



ACTES DE LA JOURNÉE DE LA MOBILITÉ 2.0



SOMMAIRE

Plénière (9h00 - 12h30)

Introduction par les partenaires institutionnels

- Philippe MUSSI, Membre de la commission Emploi, développement économique régional, élu référent sur les Nouvelles Technologies de l'Information, Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur
..... P 4
- Jacques ROCCA SERRA, Adjoint au Maire délégué à l'emploi, Président de la Maison de l'Emploi de Marseille
..... P 5
- Cyril ROBIN-CHAMPIGNEUL, Chef de la Représentation régionale de la Commission européenne à Marseille
..... P 7

Présentation d'experts (9h15 – 10h30)

- Grand Témoin : Caroline GUILLOT, Sociologue, Labex Futurs Urbains, Université Paris-Est
..... P 8
- Témoignages d'experts :
 - Claire LEFRANC, Chargée de Mission Mobilité Uni-Est, Plateforme de mobilité du Grand Lyon
..... P 11
 - Stéphane DELAHAYE, Délégué régional Arsenic pour les ERIC (Espace régionaux Internet Citoyen)
..... P 13
 - Thierry ANDRIEU, Coordinateur Syndicat Mixte des Transports des Bouches-du-Rhône
..... P 15

Les expériences du réseau des Maisons de l'Emploi (10h45 - 11h)

- Fanny MICHAUD, Maison de l'Emploi du Pays du Redon (MEDEFI) : « Un espace de coworking aux services des nouvelles mobilités »
..... P 18
- Anne-Laure DESVIGNE, Maison de l'Emploi de Marseille : « Le Kit Mobilité à destination des entreprises »
..... P 19

Table ronde « Sans TIC, pas de transports alternatifs (11h00 - 12h30)

- Laurent Ammazini, Gérant NEEDEO, intervenant pour Medinsoft
..... P 8
- Yvon Roche, Directeur Autopartage Provence, Projet Twizy'lib
..... P 22
- Emmanuelle Champaud, In Situ, Projet Totem
..... P 23
- Stéphane Marcie Communauté urbaine Marseille Provence Métropole : les projets de mobilité durable
..... P 23

Ateliers (14h00 - 16h30)

Atelier 1 - Les outils numériques : accessibilité réelle et fantasmée

Intervenants :

- Olivier REBEYROTTE, Directeur adjoint Cité des Métiers de Marseille
- Sandrine VELOURS, Plateforme Mobilité Grand Lyon
- Stéphane DELAHAYE, Délégué Régionale, ARSENIC
- Stéphane COPPEY, Conseil Régional PACA

Atelier 2 - Les outils numériques : une pédagogie de la mobilité

Intervenants :

- Claire LEFRANC, Chargée de Mission Mobilité, Plateforme de mobilité du Grand Lyon
- Fanny MICHAUD, Maison de l'Emploi du Pays du Redon (MEDEFI)

Restitution et conclusion (17h00)

Restitution des ateliers

- Yves BLISSON, animateur
.....P 26

Conclusion

- Pierre SEMERIVA, Vice-président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole en charge du Développement durable
.....P 27

INTRODUCTION DES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS

Ouverture de Monsieur Philippe MUSSI
Conseiller Régional - Membre de la Commission Emploi, Développement Economique Régional,
Enseignement Supérieur, Recherche et Innovation



Au nom du Président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Monsieur Michel Vauzelle du Vice-président délégué aux transports Monsieur Jean-Yves Petit, je suis très heureux de vous accueillir pour cette journée de travail sur le thème important de la mobilité pour tous.

Je suis très heureux que la question des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) pour la mobilité soit aussi vue sous l'angle de l'accessibilité et de l'intégration.

Etant personnellement impliqué dans la thématique du développement de nouvelles technologies, je viens de présider le jury du concours Open Data régional dont une bonne part des contributions concernait des questions de mobilité et l'utilisation des données ouvertes de transport. Des très belles applications sur le thème de la mobilité, de l'inter-modalité et l'information aux voyageurs se préparent en France et un peu partout dans le monde.

Je tiens à souligner l'importance des questions concernant l'accessibilité de ces nouvelles technologies pour l'ensemble des populations, mais aussi l'accessibilité des systèmes de transports en commun et l'information qui permet de les utiliser.

Les développements technologiques sont également très intéressants et parfois très utiles, mais ils doivent être au service des gens, au service d'un monde plus durable et d'une mobilité plus efficace.

Je vous souhaite une excellente journée de travail.

Merci de votre attention.

Intervention de Jacques Rocca Serra

Adjoint au Maire de Marseille délégué à l'emploi, Président de la Maison de l'Emploi de Marseille



Mesdames, Messieurs les élus,
Monsieur le représentant de la Commission européenne
Mesdames, Messieurs,

Je remercie le Conseil régional de nous accueillir à l'hôtel de Région pour cette conférence.
Je suis heureux de vous accueillir pour cette troisième édition de la journée de la mobilité organisée, comme les années précédentes, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité. Notre événement est le seul à Marseille à avoir reçu le label de la Commission européenne. Il fait partie des 10 événements phare identifiés par le Ministère du développement durable qui relaie la semaine européenne en France.

En 2012, vous étiez nombreux (*plus de 150*) à plancher sur le sujet de la mobilité au service de l'emploi. Nous y avons accueilli des experts et entendu les témoignages d'entreprises de notre territoire et de bénéficiaires des solutions de mobilité offertes par la centrale de mobilité de Marseille. Je vois que votre mobilisation reste intacte et je m'en félicite.

Nous sommes tous conscients qu'être en mesure de se déplacer constitue un élément déterminant de l'accès et du maintien dans l'emploi, comme du développement territorial.
Depuis plus de trois ans, la Maison de l'Emploi de Marseille et ses partenaires multiplient les actions en faveur d'une mobilité durable sur notre territoire.
Le succès de la Centrale de mobilité du territoire de Marseille-Septèmes-Allauch-Plan de Cuques ne cesse de se confirmer. Les acteurs de l'emploi en ont compris l'intérêt, ont pu tester son efficacité et contribuent à son amélioration constante.

Près de 1000 personnes ont été aidées par la Centrale. Les demandeurs d'emploi et notamment des plus en difficultés d'entre eux ont pu bénéficier d'aides pédagogiques et matérielles qui leur ont permis d'accéder à un emploi. Et certains salariés ont pu conserver leur emploi. Notre centrale de mobilité a été conçue et est mise en œuvre par un ensemble de partenaires à la fois convaincus de sa nécessité et riches de leur expertise dans différents domaines complémentaires. Cette méthode de travail est essentielle. Je ne vais pas les citer tous. Ils sont nombreux, acteurs de l'emploi, des transports et représentants des collectivités. Beaucoup sont présents dans cette salle et je les remercie pour l'immense travail accompli.

Nous sommes aujourd'hui plusieurs à nous battre pour la pérennisation de ce dispositif. L'Etat, la Ville de Marseille, la Communauté urbaine, le Conseil Général unissent leurs forces pour que la mobilité ne soit pas un

frein qui s'ajoute à ceux, déjà nombreux, que rencontrent les populations les plus fragiles de notre bassin d'emploi. Je compte sur la mobilisation de tous, y compris nos amis du Conseil Régional, pour poursuivre cette action collective.

Les nouveaux modes de vie et de travail, comme le développement urbain, appellent des stratégies de transports diversifiés, globaux, propres dans lesquelles le collectif doit être prioritaire. Bien entendu, un réseau multimodal de transports urbains est essentiel. Le nôtre n'est pas parfait, mais depuis plusieurs années un travail gigantesque est accompli. J'en veux pour preuve le lancement, en août dernier, de la carte XL qui permet de voyager en multi-modes sur le réseau Transmétropole qui couvre tout le territoire de la Communauté Urbaine.

Ce pass XL et les services qui y sont attachés m'amènent à faire le lien avec votre sujet de réflexion d'aujourd'hui : comment le numérique sert une mobilité plus efficace et plus durable ?

Certaines expérimentations menées dans d'autres villes ont montré que rendre les transports plus lisibles et accessibles, via un smartphone par exemple, peut conduire à multiplier le nombre d'utilisateurs des transports en commun et des modes doux en général. Les smartphones, les bornes et autres vecteurs de communication interactive ont envahi notre quotidien et sont accessibles à quasiment tout le monde.

A Marseille, je suis très fier du travail accompli sur un projet particulier qui s'inscrit dans cette dynamique : le kit mobilité. Proposé et conçu par la commission mobilité du Comité d'Orientation pour l'Emploi. Il offre aux entreprises un véritable outil pédagogique au service d'un meilleur accès à l'emploi de leurs collaborateurs présents et à venir. Anne-Laure Desvigne, que je tiens publiquement à remercier au nom de la Directrice de la Maison de l'emploi et en mon nom, vous le présentera tout à l'heure.

Les technologies de l'information et de la communication et la mobilité sont naturellement amenées à se rencontrer et il était important de faire un point sur ce dossier sur notre territoire. D'autant plus important que le numérique est une filière clé pour notre bassin d'emploi. Une étude réalisée par la Maison de l'emploi et la Chambre de commerce en 2012 montre l'expertise et le savoir-faire disponibles sur notre territoire et le potentiel de développement économique et d'emploi que ce secteur recèle. De nombreuses innovations naissent des champions des TIC que nous avons la chance d'avoir dans notre ville et ses environs proches. Je citerai par exemple le Pôle Belle de Mai ou la Technopôle de Château Gombert. Travaillons ensemble, avec eux pour une mobilité sans cesse améliorée et donc un meilleur accès et maintien en emploi et un développement économique accéléré.

Notre manifestation d'aujourd'hui est importante. Elle l'est d'autant plus dans un contexte qui place Marseille au centre de l'actualité et des préoccupations. L'image négative de notre ville est souvent exagérée. Son potentiel, lui, avéré. Pour autant, sa réalité sociale est effectivement dure.

L'effort et la mobilisation de tous sont essentiels.

Je vous remercie tous encore pour votre implication et votre participation et vous souhaite une bonne journée de travail au profit de ceux qui n'en ont pas.

Je vous remercie.



Monsieur le représentant du Conseil Régional,
Monsieur l'adjoint au Maire,
Chers participants mobiles puisque vous êtes tous venus au centre de Marseille de bon matin,
Bonjour à tous.

Je voudrais avant tout remercier le Conseil Régional de nous accueillir, le Président et la Directrice de la Maison de l'Emploi ainsi que la centrale de mobilité d'organiser cette année encore un grand événement à l'occasion de la semaine européenne de la mobilité.

Cet événement est le seul à Marseille à être labellisé pour cette journée européenne de la mobilité. On compte environ 2 000 villes européennes labellisées, qui participent également à cet événement.

Je suis heureux qu'à Marseille, on ne se contente pas seulement de fêter la mobilité mais véritablement d'y travailler, avec l'organisation de nombreux débats animés par des experts venus de toute la France.

Le thème de la semaine européenne de la mobilité, c'est « bouger autrement », la « mobilité 2.0 » est, par excellence, « bouger autrement ».

Il y a quelques années, nous avons cru que l'avènement des nouvelles technologies de communication allait réduire les besoins de transport, or c'est exactement le contraire. L'avènement des billets d'avion en ligne à prix bas permet de voyager beaucoup plus.

Concernant les transports interurbains ou transports internationaux, la mobilité 2.0 n'est pas toujours synonyme de mobilité plus écologique.

Mais aujourd'hui, nous allons nous intéresser à la mobilité urbaine : Il s'agit d'utiliser les transports collectifs de façon plus intelligente et de veiller à la notion de propreté. À Marseille, nous avons le métro, le tramway, le bus, mais également le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et le vélo en libre-service qui se développent. Il ne s'agit pas de bouger moins, mais de bouger mieux, ce qui est très important pour l'emploi.

Le lien qui est fait chaque année entre la mobilité et l'emploi est particulièrement pertinent, surtout dans une grande ville comme Marseille, avec des transports et des liaisons parfois difficiles.

On peut constater qu'il y a encore des progrès à faire dans la métropole marseillaise en terme de capacité de mobilité, mais cela devrait bientôt changer car parler de « mobilité 2.0 » c'est aussi parler de « métropole 2.0 », projet dans lequel nous fondons beaucoup d'espoir.

Je vous souhaite des travaux extrêmement fructueux aujourd'hui.

Merci.

GRAND TÉMOIN : Caroline Guillot
Sociologue, Labex Futurs Urbain, Université Paris Est



Bonjour à tous.

Je vais présenter mon intervention en deux temps.

- dans un premier temps, je vais vous montrer comment la problématique de la **relation entre les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et la mobilité** a évolué au fil du temps ; nous allons étudier le passage de l'utilisation des TIC pour moins de mobilité à l'utilisation des TIC pour bouger autrement,
- dans un deuxième temps, nous allons étudier les **leviers et les freins au développement de nouvelles pratiques** de mobilité à partir de ces TIC.

Aujourd'hui, la question de la relation entre les TIC et les mobilités physiques se pose de plus en plus, notamment car elle s'inscrit dans une exigence croissante de développement durable et de mobilité durable.

La mobilité durable se manifeste sur trois plans :

- le plan environnemental : diminution de la consommation de ressources énergétiques polluantes,
- le plan social : prise en considération des populations précaires qui peuvent rencontrer des difficultés pour se déplacer : soucis d'équité et d'accessibilité pour tous,
- le plan territorial : organisation du développement urbain et des modes de vie.

1/ La problématique de la relation entre TIC et mobilité a largement évolué

La question posée est : est-ce que les TIC permettent de réduire le nombre de déplacements ou au contraire, est ce que cela en crée d'autres ?

Une hypothèse existe et perdure encore aujourd'hui, celle de l'imaginaire de la substitution. On pense que les outils numériques permettraient de faire à distance ce que les individus faisaient à proximité. Il est alors possible de substituer des relations virtuelles à des relations physiques.

Idéalement, il y a un fort désir que cette hypothèse de la substitution se confirme, notamment pour réduire les coûts de congestion et de pollution liés à la mobilité. Les partisans de cette hypothèse sont néanmoins restés

vigilants, expliquant qu'il y avait un risque : les TIC pourraient conduire à une diminution des déplacements et donc à répondre aux exigences de développement durable sur le plan environnemental, mais le risque se situe sur le plan social car **l'apparition de technologies dites dangereuses peut mener à une désaffiliation sociale, par une diminution des contacts physiques.**

Cette hypothèse de la substitution donne du poids aux outils numériques qui deviendraient une solution pour se déplacer moins. Cela explique l'apparition du télétravail de façon périodique depuis les années 70, du commerce électronique dans les années 2000, et depuis peu nous assistons au développement de la e-santé, de la e-administration ou du e-learning.

Même s'il est vrai que les outils numériques de télécommunication permettent d'éviter certains déplacements, **l'enjeu ne se situe pas au niveau de la substitution mais plutôt au niveau de la complémentarité.**

L'exemple du télétravail (à domicile, en télé-centre/co-working) rendu possible par le développement des nouvelles technologies, constitue un instrument de réduction du nombre de déplacements mais aussi des distances de déplacement (suppression du déplacement domicile/travail pour le travailleur à domicile, réduction de la distance entre le travail et le domicile pour le travailleur en co-working).

Pour autant, l'analyse des effets rebonds montre qu'il s'agit plutôt d'une complémentarité.

En effet, le travailleur à domicile va se libérer du temps et donc de l'argent qu'il va réinvestir autrement, par exemple en voyageant en avion, en décidant d'abandonner son service de livraison de courses à domicile pour aller le faire lui-même avec sa voiture ou même en pratiquant une activité extra-professionnelle pour laquelle il utilisera sa voiture.

Le télétravail à domicile n'élimine donc pas les déplacements mais il peut les différer ou en créer d'autres.

Certains auteurs sont allés plus loin dans cette analyse de l'hypothèse de la complémentarité :

Pour eux, ces outils numériques de communication accroissent le nombre d'interlocuteurs et la taille des réseaux sociaux ce qui contribue à augmenter le besoin de rencontres physiques et donc les déplacements.

Il ne s'agit plus d'un besoin instrumental de se rencontrer dans le but d'échanger mais plutôt un besoin lié à un déficit relationnel.

Le développement de cette hypothèse de la complémentarité nous montre que l'hypothèse de la substitution n'est donc plus vraiment viable.

L'économie de déplacement que permettent les TIC est donc relative.

Pour récapituler, la problématique initiale était d'analyser les TIC afin de trouver un moyen de réduire les déplacements. Mais la divergence des résultats qu'elle a suscité a certainement conduit à un glissement de cette problématique vers une autre. La relation entre TIC et mobilité était à replacer dans un cadre d'analyse beaucoup plus global, c'est à dire en prenant en compte l'ensemble des programmes d'activité des individus.

La problématique est ainsi devenue la suivante : **Comment les TIC reconfigurent l'organisation quotidienne des activités des individus, aussi bien dans le temps que dans l'espace, et comment cela reconfigure les façons de se déplacer et la façon de vivre ces déplacements ?**

Concrètement, comment les TIC permettent de se déplacer autrement ?

Ce glissement vient aussi de la nouvelle façon d'appréhender et de saisir les TIC : en effet, on peut reprocher aux TIC d'avoir complètement bouleversé nos modes de vie, notre rapport au temps et à l'espace. Mais pourtant, ces technologies ont simplement transformé des pratiques existantes et il n'y a finalement pas eu de rupture radicale dans notre mode de vie.

Voici deux exemples de changements engendrés par le développement des TIC :

- les individus ont toujours été amenés à traiter des affaires personnelles au travail, ce qui est rendu plus courant aujourd'hui par l'introduction et le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Il s'agit simplement d'une modification de la représentation de l'outil, ce qui n'a pas d'incidence sur les populations.
- autrefois, la préoccupation était de savoir comment les outils agissaient sur les comportements. On se rend compte aujourd'hui qu'il est plus juste de regarder comment les individus utilisent l'outil, quel est l'usage qu'ils en font, pour comprendre comment cela transforme les pratiques quotidiennes.

D'après les grandes enquêtes quantitatives, nous avons constaté que ce sont davantage les femmes qui organisent les activités liées à la sociabilité familiale et amicale. Cependant, grâce à l'analyse de l'usage des TIC, on se rend compte que cette différenciation homme/femme n'est pas complètement vérifiée. **Les femmes vont davantage utiliser les outils synchrones, alors que les hommes vont utiliser des outils asynchrones (type mail ou messagerie instantanée) qui nécessitent moins l'usage des codes de la conversation.**

L'apparition de ces nouvelles technologies a donc modifié notre angle de vue.

Il faut se concentrer aujourd'hui sur les usages que les individus font de ces outils, la façon dont ils se les approprient et les domestiquent et comment ces usages modifient les pratiques de mobilité.

Le concept de domestication est important car les changements qualitatifs sur nos modes de vie et notre mobilité naissent de la banalisation des technologies.

2/ Quelles nouvelles pratiques de mobilité les outils de communication font-ils émerger ?

Aujourd'hui, les outils des technologies de l'information et de la communication se sont beaucoup développés, notamment par l'apparition d'outils de communication mobiles et nomades (smartphones, tablettes).

La diffusion de ces nouveaux outils, tant dans la sphère privée que dans la sphère professionnelle, a véritablement renforcé cette dynamique de transformation du rapport à l'espace.

Différents concepts ont été dégagés par les sociologues :

- **Concept de la mobilité équipée** : il s'agit d'identifier la forme et le contenu des TIC et de comprendre comment ils modifient les pratiques de mobilité ; mais surtout de comprendre le chainage des activités de déplacement, c'est à dire comment les TIC peuvent bouleverser les routines de déplacements.
- **Mobility theme** : Il s'agit de redéfinir les registres de la mobilité en s'intéressant beaucoup plus aux temps de déplacements. Les temps de déplacement ne sont plus considérés comme des temps morts, mais ils deviennent des opportunités de mobilité virtuelle, ce qui peut amener à penser que certains individus ne cherchent plus à diminuer ce temps puisqu'ils disposent des outils permettant de le combler.

Quelles sont ces nouvelles pratiques émergentes ?

La reconfiguration du chainage des mobilités est un des effets envisageables des TIC mobiles sur la mobilité physique.

En effet, l'informatique ubiquitaire qui nous accompagne dans tous nos déplacements est susceptible de devenir un levier stratégique à la mobilité durable. Grâce aux systèmes d'information connectés à distance, aux modules de géolocalisation, aux terminaux mobiles (PDA, smartphones, ordinateurs ultraportables), il est possible de faire évoluer les pratiques de mobilité, les schémas de déplacement des individus, voire de les simplifier. Cela conduit à une optimisation des parcours.

Les TIC pourraient alors par exemple favoriser du co-voiturage dynamique en temps réel en rapprochant les automobilistes et les passagers. Cette possibilité s'appuie sur deux hypothèses :

- la voiture utilisée de façon partagée est une alternative plus viable à l'autosolisme (utilisation solitaire de son véhicule) et un voyageur mieux informé en temps réel est susceptible d'abandonner l'usage individuel de son véhicule,
- un individu informé en temps réel est susceptible de modifier l'ensemble de son schéma de déplacement par la découverte d'autres modes de déplacements plus pertinents. Grâce aux systèmes d'information en temps réel, il est possible de localiser et de réserver les véhicules disponibles, ce qui rend plus facile le passage d'un mode transport à un autre.

Certaines nouvelles pratiques de mobilité peuvent émerger car elles sont portées par la nature des outils utilisés, des activités et la simplicité des codes sociaux mobilisés.

Si l'on prend l'exemple de l'activité qui consiste à s'orienter dans l'espace. Cette activité est bien antérieure à l'apparition des TIC et elle s'appuie sur un certain nombre de pratiques différentes en fonction des individus (préparation de l'itinéraire à l'avance, achat d'une carte en cours de route, demande de conseil à un tiers, etc). Les technologies de pilotage des individus (GPS pour véhicule ou pour smartphone) simplifient la vie des individus en leur donnant des informations qu'il leur fallait préparer à l'avance ou collecter en cours de route.

Le succès fondamental de ce type de technologie (GPS) repose sur le fait qu'il ne mobilise pas d'autres conventions que celles utilisées avant, voir même il les simplifie puisqu'il suffit souvent de se laisser guider.

L'usage de la technologie ne bute pas sur des codes sociaux complexes, qui pourraient toucher aux interactions sociales, mais il s'agit d'un dialogue homme/machine.

Parmi les usages innovants, c'est à dire ceux qui auront un impact sur notre navigation spatio-temporelle, les premiers à s'imposer seront ceux qui n'impliquent pas la mise au point de codes sociaux complexes, tout du moins durant la phase d'émergence dans laquelle nous nous trouvons.

C'est pourquoi l'analyse des services de géolocalisation s'avère être un objet de recherche intéressant.

Il faut toutefois relativiser ce propos, car la possession d'un équipement ne conduit pas nécessairement à une modification de ses activités. En effet, si l'on possède un smartphone avec accès à internet, on ne va pas forcément l'utiliser avec un service de géolocalisation.

L'obstacle principal est celui de l'acceptabilité sociale. La géolocalisation peut représenter une intrusion dans la vie privée car il est possible que l'on soit tracé soit par un opérateur, soit au niveau professionnel.

Les individus usent donc parfois de stratégies pour détourner ces fonctions, et c'est un aspect de la problématique à ne pas négliger.

En guise de conclusion

Les TIC peuvent avoir deux fonctions :

- augmenter les compétences en géolocalisation et en mobilité,
- augmenter l'action à l'information sur les trajets et les conditions de mobilité.

Les objectifs assignés aux TIC sont les suivants :

- modification des comportements et chainage des activités et des déplacements,
- optimisation de la gestion d'un réseau,
- optimisation du trajet, mise en place d'un moyen de transport innovant en mettant en relation différents acteurs,
- optimisation du trajet des salariés en favorisant les métiers mobiles et les tournées de déplacement.

TÉMOIN : Claire Lefranc

Chargée de mission Mobilité Uni-Est, Plateforme de mobilité du Grand Lyon



Bonjour à toutes et à tous,

Je vais traiter la question de la mobilité par rapport à l'accès et au maintien dans l'emploi.

Nous travaillons sur cette question depuis 1997 à travers un projet européen. Puis au fil des années, nous avons développé un certain nombre d'actions en prenant appui sur

- le premier programme national « Mobilité urbaine pour tous »,
- puis plus récemment « Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité ».

Nous visons les personnes sans emploi ou à la recherche d'un emploi dans l'agglomération lyonnaise, au sein des communes expérimentant ce projet parmi les 58 communes qui composent l'agglomération lyonnaise, y compris des communes ayant des quartiers de la géographie prioritaire.

A partir de 2010, nous nous sommes dotés de la plateforme Mobilité Emploi Insertion, qui est portée par une association Uni-Est qui est le support du PLIE (Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi) de l'est lyonnais et le support du CTEF (Contrat Territorial Emploi Formation) également situé sur l'est lyonnais, qui est une zone comptant de nombreux quartiers prioritaires et une importante pauvreté.

En termes de coordination, nous pouvons recenser différents acteurs en charge des actions d'emploi et de mobilité que l'on regroupe dans deux typologies de métiers :

- acteurs d'accueil du public en insertion,
- acteurs du transport ou du déplacement (la communauté urbaine, un syndicat de transport : le Citral, la Région via les TER et le conseil général). La diversité des acteurs peut poser des problèmes de communication ; il convient donc de trouver un langage commun à tous et de bien resituer le contexte dans lequel on est amené à travailler.

La plateforme est donc une stratégie de mobilité au sein de l'agglomération lyonnaise, qui constitue un bassin d'emploi au sein duquel le travail est présent, diversifié et souvent même accessible à des personnes peu qualifiées. Le public du PLIE est souvent redirigé vers des emplois de production ou des services à la personne, qui sont des emplois très fragmentés en termes de mobilité, avec des contrats de travail atypiques.

L'objectif de la plateforme est donc :

- d'apporter un appui aux institutions ;
- de soutenir et de développer des actions (freins cognitifs à la mobilité) ;
- de favoriser la visibilité et l'accessibilité du réseau de transport.

Les actions développées par la plateforme :

1. Offre de mobilité en direction des publics

- par le transport micro-collectif : Il s'agit de navettes disposées en première périphérie de l'agglomération pour conduire sur leur lieu de travail les femmes travaillant dans le secteur des services à la personne. La logistique est très lourde car les horaires sont très variables, et l'amplitude horaire très large.
- par la mise à disposition à des tarifs spécifiques de voitures avec ou sans permis, scooters thermiques et électriques et prochainement vélos et vélos à assistance électrique.

Ce premier axe de travail sur la mobilité concerne l'offre en termes de moyens de transport individuels. Elle vise la population qui n'a pas accès aux moyens de transports en commun. UNI-EST regroupe 5 000 participants PLIE parmi lesquels seulement 40% ont le permis de conduire et 20% possèdent un véhicule individuel. A titre de comparaison, 84% des habitants de l'agglomération lyonnaise ont un véhicule individuel.

2. Aides à la solvabilité

Il s'agit d'aider les personnes à accéder à un certain nombre de moyens de mobilité à travers les aides des institutions, des communes (CCAS), le Conseil Régional (fonds d'aide aux jeunes, fonds d'aide à l'insertion).

Bien que le Citral propose déjà des tarifs sociaux, nous avons négocié le fait que les participants PLIE puissent bénéficier d'une tarification spécifique pour leur abonnement mensuel de 16,80 € au lieu de 55€.

3. Enjeux d'information et d'apprentissage de la mobilité

Voyager nécessite une compétence dont nous ne disposons pas tous de manière égale.

À ce titre, la plateforme a ouvert un site internet avec la collaboration des acteurs de l'Emploi Insertion. Il a pour but de regrouper l'ensemble des informations qui concernent la mobilité sur un bassin d'emploi donné. Il a également été créé pour les professionnels de l'emploi insertion afin de leur permettre d'accéder aux fiches de prescription, et il leur sert également de support de formation lors des ateliers d'insertion.

Nous travaillons conjointement avec différents acteurs en France sur ces questions d'apprentissage à la mobilité afin d'éviter l'enclavement physique de certains quartiers.

Nous sommes conscients que la mise à disposition de certains outils ne conduit pas nécessairement à son utilisation.

Beaucoup d'acteurs ont créé des ateliers mobilité via le PLIE, mais le public visé par ces ateliers ne répond pas forcément à l'appel, car sa priorité reste l'emploi et non la mobilité. Si bien que l'on s'aperçoit quelque fois que le problème de la mobilité n'est abordé que tardivement, lors de l'entretien d'embauche, ce qui peut être un frein à la prise de fonction.

Nous avons travaillé sur ces questions d'apprentissage et de formation à la mobilité avec Monsieur Eric Le Breton de l'Institut pour la Ville en Mouvement, en recueillant les témoignages directs du public.

Nous développons dès à présent une première séquence afin d'élaborer un « serious game », un jeu éducatif sur le thème de la mobilité qui devrait voir le jour en 2015. Nous avons sollicité l'aide de sociologues, de professionnels de la pédagogie et de web designers.

Concernant le financement, nous avons recherché d'autres fonds que les fonds généralement proposés dans le cadre des actions insertion ou emploi qui ont pour leur part une lisibilité annuelle. Nous avons ainsi obtenu un partenariat avec le Citral mais aussi avec une organisation privée, ce qui nous a permis de collecter 300 000 €. L'avenir des plateformes de mobilité réside peut-être dans le fait de mobiliser à la fois des fonds publics mais aussi d'autres fonds de recherche pour se professionnaliser.

<p>TÉMOIN : Stéphane Delahaye, Délégué Régional Arsenic pour les Espaces Régionaux Internet Citoyens (ERIC)</p>
--



A ce stade du débat, que peut-on dire à propos des questions de disparités dans l'accès à l'information et à l'utilisation de ces outils ?

Je travaille pour une association qui se nomme « Arsenic » qui est un réseau d'espaces publics numériques (Espaces Régionaux Internet Citoyens, appelés « ERIC » en région Paca). On en compte 5 000 en France, 200 en région et environ 40 sur le département des Bouches-du-Rhône.

Il s'agit d'espaces de médiation numérique. Beaucoup d'infrastructures numériques se développent (fibre optique, 3G, 4G) mais aussi des services et des produits qui nous permettent de nous connecter.

Mais qu'en est-il des usages et du coût des usagers ? Qui dispense une formation afin d'expliquer comment cela fonctionne ?

De nombreuses plateformes de mobilité sont mises en ligne mais certains publics se retrouvent démunis face à ces outils. Nous considérons en effet qu'il existe différents types de fractures numériques, c'est à dire des fractures générationnelles, sociales, territoriales, etc...

Nous rencontrons des difficultés pour répondre aux demandes croissantes.

Les animateurs multimédia essayent de répondre à ces enjeux, notamment à celui de la mobilité.

Le terme de « mobilité » contient deux interprétations qu'il convient de distinguer.

- d'une part la mobilité que l'on associe aux transports,
- d'autre part la mobilité numérique (mobiles, tablettes, smartphones).

Nous avons mené différents projets :

- **Le NFC** (Near field Communication ou communication sans contact) est un système de paiement sans contact qui se trouve dans nos cartes bancaires. De plus en plus, nos smartphones sont également équipés de ce système et il va être possible d'interroger la ville, s'il s'agit d'une ville intelligente ou « Smart city ». Marseille fait partie des trois villes en région Paca qui ont été désignées pour expérimenter le NFC, notamment dans les transports. A partir de l'arrêt de bus, il est ainsi possible de connaître la position du bus en temps réel, ou même de planifier son itinéraire.

Le même processus a été déployé à Nice sur plusieurs milliers de bornes, mais il ne semble pas récolter un franc succès car il y a très peu d'utilisateurs. En cherchant les raisons de cet échec, on pourrait conclure que les individus ne sont peut être pas équipés, ou qu'ils ne ressentent pas le besoin d'un tel système ou même qu'ils ont des moyens détournés de le faire. Il est bien sûr évident que ces questions sur l'usage auraient dû être posées avant la mise en route du processus et non après.

- **Open Street Maps (OSM)** est un concept de cartographie collaborative qui correspond à un mélange de Wikipédia et de Google Maps. Cela permet à chaque individu de participer et de construire la donnée cartographique.

Nous expérimentons ce concept en organisant des « carto-parties », c'est à dire des balades avec un petit groupe d'individus munis d'appareils photos ou de smartphones qui vont redécouvrir les lieux insolites de la ville et recueillir des données cartographiques qu'ils vont ensuite mettre en ligne et qui seront à la disposition de tous, de façon libre et gratuite. Ces données seront évidemment exploitables par tous (entreprises, associations, collectivités).

Ce concept permet de faire le lien entre la mobilité et le numérique puisqu'il apporte un service en ligne que l'on peut produire soi-même et qui ne coûte rien.

TÉMOIN : Martine Malhomme
Arborescence



Je représente un ERIC qui se trouve dans les quartiers nord de Marseille.
Nous sommes présents sur le territoire depuis une dizaine d'années afin d'accompagner l'accès aux usages.
Nous mettons à disposition du public des ordinateurs avec internet puis nous pilotons l'utilisation de ce matériel en fonction des capacités de chacun.

Nous travaillons avec beaucoup d'associations qui nous entourent, notamment des associations de femmes.
Nous avons constaté que certaines d'entre elles souhaitent travailler mais le principal travail qui leur est proposé est celui d'aide à domicile nécessitant des déplacements. Elles se heurtent alors aux difficultés de passage du code de la route et du permis de conduire.

Nous avons donc décidé de créer un accompagnement au code de la route en approfondissant certaines notions pour qu'elles aient une meilleure compréhension globale.

Suite au succès rencontré avec cette expérience, notre intention suivante était de la développer sur des outils nomades, car la majorité des individus de ces quartiers possèdent un smartphone. Cependant, nous nous heurtons toujours à la même problématique : Il faut d'abord apprendre, s'informer sur les sites, traiter l'ensemble des informations, etc... Et cela n'est possible que sur le long terme.

Donc, dans un souci de proximité de notre public, nous avons donc décidé d'organiser des **petites balades urbaines qui se terminent par une participation citoyenne. Chacun avec ses possibilités peut recueillir une information et la partager.**

Nous souhaitons ainsi sensibiliser les individus à l'aspect pratique de ces nouveaux usages.

TÉMOIN : Thierry Andrieu
Coordinateur du Syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône



Actes de la Journée de la mobilité – Jeudi 19 Septembre 2013 à Marseille

Je représente le Syndicat mixte des transports qui regroupe sept autorités organisatrices dans le département (MPM, le SMECTU, Arles, Aubagne, Salon-de-Provence et Aix-en-Provence) qui a pour but de gérer l'information à destination du voyageur sur l'ensemble du territoire.

En 1999, nous avons créé une association, qui nous a permis de traiter le sujet de l'information voyageur. La question suivante est posée: « De quelles informations a besoin un utilisateur pour se déplacer ? ».

Nous nous sommes rendu compte qu'il fallait accompagner concrètement le déplacement d'une personne en réunissant sur un site internet diverses informations (horaires, itinéraires, correspondances, tarifs, perturbations du trafic) pour tous les modes de transport (marche à pied, vélo, TC, parc relais pour les voitures, parc vélos, auto partage, etc...).

En 2013, nous avons créé un syndicat mixte qui a pu récupérer ce logiciel d'informations aux voyageurs. La demande d'information est toujours très importante puisque plus de 14 000 voyageurs consultent le site chaque jour. Ce chiffre peut monter à 21 000 consultations en cas de perturbation liée au climat ou autre.

Nous avons essayé d'ouvrir le site aux nouvelles technologies, en utilisant par exemple les marques blanches. Il s'agit d'une petite fenêtre du site www.lepilote.com qui s'intègre sur un site internet. Tous les sites internet de l'ensemble des institutions peuvent venir se fournir auprès du site www.lepilote.com et accéder aux informations à destination du voyageur. De même pour les widgets, un espace *lepilote* s'affiche sur n'importe quel écran d'ordinateur.

Ensuite, nous avons essayé de monter une opération sur les puces NFC avec la ville de Marseille (pilote de l'opération) et toutes les institutions du bassin départemental qui souhaitent coopérer. Les puces NFC sont placées dans des abribus et il suffira de placer son téléphone devant cette puce pour voir apparaître toutes les informations relatives au prochain bus à l'approche (tarifs, horaires, destination). L'enjeu est d'avoir une ergonomie extrêmement simplifiée pour que l'utilisateur ne soit pas découragé.

Cette technologie va nous permettre d'avoir les horaires de bus mais aussi un point « Autour de moi ». En appuyant sur un simple bouton, le téléphone va également effectuer un décodage de l'environnement immédiat en listant les commerces de proximité, les centres d'intérêts, les monuments historiques, etc... L'information sera rapatriée vers l'utilisateur en un simple clic.

Enfin, nous travaillons avec l'aide des collectivités sur la diffusion des calendriers et les activités des mairies qui seront mis à disposition sur les abribus.

Marseille lance son opération cette année et nous prendrons ensuite le relais avec 13 000 points relais de puces NFC qui mailleront le territoire.

Échanges avec la salle

Marie-Hélène Chapel, Consultante en mobilité

Comment sont contrôlées les informations diffusées via Open Street Map ?

Réponse de Stéphane Delahaye

Elles ne sont pas modérées, c'est le même principe que Wikipédia !

Néanmoins lorsqu'il y a d'importantes modifications, des systèmes d'alerte corrigent ou incitent les contributeurs à modifier le contenu. Il existe par ailleurs des systèmes de sauvegarde.

Yves Blisson

Qu'en est-il de la modulation des tarifs de transport en fonction des horaires ?

Réponse de Caroline Guillot

Je pense que cela peut fonctionner correctement car l'aspect financier a toujours une conséquence immédiate. Mais attention à ne pas créer une inégalité avec les personnes les plus fragiles.

Réponse de Stéphane Coppey, Conseil Régional PACA

Nous sommes assez éloignés de la problématique de la mobilité vers l'emploi.

Un exemple existe, celui de la gratuité de services aux personnes âgées dans certaines tranches horaires. Ou les réservations TGV en fonction des horaires.

Néanmoins dans le cadre du travail réalisé sur le projet de métropole, le choix retenu est une gamme de tarifs simples et lisibles pour l'ensemble des publics.

Je rappelle par ailleurs que la Région a développé un outil assez similaire au pilote.com, il s'agit de www.pacamobilité.fr qui est à l'échelle régionale.

Une prochaine étape serait de l'ouvrir au territoire national et même plus.

Réponse de Claire Lefranc

Même si de nombreux abonnements mensuels sont accessibles, la vente unitaire est souvent très élevée, il faut y veiller.

J'en profite pour signaler que nous organisons régulièrement des visites du réseau aux personnes les plus en difficulté. L'objectif est de les familiariser aux outils et supports.

Emmanuelle Champaud

Il semblerait que de nombreuses personnes dites « pauvres » privilégient souvent les budgets voiture et téléphone aux dépens de ceux consacrés au logement ou à la nourriture, est-ce statistiquement vérifié ?

Réponse de Caroline Guillot

Sur l'agglomération Lyonnaise, le taux de possession d'automobiles est le même entre les quartiers résidentiels et les quartiers sensibles. Dans le cadre d'une perte d'emploi, le véhicule est conservé aussi longtemps que possible. Ce qui peut poser problème est la capacité à faire face au coût de l'assurance qui est souvent annuel.

Anne-Laure Desvigne

Pour les personnes en difficulté, il est souvent plus facile d'utiliser des titres de transport unitaires plutôt que des abonnements ou des cartes. La maîtrise des supports n'est pas évidente pour tous les publics.

Stéphane Delahaye

Déplore que le numérique soit imposé pour de nombreuses démarches numériques.

Yves Blisson

Certains endroits du territoire sont-ils inaccessibles en transports en commun ?

Réponse de Thierry Andrieu

C'est tout le problème de la métropole ! Un côté très urbain et l'autre beaucoup plus rural.

La tarification de demain doit pouvoir permettre d'employer tout type de transport en fonction de contraintes géographiques, horaires ou autres.

Yves Blisson

Observe qu'un métier tel que celui de chauffeur routier était encore synonyme il ya quelque temps de liberté. Les NTIC retirent aujourd'hui une certaine autonomie aux chauffeurs, rendant le métier beaucoup moins séduisant.

Réponse de Caroline Guillot

C'est effectivement un frein majeur lié à la protection des données et au respect de la vie privée. Les individus sont néanmoins dotés de capacités permettant de contourner ce type de problème et se l'approprier différemment.

RETOURS SUR DEUX EXPÉRIENCES DES MAISONS DE L'EMPLOI

Fanny Michaud, Maison de l'Emploi du Pays de Redon (MEDEFI)
Un espace de coworking aux services des nouvelles mobilités



Bonjour à tous.

Je vais vous présenter un projet que l'on mène depuis deux mois, mais qui s'intègre dans une démarche que entamée depuis 2 ans sur les problématiques de mobilité durable en pays de Redon – Bretagne sud, qui se situe donc dans un contexte de milieu rural.

Pourquoi parler d'un espace de co-working lorsqu'il est question de NTIC et de déplacement / mobilité ?

La problématique est de savoir comment les NTIC peuvent servir ce que l'on appelle le « non déplacement » ou le « déplacement de proximité ».

Le « non déplacement » représente le déplacement effectué pour se rendre sur son lieu de travail (trajet domicile/travail). Il n'est plus effectué et ne le sera plus demain car nous disposerons d'outils et de solutions qui permettront de le faire de chez soi, ou de le faire autrement.

Notre réflexion s'est portée sur la **faisabilité d'un espace de co-working en milieu rural** pour deux raisons :

- en tant que maison de l'emploi, nous travaillons à lever un des freins à l'accès à l'emploi ou au maintien de l'emploi sur le territoire qui est le problème de mobilité ;
- sur le territoire du Pays de Redon – Bretagne Sud, nous sommes au cœur d'une dynamique entrepreneuriale très forte (nombreux entrepreneurs, fort succès de la coopérative d'activité et d'emploi) nous sentons que les comportements changent : de nouvelles formes de travail apparaissent, la frontière entre la sphère privée et la sphère familiale est de plus en plus mince (les activités privées se font au travail et vice-versa) et une nouvelle forme d'emploi se développe car le contexte économique pousse de plus en plus de personnes vers l'entrepreneuriat. Notre volonté est donc de valoriser ces nouvelles formes de travail et d'emploi en se demandant comment on peut se positionner afin de rendre plus attractif notre territoire, qui par ailleurs, offre déjà une qualité de vie recherchée par de nombreux urbains.

Pour la mise en place de ces espaces de co-working, nous avons opté pour une démarche d'expérimentation que l'on développe sur le terrain en organisant des matinées de co-working chez les personnes qui nous accueillent afin de leur faire connaître le concept.

Cela nous permet de récolter des données afin de déterminer le public cible.

Initialement, nous pensions nous adresser à des entrepreneurs, des auto-entrepreneurs ou des entrepreneurs salariés puis finalement nous arrivons à toucher des télétravailleurs qui se sentent isolés chez eux, des chercheurs d'emploi, des touristes, des travailleurs handicapés, des fonctionnaires, des techniciens de territoire, des développeurs locaux et tous les travailleurs mobiles.

Je souhaiterais insister sur le fait que les NTIC sont vraiment un outil de déplacement. Elles représentent une identité numérique pour l'insertion socio-professionnelle.

On se rend compte qu'en parallèle de cette énorme vague virtuelle, l'être humain a énormément besoin de retrouver des lieux physiques de rencontre et de créer du réseau humain.

C'est pour cette raison que nous menons ce travail en co-animation avec la coopérative d'activité et d'emploi du Pays de Redon, qui est une coopérative multi-activités accueillant des métiers très diversifiés.

C'est dans la rencontre de cette diversité que se crée une richesse très importante, à la fois professionnelle mais aussi personnelle.

Il s'agit presque plus d'une mobilité intellectuelle que d'une mobilité géographique.

Laurence Fontaine - Directrice de la Maison de l'Emploi de Marseille

Rappelle qu'il y a environ 190 Maisons de l'Emploi en France, présentes sur l'ensemble territoire.

De façon similaire au travail qui est effectué avec les partenaires de la Centrale et de la Maison de l'Emploi sur la question de l'amélioration de la mobilité, les Maisons de l'Emploi ont constitué un groupe de travail au niveau national. Le but est de profiter des bonnes pratiques développées par chacune en tenant compte des spécificités des territoires. C'est pourquoi plusieurs Maisons de l'Emploi ont été invitées à cette journée de la mobilité.

**Anne-Laure Desvigne – Maison de l'Emploi de Marseille
Le Kit mobilité à destination des entreprises**



La Centrale de Mobilité a commencé à travailler en direction des publics avec les intermédiaires de l'emploi. Au sein de la Maison de l'Emploi, nous avons pris la mesure de l'ampleur de la problématique : la mobilité des demandeurs d'emploi et des publics en insertion ne concerne pas uniquement les intermédiaires de l'emploi et les autorités organisatrices de transport et les collectivités, elle concerne aussi les entreprises.

Comme l'a souligné Monsieur Rocca Serra, le Comité d'Orientement de l'Emploi a travaillé à partir du diagnostic territorial de la Maison de l'Emploi sur des problématiques particulières qui avaient été relevées dans le diagnostic dont notamment la question de la mobilité, très présente sur notre territoire.

La commission mobilité s'est demandé comment améliorer ce sujet et un bilan a été dressé :

- nous menons des actions envers les publics,
- nous soulevons et traitons les problématiques,
- nous essayons d'agir au niveau des infrastructures mais cela est encore compliqué,
- enfin, dernier axe de travail : le dialogue avec les entreprises.

Des entreprises partenaires ont ainsi participé au débat au sein des commissions. La finalisation de nos travaux s'est traduite par la création d'un Kit Mobilité : Il s'agit d'un outil à destination des entreprises ayant des problèmes de mobilité pour le recrutement de ses salariés ou pour les salariés déjà en poste.

Outre le plan de déplacements inter-entreprises (PDIE), le plan de déplacements entreprise (qui est obligatoire pour les entreprises de plus de 250 salariés) et quelques initiatives émanant des entreprises elles-mêmes, les solutions offertes en matière de mobilité ne sont pas nombreuses. Notre objectif était donc de mettre en place un système très opérationnel à la disposition des entreprises qui n'ont pas de solution mobilité.

Le kit mobilité est numérique, entièrement dématérialisé et téléchargeable facilement par les entreprises. Il sera téléchargeable sur le site de la Maison de l'Emploi www.mdemarseille.fr

La finalité de ce kit est de fournir à l'entreprise l'accès à toutes les formes de mobilité et notamment de faciliter l'accès aux transports alternatifs. L'idée est d'apprendre à se passer de l'usage classique de la voiture.

La composition du kit est la suivante :

- un outil d'autodiagnostic qui permettra d'effectuer un pré-diagnostic sur certains critères (équipements des locaux, accessibilité de l'entreprise) et envisager les pistes pour améliorer les points faibles,
- des fiches réglementaires (rappel sur la prime transport),
- inventaire des solutions de mobilité sur le territoire,
- exemples d'actions menées par certaines entreprises (PDE ou PDIE) afin de montrer la facilité de la démarche.

Laurence Fontaine - Directrice de la Maison de l'Emploi de Marseille



Nous avons d'ores et déjà travaillé avec plusieurs acteurs du territoire, notamment sur le chantier Stade Vélodrome afin de sensibiliser les entreprises au travers de Constructys, puisque nous travaillons avec la ville de Marseille sur ce chantier.

On travaille également avec les associations d'entrepreneurs, « Cap au nord entreprendre » sur les quartiers nord, « la vallée de l'Huveaune » sur le grand sud. Donc nous avons déjà cherché des relais.

Nous sommes également en contact avec une dizaine d'entreprises sur l'ensemble du territoire afin de leur faire expérimenter le kit, et de les aider sur la mise en place d'une action particulière qu'ils peuvent avoir envie de déclencher suite à l'utilisation de l'autodiagnostic et du kit.

L'exemplarité de cet exercice est qu'il s'agit d'un travail partenarial. Le Comité d'Orientation pour l'Emploi va bien au delà de la Maison de l'Emploi. Tous les acteurs déjà impliqués dans la problématique de la mobilité ont participé, mais également les entreprises. C'est un bel exemple de travail collectif sur le territoire que les entreprises vont pouvoir s'approprier afin de le redistribuer à leurs salariés.

Je vous rappelle que la mobilité ne concerne pas uniquement les salariés et futurs salariés mais aussi les clients, les fournisseurs. Ce qui explique l'enthousiasme des entreprises pour découvrir et expérimenter ce kit.

Table Ronde "*Sans TIC pas de transports alternatifs?*"

Laurent Ammazini, Gérant Needeo, intervenant pour Medinsoft



Je vous propose une présentation sur l'impact du numérique sur les villes intelligentes, et l'évolution de ces villes dans le futur.

Évolution des usages,

Depuis quelques années, la technologie a beaucoup évolué. Autrefois fixe, elle devient de plus en plus mobile avec l'apparition des smartphones et tablettes et prendra demain la forme des Google Watch ou iWatch, c'est-à-dire d'objets quotidiens qui nous permettront d'être connectés au monde qui nous entoure. Ces interfaces sont munies de capteurs qui vont de plus en plus s'intégrer à l'être humain.

Au-delà des interfaces avec lesquelles on va interagir, on se rend compte qu'internet prend une place conséquente. Les individus vont sur internet afin de chercher puis partager de l'information, via les réseaux sociaux (Facebook, Twitter) mais aussi par le biais des avis clients.

Prochainement, nous aurons la possibilité d'interagir de plus en plus avec notre environnement puisque nous serons connectés avec tous les objets qui nous entourent grâce à des capteurs répartis un peu partout dans les villes.

Tous ces nouveaux usages n'auraient pas vu le jour s'il n'y avait eu l'apport du numérique.

Pour qu'il y ait un usage, il doit y avoir aussi :

- un service,
- des interfaces pour les utiliser,
- des capteurs (appareil photo, GPS),
- des technologies radio,
- Des réseaux de transport (réseaux mobiles),
- Des réseaux de stockage.

Comment les usages ont-ils évolué avec l'immersion du smartphone et des interfaces d'aujourd'hui, qu'en sera-t-il demain avec les interfaces qui seront de plus en plus intégrées à l'être humain ?

Le parcours client

C'est un process mettant la notion d'usage en son centre et permettant de prendre une décision.

Un exemple de parcours client d'une personne se déplaçant et utilisant les NTIC

- QR code dans le TGV permettant de calculer le meilleur itinéraire entre un lieu de départ et celui d'arrivée,
- des lunettes connectées au smartphone guidant la personne jusqu'à la prochaine station de métro,
- la technologie NFC permet de passer le portique sans ticket simplement en présentant le smartphone,
- les lunettes peuvent également servir de GPS au sein du véhicule.

Yvon Roche,
Directeur d'Autopartage Provence



L'autopartage est aussi ancien que l'existence de l'automobile. Mais notre activité n'existe que suite au développement des NTIC grâce auxquelles nous avons pu industrialiser des pratiques sauvages.

Notre principe est la mise à disposition, via des réservations internet, d'une flotte de véhicules à plusieurs endroits de la ville. Nos utilisateurs accèdent aux véhicules grâce à des badges dont ils disposent.

L'utilisation du véhicule varie de quelques heures à une ou deux journées. La facturation est effectuée au kilomètre parcouru.

La première motivation des utilisateurs d'autopartage est le coût attractif, l'usage est généralement celui du loisir ou de l'usage ponctuel car nos utilisateurs vont généralement travailler en transports en commun.

Par ailleurs, nous mettons à disposition de la Maison de l'Emploi des véhicules dans le cadre de l'aide à la mobilité.

Le développement des véhicules électriques nous semble inéluctable, donc nous nous orientons vers ce type de véhicules (twizy) pour des déplacements en centre ville. Cinq twizy libres d'accès seront bientôt disponibles

autour du vieux port et seront accessibles via une appli mobile pour 3€ de l'heure, bien que le centre-ville ne représente pas la majorité de nos revenus. Nous conserverons donc une mixité de moteurs thermiques et électriques.

**Emmanuelle Champaud,
In Situ, présentation de Totem**



J'ai créé ma société sur la base d'un triple constat

- les émissions de CO2 de nos véhicules causent 16 000 décès par an en France au regard des 4 000 décès des accidents de la route,
- les voitures électriques sont chères à l'achat,
- de nombreuses marques souhaitent communiquer en centre-ville.

Donc mon idée est de financer de la mobilité électrique destinée aux étudiants de Luminy par de la publicité en louant des twizy.

Kedge Business School m'a permis de lancer une flotte de véhicules en la subventionnant par de la publicité. L'innovation consiste à disposer un QR code sur les véhicules donnant de l'accès à de l'information géolocalisée.

Un véhicule est également mis à disposition du personnel de l'école (coût 30€/ week-end).

NB : mon projet est aidé en année 1 par une subvention Free – ADEME - Région PACA.

**Stéphane Marcie, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole
Directeur de l'environnement et de l'écologie urbaine**



La Communauté urbaine équipe gratuitement de bornes de recharge pour voitures électriques des utilisateurs de l'espace privé. C'est ce qui a été fait avec KEDGE Business School à Luminy, la contrepartie étant la mise à disposition de huit bornes pour des véhicules souhaitant les utiliser. Cette prestation sera accessible via la carte Transpass.

Notre dispositif permet à n'importe quelle structure ou utilisateur public ou privé de pouvoir accueillir ou utiliser des bornes de recharge, tandis que certains fabricants de véhicules les louent ou les vendent avec les véhicules.

MPM donne ses agents la possibilité de pouvoir utiliser les véhicules d'autopartage via la carte Transpass.

Par ailleurs nous travaillons à la création de synergies sur les pôles multimodaux avec les acteurs du territoire : la Région (sur les vélos et vélos électriques), l'État (sur les voitures électriques via l'ADEME) ou le département.

Nous travaillons actuellement sur la centralisation des informations de la mobilité provenant de l'ensemble des acteurs du territoire. Cela se traduira par la création de Maisons de la Mobilité, lieu physique offrant des informations sur les déplacements. Le premier sera à la gare Saint Charles.

Échanges avec la salle

Alexis Duflos, le Blogal

Les TIC vont elles permettre le développement des véhicules électriques notamment sur la gestion de l'autonomie ?

Réponse d'Emmanuelle Champaud

Oui, un constructeur comme Nissan dispose d'une appli mobile indiquant l'état de charge d'un véhicule, le site www.chargemap.com indique les points de recharge sur un territoire, il en sera de même avec la carte qui sera publiée par MPM. Par ailleurs, un site comme www.chargemap.com est contributif, enfin les concessionnaires autos commercialisant des véhicules électriques ont l'obligation d'installer des bornes de recharge à disposition des usagers.

Nourredine Bougrine, Association Dunes

Des associations font-elles appel à votre société ?

Réponse d'Yvon Roche,

Oui des structures publiques ou privées utilisent déjà notre service comme MPM ou des cabinets d'avocats ou architectes.

Si vos besoins sont ponctuels nous pouvons avoir une réponse adaptée.

Anne-Laure Desvigne

Le transport alternatif pose la question de l'accès des publics à la mobilité. Comment les TIC peuvent nous aider dans le choix de nos moyens de mobilité ?

Réponse de Claire Lefranc

La question du choix est centrale car une personne empruntant les transports en commun par choix ne le vit pas nécessairement de la même façon qu'une personne les empruntant par nécessité.

Yvon Roche

Le dispositif de la Maison de l'Emploi me semble intéressant car il démarre par un véritable diagnostic suivi puis évalué dans le temps. Il est une bonne transition avant le retour à une situation meilleure.

Emmanuelle Champaud

Les outils numériques nous permettent la mise à disposition de véhicules électriques type Twizy à plusieurs personnes ayant des horaires complémentaires pour des coûts modestes. Cela ouvre de nouveaux champs du possible. Cette notion d'accessibilité raisonnable est importante.

Stéphane Marcie

Je crois que nous surestimons la capacité à se déplacer de personnes en situation difficile. C'est une réalité. Je cite l'exemple de la gratuité des transports à Aubagne. Cette mesure a permis de légèrement développer le trafic, mais les personnes qui n'utilisaient pas les transports en commun continuent de ne pas les utiliser. Le problème n'est pas le coût mais l'accompagnement au service. Les collectivités locales doivent être des relais. Il est important que ces mêmes collectivités échangent et partagent des données et je précise que celles de MPM le seront via Open Street Map. Il précise que chaque demande d'implantation de borne, quel que soit le quartier, sera étudiée.

Stéphane Coppey, Conseil Régional PACA

Une loi en cours vise à transformer les autorités organisatrices de transports urbains en autorités organisatrices de la mobilité durable. Les AOTU ne font pas de conseil en mobilité. La nouvelle loi va officialiser le fait qu'elles devront s'occuper également d'autopartage, covoiturage, vélos, etc.

Le financement des centrales de mobilité orientées emploi est fragile car ces structures reposent sur des financements publics.

La question qui va se poser sera faut-il continuer de pérenniser des structures dédiées à des publics en difficulté avec des taux de couverture très bas ? Ou faut-il faire jouer aux autorités organisatrices de la mobilité durable leur rôle plein et entier (y compris auprès de ces publics) ?

Synthèse des ateliers

Yves Blisson

Les travaux en atelier répondaient à plusieurs objectifs

- échanger sur les bonnes pratiques en matière de mobilité,
- identifier et comprendre les freins à la mobilité,
- trouver des outils, supports et actions d'accompagnement adaptés.

Nos échanges ont porté sur

- **les publics** : l'identification et la connaissance de différents publics souffrant de multiples difficultés (orientation, expression, compréhension) dans le cadre de leurs déplacements pour retrouver un emploi mais également sur le coût de reprise d'un emploi, notamment les coûts de déplacements.
- **l'offre transport** : souvent complexe du fait des nombreux moyens de transports et d'offres ou aides tarifaires compliquées à comprendre.
- **l'usage des TIC**, la capacité des publics à les utiliser est quelquefois surestimée. La nécessité de formation, médiation, accompagnement et dialogue est capitale pour réussir. Enfin les personnels de l'accompagnement doivent aussi être formés.
- **les changements de mentalité** : privilégier les transports doux ou en commun au profit de l'automobile onéreuse et énergivore. La culture de la mobilité et la connaissance de la ville doivent être enseignées dès le collège.

Des mesures et actions sont d'ores et déjà envisagées

- au niveau des compétences clés : nécessité de faire le lien entre mobilité et TIC,
- concernant les financements des réflexions sont à mener sur les partenariats public/privé.
- l'intégration de la mobilité au sein des cahiers des charges de donneurs d'ordres,
- favoriser les actions de solidarité,
- sensibiliser encore plus les DRH à la notion de mobilité,
- le lien entre TIC et mobilité est nécessaire,
- un outil tel que le film réalisé par le Grand Lyon serait un outil intéressant pour le territoire métropolitain.

Conclusion : Pierre SEMERIVA, Vice-président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole en charge du Développement durable



A l'issue de cette journée de rencontre et de travail, je souhaite remercier particulièrement Laurence Fontaine et Anne-Laure Desvigne pour leur engagement au sein de la Maison de l'Emploi et des Centrales de mobilité.

Je remercie le Président de MPM, Eugène Caselli, de même que la Région Paca pour leurs choix et leurs investissements en faveur de la mobilité. Enfin je tiens à remercier l'ensemble des invités institutionnels, universitaires, et ingénieurs des transports qui ont animé tables rondes et ateliers, ainsi que l'assemblée des participants. Nul doute que la thématique très contemporaine de la Mobilité 2.0 est un enjeu pour tous les acteurs de la société, institutionnels ou privés. Cette journée, à travers les expériences des uns et des autres, aura donné tout son relief à cette version de la mobilité.

Je vais pour conclure rappeler les grandes orientations dans lesquelles s'engage la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour faciliter la mobilité de ses habitants ; ces orientations étant des déclinaisons du Plan Climat Energie territorial de MPM (<http://www.planclimat-mpm.fr/>). En premier lieu, MPM soutient pleinement l'action des trois centrales de mobilité. L'accompagnement financier de la Communauté urbaine se double de choix d'aménagement urbain significatifs comme la création de plates-formes multimodales, l'implantation de bornes pour recharger gratuitement les vélos à assistance électrique et tous les véhicules électriques.

Dans une optique de multi - modalité, MPM s'est également associée à la billettique mise en place par la RTM avec la carte Transpass, titre de transport unique où l'abonnement « Le vélo » peut être chargé.

La démarche d'Open data de MPM permet d'enrichir des sites d'information dédiés comme « Le Pilote » ou « Pacamobilité.fr ». L'Open Data conjugué à de nouvelles applications smartphone, permettra de recenser en temps réel tous les moyens de transports disponibles pour un trajet donné. MPM a également le projet d'ouvrir une « Maison de la Mobilité », où les centrales de mobilité pourraient être représentées.

Enfin dans un avenir proche, nous devons envisager les déplacements à l'échelle de la métropole Aix Marseille Provence, pour prendre en compte les bassins de vie et d'emplois de notre territoire.

Voilà, il ne me reste plus qu'à tous vous remercier pour votre participation et vos contributions à cette journée de la mobilité 2.0 qui fut particulièrement fructueuse, nous y sommes sensibles.

Mesdames et Messieurs, Chers amis, merci de votre attention.

Quelques essais de véhicules électriques

