

LIVRET POUR UN SUIVI SIMPLIFIÉ DU SECTEUR DE LA MOBILITÉ DANS LES PCAET

*Des indicateurs prêts à
l'emploi à destination
des EPCI à
moyens limités*

Élaboré par des étudiant.e.s du Master Gouvernance de la Transition Écologique



NOVEMBRE 2024



SOMMAIRE



01 Introduction et méthode

02 Les 8 indicateurs prêts à l'emploi

03 Stratégies de mise en œuvre des indicateurs

04 Bons Plans

INTRODUCTION ET MÉTHODE

Depuis 2015 et la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), les EPCI à fiscalité propre de plus de 20 000 habitant.es ont l'obligation d'élaborer un PCAET (Plan Climat-Air-Energie Territorial). Le PCAET est un document de planification écologique à échelle intercommunale. Il s'étend sur une durée de 6 ans et comprend une révision à mi-parcours. Arrivé à terme, un nouveau PCAET doit être rédigé en s'appuyant sur l'expérience et les apports du PCAET précédent.

Pour mesurer la mise en œuvre et l'efficacité opérationnelle des actions, il est nécessaire de **s'appuyer sur des indicateurs de suivi** – obligatoires sur le plan réglementaire (1) – associés aux fiches actions. L'appropriation de cet outil d'évaluation par les personnes chargées d'élaborer et d'assurer le suivi des PCAET est d'autant plus importante que ce dernier permet d'apporter les éléments nécessaires pour **réorienter la mise en œuvre, communiquer auprès des élu.es, services, partenaires et citoyen.nes ou encore préparer le PCAET suivant. Ainsi, l'acculturation aux indicateurs de suivi constitue un levier essentiel à la mise en œuvre territoriale de la transition écologique.**



L'objectif du présent document est de **renforcer l'outillage des EPCI vis-à-vis de l'élaboration et plus encore du suivi des PCAET. Conscient.es des nombreuses contraintes pratiques, financières et humaines qui pèsent sur certains EPCI - notamment ceux à moyens limités* - ce livrable tente de proposer des « pistes réalistes » pour une appropriation maximale par toutes et tous.** Ainsi, les propositions suivantes s'efforcent de concilier pertinence des indicateurs (terme défini par la suite) et moyens limités. Il est à noter cependant que la liste des indicateurs proposés n'est pas exhaustive et une liberté d'arbitrage est évidemment laissée aux EPCI afin de les adapter à leur contexte et leurs besoins propres.

Afin de proposer des éléments d'aide concrets et d'exemplifier le propos, le document se cantonnera **au secteur de la mobilité**. Les transports (dont la mobilité fait partie) constituent le premier poste émissif en France (32% des GES en France en 2022) et sont au cœur des enjeux des territoires ruraux et semi-ruraux pour lesquels la voiture demeure centrale au quotidien. A noter que le secteur du transport inclut le transport routier. Les autoroutes relèvent en grande partie de la compétence nationale, c'est pourquoi ce segment des mobilités est exclu du présent document.

Répartition sectorielle des GES en France en 2022



Source : Citepa, 2023

Méthode :

Pour mener à bien cette étude, 14 entretiens ont été réalisés auprès de diverses personnes, parties prenantes des PCAET, parmi lesquelles des chargé.es de mission PCAET, urbanistes, délégué régionale, géographe, co-directeur de l'AREC, etc. Ces entretiens ont été enrichis par une revue de la documentation existante. La méthodologie détaillée et la liste exhaustive des personnes interrogées est consultable en annexe. (2)

*Concerne tout particulièrement les communautés de communes (992 en France). Les communautés de communes regroupent 74 % des communes françaises, mais un tiers seulement des habitants y résident. Elles sont dans leur grande majorité rurales/semi-rurales (INSEE)

8 INDICATEURS PRÊTS À L'EMPLOI

Ce livret vous propose une série de 8 indicateurs dits **“de demande”** et jugés **“pertinents”**.

De demande : car ils évaluent l'appropriation réelle des infrastructures et des services par les citoyen.nes, à la différence des indicateurs “d'offre” qui se limitent à leur réalisation et/ou leur fonctionnement. Les indicateurs de demande seront donc privilégiés afin de mesurer l'évolution des pratiques de mobilité vers les objectifs fixés dans le PCAET. En revanche, il est conseillé de les coupler avec un/des indicateurs d'offre, dont disposent généralement les EPCI.

Pertinents : puisqu'ils ont été sélectionnés selon les critères issus des entretiens menés auprès de professionnel.les de la mobilité. Un indicateur de suivi doit ainsi présenter les caractéristiques suivantes :

La méthodologie est répliquable, la marge d'erreur limitée, et la fréquence de production régulière.

PÉRENNITÉ

ACCESSIBILITÉ

L'organisme producteur de la donnée est identifié, et la donnée est consultable sans entraves.

L'indicateur mesure une action/sous-action qui contribue significativement à l'enjeu mobilité, évitant la dispersion des moyens.

UTILITÉ

EFFICACITÉ

L'état de l'indicateur permet de réorienter l'action publique en matière de mobilité, dans le cadre du PCAET.

Un suivi quantitatif permet de mettre en lumière des tendances/évolutions, et nécessite des moyens moindres.

CHIFFRÉ

COMMUNICABLE

Il permet de percevoir facilement les évolutions et de les donner à voir aux citoyen.nes !

Chaque indicateur doit s'inscrire dans un système d'indicateurs cohérents.

ARTICULABLE

ADAPTABILITÉ

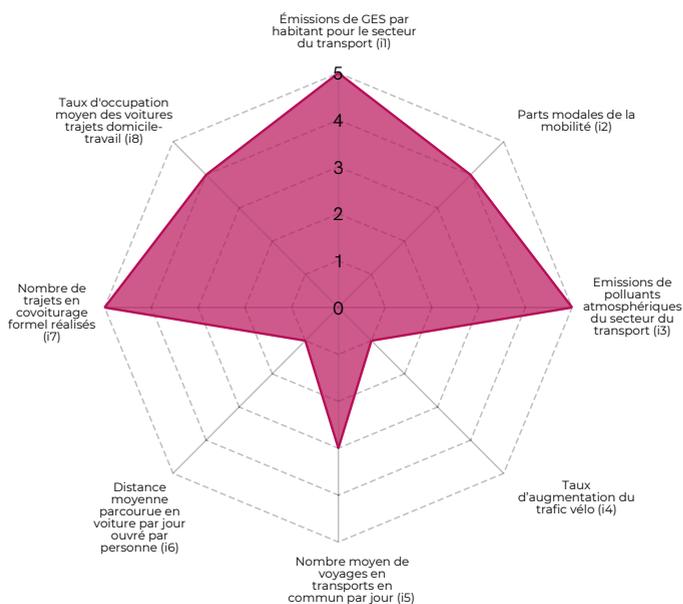
Un indicateur doit être choisi au vu des moyens humains et financiers nécessaires à son suivi dans le temps.



8 INDICATEURS PRÊTS À L'EMPLOI

Ces 8 indicateurs ont été retenus en raison de leur lien direct avec des axes stratégiques d'évolution des émissions de GES et de qualité de l'air (critère "utilité"). Ils répondent par ailleurs, de façon égale, à l'ensemble des autres critères, à l'exception de deux d'entre eux, particulièrement liés : **l'accessibilité** (de la donnée) **et l'adaptabilité** (ampleur des moyens de mise en œuvre). Via une grille de notation, il est possible de mesurer la facilité d'appropriation de chacun des indicateurs, de sorte à les prioriser entre eux si nécessaire.

Notation des indicateurs selon l'accessibilité à la donnée et les moyens nécessaires à leur mise en œuvre



Très facile (5/5)

- Données accessibles gratuitement ou via des bases de données open data.
- Collecte nécessitant peu de ressources humaines (<1 journée par an).

Facile (4/5)

- Données accessibles via des partenariats existants (AREC, AOM).
- Moyens humains raisonnables (1 journée à 1 semaine/an).

Modérément difficile (3/5)

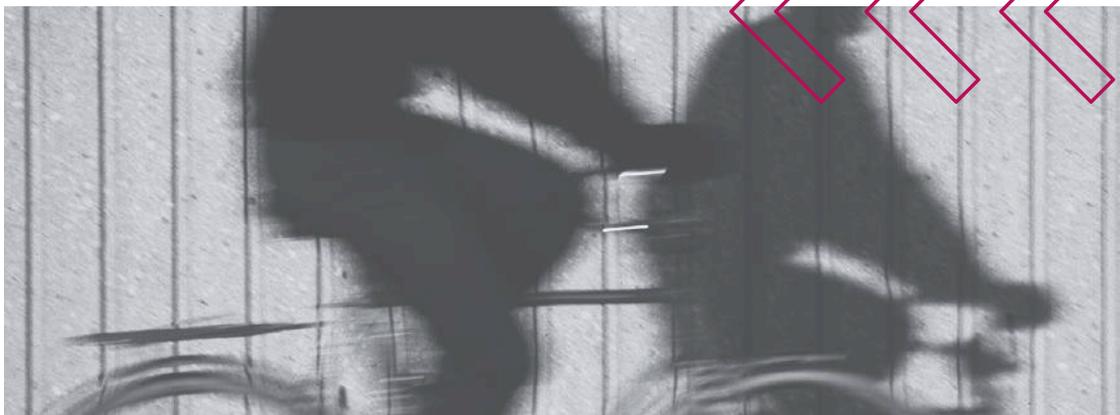
- Données accessibles moyennant des démarches administratives ou des traitements légers.
- Collecte nécessitant des moyens humains modérés (1 semaine à 1 mois/an).

Difficile (2/5)

- Données nécessitant des partenariats complexes ou des coûts financiers importants.
- Moyens humains significatifs (>1 mois/an).

Très difficile (1/5)

- Données non accessibles sans investissement majeur ou collectes complexes (exemple : enquêtes étendues).
- Ressources humaines importantes (>3 mois/an).

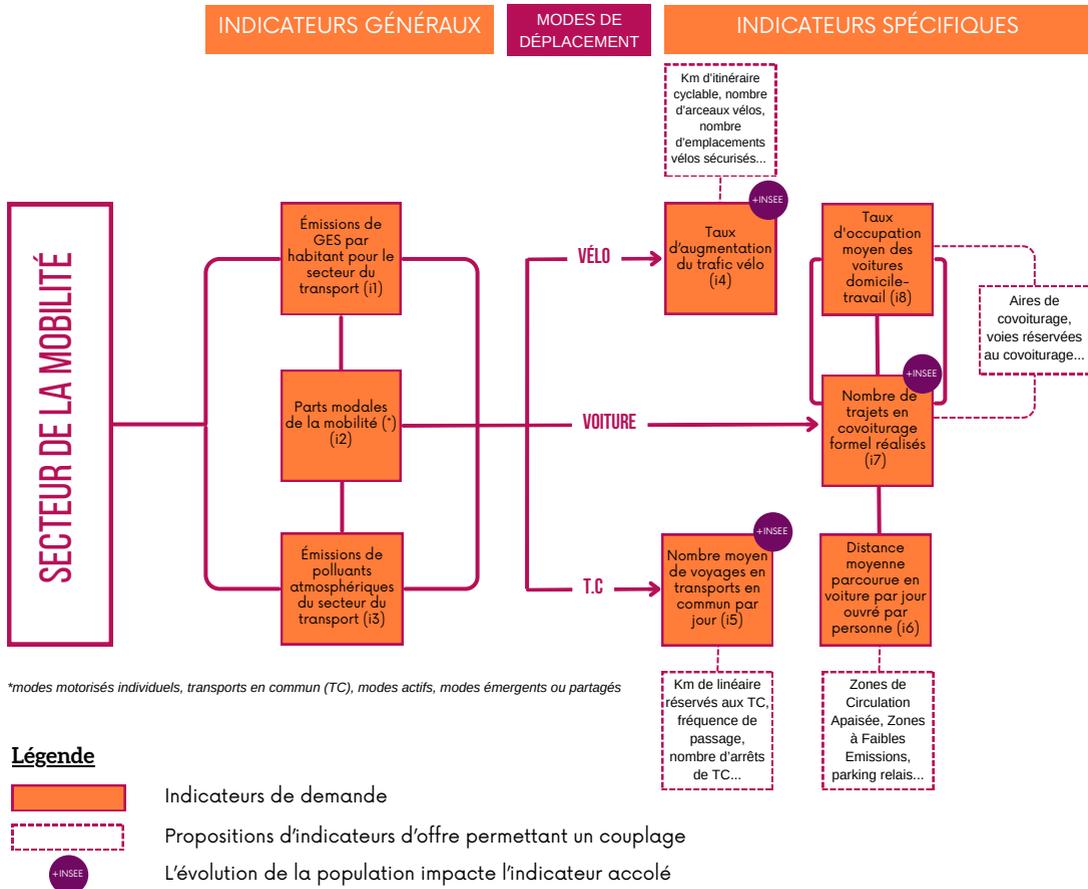


8 INDICATEURS PRÊTS À L'EMPLOI

	INTÉRÊTS STRATÉGIQUES	SOURCE DE LA DONNÉE	BIAS D'UTILISATION
ÉMISSIONS DE GES PAR HABITANT POUR LE SECTEUR DU TRANSPORT i1 (TeqCO2/hab)	<ul style="list-style-type: none"> - Vérifier si les efforts réalisés réduisent effectivement les émissions. - Peut permettre d'appuyer des demandes de subventions. 	<ul style="list-style-type: none"> - AREC / OREGES, plateforme TerriSTORY 	<ul style="list-style-type: none"> - Le secteur du transport inclut la mobilité mais aussi le transport de marchandises, l'évolution des émissions du secteur de la mobilité est donc à corrélérer à celle des émissions du transport. - Les données de TerriSTORY remontent à 3 ou 4 ans.
PARTS MODALES DE LA MOBILITÉ (MOTORISÉS INDIVIDUELS, TC, ACTIFS, ÉMERGENTS OU PARTAGÉS) i2 (%)	<ul style="list-style-type: none"> - Permet de suivre l'évolution des modes de déplacement au regard des objectifs généraux fixés (afin d'ajuster la planification des infrastructures, des réglementations et de mobiliser les élu.e.s, etc.) - Permet de comparer les usages à l'échelle communale. 	<ul style="list-style-type: none"> - INSEE : Enquête de recensement, déplacements domicile-travail - Enquêtes Mobilités Certifiées CEREMA (EMC²) 	<ul style="list-style-type: none"> - Les enquêtes de recensement sont menées tous les 5 ans au sein d'une commune, les autres années il est possible d'extrapoler (avec vigilance) les données de communes voisines.
ÉMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES DU SECTEUR DU TRANSPORT i3 (µg/m ³)	<ul style="list-style-type: none"> - Permet de mesurer l'impact du secteur des transports sur la qualité de l'air (il est directement lié à l'évolution de l'usage des véhicules thermiques). 	<ul style="list-style-type: none"> - Observatoire Régional de l'Energie du Climat et l'Air (Atmo Nouvelle-Aquitaine) 	<ul style="list-style-type: none"> - Les données de l'Observatoire remontent à 5 ou 6 ans, Geo'd'air fournit des données actualisées chaque jour mais seulement issues de stations situées dans les grandes agglomérations.
ÉVOLUTION DU TRAFIC VÉLO i4 (%)	<ul style="list-style-type: none"> - Basé sur des données brutes et très localisées (bornes de comptage), il permet d'évaluer le trafic vélo localement (et ainsi d'évaluer l'opérationnalité des infrastructures cyclables existantes et d'identifier des besoins pour planifier les prochaines). 	<ul style="list-style-type: none"> - Association Vélo et Territoire - Organismes de gestion de bornes de comptage locales 	<ul style="list-style-type: none"> - Les résultats de l'indicateur dépendent de la localisation des compteurs qui est donc à réfléchir avec soin. - Les résultats doivent tenir compte de l'évolution de la population, qui les influence directement. - Il convient d'apporter une vigilance particulière aux anomalies de sur-fréquentation ou sous-fréquentation liées à des facteurs isolés non représentatifs de la tendance.
NOMBRE MOYEN DE VOYAGES EN TRANSPORTS EN COMMUN PAR JOUR i5 (/)	<ul style="list-style-type: none"> - Permet d'évaluer l'efficacité des politiques de développement des transports en commun au regard des objectifs stratégiques locaux. - Permet d'identifier des besoins d'évolution de l'offre (nouvelle ligne ou modification trajets et horaires par exemple). 	<ul style="list-style-type: none"> - Autorité Organisatrice de la Mobilité - Opérateurs de transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Les résultats doivent tenir compte de l'évolution de la population, qui les influence directement. - Il convient d'apporter une vigilance particulière aux anomalies de sur-fréquentation ou sous-fréquentation liées à des facteurs isolés non représentatifs de la tendance.
DISTANCE MOYENNE PARCOURUE EN VOITURE PAR JOUR OUVRÉ PAR PERSONNE i6 (km)	<ul style="list-style-type: none"> - Permet d'évaluer la dépendance à la voiture afin notamment d'identifier des leviers de réduction de l'autosolisme. 	<ul style="list-style-type: none"> - Enquête locale de mobilité - Forfait mobilités durables des entreprises et de la fonction publique 	<ul style="list-style-type: none"> - Il convient d'apporter une vigilance particulière à la représentativité sociologique des données recueillies par les enquêtes locales avant de généraliser les résultats.
NOMBRE DE TRAJETS EN COVOITURAGE FORMEL RÉALISÉS (/) i7	<ul style="list-style-type: none"> - Permet d'évaluer l'évolution du recours au covoiturage pour lutter contre l'autosolisme. - Permet d'apprécier l'efficacité des mesures de développement du covoiturage mises en place et de les faire évoluer en conséquences. 	<ul style="list-style-type: none"> - Observatoire du covoiturage - Plateformes privées de covoiturage (demande de partenariat) 	<ul style="list-style-type: none"> - Les données de l'Observatoire concernent principalement les déplacements domicile-travail. - Les résultats doivent tenir compte de l'évolution de la population, qui les influence directement. - Il convient d'apporter une vigilance particulière aux anomalies de sur-fréquentation ou sous-fréquentation liées à des facteurs isolés non représentatifs de la tendance (ajout d'une plateforme de covoiturage).
TAUX D'OCCUPATION MOYEN DES VOITURES LORS DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL i8 (1 à 5)	<ul style="list-style-type: none"> - Permet d'évaluer l'évolution de l'autosolisme sur les trajets domicile-travail. 	<ul style="list-style-type: none"> - INSEE : Enquête de recensement, déplacements domicile-travail 	<ul style="list-style-type: none"> - Les enquêtes de recensement sont menées tous les 5 ans au sein d'une commune, les autres années il est possible d'extrapoler (avec vigilance) les données de communes voisines.

8 INDICATEURS PRÊTS À L'EMPLOI

Représentation du système d'indicateurs proposé :



La combinaison d'indicateurs **d'offre** (plus "pertinents" pour mesurer les évolutions dans le secteur de la mobilité) avec des indicateurs de **demande** (moins "pertinents" mais généralement à disposition des EPCI) peut permettre de mieux percevoir les liens entre les politiques publiques mises en œuvre (infrastructures/services) et leur appropriation réelle par les citoyens.nes.



STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE

Cette section propose des stratégies spécifiques pour exploiter les indicateurs sus-présentés. Ces stratégies portent notamment sur la réduction de la dépendance à la voiture individuelle, particulièrement marquée en milieu rural et périurbain. Elles s'appuient sur une analyse des indicateurs pour formuler des actions concrètes, adaptées aux types de trajets. L'objectif est d'offrir aux collectivités des leviers opérationnels pour atteindre les objectifs stratégiques des PCAET.

STRATÉGIES TRAJETS LONGS

- ▶ Exploiter les indicateurs de taux d'occupation des voitures (**i8**) et de distance parcourue en voiture (**i6**) pour cibler les communes avec de longs trajets domicile-travail et un faible taux d'occupation, afin d'y appliquer des mesures de développement du **covoiturage** (dispositifs de mobilités partagées en partenariat avec les entreprises locales par exemple).
- ▶ Croiser les indicateurs de taux d'occupation des voitures (**i8**) et de distance parcourue en voiture (**i6**) pour cibler les longs trajets vers les pôles de services et promouvoir le **covoiturage** entre habitants (développement de solutions de mobilité partagée comme les navettes locales à la demande par exemple).
- ▶ S'appuyer sur les indicateurs de taux d'occupation des voitures (**i8**) et du nombre de trajets en **covoiturage** (domicile-travail) (**i7**) pour identifier les communes où le recours au **covoiturage** est limité et tester des initiatives comme des plateformes locales de **covoiturage** professionnel ou non professionnel adaptées aux spécificités rurales (possibilité de valoriser les résultats via une communication insistant sur les économies réalisées et l'impact sur l'environnement).
- ▶ Identifier les communes où les distances parcourues en voiture (**i6**) sont les plus élevées et où la dépendance à la voiture est importante (**i2**) afin d'y réduire les trajets longs et chronophages en développant les **transports en commun**, **i5** à l'appui (lignes express vers les zones économiques par exemple).
- ▶ Exploiter les parts modales (**i2**) pour cibler les communes où la voiture est dominante et développer les connexions multimodales telles que les parkings relais et infrastructures **cyclables** connectés aux lignes de **transports en commun**, **i4** et **i5** à l'appui.
- ▶ Identifier les communes où les distances parcourues en voiture (**i6**) sont les plus élevées afin d'y réduire les trajets longs et chronophages en favorisant, par exemple, le développement d'espaces de coworking.

STRATÉGIES TRAJETS COURTS

- ▶ Croiser les données de distances parcourues en voiture (**i6**) avec les flux de déplacements domicile-travail (**i2**) pour cibler les zones où des trajets courts en voiture pourraient être remplacés par la **marche**, le **vélo** (**i4** à l'appui), ou des **navettes** vers les principaux pôles économiques (**i5** à l'appui).
- ▶ Utiliser les parts modales (**i2**) pour identifier les communes où la voiture est dominante pour les trajets courts et y aménager des infrastructures sécurisées de **mobilités douces** pour ces courtes distances (par exemple aménager des itinéraires sécurisés **cyclables**, **i4** à l'appui, ou **piétons** reliant les villages aux équipements locaux dans ces communes).
- ▶ Sensibilisations et incitations locales (campagnes de sensibilisation autour des bénéfices des **mobilités douces** pour les trajets courts, subventions pour les **vélos** électriques ou prêts de matériel pour tester ces modes de déplacement), expérimentations locales (initiatives temporaires comme des "journées sans voiture" ou des rues scolaires réservées aux **mobilités actives**).

BONS PLANS

L'APPLICATION COACH CO2

Tracemob, bientôt déployée sous le nom de Coach CO2, développée dans le cadre du programme Agremob de l'Agglomération de La Rochelle, est **une application mobile open source permettant de collecter des données de mobilité des citoyen.nes grâce à la géolocalisation de leur smartphone**. Elle a été conçue pour mesurer et analyser les déplacements réels des utilisateur.ices, les modes de transport empruntés, ainsi que les émissions de CO₂ associées.

Cette application s'inscrit dans une démarche de Self Data Territorial, où les citoyen.nes conservent le contrôle sur leurs données tout en les partageant avec les collectivités, de manière sécurisée et agrégée. Cela permet une double exploitation : **un retour individuel aux citoyen.nes pour les inciter à modifier leurs comportements et une vision globale pour les collectivités afin d'orienter leurs politiques de mobilité durable**.

Avantages pour le suivi de la mobilité :

Précision des données (données quantitatives et qualitatives en temps réel, notamment sur les trajets, les modes utilisés et les distances parcourues) ;

Analyse personnalisée et collective : les collectivités bénéficient d'une base de données locale détaillée pour analyser les tendances et identifier les besoins spécifiques ;

Démarche pédagogique (les citoyen.nes visualisent l'impact de leurs déplacements).

Tracemob complète ainsi les enquêtes locales et les données issues de sources nationales comme l'INSEE. Alors que ces dernières fournissent des données générales et déclaratives, Tracemob offre une vision fine et plus exacte des habitudes locales. L'application peut également affiner les indicateurs comme les parts modales, en ajoutant une dimension quotidienne et multimodale difficile à capturer avec des enquêtes traditionnelles.

Cette complémentarité peut faire de ce type d'application un outil stratégique pour les collectivités souhaitant améliorer leur suivi de la mobilité et adapter leurs politiques aux réalités locales. Les dernières actualités sont à retrouver sur le site internet de [La Fabrique des Mobilités](#).



BONS PLANS

LE QUESTIONNAIRE LOCAL

Un questionnaire local peut constituer un outil précieux pour les collectivités souhaitant enrichir leurs connaissances des pratiques de mobilité sur leur territoire et combler les lacunes des indicateurs existants. Des sources comme l'INSEE ou l'Observatoire du covoiturage fournissent des données générales qui manquent parfois de précision. **Un questionnaire permet d'obtenir des informations localisées et qualitatives, d'évaluer les attentes des habitant.es et de cibler les obstacles spécifiques à leur mobilité.**

Toutefois, l'expérience de la Communauté de Communes Lot-et-Tolzac a mis en évidence certaines limites importantes :

- **Le faible taux de réponse** (environ 1.3% de la population)
- **La complexité de traitement des données issues du questionnaire**

Pour améliorer le taux de réponse (qui constitue une faiblesse très importante de cet outil), plusieurs pistes sont à envisager :

1. **Nombre de questions limité** (20 par exemple), afin de garantir que les participant.es puissent le compléter rapidement ;
2. **Questions focalisées** sur les données qui servent directement les indicateurs existants (motifs de déplacement, freins perçus ou attentes) ;
3. **Question fermées**, à choix multiples ou à échelle de notation, pour faciliter le traitement des réponses (limiter le temps d'analyse) ;
4. **Tester le questionnaire** auprès d'un petit échantillon pour en vérifier la clarté, la pertinence et l'efficacité d'exploitation ;
5. **Impliquer les élu.es locaux et les associations** dans la conception peut également contribuer à sa pertinence et à sa visibilité ;
6. **Récompenses** pour inciter à la participation (sur le modèle de l'Observatoire de la Vie Étudiante qui récompense financièrement les répondant.es par tirage au sort) ;
7. **Communication** sur l'impact concret et opérationnel du questionnaire (faire valoir l'intérêt général de l'amélioration du secteur de la mobilité au sein du territoire).



Une diffusion efficace repose sur la multiplicité des canaux (réseaux sociaux, sites web des collectivités, questionnaires papiers dans les commerces locaux, soutien des élu.es locaux, organisation d'évènements tels que des tombolas, etc.)

Pour le traitement des résultats, l'utilisation d'un outil de conception adapté, tel que **LimeSurvey** ou **Qualtrics** , permet une exportation direct des données dans des formats faciles à analyser (comme Excel). Il est également conseillé de standardiser les questions **pour qu'elles soient directement exploitables dans des tableaux croisés dynamiques ou des outils d'analyse automatisée.**

Cet outil, bien conçu et diffusé, peut ainsi devenir **une source complémentaire** pour enrichir la connaissance des pratiques de mobilité sur le territoire (en particulier en zone rurale et périurbaine) et orienter efficacement les politiques locales.



BONS PLANS

ACTEURS ALLIÉS

Agence Régionale Énergie Climat

Présente dans de nombreuses régions, l'AREC possède une ingénierie territoriale solide au service des collectivités. L'une de ses missions : "**expertise et accompagnement autour de la donnée**" se concentre spécifiquement sur la "**définition d'indicateurs de suivi, et élaboration d'outils**".

Agences d'urbanisme

Présentes sur de nombreux territoires, les agences d'urbanisme peuvent constituer un soutien de taille, notamment **dans le traitement des données pour alimenter les indicateurs**. Faire appel à leur service a un coût mais leur savoir-faire peut avoir un réel intérêt.

Cabinets de conseil

De nombreux cabinets de conseil spécialisés dans la transition écologique offrent leur expertise. Cela peut être intéressant sur certains aspects mais **attention aux coûts et à l'expertise parfois limitée en raison du travail à distance**.

RESSOURCES ALLIÉES



Constituent un centre de ressources pour les EPCI cherchant à construire ou importer des indicateurs. La liste des OREC est disponible sur le site internet : [RARE - Les observatoires régionaux de l'énergie et du climat](#).

Observatoires énergie climat régionaux

Cette base de documentation propose plusieurs ressources sur le thème des indicateurs de suivi dont "[Indicateurs territoriaux climat-air-énergie : lesquels choisir et comment les utiliser ?](#)" rédigé par le club STEP (Synergies pour la Transition Énergétique par la Planification)

La librairie de l'ADEME



Outil conçu par l'ADEME, libre de droit et gratuit, il permet de faciliter la mise en place des PCAET. Il fournit notamment des fiches explicatives pour l'élaboration d'indicateurs : [Climat'Pratic - Ademe PTC](#)

Outil Climat'pratic



Les collectivités signataires d'un Contrat de Transition Ecologique (CTE) peuvent s'appuyer sur le référentiel proposé par le Secrétariat Général à la Planification Ecologique (250 indicateurs) : [Baromètre de la Planification Écologique - Infogram](#)

Tableau de bord du SGPE



Développé par SIEL et Energies Demain, cet outil gratuit propose une fonction de "Suivi & Évaluation" sous la forme d'un tableau de bord permettant de renseigner des indicateurs de suivi et de visualiser l'avancement du plan d'actions : [Prosper - Action](#).

Outil Prosper Actions

DERNIERS CONSEILS

Penser les indicateurs par "secteurs" peut permettre un gain en efficacité. Mutualiser les indicateurs du secteur de la mobilité avec d'autres dispositifs de planification territoriale tels que les **Plans de Mobilité (Simplifiés)** renforce la cohérence, réduit les moyens alloués et facilite l'action. Des indicateurs de mobilité peuvent également être remobilisés dans d'autres cadres, par exemple pour des **Contrats pour la Réussite de la Transition Écologique (CRTE)**.

Si possible, **rendre accessible un tableau de bord** montrant les évolutions des indicateurs (mieux, l'adosser à une simulation des évolutions escomptées pour remplir les grands objectifs du PCAET) ! Quoi de mieux que des citoyen.nes en capacité de s'approprier la thématique de la mobilité ?

Article R229-51 du Code de l'environnement

IV. - Le dispositif de suivi et d'évaluation porte sur la réalisation des actions et le pilotage adopté. Il décrit les indicateurs à suivre au regard des objectifs fixés et des actions à conduire et les modalités suivant lesquelles ces indicateurs s'articulent avec ceux du schéma régional prévu à l'article L. 222-1 ainsi qu'aux articles L. 4433-7 et L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales.

Méthodologie détaillée

Le document présenté ici résulte d'un travail réalisé par 5 étudiant.es [Isaure Dimanov, Lucas Pignot, Mathilde Tanguy, Anna Giraud et Angèle Roux] du master Gouvernance de la transition écologique (GTE) à Sciences Po Bordeaux. Il a été réalisé sur 1 an, supervisé par Sébastien Chailleux, Olivier Atteia et Antoine Courjaud.

La méthode adoptée pour ce travail se divise en trois temps :

1

Appropriation du sujet des indicateurs de suivi dans les PCAET grâce à la consultation de documentations grises et académiques ainsi que la réalisation de trois entretiens libres.

2

Cadrage du sujet : le choix a été fait de s'attacher à étudier les indicateurs de suivi relatif à la mobilité dans les PCAET. De plus, nous avons centré notre analyse sur de EPCI aux moyens humains, financiers et techniques limités. Pour ce faire, six entretiens semi directifs ont été réalisés à l'aide d'une grille d'entretien préétablie. Ces différents entretiens ont permis de définir les critères d'un "indicateur pertinent ". A l'aide de ces critères, nous avons construit une première nomenclature d'indicateurs.

3

Choix d'un rendu opérationnel : le choix final s'est porté sur la production d'un document destiné aux EPCI, synthétique et facilement appropriable. Ainsi, nous avons limité les indicateurs au nombre de 8 (excluant certains modes de mobilités, notamment émergents). Une fois les indicateurs choisis, ces derniers ont été discutés lors de trois nouveaux entretiens, à la suite desquels certaines modifications et améliorations ont été apportées.

Limites du livret

Un temps et une analyse limités : le travail a été réalisé en un temps restreint (1 an) ce qui limite le périmètre et la profondeur de l'analyse.

Un manque de représentativité : de nombreuses sollicitations sont restées sans réponses ou ont été déclinées. Cela a constitué un problème car la majorité d'entre eux étaient des EPCI à moyens limités dont nous aurions aimé des retours d'expérience et plus généralement des avis relatifs à nos propositions. Seuls 2 échanges avec des EPCI à moyens limités ont pu être réalisés. Les raisons récurrentes de ces refus étaient un manque de temps ou une sensation d'incompétence vis-à-vis de notre sujet. Ces refus qui ont constitué une contrainte semblent également témoigner d'un besoin d'appui très opérationnel concernant les indicateurs de suivi des PCAET.

Des propositions à adapter : la sélection d'indicateurs proposée est à adapter en fonction du contexte de l'EPCI dans lequel il s'inscrit. Ainsi, toutes les propositions ne sont pas pertinentes pour tous les EPCI.

ANNEXES



Liste détaillée des enquêtés :

Enquêtés	Poste	Structure
Cindy Viard Rovira	Déléguée régionale	Observatoire des transports Nouvelle Aquitaine
Mireille Bouleau	Urbaniste, économètre	Observatoire des mobilités Gironde (A'urba)
Nicolas Noël	Chargé de mission PCAET	Bordeaux Métropole
Nina Ganchou	Chargée de mission suivi et évaluation PCAET et adjointe en chef du bureau energie	Bordeaux Métropole
Olivier Parrens	Chargé de mission PCAET et transition énergétique	Sybarval
Marie Wast	Chef de projet développement durable et PCAET	Pau Métropole
Benoît Amiot	Chargé de mission observatoire et études Plan Climat	Grenoble Alpes métropole
Rafaël Bunales	Co-directeur de l'AREC	Agence Régionale Energie Climat Nouvelle Aquitaine
Fañch Ruellan	Géographe / Ressource Mobilité	Agence d'Urbanisme Atlantique Pyrénées (AUDAP)
Florent Larribeau	Chargé de mission Nouveau Conseil aux Territoires / ANCT / Mobilités STD/ EVT	Direction Départementale des Territoires (DDT) 47
Olivia Pierre	Cheffe de projet « petite ville de demain » (service habitat)	Communauté de communes Lot-et- Tolzac
Emile Heyberger	Chargé de mission Plan Climat	Métropole de Strasbourg
Fabienne Bogiatto	Adjointe au chef du département mobilité infrastructures ferroviaires	DREAL Nouvelle-Aquitaine
Lénaïg Salliou	Doctorante en géographie	Laboratoire TREE (TRansitions Énergétiques et Environnementales)