

OPPORTUNITÉS DE LA MOBILITÉ POUR LES ENTREPRISES DE L'ESS

LES PERSPECTIVES



Le gouvernement a récemment lancé les Assises nationales de la mobilité. L'objectif est d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens en accordant une attention particulière aux transports de la vie quotidienne, aux zones rurales et périurbaines. Les acteurs de l'Économie Sociale et Solidaire s'attendent depuis longtemps déjà à proposer des réponses et solutions à ces problématiques de mobilité. Mais il est nécessaire d'aller plus loin afin de proposer des solutions durables et inclusives.



CHIFFRES-CLÉS EN RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES¹

70 000 km²
pour **7,8 millions** d'habitants

50% du temps,
nous utilisons notre voiture
pour faire un trajet
de moins de **5 km**



20 millions
de déplacements
quotidiens internes

90%
des déplacements
se font en voiture

¹ Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008

Soutenu par



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

GRAND LYON
la métropole

ADEME



I - LE CONTEXTE ET LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

Centre névralgique de la faisabilité des activités quotidiennes, la mobilité joue un rôle majeur dans la société actuelle au détriment de l'environnement : l'essentiel du pétrole consommé en France est utilisé dans les déplacements.

Pour rendre les déplacements plus durables, de multiples enjeux doivent être pris en compte : le climat, la qualité de l'air, la santé, les énergies ou encore l'attractivité du territoire.

EN FRANCE, LES TRANSPORTS REPRÉSENTENT

- **27% des émissions de gaz** à effet de serre
- **32% de la consommation** d'énergie finale¹
- **5 000 euros de dépenses/an** (2^{ème} poste de dépense des ménages en moyenne)
- **70% des distances** parcourues en voiture
- **67 000 accidents** dont 4 000 décès chaque année sur les routes

(Source : Ministère chargé du développement durable / 2010)

Quels sont les enjeux de cet excès de mobilité² au niveau environnemental, sociétal, fonctionnel mais aussi sur le terrain des représentations et des modes de vie ?

> LES ENJEUX SOCIAUX

La mobilité est une condition nécessaire à l'exercice de tous les droits fondamentaux : aller travailler, faire ses courses, effectuer des démarches, etc. Cependant, les résultats de

l'enquête³ « Mobilité et accès à l'emploi » menée par le laboratoire de la Mobilité inclusive, en partenariat avec l'institut Elabe en décembre 2016, montrent que :

- **7 millions de personnes en âge de travailler connaissent des difficultés d'accès à l'emploi liées à la mobilité, soit 4 Français sur 10.**



- **plus de 20%** de la population française connaît des difficultés qui impactent leur mobilité,
- **9 Français sur 10** estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi,
- **70% des actifs** craignent de perdre leur emploi ou leur formation en raison d'un manque de mobilité,
- **41% des employeurs** ont des difficultés à pourvoir un emploi pour cette même raison.

C'est pourquoi dans les espaces de faible densité, notamment en milieu rural, l'organisation des mobilités doit tenir compte de l'éloignement des services, de la faible desserte en transports collectifs et de la dépendance à l'automobile. Pour pallier ces difficultés, la mobilité inclusive paraît comme l'une des solutions les plus adaptées.

LA MOBILITÉ INCLUSIVE

Les acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire s'attèlent depuis longtemps déjà à proposer des réponses et des solutions physiquement et financièrement accessibles aux catégories de populations exclues d'un accès à la mobilité.

¹ On utilise le terme d'énergie finale lorsque l'on considère l'énergie au stade final de la chaîne de transformation de l'énergie, c'est-à-dire au stade de son utilisation par le consommateur final.

² La Revue Durable n°58, des pistes pour ralentir

³ Les résultats de ce sondage ont été présentés à l'occasion des Quatrièmes Rencontres de la Mobilité inclusive.

Ainsi, la **Fédération Mob'in** cherche à favoriser et diffuser toute innovation dans le secteur de la mobilité et met en lien les acteurs de la mobilité et de l'insertion en région Auvergne-Rhône-Alpes¹. Par ailleurs, elle assure la formation des équipes salariées et bénévoles des adhérents en s'appuyant sur les actions de sensibilisation et de promotion de l'écomobilité mises en œuvre par la fédération nationale. Elle exerce aussi des actions auprès des pouvoirs publics et de l'opinion publique pour représenter les intérêts communs de ses membres et de leurs bénéficiaires.

D'autre part, **les plateformes de mobilité** ont pour objectif d'aider les personnes en insertion ou en recherche d'emploi à acquérir une autonomie dans leurs déplacements.

Les bilans de compétences mobilité proposés par ces plateformes dressent le panorama de l'offre de transport du territoire et des solutions durables et inclusives, prenant en compte l'ensemble du champ : mobilité plus propre, plus sûre, plus connectée, plus intermodale, plus soutenable.

Il existe deux plateformes en région Auvergne-Rhône-Alpes :

- www.platformemobilite-ra.fr
mise en place par l'association Mobilité 07-26
- www.platformemobilite63.fr
pour le territoire de l'Auvergne

Ces plateformes mettent en place un processus d'accompagnement des publics en difficulté dans leur mobilité.

Un diagnostic de leurs problématiques de mobilité (physiques, financières, matérielles, cognitives...) est réalisé pour ensuite mettre en place des services répondant à leurs besoins : conseils, formations, outils pédagogiques, véhicules de prêts (2 ou 4 roues).

Elles sont financées principalement par des partenaires publics : le Fonds Social Européen, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les départements, le CGET, la MSA, la CAF, le FASTT (Fonds d'Action Sociale pour le Travail Temporaire) mais également par des partenaires privés : Fondations Norauto et PSA.

Ces soutiens financiers sont indispensables au regard des contraintes budgétaires supportées par le public en situation de précarité professionnelle.

QUELQUES EXEMPLES

> AID'AUTO 42

Association intervenant sur le département de la Loire, Aid'Auto 42 propose des solutions aux problèmes de déplacements que peuvent rencontrer les personnes en difficulté de mobilité, inscrits dans un processus de maintien ou de retour à l'activité professionnelle. Elle dispense aussi des formations permettant un retour vers une autonomie de déplacements et recrute des personnes en insertion dans le cadre d'une activité d'intérêt générale. Aid'Auto 42 offre également ses services aux particuliers et aux entreprises adhérents à l'association. Son **service de transport accompagné à la demande** est destiné aux personnes pour lesquelles les propositions offertes par les services de transports en commun ne sont pas adaptées à leurs besoins de déplacements (horaires, dessertes géographiques). Ces transports accompagnés sont possibles 24/24h et 7/7j sur une période maximum de 3 mois. L'association met aussi à disposition des véhicules aménagés pour les personnes en fauteuil roulant et des chauffeurs-accompagnateurs formés à l'accompagnement des **personnes handicapées**, 7 jours sur 7, sur l'ensemble du département Loire.
Site internet : <http://www.aidauto42.fr/> Contact : 04 77 78 12 04, aidauto42-direction@wanadoo.fr

> SOLIDARAUTO 38, SOLIDARAUTO 63

Ces garages associatifs grenoblois et clermontois, proposent à tous leurs adhérents, quels que soient leurs revenus, de réparer leur voiture, vélo ou deux-roues motorisé à moindre coût et de vendre des véhicules d'occasion. Ils peuvent, au choix, laisser leur véhicule à un mécanicien ou participer avec ce dernier aux réparations et ainsi bénéficier d'une petite formation. Le Garage moderne fait appel à des mécaniciens bénévoles, salariés en insertion (via des contrats d'accompagnement dans l'emploi) et en formation (par le biais de certificats de qualification professionnelle).
Site internet : <http://www.solidarauto38.fr/garage-solidaire/>
Contact : accueil@solidarauto38.fr, solidarauto63@gmail.com



¹ plaquette : <https://www.dropbox.com/s/6snvq2dgcg402om/20171130%20plaquette%20mobin.pdf?dl=0>

> AUTO-ÉCOLE SOCIALE – AMEJ (69)

L'auto-école sociale, gérée par les Apprentis d'Auteuil, permet à des jeunes de 18 à 25 ans en recherche d'emploi d'accéder au permis de conduire. L'apprentissage de la conduite intègre dorénavant la compétence mobilité en vérifiant la faisabilité du projet mais aussi en sensibilisant à l'écomobilité. L'Etat prend ainsi en compte que le conducteur devient multiusager (piéton, covoitureurs, cycliste). Le permis de conduire intègre également l'écoconduite.

Site internet : <http://www.habitatjeunes-aura.org/des-services-en-plus/>

Contact : amej69.autoecole@apprentis-auteuil.org - 09 72 47 21 18

> LA MAISON DE SERVICES AU PUBLIC MOBILE (76 HORS RÉGION AURA)

Elle est portée par le centre social Caravelles en Seine-Maritime et permet au plus grand nombre d'habitants d'une partie du Pays de Bray et du Pays de Caux, de bénéficier de l'offre de services « Maison de services au public » en se déplaçant dans les territoires isolés.

Contact internet : <https://www.maisondeservicesaupublic.fr/content/maison-de-services-au-public-mobile-ou-la-mobilite-inversee>

> A LYON, L'ÉCOMOBILITÉ, FACTEUR D'ACCÈS À L'EMPLOI

En 2018, la maison Lyon pour l'emploi a publié un guide « L'écomobilité, des clés pour l'emploi », outil destiné aux demandeurs d'emploi, personnes en démarche d'insertion, ainsi qu'aux professionnel(le)s qui les accompagnent. Les Semaines de l'Emploi Vert ou les Rencontre-Métiers Verts de l'écomobilité, sont aussi l'occasion de proposer ateliers et animations pour sensibiliser un public plus large.

Des acteurs de l'ESS ont été mobilisés comme Pignon sur rue, la maison du vélo de Lyon, qui intervient auprès des structures pour former à la pratique du vélo. Avec sa vélo-école, cette association propose notamment des cours auprès de groupes constitués dans les structures sociales de la Métropole de Lyon, et participe dès lors à l'insertion sociale et/ou professionnelle de travailleurs.

La maison Lyon pour l'emploi a aussi produit des outils d'animation comme la Roue de la mobilité dont le support est conçu et fabriqué à partir de palettes recyclées par l'Atelier Chantier d'Insertion REED du groupe GEIM.

Pour en savoir plus : <https://www.maison-lyon-emploi.fr/actualites/168-ecomobilite-des-cles-pour-emploi.html>

Pignon sur rue : <http://www.pignonsurrue.org/>

REED : <http://groupe-geim.fr/reed-2/>

> LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La loi de « transition énergétique pour une croissance verte » (TEPCV), parue au J.O. du 18 août 2015, vise à préparer l'après pétrole et à instaurer un modèle énergétique robuste et durable face aux enjeux d'approvisionnement en énergie, à l'évolution des prix, à l'épuisement des ressources et aux impératifs de la protection de l'environnement. Parmi les objectifs fixés par la loi à moyens et longs termes, concernant les transports, on trouve notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40% entre 1990 et 2030 et la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 (facteur 4).

Aujourd'hui, les déplacements, principalement motorisés, participent grandement aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Ainsi, le transport routier est responsable de 95% des émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur. Une tendance qui ne va pas dans le sens des objectifs fixés par la loi de transition

énergétique pour la croissance verte, puisqu'en 2016 ces émissions ont progressé de 0,5% selon les statistiques officielles du gouvernement.

LES PLANS DE MOBILITÉ

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les établissements regroupant plus de 100 salariés sur leur site ont l'obligation de mettre en place un plan de mobilité. La loi, déclarative, n'est assortie d'aucune obligation de résultat. Cependant, les entreprises qui n'enverraient pas leur plan de mobilité risqueraient la perte du soutien technique et financier de l'ADEME¹. L'enjeu est donc de taille pour les entreprises qui investissent dans la mobilité, puisque leur image et leur attractivité sont valorisées tout en réalisant des économies.

Plusieurs guides visent à aider les entreprises à mettre en place un plan de mobilité tel que celui réalisé par l'ADEME².

¹ <http://www.ademe.fr/plans-mobilite>

² <https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/>



> CHALLENGE MOBILITÉ EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Il se déroule dans les 12 départements de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Depuis 2011, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité.

Il est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations. En effet, le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture personnelle au garage au profit de la marche, du vélo, des transports en commun ou du covoiturage pour effectuer son trajet domicile-travail.

Pour les entreprises cet évènement « clé en main » permet d'impulser, de valoriser et de dynamiser leurs initiatives dans le domaine des déplacements (comme par exemple les plans de mobilité).

Site internet : <https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr/>

LES ASSISES DE LA MOBILITÉ

C'est dans ce contexte qu'Elisabeth Borne, ministre chargée des transports, a lancé en septembre 2017 les **Assises de la mobilité**. Son objectif était d'identifier les besoins et les attentes prioritaires de tous les citoyens autour de la mobilité en accordant une attention particulière aux transports de la vie quotidienne, aux zones rurales et périurbaines. La prochaine étape sera un **projet de loi mobilité** présentée courant 2018.

En parallèle, l'appel à projets « Villes respirables en 5 ans » a permis de sélectionner 25 lauréats, parmi lesquels les Métropoles de Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand, qui bénéficieront d'une aide pouvant aller jusqu'à 1 million d'euros. Les lauréats mettront en œuvre des mesures pour les domaines du transport et de la mobilité à travers la réalisation de plans piétons, de stratégies d'auto-partage et de covoiturage, d'infrastructures pour le vélo et d'aides au remplacement des véhicules les plus polluants.

> LES ENJEUX FONCTIONNELS

Embouteillages, temps de circulation, occupation de l'espace public, encombrement des trottoirs... Les infrastructures jouent également un rôle important en contribuant ou non à la fluidité des déplacements et amènent à penser l'organisation de la ville autrement.

VERS DE NOUVEAUX PAYSAGES URBAINS

Aujourd'hui, les routes qui sillonnent nos villes sont faites pour favoriser la circulation automobile. Le partage de la voirie pour sécuriser les déplacements à vélo et à pied exige de réels aménagements.

La loi TEPCV¹ offre la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de mettre en place des **zones à circulation restreinte (ZCR)** pour les véhicules les plus polluants, sur tout ou partie de leur territoire, afin de protéger la santé des populations dans les zones soumises régulièrement à la pollution atmosphérique.

La loi prévoit également l'obligation d'installer des bornes de prééquipement pour les véhicules électriques et de stationnement vélo lors de travaux dans les bâtiments existants, dans les espaces de stationnement des zones commerciales existantes mais également dans tout nouvel espace de stationnement. Un nouveau paysage urbain se dessine pour la mobilité.

LA CROISSANCE DES FLUX DE DÉPLACEMENTS

L'apparition de nouveaux modes de consommation, et notamment du e-commerce, génèrent une croissance des flux de marchandises et donc l'augmentation des transports liés à cette logistique.

L'enjeu de la logistique urbaine durable sera de concilier les citoyens et les transporteurs, en leur proposant un approvisionnement non-polluant et silencieux.

¹ Territoires à énergie positive pour la croissance verte - <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/territoires-energie-positive-croissance-verte>

> EXPÉRIMENTATION DES PÉAGES URBAINS INVERSÉS

Pour limiter la circulation des voitures en ville, l'agglomération Lilloise¹ teste la mise en place de **péages urbains inversés**. Cette expérience consiste à rémunérer les automobilistes volontaires - et identifiés comme empruntant régulièrement des axes surchargés aux heures de pointe - pour qu'ils optent pour d'autres solutions telles que le télétravail, les transports en commun ou les horaires décalés. Aux Pays-Bas, plusieurs villes appliquent déjà cette solution, dont Rotterdam où les volontaires sont rémunérés 3 euros par trajet évité, le temps de l'expérimentation. En France, l'idée fait son chemin mais se heurte à une difficulté : comment recruter les automobilistes volontaires sans enfreindre leur liberté individuelle ?

> LA PETITE REINE (31, 33, 69, 75)

Cette structure d'insertion sous la forme juridique d'une société par actions simplifiées (SAS) propose aux entreprises et collectivités locales un service de livraison de colis par vélos triporteurs électriques et par **véhicules utilitaires légers électriques**. La Petite Reine dispose actuellement d'un parc de 50 véhicules utilitaires légers électriques, qui viennent enrichir son offre commerciale pour des volumes plus importants et à des distances supérieures et participent ainsi à décongestionner les villes.

Site internet : www.lapetitereine.com/fr/index.php

OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS

Des activités peuvent être développées visant à optimiser l'organisation des flux de marchandises, dans le commerce et le service aux personnes, avec des métiers de livraison et de coordination ou la création de centres logistiques locaux par exemple.

Modérer la place de la voiture et en limiter l'utilisation en territoire rural est une étape incontournable pour lutter contre la pollution de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par nos déplacements quotidiens.

Pour autant, quels sont les moyens de mobilités durables, complémentaires à la voiture en milieu rural ?

II - L'ÉCOMOBILITÉ OU COMMENT SE DÉPLACER DE FAÇON RESPONSABLE ?

Comment aller d'un point A à un point B de façon responsable et durable ? C'est ce à quoi répond l'écomobilité, qui privilégie les solutions qui viennent en complément de l'utilisation individuelle de la voiture thermique. Elle est principalement basée sur les modes de déplacement doux et les solutions « en » partage.

FAVORISER LES MODES ACTIFS

LA MARCHÉ

Plusieurs initiatives ont été mises en place pour développer ce mode de déplacement sur de courts trajets. Ainsi, pour inciter les enfants à venir à l'école à pied, l'ADEME propose un guide¹ pour aider les parents à mettre en place des pedibus à pied ou à vélo. Le principe ? Des parents volontaires escortent les enfants qui les attendent à différents points d'arrêt définis sur le chemin de l'école. Le trajet ne dure que 15 minutes au maximum.

Par ailleurs, afin de revitaliser les centres bourgs, des balades urbaines permettent d'arpenter les villes ou villages autrement, en prenant le temps d'observer ce qui fonctionne ou non. Ces balades sont souvent ponctuées de rencontres avec des acteurs impliqués dans la vie de la cité.

¹ <https://www.actu-environnement.com/ae/news/peage-urbain-inverse-lille-cnll-voiture-transport-commun-29957.php4>

> VILLAGE VIVANT (26)

Association née du constat paradoxal selon lequel nos villages et petites villes de France offrent une qualité de vie prisée par nombre d'entre nous. Pour autant, on y observe un déclin de la vitalité économique, avec un symptôme majeur : l'augmentation constante des boutiques vides et des rues désertes en dehors de la belle saison. Une des actions de Village Vivant est de proposer des balades urbaines pour permettre aux habitants de s'approprier leur ville avec un nouveau regard.

Site internet : <http://villagesvivants.com>

Contact : contact@villagesvivants.com

LE VÉLO

Les années 2000 ont vu le vélo peu à peu être réhabilité. Les Vélos à Assistance Électrique participent également à cette tendance en permettant de réduire de moitié les efforts du cycliste tout en augmentant la distance parcourue. Il faut noter que jusqu'à 5 km de distance parcourue, le vélo reste aussi rapide que la voiture.

**En zone rurale,
un trajet sur deux
fait 5 km**



> Associations de soutien au vélo

Plusieurs associations nationales accompagnent le développement de la mobilité active. C'est le cas de **Janus France**² qui propose aux citoyens un ensemble de services complémentaires : séances d'initiation et de perfectionnement à la conduite du vélo, animations de sensibilisation à l'usage du vélo, organisation et encadrement de balades et de voyages à vélo, ateliers participatifs d'entretien et de réparation de vélos, organisation et animation de bourses aux vélos recyclés.

La **fédération des usagers de la bicyclette (FUB)**³ a pour objet de faire la promotion du vélo comme mode de déplacement. Elle coordonne les échanges d'expériences entre ses associations-membres et vient en appui à tous ceux qui veulent agir pour développer le vélo en ville (particuliers, élus et techniciens des collectivités, bureaux d'études).

> Les ateliers vélo pour apprendre à réparer son vélo soi-même

L'Heureux Cyclage est le réseau des Ateliers vélo participatifs et solidaires. Il a pour objet de promouvoir et valoriser l'activité des « Ateliers vélo ». Ils se définissent par leurs activités de promotion active du vélo basées sur le réemploi de vélos inutilisés et l'apprentissage de la mécanique. Le site internet de l'Heureux Cyclage tient une liste des ateliers en France.

La région Auvergne-Rhône-Alpes référence ainsi 43 ateliers de réparation vélo⁴.

> Le tandem petite entreprises - vélo

Avec le développement de la livraison à domicile et des services de proximité, l'utilisation du vélo par les professionnels (coursiers, livreurs, artisans et indépendants, etc.) comme moyen de locomotion s'étend de plus en plus⁵.

i QUELQUES EXEMPLES

> LES BOÎTES À VÉLO (38, 44)

Ce sont des professionnels ayant fait le choix d'utiliser un vélo comme véhicule utilitaire (bicycle cargo, triporteur, remorque...) pour réaliser leurs activités. Les métiers représentés dans cette philosophie de pratique vont de l'artisanat (plombier, électricien, vélociste...) au commerce de rue (restauration...) en passant par le transport (de personnes, de marchandises, de « déchets ») et le service de proximité (services à la personne, soins à domicile...). A Grenoble, inspirée d'une initiative nantaise, l'association des amis des boîtes à vélo, créée début 2016, regroupe ainsi près de 60 professionnels vélocipèdes⁶.

Site internet : <http://www.lesboitesavelo.com/grenoble/>

Liste des entrepreneurs : <http://altermie.fr/bavag/Entrepreneurs-velocipedes-Grenoble.pdf>

1 <http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/carapatte-caracycle.pdf>

2 <https://www.janusfrance-asso.org/mission>

3 <https://www.fub.fr/>

4 https://www.heureuxcyclage.org/les-ateliers-en-france.html?afficher_gis=oui

5 <http://www.isabelleetleveau.fr/2017/03/27/velo-et-epletes-ou-velo-eteconomie/>

6 <http://altermie.fr/bavag/Entrepreneurs-velocipedes-Grenoble.pdf>

> DÉMÉNAGER À VÉLO À GRENOBLE (38)

Transporteurs spécialisés dans la logistique urbaine depuis 2001, Toutenvélo est un réseau de sociétés coopératives indépendantes. Ils interviennent sur la livraison du dernier km, les courses rapides ainsi que les déménagements à vélo. Ils proposent également différents modèles de remorques vélo pour tous les besoins professionnels.

site internet : <http://www.toutenvelo.fr/toutenvelo-grenoble>

> DES VÉLOCARGOS EN PARTAGE DANS LA DRÔME (26)

Pour promouvoir et faciliter l'utilisation du vélo au quotidien en milieu rural, l'association Vélocargo Drôme développe différents types d'actions autour de la mise à disposition de vélocargo, mais aussi de sensibilisation et d'information.

site internet : <https://velocargodrome.fr/>

> ADDBIKE À LYON (69)



Pour transformer son vélo en biporteur, un châssis pendulaire à deux roues inclinables vient se fixer à la place de la roue avant d'un vélo classique, le transformant ainsi en triporteur urbain rapidement et de manière réversible¹. ADDBIKE a développé de nombreux partenariats avec des entreprises de l'ESS et notamment avec l'ESAT ALGED qui assemble les châssis.

Site internet : <https://www.addbike.fr/>

> BENUR² (69)



C'est le premier handbike électrique sans transfert (vélo, à assistance électrique, adapté aux personnes en situation de handicap). En pratique, ce vélo nécessite de pédaler avec les mains, grâce au guidon. L'assistance électrique se déclenche au premier contact tactile. Il a été conçu grâce à un incubateur d'entrepreneurs sociaux à Lyon en lien avec une équipe de spécialistes mêlant ergothérapeute, designer, graphiste et constructeurs de cycles artisanaux. L'objectif est de séduire des collectivités locales susceptibles de proposer ce tricycle à la location, aux côtés des flottes de vélos classiques.

Site internet : <https://www.projet-benur.com/>

> Les mesures incitatives du vélo en entreprise

Pour encourager les salariés à effectuer leur trajet à vélo, la loi TEPCV comprend deux mesures :

Les réductions d'impôts : Selon l'article 39³, toute entreprise soumise à l'impôt sur les sociétés peut bénéficier d'une réduction d'impôts, si elle met gratuitement à disposition de ses salariés une flotte de vélo pour effectuer leurs trajets domicile – travail. Cette réduction s'élève au maximum à 25% du prix d'achat de la flotte.

L'indemnité kilométrique vélo : l'article 50⁴ propose à l'employeur de prendre en charge tout ou partie des frais

engagés par ses salariés se déplaçant à vélo, ou à vélo à assistance électrique, entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une « indemnité kilométrique vélo ». Le bénéfice de cette prise en charge peut être cumulé dans des conditions fixées par décret, avec celle prévue à l'article L. 3261-2. Comprenant le remboursement de l'abonnement de transport lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain. Pour en savoir plus, rendez-vous sur <https://droit-finances.commentcamarche.com/faq/48971-indemnite-kilometrique-velo-mode-d-emploi>

¹ <https://www.addbike.fr/fr/triporteur-urbain/>

² https://www.youtube.com/watch?v=Jlm_1UsG9PE&feature=youtu.be

³ <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/10630-PGP>

⁴ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do?idArticle=JORFARTI000031044934&cidTexte=LEGITEXT000031047847&categorieLien=id>

OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS

La transition écologique est créatrice d'emplois. Dans la filière du vélo : production, vente, réparation, infrastructures, tourisme, service de location... le secteur représentait déjà 55 000 emplois en 2015.

La progression du vélo comme outil professionnel et transport personnel doit s'accompagner du développement et de la structuration de ces filières.

UTILISER LA VOITURE AUTREMENT

LE COVOITURAGE

Ce mode de déplacement permet à plusieurs personnes d'utiliser une seule voiture pour faire un même trajet. Cette solution permet de compenser la carence ou l'absence de transports en commun pour les personnes sans véhicule. Plusieurs formes de covoiturage existent.

> Covoiturage organisé et dynamique

Le covoiturage peut s'organiser via des plateformes Internet, comme Blablacar pour les trajets de longues distances, Klaxit pour les trajets domicile-travail et Mov'ici, la plateforme gratuite de la région Auvergne-Rhône-Alpes pour les courtes. Ces plateformes développent toutes des applications permettant de covoiturer sans rendez-vous et qui offrent la possibilité au

conducteur d'être informé en temps réel du nombre de passagers participant au trajet. Des justificatifs de covoiturage peuvent également être délivrés pour la prise en charge des frais de transport par l'entreprise.

> Les stations de covoiturage

Des stations de covoiturage connectées ou non avec des bornes informatives sont également mises à disposition des usagers telles que Rézo Pouce ou encore Covoit'ici. Dans le val d'Oise, ces infrastructures sont soutenues financièrement par le département et le parc naturel régional du Vexin avec « l'idée (...) de faire une ligne de covoiturage au prix d'un ticket de bus¹ », puisque la société est en train de dessiner ce qui sera à terme un axe Chars-Cergy dans le Vexin.

OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS

Les services de mobilité sur smartphone, le traitement des mégadonnées ou encore l'optimisation des trajets en temps réel ont besoin de solutions informatiques et de communication intégrées. Des compétences en développement, intégration et exploitation techniques seront nécessaires dans les territoires.

L'AUTOPARTAGE

Les voitures sont
à l'arrêt 95 %
du temps.



L'autopartage est un système de location de voiture permettant d'utiliser des véhicules de façon ponctuelle, lorsque celles-ci ne circulent pas. Cette pratique permet de comptabiliser jusqu'à 20 utilisateurs par voiture partagée. Un chiffre non négligeable, qui laisse à réfléchir sur notre mode de déplacement mais également sur notre mode de consommation.

> Trois formes d'autopartage :

L'emprunt entre particuliers s'improvise entre voisins pour se rendre service mais peut être organisé sous forme d'association. C'est le cas de l'association **Crest Autopartage**, qui organise le partage des voitures appartenant à des habitants du centre de Crest.

EXEMPLE

> L'ASSOCIATION CREST AUTOPARTAGE (26)

Association créée par plusieurs habitants du centre de Crest pour organiser le partage de leur voiture et favoriser les échanges entre les propriétaires et les emprunteurs. Une trentaine d'adhérents se partage une dizaine de voitures au tarif de 0,26 € du km.

L'autopartage entre particuliers via un tiers de confiance, comme les plateformes Ouicar, Drivy ou koolicar, qui bénéficient de communautés de 30 000 à 40 000 véhicules appartenant à des particuliers disponibles partout en France à la journée ou la demi-journée.

¹ Laurie Bequet de Covoit'ici

L'abonnement à un service d'autopartage, via le réseau CITIZ regroupant des opérateurs locaux indépendants. Ce dispositif permet de louer des voitures neuves disponibles et réparties dans les stations de proximité. On peut trouver ce service via CITIZ ALPES LOIRE à Valence (4 stations : 2 en gare TGV et 2 en centre-ville) et à Grenoble, dont la flotte¹ intègre des véhicules électriques.

i EXEMPLE

> SERVICE D'AUTOPARTAGE À BONNEVILLE, UNE PREMIÈRE EN VALLÉE DE L'ARVE (74)

En partenariat avec la Commune de Bonneville et la Communauté de Commune Faucigny Glière, le PTCE INNOVALES a financé pour trois ans une station d'autopartage CITIZ à la gare multimodale de Bonneville. INNOVALES concrétise ainsi ses engagements environnementaux et de coopération économique, et soutient une dynamique territoriale intéressante et attentive à l'environnement. Dans la vallée de l'Arve, tout ce qui peut diminuer l'émission de gaz polluants est le bienvenu. Citiz est un des éléments de réponse pour les professionnels, centré sur l'usage.

> L'autopartage en entreprise

Avec la loi sur la transition énergétique et l'obligation de mettre en place des plans de mobilité, les entreprises sont encouragées à proposer des solutions d'autopartage à leurs salariés. Au-delà de la bonne intention environnementale et sociale, elles y voient aussi un important gisement d'économies.

i EXEMPLE

> LE PÔLE TERRITORIAL DE COOPÉRATION ÉCONOMIQUE INNOVALES (74)



Il assemble et favorise l'émergence d'initiatives individuelles et collectives pour répondre aux enjeux économiques de son territoire, et aux problématiques environnementales en lien avec la filière habitat durable dans laquelle il est spécialisé. En tant qu'acteur du développement du territoire et de l'ESS, InnoVales a aussi investi la question de la mobilité durable pour limiter l'impact environnemental et favoriser le partage des solutions. Ainsi, le directeur, Damien Gaucherand, témoigne : « Lorsque nous avons eu besoin d'un second véhicule professionnel, nous avons cherché la solution la plus conforme à nos convictions : la sobriété dans nos « modes de faire ». Nous avons choisi Citiz

par conviction et par intérêt : si on regarde l'ensemble des coûts, le service autopartage ne revient pas plus cher qu'un leasing classique par rapport à nos besoins. Ce choix nous a amené à repenser complètement nos modes de déplacements et l'organisation de notre travail. Ne pas avoir un véhicule disponible « sur le pas de la porte » de l'entreprise nous a conduit à revoir notre rapport aux déplacements en étant plus économes, plus attentifs à l'offre de transports en commun et en accroissant la part de télétravail. L'abonnement Citiz permet par exemple à de nombreux coéquipiers d'InnoVales, résidant loin du siège, de se déplacer directement avec une Citiz proche de leurs domiciles. Cette souplesse représente un confort et un gain de temps important pour tous. Le service d'autopartage Citiz s'adapte parfaitement à la croissance d'InnoVales, tout en respectant les valeurs de l'association. » Site internet : <http://innoval.es.fr/>

DES VÉHICULES PLUS EFFICACES

Des solutions existent pour limiter les pollutions générées par les voitures telles que l'achat de véhicules qui émettent peu de CO₂ (l'utilisateur bénéficie ainsi d'un bonus écologique) ou bien encore l'éco-conduite qui permet de limiter la consommation de carburant².

> L'écoconduite

Certains comportements au volant font consommer en moyenne 20% de carburant en plus. En adoptant l'éco-conduite, il est possible de réduire sa consommation de carburant et de faire des économies.

Par exemple, il faut savoir que des pneus sous gonflés en hiver consomment plus et que les filtres à airs sont à changer tous les 20000 km. Des éco gestes tels que décélérer à la vue d'un virage, anticiper plutôt que freiner sont des habitudes personnelles de conduites ayant un impact important sur la consommation de carburant.

FORMATION ÉCOCONDUITE

Des organismes de formation dans la Drôme, l'association Dromolib (26) ou encore Nouvelle route (38) proposent des formations écoconduite, écomobilité et prévention du risque routier en entreprise.

L'APPLICATION GECO

GECO est une application mobile gratuite d'écoconduite. Lancée par L'IFP Energies Nouvelles, cette application est issue d'un projet soutenu par l'ADEME dans le cadre du Fond démonstrateur de recherche. GECO guide l'automobiliste dans ses trajets urbains et lui permet d'adopter une conduite plus souple et de maintenir une vitesse stable. A la clé : 10 à 15% d'économie.

¹ <http://www.ici-grenoble.org/infospratiques/fiche.php?id=28>

² <http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/deplacements/choisir-voiture-adopter-lecoconduite>

L'ÉLECTROMOBILITÉ

L'électromobilité apparaît comme l'une des solutions à la transition écologique. Les modes électriques n'émettent pas à l'usage de polluants atmosphériques ou de gaz à effet de serre, ils participent aussi à l'amélioration du cadre de vie par l'absence de pollution sonore.

Les voitures électriques réduisent la dépendance à l'importation de carburants, en se tournant vers une énergie produite à l'échelle nationale avec une part d'énergie d'origine renouvelable. En France, moins de 5% de l'électricité est aujourd'hui produite avec des énergies fossiles.

Les ventes de véhicules électriques ont décollé à partir de 2011. Elles restent néanmoins encore faibles en France avec, en 2015, 1,15% du marché, soit environ 17 000 immatriculations véhicules légers sur un volume total de 1,8 million de voitures neuves vendues et avec au total environ 45 000 véhicules électriques en 2016¹.

Selon l'article 41 de la Loi TEPCV « la France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels. »

Cinq syndicats d'énergies (Ardèche, Drôme, Isère, Haute-Savoie et Hautes-Alpes) ont créé le réseau eborn dont l'objectif est d'installer 850 bornes électriques, également utilisables par les vélos électriques.

EXEMPLE

> L'AVERE AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

L'AVERE France accueille dans son réseau la 9^{ème} association régionale de promotion de la mobilité électrique. L'AVERE Auvergne-Rhône-Alpes a vu le jour au début de l'année 2017 sous l'impulsion d'Enedis et de RAEE (l'agence régionale de l'énergie et de l'environnement en Auvergne-Rhône-Alpes). Son ambition est de faire de la mobilité électrique une vitrine et un facteur-clé de compétitivité et d'emplois pour la région². Site internet : <http://www.avere-aura.org/fr>

OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS

L'abandon des énergies fossiles pour se déplacer implique aussi de produire du biogaz et de l'électricité renouvelable, de développer des réseaux, des stations de distribution, du stockage, de gérer les flux d'énergie. Ces activités nécessitent un fort potentiel de recherche et développement.

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

Chaque jour, 175 000 voyageurs circulent dans la région grâce au TER. Avec près de 1 500 trains, 600 autocars et 338 gares, construites ou rénovées avec l'aide financière de la Région, ces lignes du transport public régional constituent un maillage indispensable pour desservir l'ensemble du territoire.

La Région finance et organise le service TER mis en œuvre par la SNCF et le service autocars mis en place par d'autres opérateurs. Elle décide du nombre de dessertes et de la fréquence des trains. Elle achète aussi le matériel roulant et propose une gamme de tarifs selon le profil des voyageurs³. La plateforme OÛRA⁴ de la région est un système d'informations multimodal, qui permet de trouver un itinéraire en transport en commun.

> Transports en commun et covoiturage

Bien que le covoiturage soit un concurrent du train sur les trajets longue distance, il peut se révéler, à l'échelle d'une agglomération, un allié pour les transports en commun. Opérateurs et collectivités l'ont bien compris et travaillent à intégrer l'usage de la voiture partagée comme complément aux transports en commun. Plusieurs expérimentations⁵ sont en cours pour faire de l'usage de la voiture partagée, un complément aux lignes classiques de bus et répondre au besoin du dernier kilomètre. Dans ce sens, des territoires⁶ expérimentent des « stations de mobilité » pour offrir aux usagers un bouquet de solutions multimodales telles que parking de covoiturage, arrêts stop⁷, location de vélos, cages à vélos ou encore bornes interactives.

1 <http://www.auvergnerrhonealpes-ee.fr/fr/publications/la-e-lettre/e-lettre53-juillet-2016/carburants-et-motorisations-alternatifs-un-outil-de-la-lutte-contre-les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/vehicules-electriques.html>

2 <http://www.avere-aura.org/fr/accueil-avere-auvergne-rhone-alpes.html>

3 <https://www.auvergnerrhonealpes.fr/16-transports.htm>

4 <https://www.oura.com/>

5 Notamment dans l'Essonne

6 Communauté de communes du val de Drôme

7 Arrêts d'auto stop organisés

DÉVELOPPER LE TÉLÉTRAVAIL ET LES TIERS LIEUX PROCHES DES LIEUX D'HABITATION

Favoriser les circuits courts et mutualiser les déplacements est une première étape à la réduction du nombre de déplacements. Mais le déplacement qui consomme le moins est celui qu'on ne fait pas. Le développement du télétravail prend alors ici tout son sens puisque sa principale force est la réduction ou l'élimination de la distance domicile – travail et du temps de déplacement qui y est associé.

L'Agence Nationale pour l'amélioration des conditions de travail propose un guide pratique sur le télétravail¹.

D'autre part, le développement d'espaces de coworking proches des lieux d'habitation est une autre solution de réduction des déplacements. Ainsi, en Auvergne-Rhône-Alpes,

la carte du coworking référence 70 espaces. Il existe deux réseaux de coworking, le réseau Cédille dans la Drôme et Coworking Grand Lyon permettant de promouvoir d'une voix commune les nouveaux modes de travail.

Selon Léonard Lenglemetz, coordinateur au réseau Cédille, certains espaces de coworking développent la spécificité « ESS » en s'adressant uniquement à des entreprises de ce secteur comme Comptoir Etic ou Locaux Motiv, à Lyon. En milieu plus rural, il est difficile de faire autant de spécificités. On remarque néanmoins que les espaces comptent parmi leurs membres beaucoup de structures avec des raisons d'être et des valeurs proches de l'ESS.

OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS ET D'EMPLOIS

Décentraliser, densifier l'espace, relocaliser les activités dans les bourgs et promouvoir le télétravail ne permet pas seulement de mieux répartir les emplois sur le territoire. Cela favorise les créations d'activités et l'émergence de nouveaux métiers dans les maisons de services au public, les tiers lieux et télécentres, les commerces et les associations.

III - L'ESS ET L'ÉCOMOBILITÉ

LE PAYSAGE DES ACTEURS DE L'ÉCOMOBILITÉ

Le secteur de l'écomobilité comprend des acteurs diversifiés dont certains au niveau local sont incontournables pour mener à bien un projet « écomobile » :

- **Les collectivités en tant qu'AOM, Autorité organisatrice de la mobilité.** Leur ressort territorial correspond au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité. Certaines communautés exercent cette compétence de manière obligatoire – métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomérations –, les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie².
- **Le Conseil en Mobilité** aide les acteurs de la mobilité quotidienne à rationaliser leurs pratiques de déplacement. Il est exercé par les AOM ou par délégation donnée à des associations, Chambres de commerce et d'industrie, etc. dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- **Les experts du secteur** sont des entreprises privées qui exploitent les réseaux de transport ou les sociétés de transport (de marchandises ou de voyageurs), ainsi que leurs représentations (Fédérations, Chambres de

commerce et d'industrie, etc.). Ce sont également les services experts de l'Etat : CERTU, CETE, Préfectures, Directions régionales de l'équipement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et les établissements publics (l'ADEME et ses directions régionales), ou des Agences (agences d'urbanismes). Ces organismes peuvent apporter des conseils réglementaires, expertises et proposer un soutien financier ponctuel ou relayer des actions lors de campagnes nationales (Semaines de la mobilité, du développement durable, de l'énergie).

- **Les associations** (animation, conseil en écomobilité, services au niveau local d'autopartage, d'ateliers vélo...).
- **Les références de l'économie dite collaborative** : telle(s) que Blablacar. Il s'agit d'entreprises « classiques », à but capitalistique, qui développent des applications bénéficiant d'un rayonnement national et d'une communauté de grande taille qui permettent de capter les flux, y compris au niveau local.
- **Les entreprises de développement de services** (location, vente...) : VAE (Vélo à assistance électrique), bornes électriques, applications, etc.

¹ <https://www.anact.fr/10-questions-sur-le-teletravail>

² La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dit LOI NOTRE.

- **Les usagers** bénéficiaires des solutions de transport mises en place par les acteurs publics et privés. Enseignants, parents, élèves, employés, habitants, commerçants,

entreprises et administrations peuvent participer aux enquêtes et à la concertation dans le cadre des Conseils de quartier par exemple.

LES CARACTÉRISTIQUES DES STRUCTURES DE L'ESS PRÉSENTES DANS L'ÉCOMOBILITÉ :

Si l'ESS est bien présente dans le domaine de l'écomobilité, on y observe 3 caractéristiques :

- Elle se concentre autour d'activités d'animation et de conseil envers différents publics,
- Elle réunit aussi des activités de vente de services en lien avec le développement local,
- Ces activités sont principalement financées par les fonds publics.

Il ressort que les activités de conseil et d'animation n'existeraient pas sans les fonds publics. Les structures d'animation, pour la plupart associatives, dépendent souvent à 80% des aides publiques. Ces actions, intrinsèquement, ont du mal à s'adosser à des activités économiques. Selon Sarah Arsac, de Mobilité 0726, « envisager la possibilité de louer le parc de voitures quand il ne serait pas réservé, dans le cadre

des plateformes de mobilité à l'attention des publics fragiles ou précaires, est une activité que les conseils en mobilité ne peuvent pas prendre en charge. »

Ainsi, Dromolib étudiait la possibilité de transformer son modèle économique d'association en une future Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC). Ce modèle associe obligatoirement autour de son projet des acteurs salariés, des acteurs bénéficiaires (clients, usagers, riverains, fournisseurs, etc.) et des contributeurs (associations, collectivités, sociétés, bénévoles, etc.). Il s'avère que le projet de préfiguration de SCIC n'a pas été maintenu. Dromolib s'est donc orientée vers un modèle associatif de relais des politiques publiques, dépendantes de financements locaux, régionaux et européens.

Une piste serait, sur le modèle de Papa Charlie, de trouver des mécènes ou des fondations¹.

EXEMPLE

> PAPA CHARLIE (95)

Association d'utilité sociale et d'intérêt général créée en 1997, elle facilite l'accès à l'emploi des personnes sans moyen de transport collectif ou individuel en mettant à leur disposition un véhicule à coût modéré pendant quelques mois, pour les trajets domicile – travail. La location s'adresse à un public accédant à l'emploi en situation financière fragile et résidant en Ile-de-France. L'association est conventionnée par l'Europe, l'État, les collectivités territoriales et des organismes paritaires. Des entreprises telles que Aéroports de Paris et FedEx la subventionnent.

Les services écomobilité portés par l'ESS répondent ainsi aux freins des changements de comportements en y apportant des solutions concrètes, locales ou favorisant les déplacements courts. Ce sont souvent des solutions pour le premier et/ou le dernier kilomètre autour des services du vélo notamment.

Les structures de l'ESS cherchent à couvrir les zones isolées et les personnes en situation de précarité. Dans le domaine du covoiturage, ces services prennent souvent la forme de plateformes internet auxquelles sont associées des applications. Les services de mobilité sur smartphone, le traitement des mégadonnées ou encore l'optimisation des trajets en temps réel ont besoin de solutions informatiques et de communication intégrées. Des compétences en développement, intégration et exploitation techniques seront nécessaires dans les territoires et représentent autant d'opportunités à saisir pour l'ESS.

Cependant, en territoire rural, l'enjeu reste de parvenir à capter les flux de déplacements pour fonctionner avec une masse d'utilisateurs suffisante. Le modèle économique est d'autant plus fragile qu'au sortir des plus grandes villes (Lyon, Grenoble, Clermont-Ferrand, Chambéry, Annecy, Valence, Montélimar, Saint-Etienne) s'ajoute le problème de la faible couverture du réseau d'une part et d'autre part du niveau d'équipement des ménages en smartphone souvent insuffisant. En milieu rural, la plateforme de covoiturage MOV'ICI est ainsi portée par les fonds publics de la collectivité.

¹ http://observatoire-des-partenariats.fr/wp-content/uploads/2016/07/20_Etude-de-cas_Plan%C3%A8tAIRport_BAD.pdf

La force publique connaît et accepte cette réalité. Dans cette perspective, elle met en place des financements pour innover dans le domaine de l'écomobilité. L'Appel à Projets « **French Mobility - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables** »¹ s'inscrit dans une démarche globale favorisant la mise en œuvre par les territoires de projets de **mobilités quotidiennes, durables, pour tous**, déjà développés sur le territoire et répondant à un **besoin local**. Les réponses des **territoires peu denses, ruraux et de montagne**, feront l'objet d'une attention particulière.

Pour autant, la donne évolue avec l'investissement en avril 2018 de la Caisse des Dépôts dans ECOV à hauteur d'1,2 million d'euros. Ce fonds d'investissement a pour objectif de « **soutenir la croissance d'un acteur innovant**

au service d'une mobilité intelligente et durable » dans des territoires où la mobilité quotidienne est un enjeu majeur et où les nouveaux services de ce type sont encore peu accessibles. L'offre proposée concourt à **façonner la mobilité de demain avec un service de covoiturage adapté à chaque territoire et à sa population**. Mis en place en étroite collaboration avec les collectivités territoriales, ce service à fort impact vient en **relais des transports publics** et apporte aux habitants des territoires peu denses et ruraux une **réponse directe à la problématique de la dispersion de l'habitat et de l'isolement** tout en développant **l'attractivité des territoires** et en les structurant.

EXEMPLE

> ECOV

Créée fin 2014, Ecov est une start-up de l'Economie Sociale et Solidaire (agrée ESUS) et reconnue Jeune Entreprise Innovante. Elle propose un concept unique en son genre : le covoiturage rendu simple et visible par des panneaux lumineux connectés type covoit'ici déjà cité.

Site internet : <https://www.ecov.fr/>

Le secteur de l'écomobilité est un secteur récent et innovant, qui regroupe des activités à différentes échelles. L'ESS y trouve principalement une place dans l'activité de conseil, de sensibilisation, relais des politiques publiques notamment dans la mobilité dite inclusive ainsi que des solutions pour aider aux derniers kilomètres.

¹ <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/French%20Mobility2018-10>

NOTE RÉALISÉE PAR :



REMERCIEMENTS AUX ACTEURS RESSOURCES : INNOVALES, PLATEFORME MOBILITÉ 63 ET MOBILITÉ 07-26