NOUVELLE ÈRE

4ème Congrès
Réussir ensemble la société inclusive
Quand la mobilité se réinvente

Bienvenue

Jean-Baptiste Hibon et Mirella Launay
Cofondateurs de Nouvelle Ere

NOUVELLE ÈRE

Qu’est ce que la mobilité pour vous ?

Sandrine Chaix

Vice-présidente à l'Action Sociale et au Handicap à la Région Auvergne-Rhône-Alpes

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

NOUVELLE ÈRE

Mobilité: Comprendre pour mieux agir

La question des inégalités

Jean Coldefy
Expert mobilité
Directeur du programme Mobilité 3.0

Paul Chaperon
Directeur Commercial et Marketing

ATEC ITS FRANCE

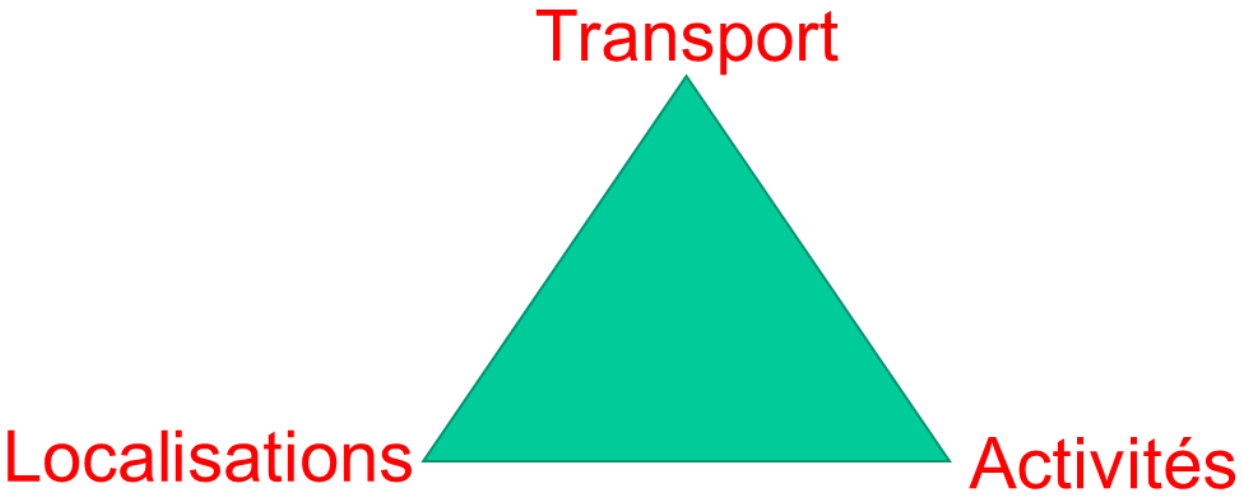
KEOLIS LYON

Mobilité : Comprendre pour mieux agir

La question des inégalités

Ville et mobilité : 3 systèmes en interactions

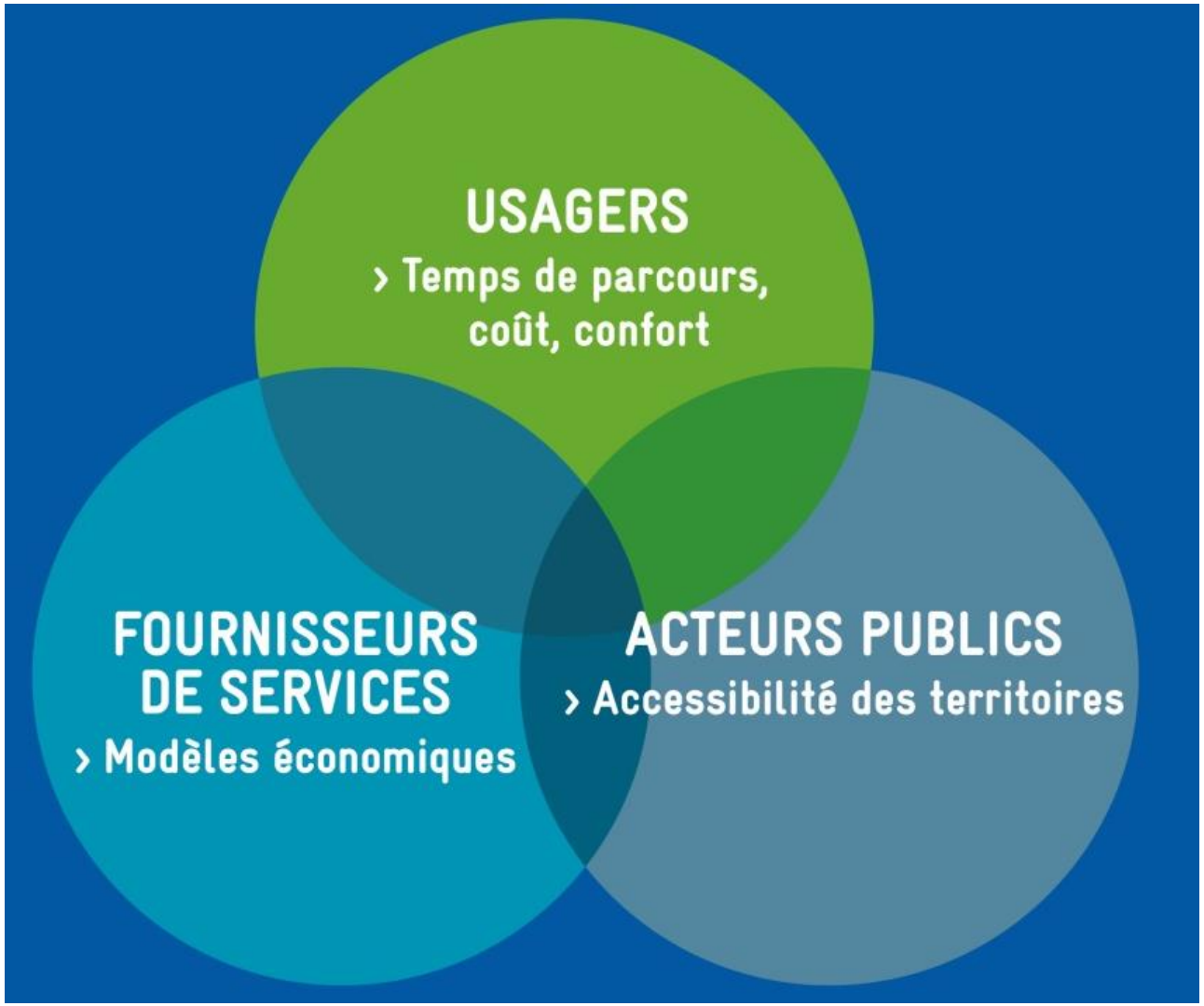
La mobilité



La ville c'est le lieu de la multiplication des opportunités, de l'intensification des interactions sociales

La vitesse est l'outil de maximisation des opportunités et de la dédensification de la ville

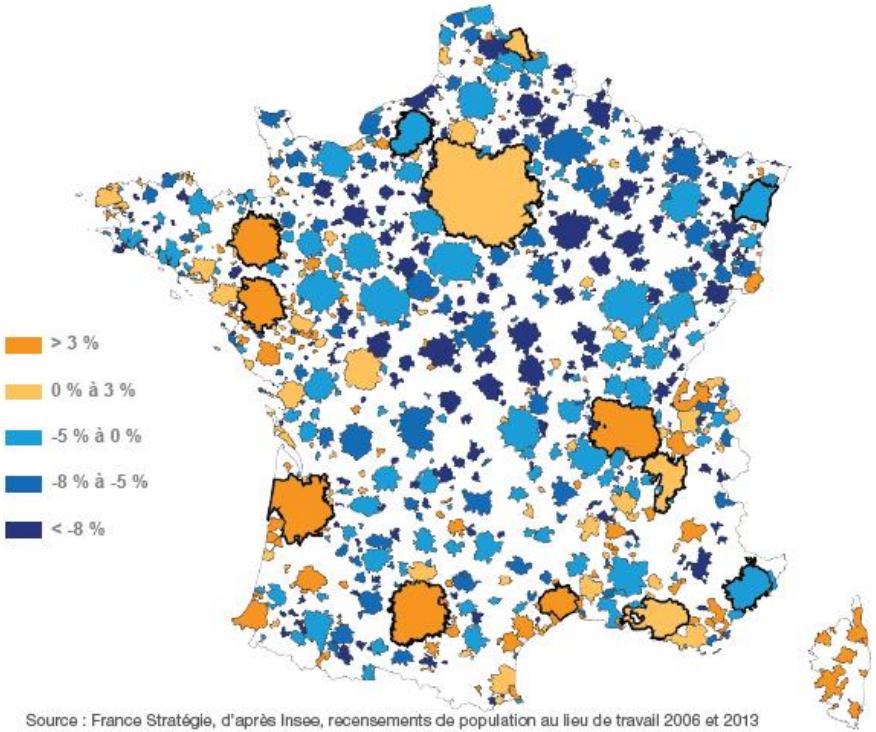
Acteurs et objectifs



40 ans d'évolution de la ville

1. Créations/Destructions d'emplois

Carte 2 – Évolution de l'emploi des 25-54 ans entre 2006 et 2013, par aire urbaine



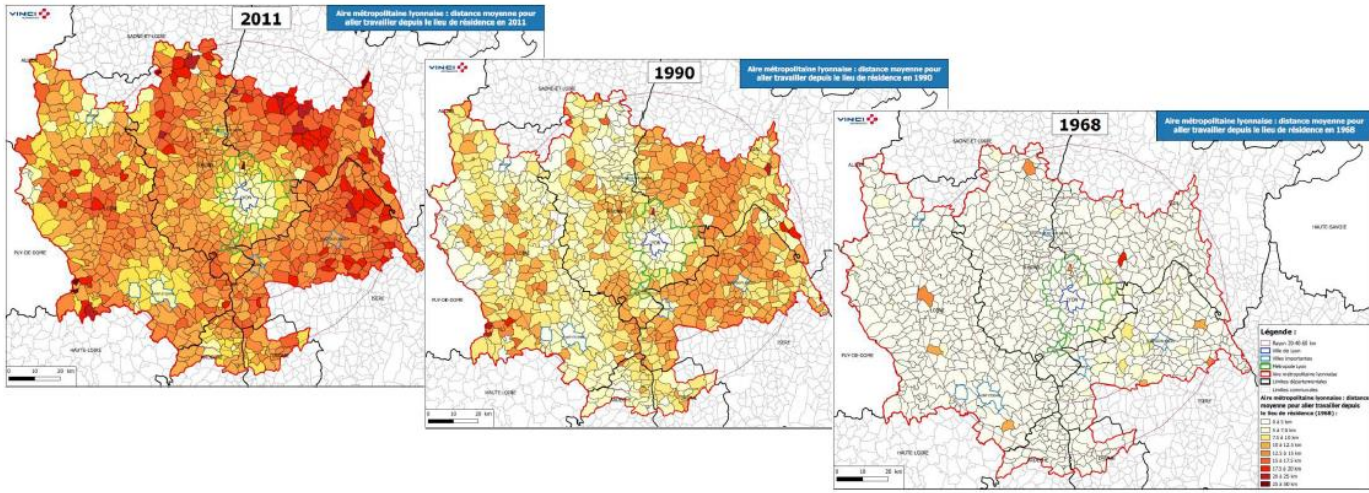
Source : France Stratégie, d'après Insee, recensements de population au lieu de travail 2006 et 2013

2. + Blocage foncier en 1ère couronne

➔ Multiplication par 3 des prix de l'immobilier en 20 ans au centre

3. Allongement des distances

La déconnexion entre domicile et lieu de travail : un phénomène récent, puissant et silencieux *(le cas de l'aire métropolitaine de Lyon - exploitation des données INSEE)*



La couleur donne la distance moyenne que doivent parcourir les actifs d'une commune pour se rendre sur leur lieu de travail (0 à 50 km).

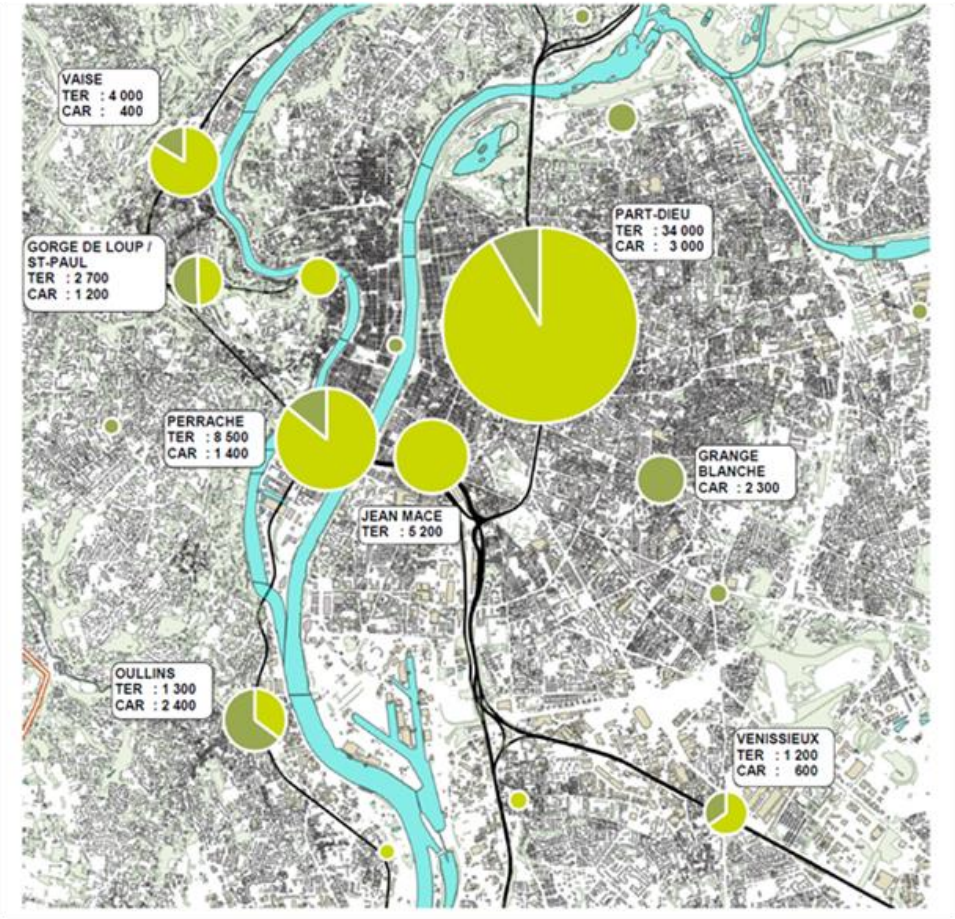
4. Augmentation des flux depuis l'extérieur des métropoles

- L'accroissement de population dans les AU se fait pour les 2/3 en dehors de l'agglomération
- 25% des emplois des agglomérations occupés par des gens qui n'y habitent pas,
- D/T = 60% des distances parcourues

En périphérie, l'offre alternative à la voiture solo est extraordinairement faible

Les services de mobilités sont concentrés sur les centres urbains. L'offre de transport en commun et de parcs relais est totalement sous capacitaire pour permettre aux populations des périphéries de laisser leur voiture

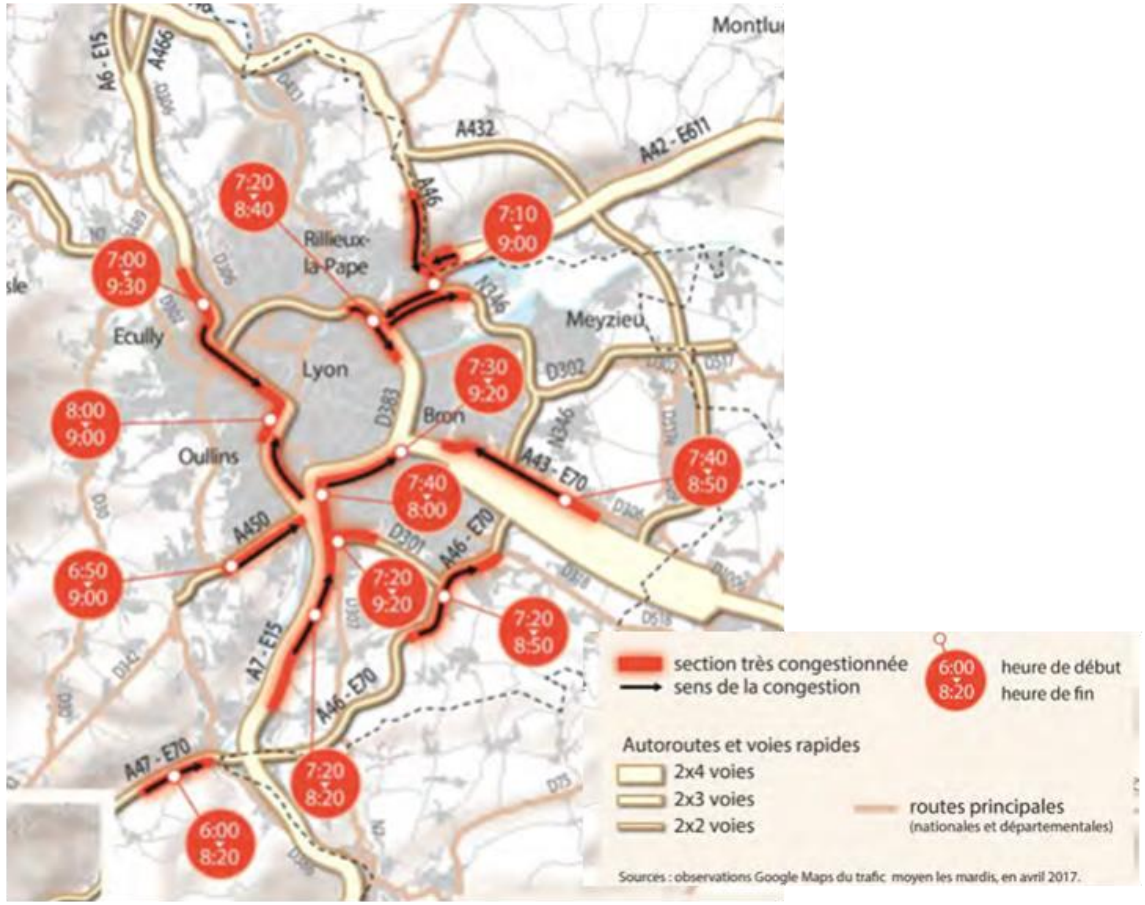
Des TER saturés en heure de pointe compte tenu de la demande et d'une capacité insuffisante d'emports : ~34 000 voyageurs /j (68 200 montées descentes)



Source : Dossier CNDP NFL et bilan 2020 ART, Agence d'urbanisme sept 2018

Des voies structurantes d'accès à la Métropole saturées en heure de pointe : carte des sections très congestionnées le matin

L'EDGT indique **215 000 véhicules/j entrants sur la métropole** hors transit et fret

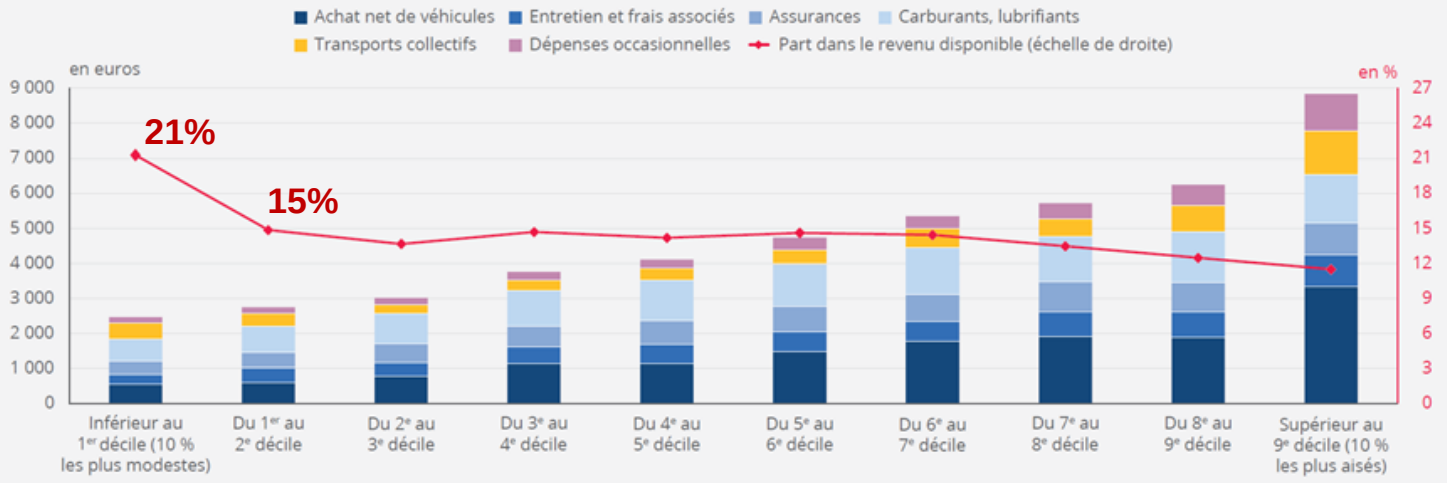


Source : La voiture dans l'aire métropolitaine lyonnaise – Observatoire partenarial des déplacements – Urbalyon, 2019

Mobilité, revenus, localisations

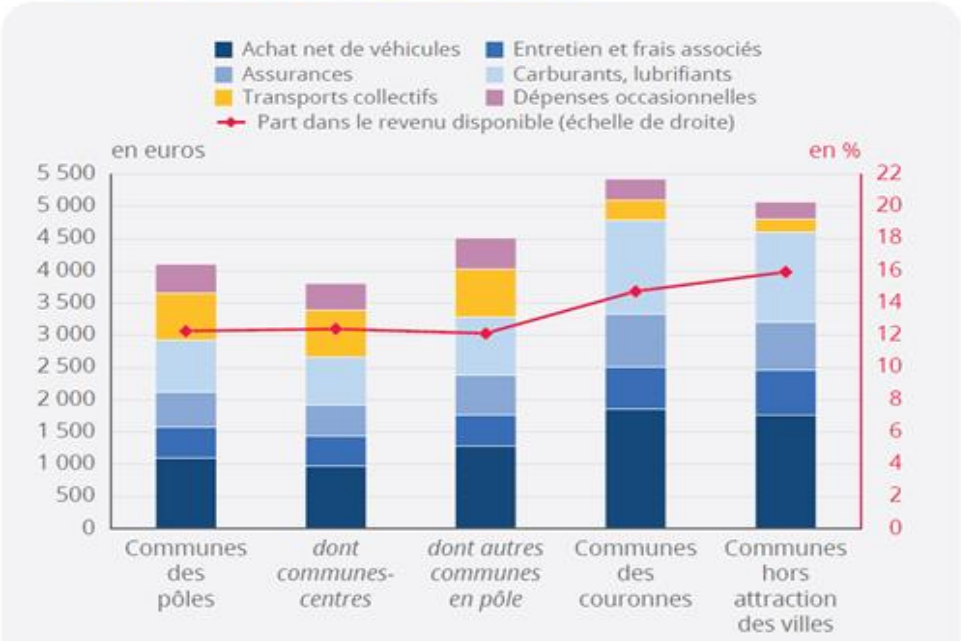
- **La mobilité, 14% des dépenses des ménages, variable selon les revenus et les localisations**

► 4. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages selon le niveau de vie du ménage en 2017



Champ : France, ménages ordinaires dont le revenu disponible est positif ou nul.
Source : Insee, enquête Budget de famille 2017.

► 3. Dépense de transports et part dans le revenu disponible des ménages selon la catégorie de commune de résidence en 2017



Champ : France, ménages ordinaires dont le revenu disponible est positif ou nul.
Source : Insee, enquête Budget de famille 2017.

- **Dans le cout d'un déplacement, le temps représente 90%, mais pour les faibles revenus c'est beaucoup moins.**
- **Pour une personne au SMIC, des distances de 30 km/j en voiture = 20% du SMIC net.**

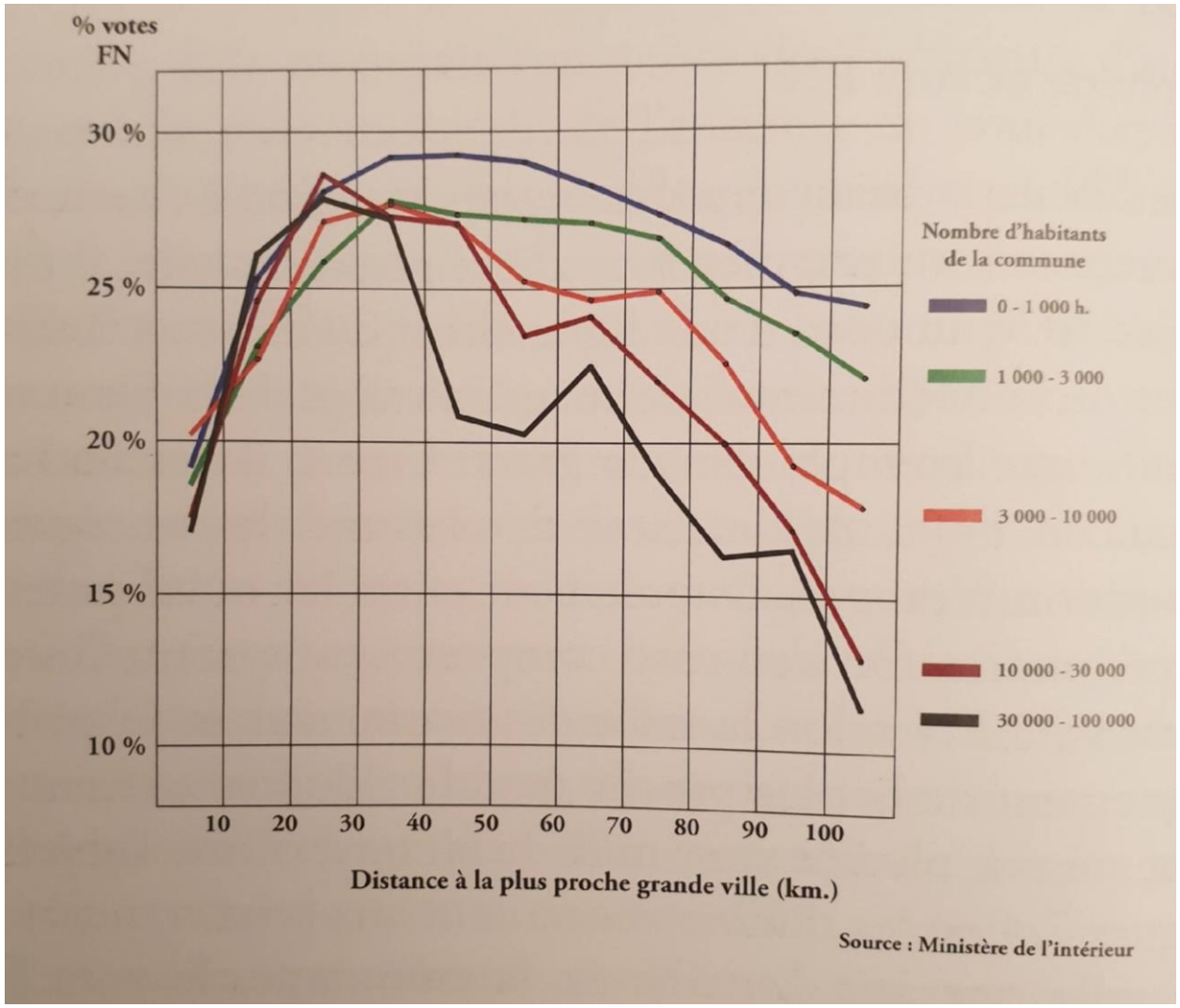
Une prédominance du discours urbain sans relation avec son poids démocratique

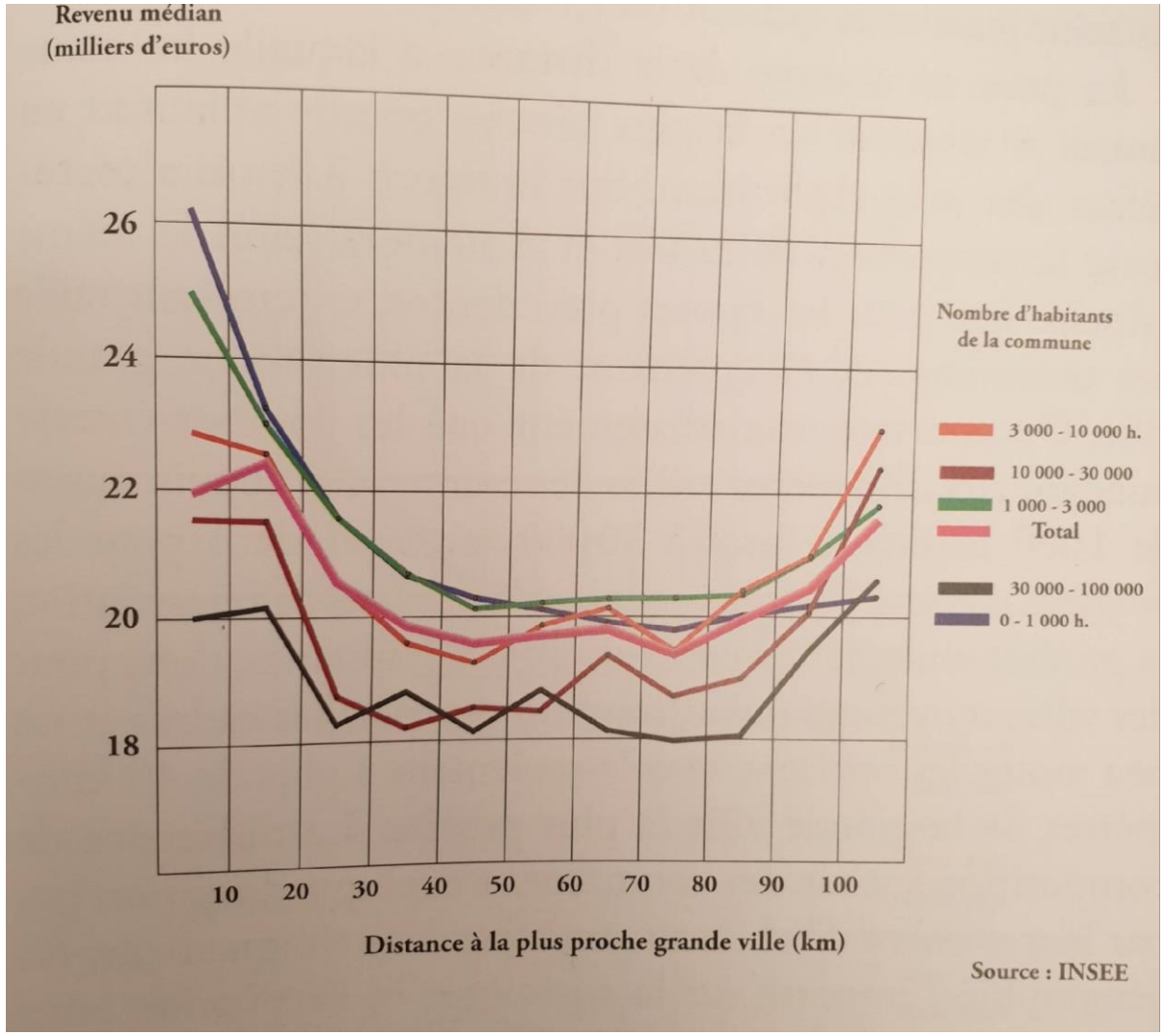
	Population				
	Communes centres	Autres communes en pôle	Communes des couronnes	Communes hors attraction des villes	Ensemble
Aire de Paris	3%	13%	4%		20%
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	5%	5%	9%		20%
200 000 à moins de 700 000 habitants	7%	4%	13%		24%
50 000 à moins de 200 000 habitants	6%	1%	11%		18%
Moins de 50 000 habitants	6%	1%	6%		12%
Communes hors attraction des villes				7%	7%
Ensemble	28%	23%	43%	7%	100%

- **Une aire urbaine = ensemble des communes dans lesquelles 40% au moins des actifs travaillent dans le pôle central (ville centre + 1ère couronne),**
- **Rural = 49% population, Urbain = 51 % / Communes centres des grandes agglomérations 8% de la population / Pour 1 habitant dans la ville centre, j'en ai un autre dans la métropole et quasiment deux autres à l'extérieur qui viennent travailler sur la métropole / Les couronnes des agglomérations représentent 48% de la population**

➔ **Aligner le prix du diésel sur celui de l'essence, c'est faire supporter une contrainte budgétaire forte à 50% de la population (50€/mois pour ceux réalisant 20 000 km/an), sous la pression d'une fraction des 8% de la population**

Vote protestataire, revenus et distance à la plus proche grande ville





Mobilité et emploi

- **Des études montrent un écart de taux de chômage de 2 points entre la France et les USA dû à une plus faible mobilité en France : considérable !**

- **La durée de période de chômage est d'autant plus forte que la mobilité est faible**
  - Mobilité résidentielle
  - Mobilité du quotidien

➔ **Faciliter la mobilité c'est aider à faire mieux correspondre les demandes et recherches d'emplois**
  - Aide au déménagement
  - Blocage des loyers (éviter l'augmentation des distances D/T)
  - Aide au passage du permis de conduire
  - Politique de Transit Oriented Development
  - Politique de relocalisation d'activités économiques dans les zones fragilisées
  - <u>Action sur les mobilités du quotidien par les transports publics</u>

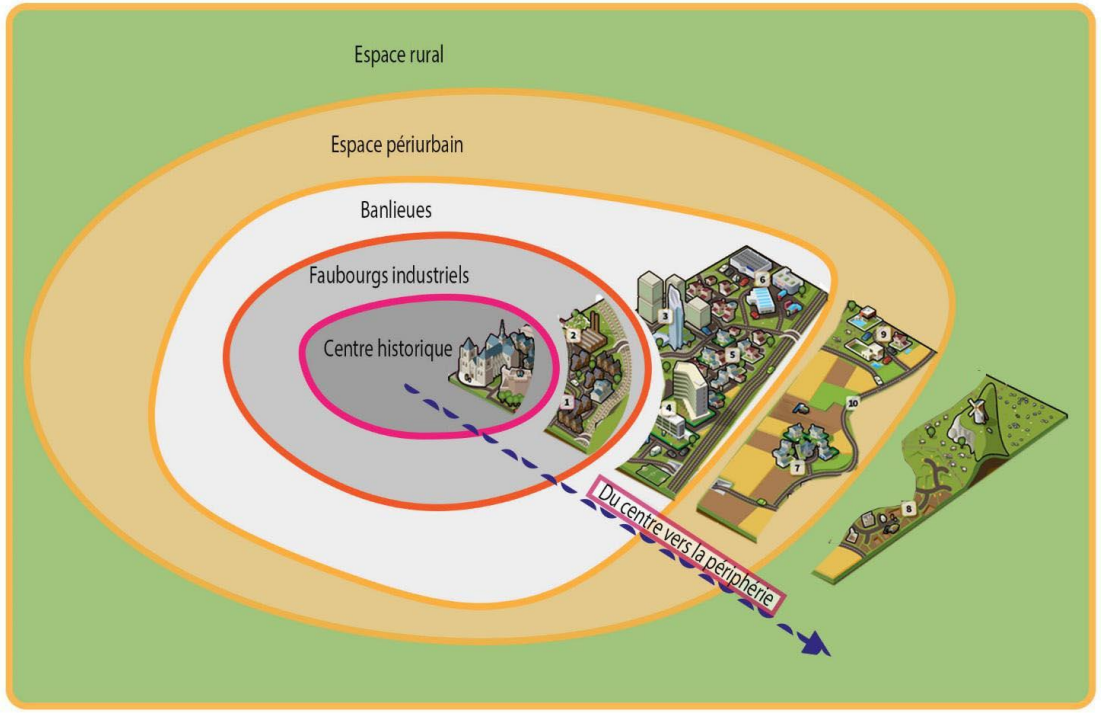
Un urbanisme à repenser à l'échelle de l'aire urbaine

Assurer l'accessibilité aux zones denses urbaines

- par la proximité pour les déplacements courts du quotidien : marche et vélo

  ➔ la ville du ¼ d'heure

- par la vitesse via des Transports en Communs rapides pour les déplacements longs (Domicile / Travail), en faisant baisser massivement la saturation des espaces publics par la voiture ➔ l'aire urbaine des 30'



Conclusions

- **La décarbonation va impliquer des changements profonds : des investissements massifs pour les entreprises, les ménages, le secteur public et moins de consommation**

  ➔ **Il faudra 3 fois plus de transports en commun pour accéder à la ville si on veut faire baisser les émissions et assurer le pouvoir d'achat**

- **La question c'est celle de l'efficacité et de l'équité sociale et territoriale**
- **Décarboner et relier : l'enjeu de la décennie qui s'ouvre**

"La mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie et d'absorption des disparités économiques territoriales" Esther Duflo

« L'usage de la voiture est surtout le fait des ouvriers, agriculteurs, paysans, pour qui elle est indispensable, à l'inverse des professions intellectuelles se situant surtout dans les grandes villes. La tâche du politique est de rétablir la circulation entre périphéries, campagne, grandes villes, entre CSP, entre générations ».
Hervé Le Bras 2019, Géographe

« les politiques doivent faire des arbitrages entre l'efficacité, la liberté, l'équité. Les capitalistes ont failli en privilégiant les deux 1ères au détriment de l'équité, et les communistes ont sacrifié les deux 1ères pour l'équité ». JM Keynes
Evitons en France que la lutte contre le réchauffement climatique réussisse le tour de force de sacrifier les trois …

Merci pour votre attention !

Jean COLDEFY,

Directeur du programme Mobilité 3.0, ATEC ITS France

Expert indépendant, c3i.coldefy@orange.fr

Conseiller du président jean.coldefy@transdev.com

Tél : +33 (0)7 60 03 85 30

NOUVELLE ÈRE

Ils font bouger nos territoires !

Regards croisés de responsables engagés pour l'inclusion et la mobilité

Jean Mathy
La Ligne bleue, dispositif inclusif pour les personnes vulnérables

KEOLIS LYON

Martin Roman
chef de projet « nouvelles mobilités »

KEOLIS LYON

Juliette Le Lay
Directrice Générale

pimms médiation LYON MÉTROPOLE

Pierre-Marie Chapon
directeur du Centre Recherche et Innovation Territoire

NOUVELLE ÈRE

Keynote d'inspiration

Acteurs ayant transformé les contraintes de mobilité en opportunités

Lise Wagner
Experte en accessibilité

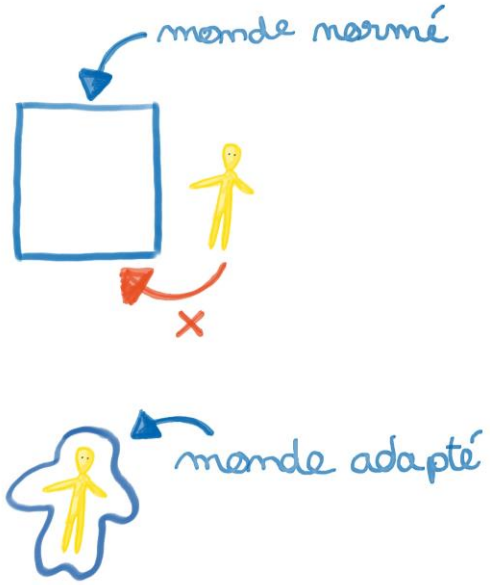
OKEENEA

Anthony Allebée
CEO et éditeur de Helpicto

CORPUS Solutions

Fabienne Le henaff
Eco-entrepreneur, Coach, Design Manager

POCKUS

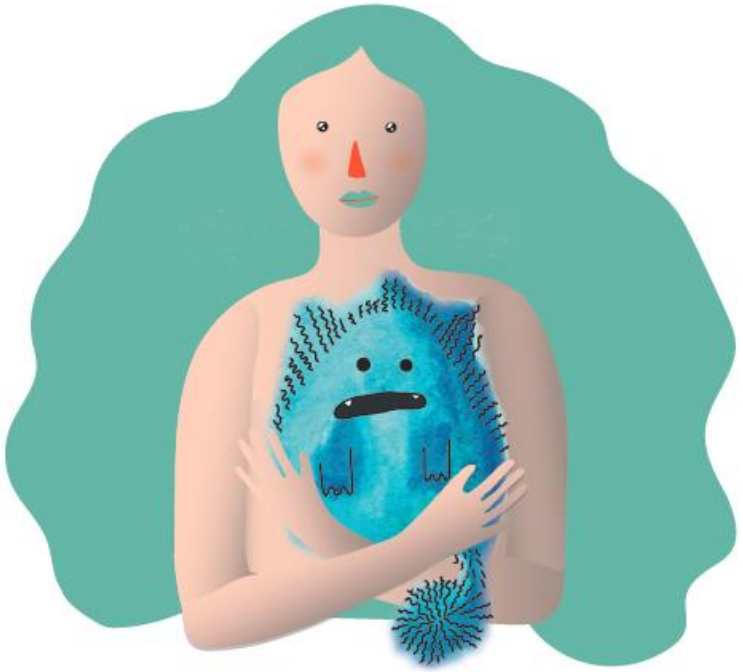


Le ressenti de la mobilité

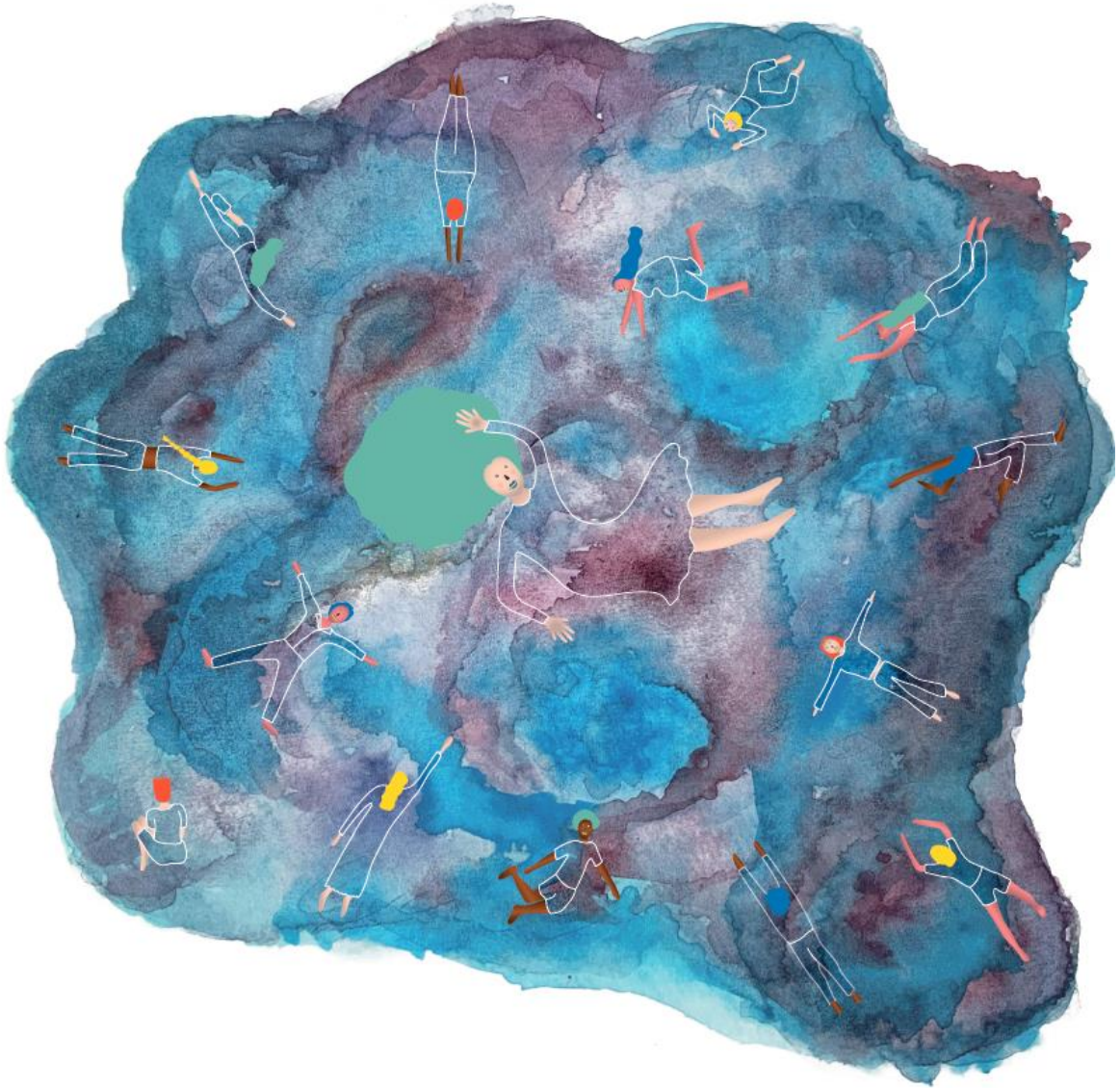
Exemples de mobilité dans ses aspects pratiques et psychologiques

d’un binôme Aidante/Aidée

La douleur, la peur apprivoisée



L’ecosystème



La confiance

Pour partager des solutions ensemble

Fabienne LE HENAFF

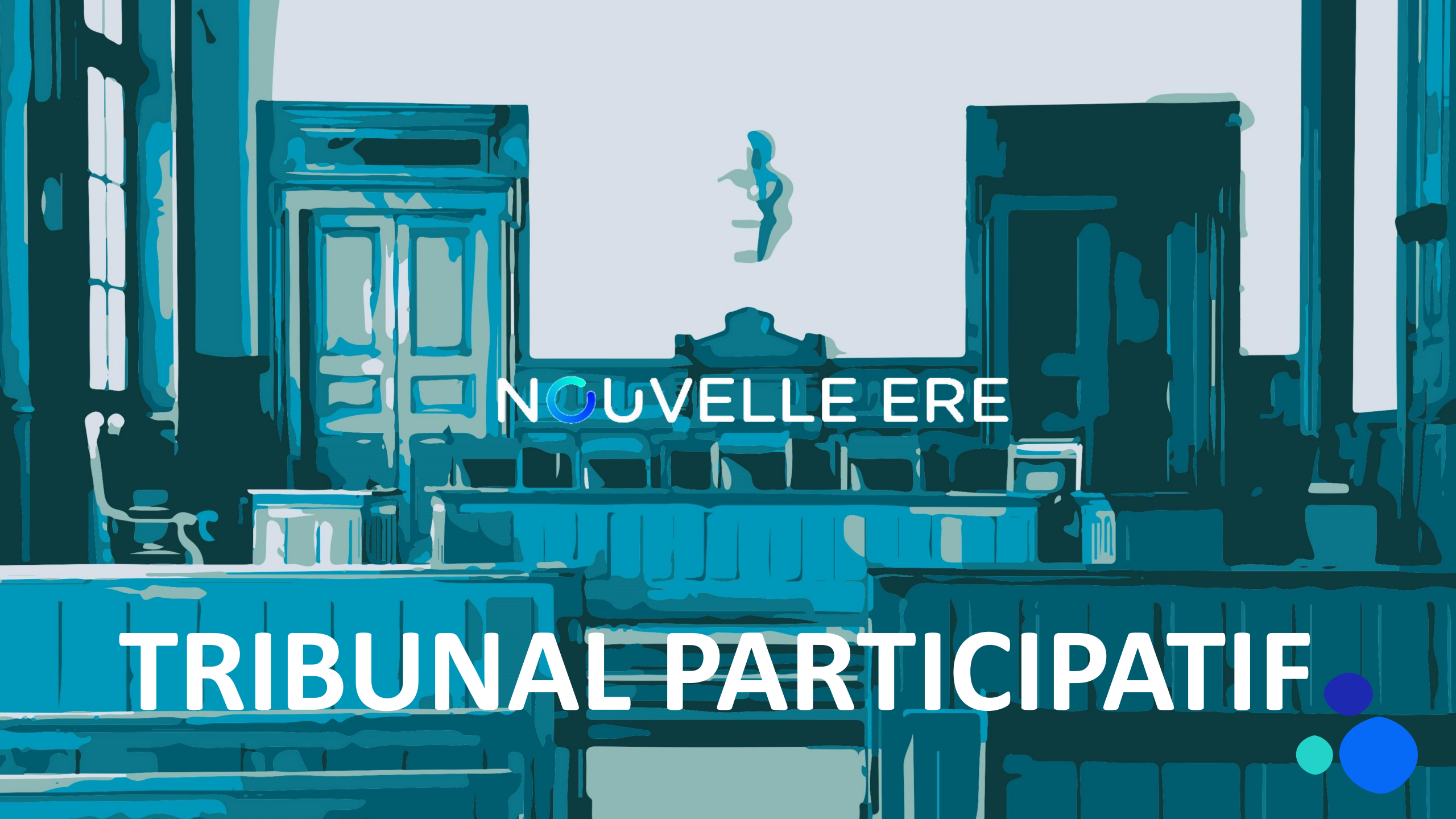
flh@pockus.fr

06 50 90 29 76

Jeanne NEYRAN GUERIN

jeanne.ng@mengrov.com

06 47 80 20 64



TRIBUNAL PARTICIPATIF

NOUVELLE ÈRE

Les freins à la mobilité sont-ils psychologiques ?

RÈGLEMENT DU TRIBUNAL

1. A partir de maintenant, la **salle est séparée en deux : les OUIs et les NONs.**

2. Chaque groupe défend sa cause en équipe sur klaxoon. Il est assisté par un avocat qui classe les arguments pendant 10 **min.**

3. **Chacun des groupes plaide sa cause, représenté par son avocate** pendant **5 min.**

4. **Le verdict est rendu par la juge et son adjointe.**

LA COUR ET MEMBRES DU BARREAU

LA COUR

JUGE
Jeanne NEYRAN-GUERIN

JUGE ADJOINTE
Elsa Morier

LES MEMBRES DU BARREAU

AVOCATE des OUIs
Celine VARENNE SOUCHON

AVOCATE des NONs
Margaux Haerrig

NOUVELLE ÈRE

Les freins à la mobilité sont-ils psychologiques ?

10 min de recherche d'arguments

Les freins à la mobilité sont-ils psychologiques ?

Connectez vous sur klaxoon.com
Il n’y a pas d’application à installer.

klaxoon

Pour les OUIs :

Code klaxoon : RJXJ2DT53QNZ

Pour les NONs :

Code klaxoon : WGRK5DZ63PVJ

NOUVELLE ÈRE

PLAIDOYÉ DES OUIs

5 min

NOUVELLE ÈRE

PLAIDOYÉ DES NONs

5 min

NOUVELLE ÈRE

VERDICT

5 min

Déjeuner

Remise de prix
« Nouvelle Ere »

NOUVELLE ÈRE

Jacques Blanchet
Président

blanchet
GROUPE

Ateliers

MOBILITÉ ET EMPLOI

Comment imaginer une solution mutualisée à l'échelle d'un quartier pour faciliter la mobilité des salariés ?

en partenariat avec APICIL

cas d'usage le territoire de Décines & APF France handicap

MOBILITÉ ET NUMÉRIQUE

Comment rendre l'information de mobilité accessible à tous grâce au numérique ?

en partenariat avec visiativ

cas d'usage Okeenea

Merci de votre attention

Jean-Baptiste Hibon
Cofondateurs de Nouvelle Ere