



Pour un support à de nouvelles solutions de mobilité durable pour tous

Bilan d'activité

2022

Movin'On
Sustainable Mobility Fund

Table des matières

1.	Introduction	3
1	Les projets soutenus en détail :	3
1.1	La Fondation Solar Impulse	3
1.2	La fondation France-Japon de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.....	4
1.2.1	Contexte :	5
1.2.2	L'étude :	6
1.2.3	Résumé du projet	7
2	Ce qu'est l'écosystème Movin'On, soutenu par Movin'On Sustainable Mobility Fund.....	7
3	Le fonctionnement du fonds de dotation Movin'On Sustainable Mobility Fund :	9
3.1	Conseil d'administration :	9
3.2	Comité d'orientation des projets :	9
3.3	Relations avec des tiers :	9
3.3.1	Donateurs :	9
3.3.2	Partenaires :	9
3.3.3	Bénéficiaires du fonds :	9
3.3.4	Libéralités reçues :	10
3.4	Communication :	10
4	Perspectives du fonds :	10

1. Introduction

Le fonds de dotation Movin'On appuyé par le comité de sélection des projets, a décidé de soutenir deux projets majeurs pour la Mobilité Durable et d'essaimer ses activités pour plusieurs années. A ce titre, à partir de 2022, nous soutenons un projet de développement de la mobilité durable avec la Fondation Solar Impulse, et la Fondation France-Japon de l'Ecole des Hautes Etudes de Sciences Sociales.

1 Les projets soutenus en détail :

1.1 La Fondation Solar Impulse

A travers son don à la fondation Solar Impulse (SIF), Movin'On Sustainable Mobility Fund s'est engagé à soutenir des solutions durables permettant de décarboner le transport.

Outre ses apports financiers, Movin'On Sustainable Mobility Fund a soutenu l'initiative "Solutions pour les villes", lancée en mai 2022 lors du Congrès Mondial ICLEI 2021 – 2022 par la fondation Solar Impulse destinée à proposer des solutions pour aider les décideurs des villes à réduire l'empreinte environnementale du transport dans les territoires . Movin'On Sustainable Mobility Fund a contribué à la relecture du rapport « Guide pour les villes” sur la partie Mobilité Durable, rapport officiellement lancé en novembre 2022 à l'occasion de la COP 27.

L'initiative pour les villes est également accompagnée d'une carte interactive de SIF, montrant 130 villes où une solution efficace a contribué à l'action locale pour le climat, avec l'objectif d'inspirer d'autres villes.

Par ailleurs, à travers le partenariat avec Movin'On, certaines des 1400 solutions pour la planète ont été sélectionnées, afin que les entreprises de l'écosystème Movin'On¹ puissent les conseiller dans leur développement et accélérer leur mise sur le marché à travers des communautés d'intérêt.

Fin 2022, la première sélection a été réalisée et le déploiement se lancera en 2023 avec le soutien de l'écosystème Movin'On sur 3 projets innovants et respectueux de la planète :

- **[1] Smart Container** : une société européenne a développé un container maritime doté d'une intelligence artificielle. Cette solution combine un container construit en matériaux nouveaux, et des capteurs . Grâce à cette solution, les acteurs de la logistique peuvent réduire leurs risques et agir de manière proactive sur les événements tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Le conteneur intelligent surveille en temps réel ce qui se passe au niveau du conteneur lui-même et de la cargaison. Il fournit des informations

¹ Ce sont certaines des entreprises qui ont participé au sommet Movin'On des années précédentes, identifiées à cette occasion pour leur action au service de la mobilité durable.

exploitables en temps réel qui augmentent l'efficacité du processus logistique. Un grand nombre de capteurs sont disponibles pour mesurer : la température, l'humidité, la pression, le GPS, l'altitude, les chocs, l'ouverture des portes, la lumière et les composés organiques volatils (COV). En outre, le Smart Container est isolé pour le transport de marchandises sensibles.

Ce procédé, testé en laboratoire et homologué par Solar Impulse, comme une solution efficace pour la planète, fera l'objet d'une Communauté d'intérêts d'Industriels membres de notre écosystème, qui la confronteront aux réalités industrielles pour aider son développement.

- |2| **Cellules sodium-ion haute puissance** et charge rapide pour véhicules électriques : Ce procédé de cellule de batterie de puissance Na-ion apporte une nouvelle solution de puissance à base de Na. Elle apporte sécurité, allonge la durée de vie, réduit les émissions de CO2 et économise les ressources en terres rares.
- |3| **solution de chauffage et de refroidissement basée sur l'énergie souterraine renouvelable** : Dans un environnement, où les énergies se mélangent entre thermique des bâtiments, chargement de véhicules électriques, linéarisation de la fourniture d'énergie, ce projet permet de décarboner le chauffage des bâtiments et de permettre ainsi de dégager des ressources pour le chargement des véhicules. Favorisant les économies d'énergie du bâtiment, il contribue également ainsi, à pousser une solution innovante favorable à l'environnement.
L'écosystème Movin'On, mis en place par le fonds de dotation, lors de ses événements passés, permettra d'accélérer le développement d'une solution décarbonée, réalisable économiquement.

Il est prévu de contribuer à d'autres projets, dans les années à venir, en lien avec la fondation Solar Impulse.

1.2 La fondation France-Japon de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales

Nous avons soutenu la création d'une chaire de Sciences sociales portée par la Fondation France Japon de l'EHESS, engagée en fin d'année et qui portera sur 3 ans.

La Fondation France-Japon de l'Ecole des hautes études en sciences sociales, a pour mission de promouvoir les collaborations en sciences humaines et sociales entre le Japon et la France à travers un réseau international de partenaires publics et privés.

Ses principales actions sont l'accueil en France de chercheurs japonais et de spécialistes du Japon ; la mise en œuvre de partenariats avec des institutions de recherche en France et à l'étranger ; l'organisation de conférences et séminaires ; la publication d'études et d'articles et le soutien aux activités des chercheurs jeunes et confirmés.

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

1.2.1 Contexte :

La mobilité des individus est structurée par de multiples contraintes. Mobilités subies, barrières à l'accessibilité, exclusion sociale, et enclavement territorial, forment un ensemble de maux venant questionner l'injonction à la mobilité quotidienne et résidentielle liée à l'activité professionnelle (Marzloff, 2013). En effet, les mobilités contraintes vont bien au-delà de la seule question du domicile-travail qui est pourtant au cœur des politiques de transport. Les mobilités sont tout d'abord configurées en fonction de temporalités imposées par les institutions avec lesquelles les individus interagissent (travail, horaires des services publics, commerces, sociabilités), elles sont dépendantes de l'environnement limitant les choix modaux (infrastructures routières, transports en communs, trottoirs, voies cyclables, etc.), et enfin elles sont délimitées par les ressources et les compétences mobilisables par chaque individu ou groupe (budget, permis de conduire, possession d'un véhicule, capacité d'acheter un ticket, etc.) (Kaufmann *et. al.* 2004).

Cependant, ces multiples contraintes interconnectées sont mal connues. Le terme de « mobilité contrainte » est souvent utilisé pour faire référence aux déplacements domicile-travail, paramètre structurant de la mobilité des individus. La recherche académique permet pourtant de mettre en lumière la variété des facteurs qui jouent sur la capacité des individus à être mobiles, et sur leurs choix modaux. Comprendre davantage ces trois échelles de contrainte permettrait aux acteurs publics ou privés de mieux répondre aux besoins des citoyens, dans toutes les sphères de la vie quotidienne (Verlinghieri et Schwanen, 2020).

Les contraintes effectives et vécues varient énormément d'un individu à un autre. L'inadaptation des infrastructures de transport, la méconnaissance de l'offre existante ou l'absence d'offre, le manque de moyens financiers, entravent les déplacements d'une partie importante d'individus et soulignent les inégalités grandissantes face à la mobilité (Rocci, 2007). Qu'il s'agisse de personnes en situation de handicap ou avec des invalidités temporaires, des femmes allant chercher leurs enfants faire des courses alimentaires, aider un proche (de Madariaga et Zucchini 2019), d'habitants de territoires mal desservis en milieu rural (Coquard, 2019) comme en banlieue, de personnes âgées mais aussi de jeunes adultes et adolescents, ces individus subissent une mobilité dégradée rendue parfois même impossible par les contraintes qui pèsent sur eux. De plus, le vieillissement de la population, qui va encore s'aggraver dans les prochaines décennies, introduit de nouveaux enjeux aussi bien pour les longs déplacements que pour les mobilités à l'échelle du quartier. Ces contraintes à la mobilité varient avec les crises que traversent la société (enchérissement du coût des énergies, restrictions des circulations en temps de pandémie, difficultés grandissantes pour obtenir des logements bons marchés) (Amsellem-Mainguy, 2019), dont les conséquences varient d'un pays à l'autre en fonction des politiques menées et des normes culturelles. Ainsi, la prise en compte de ces multiples situations permettrait de dépasser les seules solutions construites pour un « usager moyen » -souvent un homme aisé, jeune, valide et actif –afin de développer des solutions de mobilité plus inclusives.

La mobilité contrainte peut être liée à une insatisfaction par rapport à un déplacement et un mode de transport subi (Flamm, 2004; Nguyen-Luong, 2020). Cela questionne ainsi à la fois le choix

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

des individus de faire ou non ce déplacement, le choix modal, et les conditions d'accès à ce mode. Cependant, une majorité des déplacements sont réalisés dans le cadre de mobilités contraintes, révélant notamment la dépendance à l'automobile, sans que cela génère une insatisfaction. C'est le cas en particulier dans les secteurs de densité moyenne ou faible, regroupant des territoires aux caractéristiques ne permettant pas aux individus de considérer d'autres choix que celui de la voiture, alors même que ce choix n'est pas désirable sur le plan financier ou environnemental. Les mobilités peuvent être contraintes, mais satisfaisantes sans être désirables. Faire la différence entre ces éléments dans l'analyse des choix individuels est essentiel pour étudier les influences sociales et culturelles sur les mobilités.

Certains individus peuvent pallier à cette contrainte en maîtrisant la distance par le biais d'Internet, en pratiquant le télétravail, la téléadministration, la télémédecine ou le commerce électronique, mais une partie importante des individus en raison du type d'emploi qu'ils occupent, de la nature du service, de la fracture numérique, sont dans l'incapacité de dématérialiser leur déplacement. Par exemple, le développement du commerce par Internet, entraîne un accroissement des emplois précaires ainsi que des déplacements supplémentaires pour la livraison. Dans ce cadre, le déplacement contraint ne peut pas être traité à partir d'une politique de transport, mais bien par une vision globale de la place du travail et de la consommation dans la société et la ville.

1.2.2 L'étude :

La Chaire FFJ / Movin'On a pour objectif d'étudier les solutions permettant de mieux répondre aux contraintes:

- |1] Comment favoriser l'autonomisation des individus dans leurs déplacements et dans l'accès aux services publics et marchands?
- |2] Quelle est l'influence des contextes urbanistique, économique, social et politique sur les mobilités contraintes?
- |3] Quelles actions les acteurs de la mobilité peuvent-ils mettre en place en ce sens?

La Chaire vise à analyser les phénomènes d'urbanisation, de métropolisation, de globalisation, et leur influence sur les habitants de ces territoires, comme sur les secteurs ruraux et/ou périphériques, en dépassant le cadre des trajets domicile-travail qui concentraient jusqu'au début des années 2010 les politiques publiques et l'action des acteurs privés de la mobilité.

Ainsi une attention particulière est donnée au rôle des acteurs publics et privés en faveur de la prise en compte de l'ensemble des mobilités contraintes, celles que la recherche universitaire anglo-saxonne relie aux questions du *careou* de l'*household-serving trips* (de Madariaga et Zucchini, 2019), sur lesquelles il manque aujourd'hui des travaux de recherche, de diagnostics et finalement, de solutions globales.

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

Enfin, les recherches menées dans le cadre de ce programme de recherche mettront en valeur la diversité des enjeux et des solutions à travers une **comparaison internationale**. Le but est de produire un état des lieux dans plusieurs pays, visant à mieux comprendre la constitution des contraintes pour proposer des solutions et une stratégie globale pour une transition vers une mobilité durable et inclusive.

Pour ce premier cycle du projet débutant en 2022, la fondation s'est penché sur 4 études de cas : la France, le Japon, l'Angleterre et la Corée du Sud. Cette première période doit servir également à déterminer les autres terrains utiles à cette recherche et qui seront explorés dans un second cycle : en Asie du Sud-est, en Europe Centrale et de l'Est, voire en Amérique du Nord et Amérique Latine.

Source : FFJ

1.2.3 Résumé du projet

La mobilité des individus est structurée par de multiples contraintes. Mobilités subies, barrières à l'accessibilité, exclusion sociale, et enclavement territorial, forment un ensemble de maux venant questionner l'injonction à la mobilité quotidienne et résidentielle liée à l'activité professionnelle.

En effet, les mobilités contraintes vont bien au-delà de la seule question du domicile-travail qui est pourtant au coeur des politiques de transport. Les mobilités sont tout d'abord configurées en fonction de temporalités imposées par les institutions avec lesquelles les individus interagissent (travail, horaires des services publics, commerces, sociabilités), elles sont dépendantes de l'environnement limitant les choix modaux (infrastructures routières, transports en communs, trottoirs, voies cyclables, etc.), et enfin elles sont délimitées par les ressources et les compétences mobilisables par chaque individu ou groupe (budget, permis de conduire, possession d'un véhicule, capacité d'acheter un ticket, etc.). Cependant, ces multiples contraintes interconnectées sont mal connues. Le terme de « mobilité contrainte » est souvent utilisé pour faire référence aux déplacements domicile-travail, paramètre structurant de la mobilité des individus. La recherche académique permet pourtant de mettre en lumière la variété des facteurs qui jouent sur la capacité des individus à être mobiles, et sur leurs choix modaux. Comprendre davantage ces trois échelles de contrainte permettrait aux acteurs publics ou privés de mieux répondre aux besoins des citoyens, dans toutes les sphères de la vie quotidienne.

Source : FFJ

Cette initiative a été présentée en octobre aux entreprises membres de l'écosystème Movin'On pour les inciter à apporter des moyens humains à cette étude. Plusieurs d'entre elles ont manifesté de l'intérêt et participeront à ce projet en 2023.

2 Ce qu'est l'écosystème Movin'On, soutenu par Movin'On Sustainable Mobility Fund

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

Nous nous trouvons à la croisée des chemins concernant l'avenir de la planète, et il ne fait plus aucun doute qu'il est essentiel d'agir immédiatement. En rendant le transport de biens et de personnes plus propre, plus sûr, plus accessible et plus efficace, l'écosystème de la mobilité œuvre à agir de façon plus durable, déployant ainsi l'immense potentiel qu'il détient afin d'améliorer son impact sur le climat.

« Plus de mobilité avec moins d'impact. C'est ce que nous recherchons. Si nous voulons un meilleur avenir, nous devons agir dès maintenant ! »

Florent Menegaux PRÉSIDENT
MICHELIN

Créé et inspiré par Michelin, l'écosystème Movin'On a pour ambition de devenir la référence en matière de soutien à l'innovation et à l'acculturation des populations, sur la durabilité du transport, en ralliant les acteurs de la mobilité autour d'un objectif commun : **générer une mobilité meilleure et moins impactante**. Cependant, des entités seules ne peuvent résoudre ces problèmes. Il est donc essentiel

d'agir collectivement afin d'atteindre des résultats tangibles.

Une synthèse des échanges et solutions en actions est disponible pour inspirer l'ensemble des acteurs de la mobilité sur [le site Internet Movinonconnect.com](https://www.movinonconnect.com) à travers une synthèse des échanges, des vidéos des interventions, qui reprennent les grandes idées de ces intervenants.

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

3 Le fonctionnement du fonds de dotation Movin'On Sustainable Mobility Fund :

3.1 Conseil d'administration :

Le fonds de dotation Movin'On Sustainable Mobility Fund a été créé par la Manufacture des Pneumatiques Michelin et la Fondation d'entreprise Michelin. Le conseil d'administration est constitué de Carine Damois, présidente du fonds, représentant permanent de la Manufacture des Pneumatiques Michelin, de Forrest Patterson, délégué général de la Fondation d'entreprise Michelin, et de Bruno Jacob, trésorier et secrétaire, nommé par les membres.

En 2022, le conseil d'administration s'est réuni le 9 février pour valider les comptes 2021 de l'organisation. Ses membres ont eu de nombreux contacts pour analyser les projets et définir les chemins d'action de l'organisation. De nombreux échanges ont notamment eu lieu entre les membres du conseil au long de l'année, pour mettre en place les projets soutenus par l'organisation. Le conseil d'administration de validation des comptes 2022 s'est réuni le 22 février 2023.

Les charges 2022 du fonds de dotation se sont élevés à 846 843 €.

3.2 Comité d'orientation des projets :

- Nicolas Beaumont, « Vice-President Sustainable Development and Mobility » de Michelin,
- Constance Chalchat directrice du Change Management chez BNP-Paribas,
- Pierre Canet, Responsable du secteur climat Energie au WWF France

ont été sollicités pour définir les nouveaux projets à soutenir en 2022 le 1^{er} février 2022.

3.3 Relations avec des tiers :

3.3.1 Donateurs :

En 2022, l'ensemble des apports du fonds de dotation proviennent de la Fondation d'Entreprise Michelin. Ceux-ci se sont élevés à 68 001€ euros.

Le fonds n'a mené aucune action spécifique de recherche d'autres partenaires en 2022. Le fonds n'a pas fait appel à la générosité du public.

3.3.2 Partenaires :

Le Movin'On Sustainable Mobility Fund ayant arrêté avant 2022, l'organisation de tout événement, il n'a plus eu aucune activité partenariale en 2022.

3.3.3 Bénéficiaires du fonds :

Le fonds de dotation a soutenu deux grands projets liés à la Mobilité Durable qui sont engagés pour 3 ans chacun. Un partenariat avec la Fondation Solar Impulse, à laquelle Movin'On Sustainable Mobility Fund a donné 750 000 €, pour soutenir la recherche et la promotion de

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com

solutions durables de mobilité (*Pour en savoir plus <https://solarImpulse.com/>*), et 90 200€ pour soutenir un projet de recherche comparatif sur la mobilité des personnes âgées en France, Corée, Japon, Grande Bretagne.

Par ailleurs, les personnes abonnées gratuitement aux réseaux sociaux de Movin'On (Movinonconnect) ont pu bénéficier de l'enrichissement et du partage des idées au bénéfice de l'amélioration de la mobilité.

3.3.4 Libéralités reçues :

Le fonds de dotation n'a bénéficié d'aucune libéralité en 2021.

3.4 Communication :

Le fond de dotation n'a fait aucune communication cette année. La communication sur la Marque Movin'On est portée exclusivement par son propriétaire, la Compagnie Générale des Etablissements Michelin.

4 Perspectives du fonds :

Par décision du conseil d'administration, il a été décidé d'arrêter l'activité du fonds après publication des résultats 2022 du Fonds de dotation.

Pour en savoir plus : www.movinonconnect.com