

7^e
ÉDITION
2020

JOURNÉES NATIONALES DU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

30 JUIN → 1^{er} JUILLET
MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

7^{èmes} journées nationales du management de la mobilité Vers une mobilité « sans couture » ?

Appel à contributions 2020



Les 7^{èmes} Journées Nationales sur le Management de la Mobilité sont organisées par le Cerema, l'ADEME, le CNFPT et la Métropole Européenne de Lille. Elles auront lieu les 30 juin et 1^{er} juillet 2020 à Lille, au sein d'un territoire fortement imprégné par l'intermodalité, les mobilités transfrontalières et l'ouverture vers l'Europe. Ces journées s'adressent aux collectivités locales, services de l'État, associations, bureaux d'études, experts, chercheurs, universités, industriels, entreprises et start-up.

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

L'environnement législatif et réglementaire autour du management de la mobilité reste particulièrement dynamique. Après la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV) de 2015 qui a rendu obligatoires les plans de mobilité pour les établissements regroupant plus de 100 travailleurs situés dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains (PDU) au 1^{er} janvier 2018, **la loi d'orientation pour les mobilités (LOM) qui vient d'être adoptée fait du management de la mobilité un marqueur fondamental des politiques de mobilité du quotidien.** Elle crée notamment un « forfait mobilité durable » et met en œuvre le « Plan national vélo ». Elle encre également les déplacements domicile-travail des salariés dans les négociations annuelles d'entreprise et abaisse le seuil d'obligation pour faire un plan de mobilité à 50 salariés en l'absence d'accord interne. Enfin, en généralisant l'existence d'autorités organisatrices de la mobilité dans les territoires moins densément urbanisés, elle crée les conditions pour que le management de la mobilité soit un marqueur fort des solutions déployées dans ces territoires. La validation législative de la notion de « plan de mobilité », au niveau urbain ou à l'échelle des employeurs, illustre l'élargissement des interventions à l'ensemble du champ des mobilités (réseaux de transport, mobilité partagée...) et une meilleure cohérence en termes de planification.

Parallèlement, la révolution en cours de la numérisation des services de mobilité et du déploiement du « Big Data », amène les gestionnaires de réseaux de transports et les autorités organisatrices de la mobilité à revoir complètement la manière dont ils doivent gérer les déplacements des personnes et des biens et les services rendus. L'irruption d'acteurs privés, aux moyens d'investissement parfois très importants – géants du numérique, secteur du véhicule autonome, services en « free floating » – participe au bouleversement actuel : ils peuvent offrir des solutions nouvelles potentielles pour se déplacer, dont la pérennité économique n'est cependant pas toujours assurée et qu'il convient de mieux encadrer et harmoniser (exemple du MaaS notamment).

Enfin, l'opinion publique manifeste de manière appuyée ses préoccupations sur des grands enjeux de société, qu'il s'agisse de l'urgence climatique – avec une mobilisation croissante de la jeunesse notamment – ou des inégalités entre les territoires dans l'accès aux services et aménités. Plus généralement, l'inégalité d'accès à des services et solutions de mobilité efficaces et accessibles économiquement, rencontrée par des citoyens en difficulté financière ou physique ou habitant dans des zones mal desservies en transports collectifs, contribue au renforcement de véritables barrières invisibles éloignant les différents territoires entre eux. Appuyer le déploiement de solutions innovantes et accessibles à tous ressort, notamment, des objectifs de l'initiative « France Mobilités » lancée en 2018 par le Gouvernement.

À l'heure où les questions liées à la mobilité sont plus que jamais au centre des différentes problématiques économiques et sociales, comment le management de la mobilité participe à créer les conditions d'une mobilité « sans couture » ? Comment les solutions du management de la mobilité peuvent aider à fluidifier la manière dont on peut se déplacer, en surmontant les ruptures constatées entre les territoires ou les populations ?

Comment, enfin, le management de la mobilité, seul ou en association avec d'autres dispositifs, peut-il répondre aux enjeux actuels que sont la transition énergétique et écologique, le défi climatique, la réduction de la pollution de l'air et du bruit, la limitation de l'étalement urbain, la promotion de la santé par l'activité physique, le bien-être des citoyens ou encore, la réduction des inégalités sociales et territoriales ?

Ces 7^{èmes} Journées Nationales sur le Management de la Mobilité aborderont ces différents sujets, en mettant notamment l'accent sur les conditions d'une mobilité sans couture et sur les innovations permettant d'influer sur la demande afin de répondre aux besoins de mobilité des populations. Elles s'attacheront également à évoquer la variété et l'adaptabilité des outils du management de la mobilité pour répondre aux spécificités des types de territoires (métropoles, périurbain, zones peu denses, mais aussi espaces transfrontaliers).

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

Les contributions proposées répondront à l'un ou l'autre, voire à plusieurs, des cinq axes ci-après.

Elles devront s'attacher à présenter des solutions novatrices ou innovantes avec, de préférence, des retours d'expérimentations sur le terrain, en insistant en particulier sur leur évaluation (les éventuels écueils ou difficultés rencontrés, les solutions mobilisées pour les surmonter, les impacts constatés, etc.). Elles préciseront également le contexte territorial dans lequel elles ont été entreprises, en présentant notamment les partenariats noués (institutionnels, associatifs, académiques, acteurs privés...) permettant de les mener à bien.

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

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

Axe 1

**Quelles innovations sociales
et solutions nouvelles
le management de la mobilité
met-il en œuvre pour faciliter
les mobilités du quotidien ?**



Modifier les habitudes de déplacement des individus est un enjeu clé du management de la mobilité et plus globalement de la transition écologique et énergétique. Quelles sont les dernières innovations et tendances à l'œuvre, tendant au changement durable des comportements de mobilité ? Comment les actions sur la demande facilitent-elles les déplacements du quotidien ?

- Quels outils innovants sont mis en place dans le cadre des plans de mobilité employeurs ?
- Quelles méthodes privilégier pour favoriser le changement de comportement individuel ? Le déploiement des « nudges » peut-il révolutionner la maîtrise de la demande de mobilité ? Le marketing individualisé est-il encore un outil pertinent ?
- Comment la recherche en sciences sociales permet-elle de mieux comprendre les sources de changement des comportements de mobilité ? Quelles en sont les dernières avancées susceptibles d'aboutir à maîtriser la demande ?
- Comment mesurer l'efficacité des actions de communication, d'incitation, de co-construction ? Quels sont les résultats des challenges et animations autour du management de la mobilité ?
- Comment les agences de mobilité et leurs actions de conseil et d'accompagnement personnalisé contribuent-elles à fluidifier la mobilité quotidienne sur leurs ressorts d'action ?
- Quelles innovations peuvent être notées en matière de régulation, de tarification/gratuité (stationnement, transports en commun...) ? Quels impacts sont constatés sur la gestion de la demande ?
- Comment peut-on évaluer facilement et rapidement l'efficacité d'une mesure, tout en restant pertinent ?
- Quels sont les dispositifs d'accompagnement au report modal que l'on peut mettre en place à plus large échelle (zones à circulation restreinte, rééquilibrage de l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle...) ?
- Quels sont les outils innovants du management de la mobilité les plus pertinents pour promouvoir les modes actifs ?
- Quelles solutions de management de la mobilité à destination des publics pendulaires transfrontaliers ?
- Quelles sont les nouvelles stratégies industrielles et marketing des constructeurs (automobiles, véhicules de transports de personnes et de marchandises) impactant les comportements des usagers ?

Axe 2

Comment le management de la mobilité peut-il contribuer à réduire les inégalités et faciliter un accès aux services à tous les publics dans tous les territoires ?



Le management de la mobilité s'est d'abord développé dans les grandes et moyennes agglomérations présentant une densité et des infrastructures de transport suffisamment développées. Cependant, comment le management de la mobilité peut-il être mobilisé dans les territoires périurbains et ruraux, où certains ménages vulnérables connaissent des situations de précarité croissante, liée notamment à la hausse du prix des carburants, ainsi qu'à l'éloignement des services et commerces de leurs lieux d'habitation ? Le MM apporte-t-il des réponses aux publics vulnérables, en ville (quartiers prioritaires) ou à la campagne, qui peuvent se trouver en difficulté dans leurs politiques de mobilité ?

- Les outils du management de la mobilité se mettent-ils en œuvre différemment, en fonction des spécificités des territoires (métropoles, villes moyennes, zones périurbaines et zones rurales, quartiers de la politique de la Ville, etc.) ?
- Comment faciliter l'accès aux services dans des territoires ruraux ou exclus des grands réseaux de transport ?
- Comment faut-il gérer les risques de fracture numérique ? Comment atteindre tous les publics et tous les territoires ?
- Comment le management de la mobilité peut-il contribuer à une approche territoriale stratégique à une plus large échelle (alliance des territoires métropolitains, périurbains et ruraux) ?
- Comment accompagner les publics précaires ou défavorisés vers un accès aux services de mobilités ? Vers l'emploi ?
- Comment l'information sur les modes de transport alternatifs à la voiture soliste s'adapte-t-elle aux éventuelles difficultés de perception ou de compréhension de publics désocialisés ou mal intégrés ?

Axe 3

Quelle place du management de la mobilité dans la gouvernance des mobilités ?

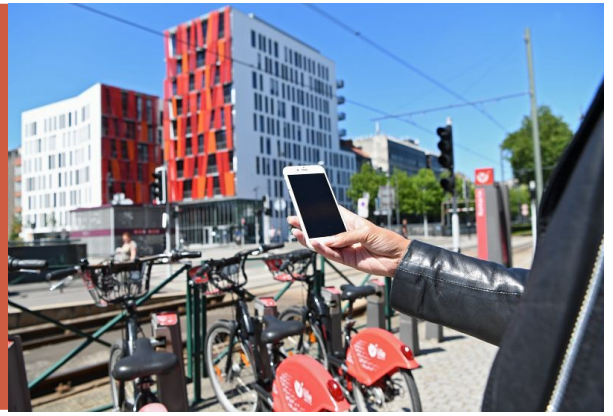


Entre le foisonnement des offres nouvelles proposées par les start-ups, l'irruption d'acteurs privés parfois puissants sur des domaines auparavant réservés aux opérateurs de réseaux publics de transport et la coopération nécessaire entre des acteurs publics et privés toujours plus nombreux, comment le management de la mobilité peut-il aider à fluidifier la coopération entre acteurs de la mobilité ? Et entre les territoires ? Comment le management de la mobilité peut-il accompagner l'émergence et aider à pérenniser des initiatives de mobilité issues de la société civile ?

- Comment une AOM passe d'un rôle de « donneur d'ordre » ou « d'autorité délégente » à celui d'animatrice d'un « écosystème de mobilité » ?
- Quelles actions ou outils nouveaux les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) proposent-elles pour inciter à la réalisation de plans de mobilité employeurs ?
- Comment les autorités organisatrices de la mobilité se sont-elles emparées de l'obligation de certaines entreprises de communiquer leur plan de mobilité ? Quelles sont les attentes des entreprises vis-à-vis des AOM ?
- Est-ce que les nouvelles initiatives, telles que les engins de déplacement personnels (EDP) ou les mobilités émergentes, ont un rôle à jouer dans la réduction globale de la demande de mobilité ?
- Quels nouveaux modes de partenariat public-privé inventer pour fédérer les acteurs proposant des solutions innovantes pour le management de mobilité ? Comment les AOM accompagnent-elles le déploiement du MaaS ?
- Comment prendre en compte les initiatives citoyennes dans le domaine de la mobilité ?
- Comment les outils de planification (plans de mobilité – ex-PDU – ou plans de mobilité simplifiés – ex-PDS) prennent en compte et promeuvent les politiques de maîtrise de la demande ? Comment organisent-ils leur cohérence dans une politique de mobilité globale ?
- Le management de la mobilité peut-il aider à dépasser les coupures territoriales ou institutionnelles ?
- En quoi le management de la mobilité est-il un outil ou une aide aux collectivités des territoires peu denses pour prendre et organiser une nouvelle compétence AOM ?

Axe 4

Comment le management de la mobilité peut-il aider à réguler et démultiplier les effets de la numérisation des mobilités ?



Le développement fulgurant de solutions dématérialisées, qui concernent aussi bien l'information (multi-)modale, la billettique et l'achat de nouveaux services de mobilité, bouleverse l'économie des services de transport. De son côté, le concept de « Mobility as a Service » (MaaS) entend unifier l'offre de services de mobilité (publique et privée) dans une optique de mobilité « sans couture ». Ces solutions sont-elles réellement à même de répondre efficacement aux besoins de mobilité des populations ? Peuvent-elles aider à surmonter les coupures et frontières invisibles entre les territoires ? Comment les technologies de l'information et de la communication aident-elles à mieux appréhender la demande de mobilité et à mieux la maîtriser ? Comment le MaaS peut-il intégrer le MM pour démultiplier ses effets ?

- Quelles sont les opportunités offertes par les nouvelles technologies numériques en matière de communication, d'information ou de sensibilisation ? Comment peut-on accompagner l'utilisateur avec le développement de nouvelles offres ? Comment les AOM intègrent-elles l'innovation technologique dans leur information aux usagers ?
- Comment la notion de MaaS contribue aux objectifs du management de la mobilité (rééquilibrage des modes de déplacement, augmentation des déplacements alternatifs à l'autosolisme) ?
- Comment le management de la mobilité peut-il devenir le complément indispensable du MaaS pour en démultiplier les effets ?
- Quelles transformations de fond entraînent ces nouveaux services ? Comment peut-on les anticiper ? Comment s'y adapter ?
- Quel est l'apport des outils collaboratifs alimentés en temps réel par les usagers (notamment via les réseaux sociaux), sur les changements de comportements en particulier ? Quelle juxtaposition/complémentarité entraînent-ils par rapport aux outils « institutionnels » ?
- La numérisation marque-t-elle un renouveau du marketing individualisé ?

Axe 5

Politiques temporelles, aménagement du territoire, nouvelles organisations du travail : comment maîtriser la demande de mobilité en agissant sur l'environnement quotidien ?



Le management de la mobilité s'est très tôt penché sur les solutions pour rendre davantage compatibles les déplacements, les choix résidentiels et l'aménagement du territoire. De même, l'articulation entre les temps de travail et les rythmes de la vie quotidienne est susceptible d'influencer sensiblement le besoin des citoyens de se déplacer. Comment prendre en compte la complexité de cette mobilité du quotidien ? Comment l'articulation entre les politiques d'urbanisme et de mobilité peut-elle répondre aux besoins de mobilité des personnes, tout en les réduisant ? Comment l'ouverture du MM vers d'autres politiques, de santé publique ou environnementales, peut-elle améliorer le bien-être des populations ?

- Quel est le réel impact du télétravail sur les déplacements et sur le lien de proximité tissé avec les territoires de vie ? Qu'en est-il des espaces de coworking ?
- Quelles actions ou outils nouveaux les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) proposent-elles pour inciter à la réalisation de plans de mobilité employeurs ? Comment les plans de mobilité employeurs et, de manière plus générale, les entreprises et les administrations considèrent-ils la question du télétravail et l'intègrent-ils pour diminuer les déplacements induits par leurs activités ?
- Comment intégrer au mieux les solutions du management de la mobilité dans les outils de planification des territoires ? Comment les actions conduites dans le cadre d'une politique de management de la mobilité influent-elles en retour sur les enjeux d'aménagement du territoire ?
- Gestion et étalement des heures de pointes, organisation temporelle des services des territoires : quelle place pour le développement de politiques temporelles vis-à-vis de la mobilité ? Quelles sont les actions des bureaux des temps en matière de mobilité urbaine ? Quelles articulations peut-il y avoir entre les différentes politiques publiques impliquées ?
- « Ville des courtes distances », « chrono-aménagement » et « ville cohérente » : Comment peut-on articuler planification et politique temporelle à l'échelle d'un territoire de projet ?
- Quels liens peut-on faire entre les actions du management de la mobilité et les politiques de santé publique ?
- Comment le management de la mobilité contribue à la gestion des pics de pollution ?
- Comment le management de la mobilité permet-il de surmonter des situations de crise ou de blocage (grève, météo...) ?

Précisions sur la forme des contributions

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

**Les propositions de contributions devront être renvoyées
au plus tard pour le 31 janvier 2020
à l'adresse suivante : jnmm2020@cerema.fr
L'objet du courriel devra comporter la mention [JNMM2020].**

Procédure d'évaluation

Une fois reçues, les contributions seront évaluées et sélectionnées par les organisateurs de la manifestation. Les réponses définitives sur la sélection ou non des contributions seront envoyées par retour de mail à tous les contributeurs au plus tard le 20 mars 2020. Dès la sélection arrêtée et notifiée, il pourra être demandé aux contributeurs sélectionnés d'apporter toutes précisions utiles sur la présentation et son format.

La date de rendu final par les intervenants de leurs présentations définitives est arrêtée au 8 juin 2020.

Les contributeurs sélectionnés acceptent que les supports et matériaux diffusés lors des journées nationales d'études sur le management de la mobilité 2020 puissent être publiés et téléchargeables gratuitement sur tout support électronique, en particulier les sites internet institutionnels, jugés utiles par les organisateurs.