**Expérimentation de la solution WeNow dans une démarche de changement de comportement visant à réduire et compenser les émissions de CO2 à l’échelle d’une commune (Fourmies) impliquant la collectivité, les habitants et les entreprises**

**CAHIER DES CHARGES**

**PORTEUR DE PROJET :** Syndicat Mixte du Parc Naturel Régional de l’Avesnois

**PATENAIRES :** Agence d’Urbanisme de la Sambre / le Centre de Ressource Eco Mobilité / la Commune de Fourmies / WeNow

**SOMMAIRE :**

1. **CONTEXTE GENERAL** …………………………………………………………………………………………………………………….. page 4

Dans les territoires ruraux, qui abritent une part croissante de la population, la voiture est utilisée dans 93% des déplacements quotidiens. **L’accompagnement des habitants** dans leurs pratiques de mobilité constitue l’étape la plus aboutie d’une politique de mobilité soutenable développée au niveau local.

1. **ETATS DE L’ART**……………………………………………………………………………………………………………………………… page 5
	* 1. **Comprendre le processus de changements de comportements de mobilité**

Le développement de l’offre doit s’accompagner de mesures et d’approches de **management de la mobilité** (information, connaissances, expérimentations, prise de conscience…) permettant de modifier les pratiques quotidiennes.

* + 1. **La mobilité sur le territoire Avesnois**

Malgré un taux d’équipement automobile inférieur à la moyenne nationale l’utilisation de la voiture est importante dans les migrations alternantes (80%).

1. **PENSER UN PROGRAMME D’INCITATION AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT VOLONTAIRE**..Page 6

Rendre les individus responsables de leurs actes et de leur environnement, et leur **apporter les compétences et le pouvoir de décider eux-mêmes de changer** leurs comportements. Encourager la décision de changer dans un but à la fois personnel et collectif, inscrit dans la durée.

1. **EXPLORER ET TESTER L’OUTIL WENOW, OUTIL DE MANAGEMENT DE LA MOBILITE** …………………… Page 7

Passer de l’addition de démarches individuelles à l’inscription de l’individu dans une dynamique collective par la définition d’une démarche et d’objectifs collectifs et solidaires. La démarche mise en œuvre à partir de l’outil WeNow doit permettre de :

* Mesurer et prendre conscience de ses émissions de CO2 et de l’impact de sa mobilité
* Accompagner par un coaching 2.0 et des animations incentives l’éco conduite (réduction des émissions CO2)
* Accompagner les changements de mobilité sur les trajets courts
* Expérimenter des alternatives à la voiture
* Formuler des attentes de la part des usagers
1. **LE TERRITOIRE D’EXPERIMENTATION : la commune de Fourmies** ……………………………………………… Page 8

Un enjeu environnemental et social, et une commune volontariste inscrite dans la Troisième Révolution Industrielle.

* 72,7% des actifs utilisent la voiture pour aller travailler alors que 60% des actifs ont un emploi dans la commune.
* 35% des foyers ne sont pas motorisés et donc dépendant du développement de l’offre de mobilité.
* La commune de Fourmies s’associe à l’ADAV pour développer la mobilité douce sur son territoire.

1. **L’EQUIPE PROJET – Description des apports de chaque partenaire** ……………………………………………… Page 9

**Le Syndicat Mixte du Parc naturel régional de l’Avesnois :** garant de la mise en œuvre de la Charte du Parc, qui intègre l’enjeu climat, et animateur de la stratégie TEP-CV, le SMPNRA, plus qu’informer, souhaite encourager les changements de comportement et accompagner le passage à l’action.

**Le Centre Ressource en Ecomobilité :** structure d’accompagnement du volet écomobilité des Plans Climat Territoriaux, le CREM apporte son expertise et mobilise ses ressources dans la mise en œuvre de ce projet.

**L’Agence de Développement et d’Urbanisme de la Sambre :** rôle d’expertise, de conseil, d’observation, d’analyse et d’animation sur le fonctionnement et le développement du territoire.

**WeNow :** startup développant des solutions connectées permettant de gérer l’empreinte carbone des véhicules motorisés.

**La commune de Fourmies :** porte une politique ambitieuse dans le domaine de la transition énergétique et souhaite développer la pratique du vélo.

1. **LA METHODE** ………………………………………………………………………………………………………………………………. Page 10
* ETAPE 0 🡪 Test interne Mairie de Fourmies « réceptivité agents de la commune »
* ETAPE 1 🡪 Cadrage du projet

Définir les étapes et les objectifs, les outils d’animation et de suivi à développer.

* ETAPE 2 🡪 Recensement et recrutement des testeurs

Constituer un panel représentatif autour d’habitants, de salariés d’entreprises et d’agents communaux.

* ETAPE 3 🡪 Réunion de lancement, fourniture et installation du matériel aux testeurs

Présenter la démarche, permettre l’appropriation de l’outil et mener l’étude quanti permettant de connaître les habitudes de chacun.

* ETAPE 4 🡪 Recueil des données brutes + mobilisation groupes habitants « non WeNow »

Etablir un T0 et constituer des groupes « non  WeNow » pour mettre en place une analyse comparée.

* ETAPE 5 🡪 mise à disposition du dispositif WeNow (outil de coaching et d’animation) + temps de rencontres (animation – conférence – débat)

Permettre de réduire les consommations de carburant et accompagner les changements de comportement.

Organiser 4 temps de rencontre :

* + - * 1. Temps 1 « Prise de conscience des enjeux
				2. Temps 2 « Perception des différentes options »
				3. Temps 3 « L’expérience du nouveau comportement »
				4. Temps 4 « Formulation d’attentes »

Mise en œuvre de stratégies d’animations (challenges, récompenses…) au sein des entreprises, de la collectivité et en direction des habitants.

* ETAPE 6 🡪 Analyse et mise en récit de l’étude

Restitution des résultats et création d’un support permettant de disséminer et répliquer.

1. **LE CALENDRIER**……………………………………………………………………………………………………………………………. Page 16

Durée : 24 mois

* ETAPE 1 🡪 Cadrage du projet (3 mois : octobre à décembre 2016)
* ETAPE 2 🡪 Recensement et recrutement des testeurs (3 mois : janvier à mars 2017)
* ETAPE 3 🡪 Réunion de lancement, fourniture et installation du matériel aux testeurs (1 mois : avril 2017)
* ETAPE 4 🡪 Recueil des données brutes + mobilisation habitants « non WeNow »(2 mois : mai – juin 2017)
* ETAPE 5 🡪 mise à disposition du dispositif WeNow (outil de coaching et d’animation) + temps de rencontres (animation – conférence – débat) (12 mois : juillet 2017 – juin 2018)
* ETAPE 6 🡪 Analyse et mise en récit de l’étude (3 mois : juillet – septembre 2018)
1. **LA GOUVERNANCE** ……………………………………………………………………………………………………………………. Page 17
2. **LE BUDGET** ………………………………………………………………………………………………………………………………... Page 17
3. **CONTEXTE GENERAL TRANSPORT ET COMPORTEMENTS LIES A LA MOBILITE**

Les transports représentent ¼ des émissions de GES en France. Les territoires ruraux abritent une part croissante de la population qui est de plus en plus motorisée. Dans ces territoires, la voiture est utilisée à 93% pour les déplacements quotidiens faisant que les déplacements quotidiens des ménages ruraux et périurbains génèrent deux fois plus de CO2 que ceux des pôles urbains.

Au regard des enjeux sociaux (besoins, droits, précarité…), économiques (importations, coûts…) et écologiques (CO2, GES, qualité de l’air, de l’eau, des sols…) une mutation est nécessaire.

Malgré des politiques très volontaristes, les véhicules électriques ou hybrides restent encore très confidentiels. L’Agence Internationale de l’Energie estime que les véhicules dotés de moteurs à combustion interne continueront à dominer le marché des véhicules légers jusqu’en 2035. En 2035, les véhicules électriques devraient représenter 4 % des ventes, les hybrides plus de 20 % et les véhicules roulant au GNV 3 %.

Ajoutons à cela que le prix bas du pétrole ne va pas aider et que le déploiement de technologies ultra sobres (comme l'hydrogène) mettra du temps et reste difficile à déployer à grande échelle sur un horizon de temps compatible avec l'atteinte des 2°C (20-25 ans).

Changer le comportement au niveau individuel, on le voit est complexe. C’est d’autant plus complexe que **tous les utilisateurs de véhicule n’ont aucune conscience de leur impact sur le climat**. De plus, le fait que nous ne voyons plus de fumée à l’arrière des véhicules (comme avant) ne facilite pas la prise de conscience… on a même plutôt l’impression que les véhicules sont inoffensifs.

Il existe certes des leviers et des dispositifs qui pourraient faciliter l’action sur le terrain :

- la réglementation (télétravail, accession au logement proche lieu de travail facilité par des aides…)

- la gouvernance (schémas, plateformes multimodales…)

- l’investissement (ferroviaire, cars…)

- la fiscalité

- l’accompagnement de la transition (communication et sensibilisation) + démarches proactives

**L’accompagnement des habitants ruraux et périurbains dans leurs pratiques de mobilité constitue l’étape la plus aboutie d’une politique de mobilité soutenable développée au niveau locale.** Elle s’inscrit dans une démarche intégrée de connaissance des besoins et des pratiques de mobilité, d’offres, de facilitation, d’information… dans laquelle les collectivités locales et les acteurs du territoire ont tous un rôle à jouer.

Si les modes de transports collectifs (bus, tramway…) et doux (vélo, marche…) sont de plus en plus utilisés en ville, la voiture apparaît toujours comme « le » mode de déplacement favori en milieu rural. Pourtant il semble, par plusieurs leviers offerts par la solution WeNow, possible de favoriser une mobilité plus douce. Celle-ci présente de nombreux avantages pour la personne comme pour la collectivité : impact très faible sur l'environnement (air, bruit, énergie), liberté de déplacement et la rapidité pour les trajets courts, ainsi que la santé et la bonne forme physique, voire socialisation. Sa mise en œuvre ne nécessite pas forcément d'infrastructures coûteuses et est faible consommatrice d'espace. La mobilité douce comprend la marche à pied, les déplacements à vélo et ceux réalisés au moyen d'engins assimilés à des véhicules (patins à roulette, trottinettes, vélos d'enfants, etc). Remplacer des courts trajets réalisés en voiture par de la mobilité douce, soit raccourcir les trajets pour finir à pied ou à vélo ont, en plus, une incidence positive sur la santé.

1. **ETATS DE L’ART**
	* 1. **COMPRENDRE LE PROCESSUS DE CHANGEMENT DE COMPORTEMENTS DE MOBILITE**

**Peut-on changer son comportement en matière de mobilité ?** Qu’est-ce qui pousse quelqu’un à tester un nouveau mode de mobilité comme utiliser un vélo plutôt que prendre sa voiture ? Combien de personnes qui testent une nouvelle manière de se déplacer l’appliquent-elles ensuite régulièrement ? Pour répondre à ces questions, il faut s’intéresser aux comportements individuels. Ces réflexions répondent à une prise de conscience de la nécessité de compléter les actions publiques habituelles d’investissement par des actions qui tentent d’orienter la demande en déplacements. En effet, dans les villes européennes comme Karlsruhe, Copenhague, Bern ou Zurich qui se situent au palmarès des cités écomobiles, **les acteurs publics ont depuis longtemps engagé des actions en faveur d’un changement de comportement de leurs habitants**. Ces exemples s’appuient notamment sur des mesures incitatives, de communication et d’information multimodale. **Il est certainement possible d’aller encore plus loin, en incitant les habitants à expérimenter de nouvelles formes de mobilité**.

Les enjeux environnementaux sont devenus une priorité des politiques publiques et une prise de conscience générale s’observe. Pourtant, si une évolution des comportements de mobilité s’esquisse, **les usagers ont encore du mal à modifier leurs pratiques quotidiennes en phase avec un développement durable**.

De fait, des approches de management de la mobilité se développent autour de l’information personnalisée.

Plusieurs recherches montrent (source INRETS) :

* l’importance du rôle de l’information pour encourager le changement de pratiques de mobilité et une réduction de l’usage de la voiture,
* le développement et l’amélioration des offres de transports et des équipements ne suffisent pas à obtenir des transferts modaux de la voiture particulière vers les autres modes de déplacement,
* les changements de pratiques se heurtent à la force des habitudes et à une déformation de la perception des modes de transport et de déplacements liées au manque d’expérience,
* les effets des campagnes d’information sur la réduction de l’usage de la voiture sont très limités, voire inexistants,
* la question de l’environnement peut provoquer un changement dans les comportements uniquement s’il n’apparaît pas désavantageux pour l’individu,
* **les connaissances ainsi qu’une attitude favorable ne se traduisent pas forcément dans les comportements**,
* l’information ne motive pas toujours. Tout dépend du type d’information, de quand elle est donnée et par qui. Même si la personne sait qu’il est préférable de réduire l’usage de la voiture, si elle ne sait pas comment faire pour changer ou trouve cela difficile, elle ne changera pas. Il est donc nécessaire de fournir une information sur pourquoi et comment réduire l’usage de la voiture, et réduire le sentiment de difficulté dans le changement,
* **les individus mettront en œuvre les actions nécessaires s’ils savent ce qu’ils doivent faire, comment et pourquoi,**
* la préoccupation des individus pour les problèmes environnementaux est directement liée à leur degré d’implication.
	+ 1. **LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE AVESNOIS**

25 % des ménages de Sambre Avesnois ne possèdent pas de voitures pour se déplacer. C’est le même taux que la moyenne régionale mais ce taux monte à plus de 45 % dans certains quartiers classés en politique de la ville : Maubeuge, Jeumont, Louvroil, Hautmont, Aulnoye-Aymeries, Avesnes-sur-Helpe et Fourmies.

**Et pourtant, en Sambre Avesnois 80 % des migrations alternantes sont réalisées en voiture**, 10 % en marche à pied. La part de marché des transports publics et des deux roues est marginale pour les déplacements domicile-travail: 5 % chacun. Moins de 10 % de la population de Sambre Avesnois résident à moins de 600 m à vol d’oiseau d’une des 7 gares principales de l’arrondissement.

Hors périmètre PTU, seul 18 % de la population de Sambre Avesnois résident à moins de 600 m d’un arrêt de bus offrant un bon niveau de service (supérieur à 20 passages par jour).

1. **PENSER UN PROGRAMME D’INCITATION AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT VOLONTAIRE**

Par l’action proposée, il s’agit **d’expérimenter un programme favorisant la modification des pratiques, de manière volontaire, vers une réduction de l’usage individuel de la voiture**, en fournissant aux usagers des informations sur les alternatives possibles et sur les effets de leurs propres comportements, en suscitant une réflexivité qui les amènerait à changer d’eux-mêmes. **Il s’agit finalement de rendre les individus conscients et responsables de leurs actes et de leur environnement, et de leur apporter les informations, les compétences et le pouvoir de décider eux-mêmes de changer leurs comportements.**

Les applications de ces techniques révèlent des résultats probants aussi bien en termes de réduction de l’usage de la voiture qu’en termes de rapport coût-bénéfice. De plus, considérées comme des mesures « douces », elles sont mieux acceptées par la population que des mesures coercitives.

**ENCOURAGER LA DECISION DE CHANGER DANS UN BUT A LA FOIS PERSONNEL ET COLLECTIF ET INSCRIT DANS LA DUREE** : Le changement de comportement s’observe dans la durée. Il nécessite un temps de compréhension, de réflexion, d’intégration, d’acceptation, d’adaptation et d’adoption. Ainsi que le montrent les différentes théories sur le changement de comportement, il s’agit d’un processus qui évolue par étapes et plus précisément par cycles.

Les programmes de changement de comportement volontaire répondent aux enjeux de management de la mobilité, encourageant l’usage de modes alternatifs à l’usage individuel de la voiture. Le management de la mobilité inclut deux types de mesures :

* « hard » : mesures de régulation légales telles que la restriction du trafic, le péage urbain, l’installation de parkings relais, le développement des infrastructures et services de transports publics ou du vélo.
* **« soft » : mesures « douces », de communication, d’incitation et de motivation. Elles sont appelées par ces mêmes auteurs « stratégies psychologiques et comportementales ». Ces stratégies se basent sur les facteurs psychologiques et sur la prise de conscience pour encourager le changement volontaire.**

L’expérimentation proposée s’attache exclusivement au management de la mobilité de type soft.

**L’action proposée s’apparente à une « campagne d’engagement public »,** mise en place pour que les individus deviennent plus conscients de l’impact de leur mobilité actuelle, découvrent les différentes alternatives de transport disponibles autour d’eux, expérimentent de nouveaux modes de transport et fassent des choix dans lesquels l’usage de la voiture individuelle serait réduit. Le changement volontaire est à encourager parmi les déplacements réalisés en voiture alors qu’ils pourraient objectivement être réalisés autrement.

La méthode a pour but de modifier les attitudes et subséquemment les comportements de déplacement, à travers des incitations individuelles et une information personnalisée. Il s’agit au final de fournir aux usagers des informations et des outils, ciblés et personnalisés, pour les accompagner dans la construction de leurs choix, et les encourager à modifier leur comportement volontairement. En fournissant aux individus des informations ciblées et des conseils personnalisés, ils seront amenés à considérer les alternatives à la voiture et à reconnaître peut-être qu’elles sont plus intéressantes pour eux. La notion de changement de comportement volontaire se définit comme un changement qui se produit lorsque les individus font des choix pour des raisons personnelles, sans pression extérieure. L’objectif est d’atteindre un but personnel sans réglementation ou quelconque sentiment de contrainte.

1. **EXPLORER ET TESTER L’OUTIL WENOW, OUTIL DE MANAGEMENT DE LA MOBILITE**

Pour atteindre les objectifs français en matière de réduction des émissions de CO2 il faut porter une attention spécifique à la mobilité, et en particulier à l’usage des véhicules des particuliers. Sur ce sujet, trois types d’actions sont possibles :

- aider les particuliers à améliorer leur conduite (éco-conduite) pour réduire la consommation de carburant de chacun de leurs trajets,

- inciter au changement de mobilité sur tout ou partie de leurs trajets (réflexion sur la nécessité de leurs trajets, adoption d’autres moyens de transport,

- financer des projets de compensation volontaires qui neutralisent les émissions de CO2.

Pour ce faire, WeNow propose un boitier connecté et une application mobile qui permettent de **mesurer la consommation de carburant**, coacher les particuliers pour les aider à **réduire leur consommation**, sensibiliser pour **inciter au changement de mobilité** et **neutraliser leurs émissions**. WeNow est une solution qui permet à tous les utilisateurs de prendre conscience de leur utilisation de la voiture (on pense souvent qu’on est un faible rouleur, mais on peut parfois être surpris du kilométrage réalisé à la fin du mois, à force de faire des petits trajets), de visualiser ce que font les autres, de prendre conscience de son propre impact sur le climat (compréhension du CO2), de changer sa conduite pour réduire sa consommation, de changer éventuellement le moyen de transport de certains trajets par des moyens plus sobres (transport en commun, covoiturage ou marche à pied et vélo) et d’être récompensé pour ces changements (challenges, community management, concours avec ses amis). L’approche se base sur **la certitude que la prise de conscience est une première étape dans une démarche de changement**, que de se positionner dans une communauté aide à avoir envie d’agir, et que pour donner aux personnes envie d’agir, rien de mieux que la récompense plutôt que la culpabilité. Culpabiliser les personnes qui roulent en voiture n’aidera en rien leur changement de comportement, alors que les récompenser pour un changement semble plus bénéfique.

Valider ces points font partie des objectifs du projet. Il est souhaité pouvoir identifier tous les changements positifs dans le comportement du conducteur (amélioration de la conduite qui bénéficie sur la consommation de carburant, changement d’habitude comme partir à une heure ou les trajets sont moins embouteillés et qui génère également une réduction de la consommation, moins de petits trajets, utilisation d’autres modes de transport…) et proposer des incentives en récompense de chacun de ces efforts**.**

**La solution WeNow comprend :**

* Un outil de mesure : un boitier branché sur la prise diagnostic du véhicule (OBD – standard et obligatoire depuis 2001). Ce boitier permet la mesure les informations qui permettent de suivre la consommation de carburant et son évolution (Consommation carburant (mesure contrôlée par IFPen), mesure du gaspillage du carburant de chaque trajet par rapport à une conduite idéale sur le même trajet, évolutions dans la consommation de carburant (économies ou dépenses supplémentaires), Consommation en fonction du parcours (urbain, mixte, extra-urbain) Ne demande aucune configuration, ni installation par un technicien. Il fonctionne en Bluetooth avec des téléphones Android ou iOS.
* Des outils de restitution de l’information au conducteur et de coaching (application mobile + mails mensuels). Une habitude se forme par la répétition d’une action dans un contexte prédéfini, jusqu’au moment où nous n’aurons plus besoin de mobiliser de ressources « haut-niveau » (volonté, motivation, mémoire, pensée consciente…) pour effectuer cette action ; elle devient automatique. Il est courant de dire qu’il faut 21 jours pour acquérir une habitude. Mais, en réalité cela dépend de l’habitude à prendre et de la personne. Il existe de grandes variations dans la « force » de ces habitudes et leur persistance. Changer de conduite au volant nécessite donc une attention de tous les instants, et surtout une motivation constamment renouvelée. C’est la raison pour laquelle WeNow a mis au point un coaching conduite innovant qui associe e-learning, conseils personnalisés, community management et challenges.
* La neutralisation des émissions de CO2 émises par le véhicules, en finançant un projet de compensation volontaire, choisi par le conducteur, et dont il pourra suivre l’actualité, une manière de se sentir encore plus concerné par l’impact. En fin d’année, il reçoit un certificat, à son nom, indiquant les volumes compensés et les registres sur lesquels les crédits ont été annulés.

**OBJECTIFS ET ENJEUX**L’enjeu principal est **d’aller au-delà de l’addition de démarches**, bien que vertueuses, individuelles à l’appropriation de l’outil WeNow support d’une dynamique collective permettant de **mettre en route une politique publique de mobilité douce, responsable et conscientisée :**

1. Mesurer et faire prendre conscience à chacun de ses émissions de CO2 (démarche individuelle – 1ère étape à un changement)
2. Mesurer le changement des attitudes et comportements (démarche individuelle) à 3 niveaux : l’éco-conduite / les déplacements courts < 2 km / Fréquence, nombres de déplacements et kilométrages effectués (Possibilité d’accompagner cela d’un système de récompenses à chaque effort constaté : points convertibles en avantages)
3. Découverte d’alternatives à la voiture pour les déplacements courts et formulation d’attentes (démarche collective)
4. Appropriation de l’application WeNow
	* + - 1. Par les collectivités comme outil d’animation (récompenses) et pour agir (répondre aux attentes) (démarche collective)
				2. Par les entreprises pour animer et agir (démarche collective)
5. Mesurer l’impact de la gamification (animation collective) et de la récompense pour le changement de comportement (volet collectif développé dans les 2) et 3) ) – possibilité de visualiser des amis, de suivre et se positionner dans une communauté
6. Comparer l’évolution des comportements entre des utilisateurs et des non-utilisateurs de WeNow
7. Proposer un protocole de démultiplication / massification

**Passer de l’addition de démarches individuelles à l’inscription de l’individu dans une démarche et la définition d’objectifs collectifs.**

1. **LE TERRITOIRE D’EXPERIMENTATION : la commune de Fourmies**

En 2013, la commune comptait 12 581 habitants.

Agir sur la mobilité, un enjeu à la fois environnemental et social : taux de chômage de près de 30% (supérieur à la moyenne nationale).

60% des actifs ont un emploi dans la commune et sont donc directement concernés par les déplacements courtes distances : 72,7% utilisent la voiture pour aller travailler contre 2,2% le deux-roues, 16,4% la marche à pieds, 4,1% les transports en commun et 4,7% travaillent à domicile.

Le taux d’équipement en automobile est de 65,1% contre 82,8% moyenne nationale. Les 35% de foyers non motorisés sont dépendant des transports en commun et du développement de la mobilité douce.

**UN CONTEXTE TERRITORIAL FAVORABLE**

La commune veut prendre le virage de la Troisième Révolution Industrielle et affiche un volontarisme dans la mise en œuvre de projets et programmes d’actions visant à consommer moins, privilégier les énergies renouvelables, réinventer la mobilité, promouvoir l'économie circulaire…

Au niveau de la mobilité, la commune de Fourmies a sollicité l’ADAV pour l’accompagner sur le volet mobilité douce afin d’identifier les aménagements nécessaires : voirie, sécurité, abris, signalétique…

**L’expérimentation proposée dans le cadre de ce dossier permettra, dans le cadre de la stratégie mobilité de la commune, de mesurer les pratiques, les raisons de ces choix, la connaissance des offres de mobilité disponibles, les leviers de changement, l’implication, la volonté d’agir et les changements dans les pratiques des différents groupes testeurs. Cette expérimentation alimentera la réflexion et la stratégie globale de la commune. Elle favorisera également l’appropriation et l’usage des aménagements réalisés.**

1. **EQUIPE PROJET – Description des apports de chaque partenaire**

**WENOW :** Start-up française créée en 2014, WeNow conçoit, développe et commercialise des solutions connectées qui diminuent de manière concrète et rapide l’impact des véhicules existants sur le climat. A l’aide d’un boitier connecté et d’une application mobile, WeNow détermine avec fiabilité la consommation énergétique de la voiture, assure le coaching du conducteur pour l’aider à réduire durablement de 5 à 15 % sa consommation de carburant, neutralise le CO2 à mesure qu’il est émis.

WeNow propose une solution originale permettant de gérer l’empreinte carbone de A à Z et, à ce titre, a été élue champion de la démarche climat des Nations Unies.

**PARC NATUREL REGIONAL DE L’AVESNOIS (SMPNRA) :** La Charte du Parc 2010-2022, reconnu « Agenda 21 », intègre l’enjeu « climat » et affirme des ambitions partagées qui rejoignent celles des Territoires à énergie positive pour la croissance verte. Elle affirme la nécessité, pour le territoire, de participer à la lutte contre le changement climatique (orientation 10) et de promouvoir le développement d’une citoyenneté responsable (orientation 11).

Porteur, avec le SMSCoT, de la stratégie TEP-CV, le SMPNRA s’est positionné principalement en tant qu’animateurs / incitateurs / facilitateurs pour accompagner les collectivités et les habitants dans une stratégie du changement et pour mener avec eux des actions exemplaires en matière de transition énergétique.

Le SMPNRA assure le suivi, la mise en œuvre et la coordination du programme TEP-CV, et propose une série d’actions permettant de renforcer l’engagement de chacun (collectivités, entreprises, habitants) dans le domaine de la transition énergétique. Le SMPNRA souhaite renforcer son rôle d’accompagnement dans le domaine de la transition énergétique, en y sensibilisant le plus grand nombre. Plus qu’informer et sensibiliser, il souhaite encourager le changement de comportement et accompagner le passage à l’action.

**COMMUNE DE FOURMIES :** Voir ci-dessus partie V> LE TERRITOIRE D’EXPERIMENTATION : la commune de Fourmies.

**CENTRE RESSOURCES EN ECOMOBILITE (CREM) :** La part croissante des rejets de CO2 dans les transports amène à s’interroger collectivement sur les pratiques actuelles en termes de mobilité. Dans ce but, et au-delà de la promotion du vélo utilitaire, Droit au vélo anime un centre ressource régional en écomobilité, en partenariat avec l’Agence de l’Environnement et de la Maîtrise de l’Énergie (ADEME) et le Conseil régional Nord – Pas de Calais.

Au-delà de structurer et animer un réseau régional en matière d’écomobilité scolaire, et d’accompagner le volet écomobilité des plans climat territoriaux, le CREM accompagner et d’apporte son expertise et mobilise ses ressources en matière d’écomobilité auprès des collectivités et des associations. Pour ce projet

**AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D’URBANISME DE LA SAMBRE (ADUS) :** L'ADUS exerce une fonction d'observation et d'analyse des phénomènes urbains et périurbains, à l'échelle de l'agglomération Maubeuge Val de Sambre et de l'arrondissement d’Avesnes-sur-Helpe, offrant ainsi une vision d'ensemble du fonctionnement et du développement de ce territoire.Elle joue également un rôle d'expertise, de conseil et d'assistance aux maîtres d'ouvrages, ainsi qu'un rôle d'animation à l'échelle de la Sambre-Avesnois.

L'Agence est à la fois :

* un lieu de partenariat et d'échanges, de réflexion et de concertation entre les différents acteurs du territoire;
* un outil d'aide à la décision pour les élus et les institutions ;
* **un outil d'élaboration de stratégies collectives entre les différents acteurs locaux dont le SCOT et le PCT qui intègrent les enjeux mobilité du territoire ;**
* une source d'information pour la population et les institutions (publications, réunions d'information...).

**CABINET CHRONOS ou SOCIOLOGUE USTL1 (sous réserve)**

Le sociologue retenu montrera ses compétences et inscriptions dans des études et de prospectives dont les travaux s'articulent autour de plusieurs thèmes : les services innovants, le futur des territoires et des mobilités, l'évolution des organisations individuelles et communautaires, etc. Les réflexions et projets menés porteront sur les interrogations suivantes : comment œuvrer pour des villes vivables et des mobilités désirables ? Comment les usages du numérique transforment-ils les territoires ? Quels services de proximité imaginer pour faciliter le quotidien des individus ? Est-ce que les formes de mobilités collaboratives ou communautaires peuvent améliorer les déplacements ?

1. **LA METHODE :** Elle comprend 7 phases (+ 1 étape 0):

ETAPE 0 🡪 Test interne Mairie de Fourmies « réceptivité agents de la commune » : présenter aux agents de la commune le dispositif et de sonder combien d’entre eux seraient prêts à investir 5 euros par mois contre la promesse d’économies de carburant.

* + 1. **ETAPE 1 🡪 Cadrage du projet**

**Période :** octobre – décembre 2016

**Objectifs : -** Evaluer l’état de l’art,- Définir les critères de sélection des testeurs, **-** Concevoir les outils méthodologiques, de mobilisation et de recrutement des testeurs, **-** Concevoir les temps d’animation.

**Descriptif :**

* **Rédaction du cahier des charges détaillés**
	+ Analyse de l’état de l’art par un sociologue (modes de transports, usages : raisons et freins, motivation au changement, connaissance de l’impact, lien entre taux de connaissance de l’impact sur la planète et taux d’usage de la voiture, taux de succès entre le test d’un nouveau mode de transport et son adoption, fréquence d’utilisation de ce nouveau mode de transport avant qu’il ne devienne une habitude, qu’est-ce qui fait franchir le pas, taux de connaissance des gestes de l’éco conduite, taux d’application…).
	+ Analyse des spécificités de la zone pour amender les critères de sélection (travail en commun entre la ville, la ou les entreprises participantes, le parc naturel régional, l’Ademe et WeNow)
	+ Elaboration des critères de sélection des testeurs et définition des profils des testeurs à recruter
	+ analyse de l’ensemble des moyens de transport disponibles pour la zone géographique
	+ élaboration des critères qu’on veut pouvoir suivre tout au long de l’expérimentation (qui ont un sens au regard de l’étude)
	+ rédiger le cahier des charges des outils à réaliser (outils comm, animation)
	+ rédiger le cahier des charges des évolutions à intégrer dans l’application WeNow
* **Elaboration des outils**
	+ Elaboration d’un questionnaire « Quel usager êtes-vous / Quel usager sommeille en vous ? »

Fréquence de l’utilisation de la voiture / Nombre de kilomètres parcourus / perception des modes de transport / habitudes modales / perception de son impact / etc… Ce questionnaire a pour objectif de permettre lors de l’inscription de définir :

* les habitudes modales de chaque testeur (T0 des modes de transport utilisés le plus souvent et les logiques d’actions des usagers) ;
* la perception des différentes offres et possibilités de modes de transport par l’individu
* les facteurs de choix (la compétence à se déplacer selon les modes de transport / la perception et l’image des modes de transports / l’utilisation du temps…)

Ce questionnaire sera également proposé à l’issue de la période d’expérimentation en y intégrant une partie « changement de vision ». Croisé avec les analyses des carnets de bord, il sera possible de **mesurer l’évolution de la perception de chaque individu sur les modes de transport et l’évolution de ses habitudes modales**.

* **Création d’outils de suivis, carnets de bord**

Il sera demandé aux testeurs de renseigner un carnet de bord permettant de mesurer le changement des attitudes et comportements, les efforts réalisés, l’impact du coaching éco conduite sur la réduction de la consommation de carburant. **Ce carnet de bord pourrait être effectué en ligne sur l’application WeNow.**

* **Définition des temps d’animations des différents groupes de testeurs** (sera peut-être amendé en fonction des résultats de l’analyse initiale)
	+ Temps 1 : Prise de conscience des enjeux
	+ Temps 2 : perception des différentes options
	+ Temps 3 : l’expérience du nouveau comportement + cartographie
	+ Temps 4 : Formulation d’attentes
* **Création d’outils de communication pour le recrutement et les temps d’animation**

Affiches / Flyers / Communiqués de presse / Newsletters

* + 1. **ETAPE 2 🡪 Recensement et recrutement des testeurs et développement application WeNow**

**Période :** janvier – mars 2017 (3 mois)

**Objectif :** Mobiliser et constituer 3 typologies de testeurs : Habitants / Agents de la ville de Fourmies / Salariés d’entreprises**.** L’objectif est d’équiper 175 véhicules.

Composition du panel (susceptible d’être amendé en fonction des résultats de la période de cadrage) :

* GROUPE 1 : 25 véhicules flotte mairie de Fourmies soit 25 agents communaux utilisant un véhicule de la collectivité dans cadre professionnel
* GROUPE 2 : 25 agents communaux utilisant leur véhicule personnel
* GROUPE 3 : 25 véhicules de la flotte d’une ou plusieurs entreprises soit 25 salariés (peut être répartis sur 2 entreprises) Poste / CSSA / VBF / Hôpital / Remorques Hubières…
* GROUPE 4 : 25 voitures personnelles de 25 salariés de(s) l’entreprise(s) du groupe 3
* GROUPE 5 & 6 : 2 x 25 habitants (boitiers + coaching + temps information 1 à 4 CREM)
* GROUPE 7 : 25 habitants (boitiers uniquement et pas de coaching)
* GROUPE 8 : 25 habitants « non-WeNow »

**Contrainte :** *les personnes à recruter devront disposer d’un smartphone (IOS ou Android), d’une boîte mail, et accepter d’être suivies et contactées dans le cadre de l’expérimentation. Elles devront s’engager à « jouer » le jeu pour que l’expérimentation soit valable (ne pas retirer le boitier, régulièrement vérifier sur leur smartphone l’activation du mode Bluetooth dans la voiture pour qu’elles puissent récupérer les données…).*

**Descriptif :**

* **Campagne de communication habitants**

Impression et diffusion des flyers et affiches / Articles et insertion presse / Passage radio locale (Canal FM) / Réseaux sociaux / Identification d’associations de la ville pertinentes pour recruter

* **Campagne de mobilisation agents de la commune**

Mettre en place une campagne de communication interne pour le recrutement + édition d’une Newsletter qui servira également d’outil d’animation tout au long de l’expérimentation + réunion d’information.

* **Mobilisation de 2 entreprises**

Identifier les entreprises pouvant être mobilisées et les rencontrer. Mettre en place une campagne de communication interne pour le recrutement sous forme de Newsletter qui servira d’outil d’animation tout au long de l’expérimentation + réunion d’information.

* **Gestion des volontaires - Analyse des questionnaires – constitution des groupes**

Centralisation et gestion des pré-inscriptions, de l’envoi des questionnaires « Quel usager êtes-vous / Quel usager sommeille en vous ?» et élaboration d’1 T0 sur les habitudes de mobilité et l’attitude de chacun par rapport au changement de comportement.

8 groupes de 25 personnes seront constitués dont 1 groupe de personnes non utilisatrices du dispositif WeNow (voir ETAPE 4) (Idem : peut être amendé en fonction des résultats de la phase de cadrage)

* En parallèle, développement spécifique sur l’application WeNow en fonction des besoins exprimés dans la phase de cadrage (pouvoir proposer des itinéraires alternatifs / vous faites ce trajet régulièrement mais là où c’est le plus embouteillé…).
	+ 1. **ETAPE 3 🡪 Réunion de lancement, fourniture et installation du matériel aux testeurs**

**Période :** avril 2017 (1 mois)

**Objectifs :** Présentation de l’outil WeNow et permettre l’appropriation par chacun de la démarche globale.

**Descriptif** :

* Réunir les testeurs afin de leur présenter l’outil WeNow
* Présenter l’installation du boitier sur les véhicules et de l’application sur les smartphones 🡪 former une personne ressource en mairie et au sein des entreprises partenaires permettant d’accompagner les personnes pour l’installation (possibilité de se rendre en mairie pour procéder à l’installation).
	+ 1. **ETAPE 4 : Recueil des données brutes + mobilisation groupes habitants « non WeNow »**

**Période :** mai - juin 2017 (2 mois)

**Objectifs :** Compréhension du comportement de chaque utilisateur sans aucun conseil ou retour par l’outil de mesure installé dans les véhicules afin de mesurer les évolutions dans la conduite des utilisateurs WeNow .

**Descriptif** :

**Recueil des données brutes :** Pendant une période de 2 mois, l’application enregistrera les données des utilisateurs sans que ces derniers ne reçoivent de conseils. En complément de l’enquête quanti, ces données permettront une analyse des comportements. A l’issu de la période de test, nous pourrons alors mesurer les évolutions et changement dans la conduite et la fréquence des différents trajets. Il s’agit d’identifier les efforts réalisés par le conducteur et ainsi **quantifier le nombre d’utilisateurs ayant changé leur mobilité.**

**Mobilisation de groupes habitants « non WeNow » :** En parallèle, durant ces 2 mois, nous procéderons au recrutement d’une trentaine de personnes afin qu’ils participent aux temps de rencontres (animations – conférences – débats) et ainsi nous permettre de mesurer si les personnes sensibilisées par le dispositif WeNow sont plus enclins à faire évoluer leur mobilité (intention / motivations / préparation / expérimentation / apprentissage / répétition).

**Question :** *Il peut être envisagé de garder une population « WeNow » sans conseil, sans participation aux groupes, durant la durée de l’expérimentation.*

**Définition stratégie d’animations locales avec la commune et les entreprises pour aider à motiver les utilisateurs :** Il sera construit avec les entreprises, pour les salariés utilisant WeNow dans le cadre professionnel, et avec la mairie pour les agents utilisant WeNow dans le cadre professionnel et aussi pour l’ensemble des habitants, une stratégie de récompenses.

Chaque entreprise, et la commune pour ses agents, proposeront des incentives (différents types de récompenses) aux utilisateurs qui modifient leur comportement (amélioration de la conduite, changement de moyen de transport sur une partie du trajet…).

La commune de Fourmies, au-delà de valoriser et de communiquer les résultats, proposera des challenges et objectifs collectifs à atteindre et développera également des incentives :

* 1 stratégie incentive interne à la collectivité
* 1 stratégie incentive communal pour les habitants
* 1 stratégie incentive entreprise 1
* 1 stratégie incentive entreprise 2
	+ 1. **ETAPE 5 : mise à disposition du dispositif WeNow (outil de coaching et d’animation) + temps de rencontres (animation – conférence – débat)**

**Période :** juillet 2017 – juin 2018

**Objectifs :** Permettre de réduire les consommations de carburant pour partie par l’écoconduite et pour partie par un changement de mobilité.

**Descriptif :**

Conduite du test en mettant à disposition des utilisateurs l’outil complet (restitution de leurs données, coaching), suivi des résultats, questionnaires & focus group pour analyser l’utilité perçue, l’acceptabilité et l’impact du coaching sur la réduction de consommation, l’impact du dispositif sur les attitudes (la prise de conscience sur le changement de mobilité) et enfin l’impact des incentives sur le changement des pratiques de mobilité.

4 ateliers, proposés et animés par le CREM, réunissant testeurs de WeNow et non-testeurs, compléteront l’analyse des comportements.

* + - * **Mise à disposition du dispositif WeNow**

Pendant 12 mois, les personnes auront accès à la solution WeNow délivrant :

* Les mesures et informations permettant de suivre la consommation de carburant et son évolution
* La mesure du gaspillage du carburant de chaque trajet par rapport à une conduite idéale sur le même trajet
* Les évolutions dans la consommation de carburant (économies ou dépenses supplémentaires),
* La consommation en fonction du parcours (urbain, mixte, extra-urbain)
* Un coaching (application mobile + mails mensuels) innovant qui associe e-learning, conseils personnalisés, community management et challenges
* Le suivi d’un projet de compensation volontaire,
* La compensation carbone de leurs trajets.
* Ils participeront également aux animations.
	+ - * **Des temps de rencontres**

4 temps de rencontres seront proposés aux 9 groupes tout au long de la phase de test et permettront d’accompagner et évaluer les changements de perception de la mobilité et les changements de pratiques.

Objectifs de ces temps :

* Temps 1 : la conscience des enjeux et l’acceptabilité de la responsabilité individuelle de changer
* Temps 2 : le changement d’attitude envers les modes alternatifs et la perception des différentes options
* Temps 3 : l’évaluation des options vis-à-vis de sa situation personnelle et l’initiation d’actions pour réduire l’usage de la voiture
* Temps 4 : assimilation de ce nouveau comportement dans la vie de tous les jours

**Temps 1 « Prise de conscience des enjeux »** (sept 2017)

Les enjeux environnementaux sont devenus une priorité. Dans un premier temps, expliquer l’impact de la mobilité sur les GES et le climat. Démontrer qu’il est préférable de réduire l’usage de la voiture, puis, sur la base des premiers mois de mesure, permettre à chacun de mesurer l’impact de sa mobilité sur le climat et illustrer la nécessité et l’urgence d’agir en modifiant ses comportements. Questionner son comportement et aborder les différents leviers d’actions.

Organisation et calendrier prévisionnel (semaine 36)

Ce premier temps consiste en une information descendante. Par des questionnaires en ligne (google forms / surveymonkey) des questionnaires seront édités soit en amont afin de préparer ce temps de rencontre, soit après le temps de rencontre afin de mesurer l’impact du temps d’animation.

L’animation en groupe sera réalisée avec des outils participatifs et interactifs tels que « Plickers ».

Pour ce temps, il est proposé de fonctionner en 2 groupes « magistraux » au théâtre de Fourmies de sorte à montrer aux participants qu’ils sont nombreux et impliqués dans une démarche collective.

Jeudi 7 septembre, 2 créneaux seront proposés selon la disponibilité des personnes : 1 temps le matin et 1 temps en soirée.

**Temps 2 « Perception des différentes options »** (fév 2018)

La perception des différents modes de transport par l’individu est-elle positive ou négative ? Les habitudes en matière de déplacement et de choix modal ne sont pas seulement guidés par la qualité de l’offre et des solutions possibles ou proposées. Elles le sont aussi par la perception et l’image que l’on en a (*ex : « je n’utilise jamais le bus, mais je pense que son utilisation est pénible. Il faut attendre longtemps et on est serré »*), la compétence à se déplacer selon les modes de transport (*ex : « je n’ai pas utilisé de vélo depuis mon enfance ; je ne me sens pas capable de l’utiliser pour me rendre à la médiathèque »*), l’utilisation du temps (*ex : je lis le journal dans le train le matin, c’est un plaisir ; je n’ai pas l’impression de perdre mon temps »*), le cycle de vie et le contexte social (*ex : « j’ai toujours vu mes parents utiliser la voiture ; je suis donc plus enclin à l’utiliser dans ma mobilité quotidienne »*).

Il s’agit de fournir des informations sur les alternatives possibles et sur les effets de son propre comportement et pallier à la méconnaissance de l’existence et du fonctionnement des alternatives possibles.

Le développement et l’amélioration des offres de transport ne suffisent pas à obtenir des transferts modaux de la voiture particulière vers les autres modes à la hauteur des enjeux. Les changements de pratiques se heurtent à la force des habitudes et à une déformation de la perception des modes de transports liées au manque d’expérience.

Organisation et calendrier prévisionnel (semaine 6)

Dans ce temps, il est proposé et souhaité faire parler les participants. Pour ce faire, il sera proposé un questionnaire en ligne qui offrira la possibilité de faire remonter des témoignages. Via Plickers, sera mesurée la perception de chacun sur les alternatives.

Pour ce temps, il est proposé de fonctionner en 2 groupes « magistraux » au théâtre de Fourmies.
Jeudi 8 février, 2 créneaux seront proposés selon la disponibilité des personnes : 1 temps le matin et 1 temps en soirée.

**Temps 3 « L’expérience du nouveau comportement »** (Avril 2018)

La solution proposée par ce test permet l’information, la prise de conscience, la mise en œuvre de mesures incitatives… Il est certainement possible d’aller encore plus loin en permettant aux habitants d’expérimenter de nouvelles formes de mobilité.

Cet atelier proposera à chacun, sur la base de ses besoins en mobilité de se créer une « cartographie modale alternative ». L’idée est que chaque personne, sur un ou plusieurs types de trajet (domicile-travail / domicile – activités de loisir / domicile – école…) identifie et expérimente des alternatives à la voiture (marche, vélo, bus, co-voiturage, transport en commun…).

Un développement de l’application WeNow permettra d’accompagner l’usager dans la réalisation de cette cartographie. Il peut être envisagé la prise en charge de tout ou partie de trajets en transport en commun, la mise à disposition de vélos et vélos à assistance électrique.

Organisation et calendrier prévisionnel (semaine 15)

Ce temps sera également préparé en amont via des questionnaires en ligne. Souhaitant que chacun puisse définir sa propre « cartographie modale alternative », ce temps d’atelier sera proposé en petits groupes.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Mardi 10 avril : * Matin groupe 1
* Soirée groupe 5
 | Jeudi 12 avril : * Matin groupe 2
* Soirée groupe 4
 | Vendredi 13 avril : * Matin groupe 3
* Soirée groupe 6
 | Samedi 14 avril : * Matin groupe 7
* Après-midi groupe 8
 |

**Temps 4 « formulation d’attentes »** (juin 2018)

Au-delà de l’amélioration des offres de transport, il est possible et nécessaire d’agir sur la demande et les comportements des usagers mobiles. Proposer des actions à mettre en œuvre afin de nourrir la stratégie mobilité de la commune de Fourmies.

Mettre l’usager au cœur des réflexions : une personne s’engagera d’avantage dans le projet durable si elle participe à sa réalisation. Dans le même temps, l’appropriation en sera facilitée.

Organisation et calendrier prévisionnel (semaine 24)

Dans ce temps, il est proposé et souhaité faire parler les participants. Pour ce faire, il sera proposé un questionnaire en ligne qui offrira la possibilité de faire remonter des témoignages. Via Plickers, sera mesurée la perception de chacun sur les alternatives.

Pour ce temps, il est proposé de fonctionner en 2 groupes « magistraux » au théâtre de Fourmies.

Jeudi 24 juin, 2 créneaux seront proposés selon la disponibilité des personnes : 1 temps le matin et 1 temps en soirée.

* + - 1. **Animation de la stratégie « incentive »**

La commune de Fourmies valorisera les résultats (émissions CO2 évitées et tonnage compensé) et, sur la base des scores, lancera des défis à atteindre en terme d’éco conduite, de réduction d’émissions de CO2 ou encore d’utilisation de modes de transports alternatifs. Des récompenses, sous la forme de lots, d’avantages individuels ou collectifs, ou encore d’aménagement ou de spectacles culturels thématiques… seront proposés et serviront d’incentive.

La commune de Fourmies et les entreprises, mettront en place une dynamique similaire d’animations et d’incentives pour les salariés et agents dans le cadre de la mobilité professionnelle.

* + 1. **ETAPE 6 : analyse et mise en récit de l’étude** (sept – oct 2018)
* restitution des résultats de l’étude auprès des parties prenantes
* création d’un support pour la dissémination et permettant de répliquer l’expérience

## Livrables

* Cahier des charges initial détaillé définissant les critères de sélection, la méthode et les modalités de l’expérimentation, les récompenses potentielles.
* Protocole expérimental pour réaliser le projet défini
* Rapport final présentant l’étude (méthode, résultats, analyse, recommandation, évaluation)
* Elaboration d’un support permettant d’assurer la réplicabilité et dissémination de l’expérience
1. **LE CALENDRIER**  - Durée : 24 mois
* ETAPE 1 🡪 Cadrage du projet (3 mois : octobre à décembre 2016)
* ETAPE 2 🡪 Recensement et recrutement des testeurs (3 mois : janvier à mars 2017)
* ETAPE 3 🡪 Réunion de lancement, fourniture et installation du matériel aux testeurs (1 mois : avril 2017)
* ETAPE 4 🡪 Recueil des données brutes + mobilisation habitants « non WeNow »(2 mois : mai – juin 2017)
* ETAPE 5 🡪 mise à disposition du dispositif WeNow (outil de coaching et d’animation) + temps de rencontres (animation – conférence – débat) (12 mois : juillet 2017 – juin 2018)
* ETAPE 6 🡪 Analyse et mise en récit de l’étude (3 mois : juillet – septembre 2018)
1. **LA GOUVERNANCE**

Le chef de file du projet est le Syndicat Mixte du Parc naturel régional de l’Avesnois.

Les partenaires sont : l’Agence d’Urbanisme de la Sambre / le Centre de Ressource Eco Mobilité / la Commune de Fourmies / la startup WeNow

L’ADEME finance le projet dans le cadre d’une expérimentation qui a pour objectifs de mesurer la prise de conscience et la mise en œuvre de changement de comportements en matière de mobilité via l’utilisation d’une application numérique connectée à leur véhicule.

Le SMPNRA s’engage à transmettre tous les 2 mois un point d’étape des avancés du projet.

2 x par an, un comité de suivi, composé du SMPNRA, de l’ensemble des partenaires et de l’ADEME se réunira.

1. **LE BUDGET**

|  |  |
| --- | --- |
| **DEPENSES**  | **RECETTES** |
| * Centre Ressource en Ecomobilité
* WeNow
* Sociologue
* Communication (impressions)
* Temps officiels, de lancement et de rencontres / Frais déplacement, restauration et hébergement / Bureautique – Divers

**Sous total 1** **Valorisation :** * **Ville de Fourmies**
* 100 jours de personnel (Chargée de mission TRI / Agents techniques / Service communication / Personnel accueil)
* Communication
* Mise à disposition bâtiments + logistique
* **SMPNRA / Espaces Naturels Régionaux**
* 20 jours chargé mission développement durable
* 20 jours animateurs
* 120 jours chargé de mission principal écocitoyenneté
* 20 jours chargée de mission communication
* **ADUS**
* 30 jours chargé de mission Plan Climat

**Sous total 2**  | 18 000 €89 460 €15 000 €3 000 **€**12 500 €**137 960 €**22 500 €5 000 €7 500 €3 500 €3 500 €27 000 €4 000 €6 000 €**79 000 €** | * **ADEME**
* **Ville de Fourmies**
* **SMPNRA** (autofinancement / part testeurs / RSE entreprise)

**Sous total 1*** **Ville de Fourmies**
* **SMPNRA / Espaces Naturels Régionaux**
* **ADUS**

**Sous total 2**  | 69 003 €13 796 €58 957 €**137 960 €**35 000 €38 000 €6 000 €**79 000 €** |
| **TOTAL** | **216 960 €** | **TOTAL** | **216 960 €** |