

# Le plan de mobilité : un outil pour repenser durablement les déplacements et ouvrir de nouvelles voies

Anne Guillaumet<sup>1</sup>

## CORRESPONDANCE

[anne.guillaumet@inrae.fr](mailto:anne.guillaumet@inrae.fr)

## RÉSUMÉ

Fortes émettrices de gaz à effet de serre, les mobilités professionnelles et domicile-travail sont une des cibles de la transition écologique. Pouvoir les identifier, les quantifier, les questionner semble essentiel pour trouver les leviers permettant de réduire leurs émissions. Initialement prévus pour le secteur privé, les plans de mobilité sont un des outils pour piloter la décarbonation des trajets au sein d'INRAE. Cet outil systémique des questions de mobilité va au-delà d'une approche qui pourrait être uniquement technique (électrification du parc auto, équipement de stationnement vélo, etc.) pour accompagner le développement de mobilités plus vertueuses : par exemple, le vélo plutôt que la voiture ou le covoiturage au lieu de l'autosolisme. Les centres Nouvelle-Aquitaine-Poitiers et Provence-Alpes-Côte d'Azur témoignent, dans cet article, de son intérêt pour impulser de nouvelles pratiques et favoriser de nouvelles interactions.

## MOTS-CLÉS

Plan de mobilité ; mobilités durables ; réduction des émissions de gaz à effet de serre ; déplacements professionnels ; déplacements domicile-travail

---

<sup>1</sup> INRAE, DRSE, 34060 Montpellier, France

# The mobility plan: a tool to sustainably rethink travel and open new avenues

Anne Guillaumet<sup>1</sup>

## CORRESPONDENCE

[anne.guillaumet@inrae.fr](mailto:anne.guillaumet@inrae.fr)

## ABSTRACT

Strong emitters of greenhouse gases, professional and home-to-work commutes are one of the targets of the ecological transition. Being able to identify, quantify, and question them seems essential to find the levers to reduce their emissions. Initially intended for the private sector, mobility plans are one of the tools to manage the decarbonization of journeys within INRAE. This systemic tool for addressing mobility issues goes beyond a purely technical approach (such as electrifying the vehicle fleet, providing bicycle parking facilities, etc.) to support the development of more sustainable modes of transportation—for example, cycling instead of driving, or carpooling instead of driving alone. In this article, the Nouvelle-Aquitaine–Poitiers and Provence–Alpes–Côte d'Azur centers share their experience, illustrating the tool's value in initiating new practices and fostering new interactions.

## KEYWORDS

Mobility plan; sustainable mobility; reducing greenhouse gas emissions; business travel; home-work travel.

---

<sup>1</sup> INRAE, DRSE, 34060 Montpellier, France

## Les mobilités, un secteur à décarboner

En France, l'enquête nationale sur les mobilités des personnes réalisée par le SDES (Service des données et études statistiques des ministères de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique) et l'INSEE en 2018-2019 comptabilise en moyenne trois déplacements quotidiens par Français, soit 181 millions de déplacements par jour à titre individuel ou professionnel. Se déplacer est un besoin essentiel qui contribue fortement aux émissions de gaz à effet de serre avec un total d'émissions directes de 86,4 MtCO<sub>2</sub> (SDES-INSEE, 2019). Avec l'accélération du changement climatique, les mobilités représentent un levier de réduction d'émission important. Faire évoluer les infrastructures et les habitudes devient prioritaire aussi bien pour les déplacements domicile-travail, les déplacements professionnels, les modes de travail...

Agir pour des mobilités plus vertueuses est l'ambition portée par INRAE, car les déplacements représentent 14 % des émissions de gaz à effet de serre de l'institut, soit 46 % des déplacements professionnels réalisés en avion et 66 % des trajets domicile-travail en voiture thermique (données BEGES 2022).

En 2021, INRAE intègre les mobilités dans son premier plan d'action RSE. Pour « promouvoir les déplacements responsables des agents d'INRAE » à l'horizon 2025, l'institut s'engage dans le déploiement national de plans de mobilité à l'échelle de ses 19 centres, à l'instar des politiques de l'État pour des services publics écoresponsables.

Outil diagnostic et outil d'aide à la décision, les plans de mobilité initient une nouvelle approche dans la gestion des mobilités.

## Un outil d'aide à la décision réglementaire

Les plans de mobilité sont des outils obligatoires institués par la loi d'orientation des mobilités de 2019. Initialement prévue pour les agglomérations et les entreprises, cette disposition réglementaire s'est élargie aux ministères et aux organismes engagés dans le dispositif Services publics écoresponsables.

Pour les agglomérations et les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), la loi indique que le plan de mobilité « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. »

Pour les entreprises, il s'agit d'« optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports ».

Au-delà d'un outil pour faciliter et optimiser les mobilités, les plans de mobilité contribuent plus largement à lutter contre le changement climatique et améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens : « Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

Pour résumer, ils participent à quatre objectifs majeurs :

- diminuer les émissions de gaz à effet de serre ;
- contribuer à la qualité des conditions de travail ;
- réaliser des économies financières ;
- réduire la congestion des moyens de transport.

Ils sont élaborés à partir d'un état des lieux de l'accessibilité du site (offres de transport disponibles, infrastructures d'accès, etc.), d'une analyse des déplacements domicile-travail et des déplacements professionnels, et des habitudes de travail (télétravail, horaires...). Une phase de diagnostic est ensuite menée pour établir un plan d'actions avec un plan de financement, un calendrier et les modalités de son suivi.

## Le déploiement des plans de mobilité à INRAE

En 2022, la Direction de la responsabilité sociétale et environnementale (DRSE) d'INRAE propose un guide pratique à destination des centres pour mettre en place leur plan de mobilité. Outre la méthodologie, sont rappelés les bénéfices attendus à la fois pour l'institut et les agents (Encadré 1).

Les bénéfices vont au-delà des facilités de transports et font du plan de mobilité non seulement un outil d'aide à la décision pour améliorer les déplacements et infléchir les émissions de gaz à effet de serre, mais également un outil systémique appliqué aux mobilités avec une prise en compte des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, et un outil d'intelligence collective où tous les acteurs (aménageurs, employeurs, agents...) sont impliqués (Encadré 2).

Au sein d'INRAE, l'un des premiers centres à s'être engagé dans l'élaboration de son plan de mobilité est celui de Provence-Alpes-Côte d'Azur pour ses sites d'Avignon. Ce sont les domaines de Saint-Paul et Saint-Maurice accueillant près de 650 agents, localisés sur la communauté d'agglomération du Grand Avignon ; une implantation urbaine située à une demie heure du centre d'Avignon. Avec 200 000 habitants, l'agglomération d'Avignon dispose d'équipements de transports en commun (bus, tram) et d'aménagements cyclables. Toutefois, l'accessibilité décarbonée des sites INRAE, situés en périphérie, n'est pas encore optimale. Dès 2019, le centre a décidé de mettre en place une gouvernance pour se doter d'une politique en faveur des mobilités douces et décarbonées via un plan de mobilité. Leur expérience de

### Encadré 1. Extraits du Guide méthodologique à l'usage des centres, DRSE INRAE (juillet 2022)

Bénéfices pour les agents INRAE (titulaires et non titulaires) :

- Réduire leur budget transport ;
- Avoir accès à un choix et une visibilité plus large des modes de déplacement existants et des aides financières auxquelles ils ont droit ;
- Bénéficier d'une meilleure accessibilité au site, via une amélioration des itinéraires cyclistes et piétons, de la desserte en transports collectifs, et des possibilités de stationnement (covoiturage, vélo) ;
- Profiter d'impacts positifs en matière de santé et de réduction du stress ;
- Participer à un projet collectif pour le bien commun.

Bénéfices pour INRAE :

- Contribuer à déployer la démarche de RSE et renforcer l'attractivité de l'institut au travers d'action concrètes ;
- Fédérer autour d'un projet porteur de valeurs collectives ;
- Contribuer à un climat social apaisé grâce à une prise en compte du bien-être des agents, de leurs attentes et de leurs besoins ;
- Développer des synergies avec d'autres projets internes de l'établissement tel que le développement du travail à distance ou le plan d'action relatif au BEGES ;
- Coopérer avec les acteurs locaux et les établissements voisins en mutualisant les ressources ;
- Être acteur du développement durable des territoires dans lesquels les centres sont insérés ;
- Contribuer à l'amélioration des services et infrastructures de transport en ayant un rôle de partie prenante incitative auprès des pouvoirs publics.

### Encadré 2. Extraits Mobilité INRAE 2024 / Bilan & perspectives (données actualisées en juin 2025)

Quelques chiffres :

- 2025 : 84 % des centres INRAE bénéficient d'un plan de mobilité actif ou en cours ;
- 2025 : 12 sites récompensés des labels Or et Argent pour leur politique vélo (label OEPV – Opération employeur pro-vélo – porté par la Fédération des usagers de la bicyclette ;
- 2024 : 2 765 agents ont bénéficié du remboursement à 75 % de leur abonnement transports et vélo, soit 24 % des effectifs ;
- 2024 : 2 623 agents ont bénéficié du forfait mobilités durables, soit 23 % des effectifs ;
- 2024 : 17 centres ont été équipés de bornes de recharge pour véhicules électriques.

pionnier a permis de nourrir les réflexions des autres centres INRAE, notamment sur le volet de la mobilisation des acteurs et la mise en place d'une dynamique participative. Le témoignage (ci-après) d'Estelle Ferrari, la responsable RSE de ce centre, nous livre un premier retour d'expérience cinq ans après le début de cette initiative.

Plus récemment, en 2024, c'est le centre Nouvelle-Aquitaine-Poitiers qui s'est doté d'un plan de mobilité pour les sites de Lusignan et Rouillé dans la Vienne et du Magneraud et Saint-Laurent de la Prée en Charente-Maritime, qui sont pour la plupart composés d'unités expérimentales éloignées des agglomérations et peu accessibles en transport. 277 agents sont concernés, en

majorité des techniciens qui sont contraints à être présents quotidiennement sur le site. La plupart utilisent leur véhicule thermique en solo pour se rendre sur leur lieu de travail. Toutefois, une communauté de cyclistes existe malgré des infrastructures cyclables peu adaptées. Maddalena Riess, la responsable RSE du centre Nouvelle-Aquitaine-Poitiers, nous livre, ci-après, son témoignage sur la mise en place du plan de mobilité.

En dépit des différences de contexte, ces deux témoignages laissent entrevoir des similitudes, notamment dans l'approche systémique des enjeux de mobilité du plan de mobilité et de ses co-bénéfices.

## Interview de Estelle Ferrari, responsable RSE du centre Provence-Alpes-Côte d'Azur

« La mobilité c'est aussi questionner notre rapport au temps et à l'immédiateté »

Les sites d'Avignon du centre INRAE Provence-Alpes-Côte d'Azur ont été parmi les premiers à s'engager dans l'élaboration d'un plan de mobilité. Six ans après, Estelle Ferrari fait le bilan de ce dispositif et revient sur son caractère innovant.

**Le programme d'actions du premier plan de mobilité du Centre PACA-Avignon arrive à son terme. Quelles avancées majeures reprenez-vous ?**

Nous avons été un des premiers centres INRAE à mettre en place un plan de mobilité. À l'époque, les collègues ont réellement ouvert la voie. Impulsé par la direction du centre, ce travail novateur a été mené par la précédente chargée de mission développement durable, Caroline Guilbaud, et le groupe de travail dédié. Ils ont dû faire preuve d'inventivité pour mobiliser un collectif autour des questions de mobilité, élaborer et traiter les enquêtes structurelles et comportementales, rédiger les fiches action et le rapport final. C'est tout ce travail mené en amont qui a facilité la mise en œuvre des actions. Mon arrivée en 2021 coïncide avec le démarrage du plan d'action. Pour mener à bien son déploiement, la collaboration et l'intégration des enjeux mobilité dans l'activité des différents services des services d'appui à la recherche (SDAR) ont été indispensables, tout comme le responsable RSE de centre a un rôle central pour orchestrer et contribuer au bon déroulement du plan de mobilité.

Le plan de mobilité a permis effectivement de mettre en avant les questions de mobilité. Au fur et à mesure de sa mise en place, nous avons constaté que les actions individuelles seules ne peuvent répondre aux besoins ; il faut justement avoir une vision et une approche globale et transversale. La mobilité n'est pas juste une question d'abri vélo. Il en faut mais ça ne suffit pas. Si vous n'êtes

pas en contact avec les collectivités pour améliorer les infrastructures pour plus de pistes cyclables et sécuriser les trajets, les abris vélos ne pourront pas à eux seuls favoriser les trajets à vélo. Si vous avez des pistes cyclables mais que la majorité des agents habitent à plus de 10 km, faire des campagnes de sensibilisation pour venir à vélo ne convaincra personne. Mais si vous faites un état des lieux des transports en commun disponibles, que vous encouragez leur usage par le forfait mobilités durables (FMD) et le remboursement partiel de l'abonnement aux transports au commun, vous aurez un réel impact. Ces exemples montrent que les solutions pour améliorer les mobilités sont plurielles et que nous avons encore à inventer, à innover.

En disposant d'un plan de mobilité, nous avons une expertise de nos besoins, ce qui nous permet d'être écoutés par les autorités organisatrices des mobilités et de tenter avec elles de trouver des solutions, mais aussi d'avoir plus de conviction pour embarquer d'autres structures voisines du site et d'avoir plus de poids dans les négociations. C'est une des pistes de travail de notre prochain plan de mobilité.

En termes d'avancées dans les usages, il est clair que la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail a fortement progressé, que certains agents grâce aux différentes animations et campagnes de sensibilisation se sont remis au vélo ou ont gagné en assurance sur le bien-fondé de leur pratique et peut-être gagné en légitimité vis-à-vis de leurs collègues. Venir à vélo au travail ne fait plus de vous un « original » ! La labélisation du site de Sophia-Antipolis Employeur Pro-Vélo est une belle récompense collective qui met en valeur le chemin parcouru.

Il faut noter ici l'importance de la récurrence des campagnes de sensibilisation et le rôle essentiel de l'équipe communication pour la mise en œuvre des outils (Figure 1).

Grâce au PDM et à ces cinq années passées à dérouler le plan d'action, les mobilités sont devenues un véritable sujet. Par exemple, questionner l'opportunité de déplacements lointains en avion n'est plus tabou. Réfléchir, anticiper les déplacements pour favoriser le train ou le covoiturage devient légitime. Développer la mutualisation des véhicules de service, l'achat et l'usage des voitures électriques se transforme en un projet collectif RSE.



Animation sur le thème des mobilités dans le centre INRAE Provence-Alpes-Côte d'Azur (© Salima Kherchache, INRAE, 2023)

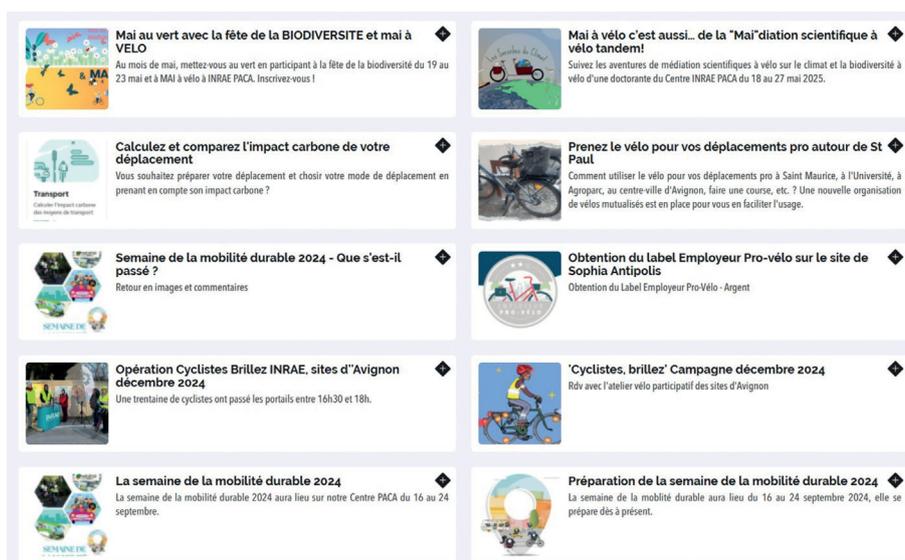


Figure 1. Exemple d'actions de sensibilisation aux mobilités douces menées sur le centre Provence-Alpes-Côte d'Azur et leur promotion sur l'intranet du centre (extrait mai 2025)

De plus, l'engagement de certains agents sur ces missions est mieux reconnu (même s'il y a encore du chemin à faire) et l'implication bénévole de certains, notamment pour les ateliers de réparation, a montré son importance (mais aussi sa fragilité). L'engagement de la direction du centre et des unités est également essentiel pour soutenir les actions de sensibilisation, tester des modalités, montrer l'exemple/la voie...

**Diriez-vous que la mise en place du plan de mobilité a permis de faire progresser les réflexions vis-à-vis de la mobilité ?**

Le PDM permet effectivement d'apporter des solutions matérielles pour faciliter les mobilités, et c'est son rôle premier. Pendant les cinq années de notre premier plan d'action, nous nous sommes focalisés sur la mise en place de ces solutions, afin d'améliorer par exemple les déplacements à vélo pour les trajets domicile-travail. Ces besoins « primaires » étant désormais en partie pourvus, de nouvelles réflexions peut-être moins techniques et plus sociales commencent à émerger.

Questionner les mobilités, c'est questionner le temps, l'immédiateté et la prise de risque. Que nous disent réellement les agents quand ils affirment qu'en prenant l'avion, ils vont plus vite ? Qu'en

prenant leur voiture personnelle, ils sont plus libres ? Que venir à vélo, c'est fatigant ? Que conduire une voiture électrique, ce n'est pas sûr ? Quelle société ces exigences personnelles révèlent-elles ? Travailler sur les mobilités engage au-delà de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elles questionnent effectivement nos déplacements mais aussi nos modes de travail, d'évaluation, notre organisation, nos priorités et nos valeurs.

Selon moi, le plan de mobilité est un élément déclencheur. Il met en avant l'importance de travailler, en même temps, sur les cinq leviers de la mobilité durable. La présentation de ces leviers est d'ailleurs très utile lors des échanges et séances de sensibilisation (Figure 2).

Analyser/réduire les déplacements, le report modal (véhicule solo thermique vs transports en commun, vélo ou marche), l'optimisation du remplissage des véhicules, le choix des véhicules et leur mode d'utilisation (éco-conduite) et enfin le choix du mode de propulsion (thermique versus électrique) deviennent des clés de choix. Le plan de mobilité invite à questionner notre rapport au temps, aux priorités professionnelles et personnelles. Il y a un enjeu essentiel à se déplacer moins, mais mieux, c'est l'un des piliers de la transition écologique et sociale.



Figure 2. Les cinq leviers de la stratégie nationale bas carbone pour la mobilité

## Interview de Maddalena Riess, responsable RSE du centre Nouvelle-Aquitaine-Poitiers

### « Le déploiement du plan de mobilité est l'occasion d'amorcer une nouvelle dynamique collective »

Initié en 2022, le plan de mobilité du centre Nouvelle-Aquitaine-Poitiers est paru en 2024 avec un plan d'action pour la période 2024-2027. Maddalena Riess, qui a piloté ce projet, nous partage son expérience.

#### *Quand le projet de plan de mobilité a été lancé en 2022, les enjeux en matière de mobilité étaient-ils déjà clairement identifiés ou partagés ?*

Quand je suis arrivée à INRAE en tant que responsable RSE pour le centre Nouvelle-Aquitaine-Poitiers, une de mes premières missions a été de réaliser son plan de mobilité.

Très rapidement, j'ai identifié que la thématique des mobilités était prégnante. De nombreux agents étaient déjà convaincus de l'intérêt de s'emparer de ce sujet et d'autres souhaitaient se voir proposer de nouvelles solutions de mobilités plus vertueuses. Au même moment, du côté des collectivités, des réflexions étaient en cours pour développer de nouvelles lignes de bus, avec notamment une ligne prévue dans le secteur du site de Lusignan.

Le timing pour engager l'élaboration du plan de mobilité du centre était parfait.

#### *Que retenir de l'état des lieux réalisé ?*

Tout d'abord, nous retenons la forte participation des agents lors des enquêtes menées sur leurs habitudes de déplacement (57 % de retours) confirmait que la majorité d'entre eux étaient intéressés et présageait de leur implication pour participer à l'élaboration du plan de mobilité.

L'état des lieux a montré une forte proportion de déplacements à vélo avec 21 % des répondants affirmant utiliser leur vélo sur des déplacements domicile-travail, malgré des infrastructures cyclistes peu développées. Des agents se sont également dits intéressés pour effectuer leurs déplacements en transport en commun plutôt qu'en voiture personnelle. Par ailleurs, un groupe informel de covoiturage entre agents était déjà actif.

L'état des lieux a également rappelé que la configuration de notre centre – avec de nombreuses unités expérimentales – implique de fortes contraintes horaires et une présence sur site indispensable, ce qui offre peu de possibilités pour le télétravail.

Cette phase du plan de mobilité a aussi permis de travailler avec des partenaires externes au centre, à la fois avec les organismes voisins de nos sites et avec les autorités et collectivités en charge des transports. Cette phase essentielle d'état des lieux a été l'occasion de faire de la mobilité un enjeu transversal au sein du centre en impliquant

les services en charge des ressources humaines, de la prévention, de la formation, des travaux, pour ne citer qu'eux, et de la RSE bien entendu.

#### *Avec le lancement du plan d'action du plan de mobilité en mars 2024, y a-t-il déjà des résultats encourageants, des évolutions dans les modes de déplacement ?*

Pendant la période d'élaboration du plan de mobilité, des négociations étaient en cours avec l'AOM de Grand Poitiers pour mettre en place un nouvel itinéraire de bus potentiellement capable de desservir la commune de Lusignan dans un premier temps, puis notre site INRAE en septembre 2023. Grâce à cette nouvelle desserte (à mettre directement au crédit de la démarche du plan de mobilité et de l'intérêt renouvelé d'agents volontaires), des agents ont sauté le pas et délaissé leur voiture au profit du bus. C'est mon cas.

Par ailleurs, travailler avec les autres services (communication, formation, prévention, travaux et budget) à l'occasion du plan de mobilité a permis de démultiplier les canaux d'information et d'avoir plus d'impact lors des différentes animations autour du vélo. On constate une plus grande participation au fil des années. Près de 150 agents ont participé à des animations en 2024, cinq fois plus qu'en 2023.

Depuis juin, trois vélos de service mutualisés sont disponibles pour permettre de faire des allers-retours entre des sites proches. Deux stations de réparation sont également en cours d'installation.

La prochaine enquête nationale sur la mobilité menée à l'automne devrait nous apporter des éléments pour mesurer l'évolution de ces pratiques.

#### *Selon vous, le plan de mobilité est plus qu'un outil technique d'aide à la décision pour améliorer les mobilités. Aurait-il un caractère innovant ?*

Oui, c'est un outil également « politique ». S'engager dans un plan de mobilité a une portée politique car c'est affirmer que les mobilités sont un enjeu fort pour le centre. C'est une caution donnée pour ensuite avoir toute légitimité pour travailler avec nos collègues en interne mais aussi avec nos partenaires extérieurs. Le plan de mobilité permet de se concentrer sur une thématique, de lui donner plus d'importance, plus de visibilité, et de faciliter sa mise en œuvre. Sans plan de mobilité, il y aurait des actions plus diffuses, moins visibles, moins efficaces.

Le plan de mobilité permet de donner du sens. Il place les agents au cœur du dispositif, en les interrogeant sur leurs habitudes de déplacement, en récoltant leurs propositions et en les intégrant dans le PDM. C'est très valorisant ! C'est indirectement un outil de cohésion et de mobilisation.

Le plan de mobilité est aussi au service du rayonnement d'INRAE. C'est l'occasion de porter hors-les-murs notre exemplarité en matière d'environnement et de montrer l'adéquation entre nos recherches et notre organisation. Par ailleurs, travailler sur l'amélioration de l'offre d'accessibilité, c'est donner l'opportunité à de nouveaux publics de venir à notre rencontre. La ligne de bus qui relie directement Poitiers ainsi que trois communes limitrophes à

notre site principal facilite la venue de publics scolaires pour des animations et du grand public pour des événements nationaux comme la Fête de la nature ou la Fête de la science. C'est aussi un facteur d'attractivité pour de futurs recrutés qui auront plus de facilité pour venir travailler.

Le travail mené pendant l'état des lieux avec nos voisins institutionnels et privés ainsi que les collectivités nous donne accès à

de nouvelles opportunités, bien au-delà de la thématique des mobilités : nouer de nouveaux partenariats, échanger des bonnes pratiques, mutualiser... Le plan de mobilité offre une visibilité et un rayonnement auprès de nouveaux acteurs.

Et pour finir, effectivement le plan de mobilité permet aussi d'accompagner, d'encourager et de valoriser le changement.

## Conclusion

Actuellement, les plans de mobilité sont identifiés comme un outil de référence pour définir les politiques de mobilité au sein des organisations, et dont la quasi-totalité des centres INRAE s'est emparée. Ils ont pu établir leur premier état des lieux sur l'ensemble des composantes de la thématique des mobilités, qu'elles soient professionnelles ou pour le trajet domicile-travail, et ainsi identifier les enjeux et proposer des solutions. Lors du déploiement de cet outil, les mobilités doivent être envisagées de manière systémique et non uniquement via un volet

purement technique. Par ailleurs, les témoignages montrent que travailler sur les mobilités génère des co-bénéfices qui dépassent largement le périmètre des déplacements et de la réduction des émissions carbone. Les plans de mobilité semblent également reposer sur l'intelligence collective, notamment avec des dispositifs participatifs. À l'heure pour certains centres de réviser leur plan de mobilité, et après avoir mis en place de nombreuses actions, les attentes ont évolué et soulèvent, bien au-delà des mobilités, des questions plus essentielles, en particulier celle de notre rapport au temps. La transition écologique n'attend pas uniquement des solutions techniques. ■

## Références

ADEME (2015). Boîte à outils Plan de mobilité employeur.

Bigo, A. (2020). Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. [Thèse de doctorat, Institut polytechnique de Paris]. <https://theses.fr/2020IPPAX068>

Dossier « Mobilité des Français : comment changer de voie ? » (automne 2024). *ADEME magazine*, 174. <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/7633-ademe-magazine-n174-octobre-2024.html>

DRSE INRAE (juillet 2022). Comment faire son plan de mobilité ? Guide méthodologique à l'usage des centres.

Enquête « Mobilité des personnes » 2018-2019, SDES-INSEE. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>

Légifrance. « Chapitre IV : Les plans de mobilité (articles L1214-1 à L1214-38) ». [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section\\_lc/LE-GITEXT000023086525/LEGISCTA000023069061](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LE-GITEXT000023086525/LEGISCTA000023069061)



Cet article est publié sous la licence Creative Commons (CC BY-SA). <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Pour la citation et la reproduction de cet article, mentionner obligatoirement le titre de l'article, le nom de tous les auteurs, la mention de sa publication dans la revue « NOV'AE », la date de sa publication et son URL.