
Compte-rendu réunion n°5

sur l'écomobilité du projet PUMAS – 10 juin 2014

Outils et messages de mobilisation en matière d'écomobilité

Présents

ALEXANDRE	Elsa	CEREMA
BILLIARD	Eric	CARSAT RHONE-ALPES
BLAIS	Julie	METRO
CHARRUAU	Serge	PNR DU VERCORS
CHRISTIAN	Bertrand	CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
COGERINO	Laurent	RHONALPENERGIE-ENVIRONNEMENT
COSTE	Paul	HESPUL
COUVRAT DESVERGNES	Marie	COMMUNAUTE D AGGLO DU PAYS VOIRONNAIS
DOLPHIN	Sarah	PRIORITERRE
FLAHAUT	Bénédicte	CC DU PAYS DU GRESIVAUDAN
FOUROT	Michel	GRAND LYON
GOY	Dominique	AIRM
GUICHERD	Marie-pierre	SIMOLY
LEROY	Jean	RAEE
MENSAH	Florence	MAIRIE DE DECINES
MORISSE	Sarah	PRIORITERRE
MURA	Catherine	VRD_SCOT_ROVALTAIN
PANAYE	Lauraine	COMITE POUR LA TRANSALPINE
POP	Mihaela	VILLE DE VALENCE
QUINQUET	Béatrice	CHAMBERY METROPOLE
ROCHE	Célie	SAINT-ETIENNE METROPOLE
ROSNOBLET	Stéphane	MAIRIE DE FEYZIN
ROYER	Bertrand	AGENCE DE MOBILITE D'ARDECHE
VORON	Rachel	PNR DU PILAT
VUAILLAT	Caroline	RESEAU IERA

Excusés

Laetitia BACCARI, Lionel JOUVE

Intervention de M. Laurent COGERINO (RAEE) – [Téléchargez son intervention](#) et [son introduction](#)

Il rappelle les différents niveaux de participation et décrit les principaux outils existants pour chacun d'entre eux. Des exemples européens sont également fournis en illustration. Il rappelle que chaque niveau de participation du public s'accompagne d'outils spécifiques qu'on retrouve de la même manière aux différentes étapes des changements de comportements.

De la même façon, l'échelle territoriale conditionne également le type d'outils utilisés pour la concertation avec les habitants notamment.

Enfin, et c'est l'objet même de la rencontre, il rappelle que l'argumentaire / le message développé doit être varié et adapté au public : les motivations varient énormément entre individus et il faut mettre en valeur l'ensemble des dimensions de l'écomobilité : santé, économies, environnement, côté pratique ou moderne, etc...

Intervention de MME Julie BLAIS (LA METRO) – [Téléchargez son intervention](#)

Les objectifs politiques affichés pour la rédaction du nouveau PDU ont été "expertise et concertation". Le souhait a été de rentrer en contact avec les habitants avant toute étude technique. Une feuille blanche a été donnée aux habitants.

Différents outils ont été développés dans ce cadre :

- Université du PDU : il s'agit de conférences grand public sur des sujets sensibles (la question de la santé par exemple préoccupait beaucoup les habitants de l'agglomération)
 - Cafés du PDU : idée d'aller dans les différents quartiers de l'agglomération. L'animation (ludique) est réalisée par un expert
 - Atelier citoyen : 30 habitants tirés au sort. Le Président de la Métro est venu en personne expliquer ce qui était attendu du groupe. Message clé : avoir le choix et connaître les alternatives possibles. Écart entre les techniciens qui pensaient avoir suffisamment diffusé l'information et les habitants au contraire qui souhaitaient en avoir !
 - Comités des sages : 8 réunions de travail ont été organisées avec au final la production d'un avis
 - Ateliers des acteurs économiques et sociaux : ces ateliers ont été mis en place pour eux, les outils précédents n'étant pas suffisants pour les faire venir. L'atelier a permis de formuler 39 propositions très utiles pour enrichir le PDU et élargir son périmètre en dehors de l'agglomération de la Métro.
- Chaque groupe était enfin invité à venir présenter ses conclusions en forum. Dans le cas particulier du PDU de Grenoble, le temps de la concertation était très long et le choix a été fait de proposer des synthèses pour que les participants ne se lassent pas.

Intervention de M. Eric BILLARD (CARSAT) - [Téléchargez son intervention](#)

La CARSAT s'intéresse aux déplacements professionnels (qui représentent environ 25% des déplacements), soit 1 à 3h de transports A/R quotidiens. Cela représente une perte de temps et donc de qualité de vie significative (quand ce temps est contraint), a également un coût important (3 700 € par an) et s'accompagne de stress, de fatigue et d'une dégradation de la vile sociale (sans compter l'accidentologie et le coût des impôts qui augmentent pour payer les infrastructures et matériels de transports). Les déplacements, lorsqu'ils s'allongent, sont également source de retards et de désorganisations professionnelles qui peuvent en découler.

Une autre politique en matière de déplacements peut devenir au contraire un levier d'attractivité pour l'entreprise (ce qu'elle peut consentir par exemple en termes d'aides financières ou logistiques en matière de transports en commun par exemple correspondant de fait à une amélioration des conditions de vie des salariés).

Il rappelle également que la moitié des déplacements mortels sont précisément dus aux déplacements domicile-travail.