

EVALUATION NATIONALE DES ECOQUARTIERS




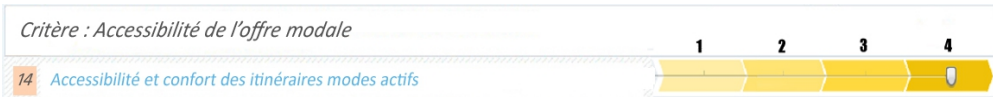
Fiches Indicateurs

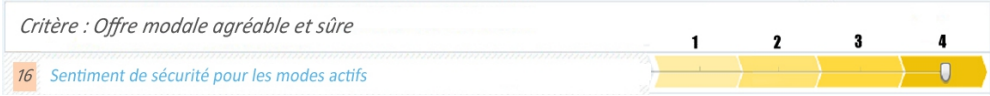
Descriptif	Intitulé	1. Part des déplacements en fonction du mode
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	Est-ce que les usagers de l'écoquartier ont changé leurs pratiques de mobilité ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> La répartition des déplacements par mode de transport est un des indicateurs clés permettant d'évaluer une politique de mobilité. Cet indicateur traduit la mobilité quotidienne et sa répartition en fonction du mode : <ul style="list-style-type: none"> - voiture particulière - autopartage - deux-roues à moteur - transport collectif - vélo - vélo libre-service - marche - autres modes actifs (trottinette, rollers, ...)
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage pour chaque mode
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée grâce à une enquête auprès des usagers de l'écoquartier (habitants, employés, commerçants, visiteurs) par l'intermédiaire du questionnaire joint. La question relative à cet indicateur : question 2 « vos habitudes de déplacement », en prenant en compte les réponses « tous les jours ou presque » L'enquête est l'outil de recueil privilégié de la mobilité urbaine au niveau local.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La détermination du profil des usagers est laissée à la libre appréciation des collectivités. Ainsi, l'enquête est adaptée au profil de l'écoquartier (vocation de l'opération, type de programme et envergure de l'opération). Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par une version papier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison avec les résultats des évaluations successives. La question 3 « modification de vos habitudes de déplacement » apporte des informations complémentaires ayant pour objectif l'illustration de l'évolution de la répartition modale.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références nationales : retour des enquêtes ménages déplacements. La comparaison avec les résultats enregistrés dans d'autres villes est nécessaire. Valeurs de références locales (si existantes) : PDU ou PGD
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> L'évolution de la répartition modale des déplacements est la conséquence de l'ensemble des moyens mis en œuvre dans l'écoquartier mais est aussi liée aux changements des modes de vie, à la politique de développement urbain, etc. L'interprétation des résultats des enquêtes doit tenir compte de leur précision statistique, critère important pour l'analyse des évolutions.

Descriptif	Intitulé	2. Moyens de communication mis en place pour chaque mode
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (notamment le Plan d'Actions sur les Mobilités Actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	Est-ce que les usagers de l'écoquartier ont changé leurs pratiques de mobilité ?
	Critère d'évaluation	Qualité de l'information transmise aux usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur consiste en la description des différents moyens de communication et de sensibilisation mis en place pour informer les usagers de l'offre modale et intermodale mise à leur disposition. La communication auprès des usagers est un enjeu clé pour la réussite d'une politique de mobilité. La mise à disposition d'une offre modale doit être accompagnée d'informations pour que le public visé en connaisse l'existence, la méthode d'utilisation et la qualité de service. Constitution d'une base de données décrivant l'offre modale, la disponibilité des données et la diffusion auprès du public visé : <ul style="list-style-type: none"> Maison du vélo ou association dédiée aux mobilités actives Réunion ou événements de sensibilisation (en phase de concertation puis en phase de vie de l'écoquartier) Plaquette d'informations Borne ou guichet d'informations Site internet dédié (notamment pour le calcul d'itinéraire) Système de jalonnement des itinéraires modes actifs Apprentissage (exemple : apprentissage du vélo à l'école en partenariat avec l'éducation nationale) Système d'information multimodale Autre
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Texte descriptif
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Les données sont à mobiliser auprès des différents organismes concernés par la politique de transport de l'écoquartier : <ul style="list-style-type: none"> collectivité, maîtrise d'ouvrage maîtrise d'œuvre Autorité Organisatrice de Transport associations et maison du vélo écoles partenaires etc.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et les autres organismes précédemment cités.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Texte décrivant, en fonction de l'offre concernée, les différents moyens de communication, le public visé et dans la mesure du possible l'impact de sensibilisation (fréquence des réunions et fréquentation, nombre de connexions au site internet, ...)
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs spécifiquement définies pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Un système d'information ou de sensibilisation défaillant est un des facteurs d'une sous-utilisation d'une offre modale. Mise en relation nécessaire avec les indicateurs 3 et 4 (stationnement vélo), 12 et 13 (jalonnement), 17 (fréquence et amplitude horaire du TC) et 18 (tarification).


Descriptif	Intitulé	3. Quantité de stationnements vélo par type de stationnement
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Proximité et disponibilité de l'offre modale
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur a pour objectif de renseigner le nombre d'arceaux vélo publics mis à disposition de tous dans l'écoquartier, ainsi que le nombre de stationnements vélo en local sécurisé dans le logement collectif, social et les entreprises. Favoriser l'utilisation quotidienne du vélo s'inscrit dans la politique de transition écologique du Gouvernement. Le vol étant l'un des premiers obstacles au développement de la pratique du vélo il est primordial que les cyclistes puissent disposer d'un local sécurisé à leur domicile ou dans les entreprises. Les balcons, les parties communes et les cours sont parfois utilisés pour le stationnement, mais ces alternatives restent insatisfaisantes pour les cyclistes. La loi Grenelle II rend obligatoire la réalisation d'un espace de stationnement des vélos sécurisé dans les constructions neuves depuis 2012. Cette obligation concerne les immeubles d'habitations neufs ayant un parc de stationnement automobile réservé aux occupants ainsi que les bureaux.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Arceaux vélo : fourchette, cette unité a été déterminée de manière à rendre accessible l'acquisition de données tout en s'adaptant au profil de l'écoquartier, c'est pourquoi une valeur approchante est suffisante en ce qui concerne les arceaux vélo. Local sécurisé : nombre de place de stationnement vélo moyen par habitant et par employé.
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Arceaux vélos : collectivité maîtrise d'ouvrage Local sécurisé : maîtrise d'œuvre
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et la maîtrise d'œuvre du logement collectif, social et des entreprises. Local sécurisé logement collectif : nombre de place de stationnement moyen par habitant (nombre total de stationnement vélo en logement collectif / nombre d'habitants en logement collectif) Local sécurisé logement social : nombre de place de stationnement moyen par habitant (nombre total de stationnement vélo en logement social / nombre d'habitants en logement social) Local sécurisé entreprise : nombre de place de stationnement moyen par employé (nombre total de stationnement vélo en entreprise / nombre d'employés)
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Quantité de stationnements pour chaque type de stationnement précédemment cité.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références locales (si existantes) : PDU ou PGD
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> La présence de stationnement pour vélo facilite et influence directement la pratique du vélo. Un usage faible de ce mode de déplacement peut être expliqué par un manque de stationnement.

Descriptif	Intitulé	4. Qualité et accessibilité du stationnement vélo
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Proximité et disponibilité de l'offre modale
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur renseigne la satisfaction des usagers de l'offre en stationnement vélo disponible dans l'écoquartier. Favoriser l'utilisation quotidienne du vélo s'inscrit dans la politique de transition écologique du Gouvernement. Pour répondre à cet objectif il est primordial que les cyclistes puissent disposer d'un stationnement facile d'accès sur l'espace public, à leur domicile ou dans les entreprises. Les balcons, les parties communes et les cours sont parfois utilisés pour le stationnement, mais ces alternatives restent insatisfaisantes pour les cyclistes. Les difficultés rencontrées entre lieu de stationnement et lieu de pratique (différence de niveau, franchissement de porte, manque de place, etc.) représentent un des freins principaux à l'usage de ce mode.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Baromètre 
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée grâce à une enquête auprès des usagers de l'écoquartier (habitants, employés, commerçants, visiteurs) par l'intermédiaire du questionnaire joint qui peut être adapté en fonction du profil de l'enquête. Les questions relatives à cet indicateur : question 5 « usage du vélo », en prenant en compte les réponses liées au stationnement. L'enquête est l'outil de recueil privilégié de la mobilité urbaine au niveau local.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La détermination du profil des usagers est laissée à la libre appréciation des collectivités. Ainsi, l'enquête est adaptée au profil de l'écoquartier (vocation de l'opération, type de programme et envergure de l'opération). Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est laissée à la libre appréciation des collectivités qui placent le curseur du baromètre de 0 à 5 (logiciel) en fonction des résultats de l'enquête : 5 étant représentatif d'une satisfaction totale des usagers.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 8 (fréquentation des itinéraires modes actifs)

Descriptif	Intitulé	5. Accessibilité et confort des itinéraires modes actifs
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Accessibilité de l'offre modale : prise en compte PMR et adaptation au vieillissement
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur est représentatif de la satisfaction des usagers des itinéraires modes actifs au regard de l'accessibilité et du confort. Un quartier accessible est un quartier qui permet à tous les usagers d'accéder aux fonctions urbaines, quels que soient leurs situations ou leurs besoins. La loi du 11 février 2005, dite loi handicap vise à réaliser l'accessibilité tout au long de la chaîne du déplacement couvrant les domaines du transport, de la voirie et des espaces publics. Le vieillissement de la population est un enjeu fort en matière de mobilité, tant en termes d'aménagement de l'espace public que de politiques à mettre en œuvre pour répondre durablement aux besoins de déplacement de cette population.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Baromètre 
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée grâce à une enquête auprès des usagers de l'écoquartier (habitants, employés, commerçants, visiteurs) par l'intermédiaire du questionnaire joint. Les questions relatives à cet indicateur : question 7 « votre avis sur les moyens mis en œuvre », en prenant en compte les réponses liées au confort et aux difficultés. L'enquête est l'outil de recueil privilégié de la mobilité urbaine au niveau local.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La détermination du profil des usagers est laissée à la libre appréciation des collectivités. Ainsi, l'enquête est adaptée au profil de l'écoquartier (vocation de l'opération, type de programme et envergure de l'opération). Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est laissée à la libre appréciation des collectivités qui placent le curseur du baromètre de 0 à 5 (logiciel) en fonction des résultats de l'enquête : 5 étant représentatif d'une satisfaction totale des usagers.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs spécifiquement définies pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat est à mettre en relation avec d'autres indicateurs afin de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour une amélioration de l'accessibilité : lisibilité et simplicité, obstacles et difficultés : <ul style="list-style-type: none"> continuité et maillage des réseaux les indicateurs relatifs au critère « accessibilité de l'offre modale » les indicateurs relatifs au critère « offre modale agréable et sûre » dispositif de jalonnement (indicateurs 12 et 13) moyens de communication (indicateur 2)

Descriptif	Intitulé	6. Sentiment de sécurité pour les modes actifs
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Offre modale agréable et sûre.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et agréables les éloignant de la circulation automobile. Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être une préoccupation constante en cherchant en particulier à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers. Cet indicateur est représentatif de la satisfaction des usagers des itinéraires modes actifs au regard de la sécurité.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Baromètre 
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée grâce à une enquête auprès des usagers de l'écoquartier (habitants, employés, commerçants, visiteurs) par l'intermédiaire du questionnaire joint. Les questions relatives à cet indicateur : question 7 « votre avis sur les moyens mis en œuvre », en prenant en compte les réponses liées à la sécurité. L'enquête est l'outil de recueil privilégié de la mobilité urbaine au niveau local.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La détermination du profil des usagers est laissée à la libre appréciation des collectivités. Ainsi, l'enquête est adaptée au profil de l'écoquartier (vocation de l'opération, type de programme et envergure de l'opération). Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est laissée à la libre appréciation des collectivités qui placent le curseur du baromètre de 0 à 5 (logiciel) en fonction des résultats de l'enquête : 5 étant représentatif d'une satisfaction totale des usagers.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs spécifiquement définies pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat est à mettre en relation avec d'autres indicateurs afin de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour une amélioration de la sécurité : lisibilité et simplicité, obstacles et difficultés : <ul style="list-style-type: none"> - politique de stationnement et de sanction pour le respect des cheminements piétons et cyclables - les indicateurs relatifs au critère « offre modale agréable et sûre » - sentiment de confort (indicateur 5) - dispositif de jalonnement (indicateurs 12 et 13) - moyens de communication (indicateur 2) - conflits d'usages et encombrement du stationnement (indicateur 23 et 28)

Descriptif	Intitulé	7. Quantité d'accident dans l'écoquartier
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Offre modale agréable et sûre.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Recenser le nombre d'accident entre les différents usagers tous modes est représentatif du niveau de sécurité et des dysfonctionnements dans l'écoquartier. Il concerne tous type d'accidents liés à la mobilité.
	Unité de mesure	Fourchette : cette unité a été déterminée de manière à rendre accessible l'acquisition de données tout en s'adaptant au profil de l'écoquartier, c'est pourquoi une valeur approchante est suffisante en ce qui concerne le nombre d'accidents.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Police (dans la mesure du possible) Observatoire de l'accidentalité, si existant
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et les organismes cités ci-dessus. Obtention et retranscription du nombre d'accidents Une attention particulière devra être portée sur : <ul style="list-style-type: none"> les différents usagers concernés les raisons de l'accident la fréquence le lieu précis.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> indicateur 6 (sentiment de sécurité pour les modes actifs)

Descriptif	Intitulé	8. Fréquentation des aménagements modes actifs
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité. favoriser les mobilités actives répond à des enjeux politiques forts en matière d'environnement, de santé publique, d'économie et de qualité du cadre de vie des habitants.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet de renseigner si les aménagements modes actifs (itinéraires piétons ou cyclistes, venelles piétonnes, places publiques, etc.) sont très fréquentés ou non.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Baromètre qui, au choix de la collectivité, est associé à une période définie ou plusieurs selon les résultats de l'analyse time-lapse (voir sources) <p><i>Critère : Pratique alternative à la voiture</i></p>  <p>2 Utilisation / fréquentation des aménagements modes actifs</p>
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée soit grâce à une enquête auprès des usagers de l'écoquartier (habitants, employés, commerçants, visiteurs) par l'intermédiaire du questionnaire joint, soit par un système d'analyse photographique (time-lapse ou « accéléré »). La question relative à cet indicateur : question 2 « vos habitudes de déplacements », en prenant en compte les réponses « marche et vélo » Le time-lapse permet d'observer la fréquentation d'un lieu donné à différents moments prédéfinis (soirée, vacances, heures de pointe).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La détermination du profil des usagers est laissée à la libre appréciation des collectivités. Ainsi, l'enquête est adaptée au profil de l'écoquartier (vocation de l'opération, type de programme et envergure de l'opération). Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par une version papier. Un ou plusieurs appareils (en fonction de la taille de l'écoquartier), installés stratégiquement, prennent des photos de manière régulière d'espaces concernés (pistes cyclables, venelles piétonnes, etc.), créant ainsi une séquence vidéo accélérée.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est laissée à la libre appréciation des collectivités qui placent le curseur du baromètre de 0 à 5 (logiciel) en fonction des résultats de l'enquête : 5 étant représentatif d'une saturation du réseau.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs spécifiquement définies pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> L'évolution de la fréquentation des itinéraires modes actifs est la conséquence de facteurs nombreux. Interprétation par la mise en relation avec : <ul style="list-style-type: none"> indicateur 2 (communication) indicateur 3 et 4 (quantité et qualité du stationnement vélo) indicateur 5 (accessibilité et confort des itinéraires modes actifs) indicateur 6 (sécurité) indicateur 12 et 13 (jalonnement) L'interprétation des résultats des enquêtes doit tenir compte de leur précision statistique, critère important pour l'analyse des évolutions.

Acquisition Descriptif	Intitulé	9. Taux d'abonnés vélo libre-service habitant l'écoquartier
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur donne une visibilité sur l'usage de l'offre en vélo libre-service (VLS) par les habitants de l'écoquartier. Définition du VLS : service de location de courte durée, organisé à partir d'un système automatisé. Il permet à l'utilisateur d'emprunter et déposer le vélo dans des stations différentes, en disposant simplement d'une carte de paiement ou d'abonnement. La mise en place d'un service VLS contribue à l'objectif de favoriser la pratique du vélo.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage : quantité d'abonnés au service VLS habitant l'écoquartier / le nombre total d'habitants de l'écoquartier
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> La base de données nécessaire pour répondre à cet indicateur est à mobiliser auprès de l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT).
Interprétation	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et l'AOT. Dans la base de données totalisant les abonnés utilisateurs du service VLS : sélectionner les habitants de l'écoquartier grâce à leur adresse de résidence.
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références nationales : retour des enquêtes ménages déplacements. La comparaison avec les résultats enregistrés dans d'autres villes est nécessaire. Valeurs de références locales : nombre d'abonnés du reste de la population de la commune / agglomération
	Facteurs explicatifs	<p>Le vélo libre-service est à replacer dans un offre globale de services vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> location de différentes durées, subventions à l'achat formations pour enfants et adultes stationnement entretien des vélos

Description	Intitulé	10. Quantité d'utilisation des vélos libre-service de l'écoquartier
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur donne une visibilité sur l'usage de l'offre en vélo libre-service (VLS) par les usagers de l'écoquartier. Définition du VLS : service de location de courte durée, organisé à partir d'un système automatisé. Il permet à l'utilisateur d'emprunter et déposer le vélo dans des stations différentes, en disposant simplement d'une carte de paiement ou d'abonnement. La mise en place d'un service VLS contribue à l'objectif de favoriser la pratique du vélo.
	Unité de mesure	Fourchette : cette unité a été déterminée de manière à rendre accessible l'acquisition de données tout en s'adaptant au profil de l'écoquartier, c'est pourquoi une valeur approchant est suffisante en ce qui concerne le nombre d'utilisation du service VLS.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> La base de données nécessaire pour répondre à cet indicateur est à mobiliser auprès de l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et l'AOT. Obtention du nombre d'utilisations du service VLS des stations présentes dans l'écoquartier ou à proximité.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références nationales : retour des enquêtes ménages déplacements. La comparaison avec les résultats enregistrés dans d'autres villes est nécessaire. Valeurs de références locales : utilisation sur le reste de la commune / agglomération
	Facteurs explicatifs	<p>Le vélo libre-service est à replacer dans un offre globale de services vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> location de différentes durées, subventions à l'achat formations pour enfants et adultes stationnement entretien des vélos

Descriptif	Intitulé	11. Fréquentation du réseau pédibus ou cyclobus
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet de renseigner si le procédé du pédibus (ou cyclobus) est fréquentés ou non. C'est un mode de transport éco-citoyen basé sur l'accompagnement pédestre ou cycliste des enfants par des parents, du domicile vers l'école et inversement, sur des circuits sécurisés et balisés. La santé des enfants, la sécurité aux abords des écoles, l'apprentissage aux enfants du code de la route et des conduites à tenir, la convivialité et le renforcement du lien social sont les principaux bénéfices des pédibus.
	Unité de mesure	Fourchette : cette unité a été déterminée de manière à rendre accessible l'acquisition de données tout en s'adaptant au profil de l'écoquartier, c'est pourquoi une valeur approchante est suffisante en ce qui concerne le nombre d'utilisateurs du système pédibus ou cyclobus.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Si système de gouvernance publique : collectivités Si système de gouvernance basée sur le volontariat des usagers : enquête auprès des habitants par l'intermédiaire du questionnaire joint. Les questions relatives à cet indicateur : question 2 « vos habitudes de déplacement », en prenant en compte les réponses liées au pédibus.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat est à mettre en relation avec d'autres indicateurs afin de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour une amélioration de la pratique du système pédibus : <ul style="list-style-type: none"> les indicateurs relatifs au critère « offre modale agréable et sûre » sentiment de confort (indicateur 5) dispositif de jalonnement (indicateurs 12 et 13) moyens de communication (indicateur 2)

Indicateur Descriptif	Intitulé	12. Un dispositif de jalonnement piéton a-t-il été mis en place ?
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Performance de l'offre modale
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur renseigne si un système de jalonnement piéton a été mis en place sur les itinéraires piétons. Les milieux urbains se prêtent bien à la pratique des modes actifs. Or, si la proportion de ces usagers est importante dans les zones patrimoniales ou commerçantes, le piéton trouve souvent une alternative motorisée à ses déplacements dans les quartiers plus éloignés. Sur les trajets de la vie quotidienne, le critère qui préside au choix modal est celui du temps et des repères de durée nécessaire pour atteindre sa destination. L'enjeu pour la collectivité est de trouver un outil permettant aux usagers de reprendre conscience des temps de parcours et de montrer que certains lieux sont moins loin que l'on ne le pense. Pour atteindre sa destination, le piéton a besoin de se repérer, de s'orienter et de se localiser. L'implantation d'un jalonnement répond aux besoins des usagers de lieux publics et leur offre un confort et une sécurité. Exprimer des temps de trajets moyens à pied (et non pas des distances) par la signalétique urbaine incite et sécurise l'utilisateur.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Question fermée : répondre par oui ou non
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Identification de l'existence ou non d'un système de jalonnement piéton.
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Résultat : oui ou non
Interprétation	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 5 (accessibilité et confort des modes actifs) - indicateur 6 (sentiment de sécurité des modes actifs) - indicateur 8 (fréquentation des itinéraires modes actifs)

Indicateur Descriptif	Intitulé	13. Un dispositif de jalonnement cycliste a-t-il été mis en place ?
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'aménagement du quartier favorise-t-il les déplacements modes actifs au sein du quartier et vers les quartiers adjacents ?
	Critère d'évaluation	Performance de l'offre modale
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur renseigne si un système de jalonnement cycliste a été mis en place sur les itinéraires cyclables. Les milieux urbains se prêtent bien à la pratique des modes actifs. Or, si la proportion de ces usagers est importante dans les zones patrimoniales ou commerçantes, le cycliste trouve souvent une alternative motorisée à ses déplacements dans les quartiers plus éloignés. Sur les trajets de la vie quotidienne, le critère qui préside au choix modal est celui du temps et des repères de durée nécessaire pour atteindre sa destination. L'enjeu pour la collectivité est de trouver un outil permettant aux usagers de reprendre conscience des temps de parcours et de montrer que certains lieux sont moins loin que l'on ne le pense. Pour atteindre sa destination, le cycliste a besoin de se repérer, de s'orienter et de se localiser. L'implantation d'un jalonnement répond aux besoins des usagers de lieux publics et leur offre un confort et une sécurité. Exprimer des temps de trajets moyens à vélo (et non pas des distances) par la signalétique urbaine incite et sécurise l'utilisateur.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Question fermée : répondre par oui ou non
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Identification de l'existence ou non d'un système de jalonnement cycliste.
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Résultat : oui ou non
Interprétation	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 5 (accessibilité et confort des modes actifs) - indicateur 6 (sentiment de sécurité des modes actifs) - indicateur 8 (fréquentation des itinéraires modes actifs)

Descriptif	Intitulé	14. Part des véhicules desservant l'écoquartier accessible aux PMR
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Plan d'action pour les mobilités actives) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'offre de transports collectifs et les services à la mobilité favorisent-ils un usage alternatif à la voiture individuelle ?
	Critère d'évaluation	Accessibilité de l'offre modale : prise en compte PMR et adaptation au vieillissement
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur donne une visibilité de la mise en accessibilité PMR des réseaux de transport collectif. Malgré les efforts déployés par les acteurs du transport et notamment les autorités organisatrices, les objectifs fixés par la loi n'ont pas pu être atteints en totalité. La nécessité de poursuivre l'adaptation de la société, en vue d'améliorer le cadre de vie de tous, a amené le Gouvernement à prendre de nouvelles dispositions et introduire des outils à même de concilier exigence et pragmatisme.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage : nombre de véhicules TC accessibles aux PMR desservant l'écoquartier / nombre total de véhicules TC desservant l'écoquartier.
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> La base de données nécessaire pour répondre à cet indicateur est à mobiliser auprès de l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Pour répondre à cet indicateur, prendre en compte tous les types de véhicules TC desservant l'écoquartier ou à proximité.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Valeur relative aux caractéristiques de l'écoquartier
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 20 (taux de motorisation) Il renseigne également la qualité des moyens mis en œuvre sur le critère d'évaluation « accessibilité de l'offre modale »

Acquisition Descriptif	Intitulé	15. Taux d'abonnés au transport collectif (TC) habitant l'écoquartier
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'offre de transports collectifs et les services à la mobilité favorisent-ils un usage alternatif à la voiture individuelle ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur donne une visibilité sur l'usage de l'offre en transport collectif par les habitants de l'écoquartier.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Pourcentage : quantité d'abonnés au TC habitant l'écoquartier sur le nombre total d'habitants de l'écoquartier
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> La base de données nécessaire pour répondre à cet indicateur est à mobiliser auprès de l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et l'AOT. Dans la base de données totalisant les abonnés utilisateurs du réseau TC : sélectionner les habitants de l'écoquartier grâce à leur adresse de résidence.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives. La question 3 « modification de vos habitudes de déplacement » de l'enquête proposé en annexe peut donner une visibilité sur cet indicateur si la quantité d'enquêtés est suffisamment représentative de la population de l'écoquartier.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références nationales : retour des enquêtes ménages déplacements. La comparaison avec les résultats enregistrés dans d'autres villes est nécessaire. Valeurs de références locales (si existantes) : PDU ou PGD
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> L'évolution du taux d'abonné TC peut être est la conséquence d'intervention sur certains facteurs tels que : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 2 (communication) - indicateur 16 (ligne structurante dans desservant l'écoquartier) - indicateur 17 (fréquence et amplitude horaires des TC) - indicateur 18 (tarification des TC)

Indicateur Descriptif	Intitulé	16. Existe-t-il une ligne structurante TCSP traversant l'écoquartier ?
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'offre de transports collectifs et les services à la mobilité favorisent-ils un usage alternatif à la voiture individuelle ?
	Critère d'évaluation	Performance de l'offre modale
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Le développement des réseaux de transports collectifs constitue une priorité pour l'État afin de répondre aux objectifs de développement durable, de soutien à l'économie dans le secteur des transports. Il permet à la fois de réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, en aidant au report modal de la voiture particulière vers des modes de transport plus responsables, et de lutter contre la congestion urbaine Une ligne structurante permet de relier un quartier au reste de la ville de manière fiable et confortable. <p>On distingue 3 familles de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le métro : guidé de manière permanente et caractérisé par un site propre intégral (pas de carrefour, plate-forme inaccessible). Le tramway : guidé de manière permanente et caractérisé par un véhicule ferroviaire (roulement fer sur fer) qui circule majoritairement sur la voirie urbaine et est exploité en conduite à vue. Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un TCSP caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,50m en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways français.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Question fermée : répondre par oui ou non
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Identification de l'existence ou non d'une ligne structurante de TCSP.
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Résultat : oui ou non
Interprétation	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 15 (taux d'abonnés TC habitant l'écoquartier)

Descriptif	Intitulé	17. Fréquence horaire et amplitude des différentes lignes TC.
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi l'offre de transports collectifs et les services à la mobilité favorisent-ils un usage alternatif à la voiture individuelle ?
	Critère d'évaluation	Performance de l'offre modale
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur renseigne la performance et donc la fiabilité de l'offre en TC.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Descriptif des horaires de desserte du service de TC. La totalité de la grille horaire doit être renseignée (heure de début et de fin, fréquence ou heures précise, période de vacances scolaires, etc.).
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> La base de données nécessaire pour répondre à cet indicateur est à mobiliser auprès de l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Obtention de la grille horaire des différentes lignes TC. Pour chacune des lignes de transport collectif traversantes ou à proximité, renseigner la fréquence horaire et l'amplitude de la desserte de l'écoquartier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Appréciation qualitative : texte et tableau
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Comparaison avec la grille horaire des autres agglomérations disponible par internet.
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 15 (taux d'abonnés TC habitant l'écoquartier)

Indicateur Descriptif	Intitulé	18. Système de tarification du transport collectif
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi l'offre de transports collectifs et les services à la mobilité favorisent-ils un usage alternatif à la voiture individuelle ?
	Critère d'évaluation	Offre modale abordable pour tous : accessibilité financière
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Le tarif des transports collectifs (TC) a un impact direct sur la fréquentation du réseau. Un tarif abordable pour tous les usagers a pour objectif de rendre accessible cette offre de transport. Les tarifs que doivent payer les usagers des TC peuvent être définis selon des critères ne prenant pas en compte les ressources financières. Proposer une tarification solidaire assure une meilleure équité entre tous les usagers, s'appuyant sur les ressources réelles des ménages ou sur la composition familiale. Exemple : prise en compte du quotient familial CAF.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Descriptif du système de tarification de l'accès au service de TC. La totalité de la grille tarifaire doit être renseignée (ticket à l'unité, divers abonnement, quelles conditions d'accès, etc.).
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> La base de données nécessaire pour répondre à cet indicateur est à mobiliser auprès de l'Autorité Organisatrice de Transports (AOT).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Obtention de la grille tarifaire. Une attention particulière sera portée sur la tarification solidaire (à destination d'une population à faible ressource).
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Appréciation qualitative : texte et tableau
Interprétation	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Comparaison avec la grille tarifaire des autres agglomérations disponible par internet.
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat de cet indicateur est un facteur d'explication pour d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 15 (taux d'abonnés TC)

Descriptif	Intitulé	19. Quantité de places de stationnement automobile par type de stationnement
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi les dispositifs réduisant l'usage de l'automobile favorisent-ils la cohabitation des modes de déplacement et les pratiques d'écomobilité ?
	Critère d'évaluation	Proximité et disponibilité de l'offre modale
	Description	<p>Une politique de stationnement consiste à définir et gérer les besoins des différentes catégories d'utilisateurs et à les mettre en parallèle avec des dispositifs alternatifs. Les catégories d'utilisateurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les résidents domiciliés dans l'écoquartier (dont logement social) Les pendulaires, actifs et étudiants travaillant dans l'écoquartier (stationnement en journée de longue durée) Les visiteurs ou « occasionnels », comme les touristes, les consommateurs (stationnement ponctuel) <p>L'action des politiques de stationnement est un levier pour le report modal et répond à de nombreux objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> L'absence de place stationnement réservée sur le lieu de travail entraîne une baisse de l'usage de la voiture L'optimisation du stationnement améliore la qualité des espaces publics Encourager la rotation permet d'augmenter le nombre d'usagers accueillis sur un même nombre de place (action sur la réglementation de la durée ou du tarif) <p>Une politique de stationnement trop ambitieuse (offre inférieure aux besoins) facilite une saturation du stationnement sur voirie, voire une congestion du stationnement sur trottoir.</p>
Acquisition	Unité de mesure	<p>Cet indicateur consiste à renseigner le nombre de place de stationnement en fonction des catégories d'utilisateurs et donc de type de stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> stationnement sur voirie stationnement sur parc public stationnement sur parc privé stationnement logement <p>De manière à faciliter la mobilisation des données, une valeur approximative est suffisante et laissée à la libre appréciation de l'évaluateur.</p>
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Données à mobiliser auprès des différents gestionnaires et/ou de la maîtrise d'œuvre.
Interprétation	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité, la maîtrise d'œuvre et les différents gestionnaires de parc privé.
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Quantité de stationnements pour chaque type de stationnement précédemment cité.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références locales (si existantes) : PDU ou PGD
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat de cet indicateur est un facteur d'explication pour d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 20 (taux de motorisation) - indicateur 23 (encombrement du stationnement)

Descriptif	Intitulé	20. Taux de motorisation des habitants de l'écoquartier
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> le Ministère dans le cadre du suivi des politiques nationales (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	En quoi les dispositifs réduisant l'usage de l'automobile favorisent-ils la cohabitation des modes de déplacement et les pratiques d'écomobilité ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Le taux de motorisation correspond au nombre moyen de véhicules particuliers possédés par ménage de l'écoquartier.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Nombre : total de véhicules particuliers possédés par les ménages de l'écoquartier / total de ménages résidant dans l'écoquartier.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée grâce à une enquête auprès des habitants de l'écoquartier par l'intermédiaire du questionnaire joint. La question relative à cet indicateur : question 4 « usage de la voiture », réponse à la question « de combien de voitures votre ménage dispose-t-il pour ses déplacements ? » L'enquête est l'outil de recueil privilégié de la mobilité urbaine au niveau local.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier. Nombre de ménages enquêtés propriétaires d'une voiture particulière au moins / nombre de ménages enquêtés
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeurs de références nationales : retour des enquêtes ménages déplacements. La comparaison avec les résultats enregistrés dans d'autres villes est nécessaire. Valeurs de références locales (si existantes) : PDU ou PGD
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> L'évolution du taux de motorisation est la conséquence de l'ensemble des moyens mis en œuvre dans l'écoquartier mais est aussi liée aux changements des modes de vie, à la politique de développement urbain, la distance entre le lieu de travail et celui de résidence, etc. L'interprétation des résultats des enquêtes doit tenir compte de leur précision statistique, critère important pour l'analyse des évolutions. La question 3 « modification de vos habitudes de déplacement » apporte des explications sur l'évolution du taux (causes et autres moyens de transport).

Descriptif	Intitulé	21. Pratique du covoiturage
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi les dispositifs réduisant l'usage de l'automobile favorisent-ils la cohabitation des modes de déplacement et les pratiques d'écomobilité ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur donne une représentation de la pratique du covoiturage par les usagers de l'écoquartier. Le covoiturage est considéré comme une réponse non-négligeable pour limiter la place et l'impact de la voiture. Il a de nombreux avantages : il permet de réduire le nombre de véhicules circulant, il augmente le taux d'occupation et contribue ainsi à la réduction des gaz à effet de serre. Il permet également de réduire les frais de transport et réinvente une convivialité qui n'existe plus dans les transports en commun.
	Unité de mesure	Fourchette : cette unité a été déterminée de manière à rendre accessible l'acquisition de données tout en s'adaptant au profil de l'écoquartier, c'est pourquoi une valeur approchante est suffisante en ce qui concerne le nombre de trajets réalisés en covoiturage.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Si système de gouvernance publique : collectivités Si système de gouvernance basée sur le volontariat des usagers : enquête auprès des habitants par l'intermédiaire du questionnaire joint. Les questions relatives à cet indicateur : question 7 « votre avis sur les moyens mis en œuvre », en prenant en compte les réponses liées au covoiturage.
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> L'évolution de la pratique du covoiturage peut être la conséquence d'intervention sur certains facteurs tels que : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 2 (communication) - indicateur 16 (ligne structurante dans desservant l'écoquartier) - indicateur 17 (fréquence et amplitude horaires des TC) - indicateur 18 (tarification des TC)

Description	Intitulé	22. Pratique de l'auto-partage
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi les dispositifs réduisant l'usage de l'automobile favorisent-ils la cohabitation des modes de déplacement et les pratiques d'écomobilité ?
	Critère d'évaluation	Pratique alternative à la voiture particulière (VP) : visibilité des pratiques de déplacement des usagers
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur donne une représentation de la pratique de l'auto-partage par les usagers de l'écoquartier. L'auto-partage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'une voiture « à la carte », moyennant une adhésion préalable au service et réservation avant chacune des prises d'un véhicule. Avec la création du réseau France auto-partage au début des années 2000 regroupant certains des premiers opérateurs français, de la charte ADEME-GART « Pour le développement de l'auto-partage en France » en 2005, puis la proposition de loi visant à promouvoir l'auto-partage adoptée au Sénat en 2006, l'activité auto-partage a connu une croissance soutenue.
	Unité de mesure	Fourchette : cette unité a été déterminée de manière à rendre accessible l'acquisition de données tout en s'adaptant au profil de l'écoquartier, c'est pourquoi une valeur approchante est suffisante en ce qui concerne le nombre d'utilisation du système auto-partage.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Gestionnaire du service d'auto-partage
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La mobilisation des données se base sur un système partenarial entre la collectivité et le gestionnaire du service d'auto-partage. Obtention du nombre d'utilisations du système auto-partage des stations présentes dans l'écoquartier ou à proximité.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> L'évolution de la pratique de l'auto-partage peut être la conséquence d'intervention sur certains facteurs tels que : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 2 (communication) - indicateur 16 (ligne structurante dans desservant l'écoquartier) - indicateur 17 (fréquence et amplitude horaires des TC) - indicateur 18 (tarification des TC)


Descriptif	Intitulé	23. Encombrement du stationnement automobile
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales, exemple : Plan de Déplacements Urbain (PDU) ou Programme Général de déplacement (PGD) et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	En quoi les dispositifs réduisant l'usage de l'automobile favorisent-ils la cohabitation des modes de déplacement et les pratiques d'écomobilité ?
	Critère d'évaluation	Cohabitation des modes de déplacement : interactions entre les différents modes.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Une politique de stationnement consiste à définir et gérer les besoins des différentes catégories d'utilisateurs et à les mettre en parallèle avec des dispositifs alternatifs. Une politique de stationnement trop ambitieuse (offre inférieure aux besoins) facilite une saturation du stationnement sur voirie, voire une congestion du stationnement sur trottoir. Cet indicateur illustre la congestion ou non du stationnement et ainsi de savoir si l'offre correspond aux besoins.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Baromètre <div> <p>Critère : cohabitation des modes de déplacement</p> <p>23 Encombrement du stationnement automobile</p> </div>
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée soit grâce à une enquête auprès des usagers de l'écoquartier (habitants, employés, commerçants, visiteurs) par l'intermédiaire du questionnaire joint, soit par un système d'analyse photographique (time-lapse ou « accéléré »). La question relative à cet indicateur : question 2 « usage de la voiture », en prenant en compte les réponses liées au stationnement. Le time-lapse permet d'observer la fréquentation d'un lieu donné à différents moments prédéfinis (soirée, vacances, heures de pointe).
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> La détermination du profil des usagers est laissée à la libre appréciation des collectivités. Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par une version papier. Un ou plusieurs appareils (en fonction de la taille de l'écoquartier), installés stratégiquement, prennent des photos de manière régulière d'espaces concernés (ex : voirie ou parc de stationnement), créant ainsi une séquence vidéo accélérée.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est principalement basée sur la comparaison des résultats des évaluations successives.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur permet d'apporter des éléments d'aide à l'interprétation de résultat d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 1 (part des déplacements en fonction du mode) - indicateur 5 (accessibilité et confort des itinéraires modes actifs) - indicateur 6 (sentiment de sécurité pour les modes actifs) - indicateur 8 (fréquentation des aménagements modes actifs) Cet indicateur est en lien direct avec le nombre de places de stationnement disponible et peut être révélateur d'une politique de stationnement trop ambitieuse.

Descriptif	Intitulé	24. Quantité de point de collecte déchets par habitant de l'écoquartier
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	Comment sont optimisés la gestion des marchandises et le ramassage des déchets afin de réduire les conflits d'usage liés au trafic ?
	Critère d'évaluation	Efficacité du système de livraison et services urbains.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Un nombre de point de collecte des déchets réduit et un emplacement stratégique de ces derniers permet une optimisation de l'itinéraire de ramassage. Cette efficacité réduit la production de GES et des nuisances sonores, les conflits d'usages et l'emprise de la voirie accueillant les poids lourds. La qualité de vie dans l'écoquartier est améliorée.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de point de collecte des déchets par habitant : nombre / habitant
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Nombre total de point de collecte des déchets / nombre total d'habitant de l'écoquartier
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Valeur relative aux caractéristiques de l'écoquartier
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeur spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat de cet indicateur est un facteur d'explication pour d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 28 (Conflits d'usage entre le trafic et le système de livraison et services urbains)

Interprétation Acquisition Descriptif	Intitulé	25. Quantité d'aires de livraison
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	Comment sont optimisés la gestion des marchandises et le ramassage des déchets afin de réduire les conflits d'usage liés au trafic ?
	Critère d'évaluation	Efficacité du système de livraison et services urbains.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur renseigne le nombre d'aires de livraison présentent dans l'écoquartier. Faire des marchandises un élément à part entière de la politique de déplacement. La question des marchandises doit être traitée par la prise en compte des interactions avec les autres problématiques de mobilité. Dans les politiques de stationnement, l'intégration des aires de livraison nécessite un partage des espaces dédiés au stationnement et à l'arrêt. Contrôler ces espaces est nécessaire au même titre que le stationnement payant afin d'améliorer le taux de rotation des véhicules utilitaires en livraison et ainsi diminuer le double file et les conflits d'usages.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de point de collecte des déchets par habitant : nombre / commerce
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Nombre total d'aires de livraison / nombre total de commerces
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Valeur relative aux caractéristiques de l'écoquartier
Interprétation	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Valeur spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat de cet indicateur est un facteur d'explication pour d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 28 (Conflits d'usage entre le trafic et le système de livraison et services urbains)

Descriptif	Intitulé	26. Les aires de livraison sont-elles mutualisées
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	Comment sont optimisés la gestion des marchandises et le ramassage des déchets afin de réduire les conflits d'usage liés au trafic ?
	Critère d'évaluation	Efficacité du système de livraison et services urbains.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur renseigne de quelle manière les aires de livraisons sont mutualisées. Faire des marchandises un élément à part entière de la politique de déplacement. La question des marchandises doit être traitée par la prise en compte des interactions avec les autres problématiques de mobilité. Dans les politiques de stationnement, l'intégration des aires de livraison nécessite un partage des espaces dédiés au stationnement et à l'arrêt. Contrôler ces espaces est nécessaire au même titre que le stationnement payant afin d'améliorer le taux de rotation des véhicules utilitaires en livraison et ainsi diminuer le double file et les conflits d'usages.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Descriptif du système de mutualisation des aires de livraison.
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Si un système de mutualisation des aires de livraison à été prévu et mis en place, renseigner dans la mesure du possible le fonctionnement général : <ul style="list-style-type: none"> - emplacement stratégique - taux de rotation - nombre de commerces concernés - etc.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Appréciation qualitative : texte et tableau
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat de cet indicateur est un facteur d'explication pour d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 28 (Conflits d'usage entre le trafic et le système de livraison et services urbains)

Interprétation	Intitulé	27. Réglementation horaire des aires de livraison
	Intérêt	Cet indicateur présente un intérêt pour : <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Optionnel
	Sous question	Comment sont optimisés la gestion des marchandises et le ramassage des déchets afin de réduire les conflits d'usage liés au trafic ?
	Critère d'évaluation	Cohabitation des modes de déplacement : interactions entre les différents modes.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> La livraison des marchandises est un élément à part entière de la politique de déplacement. La question des marchandises doit être traitée par la prise en compte des interactions avec les autres problématiques de mobilité. Dans les politiques de stationnement, l'intégration des aires de livraison nécessite un partage des espaces dédiés au stationnement et à l'arrêt. Contrôler ces espaces est nécessaire au même titre que le stationnement payant afin d'améliorer le taux de rotation des véhicules utilitaires en livraison et ainsi diminuer le double file et les conflits d'usages.
	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Descriptif du système de réglementation horaire des aires de livraison.
Acquisition	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Collectivité
	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Renseigner le fonctionnement réglementaire des aires de livraison dans l'écoquartier. Un listing devra être fait dans le cas où la réglementation des différentes aires de livraison est différente.
Interprétation	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Appréciation qualitative : texte et tableau
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat de cet indicateur est un facteur d'explication pour d'autres indicateurs : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 28 (Conflits d'usage entre le trafic et le système de livraison et services urbains)

Descriptif	Intitulé	28. Conflits d'usage entre le trafic et le système de livraison et services urbains
	Intérêt	<p>Cet indicateur présente un intérêt pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> la collectivité dans le cadre d'un suivi de stratégies territoriales et des objectifs spécifiques éventuellement formulés pour l'écoquartier en matière de mobilité.
	Type	Indicateur Principal
	Sous question	Comment sont optimisés la gestion des marchandises et le ramassage des déchets afin de réduire les conflits d'usage liés au trafic ?
	Critère d'évaluation	Cohabitation des modes de déplacement : interactions entre les différents modes.
	Description	<ul style="list-style-type: none"> Cet indicateur illustre les dysfonctionnements les plus marquants d'un espace en identifiant les usages empêchés, contraints, interdits ou dégradés entre automobilistes, services de livraison et services urbains.
Acquisition	Unité de mesure	<ul style="list-style-type: none"> Baromètre  <p>Critère : Cohabitation des modes de déplacement</p> <p>23 Conflits d'usages entre le trafic et le système de livraison et services urbains</p>
	Sources	<ul style="list-style-type: none"> Cette donnée est renseignée grâce à une enquête auprès des employés et commerçants de l'écoquartier par l'intermédiaire de l'enquête « chaland » et « habitants ». La question relative à cet indicateur : question 2 « Rencontrez-vous des difficultés ? Si oui, pour quelles raisons ? » L'enquête est l'outil de recueil privilégié des usages en terme de mobilité urbaine au niveau local.
Interprétation	Modalités	<ul style="list-style-type: none"> Le mode de diffusion électronique des enquêtes est conseillé (diffusion d'un lien internet vers le site de l'enquête) et peut être complété par des versions papier.
	Présentation – Résultats	<ul style="list-style-type: none"> Les résultats de la première évaluation sont à considérer comme le « point zéro » des évaluations successives. L'interprétation est laissée à la libre appréciation des collectivités qui placent le curseur du baromètre de 0 à 5 (logiciel) en fonction des résultats de l'enquête : 0 étant représentatif d'aucune difficulté de cohabitation entre les différents usages.
	Valeurs de référence	<ul style="list-style-type: none"> Réponse spécifiquement définie pour l'écoquartier
Interprétation	Facteurs explicatifs	<ul style="list-style-type: none"> Le résultat est à mettre en relation avec d'autres indicateurs afin de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour une amélioration la cohabitation : <ul style="list-style-type: none"> - indicateur 27 (réglementation horaire des aires de livraison) - les indicateurs relatifs au critère « efficacité du système de livraison et services urbains » - cartographie : situation des aires de livraison et point de collecte déchets.