

## Les Agences ou Centrales de mobilité

Francine DEPRAS, Membre du comité exécutif du CMA

### Qu'est-ce qu'une agence de mobilité ?

C'est un dispositif pratique qui a été initié par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) qui est le principal instrument de l'Etat pour développer des politiques environnementales notamment dans le domaine des déplacements et des transports en France.



**Agence de Mobilité Nord Isère**

Ces agences ont commencé à se développer à partir du début des années 2000. Elles visent à permettre à chaque personne, où qu'elle soit sur le territoire de France, d'avoir un accès rapide et facilité aux activités et aux services de la vie quotidienne de manière équitable et dans les conditions de sécurité et de

qualité de service.

Les agences se déploient sous des formes et avec un éventail de services variés. Elles sont quelquefois essentiellement centrées sur l'information on les appelle alors plutôt « *centrales de mobilité* » ; ce sont des espaces virtuels d'information, de conseil, et d'accompagnement en matière d'éco-mobilité. Tandis que l'*agence de mobilité*, est un lieu physique assurant un ensemble de services utilisant l'ensemble des modes de déplacement (marche à pied, vélo, voiture partagée, transports collectifs) et où le public peut rencontrer un interlocuteur spécialisé en matière d'éco-mobilité.

### Le rôle des agences de mobilité

L'agence de mobilité se positionne dans un *territoire de projets* ; elle un rôle d'interface et de coordination des acteurs de la mobilité, ses fonctions sont multiples et son expertise s'affirme dans l'élaboration des politiques et des programmes d'actions ciblées.

- Information multimodale : calcul d'itinéraires multimodaux, conseil personnalisé, billettique
- Sensibilisation, promotion de l'éco-mobilité : actions de communication, organisation d'événements, sensibilisation de publics cibles (personnes en situation de handicap, jeunes à la recherche d'emploi, personnes âgées ...)
- Observation et recueil de données ; remontée d'informations vers les opérateurs du transport et les décideurs
- Assistance méthodologique pour la mise en œuvre de Plan Déplacement Entreprise (PDE) Plan de déplacement Administration (PDA / PDIA) Plan déplacement scolaire...
- Animation de la concertation publique, aide à la définition de politiques publiques et privées
- Services à la mobilité : covoiturage, location de vélos, auto-partage, transport à la demande...

### Un management global de la mobilité

L'Agence met en œuvre une concertation entre les acteurs publics et privés de manière à mettre en place une politique locale de déplacement et de gestion de la mobilité (management global de la mobilité) qui suppose un portage politique fort de la part des collectivités (les autorités organisatrices de transport, mais aussi les villes, les établissements publics intercommunaux et les départements)

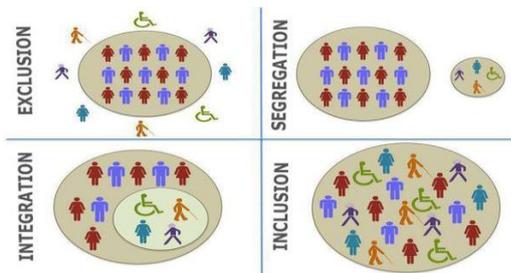
Le soutien à ces expérimentations suppose un financement d'au moins trois à cinq ans, une gouvernance partagée et consolidée (tous les acteurs concernés doivent être en capacité de se mettre d'accord sur les objectifs et sur les moyens. Ce qui est important, c'est la pérennité des investissements qui doit pouvoir être vérifiée avec des outils d'évaluation et de suivi et des indicateurs précis sur l'efficacité du service.

## Les objectifs prioritaires des agences de mobilité



- lutter contre le changement climatique (réduire l'utilisation en « solo » de la voiture individuelle),
- contribuer à la qualité environnementale,
- l'attractivité économique des territoires et des entreprises et les moyens qu'elle peuvent mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité,
- la valorisation des bassins d'emploi,
- l'inclusion des publics fragilisés, en situation de handicap, marginalisés,
- la réduction de l'accidentologie
- contribuer à la qualité de « vie et à la santé publique.

## La dynamique des agences de mobilité



Ces objectifs prioritaires sont ambitieux ; toutes les agences ne les mènent pas au même rythme et de la même manière. En revanche la dynamique agence de mobilité permet l'exercice de nouveaux métiers et de nouveaux savoir-faire, de nouvelles compétences d'animation, de pédagogie, de coordination entre des acteurs publics et privés notamment et la société civile.

Cette dynamique est également créatrice de nouveaux services comme la location et la réparation de vélos, l'accueil et l'accompagnement individualisé pour des personnes en situation de handicap par exemple.

## L'organisation des agences de mobilité

Les recrutements dans ces agences se font à partir du niveau bac +3 jusqu'à Bac + 5 (master aménagement et urbanisme environnement transport).

Le statut des agences peut être public (géré par la puissance publique) privé (géré par des associations) ou mixte (public-privé).

Les coûts : Les budgets de personnel varient en fonction des missions et on observe une grande variété de cas : depuis une personne plein temps à 90 personnes (ex de l'association Voiture and Co , au départ 3 jeunes bénévoles, devenue une société d'économie solidaire de 90 personnes ; leur première expérience est née à Nanterre. Les actions de communication et d'information représentent entre 15 à 20 % du budget. L'achat de logiciels (calcul d'itinéraire, de co-voiturage...) implique un niveau de maintenance élevé.

## Les bénéfices attendus des agences de mobilité

Ils vont dépendre des objectifs et des cibles prioritaires assignés à l'agence par la gouvernance , d'où l'absolue nécessité d'un dispositif d'évaluation pérenne comprenant des indicateurs détaillés quantitatifs et qualitatifs et des indicateurs synthétiques qui permettront d'apprécier l'impact des actions mises en œuvre sur les objectifs précités.

Un comité d'évaluation annuel est le moyen de maintenir l'implication des partenaires et de faire évoluer les besoins de financements en fonction des ressources propres de l'agence.

## **Un exemple concret**



L'association Voiture & CO a été créée en 1998 par trois étudiants de l'Université de Paris X Nanterre. Les expériences de covoiturage pendant les grèves du transport public de 1995 ayant semblé intéressantes, l'association a souhaité tenter de les pérenniser. Le deuxième objet de cette structure est d'agir pour l'environnement et la sécurité routière, dans un cadre plus large mais toujours à travers la thématique des transports.

Le quartier du Petit Nanterre (à Nanterre 92) est enclavé en raison de la proximité d'une autoroute et de voies ferrées. 30 % de sa population est au chômage et le taux de motorisation y est inférieur à 50 %. Aspect positif néanmoins, la vie associative y est très dynamique et développée. Les associations du quartier ont interpellé les pouvoirs publics en 2000-2001 pour solliciter des actions visant à améliorer l'accessibilité. Après étude, il a été proposé entre autres actions de créer une centrale de mobilité qui serait un lieu d'informations et de services concernant tous les modes de transport alternatifs, oeuvrant pour le développement durable et l'alternative à la voiture.. Le projet de Voiture & Co a été retenu dans le cadre de l'appel à projets « Mobilité Urbaine pour Tous », lancé par les ministères de la ville et des transports.

Le projet a été construit avec le concours d'un comité de pilotage réunissant des acteurs publics et privés.

Aujourd'hui, l'association Voiture and Co est devenue WeeMove ; elle travaille sur tout le territoire national et emploie 90 personnes.

## **Question**

*La Chine, avec plus de 22 millions de voitures privées vendues chaque année, se positionne comme le premier marché automobile mondial. Mais aujourd'hui, elle doit faire face à de gros soucis environnementaux. Il vaut mieux éviter que les personnes utilisent leurs voitures seules. Le meilleur moyen de résoudre le problème est de proposer le covoiturage. Mais on ne parvient pas à pouvoir distinguer de manière efficace le vrai covoiturage ou les transports de personnes effectués pour des raisons lucratives de façon illégales. Ce problème est-il réglé en France ?*

Le problème n'est pas totalement réglé. Il faut distinguer le covoiturage de longue distance concerne plutôt pour des populations jeunes et qui se développe dans un cadre désormais correctement structuré et le covoiturage de courte distance qui concerne l'ensemble des personnes, souvent mis en place par les usagers eux-mêmes, et qui rencontre de fortes résistances notamment pour des raisons juridiques et de sécurité. Le covoiturage est devenu à lui seul un thème majeur sur lequel une coopération dans le cadre du THNS aurait beaucoup d'intérêt.