

Mobilité en milieu rural

Recommandations pour l'analyse en mobilité des territoires ruraux

DREAL Centre-Val de Loire – Juillet 2019

AUXILIA
CONSEIL EN TRANSITION

CODRA^C



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION RÉGIONALE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

CENTRE-VAL DE LOIRE

SOMMAIRE

- ❑ Recueil des données p.3
- ❑ Analyse des données p.7
- ❑ Enquête auprès des habitants p.25
- ❑ Analyse de la précarité énergétique de transport p.29
- ❑ Mobilisation des acteurs et habitants p.34
 - ❑ Ateliers avec les acteurs p.37
 - ❑ « Focus group » habitants p.46
- ❑ Communication engageante p.50
- ❑ Communication classique p.56
- ❑ Points d'attention sur la mobilisation p.58



Recueil des données

/ Le recueil de données

Des données issues d'organismes de dimension nationale

- IGN⁽¹⁾,
- INSEE⁽²⁾ (recensement de la population, FiLoSoFi, Base Permanente des Equipements, Sirène...),
- Pôle Emploi,
- Observatoire national interministériel de la sécurité routière (base de données accidents corporels de la circulation),
- SNCF (Open Data),
- Ministère de la transition écologique et solidaire,
- Etc.

Ces organismes disposent de sites internet où les données sont directement accessibles en ligne (forme des données et adresse des sites précisées dans le tableau). Il est toutefois nécessaire de sélectionner le territoire concerné avant de télécharger la donnée et/ou de trier les données téléchargées pour obtenir l'information à l'échelle souhaitée (selon les organismes et les données).

La plupart des données sont disponibles à l'échelle communale. Certaines données cependant peuvent être disponibles seulement à l'échelle intercommunale, voire au-delà, notamment pour des raisons de secret statistique.

(1) Institut national de l'information géographique et forestière

(2) Institut national de la statistique et des études économiques

/ Le recueil de données

Des données aux échelles régionale et départementale

- Observatoire régional des transports (ORT) de la région Centre-Val de Loire, Conseil régional Centre-Val de Loire, DREAL, DDT.

Ces quatre organismes fournissent des données relatives aux conditions et aux pratiques de mobilité à l'échelle de la région ou du département, ainsi que sur certains des projets en cours.

Les publications sur leurs sites internet respectifs sont riches et nombreuses, elles donnent un bon premier niveau d'information. Les données en ligne peuvent être complétées par des échanges, téléphoniques ou en face à face, afin d'approfondir les connaissances abordées et d'obtenir davantage d'informations sur les projets en cours.

Recueil auprès des acteurs locaux

- EPCI, communes, organismes sociaux, associations, autorités organisatrices de la mobilité, transporteurs, établissements scolaires, etc.

Les acteurs locaux jouent un rôle important dans le recueil de données. Ils sont en effet au contact de la population et peuvent disposer d'une bonne connaissance des pratiques et des besoins de mobilité. Les études qu'ils réalisent sont rarement disponibles en ligne. Il est donc utile de les consulter directement en vue d'un recueil de données, d'un échange de connaissances, de la transmission de rapports internes ou de données de fréquentation, par exemple.



Analyse des données

/ Quelles données sont analysées ?

Niveau d'importance des données

Les données identifiées comme « incontournable » dans le tableau de données constituent le socle d'analyse minimum pour avoir une bonne vision de la mobilité sur le territoire (colonne « Niveau d'importance de la donnée »).

Les autres données (celles « pour aller plus loin ») permettent d'approfondir et de compléter ce socle.

Caractéristiques géographiques du territoire (onglet 1 du tableau de données)

Le traitement de cette thématique donne une première image du territoire et permet de recueillir les fonds de plan qui seront nécessaires à la réalisation des cartes de l'étude.

Les sous-thématiques suivantes constituent la base de fonds cartographiques indispensables à la réalisation des cartes de l'étude.

Détail des sous-thématiques :

BD TOPO (occupation des sols et réseaux)

C'est l'image géographique du territoire national, la France vue du ciel. Elle sert à habiller certaines cartes ou à localiser des informations sur ce fond.

Photographie aérienne (BD Ortho)

C'est une description vectorielle 3D (structurée en objets) des éléments du territoire et de ses infrastructures, de précision métrique, exploitable à des échelles allant du 1 : 5 000 au 1 : 50 000. C'est le fond de plan de base.

Cas où la collectivité ne disposerait pas de logiciel SIG

En l'absence de ce type de logiciel ou de compétence interne en la matière, des partenariats peuvent être envisagés à l'échelle de l'EPCI ou avec des territoires voisins. Un recours auprès de la DDT peut également être envisagé.

/ Quelles données sont analysées ?

Caractéristiques du territoire et urbanisation (onglet 2 du tableau de données)

Cette thématique traite de l'organisation urbaine et démographique du territoire. La majorité des sous-thématiques abordées ne concernent pas directement la mobilité. Elles permettent toutefois de définir la capacité des gens à se déplacer et les principales destinations (les grands pôles générateurs de déplacements).

Dans une dimension prospective, ce volet du diagnostic permet aussi d'identifier les projets urbains qui auront un impact sur les besoins et les pratiques de mobilité, ainsi que les projets qui modifieront directement l'offre en déplacement sur le territoire.

Détail des sous-thématiques :

Démographie et socio-économie

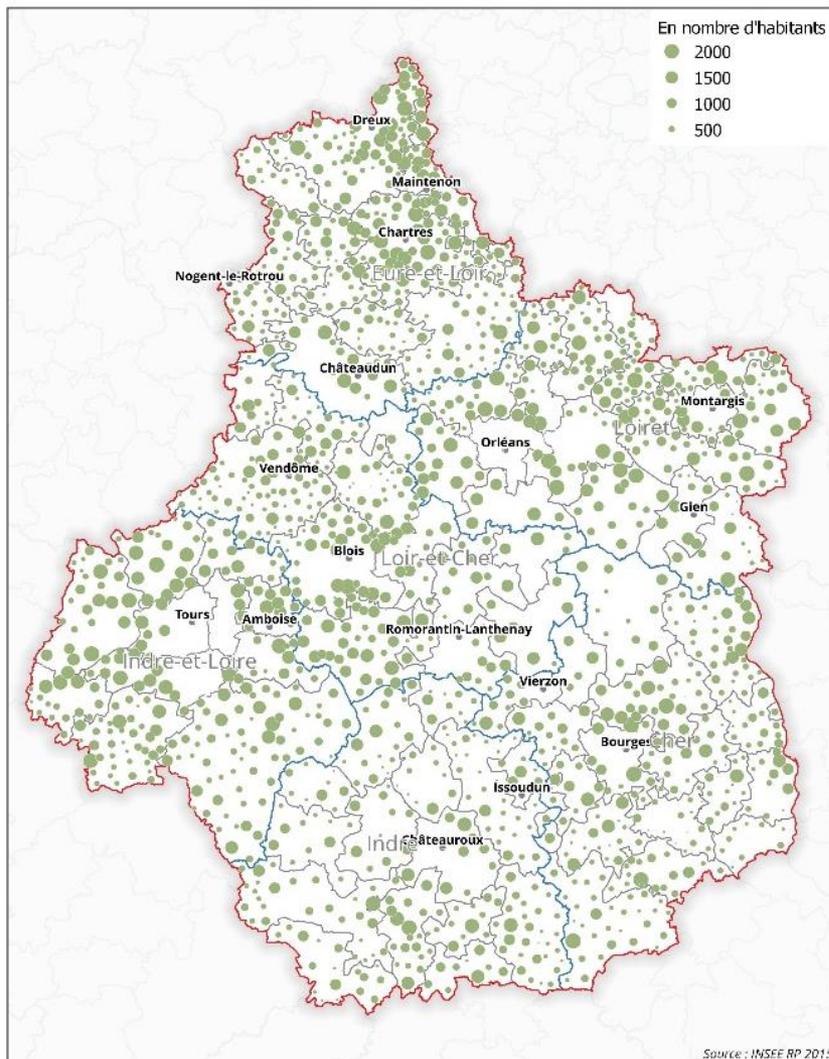
Cette sous-thématique vise à connaître la densité et la répartition de la population sur le territoire.

Les données socio-économiques portent également sur le niveau de vie et d'équipement (en particulier concernant la possession d'une voiture), ces éléments ayant un impact direct sur les conditions de mobilité des habitants.

/ Définition des communes rurales

Il n'existe pas de définition officielle, mais un ensemble d'éléments qui, conjugués, permettent de définir les communes rurales :

A partir de la population des communes



Communes de moins de 2 000 habitants en 2015

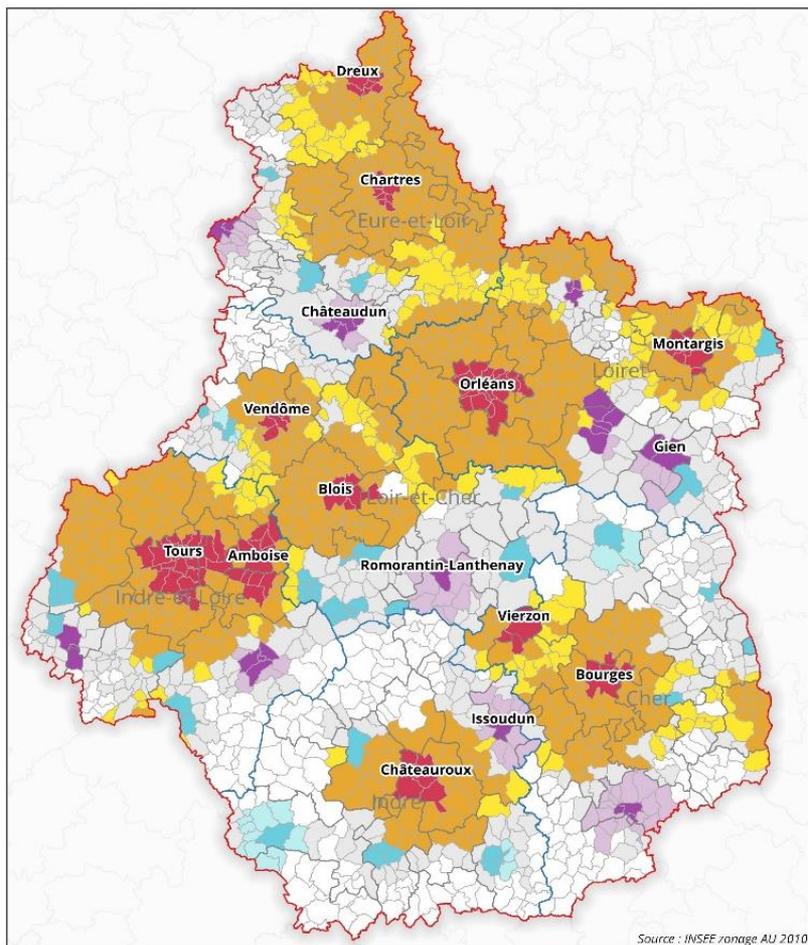
>> L'INSEE définit comme unité urbaine « une commune ou un ensemble de communes comportant sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants, où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie ».

Par défaut, les communes ne répondant pas à ces critères (les communes de moins de 2 000 habitants) peuvent être considérées comme rurales.

/ Définition des communes rurales

Pas de liste officielle, mais un ensemble d'éléments qui, conjugués, permettent de les identifier :

A partir du zonage en aires urbaines du territoire



Le zonage en aires urbaines en 2010

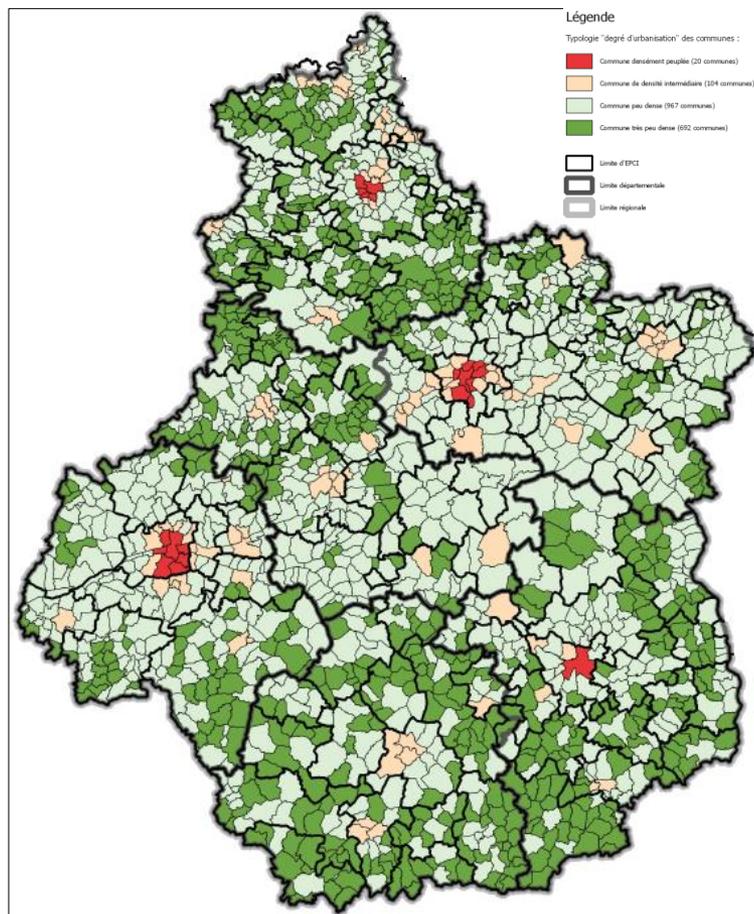
>> Le zonage en aires urbaines de l'INSEE peut être utilisé pour définir le profil des communes (urbain ou rural). Les communes en bleu clair, gris et blanc, à l'écart de l'influence des pôles moyens et grands, peuvent être considérées comme rurales.

- Source : INSEE, zonage AU 2010
- | | |
|---|---|
| ■ Commune appartenant à un grand pôle (10 000 emplois ou plus) | ■ Commune appartenant à un petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois) |
| ■ Commune appartenant à la couronne d'un grand pôle | ■ Commune appartenant à la couronne d'un petit pôle |
| ■ Commune multipolarisée des grandes aires urbaines | ■ Autre commune multipolarisée |
| ■ Commune appartenant à un moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois) | ■ Commune isolée hors influence des pôles |
| ■ Commune appartenant à la couronne d'un moyen pôle | |

/ Définition des communes rurales

Pas de liste officielle, mais un ensemble d'éléments qui, conjugués, permettent de les identifier :

A partir de la densité des communes



Sources carte et légendes : DREAL Centre Val de Loire, à partir de données IGN et INSEE 2015

Densité des communes :

- Une commune est considérée comme dense si la part de la population dense sur la population totale de la commune est supérieure à 50 %.
- Une commune est considérée de densité intermédiaire si la part de la population dense sur la population totale de la commune est supérieure à 50 % et que cette commune n'a pas été classée comme densément peuplée.
- Une commune est considérée comme peu dense si la part de la population peu dense sur la population totale de la commune est supérieure à 50 % et que cette commune n'a pas été classée comme densément peuplée ou de densité intermédiaire.
- Une commune est considérée comme très peu dense si la commune n'a été classée ni comme densément peuplée, ni de densité intermédiaire, ni comme peu dense.

Densité des mailles à l'intérieur de la commune :

- Une maille est considérée comme urbaine dense si la densité au carreau est supérieure à 1 500 habitants/km² et si la population de la maille est supérieure à 50 000 habitants.
- Une maille est considérée comme urbaine de densité intermédiaire si la densité au carreau est supérieure à 300 habitants/km² et si la population de la maille est supérieure à 5 000 habitants et inférieure à 50 000 habitants.
- Une maille est considérée comme peu dense si la densité au carreau est supérieure à 25 habitants/km² et si la population est supérieure à 300 habitants.
- En dessous des seuils de la maille peu dense, la maille est considérée comme très peu dense.

>> La densité de population peut être le critère d'identification des communes rurales/urbaines. Les communes les plus densément peuplées sont aussi celles qui regroupent le plus de logements, services, commerces, équipements...

/ Quelles données sont analysées ?

Pôles générateurs de déplacements

Les pôles générateurs sont les lieux depuis et vers lesquels convergent les principaux flux de déplacements (grands équipements, gares, zones d'habitat ou d'emplois denses, zones commerciales, etc.).

Ils peuvent être localisés sur une carte et, dans la mesure du possible, leur fréquentation peut être estimée afin notamment de s'assurer par la suite qu'ils sont bien desservis par les différents modes de déplacement.

Planification de l'urbanisme, de la mobilité ou du développement durable

Les documents de planification (ex. : PCAET⁽¹⁾, SCOT⁽²⁾, PGD⁽³⁾) rassemblent également des données et des analyses sur le territoire.

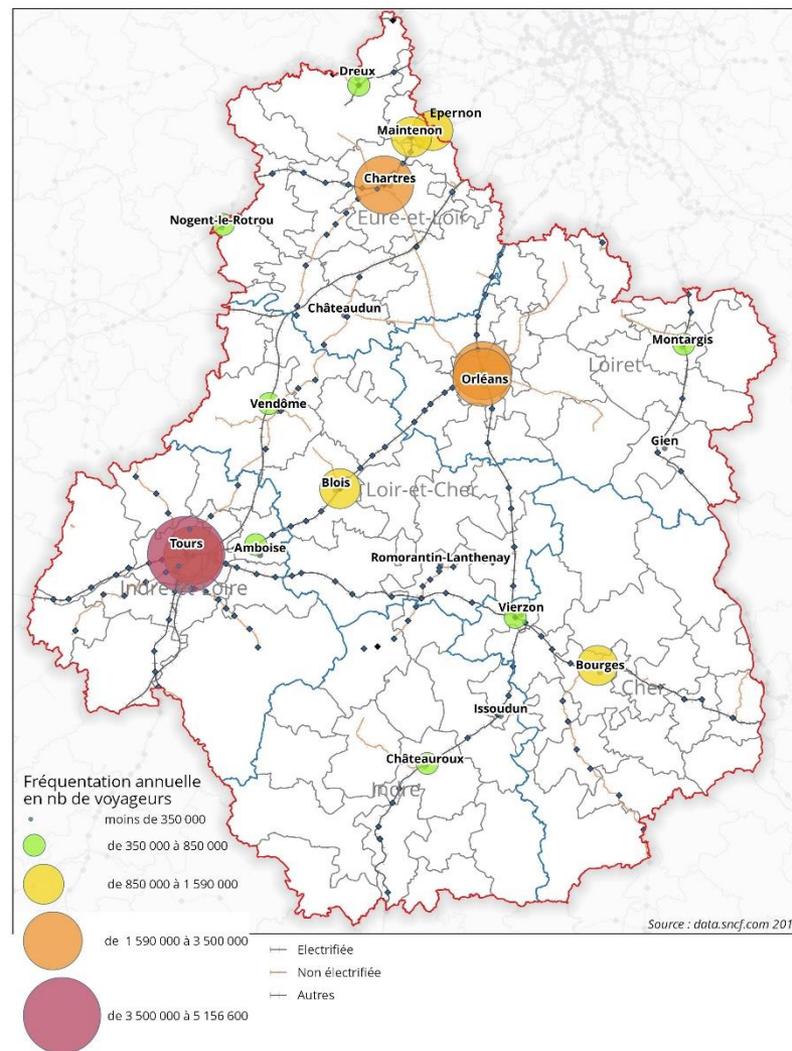
Ils peuvent aussi comporter des prescriptions avec lesquelles les politiques de mobilité des territoires ruraux doivent être compatibles.

Projets

Les principaux projets impactant la demande (ex. : construction d'un collège) ou les conditions de mobilité sur le territoire (ex. : requalification d'une voirie structurante) doivent être recensés dans le cadre du diagnostic.

La cartographie des différents projets permet de spatialiser la demande future en déplacements, et comme pour les pôles générateurs existants, l'estimation de leur fréquentation future permet d'anticiper les évolutions nécessaires en termes de desserte.

Le réseau ferré



- (1) Plan Climat Air Énergie Territorial
- (2) Schéma de Cohérence Territoriale
- (3) Plan Global de Déplacements

/ Quelles données sont analysées ?

Conditions de déplacements (onglet 3 du tableau de données)

Tous les modes de déplacement sont à analyser de manière quantitative et qualitative, afin d'identifier toutes les liaisons disponibles sur le territoire (par modes mécanisés ou actifs, routiers ou ferroviaires).

Chaque mode de déplacement doit faire l'objet d'une analyse en deux temps :

>> **1/** un état des lieux de l'**offre** et des conditions de mobilité : quelles infrastructures sont proposées ? Quels sont les principaux points / secteurs desservis ? Quelles sont les conditions d'usage ?

>> **2/** une analyse de l'**usage** de chaque mode de déplacement : qui sont les usagers (actifs, étudiants, etc.) ? Combien sont-ils ? Comment se répartissent-ils au cours de la journée, de la semaine ou de l'année ? Quels sont les principaux flux ?

Détail des sous-thématiques :

Voirie et circulation

Cette sous-partie analyse les conditions de mobilité en voiture sur le territoire. Elle met en évidence la hiérarchisation du réseau de voirie à l'échelle du territoire (carte commentée), puis l'importance des flux routiers sur les principaux axes de circulation (sous forme de carte également).

Le stationnement peut faire l'objet d'une analyse spécifique, selon les enjeux locaux : quelles sont les conditions de stationnement dans les principaux centres urbains/bourgs (nombre de places et réglementation, tarification le cas échéant) ? Y a-t-il des difficultés ?

Des études menées précédemment permettent aussi parfois de définir les usages et de répondre aux questions suivantes : quel est le taux de rotation des places ? La réglementation est-elle respectée ? Correspond-elle aux besoins actuels ?

/ Quelles données sont analysées ?

Réseau ferroviaire

Dans un premier temps, l'offre est analysée : gares présentes sur le territoire, liaisons possibles, destination des trains desservant le territoire, nombre de passages par jour en gare selon les destinations...

La seconde partie de cette thématique porte sur la fréquentation des gares du territoire. Si le territoire est desservi par plusieurs gares, cette donnée est à représenter de manière cartographiée.

Enfin, les éventuels projets concernant le réseau ferroviaire parcourant le territoire et/ou ayant un impact sur sa desserte sont recensés et analysés. Les gares situées à proximité sont à prendre en compte également dans les analyses.

Réseau interurbain (REMI) et urbains

Chaque réseau doit faire l'objet d'une analyse spécifique, d'abord concernant son offre (présentation du réseau, nombre et organisation des lignes, amplitude et fréquence des lignes, etc.), puis sa fréquentation (nombre d'usagers des lignes, répartition par point d'arrêt, évolution annuelle...).

Les projets d'évolution de l'offre doivent aussi être étudiés (réorganisation des lignes, augmentation de la fréquence, transfert de compétences, modification d'itinéraires, etc.).

Intermodalité

Les conditions d'intermodalité désignent l'ensemble des mesures et situations facilitant ou pas l'utilisation consécutive de modes de déplacement différents.

Cette sous-partie doit donc présenter à la fois les infrastructures facilitant l'intermodalité (parkings relais et pôles d'échanges en particulier), et les mesures mises en place dans le même objectif (billettique et/ou tarification inter-réseaux, plate-forme d'information multimodale, etc.).

Modes actifs

Un état des lieux des infrastructures dédiées aux piétons et aux cyclistes est d'abord dressé afin de définir les conditions de mobilité par ce mode (liaisons réservées existantes, qualité des espaces publics, stationnements vélos, services de location...). Les documents de planification (ex. : schéma cyclable) doivent être pris en compte pour identifier l'offre future.

Les pratiques et les usages sont ensuite évalués. Les données quantitatives relatives à cette thématique sont toutefois souvent peu nombreuses voire inexistantes.

/ Quelles données sont analysées ?

Covoiturage

Le covoiturage est une solution de mobilité de plus en plus utilisée. Les analyses doivent donc recenser l'offre disponible sur le territoire (ex. : aires de covoiturage officielles et spontanées, plates-formes locales de mise en relation), puis s'attacher à son usage (qui a recours au covoiturage ? Vers quelles destinations ? Etc.). Les données d'usage du covoiturage sont toutefois rares; le questionnaire aux habitants (voir plus loin) peut intégrer des questions spécifiques sur ce point.

Autopartage

Le diagnostic doit aussi recenser les services organisés d'autopartage présents ou en projet sur le territoire (nombre et localisation des stations, objectifs du service, etc.).

Le cas échéant, un échange avec le(s) opérateur(s) permettra d'obtenir et de présenter des informations concernant l'usage du service (public cible, fonctionnement, nombre d'usagers, évolutions...).

Autostop

Les services organisés d'autostop (Auto Hop, Rézo Pouce, etc.) se développant de manière importante dans les territoires ruraux, une sous-partie les présentant peut leur être dédiée le cas échéant (fonctionnement du service, localisation des arrêts, etc.).

Management de la mobilité

Cette notion renvoie à diverses stratégies visant à influencer les comportements de mobilité en vue d'objectifs spécifiques (redistribution modale ou spatiale des déplacements, baisse des émissions de CO₂, etc.)

Elle concerne en particulier la réalisation de plans de mobilité (PDA⁽¹⁾, PDE⁽²⁾, PDES⁽³⁾) et les démarches d'éco-mobilité (ex.: pédibus, vélibus), à recenser.

Réduction des besoins en déplacements

De nombreuses pratiques actuelles, dont certaines sont liées au numérique, impactent la mobilité quotidienne des habitants. Aussi, il est indispensable que chacune de ces pratiques fasse l'objet d'une analyse (liste détaillée dans le tableau de données).

(1) Plan de Déplacements d'Administration

(2) Plan de Déplacements d'Entreprise

(3) Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire

/ Quelles données sont analysées ?

Sécurité routière

Les données d'accidentologie peuvent servir d'étalon quant à la qualité du réseau de voirie, en particulier concernant la sécurité des usagers les plus vulnérables, cyclistes et piétons. L'analyse de l'évolution du nombre annuel d'accidents de la route peut aussi servir à mesurer la réussite d'une politique mise en œuvre concernant cette thématique.

L'exploitation de la base de données des accidents corporels de la circulation permet d'analyser précisément les accidents, les modes de déplacements impliqués et les facteurs en cause. Elle permet de localiser les accidents sur une carte.

Accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

L'analyse des conditions d'accessibilité sur le territoire doit être traitée en deux parties : une première concernant l'accessibilité des transports collectifs desservant le territoire (accessibilité des véhicules, des arrêts, de l'information en ligne et aux arrêts...) et une seconde concernant l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (pour ce point, consulter le PAVE⁽¹⁾ des EPCI et/ou des communes).

Accompagnement des publics

Cette sous-partie vise à identifier l'ensemble des mesures mises en place pour accompagner ou faciliter la mobilité de différents publics (jeunes, personnes âgées, cyclistes, personnes précaires...).

Information et communication

Cette sous-partie recense les sites internet, les évènements et les campagnes d'information récentes en lien avec la mobilité. Ces éléments peuvent donner un éclairage sur la politique de mobilité locale et sa mise en œuvre.

(1) Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics

/ Quelles données sont analysées ?

Pratiques de mobilité (onglet 4 du tableau de données)

Cette partie du diagnostic vise à approfondir la connaissance des pratiques de mobilité des habitants du territoire :

- Nombre moyen de déplacements par jour (par personne et sur l'ensemble du territoire)
- Répartition géographique et temporelle des flux
- Modes de déplacement (graphique présentant la part d'utilisation de la voiture, du vélo, des transports en commun...)
- Motifs de déplacement (graphique présentant la part des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, pour les loisirs, les achats, l'accompagnement d'un tiers...)
- Etc.

Cette thématique est généralement celle pour laquelle il est le moins aisé d'obtenir des données. Toutefois, celles relatives aux déplacements domicile-travail ou domicile-étude sont systématiquement disponibles (via l'INSEE). Ces données concernent l'ensemble des déplacements effectués depuis **et** vers le territoire entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude. Elles donnent donc une image partielle des déplacements effectués sur le territoire, tous les déplacements effectués pour d'autres motifs n'entrant pas dans le cadre de cette analyse. En plus d'offrir une vision des flux de déplacement relatifs à ces motifs, les données permettent de connaître leur répartition modale (sauf pour les données MOBSCO concernant les déplacements entre le domicile et le lieu d'étude, pour lesquelles la répartition modale n'est pas disponible).

Les fichiers concernant ces données, téléchargés au format dBase (.dbf) ou texte (.txt), ne peuvent être traités sous Excel (relativement au volume élevé de données qu'ils contiennent). Ils doivent être traités sur un logiciel dédié au traitement de donnée ou de SIG (type QJIS).

Les données relatives aux flux de déplacements faisant l'objet d'un redressement avant diffusion, elles doivent être appréhendées avec attention. Les flux les moins importants sont aussi les moins représentatifs.

L'enquête de mobilité par questionnaire et les ateliers de concertation sont de ce fait essentiels pour compléter la connaissance des pratiques de mobilité sur le territoire.

/ Éclairage méthodologique et définitions

Analyse des conditions d'intermodalité

Les conditions d'intermodalité sur un territoire se mesurent à travers deux critères :

- **Présence d'infrastructures facilitant l'intermodalité**

Dans un premier temps, il est indispensable d'identifier sur une carte les pôles d'échanges et de présenter leur offre (quels modes de déplacement sont proposés, combien de lignes desservent le pôle, quelle est son organisation...).

Les conditions d'intermodalité dans les autres principaux points d'arrêt du territoire doivent aussi être relevées (présence de parkings vélos [sécurisés ou non], conditions d'accès à pied, parking relais [nombre de places, conditions de cheminement jusqu'à la gare, règlementation], places de covoiturage, arrêts de bus / cars ...).

Les pôles d'échanges situés hors du territoire mais à proximité doivent être pris en compte également.

- **Mesures mises en place pour inciter et simplifier l'intermodalité**

Cette partie consiste à recenser l'ensemble des mesures organisationnelles (non-physiques) mises en place pour faciliter la combinaison de différents modes de transport au cours d'un même déplacement.

Il s'agit donc davantage d'un travail de recherche et d'analyse, à travers les sites internet grand public et des échanges avec les acteurs des transports en commun (en particulier les autorités organisatrices de la mobilité et les exploitants locaux).

Ces mesures concernent plus particulièrement :

- L'organisation des réseaux (ex : à la gare, les horaires des bus sont-ils coordonnés avec ceux des trains ?)
- L'information : existe-t-il un site internet regroupant des informations sur plusieurs modes/réseaux de transport différents du territoire ?
- La vente : où peut-on acheter des titres de transport ?
- La billettique : existe-t-il un support billettique acceptant les billets/abonnements de plusieurs réseaux de transports en commun différents ?
- La tarification : les prix des billets/abonnements sont-ils les mêmes sur les différents réseaux ?

/ Éclairage méthodologique et définitions

Entretiens avec les acteurs de la mobilité sur le territoire

Afin de mieux connaître les conditions, les pratiques et les projets relatifs à la mobilité, il est important que les personnes en charge de la réalisation de l'étude échangent avec les acteurs de la mobilité sur le territoire.

Cet échange, visant au recueil de données, peut être effectué par téléphone.

Quatre catégories d'acteurs doivent être interrogées, dans le cadre de leurs compétences respectives :

- Les collectivités, sur les conditions d'usage des différents réseaux de transports en commun (dont le train) et des différents modes non collectifs, la fréquentation et l'usage des modes, les projets en cours...
- Les organismes publics : CCAS, CCI, centres d'aides divers, office de tourisme, mission locale...
- Les organismes privés : grandes entreprises génératrices de nombreux déplacements et/ou disposant d'un Plan de Mobilité, exploitants des réseaux de transports publics
- Associations locales dont les activités sont en relation avec la mobilité : usagers des transports publics, du vélo, aide à l'insertion et au retour à l'emploi par l'aide à la mobilité...

/ Éclairage méthodologique et définitions

Autopartage

C'est l'utilisation non simultanée d'un véhicule dont l'usage est partagé entre plusieurs personnes, qui se connaissent ou non.

Covoiturage

C'est l'utilisation d'une même voiture particulière par plusieurs personnes effectuant le même trajet au même moment.

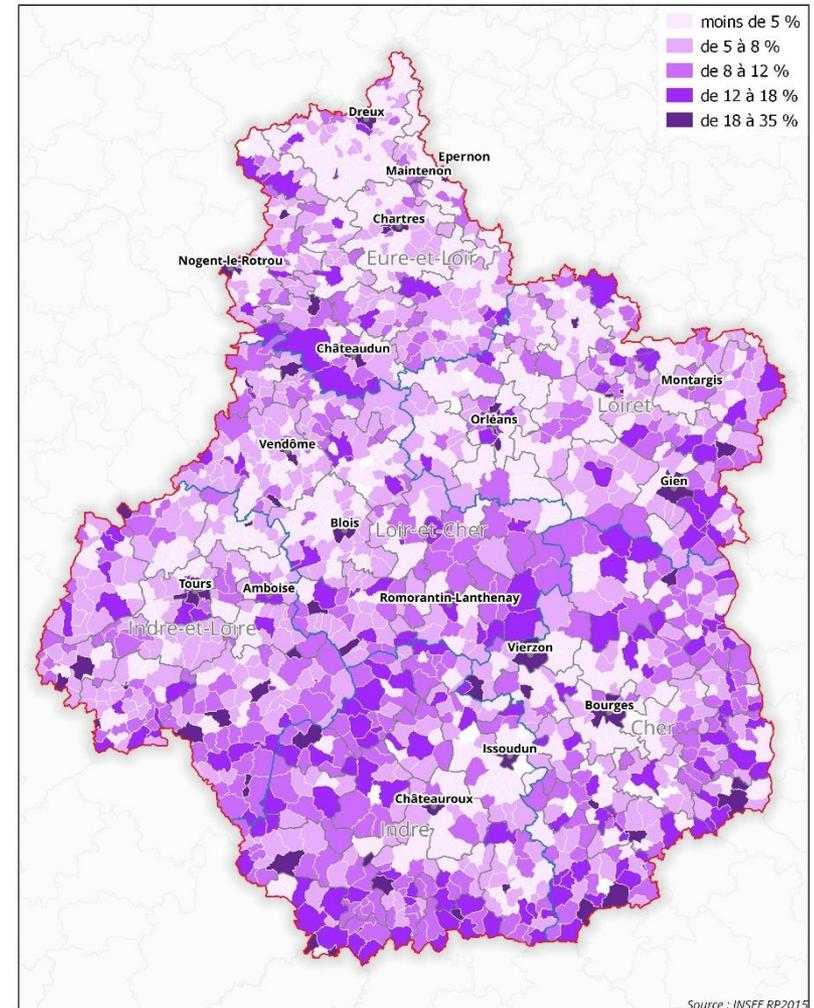
Covoiturage anticipé

Plutôt utilisé pour les moyennes et longues distances, il impose une organisation informelle avec un proche ou une réservation via un opérateur. La réservation peut être anticipée (site internet type Blablacar) ou réalisée en temps réel (application mobile type Ouïhop).

Covoiturage spontané

Plutôt utilisé pour les courtes distances, il peut être effectué entre personnes ne se connaissant pas. Il peut être réalisé de manière informelle (autostop), ou via un prestataire de mise en relation (type Rézo-Pouce ou Ecov).

Part des ménages non motorisés en 2015



/ Éclairage méthodologique et définitions

Taux de motorisation

Les données du recensement de l'INSEE permettent de déterminer la part des ménages qui disposent d'un véhicule ou plus (quotient du nombre de ménages disposant d'un véhicule ou plus [dividende] / ensemble des ménages [diviseur]).

La part de ménages non motorisés permet de définir les communes dans lesquelles les habitants sont les plus dépendants des solutions de mobilité alternatives à la voiture.

Générateurs de déplacements

Les générateurs de déplacements sont les lieux depuis ou vers lesquels convergent des flux de déplacements importants (zones d'emplois, centres commerciaux, zones de loisirs, etc.).

Hiérarchisation du niveau de voirie

Elle permet d'identifier les fonctions des principales voiries du territoire. Elle est établie à partir d'éléments objectifs, en particulier :

- La catégorie de voirie actuelle et la domanialité (autoroute, route nationale, départementale, intercommunale, communale...)
- Les destinations desservies (pôles urbains majeurs ou secondaires, communes rurales, grands générateurs de déplacements...)
- Les flux de véhicules supportés (nombre de véhicules par jour)

Chiffres clés de la mobilité en Région Centre – Val de Loire

- 77% des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture
- Part des ménages motorisés (1 véhicule ou plus) en 2015 en région Centre – Val de Loire : 85,9%
- 50 000 voyageurs par jour sur le réseau ferroviaire TER

/ Résultats obtenables

Chaque thématique identifiée dans le tableau de données doit faire l'objet d'une analyse spécifique (cf. analyse en mobilité du Pays de la Chatre en Berry et de la Communauté de Communes Val de Cher Controis)

Chaque analyse doit répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les éléments saillants à la lecture des données ?
- Quel est le lien de cette thématique avec la mobilité ?
- Quel est l'impact des résultats de l'analyse sur la mobilité ?
- En quoi cela peut faciliter/nuire aux conditions de mobilité sur le territoire ?

À l'issue du diagnostic, les enjeux sont identifiés par une confrontation des besoins et de la demande en mobilité d'une part, et de l'offre d'autre part.

Cette étape doit être réalisée avant la rencontre avec les groupes de travail, qui viendront enrichir les analyses déjà réalisées.

Cette confrontation permet d'identifier les besoins non satisfaits, qui se traduiront en enjeux et objectifs.

L'analyse des données peut aussi être réalisée en comparaison avec les données départementales ou régionales.

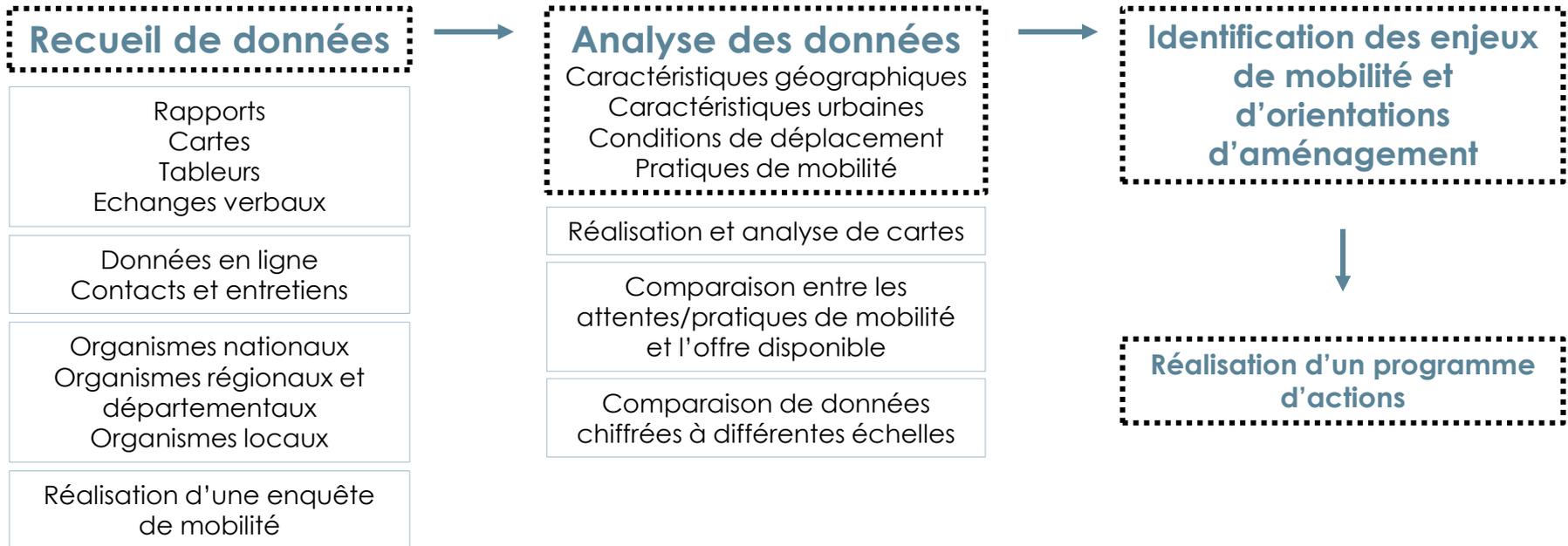
La définition des objectifs permettra d'établir un plan d'actions visant à résoudre les manques et à mieux répondre aux besoins en mobilité des habitants.

Par exemple

Les données MOBPRO montrent que près de 20% des actifs du Pays de La Châtre en Berry travaillent sur le territoire de Châteauroux Métropole et que 97% d'entre eux se rendent à leur travail en voiture.

Si l'analyse montre par ailleurs que les conditions de circulation ne semblent pas être un frein à la mobilité en voiture sur le territoire, les enjeux environnementaux peuvent inciter la collectivité à identifier un objectif de réduction des mobilités en voiture vers cette destination.

/ Synthèse du déroulement d'une analyse de mobilité





Questionnaire

/ Enquête auprès des habitants

Objectif

Une enquête auprès des habitants permet de compléter les données disponibles sur les pratiques de mobilité dans les territoires ruraux et d'affiner la connaissance des besoins.

Méthodologie

- Une base de questionnaire est proposée en annexe. Elle peut être adaptée à chaque territoire en fonction des attentes des élus et des enjeux locaux.
- Dans tous les cas, il est recommandé de ne pas dépasser une trentaine de questions pour garantir un temps de réponse qui ne soit pas dissuasif. De même, les questions ouvertes doivent être limitées en nombre.
- Les dates de diffusion du questionnaire doivent correspondre à une période de disponibilité des personnes ciblées (ex. : éviter les périodes de congés scolaires).
- La diffusion du questionnaire peut être assurée d'une part au format papier et d'autre part sur internet via des outils en ligne tels que LimeSurvey, SurveyMonkey ou des logiciels d'enquête comme Le Sphinx. Il est recommandé de souscrire à un abonnement court pour ce type de logiciel pour lancer l'enquête en ligne, les solutions gratuites n'étant à ce jour pas satisfaisantes pour traiter des questionnaires complexes.
- À l'issue de la période d'enquête, les questionnaires complétés doivent être recueillis. Pour les questionnaires au format papier, les réponses peuvent être saisies en ligne de façon à être intégrées à la base de données.
- La dernière étape consiste à traiter et à analyser les réponses.

/ Enquête auprès des habitants

Communication sur l'enquête

- Pour garantir un nombre suffisant de réponses, il est nécessaire de faire connaître l'existence de l'enquête auprès de la population. L'enquête doit être accompagnée d'actions de communication et d'information des habitants, sur les supports habituels des collectivités, mais aussi en organisant une campagne spécifique.
- Différentes pistes de diffusion sont possibles sur les territoires :
 - Via les mairies, vœux des maires
 - Structures ressources : gros employeurs, associations locales (même si hors sujet mobilité), associations sportives, établissements à caractère social (pour personnes âgées, pour la jeunesse)
 - Evènements, fêtes au sein des différentes communes
 - Lettres d'information municipales ou intercommunales
 - Affichage en mairie, dans les équipements publics, sur la voirie, les arrêts de transports en commun, en entrée de commune, etc.
 - Site internet, réseaux sociaux, brève, article, communiqué de presse dans la presse locale

/ Enquête auprès des habitants

Le questionnaire

Il est construit de façon à aborder les points suivants :

- Les modes de déplacement à disposition
- La facilité d'usage de ces différents modes
- La connaissance des autres solutions de mobilité existantes et la capacité à les utiliser (accès, plaisir, budget, contraintes, appréhensions...)
- Les principaux motifs de déplacements : travail, études, loisirs, visite à un proche, accompagnement d'un tiers, démarches administratives, santé...
- Les principaux critères de choix d'un mode de déplacement : flexibilité, rapidité, confort, coût, écologie, tranquillité, sécurité...

Limites méthodologiques

L'enquête est diffusée en ligne et au format papier : l'échantillon des personnes interrogées n'est donc ni exhaustif ni statistiquement représentatif, puisque seules les personnes informées et volontaires répondent au questionnaire.



Analyse de la précarité énergétique de transport

/ Comment rendre compte de la précarité énergétique de transport sur un territoire ?

La précarité énergétique transport renvoie à « la capacité d'un ménage à remplir ses besoins de mobilité sous le prisme de la dépense en énergie »*. Par comparaison à la précarité énergétique dans le logement, il s'agit non seulement de déterminer dans quelle mesure le budget alloué par un ménage à sa mobilité dépasse un certain pourcentage de ses revenus, mais aussi d'intégrer d'autres éléments contextuels dans le calcul (niveau de revenu, contraintes de mobilité). A cette fin, un indicateur composite (COMP) a été développé. Sur la base des données de l'ENTD 2008**, il permet d'identifier trois catégories de population pour lesquelles la mobilité constitue une problématique importante :

- 7,1% des ménages sont dans une situation de précarité énergétique de transport. Disposant de bas revenus et ayant des dépenses élevées en carburant, ils déclarent se restreindre dans leur utilisation de la voiture.
- 12,7% des ménages sont dans une situation de vulnérabilité énergétique de transport, disposant de bas revenus et ayant des contraintes de mobilité importantes.
- 7,5% des ménages sont dans une situation de dépendance à la voiture, ayant des dépenses élevées en carburant et des contraintes de mobilité importantes.

* Berry, A., Guivarch, C., Jouffe, Y., & Coulombel, N. (2015). Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport. *Revue de l'Energie*, (625), 203-209.

Berry, A., Jouffe, Y., Coulombel, N., & Guivarch, C. (2016). Investigating fuel poverty in the transport sector: toward a composite indicator of vulnerability. *Energy Research & Social Science*, 18, 7-20.

** Enquête Nationale sur les Transports et les Déplacements, réalisée tous les 10 ans par l'INSEE

/ Comment rendre compte de la précarité énergétique de transport sur un territoire ?

Définitions & modalités de mesure

Le tableau 1 montre les caractéristiques des ménages en fonction de leur situation de mobilité. Le tableau 2 (page suivante) donne la définition de chacune de ces caractéristiques ainsi qu'un ou plusieurs indicateurs pour les mesurer. Les questions qui en résultent peuvent être intégrées dans l'enquête auprès des habitants.

Tableau 1 : caractéristiques des ménages en fonction de leur situation de mobilité

Dimensions	Facteurs	Précarité carburant	Vulnérabilité de mobilité	Dépendance à la voiture
Ressources financières	Bas revenu	X	X	
Pratiques de mobilité	Restriction de l'usage de la voiture	X		
	Dépenses élevées en carburant	X	X	X
Condition de mobilité	Mauvais ajustement spatial Distances parcourues élevées		X	X
	Absence d'alternatives à la voiture		X	X
	Véhicule à faible rendement			X

Tableau 2 : définition et modalités de mesure des caractéristiques des ménages présentant des problématiques de mobilité

	Définition	Seuil	Questions
Ressources financières	<p>Bas revenu</p> <p>Selon l'INSEE, « le revenu disponible d'un ménage comprend les revenus d'activité (nets des cotisations sociales), les revenus du patrimoine, les transferts en provenance d'autres ménages et les prestations sociales (y compris les pensions de retraite et les indemnités de chômage), nets des impôts directs. »* En France, un individu est considéré comme pauvre quand ses revenus mensuels sont inférieurs à 855 € (seuil à 50 % du revenu médian) ou à 1 026 € (seuil à 60 %).</p> <p>Au niveau du ménage, l'INSEE suggère de compter 50% de revenu par adulte supplémentaire ou enfant de plus de 14 ans (soit 513 €) et 30% par enfant de moins de 14 ans (soit 308 €).**</p>	<p>Pour simplifier les analyses, nous proposons d'adopter le seuil de 1 000 € par adulte, 500 € par adulte / enfant de 14 ans ou plus et 300 € par enfant de moins de 14 ans.</p> <p>Par exemple, un ménage composé de deux adultes, un enfant de 15 ans et un enfant de 12 ans sera considéré comme pauvre si ses revenus sont inférieurs à 2 300 €. (1 000 € pour le premier adulte, 500 € pour le second, 500 € pour l'enfant de 15 ans, 300 € pour celui de 12 ans)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dans quelle catégorie se situe le niveau de revenu mensuel net de votre ménage ? (revenus, pensions et aides cumulés pour l'ensemble de votre ménage) • De combien de personnes est composé votre ménage ?
Pratiques de mobilité	<p>Restriction de l'usage de la voiture</p> <p>Dans l'ENTD 2008, 4,5% des ménages déclarent se restreindre d'utiliser leur voiture pour leurs trajets contraints, d'autant plus en zone rurale (25%). Ce facteur est difficile à objectiver car il dépend des besoins et des préférences de mobilité d'un individu.</p>	<p>Nous proposons deux questions, avec un choix binaire (oui / non). Si un individu répond « oui » à l'une et/ou à l'autre, nous considérerons qu'il restreint son usage de son véhicule.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vous arrive-t-il d'effectuer des déplacements avec d'autres modes que la voiture alors que vous préféreriez utiliser votre voiture ? • Estimez-vous être contraint.e de limiter vos déplacements en voiture au quotidien pour des raisons financières ?
	<p>Dépenses élevées en carburant</p> <p>Selon l'indicateur de taux d'effort énergétique, les ménages dépensant plus de 3,9% de leur revenu net en carburant sont en situation de dépenses élevées et représentent 10,5% des ménages Français.***</p>	<p>Nous considérerons qu'un individu dépensant plus de 3,9% de son revenu en carburant a des dépenses élevées. Par exemple, un individu disposant d'un revenu inférieur à 1 000 € et dépensant au moins 39 € en carburant par mois consacre une part élevée de budget à sa mobilité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En moyenne, par mois, combien d'argent dépensez-vous en carburant, sur l'ensemble des membres de votre ménage disposant du permis de conduire et l'ensemble de vos véhicules ?

* <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1458>

** <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1653> ; <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3564668> ; <https://www.inegalites.fr/Les-seuils-de-pauvrete-en-France>

*** Berry, A., Guivarch, C., Jouffe, Y., & Coulombel, N. (2015). Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport. Revue de l'Energie, (625), 203-209. Un autre indicateur, « Bas revenu, Dépenses Elevées », considère qu'un actif dépensant plus de 32 € en carburant par mois et disposant d'un revenu restant de moins de 950 € est en situation de précarité.

Tableau 2 (suite) : définition et modalités de mesure des caractéristiques des ménages présentant des problématiques de mobilité

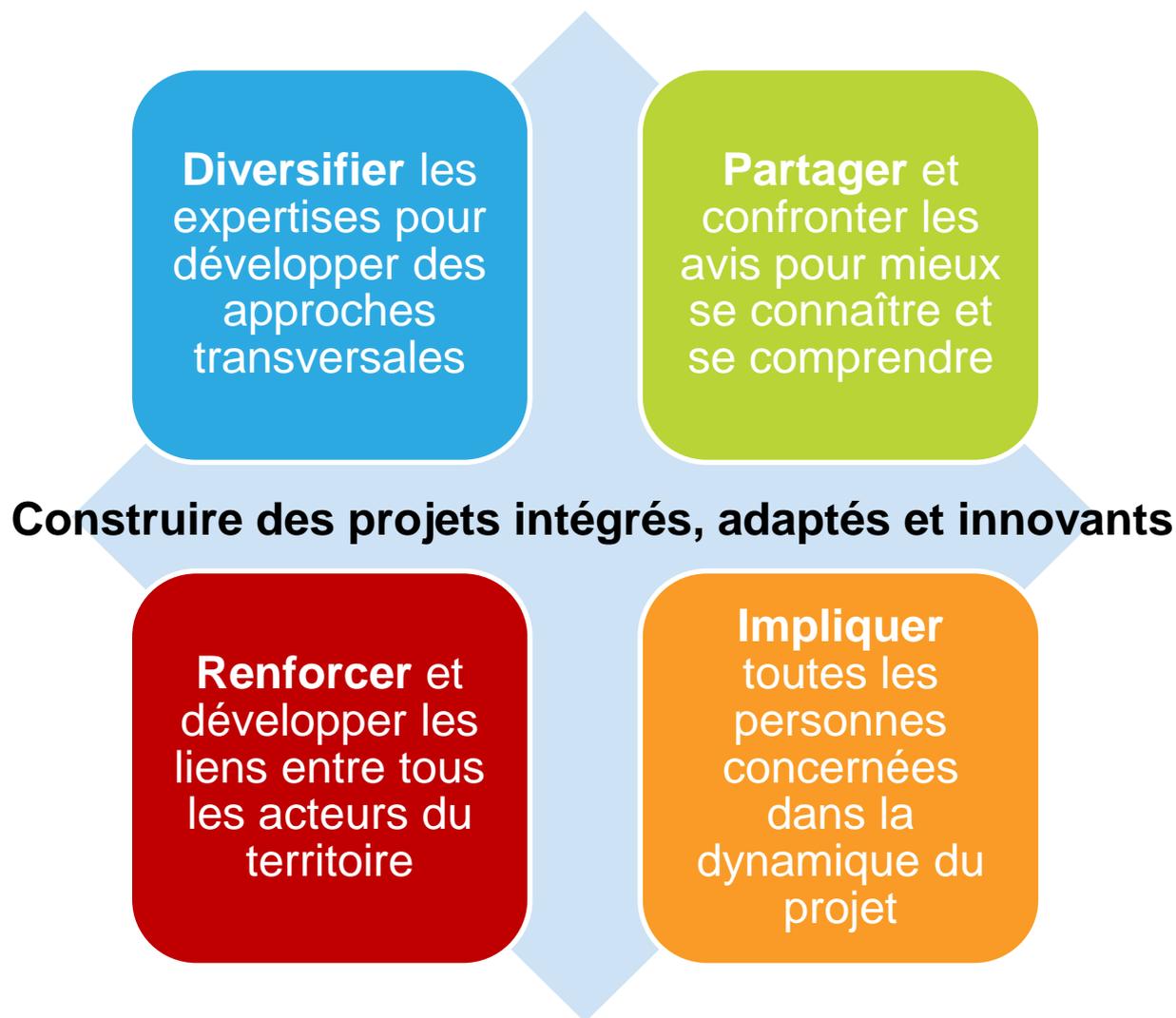
		Définition	Seuil	Questions
Conditions de mobilité	Mauvais ajustement spatial Distance élevée	L'adaptation spatiale est exprimée par la distance moyenne parcourue par membre d'un ménage. Elle met en évidence l'adéquation du choix de lieu de résidence par rapport aux aménités basiques. Selon l'ENTD 2008, la distance quotidienne parcourue par personne est de 25,2 km, pour une durée de 56,3 minutes et 3,15 déplacements.**** Cependant, cette distance varie beaucoup en fonction du niveau de revenu, de la situation familiale et de la situation géographique.	Si la somme des kilomètres parcourus par jour par un individu est supérieure à 25 km, nous considérerons qu'il est dans une situation de mauvais ajustement spatial.	<ul style="list-style-type: none"> •Hier, combien de déplacements avez-vous réalisés ? •Pour chacun de ses déplacements : Pour quel motif avez-vous réalisé ce déplacement ? Avec quel mode avez-vous réalisé ce déplacement ? Combien de kilomètres avez-vous parcourus pour ce déplacement ?
	Absence d'alternatives à la voiture	Le choix modal renvoie à la possibilité pour un individu d'utiliser différents modes de transport pour ses déplacements quotidiens, avec une efficacité comparable, en termes d'accessibilité, de temps et/ou de coût de trajet. A moins d'avoir une connaissance précise des lieux fréquentés régulièrement par un individu et des modes disponibles pour s'y rendre, ce facteur est difficile à objectiver.	Nous proposons une question, avec un choix binaire (oui / non). Si un individu répond « non » à cette question, nous considérerons qu'il n'a pas accès à des alternatives à la voiture.	<ul style="list-style-type: none"> •Pour vos déplacements du quotidien avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ?
	Véhicule à faible rendement	La performance d'un véhicule renvoie aux caractéristiques techniques d'un véhicule (efficacité du moteur, type de carburant et puissance fiscale). Elle peut être synthétisée à travers le coût par kilomètre. Un véhicule coûtant plus de 0,10 €/km est considéré comme peu efficace.	Il est possible de déduire le rendement du véhicule utilisé par un répondant en fonction de ses réponses aux questions sur les dépenses en carburant et les distances en véhicule motorisé. $= \frac{\text{Dépenses en carburant} / 30 \text{ jours}}{\text{Distances parcourues par jour en véhicule motorisé}}$	

**** Armoogum, J., Hubert, J. P., Roux, S., & Le Jeannic, T. (2010). Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens: une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. La revue du CGDD, (1), pp-5. – Voir tableau p. 9



Mobilisation des acteurs et habitants

/ Pourquoi mobiliser ?



/ 4 niveaux d'interactions

Concertation et co-construction

- Implication des partenaires « naturels » d'une démarche mobilité sur les territoires ruraux, approche plus précise, plus en phase avec les besoins réels des habitants, plus concrète



« Focus group » habitants

- Qualifier précisément des situations de vie, des expériences, des points de vue d'habitants en matière de mobilité

Communication engageante

- Un champ d'action en soi, pour faire évoluer les comportements de manière durable



Communication classique

- Information
- Sensibilisation





Ateliers avec les acteurs

/ Concertation et co-construction

Une démarche territoriale se construit nécessairement avec les acteurs locaux pour garantir une bonne appropriation et une bonne adéquation des solutions préconisées. Cela est vrai pour bon nombre de sujets, mais l'est particulièrement pour la question de la mobilité en milieu rural. Toute mise en œuvre d'action au niveau local nécessitera d'ailleurs sa bonne compréhension par les acteurs locaux.

Quelques questions préalables sont nécessaires :

Quelles informations recueillir ?

- Retours d'expériences locaux ou externes
- Niveau d'ambition politique des territoires sur ces sujets
- Idées d'actions pertinentes et adaptées au territoire

Quels acteurs inviter ?

- Elus des territoires concernés
- Techniciens des collectivités
- Acteurs du social (Structures départementales, associations, CCAS...)
- Acteurs de la mobilité (transporteurs, associations, opérateurs...)
- Employeurs
- *Habitants*

Quel niveau de consultation ?

- Simple concertation (recueil des témoignages et idées)
- Ou co-construction selon la volonté du pilote (recueil des idées ayant vocation à figurer dans les mesures retenues in fine et implication des parties prenantes dans l'élaboration du plan d'actions)

/ Animation d'un atelier avec les acteurs locaux

Pour mener à bien la prise en compte des avis des acteurs locaux, il est possible de les rencontrer sous forme d'entretiens individuels. Cette méthode simple peut toutefois se révéler assez chronophage, mais surtout les rencontres individuelles ne permettront pas les échanges entre acteurs eux-mêmes, pourtant potentiellement riches.

Nous recommandons ainsi d'organiser un ou plusieurs ateliers que nous appellerons ici « groupe mobilité ».

En fonction de la taille du territoire et du nombre d'acteurs pouvant intégrer le groupe mobilité, il est possible que le nombre de membres du groupe mobilité soit très différent d'un territoire à l'autre. Dans le cas de territoires géographiques étendus comportant beaucoup de collectivités, il est également possible de constituer plusieurs groupes mobilité qui travailleront alors en parallèle, avant une mise en commun des travaux et préconisations. La méthode d'animation devra donc être adaptée au cas par cas.

En fonction du temps disponible, des jalons ou échéances du projet, de la disponibilité des différents acteurs, il peut être utile de réunir le groupe mobilité à deux reprises, d'abord pour recueillir des éléments

de diagnostic et de premières pistes d'actions, puis pour travailler sur une première hiérarchisation et la faisabilité d'actions sélectionnées.

Ce travail en deux temps peut permettre de :

- Recueillir les bonnes pratiques locales, les difficultés rencontrées, mesurer l'ambition politique, identifier de premières pistes d'actions ;
- Préciser et compléter les pistes d'actions, vérifier leur pertinence et travailler sur leur faisabilité opérationnelle.

1 ou plusieurs groupe(s) selon la taille du territoire

1 ou 2 rencontre(s) par groupe

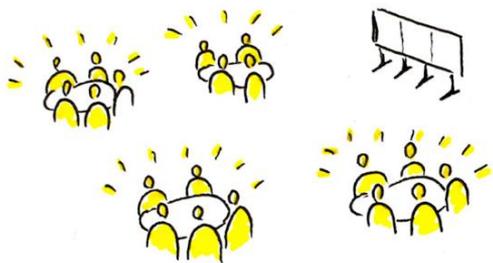
De 20 à 100 participants par groupe

Recueil des pratiques, attentes et idées

/ Animation d'un atelier avec les acteurs locaux

Pour animer ce ou ces ateliers avec l'ensemble des acteurs identifiés au préalable, différents formats sont possibles.

Un atelier pouvant réunir jusqu'à plusieurs dizaines de personnes, nous encourageons la création de sous-groupes de 6 à 8 personnes. Ce format permet de travailler sur plusieurs thématiques (thèmes différents pour chaque sous-groupe), tout en garantissant la participation de tous. Pour faciliter les échanges, nous recommandons de constituer les sous-groupes au préalable en veillant à la diversité des profils (élu, technicien, associatif, employeur, etc.).



Une méthode d'animation simple et déjà éprouvée sur ce sujet de la mobilité en milieu rural peut s'organiser en quatre temps :

- Présentation de la démarche et des résultats de l'enquête habitants par exemple pour que chaque acteur parte des mêmes constats (acculturation au sujet de la mobilité en milieu rural) : 30 à 45 mn maximum
- Questions et réactions en plénière : 15 mn

- Atelier en sous-groupes : 1h30 (des questions permettant de lancer les discussions doivent être préparées en amont et posées par un facilitateur)
- Restitution en plénière : 30mn

→ Besoin d'un **facilitateur** par table chargé de poser des questions, prendre en notes les échanges, recadrer sur le sujet si besoin

Les pages suivantes décrivent quelques méthodes d'animations alternatives pour les groupes mobilité d'une durée de 2h30 à 3h :

- World café (occasion d'aborder toutes les thématiques de travail pour tout le monde)
- Débat mouvant (en début d'atelier pour faciliter la prise de parole et lancer les échanges)
- Rêverie éveillée (pour inciter les participants à imaginer une mobilité idéale dans le futur, un objectif à atteindre sans se soucier des difficultés techniques, financières ou politiques)
- Place du marché (pour sortir des postures institutionnelles classiques et aller chercher au sein du réseau des solutions grâce à de nouvelles collaborations)
- Atelier prospectif « futurs souhaitables » à horizon 2040 ou 2050 pour nourrir la réflexion actuelle à l'aune de la projection dans le futur

WORLD CAFÉ

Principe et objectifs

Cette technique d'animation permet de faire réfléchir tous les participants sur différentes thématiques. Le fonctionnement repose sur la création d'une ambiance conviviale, comme pour « prendre un café », avec des petits groupes de discussion.

Déroulé

Les thématiques de travail sont définies à l'avance par l'équipe de pilotage. Les participants s'installent par petits groupes (6/8 personnes) autour de tables : à chaque table correspond une thématique et un animateur/facilitateur qui ne bouge pas. L'animateur fait cheminer le débat et émerger les idées durant une session de 15 à 30 minutes. Au bout de ce temps, les participants changent de table – et donc de thème : ils viennent compléter les idées précédentes par « pollinisation ». Ainsi de suite jusqu'à ce que chaque participant ait pu discuter de toutes les thématiques. En fin de réunion, chaque animateur restitue le contenu des échanges à l'ensemble de la salle.

Intérêts

- Adapté à tous les publics et en particulier en présence de profils divers
- Le rythme cadencé permet de rester actif et d'avoir l'occasion d'aborder toutes les thématiques de travail

Points de vigilance

L'absence de session d'introduction peut entraîner un manque d'information de certains participants. Envisager une courte présentation (diagnostic, film, etc.).

Publics ciblés



Grand public



Partenaires institutionnels



Acteurs économiques



Élus

Détails techniques

Durée conseillée : 2h / 2h30

De 15 à 50 personnes

Matériel : petits groupes de tables, papier et crayon, café, thé, etc.

Résultat attendu

Pour chaque thématique, l'animateur a pu retranscrire les échanges et enrichir les idées des uns avec les avis des autres. Le World café est particulièrement adapté à la mise en place de deux sessions successives (pour approfondissement des idées).

DÉBAT MOUVANT

Principe et objectif

Une forme de débat dynamique qui favorise la participation de tous.

Déroulé

1. L'animateur raconte une histoire et exprime des affirmations volontairement polémiques
2. A chaque fois qu'il le demande, les participants se prononcent en se déplaçant ou en brandissant un carton (d'accord / pas d'accord). Tous les participants doivent exprimer un avis. Nombreuses variantes possibles: « j'y crois / pas ; capable / incapable ; concerné / pas concerné »...
3. Les deux camps argumentent en se passant tour à tour la parole, en commençant par le camp majoritaire
4. Un participant peut changer de camp au cours du débat.

Intérêts

- Visualiser de manière ludique les opinions sur des sujets controversés
- Faciliter la mise en débat dynamique et positive, formuler les arguments de manière sereine
- Permet de valider des sujets pour l'animation qui intéressent les participants, voir si d'autres sujets émergent

Points de vigilance

- Pas adapté à la recherche d'une synthèse ou à la priorisation
- Nécessité de bien tenir les débats et éviter que deux « camps » ne se forment

Publics ciblés



Grand public



Partenaires institutionnels



Acteurs économiques



Élus

Détails techniques

Durée conseillée : flexible

De 10 à 50 personnes

Matériel : cartons de couleur éventuellement

Résultat attendu

Pour chaque sujet abordé, compte-rendu des échanges : arguments « pour » et « contre ».

RÊVERIE ÉVEILLÉE

Principe et objectif

L'atelier de rêverie éveillée est un voyage dans un futur souhaitable. A partir du présent, les participants vont collectivement faire un rêve éveillé pour mettre en récit (descriptions, actions) leurs visions du projet dans le futur.

Déroulé

1. Etablissement des règles, création d'un cadre relaxant, installation des participants
2. L'animateur décrit le cadre d'un récit futuriste, et pose au cours de son récit des questions aux participants pour décrire la situation rêvée (15mn)
3. Une fois le rêve achevé, les participants prennent quelques notes sur leur rêve, puis se réunissent alors en petits groupes et échangent leurs idées imaginées autour de plusieurs thèmes en lien avec la problématique
4. Retour en plénière où une synthèse est faite à partir des échanges en sous-groupes.

Intérêts

- Création d'un scénario prospectif co-construit et partagé
- Sollicite la créativité et la capacité de projection des participants
- Permet de partir d'une vision positive sur un projet : le « souhaitable »

Points de vigilance

- Mettre en confiance les participants pour qu'ils osent se relaxer, exprimer le fruit de leur imagination.
- Préparer soigneusement le récit pour amener les participants à s'immerger dans la scène, se poser les bonnes questions, en lien avec l'objectif final de l'atelier.
- S'entraîner à l'oral : timbre de voix, temps de respiration...

Publics ciblés



Grand public



Partenaires institutionnels



Élus

Détails techniques

Durée conseillée : env 1h15 (5' intro + 15' texte + 10' individuel +45' partage)

De 10 à 60 personnes

Matériel : éléments pour créer un climat détendu (musique, fauteuils, lumière tamisée...)

Résultat attendu

Par thématique, une synthèse de l'imagination des participants dans laquelle apparaissent les points faisant l'unanimité et ceux qui suscitent des divergences.

PLACE DU MARCHÉ

Principe et objectif

Identifier, au sein d'un réseau d'acteurs, les besoins et opportunités de collaborations / partenariats.

Déroulé

La rencontre se décompose en plusieurs temps :

1. Tour à tour, chaque participant est invité à partager une action / compétence / bonne pratique qu'il trouve pertinent de valoriser et diffuser : il présente son « offre ». Ensuite, il énonce un besoin / obstacle qu'il rencontre : c'est sa « demande ». Cette étape peut se passer en petits groupes, en plénière, ou par collage des offres et demandes sur un tableau.
2. Une fois que toutes les offres et demandes ont été exprimées, elles sont regroupées par enjeu. Ce temps est animé de sorte à faire coïncider les offres à certaines demandes.
3. Enfin, des petits groupes sont formés pour discuter des modalités de collaborations et partenariats possibles qui ont été envisagés lors des temps précédents.

Intérêts

Cette animation permet aux participants de sortir de leurs postures institutionnelles classiques et d'aller chercher au sein du réseau des solutions grâce à de nouvelles collaborations.

Points de vigilance

Dans l'idéal, prévenir en amont les participants qu'ils doivent réfléchir à une action qu'ils seront amenés à présenter, et à un obstacle qu'ils rencontrent sur une autre thématique.

Publics ciblés



Grand public



Partenaires institutionnels



Acteurs économiques



Élus

Intérêt de mélanger les publics

Détails techniques

Durée conseillée : 1h

Jusqu'à 40 personnes

Matériel : tables hautes (si possible) ;
Cartons « offres » et « demande » ;
tableau pour les regrouper

Résultat attendu

Le « Journal des offres et demandes » comme point de départ des collaborations futures sur le territoire.

FUTURS SOUHAITABLES

Principe et objectifs

La prospective interroge les finalités poursuivies pour le futur. Il s'agit d'une démarche collective et participative avec les parties prenantes pour identifier les dynamiques, tendances, émergences, ruptures ou incertitudes ; construire un discours partagé des visions de futurs originaux et de perspectives nouvelles ; s'engager de manière proactive, vers des choix désirables et souhaitables, d'action possible pour des bénéfices durables.

Déroulé

La méthode des « futurs souhaitables » autorise la projection dans l'avenir (horizon 2040 à 2050), sans pour autant se départir de réalités très actuelles. Elle est organisée en plusieurs séquences successives :

- état des lieux des atouts et difficultés du territoire : ce qu'il faut conserver, les changements qui sont inévitables, ce qui n'est pas souhaitable
- dérives possibles et actions pour les éviter
- identification de germes de changement mais aussi de faits immuables
- formulation collective de futurs souhaitables, selon la logique "Et si ?", à court, moyen et long termes.

Intérêts

- Adapté à tous les publics, présence de profils divers conseillée
- Le rythme cadencé permet de rester actif
- L'horizon temporel lointain facilite la sortie des cadres habituels

Points de vigilance

Nécessite un travail de préparation et la présence de facilitateurs.

Les groupes doivent accepter d'être créatifs sans pour autant perdre de vue la nécessaire plausibilité de leurs propositions.

Publics ciblés



Grand public



Partenaires institutionnels



Acteurs économiques



Élus

Détails techniques

Durée conseillée : 2h30 / 3h00

De 15 à 80 personnes

Matériel : petits groupes de tables, papier et crayon, café, thé, etc.

Résultat attendu

Un ensemble de futurs souhaitables par thématiques (les thématiques sont définies au préalable) qui orientent la réflexion et peuvent être traduits en orientations stratégiques et actions à court, moyen, voire long termes.



« Focus group » habitants

/ « Focus group » habitants

En complément du groupe mobilité et des éléments recueillis à travers l'enquête, il est intéressant de rencontrer quelques habitants pour apporter du concret et tester directement quelques idées d'actions sur un panel à déterminer. L'objectif est bien de recueillir des éléments qualitatifs. Le panel ne doit pas excéder 8 participants pour garantir des échanges équilibrés et spontanés dans les « focus group ».

Les participants peuvent également être réunis deux fois, en phase d'état des lieux puis en phase d'élaboration du plan d'actions.

Pour constituer le panel d'habitants, nous conseillons de vous appuyer sur l'enquête, en proposant aux répondants de laisser leurs coordonnées mail ou téléphone s'ils souhaiteraient être recontactés pour participer à un atelier de réflexion sur la mobilité en milieu rural.

Différents critères peuvent être pris en compte :

- Le mode principal de déplacements : avoir au moins un représentant de chaque mode possible dans le groupe (et au moins une personne n'ayant pas le permis de conduire)

- La parité : inviter autant d'hommes que de femmes dans la mesure du possible
- La représentation du plus de générations possibles : au moins un participant dans chaque dizaine à partir de 18 ans
- La diversité sociale : le critère du revenu du ménage peut être retenu, mais aussi celui des bénéficiaires ou non d'aides sociales
- La diversité géographique : pour les grands territoires en veillant à avoir des représentants de plusieurs communautés de communes par exemple

Les pages suivantes décrivent quelques outils d'animations adaptées pour les « focus group » habitants d'une durée de 2h :

- Météo intérieure (pour créer un climat de confiance et de bienveillance)
- Jeu de rôle (pour aider à avoir une vision transversale à partir des points de vue d'un panel diversifié d'usagers)

MÉTÉO INTÉRIEURE

Principe et objectifs

Chaque participant partage au reste du groupe sa « météo intérieure », c'est-à-dire dans quel état d'esprit il / elle se situe à l'instant où il / elle parle.

Déroulé

1. Chacun prend 2 minutes de réflexion pour identifier dans quel état d'esprit il se trouve et à quelle météo cela peut correspondre.
2. En groupe, chacun partage sa météo, en l'expliquant ou non, selon l'envie de chacun.

Exemples :

- Beau temps: le plaisir dans toutes ses nuances agréables.
- Orageux: agacement, énervement, colère
- Maussade, pluie: tristesse et morosité
- Grand vent: inquiétude, angoisse

Intérêts

- Libérer la parole
- Montrer que l'animateur est là pour recueillir les avis et sentiments de chacun, sans jugement
- Identifier dès le début de la réunion l'état d'esprit des participants et des sujets dont ils ont envie de parler

Points de vigilance

- Les participants peuvent ne pas être très à l'aise pour parler d'eux-mêmes. L'animateur peut commencer pour donner le ton / dédramatiser.

Publics ciblés



Grand public



Partenaires
institutionnels



Acteurs
économiques

Détails techniques

Durée conseillée : 15 mn

De 8 à 10 personnes

Aucun matériel nécessaire

Résultat attendu

Création d'un climat de confiance et de bienveillance

JEU DE RÔLE

Principe et objectifs

Les participants se mettent dans la peau d'un personnage différent, présenté avec ses traits de caractère, besoins, contraintes, pour challenger les idées proposées et faire émerger des idées nouvelles.

Déroulé

1. L'animateur répartit les rôles (soit individuellement, soit par groupes) et pose les questions aux personnages
2. Dans leur rôle fictif, les participants formulent des réponses aux questions posées
3. L'animateur peut redistribuer les rôles pour approfondir les réponses
4. Restitution en plénière, confrontation des points de vue des personnages sur une même question

Intérêts

Changer de point de vue et imaginer des réactions et idées autres que celles du participants
Sortir des schémas de réflexion classique

Points de vigilance

Nécessité de préparer soigneusement chaque personnage et d'accompagner les participants dans leur appropriation du personnage.
Rappeler tout au long de l'animation les traits de caractère et besoins des personnages, et insister sur le fait qu'il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse.

Publics ciblés



Grand public



Partenaires institutionnels



Acteurs économiques



Élus

Détails techniques

Durée conseillée : 1h30 maximum

8 à 15 personnes

Matériel : Fiches descriptives de personnages

Résultat attendu

Sur chaque question posée, une vision transversale à partir des points de vue d'un panel diversifié d'acteurs et d'utilisateurs



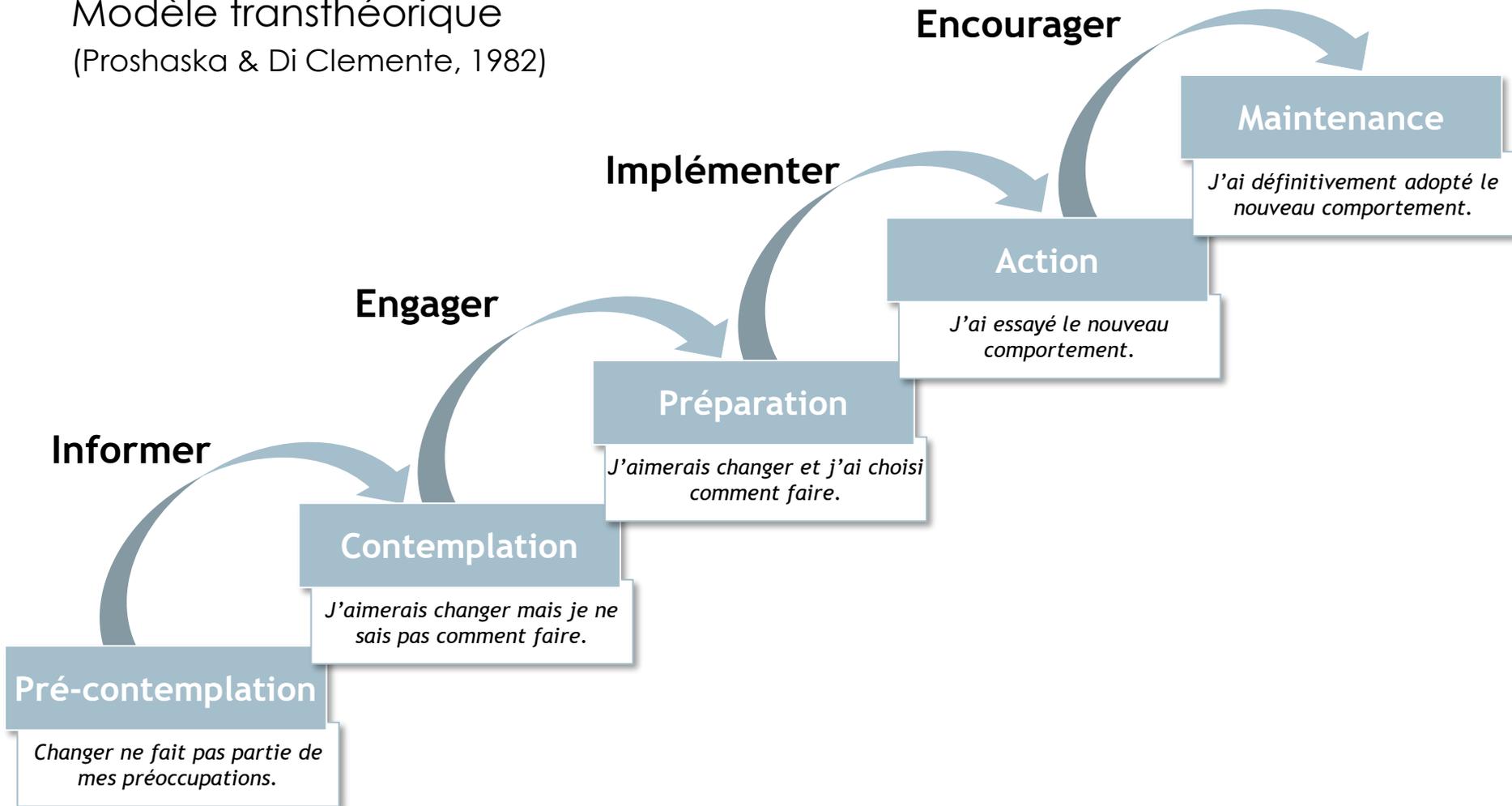
Communication engageante

/ Accompagner le changement



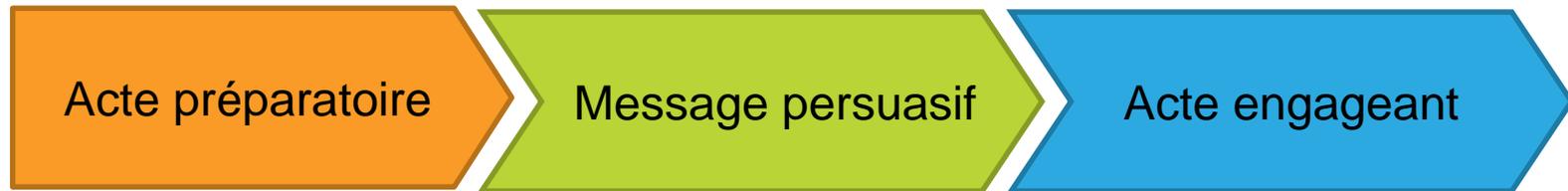
/ Des leviers à mobiliser en fonction de la cible

Modèle transthéorique
(Proshaska & Di Clemente, 1982)



/ La communication engageante : entre persuasion & engagement

- **Persuasion** : diffuser un message, provenant d'une source et à travers un média particulier, à un individu ou groupe cible dans le but de modifier ses opinions – *effet sur les opinions mais peu sur les actions*
- **Engagement** : donner à l'individu un statut d'acteur en lui proposant de prendre une décision et d'agir



⇒ **Communication engageante** : un individu ayant réalisé un acte préparatoire, lui demandant peu d'effort sera plus sensible aux arguments d'un message présenté ensuite

⇒ Aux questions « *Qui dit quoi à qui, par quel canal ?* »

⇒ S'ajoute « *en lui faisant faire quoi ?* »

/ Quelques principes

- **Veiller à la cohérence entre le message et les actes**

- ⇒ Responsabiliser l'individu en lui demandant de prendre des décisions dans un contexte de libre choix
- ⇒ Rendre les actes publics (charte à signer, prise de position publique...)
- ⇒ Si possible, faire répéter les actes

- **Éviter les objectifs trop vastes**

- ⇒ Le développement durable peut être perçu comme abstrait
- ⇒ Privilégier des gestes visibles, simples et opérationnels (se renseigner sur des modes de transport, s'inscrire sur une plateforme de covoiturage...) avant de viser des pratiques complexes

- **Diminuer les contraintes**

- ⇒ Ne pas présenter le comportement comme une contrainte
- ⇒ Essayer de faciliter le comportement recherché

/ Exemple de campagne d'accompagnement

Opération de promotion du Vélo à Assistance Electrique (VAE)
de la Direction Régionale ADEME Picardie auprès de ses agents

De la pré- contemplation à la contemplation	<u>Donner envie sans culpabiliser</u> : message sur les temps de trajet entre l'ADEME et les différents points de la ville <u>Éveiller la curiosité</u> : enquête sur les arguments en faveur de l'utilisation du VAE
De la contemplation à la préparation	<u>Lever les freins</u> : message avec des arguments réfutant les idées négatives sur le VAE
De la préparation à l'action	<u>Préparer le changement</u> : formation VAE et jeu sur les itinéraires pour différents trajets
De l'action au maintien	<u>Engagement et maintien de la dynamique</u> <ul style="list-style-type: none">• Signature d'un engagement public à utiliser le VAE lors d'un prochain déplacement professionnel ou sur la pause du midi• Communication sur les effets positifs de l'activité physique• Quizz par mail (3 questions par jour pendant 2 semaines)
Maintien L'évaluation	<u>Maintenir le changement</u> <ul style="list-style-type: none">• Résultats : augmentation du nombre de salariés utilisant les VAE et des km parcourus avec les VAE• Communication et valorisation des changements de pratiques



Communication classique

/ Communication classique

Une démarche de mobilité rurale s'accompagne utilement d'un plan de communication efficace, destiné à soutenir différentes étapes et temps forts.

Moyen de communication		Objectif	Cible	Etapes et temps forts à soutenir
Papier	Presse locale (article, brève, communiqué de presse)	Information	Grand public	Organiser une enquête Mobiliser les participants d'une démarche de concertation
	Affichage (établissement publics, voirie)			
	Dépliants			
Numérique	Site internet	Information et atteinte de publics spécifiques	Grand public	Réaliser un état des lieux / un diagnostic
	Réseaux sociaux		Public connecté	
	Envoi d'e-mails		Interne et partenaires	
Terrain	Structures ressources (gros employeurs, associations, établissements à caractère social)	Information et atteinte de publics spécifiques	Salariés, personnes précaires et vulnérables	Valoriser / lancer un nouveau service
	Evènements, foires, fêtes	Information et échange	Grand public	
	Marchés			



Points d'attention sur la mobilisation

/ Les conseils pour une démocratie participative réussie

Avant de lancer une démarche participative, en particulier dans les collectivités peu habituées à pratiquer de la concertation, des voix peuvent s'élever en défaveur de ce processus (perte de temps, toujours les mêmes qui participent, pas représentatif, etc.). Quelques arguments et conseils sont proposés ci-dessous pour que la collectivité souhaitant s'engager dans ce processus le fasse de manière sécurisée. Le travail préparatoire est indispensable pour assurer la bonne marche du processus de démocratie participative.

Un investissement en temps souvent important
> **finalement du temps de gagner** (appropriation par les parties prenantes, écueils évités, etc.)

Le coût pas anodin pour les collectivités > **le prix de la confiance retrouvée**

Des participants pas toujours très mobilisés > **formation indispensable vers une culture de la participation**

Des attentes et des préoccupations très différentes > **recours à un tiers formation/délibération/implication**

Trop souvent de pseudo consultations (décisions déjà prises) > **éthique de gouvernance**

Toujours les mêmes et la place des sans-voix > **des dispositifs particuliers pour aller au devant**

Des élus dépossédés > **être clair sur les règles du jeu et le niveau de participation. Savoir rendre compte**

L'institutionnalisation prend le pas sur la vitalité > **accepter l'initiative, oser l'éphémère et l'informel**

Des services en retrait > **sensibilisation et création d'un parcours de la concertation**

Peu de lisibilité des dispositifs > **une charte de la participation garante des règles du jeu**