en me confiant la mission prospective (décrite ci-dessous) voulait dès mon arrivée étudier la possibilité de mise en place d'instance de mobilité sur le Rhône. Par ce biais, l'association souhaitait être porteuse d'une telle initiative ou monter en compétences en devenant elle-même une agence.

Une agence de mobilité est, selon le Cerema (2017), un des outils du management de la mobilité sur un territoire. Son rôle est d'accompagner les changements d'habitude de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, ainsi que

¹² Article L 1111-1 du code des transports

du conseil et des services à la mobilité. La centrale ou l'agence de mobilité peut également réaliser des animations locales, mettre en réseau les acteurs et opérateurs de services de mobilité du territoire. Elle peut aussi accompagner une collectivité territoriale dans sa politique de mobilité.

Rentrant dans le champ de compétences clés de l'association et notamment du pôle dans lequel j'ai effectué mon stage, l'objectif de cette étude était de confirmer l'intérêt qu'avaient les territoires envers ce projet de construction d'agence. J'ai donc, après enquête auprès de chargés de TEPOS ou de chargés mobilités quand ils existaient, réalisé un diagnostic de la situation.

Ce diagnostic a fait émerger plusieurs points qu'ils soient positifs d'une part ou négatifs d'autre part.

D'une part, Hespul semble bien perçu par les territoires interrogés¹³ pour porter un projet d'agence de mobilité. Premièrement, l'aspect revenant souvent est la dotation de l'association en **ingénierie et techniques**. Cet aspect là est très important pour les territoires puisque cela permettrait à Hespul de pouvoir appuyer et accompagner projets et actions de manière conjointe avec des problématiques énergétiques. Deuxièmement, plus que l'aspect technique et d'ingénierie ce sont bien **les compétences transverses et multithématiques** d'Hespul qui intéresse les intercommunalités. Troisièmement, porteuse et motrice de nombreux projets sur le territoire, Hespul a développé au fil de son existence une vraie compétence en **relationnel**.

D'autre part, trois enjeux ont pu être observés dans les territoires étudiés pendant ce stage. Le premier enjeu concerne **le portage politique**. En effet, pour la plupart des territoires interrogés (cf. ci-dessus) ce qui semble ressortir c'est bien un manque ou si ce n'est un portage politique trop faible sur les mobilités pour qu'il y ait des changements, évolutions positives autour de cette problématique. Ceci posant la question des objectifs à fixer et comment aborder la problématique sous un angle territorial. Politique neuve, il réside encore une méfiance et une méconnaissance des nouvelles mobilités et de fait, des alternatives à la voiture individuelle dans certains territoires.

Le deuxième enjeu lui, concerne spécifiquement l'agence de mobilité, son **implantation et son fonctionnement**. En effet, si tous les territoires ont évoqué la pertinence d'une agence de mobilité sur le Rhône, nombreux sont ceux ayant abordé le fait qu'une seule agence à une échelle territoriale départementale serait insuffisante et peu adaptée aux problématiques des territoires. *A contrario*, l'agence est la bienvenue si elle s'implante à différents niveaux, différentes échelles. La localité semble l'emporter sur le reste, l'agence étant vue comme un partenaire d'appui et facilitatrice de relations entre les territoires. Le troisième et dernier enjeu fait état du **clivage entre espaces ruraux et urbains**. En effet, les

¹³ Voir annexes, *Partie IV conclusion du dossier intitulé « Hespul et les mobilités ».*

intérêts et enjeux semblent différer entre territoires hors métropole d'une part et le Grand Lyon d'autre part.

De fait, cette absence de structures pourrait témoigner d'un manque d'ingénierie dans les territoires ruraux, eux qui sont pourtant plus enclins à la dépendance à la voiture personnelle. Cette démarche d'agence pourrait donc être particulièrement utile dans ces territoires qui souffrent déjà d'un manque d'efficacité des transports en commun. Tout ceci pouvant contribuer à répondre ou réussir un challenge de l'écomobilité auquel la société actuelle fait face. Pour autant, cela ne veut pas dire qu'il faut établir le modèle d'ingénierie des mobilités alternatives pensé en milieu urbain et l'appliquer tel quel aux territoires ruraux. Les problématiques et les enjeux territoriaux n'étant pas les mêmes, l'ingénierie doit en prendre conscience et adapter son approche du mieux possible pour développer efficacement des alternatives à l'automobile individuelle, tenter de réduire ses émissions de Gaz à effet de serre et faire changer les comportements.

Ensuite, les réseaux de transports certes peu efficaces nous l'avons dit ne sont pas pour le moins inexistantes. Il est vrai malheureusement que peu de territoires périurbains ou ruraux à l'exception de ceux observés pendant mon stage qui faisaient partis de centralités rhodaniennes¹⁴ sont équipés à niveau égal des centres urbains. Bien sûr, cela n'aurait pas un réel sens de développer des infrastructures et des services de transports similaires aux métropoles dans ces espaces là. Pourtant, ce manque de maillages mais aussi d'équipements est témoin d'un manque d'ingénierie ou de réflexion d'aide à l'aménagement sur ces territoires, bien que certaines exceptions existent. Ainsi, il semblerait que dans de nombreux cas les acteurs de l'aménagement et des transports n'ont pas encore suffisamment bien pensé et conçu des solutions adaptées aux espaces ruraux en ce qui concerne des transports alternatifs à l'automobile. Cependant, notons que certaines exceptions existent. C'est le cas de la voie verte entre les communes de Beaujeu et Belleville-sur-Saône dans le Beaujolais qui a été aménagée par le département dans un premier temps pour les loisirs puis qui est maintenant récupérée par la communauté de communes du territoire de Saône Beaujolais pour travailler sur les déplacements domicile-travail. Ceci étant, nous noterons enfin un manque d'envies et de volontés de développement du transport alternatif dans ces zones rurales, comme nous avons pu le soulever en présentant les quelques résultats du diagnostic réalisé pendant mon stage.

Cette analyse développée ci-dessus vient ainsi affirmer le fait qu'un des enjeux majeurs du développement des mobilités dans les territoires ruraux et périurbains est bien « le défi de l'ingénierie » et notamment le renforcement et le redéploiement d'ingénieurs territoriaux

¹⁴ Territoire défini comme mieux desservi en offre de transports que les territoires ruraux, avec un accès facilité aux réseaux intra-urbains (Source : *Retour sur la participation des établissements dans le département du Rhône*, Challenge mobilité 2018, Hespul)

dans ces zones-là, pour palier les déséquilibres des territoires et ce, dans le domaine des mobilités.

Ces enjeux dans les espaces peu denses sont ainsi directement en lien avec les missions que j'ai pu mener durant mes six mois de stage.

2) Quelles sont mes missions et en quoi s'inscrivent-elles dans la continuité du manifeste ?

Mes missions, au nombre de trois m'ont été attribuées par le pôle éducation & sensibilisation d'Hespul. Rentrant dans un des trois domaines d'activités stratégiques (DAS) de l'association, qui lui-même s'apparente à ce qui est dit dans le manifeste Négawatt, nous pouvons déduire une continuité entre mes missions et le manifeste. Toutefois, comme celle-ci est loin d'être évidente, je tâcherai de faire le lien avec le livre blanc du « moineau-chamane ».

La première, concerne le **challenge mobilité régional**. L'association, relais local du département du Rhône (hors-métropole) avait un objectif global simple : faire en sorte que des établissements professionnels (collectivités, entreprises privés, associations) s'inscrivent au challenge et participent le jour J. Pour remplir celui-ci, le « marketing » et la sensibilisation vont de pairs pour convaincre les entreprises de s'inscrire dans la démarche.

La deuxième mission, quant à elle, porte sur le **projet vélo et voie verte**. Le territoire de la communauté de communes de Saône-Beaujolais doté d'une voie verte entre les deux communes rurales Beaujeu et Belleville, devrait se servir de celle-ci comme levier au report modal et permettre *in fine* de résoudre des problèmes de saturation du parking de la gare de Belleville.

La troisième et dernière mission est une **mission de prospective et développement**. Elle consiste à enquêter sur le rôle que pourrait avoir Hespul dans les mobilités, aux vues de ses compétences et sujets déjà développés. L'idée est de rassembler les compétences et les sujets de mobilités particulièrement présents dans l'association (électromobilité par exemple) pour voir ce que cette dernière pourrait développer pour une éventuelle montée en compétences.

Ces trois missions bien que pouvant paraître éloignées de ce que propose le manifeste Négawatt sont pourtant en accord total avec ce dernier puisqu'elles sont toutes dans une démarche de sensibilisation et de transmission d'informations, un des piliers phare de Négawatt. La dernière un peu différente des autres va permettre à l'association Hespul de se développer et d'engager d'autres objectifs plus généraux pour la réalisation des axes de la mobilité durable décrite par le manifeste. Nous reviendrons par la suite sur nos missions en les détaillant plus amplement.

Cette première partie a permis de rentrer dans le vif du sujet et de vous présenter mes débuts de géographe aménageur au sein d'une association spécialisée dans le domaine de la transition énergétique et des énergies renouvelables. Pourquoi alors ne pas prendre un peu de hauteur et raccorder cette opérationnalité avec les enjeux de développement territorial ?

II) La mobilité dans les territoires ruraux et périurbains à partir de l'exemple du département du Rhône : quels enjeux de développement territorial font apparaître mes missions et le manifeste Négawatt ?

Cette partie sera le point mémoire de ce rapport. Elle permettra de prendre de la hauteur par rapport au stage et de relier missions de stage et enjeux de développement territorial, particulièrement de déplacement de personnes dans des espaces peu denses.

Nous pouvons alors nous demander quels enjeux apparaissent lorsque l'on réalise un transfert d'un modèle d'écomobilité pensé depuis la ville vers des espaces périurbains et ruraux ? Cette question pose alors la pertinence des modes alternatifs à l'automobile développés dans ces espaces et de leur déploiement. Enfin, cela permet de se demander s'il y-a-t-il en parallèle des solutions à mettre en œuvre en termes de ressources agissant pour la sobriété des déplacements.

C'est bien à cette série de questions qu'il faudra tenter de répondre au sein de cette partie. Pour ce faire, il conviendra d'abord de définir ce qu'est le développement territorial mais aussi de dresser notre vision des territoires étudiés. Par la suite, prendre appui sur une étude de cas à savoir le projet vélo et voie verte en beaujolais semble pertinent pour faire émerger ces réponses à ces questionnements. Enfin, la réponse à la problématique générale sera apportée notamment avec un regard global plutôt que local sur la mobilité et les enjeux d'avenir dans ces espaces là.

A) Termes spécifiques, caractéristiques et pratiques de mobilités:

Cette première partie va permettre de faire un cadrage sur les notions centrales aux questionnements posés. Il s'agira ainsi de définir des notions dans un premier temps puis d'apporter des précisions sur les caractéristiques et enjeux de mobilité dans un deuxième temps. Enfin, il conviendra de soulever les différences de pratiques de mobilités entre espaces peu denses et espaces urbains.

1°) Les concepts de développement territorial, espace rural et périurbain

Qu'est ce que le développement territorial ?

Selon le site du gouvernement, le développement territorial se distingue de l'aménagement du territoire par l'approche décentralisée qu'il requiert puisque le développement territorial se fait plutôt à l'échelle locale et par les collectivités territoriales pour leurs territoires.

Cette compétence revient essentiellement à la région qui coordonne sur son territoire les actions des collectivités territoriales et de leurs groupements en faveur du développement économique.

La politique d'aménagement du territoire nécessite donc le consensus entre les différents acteurs nationaux et locaux à travers la signature de contrats de projets État/région ou bien encore la mise en place de schémas locaux d'aménagement du territoire.¹⁵

Plus technique et territorialisée que la définition proposée par le gouvernement, le géographe-économiste Bernard Pecqueur et le géographe Pierre-Antoine Landel¹⁶ définissent le développement territorial par complément au développement local¹⁷, un développement qui sous tend une réflexion sur les nouvelles formes de compétitivité (par la spécificité et l'innovation), sur les modalités d'accès au marché mondial globalisé mais aussi sur l'autonomie territoriale. C'est finalement la concrétisation de la territorialisation, le passage du local au territorial. Dans cette conception il convient d'analyser la question des échelles et des modes d'organisation des acteurs territoriaux (gouvernance, mobilité, proximité).

La géographe B. Mérenne-Schoumaker (2011) définit le développement territorial comme la volonté ou la nécessité de remettre, au cœur de la problématique du développement, le territoire avec ses ressources, ses contraintes et ses spécificités non seulement matérielles mais encore immatérielles comme les acteurs et leur mode de fonctionnement. Ce qu'elle explique c'est que ce développement là se veut transversal.

C'est sous cet angle d'approche que nous essayerons de traiter notre problématique suivante : « *Quels enjeux de développement territorial et de mobilités - sous l'approche des transports de personnes – ont fait émerger mon expérience et mes missions au sein d'HESPUL ?* » et essayerons d'y apporter une réponse la plus pertinente possible.

Qu'appelle t-on un territoire rural ?

Selon la définition de l'Insee¹⁸, l'espace rural ou à dominante rurale est l'espace qui regroupe l'ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines et communes multipolarisées). Cet espace est très vaste, il représente 70% de la superficie totale et les deux tiers des communes de la France métropolitaine.

¹⁵ Collectivites-locales.gouv.fr,2018, *Développement territorial | Collectivités locales*. [online] Available at: <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/developpement-territorial> [Accessed 18 Jul. 2018].

¹⁶ Pierre-Antoine Landel, Bernard Pecqueur, 2016, Le développement territorial: une voie innovante pour les collectivités locales? Jean-Paul Carrière; Abdellilah Hamdouch; Corneliu Iatu. Développement durable des territoires, Economica-Anthropos, pp.31-45.

¹⁷ Une nouvelle dynamique d'acteurs qui porte des formes kaléidoscopiques d'organisation territoriale.

¹⁸ Institut National de la statistique et des études économiques.

Classiquement, le rural est souvent défini par opposition à l'urbain. C'est d'ailleurs le critère géographique qui est désormais privilégié, à savoir la relative faible densité démographique « *mais également de constructions, d'emplois, d'équipements, de commerces, de services, de voies de communications et, plus généralement d'interconnexions* » (R. Chapuis). Il en résulte une vision moins thématique, plus globale, l'espace rural en recomposition s'identifiant par un mode spécifique d'utilisation du sol voire de vie sociale et de représentations encore fortement connotées par l'agriculture ou des valeurs environnementales et patrimoniales.

Qu'est-ce qu'un territoire périurbain ?

Le territoire ou espace périurbain, récent dans sa conception n'existe que depuis une cinquantaine d'années. Il est dû au phénomène de l'étalement urbain (*urban sprawl* en anglais) ou encore à la périurbanisation, c'est-à-dire l'extension des surfaces artificialisées en périphéries des agglomérations urbaines¹⁹.

Cet espace est communément reconnu comme un espace hybride, d'entre-deux, avec des caractères tantôt urbains, tantôt ruraux à la recherche d'une identité. Il oscille entre déqualification et requalification (Prost, 1991)²⁰.

D'autres viendront rajouter que c'est un espace qui témoigne des nouveaux modes d'habiter, ceux-ci ayant été favorisés par l'automobilité grandissante des sociétés (Poulot M., 2008). Traditionnellement dense, celui-ci s'étale et s'éparpille jusqu'à se défaire ou se réinventer (Ascher, 1995 ; Dubois-Taine et Chalas, 1997), donnant l'image que c'est un territoire qui ne fait que changer.

Nous allons voir dans la prochaine sous-partie que ces deux territoires décrits ci-dessus possèdent certaines caractéristiques communes et démontrent que la mobilité est différente dans les territoires urbains en opposition aux territoires d'études, justifiant que notre problématique traite des deux territoires.

2°) Caractéristiques et enjeux de mobilité dans les espaces peu denses

Caractéristiques des espaces ruraux et périurbains :

Le rapport « *Aménager les territoires ruraux et périurbains* » produit par Frédéric Bonnet et remis en 2016 à Sylvia Pinel, ancienne-ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité revient sur les spécificités territoriales des deux territoires qui nous intéressent pour la rédaction de ce rapport.

¹⁹ Geoconfluences.ens-lyon.fr. (2018). *Périurbanisation — Géoconfluences*. [online] Available at: <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/perurbanisation> [Accessed 19 Jul. 2018].

²⁰ PROST B., 1991, Du rural au périurbain : conflit de territoire et requalification de l'espace, *Revue de géographie de Lyon*, vol. 96, n°2, p. 96-103 In Monique Poulot, « Les territoires périurbains : « fin de partie » pour la géographie rurale ou nouvelles perspectives ? », *Géocarrefour* [En ligne], Vol. 83/4 | 2008, mis en ligne le 31 décembre 2011, consulté le 18 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/7045> ; DOI : 10.4000/geocarrefour.7045.

Nous nous appuyerons donc sur celui-ci pour dresser les points communs des deux territoires et pour faire émerger les enjeux de mobilité dans ces territoires.

Le rapport revient sur les spécificités des territoires ruraux et périurbains et explique que ces deux termes recourent des réalités communes que sont :

- une densité moyenne faible à très faible ;
- une part prépondérante de territoire non-bâti, occupé soit par des cultures, soit par la forêt, ou des aires naturelles significatives (haute montagne, marais, etc.) ;
- une mobilité quotidienne principalement fondée sur l'automobile individuelle ;
- une part importante du tissu urbain constitué de maisons (regroupées en bourgs, diffus ou regroupées en lotissement) ;
- un polycentrisme plus ou moins développé, avec des aires d'influence et des mobilités pendulaires de structure réticulaire (plutôt que radiale et linéaire) ;
- une gouvernance territoriale fragmentée et encore peu constituée à l'échelle des bassins de vie (à l'exception de quelques cas) ;
- un déficit d'ingénierie territoriale : une maîtrise d'ouvrage publique plutôt faiblement constituée en terme d'aménagement, voire inexistante ; une ingénierie publique plus faible que dans les métropoles, et une maîtrise d'œuvre/ingénierie privée moins disponible à proximité immédiate du territoire ou au sein de ceux-ci.

Ainsi, ce qui est pertinent pour notre analyse dans ce travail de F. Bonnet sont les caractéristiques communes concernant les mobilités et l'ingénierie principalement. En effet, dans ces deux territoires nous retenons une forte dépendance à l'automobile individuelle pour les déplacements quotidiens ; des mobilités pendulaires qui sont réticulaires plutôt que linéaire ou radiale ce qui a pour but d'augmenter les déplacements et donc l'utilisation de la voiture et enfin un déficit d'ingénierie que nous avons soulevé plus haut (cf. partie I).

Cas particulier, les types de mobilité restent les mêmes dans les deux territoires contrairement à d'autres spécificités comme le bâti, l'économie, l'agriculture, etc.

Ainsi après avoir dressé les contours des notions utiles à la compréhension de l'analyse et avoir rassemblé les caractéristiques communes des territoires, nous allons prendre appui sur le projet vélo et voie verte en Beaujolais, bel exemple d'infrastructure de mobilité douce en milieu rural.

Enjeux de la mobilité dans les espaces peu denses :

Venant appuyer le rapport écrit par Bonnet, le projet MOUR (MObilité et Urbanisme Rural), mené par l'UMR CNRS-CITERES de l'Université de Tours²¹, vient lui aussi reconnaître des

²¹ UMR CNRS-CITERES, 2013, *Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?*, Rapport final du projet MOUR, décembre 2013, 299p.

caractéristiques communes entre espaces périurbains et espaces ruraux et précise ainsi que les conclusions tirées dans ce rapport sont facilement transposables du rural aux périurbains ou encore dans tous les territoires à faible densité, dépendants de la voiture.

Ce rapport présentant le projet MOUR identifie plusieurs enjeux de mobilité.

Premièrement, la mobilité semble être une question sociale. En effet, pour les populations vulnérables, une privation de mobilité compliquerait l'accès à l'emploi et favoriserait de fait leur exclusion sociale. Par ailleurs, « ***l'éloignement des commerces et des services des centres-bourgs ruraux entraîne clairement une menace pour les ménages peu mobiles, qui n'ont pas accès à une voiture ou peu accès à des transports en commun*** » (Huygue M. & al, 2013, p.20) et pourrait se traduire par un isolement ou exclusion sociale. Enfin, c'est aussi une qualité et un mode de vie pouvant être remis en question par les économies à faire dans d'autres budgets (chauffage, nourriture) ; par la limitation de leur mobilité pour certains déplacements (loisirs, vacances) contraignant les ménages à déménager en périphérie des centres urbains.

Deuxièmement, la mobilité présente des enjeux forts d'un point de vue environnemental. Par leur utilisation très développée de la voiture, les ménages sont en effet responsables d'une **part importante des émissions de CO2 en milieu rural ou à faible densité**. D'après l'ADEME, les transports sont responsables de 35% des émissions de CO2 globales ; par ailleurs, les émissions de CO2 par personne et par an sont nettement plus élevées dans les territoires à faible densité, en raison d'une utilisation beaucoup plus forte de la voiture et de la faible efficacité des transports collectifs (Huygue M. & al, 2013, p.21).

Dernièrement, bien que non explicitée clairement dans le rapport MOUR, la mobilité fait aussi apparaître des enjeux économiques. Ce même rapport indique ainsi que l'utilisation de la voiture par les actifs des espaces peu denses est majoritairement liée aux déplacements domicile-travail. La majorité de la population ne travaillant ainsi pas dans leur commune de résidence. En 2013, c'est 74,2 % des actifs des communes peu denses qui travaillent hors de leur commune de résidence (Insee, 2013)²². Par ailleurs, le rapport stipule que l'aménagement des territoires et la répartition hétérogène des commerces, services et emplois dans les communes, ont des répercussions sur les pratiques de mobilité des habitants. Ainsi, des communes qui ne possèdent aucun commerce ou service, et moins d'emplois que d'actifs, sont obligées d'aller chercher ce qui leur manque dans d'autres territoires pour vivre convenablement d'où une dépendance économique liée à la mobilité.

A présent, après avoir explicité les caractéristiques des espaces peu denses et avoir soulevé les enjeux de mobilités dans ces espaces-là, il conviendra de détailler les pratiques de mobilité et de montrer qu'elles s'opposent à l'urbain.

²² Source : Insee, recensements de la population de 2013 et de 1999, exploitations complémentaires.

3°) Des pratiques de mobilité de l'espace peu dense différentes de celles de l'urbain

Les pratiques de déplacements ou de mobilité dans les espaces périurbains et ruraux semblent dans un premier temps et en plus des caractéristiques soulevées précédemment, très proches les unes des autres à tel point que les résultats obtenus concernant le rural dans le rapport MOUR seront « *majoritairement transposables aux milieux périurbains* » (Huyghe M., 2013, p14). En effet, l'Enquête Nationale transports et déplacements 2008²³ détaille plusieurs éléments. D'abord, la distance quotidienne parcourue en voiture dans les territoires périurbain et rural est respectivement égale à 45 et 42 km quand dans le même temps la distance au travail est elle aussi très proche (30,5 km pour le milieu périurbain et 28,4 km pour le rural). Cette enquête précise également que la part des déplacements réalisés en voiture selon le territoire d'appartenance est de 81% pour le périurbain et de 75% pour le rural (population entière pris en compte). Dans un second temps, les pratiques de mobilité de l'urbain semblent se détacher des deux territoires précédents tant en termes de distances quotidiennes (26 km en moyenne un habitant de l'urbain) que de part modale de la voiture. Ainsi, la part des déplacements réalisés en voiture sur la population entière est de 50% en milieu urbain. Les pratiques de déplacements semblent similaires dans les espaces ruraux et périurbains mais sont en opposition à celles de l'urbain.

Pourtant, ces pratiques de déplacement bien que différentes sont tout de même en lien. Les catégories d'espaces sont en effet poreuses et des échanges se font bien évidemment entre tous ces territoires. Il suffit de se référer au déplacement pendulaire domicile-travail. Par exemple, dans l'aire métropolitaine Lyonnaise un habitant réside en moyenne à 27 minutes de son travail, l'obligeant à effectuer un déplacement pour aller à son travail. De plus, concernant, les déplacements en lien avec l'agglomération lyonnaise, les échanges entre Ouest-Rhône et le Scot lyonnais représentent un tiers des déplacements réalisés par les habitants d'Ouest-Rhône soit 171 500 déplacements par jour. Ceci démontrant bien le lien (via le déplacement domicile-travail) entre espace peu dense et espace urbain.

Ces espaces, bien que spécifiques et recouvrant des caractéristiques distinctes, sont poreux et laisse apparaître des situations d'échanges et d'interfaces. Bien que cette partie ne prenne exemple que sur les déplacements domicile-travail pour démontrer les échanges qui ont lieux entre ces différents territoires, il ne faut pas exclure la possibilité que plusieurs autres interconnexions existent (déplacements liés aux loisirs par exemple). Ainsi, il faut offrir des solutions de transports et de déplacements qui tiennent compte de ces liens et échanges, tout en adaptant les solutions aux enjeux spécifiques de chaque territoire. C'est d'ailleurs ce qu'essaye de faire la Communauté de communes Saône-Beaujolais via son projet de modes doux.

²³ Source : Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2008.

B) Projet Vélo et Voie Verte en Beaujolais : en quoi cette mission est-elle représentative des enjeux de territoire ?

Cette partie aura pour objectif de prendre appui sur une de mes missions et d'en faire ressortir des enjeux pour le territoire Beaujolais qui pourra être comparée par la suite à la situation des territoires ruraux et périurbains.

1°) Contexte et description du projet :

Pour ce point-ci, nous baserons notre approche sur le dossier de réponse à appel à projet fait par la communauté de communes Saône-Beaujolais en 2017 ainsi que sur le diagnostic territorial réalisé en 2016.

Contexte et diagnostic :

Territoire TEPOS depuis 2016, la CCSB est engagée dans des démarches énergies climat. Dans ce cadre là, une présentation synthétique du diagnostic énergétique complet a été réalisée en juillet 2016 (Elaboration et la mise en œuvre de la démarche Territoire à Energie Positive - Présentation synthétique du diagnostic territorial, 2016). Celui-ci a été sans appel : le transport a été jugé prioritaire par le comité de pilotage au vu des potentiels importants de maîtrise de l'énergie de ce secteur.

La thématique de la mobilité en milieu rural, extrêmement intéressante à traiter et demandant de trouver des solutions innovantes, le projet BBB ou VVVB consiste à mener un projet pilote pour développer le vélo-déplacement en milieu rural. Doté d'une voie verte reliant Beaujeu à Belleville (longue de 11 km), le territoire se sert ainsi du projet comme levier pour faire de cette voie un axe structurant des mobilités actives pour les déplacements pendulaires.

Le diagnostic permet en outre de contextualiser le projet voie verte. En juillet 2016, la CCSB présente son élaboration de mise en œuvre de sa démarche TEPOS et revient thématique par thématique sur son diagnostic territorial. En ce qui concerne la thématique transport, plusieurs points sont abordés soulevant de nombreux enjeux et justifiant de fait le projet voie verte.

Territoire composé de 42 communes et d'une densité moyenne par habitant plutôt faible (87 hab/km²), la CCSB est un territoire polarisée au nord par Mâcon (Cenves) et au sud par Villefranche-sur-Saône et Lyon (moitié du périmètre). Il est aussi à noter que Les anciens pôles d'emplois de l'espace rural (Belleville, St Jean d'Ardières) sont aujourd'hui englobés dans les espaces polarisés.

Premièrement, nous aborderons les habitudes de déplacement (Elaboration et la mise en œuvre de la démarche Territoire à Energie Positive - Présentation synthétique du diagnostic territorial, 2016). Le territoire de la CCSB est ainsi dominé par les déplacements réalisés en voiture, qu'ils soient de courtes (moins de 80 km) ou de longues distances (plus de 80 km).

Pour les courtes distances, les déplacements sont réalisés à 83% en voiture et cela peut aller jusqu'à 88% pour les longues distances. Le train arrive en seconde position et dépasse à peine les 5 % de part modale.

Deuxièmement, les flux domicile-travail sont eux aussi intéressants à étudier pour comprendre le territoire. En ce qui concerne les flux sortants on retrouve la majorité des navetteurs sur l'axe Belleville-Villefranche. Les flux internes au territoire se font sur St Jean d'Ardières et St Georges de Reneins et sur l'axe Beaujeu Belleville²⁴.

Troisièmement, nous noterons une offre de transport collectif régulière avec une ligne TER effectuant 22 allers et retours par jour et trois lignes de cars du Rhône. Par ailleurs une offre vélo est également disponible puisque des stationnements cycles sont accessibles à la gare de Belleville et le territoire dispose d'une Vélo route du téméraire et d'une voie verte (celle du projet).

Enfin, il faut savoir que le secteur transport de personnes en 2013 est à l'origine d'une consommation en énergie finale de 325 GWh dont 300 sont d'origine pétrolière. Nous pouvons donc noter une surreprésentation de la consommation énergie finale faite via des produits pétroliers (essence, gazole). C'est pourquoi, la CCSB a décidé d'étudier des possibilités de maîtrise de la demande en énergie²⁵ via le transport, secteur le plus consommateur d'énergie finale sur le territoire de la CCSB.

Trois solutions potentielles ont été identifiées :

- Baisse de la limitation maximale de la vitesse de 130 à 110 km/h sur l'A6 traversant le territoire sur 24 km (45 000 véhicules / jour) ;
- Travailler sur la sobriété et le report modal et axé sur covoiturage, le télétravail et les modes doux notamment.
- Travailler sur l'efficacité notamment en améliorant le parc de véhicules.

Ainsi, aux termes de ce diagnostic des forces et faiblesses ont été identifiées (voir fig.2 ci-dessous).

Cette grille de diagnostic fait, au travers des points faibles, tout à fait ressortir les problèmes de saturation de la gare de Belleville, de développement de transports collectifs et d'un usage de la voiture en augmentation. D'autre part, elle évoque dans les points forts l'existence de plusieurs itinéraires cyclables. D'où un intérêt particulier pour ce projet Vélo et Voie verte en Beaujolais.

²⁴ Voir carte déplacements domicile-travail réalisé par Inddigo en 2016, disponible en annexes de ce rapport.

²⁵ La MDE regroupe des actions d'économies d'énergie développées du côté du consommateur final, et non du producteur d'énergie (Source : wikipedia.fr).

Figure 2 - Atouts et faiblesses, maîtrise de l'énergie dans le transport (Source Présentation synthétique du diagnostic territorial, 2016).

ATOUTS / OPPORTUNITES	FAIBLESSES / MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Des horaires de train cadencés • Une intermodalité train-vélo soutenue • L'existence de plusieurs itinéraires cyclables, valorisant les déplacements loisirs et utilitaires • Des axes de flux domicile-travail bien identifiables pour développer le covoiturage • Réflexion d'une entreprise de transport en cours sur l'utilisation de carburant biogaz 	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire peu dense où il est difficile de développer les transports collectifs • Une croissance démographique relativement importante • Un usage de la voiture qui a augmenté • Un parking saturé en gare de Belleville • Projet de contournement routier de Belleville → consommation d'énergie additionnelle

Objectif(s)

Pour reprendre ce qu'explicite le dossier, Le principal objectif du projet est de développer les déplacements domicile-travail à vélo (et vélo+train) en optimisant le trafic à vélo sur la voie verte reliant Beaujeu à la gare SNCF de Belleville. La desserte des zones industrielles et artisanales et les communes adjacentes à l'axe de la voie verte font aussi partis de l'objectif. Aujourd'hui surtout utilisé pour des déplacements de loisirs, cet axe pourra alors être optimisé pour des déplacements pendulaires. Le projet permettra ainsi, en réalisant du report modal :

- de désengorger le parking de la gare de Belleville et les parkings des entreprises en bordure de la voie verte ;
- d'apaiser la circulation des centre-bourgs ;
- de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie fossile du territoire.

Trois principales phases prendront suite pour concrétiser le projet :

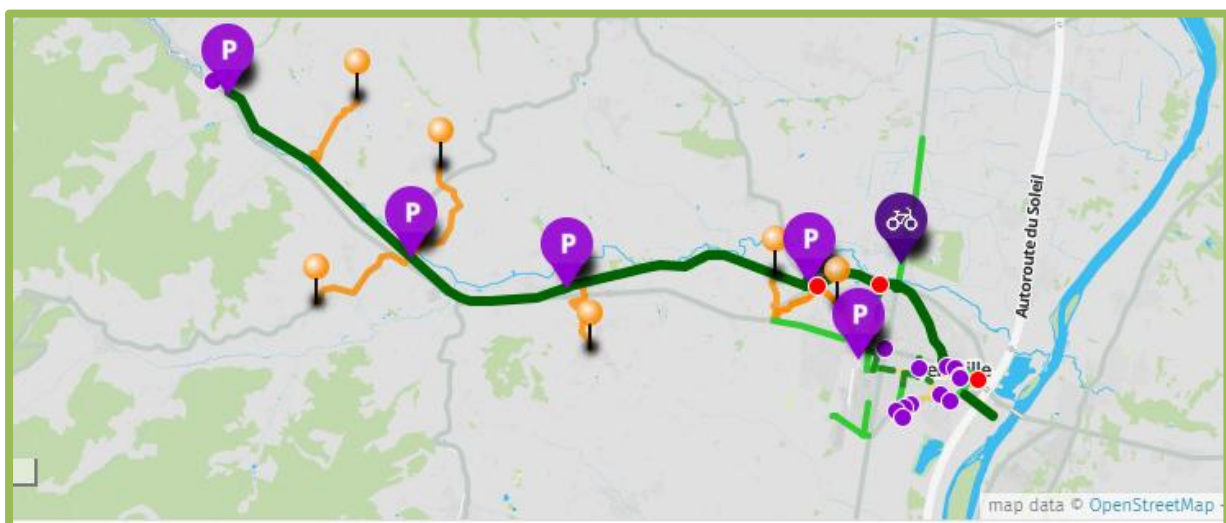
- La **première** fut la réalisation de l'enquête auprès de différents usagers, au public divers : utilisateurs de la gare de Belleville de la voie verte, acteurs économiques (commerçants et entreprises) et touristiques.
- La **seconde** sera la mise en place d'actions concrètes de valorisation de la voie verte comme axe structurant, et notamment une planification d'un schéma directeur cyclable intégrant les voies de rabattement. Des propositions d'aménagements seront également réalisées afin d'améliorer les circulations.
- Enfin, la **troisième phase** sera évaluative et permettra de se rendre compte des impacts du projet. En parallèle des actions de communication, de sensibilisation et

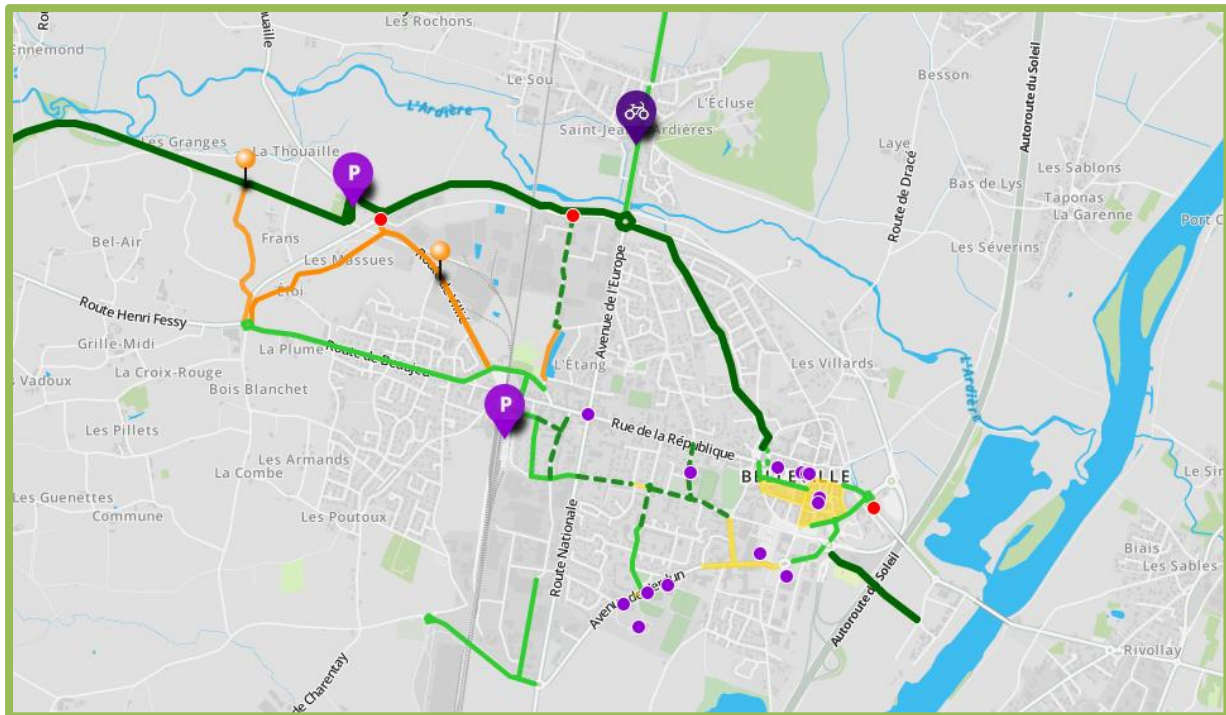
des évènements seront déployées afin d'informer sur les solutions facilitantes pour se déplacer à vélo en toute sécurité.

En ce qui concerne les objectifs, il faut savoir qu'ils sont au nombre de six, divisé en trois catégories. La première catégorie correspond aux **objectifs organisationnels, techniques, territoriaux**.

- Le premier objectif apparaît être **l'amélioration de l'offre cyclable du territoire en s'appuyant sur l'axe existant de la voie verte du Beaujolais Beaujeu-Belleville pour en faire un axe structurant pour l'usage du vélo quotidien**. Ici on vise surtout à rendre plus visible l'aménagement existant et ainsi faire basculer la pratique loisir à une pratique pendulaire de déplacement domicile-travail.
- Le deuxième objectif est de **réaliser un report modal de la voiture vers le vélo (vélo-train), notamment dans le cadre des déplacements pendulaires**, les flux sortants représentant plus de la moitié des flux domicile-travail. Par ailleurs, les déplacements domicile-travail internes se font principalement entre Saint-Jean d'Ardières, Belleville et St-Georges de Reneins et sur l'axe Beaujeu-Belleville donc sur l'axe longeant la voie verte. En outre, l'idée est aussi de désengorger la gare qui est saturée. En effet, nombreux sont les habitants du secteur qui vont travailler en direction de Lyon ou de Villefranche-sur-Saône.
- Le troisième objectif de la première catégorie est d'**inciter les habitants et salariés du secteur géographique de la CCSB à utiliser la voie verte en vélo**, plutôt que d'utiliser leur voiture pour se rendre à Belleville, Beaujeu (voir carte ci-dessous).

Figure 3 - Cartes Vélo Voie Verte en Beaujolais par Pignon sur Rue, 2018.





Légende

	Voie Verte du Beaujolais
	Trottoir mixte piéton-vélo
	Aménagements cyclables
	Zones 30
	Voies de rabattement
	Indication parcours
	Zones de vigilance
	Stationnement Vélo
	Arceaux vélo
	Réparation cycles

Echelles :

2 cm = 2 km (carte 1)

2 cm = 500 m (carte 2)

La deuxième catégorie concerne les objectifs environnementaux de la solution développée par le projet, à savoir :

- **Réduire les émissions de gaz à effet de serre** puisque selon les données de l'OREGES, en 2013, sur le territoire de la CCSB, ont été émises plus de 330 000 tonnes de CO₂ équivalent. Ces émissions provenaient pour l'essentiel des secteurs du transport avec 45% des émissions totales. Ce secteur fortement émetteur de gaz à effet de serre, l'utilisation du vélo permettra d'agir sur une partie de ces gaz à effet de serre.

- **Améliorer la qualité de vie des habitants** avec le volet santé-environnement : L'utilisation du vélo devrait permettre de diminuer les pollutions de l'air mais aussi sonore. Par ailleurs, la pratique quotidienne du vélo permet d'atteindre les 20 minutes de pratique sportive par jour recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Enfin, la troisième catégorie concerne les **objectifs industriels, économiques et commerciaux dans le cas d'un projet à vocation commerciale avec pour seul objectif d'encourager** les acteurs du tourisme local à construire des offres de services autour du vélo et à prendre en compte la voie verte comme un aménagement structurant, permettant de renforcer l'attractivité du territoire et de la voie verte.

Il s'agit donc bel et bien d'un projet d'éco-mobilité visant à améliorer le cadre de vie des habitants, de faire changer les habitudes de déplacements et de réduire la part des émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre de la démarche TEPOS, la thématique du transport semble ainsi prioritaire et fait ressortir des enjeux.

2°) Enjeux du projet et territoires ruraux et périurbains

Ce projet très spécifique au territoire du Beaujolais nous montre que la problématique des transports frappe tout autant les espaces ruraux et périurbains que les espaces urbanisés. Cette problématique est d'autant plus intéressante en milieu rural puisqu'elle demande à trouver à apporter des solutions innovantes, les transports en commun n'étant que peu adaptés à ces territoires-là. L'idée est donc de trouver des solutions pour permettre aux habitants de ces territoires de se déplacer plus respectueusement de l'environnement en limitant l'usage de la voiture individuelle qui rappelons-le est largement dominante.

C'est bien ce défi que la CCSB souhaite relever grâce à ce projet que nous avons présenté ci-dessus. Par ailleurs, celui-ci fait émerger des enjeux territoriaux spécifiques au territoire d'une part mais que nous pouvons généraliser à une échelle nationale d'autre part puisque certaines caractéristiques restent les mêmes dans ces territoires.

D'une part nous noterons des enjeux territoriaux spécifiques au niveau local. En effet, le territoire de la CCSB est engagé depuis 2016 dans une démarche Territoire à Energie Positive (TEPOS). C'est bien dans ce cadre que le projet *Bien Bouger en Beaujolais* a vu le jour. Un plan d'actions spécifique et adapté au territoire concernant la mobilité est en cours de réalisation. L'enjeu général du projet comme nous l'avons dit est donc de répondre aux multiples défis environnementaux avec la pollution de l'air, de santé pour améliorer la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores particulièrement forte à Belleville dus à l'utilisation unique de la voiture (en témoigne ici mon travail sur la commune dans le cadre du projet) et des défis pratiques de désengorgement de la gare de Belleville. Ici pour relever

cet enjeu on mise majoritairement sur la mobilité douce puisque le territoire a la chance de posséder une voie verte facilement empruntable. Dans une moindre mesure les nouvelles mobilités (autopartage ; covoiturage) et les transports collectifs seront aussi des pistes sur lesquelles la communauté de communes s'appuiera.

Ce projet fait d'ailleurs émerger un autre enjeu qui est celui du délaissement du déplacement vélo dans le périurbain et le rural. En effet, alors qu'une étude récente de La fabrique écologique montre qu'en milieu rural « *un déplacement sur deux, fait moins de cinq kilomètres* » et souligne que « *les ménages sont assez bien équipés en vélos* » (Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable, 2017), force est de constater que les habitants sont bels et biens toujours dépendants de la voiture individuelle. Ce faible usage du vélo s'expliquerait par une offre en infrastructures et services défailante pourtant, la « *planification systématique réseaux cyclables "malins", sécurisés et efficaces y est possible à moindre coût, en modérant les vitesses de circulation dans le périurbain et en aménageant des itinéraires dans le rural* ». Ainsi, si le vélo se développe dans les agglomérations, il est de plus en plus délaissé dans le périurbain et le rural.

D'autre part, le projet fait émerger des enjeux plus globaux que rencontrent les territoires ruraux sur la mobilité. Celui de l'innovation avec l'exploration de pistes alternatives au transport en commun dans le milieu rural en est un exemple. En effet, le déplacement vélo est encore peu développé dans les milieux ruraux et périurbains. En possession d'une voie verte, depuis la requalification faite par le département du Rhône de l'ancien chemin de fer, la CCSB souhaite en profiter et expérimenter cet équipement et voir ce qu'il peut apporter pour répondre aux enjeux et au changement de comportement. Ce projet pour le moins innovant n'est pourtant pas encore légion dans les territoires ruraux où les démarches de même veine sont encore peu nombreuses. Par exemple, dans le cadre du challenge mobilité, bien que ce mode de déplacement ait été proposé pour convaincre de s'inscrire à l'événement, très peu l'on suivi, préférant le covoiturage à ce mode doux.

Dernier enjeu « global », c'est l'enjeu de transfert de modèle d'écomobilité. Notre modèle d'ingénierie est souvent expert en solutions de mobilité pour l'espace urbanisé mais très peu pour le milieu rural ou périurbain qui sont- nous l'avons vu - des espaces beaucoup plus complexes à définir malgré des caractéristiques qui se recourent. Ainsi on pense souvent l'espace rural comme la ville ou les solutions à apporter comme si la situation du territoire était urbaine et non rurale ou périurbaine. Seulement, tous les modes alternatifs à la voiture individuelle ne seront pas pertinents à implanter dans tous les milieux ruraux et périurbains. Si la CCSB ne possédait pas de voie verte, les déplacements à vélo classique seraient-ils pertinents à développer ? Il faudrait alors se tourner vers des vélos à assistance électrique (VAE) et encore cela serait-il suffisant ? A l'inverse, le covoiturage pourrait être développé ou bien des méthodes de facilitation d'autostop par exemple tel que « Rézo pouce », premier réseau d'autostop en France ou encore « Covoit'ici » qui est une démarche

d'autostop organisé avec des bornes lumineuses développé par la Communauté de communes de l'Ouest Rhodanien (COR) dans le Rhône. De fait, les distances resteront toujours une contrainte majeure de déplacement dans ces milieux ruraux et périurbains.

Cette présentation du projet aura permis de faire émerger les enjeux de mobilité pour le territoire du Beaujolais mais aussi pour les territoires ruraux et périurbains d'une manière plus englobante. La partie suivante viendra quant à elle aborder le manque d'ingénierie dans les territoires étudiés, revenant sur la place centrale des mobilités et tentant d'apporter des solutions de déplacements viables à ces derniers.

C) La mobilité dans deux territoires en manque d'ingénierie

Ce point-ci reviendra d'une part sur la présence incontournable de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains tout en mettant en exergue le manque d'ingénierie et d'infrastructures de déplacement. D'autre part, il s'agira d'apporter des solutions à ces territoires pour qu'ils puissent répondre aux enjeux qui les attendent à l'avenir.

1°) La place de la mobilité et des transports dans ces territoires fait fit à un manque d'ingénierie :

Une thématique incontournable sur ces territoires...

Ces territoires, par leur éloignement des centres urbains, par leur faible densité de population comme de services se retrouvent plus en retrait et moins accessibles pour une personne lorsqu'elle veut s'y rendre ou en sortir.

En outre, dans ces territoires là, le déplacement motorisé est utile à toutes les activités qu'elles soient forcées comme les déplacements domicile-travail ou se rendre au supermarché pour faire ses courses, qu'elles soient de loisirs (sport, musique, culture) ou autres.

Par ailleurs, ces territoires par leur faible densité sont de fait des territoires dans lesquels les distances raccourciront peu. Pour le milieu périurbain, c'est un peu différent car si les distances restent grandes c'est parce que c'est un espace qui a été conçu et pensé pour l'automobile. Dans ces deux cas, la problématique du transport reste majeure et incontournable, ce pourquoi il faut notamment apporter des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Cette dernière est en effet dominante dans les territoires étudiés et témoigne parfaitement des nombreux déplacements fait dans ces territoires sans pour autant qu'elle soit concurrencer comme ça l'est dans les centres urbains. Ce mode de déplacement impacte écologiquement l'environnement mais aussi la qualité de vie (le temps passé dans les déplacements) et le budget des ménages vivant dans ces territoires. Toutefois de la difficulté de la concurrencer dans ces espaces peu d'initiatives sont faites pour faire changer cette domination.

Enfin, dernier point attestant du rôle primordial de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains : la faible part des services. Le temps médian d'accès à un service de la vie courante pour un habitant pouvant passer de 3,5 minutes en milieu dense à 6 minutes en milieu peu dense et à 10 minutes en milieu très peu dense (Insee, 2016). Ce manque-là crée un besoin inhérent de se déplacer, d'aller en ville au supermarché à 20 km pour aller faire ses courses. Il en est de même pour les activités sportives ou culturelles.

...Mais qui pourtant, souffre d'un manque d'ingénierie et d'infrastructures

Un des premiers éléments qui me vient à l'esprit et qui traduit un manque d'ingénierie est l'absence d'agences de mobilités sur le Rhône. Seul département de la région Auvergne Rhône-Alpes à ne pas en posséder (les autres départements en possédant une à minima et jusqu'à trois dans l'Isère), cela traduit un véritable manque d'ingénierie.

Le conseil en mobilité en est une clé. Il consiste à aider les acteurs de la mobilité dans leurs choix de modes de déplacement, à faciliter l'accessibilité pour tous, à réduire les besoins de mobilité motorisée individuelle et à développer l'écomobilité, en particulier par l'augmentation de l'utilisation des moyens alternatifs (modes actifs et transports en commun). Ce conseil en mobilité est une chose qui est donnée par les agences de mobilité. Comment faire alors dans un territoire comme le Rhône qui ne possède pas d'agence de mobilité ? Pour réussir ce challenge de l'écomobilité il paraît en effet indispensable d'être en possession d'agence de mobilité pouvant renseigner, accompagner et insuffler des changements de comportement qui plus est dans les territoires étudiés où les alternatives sont plus rares. Cette absence de conseil en mobilité sur le Rhône se place ainsi en malheureux témoin du grand défi qui attend les territoires périurbains et ruraux. A savoir le renforcement en ingénierie et en infrastructures. Mais alors quelle pourrait être la raison de cette absence d'agence de mobilité dans le Rhône ?

Il pourrait s'agir du déséquilibre urbain/rural si célèbre qui pourrait être un des facteurs de frein indirect à la mise en place d'agence de mobilité dans le Rhône hors Grand Lyon. Cette dualité urbain/rural bien connue des géographes, montre à quel point l'urbain peut influencer d'une mauvaise manière bien qu'inconsciente, le milieu rural et l'impacter jusqu'à la mise en place d'agence de mobilité dans notre cas. A l'image de Paris qui centralise les fonctions de gouvernance du pays et de multiples services, Lyon, 3e ville française, fait forcément de « l'ombre » au reste du département du moins en termes d'infrastructures de transports et de mobilités. D'où une absence d'agence de mobilité, la majorité de la population du Rhône étant située dans l'aire urbaine de Lyon.

Ainsi cette absence d'agences de mobilité illustre bien le manque d'ingénierie que j'ai pu observer pendant mon stage.

Par ailleurs, outre un manque d'ingénierie²⁶ nous pouvons aussi souligner un déficit d'infrastructures de transports dans les territoires ruraux. Ceux-là mêmes venant renforcer l'indispensable besoin de déplacement de ces espaces.

Bien que, comme nous l'avons vu, certains territoires comme celui de la communauté de communes Saône-Beaujolais possède des infrastructures à destination de modes doux ou alternatifs à la voiture individuelle (*cf.* le projet vélo et voie verte en Beaujolais) sur lesquels ils peuvent s'appuyer pour mener des politiques en faveur des déplacements durables, cela reste un cas rare en France. Il devrait y avoir plus de possibilités ou d'aménagements de modes doux dans ces territoires là.

F. Bonnet revient sur l'aménagement des espaces ruraux et notamment sur la valorisation des ressources des campagnes. Par exemple, une des pistes qu'il envisage est de privilégier les modes doux à chaque fois que cela est possible : promenade le long des cours d'eau ; utilisation des chemins ruraux et développement des principes de « chaucidou²⁷ » (Bonnet F., 2016). Il préconise donc de développer des infrastructures adaptées aux modes de déplacement dans ces territoires et non pas de transférer un modèle d'écomobilité pensé depuis la ville et l'appliquer la même façon à ces territoires de faible densité.

Nous avons pu voir que malgré la présence incontournable de la mobilité dans le rural et le périurbain, ces espaces souffraient d'un manque d'ingénierie et d'infrastructures pouvant accompagner les alternatives à la voiture individuelle. Dans le point suivant, nous essayerons d'apporter des solutions à ces territoires et de répondre à leur problématique de déplacement.

2°) Quelles solutions apportées à ces territoires selon Négawatt et l'expérience acquise pendant le stage ?

Un des premiers arguments que l'on peut mettre en avant est sans doute de s'atteler à la source du besoin de déplacement. Il faut réduire les déplacements et favoriser la sobriété énergétique et pour ça revenir sur un mode de vie plus local, mode de vie que sont censés représenter les espaces périurbains. Ici je pense notamment à la requalification des centres bourgs, au redéveloppement de la vie de village avec des propositions d'accès aux commerces et services pour limiter les déplacements au maximum. L'urbanisme commercial ayant un rôle déterminant sur la qualité de la vie, le coût des transports et la qualité des paysages (Bonnet F., 2016, p.58). Pour les territoires périurbains, s'ils existent déjà des commerces ils sont souvent monofonctionnels et uniquement conçus pour la voiture, il faut

²⁶ Au sens territorial, Gilles Rey Giraud définit l'ingénierie comme un ensemble des moyens humains, des méthodes et des missions concourant à l'élaboration et à la conduite d'un projet territorial, ainsi qu'à la définition, au montage et à la mise en œuvre d'actions (Source : Rey Giraud, G. (2012). *Ingénierie territoriale À question technique, réponse politique*. [ebook] ETD. Available at: <http://unadel.org/wp-content/uploads/2013/08/note-Etd-Enjeux-Ingenierie-territoriale-2012.pdf> [Accessed 24 Aug. 2018]).

²⁷ On appelle « chaucidou », ou voie centrale banalisée une route et une rue accessible aux véhicules mais dont le profil et/ou le traitement paysager favorise la réduction de la vitesse et le partage avec d'autres modes de déplacement.

donc les transformer et en faire de véritables espaces publics et ainsi des lieux de vie principaux. Ceux-ci devront être alimentés par un réseau de transports (bus par exemple) quand c'est possible et il faudra aussi améliorer l'attractivité et la qualité des centres commerciaux dont la position peut être qualifiée de stratégiques (bourgs, noyaux isolés, activités agricoles). Pour cela F. Bonnet recommande notamment de redonner la place au piéton et aux modes doux et d'améliorer les liaisons douces avec les zones d'habitat mais aussi de diversifier les usages du bâti (dit mixité fonctionnelle).

Ensuite, d'après mon expérience de stage, il apparaît nécessaire de développer des modes alternatifs à la voiture individuelle qui soient adaptés au territoire et à son relief. Par exemple si à Belleville il paraît évident de développer du vélo car le secteur étant relativement plat et disposant d'une voie verte, il n'en sera pas de même sur un territoire vallonné. Ainsi, nous pouvons déjà préconiser pour ce type de territoires de valoriser des vélos à assistance électrique de par leur physionomie peu adaptée au déplacement à vélo « classique » mais aussi de par les grandes distances entre services, travail et habitat de ces territoires. Par ailleurs, au grès des missions menées, tout le monde n'apparaît pas adepte de ce mode de transport qu'est le vélo, de même que tout le monde n'est pas prêt à faire des efforts physiques pour se déplacer. Quelque chose à prendre en compte avant de mener des politiques en faveur des modes doux comme le vélo (enquête d'usagers par exemple).

A contrario, si tout le monde n'est pas réceptif au déplacement cycle, le covoiturage apparaît comme une alternative sérieuse au déplacement en automobile individuelle. Déjà parce que dans ces territoires peu denses 90,3% des ménages disposaient d'au moins d'une voiture en 2011 (Hubert, Pistre and Madre, Insee, 2016) cela reste donc simple pour les conducteurs comme pour les usagers puisque cela reste appuyé sur la bonne volonté des personnes de se rendre service les uns aux autres moyennant rémunération ou non et ne nécessitant pas d'infrastructures et donc de coûts supplémentaires pour la collectivité. L'autostop est aussi quelque chose à envisager et qui est d'ailleurs entrain de se développer à grande ampleur avec des dispositifs comme *Rézo pouce* par exemple.

Une autre piste à explorer bien qu'allant dans le sens contraire de la politique actuelle, est le redéploiement des trains régionaux qui en se redéveloppant pourrait desservir plus de communes qu'elles ne font actuellement. Cependant, ceci n'étant pas l'unique solution, il faut accepter l'idée que l'automobile restera pour longtemps encore le mode de déplacement principal des habitants de ces territoires à faible densité. En effet, l'automobile offre aujourd'hui encore un certain confort, une flexibilité encore inégalée (départ à l'heure que l'on veut et d'où on le souhaite) et une vitesse qui reste intéressante.

A partir du moment où l'on accepte cette idée, deux solutions pouvant être complémentaires s'offrent à nous. Celles-ci sont d'ailleurs étudiées dans le manifeste Négawatt.

D'une part, il s'agit de développer les pratiques limitant les déplacements et même si nous l'avons vu la relocalisation et dynamisation des centres bourgs est une des solutions, le télétravail en est une autre. Le télétravail désigne le fait de travailler pour son employeur sans être présent dans les murs l'entreprise (Journaldunet.fr, 2018). De fait du non déplacement vers le site de l'entreprise, on peut travailler depuis chez soi et ainsi éviter des mobilités pendulaires si génératrices d'embouteillage aux heures de pointes. Par ailleurs, cela permet aux ménages les plus précaires de réaliser des économies puisque comme l'affirme Philippe GASSER « la voiture est souvent un préalable à toute tentative d'emploi, surtout lorsqu'il s'agit de contrats de courte durée. Ces emplois faiblement rémunérés sont généralement largement ponctionnés par les coûts de mobilité, voire de garde des enfants nécessaire à la souplesse de l'activité ». Si nous prenons l'exemple d'Hespul le télétravail apparaît comme une solution viable pour les salariés.

D'autre part, il s'agit de faire un « transfert » de carburant et passer d'un carburant non renouvelable que sont le diesel ou l'essence à une carburation quasiment exclusivement renouvelable. Cela rentre dans le volet efficacité du manifeste Négawatt : deux types d'énergies retenues que sont le gaz (gaz naturel ou GNV) et l'électrique. Ceux-ci dépendront des usages que l'on en aura. Dans notre cas, puisque que notre sujet porte sur les territoires ruraux et périurbains la carburation qui sera intéressante est le biogaz : pour substituer les voitures essences et gazole, ce seront selon le manifeste Négawatt les véhicules les plus utilisés en 2050 et ce, pour 70 % des trajets en voiture (Salomon, T. and Jedliczka, M., 2015: 158). Ce choix pour le vecteur gaz en dehors des villes est stratégique puisque déjà pour l'industrie automobile cette évolution ne représente qu'une adaptation marginale (toujours selon le Manifeste Négawatt) puisque ne nécessitant pas de bouleversement de l'outil industriel.

Au terme de cette partie, nous pouvons conclure que les enjeux de développement territorial de la mobilité sont principalement l'ingénierie et l'innovation, la mise en place d'infrastructures, l'application d'un modèle d'écomobilité pensé pour l'urbain mais à adapter et à implanter dans des espaces peu denses que nous avons étudié. Par ailleurs, un réel défi ou enjeu énergétique (et environnemental) apparait aussi puisque le secteur des transports est le plus émetteur de GES et la voiture individuelle en est en grande partie responsable. Il faut donc trouver des alternatives malgré la difficulté du monde rural que nous connaissons : grandes distances, peu de services à disposition des habitants, etc. Ainsi rien n'est jouer pour l'avenir de nos territoires non urbains mais tout (ou presque) reste à faire pour répondre aux enjeux de mobilité dans ces territoires que ce soit pour palier au manque d'ingénierie ou répondre aux besoins d'infrastructures ou encore de faire changer les comportements.

Cependant nous ne sommes pas démunis de solutions comme nous avons pu le soulever dans ce rapport. D'autres existent et s'inventeront avec des systèmes innovants qui

voient le jour comme au sein de la communauté d'agglomérations de l'Ouest Rhodanien (COR) où l'on a développé « Covoit'ici » qui est un système d'autostop organisé avec bornes lumineuses. Nous allons maintenant voir dans la prochaine partie les résultats que j'ai obtenus au fil de mon stage.

III) Mes premiers résultats : entre choix stratégiques et perspectives

Cette partie sera la plus opérationnelle du rapport dans le sens où elle s'intéressera d'abord aux missions puis aux attentes qu'avait Hespul en me confiant ces missions avant de présenter les livrables du stage et les résultats. Enfin, nous reviendrons sur les choix qui ont été déterminants dans la réussite du stage et nous tenterons de montrer l'intérêt opérationnel de chaque mission.

A) Retour sur les attentes de missions et comparatif avec les résultats obtenus :

Ce point viendra éclairer d'une part les missions et les attentes qu'engendraient celles attribuées et brosera les réponses à objectifs. D'autre part, une présentation des livrables et des résultats sera dressée, mettant en lien la pertinence des résultats et attentes.

1°) Trois missions répondants à des objectifs et attentes bien différentes

Au sein de ce stage, plusieurs missions m'ont été confiées. Il s'agira ici de revenir sur ces dernières de manière détaillée et d'insister sur les objectifs de celles-ci. Nous dresserons également les attentes d'Hespul vis-à-vis du stagiaire que je suis.

Trois missions de nature différentes

Chaque mission sera abordée de la manière suivante : *description et explication générale, étapes et temporalités des missions.*

Sans doute la plus chronophage à mes débuts, ma **première mission** concerne le **challenge mobilité régional**. Ici, l'association se place comme relais local du département du Rhône hors-métropole. L'objectif global est simple : faire en sorte que des établissements professionnels (entreprises, établissements publics) s'inscrivent au challenge et participent le jour J.

Pour ça, il a fallu faire du « marketing » et vendre le challenge aux entreprises que je contacte par téléphone pour les convaincre de s'inscrire dans la démarche. Celui-ci ayant lieu le 7 juin 2018, les inscrits devront venir au travail autrement qu'en voiture individuelle et ainsi favoriser les modes de transports plus respectueux de l'environnement (modes doux, transports en commun, covoiturage, etc.). L'échéance est donc le jour du challenge.

J'ai donc dû recruter un maximum de participants et aller plus loin (100 établissements visés cette année) que l'édition précédente qui avait permis d'inscrire un total de 61 établissements sur le département du Rhône. L'idée est aussi d'organiser un suivi des participants le plus pertinent possible et de promouvoir les modes de déplacements doux notamment avec l'enquête « indemnité kilométrique vélo »²⁸ mais aussi avec la mise à jour d'un guide de « l'éco-mobilité » qui précise la majorité des moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Cette mission s'est déroulée en **trois grandes phases** à savoir : la *préparation du challenge*, la *semaine du challenge* et *l'après challenge mobilité et les résultats*.

La première phase de préparation qui débuta dès le mois de mars soit deux semaines après mon arrivée, fut principalement constituer d'appels téléphoniques auprès des participants des éditions précédentes pour les réinscrire à cette édition du challenge mobilité Auvergne Rhône-Alpes 2018. Cette première étape bien que répétitive est essentielle car elle permet d'amener de nouveaux participants au challenge et de commencer à établir des liens avec les participants, liens plus qu'importants puisque pouvant servir pour mobiliser en amont les années suivantes par exemple. La méthode de recrutement était, dès le départ, défini comme suit : Dans un premier temps s'assurer de la réinscription des établissements participants les années passées et ensuite prioriser des secteurs géographiques. L'Est lyonnais parce que Hespul a répondu à un appel d'offre de la CCI et le Beaujolais parce que l'association a répondu à un appel à projet avec la Communauté de Commune Saône Beaujolais pour augmenter la pratique du vélo.

Les appeler était la tâche initiale de la première phase puisque je devais aussi remplir un tableau de suivi de façon à me situer dans l'avancée de mes relances. Par ailleurs, une deuxième tâche était de mobiliser avec mon maître de stage, les collectivités telles que les communautés de communes et d'agglomérations mais aussi les clubs d'entreprises pour organiser un relais d'informations sur le challenge et tenter de mobiliser plus d'entreprises et dépasser les résultats de l'édition précédente. Ces deux premières tâches furent réalisées en même temps de mars jusque mi-mai.

Enfin, la dernière tâche fut d'amener de nouveaux établissements à s'inscrire et d'insister sur des secteurs en particulier : le territoire de l'Est Lyonnais dans le cadre d'un partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Lyon Métropole St Etienne Roanne et le territoire de la communauté de communes de Saône Beaujolais (CCSB), située dans le nord du Rhône. Cette dernière tâche a été menée de mi-mai jusqu'au jour J. Des fichiers de référents nous avaient été communiqués par la CCI pour le secteur de l'Est lyonnais mais

²⁸ **IKV** : Depuis le 13 février 2016, les entreprises du secteur privé ont la possibilité de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par le salarié pour ses déplacements à vélo ou à vélo à assistance électrique entre sa résidence habituelle et son lieu de travail, sous la forme d'une « indemnité kilométrique vélo » (IK vélo).
Source : www.urssaf.fr

pour le secteur de la CCSB, j'ai dû en amont et durant les deux premières tâches créer de toute pièce un fichier de contact d'entreprises présent sur le territoire.

La seconde phase fut elle aussi composée de relances téléphoniques mais non pas pour ramener des inscrits dans l'événement mais bien pour rappeler aux inscrits de rentrer les résultats de leurs établissements, c'est-à-dire de rentrer (si c'est une saisie centralisée) ou de faire rentrer (si c'est une saisie individuelle) les données sur la plateforme entre le 7 juin et le 12 juin minuit. En dehors de cette période là les résultats n'étaient pas ou plus pris en compte.

La troisième phase, elle, fut rythmée par l'organisation de cérémonies de clôtures départementale et régionale et par la collecte des résultats autant quantitatifs que qualitatifs. C'est-à-dire par du traitement statistique et par la récupération de témoignages auprès de certains participants que nous jugions bon de mettre en avant de par leur implication et leurs bonnes idées. Cette collecte avait pour but de faire un retour sur les résultats de cette édition 2018 via la création d'un document de valorisation que nous avons appelé « *Retour sur la participation des établissements dans le département du Rhône* ».

Ce document comme dit dans le titre fait bel et bien le retour sur la participation en annonçant les grands gagnants de chaque catégorie (Centralités rhodaniennes et Territoires ruraux) et ce dans chaque classe (1 à 20 salariés, 20 à 100 salariés, plus de 100 salariés). Il revient également sur les grands chiffres de la participation 2018 (82 inscrits pour 64 participants soit un taux de participation de 78%) que j'ai pu calculer avec notamment la répartition en pourcentage des kilomètres éco-parcourus (c'est-à-dire parcouru autrement qu'en voiture individuelle) en fonction du mode de transport. Il fait état des résultats détaillés par intercommunalité par le biais de l'outil cartographique. Ces retours chiffrés seront d'ailleurs accessibles dans les annexes de ce rapport²⁹.

Ma **deuxième mission** porte sur la voie verte présente entre les deux communes rurales Beaujeu et Belleville-sur-Saône, sur le territoire de la communauté de communes de Saône Beaujolais.

Alors que cet équipement aménagé par le département du Rhône est aujourd'hui essentiellement utilisé pour des pratiques de loisirs, l'objectif de la Communauté de Communes de Saône Beaujolais est d'inciter les habitants à l'utiliser lors de leur déplacement domicile-travail. Ainsi, la voie verte pourrait servir de levier au report modal et permettre *in fine* de résoudre des problèmes de saturation du parking de la gare de Belleville. Ce projet doit durer presque deux ans entre la mise en place du partenariat de l'appel à projet et la fin de ce dernier qui devrait se trouver autour de fin 2019.

Mon travail consistait surtout à communiquer sur l'existence de la voie verte auprès des entreprises et des commerçants se trouvant le long de la voie verte pour leur faire prendre

²⁹ Les résultats du département du Rhône et les résultats détaillés par intercommunalité disponibles page 80 dans les annexes.

conscience qu'un tel aménagement existait et pouvait être utilisé pour des usages différents de ceux d'aujourd'hui. Par ailleurs, l'idée était aussi d'informer les entreprises et commerces qu'ils peuvent avoir un rôle dans l'usage du vélo et le report modal.

La première phase fut lancée par la rencontre entre Hespul, Pignon sur rue³⁰ et la communauté de communes Saône Beaujolais durant le mois de mars. L'objectif de cette réunion était justement de lancer ce projet qu'est la voie verte et de définir des axes de travail et des actions pour promouvoir le projet. La CCSB s'occupant des aménagements en « dur » du projet, les deux associations que sont Pignon sur Rue et Hespul ont eues de quoi faire en ce qui concerne la communication, la promotion et la sensibilisation.

La deuxième phase pris réellement naissance à partir de fin mars après que Pignon sur Rue ait travaillé sur une enquête disponible en ligne et que le site créé en amont pour le projet fin prêt. Une enquête avait été mise en ligne jusqu'au 10 juin 2018 pour informer la CCSB et récolter des données sur les pratiques et usages de la voie verte. Par la suite, Pignon sur Rue a pu mener diverses actions de promotion auprès du grand public et des scolaires par sa présence et sa distribution de flyers en gare de Belleville et dans les écoles primaires de Beaujeu et Belleville. De mon côté, j'ai mené, sur une journée (vendredi 4 mai 2018), une action de promotion du projet voie verte auprès des commerçants de Belleville pour leur faire part du projet et leur demander de répondre à l'enquête en ligne et de diffuser l'information auprès de leurs clients et proches.

La troisième phase a débuté mi-juillet après la clôture du challenge mobilité 2018 qui a énormément occupé les deux associations (moi y compris) durant le laps de temps mars-fin juin. Une réunion est d'ailleurs prévue à Belleville au siège de la CCSB pour faire un point sur le travail mené jusqu'ici et pour fixer de nouveaux caps.

Enfin, ma **troisième et dernière mission** est une mission prospective et de développement. Elle consiste à enquêter sur le rôle que pourrait avoir Hespul dans les mobilités, aux vues de ses compétences et sujets déjà développés. L'idée est de rassembler les compétences et les sujets de mobilités particulièrement présents dans l'association (électromobilité par exemple) pour voir ce que cette dernière pourrait développer.

Pour ça, j'ai effectué durant la **première phase** de mon travail un état de l'art sur les mobilités (couplées à l'énergie) via des recherches bibliographiques et en me basant sur le scénario Négawatt. J'ai pu rencontrer les coordinateurs de pôle et le directeur général, un des auteurs du scénario. Cette étape s'est étendue de mon arrivée à Hespul (au mois de février) jusque mi-mai après quoi je me suis plutôt focalisé sur ma première mission.

³⁰ Association de vélo, Pignon sur Rue est aujourd'hui la maison du vélo de Lyon. Elle est partenaire avec Hespul pour mener à bien le projet voie verte avec pour objectif la promotion auprès du grand public tandis qu'Hespul est plutôt dans la promotion et la sensibilisation auprès des entreprises et commerçants.

A la suite de mes recherches, j'ai croisé mes sources bibliographiques avec les entretiens effectués auprès des coordinateurs pour établir trois scénarios hypothétiques de développement pour l'association. Ici deux possibilités s'offraient à moi : soit choisir de développer un scénario et le pousser au maximum en fonction du temps qu'il me restait ou au contraire développer les trois scénarios mais rester dans l'information générale. J'ai choisi la première option concluant la première phase de cette mission.

La **deuxième phase** qui débute au mois de juillet s'est déroulée comme suit : rencontre avec mon maître de stage Thierry Manceau pour une création d'un fichier de contacts à rencontrer suivant le scénario choisi. Après quoi j'ai établi une grille d'entretiens puis appeler ces personnes pour les rencontrer. Ensuite j'ai effectué un compte-rendu de chaque entretien et annoté les informations utiles au développement et à l'enrichissement de mon scénario.

La **dernière phase** fut ainsi la rédaction d'un dossier/bilan de mon travail de plus d'une trentaine de pages présentant mes résultats obtenus et les axes de développement choisis³¹.

Des objectifs et attentes qui se distinguent les uns des autres

Pour la mission du challenge mobilité régional, les objectifs sont nombreux. En effet, pour Hespul, l'intérêt est déjà de rester relais local de la région et porteur de ce projet de changement de comportement sur son territoire d'actions qu'est le Rhône. Le changement de comportement étant une compétence claire et identifiée du pôle éducation et sensibilisation. Pour la région Auvergne Rhône-Alpes les objectifs sont avant tout de répondre à une sensibilité politique et devenir un modèle (même si elle est déjà) dans le changement de comportement en mobilités autour d'un événement d'une journée et de permettre aux autres régions française de développer des démarches similaires.

Hespul attendait de moi que je devienne le référent challenge mobilité 2018 sur le relais local du Rhône, c'est-à-dire que je sois le principal interlocuteur aux entreprises pour ce challenge, répondre aux questionnements des entreprises, les informer des démarches à suivre. Cela comprenait donc une véritable veille téléphonique, une mise à jour constante des fichiers de suivi d'établissements (tableau de suivi à remplir, à modifier...). Ainsi, j'étais identifié comme la personne ressource, l'homme à « tout faire » concernant le challenge mobilité. Dans le cadre des contrats partenariaux avec la CCI ou le club de l'écomobilité Mi-Plaine présent sur le territoire de l'Est Lyonnais je me devais aussi d'assister à des réunions pour promouvoir et incarner physiquement le relais local du challenge qu'est Hespul. Par ailleurs, je devais aussi remplir mon rôle « d'animateur » puisque présent comme stagiaire dans le pôle animation d'Hespul. Cela s'est traduit lors d'évènements mobilité ayant lieux sur le territoire du Rhône.

³¹ Les résultats et la conclusion de ce rapport sont disponibles en annexes.

En ce qui concerne la mission vélo et voie verte en Beaujolais, les objectifs sont clairement identifiés. Comme nous avons pu l'identifier ci-dessus, les objectifs répondent à un intérêt local d'une part mais aussi national d'autre part : local car il faut répondre à un besoin urgent de désengorgement du parking de la gare de Belleville et de réduction des nuisances sonores, mais aussi national parce que ce projet rentre dans la démarche TEPOS 2030 dans laquelle la communauté de communes s'est engagée. En effet, le transport étant le deuxième secteur de consommation énergétique finale, ce projet est un bon levier pour commencer à faire baisser cette surconsommation d'énergie dans nos territoires.

Pour cette mission, les attentes d'Hespul à mon égard étaient somme toutes assez différentes de la première. Par exemple, d'après ce que j'ai ressenti, l'identification d'établissements et de commerces était une entière attente de mon travail. Par ailleurs, l'association attendait de moi que je sois un véritable porte-parole du projet auprès des entreprises et des commerçants, eux pour lesquels j'ai effectué une journée d'information et promotion du projet vélo et voie verte et de son enquête.

La mission prospective elle, est quelque peu différente. En effet l'objectif pour Hespul est beaucoup plus réflexif que les autres. Via un contexte, des compétences et un manifeste Négawatt faisant référence allègrement à la problématique des mobilités comme un réel enjeu à venir, Hespul réfléchit à monter en compétence spécifiquement sur les changements de comportement, le conseil et l'accompagnement. Ici, émanent donc des objectifs internes à l'association mais aussi externes et d'un intérêt départemental. En effet, dans cette éventuelle montée en compétences se profile un scénario qu'est celui de la mise en place, de la création d'une agence de mobilité sur le Rhône. Comme EIE depuis plus de 15 ans, mais aussi pour avoir accompagné le montage des TEPOS, de par ses compétences, ses relations avec les territoires et son rôle de référent en ce qui concerne le domaine des énergies renouvelables, Hespul peut tout à fait prétendre devenir agence de mobilité, servant de fait les intérêts et le manque d'ingénierie et de services du Rhône hors-métropole que nous relevions au-dessus.

Les attentes d'Hespul étaient donc plurielles. Déjà, il fallait réaliser un large travail de recherches pour se renseigner sur l'actuel contexte d'organisation des mobilités et transports et mesurer quels enjeux et quels changements seraient à venir pour les territoires français qu'ils soient ruraux, périurbains ou urbains. Une fois cette première étape remplie, des scénarios ont été établies pour pouvoir répondre à la problématique du dossier « *Hespul et les mobilités* »³². L'idée était ici de proposer des pistes de développement à Hespul et d'en étudier la faisabilité par la réalisation d'une enquête qualitative comprenant

³² Nom complet du dossier prospectif dont les conclusions sont disponibles en annexes de ce rapport: « Hespul et les mobilités : Dans le contexte actuel et en rapport avec les objectifs du scénario Négawatt ; Hespul, association spécialisée dans l'énergie renouvelable, est-elle aujourd'hui en capacité de prendre en compte la dimension mobilité et de répondre à des appels à projets aux vues de ses compétences ? »

la préparation d'un questionnaire et la rencontre d'acteurs du territoire, principalement des chargés de transport, TEPOS ou développement durable. A la suite de ces rencontres, un diagnostic a été dressé faisant ressortir à l'aide d'une grille AFOM les atouts et faiblesses du scénario choisi. Sur cette mission, Hespul attendait donc que je mène un benchmark dans un objectif de développement de l'association.

2°) Livrables et résultats en accord avec les attentes ?

Cette partie viendra d'une part présenter les livrables et résultats des missions de stage et d'autre part analysera la pertinence de ceux-ci aux vues des attentes et objectifs de départ.

Présentation des livrables et des résultats

Plusieurs livrables et résultats ont été obtenus au cours de ce stage puisque trois missions ont été remplies. Aussi, il conviendra de présenter pour chaque mission résultats obtenus et livrables rendus.

La première mission à savoir celle concernant le challenge mobilité 2018 est elle très riche en résultats et en livrables.

Un des livrables est le document présentant les résultats de cette édition 2018, faisant office de retour sur la participation des établissements dans le département du Rhône. Ce document sous forme de livret³³ revient ainsi sur les résultats du challenge sur le Rhône présentant chiffres, classement, témoignages et fait honneur aux participants. Ayant uniquement travaillé sur les données chiffrées et la cartographie, nous reviendrons principalement sur ceux-ci³⁴.

Cette édition 2018 marque l'édition de tous les records au niveau régional avec près de **1850** structures inscrites qu'elles soient publiques, privées ou associatives ; **800 000 km** éco-parcourus c'est-à-dire de manière alternative à la voiture individuelle, **6 800 heures** de bouchons évitées.

Il en est de même au niveau départemental sur le Rhône hors métropole avec des chiffres en globale augmentation dans tous les EPCI³⁵ composant le territoire. Voici donc quelques chiffres et résultats :

- **82 inscrits pour 64 participants soit un taux de participation de 78% ;**
- **714 salariés participants ;**
- **12 000 kms éco-parcourus et un total de 2,4 tonnes de Co2 non émis.**

³³ Le livret « *Retour sur la participation des établissements dans le département du Rhône* » du Challenge mobilité 2018 est disponible en annexes de ce rapport pour des résultats plus détaillés.

³⁴ Les co-auteurs du document sont inscrits sur le livret dans les annexes.

³⁵ Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont des structures administratives françaises regroupant plusieurs communes dans un objectif de coopération et d'exercices de compétences communes (vie-publique.fr)

Les modes de transport les plus utilisées ont été le covoiturage dans 56% des cas et les transports en commun avec 12%. La carte des résultats détaillés par intercommunalité nous indique que c'est la communauté de communes de l'Est Lyonnais qui a le plus participé avec 18 entreprises participantes suivi de la communauté d'agglomération de Villefranche Saône Beaujolais où 10 établissements ont participé. Sans surprises, ce sont les territoires que nous avons appelé centralités rhodaniennes, mieux dotés en infrastructures de transports qui se sont le plus prêtés à l'événement.

Le second livrable qui est un livret support pour le challenge mobilité³⁶ est tout simplement un guide de l'éco-mobilité sur lequel j'ai pu travailler pendant mon stage. C'est un guide rassemblant les offres des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle disponibles dans le département du Rhône, métropole comprise. L'objectif est simple : rendre lisible l'offre de transport du territoire pour permettre à la personne qui souhaiterait commencer à se déplacer autrement qu'en voiture. Plus qu'utile pendant le challenge mobilité, il permet aux salariés participant de choisir quel mode utiliser pour se rendre au travail le jour J.

Le troisième livrable est essentiellement une vidéo promotionnelle du challenge mobilité³⁷ co-réalisée avec une collègue du pôle éducation et sensibilisation. Ayant réalisé toute la partie logistique de la vidéo, j'ai également été acteur dans celle-ci où j'interprète un cycliste se déplaçant sur la voie verte présente à Belleville-sur-Saône. L'objectif de cette vidéo était de communiquer avec un double objectif : faire parler du challenge mobilité d'une part, puisque nous nous sommes rendus sur le lieu du tournage le 7 juin et d'autre part aborder l'infrastructure exceptionnelle que possède le territoire de la communauté de communes Saône-Beaujolais.

La deuxième mission vélo et voie verte ne présente pas pendant la durée du stage de réels livrables rendus mais plutôt des documents sur lesquels j'ai pu travailler qui serviront à la réalisation de livrables. Par ailleurs des résultats ont tout de même été obtenus.

Ainsi j'ai travaillé sur la création de fichiers de données, rassemblant contacts d'entreprises et de commerçants qui seront utilisés en support pour mener à bien le projet mais aussi pour la réalisation d'une vidéo promotionnelle. Celle-ci faisant un retour sur la participation des divers publics (entreprises, commerçants et grand public) visés par l'enquête.

En termes de résultats, il faut savoir qu'il y'a eu près de 90 personnes qui ont répondu à l'enquête lancée en partenariat avec la CCSB et Pignon sur Rue sur une période donnée (de avril à mi-juin). Cette enquête aura permis de faire ressortir des points faibles et forts au projet porté par l'intercommunalité et d'identifier certaines personnes pouvant être

³⁶ Disponible dans la rubrique Annexes à la suite du document *Retour sur la participation des établissements dans le département du Rhône*.

³⁷ Disponible via le site du challenge mobilité

ambassadeurs dans le projet. Suite à cela et pour la réalisation d'une vidéo promotionnelle, certains commerçants et salariés ont été identifiés pour réaliser des témoignages d'expériences, ces personnes étant pour le plus souvent des cyclistes il était avisé de les contacter. Ceci est un premier résultat en soi puisque des personnes motrices ont été identifiées et serviront par la suite.

La troisième mission présente des résultats bien identifiés et tourne autour de deux livrables principaux. A savoir un dossier sur Hespul et les mobilités, retraçant des mois de travail et les résultats de cette prospection et d'autre part un PowerPoint venant résumer le contexte de la mission, les étapes et le scénario choisi ainsi que les résultats obtenus. Ceci visant principalement à laisser un trace correcte et pertinente de mon passage à Hespul et dans le cas où l'association souhaiterait effectivement se lancer dans une montée en compétences en mobilités et reprendre mon dossier pour ne pas repartir de zéro. Nous allons revenir sur les résultats obtenus sur cette enquête de prospective et de développement³⁸.

Premièrement ce qu'il est ressorti de mon bilan sur les compétences d'Hespul après enquêtes auprès des coordinateurs de pôles et de mon travail exploratoire sur les agences de mobilités est plutôt positif. En effet, Hespul semble posséder des compétences clés pour la mise en place d'une agence de mobilité sur le Rhône.

D'une part, parce qu'elle possède une réelle expertise et capacité à conseiller et accompagner les territoires en ce qui concerne l'énergie à travers leur espace info-énergie et surtout à travers les conseillers qui y travaillent et conseillent chaque jour particuliers, professionnels et collectivités. L'association a, d'autre part, une réelle légitimité à travailler en relation avec ces territoires périurbains et ruraux qu'elle suit depuis des années sur des sujets concernant l'énergie et les territoires à énergie positive (TEPOS). La demande étant bel et bien existante de la part des collectivités territoriales. En outre, Hespul est dotée de compétences phares pour mener une telle montée en compétences et exercer en tant qu'agence de mobilité, à savoir :

- *L'accompagnement*, qu'il soit technique (dispensé en général par le pôle PATER) et particulièrement de changement de comportement (ici le pôle éducation et sensibilisation) ;
- *Communication et sensibilisation* qui s'incarne dans les pôles support et éducation & sensibilisation qui sont aujourd'hui une des clés de voute du conseil en mobilité ;
- Enfin les compétences de *promotion, d'animation web et de création outils* sont des atouts pour la production d'un travail de qualité dans une agence de mobilité.

³⁸ La totalité des résultats de la mission prospective seront disponibles dans la rubrique annexe sous forme de grille AFOM.

Deuxièmement, après enquête auprès d'acteurs compétents il s'est avéré que Hespul a bien identifié ce manque crucial en matière de mobilités sur le Rhône et en est arrivé aux conclusions que la création d'une telle instance pourrait être très pertinente. Après une enquête qualitative menée auprès d'acteurs du territoire, essentiellement auprès de chargés de transport/mobilités ou chargés de TEPOS/développement durable d'EPCI du Rhône et de la métropole du Grand Lyon, un bon retour a émané de l'idée de créer une agence de mobilité sur le Rhône. Tous, m'ont évoqué un sentiment positif à cet égard, tous les acteurs trouvant qu'il y avait un réel manque à ce niveau-là sur le Rhône. La plupart m'ont répondu que l'association était effectivement bien placée en tant qu'interlocuteur et comme entité compétente pour mener à bien une telle expérience. Cependant, il fallait veiller à définir quel serait le budget qu'on souhaiterait y accorder ; quel rôle Hespul voulait effectivement prendre ; combien de salariés comptaient-elles embauchés si ses compétences s'étendaient à l'agence de mobilité. En effet, une multitude de retours abordaient le nombre d'agences de mobilités à créer étant donné le vaste territoire à couvrir. Le scénario le plus probant et revenant à de multiples reprises est celui de l'agence à plusieurs vitesses avec des relais locaux ou antennes dans les territoires ruraux quand le siège serait situé en pleine aire métropolitaine Lyonnaise.

Un retour sur les attentes

Nous l'avons vu, nombreux sont les résultats et livrables concernant les missions menées mais ceux-ci ont-ils été probants et pertinents par rapport aux objectifs et attentes décrites ci-dessus ?

C'est un retour général positif, certes ponctué de quelques résultats un peu décevants, sur lesquels nous allons revenir. Tous les objectifs qu'Hespul nous avait transmis ont été de ma perception atteints dans l'idée générale des missions que j'en avais.

Pour la première tâche j'ai certes pu manquer des objectifs très précis comme un nombre d'inscrits pas au rendez-vous (100 établissements étaient visés au départ contre 82 réels inscrits), pourtant je n'ai cessé de faire des efforts pour m'accrocher dans un rôle de « négociateur » et « commercial » qui n'est pas dans mon champ de compétences. Vendre le challenge mobilité aux entreprises nécessite une réelle capacité que je n'avais pas à mes débuts et que j'ai acquise par la force des choses. Par ailleurs, cette méthode d'approche s'est enrichie par ma pratique quotidienne du monde professionnel.

Pour la deuxième tâche, les objectifs étaient déjà beaucoup plus flous puisque il n'y avait pas d'objectifs chiffrés ou mesurés à atteindre et que le projet vélo et voie verte n'en était qu'à ses débuts. Mon unique objectif véritablement identifié était une action promotion à réaliser auprès d'un maximum de commerçants de la commune de Belleville-sur-Saône. Cet objectif a été rempli avec succès car de nombreux commerçants ont accueilli la démarche très positivement, certains acceptants même d'être porteurs dans ce projet.

Enfin, la troisième tâche est là encore difficile à évaluer en termes de pertinence résultats/attentes car nous étions ici dans une situation de prospective et de développement pour la structure. Il fallait faire émerger des scénarios aux vues des compétences que possédait Hespul et développer un scénario probant et aller jusqu'à la phase d'étude de faisabilité du scénario. Le diagnostic étant à l'heure actuelle réalisé, la pertinence résultats/attentes peut-être considéré comme remplie.

Bien entendu, ces missions ont été effectuées dans un temps imparti avec un véritable calendrier à suivre qui ont contraint mes actions et réalisations. Un temps plus important accordé sur le challenge mobilité aurait sans doute permis de faire augmenter le nombre d'inscrits mais ce même laps de temps n'aurait pas permis d'avancer efficacement sur les deux autres missions que l'association de transition énergétique nous avait confié.

Cette partie aura surtout permis de faire le point sur les missions effectuées, les objectifs réels de celles-ci et les attentes qu'avait la structure vis-à-vis de ma condition de stagiaire. Livrables, résultats et pertinence ont pu apporter plus de transparence à la réalité de mon travail au sein du pôle éducation & sensibilisation. A présent, nous reviendrons sur les choix « stratégiques » opérées pendant l'expérience professionnelle et nous nous demanderons en quoi ont-ils eu un intérêt particulier ?

B) Quels ont été mes choix stratégiques et/ou d'organisations pour rendre opérationnelles mes missions et en quoi ont-ils eu un intérêt particulier ?

Cette sous-partie viendra présenter les choix faits dans la réalisation de mes missions avant de montrer quel a été l'intérêt opérationnel pour les résultats obtenus.

1°) Des choix déterminants pour mener à bien mes missions ?

Durant toute la durée de l'expérience réalisée à Hespul et pour la réalisation de chaque mission le gain de temps et l'efficacité ont été les deux notions les plus recherchées dans la réalisation du travail à faire. Aussi il conviendra de revenir sur l'organisation de notre travail en interne puis de relier celle-ci avec les grands principes stratégiques de gestion du travail.

La première semaine de stage fut intense puisque le travail devait être terminé d'ici la fin de celle-ci. Ainsi, le travail à gérer n'a pas été conséquent dans ce cas-là mais il fallait surtout se rendre compte qu'à la fin de « l'introduction de stage » tout devait être fait, pour être opérationnel dès le vendredi, premier jour du salon primevère et première animation de ce stage.

Par la suite cela a été fort différent. En effet, la semaine qui suivit, les trois missions déjà présentées à maintes reprises au sein de ce rapport m'ont été présentées plus en détail et l'organisation fut de mise. Dès lors, une organisation à la semaine a été prise : création de semainier grâce à des feuilles blanches où pour chaque jour objectifs étaient fixés et les tâches étaient priorisées.

La stratégie adoptée fut finalement de prioriser les missions sur le « feu » c'est-à-dire les missions les plus urgentes d'une part et celles pour lesquelles les comptes à rendre étaient les plus nombreux d'autre part. Par exemple, dans le cas du challenge mobilité, la Région Auvergne Rhône-Alpes a dès le mois d'avril commencé à contrôler nos avancées (par le biais de l'agence de communication Mon UniVert) de travail à nous relais locaux *via* des fichiers à remplir, où nous devons préciser les établissements que nous avons déjà contactés, ceux qui étaient inscrits, ceux qui devraient s'inscrire.

Le projet vélo et voie verte, en première phase de réalisation et chaque partenaire étant bien occupé par la réalisation d'autres projets, le contrôle de l'avancée de notre travail était de fait beaucoup moins présent. Cependant de par le partenariat qui unissait Hespul, Pignon sur Rue et la communauté de communes Saône-Beaujolais, le travail se devait d'avancer à minima par l'organisation de réunions pour faire le point sur la stratégie de travail, sur le calendrier et les deadlines à fixer. Autant que faire se peut mon travail devait donc avancer.

Pour la dernière mission, cela fut particulier. S'agissant d'une mission prospective interne au développement d'Hespul, la demande d'avance fut forcément moindre si l'on compare aux autres missions que l'on m'avait assignées. Mais, par intérêt particulier pour celle-ci, j'ai fait le choix de travailler cette problématique à des moments de travail plus creux, par exemple pendant une partie de la pause déjeuner.

Finalement, il semblerait que j'ai adopté une stratégie mixte de gestion du temps au travail à savoir une fusion de plusieurs méthodes. La première fut la méthode planificatrice de gestion du temps. Celle-ci introduit la gestion du temps dans la réalisation des tâches, très importante lorsque que l'on mène des missions sur un temps long. La gestion des tâches se fait via l'outil principal qu'est le calendrier, pour tout programmer de façon réaliste et pour ne pas reporter les tâches que l'on a rempli jour après jour. Ainsi celle-ci permet d'être réellement efficace dans la réalisation de son travail ; d'être vigilant quand à la tenue des dates limites tout en permettant d'atteindre plus d'objectifs sur une période donnée. A cette méthode fut couplée celle de l'aide mémoire ou « To-do List » de sorte à prioriser dans un ordre précis quels objectifs sont à atteindre en priorité. Celle-ci fut complétée par une troisième méthode appelée la planification priorisée dans la gestion du temps.

Complémentaire aux deux précédentes, on ajoute ici à la gestion des quantités, un arbitrage par qualité. Cela permet entre autre d'augmenter la productivité et l'efficacité, d'être mieux organisé et de développer le sens de l'engagement et des résultats obtenus.

Ayant résumé les méthodes et stratégies qui ont été utilisées dans la réalisation du travail à faire, le prochain point viendra compléter ceci et montrer quel a été l'intérêt opérationnel pour les résultats obtenus.

2°) Quel intérêt opérationnel à celles-ci pour quels résultats ?

Dans cette partie, nous reviendrons sur l'intérêt opérationnel des résultats à travers différents axes que seront Hespul d'une part et le développement territorial et la société d'autre part. Enfin, il conviendra de mettre en balance les résultats positifs en faisant apparaître les limites.

L'intérêt pour Hespul

Le premier intérêt qu'il convient de faire ressortir pour la structure dans laquelle j'ai effectué mon stage est sans doute aucun la réalisation de mes missions. Chaque mission a en effet été réalisée en temps et en heure et du plus efficacement que j'ai pu grâce à mon implication assidue.

En outre, c'est une année placée sous le signe de la réussite pour le challenge mobilité. Comme nous l'avons vu, tous les chiffres sont globalement en hausse que ce soit sur le nombre d'inscrits, de participants, de salariés concernés ou encore de kms parcourus de manière alternative à la voiture individuelle.

Par ailleurs, c'est aussi l'année qui a vu la mise en place d'une cérémonie locale auprès d'une entreprise membre d'un club de l'écomobilité (géré en la structure de mi- plaine entreprise) à savoir l'entreprise TARVEL spécialisée dans les espaces verts et particulièrement sensible à la protection de l'environnement. Cette année fut aussi marquée par la cérémonie régionale organisée à l'Embarcadère à Lyon. Hespul a en effet à cette occasion eue la chance de se faire appeler sur le podium, La Direction des Départementales des Territoires du Rhône ayant été nommée deuxième dans la catégorie Métropole (de 250 à 999 salariés) avec une participation de 98%³⁹. Responsable de sa participation suite à travail d'enquête réalisé en ma personne, j'en fus surpris mais heureux. Enfin, cette édition du challenge marque une base de données et de contacts augmentée. Les partenariats avec la chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, secteur du Sud-est Lyonnais et le club d'écomobilité mi-plaine entreprise ont ainsi porté leur fruits et fait augmenter le nombre d'inscrits de cette édition 2018 sur le secteur de l'Est Lyonnais. Le travail sur le projet vélo et voie verte a notamment eu double fonctionnalité puisqu'une liste d'acteurs économiques (commerçants et entreprises) a été créée mais a notamment servi pour inviter les entreprises à participer au challenge mobilité cette année et sera certainement réutilisée pour les prochaines éditions. Aussi il est à noter que cette année suite l'initiative conjointe de moi-même et d'une collègue de bureau, diplômes et trophées ont été créés pour remercier les participants et particulièrement les gagnants de cette édition 2018. Une nouveauté qui pourra être reconduite aux prochaines éditions.

Dernièrement, Il est à noter que 2018 marque le début d'un tournant de l'activité de l'association sur la problématique des mobilités. En effet, même si cela fait plusieurs années qu'Hespul est relais local sur le Rhône, le projet vélo et voie verte est une première dans

³⁹ Source : challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr, 2018.

l'histoire de l'association. Ma mission prospectiviste elle, marque une réelle volonté interne de monter en compétences là-dessus. Quel projet viendra ensuite sur cette thématique ?

L'intérêt pour le développement territorial

Les résultats obtenus vont aussi servir de manière indirecte à une échelle plus grande à savoir celle du développement territorial.

Premièrement, il faut savoir que les méthodes de changement de comportement identifiées lors des missions du challenge mobilité et vélo et voie verte en Beaujolais, sont des méthodes reconnues qui ont fait leurs preuves et qui suscite l'inspiration chez d'autres territoires et régions. La Nouvelle-Aquitaine a par exemple dupliqué le challenge mobilité mais compte, à titre de comparaison lors de sa dernière édition, seulement 200 entreprises inscrites.

Deuxièmement, ces résultats montrent aussi que la problématique des mobilités est de plus en plus prise en compte par les acteurs économiques que ce soit dans les grandes villes avec les Plan de mobilité (anciennement PDIE, Plan de Déplacement Inter-Entreprises) mais aussi dans les territoires périurbains et ruraux. A titre d'illustration, le projet voie verte est ainsi pris en compte au sein de mission développement durable et rentre dans la problématique territoriale de l'énergie avec les objectifs TEPOS des territoires. Il en est de même pour l'absence d'agences de mobilité sur le Rhône, cette absence qui a été soulignée par les territoires (communauté de communes et communautés d'agglomération du Rhône) témoigne d'une vraie prise en compte de la part de ces territoires de la problématique des mobilités bien que tous les acteurs ne sachent pas comment aborder cette question territoriale, pourtant si prégnante.

Des résultats positifs faisant tout de même apparaître quelques limites

Malgré cette vision très positive des résultats et stratégies menées, quelques limites restent tout de même à soulever.

Déjà, il semblerait que très peu d'évaluations portent sur les actions/projets de changement de comportement. En effet cela coûte très cher et il y a une réelle difficulté à évaluer ce genre d'évènement et de démarches puisque ce sont des évaluations qui devraient se faire à long terme et donc difficile à mettre en œuvre.

Ensuite, il est vrai que les chiffres sont en constante augmentation en ce qui concerne le challenge mobilité au niveau régional comme au niveau départemental mais nous sommes aujourd'hui encore loin d'un niveau suffisamment impactant pour s'arrêter là. Il est à l'heure actuelle plus qu'important de continuer à gravir les marches menant à la transition énergétique. La mobilité en étant une clé centrale, travailler sur les changements d'habitudes de la population est un véritable défi.

Enfin, il est à noter que peu de moyens financiers et humains sont accordés aux collectivités territoriales pour développer dans ces territoires en manque d'ingénierie des démarches innovantes et travaillant sur ces questions.

Pour conclure cette partie, nous pouvons dire que les stratégies et les choix faits en matière d'organisation de travail ont porté leurs fruits malgré quelques faiblesses qui apparaissent en toile de fond. Par ailleurs, je pense avoir répondu aux attentes de l'association et rendu des livrables de bonnes qualités. Mais alors quel bilan tirer de ce stage de six mois venant compléter et finaliser mon master IDT2 ?

IV) Le bilan du stage : Que garder de six mois de stage en fin de master IDT² ?

Au sein de cette dernière partie il conviendra donc de dresser le bilan de mon stage et d'en faire ressortir plusieurs points. D'abord, il s'agira de mettre en avant ma formation et ce qu'elle m'a permis d'accomplir au sein de ce stage de fin d'études. Viendront ensuite les problèmes et les étonnements que j'ai pu rencontrer durant ces six mois de professionnalisation. Enfin, il sera temps de conclure, de lister les apports de ce stage et de porter un regard vers l'avenir.

A) Ce que m'a apporté ma formation pour remplir mes missions

Cette sous-partie sera divisée en deux abordant d'abord les compétences techniques puis les compétences transverses et sociales. Ces deux champs de compétences m'ayant été utiles lors de cette période de professionnalisation que représente le stage, il me paraissait essentiel de revenir dessus à l'heure de ce point de bilan.

1°) Des compétences techniques...

Ma formation universitaire qui a duré cinq ans suite à mon choix de faire un master en géographie et développement territorial m'a apporté plusieurs compétences techniques qui m'ont été utiles durant toute la durée de mon stage. Je vais donc revenir sur ces compétences en expliquant dans quelles tâches de mon stage je les ai mobilisées.

La **première compétence** est aussi la plus classique et celle que j'ai le plus utilisée durant mes études supérieures. Il s'agit de la maîtrise des outils de bureautique à savoir l'utilisation du « pack office » puisque j'ai pu me servir des logiciels Excel et Word tout au long de mon expérience pour le suivi de données dans le cadre du challenge mobilité par exemple ou pour la création de fichiers de données dans le cadre de ma mission vélo & voie verte en Beaujolais. Par ailleurs, j'ai bien entendu créé des présentations PowerPoint pour ma première semaine de stage, qui a été une semaine d'introduction au sujet de mon stage à savoir l'écomobilité. Dans ce cadre-là, j'ai préparé et animé avec support PowerPoint des interventions au salon Primevère, salon de l'alter écologie. Des compétences de base certes mais plus qu'utiles pour le bon déroulement de mon stage.

La **deuxième compétence**, fait partie du bagage du géographe aménageur. En effet, je parle là du volet Géomatique et Cartographie. Partie intégrante de mes compétences spécifiques, elles ont été particulièrement sollicitées dans mon stage surtout pour faire le

retour des résultats du challenge mobilité que j'ai expliqué ci-dessus (cf. partie I). En effet, dans le cadre de ce retour sur résultats, j'ai traité de multiples données statistiques pour calculer des taux d'émissions de Co2 notamment, mais aussi calculer la part modal utilisée dans chaque intercommunalité du département du Rhône (puisque Hespul est relais sur le Rhône hors-métropole). Avec ces traitements statistiques j'ai été amené à créer une carte via le logiciel QGIS. Dans ce cadre, j'ai pu créer les bases de données nécessaires à la représentation que je voulais en faire. Grâce au logiciel de SIG j'ai réalisé une carte de toute pièce représentant les principaux résultats du challenge mobilité sur le Rhône avec les parts modales utilisées dans chaque communauté de communes et d'agglomérations du Rhône ; montrer les émissions de Co2 non émises en kilogramme pour que cela soit plus représentatif, choisi un mode de discrétisation pour que la carte soit parlante. En somme, cette compétence m'a été particulièrement utile pour le traitement de données statistiques et la réalisation de la cartographie⁴⁰ (voir annexes).

Une **troisième compétence** que j'ai trouvée particulièrement utile durant cette expérience professionnalisante est sans doute la réalisation d'enquêtes, ayant obtenu la méthode correspondante grâce à ma formation et que j'ai pu réutiliser dans le cadre du stage. Comme précisé ci-dessus (cf. partie I), ce fut lors de ma troisième mission de prospective sur les compétences d'Hespul que j'ai dû préparer une enquête qualitative basée sur la création d'un questionnaire à destination d'acteurs du territoire (chargés de transports/mobilités ou chargé de mission TEPOS⁴¹) pour obtenir leurs ressentis et leur avis sur la faisabilité qu'Hespul monte en compétence et devienne une agence de mobilité⁴² (cf. partie II). J'ai donc interrogé ces personnes puis collecté et croisé les données qualitatives obtenus pour en tirer des conclusions et réaliser un diagnostic de la situation actuelle.

Ce qui m'amène à la **dernière compétence** technique que j'ai pu rencontrer pendant mon stage à savoir les compétences de réalisation de diagnostic et de prospective, deux des piliers de ma formation de l'ingénierie territoriale⁴³. Ces compétences m'ont été utiles dans le cadre de ma mission la moins opérationnelle nous pourrions dire. Elles m'ont servi à mener une investigation auprès de certains acteurs et de mettre en exergue les forces et faiblesses du scénario que j'ai pu développer.

Cette prospective m'a surtout permis d'analyser la situation et la faisabilité de mon scénario et de dresser un diagnostic de ce projet de développement avec une grille d'analyse AFOM que vous pourrez consulter à la fin de ce rapport.

⁴⁰ La carte de la participation au challenge mobilité Auvergne Rhône-Alpes par EPCI dans le Rhône en 2018 est disponible à la fin de ce rapport dans la rubrique annexe, p.85 et p.109.

⁴¹ Territoire à Energie positive :

⁴² Selon le Cerema, une agence de mobilité est un des outils du management de la mobilité sur un territoire. Son rôle est d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, ainsi que du conseil et des services à la mobilité. La centrale ou agence de mobilité peut également réaliser des animations locales, mettre en réseau les acteurs et opérateurs de services de mobilité du territoire. Elle peut aussi accompagner une collectivité territoriale dans sa politique de mobilité.

⁴³ Au nombre de quatre si l'on ajoute la stratégie territoriale et l'évaluation.

Ces compétences techniques m'ont donc particulièrement apportées. Mais d'autres compétences sont venues compléter mon champ d'expertises.

2°) ...ainsi que des compétences transverses et un relationnel

Ces compétences venues compléter celles plus techniques, sont les compétences que j'appelle les compétences transverses et de relationnelles.

Déjà, il y a la compétence d'organisation spécifique : celle du **travail en mode projet**. A Hespul le travail en pôles n'empêche pas la coopération interpoles pour favoriser le mode projet. Celui-ci est un mode de fonctionnement professionnel où plusieurs personnes travaillent sur un même projet avec des compétences différentes mais complémentaires sous la tutelle d'un chef de projet qui viendra piloter le projet en définissant les dates de rendu, les contours du projet et devra être à l'écoute des individus composant son équipe. Bien qu'ayant principalement travaillé en lien avec mon maître de stage et une collègue en service civique arrivée fin mai, j'ai aussi été mis en relation avec le pôle support et particulièrement sa composante communication pour établir des suivis de projets et communiquer sur ces derniers.

Ensuite, il y a les **qualités de relationnel et de conflits d'intérêts**, lié au travail en relation avec de nombreux acteurs venant des milieux publics et privés mais aussi associatifs. Tous n'ont pas les mêmes intérêts et il faut savoir prendre du recul pour analyser la situation qui se présente à nous ; adopter telle ou telle attitude vis-à-vis du partenaire, connaître l'approche que l'on prendra pour aller aborder un technicien ou bien un élu, etc. tout comme il faut savoir prendre en compte les circonstances et faire valoir les intérêts de son établissement (ce qu'on pourrait appeler du lobbying). Ainsi, c'est bien par mon approche transversale que m'a donnée ma formation de géographie que j'ai pu réaliser ces tâches, comprendre le jeu politique du département du Rhône et que j'ai commencé à saisir les intérêts de chacun (élus et territoires). Cette analyse des territoires et ces jeux d'échelles ne m'ont point bousculé dans mon travail, j'ai su prendre de la distance par rapport à ces situations et mettre en pratique mes qualités de négociateur et de relationnel.

Enfin, dernier volet des compétences plus générales, il s'agit des compétences **d'expressions orales, écrites et de recherches**. Ces compétences développées pendant mes études m'ont été nécessaires pour le bon déroulement de mon stage, pour me faire comprendre dans toutes mes demandes allant de la plus technique à la plus basique. J'ai pu faire des remarques écrites et/ou orales à mes collaborateurs dans le bon vocabulaire technique sans que l'on me reprenne puisqu'on me comprenait directement. Une autre compétence qui vient compléter le diagnostic et la prospective est de savoir mener des recherches bibliographiques quand j'en ai besoin et d'être totalement indépendant là-dessus. C'est une des compétences que m'ont apporté les études de géographie. Sans doutes les plus utiles puisque dès que j'ai eu besoin d'acquérir des savoirs et connaissances

en profondeur sur des sujets je n'avais plus qu'à me lancer sur des recherches internet ou en interne sur le serveur de l'association et sélectionner les informations les plus pertinentes.

Les compétences mobilisées dans le cadre de mon stage étant présentées, je vais maintenant revenir sur les problèmes et étonnements rencontrés pendant ces six mois.

B) Problèmes et étonnements rencontrés

Cette partie se devra de revenir sur les problèmes rencontrés pendant mon stage dans un premier point puis à la suite de ça, un point sur les étonnements et surprises sera détaillé.

1°) Problèmes & freins au bon déroulement de mon expérience professionnelle :

Cette sous-partie reviendra sur les problèmes qui ont pu freiner d'une quelconque manière le déroulement du stage et la manière dont j'ai procédé pour les résoudre.

Problèmes rencontrés

Un des premiers problèmes auquel j'ai vite dû faire face est tout simplement **l'autonomie** que l'on m'a laissée dès le début du stage. Bien que n'ayant pas encore connaissance du terrain j'ai commencé par rassembler des informations pour préparer le « salon primevère », tout comme j'ai préparé les présentations par moi-même. Bien sûr mon maître de stage pu corriger le contenu mais à aucun moment il n'est revenu sur mes initiatives ou mon plan de présentation et m'a laissé de ce fait une certaine liberté de choix. Il en est de même lorsque nous nous sommes répartis les heures de permanence et d'animation du stand écomobilité ; j'ai en effet pu donner mes heures de préférence et nous avons arrangé nos emplois du temps pour que ce soit pertinent.

Même si aujourd'hui je ne vis plus cette situation comme un problème, cela l'a bien été aux prémices de mon stage. Je n'avais peut-être pas assez confiance en moi et cette autonomie si importante qu'on me laissait me faisait certainement un peu peur.

Pour passer outre ce problème, j'ai inconsciemment pris confiance dans la manière d'aborder les choses et me suis vu progresser dans cette capacité à m'organiser et à produire des travaux seul. Cette difficulté est ainsi devenue quelque chose de plaisant puisque je menais des choses dans une grande autonomie.

Le second grand problème rencontré est lié à **l'ambiance** au sein même d'Hespul. Etant d'un naturel plutôt timide et réservé quand je ne connais pas les autres, j'ai eu comme je l'expliquais plus haut un réel mal à me sentir à mon aise au sein de l'association et des locaux. Cette difficulté d'intégration que j'ai ressentie et qui est sans aucun doute en grande partie ma faute m'a perturbé pendant le premier mois de stage. « Comment puis-je m'intégrer ? » « Quels sujets aborder (durant les pauses déjeuners par exemple) ? » étaient des questions récurrentes dans ma tête. Ce fut d'autant plus dérangeant que cela influençait mon implication de stage non pas dans la qualité des rendus mais dans l'envie de se rendre aux locaux.

Avec le recul je me dis que ce problème m'a au moins permis de me rendre compte que je ne dois pas toujours attendre que les autres viennent à moi mais qu'il faut parfois se faire entendre et donner de la voix pour aller vers les autres. L'ambiance m'a paru de ce fait beaucoup plus agréable et rassurante, me donnant envie d'aller de l'avant et de profiter de ce stage comme je le devais.

Quelques freins au bon déroulement

Un des freins au déroulement me venant immédiatement en tête est le manque de temps ou du moins l'impossibilité de faire parfois les tâches comme on le devrait à cause des imprévus.

Par exemple, le travail a été tellement dense à certaines périodes (notamment à la fin du challenge mobilité) que je n'ai pas pu assister à toutes les réunions qui m'auraient par ailleurs intéressées. Un autre exemple fut l'importance de travail m'entraînant à choisir entre continuer la mission prospective et mettre en suspens la mission voie verte, rater une réunion de retour sur les résultats de l'enquête co-produite et donner la main pour la suite... En effet, à un mois de la fin du stage, je n'aurais pas pu mener à bien correctement les deux missions en même temps.

Faire face à ce manque de temps est exclusivement passé par une réorganisation de mes priorités et par le choix des tâches que je voulais traiter.

Le second frein rencontré est sans nul doute la diversité des partenaires avec lesquels j'ai pu travailler tout au long de ces six mois. Il fallait se rendre disponible au bon moment parfois se rendre à plusieurs réunions concernant des projets différents au cours d'une même période nuisant ou pouvant nuire à la concentration et à la qualité des rendus éventuels. Il fallait également être ou se rendre disponible le plus souvent pour ne pas manquer la bonne occasion de faire de la communication sur certains projets ou de ne pas rater de rencontrer la bonne personne dans le cadre de ma mission prospective. Enfin, la difficulté de ce travail avec de multiples partenaires était surtout de savoir adapter son discours et/ou son comportement suivant avec qui et sur quels projets nous travaillions.

Passer outre ce frein ne fut pas un problème en soi puisque cela faisait aussi partie de mon travail que de me rendre disponible pour de nombreux partenaires différents. C'est aussi une des qualités requises pour devenir un professionnel.

Au contraire des difficultés et freins rencontrés, d'autres choses m'ont surpris et étonné pendant cette expérience professionnelle.

2°) Etonnements:

Bien que les missions qui m'ont été attribuées aient pu me bloquer à certains moments, j'ai par ailleurs pu être surpris par mon entrée dans le monde professionnel, que ce soit par mes compétences mais aussi par l'ambiance.

La situation de stagiaire ...

Ce que je vais vous dire ici peut potentiellement vous surprendre mais je me suis trouvé étonné de la capacité que j'ai eue en quelques mois à prendre mon rôle de stagiaire et de jeune professionnel au sérieux. Je vous parle ici de la capacité que j'ai eu à mobiliser mes compétences acquises et apprises au fil de mes années universitaires pour les réinvestir dans mon stage et mes missions assignées.

Je me suis surpris et étonné à me surpasser pour rentrer dans mon rôle de « semi-professionnel ». Par exemple, en une semaine je participais déjà à la présentation de conférences et animations au salon Primevère, salon de l'alter-écologie. Ce fut l'entrée en matière de mon stage, bien que peu difficile dans la phase de préparation, le véritable défi fut de présenter de l'information sur un sujet très spécifique qu'est l'écomobilité à des personnes appartenant au grand public. C'était bien entendu la première fois que je faisais cela sortant de mon cadre universitaire, où le public est généralement cultivé à minima sur la question. Ici, il fallait être technique pour donner une image de professionnel tout en restant accessible pour les gens découvrant la thématique. Je me suis ainsi découvert une réelle capacité à faire ce travail, chose que je n'aurais pas imaginé quelques mois plus tôt.

Durant mon premier mois de stage, découvrant mes différentes missions (cf. partie I), je fus étonné de la capacité que j'eus à ne pas les mélanger, à comprendre les différents enjeux et à m'organiser et/ou me réorganiser lorsque cela fut nécessaire. L'étonnement va plus loin dans le sens où j'étais amené à découvrir un monde que je ne connais guère : celui de la transition énergétique et des façons très techniques de l'aborder. J'ai donc eu à m'adapter rapidement, efficacement et ai appris à engranger de nombreuses connaissances dans un laps de temps très court. Lecture du manifeste Négawatt, recherches bibliographiques sur le contexte actuel des mobilités, compréhension des compétences de l'association sont autant de choses qu'il a fallu intégrer rapidement pour mener à bien mes tâches et que je pense avoir rempli avec succès.

Je me suis également étonné à être très efficace dès le début de mon entrée en stage même s'il a fallu que je me réorganise à un certain moment, comprenant l'ampleur de mes tâches et le travail que j'allais devoir fournir. Ma formation de géographe m'a ainsi bel et bien offert cette capacité à m'adapter à des sujets pluridisciplinaires et m'a transmis des compétences transverses.

Ce stage m'a ainsi prouvé que je possédais aussi bien des compétences transversales et relationnelles mais aussi des compétences plus techniques comme la cartographie. Pas certain de mes compétences, je me suis ainsi prouvé que j'étais capable de réaliser une carte lorsque mon maître de stage m'a demandé d'en créer une pour mettre en valeur les résultats du challenge mobilité.

La structure d'accueil...

Au sein de l'association où j'effectue mon stage, deux choses m'ont principalement interloqué. L'ambiance, que je trouvais au premier abord particulièrement plaisante : « je suis dans une association d'énergies renouvelables, la dynamique et l'ambiance entre

collègues doit être bonne » me disais-je. Au fil des mois qui ont suivi et l'intégration s'en trouvant de plus en plus prégnante, je me suis étonné de voir que la situation n'était pas si évidente.

Déjà, il est à noter une ambiance, moins détendue que je ne le pensais, ayant engendré quelques problèmes d'intégration personnelle. J'ai par la suite fait des efforts pour m'intégrer, une nécessité dans le monde professionnel, le ressenti que l'on a au travail étant particulièrement important.

Par ailleurs, je me suis retrouvé étonné de voir que le statut de la structure ne change en rien la pression professionnelle. Car même si l'association est organisée horizontalement et que les décisions sont dites conjointes, il y a bel et bien des responsables qui sont là pour prendre les décisions.

Le contexte surprenant ... que j'ai pu intégrer à ma partie mémoire

Enfin la dernière situation qui m'a étonné est en rapport avec l'actuel contexte de réorganisation des mobilités et des autorités organisatrices des mobilités et par le biais de ma mission recherche (et de cette partie II ci-dessus). Une des réponses est certainement due au fait que c'est la métropole de Lyon qui a les compétences du département -et donc anciennement celles des mobilités et transports. Le monde urbain aurait-il oublié son territoire complémentaire qu'est le rural ? On peut même aller jusqu'à se demander : depuis combien de temps cela dure ? Y'a-t-il des candidats en dehors d'Hespul ? Elle qui l'envisage mais qui n'a, pour l'instant pas les compétences ? Y'aurait t-il d'autres raisons à ce blocage : des causes politiques, culturelles, sociales, lobbying peut-être ?

C'est finalement cette situation de manque d'agences de mobilité, dans un département si important (puisque puissant économiquement) et abritant la troisième ville française en termes de population qui m'a le plus étonné au cours de ce stage. Traduisant en une seule problématique les différents enjeux qui se posent aux territoires ruraux pour ce qui est de la mobilité.

A la suite de cette présentation sur les problèmes et étonnements rencontrés, je vais maintenant m'atteler à dresser un bilan général passant par les apports du stage et les horizons que m'ont ouverts cette expérience.

C) Entre bilan général, apports et horizons :

Cette partie-ci dressera le bilan et les apports de ce stage dans un premier point puis portera un regard sur l'avenir et l'après stage IDT² dans un second point.

1°) Bilan et apports

Aux termes de ces six mois de stage que retenir ?

Ces six mois de stage m'ont permis de prendre du recul notamment sur ma formation. En effet, cette expérience professionnelle que j'ai vécue et dont j'ai été acteur au sein de l'association Hespul m'a ouvert les yeux sur l'utilité de ma formation dans le bon

déroulement de celle-ci. En effet, cette formation universitaire préparant avant tout au domaine de l'aménagement du territoire et/ou développement territorial (cf. définition partie II) de la fonction publique peut tout aussi bien servir dans les associations et dans des champs d'activités divers.

Par ailleurs, ce que j'ai retenu de ce stage c'est aussi que le domaine de l'énergie et de la transition énergétique recherche bel et bien des profils comme le nôtre c'est-à-dire des profils transversaux capables de comprendre les enjeux rapidement et de faire la liaison entre le technique pur et les élus, d'agir en tant que facilitateur. Il peut s'agir d'associations comme Hespul mais aussi de grands groupes privés comme Suez, RES, Engie...

Ensuite, c'est une longue expérience (6 mois) qui a été particulièrement formatrice puisqu'elle a été effectuée en grande autonomie. Comme je l'expliquais dans la partie traitant des problèmes/freins rencontrés.

Quels apports techniques et personnels au terme de cette période ?

Un des premiers apports et sans doute le plus important de toutes les choses que j'ai appris au sein de ce stage est la **confiance en soi et l'autonomie**. J'ai maintenant bien conscience de mes capacités et de mes compétences qu'elles soient techniques ou non. Bien qu'étant déjà revenu sur ces atouts là au sein de ce rapport, je me permets d'insister sur cette confiance primordiale au passage ou à la transition étudiant/professionnel ou élève/adulte. Sans cette assurance et cette image professionnalisante qu'il faut savoir vendre, on ne renvoie pas le professionnalisme nécessaire à l'exercice de nos fonctions.

Le deuxième apport est à mon sens la **découverte d'un monde** que je ne connaissais pas, c'est-à-dire le monde de l'énergie est qui plus est celui très spécifique de la transition énergétique et des énergies renouvelables qu'abrite Hespul. Comme je le disais plus haut, cela m'a permis de découvrir qu'un domaine comme celui-ci cherchait des profils comme le mien. Par ailleurs, je me suis aussi surpris par le fait que j'avais les compétences pour œuvrer dans le monde associatif, quelque chose de très bon à retenir pour mon avenir professionnel. Mais surtout, c'est l'acquisition d'un nouveau vocabulaire concernant les énergies, de leurs enjeux respectifs et de la diversité des activités s'y référant qui ont été le plus instructif. En résumé, c'est bien l'élargissement de mon champ culturel et de connaissances qui en a bénéficié : lier la problématique des transports et mobilités telle que je la connais (approche de développement territorial) avec celle de l'énergie et de la transition énergétique fut une expérience originale et très enrichissante.

En outre, le troisième apport est bien la capacité que j'ai eu à m'adapter à mon nouvel environnement. Cette **adaptation** à un nouvel univers très différent de celui dans lequel j'évolue depuis maintenant cinq années s'est finalement déroulée sans heurts. Assez rapidement, je pense m'être adapté que ce soit en termes d'horaires ou de rythme de travail. En effet, ce dernier a été le plus dur à prendre car le rythme scolaire est très différent.

Enfin, les **missions, très diverses** m'ont beaucoup apporté autant sur le plan personnel que sur le plan plus technique. En effet, j'ai pu effectuer trois missions pour le moins différente. Une que j'ai menée de bout en bout à savoir le challenge mobilité 2018, une autre mission plus localisée qu'est la mission voie verte et vélo en Beaujolais et une mission plus générale de prospective et de développement sur les compétences d'Hespul. Ces missions, si elles ont pu m'apporter et/ou me conforter dans mes compétences techniques m'ont aussi permis d'acquérir une certaine conscience professionnelle et me faire « murir ». Cela a commencé par les conseils des collègues du pôle Education & sensibilisation comme le ton à prendre lors d'un « recrutement » téléphonique de participant pour le challenge mobilité, l'organisation de son travail à la semaine grâce au calendrier électronique. Ensuite, cela s'est présenté par l'apprentissage dans « la foulée » où par l'habitude de pratiquer la vie professionnelle on commence à avoir des automatismes qui se développent et où l'on apprend notamment à être plus efficace dans son travail qui plus est à Hespul, monde associatif où on est souvent livré à nous-mêmes. Ainsi, par les conseils, la pratique au quotidien et la bonne volonté on arrive à bien cerner ce que demande le monde professionnel en général.

Par ailleurs, cette mise en pratique professionnelle bien que très enrichissante est à nuancer car ici j'ai certes fait l'expérience du monde du travail mais cela était dans le cadre du monde associatif et dans le cadre de ma formation. Je ne pourrais donc réellement expérimenter le monde du travail dans sa totalité qu'avec une expérience plus longue et plus engageante. Ayant déjà fait une courte expérience du secteur public durant ma troisième année, j'y ai retrouvé des points similaires bien que n'ayant pas étudié les mêmes thématiques. Il conviendra en outre de trouver un emploi dans une entreprise privée ou dans le secteur public pour comparer les approches territoriales. Cependant, ce fut une première vision du monde « réel » tout à fait fructueuse...

...Ne m'empêchant pas d'avoir un regard critique sur cette vision-ci.

Bien qu'ayant particulièrement apprécié cette expérience, je souhaite que mon futur métier soit plus concret. Non pas que les missions que l'on m'a assignés ne l'étaient pas mais à mon sens mais il y'avait peut-être un trop plein de communication et de promotion et pas assez de mobilisation technique. Je pense ici au challenge mobilité et à la mission voie verte et vélo en Beaujolais par exemple. La prospective fut par contre une riche expérience puisque j'ai posé les bases d'un potentiel développement de l'association sur une thématique spécifique.

Mais j'aimerais ainsi dire qu'il me faudrait un poste peut-être moins en amont ou en aval (avec l'évaluation du challenge mobilité dans le Rhône) mais plus dans le « produire ». Le suivi des projets pourrait être une piste ou encore être à l'origine d'idées applicables au territoire... J'aurais finalement peut-être besoin de me sentir plus au « cœur de l'action » dans mon futur métier, de suivre des projets, de les faire aboutir ou bien de les imaginer et de les porter comme j'ai pu le faire durant ma mission prospective. L'implantation

d'infrastructures pour transports, portés des projets de développement de services vélos, covoiturage, transports en commun par exemple.

Finalement la partie la moins prenante de mon stage fut pourtant une étape incontournable de celui-ci : il s'agit du démarchage auprès des établissements fait par téléphone. Très répétitive, je n'ai pas aimé cette partie-là de mon stage, et pourtant c'est bien celle-ci qui a permis de réaliser un succès important lors de cette édition 2018 et de l'évaluer par la suite, étape que j'ai vraiment appréciée.

A l'heure actuelle, je sais donc que je me dirige vers quelque chose de plus technique et de très diversifié si les opportunités professionnelles le permettent.

2) L'après-stage IDT²

A l'heure où j'écris ce rapport, je suis en stage de fin d'études de Master 2. J'ai beaucoup appris lors de mes études et notamment en termes de compétences clés et d'outils qui me seront de tout temps utiles. J'ai pour objectif professionnel de me spécialiser autour de ces questions de mobilités et particulièrement autour des modes de transport alternatifs à l'automobile (modes doux, transports en commun, transport par câble en milieu urbain). D'où ma candidature au stage proposé par Hespul.

J'attendais de ce stage une véritable formation, autant sur le plan de la vie en entreprise que sur manière de mener à bien un projet de mobilité réussi. C'est chose faite puisque comme je l'ai dit plus haut ce fut une expérience très riche et diverse par les missions proposées et la qualité de la formation d'une part et la découverte du domaine de l'énergie d'autre part. Par ailleurs, il est vrai que s'il s'avérait d'une réelle montée en compétences autour de ce domaine au sein de l'association j'aurais un intérêt à revenir pour avoir l'occasion de continuer ce que j'ai pu commencer et démarrer via la mission prospective.

Il y a quelques mois encore, je ressentais un manque de visibilité de l'après-stage. Ma soutenance se passant en septembre, mon champ de possibilités était grand ouvert après cette période mais restait totalement floue. Devais-je demander un prolongement à Hespul sachant que l'association est financièrement fragile ? Devais-je chercher du travail ailleurs ? Devais-je faire un doctorat et me lancer dans une thèse ? Autant de questions que je me posais, autant de pistes à explorer et dont je ne trouvais pas les réponses.

Aujourd'hui, mon plan d'avenir, mon post-Master 2 Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition (IDT²) est très clair. En effet, depuis quelques mois je songeais à faire une deuxième année de master 2 mais cette fois dans un master plus « expert » sur le champ des mobilités et transports me permettant de me spécialiser davantage. J'ai donc tenté de m'inscrire en rendant un dossier complet auprès de l'université de Lyon 3 qui propose un master transport en alternance. Il s'agit du master 2 Ingénierie des Transports et Politiques des déplacements durables (IPT2D). Ce master qui a l'avantage d'être en alternance va me permettre de m'affiner techniquement sur la question des transports, de me cultiver davantage sur les mobilités et surtout de pratiquer professionnellement durant un an sous la houlette de l'agglomération du Grand Annecy. Connaissant déjà mes missions, je sais que je

vais pouvoir travailler sur de l'infrastructure, des changements de comportement, de l'innovation et de la prospective. Ceci va ainsi me permettre de compléter ce que j'ai commencé à apprendre pendant ma formation et que j'ai consolidé pendant ce stage de six mois à Hespul.

Pour conclure cette partie, ce stage m'a ouvert les yeux quant au métier que j'aimerais exercer et dans quel champ j'aimerais l'exercer. En effet, à la suite de ce stage j'ai choisi de candidater dans un autre master 2 spécialisé autour de la thématique mobilité. Ce cursus proposé étant en alternance va me permettre de me spécialiser sur la thématique et d'apprendre sur le terrain et dans le secteur de l'aménagement et développement territorial. Qui plus est dans le secteur public qui m'intéresse particulièrement. Bien sûr le secteur associatif reste une opportunité à explorer si elle venait à se présenter.

Mais c'est bien grâce à cette expérience-ci que je me suis rendu compte que le secteur public était fait pour moi. En effet, c'est depuis celui-ci que l'on pense les projets que l'on décide de les faire réaliser, que l'on étudie la possibilité de la réalisation de tel ou tel projet, que l'on évalue si un projet a ou non porté ses fruits. Ce sont bien ces piliers si importants dans l'ingénierie territoriale qui m'attire et cette approche de service rendu à la société qui me fait pencher vers ce secteur là et qui occupe une place importante dans mon cœur.

Voilà pourquoi j'ai décidé de continuer de me former dans un secteur public qui en plus bénéficie de la compétence d'autorité organisatrice de mobilité⁴⁴ et possède les compétences de construction d'infrastructures nécessaires à la réalisation des projets (implantation de pistes cyclables, d'une nouvelle ligne de tramway, etc.).

Après cette alternance d'un an il est vrai que je manque encore de visibilité sur ce que je vais véritablement faire de ma carrière professionnelle mais il ne fait aucun doute que j'aimerais travailler dans la fonction publique territoriale et j'envisage d'ailleurs de tenter le concours et devenir fonctionnaire public territorial. Celui-ci ayant lieu dans deux ans, cela me laissera le temps de me former, de comprendre les enjeux concrets du métier et de bénéficier de l'appui de collègues qui auront certainement des conseils à me donner.

⁴⁴ Une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)**, anciennement **autorité organisatrice de transport urbain (AOTU)**, est une forme d'autorité organisatrice de transports (AOT) française. L'AOM, ainsi dénommée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, le périmètre de transport urbain (PTU).

CONCLUSION GENERALE

In fine, en quoi ce stage m'a été utile autant sur le plan personnel que professionnel ? Que retenir de cette expérience ? Et quelle réponse apporter à la problématique générale ?

D'une part, c'est une expérience qui est à mon sens enrichissante sur le plan personnel. Un stage dans une association a été pour moi l'occasion d'étudier différemment l'aménagement du territoire et m'a permis d'appliquer des outils, méthodes et connaissances acquis pendant ma formation universitaire. Cette approche spécifique du territoire m'a certainement influencé dans mes modes d'analyses territoriales puisque l'aspect associatif induit de fait une échelle territoriale d'analyse spécifique. Dans ce cadre-là, le développement territorial a été vu par des entrées bien précises que sont l'animation et l'accompagnement au changement de comportement de mobilité me positionnant dans une situation d'appui aux collectivités. En effet, ça a par exemple été le cas avec le challenge mobilité où Hespul a été relais local sur le Rhône en appui à la région Auvergne Rhône-Alpes. C'était aussi le cas pour le projet vélo et voie verte en Beaujolais où Hespul est identifiée comme experte sur les questions d'animation et de changement de comportement apportant son expertise sur la question et aidant la communauté de communes Saône-Beaujolais. En ce qui concerne la mission prospective et de développement c'est un peu différent puisqu'on vise une montée en compétences interne cependant cela concerne encore un domaine d'activité spécifique à savoir l'appui aux collectivités, le scénario étudié dans mon travail étant la mise en place d'une agence de mobilité sur le département du Rhône.

Il ne fait aucun doute que l'approche du territoire que j'ai pu développer dans ce contexte fut fort différente de ce que j'ai pu rencontré pendant mon parcours universitaire. Un stage dans une collectivité locale, départementale ou encore régionale ne m'aurait pas apporté la vision que j'ai aujourd'hui. A chaque échelle, son approche territoriale. Dans mon cas j'ai pu apercevoir durant ces six mois d'expérience professionnelle le monde « micro-local » qui agit pour faire du développement territorial sans être forcément doté de compétences d'aménageurs. Ce qui caractérise le monde associatif est plutôt une mise en œuvre de dispositifs ou d'actions ponctuelles sur les territoires décidés par les autorités organisatrices compétentes. Ce sont bien évidemment les associations, les clubs d'entreprises, les acteurs économiques (entreprises et commerçants) qui par leur présence et leurs connaissances de leurs lieux de vie font vivre et évoluer le territoire. En outre, l'échelle associative ou locale peut être une bonne entrée dans le monde professionnel de l'aménagement du territoire puisqu'elle permet à la fois de concilier le local avec une échelle territoriale de plus large envergure. Par ailleurs, c'est un stage qui m'a permis de m'adapter à un nouveau contexte, différent de celui de l'université et qui a contribué à mon évolution dans un cadre professionnel. Par les trois missions que j'ai dû effectuer, j'ai pu étudier un autre territoire que je ne connaissais pas en arrivant à Hespul et me renseigner sur ce qui se faisait en

matière de développement territorial dans le Rhône mais aussi dans toute la région Auvergne Rhône-Alpes puisque j'ai eu la chance de travailler à plusieurs échelles.

D'autre part, j'ai beaucoup appris sur le plan professionnel. Cette mise en insertion professionnelle m'a en effet enseigné méthodes et pratiques que je pourrai sans aucun doute remobiliser plus tard, dans un autre contexte professionnel, dans un second stage par exemple ou durant mon contrat d'apprentissage que je commencerai à la rentrée de septembre 2018. La méthode de travail en association différente de ce que j'avais pu apprendre tout au long de ma formation était pour moi non acquise avant le début de mon stage malgré le fait que je sache travailler en autonomie. La vision de l'autonomie étant poussée à son extrême. C'est aujourd'hui une compétence que j'ai commencé à acquérir. En outre, la mission sur le développement de l'association m'a permis de me renforcer dans une méthode que je connaissais déjà bien à savoir la méthode prospective où benchmark, diagnostic et enquêtes qualitatives ont été menées. Le challenge mobilité m'a apporté des compétences de mises en relations, de phoning et des savoirs-être que sont la patience et la persévérance. Autant de qualités nécessaires pour remplir et mener à bien une mission d'une telle envergure. Enfin si j'ai pu confirmer que je possédais bel et bien des compétences de cartographie, j'ai aussi pu faire la découverte d'un corps de métier à part entière qu'est celui de l'animation.

Pour conclure et répondre à la problématique générale, nous pouvons préciser que les enjeux de développement territorial que font apparaître les transports de personnes dans deux territoires controversés sur leurs définitions que sont le rural et le périurbain, sont pour le moins nombreux et ce rapport ne peut se targuer de tous les avoir soulevés. Cependant, à travers l'exemple du Rhône plusieurs ont pu être mis en avant. C'est en effet le cas de l'**ingénierie** qui apparaît en crise dans les territoires étudiés en témoigne par exemple l'absence d'agences de mobilité sur le territoire rhodanien ou encore un manque de vision de certains territoires à court ou moyen termes des objectifs à atteindre concernant les déplacements⁴⁵. Par ailleurs, le **manque de réflexion** sur un modèle de mobilité fait aussi son apparition. En effet, plus qu'il n'y paraît, c'est bien un modèle pensé pour l'urbain qui est appliqué à ces deux espaces, ne tenant pas spécialement compte des spécificités territoriales de chaque intercommunalité et n'adaptant que peu ces modalités d'ingénieries. Avec cela viennent se coupler manque d'infrastructures adaptées à des engagements ou objectifs et des financements n'arrivant plus auprès des collectivités. Ceci est d'autant plus inquiétant que nous sommes à l'aube d'un changement climatique majeur et où l'enjeu énergétique est lui aussi très prégnant, notamment dans le secteur des transports. En effet, c'est l'un des secteurs les plus émetteurs de GES et l'utilisation « abusive » de la voiture individuelle en est en grande partie responsable. Des solutions alternatives sont ainsi à trouver, chose qu'a pu faire ce rapport dans une certaine mesure. Des solutions innovantes sont à favoriser dans ces territoires puisqu'ils tiennent compte du relief, des contextes

⁴⁵ Résultats de l'enquête qualitative réalisée pour la mission prospective, disponible en annexe.

sociaux et des caractéristiques de chaque territoire. Par exemple, la communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées développe et enrichit depuis presque deux ans un système de « transport pour personnes isolées » pour pallier la disparition du transport à la demande. Mais des solutions plus classiques existent aussi et peuvent être adaptées. C'est le cas du covoiturage, du télétravail où les territoires étudiés ont tout à gagner à œuvrer pour son développement ou encore de développer des centres-bourgs suffisamment abondants en services pour limiter les déplacements dans ces zones. Ainsi, nos territoires ruraux et périurbains sont bien souvent des lieux d'innovation. Il convient alors d'espérer que ceux-ci trouveront la clé de l'adaptation de l'ingénierie urbaine à leurs spécificités territoriales et tireront parti de leurs ressources pour s'adapter au nouveau contexte qui est à venir.

SOURCES

Ressources générales :

- *Urssaf.fr*
- *Ademe.fr*
- *Hespul.org*
- Mobilité, (n.d.), [online] Available at: <http://www.ddrhonealpesraee.org/fr/autres-politiques-territoriales/eco-mobilite.html> [Accessed 3 Jun. 2018].
- RAEE, 2014, *Mise en place / Consolidation d'une agence de mobilité mise en œuvre d'un plan de déplacements*, Rapport PUMAS, octobre 2014, [ebook] Available at: http://www.ddrhonealpesraee.org/fileadmin/user_upload/mediatheque/dd/Documents/2_Autres_politiques/mobilite/Guide_agences_et_plans_v2.pdf [Accessed 3 Jun. 2018].
- Salomon (T.), Jedliczka (M.) and Marignac (Y.), 2015, *Manifeste négawatt : en route pour la transition énergétique !*, Actes Sud Editions, Coll. Babel, 390p.
- Ministère de la transition écologique et solidaire, 2017, *Indemnité kilométrique vélo dans la fonction publique : quels impacts sur la mobilité ?*, Rapport d'évaluation, Available at : https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2018/03/Cerema_IKV_fonction_publique.pdf, 20p.
- Base de données chiffrées et accessibles depuis les serveurs Hespul.
- Ressources humainement mobilisables du pôle éducation et sensibilisation.

Sources ayant servi directement pour la rédaction de ce présent rapport :

- Collectivites-locales.gouv.fr, 2018, *Développement territorial | Collectivités locales*. [online] Available at: <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/developpement-territorial> [Accessed 18 Jul. 2018].
- *Développement territorial*, définition Wikipedia, 2018, [online] Available at: https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9veloppement_territorial [Accessed 18 Jul. 2018].
- Landel (P-A.), Pecqueur (B.), 2016, « Le développement territorial: une voie innovante pour les collectivités locales? », *Développement durable des territoires Economica-Anthropos*, pp.31-45.
- Baudelle (G.), Guy (C.), Mérenne-Schoumaker (B.), 2011, *Le développement territorial en Europe. Concepts, enjeux et débats*, éd. Presses Universitaires de Rennes, coll. Didact Géographie, 281p.

- Rieutort (L.), 2012, « Du rural aux nouvelles ruralités », Revue internationale d'éducation de Sèvres, n°59- avril 2012.
- Pourtier (R.), 2004, « Développement "rurable" au Sud, géodiversité et dynamiques territoriales », *Historiens et Géographes*, n° 187, p. 217-230.
- Chapuis (R.), (n.d) « Espace rural », Encyclopédie en ligne Hypergé.
- Prost (B.), 1991, « Du rural au périurbain : conflit de territoire et requalification de l'espace », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 96, n°2, p. 96-103.
- Ascher (F.), 1995, *Metapolis ou l'avenir des villes*, Paris, O. Jacob, 346 p.
- Dubois-Taine (G.), Chalas (Y.) (dir.), 1997, *La ville émergente*, La Tour d'Aigues, éd. de l'Aube, 286 p.
- Ministère du Logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, Bonnet (F.), 2016, *Aménager les territoires ruraux et périurbains*, [ebook] Available at: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/164000021.pdf>, 129p.
- Hubert (J.), Pistre (P.) and Madre (J.), 2016, « L'utilisation de l'automobile par les ménages dans les territoires peu denses : analyse croisée par les enquêtes sur la mobilité et le Recensement de la population », *Économie et Statistique*, N° 483-484-485, [ebook] Available at: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/2017650/ES483I.pdf> [Accessed 23 Jul. 2018].
- Elaboration et la mise en œuvre de la démarche Territoire à Energie Positive - Présentation synthétique du diagnostic territorial, 2016, [ebook] Communauté de communes Saône-Beaujolais. Available at: <http://static.reseaudesintercoms.fr/cities/95/documents/mribtgkmwleavt.pdf> [Accessed 24 Aug. 2018].
- LES TERRITOIRES RURAUX ET PERIURBAINS, TERRES D'INNOVATION POUR LA MOBILITE DURABLE, 2017, [ebook] La fabrique écologique. Available at: http://docs.wixstatic.com/ugd/ba2e19_3e2e30b45ef8458588be67efb90992ca.pdf [Accessed 24 Aug. 2018].
- Insee.fr, 2016, *L'accès aux services, une question de densité des territoires*, Insee Première, 1579, [online] Available at: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1908098#titre-bloc-4> [Accessed 24 Aug. 2018].
- Rey Giraud (G.), 2012, « Ingénierie territoriale À question technique, réponse politique », Les notes ETD, page 1, [ebook] Available at: <http://unadel.org/wp-content/uploads/2013/08/note-Etd-Enjeux-Ingénierie-territoriale-2012.pdf> [Accessed 24 Aug. 2018]
- Hespul, 2018, *Rapport d'activité 2017 Energies renouvelables et efficacité énergétique*, Available at : www.hespul.org, 12p.
- *Télétravail : définition et cadre juridique*, 2018, [online] Available at: <https://www.journaldunet.fr/management/guide-du-management/1200083-teletravail-definition-et-cadre-juridique/> [Accessed 23 Jul. 2018].

- UMR CNRS-CITERES, 2013, *Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?*, Rapport final du projet MOUR, Huygue (M.) (réd), décembre 2013, 299p, Available at : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00934756/PDF/MOUR_rapport_final_-_Quelles_mobilite_s_en_milieu_rural_A_faible_densite_.pdf

Sources ayant servi pour la mission challenge mobilité

- CCI de Lyon, 2018, *Ecomobilité Est Lyonnais Réunion Plan de mobilité*.
- Réseau action climat, 2018, *Un Plan de Mobilité dans mon Entreprise*, 24p. [ebook] Available at: <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2018/02/un-plan-de-mobilite-dans-mon-entreprise.pdf> [Accessed 3 Jul. 2018].
- Hespul, 2017, *Bilan Challenge mobilité 2017*, édition 2017, Hespul.
- Hespul, 2017, *Retour sur la participation des entreprises et des collectivités dans le département du Rhône 2017*, édition 2017, Hespul, 16p.

Sources ayant servi pour ma mission Voie verte et vélo en Beaujolais :

- Achard (S.), Ramos (S.), 2016, *Enquête rabattement gare TER 2e génération - gare de Belleville-sur-Saône*, Enov.fr.
- Communauté de communes Saône Beaujolais, 2017, *La voie verte c'est aussi pratique pour se déplacer au quotidien*, Dossier de candidature : Bien Bouger en Beaujolais, CC Saône Beaujolais, 19p.
- Fédération française des Usagers de la Bicyclette, *le vélo au quotidien*, 2013, « Piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces » n°7206.

Sources ayant servi pour ma mission prospective :

- Saubion (B.), 2017, *Gouvernance des transports : organisation institutionnelle et outils opérationnels*, Cerema.
- Ramel (A.) and Aderno (A.), 2015, « Loi NOTRe et transports publics », *JCP / LA SEMAINE JURIDIQUE – ÉDITION ADMINISTRATIONS ET COLLECTIVITÉS TERRITORIALES*, n°38-39, pp.1-6.
- AGIR, 2016, *40 Questions / Réponses sur la LOI NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs*, AGIR.
- Rieser (T.), 2011, *Réchauffement climatique, fin du pétrole, du constat à l'action*. Conférence l'énergie au quotidien, Université populaire du Val de Drôme.
- Assises Nationales de la Mobilité, 2017, *propositions issues de l'atelier-relais du GART*, Groupement des autorités responsables de transport.
- GART, 2015, *Analyse des dispositions « transports »/« mobilité » de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république (NOTRe)*, Groupement des autorités responsables de transport.

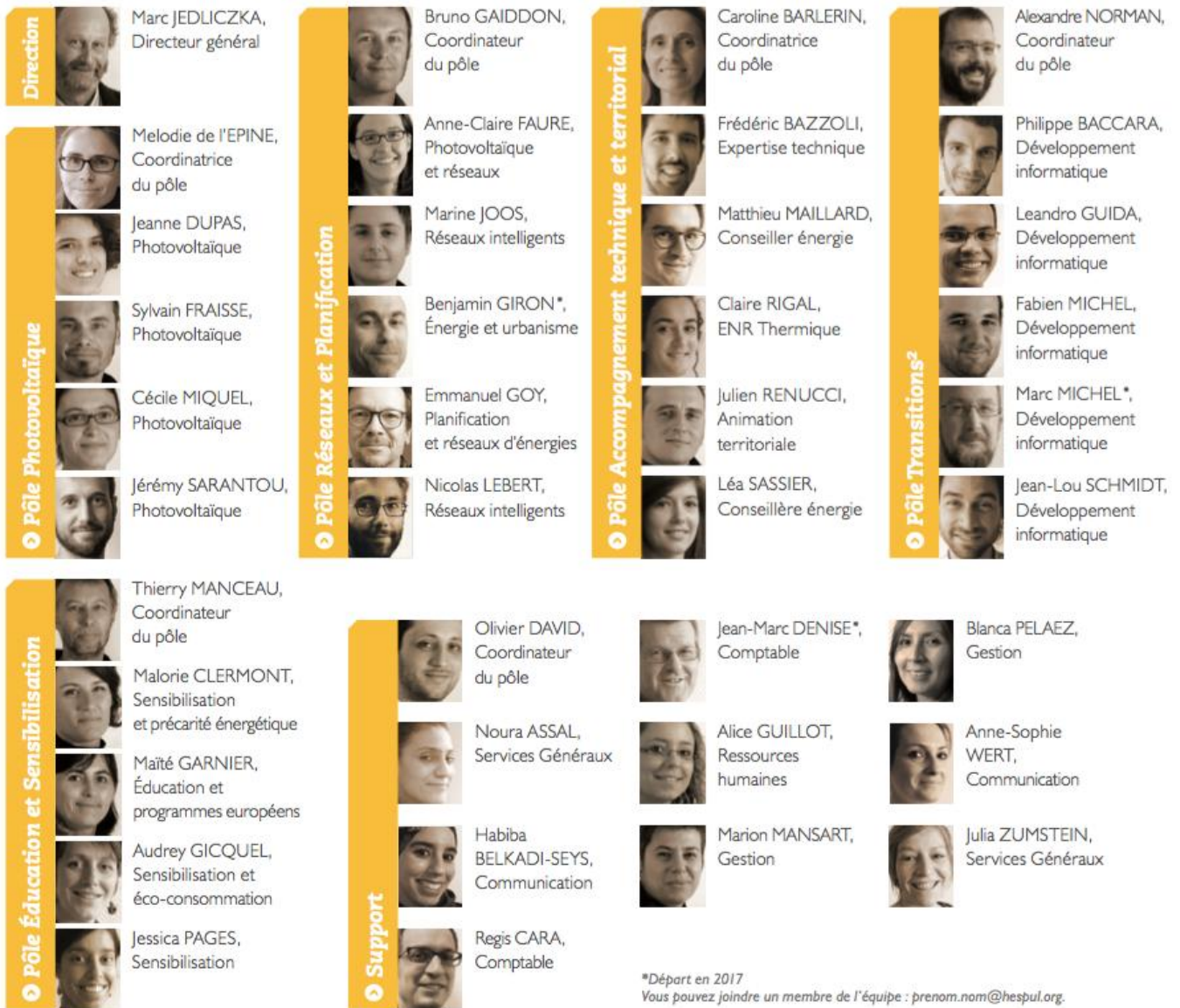
- IDDRI, Brimont (L.), Demailly (D.), Saujot (M.) and Sartor (O.), 2016, *Les nouveaux acteurs de la mobilité collaborative : des promesses aux enjeux pour les pouvoirs publics*, Rapport de l'Institut du développement durable et des relations internationales, 40p.
- Paumier (J-M.) and Rabardel (D.), 2007, *Perspectives d'évolution du rôle et des compétences du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF)*. CESR, commission des transports.
- TDIE, 2015, *Le nouveau cadre législatif de la compétence transport des conseils régionaux*, Note documentaire.
- Transdev & ADCF, 2016, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*.
- AGIR and AMF, 2011, *Le maire et les transports*, LES CAHIERS DU RÉSEAU, n°9.
- Enertech, 2011, *l'énergie au quotidien : transports et alimentation*.
- Marcangelo-Leos (P.), 2014, *Décentralisation - Loi Mapam : la nouvelle carte des compétences en matière d'environnement et de transports*, Caisse des dépôts des territoires, [online] Available at: <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/LOCActu/ArticleActualite&cid=1250266626324> [Accessed 3 Jul. 2018].
- Covivo - opérateur de mobilité. (2018). *Loi NOTRe - Conséquences en termes d'organisation du transport - Page 1*. [online] Available at: <https://www.covivo.fr/mobilite-durable/loi-notre-queelles-consequences-en-termes-dorganisation-du-transport-12/> [Accessed 18 Jul. 2018].
- Les régions aux commandes des transports dès 2017, article du Monde, 2016, [online] Available at: http://www.lemonde.fr/politique/article/2016/09/27/aux-commandes-des-transports-des-2017_5004372_823448.html [Accessed 18 Jul. 2018].
- Gart, 2018, *Les volets « Transport » et « Mobilité » de la loi NOTRe – Gart*. [online] Available at: <https://www.gart.org/actualite/volets-transport-mobilite-de-loi/> [Accessed 18 Jul. 2018].
- Groupe Egis, 2018, *Brisa, Egis et NedMobiel créent une nouvelle entité pour la mobilité*. [online] Available at: <http://www.egis.fr/action/actualites/brisa-egis-et-nedmobiel-creent-une-nouvelle-entite-pour-la-mobilite> [Accessed 18 Jul. 2018].
- Groupe Total, 2018, *Mobilité durable : Ce qui est bon pour la société doit devenir bon pour l'entreprise*, Total, [online] Available at: <https://www.total.com/fr/news/mobilite-durable-ce-qui-est-bon-pour-la-societe-doit-devenir-bon-pour-lentreprise> [Accessed 18 Jul. 2018].
- Avere-France, 2018, *Collectivités et entreprises*, Avere-France.org [online] Available at: <http://www.aver-france.org/collectivites-entreprises,005.html> [Accessed 18 Jul. 2018].
- ADEME, 2018, *Le plan de mobilité, qu'est-ce que c'est ? – Ademe*. [online] Available at: <http://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser->

mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/quest-quun-plan-mobilite [Accessed 18 Jul. 2018].

- *Voiture électrique: alerte en Europe sur la mainmise de la Chine*, article MSN de Verdevoye (A.), 2018 [online] Available at: <https://www.msn.com/fr-fr/finance/actualite/voiture-%C3%A9lectrique-alerte-en-europe-sur-la-mainmise-de-la-chine/ar-AAvVUFi?li=BBolji> [Accessed 18 Jul. 2018].
- *L'essence « verte », rivale de la fée électricité*, article MSN de Philippe Doucet (S.), 2018, [online] Available at: <https://www.msn.com/fr-fr/auto/actualite/lessence-%C2%AB-verte-%C2%BB-rivale-de-la-f%C3%A9e-%C3%A9lectricit%C3%A9/ar-AAvHXoJ?li=BBolji> [Accessed 18 Jul. 2018].
- *L'hydrogène, un carburant promis à un bel avenir* article MSN, 2018, [online] Available at: <https://www.msn.com/fr-fr/video/actualite/lhydrog%C3%A8ne-un-carburant-promis-%C3%A0-un-bel-avenir/vi-BBLox8> [Accessed 18 Jul. 2018].

ANNEXES

Figure 4 - L'équipe de l'association Hespul



Album photos des cérémonies départementale et régionale du challenge mobilité :

Figure 5 - Petit déjeuner à l'occasion de la cérémonie départementale du challenge mobilité chez TARVEL, Genas.



Figure 4 - Le président de l'association Mi-Plaine entreprises, Roger Journet en plein discours sur le challenge mobilité à TARVEL, Genas.





Figure 5 - Thierry Manceau annonçant les gagnants du challenge mobilité sur le Rhône à TARVEL, Genas.

Figure 6 - Lionel de l'équipe Mon UniVert et moi-même pendant le temps forum de la cérémonie régionale du challenge mobilité 2018.



Figure 7 - Martine Guibert, vice-présidente déléguée aux transports de la région Auvergne Rhône-Alpes, revenant sur l'édition 2018 du challenge mobilité.

Partie IV conclusion du dossier intitulé « Hespul et les mobilités » :

Problématique: « Dans le contexte actuel et en rapport avec les objectifs du scénario NégaWatt ; Hespul, association spécialisée dans l'énergie renouvelable, est-elle aujourd'hui en capacité de prendre en compte la dimension mobilité et de répondre à des appels à projets aux vues de ses compétences ? »

Pour conclure ce travail, nous allons maintenant établir un diagnostic du scénario en utilisant la grille AFOM/SWOT et ainsi étudier la faisabilité du projet. Après quoi nous répondrons à la problématique posée en introduction de ce rapport.

A) Diagnostic du scénario et faisabilité du projet

Tableau 1- Grille AFOM/SWOT du scénario "Hespul comme agence de mobilité"

<u>Atouts</u>	<u>Faiblesses</u>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Centralisation des ressources mobilités au sein d'une même structure ; ➤ Meilleure communication et information sur l'offre de transport du territoire rhodanien ; ➤ Favoriser l'intermodalité et la connexion entre les intercommunalités ; ➤ Mutualisation des projets traités par un même acteur qu'est Hespul ; ➤ Faire avancer tout un département sur la question des changements de comportement par un expert sur la question ; ➤ Mise en réseau et portage d'intérêts communs à plus grande échelle. ➤ Acteur spécialisé et identifié pour les usagers 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les <u>financements</u> sont à l'heure actuelle une vraie question, Hespul ne pouvant se permettre de créer une agence de mobilité de toutes pièces. ➤ Les <u>moyens humains</u> sont eux aussi un sujet sensible. Se pose la question du nombre de salariés d'Hespul qui serait attribué à cette agence mais aussi la formation du personnel, l'association n'étant que peu spécialiste du sujet. ➤ Le <u>statut</u> reste à définir. ➤ Le <u>portage politique</u> est une vraie faiblesse en soi puisque aujourd'hui il n'existe pas et peu d'élus semblent vraiment motivés ou ont le temps de porter ce projet.
<u>Opportunités</u>	<u>Menaces</u>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pour Hespul, c'est l'occasion de monter en compétences et d'exercer des activités identiques ou très proches de ses compétences ; ➤ S'atteler à une thématique abordée 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le portage politique devra être solide sans quoi il pourrait y avoir une issue malheureuse pour l'agence de mobilité ; ➤ De bonnes relations entre les

<p>par le manifeste mais encore peu traité par Hespul ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pour le Rhône c'est l'occasion de faire entendre sa voix et défendre ses intérêts en tant que territoire rural face à l'urbain ; ➤ Pour les intercommunalités, elles pourront bénéficier d'appui sur certains projets ainsi que conseils et ressources plus globalement. 	<p>territoires sont primordiales,</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Absence de financements
---	---

Cette grille AFOM nous permet ici de bien identifier quelles sont les forces, faiblesses et opportunités et menaces de développer un tel scénario. Au vu de ce travail-ci et des retours obtenus lors de la phase enquête nous pouvons dire que le scénario serait faisable. Bien sûr, il manque encore de cohérence dans le sens où financements, portage politique et moyen humain ne répondent pas encore présent. Mais le fait est qu'Hespul possède toutes les clés en main pour réussir cette montée en compétences. Reste à définir encore une fois vers quel type d'agence de mobilité on souhaite aller et vers quels types de projets veut-on travailler. Faut-il travailler sur les déplacements précaires ? Les changements de comportements ou bien simplement accentuer la communication sur l'offre de transport ?

B) Réponse à la problématique

In fine, nous pouvons dire que Hespul est aujourd'hui en capacité de prendre en compte la dimension mobilité dans ses domaines d'activité. Nous l'avons déduit par le travail mené au sein de ce rapport, Hespul en est capable pour différentes raisons. La première c'est que l'association possède un pôle de compétences de bases qui permettrait d'exercer comme agence de mobilité (Sensibilisation, changement de comportement, accompagnement, connaissances des territoires et des réseaux de transport). La deuxième est que le travail de recherche effectué comprenant ressources numériques et manuscrites (manifeste Négawatt), a permis d'identifier Hespul comme pouvant être un acteur clé dans les mobilités sur le département du Rhône. Enfin, la troisième raison est que nous avons pu identifier, grâce à une enquête qualitative auprès de huit intercommunalités, un réel besoin de création d'agence de mobilité sur le Rhône. En effet, la problématique territoriale des mobilités semble encore peu traitée, les objectifs étant encore flous pour les acteurs du territoire et les changements de comportement apparaissent encore plus en retrait par rapport au déploiement du covoiturage ou du transport à la demande qui commence à se développer dans le département.

A contrario, bien qu'Hespul soit capable de prendre en compte la dimension mobilité en son sein, le volet réponse à appels à projets semble plus mitigé. Ainsi, Hespul est bien entendu en pleine capacité de répondre à des projets de changement de comportement comme elle

l'a fait avec le projet vélo et voie verte en Beaujolais mais une agence de mobilité ne semble pas uniquement axer son activité sur les seuls changements de comportement. Des compétences plus techniques d'appui aux collectivités seront nécessaires, certaines interrogées l'ayant par ailleurs déjà évoquées. Il y aura donc nécessité de monter en compétences si Hespul devient véritablement porteuse de ce projet et devenait agence de mobilité sur le Rhône. Par ailleurs, le scénario exploré semble avoir lui aussi des limites notamment de financements, de moyens humains et de portage politique. Si, par contre, ces limites venaient à s'estomper, la montée en compétence et le scénario aurait tout pour réussir. Il ne manquerait alors plus rien à Hespul pour se lancer d'autant plus que plusieurs pôles pourraient y participer (pôle éducation & sensibilisation, pôle support avec la communication, pôle PATER, etc.).

Le questionnaire envoyé aux acteurs du territoire :

Présentation :

- 1) Quel rôle avez-vous dans votre structure ? sur quelles missions/projets travaillez-vous en ce moment ?

Contexte mobilités :

- 2) Quelle est aujourd'hui la place de la question territoriale des mobilités au sein de votre intercommunalité ? quel portage politique ?
- 3) Aux vues des documents vous imposant des obligations et engagements comme le **PCAET** ou le **SCOT** et/ou aux vues de choix de projets de territoire comme le **TEPOS**, quels sont vos objectifs en termes de transports et mobilités ? quels projets portez-vous ? Pour quelles échéances ?
- 4) En ce qui concerne la question des changements de comportement, comment abordez-vous la question ? Avez-vous quelqu'un oeuvrant pour cette problématique ?

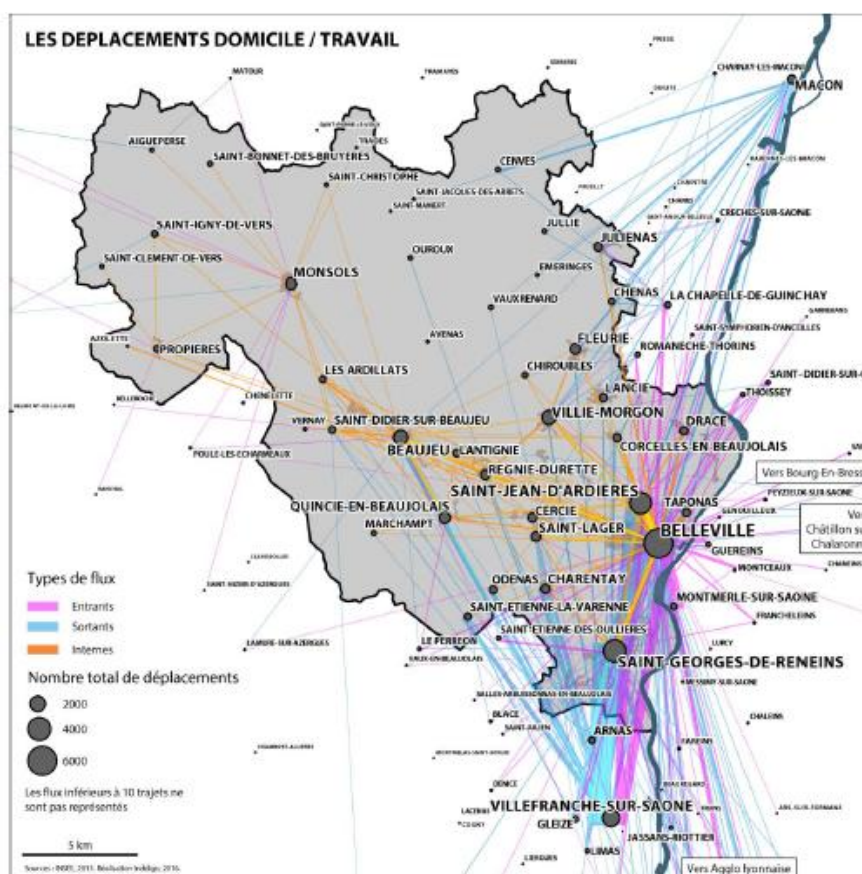
Agence(s) de mobilité et faisabilité :

- 5) Comment définiriez-vous une agence de mobilité ou centrale de mobilité ?
- 6) Que pensez-vous de l'implantation/création d'une agence de mobilité sur le département du Rhône ? Serait-ce pertinent selon-vous ?
 - a. Si oui, comme voyez-vous celle-ci ? connaissez-vous un élu qui pourrait être ou accepté d'être porteur d'un tel engagement sur le territoire ?
 - b. Si non, pour quelles raisons ? Aurait-il plus de sens d'en créer une sur la métropole de Lyon ? Ou sur les deux territoires ? ou pas du tout ?

- 7) Si malgré tout il venait à être créer une instance de conseil en mobilité sur le Rhône, quelles interactions imagineriez-vous/aimeriez-vous qu'il y est entre l'agence de mobilité et les collectivités d'une part ? Ou les deux agences de mobilité -si l'on en venait à en créer une sur le Rhône et l'autre sur la métropole - d'autre part ?
- 8) Avez-vous des exemples de bons fonctionnements d'agences de mobilités à me citer ?
- 9) Quel rôle pourrait jouer Hespul dans une agence de mobilité ? Quelle particularité en rapport avec votre territoire et les compétences d'une agence de mobilité « classique » ?
- 10) Enfin, avez-vous de contacts, des documents, des informations susceptibles de me faire avancer sur cette question ?

Territoires interrogés : Communauté de communes Saône-Beaujolais ; Communauté de communes des Monts du Lyonnais ; Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées ; Communauté de communes des Vallons du Lyonnais ; Communauté de communes des Vallées du Garon ; Communauté de communes de l'Est Lyonnais ; la Communauté de communes du Pays Mornantais ; la Communauté de communes du Pays d'Ozon ; La métropole du Grand Lyon.

Carte des flux domicile-travail observés sur le territoire de la CCSB, réalisé en 2016 (Source : Elaboration et mise en œuvre de la démarche Territoire à Energie Positive - Présentation synthétique du diagnostic territorial, 2016)



Livret retour participation challenge mobilité 2018 :



**RETOUR SUR LA PARTICIPATION
DES ÉTABLISSEMENTS DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE**



SOMMAIRE

Quelques repères.....	p3
Entreprises participantes.....	p4
Collectivités participantes.....	p5
Les résultats du Département du Rhône.....	p6
Les résultats détaillés par intercommunalité.....	p7
Le podium des territoires ruraux.....	p8
Le podium des centralités rhôdaniennes.....	p10
Témoignages d'établissements participants.....	p12
Témoignage d'un gagnant du challenge.....	p13
Le vélo, un peu, beaucoup, passionnément.....	p14

Remerciements

Florence, Louise, Olivier, Centre socio-culturel des Hauts du Lyonnais, LGL, TENOR EDI SERVICES

Contenu et Graphisme

Marion Levert

Données chiffrées et cartographie

Florent Ulatowski

Crédit photo :

Freepik, Centre socio-culturel des Hauts du Lyonnais, Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Communauté de Communes Saône-Beaujolais, Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est, DHL International Express, Mairie de Pusignan, TENOR EDI SERVICES

Disponible auprès de

HESPUL - 14 place Jules Ferry, 69006 Lyon



Un guide sur l'éco-mobilité dans le Rhône à parcourir

À destination des salariés et habitants pour les aider à expérimenter d'autres formes de mobilité que la voiture individuelle

Disponible sur demande auprès d'HESPUL ou à télécharger en ligne : bit.ly/2Mlv1z1

QUELQUES REPÈRES

La participation

Par rapport à l'année dernière, la participation au challenge est en hausse avec une augmentation du nombre d'établissements et de salariés participants. Un résultat positif sur lequel s'appuyer pour faire encore mieux l'année prochaine !

Le classement

Pour départager les établissements, nous avons réalisé deux niveaux de classements :

- Un premier niveau territorial en délimitant les territoires ruraux des centralités rhôdaniennes
- Un deuxième niveau réparti en trois catégories selon l'effectif de l'établissement :
1-20, 20/100, + de 100 salariés

Pour établir le podium, le taux de participation est le premier indicateur pris en compte, puis en cas d'égalité, c'est les distances parcourues en report modal qui entrent ensuite en ligne de compte.



MERCI À VOUS !

Que vous soyez premier inscrit ou fidèle au challenge,
votre engagement est toujours plus important !

Alors félicitations et à l'année prochaine !

*L'équipe relais local sur le Rhône hors Métropole de Lyon
Thierry Manceau, Florent Ulatowski, Marion Levert*

ENTREPRISES PARTICIPANTES À L'ÉDITION 2018



**COLLECTIVITÉS ET STRUCTURES À BUT NON LUCRATIF
PARTICIPANTES À L'ÉDITION 2018**



COLLÈGE ÉMILE ZOLA



COMMUNE DE RIVERIE

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES DU RHÔNE
SERVICE TERRITORIAL NORD
SERVICE TERRITORIAL SUD**



MAIRIE DE CHAPONOST

MAIRIE DE CLAVEISOLLES

MAIRIE DE COLOMBIER SAUGNIEU

MAIRIE DE PUSIGNAN

**MAIRIE DE SAINT-SYMPHORIEN-
D'OZON**

MAIRIE DE SAINTE CONSORCE

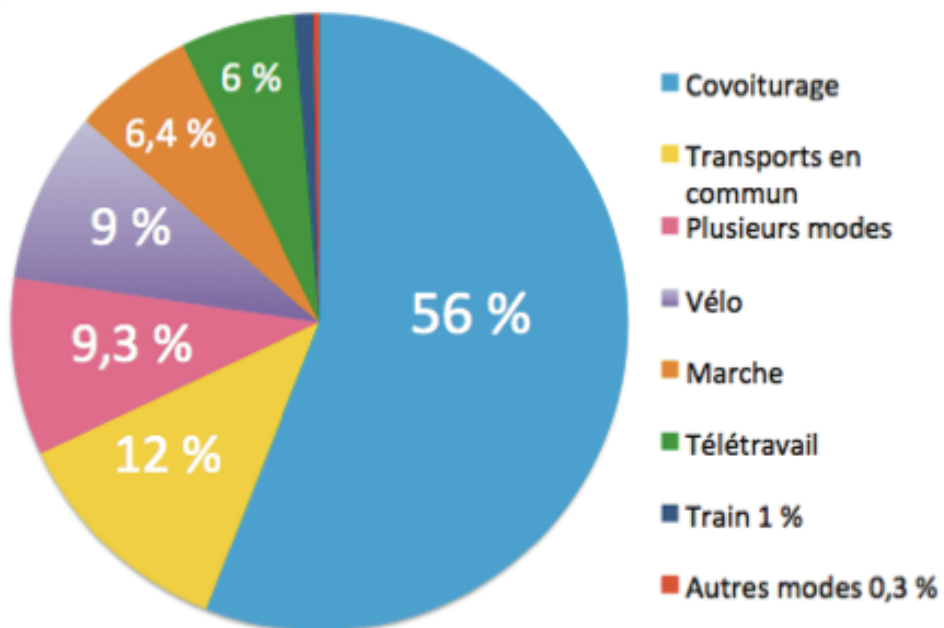
MAIRIE LES SAUVAGES

MAIRIE DE SÉRÉZIN DU RHÔNE

MAIRIE DE TOUSSIEU

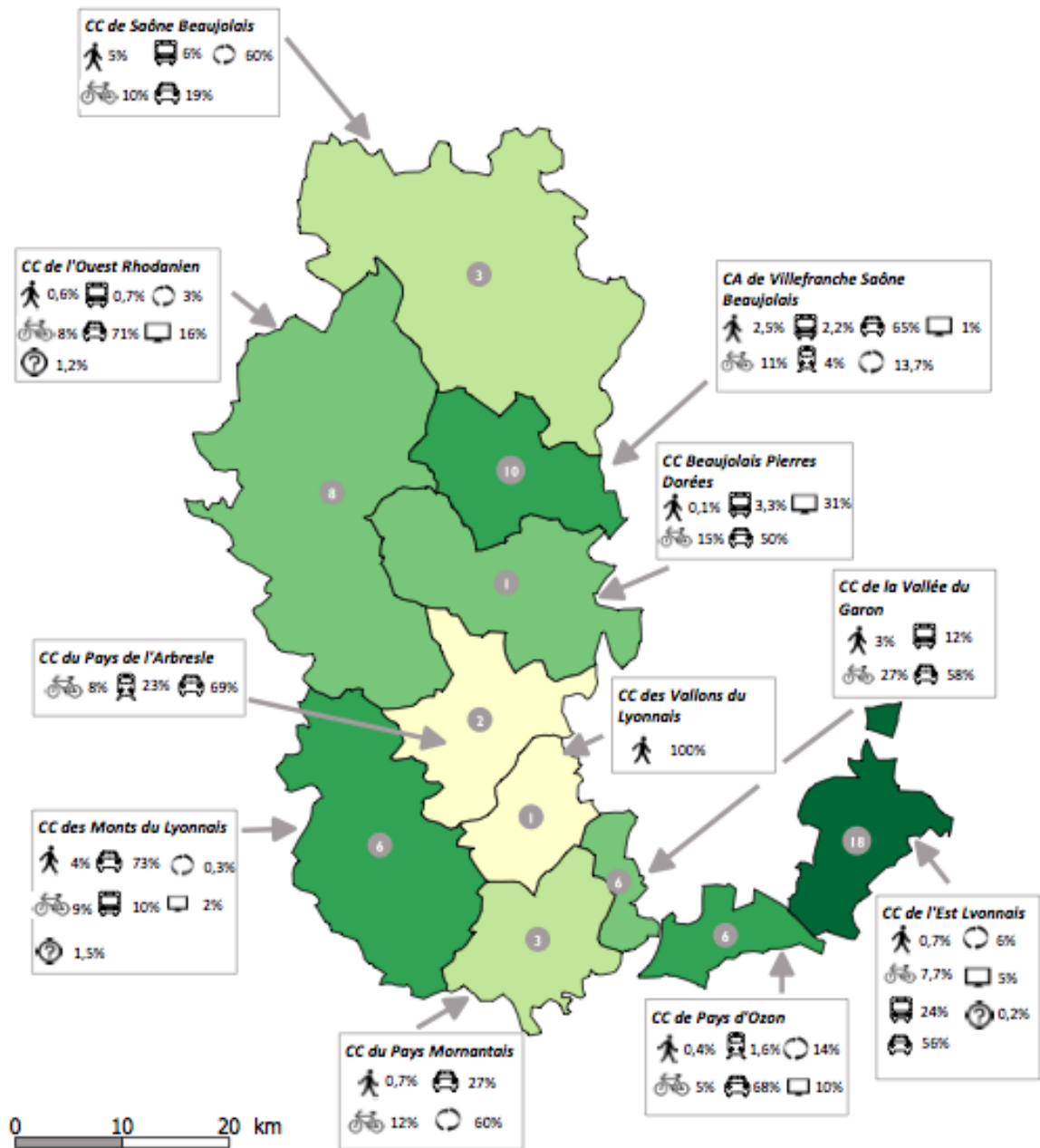


LES RÉSULTATS DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE



Répartition en pourcentage des kilomètres éco-parcours en fonction du mode de transport

LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS PAR INTERCOMMUNALITÉ



<p>Emission de CO2 évitée (kg) *</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 - 26 26 - 66 66 - 137 137 - 347 347 - 1033 	<p>Nombre de structures participantes</p> <p>2 Nombre de structures par intercommunalité</p> <p>Mode de transport des participants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin-right: 10px;"> Marche <li style="margin-right: 10px;"> Transport collectif <li style="margin-right: 10px;"> Covoiturage <li style="margin-right: 10px;"> Télétravail <li style="margin-right: 10px;"> Vélo <li style="margin-right: 10px;"> Train <li style="margin-right: 10px;"> Plusieurs modes <li style="margin-right: 10px;"> Autres
---	--

Source : IGN; Datagouv; Hespul.
 * Référence aux kilomètres parcourus en voiture sans passager

LE PODIUM DES TERRITOIRES RURAUX



Un territoire rural dispose éventuellement d'un réseau de transport collectif mais les fréquences sont faibles.

LE PODIUM DES TERRITOIRES RURAUX



Catégorie : 20 à 100 salariés



Catégorie : + de 100 salariés

LE PODIUM DES CENTRALITÉS RHODANIENNES



Une centralité rhôdaniennne est un territoire mieux desservi en offre de transports que les territoires ruraux, avec un accès facilité aux réseaux intra-urbains.

LE PODIUM DES CENTRALITÉS RHODANIENNES



TÉMOIGNAGES D'ÉTABLISSEMENTS PARTICIPANTS

LGL,

Fournisseur de solutions de climatisation,
conditionnement d'air et réfrigération

1ère participation : taux de participation 12% (35 salariés)

« C'est tardivement que nous avons décidé de participer au challenge mais l'organisation a été simple et efficace. Nous avons reçu le kit de communication avec tous les éléments nécessaires pour pouvoir communiquer auprès des salariés. Nous avons envoyé un mail commun, puis présenter le challenge en réunion, en misant également sur l'affichage dans les usines et aux machines à café.



Sachant que les salariés travaillent sur 3 tranches horaires différentes, nous avons misé sur un accueil spécifique pour chacun. Par exemple, pour les personnes commençant à 6h15, nous les avons accueilli avec le petit déjeuner et un chariot de goodies à destination de ceux qui avaient participé pour valoriser leur action. Nous avons eu de nombreux retours positifs, les salariés ont trouvé que l'initiative était originale et changeait de leur quotidien.

La plupart venaient déjà en covoiturage mais pour les 20% restants, cela leur a permis de réfléchir sur la possibilité de venir autrement qu'en voiture individuelle au travail. De manière plus globale, le challenge a permis d'amorcer la mise en place de notre plan de mobilité, qui sortira en fin d'année ! »

Témoignage de Virginie Decoopman,

Chargée de mission Hygiène, Sécurité, Environnement

Centre socio-culturel des Hauts du Lyonnais

*2ème participation : 3ème au classement dans la catégorie territoires
ruraux de 20 à 100 salariés, taux de participation 26% (5 salariés)*

Cette année, nous avons pris contact avec la Communauté de Communes des Monts du Lyonnais, qui nous a prêté des vélos électriques pour participer au challenge.

L'occasion pour l'une des salariés, qui souhaitait investir dans un vélo, de tester le jour J. Essai validé pour toute la famille, puisque son mari va se lancer aussi ! Malgré la géographie vallonnée de notre territoire, le challenge nous a donc permis de voir que c'était possible, et même agréable de se déplacer à vélo. C'est pourquoi depuis l'année dernière, je continue à venir travailler de manière occasionnelle à vélo.

Cette journée a donc été source de réflexion sur la mobilité et l'occasion d'en discuter avec les usagers du centre social, curieux de voir tous ces nouveaux vélos !



Témoignage d'Emilie Goutelle,
Directrice

12

TÉMOIGNAGE D'UN GAGNANT DU CHALLENGE

TENOR EDI SERVICES

Lauréat dans la catégorie territoires ruraux de 20 à 100 salariés

« C'est notre première participation au Challenge Mobilité et nous sommes plus que ravis d'être vainqueurs dans notre catégorie, car nous avons beaucoup échangé et nous nous sommes mobilisés en amont de cette journée ! »

Line Giraud, assistante de direction, revient sur la participation de l'entreprise, placée sous le signe des défis et de la convivialité.

Pourquoi participer au challenge ?

C'était pour nous une évidence car l'objet même de notre activité est entre autres de réduire la quantité de papier par la dématérialisation. Nous sommes ainsi engagés au quotidien dans le développement durable : nous avons bataillé pour obtenir le tri de nos déchets de bureau et nous sommes dans une logique de réutilisation du papier pour ne pas le gaspiller. Participer au challenge, c'était aussi le défi d'étendre la conscience et la responsabilité environnementale à chaque salarié.

Comment s'est déroulé le challenge ?

Nos locaux n'étant pas desservis par les transports en communs, nous avons dû redoubler d'inventivité le jour du challenge. Nous avons ainsi participé à deux défis : notre Président a montré l'exemple en parcourant 13 kilomètres à vélo, comme responsable des ressources humaines qui a fait 8 kilomètres à vélo. Les autres salariés se sont arrangés pour faire du covoiturage, en choisissant un point de rendez-vous qui convenait à tous. Pour nous, ce challenge était aussi synonyme de partage, c'est pourquoi nous avons organisé un barbecue le temps de midi. L'occasion pour l'équipe de faire le bilan, parler de l'écologie et tester le vélo du Président !

Et si c'était à refaire ?

On prendrait plus de photos pour immortaliser cette belle journée !
Vivement l'année prochaine !





LE VÉLO, UN PEU, BEAUCOUP, PASSIONNÉMENT

--- PORTRAIT ---

OLIVIER

Salarié, médiathèque de Belleville



« LE VÉLO, C'EST UN MODE DE DÉPLACEMENT SIMPLE, RAPIDE ET EFFICACE », affirme Olivier, passionné de vélo.

Tous les jours, cet habitant de Mâcon vient travailler à Belleville en vélo-train-vélo. Un trio gagnant qui a pour lui de multiples avantages : « Le vélo c'est très pratique car rapide, au contraire de la voiture qui allonge les distances. C'est aussi très économique, je ne dépense que 15€ par an en frais d'entretien et 50€ par mois pour le train en illimité. »

Ce sportif souriant insiste également sur les bénéfices pour la santé : « À vélo on se détend car on évite les bouchons. C'est aussi convivial, on a le temps de discuter avec les autres cyclistes. »

Quant aux astuces à donner à ceux qui voudraient tenter, Olivier nous livre de précieux conseils « Ne pas hésiter à échanger avec ceux qui ont l'habitude de faire du vélo, à prendre des cours de vélo-école données par des associations pour apprendre à rouler en ville en toute sécurité. Il suffit de se lancer et après on peut y aller ! »

--- PORTRAIT ---

LOUISE

Assistante de vie scolaire,
collège Emile Zola de Belleville



« ME DÉPLACER À VÉLO, C'EST UN VRAI CHOIX ÉCOLOGIQUE », témoigne Louise, qui pratique le vélo en famille

C'est de Saint-Jean-d'Ardières que Louise se rend au travail à vélo. Un trajet qu'elle optimise en déposant ses enfants à l'école : « J'en ai pour 5 minutes et c'est plus simple que la voiture car je n'ai pas de problème pour me garer et si j'ai une course à faire, je suis libre de m'arrêter où je veux ! »

Outre utiliser le vélo pour aller travailler, Louise en profite également le week-end en famille : « On emmène un triporteur pour mettre les affaires des enfants puis direction la voie verte pour des ballades bucoliques, tranquilles et bien aménagées ».

Et Louise conclut avec dynamisme : « On a totalement investi dans le vélo puisque mon mari en a 3, plus ceux de côté pour la famille qui vient nous voir ! »

TÉMOIGNAGES DE PARTICIPANTS DANS LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES SAÔNE-BEAUJOLAIS



ENTRETIEN AVEC...

FLORENCE DAMEVIN, chargée de mission territoire à énergie positive à la Communauté de Communes Saône-Beaujolais

C'est à la gare de Belleville que nous rencontrons Florence. Habitant à Lyon, c'est en train qu'elle se rend à Belleville en mettant son vélo dans les wagons pour ensuite parcourir les quelques kilomètres qui la séparent de son travail à vélo.

Dans un parc proche de son travail, Florence nous explique les enjeux du territoire : « La Communauté de Communes Saône-Beaujolais est engagée dans une démarche de territoire à énergie positive* qui vise à réduire les consommations d'énergie et à développer les énergies renouvelables.



Sachant qu'on est dans un territoire rural qui est bien desservi par deux gares mais qui a quand même toute une partie qui n'a pas de transport en commun. L'objectif va alors être de proposer des nouveaux modes de déplacement comme le covoiturage, la marche à pied, et le vélo avec la voie verte.

C'est pourquoi, la Communauté de Communes participe cette année au Challenge Mobilité, pour promouvoir auprès de ses salariés des nouvelles mobilités ».



ZOOM SUR LA VOIE VERTE DU BEAUJOLAIS

Depuis 2004, le Département du Rhône a ouvert une voie verte entre Beaujeu et Belleville. D'une longueur de 14 kilomètres et avec un dénivelé très faible, elle permet de faire du vélo en toute sécurité.

+ d'infos sur www.velo-et-voie-verte-en-beaujolais.fr



« Un territoire à énergie positive vise l'objectif de réduire ses besoins d'énergie au maximum, par la sobriété et l'efficacité énergétique, et de les couvrir par les énergies renouvelables locales »

+ d'infos sur www.territoires-energie-positive.fr

VIDÉO SUR LE CHALLENGE MOBILITÉ À VISIONNER



Flashez-moi !



bit.ly/2z4ceCA



INFO → ÉNERGIE

Rhône - Métropole de Lyon

L'Espace **INFO → ÉNERGIE** Rhône-Métropole de Lyon est un lieu d'accueil, d'information et de conseils gratuits et indépendants sur les gestes économes, la maîtrise de votre consommation d'énergie, les travaux d'isolation, les systèmes de chauffage, les énergies renouvelables, les aides financières et la consommation responsable.

 04 37 48 25 90

 infoenergie69-grandlyon.org

 facebook.com/eie69

 youtube.com
Chaîne «Info Energie Rhône Métropole Lyon»





HESPUL
 14 place Jules Ferry, 69006 Lyon
 Tél : +33 (0)4 37 47 80 90
 Courriel : info@hespul.org
www.hespul.org
 Twitter : @hespul



Edition
2018
2019

GUIDE DE L'ÉCO-MOBILITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

Des solutions pour se déplacer autrement
qu'en voiture solo



La mobilité aujourd'hui, quels enjeux ?

Les déplacements en voiture individuelle représentent aujourd'hui **87%**¹ du nombre total de kilomètres parcourus par les personnes. La mobilité physique (circulation de biens et de personnes) constitue le second secteur de consommation d'énergie finale avec **33%**¹ et les transports représentent **23%**² des émissions de Gaz à effet de serre (GES). Sachant que les épisodes de pics de pollution se font de plus en plus nombreux, il est temps de réfléchir à d'autres modes de déplacement !

La transition énergétique repose aussi sur nos décisions par une baisse de la voiture en solo, une économie de carburant et un moindre impact environnemental.

Ce guide a ainsi été réalisé pour proposer des solutions d'écomobilité sur le territoire du Rhône adaptées aux besoins de chacun, que ce soit pour nos déplacements professionnels ou dans notre quotidien.

Nous vous proposons également des liens pour comprendre les enjeux de la mobilité :

Aborder la thématique de l'éco-mobilité, par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) :

www.ademe.fr/ecomobilite-repenser-deplacements-l

Les décisions prises par l'Etat :

www.gouvernement.fr/argumentaire/qualite-de-l-air-plusieurs-mesures-essentielles-entrent-en-vigueur-5240

Les impacts des déplacements sur notre environnement, par l'ADEME :

www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/elements-contexte/impacts-transport-l'environnement

Comparer les effets des différents modes de déplacement sur nos trajets quotidiens :

www.quizz.ademe.fr/eco-deplacements/comparateur/

¹ Manifeste Négawatt ² INSEE

Contenu : HESPUL

Carte : Florent Ulatowski

Mise en page : Marion Levert

Crédit photo : Freepik

Nos partenaires du challenge mobilité dans le département du Rhône



Les Transports Publics



Bus, métro, tram, car, train	4
Transports à la demande	5

La Voiture Partagée



Le covoiturage	6
L'autostop	7
L'éco-conduite	8

Les Modes Doux



La marche, le vélo	9
Pédibus et vélobus	11
Axe cyclable entre Beaujeu et Belleville	11

Se Déplacer Autrement



Plan de déplacement entreprise et inter-entreprises	12
Plan de mobilité	12
L'indemnité kilométrique vélo	12
Le télétravail	13
L'autopartage	13
Le challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes	14

LES TRANSPORTS PUBLICS



Utiliser les transports publics, c'est faire des économies par rapport à la voiture en solo !



BUS - MÉTRO - TRAM

Ce mode de transport est une bonne alternative pour nos déplacements quotidiens ou ponctuels. Il peut être une première étape sur un trajet en menant par exemple jusqu'à une gare SNCF.

- **Le réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise (TCL)**

www.tcl.fr
04 26 10 12 12
Application smartphone disponible

- **Le réseau de bus de l'agglomération Villefranche-Beaujolais « Libellule »**

www.buslibellule.com
0 800 350 380

Pour un trajet sans embouteillage et sans stationnement à chercher !



CAR ET TRAIN

- **Les lignes de « Cars du Rhône »**

www.carsdurhone.fr
0 800 10 40 36

- **Les lignes de cars de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

www.auvergnerhonealpes.fr/91-cars-auvergne-rhone-alpes.htm

- **Le transport ferroviaire**

www.oui-sncf.com
(pour trouver un itinéraire dans toute la France)

www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/depliant/recherche
(pour consulter la grille horaire de votre train)

Le vélo est autorisé à bord des trains, et sur réservation dans les cars !



- L'employeur peut financer 50% de votre abonnement
- Des tarifs réduits pour les étudiants et scolaires, personnes en difficulté et familles nombreuses sont proposés
- Des facilités pour l'intermodalité (parcs relais, consignes à vélos,...)



Lorsqu'on a des difficultés à se déplacer
ou en cas d'absence de transports collectifs...



TRANSPORTS À LA DEMANDE

Ce service de transport est à l'attention de publics spécifiques (jeunes, personnes en situation de handicap, personnes en formation, en contrats aidés...). Un véhicule vient vous chercher à votre domicile ou sur un lieu public, et vous emmène directement sur votre lieu de travail ou à proximité.

- **Transport Solidaire à la demande de la Communauté de communes des Monts du Lyonnais (CCML)**

<https://www.cc-montsdulyonnais.fr/transport-a-demande>
04 72 66 24 11

- **Transport à la demande « RésaLib » de l'agglomération de Villefranche-Beaujolais**

www.buslibellule.com/Pratique/Services-sur-reservation-ResaLib
0 800 350 380
www.buslibellule.com/Pratique/Plan-par-ligne-RESALIB2

- **Transport à la demande « CORUS » de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien**

<http://www.ouestrhodanien.fr/reseau-corus.html>
04 74 05 06 60
www.ouestrhodanien.fr/image-popup/carte-nov-2016-site.png



- Permet l'accès à un transport en commun au plus près de chez soi
- Des billets et abonnements qui s'adaptent à votre situation (étudiant, chômeur, famille nombreuse, ...)

LA VOITURE PARTAGÉE



Pour un trajet convivial,
pratique et économique !

LE COVOITURAGE

Le site de covoiturage de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Mov'ici, site entièrement gratuit, est la nouvelle version de Covoit'Oura. Il propose de nouveaux services (géolocalisation, porte monnaie électronique, certification du trajet). Un moteur de recherche permet d'identifier les covoitureurs empruntant le chemin que vous souhaitez ou à proximité.

<https://movici.auvergnerhonealpes.fr/>

Le site participatif « covoiturage libre » pour aller n'importe où en France

À l'initiative d'une association et entièrement gratuit, il permet de réserver en ligne un trajet ou de déposer une annonce.

www.covoiturage-libre.fr

Le site « Blablacar »

www.blablacar.fr/
Application disponible sur smartphone

Le covoiturage en station « Covoit'ici »

Covoiturage sécurisé de proximité organisé en bornes-stations. Le parc total comprend 7 installations et concerne 3 grands axes de transports (de Pontcharra à Cours en passant par Amplepuis). Les 2 premiers mois sont offerts pour une inscription faite avant le 31 décembre 2018.

www.covoitici.fr/ouestrhodanien/
Application disponible sur smartphone

Le site « Roulez Malin »

Fonctionne à l'échelle nationale avec les mêmes ressources que Mov'ici. Il propose en plus une carte des aires de covoiturage (zones créées pour prendre ou déposer les voyageurs) mise à jour régulièrement.

www.roulezmalin.com
www.roulezmalin.com/aires-covoiturage
Application disponible sur smartphone

CARL (covoiturage courte distance avec les auto-écoles)

Les trajets sont réalisés par des élèves en fin de formation pour une distance limitée à 20km.

www.carl-move.com

Le dispositif de covoiturage solidaire de proximité

Met en relation des personnes non véhiculées et des covoitureurs solidaires afin de leur permettre d'effectuer des déplacements occasionnels de proximité. Ce dispositif a été mis en place par la Communauté de communes des Monts du Lyonnais, la MSA et 4 associations locales.

<https://www.cc-montsdulyonnais.fr/covoiturage-et-autostop-participatif>
MSA Ain Rhône : 04 78 92 31 82
Communauté de communes des Monts du Lyonnais : 04 74 70 58 03



- Optimiser l'usage de sa voiture
- Réduire son impact environnemental
- Faire des économies



Du covoiturage spontané
pour changer sa routine et faire
de nouvelles rencontres

L'AUTOSTOP

Des lieux de stop peuvent être clairement identifiés avec des panneaux et des aménagements sur le bas côté. Des conducteurs et des autostoppeurs peuvent adhérer à une charte de bonne conduite. En échange, des éléments d'identification sont remis pour participer à cette démarche (ex : macaron,..)

● Autostop participatif dans les Monts du Lyonnais

www.cc-montsdulyonnais.fr/covoiturage-et-autostop-participatif

● Auto-Hop à proximité des Monts d'Or et de la Saône

Ce système fonctionne selon un réseau de lignes semblable aux transports en commun, où un nombre déterminé de conducteurs volontaires assurent la prise en charge des autostoppeurs sur des zones spécifiques.

<https://www.autohop.fr/>

● Ligne Coup d'Pouss

À Soucieu-en-Jarrest, pour aider les habitants à se rendre à un arrêt de bus, une gare, un lieu de travail ou d'étude, en facilitant l'auto-stop organisé.

www.soucieu-en-jarrest.fr/environnement-et-cadre-de-vie/deplacements/transports.html

● L'initiative autostop « Lève ton pouce »

Ce site internet nous conseille sur les meilleurs points pour arrêter les automobilistes en fonction de la direction que l'on prend. Mais cela fonctionne uniquement dans le sens Lyon vers le reste du Rhône. Le site propose la même démarche sur l'ensemble des principales villes françaises.

www.facebook.com/levetonpouce.fr

Application disponible sur smartphone (Google Play uniquement)

● L'application « Autostop »

Met en relation les conducteurs souhaitant faire du covoiturage et des autostoppeurs grâce à la géolocalisation. Il n'y a pas de réservation, la mise en lien se fait en temps réel, sans enregistrement de mode de paiement. Ce système repose sur une charte de valeurs, le choix de faire payer ou non le trajet étant laissé aux covoitureurs.

www.autostop-france.fr

Application disponible sur smartphone (Appstore uniquement)



Pour réduire nos dépenses en carburant,
diminuer les risques d'accident,
respecter l'environnement



L'ÉCO-CONDUITE

La voiture est un mode de déplacement qui peut être dans certains cas indispensable. Conscients de ce constat, nous vous proposons d'adopter l'éco-conduite, conduite automobile économe en carburant, écologique et économique. Cette pratique peut s'ajouter au covoiturage pour limiter l'impact de notre véhicule sur l'environnement.

● Les conseils simples de l'ADEME

<https://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/deplacements/choisir-voiture-adopter-lecoconduite/adopter-leco-conduite>

● Les conseils avancés du site « Éco-conduite »

<http://www.ecoconduite.org/>

● L'application smartphone GECO Air

GECO Air est une application mobile gratuite. Elle calcule en temps réel et en fonction du trajet parcouru, le mode de conduite idéal à adopter et prodigue au conducteur des conseils en temps réel pour améliorer sa conduite.

3 GESTES SIMPLES À ADOPTER



- Conduire en douceur
- Entretenir régulièrement son véhicule
- Respecter les limitations de vitesse



LA MARCHÉ

8000 pas par jour, c'est la moyenne à maintenir pour rester en forme ! Plutôt qu'attendre le bus ou le tramway, pourquoi ne pas marcher jusqu'au prochain arrêt ? C'est moins d'attente et de stress et on en profite pour se promener.

- De nombreuses applications sur smartphone existent pour enregistrer de manière automatique le nombre de pas réalisés sur une journée.

LE VÉLO

- **Les conseils pratiques de la fédération française des usagers de la bicyclette**

www.fub.fr

- **Trouver un itinéraire grâce à Géovélo**



Ce site national permet de calculer l'itinéraire à vélo le plus rapide et empruntant le plus possible d'infrastructures routières dédiées au vélo (pistes et bandes cyclables, voies de bus/vélo...).

www.geovelo.fr/france/itinerary
Application disponible sur smartphone

- **La vélo-école**

La vélo-école propose des cours et un accompagnement personnalisé pour apprendre à rouler en toute sécurité et en autonomie en ville.
À Lyon, la Maison du Vélo/Pignon sur Rue accompagne les adultes sur cette thématique :
www.pignonsurrue.org



● **Le service de location de l'agglomération lyonnaise « Vélo'v »**

www.velov.grandlyon.com/
Application disponible sur smartphone

● **Le service de location de vélos électriques de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien « Clean Energy Planet »**

Ce service se concentre autour de 2 stations installées au niveau des gares SNCF d'Amplepuis et de Lamure-sur-Azergues. Disponible pour des locations de courte durée ou mensuelles.

www.ouestrhodanien.fr/mobilite-durable.html

● **Location de vélos électriques dans les offices de tourisme**

Office de tourisme de Mornant (04 78 19 91 65)
Office de tourisme de Saint-Martin-en-Haut (04 78 48 64 32)
Office de tourisme de Saint-Laurent-de-Chamousset (04 78 48 64 32)
Office de tourisme de Monsols (04 74 04 70 85)

● **Investir dans un VAE (vélo à assistance électrique)**

C'est un vélo équipé d'un moteur électrique et d'une batterie rechargeable. Cette assistance électrique a pour objectif de fournir un complément au pédalage. Nul besoin de permis ni d'immatriculation si l'assistance électrique ne dépasse pas les 25km/h.

www.buzibi.fr/FAQ-pg-3.html ; www.ebikemaps.com/

→ **Des aides à l'achat**

Avec l'aide d'Etat : www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique

Avec la SNCF : www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/gares/services/velos-pliants



- Le vélo facilite l'intermodalité
- Les collectivités aménagent chaque année un peu plus de pistes cyclables
- Le VAE permet de parcourir des distances plus longues et de grimper les côtes plus facilement



PÉDIBUS ET VÉLOBUS

Principe : ramassage scolaire pédestre ou à vélo encadré par des parents accompagnateurs.
Se dit également « carapatte », « caravanne à pattes » ou « caracycles »

Retrouvez des informations sur l'éco-mobilité scolaire sur le site internet de l'ADEME

<https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transport/dossier/ameliorer-deplacements-scolaires-universitaires/carapatte-caracycle>

Pour mettre en oeuvre un Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES)

Le PDES est une démarche encouragée par l'ADEME et les pouvoirs publics, portée par les établissements scolaires. En tant que parents, vous pouvez être initiateurs du PDES auprès de la direction de l'école de vos enfants.

https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90895_7857-plaquette-pdes.pdf



UN AXE CYCLABLE ENTRE BEAUJEU ET BELLEVILLE

La Communauté de Communes Saône-Beaujolais (CCSB) souhaite améliorer les accès à la voie verte pour qu'elle devienne un axe structurant pour les déplacements domicile-travail, les courses et les loisirs. Ce dispositif vise à faciliter l'usage du vélo sur un secteur géographique où les salariés et les habitants des communes sont proches de la voie verte.

www.velo-et-voie-verte-en-beaujolais.fr



SE DÉPLACER AUTREMENT



PDE / PDIE

Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental pour organiser et faciliter les déplacements des salariés. Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) est quant à lui sensiblement identique au PDE. La seule différence est le périmètre d'application qui va concerner plusieurs entreprises.

- **Toutes les informations sur les PDE/PDIE par l'ADEME**

<https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

- **Rapport d'étude sur la mise en place d'un PDE en milieu rural (zones d'activités de la commune de Neulise -42) par Camille Mallarte**

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00877983/document>



PLAN DE MOBILITÉ

Obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés depuis le 1er janvier 2018, le Plan de mobilité (PDM) est un ensemble de mesures qui vise à optimiser les déplacements des salariés d'une entreprise, diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Anciennement nommé le Plan de déplacements d'entreprise (PDE), il favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

<https://www.ademe.fr/plan-mobilite-entreprise>



L'INDEMNITÉ KILOMÉTRIQUE VÉLO

Décision volontaire de la part de l'employeur, celui-ci peut décider d'indemniser les salariés qui viennent au travail en vélo, au même titre que les autres indemnisations de transport existantes. Cette initiative ouvre des possibilités de crédits d'impôts sur les sociétés si l'entreprise investit dans la pratique du vélo à destination de ses salariés (achat de vélos, protections, infrastructures...).

www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F33808



LE TÉLÉTRAVAIL

Grâce aux technologies numériques, certaines missions professionnelles peuvent être effectuées en télétravail. L'organisation et les missions dévolues aux salariés se préparent d'un commun accord avec la direction de l'entreprise. Le télétravail doit être mis en place dans le respect de certaines règles, dès l'embauche du salarié ou par la suite. Cette option de la non mobilité a un impact positif sur plusieurs facteurs : la réduction des gaz à effet de serre (GES), les temps de trajets professionnels, la sécurité routière et la congestion de certains axes routiers.

www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F13851



L'AUTOPARTAGE

Vous vous questionnez sur l'achat d'un second véhicule pour faciliter vos déplacements ? Vous devez renouveler votre véhicule mais vous ne l'utilisez qu'en de rares occasions ? L'autopartage peut être une solution adaptée à vos besoins. C'est l'usage d'un même véhicule par différents usagers. Il suffit de s'inscrire dans un groupement d'autopartage (une entreprise fournit ce service), de réserver un véhicule, d'aller dans un des points de stationnement prévus à cet effet et de déposer la voiture à la même place après usage. Il existe aussi des services d'autopartage entre particuliers.

● Le regroupement des services d'autopartage en France « Citiz »

Ce site internet regroupe 12 services d'autopartage présents dans plus de 90 villes françaises avec près de 1000 voitures partagées. Vous trouverez des comparatifs économiques intéressants entre autopartage et achat/location de véhicules. Ce service est présent dans le Rhône à : Lyon, Villeurbanne et Villefranche-sur-Saône.

<https://citiz.coop/>

● Le service d'autopartage électrique de l'agglomération lyonnaise « Bluely »

www.bluely.eu/fr

● Les sites d'autopartage entre particuliers « Drivy » et « Koolicar »

www.drivy.com
www.koolicar.com

● Le futur système d'autopartage entre particuliers porté par la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien

Ce projet vise à former des groupes de 2 à 3 personnes afin de partager le véhicule de l'une d'entre elles, suivant des besoins réguliers ou ponctuels. Pour cela, la collectivité proposera un accompagnement personnalisé, des conseils gratuits ainsi qu'une assurance adaptée.



LE CHALLENGE MOBILITÉ

Chaque année depuis 2011, les salariés d'Auvergne-Rhône-Alpes ont l'occasion de tester un déplacement domicile-travail par d'autres moyens que la voiture individuelle. C'est le défi inter-établissements, dont HESPUL est relais local sur le Rhône (hors Métropole de Lyon) : « Challenge Mobilité : Pour un jour ou tous les jours, au travail, j'y vais autrement ».

Le but du challenge est de promouvoir les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle pour accompagner les changements de comportement. Cette initiative s'adresse à tous les établissements privés ou publics de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, quelle que soit leur taille. Ce sont eux qui s'inscrivent et qui mobilisent leurs salariés. Le jour du challenge, chaque établissement recense les salariés qui sont venus au travail autrement qu'en voiture solo (y compris ceux qui le font déjà régulièrement). Un classement local et régional des établissements est établi et les plus exemplaires sont récompensés lors d'une cérémonie.

+ d'informations : www.challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr

Livret de retour sur la participation : <http://www.hespul.org/wp-content/uploads/2018/08/livret-retour-participation-challenge-mobilite-2018.pdf>

Votre référent dans le département du Rhône :

Thierry Manceau, coordinateur des actions d'éducation et de sensibilisation à l'efficacité énergétique et aux énergies renouvelables au sein de l'association Hespul - 04 37 47 80 98 - thierry.manceau@hespul.org

Témoignage

LGL,

Fournisseur de solutions de climatisation, conditionnement d'air et réfrigération

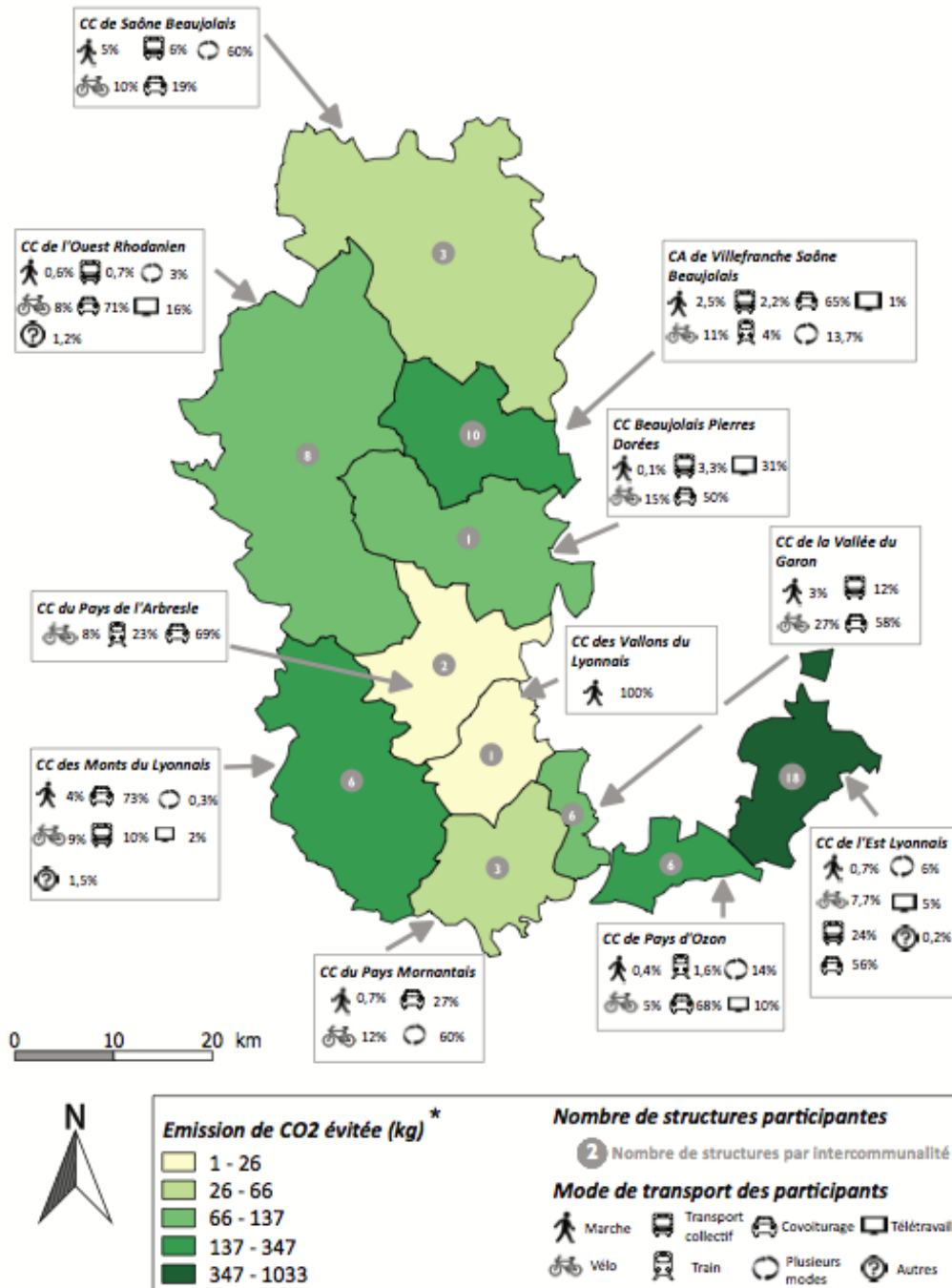
« C'est tardivement que nous avons décidé de participer au challenge mais l'organisation a été simple et efficace. Nous avons reçu le kit de communication avec tous les éléments nécessaires pour pouvoir communiquer auprès des salariés. Nous avons envoyé un mail commun, puis présenter le challenge en réunion, en misant également sur l'affichage dans les usines et aux machines à café.

Sachant que les salariés travaillent sur 3 tranches horaires différentes, nous avons misé sur un accueil spécifique pour chacun. Par exemple, pour les personnes commençant à 6h15, nous les avons accueillies avec le petit déjeuner et un chariot de goodies à destination de ceux qui avaient participé pour valoriser leur action. Nous avons eu de nombreux retours positifs, les salariés ont trouvé que l'initiative était originale et changeait de leur quotidien.

La plupart venaient déjà en covoiturage mais pour les 20% restants, cela leur a permis de réfléchir sur la possibilité de venir autrement qu'en voiture individuelle au travail. De manière plus globale, le challenge a permis d'amorcer la mise en place de notre plan de mobilité, qui sortira en fin d'année ! »

Témoignage de Virginie Decoopman,
Chargée de mission Hygiène, Sécurité, Environnement

Focus sur les résultats 2018 dans le Rhône





Flasher-moi !



En téléchargement :

<https://bit.ly/2Mlv111>



INFO → ÉNERGIE

Rhône - Métropole de Lyon

L'Espace **INFO → ÉNERGIE** Rhône-Métropole de Lyon est un lieu d'accueil, d'information et de conseils gratuits et indépendants sur les gestes économes, la maîtrise de votre consommation d'énergie, les travaux d'isolation, les systèmes de chauffage, les énergies renouvelables, les aides financières et la consommation responsable.

 04 37 48 25 90

 infoenergie69-grandlyon.org

 facebook.com/eie69

 youtube.com
Chaîne «Info Energie Rhône Métropole Lyon»





HESPUL

14 place Jules Ferry, 69006 Lyon

Tél. : +33 (0)4 37 47 80 90

Courriel : info@hespul.org

www.hespul.org / Twitter : @hespul