

# Mobilité durable

## ETAT DE L'ART ET CAPITALISATION DES DEMARCHES ET DES OUTILS DE MANAGEMENT DE LA MOBILITE EN REGION NORD-PAS DE CALAIS

Synthèse de l'étude conduite en 2012 par la Direction Régionale Nord-Pas de Calais  
de l'ADEME et la Région Nord Pas-de-Calais

### POURQUOI UN BILAN EVALUATIF ? : CONTEXTE, OBJECTIF ET METHODOLOGIE

Après plusieurs années d'investissement en faveur du management de la mobilité, l'ADEME et la Région ont souhaité faire le point sur les démarches engagées sur le territoire et se doter d'un cadre prospectif pour orienter l'action dans les années à venir.

Le présent document constitue la synthèse de ce bilan évaluatif et prospectif. Celui-ci a reposé sur :

- une enquête réalisée auprès des établissements du territoire porteurs de projets de management de la mobilité<sup>1</sup> ;
- une série d'entretiens auprès d'un panel d'établissements de la région<sup>2</sup>.
- 2 séminaires collaboratifs (septembre et décembre 2012) qui ont rassemblé au total une centaine d'acteurs régionaux intéressés par le management de la mobilité.

Le présent document n'a pas pour vocation de fournir une photographie exhaustive de la situation du management de la mobilité en Nord-Pas-de-Calais, mais plutôt :

- d'apporter un éclairage sur certains volets du dispositif actuel, à travers les points de vue d'utilisateurs et de promoteurs des projets de management de la mobilité ;
- d'identifier les attentes et les besoins du terrain ;
- d'analyser les politiques en matière de management de la mobilité pour définir la future stratégie d'intervention de l'ADEME et de la Région Nord-Pas de Calais en matière de management de la mobilité.

#### Glossaire

**AOT** : Autorité Organisatrice de Transports  
**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie  
**CeM** : Conseil En Mobilité  
**GES** : Gaz à Effet de Serre  
**Modes doux** : vélo et marche à pied  
**P+R** : Parc Relais  
**PDA** : plan de déplacements administration  
**PDE** : plan de déplacements entreprise  
**PDIE** : plan de déplacements inter entreprises  
**PDZ** : plan de déplacements de zone  
**PLUI** : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal  
**PMR** : Personne à Mobilité Réduite  
**PPRR** : Plan de Prévention du risque routier  
**RH** : Ressources Humaines  
**RSE** : Responsabilité Sociétale des Entreprises  
**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale  
**TC** : Transports en Commun  
**VAE** : Vélo à assistance électrique  
**VP** : Voiture Particulière

<sup>1</sup> L'enquête a porté sur les établissements de la région recensés dans les bases de l'ADEME, de la Carsat et du Réseau Alliances.

<sup>2</sup> Les entretiens ont concerné une vingtaine d'établissements (engagés dans un plan de déplacements ou au stade de la réflexion) et une douzaine d'AOT du territoire.

# Mobilité durable

## BILAN DES DEMARCHES DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE ET PREMIERS ENSEIGNEMENTS

### UNE DYNAMIQUE POSITIVE DEJA LARGEMENT ENGAGEE...

Le nombre de projets de management de la mobilité en région Nord-Pas-de-Calais a quasi triplé en 6 ans.

**Aujourd'hui, ce sont près de 800 entreprises publiques ou privées qui sont engagées dans ce type de démarches, pour un total d'environ 167 000 salariés<sup>3</sup>.** Le management de la mobilité recouvre plusieurs types de démarches, notamment : les PDE ou PDA, les Plans de Déplacements de Zone, les Plans de Prévention des Risques Routiers.

Tous ces projets sont structurés très majoritairement autour des volets des déplacements domicile-travail et des déplacements professionnels. **On constate sur ces dernières années une montée en puissance du volet des déplacements professionnels.**

**Les projets mis en œuvre sont très divers et répondent à des enjeux spécifiques à chaque établissement.** Ainsi par exemple :

- **Pour atteindre son objectif de réduction de 50% de ses émissions de GES :** Pas de Calais Habitat a mis l'accent sur le télétravail et la visio-conférence en favorisant l'expérimentation avant de déployer largement ces solutions ;
- **Pour soutenir l'engagement «écomobile» des employeurs des plus importants bassins d'activités :** La CCI Grand Lille et ses partenaires ont choisi plutôt d'engager une réflexion à l'échelle d'une zone d'activité en intégrant la mobilité des personnes et le transport des marchandises ;
- **Pour réduire ses coûts de fonctionnement :** La Mairie de Lille a intégré dans la gestion de sa flotte de véhicules professionnels la pratique de l'autopartage ;
- **Pour maintenir l'intérêt de ses personnels et faire vivre son PDE dans la durée :** La CARSAT a souhaité promouvoir les moyens de transports alternatifs à la voiture en mettant en place un dispositif de sensibilisation et de communication individualisé pour ses salariés ;
- **Pour rationaliser l'usage de l'espace urbain :** L'Université Catholique de Lille a quant à elle travaillé sur le stationnement des étudiants et des habitants à l'échelle du quartier ;
- **Pour convaincre ses salariés de l'intérêt du covoiturage :** Le Groupe Auchan a mis en place un système incitatif (création de places de stationnement réservées et lavage extérieur des véhicules des covoitureurs tous les 6 mois)...

### D'importants employeurs régionaux mobilisés

- Les 3 SUISSSES
- Centre Hospitalier de Lens
- Centre Hospitalier de Valenciennes
- CHRU de Lille
- SNCF (5 000 salariés)
- Université Catholique de Lille
- Université Lille 1
- Mairie de Lille
- Haägen Dazs
- Orange
- Conseil Général du Nord
- Communauté d'Agglomération du Calaisis,
- Communauté Urbaine de Dunkerque,
- Caisse d'Epargne,
- Roquette
- Etc.

<sup>3</sup> 5 plans de déplacements de zone (680 entreprises pour 33 000 salariés) et une centaine de démarches individuelles (100 entreprises pour 134 000 salariés).

# Mobilité durable

## ... MAIS IL RESTE DES MARGES DE PROGRES IMPORTANTES

La région Nord-Pas de Calais fait partie des régions les plus impliquées dans le management de la mobilité, tant en terme de nombre de démarches par rapport aux autres régions françaises qu'en terme de dynamisme des entreprises de la région.

Malgré ce très bon score, force est de constater que le nombre de démarches engagées sur le territoire reste relativement faible en regard du potentiel régional (174 000 établissements<sup>4</sup>, pour 1,5 million<sup>5</sup> d'emplois environ).

**Il existe donc encore des marges de progrès significatives concernant le développement des démarches de mobilité.**

## LE PDE PERÇU D'ABORD COMME UN OUTIL DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

**Le PDE est d'abord perçu comme une démarche de management environnemental** (fort couplage PDE et Bilan Carbone). Il s'inscrit toutefois de plus en plus fréquemment dans le cadre de démarches de type RSE et intègre ainsi des objectifs allant au-delà de la seule démarche environnementale (« faire faire des économies aux salariés », « contribuer à assoir notre image d'entreprise citoyenne », etc.).

Il est clair cependant que l'« on ne s'engage pas dans un PDE pour gagner de l'argent » ; toutefois, la pression des clients ou des partenaires constitue dans certains cas un aiguillon à l'action.

Dans un autre registre, **la santé et la sécurité sont souvent citées comme des facteurs ayant contribué de façon significative à la décision d'engagement** dans un projet de management de la mobilité.

Dans la réalité, les raisons de l'engagement sont multiples et l'on constate sur le terrain que les projets mis en œuvre relèvent finalement de plusieurs objectifs.

### Témoignage

« Sur le plan environnemental, le PDE a conduit à une réduction de 9% des GES (réduction de 13,9 tonnes) émis dans le cadre des déplacements. Cela a été permis par la réduction du nombre de kilomètres parcourus tant dans le cadre des déplacements professionnels (2M en 2008 pour 1,5M en 2011) que dans le cadre des déplacements domicile-travail (4 M en 2008 pour 3,2 M en 2011). »

Alexandre Vary, assistant Hygiène, Sécurité et Conditions de travail, Pas-de-Calais habitat.

### Témoignage

« En 2008, la Carsat a décidé d'engager une réflexion sur le management de la mobilité. Cette dernière s'inscrit d'une manière plus globale dans le cadre de sa stratégie de Développement Durable. Pour la Carsat, le management de la mobilité constitue une réponse crédible non seulement aux problématiques de l'entreprise mais aussi à celles des salariés. Ainsi, dans le cadre du PDE, 4 objectifs majeurs sont affichés :

- Amélioration des conditions de travail des salariés (diminution du stress, de l'accidentologie, du temps passé dans les transports) ;
- Amélioration de la compétitivité de l'établissement (réduction des charges liées aux déplacements professionnels, amélioration de la productivité) ;
- Amélioration du pouvoir d'achat des salariés (proposition de solutions de transport moins coûteuses) ;
- Diminution des impacts environnementaux (objectif : diminuer de 20% les émissions des GES d'ici 2020). »

Patrick Duriez, Responsable du Département Développement Durable, Carsat Nord-Picardie

<sup>4</sup> Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene), 2011.

<sup>5</sup> Source : Insee, recensement de la population 2009.

# Mobilité durable

## UN PDE A EFFET COURT OU LONG TERME ?

**Le PDE est souvent perçu comme une démarche produisant des effets sur le long terme.**

En particulier parce que les actions mises en œuvre (incitations aux TC, au covoiturage...) reposent sur des changements de comportements individuels ou sur des aménagements lourds, du ressort des collectivités (aménagement de la voirie, mise en place de ligne de TC...).

**Le décalage entre les bénéfices sur le long terme des PDE et l'exigence des entreprises de disposer rapidement de résultats**

**concrets, peut constituer un frein à l'acceptation du projet PDE.**

**Les entreprises qui associent spontanément le PDE à des résultats économiques sur le court terme** ont, pour la plupart, déployé les actions suivantes : le télétravail, la visioconférence, l'éco-conduite, la réorganisation des tournées des personnels et des marchandises, le choix de véhicules moins émetteurs de CO<sub>2</sub>.

## DES DIFFICULTES DANS LA MISE EN ŒUVRE

**Le PDE est considéré comme un outil compliqué à mettre en place et peu adapté aux PME et aux TPE.** Elles n'ont en effet ni les moyens financiers, ni les ressources humaines en interne pour construire et porter le projet. Plus généralement, l'animation et la construction d'un PDE sont jugées très consommatrices de moyens humains par la plupart des établissements engagés dans ce type de démarche.

De ce point de vue, la mutualisation des moyens techniques et humains dans le cadre de démarches, tels que les PDIE ou les PDZ, apparaît être un moyen efficace pour diminuer les coûts d'élaboration et de mise en œuvre pour les entreprises et pour les collectivités.

**De nombreuses entreprises considèrent que le champ d'action du PDE sort largement de leur périmètre « naturel » de compétences, voire de responsabilités.** C'est le cas des actions portant sur l'adaptation des offres de transports publics ou des aménagements de voirie...

### Enquête

*Parmi tous les projets recensés, moins de 5% d'entre eux ont réalisé une évaluation. Par ailleurs, parmi ces 5% un grand nombre n'est pas capable d'identifier clairement les coûts et les gains engendrés par les actions de leur projet de management de la mobilité.*

Il ressort également que la recherche de ce type d'améliorations provoque des frustrations chez les salariés, dans la mesure où leurs délais de mise en œuvre peuvent être relativement importants ; ces frustrations pouvant à leur tour induire une baisse de la motivation et un risque d'échec dans la mesure où la réussite du PDE repose fortement sur la mobilisation des salariés.

### Témoignage

*« L'éco-conduite a sensibilisé les salariés à la sécurité routière. Ainsi, le nombre d'accidents de la route entre 2011 et 2012, rapporté au parc de véhicules, a baissé de 15%. D'autre part, la politique de prévention et de sensibilisation de Norpac a permis de diminuer les contraventions payées par les collaborateurs de 20%, soit une économie estimée à 9 000 € entre 2010 et 2011. »*

*Nicolas Lebeurre, Chargé de mission Développement Durable, Norpac*

# Mobilité durable

## DES DEMANDES D'ÉCHANGES ET DE METHODES

Les entreprises déjà engagées dans une démarche de management de la mobilité indiquent que le principal **manque en termes d'outils** concerne **l'évaluation du dispositif** (principalement économique).

Ce besoin est couplé avec la demande **d'argumentaires financiers** de la part des entreprises non encore engagées (« disposer de données indiquant les investissements et les économies qu'il est possible de générer avec les actions d'un PDE »).

Plus largement, les entreprises non encore impliquées dans un projet de management de la mobilité déclarent **ne pas avoir une bonne visibilité** sur ce qui fonctionne, les **pièges à éviter** ou les **modalités de mise en œuvre** d'un PDE. De ce point de vue, la participation à un **réseau d'échanges de bonnes pratiques** leur paraît pertinente. Certaines précisent toutefois qu'il est important de bien cadrer la manière dont ce réseau serait mobilisé car elles sont déjà largement sollicitées sur d'autres thématiques.

## DES DOMAINES ENCORE A EXPLORER

Certaines actions, telles que la **modification des horaires** de travail ou le **télétravail**, l'abonnement à un service d'**autopartage** pour les déplacements professionnels, la mutualisation de flottes de véhicules entre différentes entreprises sont perçues comme techniquement plus **difficiles à réaliser et risquées à mettre en place**. Ce constat est confirmé par les données de l'enquête, qui indiquent que ce type d'action est assez rarement mis en œuvre dans les PDE.

Il apparaît aussi que les problématiques de **livraisons ou transport de marchandises**, sont très peu **abordées dans les PDE**. Cette carence est justifiée par le fait que ces domaines d'intervention relèvent d'une technicité, qui fait appel à des compétences spécifiques.

Au-delà, des domaines non encore explorés (ou très partiellement) sur le territoire et potentiellement porteurs de progrès ont été cités par les personnes interrogées dans le cadre de la mission.

Notamment :

- La création d'une centrale de mobilité régionale qui permettrait de donner accès, sur un seul site d'information multimodale, à toutes les offres de transports de la région;
- Le développement des systèmes d'information permettant l'alerte en temps réel sur les perturbations des axes de transports ;
- La mise en place de démarches ou de réflexions sur le management de la mobilité pour les zones d'activité ou de loisirs en création ;
- Le développement de PDE de Quartier ou de PDE par filières professionnelles (par exemple réflexion avec les acteurs de la grande distribution sur les enjeux et actions spécifiques qui pourraient être mises en place par les professionnels du secteur) ;
- L'expérimentation de « tiers lieux » pour faciliter la pratique du télétravail.

# Mobilité durable

## UNE PROMOTION ET UNE ANIMATION EN COURS DE STRUCTURATION

Les actions sur le management de la mobilité peuvent s'inscrire dans différentes stratégies à l'échelle du territoire, dont les modalités de mise en œuvre et les thèmes abordés diffèrent :

- Transport / Mobilité – aménagement et urbanisme (SCoT, PLUI, PDU,...) ;
- Environnement/climat dans le cadre des plans climat territoriaux ;
- Santé/social dans le cadre des dispositifs d'insertion.

Pour la mise en œuvre de ces politiques, plusieurs acteurs sont mobilisés.

Les AOT sont un des piliers principaux de ce déploiement, notamment au travers d'actions telles que la sensibilisation, la mise en œuvre de solutions de covoiturage, l'assistance méthodologique à l'élaboration des PDE, etc.

### Témoignage

« La problématique de la desserte des zones d'activités est une préoccupation forte du Syndicat Mixte des Transports Artois Gohelle. En effet, l'éloignement des zones industrielles comme de certains parcs d'activités engendre un traitement tout particulier des besoins de déplacements des salariés. En termes d'itinéraire comme d'horaire, les transports en commun n'apparaissent pas toujours comme la solution la plus évidente à mettre en œuvre. Cependant, nous développons un véritable « conseil en mobilité » auprès des entreprises afin d'installer un dialogue entre les différentes structures (S.M.T / collectivités / entreprises) pour échanger sur ces problématiques d'accessibilité. »

Marie LE STUM, Ingénieur Transports et Déplacements SMT Artois Gohelle

Toutefois, **cela n'apparaît pas constituer une priorité pour toutes les AOT** ; notamment parce qu'elles n'appréhendent pas le PDE comme un outil les aidant à atteindre leurs objectifs de politique publique. Par ailleurs, une partie des AOT considère que c'est à l'entreprise de porter en interne la problématique du PDE. A contrario et comme indiqué ci-avant, les entreprises considèrent que l'AOT doit intervenir sur une partie de la mise en œuvre du PDE (surtout pour les déplacements « domicile – travail »).

### Les PDZ en Nord-Pas-de-Calais

On dénombre plusieurs initiatives s'inscrivant dans une logique de PDZ. Comme par exemple, les démarches portées par Carvin Entreprises, Delta 3, le SIZIAF, Ecopal ou la CCI Grand Lille. Pour ces initiatives, ce sont quelques 680 entreprises ou administrations et environ 33 000 salariés qui sont concernés par un plan de déplacements de zone. Il est envisageable qu'à moyen terme de nouvelles initiatives de ce type émergent dans la région, notamment grâce à la montée en puissance de la démarche expérimentale « Mobiparcs® » menée par la CCI Grand Lille. Concrètement, une boîte à outils est disponible pour les gestionnaires de zones d'activité et a pour objectif de leur apporter un soutien méthodologique pour la mise en place d'un plan de déplacements. Cet outil propose des questionnaires d'enquête, des kits d'information et de communication, des contacts et des ressources documentaires.

Pour plus d'information, vous pouvez contacter Houada Adalberon-Majdoub de la CCI Grand Lille ou regarder la vidéo de lancement de MobiParcs.

Si les collectivités et en particulier les AOT, restent les prescripteurs naturels et légitimes des projets de management de la mobilité, d'autres acteurs interviennent déjà (ou pourraient intervenir) dans ce domaine :

- Le Réseau Alliances et le Centre Ressources en Ecomobilité au niveau régional, ou plus localement, des acteurs associatifs tels que l'ADAV ou des missions locales ;
- Les chambres consulaires et plus précisément les CCI ;
- Les organismes d'État (exemple

# Mobilité durable

du CETE ou de l'ADEME pour la méthodologie, de Pôle Emploi pour le volet insertion) ;

- Les exploitants des transports collectifs qui proposent une offre en termes de tarification ou d'information spécifique pour les établissements qui réalisent leur PDE.

## **Témoignage**

« Sur une suggestion de AG2R La Mondiale, Réseau Alliances a développé un travail d'accompagnement collectif sur les plans de déplacements entreprises (PDE). Le groupe de départ a été, rapidement, rejoint par d'autres organisations innovant sur ces démarches et désireuses d'échanger autour de leurs actions. Ce sont donc aujourd'hui plus de 70 organisations qui participent à des ateliers d'échanges de bonnes pratiques PDE chaque année.

Réseau Alliances réfléchit aujourd'hui à aller plus loin dans son accompagnement des entreprises dans leurs démarches de management de mobilité et est ainsi l'un des partenaires de la mission de capitalisation. »

Frédérique Lamoureux, Réseau Alliances, réseau d'accompagnement à la RSE

## **UNE ARTICULATION FAIBLE ENTRE LES PLANS DE PREVENTION DU RISQUE ROUTIER ET LES PDE**

La sécurité et la santé sont apparues comme des déterminants importants pour décider de faire un PDE. Sur le terrain, on constate cependant assez peu de synergie entre d'une part les Plans de Prévention du Risque Routier (PPRR) et d'autre part les PDE.

Pourtant, il apparaît que les processus d'analyse et d'association des personnels dans le cadre d'un PPRR sont très proches de ceux du PDE. De ce point de vue, ils peuvent constituer une première étape vers la mise en place d'une démarche de la mobilité.

Contrairement aux PDE, les PPRR sont obligatoires pour les établissements de plus de 500 salariés. L'employeur a en effet l'obligation de réaliser l'évaluation des risques auxquels sont exposés ses salariés, afin de les réduire au plus bas. Cette évaluation doit être transcrite sur un document spécifique « Document Unique d'Évaluation des Risques » (Articles L4121-3 et R4121-1 du Code du travail).

L'association des PPRR comme moyens d'enclencher des actions de management de la mobilité constitue donc une opportunité de premier plan.

## **LES ENJEUX ET VOIES DE PROGRES**

Sur la base de ces éléments de constats, plusieurs enjeux se dégagent concernant le développement et la pérennisation des démarches de management de la mobilité en Nord Pas-de-Calais :

### **DEVELOPPER DE REELLES STRATEGIES TERRITORIALES DE PROMOTION ET D'ANIMATION DE PROJETS DE MOBILITE A L'ECHELLE DES BASSINS D'EMPLOIS ET A L'ECHELLE DE COMPETENCES DES AOT ET AOTU EN VUE D'OPTIMISER LES MOYENS ET LES SOLUTIONS.**

En effet, les collectivités ont tout intérêt à susciter les démarches et proposer des périmètres d'étude. En anticipant sur leurs structurations, elles évitent le développement anarchique des PDE. Elles préviennent le risque d'un débordement et d'un désintérêt des entreprises face à la complexité que cela peut engendrer. Ces démarches sont autant de données marketings engrangées et autant de laboratoires des nouvelles mobilités, dont elles peuvent bénéficier.

Il apparaît toutefois que le rôle de CeM pour être efficace ne peut probablement pas être animé et porté

# Mobilité durable

par une seule entité, mais par un collectif organisé et structuré et capable de réunir la palette des compétences associées à la mobilité (santé-mobilité, climat-mobilité, insertion-mobilité,...). Il existe donc un enjeu de coordination et de gouvernance.

## **CREER ET CONFORTER LA DYNAMIQUE INITIEE DEPUIS QUELQUES ANNEES PAR LA MISE EN PLACE D'UN RESEAU REGIONAL AU SERVICE DES PROFESSIONNELS IMPLIQUES DANS LES DEMARCHES DE MOBILITE.**

Les chefs de projets souvent isolés dans leurs établissements peuvent perdre de vue l'essentiel de leur mission. De même, un nouveau chargé de mission, dans une entreprise qui démarre son PDE, peut se poser un certain nombre de questions, qui ont trouvé réponse depuis longtemps dans une autre entreprise. L'échange et l'accompagnement sont indispensables à ce type de démarches. La mutualisation de la formation des chefs de projet, des kits de communication, des outils de suivi sont incontournables.

## **ADAPTER LE PRODUIT « PDE » POUR LE RENDRE PLUS ATTRACTIF, MOINS COMPLEXE ET MOINS ONEREUX A METTRE EN ŒUVRE, EN PARTICULIER POUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES.**

Si les mécanismes d'engagement des individus à changer de comportement de mobilité sont complexes, les plans d'actions d'un point de vue technique, sont simples et souvent transposables. En effet, les contenus des plans d'actions sont les mêmes d'un PDE à l'autre. Seules les stratégies et les caractéristiques des métiers et des cultures sont différentes, à travailler au cas par cas. Il est indispensable de faire gagner du temps à tous ceux qui se lancent et en particulier aux PME et TPE. En créant un référentiel des actions, on peut réserver du temps à la stratégie, à la négociation ou bien à la présence aux côtés des salariés.

## **SOUTENIR LES EXPERIMENTATIONS, LA OU IL EXISTE ENCORE DES ENJEUX D'INNOVATION ET /OU DES VEROUS A LEVER.**

L'étude a montré qu'il existait un certain nombre de thèmes ou de démarches pour lesquels on ne dispose que de très peu de retours d'expérience, tels que l'évaluation, les PDE de quartiers, la mutualisation de flottes de véhicules professionnels, etc.. L'expérimentation pourrait certainement permettre d'apporter des éléments de réponse dans ces domaines.

## **PROPOSER DES OUTILS CLES EN MAIN FACILITANT LA PROMOTION, LA VALORISATION ET LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS DE MOBILITE.**

Compte tenu de l'antériorité des démarches de management de la mobilité sur le territoire, il existe un enjeu important de capitalisation et de valorisation des bonnes pratiques. L'étude a par ailleurs montré que les acteurs du terrain étaient en attente de retours d'expériences et d'outils clés en main pouvant les aider dans la mise en œuvre de leur projet.

Ces constats militent pour le développement d'un lieu ou d'une plateforme régionale dédiée au management de la mobilité qui permettrait de rassembler toutes les ressources utiles au développement et à la mise en œuvre des projets de management de la mobilité.



# Mobilité durable

## RECOMMANDATIONS ET PISTES OPERATIONNELLES

Le management de la mobilité étant un domaine foisonnant et en plein essor en terme d'initiatives et en nombre d'acteurs, la question se pose de savoir comment libérer et organiser les initiatives plutôt que les étouffer.

Les deux séminaires ont fait ressortir globalement un grand besoin de coordination, de mise en cohérence des actions relevant du management de la mobilité : à la fois entre des acteurs différents (manque d'habitude de travail entre collectivités et monde économique), entre les différentes échelles des collectivités (Région, départements, intercommunalités, autorités organisatrices de transport), entre les différents domaines d'intervention (transport, climat, social, aménagement-urbanisme).

Plusieurs axes de recommandations et de pistes d'actions issus des séminaires et des entretiens ont pu être identifiés, tels que :

- 1. La contractualisation avec les structures animatrices locales (CeM des AOT, CCI, associations...) pour maintenir et amplifier l'essor des démarches de management de la mobilité**
- 2. Le développement de partenariats régionaux permettant le déploiement large des PDE et notamment avec la CARSAT pour développer sur le territoire des synergies entre PPRR et PDE**
- 3. La création d'une mission ou d'une plate-forme régionale dédiée au management de la mobilité à disposition des animateurs locaux et plus largement des établissements de la région**
- 4. La mise en place d'une démarche de qualité et de professionnalisation articulée notamment autour de la création d'un label PDE**
- 5. Le soutien à l'expérimentation sur les thèmes pour lesquels il existe des enjeux d'innovation et des perspectives de duplication**
- 6. La sensibilisation des employeurs sur les impacts des transports et des mobilités et les situations de précarité**
- 7. La sensibilisation des employeurs et de leurs salariés, et aussi des citoyens, hors du cadre de l'entreprise**

La Direction Régionale Nord-Pas de Calais de l'ADEME et le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, en lien avec les partenaires régionaux, vont ainsi se nourrir des résultats et des échanges très riches de cette étude pour définir leur stratégie d'intervention en matière de management de la mobilité pour la période 2014-2020.

# Mobilité durable

## ELEMENTS DE CONCLUSION

Force est de constater que la situation du management de la mobilité en région Nord Pas-de-Calais est en pleine évolution.

La maturité et les résultats des nombreuses démarches recensées ont démontré leurs potentiels social, environnemental et économique.

Les employeurs ont exprimé une attente et un réel intérêt pour ce type de démarches qui doit faire l'effort de s'adapter à leurs capacités et à leurs contraintes financières et stratégiques.

Tous les ingrédients sont réunis pour apporter des réponses simples et efficaces aux questionnements et contraintes des employeurs et des salariés.

Les utilisateurs et promoteurs du management de la mobilité en région Nord Pas-de-Calais l'ont bien compris et ont proposé plusieurs actions concrètes pour accélérer et renforcer la dynamique déjà engagée sur le territoire.

### Pour en savoir plus

ACTEURS	SITE INTERNET
ADEME	<a href="http://www.ademe.fr">www.ademe.fr</a>
Conseil Régional Nord-Pas de Calais	<a href="http://www.nordpasdecals.fr">www.nordpasdecals.fr</a>
CETE Nord-Picardie	<a href="http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr">www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr</a>
Centre Ressource en Ecomobilité	<a href="http://www.ecomobilite.org">www.ecomobilite.org</a>
Association Réseau Alliances	<a href="http://www.reseau-alliances.org">www.reseau-alliances.org</a>
Pôle Climat	<a href="http://www.cerdd.org">www.cerdd.org</a>
Conseil général du Nord	<a href="http://www.lenord.fr">www.lenord.fr</a>
Conseil général du Pas de Calais	<a href="http://www.pasdecals.fr">www.pasdecals.fr</a>