



Pratiques actuelles en matière d'intégration de la mobilité dans les Agenda 21 locaux

Livrable :	Rapport D2.4 (complete version)
Auteurs:	ARENE / ARPE
Contrat N°:	EIE-07-133
Date de lancement :	Novembre 2007
Durée :	36 Mois
Version :	1.1
Date :	30.11.2008

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	5
Problématique.....	5
Objectifs de l'enquête.....	5
1- Méthode employée.....	6
1.1- Organisation.....	6
Un comité de pilotage pour cadrer et suivre l'étude.....	6
Un comité technique pour bénéficier de l'expérience et de l'avis d'experts.....	6
Des groupes de travail pour créer un trait d'union avec le guide.....	6
1.2- Le déroulement de l'enquête.....	6
Identification du groupe ciblé.....	6
Mobilisation des acteurs en amont.....	7
Rédaction d'un questionnaire d'enquête.....	7
Lancement et gestion de l'enquête.....	8
2- Constats préalables de contexte : collectivités en A21L.....	8
2.1- Les collectivités en Agendas 21 en Midi-Pyrénées.....	8
Contexte régional.....	8
Participation à l'enquête.....	9
Territoires.....	9
Compétences légales.....	9
2.2- Les collectivités en Agendas 21 en Ile-de-France.....	10
Contexte régional.....	10
Participation à l'enquête.....	10
Territoires.....	10
Compétences légales.....	10
2.3- Bilan et comparaisons régionales.....	11
Contexte régional.....	11
Participation à l'enquête.....	11
Territoires.....	12
Les compétences légales.....	12
3 - Constats liés au processus d'A21L : modes de faire.....	12
3.1- Avancement et durée.....	12
3.2- Démarche participative.....	13
3.3- Pilotage et organisation transversale.....	14
Un chef de projet entouré d'une équipe pluri-disciplinaire.....	14
Modalités de collaboration en interne.....	15
Appui extérieur.....	15
Productions sur la mobilité.....	16
3.4- Évaluation et stratégie d'amélioration continue.....	16
4 - Constats liés aux contenus.....	18
4.1- La mobilité dans le diagnostic.....	18
Publics ciblés au regard de la mobilité.....	18
Modalités d'études.....	18
Apports de la participation.....	19
Domaines d'études du diagnostic.....	19
Les impacts des transports : énergie et CO ₂	20
Approche prospective : la vision à court et long termes.....	20
<i>Atouts et contraintes des territoires (court terme).....</i>	<i>21</i>
<i>Défis, opportunités et menaces (long terme).....</i>	<i>22</i>
4.2- La mobilité dans la définition d'objectifs et d'orientations.....	23
La mobilité, un enjeu prioritaire dans les A21L.....	23
La mobilité, un enjeu transversal aux finalités des A21L.....	23
Les objectifs assignés aux A21L en matière de mobilité.....	25
<i>Objectifs opérationnels prioritaires.....</i>	<i>25</i>

<i>Objectifs récurrents</i>	25
<i>Axes privilégiés d'intervention</i>	25
<i>Apport de la participation</i>	26
Orientations : objectifs opérationnels et pistes d'actions.....	26
4.3- La mobilité dans le plan d'actions	26
Méthode d'analyse.....	27
Les champs de la mobilité appropriés par les A21L en Midi-Pyrénées.....	27
<i>Les tendances</i>	27
<i>Les plans d'actions au regard des 3 axes PRO.MOTION</i>	29
Les champs de la mobilité appropriés par les A21L en Ile-de-France.....	29
<i>Les tendances</i>	30
<i>Les plans d'actions au regard des 3 axes PRO.MOTION</i>	33
5- Enseignements	34
5.1- Effet de sensibilisation de l'enquête	34
5.2- Freins et obstacles	34
Un frein majeur, les difficultés d'intégration de la mobilité au diagnostic.....	35
Des freins à l'intégration de la mobilité à l'évaluation.....	35
Quelques freins liés à la participation.....	35
Des obstacles à une intégration optimale du management de la mobilité.....	36
5.3- Les leviers pour une meilleure intégration de la mobilité dans les A21L	36
De nombreux leviers complémentaires.....	36
Les leviers spécifiques au management de la mobilité.....	37
Le rôle de la participation des habitants et autres acteurs locaux.....	38
5.4- Les synergies possibles entre les A21L et le projet PRO.MOTION	38
Quelle opportunité représentent les A21L pour le projet PRO.MOTION ?.....	38
<i>L'apport de bonnes pratiques au regard des axes PRO.MOTION</i>	38
<i>Un cadre propice d'application pour le projet PRO.MOTION</i>	40
<i>Des cibles pertinentes pour la dissémination de PRO.MOTION</i>	40
Quelle opportunité représente le projet PRO.MOTION pour les A21L ?.....	41
<i>un retour d'expérience sur deux A21L en France</i>	41
<i>Des retours d'expérience sur une dizaine d'applications en Europe</i>	41
<i>Une boîte à outils en ligne</i>	41
5.5- Pistes et axes de travail	42
Pistes et axes d'intervention pour l'application.....	42
<i>Deux consignes prioritaires</i>	42
<i>Axes d'intervention préconisés</i>	42
Pistes de travail et préconisations pour les groupes ciblés.....	43
<i>Groupe 1 : les collectivités en A21L</i>	43
<i>Le groupe 2 : les démarches innovantes à l'échelle de quartier</i>	43
<i>Le groupe 3 : le développement des services de mobilité</i>	43
CONCLUSIONS	44

INTRODUCTION

Problématique

Pour un territoire/collectivité un LA21 est une démarche volontaire qui s'appuie sur un projet d'avenir partagé avec l'ensemble des composantes de la population. Cette démarche, ce projet se dote d'une stratégie d'action continue pour répondre aux finalités essentielles à l'avenir de la planète : la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social (définition issue de la loi constitutionnelle relative à la Charte de l'environnement adoptée le 28 février 2005).

L'A21L est une démarche de développement durable qui se veut exemplaire, notamment en termes de participation de la population, d'approche transversale et d'évaluation.

La présente étude a pour buts de répondre à trois ordres de questions :

-> Comment les A21L intègrent-ils la mobilité ? Quels sont les freins et limites rencontrés ?

-> Les A21L peuvent-ils être une source de bonnes pratiques pour les 3 axes de PRO.MOTION ? Les A21L sont-ils un bon levier pour le développement du management de la mobilité ? Sont-ils un bon outil pour améliorer l'articulation « urbanisme et transports » ou les démarches participatives à l'échelle des quartiers d'habitation » ?

-> Quelles synergies sont possibles entre les A21L et PRO.MOTION ?

Il est donc envisagé que les A21L soient non seulement un terrain favorable au repérage de bonnes pratiques, mais aussi des cibles pertinentes de dissémination.

Objectifs de l'enquête

Le livrable 2.4 a pour but de présenter les résultats et enseignements d'une enquête réalisée sur les pratiques actuelles, en termes d'intégration de la mobilité dans les Agenda 21 locaux (A21L), auprès d'un panel de collectivités locales situées dans deux régions françaises, Midi-Pyrénées et Ile-de-France. L'étude vise à comprendre comment la mobilité est intégrée dans tous les aspects et à toutes les étapes des A21L (diagnostic, objectifs, processus de participation, plan d'actions, implantation, évaluation...). Le but est de mieux connaître les pratiques actuelles, qu'elles soient bonnes ou mauvaises, c'est-à-dire d'identifier les manques et les faiblesses, mais également les mesures efficaces identifiées dans le processus de participation, dans la connaissance et la prise en compte des enjeux de mobilité, dans le plan d'actions...

Cet état des lieux est indispensable pour définir les lignes directrices adaptées à une meilleure intégration des enjeux de mobilité dans les A21L (diagnostic, processus de participation, plan d'actions et évaluation) en tenant compte des freins et des limites que rencontrent fréquemment les collectivités, ainsi qu'en s'appuyant sur les leviers identifiés et les bonnes pratiques transférables.

Il s'agit de la première étape de l'élaboration ultérieure d'un guide de préconisations portant sur l'intégration de la mobilité dans les A21L, en particulier sur le lien mobilité-habitat. Afin d'enrichir les résultats de cette étude et de tester les pistes d'amélioration qui s'en dégageront, l'ARENE et l'ARPE accompagneront deux collectivités locales dans le processus d'élaboration ou de révision de leur A21L, une en Île-de-France et l'autre en Midi-Pyrénées. En parallèle, des groupes de travail seront organisés pour approfondir et préciser les résultats de l'enquête, et fournir des contributions pour le guide.

Les résultats de ces deux expériences et des groupes de travail permettront d'augmenter la pertinence des recommandations du guide de préconisations.

Le présent rapport se compose de 6 parties :

- 1- La méthode employée : l'organisation et le déroulement
- 2- Les constats liés au contexte : les A21L étudiés
- 3- Les constats liés au processus : les modes de faire
- 4- Les résultats liés au contenu : les finalités, les objectifs, le plan, les actions
- 5- les enseignements tirés : l'effet de sensibilisation de l'enquête, les freins et obstacles, les leviers possibles, les bonnes pratiques, les synergies possibles entre les A21L et PRO.MOTION,
- 6- définir des axes de travail pour la suite du projet PRO.MOTION.

1- Méthode employée

1.1- Organisation

Un comité de pilotage pour cadrer et suivre l'étude

La coordination de l'étude est assurée par un *comité de pilotage* composé de représentants de l'ARPE et de l'ARENE qui définissent les orientations et prennent les décisions relatives à la conduite de l'enquête.

L'ARENE et l'ARPE ont souhaité réaliser l'étude avec l'appui et la consultation de personnes ressources à 2 niveaux :

- national : consultation d'experts au sein d'institutions, de réseaux (comité technique, avant, pendant et après l'enquête),
- *local* : consultation par enquête auto-administrée des chargées de mission A21L/Développement durable des collectivités de deux régions (cf déroulement de l'étude).

Un comité technique pour bénéficier de l'expérience et de l'avis d'experts

Le comité technique (CT) a été formé en février 2008 pour toute la durée du projet PRO.MOTION.

Le rôle principal du CT est de permettre un partage des expériences et des connaissances des différents experts, afin de recueillir des recommandations et des avis tant sur l'enquête que sur l'application et la réalisation du guide.

Il est composé du Ministère de l'Ecologie, de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT), du CERTU et du CETE, de l'IAURIF et de l'AUAT (des experts en urbanisme et en planification des transports), du TEDDIF et du Réseau des villes durables en Midi-Pyrénées, ainsi que des experts internes à l'ARENE et l'ARPE dans les domaines du développement durable, de la construction et de l'aménagement, de la mobilité, de l'énergie, et du développement économique et de l'intégration, qui ont donné leur avis sur la pertinence de la méthodologie utilisée et sur le contenu du questionnaire.

Des groupes de travail pour créer un trait d'union avec le guide

L'ARENE et l'ARPE envisagent de mettre en place des groupes de travail ciblés pour affiner les résultats d'enquête auto-administrée via des entretiens collectifs (période prévisionnelle : 1er trimestre 2009).

Les résultats de l'enquête devront notamment confirmer la pertinence des problématiques pré-identifiées et de préciser les champs de travail. Quatre axes prioritaires de travail avaient été définis en amont :

- lever les freins et obstacles dans l'intégration de la mobilité dans les A21L,
- repérer et s'appuyer sur les bonnes pratiques existantes concernant la mobilité dans les A21L,
- articuler transport et habitat dans le cadre de projets de nouveaux quartiers,
- développer le management de la mobilité et les services de mobilité.

1.2- Le déroulement de l'enquête

Identification du groupe ciblé

L'enquête ciblait les collectivités locales impliquées dans un processus d'A21L dans deux régions françaises : Île-de-France et Midi-Pyrénées. Plus précisément, les personnes à interroger sont des chargées de mission Agenda 21Local/Développement durable.

Pour définir précisément le groupe ciblé et établir une liste fiable de collectivités à enquêter, l'ARENE et l'ARPE ont consulté le comité technique pour obtenir son expertise sur une liste de contacts. La liste proposée n'a pas été modifiée par le CT.

Dans les deux régions, 77 collectivités ont été identifiées et 61 d'entre elles ont été sélectionnées pour recevoir le questionnaire (cf tableau page suivante). En effet, seules ont été choisies les collectivités dont l'A21L était suffisamment avancé pour leur permettre de répondre à un minimum de questions. Seules les collectivités ayant au moins franchi l'étape du lancement et étant en cours de diagnostic ont été retenues. Ainsi 16 démarches A21L en Ile-de-France ont été jugées trop prématurées (validation politique initiale en cours, lancement) pour pouvoir répondre au questionnaire. Le panel de Midi-Pyrénées a été confirmé dans son intégralité.

Région	Nombre de collectivités identifiées	Nombre de collectivités sélectionnées
Ile-de-France	40	24
Midi-Pyrénées	37	37
Total 2 Régions	77	61

Mobilisation des acteurs en amont

De janvier à avril 2008, l'ARENE et l'ARPE ont identifié et contacté (à la fois par mail, téléphone et par le biais de réunions) tous les acteurs à consulter (12 experts) et à enquêter (61 collectivités locales). Les deux agences ont rédigé et diffusé une brève note de présentation du projet PRO.MOTION et de l'étude menée.

En mai et juin 2008 (diffusion par messagerie électronique), tous les acteurs ont reçu une note d'informations sur les buts et l'avancement du projet PRO.MOTION et ont été sensibilisés au rôle qu'ils allaient pouvoir jouer dans le cadre de ce projet européen (participation à l'étude, aux groupes de travail, en tant que site d'application, par des conseils d'experts ou un retour d'expériences).

Rédaction d'un questionnaire d'enquête

L'ARENE et l'ARPE ont réalisé un questionnaire destiné à étudier comment les villes et EPCI impliqués dans un A21L intègrent la mobilité.

Le questionnaire a été construit en s'appuyant sur le "Cadre de référence" défini par un groupe de travail national dirigé par le MEEDDAT, comportant de nombreux experts du développement durable.

Le questionnaire a été envoyé à tous les membres du comité technique pour collecter leurs conseils sur la pertinence du contenu et intégrer leurs suggestions d'amélioration.

En accord avec les conseils du CT, le questionnaire a été divisé en trois parties portant sur l'intégration de la mobilité dans :

- le processus A21L (partie 1) ;
- le diagnostic de l'A21L (partie 2, principalement utilisée pour le livrable 2.1) ;
- le plan d'actions (partie 3).

Ce choix de séparer le questionnaire en trois parties a pour but d'optimiser le taux de réponse en rendant plus facile et plus rapide le remplissage du questionnaire par les répondants en fonction de leur état d'avancement.

La structure de la **première partie** du questionnaire est calquée sur les étapes du processus A21L. Elle est divisée en cinq volets :

- "Questions générales", sur le contexte de la collectivité répondante (quel est le contexte local ? Quelles sont les marges d'actions ?) ;
- "Démarche", sur le processus et les caractéristiques méthodologiques (quelle a été la méthode employée ? comment la mobilité a-t-elle été intégrée dans le processus ?) ;
- « Diagnostic », sur la prise en compte de la mobilité et des transports au sein du diagnostic de l'A21L (comment la mobilité a-t-elle été traitée dans l'état des lieux ? Quelles sont les pratiques existantes en termes de diagnostic ?) ;
- "Définition des objectifs", sur la place de la mobilité au sein des enjeux des A21L (quels sont les enjeux associés à la mobilité ? est-ce un enjeu prioritaire ? un enjeu transversal ?) ;
- et le dernier volet ayant une dimension plus prospective (quelles sont les leçons tirées de leur expérience ?).

La deuxième partie du questionnaire se concentre sur les résultats du diagnostic concernant la mobilité. Cette partie se concentre sur la prise en compte de la mobilité et des transports au sein de l'A21L : l'offre de transports, la description des différents réseaux (routiers, cyclables, pédestres, TC), le transport à la demande, la part modale, les acteurs locaux de la mobilité, l'estimation des impacts et le lien entre transport et planification urbaine, et a pour but d'identifier des indicateurs généraux en matière de mobilité (parts modales, kilométrage...), et ainsi d'appréhender le niveau de connaissances des collectivités en ce domaine. C'était l'objet du livrable 2.1.

La **troisième partie** du questionnaire porte sur la prise en compte de la mobilité au sein du plan d'actions et de sa mise en oeuvre, notamment au regard des axes PRO.MOTION. Quelle priorité est donnée aux modes alternatifs ? Le management de la mobilité et les services de mobilité sont-ils des solutions envisagées ? La sensibilisation du grand public est-elle une priorité ? Au-delà des actions programmées en matière de mobilité, l'A21L est-il utilisé comme un levier pour articuler mobilité et urbanisme ? Comment est intégrée la mobilité dans les programmes d'habitat ?

Lancement et gestion de l'enquête

L'enquête a été lancée le 19 juin et s'est terminée le 20 août 2008. Les résultats ont ensuite été traités et analysés jusqu'à fin septembre.

Afin d'optimiser le taux de réponse, une assistance téléphonique et trois de modalités de réponses ont été proposées aux personnes interrogées :

- ⇒ réponse par message électronique
- ⇒ réponse en ligne (création d'un site Internet dédié)
- ⇒ réponse par courrier postal.

En complément de l'enquête par questionnaire, ont été réalisés des entretiens téléphoniques avec les chargés de mission A21L ayant répondu au questionnaire (notamment pour préciser ou valider des réponses) ainsi que des entretiens réguliers avec les experts A21L de l'ARENE.

Pour obtenir une vue d'ensemble, permettre une comparaison des résultats et en faciliter la restitution, trois outils de traitement des données ont été créés :

- Un tableur pour faciliter le traitement quantitatif des données par région (une grille pour les indicateurs quantitatifs) ;
- Un tableau pour donner un aperçu qualitatif par région de tous les résultats et faciliter la comparaison entre les deux régions ;
- Un format commun pour la description de chaque A21L, au regard des résultats de l'étude ; (fiche d'identité de chaque A21L).

2- Constats préalables de contexte : collectivités en A21L

Pour apprécier la démarche et la pertinence du plan d'actions, l'enquête a collecté des informations générales sur les collectivités afin de mieux comprendre le contexte de l'A21L. L'enquête visait les collectivités locales engagées dans un processus d'A21L dans deux régions françaises : Midi-Pyrénées et Ile-de-France.

2.1- Les collectivités en Agendas 21 en Midi-Pyrénées

Contexte régional

Midi-Pyrénées est une région du sud-ouest de la France. Elle est composée de 8 départements ; il s'agit de la plus grande région de France. Elle ne compte que 2 755 000 habitants, pour 45 348 km², soit une densité de 61 hab/km². Environ 1 million habitants habitent dans l'aire urbaine de Toulouse. Depuis 15 ans, Toulouse connaît un phénoménal

étalement urbain (de 15 000 à 20 000 habitants en plus par an). Ce phénomène n'est pas spécifique à l'aire urbaine toulousaine. D'autres villes moyennes comme Pamiers, Albi, Gaillac ou Tarbes gagnent également de la population. (venant à la fois des zones rurales et d'autres régions).

Depuis 2000, le Conseil régional de Midi-Pyrénées apporte des aides financières aux collectivités en A21L pour la réalisation des études préalables à la mise en oeuvre dans le cadre du programme régional PRELUDE (Programme Régional de Lutte contre l'effet de serre et pour le Développement Durable). L'ARPE leur fournit également un accompagnement méthodologique et technique, individuel et collectif (ateliers et participation à l'animation d'un réseau sur les territoires en faveur du développement durable, le réseau des Villes et territoires durables de Midi-Pyrénées). Il est rappelé que, à la date de février 2008, 42 A21L en cours ont été recensés en Midi-Pyrénées.

Participation à l'enquête

En **Midi-Pyrénées**, 17 collectivités locales ont répondu, soit un taux de réponse de 46%. Toutefois, seuls 13 questionnaires sur la partie 1 ont été retenus pour l'analyse compte tenu de l'impossibilité d'exploiter les réponses de 4 intercommunalités (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) situées au nord/nord-ouest de Midi-Pyrénées (voir la carte en annexe). Ces données sont temporairement inexploitable et n'ont donc pas été prises en compte dans l'état des pratiques. Toutefois, les informations seront récupérées et utilisées ultérieurement, notamment au sein des groupes de travail.

Comme attendu, le taux de réponse est plus faible sur la partie 2 (3 retours) et sur la partie 3 (7 retours).

Territoires

La population des collectivités répondantes est comprise entre 1 000 et 500 000 habitants. 5 collectivités comptent entre 10 et 15 000 habitants, seulement 3 ont de 30 à 50 000 habitants. La plus peuplée compte 500 000 habitants. A l'image de la région, la densité est faible, excepté dans 5 villes (1 046 à 3 300 habitants/km²). 46% des A21L étudiés sont localisées dans la région métropolitaine de Toulouse subissant l'étalement urbain. De plus, tous les A21L étudiés font partie d'une communauté de communes ou d'une communauté d'agglomération.

Compétences légales

Deux types de territoires sont à distinguer : l'aire métropolitaine de Toulouse et le reste de la région. A l'intérieur de l'aire métropolitaine de Toulouse, le réseau de TC et le Plan de Déplacements de Toulouse sont coordonnés par une autorité publique appelée Syndicat Mixte des Transports en Commun (Tisséo-SMTC), qui possède toutes les compétences Transports et Mobilité autorisées par la loi. Cela concerne 6 LA21 sur 13 enquêtés. Pour le reste de la région, les autorités responsables des transports sont principalement les villes et les départements. Parmi les 7 autres LA21 enquêtés, 2 ont mis en place un schéma modes doux et une autre ville faisant partie d'une intercommunalité bénéficie du plan de déplacements urbains volontaire et du schéma modes doux déjà mis en place.

Niveau de compétences (part des répondants disposant des compétences) :

- Urbanisme : 100%
- Organisation des TC : 38%
- Mobilité : 92%

En ce qui concerne les documents de planification en transport, même si les collectivités de moins de 100 000 habitants n'ont pas d'obligation légale, la plupart ont mis en place un Plan de Déplacements Urbains volontaires.

Elles mettent aussi en place très souvent un Plan Local de l'Habitat et un Plan Local d'Urbanisme, et plus rarement un Plan Climat ou encore un Schéma de circulations douces.

2.2- Les collectivités en Agendas 21 en Ile-de-France

Contexte régional

L'Île-de-France est composée de 8 départements, dont Paris. La région compte 11 577 000 habitants (19% de la population française), répartis sur 12 012 km² (964 hab/km²).

En 2006, le PIB de l'Île-de-France était égal à plus de 28% de la richesse nationale. La région est la première zone d'emploi en Europe. La région se caractérise par la présence de nombreuses infrastructures de transport : second port aéroportuaire et second port fluvial en Europe, des connections vers Londres et Bruxelles grâce au TGV, de nombreuses infrastructures de transport régional et national de voyageurs (métro, RER, réseaux de bus, routes nationales et autoroutes).

Il est rappelé que, à la date de février 2008, 40 A21L en cours ont été recensés en Ile-de-France mais seulement 24 ont été retenus pour l'enquête compte tenu de leur état d'avancement (démarrage).

Depuis 2006, le Conseil régional d'Île-de-France apporte des aides financières aux collectivités en A21L pour la réalisation des études préalables à la mise en oeuvre. L'ARENE leur fournit également un accompagnement méthodologique et technique, individuel et collectif (ateliers et participation à l'animation d'un réseau sur les territoires en faveur du développement durable, le TEDDIF).

Participation à l'enquête

En Île-de-France, 13 collectivités ont répondu au questionnaire, soit 56% de taux de réponse. Mais seules 12 réponses ont été retenues dans l'analyse, compte tenu qu'une des réponses était trop incomplète.

Enfin, comme attendu, les réponses aux parties 2 (4 retours) et 3 (2 retours) se font plus rares en raison de l'état d'avancement des A21L.

Territoires

La population des collectivités répondantes est comprise entre 7 600 et 139 000 habitants. 6 collectivités comptent entre 10 et 50 000 habitants, et 5 autres ont entre 50 000 et 139 000 habitants. La densité est plutôt élevée dans toutes les collectivités.

Parmi les 12 collectivités enquêtées, 8 sont des villes et 4 sont des EPCI. Cette différence de statut administratif explique les différences de taille entre la plus petite, Juvisy, avec 2,24 km², et la plus grande, CAPS, avec 76 km².

Compétences légales

L'organisation des TC et le Plan de Déplacements Urbains de la région sont coordonnés par une autorité publique régionale appelée Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF). Depuis une récente loi, le STIF peut déléguer sa compétence Transport à une autorité locale qui en fait la demande (à l'exception de la politique tarifaire). Cependant, aucune des collectivités étudiées ne dispose de cette délégation.

Niveau de compétences (part des répondants disposant des compétences) :

- Urbanisme : 82%
- Organisation des TC : 0%
- Mobilité : 82%

En termes de planification de transport, 6 autorités (2 EPCI et 4 communes) sur 12 (soit 50%) ont élaboré un Plan Local de Déplacements et 8 (42%) ont mis en place des schémas directeurs de circulations douces (2 EPCI et 6 communes). De plus, 8 d'entre elles (soit 66,6%) ont mis en place un Schéma Directeur des Circulations Douces.

La majorité d'entre elles ont aussi élaboré un Plan Local de l'Habitat (7 collectivités, soit 58%) et un Plan Local d'Urbanisme (8 collectivités, soit 66,6%).

2.3- Bilan et comparaisons régionales

Contexte régional

L'Ile-de-France et Midi-Pyrénées présentent toutes deux des problématiques communes d'expansion urbaine et d'attractivité d'une ville-centre. En revanche, les deux régions présentent aussi des caractéristiques différentes :

-> En Midi-Pyrénées : faible densité même en périphérie de la zone urbaine de Toulouse, population en augmentation, part importante de zone rurale, des activités concentrées sur le département Toulousain,

-> En Ile-de-France : forte densité en zone agglomérée, concentration d'activités économiques sur Paris et pôles, réseaux de transport assez développés.

Dans ces deux régions, il existe des incitations pour encourager et soutenir les collectivités dans leur démarche d'A21L, aides financières par les conseils régionaux et soutien technique par les agences régionales de l'environnement.

Tableau comparatif des deux régions étudiées		
Région	Midi-Pyrénées	Île-de-France
Population	2 755 000 habitants	11 577 000 habitants
Surface	45 348 km ²	12 012 km ²
Densité	61 hab/km ²	964 hab/km ²
Ville principale	Toulouse (600 000 habitants)	Paris (2,15 millions d'habitants)
Aire urbaine principale	1 000 000 habitants	6,24 millions
Emploi	Concentré dans l'aire urbaine de Toulouse	Concentré dans l'aire urbaine de Paris.
Population entre 15 et 64 ans (en âge de travailler)	1 022 800 (87% ont un emploi)	/
PIB	3,85% du PIB national	28% du PIB national
Contribution des transports aux émissions régionales de CO ₂	52% (2007)	48,3% (2002)
Nombre d'A21L recensés en mai 2008	42	40
Nombre d'A21L recensés en sept.2008	50 ayant <u>délibérés à ce sujet</u>	Env. 80 démarches <u>lancées (hors validation politique)</u>
Nombre de réponses au questionnaire	13 / 37	12 / 24

Participation à l'enquête

Sur les 61 collectivités visées, 30 ont répondu à l'enquête soit près de la moitié (environ 49% de taux de réponse). Le taux de réponse, à peu près similaire dans les deux régions, est plutôt satisfaisant compte tenu de la période (été, post-élections).

Mais seulement 7 collectivités ont répondu à la partie 2 sur le diagnostic (environ 11%), et 9 à la partie 3 sur le plan d'actions (environ 15%). Ce taux de réponse plus faible que pour la partie 1 est évidemment lié à l'état d'avancement des A21L.

Enfin, seuls 26 questionnaires sur les 30 complétés sont exploitables (1 trop incomplet en Ile-de-France, 4 temporairement inexploitables en Midi-Pyrénées).

Tableau comparatif des groupes cibles

Tableau comparatif des échantillons enquêtés						
Région	Taux de réponse	Nombre total de collectivités répondantes	Nombre de réponses à la partie 1	Nombre de réponses à la partie 2	Nombre de réponses à la partie 3	Nombre total de questionnaires exploitables
Île-de-France	54%	13	13 (mais 1 inexploitable)	4 (peu exhaustives)	2	12
Midi-Pyrénées	46%	17	17 (mais 4 inexploitables)	3 (peu exhaustives)	7	13
Total	49%	30	26	7	9	25

Territoires

La plupart des collectivités sont des communes (85%), les autres sont des EPCI. (Communautés de communes et Communautés d'agglomération).

L'échantillon étudié (26 collectivités pour les deux régions) est bien représentatif des caractéristiques des deux régions, notamment du point de vue de la densité. Le territoire midi-pyrénéen présente en effet des densités moyennes plus faibles que le territoire francilien très dense en particulier dans la partie centrale.

Le panel est aussi représentatif de l'hétérogénéité des collectivités présentes sur les deux régions étudiées en termes de taille de territoire et de densité de population, rassemblant des territoires communaux et des aires urbaines, des collectivités petites, moyennes et grandes, denses et moins denses.

Les compétences légales

L'enquête a interrogé les collectivités sur leurs compétences légales dans trois principaux domaines : l'urbanisme, l'organisation des transports publics et la mobilité (gestion de la voirie, management de la mobilité et développement des modes alternatifs à l'exception des TC). Cette question sur les compétences, et les obligations correspondantes en termes de documents de planification, a pour but d'apprécier les marges d'actions de ces autorités publiques.

Dans les deux régions, la plupart des collectivités intervient dans les domaines de l'urbanisme et de la mobilité, mais la coordination et le développement des TC n'appartient pas de manière systématique aux collectivités notamment du fait de l'organisation institutionnelle. Ce dernier point est d'ailleurs relevé par les collectivités comme une difficulté majeure pour mener une politique efficace en matière de transports.

Ce constat préalable sur les compétences met en évidence l'intérêt et les potentialités pour ces collectivités :

-> d'améliorer le lien entre mobilité et habitat,

-> de développer le management de la mobilité, pour agir à leur échelle en complément des politiques de transports collectifs qu'elles ne maîtrisent pas.

3 - Constats liés au processus d'A21L : modes de faire

Les constats établis au niveau du processus sont calés sur les éléments déterminants de la démarche retenus dans le cadre de référence national :

- ⇒ participation
- ⇒ transversalité
- ⇒ pilotage/organisation
- ⇒ évaluation/amélioration continue.

Ces éléments sont des piliers méthodologiques à respecter dans la démarche d'A21L. Au préalable, les A21L seront présentés dans leur avancement et durée.

3.1- Avancement et durée

L'état d'avancement est un élément de constat préalable important pour mieux appréhender les réponses des collectivités (taux de réponse, niveau de détails...).

Les A21L en Midi-Pyrénées (MIP) sont en moyenne plus avancés que ceux d'Île-de-France (IDF). En juin-août 2008, la moitié des A21L de Midi-Pyrénées était en cours de mise en oeuvre et d'évaluation, alors que la moitié des A21L étudiés en Île-de-France menait leur diagnostic partagé.

Le niveau d'avancement étant très variable selon les 2 régions et au sein de chaque région, les réponses diffèrent par leur niveau de remplissage et de détails.

Ce constat explique en outre le faible taux de réponses aux parties 2 et 3 du questionnaire et le fait que certaines réponses aient été indiquées à titre prévisionnel, et n'aient pas encore fait l'objet de validation politique.

Il apparaît que le diagnostic partagé est une étape longue dans le processus d'A21L. Trois raisons principales peuvent expliquer cette longueur.

En effet, le diagnostic A21L demande du temps :

- ⇒ pour réunir les moyens techniques et financiers adaptés
- ⇒ pour organiser la participation des acteurs locaux (habitants, commerces...), dans le but de construire et partager le diagnostic
- ⇒ pour donner à cette étape toute l'importance qu'elle mérite : le diagnostic est la base sur laquelle la stratégie de l'A21L sera bâtie.

Ce constat est plutôt encourageant en ce sens qu'il met en évidence l'importance qu'accordent les collectivités à cette étape cruciale et qu'elles se donnent le temps de la mener à bien.

Midi-Pyrénées : La plupart des A21L a été lancée entre 1999 et 2006. 61% des A21L en sont au stade de la mise en oeuvre des actions, parfois au stade de l'évaluation. 15% en sont au début du projet, avant l'étape du diagnostic. 23% sont en train de rédiger leur plan d'actions, ou ont déjà mis en oeuvre quelques actions et attendent la validation politique pour les autres actions.

Ile-de-France : Les 2/3 des collectivités n'ont pas encore défini et mis en oeuvre leur plan d'actions. En effet 50% lancent leur projet ou effectuent déjà leur diagnostic (ou le pré-diagnostic), 8,5% définissent leurs objectifs, 8,5% élaborent leur plan d'actions, un tiers mettent en oeuvre leurs actions et les évaluent. Les 4 A21L qui ont connu la progression la plus régulière et la plus rapide ont passé deux ans à passer du stade du lancement du projet à la mise en oeuvre.

3.2- Démarche participative

L'A21L est une démarche participative par excellence ; en principe, elle associe étroitement les habitants à toutes les étapes, du lancement à l'évaluation. Sur cet aspect, l'enquête avait pour but d'identifier les modalités de concertation, les éventuelles bonnes pratiques ou insuffisances et notamment ce qu'il en est ressorti en termes de mobilité : quelles étaient les préoccupations, voire les propositions de la population en la matière.

Le tableau page suivante regroupe les résultats obtenus sur les deux régions pour les différents types et exemples d'actions mises en place dans le cadre de la participation des habitants et acteurs locaux.

L'enquête a mis en évidence les constats suivants :

- > Les collectivités considèrent bien la participation comme un élément essentiel de l'A21L et y ont toutes recours, intégrant les idées et approches qui en émergent.
- > Le recours à la participation est présent à toutes les étapes et associe un large éventail d'acteurs locaux et en premier lieu les habitants y est associé.
- > Les A21L utilisent les différents niveaux possibles, de la consultation à la co-construction.
- > Les A21L constituent une opportunité de dialogue avec les acteurs du territoire, notamment en termes de mobilité.
- > Les ateliers participatifs constituent un mode d'action particulièrement privilégié. Les modalités de concertation s'appuient sur des actions relativement fréquentes et connues : ateliers, forum d'échanges, enquête, débats...
- > Les démarches s'appuient sur des instances de démocratie locale existantes (conseil de quartier) ; certaines créent une instance ad hoc de concertation (comité de concertation) avec les habitants et les acteurs locaux pour toute la durée du processus.
- > Les réponses au questionnaire d'enquête n'apportent pas suffisamment de détails sur les actions mises en place pour appréhender les modalités opérationnelles de ces actions et leurs bénéfiques. Peu d'actions innovantes ou de bonnes pratiques en matière de participation

sont ressorties de l'enquête. Pour être recensées de manière plus qualitative, les actions participatives nécessiteraient d'être approfondies via des entretiens.

- > Des marges d'amélioration pour augmenter le degré de participation apparaissent surtout au niveau du diagnostic, de la mise en oeuvre et du suivi-évaluation.

Tableau récapitulatif sur la participation				
Étapes	Niveaux de participation dominants	Exemples d'actions	Acteurs impliqués	Outils utilisés
Lancement	Consultation (57,1% des réponses)	débats, information et communication, réunions publiques, formation, sensibilisation par le biais de groupes de travail.	habitants, services municipaux, élus, autorités publiques, associations locales, entreprises, commerces, ministères nationaux	diaporama, comités de pilotage LA21, comités techniques, comités de concertation, campagnes de sensibilisation, information dans la presse locale.
Diagnostic partagé	Concertation (66,6% des réponses)	Ateliers21, ateliers thématiques, expositions, enquête, groupes de travail, forums, comités de concertation, ateliers-promenade	habitants, associations locales, élus, services municipaux, personnalités locales, conseils de quartiers, acteurs socio-économiques, entreprises	documents de référence, plans, expositions, questionnaires, guide d'interview, guide de diagnostic, forum, information et partage des résultats
Définition des objectifs	concertation et co-construction (44,4% des réponses chacun)	Ateliers thématiques, comités de concertation, groupes de travail, conseils de quartiers, interviews, séminaires.	habitants, associations locales, élus, services municipaux, acteurs socio-économiques	documents de référence, plans, guide d'interviews.
Elaboration du plan d'actions	co-construction (71,4% des réponses)	Comités citoyens de suivi, groupes de travail, Ateliers A21L, enquête par entretien	habitants, associations locales, conseils de quartiers, acteurs socio-économiques, services municipaux, élus	documents de référence, cartes-actions, ateliers participatifs, fiches actions
Mise en oeuvre	Consultation (42,9% des réponses)	comités de pilotage, groupes de travail, comités de concertation, information.	habitants, associations locales, élus, services municipaux, partenaires locaux,	Documents de référence, fiches actions, tableau de suivi de la mise en oeuvre des actions, Plan Local de Circulation
Évaluation	Consultation-concertation-Co-évaluation (33,3% chacun).	Comités citoyens de suivi, ateliers.	habitants, acteurs socio-économiques, services municipaux, élus, instances de démocratie locale, employés de la Mairie.	tableau de bord, guides d'évaluation, Fiches Action/projet

3.3- Pilotage et organisation transversale

Un chef de projet entouré d'une équipe pluri-disciplinaire

Dans la plupart des cas, un poste de "Chargé de mission A21L" est créé pour piloter l'A21L de façon transversale. La création d'un service ou d'un poste spécifique à la conduite de l'A21L semble être perçue comme un facteur de transversalité pour faciliter une coordination et la collaboration des différents services. Elle donne également de l'importance et du poids au projet, en particulier lorsqu'il est rattaché à une direction générale.

En moyenne, 8 services municipaux différents sont associés dans le processus A21L (de 4 à 10 services). Les nombreux services impliqués confirment le fait que les A21L sont élaborés de façon transversale. Certaines collectivités ont même cité d'autres services que ceux proposés dans la première partie du questionnaire : Sport et culture, Loisirs, Services techniques, Direction générale, Conseils de quartiers, Patrimoine. Cependant, la taille des

différentes collectivités doit être prise en compte. Toutefois il est noter que le plus le nombre de services impliqués varie fortement selon la taille de la collectivité et donc de l'importance de ses ressources humaines.

Midi-Pyrénées : La plupart des A21L ayant répondu sont dirigés par un "chargés de mission A21L", directement lié à la Direction générale de la ville et à l' élu concerné par le développement durable, à l'exception de trois A21L qui disposent d'un service dédié. (Service Développement durable).

Ile-de-France : Le service pilote des A21L est principalement le service Environnement/Développement durable (4 A21L), ou un service dédié (Service A21L dans trios collectivités). Pour les autres, la direction du projet a été confiée à la direction des services techniques (1), à une co-direction de plusieurs services (2), ou au service "Services aux habitants" (1).

Modalités de collaboration en interne

Globalement, la collaboration du service Transports/Voiries/Déplacements est intégrée au processus d'A21L, de manière continue (réunions régulières...) et/ou ponctuelle (groupes de travail thématiques sur la mobilité).

Pour la majorité, il s'agit d'une participation à tout le processus d'A21L via des réunions transversales (env. 1/3,) ou uniquement à un ou plusieurs groupes de travail portant uniquement sur la mobilité et les transports (env. 1/3,).

Mais peu de collectivités ont combiné les deux approches et peu ont mis en place un groupe de travail portant sur un thème transversal incluant les transports (par exemple le développement d'un nouveau quartier)

Il conviendra d'examiner si l'approche transversale observée dans l'organisation s'est traduite par une approche transversale dans la définition des enjeux ou dans la plan d'actions.

Ile-de-France et Midi-Pyrénées: Le service pilote des A21L est principalement le service Environnement/Développement durable (4 A21L), ou un service dédié (Service A21L dans trios collectivités). Pour les autres, la direction du projet a été confiée à la direction des services techniques (1), à une co-direction de plusieurs services (2), ou au service "Services aux habitants" (1). En ce qui concerne les intervenants extérieurs, toutes les collectivités ont reçu l'appui d'un bureau d'études. Cependant, 5 collectivités ont sollicité une aide extérieure spécifiquement sur des questions de mobilité.

Appui extérieur

Des acteurs publics (partenaires techniques ou financiers) et privés (tels que les opérateurs de transports) participent également à la démarche, au niveau des actions de participation avec les habitants (débat par ex) ou encore au niveau de l'élaboration du diagnostic (groupes de travail par ex). Par exemple, l'ARENE et l'ARPE ont appuyé les collectivités répondantes de leur région dans la conduite de leur A21L.

De nombreuses collectivités ont eu recours à des sous-traitants pour obtenir une assistance technique sur l'ensemble des A21L. Des consultants externes sont sollicités pour apporter leurs moyens techniques, animer les actions de participation, pour expliquer les enjeux, pour élaborer le programme d'actions et pour produire des rapports aux différentes étapes de l'A21L. Cependant, elles sont un peu moins nombreuses à solliciter un consultant spécialisé sur des questions de mobilité.

Midi-Pyrénées : Pour la conduite générale de l'A21L, certaines collectivités font appel à un sous-traitant, un consultant, mais la plupart des A21L emploient un « Responsable d'opération ».

Ile-de-France : Toutes les collectivités répondantes ont reçu l'appui d'un bureau d'études et 5 collectivités ont sollicité une aide spécifiquement sur des questions de mobilité, en général pour réaliser un diagnostic et animer des groupes de travail.

Productions sur la mobilité

Certains travaux conduits avec des partenaires ou par des prestataires ont abouti à des productions spécifiques au thème des transports. Les plus courantes ont été des rapports d'études et plus rarement des référentiels. Les productions sont peu diversifiées (pas de charte, pas d'outils spécifiques) et interviennent essentiellement en phase de diagnostic pour en restituer les résultats.

Midi-Pyrénées : une charte modes doux a été produite dans un LA21

Ile-de-France : rédaction de 7 rapports d'études, produits aux différentes étapes du processus A21L. 3 documents référentiels ont également été produits.

3.4- Évaluation et stratégie d'amélioration continue

Le bilan par région est assez différent au niveau des réponses au questionnaire. Les résultats sont en fait opposés : en Midi-Pyrénées, seules 3 collectivités n'ont pas démarré leur démarche d'évaluation en amont tandis que seulement 3 indiquent l'avoir pris en compte en amont en Ile-de-France. Des soutiens collectifs sur l'évaluation ayant été mis en place dans les deux régions par l'ARPE (groupe de travail) et l'ARENE (ateliers de formation-action en 2008, au moment de l'enquête), il a été jugé opportun d'éclairer les résultats de l'enquête par l'avis des chargées de mission A21L de l'ARPE et de l'ARENE (cf encadré). L'analyse des résultats pour les deux régions permet d'aboutir à un constat préalable encourageant. Dans l'ensemble les collectivités ont bien intégré l'exigence et les bénéfices d'une évaluation. Les collectivités ont même des attentes très hautes concernant l'évaluation et semblent conscientes de son importance dans le processus d'amélioration continue. Elles visent :

-> en majorité à évaluer le projet pendant son déroulement pour au besoin le modifier (évaluation dynamique) ou à suivre et analyser les résultats et la méthode employée (évaluation analytique).

-> plus rarement à repérer les changements effectifs produits par la mise en application de l'A21L (évaluation comparative).

Pour autant ce constat positif peut être nuancé à différents niveaux.

- >Les collectivités interrogées expriment des besoins en termes de méthode et d'outils ; il faut souligner sur ce point que la qualité de l'évaluation sur la mobilité dépend aussi fortement de la qualité du diagnostic initial. Ce constat confirme le besoin constaté par les chargés de mission A21L, au sein des deux agences ARENE et ARPE, qui ont mis en place en 2008 des soutiens collectifs sur l'évaluation.

- >L'évaluation est un sujet complexe dont les collectivités mêmes exemplaires ont encore des difficultés à s'approprier. Or pour mobiliser les acteurs, il est important d'être soi-même convaincu de l'intérêt et de la faisabilité d'une démarche.

- >Certaines collectivités ont tendance à traiter l'A21L étape par étape considérant l'évaluation comme une étape finale. Or il faudrait la considérer comme une démarche transversale au processus d'A21L qui s'alimente de toutes les étapes. Ainsi le diagnostic doit être vu comme une contribution à l'état en T0 de l'évaluation.

- >Le manque de diversité des indicateurs pour suivre les objectifs en matière de mobilité reflète les difficultés constatées pour réaliser le diagnostic de mobilité mais conforte aussi le

besoin de connaissances et / ou de maîtrise d'outils/de méthodes existants spécifiques au suivi de la mobilité.

Midi-Pyrénées : Trois A21L (sur 13) n'ont pas prévu ou déjà mis en place une évaluation. Les autres A21L ont prévu un processus d'évaluation au cours de l'élaboration de la stratégie de leur A21L. Ces évaluations sont soit dynamiques, soit à la fois dynamiques et analytiques.

En dépit de leur participation au groupe de travail dirigé par l'ARPE, et même si les collectivités sont informées de l'importance de la participation et de l'évaluation dans la qualité globale d'un A21L, les collectivités – en particulier les moins avancées – n'ont pas toujours une idée claire des possibilités dont elles disposent et des moyens qu'elles vont utiliser (questionnaires peu renseignés).

Les personnes informées de l'évaluation sont avant tout le service et/ou les personnes en charge du LA21 avec une valorisation auprès de la population, sous diverse formes : simple réunion ou atelier, voire communication d'un document de synthèse ou bien encore mise en place d'un Comité LA21.

Les indicateurs retenus sont exhaustifs : depuis le nombre de kilomètres parcourus par les agents de la commune, les émissions de GES ou la fréquentation d'équipement et de services de mobilité, en passant par la consommation d'énergie, le stationnement et la sécurité routière ou le linéaire d'aménagement spécifique réalisé et la satisfaction des habitants.

Ile-de-France : Seulement 9 collectivités (sur 12) ont répondu à la partie du questionnaire concernant l'évaluation. En outre, seuls 3 A21L ont intégré l'évaluation dès l'amont. Ce faible taux de réponse peut notamment s'expliquer du fait de leur niveau d'avancement, de nombreuses collectivités en étant à l'étape du diagnostic. En réalité, d'après la chargée de mission A21L de l'ARENE, toutes les collectivités, à l'exception d'une seule (du fait de réorganisation interne), ont prévu une phase d'évaluation au cours de l'élaboration de leur A21L mais la démarre plus tardivement dans la démarche. L'évaluation est alors plutôt perçue comme "une étape finale" du processus A21L.

En revanche, les 3 collectivités répondantes présentent des démarches exemplaires dans la mesure où leur évaluation a été planifiée dès l'élaboration de la stratégie de leur A21L avec mise en place d'un outil adapté. Deux sont dynamiques tandis que le troisième vise une évaluation dynamique, analytique et comparative. Elles ont mis en place des outils de suivi, notamment des fiches actions/orientations, des indicateurs de suivi et de résultats. A noter que sur ces trois collectivités, deux seulement en sont effectivement au stade de l'évaluation. La troisième n'en est qu'au stade de la définition des objectifs, mais à déjà planifié son évaluation.

L'analyse de leurs objectifs et destinataires d'évaluation met en évidence une valorisation large des résultats. Toutes les évaluations ont pour but de permettre aux chargés de mission A21L et à leurs directions d'améliorer l'efficacité de leur action, d'informer les élus de la mise en œuvre et d'ajuster le plan, pour informer voire valoriser les partenaires (technique ou financier). Enfin deux sur trois attendent des résultats pour pouvoir pour informer voire sensibiliser, valoriser ou mobiliser les associations locales et le grand public. En revanche, les outils à utiliser à ces fins sont moins développés dans leur réponse. Parmi les réponses proposées, l'une cite la publication et la distribution d'un document de synthèse à la population et une autre indique la distribution d'un rapport aux élus et aux gestionnaires de l'A21L. Une seule proposition originale a été relevée : la mise en place d'ateliers de suivi.

Concernant les domaines/indicateurs de la mobilité qui ont été retenus pour suivre les objectifs en matière de mobilité, les réponses témoignent d'un suivi-évaluation peu exhaustif en comparaison des enjeux inscrits en matière de mobilité. Ce constat est à rattacher à la qualité du diagnostic initial et aux obstacles relevés pour franchir cette étape. En ce sens également, l'indicateur le plus cité est la fréquentation d'équipements et de services de mobilité. Ce choix d'indicateurs met en évidence un certain pragmatisme des collectivités qui privilégient un indicateur facile à collecter et utile pour suivre l'évolution des pratiques et l'efficacité des services mis en place. Ont été moins cités (seulement par un répondant) comme domaine ou indicateur évalué : les parts modales, les Km parcourus, les émissions de GES et la qualité de vie.

4 - Constats liés aux contenus

L'objectif de cette section est d'examiner comment la mobilité est intégrée en termes de contenus dans l'A21L. Comment se traduit la prise en compte de la mobilité dans le diagnostic, la définition d'objectifs et d'orientations ainsi que dans le plan d'actions ?

4.1- La mobilité dans le diagnostic

Publics ciblés au regard de la mobilité

La cible principale est la même dans les deux régions : les habitants. Ils sont en effet les premiers concernés par l'A21L.

Quelques collectivités définissent des sous-groupes spécifiques, en particulier les visiteurs travaillant dans la zone étudiée, les élèves d'école primaire et leurs parents, les PMR, les personnes en parcours d'insertion et de manière plus marginale les personnes âgées, les visiteurs occasionnels, les collégiens/lycéens, les étudiants, les touristes.

Modalités d'études

Ainsi en **Midi-Pyrénées**, la majorité des collectivités a réalisé le diagnostic **sans** enquête spécifique, à l'exception de deux A21L. Les deux situés dans l'aire urbaine toulousaine : un LA21 qui est atypique et qui est le plus petit et un second qui a réalisé une étude spécifique concernant les déplacements d'une zone d'activités. Les autres A21L ont utilisé des données existantes, en particulier ceux de l'aire métropolitaine de Toulouse qui ont utilisé les données de l'"Enquête-Ménages-Déplacements" datant de 2004.

En **Ile-de-France**, 7 collectivités (sur 12) indiquent avoir mené un diagnostic de mobilité dans le cadre du diagnostic général de leur A21L et 4 ont complété la partie 2 du questionnaire (réponses exploitées dans le cadre du livrable 2.1). Pour 6 collectivités, l'intégration de la mobilité a été effectuée sur la base de données existante. La dernière collectivité a réalisé une étude sur la mobilité dans le cadre du diagnostic général de l'A21L. Ce taux de réponse est cohérent avec le niveau général d'avancement des A21L en Ile-de-France. En effet, seules 7 collectivités ont déjà réalisé leur diagnostic A21L et 5 sont actuellement en cours ou en préparation.

L'analyse des réponses amène à souligner les tendances suivantes :

-> Les collectivités ont en général utilisé des données existantes extraites d'une enquête nationale (Enquête Globale Transports-EGT) ou régionale portant sur les transports ou encore issues d'études réalisées par la collectivité dans le contexte d'autres projets.

-> La plupart des collectivités a donc utilisé des données existantes et non des données actuelles créées pour alimenter l'état des lieux de l'A21L. Le défaut d'enquête locale de mobilité spécifique peut s'expliquer par le coût non négligeable de celles-ci en termes de ressources humaines, de moyens techniques (outils, méthodes) et/ou financiers (en cas de sous-traitance) et de temps pour les réaliser.

-> Mais les informations sur les usages de la mobilité (parts modales, kilométrage parcourus, buts, origines, destination des voyages) ne sont ni actualisées ni ciblées pour répondre aux problématiques locales. Par exemple, le diagnostic va s'appuyer sur une moyenne régionale (taux de motorisation, parts modales) pour caractériser le territoire local.

-> Le manque d'actualisation et de territorialisation des diagnostics mobilité peut avoir des conséquences sur la qualité de la connaissance des pratiques actuelles de mobilité et la compréhension des besoins et des attentes. Les comportements et les choix de mobilité risquent d'être mal connus, les besoins sous estimés, les attentes méconnues ou des enjeux mal appréciés.

-> Malgré tout, le défaut d'enquête en particulier sur les besoins et les attentes a pu être compensé par les ateliers participatifs ou les débats mis en place.

Apports de la participation

En **Midi-Pyrénées**, la plupart des collectivités ont détaillé les pistes issues de la participation. Les résultats concernent l'amélioration des TC (efficacité, extension de la fréquence et plus de garantie sur la régularité), la baisse du trafic automobile et l'amélioration du stationnement automobile (réorganisation du plan de circulation, sécurité), l'élaboration de chartes cyclables et de pistes cyclables, et le développement de l'usage de la traction animale dans un A21L situé en montagne.

En **Ile-de-France**, deux collectivités ont pu, compte tenu de leur avancement, détailler les pistes et idées d'amélioration qui ont émergé de la participation. Les résultats concernent principalement l'amélioration de :

- la qualité des TC (sécurité, modernisation, extension de la fréquence, plus de garantie sur la régularité, les interconnexions et l'accès pour les PMR). Ce point met en évidence que le grand public ne connaît pas toujours les possibilités pour leur collectivité d'agir sur les transports collectifs.

- les conditions de circulation (synchronisation des feux de circulation, réorganisation du plan de circulation)

- les modes alternatifs à la voiture personnelle (développement du covoiturage, transformation de routes nationales en "boulevards urbains", création de stationnements vélos).

Dans les deux régions, les résultats mettent en évidence trois difficultés :

- > Les suggestions émanant de la participation des habitants font ressortir l'amélioration des TC comme une priorité. Or, la collectivité n'a pas toujours la maîtrise du réseau de TC qui circule sur son territoire.

- > La participation permet aussi aux motivations et aux besoins individuels de s'exprimer (trafic, stationnement automobile) parfois en contradiction avec les considérations du développement durable. Sur ce point, la participation est parfois perçue comme le défi opérationnel de l'A21L.

- > Le mode d'enquête par questionnaire semble trop rigide pour aborder le sujet de la participation qui mérite d'être approfondi par des entretiens collectifs (groupes de travail).

Domaines d'études du diagnostic

En **Midi-Pyrénées**, le diagnostic mobilité concerne principalement les modes motorisés ; les transports publics sont moins étudiés, à l'exception du Transport à la Demande. Ce fait peut être relié aux compétences possédées par les collectivités et à leurs moyens d'action.

Les LA21 de l'aire urbaine toulousaine (en opposition avec les communes rurales) possèdent rarement la compétence d'organisation des TC, c'est pourquoi les diagnostics sont concentrés sur les domaines qui sont plus facilement modifiables par les collectivités, comme l'amélioration de la voirie et le développement des réseaux cyclables/pédestres.

Les usages rationnels de la voiture (covoiturage, autopartage) ont été étudiés par seulement trois A21L. Cela montre une faible appropriation des nouvelles mesures existantes pour réduire l'usage et la possession de la voiture. Le Transport à la Demande est étudié à la fois par les A21L ruraux et urbains : c'est une conséquence de la faible densité des villes périphériques de l'agglomération toulousaine mais également des villes rurales : l'étalement urbain est aussi important dans les deux cas.

Enfin 3 communautés ont étudié l'accès à la mobilité pour les publics en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle (lié aux politiques d'insertion, plans ou projets) et l'accès pour les PMR, ainsi que l'accès pour les personnes jeunes et âgées qui n'ont pas ou ne peuvent plus avoir de voiture.

En **Ile-de-France**, le diagnostic mobilité concerne principalement les modes non-motorisés (vélo, marche, bus pédestres/cyclables – 6 réponses sur 7) et les transports motorisés individuels (voitures et deux-roues – 4 réponses sur 7). Les TC sont moins étudiés (mode ferré, routier, fluvial – 3 réponses sur 7, une seule pour le Transport à la Demande). L'usage rationnel de la voiture (covoiturage et autopartage) a été étudié par uniquement une communauté.

Les résultats doivent être examinés au regard des compétences légales possédées par chaque commune et aux leviers correspondants. Les collectivités disposant rarement de la compétence TC, elles concentrent leur diagnostic sur les domaines où elles ont des marges de manœuvre et une capacité à agir, tels que la gestion de la voirie et le développement des réseaux cyclables et pédestres.

Plusieurs tendances communes se dégagent :

-> Les résultats des diagnostics transmis se concentrent sur l'offre de transport. Dans l'ensemble, le recensement de l'offre porte sur les modes non-motorisés et non motorisés, individuels et collectifs. Tous les diagnostics intègrent une collecte et une analyse de données concernant les réseaux (TC, route, cycles et marche à pied). La plupart étudient également l'offre de stationnement (voitures et vélos).

-> Toutefois, l'enquête révèle une faible prise en compte de nouvelles mesures ou services existants pour réduire l'usage et la possession de la voiture (covoiturage, autopartage, locations de vélos, informations...).

-> Les diagnostics intègrent dans l'ensemble le lien entre transport et planification urbaine (nouveaux quartiers, interaction entre les documents de planification, projets de quartiers durables).

-> Quelques collectivités appréhendent la mobilité de façon transversale (combinaison des domaines sociaux, environnementaux et économiques) en particulier via des approches ciblées. Elles ont étudié l'accès à la mobilité pour les publics en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle (en lien avec les politiques d'insertion et/ou d'emploi, plans ou projets) et l'accès pour les PMR (personnes à mobilité réduite), ainsi que l'accès pour les personnes jeunes et âgées qui n'ont pas ou ne peuvent pas avoir de voiture.

Les impacts des transports : énergie et CO₂...

Aucune des collectivités n'a estimé les impacts des transports sur son territoire du point de vue environnemental (énergie, GES, polluants, bruit, paysage, sécurité routière...), à l'exception d'une seule qui a étudié dans son diagnostic les impacts liés aux transports en s'appuyant sur des données existantes (régionales ou locales). L'estimation des impacts environnementaux constitue un point faible des diagnostics A21L.

Dans l'ensemble, le diagnostic de l'A21L n'est donc pas utilisé par les collectivités pour mieux apprécier les impacts de la mobilité sur leur territoire (la consommation énergétique, des émissions de CO₂ ou de polluants...).

Plusieurs éléments d'explication sont possibles :

-> Les collectivités ne disposent pas toujours d'outils d'estimation, plus ou moins complexes, pour mesurer les impacts dus au transport.

-> Cette carence d'estimation des impacts des transports peut directement être rattachée au manque de données détaillées concernant la mobilité dans le diagnostic.

-> A défaut de ne pouvoir suivre l'évolution des impacts, les collectivités comptent peut-être sur le fait qu'elles pourront ultérieurement calculer leurs gains.

Approche prospective : la vision à court et long termes

Les diagnostics d'A21L se concluent en général par une double approche prospective :

- à court terme : quels sont les atouts et les contraintes du territoire pour s'engager à court terme dans une démarche de développement durable ?
- à long terme : quels sont les défis, les opportunités ou les menaces, que le territoire devra relever ou lever à long terme pour pérenniser sa démarche ?

L'enquête avait pour objectif de relever les conclusions prospectives relatives à la mobilité et d'identifier ainsi des points observés de manière récurrente à l'issue des diagnostics.

Atouts et contraintes des territoires (court terme)

Les atouts et contraintes cités par les collectivités sont très différents dans la mesure où ils reflètent les caractéristiques de leur territoire. De fait, dans leur ensemble, la comparaison des atouts et contraintes peut même apparaître contradictoire, l'offre de TC pouvant par exemple être citée comme un atout sur un territoire et une faiblesse sur un autre.

En fait, l'enquête a pour objectif d'identifier les conclusions du diagnostic en termes de mobilité, les éléments définis comme déterminants dans la réussite des actions qui seront programmées. Les réponses doivent donc être regardées comme des leviers et des obstacles potentiels selon la nature du territoire.

Ainsi plusieurs champs d'atouts se dégagent :

-> *au niveau de la volonté politique des élus :*

⇒ notamment sur une prise en compte solide du développement durable et le développement des modes non-motorisés

⇒ La volonté politique se traduit aussi par l'octroi de moyens financiers adaptés

-> *au niveau du territoire et de son accessibilité*

⇒ une bonne accessibilité aux différents quartiers de la ville

⇒ la qualité de l'offre de TC sur le territoire

⇒ la cohérence du territoire (notamment mixité fonctionnelle)

-> *au niveau des politiques mises en œuvre :*

⇒ les actions et par la même la politique de limitation de l'usage de la voiture ou de mobilité durable déjà mise en place par certaines collectivités (actions pédagogiques).

⇒ la mise en place d'actions pédagogiques pour limiter l'usage de la voiture et développer l'usage des modes alternatifs.

En termes de contraintes, sont principalement cités :

-> *au niveau politique :*

⇒ l'absence de compétences légales pour agir, en particulier sur les TC

⇒ le ralentissement du processus provoqué par les élections locales

-> *au niveau des conditions de transport et de circulation sur le territoire :*

⇒ Trafic routier : embouteillages, nuisances des embouteillages / Trafic important de camions / Trafic régional de transit en IDF

⇒ TC : faible fréquence des TC, la saturation du trafic aux heures de pointes

⇒ Modes actifs : Qualité et sécurité des réseaux cyclables et pédestres

⇒ Intermodalité : Manque ou difficultés d'interconnexions entre les différents modes de transport

⇒ Manque d'accessibilité pour les PMR

-> *au niveau de la planification urbaine :*

⇒ Manque de cohérence entre les nouvelles constructions et les TC

-> *au niveau des usages et de la perception des modes alternatifs :*

⇒ Modes actifs, et surtout le vélo, sont utilisés et perçus principalement comme un mode de déplacement pour les loisirs

Le parallélisme des réponses entre les atouts et les contraintes permet de confirmer que les points de vigilance cités peuvent être considérés comme des facteurs hautement influents sur la démarche.

Pour synthétiser, les facteurs suivants ont d'ores et déjà été identifiés comme des clés de réussite du « volet mobilité » des A21L :

- une forte volonté politique

- la mise en place d'une politique de mobilité durable visant à réduire l'usage de la voiture et le développement des modes alternatifs en intégrant une dimension pédagogique pour faciliter les changements d'habitudes

- la qualité des conditions de déplacements pour tous, tous les modes et intermodalité

- l'articulation entre planification de transport et projet urbain.

Défis, opportunités et menaces (long terme)

Les réponses ont été classées en trois catégories : les opportunités, les menaces, et les défis en matière de mobilité, cette troisième catégorie étant bien sur la conséquence des deux premières.

Opportunités :

Les collectivités relèvent l'intérêt de s'appuyer sur différentes potentialités ou opportunités identifiées via leur diagnostic (caractéristiques du territoire, constats, parti...).

-> *La planification des TC, comme moteur du développement économique et urbain* : articuler le développement économique et urbain pour planifier le développement des transports collectifs (TC), par exemple en calibrant une offre de TC en fonction de l'importance des zones d'activités économiques (ZAE).

-> *L'importante demande constatée chez la population* : l'observation d'une demande en modes alternatifs est perçue comme un potentiel qui doit être exploité et encouragé.

-> *L'existence de voies fluviales pour développer le trafic fluvial* : de nouveaux potentiels sont envisagés pour le fret et les passagers.

-> *la réalisation d'opérations structurelles pour améliorer le trafic routier* : les opérations réalisées à un niveau supra-communal sont perçues comme des opportunités d'amélioration de trafic qui vont conforter les actions menées par l'A21L, en matière de modération de la circulation par exemple.

Menaces :

Les menaces constatées sont centrées sur l'usage de la voiture, ses conséquences et les limites à y répondre.

-> *La place de la voiture* : Augmentation du trafic, demande en stationnement notamment dans le centre-ville ancien de certaines collectivités, persistance de l'usage de la voiture comme mode dominant.

-> *Les impacts environnementaux (effet de serre et dépendance énergétique)* : les transports routiers sont de gros producteurs de GES facteur de changement climatique et le secteur routier est fortement dépendant du pétrole.

-> *Les délais d'amélioration des infrastructures (projets coûteux, parfois longs à décider et à réaliser)*, notamment sur les réseaux de bus en site propre.

Défis :

Les défis à relever sont cohérents avec les opportunités et les menaces. Plus ou moins opérationnels, ils sont orientés vers le changement d'habitudes de déplacements mais aussi de culture dans l'approche publique pour agir sur la mobilité :

-> Diminuer ou limiter l'usage et la place de la voiture pour trouver un nouvel équilibre entre transport individuel et collectif

-> Développer l'usage des modes de transport alternatifs : promouvoir, encourager l'usage, assurer des liaisons inter-quartiers, rénover les équipements, avoir une offre de transports en communs performants pour concurrencer la voiture, avoir un réel réseau de circulations douces fonctionnel

-> Développer le management de la mobilité : plans de déplacements d'école, d'entreprise...

-> Développer l'intermodalité : améliorer les connexions entre tous les modes de transport

-> Développer l'accès au transport pour tous : améliorer l'offre et l'accessibilité pour les PMR, améliorer l'accès à la mobilité des personnes en parcours d'insertion sociale ou professionnelle (accès à l'emploi, aux services...)

-> Permettre un rapprochement du logement au lieu de travail

-> Améliorer la sensibilisation et la participation de la population, en particulier les jeunes,

-> Faire face au manque de financements publics.

Dès l'issue du diagnostic, les collectivités ont une idée assez claire de leurs orientations et leurs raisons d'agir sur le long terme ; elles identifient des facteurs extérieurs favorables à leur démarche mais aussi des freins potentiels.

4.2- La mobilité dans la définition d'objectifs et d'orientations

La mobilité, un enjeu prioritaire dans les A21L

Une large majorité des collectivités a indiqué que les transports et la mobilité étaient clairement inscrits dans leur A21L comme un enjeu prioritaire à l'issue du diagnostic. Il leur était ensuite demandé de préciser les grands enjeux prioritaires associés à la mobilité et aux transports parmi une liste de réponses auxquelles pouvaient être rajoutées d'autres propositions. Cette question visait à mieux cerner les problématiques que les A21L relevaient comme prioritaires en matière de mobilité.

A titre d'exemple en Ile-de-France, cette question a mis en évidence que la mobilité répondait à des enjeux majoritairement associés à des problématiques de développement territorial (près de la moitié des réponses au cumul) : attractivité du territoire et qualité de vie (13,5% des réponses), cohésion du territoire (10,8%), rééquilibrage territorial (10,8%), développement économique (10,8%).

Par contre en Midi-Pyrénées, cette question a révélé que la mobilité répondait majoritairement aux enjeux d'aménagement du territoire (lien entre urbanisme et transport pour 54% des LA21) cohésion sociale du territoire (11%) et n'était pas reliée au développement économique, à moins que les problèmes en la matière ne soient pas encore prégnants.

Cependant, hors cumul, la lutte contre les changements climatiques (16,2%) et les changements de comportement et d'habitudes en faveur d'une mobilité durable (16,2%) sont les enjeux prioritaires les plus fréquemment cités.

Seules quelques collectivités ont pour priorité la correction d'une problématique locale de transport identifiée/confirmée par le diagnostic (8,1%), ou encore le coût des déplacements contraints (8,1%) ou la revitalisation du centre-ville (5,4%).

Si les transports constituent un enjeu local de développement et de cohésion territoriaux, les enjeux en termes de changements de pratiques notamment au niveau global (énergie et effet de serre) sont aussi très ancrés.

La mobilité, un enjeu transversal aux finalités des A21L

Les collectivités, ayant déjà défini leur arborescence d'objectifs, ont précisé via une liste de propositions, leurs objectifs spécifiques aux transports liés aux cinq grandes finalités du développement durable validées par le MEEDDAT (cadre de référence). Les résultats obtenus sont compilés dans le tableau page suivante.

Le dénombrement des réponses citées par les deux régions permet de réaliser un classement des finalités, de la plus investie par la mobilité à la moins investie :

- 1 -> Lutte contre les changements climatiques et protection de l'atmosphère (36 occurrences),
- 2 -> Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables (30),
- 3 -> Epanouissement de tous les êtres humains (29),
- 4 -> Préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources (23)
- 5 -> Cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations (21).

À l'échelle régionale, les préférences et les différences ressortent plus nettement.

En Midi-Pyrénées, les A21L visent plus souvent la lutte contre les changements climatiques et protection de l'atmosphère (18) et les dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables (11) que la cohésion sociale et la solidarité (7), l'épanouissement de tous les êtres humains (7) et la préservation de la biodiversité (6 occurrences). Deux niveaux de priorité se dégagent clairement.

En Ile-de-France, les préférences sont moins marquées : épanouissement de tous les êtres humains (22), dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables (19), lutte contre les changements climatiques et protection de l'atmosphère (18), préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources (17) et cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations (14).

Tableau récapitulatif des réponses sur les finalités et les objectifs correspondants				
Finalités	Traduction en objectifs en termes de mobilité/transport	MIP	IDF	Total
Lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère.	Développer les modes de transport alternatifs au tout routier (personnel et marchandise) et donner la priorité aux modes peu émetteurs de CO ₂	7	7	14
	Optimiser les équipements et les réseaux existants	2	5	7
	Développer la mixité fonctionnelle du territoire	4	3	7
	Prendre en compte les impacts atmosphériques dans le choix des aménagements et des infrastructures	0	1	1
	Limiter l'étalement urbain	3	1	4
	Densifier et renouveler les zones actuellement urbanisées	2	1	3
Préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources.	Diversifier le recours à des énergies alternatives au pétrole pour le transport	0	4	4
	Lutter contre la pollution des milieux (eau, air, sols)	3	4	7
	Réduire la consommation d'espace non urbanisé et limiter l'imperméabilisation	1	3	4
	Favoriser l'accès pour tous à un environnement de qualité.	1	3	4
Cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations.	Préserver la diversité des habitats écologiques et des paysages.	1	3	4
	Permettre un accès égal pour tous au territoire et aux services urbains.	4	6	10
	Contribuer au renouvellement urbain et à la revitalisation rurale	2	3	5
	Développer un urbanisme et un cadre de vie de qualité	1	4	5
	Veiller à la sécurité et à la prévention des risques	0	1	1
Epanouissement de tous les êtres humains.	Lutter contre toute forme d'exclusion de la mobilité	3	5	8
	Permettre à tous de se déplacer pour satisfaire des besoins essentiels	3	5	8
	Limiter les expositions aux nuisances liées au transport (<i>air, bruit...</i>)	0	4	4
	Développer une offre alternative, adaptée à la diversité des usages	1	4	5
	Permettre aux citoyens de participer à l'évolution de la politique locale de déplacements	0	4	4
Dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables.	Veiller à l'éco-responsabilité des services publics (<i>PDA, flotte de véhicules propres...</i>)	5	6	11
	Sensibiliser et éduquer à l'usage des modes alternatifs	3	5	8
	Organiser les transports d'usagers, de personnels et de marchandises	0	3	3
	Favoriser une mobilité plus responsable, moins consommatrice d'énergie et plus sûre	2	3	5
	Lutter contre les nuisances et les atteintes aux paysages.	1	2	3

Les résultats, cumulés ou non pour les deux régions, mettent en lumière plusieurs constats :

-> La mobilité est bien perçue comme un enjeu transversal dans la mesure où elle a été rattachée à toutes les finalités par plusieurs objectifs.

-> La mobilité a infiltré toutes les finalités du développement durable de manière presque égale ; les finalités citées sont en effet assez proches dans leur récurrence (au total entre 36 et 21 occurrences). Il n'y a pas de nette préférence ou d'écarts très significatifs.

-> Toutefois la préservation de la biodiversité et la cohésion sociale se démarquent légèrement par leur moins bon classement. Dans les deux régions, ces deux finalités sont les moins citées.

-> De plus, la lutte contre les changements climatiques qui obtient la première place des préoccupations en Midi-Pyrénées (et sur le cumul des 2 régions) ne détient que la troisième position en Ile-de-France au bénéfice de l'épanouissement de tous les êtres humains.

-> Autre similitude entre les 2 régions : la seconde position est attribuée aux modes de consommation et de production responsables.

Les objectifs assignés aux A21L en matière de mobilité

Objectifs opérationnels prioritaires

Sur l'ensemble des objectifs sélectionnés pour les deux régions, les trois objectifs plus cités (+ de 10 occurrences) portent sur :

-> le développement des modes alternatifs et la priorité aux modes peu émetteurs de CO₂ (14 – finalité changement climatique)

-> l'éco-responsabilité des services publics (*PDA, flotte de véhicules propres...*) (11 – finalité production/consommation éco-responsables)

-> l'accès égal pour tous au territoire et aux services urbains (10 – finalité cohésion sociale).

Bien que la cohésion n'ait pas été identifiée parmi les "finalités les plus infiltrées", le droit au transport et l'accès à la mobilité ressortent comme un objectif prédominant parmi les réponses.

Il est à noter que les trois objectifs appartiennent à trois finalités différentes. Ce constat conforte les observations établies au niveau des finalités : les objectifs associés au transport sont appréhendés selon une l'approche transversale au sein des A21L.

Objectifs récurrents

En outre, certains objectifs apparaissent comme récurrents (plus de 5 occurrences) et confirment aussi les constats établis au niveau des finalités : la préservation de la biodiversité est la finalité la moins infiltrée par des objectifs récurrents en matière de mobilité tandis que le changement climatique et l'air sont la finalité la plus investie, suivi de près par les trois autres finalités.

-> dans la lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère :

Développer les modes de transport alternatifs au tout routier (personnel et marchandise) et donner la priorité aux modes peu émetteurs de CO₂

Optimiser les équipements et les réseaux existants

Développer la mixité fonctionnelle du territoire

Limiter l'étalement urbain

-> dans la préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources :

Lutter contre la pollution des milieux (eau, air, sols)

-> pour la cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations :

Permettre un accès égal pour tous au territoire et aux services urbains.

Contribuer au renouvellement urbain et à la revitalisation rurale

Développer un urbanisme et un cadre de vie de qualité

-> pour l'épanouissement de tous les êtres humains :

Lutter contre toute forme d'exclusion de la mobilité

Permettre à tous de se déplacer pour satisfaire des besoins essentiels

Développer une offre alternative, adaptée à la diversité des usages

-> pour les dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables :

Veiller à l'éco-responsabilité des services publics (*PDA, flotte de véhicules propres...*)

Sensibiliser et éduquer à l'usage des modes alternatifs

Favoriser une mobilité plus responsable, moins consommatrice d'énergie et plus sûre.

Axes privilégiés d'intervention

Au total les objectifs peuvent être regroupés selon 3 axes privilégiés d'intervention :

-> **l'amélioration et le développement d'une offre alternative pour tous**, en donnant la priorité aux modes alternatifs peu émetteurs de CO₂, en favorisant une égalité d'accès et en réponse aux besoins exprimés ;

-> **l'articulation urbanisme et transport**, en favorisant la mixité fonctionnelle, en limitant l'étalement urbain par des actions de densification (renouvellement urbain, revitalisation rurale) et en privilégiant la qualité de vie ;

-> **le changement de comportements et de culture** notamment par l'exemplarité de la collectivité (éco-responsabilité des services publics) et par la sensibilisation et l'éducation de la population.

Apport de la participation

Pour les 3/4 des répondants (question 34-Partie1), la concertation avec la population lors de la définition des objectifs stratégiques de l'A21L, n'a pas fait émerger des préoccupations ou des enjeux inattendus. Seule une collectivité indique une suggestion issue de la concertation : la prise en compte de la mobilité des détenus d'une prison lorsqu'ils sont libérés à des heures tardives.

Ce résultat tend à confirmer que la participation des habitants en amont lors du diagnostic permet d'établir une vision du territoire partagée par la population et l'autorité publique et facilite ainsi l'émergence d'un consensus sur des orientations communes. Toutefois, le manque de détails sur les modalités de concertation (principalement concertation et co-construction) ne permet pas de confirmer si celles-ci étaient adaptées pour collecter les attentes et besoins, les suggestions et les idées en matière de mobilité.

Orientations : objectifs opérationnels et pistes d'actions

Compte tenu que peu d'A21L disposent déjà de plans d'actions validés, l'enquête a également interrogé les collectivités suffisamment avancées (réalisation d'un diagnostic et définition d'une arborescence d'objectifs) pour indiquer des orientations. Quatre collectivités en Ile-de-France et 12 en Midi-Pyrénées ont rempli le volet portant sur le plan d'actions dans la partie 1.

En Ile-de-France, les réponses permettent d'identifier les objectifs opérationnels et pistes d'actions suivants :

- Améliorer le maillage des TC, en développant l'offre notamment par du transport à la demande, en restructurant l'offre ou en améliorant les interconnexions et les liaisons avec les territoires limitrophes ;
- Développer les modes actifs : création d'un parc à vélos, développement du réseau cyclable
- Faciliter l'usage de modes alternatifs et le changement vers des comportements exemplaires et responsables : organisation d'une centrale de covoiturage
- Intégrer la dimension développement durable dans les projets d'aménagement et de construction
- Mettre en œuvre une approche concertée sur la mobilité.

En Midi-Pyrénées, les principales orientations sont aussi :

- le développement des modes alternatifs, tels que le covoiturage et la traction animale (dans une collectivité de montagne)
- l'amélioration de la qualité des TC et des interconnexions entre les différents modes de transports (intermodalité),
- ainsi que les actions en faveur des modes doux, mise en place de plan modes doux, charte vélo et cheminements piétons
- et le développement du transport à la demande
- appliquer à la collectivité ce qu'elle préconise : éco-responsabilité des services et développement de l'écomobilité scolaire (puisque les écoles du primaire sont de sa responsabilité)

Pour la mise en œuvre de ces actions, les collectivités privilégient soit une gestion par le service Transport/Mobilité en collaboration avec les autres services concernés, soit une gestion par le service A21L en collaboration avec le service Transport/Mobilité.

4.3- La mobilité dans le plan d'actions

La réalisation d'un A21L nécessite un effort soutenu dans une optique d'amélioration continue, de hiérarchie des objectifs et de priorités budgétaires.

Il convient de rappeler que si, en Midi-Pyrénées, la plupart des collectivités a déjà élaboré et met en œuvre un programme d'actions, en Ile-de-France, seules 4 collectivités ont élaboré un plan d'actions.

Méthode d'analyse

La partie 3 du questionnaire avait pour but de collecter le contenu des plans d'actions, donc seules les collectivités ayant franchi cette étape ont répondu. Sur les deux régions, 9 collectivités ont répondu à la partie 3 du questionnaire qui détaillait le plan d'actions, 2 communes Ile-de-France et 7 de Midi-Pyrénées.

En accord avec le comité technique, le choix d'une liste exhaustive a été retenu pour son effet positif en termes d'information et de sensibilisation malgré son éventuel effet décourageant. Pour renforcer son caractère pédagogique, la partie 3 a été conçue comme un plan d'actions et propose au choix une liste de types et exemples d'actions (ou plans d'actions) répondant à 7 objectifs généraux déclinés en 21 objectifs opérationnels. Une rubrique « Autres actions » permettait d'enrichir cette liste.

Les répondants devaient remplir les cases appropriées et apporter des précisions quant à la description des actions, leur état d'avancement et leur suivi-évaluation.

Les 7 objectifs généraux sont :

- Adapter et développer l'offre en transports collectifs
- Faciliter la pratique des modes alternatifs à la voiture en solo
- Développer le Management de la mobilité, les conseils et services de mobilité
- Sensibiliser et éduquer
- Être exemplaire : Eco-responsabilité des agents et des équipements
- Articuler transports et urbanisme
- Communiquer sur les actions menées

Les actions mises en place dans le cadre des A21L regroupées par objectif mettent en évidence les champs que les deux collectivités ont le plus, le moins ou aucunement traités. Tout en tenant compte de l'exhaustivité de la liste initiale, qui était modifiable par les répondants, une analyse quantitative des réponses permet dans un premier temps de dégager des tendances dans les domaines couverts par les A21L. Puis une analyse qualitative vient commenter les tendances observées sur leur niveau de pertinence (identification de bonnes pratiques) ou d'innovation (identification de nouvelles pistes d'actions). Pour la pertinence des résultats, deux actions ont été réaffectées à un objectif plus approprié.

Les champs de la mobilité appropriés par les A21L en Midi-Pyrénées

En Midi-Pyrénées, l'enquête ne permet pas de dire quelles sont les actions qui sont évaluées.

Globalement 47 actions ont été inscrites (dans 7 LA21), et 31 ont été réalisées ou sont en cours de réalisation (pour les plus coûteuses la réalisation se fait en plusieurs années) et 16 sont programmées.

A cause de données perdues lors des réponses en ligne, nous ne disposons que d'un large panel d'objectifs opérationnels. Ils ne concernent que 6 objectifs généraux sur les 7 proposés, et 13 objectifs opérationnels sur les 21 proposés. Cependant trois groupes d'objectifs généraux se détachent.

Les tendances

Groupe 1

Ce groupe concerne un champ d'intervention privilégié : **faciliter la pratique des modes alternatifs à la voiture en solo**. C'est le champ regroupant le plus d'actions (14) et le plus d'objectifs opérationnels (5), en particulier sur les modes actifs.

Classement des objectifs liés à la mobilité les plus appropriés par les A21L de Midi-Pyrénées

Groupe 1

1->Faciliter la pratique des modes alternatifs à la voiture en solo : 14 actions

Groupe 2

2-> Être exemplaire - Eco-responsabilité des agents et des équipements : 10 actions

3->Management de la mobilité, conseils et services de mobilité : 10 actions

Groupe 3

4->Adapter et développer l'offre en TC: 6 actions

5-> Sensibiliser et éduquer : 5 actions

7-> Articuler transports et urbanisme : 2 actions

Les actions visent particulièrement à faciliter la circulation des modes doux, essentiellement mise en place d'un réseau modes doux (cyclable, piétons et PMR) puis à modérer la circulation (zone 30) ; le jalonnement et le stationnement des vélos sont intégrés au réseau modes doux.

La notion de plan ou schéma ne se retrouve que pour les cyclistes. Les actions dédiées à la marche sont plus ponctuelles et ne se font que dans le volet réglementaire de l'accessibilité pour les PMR. Toutefois elles reflètent bien les différentes potentialités que représentent les aménagements pédestres pour des communes. D'un côté, les aménagements s'appuient sur la valorisation d'un patrimoine à valoriser touristiquement, de l'autre ils visent plus l'amélioration du confort de la marche au quotidien en ville.

Il faut noter que l'approche intégrée du plan cyclable comprend aussi bien les itinéraires et le jalonnement que le stationnement, qui sont programmés dans un document unique, mais qu'il ne comporte pas de volet communication/information du public.

Un tel volet pourrait utilement compléter cette approche.

Groupe 2

Le groupe 2 composés de deux champs d'intervention très prolifiques en actions (entre 6 et 7) mais moins diversifiés en objectif (2 chacun)

-> Être exemplaire - Eco-responsabilité des agents et des équipements :

Au total, 8 actions programmées principalement pour encourager et faciliter l'éco-responsabilité des agents de la collectivité et 2 concernant la gestion du domaine public. Ce champ d'intervention étant plus restreint, il n'est pas étonnant que seuls 2 objectifs soient inscrits dans les A21L.

Par ailleurs, les actions sont assez intéressantes par leur diversité et leurs caractères incitatif et exemplaire :

- pour les agents : Formation des agents à l'éco-conduite, flotte de vélos de service, service de covoiturage, remboursement des abonnements de TC au delà des 50% obligatoire, sensibilisation des agents à la mobilité durable

- sur les équipements : renouvellement de flotte en véhicules propres au-delà du ratio obligatoire.

En revanche, ces actions ne sont formalisées par un Plan de déplacements d'administration.

-> Management de la mobilité, conseils et services de mobilité :

Le management de la mobilité concerne 10 actions en particulier l'accès à la mobilité pour tous et le développement de l'offre alternative, dont le covoiturage pour des publics ciblés : jeune et personnes âgées ainsi que PMR, tous les trois exclus de la mobilité pour des raisons bien évidemment différentes mais cependant évidentes.

Les actions de mise en place d'une écomobilité scolaire concernant les écoles primaires (du domaine de compétence des communes)

Les actions en matière de management de la mobilité ne sont donc pas très développées et peu innovantes et exemplaire.

Groupe 3

Ce groupe rassemble 3 champs d'interventions.

-> Adapter et développer l'offre en TC

Trois collectivités ayant la compétence TC veulent mettre en place un réseau, ou ont déjà mis en place une navette gratuite 3 jours par semaine.

Les trois autres collectivités n'ont pas de compétences TC car elles font toutes les trois partie d'une EPCI ; elles considèrent leurs actions de lobbying comme des actions à part entière, car elles s'appuient sur une demande venant de la population (pendant la concertation).

-> Sensibiliser et éduquer :

La sensibilisation et l'éducation concernent aussi 5 actions. La sensibilisation est orientée en priorité vers les modes non-motorisés et d'autres modes alternatifs (TC, covoiturage) notamment en direction des écoliers et de leurs parents (en lien avec le programme éducatif local) et la mise en place d'actions d'écomobilité scolaire.

->l'articulation « transports et urbanisme » est le champ où seulement 2 d'actions sont programmées pour répondre à 4 objectifs.

L'accessibilité des quartiers d'habitations (accessibilité à pied et à vélo, réduction du stationnement voiture dans les constructions nouvelles) et la réduction des besoins de mobilité

Le renforcement du lien entre la planification urbaine et les transports n'a pas été stipulé : l'action préconisée porte sur l'articulation du Plan Local de Déplacements avec les autres documents de planification (réunions interservices...).

L'articulation « transports et urbanisme » est connu mais pas intégrée dans les A21L de l'aire urbaine toulousaine parce que les collectivités n'en ont plus la compétence, déléguée aux EPCI (inter-SCOT).

Enfin le champ « **communiquer sur la mobilité** » n'est pas investi par les LA21 de Midi-Pyrénées, ou tout au moins l'enquête n'apporte pas de renseignements à ce sujet.

Les plans d'actions au regard des 3 axes PRO.MOTION

1- sur les facteurs de choix modal liés aux conditions d'aménagement des quartiers d'habitations :

La très large majorité d'actions qui s'inscrivent dans l'axe 1 s'explique par le fait que ce sont celles qui sont les plus visibles, et qui sont les mieux comprises par des équipes qui ne perçoivent pas la différence entre le management de la mobilité et les transports.

2-sur la sensibilisation et la perception par les habitants de l'efficacité énergétique des transports

Cependant l'axe 2 est également bien représenté ; en effet il s'agit là d'actions de la collectivité sur elle-même, et pour lesquelles avec peu de moyens financiers, elle peut agir, il s'agit souvent de partenariats à organiser dans la commune même : ce sont des actions qui sont à la portée de la commune ; elles sont souvent issue de la participation qui a été engagée lors du diagnostic partagé, elles entrent également dans le champ de compétence des communes.

3- sur la mobilisation et l'information des habitants et des acteurs pour s'engager en faveur de l'efficacité énergétique des transports :

Enfin l'axe 3 est peu représenté car souvent l'information, la sensibilisation et l'éducation sont assimilées à une communication un peu superflue. Ce sont cependant des éléments cruciaux qui ne doivent pas être négligés, même si les efforts de la collectivité portent sur les infrastructures qui sont indispensables. Là encore la complémentarité entre management de la mobilité et infrastructures de transport n'est pas perçue.

Les champs de la mobilité appropriés par les A21L en Ile-de-France

En Ile-de-France, 58 actions ont été recensées réparties à peu près en parts égales entre les deux communes répondantes (31/27), soit environ 30 mesures par A21L.

Les 2 plans d'actions couvrent un large panel d'objectifs opérationnels et d'actions. Ils concernent la totalité des 7 objectifs généraux et 19 objectifs opérationnels sur les 21 proposés.

Classement des objectifs liés à la mobilité les plus appropriés par les A21L

Groupe 1

1->Faciliter la pratique des modes alternatifs à la voiture en solo : 5 objectifs / 16 actions

2->Articuler transports et urbanisme : 4 objectifs / 15 actions

Groupe 2

3-> Sensibiliser et éduquer : 3 objectifs / 8 actions

4-> Être exemplaire - Eco-responsabilité des agents et des équipements : 2 objectifs / 7 actions

5-> Management de la mobilité, conseils et services de mobilité : 3 objectifs / 6 actions

Groupe 3

6->Adapter et développer l'offre en TC: 2 objectifs / 3 actions

7->Communiquer sur la mobilité : 1 objectif / 3 actions

Les tendances

Trois groupes d'objectifs généraux se distinguent par leur niveau d'appropriation par les A21L.

Groupe 1 : la priorité aux infrastructures et à l'articulation « transport et urbanisme »

Ce groupe rassemble deux champs d'intervention particulièrement riches en actions et diversifiés en objectifs.

-> Tout d'abord, **faciliter la pratique des modes alternatifs à la voiture en solo**. C'est le champ regroupant le plus d'actions (16) et le plus d'objectifs opérationnels (5), en particulier sur les modes actifs.

Les actions visent particulièrement à faciliter la circulation des modes doux (essentiellement réseaux cyclable, piétons et PMR) et réduire le stationnement automobile (requalification de voirie, réduction au profit de vélos en libre-service), puis à modérer la circulation (zone 30, boulevards urbains).

La notion de plan ou schéma ne se retrouve que pour les cyclistes et les PMR. Les actions dédiées à la marche sont plus ponctuelles. Toutefois elles reflètent bien les différentes potentialités que représentent les aménagements pédestres pour des communes. D'un côté, les aménagements s'appuient sur la valorisation d'un patrimoine de sentes forestières, de l'autre ils visent plus l'amélioration du confort de la marche au quotidien en ville.

Dans l'ensemble, à l'exception de la marche, les actions programmées relèvent de schémas programmés en dehors de l'A21L qui n'apporte pas d'actions propres. En revanche, il met en évidence la cohérence des documents de planification en faveur des modes actifs.

En outre, **l'approche intégrée du plan cyclable d'une des collectivités** semble intéressante à préciser : les itinéraires, le jalonnement et le stationnement sont programmés dans un document unique, un schéma communal d'aménagements cyclables. Un volet information/communication pourrait utilement compléter cette approche.

Ensuite, **l'articulation « transports et urbanisme »** est le second champ où le plus d'actions sont programmées (15) pour répondre à 4 objectifs.

L'accessibilité des quartiers d'habitations (accessibilité à pied et à vélo, réduction du stationnement voiture dans les constructions nouvelles aux abords des stations de TC...) et la réduction des besoins de mobilité (requalification rues commerçantes, densification de l'habitat...). Construire de nouveaux quartiers d'habitations est aussi une problématique qui intègre la mobilité, notamment par l'application de ratios minima stationnement pour vélo et maxima voiture pour les nouvelles constructions (projet d'éco-quartier), par la participation de la population au processus de conception d'un quartier, des actions pour favoriser une mobilité de proximité (projet urbain autour d'une gare). Le renforcement du lien entre la planification urbaine et transports a été moins mis en œuvre : l'action préconisée porte sur l'articulation du Plan Local de Déplacements avec les autres documents de planification (réunions interservices...).

L'articulation « transports et urbanisme » est particulièrement bien intégrée dans les deux A21L par des **mesures de correction ou d'anticipation liées à l'évolution de la ville et des besoins de mobilité**.

Ce volet repose à la fois sur des actions programmées dans le cadre d'autres documents de planification (ratios stationnement du PLU) et sur des actions émanant de l'A21L. Il s'agit alors de **projets urbains intégrant la question de la mobilité** (ratios de stationnement, courtes distances en modes actifs). A ce titre, il convient de souligner la **démarche participative adoptée pour le processus de conception d'un éco-quartier**.

Le groupe 1 confirme que les A21L peuvent être une source d'inspiration pour créer des quartiers peu consommateurs d'énergie par les transports, tant au niveau des conditions objectives et favorables au changement que par l'amélioration de la participation des habitants au processus de planification urbaine, deux axes d'intervention du projet PRO.MOTION.

Groupe 2 : Management de la mobilité et changement de comportements

Suit le groupe 2 composés de trois champs d'intervention très prolifiques en actions (entre 6 et 7) mais moins diversifiés en objectif (2-3).

-> **Être exemplaire - Eco-responsabilité des agents et des équipements :**

Au total, 7 actions programmées principalement pour encourager et faciliter l'éco-responsabilité des agents de la collectivité (5 actions) et concernant la gestion du domaine public (2 actions). Ce champ d'intervention étant plus restreint, il n'est pas étonnant que seuls 2 objectifs soient inscrits dans les A21L. Par ailleurs, les actions dans ce domaine sont assez intéressantes par leur diversité et leurs caractères incitatif et exemplaire :

- pour les agents : formation des agents à l'éco-conduite, flotte de vélos de service, service de covoiturage, remboursement des abonnements de TC au delà des 50% obligatoire, sensibilisation des agents à la mobilité durable,
- sur les équipements : renouvellement de flotte en véhicules propres au-delà du ratio obligatoire.

En revanche, ces actions n'ont pas été citées comme étant intégrées à un Plan de déplacements d'administration. Pourtant, la ville concernée par la majorité des actions a effectivement réalisé un plan de déplacements d'administration dont relèvent probablement les actions indiquées.

-> **Sensibiliser et éduquer :**

La sensibilisation et l'éducation concernent aussi 8 actions et 3 objectifs. La sensibilisation est orientée en priorité vers les modes non-motorisés et d'autres modes alternatifs (TC, covoiturage, campagnes de sensibilisation/répression) notamment en direction des écoliers et de leurs parents (en lien avec le programme éducatif local). Les actions sont peu précisées dans leur forme et leur contenu pédagogique.

-> Deux actions de sensibilisation interviennent en **appui à d'autres actions :**

- actions de sensibilisation auprès des écoliers et de leurs parents aux modes alternatifs, en lien avec un bus pédestre existant ;
- action de sensibilisation en appui au lancement d'une plateforme de covoiturage.

-> **Des campagnes volontaristes de sensibilisation et de répression contre le stationnement illicite (2 actions).**

Le stationnement automobile est souvent un sujet sensible, perçu comme un fort enjeu électoral par les élus. Les campagnes couplent des actions régulières de prévention et de répression. Ces deux A21L témoignent de l'importance de telles actions, mises en place grâce à l'engagement politique, pour préserver la cohérence d'ensemble des politiques : pourquoi, d'un côté, investir dans l'élargissement de trottoirs pour encourager la marche, si, de l'autre, les trottoirs peuvent être occupés par des automobilistes qui ne seront pas sanctionnés ?

-> Deux actions orientées vers les **modes actifs** paraissent intéressantes du point de vue la **mobilitation et l'implication** qu'elles suscitent (très bonne participation de la population) :

- Ateliers promenades à pied pour découvrir le territoire et les projets comme le bus pédestre.
- Balades à vélos pour découvrir la commune et son réseau cyclable. (sensibilisation à l'usage du vélo et la circulation à vélo en ville).

-> **Management de la mobilité, conseils et services de mobilité :**

Le management de la mobilité concerne 6 actions et 3 objectifs en particulier sur l'accès à la mobilité pour tous et le développement de l'offre alternative. Mais la majorité des actions sont ciblées sur les personnes à mobilité réduite (transport dédié). Les deux autres actions sont la mise en place d'un observatoire de la mobilité et d'un pôle vélos (service de location, gardiennage et réparation de vélos) qui serait géré par une structure favorisant l'insertion.

Les actions en matière de management de la mobilité ne sont donc pas très développées et peu innovantes ou exemplaires. La présence d'une seule action en matière de suivi de la mobilité fait résonance aux carences constatées sur l'étape de diagnostic.

Toutefois, ce constat mérite d'être enrichi des actions programmées en matière d'éco-responsabilité des agents qui relèvent du champ du management de la mobilité (champ sorti pour mettre en évidence le niveau d'exemplarité de la collectivité) : actions de covoiturage, de vélos de service, de formation à l'éco-conduite, d'incitations financières. La mise en pace

d'une plateforme de covoiturage pour les habitants d'une Ville a aussi été identifiée dans les actions de sensibilisation mais elle nous semble plus appropriée à traiter ici.

Le groupe 2 est assez homogène dans la mesure où il concerne au total 19 actions toutes orientées vers **le changement de comportements et le management de la mobilité**. Ces deux questions occupent donc une **place importante** dans le programme d'actions relatives à la mobilité dans les A21L. Ce constat confirme **l'effet de levier possible par les A21L** pour développer le management de la mobilité, notamment sur la question de la mobilité des agents (l'exemplarité de la collectivité est encouragée dans le cadre d'un A21L).

Cependant, les actions ne sont pas très diversifiées et s'appuient sur des expériences existantes en Ile-de-France (pôle-vélos, covoiturage, transport de PMR...) ou des démarches déjà mises en place (bus pédestre par exemple).

En outre, il faut mettre en avant que les deux seuls objectifs non appropriés par les A21L relèvent de ce champ : il s'agit des conseils en mobilité et des plans de déplacements dans le cadre de nouveaux quartiers. Ce constat tend à confirmer le besoin de renforcer les connaissances des collectivités en matière de management de la mobilité dans la mesure, de mieux faire connaître les outils et méthodes existants en ce domaine.

Groupe 3 : les TC et la communication

Le groupe 3 rassemble les deux objectifs les moins infiltrants.

-> Adapter et développer l'offre en TC

Compte tenu que les 2 collectivités n'ont pas les compétences TC, il est logique que ce champ ne soit pas le plus développé (2 objectifs / 3 actions). Il convient toutefois de souligner que deux actions visant une amélioration de l'offre ne relèvent pas directement de l'A21L mais de documents de planification de transport. Elles s'appuient sur un partenariat avec l'autorité compétente (STIF), l'opérateur de transport et d'éventuels autres partenaires financiers (Région Ile-de-France, ...). L'autre action est particulièrement intéressante du point de vue participatif ; il s'agit de la création d'un Comité d'usagers pour une ligne ferroviaire pour améliorer le dialogue avec l'autorité et l'opérateur de transport.

-> Communiquer sur les actions menées (1 objectif / 3 actions).

Les actions de communication portent sur la promotion d'actions de sensibilisation menées en faveur de la marche (atelier promenade, création de parcours pédestres permanents), de l'usage et à la sécurité à vélo en direction des collégiens et des transports collectifs (grand public).

Le groupe 3 confirme que les A21L ne traitent pas les transports collectifs en priorité dans la logique de leurs compétences. Quant aux actions de communication, elles concernent majoritairement la promotion des actions relatives au management de la mobilité, en particulier à la sensibilisation.

L'étude des plans d'actions montre qu'ils sont cohérents avec les 3 axes prédominants dans les arborescences d'objectifs :

- > l'amélioration et le développement d'une offre alternative pour tous,
- > l'articulation urbanisme et transport,
- > le changement de comportements et de culture.

Après examen détaillé, les plans d'actions se composent de nouvelles actions programmées et de nombreuses actions programmées dans le cadre d'autres documents de planification (PLU, PLD, schéma de circulations douces ...). L'A21L présente l'avantage de mettre en avant la cohérence d'un ensemble de politiques existantes et d'en compléter les éventuels manques.

Les plans d'actions contiennent peu d'actions innovantes ou exemplaires mais montrent une grande cohérence d'ensemble entre les différents champs d'intervention possibles sur la mobilité.

Les plans d'actions au regard des 3 axes PRO.MOTION

Axe 1- sur les facteurs de choix modal liés aux conditions d'aménagement des quartiers d'habitations :

Une grande partie des actions s'inscrivent dans le cadre de l'axe 1 sur l'amélioration des conditions de déplacement en modes alternatifs (marche, vélo, TC) mais aussi sur l'aménagement urbain (nouveaux quartiers, quartiers proches TC...). L'axe correspond aux priorités des A21L en matière de transport.

Axe 2- sur la sensibilisation et la perception par les habitants de l'efficacité énergétique des transports :

Plusieurs actions sont programmées en matière de sensibilisation mais l'aspect efficacité énergétique des transports n'est pas un axe mis en avant. Les réponses étant par ailleurs peu détaillées, il est difficile de juger de l'originalité ou de l'exemplarité des actions. Toutefois, les changements de comportements sont visés comme une priorité

Axe 3- sur la mobilisation et l'information des habitants et des acteurs pour s'engager en faveur de l'efficacité énergétique des transports :

Cet axe est approprié de manière inégale dans les A21L.

D'un côté, dans la mesure où les A21L sont des démarches participatives, les habitants ont été étroitement associés au processus d'élaboration de l'A21L, notamment sur le volet transports et nouveaux quartiers. Des actions impliquant de manière directe et active les habitants ont été mises en place (ateliers promenades, balades à vélo) même si elles restent assez rares.

D'un autre côté, les moyens et outils propres au management de la mobilité (conseil en mobilité et les plans de déplacements) pour mobiliser les acteurs des territoires (habitants, entreprises, écoles...) sont inexistantes en dehors de quelques actions isolées (bus pédestre, covoiturage...).

5- Enseignements

Cette section a pour but de tirer les enseignements des constats établis par l'enquête pour :

- mesurer l'effet de sensibilisation de l'enquête,
- identifier les freins et obstacles à l'intégration de la mobilité de l'A21L, en particulier des trois axes PRO.MOTION,
- identifier des leviers possibles pour améliorer l'intégration de la mobilité,
- identifier les synergies possibles entre les A21L et PRO.MOTION, notamment les enseignements de l'enquête pour les axes PRO.MOTION (bonnes pratiques)
- définir des axes de travail pour la suite du projet PRO.MOTION.

5.1- Effet de sensibilisation de l'enquête

Afin de mesurer la perception par les répondants de leur niveau d'intégration et son évolution, une question similaire a été posée au début et à la fin du questionnaire sur le niveau d'intégration de la mobilité dans la globalité de leur A21L, et par étape. Les réponses aux questions permettent d'apprécier cette évolution.

-> Au niveau des étapes clés, la majorité des collectivités :

- > considère les transports et la mobilité comme une problématique majeure à traiter dans le cadre du diagnostic :
- > estime avoir hautement intégré la mobilité dans le diagnostic ;
- > ont inscrit les transports et la mobilité comme un enjeu prioritaire de l'A21L à l'issue du diagnostic.
- > ont inscrit les transports et la mobilité dans leur plan d'actions dans les limites de leurs compétences et de leurs possibilités d'agir ; elles ont même inscrit les actions de lobbying comme une action à part entière (au niveau de l'intercommunalité et d'instance de planification comme les SCOT, les inter-SCOT ou bien de Tisséo-SMTC)

Les résultats mettent en effet en évidence que la mobilité est traitée comme un enjeu prioritaire. En revanche, de nombreuses limites sont apparues au niveau du diagnostic.

-> Au niveau de l'évolution de la perception :

- > Il y a une grande différence dans les réponses entre les deux régions. En effet, si on observe aucun changement de perception en Ile-de-France (et aussi un moindre taux de réponses aux 2 questions), en Midi-Pyrénées la perception a nettement évolué.
- > En Midi-Pyrénées, les collectivités estimaient avoir suffisamment intégré la mobilité dans leur démarche. Après avoir rempli le questionnaire, la tendance s'inverse et la majorité d'entre elles estime avoir insuffisamment pris en compte la mobilité.
- > Il semble que le rôle de sensibilisation de l'enquête ait mieux fonctionné en Midi-Pyrénées qu'en Ile-de-France.

5.2- Freins et obstacles

L'enquête a mis en évidence différents freins ou obstacles à l'intégration de la mobilité dans les A21L. Ils concernent principalement l'intégration :

- > de la mobilité dans le diagnostic,
- > de la mobilité au niveau de l'évaluation,
- > de la mobilité au niveau de la participation,
- > du management de la mobilité.

Ces freins et faiblesses permettent d'identifier des points d'amélioration possibles d'intégration de la mobilité dans les A21L ou des pistes d'approfondissements à apporter à l'enquête.

Un frein majeur, les difficultés d'intégration de la mobilité au diagnostic

-> les collectivités semblent **conscientes des enjeux environnementaux** et socio-économiques associés au transport mais elles **manquent de moyens** pour intégrer au mieux la mobilité dans leur diagnostic : moyens humains (compétences/temps alloué/disponibilités), techniques (méthode et conseils, outils) ou financiers (coût des enquêtes de mobilité).

-> La plupart des collectivités a utilisé des données existantes et non des données actuelles créées pour alimenter l'état des lieux de l'A21L. Le **défaut d'enquête locale** de mobilité spécifique peut s'expliquer par le coût non négligeable de celles-ci en compétences (ressources humaines), en moyens techniques (outils, méthodes) et financiers (en cas de sous-traitance) ainsi que par le temps nécessaire. L'A21L constitue une opportunité au travers de sa phase d'état des lieux d'améliorer les connaissances sur la mobilité locale.

-> Mais les informations sur les usages de la mobilité (parts modales, kilométrage parcourus, buts, origines, destination des voyages) ne sont ni actualisées ni ciblées pour répondre aux problématiques locales. Par exemple, le diagnostic va s'appuyer sur une moyenne régionale (taux de motorisation, parts modales) pour caractériser le territoire local.

-> **Le manque d'actualisation et de territorialisation des diagnostics** mobilité peut avoir des conséquences sur la qualité de la connaissance des pratiques actuelles de mobilité et la compréhension des besoins et des attentes. Les comportements et les choix de mobilité risquent d'être mal connus, les besoins sous estimés, les attentes méconnues ou des enjeux mal appréciés.

-> De fait les diagnostics souffrent d'imperfections concernant la mobilité, en particulier sur l'estimation des impacts environnementaux (manque d'outils et de données).

Des freins au niveau de l'évaluation

- > Des besoins en termes de formation, de méthode et d'outils ont été relevés ; A ce titre, il faut souligner que l'ARENE et l'ARPE ont mis en place des formations sur l'évaluation (des LA21 en général, pas spécifiquement sur la mobilité) en 2008 qui ont amélioré la situation sur ce point.

-> Toutefois le lien étroit entre la qualité de l'évaluation sur la mobilité et la qualité du diagnostic initial sur la mobilité invite à approfondir la question des ressources et des outils disponibles sur ce domaine en particulier. Le manque de diversité des indicateurs pour suivre les objectifs en matière de mobilité confirme notamment le besoin de travailler au suivi de la mobilité.

Quelques freins liés à la participation

- > Les modalités opérationnelles de participation des habitants concernant la mobilité et leurs bénéfices ne sont pas suffisamment précisées pour en apprécier la pertinence ou l'originalité.

- > Le degré de participation apparaît plus faible au niveau du diagnostic, de la mise en oeuvre et du suivi-évaluation. Il est possible que les collectivités manquent de références et d'outils.

-> La population ne connaît pas toujours l'articulation et la superposition, parfois compliquées, des compétences en matière de transport. Du coup, il peut y avoir un certain décalage entre leurs attentes en matière de mobilité et les marges réelles de manœuvre de la collectivité. Cette source d'incompréhension est à évoquer via des actions de concertation dès le démarrage des échanges sur la mobilité. Pour autant, les suggestions en dehors du champ strict de compétence d'une commune peuvent faire l'objet de partenariats pour être mis en oeuvre.

Des obstacles à une intégration optimale du management de la mobilité

-> **Les freins liés au diagnostic et à la participation** : Le management de la mobilité (MM) s'appuie sur la compréhension et le suivi des usages pour définir une offre de services et des actions sur-mesure et évolutive. Il nécessite donc une **bonne connaissance de l'offre et de la demande ainsi qu'une participation des publics ciblés**.

-> **Le manque d'approche planifiée du MM** : Si d'autres champs comme l'urbanisme ou la voirie sont articulés autour de documents de planification, le management de la mobilité souffre d'un **manque de programmation** de types plans de déplacements d'école, d'entreprise, d'administration... **Planifier le management de la mobilité** de manière plus globale au sein des A21L aiderait les collectivités à **donner une cohérence et coordonner leurs différentes actions engagées en faveur des changements de comportements** en matière de transport. Cela suppose une meilleure connaissance et maîtrise des outils utilisés en management de la mobilité.

-> **Le manque d'une approche globale du MM** : Les A21L n'intègrent pas une approche systémique (plans de déplacements) et ne traitent pas toutes les dimensions du management de la mobilité. En particulier, **l'aspect mercatique (marketing), le conseil en mobilité et les services de mobilité, ainsi que les agences locales de mobilité ne sont pas évoqués (sauf dans les leviers possibles)**. Il semble que les contours du management de la mobilité, et par là ses potentialités, ne soient pas toujours très clairs pour les collectivités locales. Le management de la mobilité a donc encore beaucoup à apporter aux A21L.

5.3- Les leviers pour une meilleure intégration de la mobilité dans les A21L

L'identification des leviers s'appuie sur le retour d'expériences des répondants (dernier volet de la Partie 1) et sur l'analyse transversale des résultats de l'enquête.

En introduction, il est rappelé que l'analyse des résultats (atouts et contraintes) a mis en évidence les facteurs suivants comme des clés de réussite du « volet mobilité » des A21L :

- une forte volonté politique
- la mise en place d'une politique de mobilité durable visant à réduire l'usage de la voiture et le développement des modes alternatifs et intégrant une dimension pédagogique pour faciliter les changements d'habitudes
- la qualité des conditions de déplacements pour tous, tout mode et intermodalité
- l'articulation entre planification de transport et projet urbain.

De nombreux leviers complémentaires

Afin de bénéficier de leurs **retours d'expérience**, les répondants (questions 39, 41 et 42- Partie 1) ont été invités à citer les leviers indispensables à actionner pour mener des projets de mobilité au sein de l'A21L, à relever les points forts de leur propre A21L et à proposer des conseils pour intégrer la mobilité dans un A21L. Au total, les leviers interviennent à de nombreux niveaux complémentaires. Afin d'éviter les redondances observées dans le traitement des réponses, les résultats ont été regroupés et classés en 5 catégories de conseils et de leviers, selon le niveau qu'ils concernent.

-> le niveau politique, un levier incontournable :

- > nécessité d'une volonté politique forte, notamment sur la question sensible du stationnement ;
- > faire des choix clairs et cohérents, allant dans une seule direction partagée par les acteurs ;
- > prendre conscience qu'augmenter le nombre de places de stationnement automobile n'est pas synonyme d'une meilleure mobilité car favoriser le stationnement incite à l'utilisation de la voiture particulière et accroît en conséquence ses impacts sur la qualité de vie, l'énergie...

-> prendre conscience de la complémentarité des modes de transport et de leur périmètre de pertinence (principe de subsidiarité) ;

-> le niveau financier :

Les incitations financières sont en particulier citées :

-> pour la mise aux normes de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (voirie, bâtiments, TC),

-> pour les services de transport intercommunaux

-> le niveau réglementaire :

-> pour inciter : par ex un changement de la réglementation sur la navigation sur les canaux (max 6km/h) pour faciliter le développement du transport de voyageurs par voie d'eau,

-> pour contraindre : par ex l'obligation pour les administrations et les entreprises de mettre en place un plan de déplacements, ou le ratio imposé (maxima) de stationnement dans les constructions nouvelles

-> le niveau systémique :

-> Une forte implication des habitants : aux différentes étapes de l'Agenda 21 (orientations, objectifs opérationnels et action), à différents niveaux de participation (information, concertation, consultation, coproduction) et se traduisant par la mise en place de groupes de travail et d'instance de concertation (Conseil des Sages, Comité de Pilotage...);

-> intégrer, autant que possible, la mobilité à tous les niveaux de l'Agenda 21, et interroger chaque projet sous l'angle de la mobilité (enjeu transversal) ;

-> le niveau technique :

-> sur le diagnostic :

-> connaître la situation actuelle, en termes d'offres et de demandes (usages et pratiques, besoins et attentes) de mobilité en réalisant un état des lieux et une enquête auprès des usagers ;

-> intégrer les problématiques de la santé et des changements climatiques dès le diagnostic en tenant compte des impacts liés aux pratiques de transport.

-> sur l'évaluation :

-> développer les enquêtes de satisfaction pour l'évaluation des actions liées à la mobilité

-> sur les mesures pour développer l'offre et l'usage de transport alternatif :

-> le schéma de circulations douces ;

-> L'amélioration de l'intermodalité des transports ;

-> L'adaptation de l'offre de transport aux évolutions de la demande et au contexte du territoire (évolution des fréquences de bus, transport à la demande, transport de personnes à mobilité réduite...).

-> favoriser la complémentarité des moyens de transport, condition d'amélioration de la mobilité durable (intermodalité et multmodalité) ;

-> sensibiliser la population à la réduction de l'usage de la voiture et au recours aux modes doux, en faveur d'une évolution de l'opinion publique et des comportements de la population. L'observation d'une demande en modes alternatifs est perçue comme un potentiel à encourager.

Les leviers spécifiques au management de la mobilité

Aux suggestions et conseils des répondants, peuvent être ajoutés les leviers suivants pour intégrer le management de la mobilité :

-> Malgré les freins repérés et sans vraiment le citer, les collectivités ont manifesté leur intérêt pour le management de la mobilité (MM), s'appropriant à plusieurs reprises :

-> ses objectifs : réduction de l'usage de la voiture-solo au profit de modes alternatifs et de l'intermodalité, changement d'habitudes

-> ses modes d'intervention : sensibilisation et participation des publics ciblés, approche ciblée (les jeunes, les PMR, les personnes âgées, les écoliers...)

-> la nature de ses solutions : recherches de mesures souples, souvent partenariales, peu coûteuses pouvant être mises en place à court, moyen ou long terme, en complément des politiques de TC qu'elles ne maîtrisent pas toujours.

-> En effet, le MM s'appuie sur des actions pouvant être mises en œuvre à court terme et généralement peu coûteuse en comparaison des coûts d'infrastructures. Or les répondants soulignent l'inadéquation des temps de construction d'infrastructures lourdes de transport et/ou de leur manque de financements avec la nécessité d'agir à court terme sur la réduction de l'usage de la voiture. En ce sens, les mesures plus souples et moins coûteuses du MM peuvent constituer une opportunité pour agir à court terme via les A21L.

-> Développer le management de la mobilité (notamment plans de déplacements d'école, d'entreprise et d'administration...) est cité comme un défi par certains répondants, au même titre que l'amélioration de l'intermodalité (une des rares fois le MM est cité).

Le rôle de la participation des habitants et autres acteurs locaux

-> La participation peut permettre de combler des carences d'enquête ou d'en affiner les résultats, en particulier sur les besoins et les attentes en termes de mobilités. Les données quantitatives peuvent être enrichies ou confirmées par des informations plus qualitatives (par ex via des ateliers participatifs ou des débats).

-> La participation, dès le lancement ou le diagnostic, permet de sensibiliser les habitants et autres acteurs du territoire très en amont du projet. Ainsi, la réalisation d'une enquête et de groupes de travail, lors de la phase d'état des lieux, constitue une opportunité pour sensibiliser et informer les habitants (sur l'offre actuelle, sur la définition du covoiturage...).

-> Elle est indispensable pour partager une vision commune de la situation actuelle et des objectifs à viser. Elle facilite ainsi l'acceptabilité des actions planifiées. Elle permet en amont de discuter, d'expliquer le contexte aux habitants (notamment sur leurs marges limitées en matière de TC) pour faciliter et ouvrir les échanges.

-> Elle permet également de « légitimer »/donner du poids à des actions de lobbying auprès d'autres instances décisionnelles

5.4- Les synergies possibles entre les A21L et le projet PRO.MOTION

Il s'agit de mettre en évidence les apports des A21L au projet PRO.MOTION et la pertinence des A21L dans le projet PRO.MOTION. En quoi les A21L sont un cadre propice à la mise en oeuvre des axes PRO.MOTION ? Quels sont les bénéfices pour PRO.MOTION ?

En quoi les axes PRO.MOTION sont-ils opportuns à développer dans le cadre des A21L ? Que peuvent-ils apporter aux A21L ?

Quelle opportunité représentent les A21L pour le projet PRO.MOTION ?

L'apport de bonnes pratiques au regard des axes PRO.MOTION

-> les A21L peuvent être une source d'inspiration pour créer des quartiers peu consommateurs d'énergie par les transports, objet du projet PRO.MOTION, en particulier aux niveaux des conditions objectives et favorables au changement (Axe 1) et de l'amélioration de la participation des habitants au processus de planification urbaine (Axe 3).

-> Onze bonnes pratiques ont été recensées selon les trois axes PRO.MOTION en termes soit d'actions / de services, soit d'approches / modes de faire.

-> Dans l'ensemble, les bonnes pratiques sont plus riches en termes d'approches et sur l'axe 1.

-> 6 sur l'axe 1, 2 sur l'axe 2 et 3 sur l'axe 3 ;

-> 4 actions/services et 7 approches/mode de faire.

Axe 1- Bonnes pratiques sur les facteurs de choix modal liés aux conditions d'aménagement des quartiers d'habitations

-> Un pôle vélos géré par une structure favorisant l'insertion

L'action est intéressante en ce sens qu'elle intègre dans le fonctionnement d'un service de mobilité des exigences de recrutement de personnel en insertion professionnelle.

-> Une priorité d'accessibilité pour les piétons et les cyclistes

Les actions ne sont pas particulièrement innovantes (pistes cyclables, ralentisseurs, zone 30...). En revanche, elles sont exemplaires dans leur complémentarité en faveur de la sécurité et du confort des trajets à pied et à vélo : aménagements, limitation de la vitesse automobile, jalonnement, réduction du stationnement automobile au profit des modes actifs, stationnement des vélos.

-> La cohérence d'ensemble et la coordination des planifications

Les plans d'actions contiennent peu d'actions innovantes ou exemplaires mais montrent en revanche une grande cohérence d'ensemble entre les différents champs d'intervention possibles sur la mobilité.

L'A21L présente l'avantage de mettre en avant la cohérence d'un ensemble de politiques existantes (via leurs documents de planification : PLU, PLD, schéma de circulations douces ...). et d'en compléter les éventuels manques. En outre, la coordination peut être optimisée lorsque les documents de planification sont définis de manière simultanée (par ex A21L et PLU, PLU et PLD...).

-> L'articulation des planifications « transports et urbanisme »

-> sur le stationnement : Cette articulation repose principalement sur l'intégration au sein des documents de planification d'urbanisme de ratios pour le stationnement des voitures (maxima->contraignant) et des vélos (minima-> incitatif) en fonction du type de nouvelles constructions concernées (habitat, commerces...). Il est à noter que les secteurs bien desservis par les transports collectifs peuvent faire l'objet de mesures plus contraignantes pour le stationnement automobile.

-> sur la revitalisation de rues commerçantes : La requalification de voirie est perçue comme un élément à part entière de revitalisation d'aires commerciales.

-> L'approche intégrée du plan cyclable

Les itinéraires, le jalonnement et le stationnement sont programmés dans un document unique. Un volet information/communication pourrait utilement compléter cette approche intégrée.

-> Les projets urbains intégrant la question de la mobilité

Les projets de quartiers d'habitations appliquent des ratios de stationnement dans les constructions nouvelles (minima vélos et maxima voitures) et favorisent l'usage des modes actifs les courtes distances.

Axe 2- Bonnes pratiques sur la sensibilisation et la perception par les habitants de l'efficacité énergétique des transports

-> les campagnes de sensibilisation et de répression régulières contre le stationnement illicite.

Le stationnement automobile est souvent un sujet sensible, perçu comme un fort enjeu électoral par les élus. Deux A21L témoignent de l'importance de telles actions, mises en place grâce à l'engagement politique, pour préserver la cohérence d'ensemble des politiques : pourquoi, d'un côté, investir dans l'élargissement de trottoirs pour encourager la marche, si, de l'autre, les trottoirs peuvent être occupés par des automobilistes qui ne seront pas sanctionnés ?

-> Des approches ciblées

La majorité des actions de sensibilisation sont définies selon une approche ciblée : écoliers, collégiens, agents publics ...

Axe 3- Bonnes pratiques sur la mobilisation et l'information des habitants et des acteurs pour s'engager en faveur de l'efficacité énergétique des transports

->l'atelier-promenade et la balade vélo.

Ces animations pédagogiques proposent 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, semble pouvoir être facilement transférable et étendu à d'autres applications telles que :

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

-> la démarche participative adoptée pour le processus de conception d'un éco-quartier

Le niveau de détails de la réponse ne nous permet pas d'identifier comment la mobilité a été intégrée. Mais elle est intéressante du point de l'engagement de la population dans le processus de planification par une enquête publique et des réunions en amont de la conception d'un quartier.

-> l'exemplarité concernant la mobilité des agents

Les A21L développent de nombreuses actions en matière d'exemplarité ou plus précisément d'éco-responsabilité (achats responsables, tri des déchets ...) afin d'inciter les habitants à suivre l'exemple des agents. Ils intègrent à ce titre la mobilité des agents (plans de déplacements d'administration ou groupes d'actions) et planifient des actions et services complémentaires : vélos de service, covoiturage, information, éco-conduite...L'exemplarité de la collectivité et de ses représentants peut être considéré comme un facteur favorable à l'implication des habitants et aux changements de comportement.

Un cadre propice d'application pour le projet PRO.MOTION.

-> L'A21L montre, a priori, la sensibilité de l'autorité publique au développement durable (*dans l'ensemble, les collectivités ont une approche globale, accordent de l'importance à l'évaluation et à la définition d'objectifs, ainsi qu'à la participation...*)

-> L'A21L est un cadre privilégié pour expérimenter des actions participatives ;

-> L'A21 est un cadre d'actions adapté pour agir de manière transversale à l'échelle du quartier (transport, urbanisme, éducation, communication...);

-> L'A21L est un cadre privilégié pour articuler urbanisme et mobilité ;

-> L'A21L est un bon levier pour développer des actions de management de la mobilité.

Des cibles pertinentes pour la dissémination de PRO.MOTION.

-> Les axes 1, 2 et 3 étant des aussi des axes privilégiés d'intervention des A21L, les collectivités seront intéressées par les retours d'expériences et les productions issues de PRO.MOTION. Cela confirme la pertinence et le potentiel de valorisation des travaux engagés dans le cadre de PRO.MOTION auprès des collectivités en A21L.

-> Les A21L étudiés interviennent en amont sur la planification de nouveaux quartiers ou des projets d'éco-quartiers. Les A21L devaient donc être ouverts aux préconisations et pistes d'améliorations, notamment sur la mobilisation des habitants dans le processus de planification urbaine (axe 3) ou encore le développement de services de mobilité (axe 1).

Quelle opportunité représente le projet PRO.MOTION pour les A21L ?

Bénéficiaire d'un accompagnement

-> Participer au projet et être pionnier en tant que site d'application

Pour les collectivités en A21L, PRO.MOTION représente une opportunité de participer à une opération pilote en Ile-de-France et en Midi-Pyrénées sur l'intégration de la mobilité dans les A21L et de contribuer à la formalisation et la valorisation d'un savoir-faire en ce domaine.

Un appel à candidature a été lancé via l'enquête et les contacts réguliers qu'ont les chargés de mission de l'ARENE et de l'ARPE avec les acteurs locaux. 20 collectivités se sont portées candidates dans les deux régions en Ile-de-France. Mais une seule collectivité sera choisie dans chaque région pour bénéficier d'un accompagnement individuel.

-> Bénéficiaire d'un accompagnement collectif

Compte tenu de cette mobilisation, il est envisagé d'apporter également un soutien collectif à ces collectivités ce qui permettrait :

- > de répondre aux besoins de méthodes et d'outils exprimés par les répondants,
- > de mutualiser les coûts de conception d'outils et de méthodes,
- > d'enrichir l'application mise en place dans le cadre de PRO.MOTION,
- > de préparer et tester un module de formation pour le projet PRO.MOTION.

Un retour d'expérience sur deux A21L en France, un en Ile-de-France et un en Midi-Pyrénées,

- > études des pratiques actuelles,
- > test d'outils et de méthodes pour intégrer la mobilité dans le diagnostic et l'évaluation des A21L,
- > préconisations pour améliorer les démarches participatives dans les projets de nouveaux quartiers (axe 3)
- > préconisations pour développer une offre alternative et intégrer le management de la mobilité (axes 1 et 2).

Des retours d'expérience sur les 3 axes via une dizaine d'applications en Europe (hors A21L),

- > service visant la réduction de consommation d'énergie par les transports
- > plans d'actions visant la réduction de la consommation d'énergie par les transports sur une zone urbaine (quartier, ville, province),
- > quartiers peu consommateurs d'énergie par les transports.

Une boîte à outils en ligne

Le site internet de PRO.MOTION devrait à terme apporter :

- > des informations sur trois axes majeurs d'intervention que les A21L privilégient,
- > des outils d'aide à la décision ou la mise en oeuvre
- > des bonnes pratiques transférables
- > un guide de préconisations dédiées aux A21L.

5.5- Pistes et axes de travail

Pistes et axes d'intervention pour l'application

Deux consignes prioritaires

-> Compléter l'accompagnement individuel d'un accompagnement collectif

L'ARENE et l'ARPE ont recensé plusieurs collectivités motivées pour être le site d'application de PRO.MOTION en Ile-de-France. Afin d'encourager ces motivations émergentes et de répondre aux besoins de formation observés, l'ARENE et l'ARPE ont jugé pertinent de compléter l'application par un accompagnement collectif. Ce soutien est envisagé sous forme d'une série d'ateliers de formation-action.

Cette formation serait ouverte aux communes volontaires, dans la limite de 10 participants, à des stades différents (démarrage, élaboration, diagnostic ...) et souhaitant intégrer la mobilité dans leur démarche.

Cette approche collective devrait permettre d'enrichir les enseignements de l'application sur site pilote en diversifiant les contextes.

L'accompagnement devrait :

- leur apporter des conseils et des outils,
- leur donner l'occasion d'échanger.

Cinq étapes ont déjà pu être identifiées pour préfigurer l'accompagnement collectif :

- atelier 1 : restitution résultats enquête et programmation
- atelier 2 : processus et organisation
- atelier 3 : diagnostic : méthode, enjeux, outils
- atelier 4 : suivi-évaluation : méthode, enjeux, outils
- atelier 5 : définition et programmation d'actions pilotes en mobilité

-> Établir un diagnostic et un dispositif de suivi de la mobilité

Compte tenu des freins associés au diagnostic et aux besoins recensés, il a été choisi qu'au moins un des deux sites d'application intègre un diagnostic et un dispositif de suivi de la mobilité afin de formuler une méthode d'enquête et de suivi et tester les outils correspondants (une collaboration avec le CERTU est envisagée).

Axes d'intervention préconisés

Plusieurs axes sont identifiés comme pertinents :

- > Améliorer l'approche « nouveaux quartiers » en articulant participation, urbanisme et mobilité
- > Développer et tester l'intégration d'une approche globale et planifiée du management de la mobilité, intégrant une dimension pédagogique sur l'efficacité énergétique des transports
- > Apporter des méthodes et des outils pour intégrer la mobilité dans le diagnostic, la participation, l'évaluation
- > Sensibiliser au management de la mobilité et apporter un référentiel d'actions en la matière.

Pistes de travail et préconisations pour les groupes ciblés

L'ARENE et l'ARPE souhaitent mettre en place des groupes de travail ciblés pour affiner les résultats d'enquête via des entretiens collectifs (période prévisionnelle : 1er trimestre 2009).

Les résultats de l'enquête ont confirmé la pertinence de 3 groupes ciblés :

- 1 groupe de collectivités en A21L (divisé en 2 sous-groupes) dans la perspective d'enrichir la connaissance sur l'intégration de la mobilité (freins/leviers/potentialités...);
- 1 groupe de collectivités engagées dans une démarche de nouveaux quartiers intégrant la mobilité pour tirer les enseignements de leurs expériences et identifier des recommandations ;
- 1 groupe d'opérateurs de services et de collectivités pour définir des préconisations pour le développement des services de mobilité via les A21L et les projets de nouveaux quartiers.

Groupe 1 : les collectivités en A21L

Le groupe se divisera en deux sous groupes basés sur une composition commune (selon la région porteuse du groupe) : Collectivités volontaires (recrutement via l'enquête), ARENE et/ou ARPE, membres volontaires du CT, éventuellement prestataires pour assistance technique.

Sous-groupe 1.1 - collectivités ayant déjà élaboré son A21L et pris en compte la mobilité

-> Buts : approfondir les bonnes pratiques recensées via l'enquête (opérationnalité), identifier d'autres bonnes pratiques, notamment en termes de suivi de la mobilité

Sous-groupe 1.2 - collectivités en cours d'élaboration de son A21L (jusqu'au stade du diagnostic)

-> Buts : identifier les difficultés pour intégrer la mobilité dès l'amont de la démarche (organisation, outil, compétences, appui technique....), les éventuelles tendances à mieux intégrer la mobilité

Le groupe 2 : Démarche innovante d'intégration de la mobilité à l'échelle de quartier

-> Buts : collecter des informations sur les projets de quartiers intégrant la mobilité (notamment projets de quartiers durables, éco-quartiers...) tant sur les obstacles et les difficultés, que sur les leviers identifiés et les conseils préconisés par les maîtres d'ouvrage. Les modalités opérationnelles de participation des habitants concernant la mobilité et leurs bénéfices pourront être approfondis via ce groupe de travail.

-> Composition (selon la/les régions porteuses) : Collectivités volontaires (recrutement via les contacts ARENE ou ARPE et via enquête) et éventuellement leur AMO (assistance à maîtrise d'ouvrage), SEMA (société d'économie mixte d'aménagement) ou promoteurs, ARENE et/ou ARPE, membres volontaires du CT, éventuellement prestataires pour assistance technique.

Le groupe 3 : le développement des services de mobilité

-> Buts : collecter des informations (obstacles et difficultés mais aussi les leviers possibles) sur le développement des services de mobilité à deux niveaux : au sein des projets de quartiers durables et au sein des A21L plus globalement.

-> Composition (selon la/les régions porteuses) : Opérateurs privés (recrutement via les contacts ARENE ou ARPE), ARENE ou ARPE, collectivités volontaires engagées dans le développement de services de mobilité (projets de nouveaux quartiers avec services de mobilité, ou d'agence locale de mobilité).

CONCLUSIONS

Sur le plan de l'approche systémique, les obstacles et freins sont centrés principalement sur le diagnostic et le suivi-évaluation tandis que des pistes d'amélioration sont identifiées au niveau de la participation. L'application (accompagnement individuel et collectif) devrait permettre de répondre aux besoins en termes de savoir-faire pour intégrer la mobilité dans un processus continu, de connaissances et de maîtrise de méthodes et d'outils.

Sur le plan du contenu, les A21L infiltrent bien les différents champs de la mobilité et en particulier les trois axes PRO.MOTION, tant dans leurs finalités, leurs objectifs et leurs actions. Les A21L intègrent la mobilité comme un enjeu prioritaire et transversal aux finalités des A21L. Ils se sont particulièrement approprié l'articulation « transport-urbanisme » et le développement de réseaux pour modes actifs. Dans l'ensemble, les plans d'actions sont cohérents avec les objectifs. En termes de bonnes pratiques, les A21L ont permis d'identifier 11 bonnes pratiques, dont la moitié porte sur l'axe 1 et principalement sur des approches ou mode de faire.

En revanche, bien que très présent, le volet management de la mobilité (incluant la sensibilisation et l'éducation) est peu diversifié ; il n'est pas structuré par une approche globale et planifiée et il ne s'appuie pas sur des outils ou méthodes classiques du management de la mobilité (conseil en mobilité, plans de déplacements). De même, si les actions en faveur d'une meilleure accessibilité à pied à vélo ont le mérite d'être pensées dans une approche globale, cette dernière montre quelques faiblesses en matière de promotion et d'information, d'innovation (par ex dispositif de comptage), de marketing et de communication.

Des leviers et des conseils ont été identifiés pour lever les freins et les obstacles relevés pour intégrer la mobilité. Ils devront être enrichis par une phase ultérieure de travail en groupes ciblés.

Enfin, les A21L s'appuient sur une part d'actions programmées dans le cadre d'autres documents de planification (plan local d'urbanisme, plan vélos, plan de circulation...). Au-delà d'un plan d'actions, l'A21L permet d'orchestrer les différentes politiques en faveur d'un développement durable, de confronter et de vérifier la cohérence des différents documents de planification entre eux.

Les A21L constituent un cadre particulièrement opportun d'application et de dissémination pour PRO.MOTION, du fait de plusieurs synergies entre les deux cadres d'actions :

- > Les A21L et PRO.MOTION visent des objectifs similaires en matière de mobilité ;
- > PRO.MOTION intervient sur 3 axes privilégiés des A21L ;
- > Les A21L sont des démarches récentes, d'amélioration continue, en recherche de références et de bonnes pratiques en matière de mobilité durable, de démarche participative et de méthodologie.