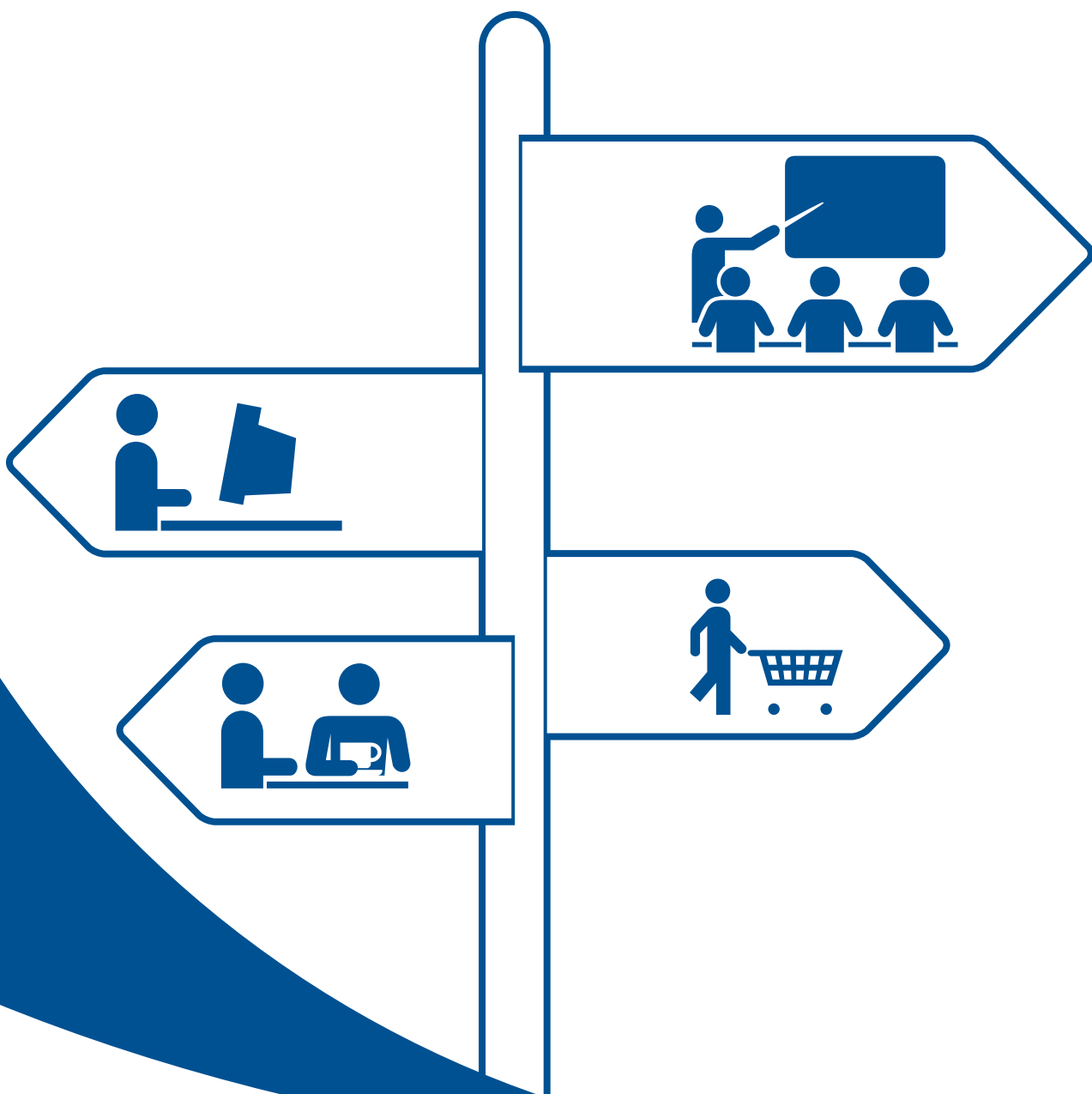




pro.motion

sustainable mobility at home

Pour des territoires sobres en énergie Agenda 21 local et mobilité





Pour des territoires sobres en énergie
Agenda 21 local et mobilité



Projet soutenu par  **Intelligent Energy Europe**
www.iee-promotion.eu

Sommaire

Introduction	2
1. Vers une stratégie de mobilité sobre en énergie	4
1.1 La mobilité dans le diagnostic territorial	6
1.2 La mobilité dans la stratégie	14
2. La mobilité en actions	20
2.1 Constituer un vivier d'actions possibles	22
2.2 Prioriser et définir les actions	30
3. Ensemble vers une mobilité sobre en énergie	34
3.1 Construire un cadre favorable aux échanges	36
3.2 Construire le changement vers des pratiques de mobilité durable	38
3.3 Encourager et accompagner les déplacements sobres en énergies	44

Introduction

Le projet européen PRO.MOTION et son application aux Agendas 21 locaux

Les objectifs du projet et ses 3 niveaux d'intervention

PRO.MOTION est un projet européen initié dans le cadre du programme EIE (Énergie Intelligente pour l'Europe) mis en place par la Direction générale Mobilité (DG MOVE) de la Commission européenne. Le projet a duré 3 ans, de 2007 à 2010, il a regroupé 17 partenaires européens.

Partant du constat que la plupart des déplacements (80 %) partent du domicile, PRO.MOTION concentre son approche sur les **choix modaux dont la décision est prise à la maison**. PRO.MOTION propose trois axes complémentaires d'intervention pour encourager les habitants à une mobilité sobre en énergie :

1. **L'amélioration des conditions de déplacement** pour offrir des conditions favorables à un report modal, en développant les infrastructures ou des services, en articulant aménagement urbain et planification des transports.
2. **La sensibilisation des habitants** aux modes de transport économes en énergie afin de modifier la perception par la population de ces transports et d'en motiver l'usage.
3. **La participation et l'information des acteurs clés** pour les impliquer dans le processus de planification et les inciter à utiliser les options de mobilité offertes.

L'offre de transport, la sensibilisation et la participation sont des **facteurs déterminants dans le changement d'habitudes de déplacement** des habitants.

Le projet a eu pour but de formaliser et disséminer un savoir-faire et des bonnes pratiques en matière de mobilité quotidienne sobre en énergie. La mise en œuvre du projet a reposé sur trois missions principales :

- formaliser des bonnes pratiques et des préconisations à partir d'applications sur 14 sites ;
- produire un savoir-faire transférable ;
- disséminer le savoir-faire acquis : création de guides (un deuxième guide est paru, intitulé *Nouveaux quartiers et mobilité*), sessions de formation et large diffusion en Europe et au sein de chaque pays partenaire.

>> Pour en savoir plus sur PRO.MOTION : www.iee-promotion.eu

L'application aux Agendas 21 locaux (A21L)

L'A21L est une démarche de mise en œuvre du développement durable qui se veut exemplaire, notamment en termes de participation, de sensibilisation, d'amélioration de l'offre de transport et d'articulation avec la planification urbaine. Également mu par des finalités de lutte contre les changements climatiques et de protection de l'air, c'est aussi un vecteur d'efficacité énergétique à l'échelle d'un territoire. Les collectivités en A21L sont donc des territoires particulièrement propices à l'application des 3 niveaux d'intervention de PRO.MOTION.

Dans le cadre du projet européen, l'ARPE et l'ARENE ont accompagné deux sites pilotes – Cornebarrieu et Rosny-sous-Bois – pour l'intégration de la mobilité dans leur A21L. En vue de la réalisation de ce guide, elles ont également organisé des groupes d'échanges afin d'enrichir leurs réflexions et de collecter des bonnes pratiques.

Un guide pour les collectivités locales


Ce guide technique a pour objectif premier d'apporter une aide aux collectivités locales porteuses d'Agenda 21 et souhaitant intégrer pleinement les gains possibles en termes d'efficacité énergétique par la mobilité, selon une démarche participative.


À qui s'adresse-t-il ?


Au-delà du chef de projet A21L au sein de la collectivité, d'autres acteurs clés peuvent trouver un intérêt à consulter le présent guide :

- les élus Développement durable, Aménagement, Transport, Énergie...
- les services Développement durable, Aménagement, Transport, Énergie...
- les opérateurs de transport et de services de mobilité ;
- les agences locales de l'énergie ;
- les consultants privés...

Quel est son contenu ?

 **Un ouvrage** apportant des clés de compréhension et de méthode, outils, conseils et exemples.

 **19 fiches** de retour d'expériences présentant des bonnes pratiques.

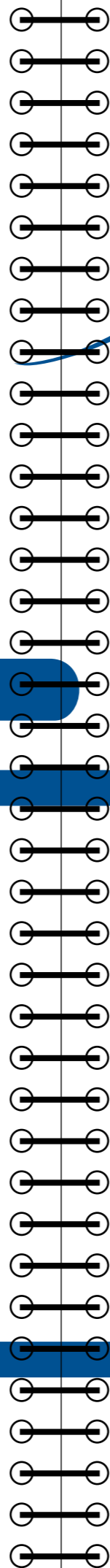
-  **Un cédérom** contenant :
- des outils pratiques :
 - **État des lieux Mobilité et Transport** (une base de données à renseigner),
 - **Enjeux et Stratégie** (aide à la décision pour passer des enjeux aux orientations stratégiques),
 - **Fiche Projet Mobilité** (aide au montage, mise en œuvre et évaluation),
 - des présentations issues de la conférence finale tenue à Paris ;
 - des exemples de questionnaires de mobilité **Habitant, Employé, Visiteur et Écolier** ;
 - une note technique sur les indicateurs d'efficacité énergétique des transports ;
 - un résumé du projet PRO.MOTION et de ses résultats.

D'autres outils sont disponibles en anglais sur www.arenidf.org et www.iee-promotion.eu.

1.

Vers une stratégie de mobilité sobre en énergie

Ce chapitre propose des recommandations méthodologiques pour optimiser la prise en compte de la mobilité durant l'élaboration d'un Agenda 21 local. Des retours d'expériences viennent enrichir les conseils pour apporter des pistes concrètes aux porteurs de projet.



1.1 La mobilité dans le diagnostic territorial

- 1.1.1 Le diagnostic : une étape essentielle
- 1.1.2 Quelques recommandations préalables
- 1.1.3 Réaliser l'état des lieux Mobilité et Transport
- 1.1.4 Traduire les constats en enjeux territoriaux

1.2 La mobilité dans la stratégie

- 1.2.1 Prioriser les enjeux de mobilité
- 1.2.2 Se fixer des orientations stratégiques
- 1.2.3 Définir des indicateurs au niveau stratégique

1.1 La mobilité dans le diagnostic territorial

Le diagnostic territorial est l'outil de référence qui caractérise l'état dans lequel se trouve le territoire, dans ses différentes dimensions (logement, développement économique, patrimoine environnemental, etc.). C'est un socle de constats et d'enjeux partagés par l'ensemble des parties prenantes.

1.1.1 Le diagnostic : une étape essentielle

Il synthétise les constats à un moment donné (T0) par **un ensemble d'indicateurs qui qualifient et quantifient la mobilité sur le territoire**. Les indicateurs collectés en T0 permettront de **vérifier si les objectifs sont atteints** et **d'évaluer les effets des politiques publiques**, d'**appréhender l'évolution de la situation (T1/T0)**.

Les informations recueillies sont ensuite analysées au regard des finalités **du développement durable**, pour en dégager des **enjeux territoriaux**. Grâce au diagnostic, la collectivité peut se doter d'une **vision prospective et stratégique** qui donne sens à l'action publique. L'intérêt du diagnostic est donc de formuler **les enjeux du développement territorial** desquels découleront des orientations.

De la qualité du diagnostic dépendra donc la pertinence de la stratégie. Or, c'est une **tâche essentielle mais complexe** concernant la mobilité. En effet, les collectivités rencontrent **certains freins** dans la réalisation d'un diagnostic mobilité¹ :

- le **caractère transversal** de la mobilité : les enjeux débordent souvent du cadre strict des transports ;
- le **manque de données disponibles** sur l'offre et la demande de transport, et ses impacts ;
- le **manque d'outils** pour recenser les informations pertinentes ou pour créer des données ;
- les **coûts élevés** des études, enquêtes de déplacements et des estimations d'impacts.

Au regard de ces difficultés, le guide PRO.MOTION propose dans les sections suivantes quelques recommandations préalables ainsi qu'une méthodologie assortie d'outils d'aide à la conduite du diagnostic.

 Découvrez les outils d'aide au diagnostic sur le cédérom.

1.1.2 Quelques recommandations préalables


L'A21L : une démarche partenariale

La démarche d'A21L se doit d'être avant tout partenariale.

Ainsi, la réalisation du diagnostic s'appuie sur la coordination des différents acteurs du territoire, aux différentes échelles, autour de l'identification de problèmes ou plus largement d'enjeux.

→ Il est donc essentiel de :

- **mobiliser un maximum d'acteurs**, internes et externes, de partenaires, dès le démarrage afin que chacun puisse contribuer ;
- **faire participer les « experts d'usages »** pour combler les carences du diagnostic par une enquête ou des ateliers de travail.

 Ces aspects seront plus précisément traités au chapitre 3 : Ensemble vers une mobilité sobre en énergie.

Transversalité et décloisonnement

L'A21L implique transversalité et décloisonnement des points de vue.

Ces approches globales sont d'autant plus indispensables pour le transport dont les enjeux sont particulièrement transversaux. En effet, **les transports impactent d'autres domaines** généralement étudiés dans les Agendas 21, comme :

- **l'énergie** : les transports en France représentent 31 % de la consommation totale d'énergie. En Île-de-France c'est le premier poste de consommation, à 44 %, soit 10,75 Mtep² ;

- **le changement climatique** : les transports en France sont responsables de 34,1 % des émissions de CO₂ (1^{er} secteur émetteur)³ et de 28 % des émissions de GES ; les voitures émettent 14 % du CO₂ en Europe ;
- **la santé** : le report modal vers la voiture renforce nos pratiques de plus en plus sédentaires (bureaux, ordinateurs, télévision...). L'obésité arrive plus tôt dans la vie des jeunes français. Le surpoids concerne en France 29,2 % d'adultes et l'obésité 12,4 %, soit au total environ 20 millions de personnes⁴. La marche et le vélo constituent des modes actifs bénéfiques à la santé.

Coordination avec les autres politiques

Réciproquement, l'efficacité de la politique de déplacements peut être impactée par d'autres politiques, comme l'urbanisme, le développement économique...

→ Il est recommandé :

- **d'appréhender les déplacements** au-delà du secteur restreint de l'offre de transport sur le territoire, pour :
 - connaître les pratiques de mobilité (demande),
 - estimer en particulier les impacts en termes d'énergie et de gaz à effet de serre,
 - interpellier d'autres secteurs en interaction avec la mobilité, pour apprécier notamment le niveau de pénétration de la mobilité dans d'autres politiques publiques,
 - examiner des problématiques plus ciblées : selon les publics (écoliers, publics en insertion...) ou selon les motifs (domicile-travail) spécifiques. L'approche ciblée offre des occasions de décloisonner les réflexions et de croiser les connaissances et les savoir-faire,
- **de prendre le temps nécessaire dans la période de diagnostic** pour comprendre et analyser le contexte actuel, pour partager et croiser les points de vue.

Mobiliser et mutualiser des moyens

Réaliser un diagnostic portant sur la mobilité, a fortiori s'il y a création de données, nécessite de mobiliser des moyens humains et financiers.

→ Il est opportun de :

- **réfléchir en amont aux opportunités de mutualisation avec d'autres démarches** lancées ou envisagées par la collectivité. En particulier, l'élaboration de plans locaux d'urbanisme et/ou de plans urbains/locaux de déplacement peut être mutualisée avec celle d'un A21L de manière pertinente. Il est préférable de décaler le terme du diagnostic de l'A21L pour pouvoir bénéficier des avantages d'une telle articulation :
 - **réaliser des économies** sur le recollement documentaire, les études, les enquêtes ou les activités participatives similaires (regrouper les commandes),
 - **disposer des méthodes de diagnostic « mobilité »** utilisées pour d'autres documents de planification,
 - **mettre en cohérence** les documents de planification,
 - **favoriser une approche transversale**,
 - **rendre lisible, pour les habitants, l'articulation des politiques publiques** en faveur d'un développement durable ;
- **développer en interne des compétences « mobilité »** permettant de réaliser tout ou partie du diagnostic mobilité. Le chargé de mission mobilité a une approche plus globale, tournée tant vers l'offre que la demande et les impacts inhérents.

Proposer un déroulement méthodologique

Proposer un déroulement méthodologique permet de fixer un cadre de travail.

Face au manque de données disponibles, de repères méthodologiques et d'outils pour réaliser un diagnostic adapté, les sections suivantes proposent un **déroulement méthodologique** à mettre en pratique à l'aide **des outils d'aide au diagnostic**.

→ Il est préconisé de conduire le diagnostic en deux étapes :

- **réaliser un état des lieux Mobilité et Transport** (section 1.3) ;
- **traduire les constats en enjeux** (section 1.4).

 Les outils d'aide au diagnostic du cédérom :

- > **Outil 1 : État des lieux Mobilité et Transport**
- > **Outil 2 : Enjeux et Stratégie**

1. Résultats de l'enquête menée en 2008 par l'ARENE Île-de-France et l'ARPE Midi-Pyrénées dans le cadre du projet PRO.MOTION. Rapport d'études en ligne sur le site de l'ARENE.

2. Sources : DGEMP, 2005 ; *Tableau de bord de l'énergie en Île-de-France pour 2005*, ADEME-ARENE 2010.

3. Source : Agence européenne pour l'environnement, juin 2008 (Répartition des émissions de CO₂ en France par source en 2006).

4. Source : *Roche Obépi 2006* (épidémiologie de l'obésité) ; les jeunes générations ont un indice de masse corporelle supérieur (de 5 à 10 %) à celui de leurs aînés au même âge.

1.1.3 Réaliser l'état des lieux Mobilité et Transport

Intégrer la mobilité dans le diagnostic territorial, c'est **interroger la mobilité dans toutes ses dimensions**, qu'elles portent sur le territoire, les pratiques internes ou les politiques menées par la collectivité. Qu'il s'agisse de la programmation urbaine, de la mixité fonctionnelle, etc., l'ensemble des problématiques liées aux déplacements doit être considéré.

Classiquement, les diagnostics d'A21L se composent de 3 volets :

- TERRITOIRE ;
- POLITIQUES PUBLIQUES ;
- INSTITUTION ÉCO-RESPONSABLE.

Des questions propres à la mobilité doivent être examinées dans ces trois volets. Par ailleurs, pour identifier les enjeux liés à la mobilité, d'autres « secteurs » ou « domaines » doivent être étudiés.

Un outil à votre disposition

Un outil vous est proposé sur le cédérom (*outil 1 : État des lieux Mobilité et Transport*) pour vous aider à traiter la mobilité au sein de chaque volet. Il aide à identifier et consigner les informations en une base de données. Ces résultats s'intègrent facilement à un diagnostic territorial d'Agenda 21 local, dans la mesure où sa structure est basée sur les trois volets.

L'outil (*cf. figure 1*) propose une trame des différents champs à explorer qu'il s'agira d'adapter au contexte de chacun.

Pour chaque volet, l'outil guide l'utilisateur dans le repérage des informations à collecter en fonction de ses objectifs, formulés aussi en questions clés. Pour faciliter la collecte de l'information, les acteurs à mobiliser ou des repères utiles sont indiqués. La grille sera aussi utilisée pour réaliser les grilles d'entretiens propres à chaque acteur (*cf. figure 2*).

L'outil d'aide à l'état des lieux a pour buts :

- **de fournir des repères** permettant d'aborder la mobilité et les transports selon une approche globale au regard du développement durable (DD) et en particulier de l'efficacité énergétique (*cf. figure 1*) ;
- **d'impulser une démarche de suivi local** de la mobilité et des transports. L'utilisateur pourra facilement faire évoluer l'outil pour actualiser la base de données (T0 = situation de départ avant A21L) au fur et à mesure des années selon les études réalisées par la collectivité. Conserver une trace des données collectées sera utile aux générations suivantes d'A21L. C'est aussi une opportunité pour les services de la collectivité d'améliorer la connaissance et le suivi dans les domaines de la mobilité et du transport.

Ensuite, l'état des lieux pourra faire l'objet d'un rapport de restitution qui peut s'effectuer par volet, par entrée thématique, par finalité DD... Dans tous les cas, il faudra veiller à ce que l'état des lieux aborde la mobilité dans **l'ensemble des 3 volets** (3 périmètres d'action) en **croisant les entrées possibles** avec la mobilité.

Par exemple :

- les entrées **mobilité** et **emploi-insertion** pourront révéler des freins d'accès aux pôles d'emplois ou des freins à l'insertion professionnelle liés à des difficultés d'accès à la mobilité ;
- les entrées **mobilité** et **qualité de vie** pourront mettre en évidence les nuisances générées par le trafic automobile et perçues par les habitants comme une atteinte à leur qualité de vie.

Les résultats doivent permettre, par exemple :

- d'apprécier la pertinence du périmètre d'action couvert par la politique de déplacements : des actions sur l'offre et la demande sont-elles menées ? Tous les champs d'actions sont-ils investis ?...
- d'identifier les forces et faiblesses des politiques actuelles, notamment dans leur articulation entre elles ;
- de mesurer l'exemplarité de la collectivité et d'identifier des marges de progrès ;
- d'identifier des pratiques, des publics ou des situations soulevant des problématiques relatives au transport.

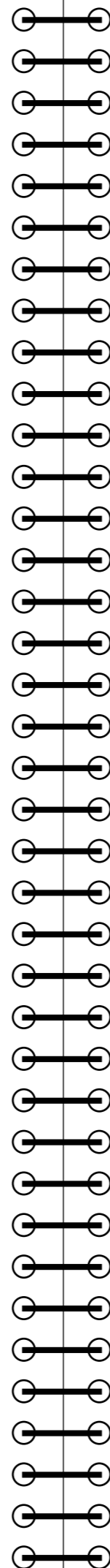


FIGURE 1. Structure générale de l'outil État des lieux

VOLET	CHAMPS	RUBRIQUES À PROSPECTER
Institution éco-responsable	La mobilité générée par la collectivité	Mobilité des agents et des visiteurs de la mairie
		Mobilité générée par les écoles
		Mobilité générée par les équipements publics
	Le matériel roulant (patrimoine)	Flotte municipale Flottes captives
La commande publique	Mobilité dans les commandes publiques	
La pratique du DD : conduite du changement en interne	Culture du pilotage de projet et de la transversalité	
	Culture de la participation	
	Culture de la mobilité durable	
Politiques publiques	La politique de déplacements	Planification des déplacements
		Priorités de la politique de déplacements
		Orientations et innovations actuelles au regard de l'efficacité énergétique
	Poids des modes alternatifs dans le budget	
La mobilité au sein des politiques locales (transversalité)	Articulation des politiques locales Planification urbaine impactant les transports	
Territoire	Contexte local	Acteurs et compétences
		Caractéristiques socio-économiques
		Caractéristiques géographiques
		Projets urbains structurants menés par la ville
		Grands projets affectant le territoire (supra-communal)
	Projets structurants en cours : projets urbains et transports	
	Accessibilité multimodale : offre de transport et réseaux	Réseau de transports collectifs publics : desserte et qualité de service
		Réseau routier : infrastructures, stationnement automobile et motorisation
		Offre pour modes actifs (marche-vélo) : conditions de circulation, infrastructures et équipements
		Management de la mobilité
		Information et promotion de l'offre présente sur le territoire
	Demande de transport : les usages de mobilité	Pôles générateurs de trafic
		Flux de déplacements : origine/destination
		Caractéristiques de la mobilité des habitants
		Usages des transports en commun
		Usages du vélo
		Usages de la marche
	Estimation d'impacts	Trafic motorisé
		Impacts sociaux
Impacts économiques		
Énergie et effet de serre (changements climatiques)		
Qualité de vie (environnement local)		



FIGURE 2. Mode d'emploi de l'outil

VOLET CONCERNÉ					
Consignes indiquant dans quel cas renseigner ce volet pour votre diagnostic					
CHAMP CONCERNÉ					
Consignes indiquant dans quel cas renseigner ce champ pour votre diagnostic					
RUBRIQUE CONCERNÉE					
Objectifs	Questionnements	Acteurs à mobiliser	Sources possibles	Repères	Informations collectées
Que cherche-t-on à apprécier, mesurer, évaluer ?	Questions clés qui aident à la compréhension de l'objectif et de l'information à rechercher	Liste non exhaustive des acteurs clés à mobiliser pour disposer de l'information recherchée	Liste non exhaustive des sources, au sens de documents existants, possibles pour trouver l'information	Éléments, exemples ou pistes qui précisent la réponse attendue	Votre réponse



Volet 1 – Institution éco-responsable

OBJECTIFS

Ce volet permet d'apprécier le niveau d'éco-responsabilité de l'institution au regard des déplacements qu'elle génère, de son patrimoine (matériel roulant) et des pratiques professionnelles (commande publique).

Plus précisément, c'est l'**exemplarité** de l'institution qui sera examinée :

- interroger les pratiques internes de déplacements ou de gestion de flotte ;
- apprécier l'exemplarité des déplacements des élus ;
- mesurer le management des trajets qui sont générés par les activités quotidiennes de la collectivité pour son fonctionnement (écoles, centres de loisirs et autres équipements recevant du public) ;
- apprécier la conduite du changement menée en interne ;
- apprécier l'intégration de la mobilité comme critère de développement durable dans la commande publique ;
- identifier les marges de progrès.

CHAMPS À PROSPECTER

4 champs sont proposés.

- **La mobilité générée par la collectivité** : par son personnel et les visiteurs de ses équipements (école et autres) ;
- **Le matériel roulant** (patrimoine), notamment la flotte municipale ;
- **La commande publique** : critères sur le transport ;
- **La pratique et la culture du développement durable** : conduite du changement en interne sur la gestion de projet, la participation, la mobilité durable.

MODALITÉS

Trois modes de collectes complémentaires sont conseillés.

- **Un recollement documentaire en interne** :
 - données RH : liste anonyme des adresses du personnel (pour réaliser une cartographie des domiciles du personnel), nombre d'agents bénéficiant de remboursement de transport collectif, barème de remboursement des frais de déplacements, conditions d'accès aux véhicules municipaux...
 - données « constructeurs » sur le parc municipal et le suivi des flottes (kilométrages et consommations) ;
 - plans de déplacements existants (des employés, d'écoles) ou à défaut résultats d'enquêtes antérieures sur la mobilité des agents, des visiteurs, des écoliers (parts modales) ;
 - guide interne de la commande publique, exemple de marchés ;
 - délibérations sur le sujet.
- **Une série d'entretiens** :
 - des élus sur l'exemplarité de la collectivité, leurs priorités et leurs perceptions des enjeux d'éco-responsabilité ;
 - sur la place du développement durable dans le management interne ;
 - sur le déplacement des agents ;
 - sur les critères utilisés pour les commandes publiques et sur le renouvellement de la flotte,
 - sur la composition du parc municipal et ses caractéristiques (motorisation, âge...) pour l'analyse des performances énergétiques de la flotte.
- **Éventuellement une enquête auprès des agents** sur leurs habitudes de mobilité (*consultez l'exemple de questionnaire fourni dans le cédérom*).

Principaux acteurs à mobiliser :

- Élus
- Direction pilote du plan de déplacements de l'institution lorsqu'il existe
- Direction générale
- Direction Ressources humaines / Services généraux
- Direction Développement durable-A21L, démocratie participative
- Direction Déplacements / Voirie
- Direction Finances / Budget
- Direction Affaires scolaires
- Direction en charge des équipements publics, du patrimoine, des flottes
- Agents

Volet 2 – Territoire

OBJECTIFS

Ce volet vise à mieux connaître les déplacements sur votre territoire en termes d'offres et de demandes de transport, et leurs conséquences. L'offre permettra d'apprécier l'accessibilité multimodale du territoire tandis que la demande permettra d'appréhender les choix et habitudes de transport des habitants.

Le volet 2 permettra :

- de connaître les logiques d'acteurs et les éléments de contexte influant sur la mobilité ;
- d'obtenir une vision globale sur le territoire, en termes d'offres et d'usages ;
- de vérifier l'adéquation de l'offre et de la demande ;
- d'estimer les impacts du transport sur le territoire ;
- d'identifier les faiblesses et forces et de dégager des marges de progrès.

CHAMPS À PROSPECTER

4 champs sont proposés.

- **Contexte local** : logiques d'acteurs et compétences, caractéristiques géographiques, socio-économiques, projets structurants.
- **Accessibilité multimodale** (offre de transport et réseaux) : l'offre existante et future en infrastructures et services pour tous modes, le management de la mobilité...

- **Demande de transport** (les usages de mobilité) : la demande (parts modales), les usages et les besoins, les pôles générateurs de trafic...
- **Estimation d'impacts** : impacts économiques, sociaux et environnementaux de l'utilisation des différents modes de transport (taux d'utilisation des véhicules motorisés, émissions de GES, nuisances sonores, coût des infrastructures...).

MODALITÉS

Trois modes de collecte sont proposés.

- **Collecte de données existantes via des entretiens auprès des services concernés** :
 - plans portant sur les déplacements : plan local de déplacements, schéma des circulations douces, plans de circulation, de stationnement, d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, de jalonnement cyclable...
 - autres documents de référence : PLIE, PLU...
 - cartes des réseaux ;
 - comptages : trafic voitures, vélos, stationnements ;
 - mesures de vitesse ;
 - bilan d'exploitants / opérateurs sur le réseau local (bilans et rapports d'activité des transporteurs) ;
 - études sur le stationnement ;
 - enquête de déplacements (réalisée pour un PLD - plan local des déplacements) ;
 - bilans / rapports d'associations locales (cyclistes, piétones...)
 - mesures de la qualité de l'air et du bruit ;
 - bilans carbone ;
 - connaissance de terrain des agents ;
 - etc.
- **Collecte auprès d'organismes extérieurs (entretiens, liste de données)** :
 - mesures de la qualité de l'air et du bruit ;
 - enquêtes globales transports, autres enquêtes de déplacements ;
 - statistiques INSEE ;
 - données de trafic des voies non gérées par la collectivité ;
 - facteurs d'émissions et de consommations (ministère, ADEME...) voire bilan « énergie et GES » du territoire s'il existe ;
 - bilan d'exploitants / opérateurs (bilans et rapports d'activité des transporteurs).

- **Création de données** :
 - entretiens individuels et / ou collectifs d'acteurs du territoire pour connaître leur avis sur l'offre actuelle, leurs besoins et attentes en termes de mobilité, leurs motivations en termes de mobilité durable ;
 - parts modales et caractéristiques de la mobilité obtenues à partir d'une enquête de mobilité auprès des habitants (*consultez les exemples de questionnaires sur le cédérom*) ;
 - rencontres participatives, groupes de travail avec les habitants... pour collecter une expertise d'usage et compléter l'enquête par des données plus qualitatives.

Principaux acteurs à mobiliser :

- Directions / services déplacements-voirie, transport-mobilité
- Directions / services : urbanisme-habitat, insertion-emploi, enfance-affaires scolaires, énergie, finances...
- Opérateurs de la collectivité : transports collectifs, stationnement, autres services de mobilité
- Acteurs du territoire : entreprises, structures d'insertion, acteurs de l'emploi, centres de loisirs, équipements publics...
- Autorités gestionnaires de voirie : collectivités limitrophes, Conseil général, Région, État
- Observatoire des déplacements : de la collectivité, du Conseil général, de la Région (STIF en Île-de-France)...
- Acteurs ayant des missions d'observation, d'études et de veille : par exemple, en Île-de-France, AIRPARIF (air et effet de serre), ROSE (énergie et effet de serre), BRUITPARIF (bruit), IAU (aménagement, infrastructures), DREIF (Enquête globale transport)



Consultez le chapitre 3 pour plus d'informations sur la participation.

Volet 3 – Politiques publiques

OBJECTIFS

Ce volet sert à apprécier l'**actuelle politique de déplacements** ainsi que **sa transversalité et son articulation avec les autres politiques publiques**, en particulier l'urbanisme. Il permet d'évaluer la maturité de la collectivité dans sa prise en compte des problématiques liées à la mobilité.

En particulier, la grille vise à :

- appréhender la politique de déplacements dans toutes ses composantes : infrastructures, management de la mobilité, stationnement...
- questionner les politiques publiques dans leur articulation avec la politique de déplacements : aménagement, urbanisme, habitat, emploi...
- mettre en évidence les priorités actuelles et les marges de manœuvre à saisir.

CHAMPS À PROSPECTER

2 grands champs sont proposés.

- **La politique de déplacements** : planification, priorités, orientations, innovations, poids des modes alternatifs.
- **La mobilité au sein des politiques locales** (transversalité) : articulation des politiques locales et planification urbaine impactant la mobilité.

MODALITÉS

- **Recensement et analyse des documents de référence des politiques publiques** (approuvés) : plan local d'urbanisme, plan de déplacements urbains (et plan local en Île-de-France), plan climat, plan local de l'habitat, plan local insertion et emploi, schéma de développement économique, plan éducatif local...
- **Croisement avec les documents de planification supra-communale** : schémas directeurs régionaux, schéma cyclable départemental...
- **Analyse comptable** de la répartition budgétaire (poids des différents pans de la politique de déplacements).
- **Entretiens** :
 - des élus sur les politiques actuelles, leurs priorités et leurs perceptions des enjeux ;
 - des directions ou services en charge des transports, de la mobilité, des déplacements, de la voirie, sur leur vision des politiques actuelles ;
 - des directions ou services en charge d'autres politiques (urbanisme et construction, emploi-insertion, énergie, environnement, éducation-enfance...) sur leur perception de l'articulation actuelle des politiques, la mobilité des publics ciblés par leur action (freins, besoins ou pratiques spécifiques ?)...

Principaux acteurs à mobiliser :

- Élus
- Direction Déplacements / Voirie
- Services : urbanisme-habitat, insertion-emploi, enfance-affaires scolaires...
- Direction Finances-budget

1.1.4 Traduire les constats en enjeux territoriaux

L'étape suivante consiste à **qualifier les éléments du diagnostic** (constats) au regard du développement durable pour en dégager des enjeux locaux.

Trois opérations successives sont à réaliser : **synthétiser l'état des lieux, qualifier les constats puis les problématiser en enjeux.**

Un outil est à votre disposition sur le cédérom pour **passer du diagnostic à la stratégie**, et vous aider à réaliser cette analyse de manière progressive et par volet.

 Consultez l'outil 2 : **Enjeux et Stratégie** (étape 1 : aide à l'analyse).

Qu'est-ce qu'un enjeu ?

On définit communément un enjeu comme une opportunité à saisir ou une menace à neutraliser.

Synthétiser l'état des lieux

Il s'agit de retenir les principaux constats en distinguant les facteurs internes (dépendant de la collectivité) des facteurs externes (indépendant de la collectivité) par volet.

Qualifier les constats

Il s'agit de mettre en évidence les atouts (constats positifs) et les faiblesses (constats négatifs) qui ressortent de l'état des lieux. (Cf. exemples en figure 3.)

Dégager des enjeux locaux

Il s'agit de problématiser les constats « mobilité » en enjeux au regard des finalités du développement durable, c'est-à-dire **les traduire en opportunités et menaces** dans une vision prospective et transversale.

La mobilité peut être rattachée aux cinq finalités qui servent en général de cadre de référence aux Agendas 21 locaux pour prendre en compte le développement durable :

1. Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère
2. Préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources
3. Cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations
4. Épanouissement de tous les êtres humains
5. Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables.



FIGURE 3. Exemples de constats et d'enjeux locaux liés à la mobilité

FINALITÉS	CONSTATS QUALIFIÉS EN ATOUTS OU FAIBLESSES	ENJEUX LOCAUX (OPPORTUNITÉS / MENACES)
1 Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère	Présence de quartiers résidentiels mono-fonctionnels Vitesse excessive de circulation en ville Absence de modération du trafic Pratique du vélo et de la marche développée Faiblesse du maillage pour les circulations douces	Un territoire peu propice à la pratique des modes actifs sobres en énergie Un usage croissant de la voiture pour les trajets courts Motivation des habitants quant à la pratique de la marche et du vélo
	Manque de lisibilité des réseaux de transports collectifs Réseau de bus apprécié des habitants Besoins non couverts par des alternatives à la voiture	Baisse de l'usage des transports en commun au profit de la voiture
2 Préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources	Des activités de la collectivité générant une consommation importante de pétrole (flotte municipale, opérateurs de TC)	Dépendance de la collectivité au pétrole
	La collectivité renouvelle déjà son parc en véhicules « propres » au-delà des obligations légales Présence d'anciennes sentes avec espèces remarquables	Des agents déjà habitués à l'usage de véhicules à carburants alternatifs Perte de biodiversité sur le territoire
3 Cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations	Non prise en compte des « Temps de la Ville »	Inadéquation des services publics aux besoins des habitants
	Freins à l'insertion professionnelle liés à des difficultés d'accès à la mobilité	Structures d'insertion locales déjà impliquées dans un projet de plate-forme / agence de mobilité Exclusion de certaines catégories dans l'accès à la mobilité
4 Épanouissement de tous les êtres humains	Hausse de l'obésité chez les adultes et les jeunes Expositions aux nuisances liées au transport (air, bruit...)	Dégradation de la santé des habitants
	Des zones 30 peu nombreuses et peu respectées Des atteintes à la qualité de vie ressenties par les habitants liées au trafic motorisé Attente des citoyens d'être plus informés et associés au projet « mobilité »	Perte de qualité de vie Perte de convivialité, de lien social, de sécurité Appuyer la nouvelle politique de déplacements sur l'expertise d'usage des habitants
5 Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables	Part de la voiture importante dans le déplacement des agents Grande motivation des agents pour pratiquer le vélo	Manque d'exemplarité de la commune, peu favorable à une dynamique collective de changement
	La collectivité renouvelle déjà son parc en véhicules « propres » au-delà des obligations légales	Des agents déjà habitués à l'usage de véhicules à carburants alternatifs.
	Usage important de la voiture pour les trajets domicile-travail Part de la voiture importante dans le déplacement des habitants, notamment de proximité	Congestion, consommation de pétrole, émissions de GES croissantes Appui possible sur des entreprises pionnières ayant mis en place un PDE Poids des choix individuels dans l'efficacité énergétique des transports

1.2 La mobilité dans la stratégie

La stratégie, expression d'une vision prospective et partagée du territoire.

Opter pour une stratégie, c'est faire le choix mesuré et partagé d'un scénario qui déterminera le mode de développement à venir du territoire.

Autrement dit, **la stratégie doit être l'expression d'une vision prospective du territoire**. Elle se traduit par l'élaboration d'**objectifs clairs exprimant l'engagement de la collectivité et des acteurs locaux** au regard des enjeux du territoire et des finalités du développement durable. Il est donc primordial de **se doter d'un cadre organisé d'échanges avec les parties prenantes** (cf. *Mobilisation au chapitre 3*).



Qu'est-ce que la prospective ?

La prospective s'efforce de **réduire l'incertitude face à l'avenir d'un territoire**. Elle tente d'**envisager des futurs possibles, de faire émerger une vision partagée d'un futur** et de **définir une trajectoire** pour y parvenir.

1.2.1 Prioriser les enjeux de mobilité

Le diagnostic a mis en évidence un certain nombre d'enjeux territoriaux propres à appréhender la question de la mobilité de manière plus ou moins transversale et globale sur le territoire. Il s'agit désormais de **choisir les enjeux majeurs** afin de définir une stratégie adaptée au territoire **en mettant en exergue des enjeux transversaux ou globaux prioritaires**, et d'**éviter ainsi un éparpillement**.

Une double approche est possible.

• Un croisement transversal.

Après avoir identifié les menaces et opportunités propres à la mobilité, les croiser avec les enjeux issus des autres champs du diagnostic pour mettre en évidence des convergences ou des articulations.

Exemple de convergence :

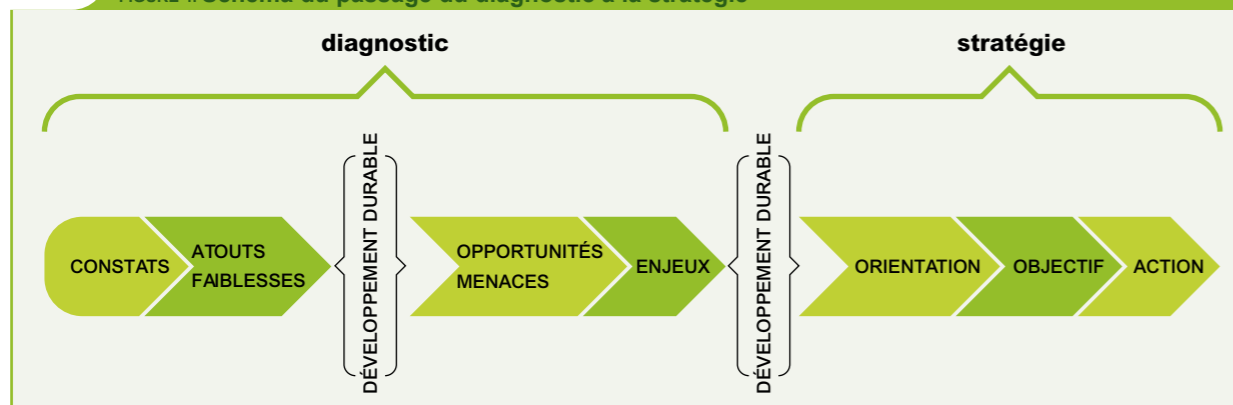
Menace mobilité : conditions de circulation peu favorables aux modes doux
Menace urbanisme : urbanisme peu favorable à une vie de proximité
Menace transversale : des quartiers très consommateurs d'énergie par les transports

Exemple d'articulation :

Menace mobilité : usage important de la voiture ; manque d'alternatives à la voiture sur le territoire
Menace insertion/emploi : exclusion de certaines catégories dans l'accès à la mobilité
Menace transversale : dépendance à la voiture, précarité énergétique et exclusion du droit au transport renforcées par un manque d'alternatives



FIGURE 4. Schéma du passage du diagnostic à la stratégie



• Un regroupement des enjeux convergents vers l'efficacité énergétique.

La collectivité pourra choisir d'insérer des enjeux portant sur **l'efficacité énergétique des transports** (offre de transport alternatifs et choix de mobilité) dans un enjeu plus global d'efficacité énergétique sur le territoire ou de lutte contre les changements climatiques.

Exemple de regroupement :

Menace mobilité : des pratiques très consommatrices d'énergie
Menace éco-responsabilité : forte consommation d'énergie des bâtiments communaux
Opportunité commune : grande marge de progrès dans les économies d'énergie sur le territoire.

Ces différents niveaux d'enjeux pourront utilement être mis en évidence sous forme d'arborescence.

Ensuite, lorsque les enjeux restent encore nombreux, il convient de déterminer **le niveau de priorité de chaque enjeu**. L'ensemble des enjeux ne revêt en effet pas le même caractère d'urgence et de priorité.

L'outil **Enjeux et Stratégie** (étape 2 : aide à la hiérarchisation des enjeux, orientations et actions) aide à donner un niveau de priorité à chaque enjeu, en s'appuyant sur divers critères :

- **la nature de l'enjeu** : publics ou flux visés, potentiel d'efficacité énergétique et autres impacts, caractère structurant, ampleur...
- **les marges de manœuvre** pour agir : la collectivité s'interrogera sur les marges de manœuvre dont elle dispose pour répondre efficacement aux enjeux de la mobilité en termes de légitimité, de compétences et de moyens. Il sera déterminant de savoir si la collectivité est « Autorité Organisatrice des Transports » (AOT), et si non de quelle façon elle est intégrée au processus décisionnel de l'AOT qui la concerne ;
- **le terme des enjeux** (court, moyen ou long) : ce critère renvoie à l'opportunité d'agir ou à l'imminence d'une menace ;
- **l'équilibre** : prise en compte des trois volets et des différents domaines ou secteurs concernés.

1.2.2 Se fixer des orientations stratégiques

Le travail de qualification et de priorisation préalable a permis d'identifier **les enjeux sur lesquels concentrer l'action**.

Il s'agit à présent de **donner du sens à l'action** en la dirigeant par des orientations stratégiques (le cadre d'action) déclinées en objectifs opérationnels (les modalités d'action). Les orientations doivent répondre aux enjeux de manière **ambitieuse, pragmatique et opérationnelle**.



Qu'est-ce qu'une orientation stratégique d'Agenda 21 local ?

C'est une direction d'ordre politique donnée en cohérence avec une finalité du développement durable et en réponse à un enjeu local (ou plusieurs). L'ensemble des orientations délimite le périmètre d'intervention de l'A21L. On la retrouve aussi sous le nom d'axe ou objectif stratégique... Elle se décline en objectifs opérationnels tournés vers l'action.

Trois tâches principales sont à mener :

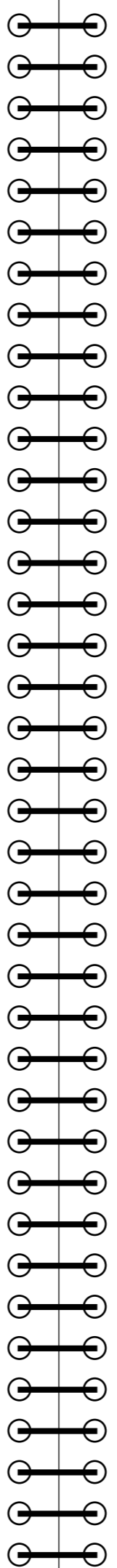
- traduire les enjeux en objectifs ;
- organiser et hiérarchiser ;
- qualifier les orientations et objectifs opérationnels.

Traduire les enjeux en objectifs

Il s'agit à présent de traduire les enjeux en objectifs, sans distinguer dans un premier temps les niveaux stratégique et opérationnel.

Quelles directions prendre au regard des enjeux, et notamment de consommation d'énergie ? Or, en transport, les économies d'énergies résident largement dans **les choix et pratiques**. Les améliorations d'offre de transport ne génèrent des gains d'énergie que si les acteurs du territoire utilisent cette nouvelle offre.

Dans cette réflexion prospective, il est donc opportun de positionner les usages (et non l'offre) **au cœur de la stratégie**. Les objectifs sont autant que possible formulés au regard des usages attendus. En outre, **aborder les objectifs sous l'angle des usages** facilite le dialogue entre les parties prenantes (discours non technique) et rend la stratégie compréhensible par tous.



Une vigilance particulière sera accordée à :

- **la convergence de plusieurs enjeux relatifs à la mobilité** menant à une réponse commune (= **orientation centrée sur le transport**) ;
- **la convergence ou l'articulation d'enjeux relatifs à la mobilité et un autre secteur / domaine** (urbanisme, développement économique...) menant à une réponse commune (= **orientation transversale**) ;
- **l'imbrication de plusieurs orientations** menant à une réponse globale (= **orientation globale**). À l'instar des enjeux (cf. exemple de l'efficacité énergétique), les orientations peuvent faire l'objet de regroupements pour dégager des orientations globales prioritaires ;
- **l'application d'enjeux relatifs à la mobilité** à des orientations très générales portant sur d'autres secteurs / domaines (= **objectifs opérationnels**). Par exemple, veiller à traiter la mobilité dans une orientation visant plus largement les choix éco-responsables de citoyens ou de l'administration. Les objectifs sont alors intégrés de **manière éparse** à d'autres orientations.

Organiser et hiérarchiser

Il faut ensuite organiser les différents objectifs identifiés en **niveaux hiérarchiques cohérents**. Il est conseillé d'utiliser **un arbre d'objectifs** pour organiser et hiérarchiser les différents niveaux d'objectifs et notamment schématiser les relations entre eux (cf. figure 5). D'un côté, les objectifs devront être hiérarchisés en deux niveaux minimum : orientations stratégiques et objectifs opérationnels. En fonction du nombre d'orientations (4 à 10 maximum), des axes stratégiques pourront constituer des entrées plus lisibles.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

À **Rosny-sous-Bois**, la stratégie s'est articulée autour de 4 axes :

- Aménagement durable (au départ intitulé Mobilité-transport puis regroupé avec urbanisme)
- Éco-citoyenneté
- Climat-environnement
- Dialogue et solidarité



Autres mesures transport plus ciblées

De l'autre, la hiérarchisation sera poursuivie en précisant les orientations en objectifs opérationnels. La construction d'un arbre d'objectifs fait l'objet de groupes de travail (avec les élus ou les habitants). Elle permet d'associer les acteurs à la construction d'une stratégie et de faciliter leur compréhension des articulations et déclinaison d'objectifs.

Rendez-vous au chapitre 3 pour en savoir plus sur la participation des habitants.



Qu'est-ce qu'un objectif opérationnel ?

Il décrit les résultats attendus en précisant un niveau à atteindre, un calendrier de réalisations et des indicateurs. Il précise les modalités de l'action. Un objectif doit être réaliste et mesurable.

Qualifier les orientations et objectifs opérationnels

Dans la mesure du possible, il est recommandé que les objectifs, stratégiques et opérationnels, soient qualifiés et quantifiés de manière précise, notamment du point de vue des critères suivants :

- **objet** : clarté, précision, réalisme ;
- **temps** : calendrier de réalisation, échéance ;
- **lieu** : périmètre d'action (quartier, pôle, ville...) ;
- **cible** : acteurs ou bénéficiaires ;
- **niveau à atteindre** : objectif chiffré mesurable.

Plus les objectifs sont clairs et précis, plus il est facile de définir des indicateurs pertinents. En l'espèce, il s'agira de préciser les usages attendus.

Exemple :

Objectif stratégique : réduire la consommation d'énergie fossile (tous secteurs) de **20 %** sur **le territoire** à **l'horizon de 2020** par l'implication **de tous les acteurs**.

- **Objectif opérationnel 1** : diversifier les ressources énergétiques pour atteindre une baisse de 40 % du recours aux énergies fossiles pour la flotte municipale à l'horizon de 2020.
- **Objectif opérationnel 2** : encourager les agents de la mairie à réduire de 20 % la consommation de pétrole liée à leurs déplacements (domicile-travail et professionnels) à l'horizon de 2020.

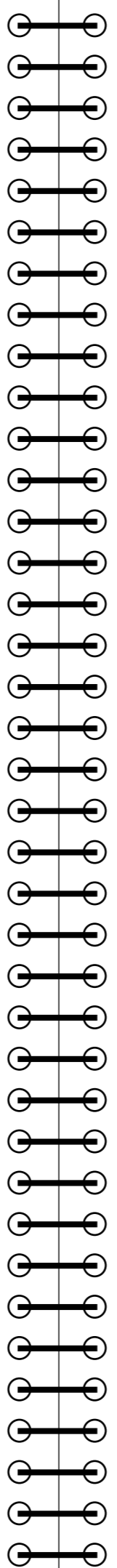


FIGURE 5. Exemples d'orientations déclinés en objectifs opérationnels

FINALITÉS	CONSTATS QUALIFIÉS EN ATOUTS OU FAIBLESSES	ENJEUX LOCAUX (OPPORTUNITÉS / MENACES)	ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	OBJECTIFS OPÉRATIONNELS
Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère	Vitesse excessive de circulation en ville Absence de modération du trafic Pratique du vélo et de la marche développée Faiblesse du maillage pour les circulations douces	Un territoire peu propice à la pratique des modes actifs sobres en énergie Usage croissant de la voiture pour les trajets courts Motivation des habitants quant à la pratique de la marche et du vélo	Créer les conditions favorables à l'usage des modes actifs sobres en énergie, en particulier pour les trajets de proximité et les liaisons inter-quartiers	Hiérarchiser la voirie Modérer la circulation dans les quartiers Développer un réseau cyclable attractif
	Manque de lisibilité des réseaux de transports collectifs Réseau de bus apprécié des habitants Des besoins non couverts par des alternatives à la voiture	Baisse de l'usage des transports en commun au profit de la voiture	Développer l'usage de modes de transport alternatifs peu émetteurs de CO ₂ et peu consommateurs d'énergie	Améliorer les performances du réseau de bus Développer de nouvelles alternatives à la voiture
	Part de la voiture importante dans le déplacement des agents Grande motivation des agents pour pratiquer le vélo	Manque d'exemplarité de la commune, peu favorable à une dynamique collective de changement	Devenir une mairie éco-responsable exemplaire, notamment du point de vue des déplacements pour réduire son bilan carbone	Mettre en place un plan de déplacements de la mairie Renouveler le parc municipal en véhicules à carburant alternatif au pétrole, au-delà des obligations légales, pour atteindre 60 % de la flotte d'ici 2020 (cf. 2)
	La collectivité renouvelle déjà son parc en véhicules « propres » au-delà des obligations légales	Des agents déjà habitués à l'usage de véhicules à carburants alternatifs.		
	Part de la voiture importante dans le déplacement des habitants, notamment de proximité	Poids des choix individuels dans l'efficacité énergétique des transports	Favoriser une mobilité plus responsable, moins consommatrice d'énergie et plus sûre des habitants	Améliorer l'information sur les réseaux et services existant pour faciliter la prise de choix Sensibiliser et éduquer les habitants à l'usage des modes alternatifs
	Usage important de la voiture pour les trajets domicile-travail	Congestion, consommation de pétrole, émissions de GES croissantes Appui possible sur des entreprises pionnières ayant mis en place un PDE	Encourager les entreprises à s'engager dans des plans de déplacements d'entreprises	Mettre en place du conseil en mobilité Sensibiliser les entreprises aux transports alternatifs

À partir des retours d'expériences d'Agendas 21 locaux, on note que les orientations portant sur l'efficacité énergétique par la mobilité sont nombreuses :

- réduire l'usage de la voiture au profit de modes moins consommateurs d'énergie (lien transport – énergie – climat) ;
- réduire les besoins en déplacements (lien transport – urbanisme – énergie) et les distances à parcourir (urbanisme de proximité) ;
- réduire le bilan carbone de la collectivité en tant qu'institution exemplaire (lien transport – énergie – éco-responsabilité) ;
- augmenter le recours à des carburants alternatifs pour la flotte municipale et les opérateurs de la collectivité (diversification énergétique) ;
- améliorer l'accès pour tous à une mobilité sobre en énergie (précarité énergétique – droit au transport) ;
- impliquer les acteurs économiques par le développement de plans de déplacements d'entreprise (lien transport – développement économique – emploi – énergie)...



1.2.3 Définir des indicateurs au niveau stratégique

Afin de s'assurer que les orientations stratégiques sont atteintes, il est utile de réfléchir dès ce stade aux indicateurs permettant de suivre et d'évaluer la **performance de la stratégie**. Il sera utile de réaliser un tableau de bord pour consigner les objectifs et indicateurs correspondants.

La mobilité, comme d'autres domaines, s'évalue à l'aide de **différents types d'indicateurs** :

- **ressources** : moyens matériels / humains et/ou financiers mis en œuvre ;
- **réalisations** : état des actions effectivement réalisées ;
- **résultats** : effets de l'action pour les bénéficiaires directs ;
- **impacts** : effets plus larges au-delà des bénéficiaires directs ;
- **efficacité** : comparaison des réalisations, résultats ou impacts réels et escomptés ou estimés ;
- **efficience** : résultats ou impacts rapportés aux ressources mobilisées



Parlez-vous l'évaluation ?

Évaluer, c'est porter un regard (analyse) sur l'Agenda 21 mené pour apprécier sa performance et son évolution en comparaison à la situation initiale et aux orientations choisies.

L'évaluation porte en priorité sur l'efficacité et l'efficience de l'A21.

Les objectifs sont-ils atteints ?

Les moyens employés ont-ils été adaptés... ?

L'évaluation n'est rendue possible que par la réalisation d'un suivi régulier qui assure la collecte de données utiles (indicateurs).

Au niveau stratégique, les indicateurs portent a priori plutôt sur les résultats, les impacts, l'efficacité et l'efficience. (cf. figure 6.)

Définir des indicateurs au niveau stratégique a pour intérêt :

- d'aider à identifier et préciser / reformuler les objectifs insuffisamment qualifiés ;
- de mesurer les progrès réalisés et les marges d'amélioration possibles ;
- de faciliter la définition d'indicateurs pour suivre les actions.

Toutefois, il sera utile, après la définition du plan d'actions, de vérifier et, si nécessaire, de compléter le tableau de bord.



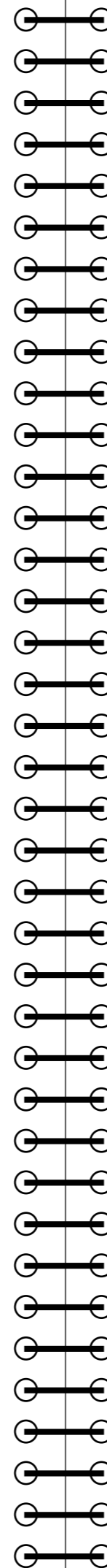
Qu'est-ce qu'un indicateur ?

Un indicateur peut se définir comme une information observable et mesurable qui qualifie et/ou quantifie l'évolution et la performance d'une action.



FIGURE 6. Exemples d'indicateurs

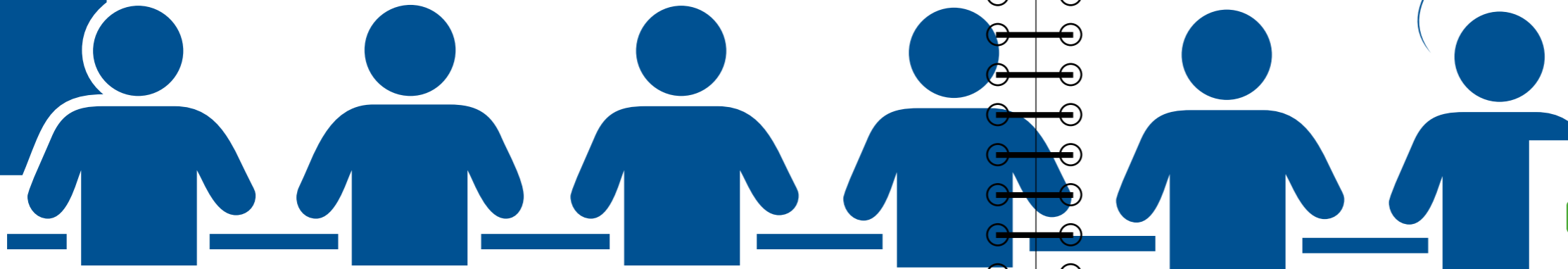
INDICATEURS	ORIENTATION 1 : DEVENIR UN TERRITOIRE SOBRE EN ÉNERGIE	OBJECTIF OPÉRATIONNEL 1.1 : CRÉER LES CONDITIONS FAVORABLES À L'USAGE DES MODES ACTIFS, SAINS ET SOBRES EN ÉNERGIE	ACTION 1.1.1: DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE ET DU STATIONNEMENT POUR VÉLOS
Réalisation		Nb de km pistes cyclables réalisés Nb de places pour vélos Mais aussi : nb de zones 30, nb de zones de rencontre...	Nb de km pistes cyclables réalisés Nb de places pour vélos
Ressources		Coût annuel des investissements en infrastructures et équipements pour modes actifs	Coût annuel des investissements en infrastructures et équipements pour cyclistes
Résultats	Évolution de la répartition modale et report vers les modes alternatifs	Part des modes actifs sur l'ensemble des déplacements, sur les liaisons inter-quartiers, sur les trajets de proximité Report modal vers le vélo Report vers les modes actifs	Fréquentation du réseau cyclable et des places pour vélos Part modale du vélo Report modal vers le vélo
Impacts	Gains liés au report modal vers les modes alternatifs : Économies d'énergie GES évités	Gains liés au report modal vers les modes actifs : Congestion du réseau routier Économies d'énergie GES évités Activité physique / jour	Gains liés au report modal vers le vélo : Congestion du réseau routier Économies d'énergie GES évités Activité physique / jour
Efficacité	Écart entre les gains visés et réalisés tous secteurs : économies d'énergies réalisées ou CO ₂ évités / objectifs	Part des modes actifs obtenus / part visée Report obtenu vers les modes actifs / report visé Gains obtenus grâce au report modal vers les modes actifs / gains visés	Écart entre nb de km de pistes cyclables visés et réalisés, écart entre la fréquentation du réseau cyclable réelle et visée, entre les gains visés et réalisés...
Efficience	Coût d'une tep évitée, d'une tonne de CO ₂ évitée	Coût d'un report modal vers les modes actifs, coût d'une Tep évitée par un report modal vers les modes actifs	Coût d'un report modal vers le vélo, coût d'une Tep évitée par un report modal vers le vélo



2.

La mobilité en actions

Ce chapitre propose, au travers d'exemples et de retours d'expériences, des champs d'actions possibles, des recommandations méthodologiques pour choisir et définir des actions mobilité.



2.1 Constituer un vivier d'actions possibles

- 2.1.1 Aboutir à un plan partagé et impliquant
- 2.1.2 Les champs d'actions possibles

2.2 Prioriser et définir les actions

- 2.2.1 Examiner la faisabilité des actions
- 2.2.2 Faire adhérer aux actions « Mobilité »
- 2.2.3 Anticiper et suivre la mise en œuvre

2.1 Constituer un vivier d'actions possibles

Identifier les actions, c'est répondre de manière pertinente aux objectifs opérationnels définis. Au-delà de l'offre de transport, les facteurs déterminants de l'efficacité énergétique par la mobilité sont les choix et usages de transport réalisés par les acteurs du territoire.

Aussi, les actions chercheront en particulier à :

- chercher un report vers les modes les moins consommateurs d'énergie ;
- réduire les besoins en déplacements ;
- limiter la consommation des modes motorisés ;
- favoriser l'accès pour tous à une mobilité sobre en énergie (précarité énergétique).

2.1.1 Aboutir à un plan partagé et impliquant

Pour faire émerger des pistes d'actions riches et diverses, il est préconisé de **réfléchir avec les parties prenantes** sur :

- des **actions ciblées** ;
- le caractère **novateur** de l'A21 ;
- l'ensemble des **champs d'action possibles**.

Un plan qui s'appuie sur les contributions et motivations locales

Pour être pleinement efficace, un plan d'actions doit être partagé, dès sa création, par les différentes parties prenantes. C'est donc de **la mobilisation et de l'engagement des acteurs locaux que dépendra la réussite du plan d'actions** dans la mesure où ils favorisent l'adéquation et l'appropriation des actions par les acteurs. Cependant, les échanges deviennent souvent plus difficiles à ce stade pour deux raisons principales :

- il est plus facile de se mettre d'accord sur la direction (le pourquoi ?) à prendre que sur le chemin (le comment ?) ;
- plus on se rapproche d'une définition précise des actions, plus les propos et mesures deviennent concrets et potentiellement proches des parties prenantes (intérêt / bénéfice individuel ou collectif). Par exemple, le stationnement est souvent un thème délicat qui soulève de nombreux débats.

Il est donc conseillé de **constituer un vivier d'actions possibles en coproduction avec les parties prenantes**, en s'appuyant sur des acteurs ressources :

- **les services et les élus** (interne) ;
- **les habitants et les autres acteurs locaux** (externe : entreprises, structures d'insertion, etc.).


Les séances de travail collectif auront notamment pour but de bien identifier les actions portées par la collectivité et les **actions partenariales** à mener avec les acteurs volontaires. En ce sens, il sera utile de faire appel à :

- **la vision prospective des parties prenantes** (quelles mobilités pour demain au regard des enjeux relevés aujourd'hui ?) ;
- **leur motivation à collaborer ou à porter des actions** (quelle implication des acteurs ?) ;
- **leurs retours d'expériences** existants sur le territoire ou ailleurs (quels bons exemples à poursuivre ou à répliquer ?).

En interne, il pourra être intéressant d'engager d'abord **une réflexion par service** puis de croiser ces regards au cours d'un temps de partage inter-services.

Ce croisement de points de vue sera tout aussi utile à réaliser avec les acteurs locaux afin de leur permettre de connaître leur position réciproque et d'en tenir compte dans la construction d'une vision partagée.

Diverses activités participatives peuvent être organisées pour inviter les habitants et autres acteurs locaux (écoles, entreprises, centre de loisirs, AOT...) à proposer des idées d'action, des points à améliorer, des actions à poursuivre...

 *Rendez-vous au chapitre 3.*

Un plan qui s'adresse tous...

À partir des retours d'expériences, on note que les actions des Agendas 21 portant sur la mobilité se fixent souvent pour cibles :

- les décideurs publics et les services de la collectivité ;
- les agents de la collectivité ;
- les habitants ;
- les acteurs économiques ;
- et les citoyens de manière générale (visiteurs, employés...).

Un plan tourné vers l'avenir

Un équilibre sera aussi à trouver entre le caractère novateur et la capitalisation des acquis. Le plan pourra donc comporter :

- **des actions « Mobilité » déjà initiées** sur le territoire, recensées lors du diagnostic ou portées à connaissance par les acteurs, pouvant être étendues ou renforcées ;
- **des actions « Mobilité » nouvelles à engager** à plus ou moins long terme sur le territoire (pistes d'amélioration).

Un plan qui prend en compte la complexité de la mobilité

La mobilité est une question complexe et large. Pour **orienter les choix** de mode de transport à l'échelle individuelle, il faut agir sur les divers **ressorts de cette prise de décision**. Or, **les facteurs impactant les choix de mobilité** des acteurs d'un territoire sont nombreux.

Bien sûr **l'offre de services, d'équipements et d'infrastructures** de transport (tous modes) constitue un facteur essentiel dans la mesure où elle élargit les choix possibles. Il faut également inclure des **déterminants structurels du territoire** tels que **l'aménagement du territoire, l'urbanisme, l'habitat** ou encore **le développement économique**.

Enfin, des **facteurs psychologiques et cognitifs** liés aux changements de comportements seront aussi à prendre en compte. Ainsi, à côté de l'offre de transport, il est indispensable de lever des freins moins matériels à l'usage des modes alternatifs, par exemple liés à la perception des modes de déplacements, à leur connaissance ou encore à leur maîtrise.

La collectivité dispose donc de 4 grands champs d'actions (cf. section suivante) sur les facteurs de choix modaux (offre, demande, exemplarité...).

À l'issue de cette coproduction, on obtient un vivier d'actions, souvent très nombreuses, déclinant l'ensemble des possibilités d'intervention imaginé par les acteurs du territoire. Il est alors important de les prioriser.

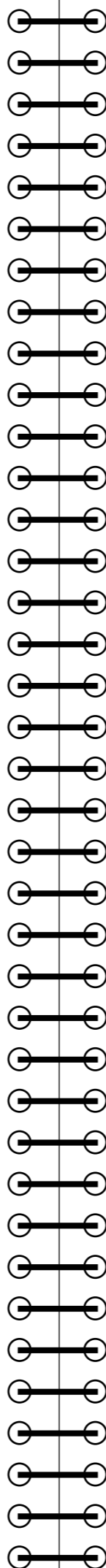
2.1.2 Les champs d'actions possibles

Quatre champs d'actions vous sont proposés ici pour illustrer les actions pouvant appartenir à un A21L, en particulier pour répondre aux enjeux énergétiques :

- **LES POLITIQUES PUBLIQUES** ;
- **L'OFFRE DE TRANSPORT** ;
- **LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ** ;
- **L'ÉCO-RESPONSABILITÉ**.

Ces 4 grands domaines d'actions, faisant écho aux trois volets du diagnostic, s'appuient sur des **périmètres d'actions** et des **champs de compétences différents**.

Sont à proscrire des A21L des actions qui seraient trop ponctuelles ou ne dépasseraient pas une obligation légale (par exemple la mise aux normes de la voirie pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite – PMR). Elles ne sont en effet pas en cohérence avec le volontarisme des A21L et pourraient se suffire d'une simple programmation.



Agir au niveau des politiques publiques

Ce premier champ d'actions portant sur les politiques publiques relève directement des compétences de la collectivité. La marge d'action est donc assez importante selon les compétences dont dispose la collectivité.

L'A21L constitue une réelle **opportunité d'impulser ou d'améliorer la planification locale des déplacements**. Ainsi, en fonction des faiblesses relevées, il pourra être judicieux que l'A21L propose de créer :

- **un plan de déplacements urbains** (ou plan local de déplacements en Île-de-France) ou encore un plan de déplacements communal volontaire pour améliorer la coordination de documents existants ou développer une politique de déplacements jusqu'alors embryonnaire ou parcellaire. Le plan de déplacements à l'échelle locale permet de coordonner les différents pans d'une politique de déplacements (stationnement, circulation, transports collectifs, vélo, marche, services de mobilité & management de la mobilité...);
- **des schémas ou plans plus ciblés** répondant à un enjeu spécifique : schéma vélo, piéton, plan local de stationnement...

Au-delà de la politique de déplacements, l'A21L permet d'**articuler les politiques publiques** pour un développement urbain plus durable. Évidemment, cette démarche est d'autant plus pertinente que l'élaboration des politiques est concomitante. L'A21L propose alors des actions qui impliquent une mise en cohérence, une articulation ou une modification de documents de référence des politiques publiques.

Sur ce point, il est notamment pertinent de s'interroger sur différents leviers d'efficacité énergétique possibles.

Par exemple en **matière d'urbanisme**, une adaptation du plan local d'urbanisme ou des prescriptions peut être proposée pour en améliorer l'efficacité énergétique :

- **définir les périmètres de « bonne desserte par les transports collectifs »** dans le plan de déplacements pour permettre au plan local d'urbanisme (PLU) de fixer les maxima de stationnement voitures et minima pour vélos pour les constructions nouvelles (art. 12 du PLU) ;
- **favoriser l'accès aux nouveaux quartiers** par une desserte en transports collectifs ou actifs (l'article 3 du PLU prévoit les conditions de desserte des terrains par des voies de circulation) ;
- **prendre en compte des critères d'efficacité énergétique** (comme la mixité fonctionnelle, la perméabilité de la trame, la compacité...) pour les zones à urbaniser (par exemple une charte pour le développement de quartiers sobres en énergie).

Par exemple en **matière de développement économique**, l'A21L pourra être articulé avec le plan local d'insertion et d'emploi (PLIE), réalisé ou en cours d'élaboration, au regard des questions de précarité énergétique et d'accès à la mobilité :

- créer ou soutenir la **création d'une plate-forme / agence de mobilité** d'ici 2012 pour les publics en insertion, et à plus long terme pour les habitants ;
- permettre un **accès égal pour tous au territoire et aux services urbains** à l'horizon 2020 et lutter contre toute forme d'exclusion de la mobilité.

PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Nantes Métropole a inscrit la **conciliation des temps** dans son Agenda 21 : « Mieux prendre en compte les temps sociaux de l'agglomération, afin d'améliorer la vie quotidienne des personnes qui y vivent et/ou y travaillent, d'optimiser les ressources et les moyens disponibles. Réfléchir ensemble aux différents rythmes de vie et aux besoins des habitants et des acteurs locaux, chercher des solutions en termes d'horaires, de déplacements, de services de proximité... »

Créée en mars 2001, l'**Agence des temps de la Communauté d'agglomération de Poitiers (C.A.P.)** est un lieu d'**observation et de propositions** sur les nouveaux rythmes de la ville et de ses habitants.

- **Concilier vie sociale, vie professionnelle et vie personnelle.**
- **Lieu privilégié de réflexion, de concertation et d'innovation.**

Exemples de travaux :

- guichet unique de rentrée ;
- aménagement des horaires de la mairie centrale et des mairies de quartier ;
- création d'une plate-forme téléphonique à destination des personnes en insertion sur les modes de transports.

→ **Le travail sur les temps de la vie et les temps de la ville** est une entrée pertinente pour s'interroger à la fois sur les services de mobilité faisant défaut sur un territoire, et sur d'autres types de services qui peuvent être mis en place pour faciliter – ou limiter – les déplacements des individus : conciergeries et crèches d'entreprises, élargissement des horaires d'ouverture de services publics, livraisons, etc. Toutes ces réflexions peuvent prendre place dans le cadre d'une Agence de Temps, comme au Grand-Lyon (Communauté urbaine) ou encore dans l'agglomération de La Rochelle.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Nantes Métropole s'est fixé par son Agenda 21 de « proposer aux habitants de l'agglomération, des quartiers et des projets d'aménagements intégrant les exigences du développement durable ». L'objectif est de se « doter de » terme d'un référentiel commun à tous les aménageurs et opérateurs ».

→ **Éco-quartiers / quartiers durables** : ici, c'est une action transversale et non directement liée à la mobilité. Or, par les exigences qui seront introduites dans les cahiers des charges des nouveaux quartiers, l'agglomération pourra impulser des effets de levier sur les déplacements des usagers de ces zones.

Agir sur l'offre de transport : infrastructures et services

Bien que très variées, les actions comprises dans ce large champ visent essentiellement à développer **une offre de transport alternative à la voiture, moins consommatrice d'énergie fossile, et à rationaliser l'usage de la voiture**.

Ainsi, plusieurs champs peuvent être investis pour améliorer les conditions objectives de transport en modes alternatifs :

- le stationnement (hors construction) ;
- la voirie adaptée aux modes actifs ;
- les transports collectifs ;
- les services de mobilité et notamment les nouveaux usages de la voiture.

Le stationnement sur voirie

La facilité à stationner est un des facteurs déterminants de l'usage de la voiture particulière comme du vélo.

Exemples d'actions possibles :

- **plan local de stationnement** pour gérer le stationnement (payant rotatif, résidentiel...);
- **campagne de sensibilisation** et répression sur le stationnement illicite ;
- **rééquilibrage des espaces** de stationnement voiture au profit du stationnement vélos, d'aires de covoiturage ou d'autopartage, ou d'autres fonctions de l'espace public (détente, loisirs...);
- **plan de développement du stationnement vélo** (pan d'un schéma cyclable), notamment aux pôles d'emplois, de services et de transport (intermodalité) ;
- **dépassement des normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR)** (2 % sur voirie, 5 % pour les constructions) ;
- **partenariat pour la création d'espaces mutualisés de livraisons en ville** (cf. encadré ci-dessous).

La marge d'action est importante mais nécessite une forte volonté politique et la concertation des habitants et des autres acteurs locaux (commerçants...).




PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Les espaces logistiques urbains (ELU) à Paris

Dans une volonté de **repositionner des espaces logistiques dans la capitale**, la Ville de Paris met à disposition un espace foncier à condition de respecter le **cahier des charges « Logistique propre »** (appel à projets). Il s'agit de **petites plates-formes logistiques** :

- permettant le **groupage et le dégroupage** des flux de marchandises dans Paris,
- avec **véhicules propres qui assurent la livraison finale**.

Le 1^{er} ELU a été mis en place en partenariat avec la Petite Reine (trippoporteurs à assistance électrique).

 Pour en savoir plus, consultez la fiche 14.

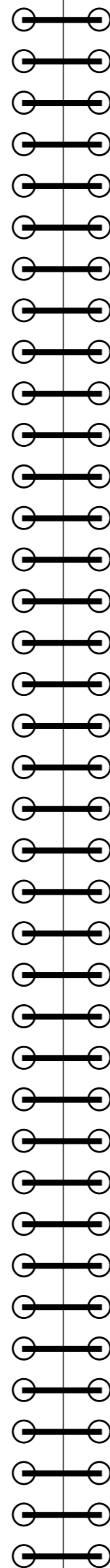
La voirie adaptée aux modes doux / actifs

Les modes actifs (vélo, marche, rollers...) sont par excellence des modes sobres en énergie, outre leurs bénéfices pour la qualité de l'air, la sécurité et la santé.

Les A21L visent très souvent le développement de ces modes en améliorant les conditions de déplacements. Différentes actions peuvent être mises en place selon les enjeux locaux (sécurité routière, qualité de vie, circulations douces...).

Exemples d'actions possibles :

- **hiérarchisation de la voirie et modération de la circulation** : classification des voies par flux et vitesse selon leur fonction dominante (transit, desserte ou vie locale) et aménagements correspondants (voie 50, zone 30, zone de rencontre, aire piétonne...);
- **schéma piétons-vélos** pour créer un réseau d'itinéraires continus et jalonnés pour piétons et cyclistes (bande, piste, double sens, zone 30...);
- **ville à 30** : démarche de mise en zone 30 du territoire (hors axes principaux).



La marge d'action des collectivités est ici très importante sous réserve d'être gestionnaire de la voirie. Incontestablement, en l'absence de plan de déplacements ou de schéma des circulations douces existant, l'A21L a toute légitimité, au regard de ses enjeux d'efficacité énergétique, pour proposer des actions globales de programmation d'infrastructures pour modes doux. Il est toutefois peu opportun d'inscrire une action ponctuelle d'aménagement (de type aménagement d'une zone 30) qui ne revêt pas le caractère volontariste et l'approche globale propres aux A21L.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

L'A21L d'Albi pour une ville à 30

La ville d'Albi s'est engagée au travers de son **Agenda 21 local** à créer les **conditions favorables au développement des modes doux**.

À cette fin, elle a élaboré et mis en œuvre un **schéma directeur cyclable** pour **améliorer et développer le réseau communal**.

Le schéma s'est notamment attaché à définir des **principes d'aménagement des voies**, fondés sur une **hiérarchisation des voies et une modération de la circulation**.

Il en résulte un **projet de ville à 30**, où les voies de desserte des **quartiers sont en zone 30 (ou zone de rencontre)**, tandis que les axes principaux et les liaisons inter-quartiers sont limités à 50 km/h et disposent d'aménagements cyclables.



Pour en savoir plus, consultez la fiche 1.

Les transports collectifs et l'intermodalité

L'offre en transports collectifs constitue aussi un levier évident pour orienter les usages vers une moindre consommation d'énergie.

Cependant, **la marge d'action est très variable** selon les compétences des collectivités en organisation des transports collectifs. Ainsi, seules les autorités organisatrices de transport (AOT) ou les collectivités disposant de réseaux locaux (navettes communales) pourront agir efficacement sur ce mode. Les autres collectivités pourront toutefois dans leurs A21L impulser des actions partenariales avec les AOT et opérateurs de transport, en particulier sur l'intermodalité.

Exemples d'actions possibles :

Dans le cadre des compétences transport, les actions suivantes peuvent être menées :

- restructuration du réseau local (itinéraires ou qualité de service) ;
- mise en place de transport à la demande ;
- système d'informations en temps réel aux arrêts.

Champs d'actions hors AOT :

- améliorer l'information sur les transports en commun (TC) ;
- accessibilité des pôles de transport aux modes doux (réaménagement des abords et des itinéraires) en collaboration avec les partenaires locaux (AOT et opérateurs, associations d'usagers) ;
- mise en place d'un partenariat local pour le stationnement des vélos (voire gardiennage) et des voitures en gare (parking relais) ;
- dialogue avec l'AOT sur la qualité de service.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

La ville de **Bessancourt**, n'ayant pas la compétence en matière de transport, a initié un dialogue sur la ligne SNCF Paris-Valmondois avec les usagers (comité d'usagers) et l'autorité organisatrice de transport pour élaborer un plan d'actions visant à améliorer les conditions de transport et d'informations.



Pour en savoir plus, consultez la fiche 4.

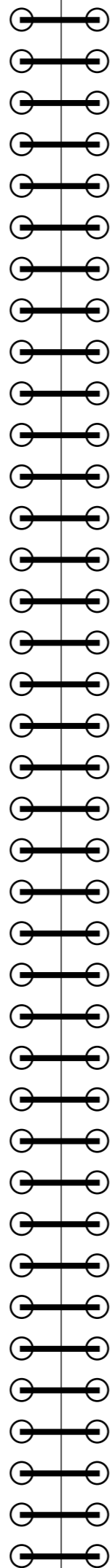
Les services de mobilité

À côté des TC, les collectivités disposent de **marges d'actions plus importantes sur le développement de services complémentaires**. La limite au développement de ces services résidera davantage dans l'existence d'initiatives privées (une des conditions pour le développement de services publics). Ce domaine d'action, en plein essor, constitue en outre un **vivier d'innovation**.

Dans l'ensemble, ces services visent soit à apporter une **offre complémentaire**, soit à **optimiser l'usage de l'existant**. Ces derniers sont abordés dans le management de la mobilité.

Exemples d'actions possibles :

- **Mise en place ou appui à un service de covoiturage** : sur ce point, la collectivité devra être vigilante à ne pas créer un service qui existerait déjà. De nombreux sites internet se sont en effet développés. Une action de relais et de promotion d'outils existants pourra s'avérer plus efficace que la création d'un autre site qui risque de morceler la masse potentielle de covoitureurs. Enfin, un service de covoiturage ne peut se limiter à un outil de mise en relation (site internet, ligne téléphonique...) ; il doit être accom-



pagné de mesures qui font connaître le service et encouragent l'usage (campagne de communication, action de sensibilisation, événementiel...) ou qui en facilitent l'usage (garantie de retour, aires de covoiturage, places réservées).

• Mise en place ou appui à un service d'autopartage :

appartent à un service de location, l'autopartage relève en principe de l'initiative privée. La plupart des opérateurs en France sont des associations ou des entreprises. Toutefois, les collectivités, motivées par un intérêt général, peuvent, en l'absence d'initiatives privées, créer un service public (à caractère industriel ou commercial). Elles peuvent aussi impulser et participer à la création d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC). Comme pour le covoiturage, il sera pertinent d'accompagner le service de mesures incitatives : places réservées sur la voirie et en parkings concédés (autorisation temporaire d'occupation du domaine public / permission de voirie).

• Création d'un pôle vélos :

point multiservices pour cyclistes proposant gardiennage, location, réparation, accessoires, informations, animation, formation...

• Vélos en libre service :

le succès des Vélib' de Paris ou des Vélov' de Lyon met en évidence l'intérêt de telles actions. La souplesse du service est son atout majeur.

• Agence (ou plate-forme) de mobilité :

lieu d'accueil physique où les acteurs du territoire peuvent bénéficier d'informations, de conseils et de services de mobilité. Ces agences organisent aussi, souvent, des actions de sensibilisation ou de formation aux modes alternatifs. Les collectivités ont le loisir de créer de telles agences sous réserve de carence d'initiative privée et en présence d'un intérêt général.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Dans le cadre de son Agenda 21, **Nantes Métropole** a inscrit la création d'un **espace « mobilités et déplacements durables »**. Il s'agit d'une agence locale de mobilité pour informer et sensibiliser le grand public sur les modes de transport alternatifs.

Agir sur la demande : le management de la mobilité

Le management de la mobilité est le **complément indispensable à une politique volontariste de renforcement de l'offre** de réseaux de transport alternatif.

C'est une nouvelle approche des **politiques de déplacements orientée vers la demande**. L'objectif est d'améliorer en continu l'adéquation entre l'offre de transport et la demande (évolution des besoins des usagers), soit en orientant les usages vers les modes de transport alternatifs (changement de choix et comportements), soit en apportant de nouvelles solutions facilitant les déplacements par ces modes (services de mobilité). Cela implique un **changement de culture et de pratiques** aussi bien chez les usagers que chez les décideurs et techniciens. Ce changement doit être accompagné et aboutit en général à des actions :

- **ciblées** par acteur (entreprise...) et / ou par motif (école, travail) ;
- apportant une **réponse sur mesure** qui se base sur la compréhension des usages et des besoins et la participation des publics ciblés ;
- **sur des champs immatériels** : l'information, la communication, l'organisation, la sensibilisation, le conseil en mobilité...

Exemples d'actions possibles :

• Développement de conseil en mobilité :

le conseil en mobilité consiste à accompagner les changements d'usages et de choix des différents acteurs d'un territoire (entreprises, habitants...) pour évoluer vers une mobilité plus efficace, plus durable. Il encourage et aide les acteurs à rationaliser leurs habitudes, choix et pratiques de mobilité, en fonction de critères socio-économiques (santé, budget, gestion du temps...) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espace...). Il s'appuie sur une démarche : le « plan de déplacements » d'école, d'entreprise... La mise en place de conseil en mobilité pour les grands pôles générateurs de trafic par les AOT (le STIF en Île-de-France) a été rendue obligatoire. Toutefois, cette compétence obligatoire n'exclut pas l'intervention d'autres acteurs publics ou privés, en relais et complément de l'AOT.

• Développement de plans de déplacements d'entreprise (PDE) :

démarche partenariale permettant d'encourager les entreprises à faciliter les déplacements de leur personnel autrement qu'en voiture. Une collectivité peut recourir à différentes incitations. Comme pour les écoles, la plus décisive est la mise en place d'un conseiller. Une évaluation des PDE en France menée par l'ADEME a mis en évidence que les territoires mettant à disposition des entreprises des conseillers bénéficiaient de deux fois plus de PDE (source ADEME 2010). Les collectivités, en fonction de leurs ressources, peuvent engager différents partenariats avec les entreprises en faveur du développement des plans de déplacements d'entreprises. Tantôt elles aident les employeurs à la mise en œuvre des PDE et des mesures qui en découlent (flotte de vélos, covoiturage, navette mutualisée...). Tantôt elles accordent des soutiens financiers pour une assistance technique par un bureau d'études. À côté du conseil, des actions de communication sont à mettre en place pour sensibiliser et inciter les

employeurs à réaliser des PDE (concours, opération test...). Enfin, avant d'engager cette action, il est indispensable que la collectivité puisse se prévaloir d'une expérience et de son exemplarité, en ayant mis en place son propre PDE (voir Éco-responsabilité).



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Les plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) sur le Grand Lyon

Depuis 2005, la mission « temps et services innovants » et les développeurs économiques collaborent pour le développement des PDIE.

- 2 axes forts : l'organisation de covoiturage à destination des entreprises et l'animation d'un réseau local.
- Résultats :
 - 8 territoires (ZI, Parc...) engagés dans un PDIE ;
 - 370 entreprises et 20 000 salariés ;
 - 3100 inscrits sur la base de covoiturage ;
 - 20,6 % de covoituteurs effectifs ;
 - 1098 tEq CO₂ économisés.



Pour en savoir plus, consultez la fiche 11.

• Développement de plans de déplacements d'école :

démarche permettant d'encourager les écoliers et leurs parents à aller à l'école autrement qu'en voiture. Les collectivités locales sont particulièrement légitimes à mener cette action dans la mesure où elles ont en charge la construction des écoles et où le maire est responsable de la sécurité du trajet domicile-école. En outre, elles sont très pertinentes au regard des enjeux possibles d'un A21L : énergie et changement climatique, qualité de vie, santé, solidarité inter-générationnelle... L'action sera d'autant plus pérenne qu'elle est menée par un conseiller en mobilité qui mobilise et fédère les acteurs indispensables (parents-enfants, mairie, école, associations de parents), les accompagne dans la démarche et leur propose des mesures (bus pédestre / cycliste, aménagement de voirie, actions pédagogiques, communication...). Il anime et suit la démarche sur le territoire.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Gif-sur-Yvette (Île-de-France) a mené une **démarche d'écomobilité scolaire** fondée sur deux clés de réussite : la forte implication de l'ensemble des acteurs combinée à l'approche globale du plan de déplacements d'école.

Ainsi, **d'un côté, la ville** a œuvré pour **améliorer les conditions de trajet** à pied et à vélo vers les écoles, tout en **informant et sensibilisant** les parents aux choix de transport : aménagements de voirie et jalonnement des itinéraires de bus pédestres, installation de parcs à vélos, actions pédagogiques en lien avec les équipes éducatives, dépliant sur l'accès à l'école en bus pédestre et remise de gilets fluo.

De l'autre, les parents organisent des lignes de bus pédestre. Ils ont même créé un site web permettant aux parents de s'inscrire comme accompagnateurs. Le site est simple d'utilisation. Il donne les horaires aux arrêts, les noms des accompagnateurs ainsi que les actualités des lignes. Cet outil pratique renforce la convivialité de cette démarche, qui remporte un franc succès auprès des parents et des enfants.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

L'Agenda 21 de **Cornebarrieu** a fait émerger une action partenariale de bus pédestre. Ainsi, une école labellisée éco-école a mis en place un pédibus pour les élèves.

C'est en moyenne une quarantaine d'enfants qui participent (accompagnée par une dizaine de parents).



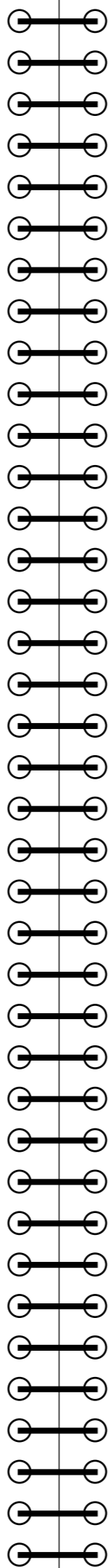
Pour en savoir plus, consultez la fiche 10.

• Mesures d'ordre organisationnel :

il s'agit d'actions qui font appel à la mobilisation de partenaires qui modifient leur organisation habituelle, sans nécessiter d'équipements ou d'infrastructures spécifiques. C'est par exemple les parents qui accompagnent collectivement leurs enfants vers l'école ensemble, appelé bus pédestres ou pedibus, millepattes... selon les appellations locales et l'imagination des enfants qui contribuent généralement à trouver le nom et l'effigie des lignes de bus pédestre / cycliste (concours de noms, de dessins pour le logo des lignes...).

• Actions d'information multimodale :

l'information multimodale consiste à apporter aux citoyens une information complète (réseaux et services existants, horaires, calculs d'itinéraire, cartes, tarifs...) sur l'offre de transports tous modes confondus. L'information est en général délivrée par un site internet et/ou une centrale d'appel et/ou un lieu d'accueil. L'information des usagers est la condition élémentaire du changement de comportement. On ne peut attendre des citoyens qu'ils utilisent un service qu'ils ne connaissent pas. C'est en principe une compétence obligatoire des AOT en France (source : loi SRU). Cependant les collectivités non AOT peuvent utilement se faire le relais



des outils d'information de l'AOT et les compléter ou les affiner pour l'échelle locale. Il peut s'agir par exemple de :

- la création d'une plate-forme d'information sur internet relayant les sites existants (AOT, opérateurs) et apportant l'information complémentaire nécessaire au niveau local (réseau cyclable et autres services de mobilité par exemple) ;
- l'installation de bornes d'informations en ville sur l'offre de transport ;
- l'information des habitants sur l'offre de transport par voie multimédia (site internet, guide sur la ville, édition de plans avec le réseau cyclable...).

- **Actions de sensibilisation, d'éducation, de formation à l'usage des modes alternatifs :** pour agir efficacement sur la demande et orienter les choix de mobilité, il est crucial d'améliorer les connaissances « transports » des habitants et leur capacité à se déplacer en modes alternatifs, sans oublier de favoriser une prise de conscience, déclencheur de pratiques sobres en énergie.

Les collectivités ont une large marge de manœuvre pour actionner ces leviers en faveur du changement de comportements, par exemple en engageant les actions suivantes :

- campagnes régulières de sensibilisation aux modes alternatifs ;
- participation à la semaine européenne de la mobilité ;
- élaboration d'un plan éducatif local intégrant l'éducation à la mobilité (6-12 ans) ;
- organisation de formation au vélo urbain pour les citoyens ;
- lancement d'un brevet vélo pour les écoliers (6-12 ans) et proposition d'un partenariat au Conseil général pour un brevet vélo des collégiens.



Pour d'autres exemples, rendez-vous au chapitre 3.

Agir en termes d'éco-responsabilité

L'éco-responsabilité est un **engagement incontournable pour une collectivité en A21L** qui se doit d'être exemplaire pour être crédible, motiver et entraîner les acteurs du territoire. En termes de mobilité, cela signifie gérer la mobilité générée par la collectivité.

À côté des écoles, évoquées plus haut, la collectivité peut inscrire à son A21L un plan de déplacements pour l'ensemble de ses établissements. Les actions sont similaires à celles d'un PDE (cf. encadré ci-dessous).

La principale mesure consistera en la mise en œuvre d'un **plan de déplacements de la mairie**. Toutefois, on notera un **fort intérêt à fédérer d'autres administrations**, ou entreprises, autour de la démarche (économies d'échelle, pertinence d'un plus grand nombre d'actions).

Cette action sera d'autant plus indispensable que la collectivité souhaite encourager par ailleurs le développement des plans de déplacements d'entreprise (cf. la sous-section précédente). Cela lui permettra en effet d'acquiescer un savoir-faire, d'éprouver ses argumentaires et de développer de services mutualisables... et surtout de devenir crédible sur le sujet !

L'exemplarité est en effet un facteur déterminant pour motiver les habitants à changer d'habitudes et inciter les entreprises à développer les PDE.



« En savoir plus »

Exemples d'actions préconisées dans le cadre d'un plan de déplacements d'entreprises selon 3 axes :

• réduire les besoins en déplacements :

- télétravail et téléconférence pour les employés,
- regroupement de commandes,
- dématérialisation des démarches via internet pour les habitants,
- conciergerie d'entreprise...

• opérer un report modal :

- covoiturage (mutualisé avec d'autres entreprises),
- navette de rabattement (mutualisé avec d'autres entreprises),
- information sur l'accès des sites en modes alternatifs,
- kit pour cyclistes, formation au vélo urbain, organisation d'un bus cycliste,
- vélos de service, parc à vélos gardé, atelier mécanique,
- indemnités vélos (montant alloué aux employés usagers du vélo en guise d'indemnités kilométriques)...

• limiter l'impact négatif des trajets motorisés :

- renouvellement de flotte en « véhicules propres » au-delà de l'obligation de 20 %,
- cours d'éco-conduite proposés aux agents,
- encouragement des employés à l'acquisition de véhicules propres.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

De nombreuses bonnes pratiques sont mises en place dans le cadre des A21L en France, qu'il s'agisse d'actions pilotes ou d'actions menées dans le cadre du plan d'actions.

- L'élaboration d'un plan global de déplacements dans la communauté de communes du bassin de Decazeville-Aubin.
- Un schéma directeur cyclable de la ville d'Albi.
- La modération de la circulation à Albi (vers une ville à 30 km/h).
- Des pédibus à Cornebarrieu et Bessancourt.
- La sensibilisation des automobilistes au respect de la réglementation dans les zones 30 de Cornebarrieu.
- Une démarche éco-responsable dans les services municipaux de la ville de Cornebarrieu.
- Le plan de déplacements de la mairie de Caen.
- Le plan de déplacements inter-entreprises du Grand Lyon.
- Les espaces de logistiques urbains à Paris.
- La sensibilisation des agents au vélo à Massy.
- L'Agence des Temps de Poitiers.
- L'Espace mobilités de Nantes.



Retrouvez la plupart de ces actions dans les fiches de bonnes pratiques.

2.2 Prioriser et définir les actions

La définition des actions est essentielle pour rendre opérationnel le projet territorial de développement durable.

2.2.1 Examiner la faisabilité des actions

Pour être pleinement efficace, un plan d'actions se doit d'être à la fois pragmatique quant au nombre d'actions retenues et ambitieux quant à la portée de ces actions et de leurs impacts concrets sur le territoire. Pour ce faire, il convient donc de prioriser les actions issues de la réflexion collective au regard de critères de faisabilité technique, organisationnelle, politique, etc. Il est préconisé de construire une grille d'analyse de la faisabilité (cf. figure 7) pour renseigner chacune des actions envisagées en fonction d'un certain nombre de critères de faisabilité. Ces critères sont généralement d'ordre technique, financier, organisationnel et stratégique.

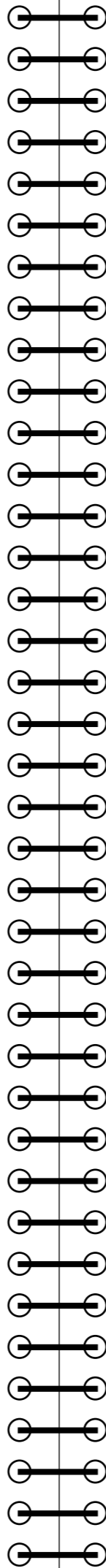
Un système de notation et de pondération (selon que le critère est discriminant positivement ou négativement) peut permettre de prioriser les actions envisagées et de sélectionner celles qui répondent le mieux aux critères choisis.

Des critères de faisabilité technique

- **Contrainte technique** : la mise en place de l'action suppose-t-elle des équipements et/ou des compétences et/ou expertises techniques spécifiques (infrastructures lourdes de transport, conseil en mobilité, etc.) ?
- **Contrainte budgétaire** : la mise en place de l'action suppose-t-elle un fort investissement financier de la part de la collectivité et de ses partenaires ? Quel sera le coût de fonctionnement de l'infrastructure ou du service ? Peut-on prévoir un retour sur investissement à court ou moyen terme ? Quel poids cela aura-t-il dans le budget de la collectivité ?
- **Délai de réalisation** : la mise en place de l'action est-elle envisageable à court, à moyen ou à long terme ?

Des critères de faisabilité organisationnelle

- **Compétences de la collectivité** : la collectivité est-elle une autorité organisatrice des transports ? De quelles marges de manœuvre dispose-t-elle pour mettre en œuvre l'action ?
- **Portage technique et politique** : des porteurs de l'action sont-ils d'ores et déjà identifiés et mobilisés ? Sont-ils légitimes et compétents pour mener l'action « transport » ?
- **Perspective de partenariats** : la mise en œuvre de l'action suppose-t-elle la mise en place de partenariats ? Ces partenariats sont-ils déjà en place ?



Des critères de pertinence stratégique

- **Cohérence avec les autres projets politiques** : l'action est-elle cohérente avec la politique globale menée par la collectivité ? Suscite-t-elle l'adhésion des autres acteurs du territoire ?
- **Impacts attendus par rapport aux objectifs** : l'action est-elle cohérente avec la stratégie « Mobilité » définie dans le cadre du projet territorial de développement durable ?

À l'issue de l'analyse de faisabilité, on obtient une liste d'actions avec leur niveau de faisabilité et de pertinence. Les actions conciliant le mieux les contraintes et les potentialités avec les enjeux en présence iront alimenter le plan d'actions général de l'A21L. Ces actions doivent ensuite être définies plus précisément pour faciliter leur compréhension des parties prenantes et leur adhésion.



Prioriser n'est pas éliminer !

Les actions « mobilité » qui n'auraient pas été retenues lors de cette première priorisation pourront être conservées et au besoin retravaillées pour un second programme d'actions de l'A21L.



FIGURE 7. Grille d'analyse de faisabilité des pistes d'actions (avec exemples)

PISTE D'ACTION	FAISABILITÉ TECHNIQUE			FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE			PERTINENCE STRATÉGIQUE		NOTATION	À PRIORISER (EX. À PARTIR DE 14 POINTS)
	CONTRAINTES TECHNIQUE	CONTRAINTES BUDGÉTAIRE	DÉLAI DE RÉALISATION	COMPÉTENCES DE LA COLLECTIVITÉ	PORTAGE TECHNIQUE ET POLITIQUE	PERSPECTIVE DE PARTENARIAT	COHÉRENCE AVEC LES AUTRES PROJETS POLITIQUES	IMPACTS ATTENDUS PAR RAPPORT AUX OBJECTIFS		
ACTION N°1 améliorer l'offre de bus sur la ville	Forte = 1 Peu de marges de manœuvre	Forte = 1 Peu de marges de manœuvre	Long = 1 Moyen / long terme	Faible = 1 Relais et dialogue avec l'AOT	Moyen = 2 Compétence de l'AOT	Moyen = 2 Mobilisation nécessaire de l'AOT (négociations)	Forte = 3 Cohérence avec les objectifs du plan climat territorial	Forts = 3 Diminution des émissions de GES	14	Oui
ACTION N°2 mettre en place des plans de déplacements d'écoles	Moyen = 2 Nécessité d'une mobilisation dans le temps	Faible = 3	Court = 3 Court terme	Forte = 3 Écoles primaires	Fort = 3 Association de parents d'élèves + soutien de la ville	Moyen = 2 Faible investissement des écoles	Forte = 3 Sensibilisation aux enjeux du développement durable	Moyen = 2 Action restreinte à un public particulier	21	Oui

2.2.2 Faire adhérer aux actions « Mobilité »

Il est indispensable de préciser les actions autant que possible avec les parties prenantes, afin de garantir leur faisabilité et faciliter l'adhésion des acteurs, puis la mise en œuvre. Le plan d'actions est défini par un certain nombre de **fiches actions, outils de déclinaison opérationnelle des orientations stratégiques retenues**. Chaque action « Mobilité » proposée devra faire l'objet d'une fiche action qui sera intégrée dans le projet territorial.

Dans un premier temps, il s'agit de préciser les actions afin d'être en mesure de les soumettre soit à une **consultation publique**, soit à la **délibération des élus**. Les fiches pourront aussi, après avoir été votées, être portées à la connaissance des acteurs locaux, dans le cadre d'un document de communication.

Dans tous les cas, les actions sont présentées sous forme de fiche synthétique comportant a minima les éléments suivants :

- problématique / contexte de départ (éléments de diagnostic) ;
- finalités / orientations / objectif(s) au(x)quel(s) l'action est rattachée ;
- intitulé et descriptif de l'action ;
- organisme qui porte l'action ;
- pilote de l'action au sein de la collectivité : service(s) identifié(s) pour porter l'action ou la suivre si elle est partenariale ;
- partenaire(s) éventuel(s) ;
- échéancier de mise en œuvre et d'évaluation ;
- budget pluriannuel : fonctionnement et investissement, sources de financement ;
- indicateurs de suivi (rattaché(s) à la mise en œuvre de l'action) ;
- indicateurs de performance (rattachés à l'efficacité de l'action mise en œuvre, de ses impacts territoriaux et globaux).

2.2.3 Anticiper et suivre la mise en œuvre

Se doter d'un outil de travail

Les fiches actions retenues seront complétées par des **fiches techniques plus complètes**, servant de support au montage, à la mise en œuvre et à l'évaluation des actions. Un tel outil est d'autant plus opportun pour **des projets de nature structurante, plus complexes** pouvant comporter une série d'actions à réaliser.

 Consultez l'outil d'aide au montage de projet de mobilité dans le cédérom.

FIGURE 8. L'outil d'aide au montage de projet mobilité

CADRAGE
1 : éléments de cadrage et d'opportunité
2 : bénéficiaires du projet
3 : acteurs participants
4 : indicateurs de suivi et d'évaluation
FAISABILITÉ
1 : technique, organisationnelle, stratégique
2 : prévention des risques
PROGRAMMATION
1 : coordination de l'équipe
2 : calendrier prévisionnel
3 : plan de participation
4 : plan de communication
5 : ressources prévues
SUIVI / ÉVALUATION
1 : avancement du projet
2 : suivi, évaluation par action (composant le projet)
3 : suivi, évaluation au regard de l'objectif
4 : suivi, évaluation au regard de l'ensemble de l'A21L (de l'ensemble des objectifs ou orientations stratégiques)

Définir les indicateurs de suivi et d'évaluation

Les fiches doivent intégrer des indicateurs de suivi et d'évaluation pour observer puis analyser les ressources qui ont été nécessaires à l'action, les réalisations, les résultats et les impacts obtenus (exemple en figure 9).

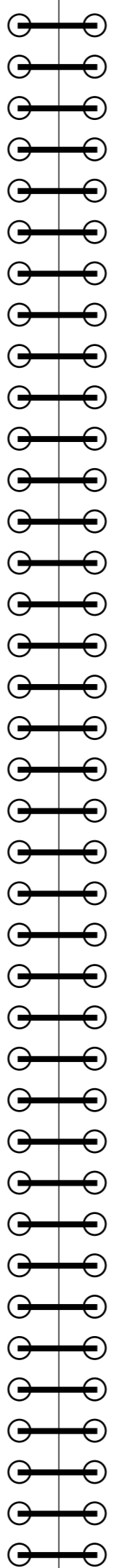
Ces analyses servent au final à :

- vérifier si les actions ont été efficaces et pertinentes : ont-elles atteint leurs objectifs initiaux ?
- réajuster si nécessaire la nature même de l'action ou les moyens alloués ;
- mieux comprendre l'impact des actions sur les politiques publiques ou sur le territoire ;
- communiquer et faire partager les résultats ;
- valoriser l'implication des parties prenantes.



FIGURE 9. Exemple de tableau de bord de suivi-évaluation d'action (extrait de la fiche projet)

ACTION 1 : Développement du réseau cyclable					
RÉFÉRENT : Chargée de mission vélo					
DATE MISE À JOUR : 23/01/2010					
INDICATEURS	NIVEAU VISÉ	AVANCEMENT	NIVEAU ATTEINT	EFFICACITÉ	EFFICIENCE
RÉALISATIONS	En km En nb de places et de parcs	Nb km itinéraires cyclables réalisés (bandes, pistes...) Nb parcs et places pour vélos implantés	Oui/ non	Écart entre nb de km de pistes cyclables visés et réalisés	Coût d'un km d'itinéraire vélo, coût d'une place vélo
RES-SOURCES	en euros/an	Coût annuel des investissements en infrastructures et équipements pour cyclistes	Oui/ non	Écart entre les ressources prévues et utilisées	-----
RÉSULTATS	En nb de places occupées/jour Nb de cyclistes/mois % de déplacements effectués à vélo par les habitants % de déplacements voiture reporté sur le vélo	Fréquentation du réseau cyclable et des places pour vélos Nb de km parcourus par habitant/an Part modale du vélo Report modal vers le vélo	Oui/ non	Écart entre la fréquentation du réseau cyclable réelle et visée	Coût d'un report modal vers le vélo
IMPACTS	% de réduction de trafic % et Tep évitées % et tonnes GES évitées nb d'heures de transport actif par jour par habitant	Gains liés au report modal vers le vélo : congestion du réseau routier Économies d'énergie GES évités Activité physique/jour	Oui/ non	Écart entre les gains visés et réalisés	Coût d'une Tep évitée
DÉMARCHE	Nb d'habitants visés	Nb d'habitants ayant participé aux réunions publiques et commission extra-municipale vélo	Oui/ non	Écart entre la participation visée et réelle	Coût des activités de participation par habitant impliqué



3.

Ensemble vers une mobilité sobre en énergie

La démarche A21, par son approche systémique, permet de construire une vision sinon commune du moins partagée pour une meilleure efficacité énergétique. Ce chapitre présente les pré-requis pour mettre en œuvre un processus participatif prenant en compte la mobilité. Des exemples de bonnes pratiques illustreront les clés de réussite qui favorisent l'adhésion et l'implication des habitants à l'A21L.



3.1 Construire un cadre favorable aux échanges

- 3.1.1 Choisir les bons niveaux de participation
- 3.1.2 Organiser les échanges

3.2 Construire le changement vers des pratiques de mobilité durable

- 3.2.1 Créer une culture et une envie communes
- 3.2.2 Collecter l'expertise d'usage
- 3.2.3 Réfléchir, choisir et agir ensemble

3.3 Encourager et accompagner les déplacements sobres en énergie

- 3.3.1 Inciter par l'implication et la valorisation
- 3.3.2 Accompagner la conduite du changement

3.1 Construire un cadre favorable aux échanges

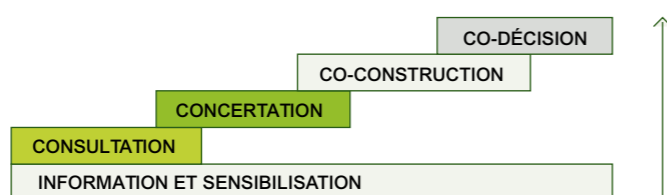
Le partage, condition indispensable à l'élaboration et à la mise en œuvre du programme d'orientations et d'actions, offre l'opportunité aux habitants associés de prendre conscience et de comprendre les problématiques en jeu autour de la mobilité, de participer en qualité d'utilisateur et de s'améliorer sur leurs propres comportements.

En contrepartie, il est essentiel que la collectivité les mobilise, les informe et les sensibilise au moyen d'outils de communication.

La communication et la participation sont indispensables et indissociables pour agir efficacement vers une mobilité sobre en énergie. En particulier, la participation contribue à la qualité des réflexions et à l'efficacité de l'action.

3.1.1 Choisir les bons niveaux de participation

« Participation » est le terme générique pour évoquer le dialogue entre plusieurs acteurs, il recouvre plusieurs formes et plusieurs niveaux d'implication :



La **consultation** a pour objectif de **recueillir l'avis** de tout ou partie des habitants d'un territoire. Ce mode de participation ne participe pas à la décision, à la construction mais, par ses remarques et réflexions, il éclaire le décideur.

La **concertation** se caractérise par un échange entre les parties où chacune peut argumenter, expliquer son point de vue, faire des propositions pour trouver un accord. Cette implication fondée sur le travail en commun des élus, des techniciens et des habitants du territoire sur un projet public, selon une procédure préalable à la décision, peut aller jusqu'à la **construction collective** de visions, d'objectifs ou de projets communs.

Par contre, concerter ou co-construire n'impliquent pas le **partage de la décision** mais un accord sur le projet en lui-même. La validation et la décision finale restent souvent portées par la collectivité porteuse du projet A21L, même s'il est possible d'intégrer à l'instance de décision les principaux représentants des parties prenantes au projet. Par exemple, si l'enjeu de l'efficacité énergétique par la mobilité est particulièrement sensible sur un territoire, le comité de pilotage, instance qui souvent oriente les décisions avant passage en bureau et en conseil municipal ou communautaire, peut intégrer dans sa composition un représentant d'acteur(s) de la mobilité : agence locale de l'énergie, maison de l'environnement, CAUE, associations de piétons, cyclistes...

Informé et sensibilisé sont des conditions préalables pour poser les bases du dialogue.

Informé sur la démarche A21, les faits et les problématiques traitées, les choix retenus permet de garder le lien avec les habitants tout au long du processus.

Sensibiliser aux enjeux du développement durable permet de susciter l'intérêt, la mobilisation et facilite ainsi les échanges. Cela présente aussi l'avantage de responsabiliser chacune des parties prenantes dans leurs actes personnels et professionnels et d'inciter à agir en phase avec ses convictions.

Informé et sensibiliser sur la mobilité dans les différentes démarches existantes

Il y a un certain problème de lisibilité des actions pour les citoyens, entre les différentes démarches de développement durable existantes (Plan Climat, Agenda 21, plan de déplacement...). À cela s'ajoute la question de la chronologie de la mise en place de ces différents documents. Informer sur la nature, les finalités, les résultats de chaque démarche et leur articulation donne une cohérence d'ensemble. Cela doit passer par une harmonisation et une articulation des stratégies de communication de chaque démarche.

3.1.2 Organiser les échanges

Un A21L utilise les outils et les dispositifs de participation pour inciter les habitants et acteurs à s'investir dans le projet global et dans leur action quotidienne. C'est pourquoi, **un plan de participation** peut être élaboré pour définir à chaque étape qui mobiliser, dans quel but et comment.

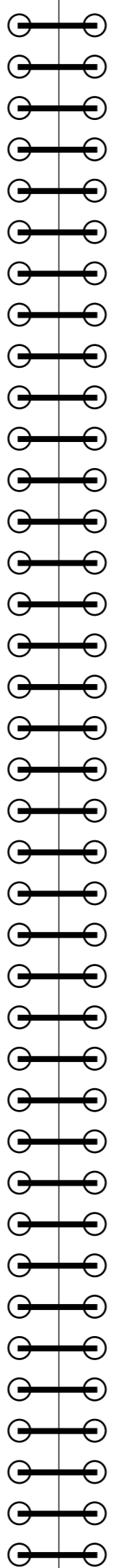
Pour bâtir ce plan, il faut identifier les actions participatives à mener pour le succès de votre projet. À cette fin, quelques questions à se poser :

- quel(s) est (sont) le(s) public(s) le(s) plus pertinent(s) pour participer ? (cibles) ;
- qu'attend-on d'eux ? Que peuvent-ils apporter au projet ? Quel serait l'objet de la participation ou de la concertation ? (objectif) ;
- comment les faire participer ? Quelles actions permettraient d'obtenir le résultat attendu ? Quels outils ou ressources seraient nécessaires ? (actions / outils) ;
- à quel moment est-ce le plus opportun de faire participer les publics ciblés ? (échéance prévue).

Par exemple, la ville d'**Auch**, après avoir réuni plus de 200 personnes pour la première réunion publique sur l'Agenda 21, a organisé cinq « Ateliers 21 » composés de dix citoyens où les élus ont présenté les axes de la politique municipale, avant de donner lieu à un débat et des accords sur des orientations et des projets.

Il s'agira donc :

- **d'identifier les publics visés.** En matière de mobilité, les habitants d'un quartier résidentiel éloigné du centre-ville ou proche d'une gare intermodale n'ont pas les mêmes comportements, ne rencontrent pas les mêmes problèmes et donc n'ont pas les mêmes besoins. Il est important d'identifier et de mobiliser ces différents publics. Les associations de parents d'élèves, d'utilisateurs des transports collectifs, de randonneurs ou de cyclistes, les structures d'insertion peuvent aussi être représentées en tant que relais d'habitants concernés par la mobilité ;
- **de définir les objectifs visés.** S'agit-il de créer des données complémentaires pour compléter un recensement documentaire ? S'agit-il d'obtenir des avis et propositions sur les constats et faiblesses, sur les enjeux, orientations et actions pour enrichir la vision du territoire ? S'agit-il de susciter l'envie de s'impliquer et d'agir de concert avec la collectivité pilote ?...
- **de choisir la modalité de participation en fonction des objectifs et des publics visés.** Si par exemple, en phase de diagnostic, il y a besoin de récupérer des données manquantes sur les usages de mobilité, une enquête mobilité auprès de la population sera utile ;
- **d'être garant des règles de participation établies,** ouvrir le dialogue, créer des attentes. La collectivité doit informer les habitants des règles de participation qu'elle a choisies, afin qu'ils connaissent ce qui est attendu d'eux et leur influence possible sur le projet. Au minimum, il faut être à l'écoute et ouvert au dialogue pour construire une vision partagée. Par exemple, le fait d'inscrire « en direct » les apports des habitants lors d'un atelier met en relief la volonté de prendre en compte les remarques des participants ;
- **de faire intervenir élus, techniciens ou experts.** Si l'on souhaite traiter ou affiner la compréhension sur l'enjeu mobilité et définir une orientation pour le projet de territoire, la présence d'experts est utile pour apporter des éléments de connaissances complémentaires à confronter avec les besoins et les usages des habitants. D'autre part, le travail de qualification, de priorisation des enjeux locaux et leur traduction en orientations nécessite la participation active des élus. Dans un contexte favorable et sur la base d'une bonne animation, un échange avec les habitants ou leurs représentants sur les enjeux et les orientations peut même constituer une étape structurante de l'A21L dans la prise en compte effective de la mobilité par chacune des parties prenantes ;
- **de choisir les moments et endroits opportuns.** Il est essentiel de penser à la praticité de la rencontre. Les horaires, les dates des rencontres (vacances, week-end...), la garde éventuelle des enfants pour que les parents puissent participer, l'accessibilité du lieu, notamment si la réunion porte sur la mobilité et son image, c'est-à-dire ce qu'il représente ou dégage, sont autant d'éléments non négligeables pour que la mobilisation soit préparée le mieux possible ;
- **sans oublier de coordonner le plan de participation à un plan de communication.** La mobilisation des acteurs ne peut réussir qu'à la condition d'une diffusion à la fois large et ciblée. Il ne faut pas hésiter à impliquer directement les publics ciblés dans la réalisation des outils de communication.



3.2 Construire le changement vers des pratiques de mobilité durable

Mobiliser les habitants et les acteurs autour de la démarche dès sa phase d'élaboration pour les inciter à proposer, à agir est sans doute l'un des principaux défis à relever pour une collectivité en A21L.

3.2.1 Créer une culture et une envie communes

Pour faciliter l'échange et accompagner ce changement culturel, les parties prenantes doivent tout d'abord s'entendre sur le sens à donner aux termes et aux mots utilisés. Le développement durable peut recouvrir beaucoup de notions et de perceptions différentes, et seul le partage d'un langage commun permet un travail de clarification et de délimitation nécessaire pour avancer de concert.

Mobiliser les habitants

Pour informer, sensibiliser et mobiliser les habitants, il est essentiel de recourir à un **plan de communication** coordonné au plan de participation pour l'ensemble de la démarche A21L. Il s'agira de **faire appel à une communication adéquate** :

- en donnant une identité au projet, pour le faire connaître (charte graphique, logo, mascotte...);
- en s'appuyant sur les réseaux et les relais (prescripteurs) pour inciter les publics visés à venir débattre, décider et agir;
- en diffusant des messages simples et accessibles par tous;
- en entretenant la dynamique par des rendez-vous réguliers;
- en valorisant et remerciant les personnes qui participent, en les tenant informées des résultats.


Pour être efficaces, les messages de communication doivent être diffusés sous des formes diverses et variées :

- **publications** (questionnaires, jeux concours, lettres d'information, journaux municipaux, dépliants, plaquettes...);
- **affichages** (supports municipaux, dans les transports en commun...);
- **outils dématérialisés** (site internet, blog, newsletters);
- **supports audiovisuels** (films, émissions de télévision, radios) : qu'ils s'agissent de fictions ou de documentaires, ils offrent une vision claire sur un sujet particulier et peuvent susciter le débat suite à leur visionnage;
- **événements** (la Semaine européenne de la mobilité, la Semaine du développement durable, conférences, débats, pièces de théâtre, expositions...);
- **objets promotionnels** tels que des accessoires pour cyclistes (pincettes pour selle, gilets fluo, housses pour selle, sacoches à vélo...), cartes postales, casquettes...

PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Dans le souci d'une communication lisible, la ville de **Rosny-sous-Bois** a créé une **identité graphique au travers d'une mascotte**, pour toute la communication autour de son A21L.

Cette mascotte est mise en situation pour souligner le rattachement de la mobilité à l'A21L et sensibiliser aux pratiques durables.

 Pour en savoir plus, consultez la fiche 18.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

La ville de **Marcoussis** a mis en place une campagne d'affichage où la collectivité a proposé aux habitants de participer et, si possible, d'accueillir des **apéros du Développement Durable**. Ces rencontres ont fait l'objet d'une campagne d'affichage pour informer et mobiliser les habitants. Le contenu et le traitement des messages sont centrés sur différents thèmes, dont la mobilité, et jouent sur l'humour pour garder un message positif autour de ces enjeux.

Ces rendez-vous ont permis :

- un échange autour du développement durable, avec la présence d'animateurs et d'élus;
- de développer une culture commune.



Favoriser le changement de culture

C'est la condition nécessaire à la prise de conscience et à la mobilisation future. Pour cela, il importe :

- **d'adopter un vocabulaire simple**, commun et compréhensible par tous. Chacun a une culture, une connaissance de départ, une pratique différente. Échanger nécessite de se comprendre ! Un langage clair, qui décode le vocabulaire technique, facilite la compréhension du sujet tout en permettant de se forger sa propre opinion par l'échange d'idées et d'avis;
- **d'expliciter les enjeux de développement durable** en lien avec la mobilité et les transports (par exemple, pollution atmosphérique, gaz à effet de serre, qualité du cadre de vie, santé, partage de l'espace public, insertion sociale et professionnelle...), en privilégiant des approches ludiques, créatives ou festives;
- **d'apporter des éléments d'informations** sur les conditions de transport sur le territoire en mode alternatif, par exemple par la découverte du territoire;
- **d'offrir des opportunités aux citoyens de se former au développement durable**, en particulier pour les agents, avec des relais locaux (agence de l'énergie, maison de l'environnement, consultant...);
- **de profiter des ateliers thématiques** (lors du diagnostic ou de la stratégie) **pour renforcer les connaissances et la culture commune** des participants, en ayant une approche par le quotidien des participants : par exemple transports en commun, modes doux, aménagement des espaces publics, nouveau quartier d'habitat...

"AGENDA 21" mais encore?



FIGURE 10. Exemple de poster sur les éco-gestes destiné aux agents de la ville de Rosny-sous-Bois





PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

La ville de **Marcoussis** a opté pour un outil de sensibilisation original : un jeu, type quiz. Lors de la soirée de lancement de l'Agenda 21, un expert et un comédien professionnel ont animé un jeu du genre « Question pour un champion » autour des 5 finalités du développement durable. Les objectifs de cette soirée, au travers de ce type de communication, étaient de lancer officiellement la démarche Agenda 21, de dynamiser la sensibilisation au développement durable auprès du grand public et également d'associer les enfants et leurs familles.

Cette technique d'animation offre l'avantage de combiner l'aspect ludique et événementiel tout en posant les bases d'un langage partagé. Les futurs participants aux groupes d'échanges auront en tête les notions abordées et pourront partager sur une même base, en mettant le même sens sur les mots employés. En termes de mobilité, ils pourront ainsi aborder la question sous d'autres angles que les transports collectifs ou l'aménagement routier.

3.2.2 Collecter l'expertise d'usage

Pour agir sur les usages de mobilité, il convient d'avoir une bonne connaissance des pratiques actuelles et des motivations des acteurs à modifier leurs habitudes. Aussi, en phase de diagnostic, il est pertinent de collecter une expertise d'usage permettant d'enrichir le recellement documentaire.

Les habitants sont en effet les premiers experts de leur mobilité. Il est donc utile de les interroger sur :

- leurs pratiques actuelles, pour combler des manques de données chiffrées sur les déplacements ou les compléter le cas échéant ;
- leurs perceptions et représentations des modes de transports alternatifs, pour identifier des freins et leviers au changement de comportements.

Pour collecter des informations sur les usages de mobilité (équipement, habitudes...), la perception des modes alternatifs ou encore les avis sur les améliorations à apporter, plusieurs modes opératoires de consultation sont possibles :

- **les entretiens, individuels ou collectifs** ;
- **les enquêtes** réalisées auprès d'un panel représentatif d'habitants.

Il est nécessaire de bien former les enquêteurs (notamment argumentaire sur l'intérêt de l'enquête) et de produire un questionnaire facile à répondre. Enfin, donner le plus de visibilité possible à l'enquête en utilisant le maximum de médias : lettre et journal municipaux, site web de la ville, affichages, radios ou TV locales.

Indirectement, ces outils de consultation sont aussi de **bons vecteurs d'information, de sensibilisation ou de mobilisation** pour s'investir activement dans les travaux ultérieurs.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Lors du diagnostic, la ville de **Rosny-sous-Bois** a souhaité avoir une meilleure visibilité de la mobilité sur son territoire pour éclairer les choix et priorités à prendre en termes de mobilité. Comme de nombreuses communes, la ville disposait de peu de données locales et actuelles sur la mobilité de ses habitants. En outre, la ville souhaitait associer les habitants par une démarche participative, y compris par une consultation, permettant de mieux connaître les pratiques, préférences et attentes des habitants en termes de mobilité. La ville a donc organisé une enquête auprès des habitants sur :

- La capacité des Rosnéens à se déplacer
- Leurs habitudes et pratiques actuelles
- Leurs avis sur les transports alternatifs et sur la place de la mobilité dans l'A21L
- Leur engagement possible en matière de mobilité et leur souhait de participer à l'A21L.



Pour en savoir plus, consultez la fiche 16.



3.2.3 Réfléchir, choisir et agir ensemble

Associer les habitants et d'autres acteurs à l'A21L

Les collectivités mettent en place des cadres d'échanges au travers d'activités diverses. Ces activités sont à choisir et à articuler en fonction des publics visés et des niveaux de participation souhaités. Elles entretiennent en outre l'implication des publics et participent à leur changement de culture et d'habitudes.

- **Les réunions publiques** (forum 21, conférences débats...) à l'échelle du territoire permettent de réunir l'ensemble des habitants à des moments clés pour les informer de la démarche et de son sens au regard des enjeux de développement durable, d'échanger et de diffuser les résultats obtenus. Ils servent aussi à mobiliser les citoyens à participer aux futurs travaux.
- **Les conseils de quartiers**⁵ sont le lieu d'information, de débats et de réflexions, voire de co-décision, sur la vie de quartier et les projets d'aménagement. Les habitants peuvent formuler des avis et des suggestions sur des thèmes de la vie quotidienne. Là aussi ils apparaissent comme un support à la consultation. Ils peuvent aussi être un relai intéressant pour mobiliser les habitants des différents quartiers.
- **Les ateliers participatifs** sont les espaces privilégiés d'échanges dans le cadre de petits groupes. Ces ateliers présentent l'avantage de réunir différents acteurs, de confronter les points de vue et d'élaborer un travail commun. Cette modalité peut être utilisée à chaque étape pour enrichir le diagnostic, échanger sur les constats, faiblesses et enjeux locaux de développement durable ou pour proposer des actions. La mobilité peut ainsi être traitée à part entière comme à Rosny-sous-Bois lors de la phase d'élaboration du diagnostic de son A21L.
- **Les sites web** (site web dédié, blog, réseau social, pages sur le site de la ville...) pour faciliter la participation des plus jeunes et des actifs ne pouvant se rendre physiquement en réunion. De nombreuses collectivités ont recours à ces outils collaboratifs comme Colombes, Rennes Métropole, Marcoussis, Rosny-sous-Bois pour développer des forums d'échanges, des enquêtes ou sondages en ligne, des contributions libres...

Les activités participatives de type atelier peuvent être mises en œuvre à partir de diverses méthodes pédagogiques :

- métoplan ;
- poster d'idées ;
- focus groupe ;
- world café ;
- jeu de rôles / mise en situation théâtrale ;
- atelier promenade ;
- café débat ;
- carte mentale ;
- jeu quiz ;
- films débats...

Bien d'autres formes d'échanges sont possibles.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

À partir de 2007, la ville de **Bessancourt** a organisé des ateliers promenades ayant pour but de faire connaître les projets de la ville, son fonctionnement et en particulier les sentes, les cheminements pour modes doux, et ainsi donner le goût de la marche à pied.

Ces balades participent à un programme d'actions plus large qui consiste à favoriser les liaisons entre les quartiers et les déplacements alternatifs à la voiture (enjeux stratégique de l'Agenda 21 local).

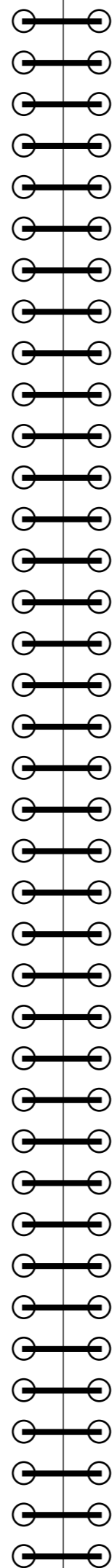


Pour en savoir plus, consultez la fiche 3.

Les ateliers promenades proposent par exemple une approche active et participative intéressante pour sensibiliser ou éduquer. Mais, au-delà de son caractère pédagogique et convivial (bon taux de participation), ce type d'actions, simple dans sa conception et à faible coût, est facilement transférable :

- au cours du diagnostic et de la définition d'objectifs : pour partager la même vision d'un territoire concernant la situation actuelle et les améliorations à apporter ;
- à la définition d'une action : par exemple pour définir l'itinéraire, mettre en place le jalonnement, ou sécuriser le cheminement d'un bus pédestre ;
- pour l'évaluation d'une action / projet : une visite de terrain avant et après la réalisation peut permettre d'établir une évaluation qualitative du projet (aménagement de voirie, quartiers nouveaux ou réhabilités...).

5. Créés par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité (obligatoire dans les communes de plus de 80 000 habitants).





PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Processus participatif sur la mobilité à Rosny-sous-Bois

Sa démarche participative a été amorcée au lancement de son A21L avec l'organisation de **4 conférences débats** sur 4 sites différents afin d'expliquer la démarche d'A21L et son sens au regard des enjeux de développement durable puis de débattre du projet de territoire pour Rosny-Sous-Bois. Une **enquête de mobilité** a permis de consulter les habitants sur leurs habitudes de déplacements et sur les problèmes et orientations à traiter dans l'A21L. Un **site web** a aussi été créé pour mobiliser les habitants autour de l'A21L, les tenir informés de son avancée et leur permettre d'y **contribuer en ligne**.



2 ateliers participatifs ont été dédiés à la mobilité sur la stratégie et le plan d'actions. Par la création de posters d'idées, le premier atelier a permis de dégager de grandes orientations, des champs d'actions et des pistes d'actions tandis que le deuxième a abouti à la définition de 8 actions prioritaires.

Pour en savoir plus, consultez la fiche 17.

La définition et la priorisation des enjeux et orientations

Elles impactent fortement les futures politiques locales. Faire participer les habitants sur ces phases permet aux élus d'être éclairés ou de partager les choix stratégiques. Ces temps d'échanges sont majeurs pour que les élus prennent la mesure de l'implication des habitants et de l'importance de s'investir dans la définition des orientations.

Pour cet exercice collectif, une approche pédagogique tournée vers l'action peut aider, à partir d'une approche concrète, à mieux cerner les enjeux et à faciliter la prise de conscience.

Des échanges réguliers tout au long du processus permettent une meilleure compréhension des choix finaux. Par exemple, il sera plus facile pour un élu dans ce contexte d'expliquer, face à une demande de citoyens pour des points d'arrêt supplémentaires de bus, qu'il n'a pas les compétences requises ou encore que la multiplication des points d'arrêt entachera l'efficacité des lignes de bus.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

La ville des Ulis a organisé des ateliers portant sur les enjeux pressentis issus du diagnostic pour les remettre à débat par de petits groupes d'habitants volontaires. Ainsi, sur la problématique « climat énergie par les transports et le logement », ont été dégagés 4 « sous-enjeux » :

- La promotion des mobilités douces
- Le report modal
- La maîtrise de l'énergie sur le bâti existant
- La politique municipale en faveur de l'efficacité énergétique du nouveau bâti.

Les participants ont réfléchi sur les actions existantes, les pistes d'améliorations possibles et les grands constats pour bien appréhender chaque enjeu et les prioriser. Chaque participant a pris conscience, au fur et à mesure des débats, que leurs choix n'avaient pas tous le même impact. Après les avoir (re)qualifier, il a été alors possible de se mettre d'accord sur le degré d'importance à retenir pour chaque enjeu.

L'étape de suivi et l'évaluation de la stratégie

Elle peut être aussi un bon moyen de continuer à **faire vivre ce partage** avec les habitants pour assurer une amélioration continue. On peut ainsi imaginer des réunions composées de personnes aux profils divers (habitants, élus, services, experts) pour assurer une évaluation régulière des orientations. À noter que, plus l'évaluation s'effectuera à un niveau opérationnel, plus elle devra impliquer les personnes directement bénéficiaires ou pilotes des projets observés, traités lors d'ateliers d'échanges et de travail.

L'identification et la définition d'actions

On peut recourir à des activités participatives également dans cette phase, notamment pour dégager des pistes motivant les acteurs et s'assurer de leur acceptabilité (cf. figures 11 et 12).



FIGURE 11. Exemple d'activité participative

ACTIVITÉ	JEU « J'AIME / J'AIME PAS »
OBJECTIFS	Identifier les leviers et freins aux différents modes alternatifs (transports en commun, modes doux, covoiturage...), les idées d'améliorations possibles, réalistes et acceptées. Notamment mettre en évidence les exemples d'espaces appréciés sur la ville pour circuler à pied ou à vélo.
DÉROULEMENT DURÉE : 2 à 3 h minimum (en fonction du nombre de points abordés)	<ul style="list-style-type: none"> • Animation sous forme de jeu / quiz décliné sous forme de « photo-langage » pour faire réagir les habitants à des séries de freins / restrictions d'usage de la voiture, de leviers à l'usage des modes alternatifs, d'espace de circulation à pied ou à vélo existants sur le territoire ou ailleurs. • L'animateur explique brièvement chaque image (sans connotation positive ou négative) et collecte les votes « J'aime / j'aime pas » et invite les habitants à se regrouper par vote commun pour discuter 10 mn et se mettre d'accord sur leurs motivations. • Les deux groupes présentent leurs points de vue contradictoires, collectés et modérés par l'animateur pour chaque sujet abordé. • À la fin, l'animateur reprend les actions / mesures ayant fait l'objet de la plus grande acceptabilité et interpelle les habitants sur des pistes d'amélioration complémentaires.
PRODUCTION	Pistes d'actions avec leur niveau d'acceptabilité. Parti d'un projet d'aménagement des rues et des espaces publics → prescriptions pour un nouveau quartier ou une rénovation
SUPPORTS, MATÉRIELS	Ordinateur + vidéoprojecteur : projection de photos / films de situations et de lieux sur le territoire, animation PowerPoint. Cartons de couleur pour voter (vert pour « j'aime » et rouge pour « j'aime pas », par exemple).
PUBLIC	Enfants, jeunes (centre social, centre de loisirs, école...). Adultes, familles. Nombre de participants : de 10 à 50.
LIEU	Intérieur (salle), avec des chaises pour suffisamment de participants.
AVANTAGES	Ludique, participatif, interactif.
INCONVÉNIENTS	Nécessite une préparation du photo-langage (traduire les actions envisagées / possibles en images).



FIGURE 12. Exemple d'activité participative

ACTIVITÉ	CARTE MENTALE
OBJECTIFS	Co-construire des pistes d'actions sur l'information à partir d'une comparaison de l'offre réelle de transport sur le territoire et de l'offre connue ou perçue par les habitants. Sensibiliser les habitants à l'offre de transport alternatif existant.
DÉROULEMENT DURÉE : 2 h minimum	<ul style="list-style-type: none"> • Travail sur une carte de la ville (carte mentale) : demander aux participants de tracer des repères transports tels que le réseau des transports en commun ou cyclable, ou les temps de parcours à pied. • Comparaison avec la carte de l'offre réelle et sensibilisation à l'offre existante. • Brainstorming collectif : quels moyens de communication / sensibilisation / information mettre en place pour faire connaître ce qui est encore peu ou mal connu / perçu ? → faire appel au vécu, à leurs motivations personnelles.
PRODUCTION	<ul style="list-style-type: none"> • Carte collective permettant d'appréhender la connaissance, la vision et le vécu des habitants sur l'offre de transport du territoire. • Pistes d'actions de communication / sensibilisation / information. • Pistes de messages de communication.
SUPPORTS, MATÉRIELS	<ul style="list-style-type: none"> • Carte de la ville en grand format sur support rigide à afficher ou à placer au centre d'une table ronde. • Feutres, règles, papiers, punaises... pour indiquer des lignes (de transport), des gares / arrêts / stations, des points d'intérêt (centre commercial, administration...). • Intervention possible des opérateurs de transports du territoire / du responsable du service transports de la ville pour apporter des éléments d'information.
PUBLIC	<ul style="list-style-type: none"> • Grand public (adulte). • Nombre de participants : de 5 à 25 (au-delà, créer des sous-groupes de travail sur différentes tables).
LIEU	Une salle de réunion fermée, avec table(s) et chaises.
AVANTAGES	Ludique, participatif, interactif.
INCONVÉNIENTS	Groupe restreint.

3.3 Encourager et accompagner les déplacements sobres en énergie

Pour parvenir à changer sa propre mobilité, il faut certes bénéficier d'une bonne information et des aménagements adéquats, mais il faut aussi se sentir impliqué et conforté dans son choix.

En tant que pilote et animatrice de territoire, la collectivité doit accompagner les acteurs dans leurs changements de pratiques, notamment par la mise en situation et la valorisation, premiers pas vers une mobilité sobre en énergie.

3.3.1 Inciter par l'implication et la valorisation

L'implication et la valorisation jouent un rôle incitatif dans le changement d'habitudes.

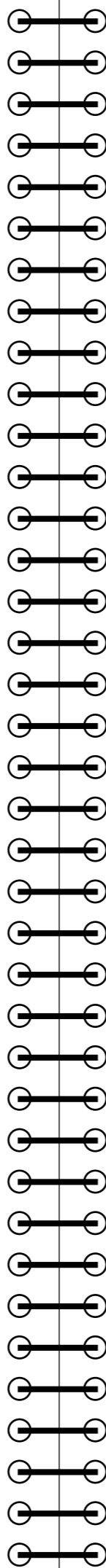
L'implication facilite l'adhésion au projet et responsabilise les citoyens. Au niveau opérationnel, elle peut passer par :

- **une collaboration étroite** pour la mise en œuvre des actions, allant de l'implication des enfants dans une action de sensibilisation à Cornebarrieu (cf. encadré ci-dessous) à la co-construction d'un plan de hiérarchisation de la voirie (cf. figure 13) ;
- **le portage et la réalisation d'actions** comme la réalisation d'un court-métrage sur l'usage du vélo par les agents de la ville à Massy (cf. encadré ci-dessous) ou encore comme l'organisation de bus pédestres par des parents à Bessancourt (cf. fiche 3) ;
- **la participation à des actions de communication** pour susciter une identification au public ciblé et créer des messages adéquats.



FIGURE 13. Exemple d'activité participative

FICHE ACTION	DÉFINIR UN PLAN DE HIÉRARCHISATION
ACTIVITÉ PARTICIPATIVE	Atelier hiérarchisation de voirie
OBJECTIFS	Co-construire avec les habitants un plan de hiérarchisation de la voirie.
LES TEMPS DE L'ANIMATION	<ul style="list-style-type: none"> • Selon l'ampleur du territoire et le nombre de participants, constituer des groupes par quartier. • Pointer avec les habitants sur une carte des zones de vie locale : entourer les espaces de rencontres ou de jeu, les écoles et les équipements publics, les voies à caractères de loisirs / balade, les voies à forte concentration de commerces, etc. • Dans une autre couleur, pointer les voies perçues comme à trafic dense, bruyant, gênant... Les résultats de comptages pourront être indiqués pour faciliter ce repérage collectif. • Puis expliquer les principes et les solutions de hiérarchisation > la vitesse s'adapte à la fonction urbaine de la voie (50, 30, 20 km/h, interdiction)... avec de préférence des photos. • Ensuite, en déduire ensemble les zones qui mériteraient des aménagements spécifiques : voie piétonne, zone de rencontre, zone 30... et hiérarchiser les voies (en fonction de la vitesse de circulation) en les représentant sur une carte (à l'aide d'un code couleur).
PRODUCTION	Schéma de la vie locale perçue par les habitants. Schéma préfigurant un plan de hiérarchisation. Pistes de prescriptions pour l'aménagement des voies et la réglementation de la circulation en ville.
SUPPORTS, MATÉRIELS	<ul style="list-style-type: none"> • Cartes de la ville en grand format sur support rigide à afficher ou à placer au centre d'une table ronde. • PowerPoint sur la hiérarchisation de la voirie. • Punaises, pastilles, coloriage sur calques...
PUBLIC	<ul style="list-style-type: none"> • Tout public. • Facilement adaptable pour les enfants, les jeunes (école, centre de loisirs...).
NOMBRE DE PARTICIPANTS	De 5 à 20 personnes.
LIEU	Peut se faire à l'échelle d'un quartier (existant ou en création) pour une meilleure expertise des participants. Salle locale / centre social...
AVANTAGES	Utile pour associer les habitants à la définition d'un schéma de hiérarchisation de manière ludique, implication dans la vie de quartier.
INCONVÉNIENTS	Organisation en amont / encadrement – Petit groupe.



Pour **renforcer et étendre l'appropriation de l'A21L et de ses actions mobilité**, la valorisation mettra en exergue l'engagement :

- des agents et des élus : leur exemplarité est un facteur d'entraînement ;
- des acteurs impliqués et ayant participé aux divers échanges.

La visibilité des travaux, des productions et des résultats portera d'autant plus, tout en s'adressant à une cible plus large de bénéficiaires.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

À **Cornebarrieu** en Midi-Pyrénées, le parlement des enfants, soutenu par les élus municipaux, a sensibilisé les automobilistes au respect de la réglementation des zones 30.

Pendant un an, les enfants ont recensé les zones 30 sur la ville (aux abords des écoles, dans le centre-ville et dans certains lotissements). Entourés de la police municipale, de la gendarmerie et de la Prévention routière et accompagnés par les élus, ils ont arrêté les voitures dans un lieu de passages fréquents pour délivrer leur message en toute sécurité. Des cartes de sensibilisation ont été aussi distribuées sur les marchés et dans toutes les écoles.



Pour en savoir plus, consultez la fiche 8.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Pour favoriser autant que possible les déplacements « doux », accessibles à tous, moins polluants et aussi rapides, **la ville de Massy** a mis en place une action originale d'incitation à la pratique du vélo en interne : **elle a fait participer ses agents au tournage d'un court-métrage intitulé « Pédale douce »** et réalisé avec des moyens internes exclusivement. Cette action permet de **faire connaître l'Agenda 21 au-delà d'une communication traditionnelle**. Elle implique le personnel communal en qualité de comédien amateur, de figurant ou d'assistant technicien, à tous les niveaux hiérarchiques, favorisant ainsi sa communication future.

Voir la Vidéo : http://www.ville-massy.fr/massytv/app_video.php?categ=agenda21

Pour en savoir plus, consultez la fiche 13.

3.3.2 Accompagner la conduite du changement

Communiquer pour accompagner les actions

Les actions apportant une nouvelle offre de transport doivent impérativement être assorties d'un volet communication (cf. fiche projet sur le cédérom) pour inciter à leur usage.

Cette communication doit en particulier :

- présenter clairement l'action ou le service proposé ;
- mettre en évidence sa contribution à l'efficacité énergétique, ou plus largement au développement durable ;
- mettre en évidence ses bénéfices individuels ;
- valoriser l'implication des acteurs du projet et des usagers du service ;
- s'appuyer sur des relais de diffusion au plus près des usagers visés ;
- offrir la possibilité de tester gratuitement le service.

Encourager l'usage de modes sobres en énergie

Les retours d'expérience mettent en évidence deux facteurs de réussite essentiels : **la prise de conscience et l'expérimentation**⁶.

Pour changer la perception des modes sobres en énergie et inciter à leur usage, on s'attachera à actionner trois leviers :

- **convaincre de leurs bénéfices** collectifs (énergie, climat, air) et individuels (santé, budget, convivialité) ;
- **offrir des opportunités de tester** d'autres mobilités que la voiture, afin de mesurer leur intérêt ;
- **apprendre l'usage des modes alternatifs** en améliorant les connaissances et les compétences des citoyens.

6. Projet Tapestry : www.tapestry.net ; EPOMM : www.epomm.org

Ces conditions de réussite sont à prendre en compte tant dans la communication de l'A21L que dans son plan d'actions et dans le volet communication de chaque action.

Différents supports peuvent être utilisés en cours d'élaboration de l'A21L pour sensibiliser aux modes alternatifs, par exemple :

- jeux pédagogiques pour enfants, projets pédagogiques avec les enfants ciblant les parents ;
- mise en pratique : rallyes découvertes A21, ateliers promenades ;
- animations festives : Semaine européenne de la mobilité, Semaine du développement durable.

De tels leviers peuvent aussi faire partie intégrante du plan d'actions (cf. chapitre 2, sous-section : « Agir sur la demande : le management de la mobilité », p. 27), par exemple :

- conseil en mobilité auprès des familles ou des écoles ;
- campagne régulière de sensibilisation aux modes sobres en énergie, basée sur le jeu, la découverte et le test de nouvelles options de mobilité ;
- lancement d'un brevet-vélo pour les écoliers, etc.

De fait, il est opportun de s'appuyer particulièrement sur la **Semaine européenne de la mobilité** pour sensibiliser à cette thématique. Chaque année, cet événement dédié à la mobilité durable est organisé en septembre. Il a pour but de promouvoir des solutions alternatives à la voiture individuelle dans toute l'Europe : marche à pied, vélo, utilisation des transports collectifs... Les objectifs de cette opération sont de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, en France et en Europe, en influant de manière positive sur les comportements de déplacements, et ainsi sur la santé et la qualité de vie.

C'est l'occasion pour tous les acteurs (collectivités, associations...) de promouvoir les initiatives déjà engagées, de sensibiliser les citoyens au changement de pratiques et de dynamiser les politiques locales. Dans le cadre de leur Agenda 21, de nombreuses collectivités saisissent l'opportunité de cette semaine, relayée médiatiquement, afin d'informer et de sensibiliser la population.



PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

Expositions, pique-nique, information sur le covoiturage, parc à vélos, vélos en libre service, conférences débats...

La ville de **Tarbes** organise de nombreuses animations lors de la Semaine européenne de la mobilité pour sensibiliser habitants, scolaires et agents municipaux.




PARTAGEONS NOS EXPÉRIENCES

La ville de **Rosny-sous-Bois** a réalisé à l'attention des habitants, pendant l'élaboration de son A21L :

- une démonstration de vélos à assistance électrique pour sensibiliser à l'usage de nouveaux modes sobres en énergie et adaptés au contexte (présence de fortes pentes sur la ville) ;
- 2 jours d'animations sur la mobilité durant les portes ouvertes de sa ferme pédagogique.

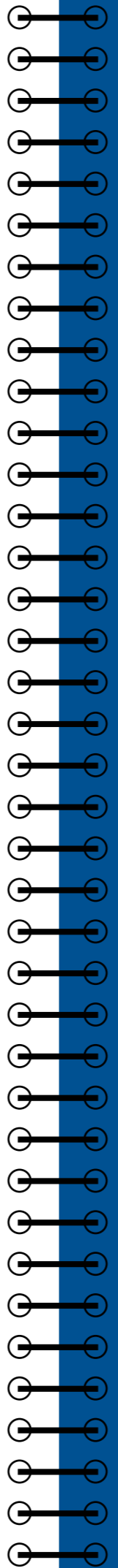
Un stand Mobilité a été installé avec des expositions pour enfants et adultes, notamment des animations pédagogiques pour les enfants (jeux, quiz photos sur plans). L'accès au réseau de bus local (réseau Titus) était gratuit pour encourager son usage.

 Pour en savoir plus, consultez la fiche 18.

Conception graphique : Trocadéro
Appui technique : Auxilia
Crédits photos : ARENE, Céline Meunier, Albi, Bessancourt, Cornébarrieu, Grand-Lyon, Massy, Paris, Rosny-sous-Bois, Strasbourg
Date d'édition : décembre 2010



Imprimeur labellisé Imprim'Vert
Imprimé sur papier recyclé 100 % post consommation



Remerciements pour leur retour d'expérience à :

**Albi,
Bessancourt,
Caen,
Cornebarrieu,
Grand-Lyon,
Massy,
Paris,
CA de Poitiers,
Quimper,
Rosny-sous-Bois
et Strasbourg.**

Partenaires éditoriaux :

ARENE Île-de-France et ARPE Midi-Pyrénées

Rédaction :

**Sophie Dedieu et Céline Meunier,
ARENE Île-de-France**

Coordination éditoriale :

**Pascale Céron et Pascale Gorges,
ARENE Île-de-France**



ARPE
Agence régionale pour l'environnement de Midi-Pyrénées
14 rue de Tivoli
31068 Toulouse Cedex
Tél.: +33 (0)5 34 31 97 00 – Fax: +33 (0)5 34 31 18 42

www.arpe-mip.com



Agence régionale de l'environnement
et des nouvelles énergies
94 bis avenue de Suffren - 75015 Paris
Tél.: +33 (0)1 53 85 61 75 - Fax: +33 (0)1 40 65 90 41

www.arenidf.org