

La Public Factory de Sciences Po Lyon, c'est quoi ?



La Public Factory est une fabrique de projets lancée depuis 2018. Elle mobilise les étudiants de 4ème année en parcours Affaires Publiques, pour répondre à des problématiques d'action publique et d'intérêt général. Ainsi, elle donne l'opportunité aux étudiants de travailler sur une mission concrète avec différents partenaires (chercheurs, acteurs publics, parapublics et socioéconomiques) dans le cadre de projets. En ce sens, elle laisse place à la créativité et permet de donner une dimension professionnalisante à notre formation.

Partenariat Public Factory/ Ville de Lyon

Début septembre 2023, le partenariat entre la Ville de Lyon et la Public Factory a été entamé. Le but des étudiants de la Public Factory était d'étudier la possibilité de mettre en place deux dispositifs du Plan De Mobilité Employeur (PDME) de la ville de Lyon. Ce PDME, voté en décembre 2023, encourage les mobilités durables pour toutes personnes travaillant à la Ville de Lyon.

L'objectif de ce projet, pour nous étudiants de la Public Factory, était de rendre ce PDME concret. Pour cela, le groupe rassemblait des profils divergents – étudiant.e.s de Sciences po Lyon, étudiantes en échange international, étudiantes en double-diplôme d'urbanisme – ce qui a permis de mettre en perspective des connaissances et acquis multiples.

Découverte du projet

Afin de mieux appréhender notre mission et de comprendre ce qui était attendu de nous, le premier objectif était simple : lire et comprendre le PDME. Cela a pris du temps mais nous a permis d'y voir plus clair sur les enjeux des mobilités des agents de la Ville de Lyon.

1

Notre travail a abouti à une lettre de mission le 30 octobre 2023 qui a acté l'étude de la faisabilité et de l'opportunité de deux dispositifs.

-Le premier : une carte Vélo'v partagée pour les déplacements professionnels.

-Le second: le covoiturage pour les mobilités domicile-travail.

2

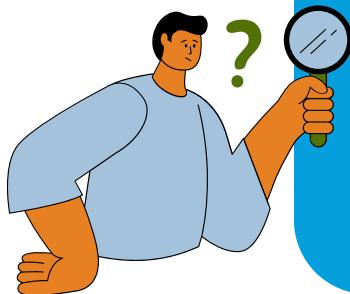
Afin d'explorer chacun de ces deux dispositifs, notre travail s'est divisé en plusieurs phases : la première une étude comparative et la faisabilité du projet, la deuxième le ciblage des besoins des agents, la troisième le déploiement technique. Finalement, un axe de communication, essentiel pour l'avancée du projet, est validé. Ces différentes phases ont été travaillées d'octobre 2023 à avril 2024.

3



Prise en main du projet : entre lecture et entretiens

État de l'Art



Pour pouvoir comprendre pleinement les enjeux du projet, nous avons créé un document ayant pour but de regrouper toute la littérature scientifique, les informations et études réalisées sur nos deux dispositifs. Ce document d'«état de l'art» a été enrichi tout le long de l'année et nous a notamment permis d'identifier les freins, forces, faiblesses et atouts de la pratique du vélo et du covoitage.

Benchmark

Toutefois, il nous manquait des informations sur les pratiques des politiques publiques. Afin de pallier cette difficulté, un benchmark a été réalisé. C'était l'opportunité d'observer et de comprendre ce qui avait été fait ou non, dans d'autres villes et pays. Par exemple, nous avons étudié Groningue (Pays-Bas), Bordeaux, Grenoble ou encore Seattle !

Entretiens des acteurs externes

Après que ce socle solide de connaissances ait été acquis, il fallait que nous concevions clairement certains aspects de nos travaux. De fait, des notions comme la vélodynamie, la sociologie des comportements, la symbolique de la voiture devaient être éclaircies. A cela s'ajoutait la nécessité de devoir nous projeter concrètement pour la mise en œuvre des dispositifs Vélo'v et covoitage. Pour cela, il nous a fallu interroger des chercheurs, mais aussi des acteurs présents sur Lyon, comme la Maison du vélo, ...

Entretiens avec les agents de la Ville

Finalement, un dernier aspect, non pas des moindres, manquait dans notre démarche : une rencontre avec des agents de la Ville de Lyon. Il fallait absolument que nous connaissons leurs besoins, critiques, difficultés concernant les mobilités liées à leur travail et leurs avis sur les deux dispositifs. Ainsi, le 6 mars 2024, nous avons eu le plaisir de nous rendre sur site dans deux EHPAD, la Sarra et Marius Bertrand, et dans le service espace vert du parc Sergent Blandan. Cette journée était essentielle pour nous et nous profitons de cet article afin de remercier les agents qui ont bien voulu échanger avec nous ! Ce moment de partage nous a permis de mieux cerner les demandes distinctes et de mieux prendre en compte les localisations des sites dans notre analyse.

La récolte des données ne s'est pas arrêtée là, nous avons continué de mettre à profit les connaissances engrangées plus tard.



PARTICIPATION AU VILLAGE DES MOBILITÉS



Emma Bathelier, Apolline Bayle, Ambre Ben Hamed, Maéva Brun, Félix Champagne, Lélia Grange, Paul Malassigné, Chan Mo Wah, Lisa Pradel et Rebecca Taylor

Si la rencontre des agents s'est effectuée au cours d'entretiens collectifs, nous avons également pu rentrer en contact avec eux lors du Village des Mobilités. Cet événement - qui nous a été proposé par Tissa SMAGGHE et Marion TIVILLIER - a permis de renforcer la phase de terrain du projet. Dès lors, à partir du mois de janvier, il a fallu s'organiser, concevoir et mettre en place notre stand et les activités proposées. Nous voulions profiter du Village pour récolter des données tout en communiquant sur les dispositifs dans une ambiance ludique. Ainsi, pour le 18 mars, cinq activités ont été imaginées :

PARTICIPATION AU VILLAGE DES MOBILITÉS

Le **chronochoc** : un jeu de rapidité. Le but était de répondre succinctement aux questions en faisant des choix entre des propositions ou en donnant des mots relatifs. Les agents avaient une minute pour répondre au plus de cartes possibles. Lors de l'événement certaines parties de jeux ont été filmées, dans le cas contraire un des étudiants se tenait à côté pour prendre des notes. La participation était récompensée d'un bonbon.



Le **turboloco** : le jeu consistait à tester les connaissances des agents sur les différentes mobilités, les temps de trajets et l'empreinte carbone. Cette activité permettait une prise de contact sous forme de conversation.



Le **nuage de mots** : sur un paperboard une thématique était écrite "Le covoituring" , "les mobilités vertes" etc. Nous demandions aux agents d'écrire un ou plusieurs mots qui leur faisait penser à la thématique.

PARTICIPATION AU VILLAGE DES MOBILITÉS

Les “**micro-trottoirs**” ont permis une récolte de données importante. Les réponses ont été particulièrement intéressantes dans la mesure où les agents avaient un profil - et donc des habitudes - complètement différent des agents rencontrés lors des entretiens collectifs.

La carte des déplacements : La dernière activité se déroulait autour d'une carte de la métropole de Lyon. En effet, à l'aide de fils et de punaises, les agents ont retracé leur mobilité domicile-travail.



Le **village des mobilités** - à destination des agents de la ville de Lyon - s'est donc déroulé le 18 mars entre 12h et 14h dans le salon Godard de l'Hôtel de Ville.

Divers acteurs de la mobilité occupaient un stand tels que l'agence des mobilités, Keolis, la Maison du vélo, Léo & Go etc. Un élu référent sur les enjeux de transition écologique s'est exprimé et une remise des prix suite à un quiz interne organisé en amont a été effectuée. Dans leur globalité, les activités ont bien fonctionné, les agents se sont volontairement prêtés aux jeux.

Les dispositifs : une carte Vélo'v et du covoiturage

A partir des éléments recueillis, nous avons pu identifier les périmètres d'implantation du covoiturage et des cartes Vélo'v partagées. Les périmètres se veulent géographiques, mais s'appuient également sur le type d'agents.



Le covoiturage devrait être implanté dans des zones périphériques. Les agents ont majoritairement énoncé être favorables à la pratique du covoiturage avec un autre agent de la ville. Dès lors, il importerait d'envisager la mise en place d'un dispositif type "groupe d'usagers" pour favoriser son développement parmi les personnels, le constat est que pour ce qui est de Lyon intra-muros, le réseau de transports en commun reste le type de mobilité le plus efficace. De fait, les contraintes horaires doivent être moindres, la flexibilité est une condition favorable à un basculement vers le covoiturage. Le covoiturage doit venir pallier aux lacunes du maillage des transports en commun (au niveau temporel ou/et spatial), et non pas générer une mobilité induite. Le danger reste de (re)valoriser la voiture comme mode de déplacement.

De fait, la pratique du vélo est déjà bien ancrée dans les mentalités des agents. Il y a moins de freins à l'utilisation du vélo pour ces derniers. Ce dispositif peut se déployer sur des distances variées mais tend majoritairement à se développer dans Lyon intra-muros sur des distances courtes ou moyennes. La carte Vélo'v partagée est une solution qui pourrait s'appliquer à des agents qui ne disposent pas d'un matériel de travail encombrant. Une identification rigoureuse des services doit venir appuyer le déploiement de la carte Vélo'v.

Article écrit par les étudiants de la Public Factory : Emma Bathelier, Apolline Bayle, Ambre Ben Hamed, Maéva Brun, Félix Champagne, Lélia Grange, Paul Malassigné, Chan Mo Wah, Lisa Pradel et Rebecca Taylor
Sous la direction de : Christian Desmaris