

SYNTHÈSE DU
PROJET

ACCOMPAGNEMENT À LA MISE EN OEUVRE DU

PLAN DE MOBILITÉ
EMPLOYEUR 2023-26
de la VILLE DE LYON



2023-2024



SCIENTIFICO
POLY
LYON

VILLE DE
LYON



Introduction



Qui sommes-nous?

Nous sommes 10 **étudiants** de Sciences-Po Lyon en parcours Affaires Publiques.

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

La Public Factory, 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.

Notre encadrant

Christian Desmaris est Maître de conférences en **sciences économiques** à Sciences Po Lyon et chercheur au Laboratoire Aménagement Economie Transports (**LAET**). Dans le contexte de la **Public Factory**, il fournit un **cadre** au groupe et appose un regard **scientifique** sur l'avancé du projet.

Remerciements



L'ensemble du groupe de la Public Factory tient à remercier toutes les personnes qui nous ont aidés et contribué à l'avancée du projet.

Plus particulièrement, nous tenons à remercier :

Monsieur Christian Desmaris, pour nous avoir guidés dans nos recherches et épaulés dans les moments difficiles.

Madame Tissa Smagghe et Marion Tivillier, nos partenaires de la Ville de Lyon, avec qui nous avons pu construire une véritable relation de collaboration professionnelle.

Les **EHPAD de la Sarra, Marius Bertrand** et le site des **espaces verts du parc Sergent Blandan**, pour nous avoir accordés leur confiance lors des entretiens collectifs.

Les équipes de la **Public Factory**, qui nous ont prêté main forte pour la mise en place concrète de notre projet.

Finalement, nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de nos livrables et à la finalisation de notre réflexion, comme **les agents de la Ville de Lyon, les chercheurs et associations** que nous avons pu interroger.

Les élèves de la Public Factory

SOMMAIRE

01

Une **carte Vélo'v** partagée pour les déplacements professionnels

02

Du **covoiturage** pour les déplacements domicile-travail

01

Une **carte Vélo'v**
partagée pour les
déplacements
professionnels

La vélodynamie pour une mobilité durable

Face aux défis de la **décarbonation** de nos sociétés, promouvoir la **mobilité durable** au travers d'une mobilité active, c'est l'enjeu que se donne la **vélodynamie**. La vélodynamie est une **politique publique** qui tend à diminuer les émissions de gaz à effets de serre liés aux déplacements, tout en mettant en avant une **activité physique** quotidienne. Les enjeux environnementaux, mais surtout de santé publique sont donc mobilisés. Dans l'environnement urbain, le vélo est une **solution** du quotidien à développer.

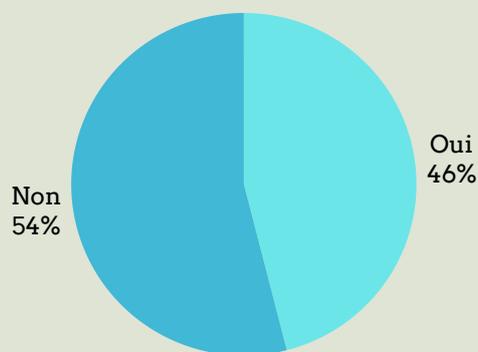
Freins : sécurité et vol

Pour ce qui est de la **sécurité** de l'utilisateur, depuis la pandémie de 2019, la **mortalité** cyclable a, en France, augmenté de près de 30%, si l'on compare 2019 à 2022 (244 morts l'an passé). Cette information est toutefois à nuancer avec la hausse relative d'utilisateurs du vélo.

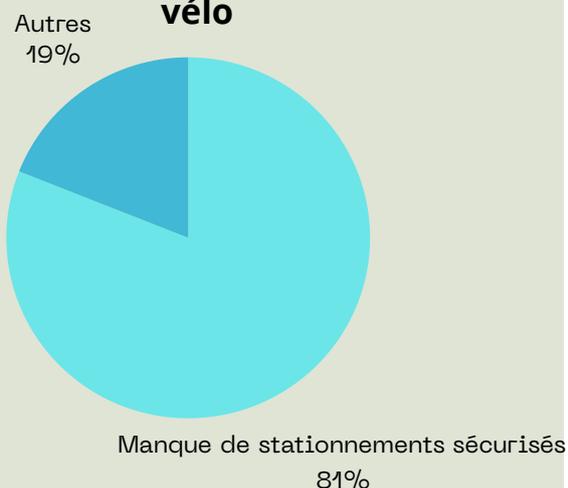
La peur du **vol** de vélo **freine** également les usagers à prendre leur vélo pour leurs déplacements dans nombre de grandes villes françaises du fait d'un **manque** de **stationnement** sécurisé.

D'autres freins sont aussi notables : la distance, l'insécurité des routes, le fait de ne pas savoir faire de vélo ou de n'avoir que peu d'expérience, la météo, – pour le vélotaf – devoir amener et aller chercher ses enfants à l'école, et finalement la mauvaise connaissance des itinéraires.

Craignez-vous le vol de vélo au point d'abandonner cette mobilité ?



Raisons principales de la peur du vol de vélo



Source : Ouest-France "La peur du vol freine l'essor du vélo dans les grandes villes"

69% des personnes interrogées ont déjà renoncé à se déplacer en vélo faute de stationnement sécurisé.

27% des cyclistes se sont déjà fait voler leur vélo ou l'ont retrouvé vandalisé

30% disent s'être déjà accidentés

La France à vélo s'appuie sur une enquête sur une enquête en ligne réalisée du 7 au 21 novembre 2022 auprès d'un échantillon de 3098 personnes âgées de 18 à 75 ans.



Covid : accélérateur des mobilités vertes ?

La pandémie de Covid-19 est apparue comme une véritable **opportunité** vis à vis du développement des mobilités actives, en l'occurrence du vélo. Ces changements de comportements sont appelés à s'inscrire **durablement**. De même, de nombreuses infrastructures facilitent actuellement l'utilisation et le développement du vélo.

Emergence d'une culture du vélo

L'émergence d'une culture du vélo, qui favorise son acceptation et qui rend son utilisation ordinaire et populaire, peut être favorisée par le biais de programmes d'éducation sur les avantages du vélo pour la santé et l'environnement. Des événements comme la Journée sans voiture (Belgique, Suisse et Pays-Bas) peuvent sensibiliser les citoyens à considérer le vélo comme une alternative viable.

En 2021, croissance de vente de 4% en volume et de 15% en valeur par rapport à 2020

50% des Français indiquent avoir fait du vélo au moins une fois par mois au cours des 12 derniers mois.

63% des cyclistes qui utilisent le vélo comme mode de transport ont changé leurs habitudes en faveur du vélo

55% des ménages sont équipés d'au moins un vélo

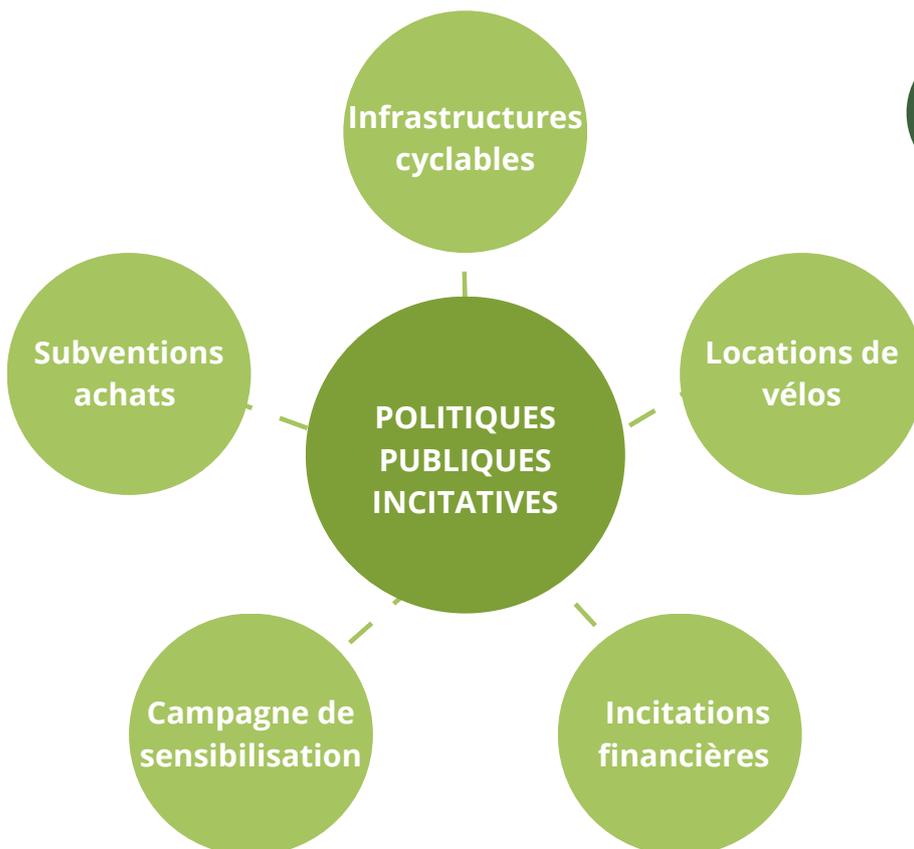
Des politiques publiques incitatives

Une politique de prévention routière fiable, couplée à une meilleure **prévention** auprès des automobilistes, répondrait davantage aux enjeux sécuritaires qu'impliquent les **changements d'habitudes** d'une pratique quotidienne. Une politique publique peut permettre à l'ensemble des utilisateurs de l'espace routier de **cohabiter** avec convenance (Frédéric Héran), comme avec l'implantation de "zones apaisées".

L'étiquette de certains pays comme étant des "pays du vélo" est en partie due à une succession de **décisions politiques** qui ont permis un engouement pour les mobilités à vélo (Frédéric Héran). Les politiques publiques **favorables** au développement de cette mobilité (subventions pour l'achat de vélos, incitations fiscales etc) sont essentielles pour générer des changements de comportements.

Le mot de Maëlys Martin, Maison du Vélo :

"Je dirai qu'il y a un autre frein c'est les **aménagements**, il y a certaines routes qu'ils doivent prendre qui sont **dangereuses**. Donc nous par nos formations on essaye de faire comprendre aux gens que justement à vélo, on est pas obligé de rouler que sur les aménagements cyclables, qu'**on a aussi nos places sur la route.**"



Vous pouvez consulter le benchmark pour plus de détails !



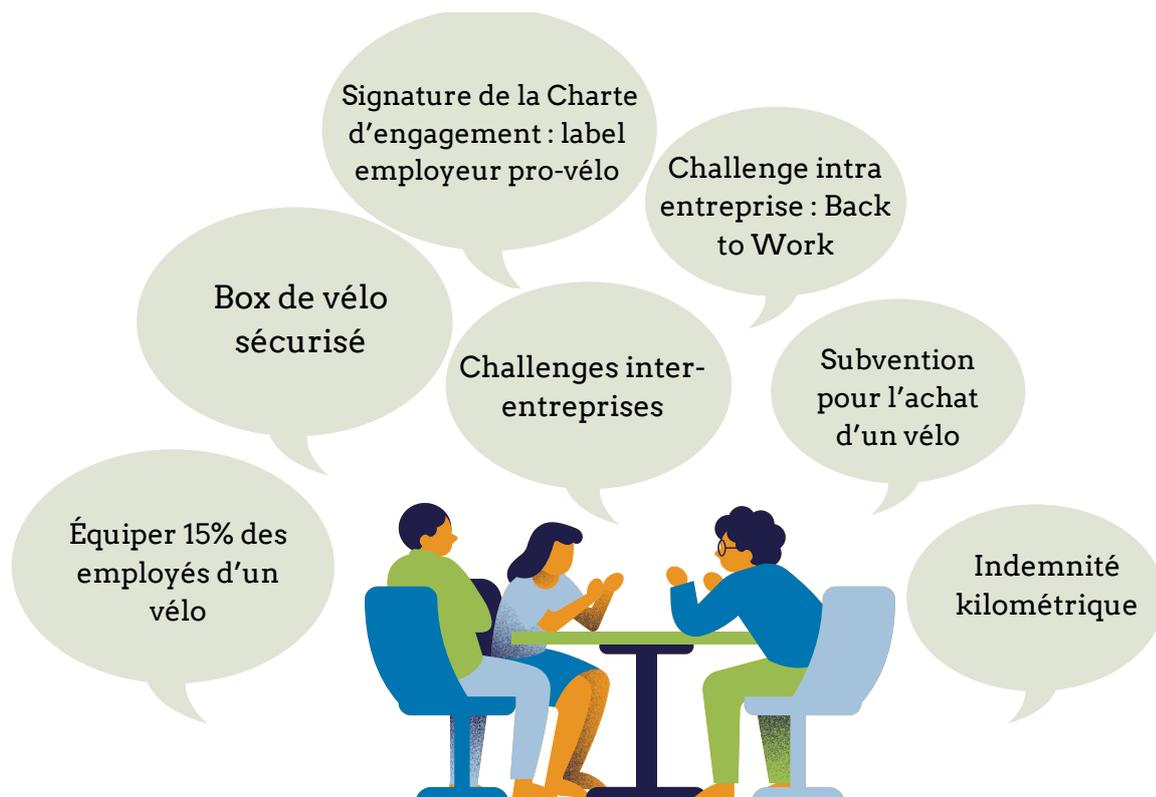
Des actions associatives lyonnaises pour la promotion de l'usage du vélo :

La maison du vélo afin de promouvoir un **usage citoyen** du vélo propose :

- Des **formations** avec tout type de publics : enfant, adultes, entreprises, écoles, particuliers, ...
- Des **ateliers** mécaniques dans les entreprises
- En 2020 et 2023, dans le cadre d'un partenariat avec **Good Watt** : le prêt de vélos électriques à des salariés d'entreprises pendant un mois.
- **Co-vélo** : une action qui permet de donner confiance aux usagers du vélo en ville.

Initiatives des entreprises pour le vélotaf

Les **entreprises** jouent un **rôle** important dans **l'accompagnement** du changement de comportements des salariés. Quelques exemples **d'initiatives** privées qui promeuvent le **vélotaf** :



Le mot de Stéphanie Vincent, chercheuse au LAET :

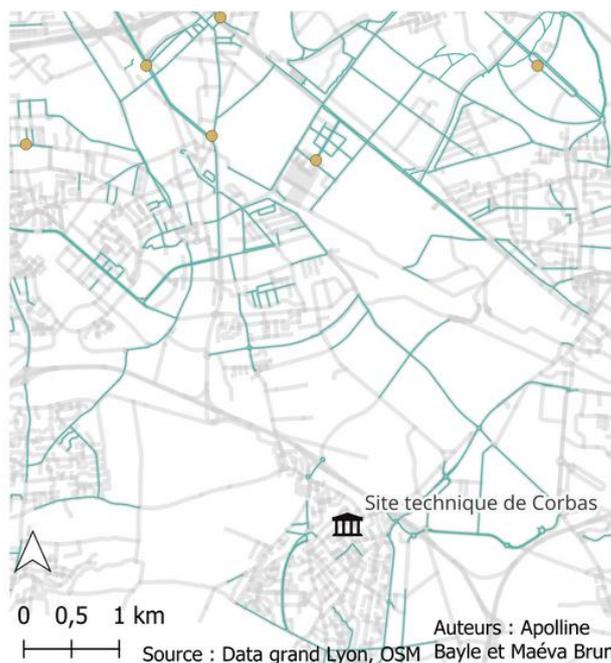
“Il y a pas mal de travaux qui montrent que, avec des outils tels que des événements, par exemple, type Back to work ou ce genre d'événements pendant une semaine ou quinze jours ou un mois, on dit bon allez hop, il y a des challenges qui sont organisés et donc là hop ! En fait, ça permet aux gens de tester et une fois qu'ils ont testé, ils peuvent revenir plus facilement sur la pratique.”

Etude sur les Vélo'v : Une opportunité pour la Ville de Lyon, mais pas pour tous les sites

La ville compte environ 380 km de pistes cyclables et 425 stations Vélo'v (carte 1). Cependant, le site de Corbas qui est le plus éloigné du centre de Lyon ne dispose pas des mêmes aménagements (carte 2).

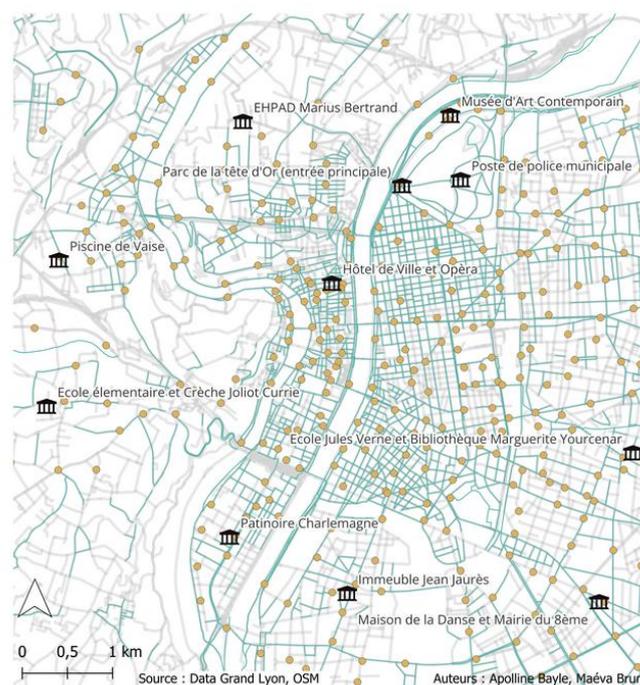
Ainsi, au vu de ces chiffres, l'utilisation des Vélo'v par les agents de la Ville de Lyon sera différente selon la localisation de leur site de travail. Pour les déplacements professionnels, le Vélo'v peut se révéler peu adapté comme nous le montre l'exemple du site technique de Corbas. Ainsi, un usage urbain du Vélo'v est préconisé car son utilisation sur des sites périphériques est plus complexe d'un point de vue pratique mais également sécuritaire (manque d'infrastructures cyclables).

De plus, une carte Vélo'v partagée pourrait amener les agents de la Ville de Lyon à se projeter sur le long terme dans une utilisation du vélo plus quotidienne. Ainsi, la carte Vélo'v pourrait être utilisée comme un test de la pratique du vélo par les agents qui les amènerait, sur le long terme, à posséder leur propre vélo et à utiliser ce mode de déplacement quotidiennement, ce qui s'inscrirait dans la démarche de transition écologique généralisée.



Le cas du site technique de Corbas

- Site technique de Corbas
- Stations vélo'v
- Aménagements cyclables
- Trame viaire



Placement des stations vélo'v selon les sites de la Ville de Lyon

- Sites étudiés pour la création du PDME
- Stations vélo'v
- Aménagements cyclables
- Trame viaire

Compte rendu des études sur les sites interrogés

Les sites excentrés : une carte Vélo'v peu adaptée

EHPAD de la Sarra

Pour leurs déplacements **domicile-travail**, les modes actifs ne sont pas privilégiés par les agents car la **situation** du site, sur les hauteurs de Fourvière, ne le permet pas. De fait, la carte Vélo'v partagée n'intéresse pas les agents, qui, en plus de cela, font face à un manque de **bornes Vélo'v** de proximité et à des vols fréquents.

EHPAD Marius Bertrand

La majorité des agents n'est pas prête à utiliser le **vélo** pour leurs déplacements. L'utilisation de la carte Vélo'v partagée est également **exclue** car la borne Vélo'v la plus proche est à plus de 5 minutes à pied.

Les sites centraux : une possible opportunité pour la mobilité active avec Vélo'v

Parc Blandan

Les **agents** de ce site viennent majoritairement en **vélo** ou en **voiture** personnelle. Les déplacements en vélo sont perçus de manière **positive** car considérés comme plus rapides et de fait idéal en ville. Ainsi, la carte Vélo'v partagée intéresserait **4 sur 9 des agents** de ce site. Toutefois, pour **5 des agents**, ce dispositif apparaît comme **inadapté** pour transporter les **outils** nécessaires et les déplacements à vélo comme étant trop dangereux.

Village des mobilités

Les **agents** présents lors du Village des mobilités sont **adeptes** des mobilités **douces** pour leurs déplacements domicile-travail. Le vélo est une mobilité qui les intéresse, 3 sur 11 des répondants seraient prêts à utiliser une carte Vélo'v partagée pour leurs déplacements professionnels. Toutefois, il serait essentiel que les agents soient accompagnés et bénéficient d'équipements adaptés.

PHASE 3 : DÉPLOIEMENT TECHNIQUE DE LA CARTE VÉLO'V PARTAGÉE

Les offres entreprises JCDecaux pour une carte Vélo'v :

Une carte Vélo'v partagée, ça **existe** déjà !

Cette carte est permise par une **offre entreprise** exclusivement destinée aux entreprises, collectivités, associations et institutions qui souhaitent **promouvoir** l'utilisation de Vélo'v auprès de leurs **salariés**. Cette offre est destinée aux salariés des entreprises ayant signé une convention collective avec **JCDecaux**. Elle permet aux agents/salariés d'effectuer des **déplacements** à Vélo'v dans le cadre de la journée de travail. Ainsi, l'entreprise s'engage à faire respecter les CGAU par ses collaborateurs et assure l'administration des cartes, la gestion des comptes Vélo'v et le paiement d'éventuelles pénalités en cas de non-restitution d'un vélo. Enfin, l'entreprise **fixe** elle-même les **règles** et les limites d'utilisation du service par ses salariés

Coût de la carte

49 euros / an

- 30 minutes offertes à chaque trajet
- Un nombre illimité d'utilisateurs
- Des cartes non nominatives
- 39 euros par carte à partir de la 10ème

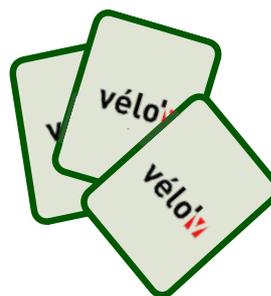
JCDecaux

Coût d'utilisation par trajet au-delà des 30 min gratuites

→ Première ½ heure supp. : 0,05 € / minute

→ Deuxième ½ heure supp. : 0,10 € / minute

→ Troisième 1/2 et par ½ heure supp. : 0,15 € / minute



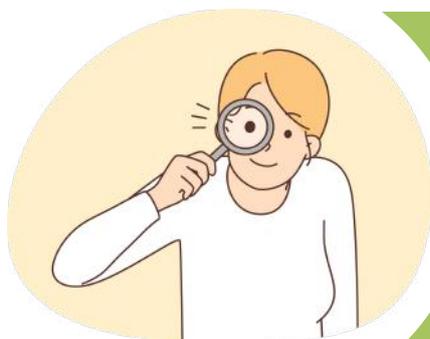
Au cours des entretiens, plusieurs entreprises affirment l'avoir déjà adoptée.

02

Du **covoiturage**
pour les
déplacements
domicile-travail

La pratique de l'autosolisme

Le terme d'autosolisme vient compléter un angle-mort. Il souligne le fait que **la plupart des véhicules ne sont pas utilisés à leur pleine capacité de passagers.**



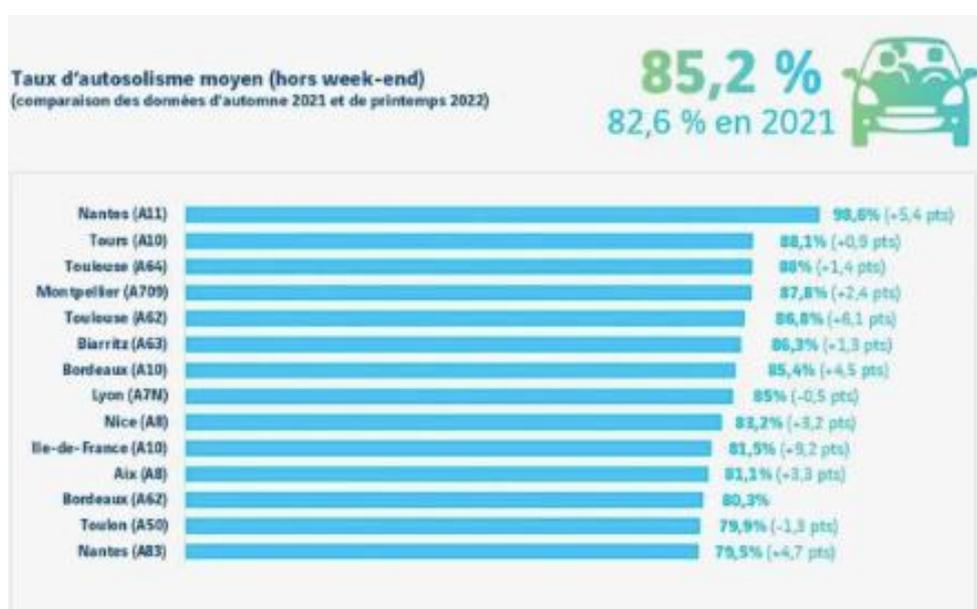
En France, en 2018, **17 millions de personnes** prennent la voiture pour se rendre au travail. **75% de ces automobilistes sont seuls à bord de leurs véhicules** (Vinci Autoroutes).

Le constat : la voiture comme un instrument de mobilité toujours privilégié

Le secteur des transports contribue pour une part importante aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et à la consommation énergétique, notamment en milieu urbain. La construction d'une **architecture urbaine** autour d'un vaste réseau d'infrastructures urbaines demande une déconstruction et un espace urbain repensé pour accueillir de nouvelles mobilités.

La construction de solides réseaux de transports en commun s'est rendue efficace dans les centre-villes, mais les périphéries n'en font pas le même bilan.

Baromètre de l'autosolisme 2022 par Vinci Autoroute



1

Décongestion des axes routiers

3

Dispositif économique pour les pouvoirs publics = un **faible coût dans la mise en place des infrastructures**

Pourquoi le covoiturage ?

2

Solution de mobilité pour des zones où les lignes de transports en commun ne sont pas rentables et les zones de trafic moins dense

Angle mort du covoiturage et paradoxe – entretien avec **Alix Le Goff (LAET)**

Freins comportementaux : une conception personnelle de la voiture

Les principaux freins au développement du covoiturage identifiés sont d'une part la vision qu'ont les individus de la voiture, considérée comme étant un espace intime et personnel. Il s'agit d'autre part du sentiment d'incertitude, de manque de fiabilité et de flexibilité des horaires proposés par les plateformes de covoiturage.

Le covoiturage peut contribuer à faire basculer des usagers des transports en commun à une utilisation de la voiture. Il est primordial de cibler les trajets les plus pertinents et de veiller à ce que le covoiturage complète le réseau des transports en commun, au niveau spatial et temporel.

Il faut faire en sorte que **les incitations soient ciblées pour des trajets pertinents pour le covoiturage**. C'est ici le plus grand **paradoxe du covoiturage** : sa **zone de pertinence**.

On note une transformation des **mentalités** chez les jeunes qui dépend néanmoins d'une logique territoriale. (S.Vincent – LAET)

Zones de pertinence :

- zones peu denses
- maillage de transports en commun faible
- amplitude horaire des transports en commun

Variable de temps, manque de flexibilité : des profils non adaptés au covoiturage.

Cette variable de temps constitue en effet un frein majeur au covoiturage dans le cadre de l'**EHPAD Marius Bertrand**, où **14 des 18 interrogés travaillent en horaires décalés**. Pratiquer le covoiturage (de site) demande **de synchroniser son emploi du temps**, ce qui n'est pas toujours envisageable.



RAPPORT EKODEV

Le **rapport Ekodev** montre que **15% des déplacements des agents de la Ville interrogés sont effectués via une voiture personnelle**. Les véhicules motorisés sont très utilisés dans le **4ème, 5ème, 8ème et 9ème** arrondissements de la ville, en lien avec une plus petite offre de transport en commun et des difficultés d'accès. Les 4ème, 5ème et 8ème arrondissements constituent environ un tiers de la superficie de la ville, pourtant les métros qui desservent ces espaces sont peu nombreux. Il en existe seulement deux, le métro C et le métro D.



Il semble intéressant de cibler la mise en place du covoiturage chez les autosolistes de la Ville de Lyon et notamment chez les agents des arrondissements cités. Pour ce faire, une plateforme de covoiturage est déjà mise en place par la Métropole de Lyon.

ANALYSE EN FONCTION DES SITES ÉTUDIÉS

Les sites excentrés : problème d'appariement

EHPAD de la Sarra

Le covoiturage n'est pas une mobilité qui est appréciée. Par ailleurs, il convient de noter que les personnes qui pratiquent le covoiturage le font pour des longs trajets, comme lorsqu'ils partent en vacances. Toutefois, cela ne s'applique pas pour des trajets domicile-travail. On note également qu'une **grande majorité se dit être prête à effectuer du covoiturage avec un agent de la ville.**

EHPAD Marius Bertrand

Parmi les 17 personnes ayant attribué une note de 0 à 5 quant à leur appréciation du covoiturage : **8 ont voté 0.**

- **Variable de genre** : "Je suis une femme. Dangereux",
- **Variable de temps**, manque de flexibilité : "Horaires fluctuants", "cela ne laisse que peu de place à l'imprévu".

A l'EHPAD Marius Bertrand, 14 des 18 interrogés travaillent en horaires décalés, ce qui laisse peu de place à l'implantation du covoiturage.

Les sites centraux : pertinence modérée du covoiturage

Parc Blandan

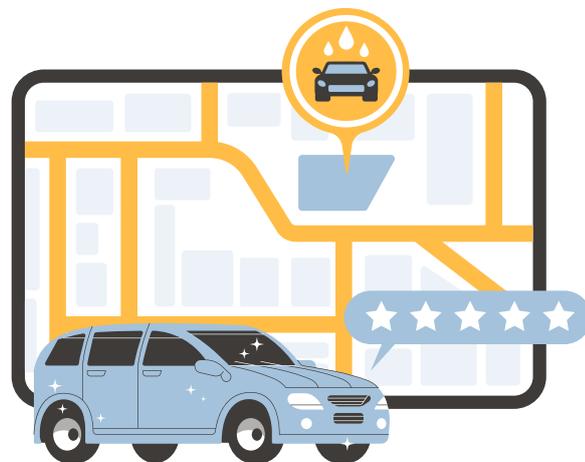
Parmi les 9 agents, 6 sont défavorables à effectuer du covoiturage pour leurs trajets domicile-travail. Cela peut s'expliquer par le fait que la majorité des agents présents lors de l'entretien collectif n'utilisent pas la voiture dans leurs déplacements domicile-travail. Les agents du service espace vert ne sont majoritairement pas contre l'idée de faire du covoiturage, mais cela est inadapté pour beaucoup qui **utilisent déjà des moyens de transport plus verts.**

Village des mobilités

Une majorité des agents présents lors du Village des mobilités ne constituent pas un public pertinent pour le covoiturage, 7 des 11 répondants au micro-trottoir ne sont pas intéressés par le covoiturage. Ce constat peut s'expliquer par la proximité du domicile par rapport au lieu de travail. Il convient également de préciser que ces agents sont déjà adeptes des mobilités douces (transports en commun notamment).

Un outil : les incitations financières

Les incitations financières permettent de déclencher des changements. Cependant, un doute demeure sur la capacité de ces incitations dans la pérennisation des mobilités alternatives. Dès lors, la pérennisation est favorisée d'une part, par la routinisation des nouvelles pratiques, et d'autre part, par la conservation d'un intérêt personnel.



Le cas de La Rochelle

L'agglomération de La Rochelle a choisi d'opter pour une gratification financière des conducteurs afin d'encourager le covoiturage, en mettant en place un partenariat avec l'application de covoiturage **Klaxit**. Ce partenariat s'appuie sur la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui permet aux collectivités territoriales de subventionner le covoiturage au même titre que les autres transports.

Ainsi, l'agglomération rémunère d'un à deux euros les conducteurs et permet aux passagers de bénéficier de trajets gratuits.

La délimitation du périmètre de déploiement du covoiturage

La zone de pertinence en ville pour le covoiturage n'est pas forcément visible. Le covoiturage devient intéressant si l'on vient d'une **périphérie assez lointaine**. Pour **Lyon intra-muros**, les transports en commun sont imbattables en termes de temps de parcours. Les demandes pour les trajets urbains et en lieux denses sont à pourvoir en priorité par les transports en commun.

Une plateforme de covoiturage est déjà mise en place par la Métropole de Lyon, "**En Covoit Grand Lyon**".

L'objectif des **communautés de covoiturage** est d'encourager les employés à se reconnaître sur l'application et à former des communautés de covoitureurs au sein de l'entreprise. Les avantages de cette approche incluent des réflexions sur les atouts du covoiturage, des discussions sur les arrêts et le stationnement pour les covoitureurs, ainsi qu'un accompagnement des employés dans leur pratique du covoiturage.



Entretien avec Mathieu Chiara – Chargé de projets management de la mobilité – Métropole de Lyon

Le service de covoiturage – 'Lane' (Métropole de Lyon)

- Environ **60 à 80 personnes** utilisent le service chaque jour.
- Les covoitages sont organisés sans réservation préalable.
- Environ 60 à 80 personnes partent en covoiturage **en l'espace de 2 heures.**
- Les passagers montent dans une voiture comme s'ils prenaient un bus.
- Cela équivaut à **80 voitures de moins sur la route.**
- Parfois, jusqu'à **3 à 4 personnes** se retrouvent dans la même voiture, ce qui permet de remplir les voitures de manière plus efficace.

Un facteur important est l'horaire. Il faut choisir un horaire en fonction du conducteur ou, d'un autre côté, si l'on est le passager, on peut craindre que le conducteur soit en retard. Mais l'application (LANE) recherche d'autres conducteurs ayant des horaires similaires.

"Il y a aussi une garantie de départ. Cela signifie que si la personne covoiture finalement à la dernière minute, nous accompagnerons le passager dans la recherche d'un nouveau conducteur ou nous lui enverrons un taxi."

L'objectif est de fournir un service complémentaire aux personnes vivant en dehors de Lyon, mais se rendant quotidiennement dans la métropole.

Conclusion

Cette conclusion a pour objectif de désigner clairement un périmètre d'implantation du covoiturage et d'une carte Vélo'v partagée. Le périmètre se veut à la fois géographique et sur le type d'agents.



Le **covoiturage** devrait être implanté dans des **zones périphériques**. Le constat est que pour ce qui est de Lyon intra-muros, le réseau de transports en commun reste le type de mobilité la plus efficace. Il convient de noter que les agents qui utilisent les transports en commun se déclarent satisfaits. Les contraintes horaires doivent être moindres, la **flexibilité** est une condition favorable à un basculement vers le covoiturage.

Le covoiturage doit venir **pallier les 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.



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**.

LES ACTEURS INTERROGÉS



Stéphanie Vincent
LAET



Nathalie Ortar
LAET



Guillaume
Montchambert
LAET



Honoré Rouland
CEREMA



Alix Le Goff
LAET



Mathieu Chiara
Métropole de Lyon



Anne Aguilera
LVMT



Maëlys Martin
Maison du Vélo



Madeline Bonnin
HCL



Sandra Constant
HCL



Magali Decurey
Vélo'v