

**COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA  
ANTIPOLIS**  
REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS  
**25 SEPTEMBRE 2018**

**SEMINAIRE « MOBILITE : CHANGEONS NOS  
COMPORTEMENTS »**

**SYNTHESE**

3 OCTOBRE 2018

PROJET SUIVI PAR :

LAURENCE GONTARD – [laurence.gontard@nicaya.com](mailto:laurence.gontard@nicaya.com)

STEPHANE SAINT-PIERRE – [stephane.saint-pierre@nicaya.com](mailto:stephane.saint-pierre@nicaya.com)

BARBARA ANTONELLI – [barbara.antonelli@nicaya.com](mailto:barbara.antonelli@nicaya.com)

# SOMMAIRE

<b>1. Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Synthèse des contributions issues du premier atelier : connaissance partagée des pratiques de mobilité sur le territoire .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Synthèse des contributions issues du deuxième atelier : définition d'orientations stratégiques prioritaires pour contribuer à l'évolution des comportements .....</b>	<b>6</b>
<b>4. Synthèse des contributions du troisième atelier : déclinaison des orientations prioritaires en actions opérationnelles.....</b>	<b>9</b>
<b>5. Les suites.....</b>	<b>13</b>
<b>6. Annexe 1 : liste des participants .....</b>	<b>14</b>
<b>7. Annexe 2 : verbatim .....</b>	<b>15</b>

# 1. Introduction

## 1.1. Le processus de révision concertée du PDU

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) a adopté en 2008, son premier Plan de Déplacements Urbains, permettant une planification de l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire.

Suite à l'agrandissement du périmètre de l'agglomération en 2012, ce PDU doit être révisé pour être étendu aux 8 nouvelles communes de la CASA. Cette révision doit en outre permettre de confirmer les enjeux et objectifs de 2008 et d'acter de la mise en œuvre des actions réalisées.

La CASA souhaite aujourd'hui orienter les efforts à venir sur les changements de comportements de tous les acteurs du territoire, afin que ceux-ci puissent se saisir au mieux des infrastructures et services existants.

Le processus de révision concertée du PDU, engagé en 2016 et relancé en juin 2018, se décline en 3 temps :



## 1.2 Le séminaire « Mobilité : changeons nos comportements »

Le séminaire « **Mobilité : changeons nos comportements** », organisé le mardi 25 septembre 2018, dans les locaux de l'ADEME, a pour objectifs de partager les enjeux de déplacements du territoire, d'amorcer une dynamique collective pour contribuer à faire évoluer les pratiques de mobilité et de co-construire des propositions d'actions à inscrire dans le PDU révisé.

50 personnes, élus et techniciens de la CASA et des communes du territoire, représentants de la Région Sud, du Conseil départemental des Alpes-Maritimes, du Pôle métropolitain ouest 06, de la CCI, du PNR Préalpes d'Azur, du conseil de développement de la CASA, de clubs d'entreprises et d'entreprises du territoire, d'établissements scolaires et d'associations concernées par les questions de mobilité, ont participé à ce séminaire<sup>1</sup>.

Après la présentation de la démarche de co-construction pour la révision du PDU, des mobilités sur le territoire de la CASA et du bilan des actions inscrites au PDU du 2008, les participants ont, à travers 3 ateliers de travail successifs :

- Partagé leurs connaissances sur l'état des lieux de l'évolution des pratiques de mobilité ;
- Co-construit des orientations visant à contribuer à l'évolution des comportements ;
- Identifié les actions permettant de répondre à ces orientations.

La présente synthèse regroupe les éléments les plus significativement évoqués par les participants au cours de ces 3 ateliers, dont les verbatims sont fournis en annexe 2.

---

<sup>1</sup> La liste des participants est fournie en annexe 1

## 2. Synthèse des contributions issues du premier atelier : connaissance partagée des pratiques de mobilité sur le territoire

---

A partir de leur connaissance du territoire de la CASA, les participants ont évalué les principaux atouts et faiblesses, ainsi que les principales opportunités et menaces de l'évolution des mobilités et des changements de comportement autour de 5 thématiques :

- La mobilité scolaire et périscolaire
- La mobilité sociale
- La mobilité professionnelle
- La mobilité touristique
- L'accompagnement et la communication

### 2.1. La mobilité scolaire et périscolaire

Les **tarifs attractifs** des transports scolaires, l'existence de services tels que les **vélobus ou pédibus**, qui pourraient être renforcés, ainsi que la **création de pistes cyclables et de cheminements piétons qualitatifs** sont considérés comme les principaux déclencheurs des changements de comportement en termes de mobilité scolaire.

A l'inverse, l'absence de flexibilité et d'adaptation des **horaires** des établissements scolaires, ainsi que le **manque de lignes directes**, en particulier pour le second degré, ou leur trop faible amplitude horaire, notamment pour les déplacements étudiants, apparaissent comme les premiers freins à l'évolution des comportements.

### 2.2. La mobilité sociale

Si des **infrastructures** permettant d'adopter des comportements alternatifs à l'utilisation individuelle de la voiture, existent, les solutions de déplacement qu'elles offrent ne sont pas connues. C'est pourquoi, une **information large et personnalisée** sur les offres de mobilité et sur les bénéfices sanitaires des modes actifs (communication, apprentissage, mise en relation des publics avec les acteurs de la mobilité) est considérée comme un préalable à l'amorce des changements de comportement. L'**éloignement** des personnes en situation de précarité des zones d'emploi est le principal frein à l'accès à la mobilité.

### 2.3. La mobilité professionnelle

La principale opportunité d'évolution de la mobilité professionnelle est le **développement du télétravail**, particulièrement adapté à la typologie des emplois de la technopole, et qui pourrait se déployer progressivement (un jour par semaine, quelques heures par jour...). La **compétitivité des transports en commun et des modes actifs**, en termes de temps de parcours, d'horaires, de fiabilité, de disponibilité, de sécurité et de signalétique, est à renforcer pour générer **l'envie, aujourd'hui inexistante**, de changer de comportement.

## 2.4. La mobilité touristique

L'**attractivité touristique** de l'ensemble du territoire qui offre une grande diversité de destinations et d'activités est à la fois un atout, en ce qu'elle génère d'importants flux de déplacements qui pourraient être optimisés grâce à une **meilleure lisibilité et visibilité des circuits touristiques**, et une menace, avec le **risque de saturation des infrastructures existantes** que la saisonnalité des flux engendre. L'absence de **véritable synergie et coordination entre les acteurs du tourisme et de la mobilité** est identifiée comme le principal frein aux changements de comportement en matière de mobilité touristique.

## 2.5. Communication/Accompagnement

Si les **plans de mobilité en entreprises** sont perçus comme le principal atout existant aujourd'hui pour faire changer les comportements, la mise en œuvre d'un accompagnement personnalisé, via des **conseillers de mobilité**, semble être la solution à privilégier aller plus loin. Viennent ensuite **l'harmonisation inter AOM, la fiabilité et l'intégration multimodale des informations** sur les offres de déplacements (« c'est par où ? », « Rome to Rio local »). Au-delà de l'information pratique, la mise en avant des **bénéfices sanitaires** des mobilités actives par le biais de la communication est considérée comme un promoteur des changements de comportements. Si cette communication peut bien entendu s'appuyer sur les applications numériques, elle ne doit cependant pas se limiter à ces outils, au risque d'exclure certains publics, tels que les personnes âgées.

## 3. Synthèse des contributions issues du deuxième atelier : définition d'orientations stratégiques prioritaires pour contribuer à l'évolution des comportements

---

A partir des contributions issues du premier atelier, les participants ont identifié et évalué les principales orientations visant à :

- Développer le télétravail
- Favoriser les changements de comportement des clients des opérateurs touristiques
- Faire connaître les offres de mobilité existantes
- Disposer d'un accueil et d'un accompagnement personnalisés
- Apprendre et se familiariser à des nouveaux modes et outils de mobilité
- Développer les Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises
- Assouplir les horaires

### 3.1. Quelles orientations prioritaires pour développer le télétravail ?

Le développement du télétravail, qui peut être très souple et progressif, allant de l'heure à la semaine, est avant tout conditionné à l'accord conjoint de l'entreprise et du salarié, impliquant de **nouvelles méthodes de management**, avec une **responsabilisation du salarié** et une **flexibilité des horaires**.

Des **incitations à destination des entreprises** pourraient être envisagées. Elles pourraient prendre la forme d'incitations fiscales, de partage d'expériences à travers des ambassadeurs ou de formations des responsables des ressources humaines, afin de les sensibiliser à cette pratique et ses bénéfices.

La mise en œuvre **d'espaces dédiés** (dans les transports en commun, dans des structures de coworking...) et **d'outils numériques** sécurisés serait également de nature à permettre le développement du télétravail.

### 3.2. Quelles orientations prioritaires pour favoriser les changements de comportements des clients des opérateurs touristiques ?

L'utilisation de la voiture individuelle par les touristes pourrait être remplacée par celle des transports en commun ou des modes actifs d'abord grâce à la création de **circuits « sur-mesure »**, correspondant au profil, à l'origine géographique et aux attentes des touristes, et au développement d'une offre **d'éco-tourisme** incluant les mobilités alternatives.

Le fait que les acteurs locaux du tourisme deviennent des ambassadeurs de la mobilité serait également de nature à inciter les touristes à changer de comportement.

### 3.3. Quelles orientations prioritaires pour faire connaître les offres de mobilité existantes ?

L'accompagnement humain personnalisé, via des **conseillers en mobilité** présents sur des sites identifiés ou joignables par téléphone, est la première orientation envisagée pour faire connaître les offres de mobilité répondant aux besoins spécifiques de chaque usager.

Une **harmonisation des supports d'informations**, notamment entre les différentes AOM, et leur diffusion à l'échelle des entreprises ou sur des lieux de mobilité (gares...) pourraient améliorer la lisibilité et la visibilité des offres de mobilité. Des **campagnes de sensibilisation** et la **formation des scolaires** permettraient en outre de faire connaître et d'appréhender les bénéfices liés à l'usage des mobilités alternatives.

### 3.4. Quelles orientations prioritaires pour disposer d'un accueil et un accompagnement personnalisés ?

L'accueil et l'accompagnement personnalisé passent d'abord par la formation de **référents mobilité**, en entreprises, au sein des établissements scolaires, des collectivités, des services publics ou dans des structures associatives.

Il peut également se mettre en place à travers :

- des expérimentations de terrain lors desquelles l'utilisateur est conseillé, voire formé, à l'utilisation de matériel est mis à disposition (vélos électriques par exemple),
- l'organisation d'**événements thématiques** liés aux divers modes de mobilité, à l'instar de la « semaine de la mobilité » qui est déjà proposée,
- La mise en œuvre d'une plateforme d'informations en temps réel qui permet à l'utilisateur de préparer son trajet, en prenant en compte de nombreuses variables (météo, conditions de circulation, événements particuliers perturbant le trafic...).

### 3.5. Quelles orientations prioritaires pour apprendre et se familiariser à de nouveaux modes et outils de mobilité ?

L'apprentissage et la familiarisation aux nouveaux modes et outils de mobilité peut se faire à trois niveaux.

- **Au niveau réglementaire** : l'utilisation de certains moyens de transport pourrait être réglementée par **l'interdiction (journées sans voiture) ou l'incitation à utiliser certains modes de déplacement** en fonction de la période ou du moment de la journée. Le respect de ces incitations pourrait être récompensé (ex : **primes** pour les employés qui utilisent de nouveaux moyens de transport).
- **Au niveau individuel** : les missions des conseillers mobilité, évoqués précédemment, pourraient s'étendre à la **démonstration par l'usage** des bénéfices rendus par les nouveaux mode de transport (santé, confort...), permettant à tous les habitants de les expérimenter gratuitement et sans contrainte.
- **Au niveau collectif** : des équipements (VAE, trottinettes électriques...) pourraient être mis à disposition des **établissements scolaires** afin de familiariser, dès le plus jeune âge, les enfants aux nouveaux modes de transport. Des **stages de mobilité** pourraient également être proposés. Afin de renforcer la dimension collective des enjeux de mobilité et favoriser la cohésion sociale, des **communautés d'utilisateurs** pourraient être créées, à l'instar de Vélo Sophia. Elles permettraient aux habitants d'échanger, de se conseiller, et de développer une dynamique de « citoyen modèle » et d'exemple à suivre.



### 3.6. Quelles orientations prioritaires pour développer les Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises

Afin de développer les Plans de Mobilité, il apparaît souhaitable que les entreprises, et leurs dirigeants en particulier, soient davantage sensibilisés et responsabilisés. Ceci pourrait passer par :

- Un accompagnement qui se traduirait par de **l'assistance** dans l'élaboration des diagnostics, de **l'information sur les réglementations** ou la mise à disposition de **banques de données inter-entreprises** afin de prendre connaissance des mesures adoptées au sein de diverses sociétés (logique de benchmarking).
- Des **incitations fiscales**, le VT étant conditionné aux résultats du PDE par exemple.
- Des actions de promotion telles que des **événements et challenges**

### 3.7. Quelles orientations prioritaires pour assouplir les horaires ?

Les orientations proposées par les participants concernent essentiellement la modulation des horaires de travail, qui repose d'abord sur le développement de la **confiance entre employeurs et salariés**, puis sur l'expression d'une **volonté politique** en faveur de la flexibilité des horaires de travail et sur la mise en œuvre **d'incitations financières** en faveur des entreprises qui offrent la possibilité de travailler en horaires aménagés ou en télétravail, sur tout ou partie de la semaine, ou de **pénalités** à l'encontre de celles qui s'y refusent.

Communiquer sur les bénéfices apportés par l'assouplissement des horaires de travail (**meilleure utilisation des espaces de travail** avec un poste pour deux personnes si celles-ci travaillent en horaires décalés...) pourrait être de nature à favoriser cette flexibilité.

## 4. Synthèse des contributions du troisième atelier : déclinaison des orientations prioritaires en actions opérationnelles

---

A partir des contributions issues du second atelier, les participants ont décliné en actions opérationnelles, les orientations suivantes :

- Faire évoluer la réglementation
- Développer l'écotourisme avec une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle
- Réaliser des expérimentations terrain avec accompagnement et mise à disposition de matériel
- Multiplier les événements type « semaine de la mobilité »
- Créer une plateforme d'information tous modes, actualisée en temps réel
- Mettre en place un accompagnement grâce à des conseillers en mobilité
- Développer la confiance entre employeurs et salariés
- Établir des diagnostics pour les PDE et PDIE
- Créer un package/circuit selon le profil des touristes
- Assurer la flexibilité et l'adaptation des horaires
- Promouvoir le télétravail

## 4.1. Faire évoluer la réglementation

Les actions identifiées pour faire évoluer la réglementation en vue de modifier les comportements sont envisagées dans une logique de « **démocratie de proximité** », impliquant les usagers. Ces actions sont envisagées sous trois angles complémentaires :

- **La mise en œuvre de mesures incitatives** : expérimentations avec communication publique, télétravail en cas de pic de pollution ou de risque d'inondation
- **La mise en œuvre de mesures obligatoires** : journées sans voiture, tarification spécifique au covoiturage, fin du stationnement gratuit dans les centres-villes,
- **Le développement d'équipements et d'infrastructures** : favoriser le covoiturage grâce à des péages urbains et des voies réservées, construire de nouveaux parkings relais, assurer la continuité des modes actifs...

## 4.2. Développer l'éco-tourisme avec une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle

Les mesures envisagées afin de développer l'éco-tourisme sur le territoire peuvent se décliner en quatre grandes catégories :

- **Informers les touristes** : proposer un catalogue d'activités d'écotourisme, avec les modes de transport permettant de s'y rendre et des liens internet directs vers les sites de réservation.
- **Motiver les touristes** : cartes de fidélité, challenges éco-tourisme, ou encore plateformes permettant de partager ses expériences, obtenir des conseils, et même être encouragé par un « parrain » ou « prescripteur ».
- **Développer de nouvelles offres de service** : développer des activités commerciales en lien avec l'éco-tourisme ou encore organiser des navettes maritimes pendulaires afin de désengorger le trafic routier.
- **Promouvoir les offres existantes** tels que les circuits à faible empreinte carbone ou les commerces situés à proximité des destinations touristiques.

## 4.3. Réaliser des expérimentations terrain avec accompagnement et mise à disposition de matériel

Afin d'être attractives et d'avoir un réel effet d'entraînement, les expérimentations proposées devraient être :

- Conçues à partir des retours d'expériences d'autres territoires, adaptée à l'offre d'équipements et de services disponible sur le territoire de la CASA,
- Organisées de manière sécurisée et collective, mais néanmoins adaptées aux besoins réels des usagers et non seulement centrées sur les trajets domicile-travail,
- Evaluées sur la base des retours usagers, employeurs, collectivités...,
- Accompagnées de politiques incitatives à l'usage du service ou à l'achat de l'équipement.

#### 4.4. Multiplier les évènements type « semaine de la mobilité »

A l'instar de la « semaine de la mobilité » organisée chaque année, d'autres **événements thématiques récurrents** pourraient être organisés par les AOT, à destination des entreprises, collectivités, associations, établissements scolaire...), afin d'inciter les habitants à découvrir de nouveaux modes de transport, et idéalement à les adopter par la suite.

Ces évènements, d'une durée définie dans le temps, pourraient porter sur la non-utilisation de certains modes (ex : voiture) ou au contraire sur l'utilisation d'autres modes (ex : vélo, transports en commun, pédibus...).

Une campagne de communication, la mise à disposition gratuite d'équipements, un accompagnement humain et la remise de prix sont nécessaires pour susciter l'adhésion autour de tels événements.

Par ailleurs, afin de motiver les participants et marquer les esprits, il est primordial qu'ils se déroulent dans un **climat festif et agréable, qui suscite l'envie de changer**.

Enfin, ils doivent faire l'objet d'une évaluation, tant sur plan environnemental, qu'au niveau du bien-être et des bénéfices que les participants ont pu en tirer.

#### 4.5. Créer une plateforme d'information tous modes, actualisée en temps réel

Le manque d'informations multimodales, centralisées et actualisées concernant les divers modes de transport apparaissant comme l'un des freins au changement de comportement, la **création d'une plateforme numérique** visant à préparer son trajet, a été envisagée, dont le porteur (Région, EPCI, Waze..) reste à identifier.

**Celle-ci** devrait respecter les critères suivants :

- Publique et gratuite
- Multimodale
- Fiable sur les temps de parcours annoncés (prise en compte des évènements touristiques et culturels, travaux, accidents, météo...)
- Actualisée en temps réel
- Accessible, dans différentes langues et pour les personnes mal voyantes

#### 4.6. Mettre en place un accompagnement grâce à des conseillers mobilité

Le recours à des conseillers en mobilité, nouveaux emplois créés ou référents existants formés, pour accompagner et inciter les usagers à changer de comportement pourrait être encadré par la Région sur le plan réglementaire et par l'agglomération sur le plan technique.

Ces conseillers auraient vocation à :

- Harmoniser et centraliser l'information multimodale sur le territoire,
- Organiser des actions de sensibilisation aux nouvelles pratiques de mobilité, en entreprises, écoles ou à l'occasion de journées thématiques,
- Former les publics à l'usage du vélo, des TC...,
- Intervenir en soutien de la mise en œuvre des Plans de Mobilité entreprises,
- Répondre à la demande des usagers
- Assurer l'information.

L'existence de telles ressources, nécessitant une connaissance transverse des offres de mobilité, serait de nature à renforcer la coopération intercommunale.

#### 4.7. Développer la confiance entre employeurs et salariés

Une meilleure confiance entre patrons et salariés, qui pourrait permettre une plus grande flexibilité dans l'organisation du travail, pourrait s'instaurer à travers :

- **Une période de « test » du salarié** en situation autonome, suivie d'un bilan.
- Des **partages d'expériences** et des témoignages entre entreprises.
- Une **définition commune, claire et précise des objectifs** à atteindre et des contraintes à respecter (ex : délais)
- Des **équipements fiables et adaptés**.

#### 4.8. Etablir des diagnostics pour les PDE et PDIE

Afin de réaliser des Plans Déplacements Entreprises efficaces, il est souhaitable de questionner les enjeux et de s'assurer de la motivation conjointe des employeurs et de leurs salariés.

Pour ce faire, un diagnostic précis des caractéristiques, attentes et contraintes du salarié doit être effectué : Quels sont ses trajets ? Quelles sont ses étapes ? Quelles sont ses contraintes professionnelles (horaires) et financières ?

Ensuite, les bénéfices attendus du PDE doivent être exposés, tant au salarié qu'à l'entreprise :

- Stationnement : ½ ticket de stationnement par salaire
- Réduction des coûts de retards et congés maladie
- Optimisation foncière (parkings)
- Organisation du travail en horaires décalés
- Valorisation du plan lors des recrutements.

Concernant l'établissement d'un PDIE, c'est l'animateur du PDE le plus performant qui pourrait être désigné.

#### 4.9. Créer un package/circuit selon le profil des touristes

La création de circuits adaptés aux profils des touristes, qui nécessite un rapprochement entre les acteurs du tourisme et ceux de la mobilité, peut être pensée en trois temps :

- 1. Diagnostic des pratiques et établissement des profils : questionnaires adressés aux touristes, afin d'identifier leur personnalité, leurs préférences, leurs projets d'activités, ainsi que leurs habitudes de transport.
- 2 Création de packages et circuits : sur la base des résultats de l'enquête des PASS modulables (nombre de jours, choix d'activités...), et dégressifs en fonction de la durée, associant réseaux de transport et sites ou activités touristiques sont définis.
- 3. Achat d'un PASS : en choisissant leur PASS, les touristes pourront bénéficier de la réservation de leur ticket d'entrée, ainsi que du **transport offert** pour y accéder. En fonction de l'heure et de la période de réservation, les tarifs pourraient même être modulés (plus élevés aux heures de pointe et en pleine saison).

Des rallyes découverte du territoire mixant transports et activités pourraient également être imaginés.

## 4.10. Assurer la flexibilité et l'adaptation des horaires

Les actions envisagées afin d'inciter les entreprises qui le peuvent (ciblage selon la nature de l'activité) à adopter une organisation plus souple en ce qui concerne les horaires et périodes de travail s'organisent autour de quatre grands axes :

- **Développer un cadre légal** qui contraint les entreprises de plus de 20 salariés par exemple à proposer une modulation des horaires et périodes de travail (ex : augmentation de l'amplitude horaire dans une journée, possibilité d'effectuer sa semaine de travail sur 4 ou 6 jours, étaler les périodes de congés...).
- **Développer des outils et espaces adéquats** : PC, réseaux, outils de reporting et de mesure des bénéfices engendrés par la modulation des horaires et le télétravail, espaces de co-working...
- **Former aux nouveaux modes de management** : par objectifs et non au taux horaire, planning, responsabilisation, assurances...
- **Montrer l'exemple de la part des collectivités** qui pourraient amorcer ce type de démarches et communiquer à ce propos par la suite.

## 4.11. Promouvoir le télétravail

La promotion du télétravail est envisagée sous 3 dimensions :

- **La formation** des directeurs des ressources humaines aux différentes formes de télétravail et des managers aux techniques de management des salariés en télétravail
- **La mesure et la promotion des bénéfices** apportés par le télétravail, par le biais de la CCI ou dans le cadre des PDE/PDIE
- **Les aides et avantages fiscaux, financés par l'Etat, la Région et/ou la CASA**, à destination des entreprises qui proposent la pratique du télétravail (ex : aide à l'équipement de leurs salariés, à la mise en place d'un système d'information adéquat).

## 5. Les suites

---

- Octobre 2018 :
  - Analyse des contributions issues du séminaire
  - Réunion de la Commission Déplacements Transports pour partage et ajustement des orientations et actions issues du séminaire à inscrire au PDU
  - Du dispositif de concertation publique
- Novembre – Décembre 2018 : Concertation grand public sur le diagnostic, les orientations et actions du PDU validées par la CASA, à partir des productions issues du séminaire
- 2019 : Formalisation du PDU révisé et procédure d'approbation.

## 6. Annexe 1 : liste des participants

---

## 7. Annexe 2 : verbatim

---

### 7.1. Verbatim des attentes et craintes des participants relatives au séminaire

En début de séminaire, les participants ont été invités à exprimer leurs attentes et leur craintes, relatives au séminaire. Celles-ci sont reportées dans le tableau ci-dessous.

ATTENTES	CRAINTES
<ul style="list-style-type: none"><li>• Définir les responsabilités</li><li>• Aborder la question du télétravail et du décalage des horaires</li><li>• Comment créer une coopération territoriale entre les différents modes ?</li><li>• Travailler sur les liaisons inter-sites et inter-modes</li><li>• Comment conserver son autonomie, tout en utilisant les transports en commun ?</li><li>• Ne pas faire de la mobilité sociale une thématique spécifique, l'équité d'accès étant transversale.</li><li>• Faciliter la communication entre AOM, notamment pour les communes situées en limite géographique d'une collectivité</li><li>• Aborder le mode de transport maritime</li><li>• Prendre en compte les différents métiers : service, artisans, commerçants</li><li>• Les transports scolaires sont un frein au recrutement pour certains établissements de Sophia. Comment cela peut-il évoluer ?</li><li>• Rechercher une solution pour que l'affluence touristique vers l'arrière-pays ne bloque pas celui-ci</li><li>• Comment communique-t-on ?</li><li>• Favoriser la coopération territoriale entre les AOM, y compris pour les déplacements de leurs agents</li><li>• Promouvoir les comportements bénéfiques à la santé individuelle et collective (lutte contre la sédentarité...)</li><li>• Créer un pass unique train / bus à l'échelle départementale</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ne pas être en capacité de faire changer les comportements</li><li>• Ne pas parvenir à développer le covoiturage, qui n'attire pas suffisamment aujourd'hui</li><li>• Avoir un planning de mise en œuvre trop long au regard de l'urgence de désaturer les accès à Sophia</li><li>• Ne parler que de Sophia</li><li>• Ne pas tenir compte des besoins de certains publics spécifiques</li></ul>

## 7.2. Verbatim de l'atelier 1 : connaissance partagée des pratiques de mobilité sur le territoire

Les contributions des participants sont présentées dans les tableaux ci-dessous par ordre décroissant du nombre de suffrages reçus lors de la séquence de hiérarchisation.

### 7.2.1. Mobilité scolaire et périscolaire

ATOUTS	VOTES
<b>Tarif</b>	7
<b>Vélobus-Pedibus</b>	7
<b>Navettes scolaires (souplesse en primaire)</b>	2
<b>Amplitude des horaires d'accueil (établissement)</b>	2
Encadrement des enfants primaire/maternelle	0

FAIBLESSES	VOTES
<b>Second degré plus difficile : absence de lignes et horaires</b>	6
<b>Horaires des écoles</b>	6
<b>Absence de ligne directe</b>	2
<b>Difficulté d'organisation des vélobus (assurance, piste cyclable)</b>	2
<b>Amplitude horaire (un seul service de transports en commun)</b>	2
<b>Pas uniquement les transports en commun</b>	1
<b>Manque de crèches</b>	1
Communication	0
Sécurité routière, risque	0

MENACES	VOTES
<b>Manque de moyens déplacements pour les étudiants</b>	3
<b>Répartition territoriale des classes spécifiques (concentration des sections internationales) → Complexification de l'organisation des transports</b>	2
<b>Difficulté de moduler les horaires</b>	2
<b>Double déplacement parents/enfants : frein au covoiturage</b>	2
<b>Réduction de la mobilité des enfants en autonomie</b>	2
Problème sécurité/sécuritaire/vigipirate	0

OPPORTUNITES	VOTES
<b>Création de cheminements piétons qualitatifs</b>	8
<b>Création de pistes cyclables qualitatives</b>	8
<b>Création de pédibus</b>	4
<b>Faire évoluer les horaires scolaires</b>	3
<b>Offre de transports en commun scolaires significative</b>	3
<b>Utilisation d'une piste forestière adaptée, adapter les aménagements existants</b>	1
Prise d'habitude du public jeune pour l'avenir	0
Offre d'hébergement sur place pour étudiants	0



## 7.2.2. Mobilité sociale

ATOUTS	VOTES
<b>Infrastructures existantes et à améliorer</b>	7
<b>Offre de tarification sociale pour réseaux de transports en commun</b>	2
<b>Partenariats à développer (organisme de formation et plateforme covoiturage)</b>	1
<b>Implication dans des associations handicap précieuse</b>	1
Réglementation existe	0
Question commune à toutes les mobilités	0

FAIBLESSES	VOTES
<b>Double sanction (offre, coût, temps) : éloignement habitat/emploi</b>	11
<b>Apprentissage et utilisation des modes actifs (vélo, école)</b>	8
<b>Amplitudes horaires</b>	5
<b>Démarches administratives</b>	3
<b>Accès à l'information</b>	2
<b>Manque de transversalité (réflexion, action...)</b>	2
Diversité besoins familiaux, foyer	0
Réglementation : intervenants multiples (CR, CD, Communes, Intercommunalités)	0

MENACES	VOTES
<b>Éloignement urbain</b>	6
<b>Précarité des ménages</b>	3
<b>Ne pas considérer la transversalité</b>	3
<b>Horaires décalés (nuit) pour les personnes en précarité</b>	3
<b>Isolement, exclusion de la société</b>	1
Dévalorisation professionnelle et personnelle	0
Se focaliser sur les risques	0

OPPORTUNITES	VOTES
<b>Faire connaître les solutions qui existent déjà</b>	16
<b>Mettre en relation les personnes ayant des problèmes de mobilité sociale avec les acteurs en capacité de proposer des solutions de déplacement</b>	9
<b>Importance des sujets de santé dans l'opinion publique (lutte contre la sédentarisation)</b>	5
<b>Garder le lien social</b>	3
<b>Un autre regard sur l'ensemble des déplacements</b>	3
<b>Logement et mobilité sociale</b>	2
<b>Émergence de solutions au sein de l'économie sociale et solidaire</b>	1
<b>Covoiturage et mobilité sociale</b>	1
Amélioration effective de l'accès aux transports	0

### 7.2.3. Mobilité professionnelle

ATOUTS	VOTES
<b>Télétravail applicable car beaucoup de tertiaire</b>	11
<b>Intermodalité possible</b>	1
<b>Plan de Déplacements d'Entreprise</b>	1
<b>Tarifification bus attractive</b>	1
Péages urbains possibles	0
Vélo à assistance électrique technologies existantes	0
Aides aux transports	0
Beau temps : piétons, vélos	0
Cadre agréable : parc, nature, bord de mer	0
Déporter les prestations intellectuelles pour développer le système numérique	0

FAIBLESSES	VOTES
<b>Manque de pistes cyclables sécurisées</b>	9
<b>Logement et travail trop éloignés : temps de parcours en transports en commun / véhicules particuliers</b>	6
<b>Horaires de transports en commun inadaptés</b>	4
<b>Manque de signalétique piétons et vélos</b>	3
<b>Congestion</b>	2
<b>Temps perdu : compétitivité en baisse</b>	2
<b>Trains non fiables</b>	2
<b>Transport des vélos dans les bus et TER</b>	2
Manque de parcs relais pour les véhicules particuliers	1
Ruptures de charge	0
Attention à l'intermodalité	0
Bus trop lents	0
Manque de flexibilité des horaires scolaires et d'entreprises	0

MENACES	VOTES
<b>Envie de changer inexistante</b>	5
<b>Gestion contrainte du temps</b>	4
<b>Manque d'infrastructures pour les modes doux (qualité, disponibilité)</b>	3
<b>Autres déplacements de la journée</b>	3
<b>Qualité des infrastructures. Ex : parkings vélos mal identifiés</b>	2
<b>Absence de masse critique</b>	2
<b>Organisation horaire</b>	1
<b>Inertie au changement et aux actions</b>	1
<b>(In)compréhension des freins culturels locaux</b>	1
Lenteur	0
Dans quelle structure/métier le télétravail est possible	0
Salaire	0

OPPORTUNITES	VOTES
<b>Télétravail : temps partiel sur la journée</b>	11
<b>Incitation pour les entreprises à agir sur la mobilité (fiscalité ou autres)</b>	8
<b>Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises : gestion centralisée, organisée</b>	5
<b>Conseillers mobilité</b>	3
<b>Mixité fonctionnelle des espaces</b>	2
<b>Stationnement payant y compris dans les entreprises</b>	1
<b>Parkings sécurisés pour les vélos</b>	1
<b>Mixité des modes (intermodalité)</b>	1
<b>Commencer par ceux qui n'ont pas « d'excuses » (de contraintes)</b>	1
Offre de mobilité à horaires décalés	0
Organisation	0
Gratuité du stationnement dans les relais multimodaux	0

#### 7.2.4. Mobilité touristique

ATOUS	VOTES
<b>Le transfert de compétences tourisme est une opportunité pour mutualiser</b>	3
<b>Différents types de tourisme (vert, littoral, montagne, culturel...)</b>	3
<b>Riche en destinations</b>	2
<b>2<sup>ème</sup> aéroport de France, nombreuses gares sur le littoral</b>	1
Natura 2000 (attractivité) / Parc Mercantour	0
Navettes centre-ville et estivales	0

FAIBLESSES	VOTES
<b>Absence de synergie entre acteurs du tourisme et acteurs de déplacement</b>	17
<b>Manque de lisibilité de l'information pour optimiser le circuit touristique</b>	7
<b>Digitalisation de l'information touristique pour la CASA</b>	5
<b>Capacité d'information avant le voyage</b>	1
<b>Fréquence des transports en commun (la nuit) + amplitude</b>	1
Natura 2000 : impossibilité de réaliser les infrastructures	0
Déficit ou manque d'information sur le stationnement → surutilisation de la voiture par les touristes	0
Topographie, sous-utilisation de la mer	0
Communication en langues étrangères	0
Dimensionner l'offre de transport	0

MENACES	VOTES
<b>Menace saturation des infrastructures</b>	8
<b>Flux très concentrés : saisonnalité. Tourisme national/international</b>	6
<b>Différence littoral/haut et moyen pays</b>	5
<b>Barrière de la langue</b>	4
Regroupement sur des points limités à cause des contraintes de sécurité/normes	0

OPPORTUNITES	VOTES
<b>Eurovélo 8 (pistes cyclables internationales)</b>	3
<b>Marchés émergents / culture hors Europe</b>	1
<b>Attractivité/diversité sur l'ensemble du territoire</b>	1
Flux répartis sur l'année : tourisme local, culturel, évènementiel (sport, loisirs, montagne, mer)	0
Offre culturelle bien répartie	0

### 7.2.5. Communication/Accompagnement

ATOUTS	VOTES
<b>Construction de plan de mobilité en entreprise</b>	13
<b>Beaucoup d'outils de communication</b>	2
<b>Rome to Rio à l'échelle locale</b>	1
Beaucoup d'acteurs mobilisés	0
Beaucoup de réseaux (CCI, clubs...)	0

FAIBLESSES	VOTES
<b>Difficulté de mettre en place un accompagnement individualisé</b>	10
<b>Méconnaissance des informations pratiques</b>	6
<b>Il n'y a plus de plateforme intégratrice « C'est par où ? » multimodale</b>	4
<b>Manque de communication</b>	2
<b>Le changement peut se faire que sur un jour et non les 5 jours de la semaine</b>	2
<b>Manque d'information et d'accompagnement dès le plus jeune âge</b>	2
<b>Trop d'information tue l'information</b>	2
<b>Manque de moyens des collectivités</b>	2
<b>Tout changement va être compliqué</b>	1
<b>Fiabilité de l'information</b>	1
<b>Faible information en temps réel</b>	1
<b>Disparition des sites de covoiturage de proximité</b>	1
Manque de civisme	0
Force de l'habitude	0

MENACES	VOTES
<b>Réduire l'éventail de l'offre de communication aux outils numériques (attention aux personnes âgées)</b>	6
<b>Accueil entreprises des nouveaux modes actifs (ex : douches)</b>	2
L'arrivée des véhicules électriques peut brouiller le message car « je ne pollue pas donc je peux être seul dans ma voiture » (les problèmes de circulation resteront)	0
Covoiturage : problèmes de retour	0
Réseaux sociaux : pas de modération (mauvais exemples vécus)	0

OPPORTUNITES	VOTES
<b>Créer un accompagnement personnalisé (conseil en mobilité)</b>	10
<b>Comportement pour la santé pour soi et les autres</b>	6
<b>Fiabilité du temps de parcours : priorité</b>	4
<b>Améliorer les échanges entre les AOT sur leurs méthodes de communication et faire une communication globale (et unifier les pratiques)</b>	4
<b>Multipllicité des modes actifs : sécurité</b>	4
<b>Arrivée nouvelles génération : utilisation d'outils numériques (instantanéité de l'information)</b>	2
Partage de constat : solution pour tous	0
Mœurs au lieu de travail : nouvelles technologies = flexibilité	0
Témoignages d'autres régions/technopôles nationales et internationales	0

### 7.3. Verbatim de l'atelier 2 : définition d'orientations stratégiques prioritaires pour contribuer aux changements de comportements

Les contributions des participants sont présentées dans les tableaux ci-dessous par ordre décroissant du nombre de suffrages reçus lors de la séquence de hiérarchisation.

#### 7.3.1. Quelles orientations prioritaires pour développer le télétravail ?

ORIENTATIONS	VOTES
<b>Responsabilisation, fixer les objectifs de travail → plus de flexibilité et adaptation des horaires (nouvelles méthodes de management)</b>	13
<b>Flexibilité déplacements/horaires/télétravail (1 heure de travail chez soi puis prendre les transports en commun) → Alertes trafic</b>	7
<b>Incitation aux entreprises à mettre en place le télétravail (ambassadeurs pour partage de pratiques, fiscalité, sensibiliser les ressources humaines aux différentes formes de télétravail et aux bénéfices, assurances en cas d'accidents de travail).</b>	7
<b>Espaces dédiés (coworking) : espaces avec différents services (loisirs, sport...)</b>	3
<b>Infrastructures numériques (WIFI, très haut débit, téléphone...) + sécurisation.</b>	2
<b>Espaces spécialisés, dédiés pour le télétravail dans le bus (travailler dans les transports en commun).</b>	1
Attention aux arguments et bénéfices pour ceux qui ne peuvent pas faire de télétravail (agents d'accueil...).	0
Besoin de présentiel (jours où toute l'équipe est présente → plannings internes inter-directions pour organiser (parking, fluidité trafic). Réunions des équipes disséminées sur la semaine	0
Matériel adapté et généralisé (PC, téléphone)	0

### 7.3.2. Quelles orientations prioritaires pour favoriser les changements de comportements des clients des opérateurs touristiques ?

ORIENTATIONS	VOTES
<b>Créer un package (circuit) selon le touriste et son profil, en fonction de son pays, sa famille, son choix de séjour (sport, culture, etc...).</b>	14
<b>Développer l'éco-tourisme avec offre de mobilité alternative à la voiture individuelle.</b>	9
<b>Ambassadeurs mobilité : acteurs de tourisme</b>	4
<b>Tramway Nice-Cannes</b>	2
<b>Interaction des politiques : région « green ».</b>	2
<b>Quels sont les comportements des touristes actuels ?</b>	1
<b>Orienter les touristes (clients) avant leur voyage</b>	1
Informers les clients sur les thématiques	0
Profiler les clients (touristes)	0
Préparer les voyages en termes de déplacements	0
Former les opérateurs de tourisme à informer les touristes	0
Accessibilité de l'information des opérateurs de tourisme	0
Développer/ouvrir la responsabilité de la communication aux opérateurs et particuliers « tourisme ». Faire savoir.	0
Communication précise et pédagogique	0
Mesures incitatives	0
Transports aériens : câble, bus air. Paysage +++	0

### 7.3.3. Quelles orientations prioritaires pour faire connaître les offres de mobilité existantes ?

ORIENTATIONS	VOTES
<b>Conseillers en mobilité ou plateformes téléphoniques : information et accompagnements humains (ex : maison de la mobilité). Enjeu de traduction</b>	15
<b>Harmonisation des supports, notamment entre AOT et AOM, pour plus de lisibilité</b>	4
<b>Formation des scolaires</b>	3
<b>Diffusion d'informations à l'échelle des entreprises + points intermodalités (dont gares, offres de transport)</b>	3
<b>Campagnes de sensibilisation et de communication pour TOUS</b>	3
<b>Éviter le « millefeuilles » d'informations et diffusion par TERRITOIRES</b>	2
<b>Actualisation des données en temps réel</b>	1
<b>Adaptabilité selon les « publics cibles » en plus de la connaissance partagée pour diffuser des informations intermodales</b>	1
Coopération territoriale : synergie avec acteurs de la mobilité, du social, de l'emploi et de l'économie	0
Résoudre la fracture numérique + enjeu social de la mobilité	0
Formation des personnels de la mobilité et des entreprises	0
Support d'informations voyageurs (diversification) + efficacité de la signalétique	0

### 7.3.4. Quelles orientations prioritaires pour disposer d'un accueil et d'un accompagnement personnalisés ?

ORIENTATIONS	VOTES
Référents mobilité (entreprises, scolaires, collectivités, maisons associatives, seniors, pôle emploi...) → Formation de ces conseillers	12
Expérimentations terrain avec accompagnement et mise à disposition de matériels (ex : Vélos à assistance électrique)	11
Plateforme d'informations tous modes en temps réels → Préparation aux trajets	11
Plus d'évènements type « semaine de mobilité ».	6
Création d'agences mobilité	2
Réponses de qualité : personnels formés et suffisants	1
Responsabilité Sociale et Environnementale des Entreprises (RSE)	1
Communautés d'utilisateurs	0
Réseaux sociaux mieux utilisés pour la mobilité : entraide en temps réel	0

### 7.3.5. Quelles orientations prioritaires pour apprendre et se familiariser à de nouveaux modes et outils de mobilité ?

ORIENTATIONS	VOTES
Réglementation volontaire (concertation, mobilisation) ou « autoritaire »	9
Expérimentation sans risque/contrainte cadrée	7
Mettre à disposition des entreprises et établissements scolaires les nouveaux modes de transport (Vélo à assistance électrique, trottinettes électriques...)	4
Conseil en mobilité montrant l'avantage des nouveaux modes de transport (santé, confort autres que le temps)	3
Créer des communautés d'utilisateurs sur les nouveaux modes de transports	3
Transports aériens câblés	2
Apprentissage ++ stage mobilité	2
Éducation parents modèles : expérimentation faire savoir	2
Mise en place de primes (incitation financière), pour les salariés qui utilisent de nouveaux modes de transport	2
Transports maritimes électriques	1
Cadre légal imposant des journées sans voitures et obligeant à tester d'autres modes de transport	1
Accélérer la réglementation en termes de véhicules autonomes	1
Aides État/ADEME aux collectivités pour travailler sur les nouveaux modes de transport	0
Familiarisation et apprentissage à l'école, intergénération social.	0
Mieux faire connaître/améliorer l'information sur les nouveaux modes de transport	0
Exemplarité, modèle scandinave « Big Boss »	0
Sécurisation des innovations	0
Réglementation sur facilitation du covoiturage (voies dédiées, péages gratuits, stationnement gratuit)	0
Partage de données obligatoire sur les informations de déplacement pour proposer des solutions alternatives	0

### 7.3.6. Quelles orientations prioritaires pour développer les Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises ?

ORIENTATIONS	VOTES
<b>Rendre plus responsables les entreprises (ex : exemplarité du chef d'entreprise)</b>	7
<b>Aide au diagnostic (état des lieux)</b>	6
<b>Incidations fiscales : Versement Transport aux résultats d'un Plan Déplacements Entreprise</b>	5
<b>Pratiquer le benchmarking</b>	5
<b>Multiplier les évènements et les challenges dans l'année</b>	3
<b>Comment animer le terrain, quels bénéfices apportés</b>	2
<b>Contexte réglementaire : le faire connaître aux entreprises</b>	2
<b>Banque de données des Plans Déplacements Entreprises</b>	1
Accompagner l'élaboration d'un Plan Déplacements Entreprise : guide pédagogique avec contacts utiles au sein de collectivités	0
Améliorer les échanges : artisans	0
Incidations de l'État et des intercommunalités pour favoriser les actions d'un Plan Déplacements Entreprise sous forme de subventions (ex : stationnement vélos, douche...).	0
Regrouper les petites commerces et entreprises : Plan Déplacements Inter Entreprises	0
Centre de ressources nationales	0
Valoriser et faire connaître les gains pour l'entreprise	0

### 7.3.7. Quelles orientations prioritaires pour assouplir les horaires ?

ORIENTATIONS	VOTES
<b>Développer la confiance entre patrons et salariés pour leur laisser plus de souplesse dans leur travail</b>	11
<b>Incidations financières pour les entreprises de proposer des horaires décalés à leurs salariés (augmentation des salaires)</b>	5
<b>Volonté politique pour la flexibilité des horaires de travail</b>	5
<b>Chrono-aménagement : souplesse, incitations (financières, RTT...) → identification des besoins de déplacement.</b>	3
<b>Proposer des semaines de travail de 4 jours ou de 6 jours (modulation des horaires en conséquence)</b>	3
<b>Meilleure utilisation des espaces de travail (1 poste pour 2 si horaires décalés/plus souples).</b>	3
<b>Loi pour pénaliser les entreprises qui ne proposent pas de souplesse dans leur fonctionnement (télétravail, horaires décalés...)</b>	2
<b>Améliorer l'offre de transport (amplitude)</b>	2
<b>Péages (autoroutiers) positifs (ex en Hollande) pour horaires de travail décalés.</b>	2
<b>Modifier les rythmes scolaires</b>	1
Améliorer les solutions de garde tôt ou tard pour que les parents puissent décaler leurs horaires	0
Travail possible le samedi ou le dimanche	0



## 7.4. Verbatim de l'atelier 3 : déclinaison des orientations prioritaires en actions opérationnelles

### 7.4.1. Faire évoluer la réglementation

#### ACTIONS

- Autorisation/interdiction circulation des voitures (pouvoir de police : communes..., autorité territoriale de police). Journées sans voitures (généralisation)
- Péages urbains (concessionnaire de réseaux)
- Obligation d'assurer la continuité des modes actifs (ex : traverses bleues vertes)
- Obligation mise en œuvre de tarification pour covoiturage par exemple
- Incitation aux Partenariats Publics Privés
- Fin du stationnement gratuit dans les centres villes avec report dans les parkings relais
- Voies réservées au covoiturage
- Accélération de la réglementation pour la mise en œuvre du véhicule autonome
- Développement d'expérimentations limitées dans le temps avec une communication publique adoptée.
- Développer la démocratie de proximité : impliquer les usagers
- Mise en œuvre d'une politique incitative en faveur du télétravail en cas de pic de pollution/risque d'inondation

### 7.4.2. Développer l'éco-tourisme avec une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle

#### ACTIONS

- Promouvoir les circuits à faible empreinte carbone (partenariats avec les professionnels du tourisme)
- Lister les activités d'écotourisme
- Lister les modes de transports répondant au besoin de l'écotourisme en mettant en lien des sites Internet
- Profilage des touristes
- « Carte fidélité », « smiles », « challenge écotourisme » (distribution de points, remises...)
- Développer une plateforme (Web, appli), permettant de partager ses expériences d'utilisateurs du « challenge écotourisme » et de devenir parrain/prescripteur
- Développer une activité commerciale/économique, directement en lien avec les touristes dans les sites d'éco-tourisme
- Valorisation de l'offre prescrite sur place afin de limiter les déplacements entre différents lieux/commerces (potentiel éco dans l'environnement)
- Organiser des navettes maritimes pendulaires afin de réduire les déplacements routiers à caractère saisonnier

### 7.4.3. Réaliser des expérimentations terrain avec accompagnement et mise à disposition de matériel

#### ACTIONS

- Prendre l'existant comme point de départ
- Politiques incitatives (incitation à l'usage du service, incitation à l'achat)
- Sécuriser l'expérimentation (service après-vente, sécurisation employeurs...)
- Suivi et évaluation (point de vue usagers, employeurs, collectivités, témoignages...)
- Expériences à adapter en fonction de l'itinéraire de l'utilisateur
- Benchmarking (s'imprégner des autres territoires)
- S'adapter aux besoins réels des usagers (ne pas prendre compte que le domicile-travail)
- Actions collectives (effet d'entraînement, accélération dynamique)

### 7.4.4. Multiplier les événements type « semaine de la mobilité »

#### ACTIONS

- Proposer des périodes sans voitures
- Proposer des périodes par mode : vélo, covoiturage, TC, télétravail, pédibus
- Pilote : AOT
- Acteurs : entreprises, associations, collectivités, établissements scolaires...
- Périodicité : jours/semaines/mois
- Fréquence : récurrence tous les ... mois.
- Annonce : le meilleur moyen de communication : anticiper, informer
- Plateforme d'inscription
- Outils à disposition gratuits + accompagnement
- Climat festif : s'en rappeler (souvenirs), passer un bon moment, susciter l'envie
- Évaluation : esprit compétitif évolutif (lots à gagner) + bilan environnemental + bien-être humain (minutes d'espérance de vie gagnées, moins d'accidents).

### 7.4.5. Créer une plateforme d'information tous modes, actualisée en temps réel

#### ACTIONS

- Gestion publique ou privée ? (Région, EPCI, Google Maps, Waze...)
- Identifier les modes de transport (voiture, bus, vélo, aviation, parking, train, PMR).
- Informations en temps réel (capteurs, IOT...)
- Un outil technique de préparation de trajet
- Estimation temps réel et temps prédictif avec prise en compte des événements touristiques et culturels, travaux, accidents, météo
- Source des données / mise à jour régulière
- Open Data
- Public
- Application gratuite
- Accessible dans toutes les langues + handicapés (visuel...).

#### 7.4.6. Mettre en place un accompagnement grâce à des conseillers mobilité

##### ACTIONS

- Rendre visibles ceux qui existent / quels acteurs et quels supports de communication (bus, plaquettes, sites Internet...)
- Harmoniser et regrouper l'information multimodale sur le territoire
- Actions de terrain de sensibilisation (en entreprises, en écoles, journées de la mobilité...)
- Définir au sein des universités, un conseiller en mobilité (un étudiant en général)
- Organiser des ateliers d'apprentissage du vélo, des transports en commun...
- Aider à la mise en œuvre des PDM (diagnostics, informations réglementaires, connes pratiques...)
- Qui ?
  - La Région pour le cadre réglementaire (SRADDET + Plan de Déplacements Urbain)
  - L'agglomération pour les référents territoriaux (information sur les transports de proximité)
- Comment ?
  - Création de nouveaux emplois/formation et/ou « rationalisation » avec des référents existants (conseillers existants ou volontariat ?)
- Différents niveaux d'information
- Coopération intercommunale ++
- Transversalité des connaissances/stratégies territoriales
- Diversité (répondre à de la demande, besoin)

#### 7.4.7. Développer la confiance entre employeurs et salariés

##### ACTIONS

- Période test/équipe test/bilan
- Témoignages
- Équipements adaptés et fiables
- Définir des objectifs avec le patron/planning → modulation semaine /objectifs et ses contraintes
- Plus de flexibilité par rapport à l'organisation de la journée

#### 7.4.8. Établir des diagnostics pour les PDE et PDIE

##### ACTIONS

- Mobiliser et inciter les actifs
- Questions à poser au salarié
  - D'où tu viens ?
  - Où tu vas ?
  - Tes étapes ?
  - Contraintes professionnelles (horaires...),
  - Budget « domicile/travail »
- Établir un plan d'actions
- Gain pour le salarié
- Pour le Plan Déplacements Inter-Entreprises : confronter le Plan Déplacements Entreprise pour désigner le plus performant animateur
- Les bénéfices pour l'entreprise :
  - Stationnement : 1/2 ticket de stationnement par salaire
  - Coût des retards
  - Coûts des congés maladie
  - Foncier (parkings selon secteur)
  - Impact horaires décalés : organisation
  - Contrainte de recrutement : valorisation des déplacements
- Plan d'actions :
  - Gains pour l'entreprise
  - Solutions techniques des défaillances

#### 7.4.9. Créer un package/circuit selon le profil des touristes

##### ACTIONS

- Associer les réseaux de transports et de centres d'intérêt avec un PASS compétitif (CASA)
- Proposer des PASS X jours au choix avec des activités à choisir dans une liste d'activités (avec système de réservation possible) et la mobilité associée (CASA, Pôle métropolitain + autres AOT du 06).
- Forfaits dégressifs en fonction de la durée
- Questionnaires pour récupérer les informations des touristes pour connaître ce qui est visité, comment sont faits les déplacements et connaître les profils. But : créer et améliorer les packages proposés (CASA/OTI)
- Organiser des rallyes découverte du territoire en mixant transports et activités (OTI/CASA)
- Proposer des tarifs dégressifs selon les heures et les périodes (plus cher en plein saison et en heures de pointe)
- A l'achat d'un package (activités, musées...), offrir le transport associé.

#### 7.4.10. Assurer la flexibilité et l'adaptation des horaires

##### ACTIONS

- Fixer les objectifs de travaux et responsabiliser
- Cibler des entreprises potentielles
- Fixer un cadre légal autoritaire (par exemple pour plus de 20 salariés)
- Exemplarité des collectivités
- Validation d'outils (PC, débit...)
- Outil informatique de validation du télétravail
- Outil reporting/mesure du télétravail (économies, bénéfices environnementaux, santé, bénéfices...)
- Formation aux nouveaux modes de management (par objectifs et non taux horaire) + planning
- Assurances
- Augmenter les amplitudes horaires avec des plages horaires fixes (ex : 10h-12h / 14h-16h).
- Semaine de 4 jours ou 6 jours
- + de flexibilité pour la période de congés
- Espaces de co-working à développer
- Indemnisation des frais personnels ?

#### 7.4.11. Promouvoir le télétravail

##### ACTIONS

- Former les directeurs des ressources humaines à connaître toutes les formes de télétravail (professionnels du secteur)
- Mesurer les gains apportés par le télétravail et le faire connaître aux entreprises (retours d'expériences d'entreprises qui l'ont mis en place par taille d'entreprises) (Chambre du commerce et de l'industrie/Plans Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises)
- Avantages fiscaux pour les entreprises mettant en œuvre le télétravail (État/CASA)
- Affichage des bonnes pratiques en matière de télétravail (actions, nombre de personnes concernées, indicateurs...) : chaque entreprise (animation, Plan Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises)
- Aides aux entreprises pour équiper les salariés et investir dans le système d'information nécessaire (État/Région/CASA)
- Proposer des formations au management des salariés en télétravail (organisation de formations)

## 7.5. Verbatim du « mot de la fin »

En fin de séminaire, chaque participant a exprimé leur ressenti à propos de la journée écoulée à travers un « mot de la fin ».

- Échange
- Enrichissant x2
- Soif d'informations
- Ludique
- Innovant
- Confiance
- Profusion d'idées
- Réflexion en groupe
- Collaboratif x2
- Un bon début
- Partage
- Contribution
- Solutions qui existent déjà
- Idéal
- Vivant
- Coopération
- Richesse
- Avenir
- Rendez-vous demain pour évaluer
- Convergent
- Commencement
- Mobilité pour rester à la maison
- Motivant
- Intéressant
- Objectif commun
- Stimulant
- Espoir
- Désir de changement
- Constructif
- Evoluer
- Merci
- Concertation