



Association des  
Professionnels en  
Conseil Climat Energie  
et Environnement

# LES ETUDES DE PREFAISABILITE : MAILLON INDISPENSABLE ENTRE LA PLANIFICATION ET LA REALISATION D'UN AMENAGEMENT CYCLABLE



**Webconf APCC n°77**  
22 février 2024 à 11h



Co-financé par



En partenariat avec



Membre APCC



Temoins



# Agenda

- Introduction (2 min)
  - Présentation (30 min)
  - Témoignage (10 min)
  - Questions/Réponses (15 min)
  - Conclusion (3 min)
-

# Introduction

- **Qu'est-ce que l'APCC ?**

Association des Professionnels en Conseil Climat, Energie et Environnement

- **Posez vos questions !**

Tout au long de la webconférence, posez vos questions par écrit dans le module Q&R. Ces questions seront traitées au fur et à mesure par les intervenant.e.s.

Toutes les questions non répondues à la fin de la webconf recevront une réponse écrite à postériori,

- **Slides et Replay**

Les slides et le replay seront disponibles quelques heures après la fin de le webconf', sur le site de l'APCC. Vous serez notifié par mail dès la mise en ligne de ces éléments

# Iter, coopérative de conseil en mobilités



## Planification de la mobilité

Iter par son approche pluridisciplinaire et sa capacité de concertation et de médiation aide à faciliter l'émergence et la fiabilisation de vos projets.

## Développement et contractualisation des transports collectifs

Iter vous accompagne dans vos démarches de mise en place ou développement et modernisation de vos réseaux.

## Partage de la voirie et des espaces publics

Iter vous aide à concevoir ou modifier votre politique de circulation et stationnement tous modes et à traduire vos ambitions dans des projets d'aménagement et de gestion.

## Aide à la mise en œuvre, suivi des projets de mobilité et transport

Iter partage ses compétences par la formation et vous propose des outils développés sur l'ensemble de ses secteurs d'activités.



### Benoît GADIOLLET

Urbaniste OPQU, Chef de projets, associé depuis 2015  
Planification multimodale – modes actifs – circulation – stationnement  
– partage de l'espace public

<https://www.linkedin.com/in/benoitgadiollet/>

<https://iternet.org/>

A decorative graphic consisting of a light blue rounded rectangle on the left, a white number '1' inside it, and an orange line that starts from the right side of the blue box, goes up, right, and down, then continues as a vertical line down the page. A small white dot is located on the orange line to the right of the number '1'.

1

# Présentation

Les études de  
pré faisabilité

---

Pourquoi ?

# Un vélo, des vélos (etc.)



<https://theconversation.com/e-commerce-et-empreinte-carbone-du-dernier-kilometre-le-velo-cargo-solution-ideale-174052>



<https://machronique.com/comment-le-velo-a-assistance-electrique-va-t-il-change-notre-maniere-de-se-deplacer/>



<https://www.motorlegend.com/evenement-automobile/reportage/le-boom-du-velo-cargo/la-percee-du-longtail/8,21699,21691.html>



<https://www.cyclable.ch/17176-speed-bike-riesemueller-load-75-hs.html>



<https://www.parents.fr/actualites/etre-parent/comment-faire-des-sorties-velo-en-famille-en-toute-securite-426304>



<https://www.atmosphere.com/fr/produit/terrain-de-jeux-pour-velo/>



<https://www.unapei-idf.org/2020/09/03/une-aide-de-1-200-e-pour-un-velo-adapte-en-ile-de-france/>



<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/558697/promesses-d-un-lancement-en-douceur-pour-la-trottinette-electrique>





# De la planification au dessin de l'aménagement et sa mise en œuvre



<https://twitter.com/psebf/status/1538833896422289408>



<https://twitter.com/eurovelo3/status/1519618372291416064>



<https://twitter.com/LorientVelo/status/1505963926005161989>



<https://twitter.com/clochix/status/1451482969810608129>



<https://twitter.com/bicyloire/status/1298619077620117505>

# De la planification au dessin de l'aménagement et sa mise en œuvre



→ Sens de circulation existant  
 ↔ Itinéraire existant entre la rue du Confluent et le quai P. Sécard



→ Sens de circulation conservé  
 → Itinéraire modifié entre la rue du Confluent et le quai P. Sécard  
 Fermeture de la rue du Confluent

# De la planification au dessin de l'aménagement et sa mise en œuvre

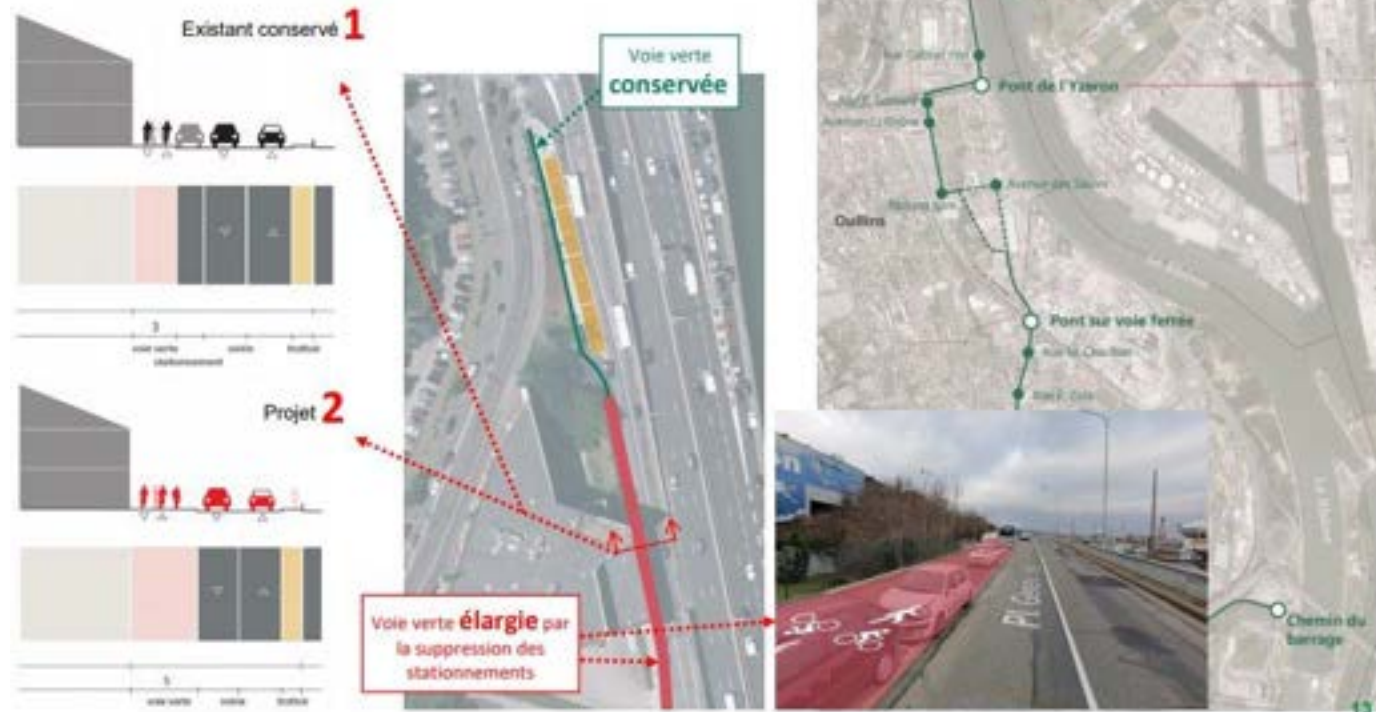
## Principes d'aménagement par tronçons

### 1 Quai de la Libération : entre le pont de La Mulatière et l'ancienne mairie

Pour la première partie du tronçon de la L3 Sud, deux hypothèses sont proposées :

- Le maintien de l'existant en voie verte de 3m de large (1)
- L'élargissement de la voie verte à 5m de large par suppression des 18 places de stationnements (2)

La possibilité de déplacer les stationnements cars est en cours d'étude avec les services concernés.



# De la planification au dessin de l'aménagement et sa mise en œuvre



<https://met.grandlyon.com/voie-lyonnaise-1/>



Montée de Caluire  
<https://twitter.com/plateaunordave1/status/1571916804804710400>

<https://www.lyon.fr/actualite/deplacements/inauguration-du-1er-troncon-de-la-voie-lyonnaise-1>

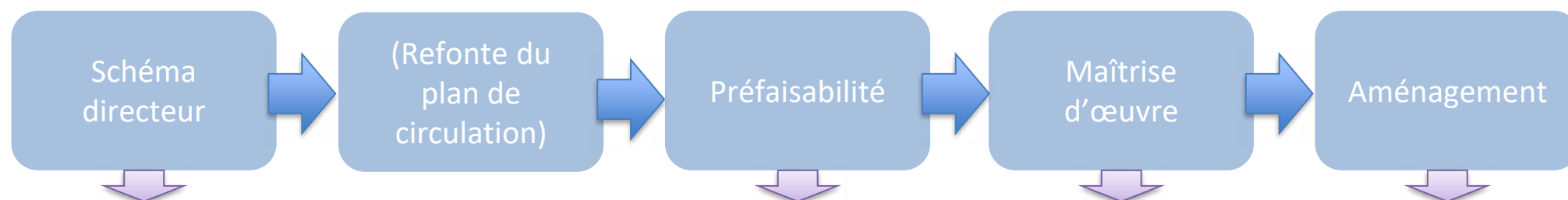


Les études de  
pré faisabilité

---

Comment s'y  
prendre ?

# Une étape nécessaire dans un processus déjà long



- Identifier les itinéraires,
- définir un plan d'actions phasé et financé,
- valider les ambitions

- Premiers dessins de l'aménagement,
- Premières analyses foncières,
- Éventuelles études complémentaires (circulation, stationnement, etc.)

- Dessin de l'aménagement,
- Définition du programme,
- Rédaction du DCE travaux




- Réaliser l'infrastructure
- (s'adapter si besoin en phase EXE pour produire des aménagements le plus qualitatif possible)

De la carte à l'esquisse

De l'esquisse au plan

Du plan à l'aménagement

# Choisir l'aménagement cyclable idoine

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2 000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Source : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>

# Choisir l'aménagement cyclable idoine

APAISER €-----€€

PARTAGER €

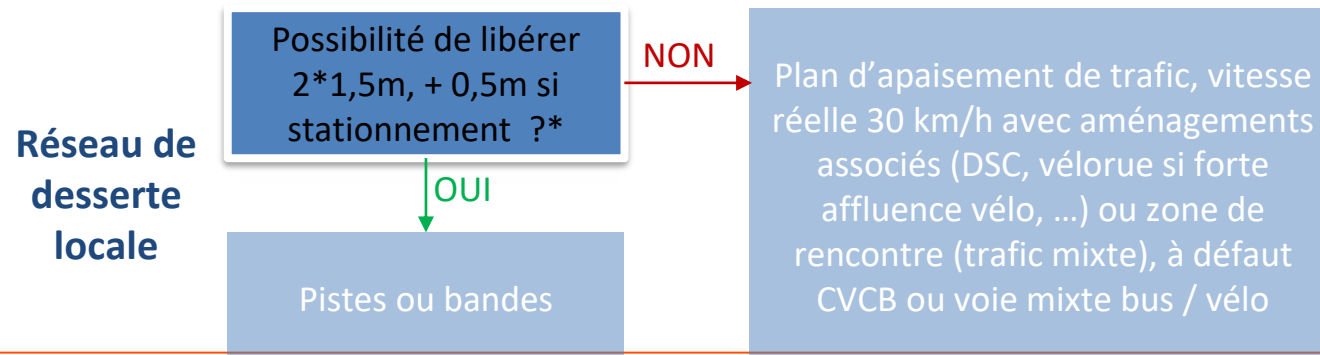
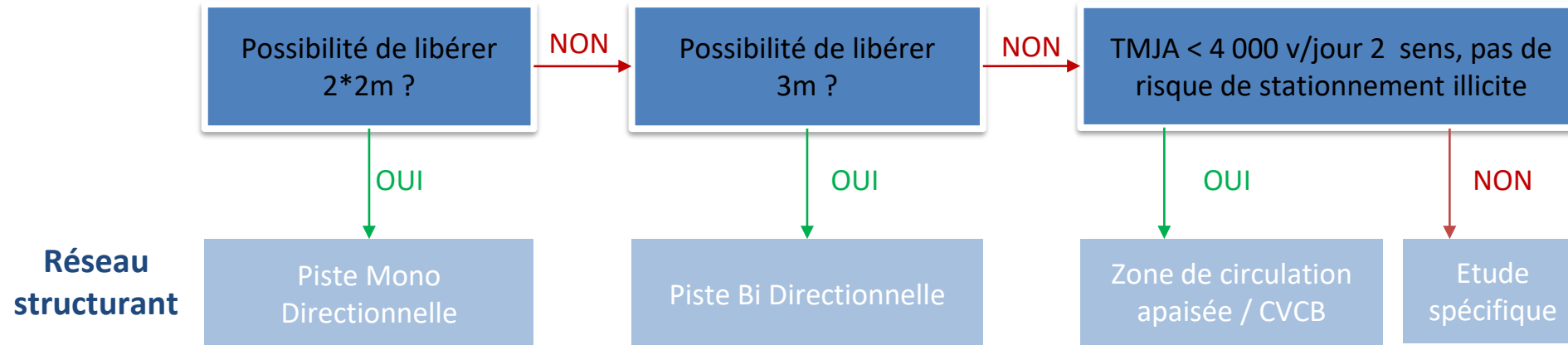
SÉPARER €€€





# Choisir l'aménagement cyclable idoine

En zone agglomérée (vitesse réelle  $\leq 50$  Km/h)

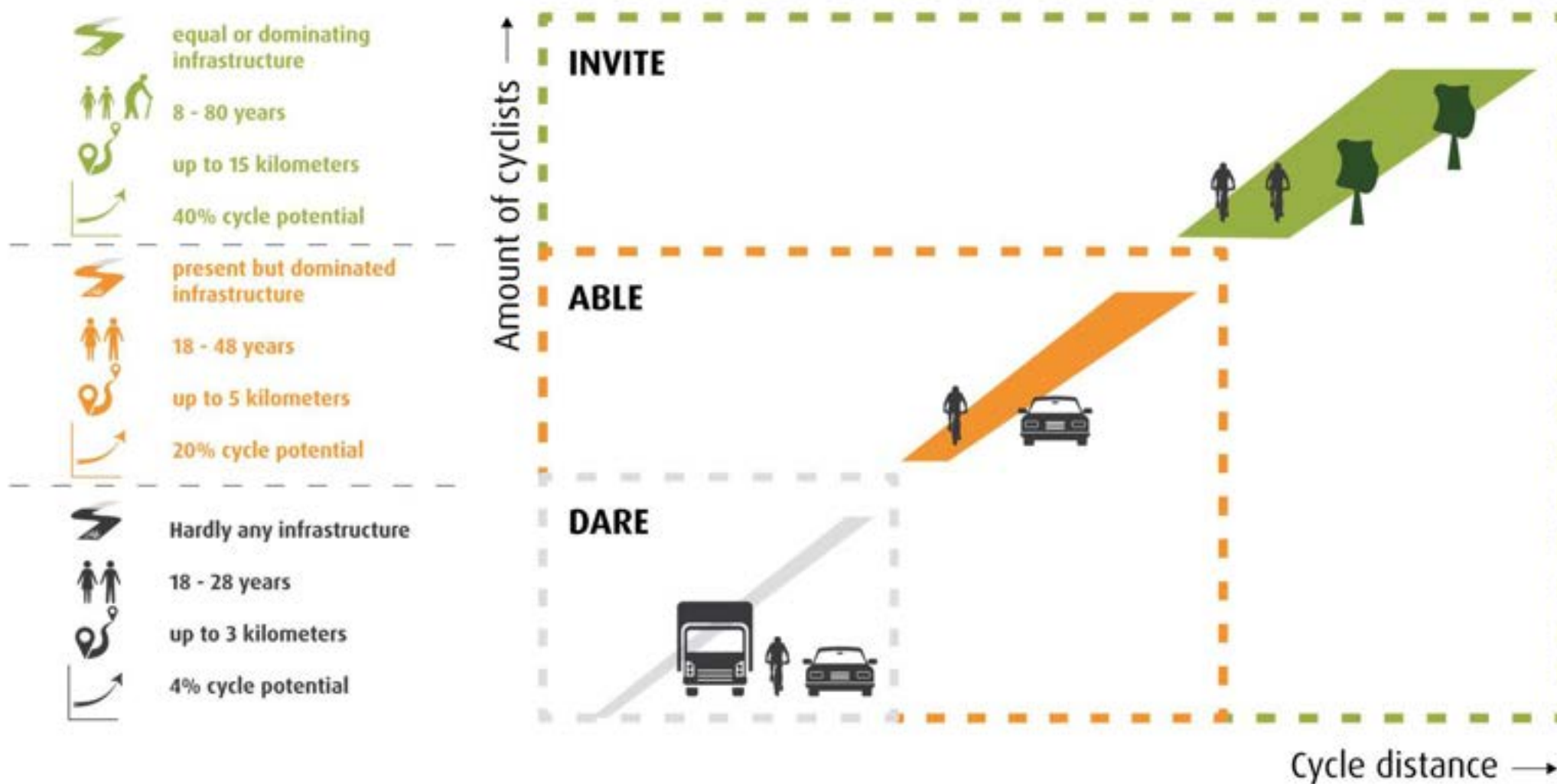


# Choisir l'aménagement cyclable idoine



Source : Copenhagenize

# Choisir l'aménagement cyclable idoine



[https://twitter.com/Cycling\\_Embassy/status/1479785217825071109](https://twitter.com/Cycling_Embassy/status/1479785217825071109)

# Les leviers mobilisables

- **Le foncier existant**
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



*Epinay-sous-Sénart (91)*



*Séméac (65)*

# Les leviers mobilisables

- Le foncier existant
- **L'acquisition foncière**
- Le stationnement automobile
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs

*Toulouse (31)*



# Les leviers mobilisables

- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- **Le stationnement automobile**
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



*Suppression d'un sens de circulation et d'une file de stationnement, Séméac (65)*

# Les leviers mobilisables

- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- **Le stationnement automobile**
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



*Suppression d'un sens de circulation et réorganisation du stationnement, Séméac (65)*

# Les leviers mobilisables

- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- **Le plan de circulation**
- La valorisation de l'existant
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs

Cuxac d'Aude (11)





# Les leviers mobilisables

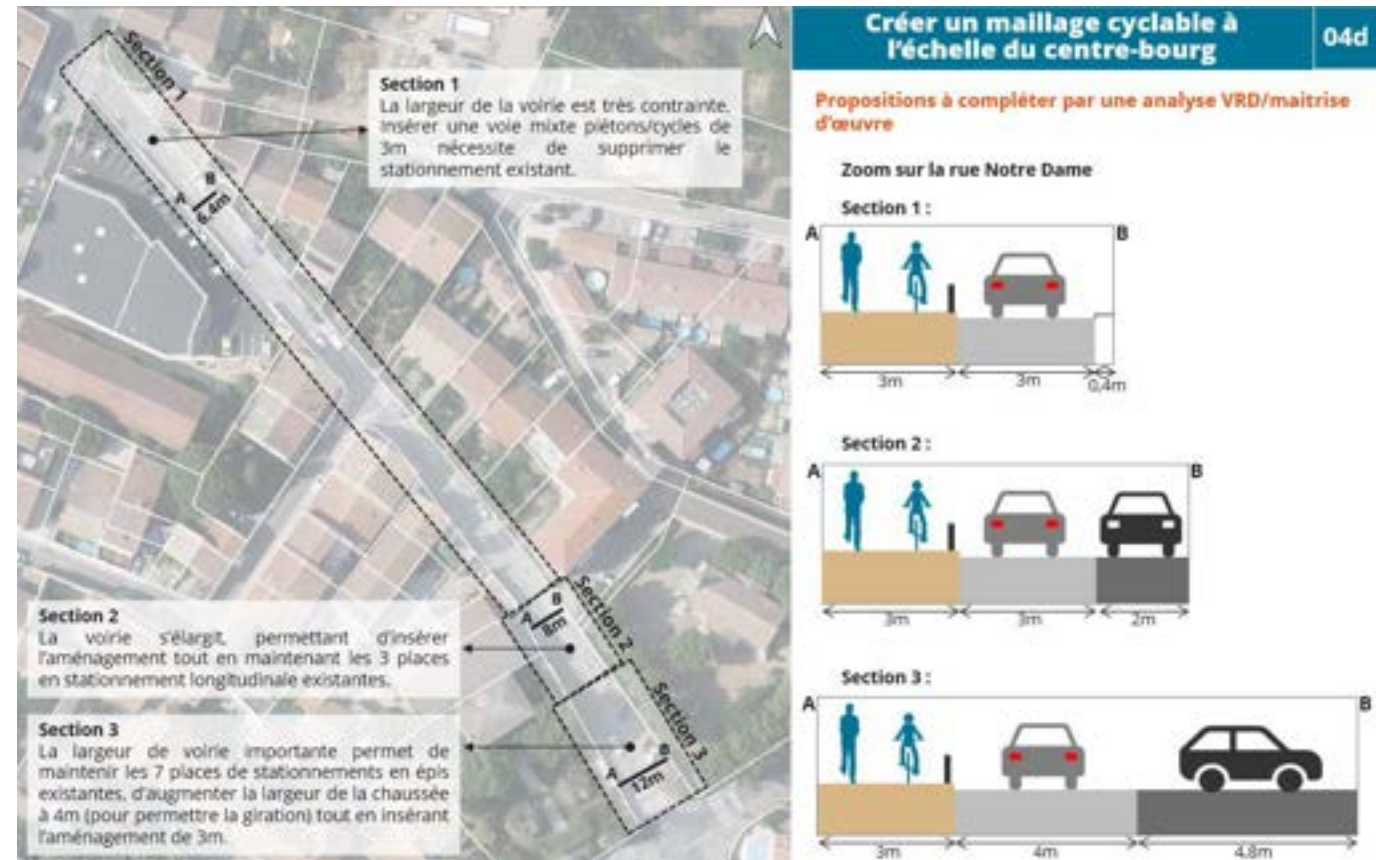
- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- **Le plan de circulation**
- La valorisation de l'existant
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



*Séméac (65)*

# Les leviers mobilisables

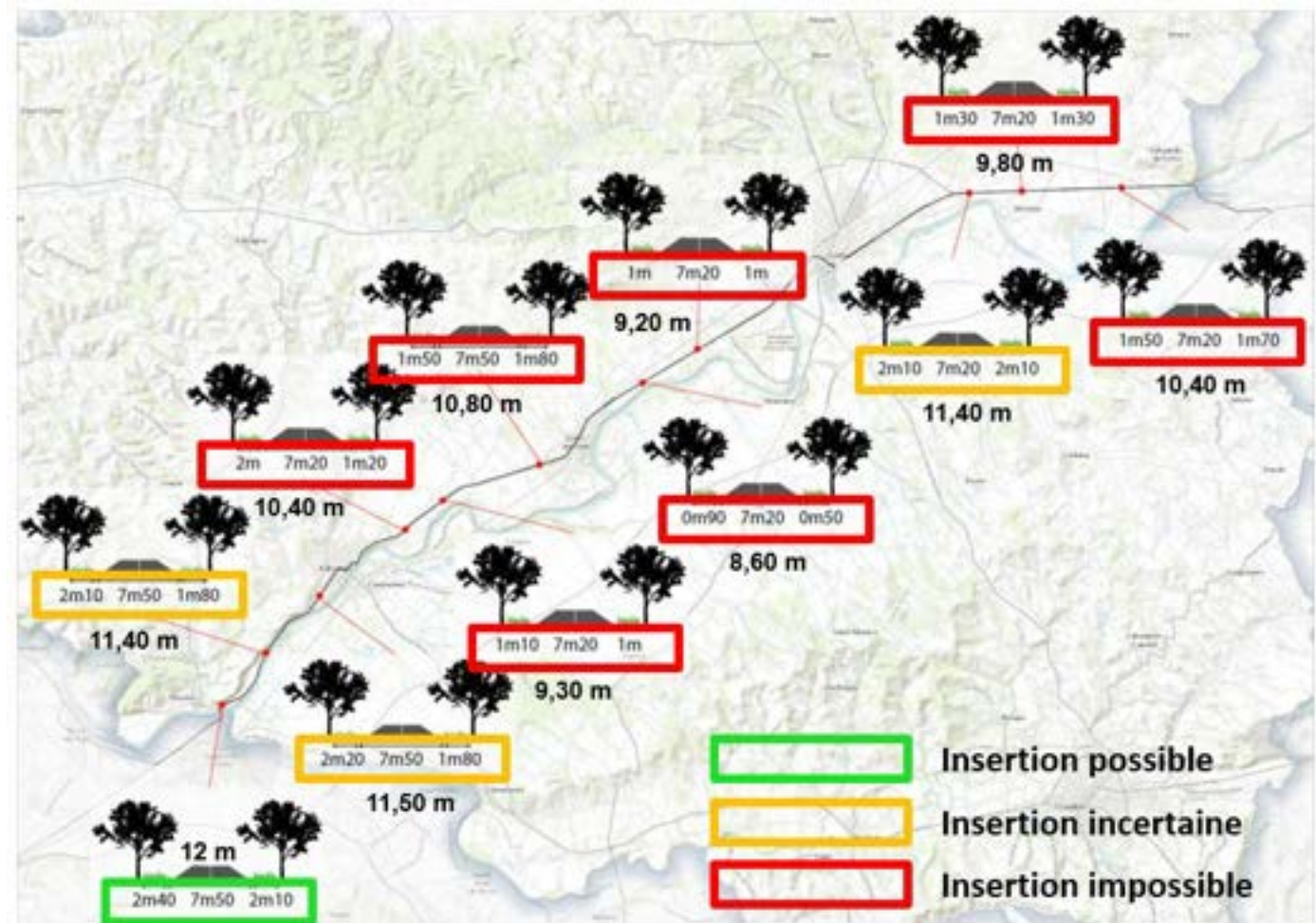
- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- Le plan de circulation
- **La valorisation de l'existant**
- Les itinéraires alternatifs
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



Cuxac d'Aude (11)

# Les leviers mobilisables

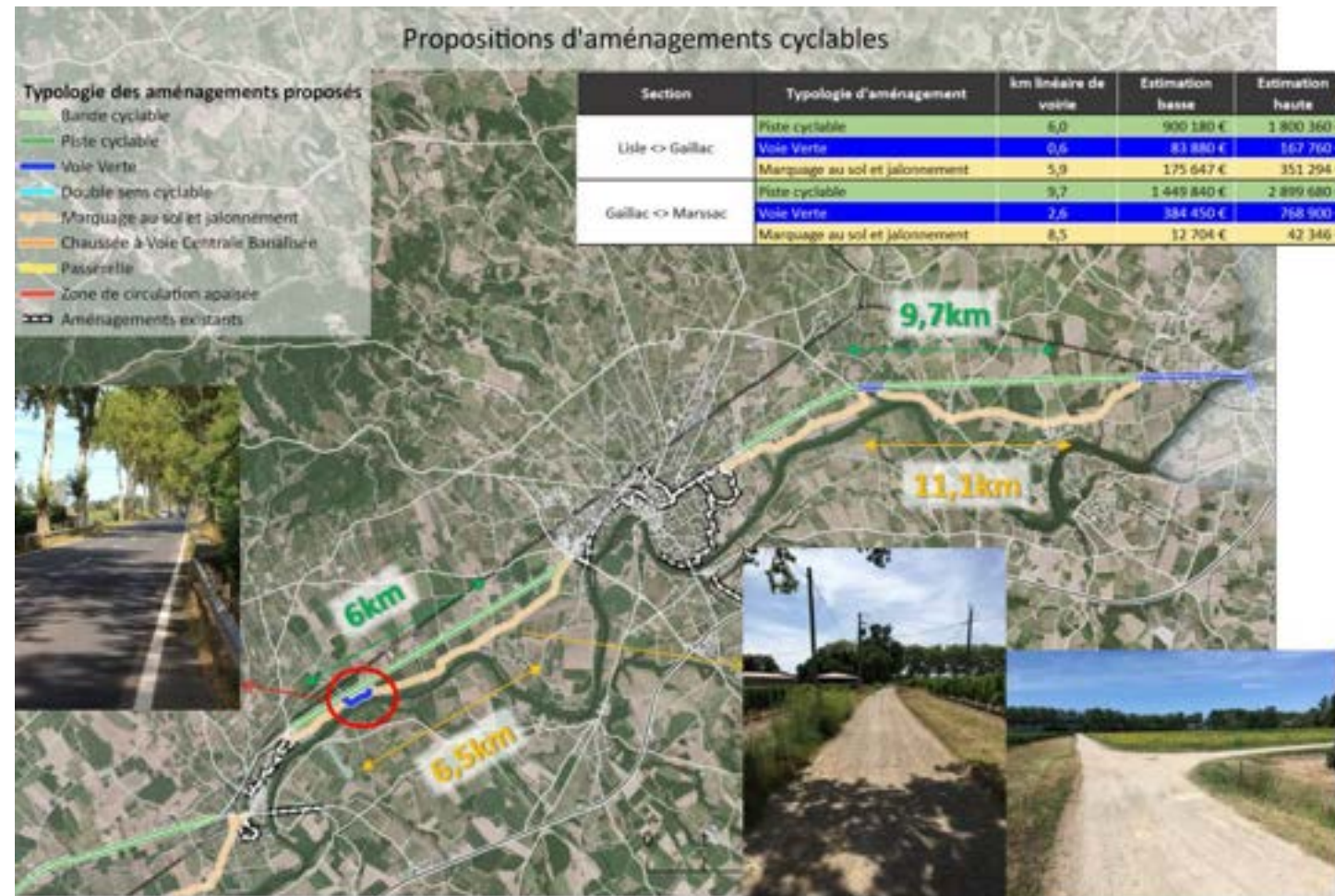
- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- **Les itinéraires alternatifs**
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



Gaillac Graulhet Agglomération (81)

# Les leviers mobilisables

- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- **Les itinéraires alternatifs**
- Des aménagements ponctuels pour les points durs



Gaillac Graulhet Agglomération (81)

# Les leviers mobilisables

- Le foncier existant
- L'acquisition foncière
- Le stationnement automobile
- Le plan de circulation
- La valorisation de l'existant
- les itinéraires alternatifs
- **des aménagements ponctuels pour les points durs**

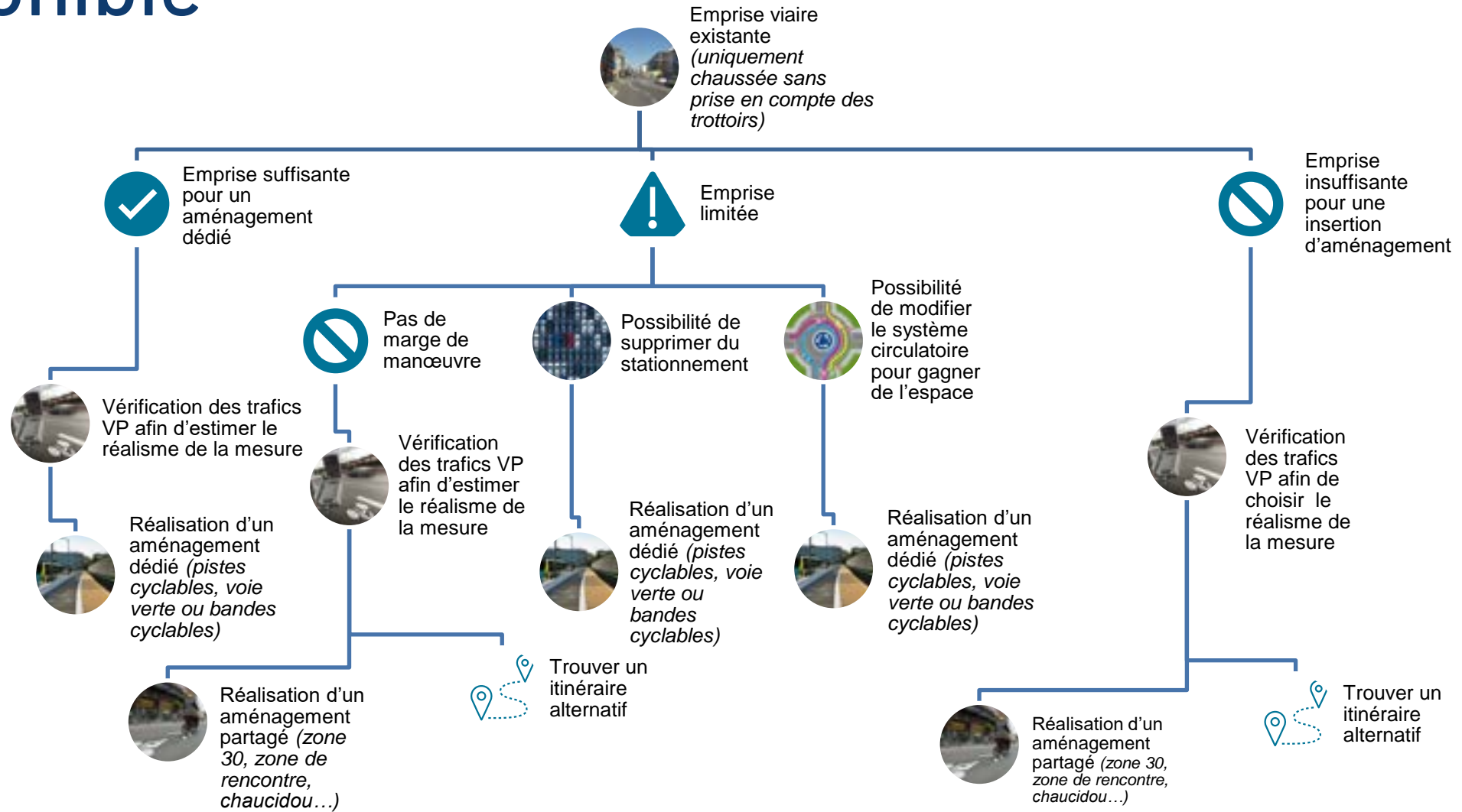


*Cykelslangen, Copenhague*



*Pontacq (64)*

# Aménagements cyclables et emprise viaire disponible



# Des freins à lever

Les questions / oppositions récurrentes :

- Il n'y a pas de foncier disponible



# Des freins à lever

Les questions / oppositions récurrentes :

- Il n'y a pas de foncier disponible
- la question n'est pas celle du foncier mais celle des fonctions attribuées au foncier : circulation motorisée / cycle / piétonne ? Stationnement ? Aménagement paysager ? Commerces ? Etc.





# Des freins à lever

Les questions / oppositions récurrentes :

- Il n'y a pas de foncier disponible
- No parking no business

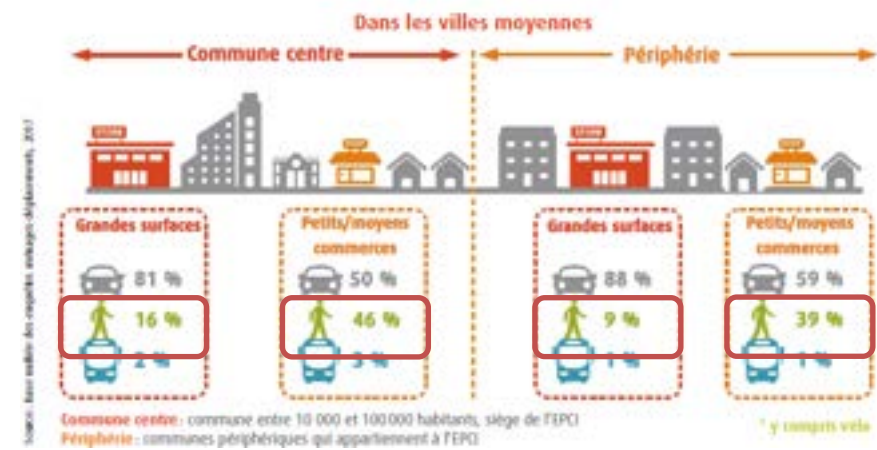
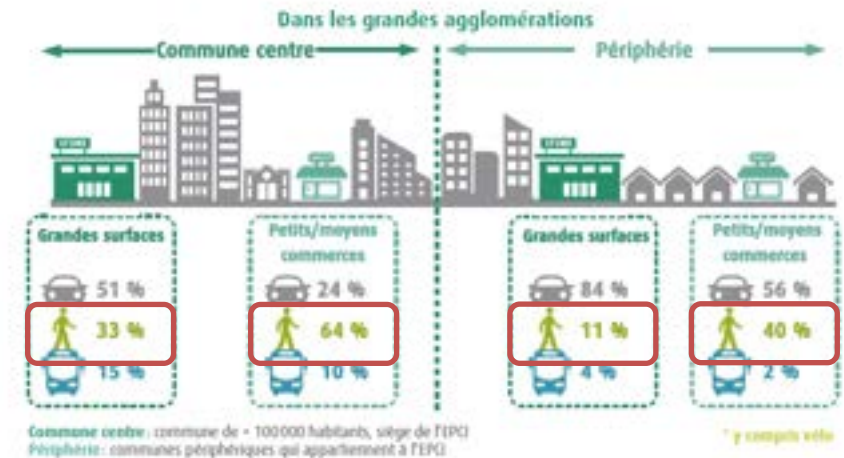
# Des freins à lever

Les questions / oppositions récurrentes :

- Il n'y a pas de foncier disponible
- No parking no business,
- pour les grandes surfaces, oui, pour les commerces de proximité, c'est discutable
- Source : Mobilité et commerces - Quels enseignements des enquêtes déplacements ? (CEREMA, 2019)

## Comment allons-nous faire nos courses ?

Répartition modale des déplacements à destination des commerces en fonction de leur localisation



# Des freins à lever

Les questions / oppositions récurrentes :

- Il n'y a pas de foncier disponible
- No parking no business,
  - pour les grandes surfaces, oui, pour les commerces de proximité, c'est discutable
  - Source : Webinaire CEREMA du 21 mars 2023

Motif achat Cahors (~20 000 hab) :

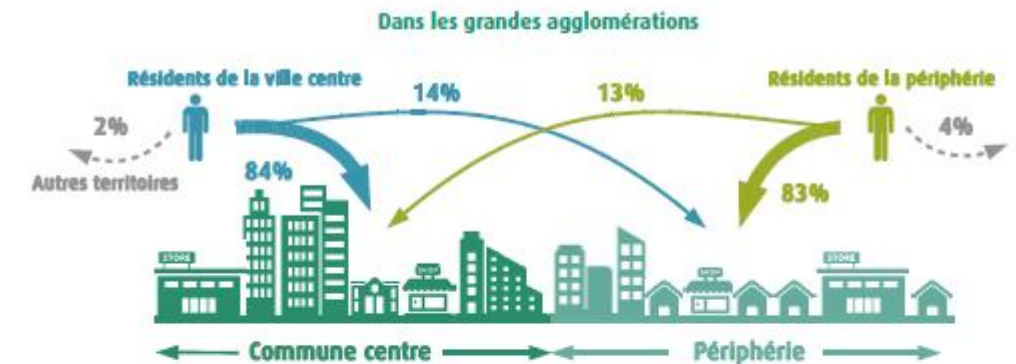
- ~70% habitent la ville de Cahors
- Part modale voiture pour un achat « hors marché » = 36%
- Estimation part modale piétons-cyclistes par les commerçants : 23%, réalité : 56%
- Les priorités et préconisations sont quasiment inversées entre commerçants et usagers, puisque l'aménagement de plus de rues et places piétonnes, priorité des usagers, arrive seulement en 4ème position pour les commerçants.

# Des freins à lever

Les questions / oppositions récurrentes :

- Il n'y a pas de foncier disponible
  - No parking no business
  - No circulation motorisée no life
- modifier le plan de circulation, c'est modifier des habitudes établies pour améliorer le cadre de vie des habitants et non pour tuer le commerce de proximité / faire fuir les familles / etc.
- Source : Mobilité et commerces- Quels enseignements des enquêtes déplacements ? (CEREMA, 2019)

Les achats, majoritairement réalisés à proximité du domicile



Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

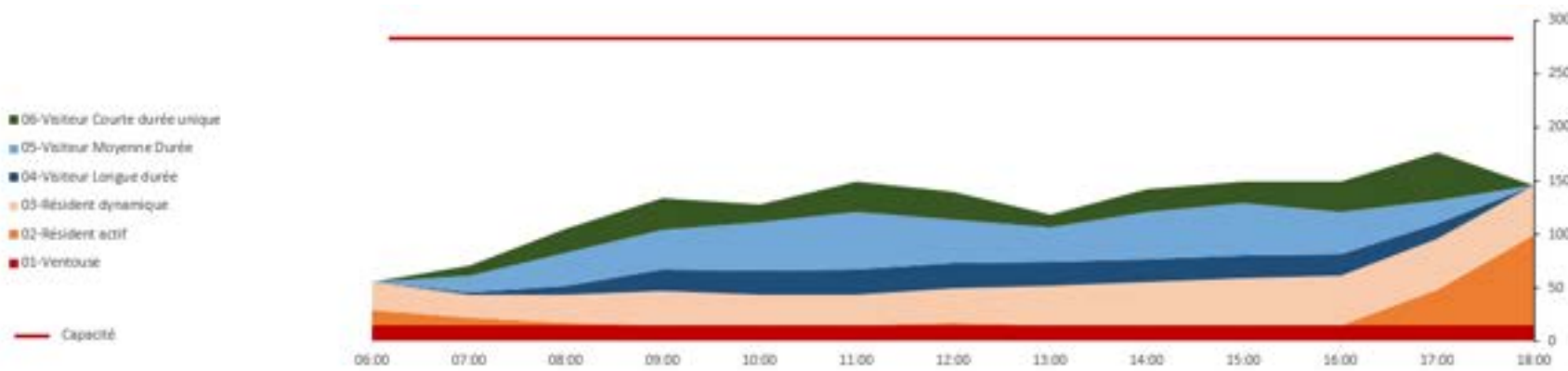


Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

# Des freins à lever

Des études circulation / stationnement sont parfois nécessaires pour faciliter l'aménagement d'une infrastructure cyclable de qualité.

Exemple 1 : Séméac (65, 5 000 habitants)



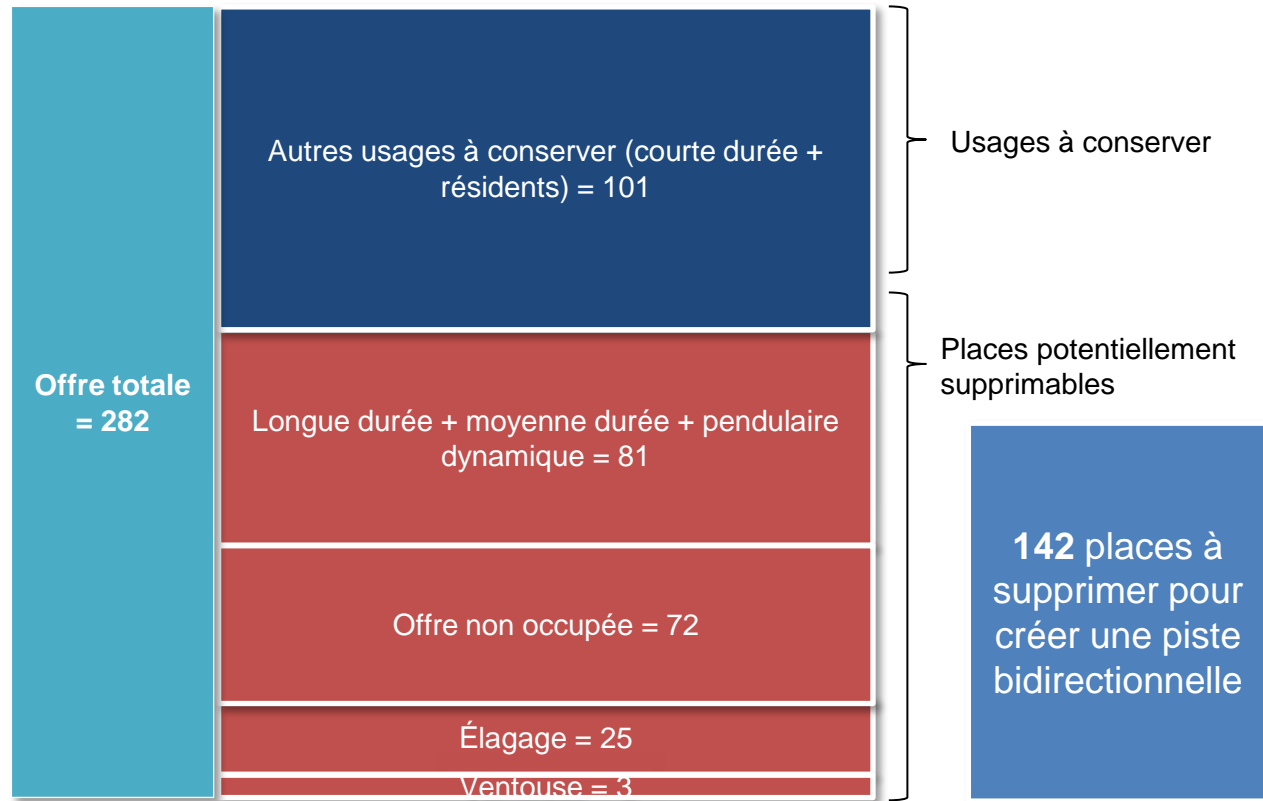
# Des freins à lever



# Des freins à lever

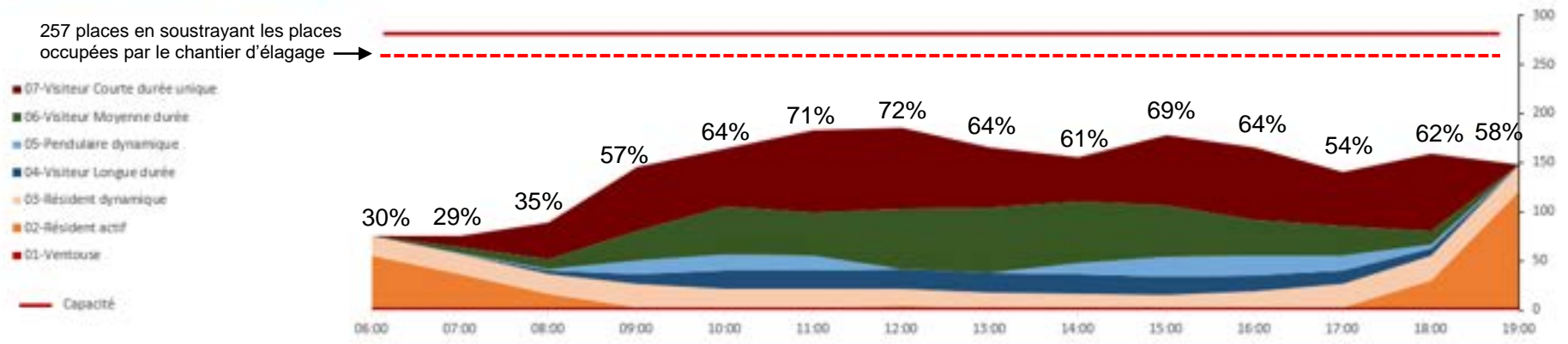
Des études circulation / stationnement sont parfois nécessaires pour faciliter l'aménagement d'une infrastructure cyclable de qualité.

Exemple 2 : Saintes (17, 25 000 hab)

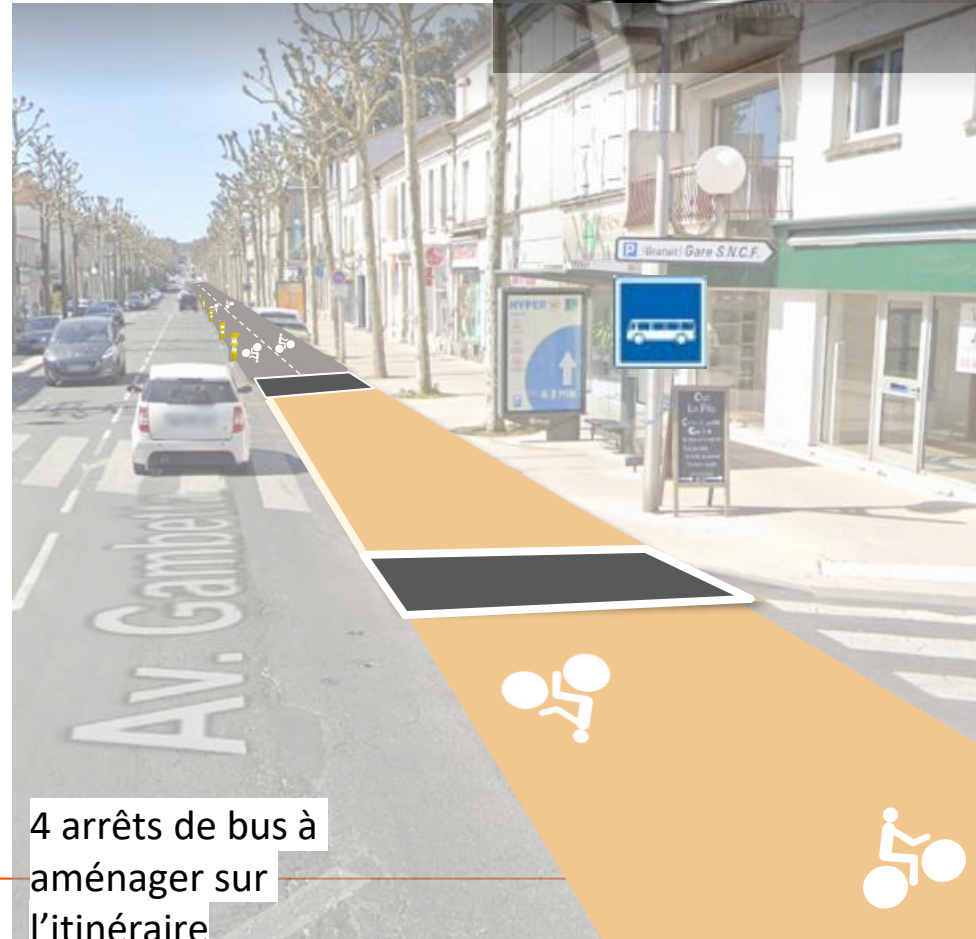


Demande horaire par usage

Capacité : 282 Secteurs : TOTAL



# Des freins à lever

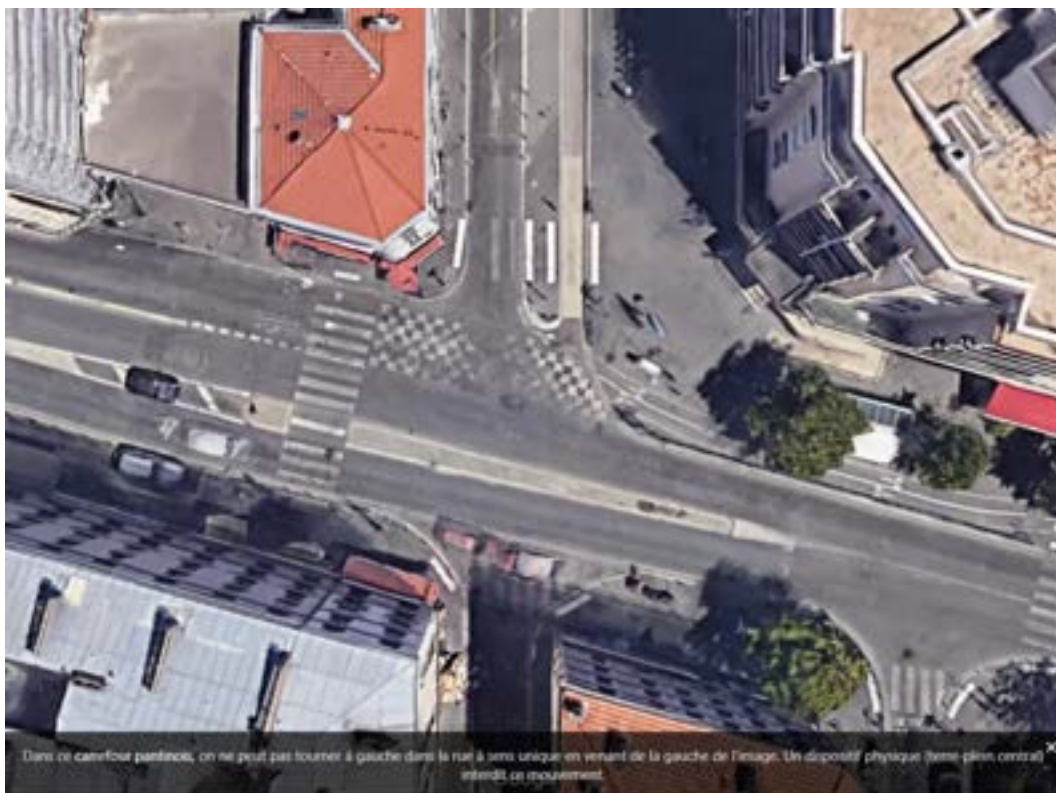


4 arrêts de bus à aménager sur l'itinéraire





# D'autres outils mobilisables : limiter les mouvements opposés dans les intersections



Source : <https://urbanisme-cyclable.fr/blog/2022/09/25/plan-de-circulation/>



# D'autres outils mobilisables : les filtres modaux

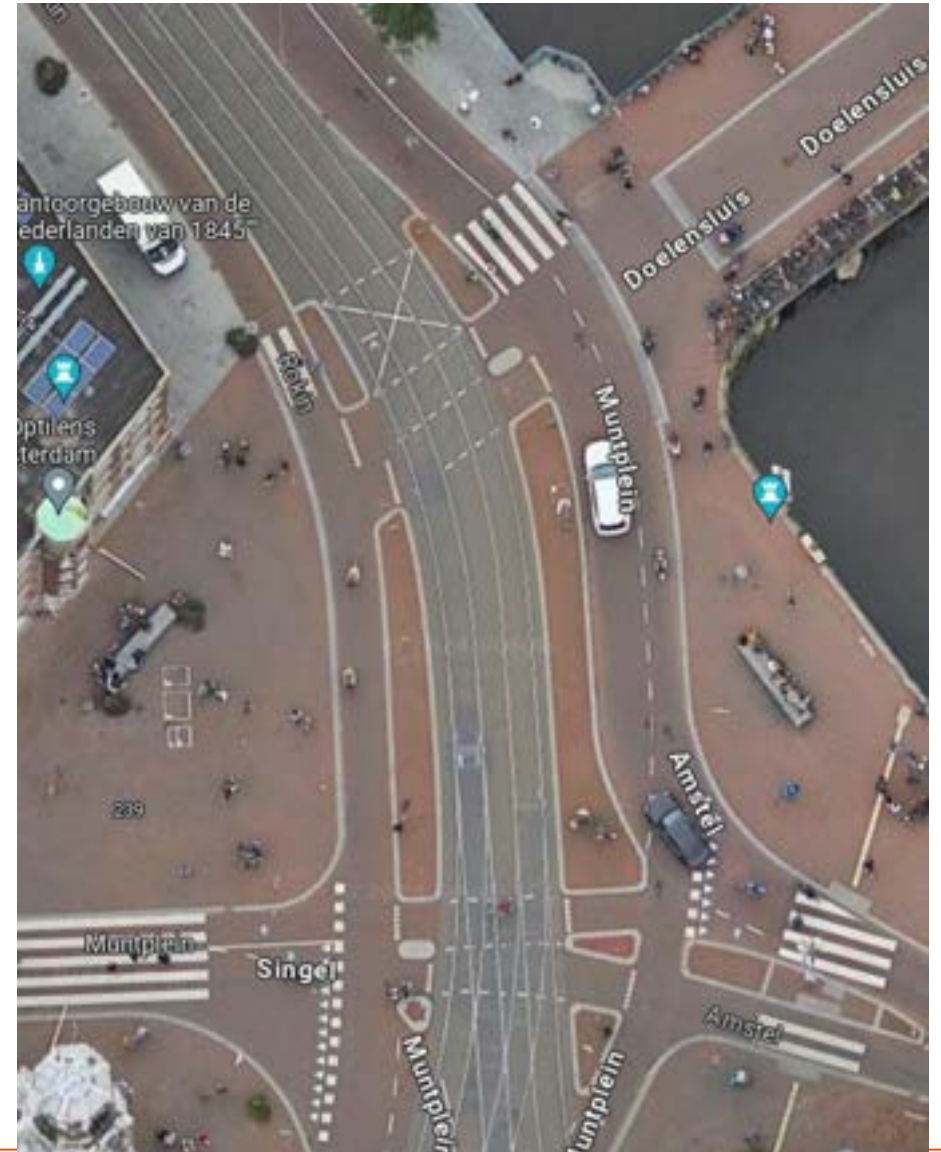


Source : <https://www.google.fr/maps/@55.6944373,12.5542832,134m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

# D'autres outils mobilisables : les filtres modaux



Source : <https://www.google.fr/maps/@52.3673498,4.8935078,73m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>



# Les principes d'aménagement d'un réseau cyclable

## **Cohérent et hiérarchisé**

Un réseau cyclable est un système global articulant réseau secondaire et réseau magistral, permettant aux cyclistes de se déplacer pour atteindre les différents secteurs du territoire. Il est une partie du système global de mobilité et doit être pensé en lien avec les autres modes de déplacements, notamment les transports en commun (→ intermodalité).

## **Continu et direct**

Un itinéraire doit être aménagé de bout en bout, conçu à l'échelle de l'axe. Chaque rupture dans l'aménagement de l'itinéraire est un frein à l'usage du vélo. En ce sens, le traitement qualitatif des intersections est fondamental afin d'éviter toute forme de rupture. Les itinéraires cyclables ne doivent pas comporter de détours ou déviation, sinon ils perdent en attractivité (augmentation du temps de parcours).

## **Sécurisé et lisible**

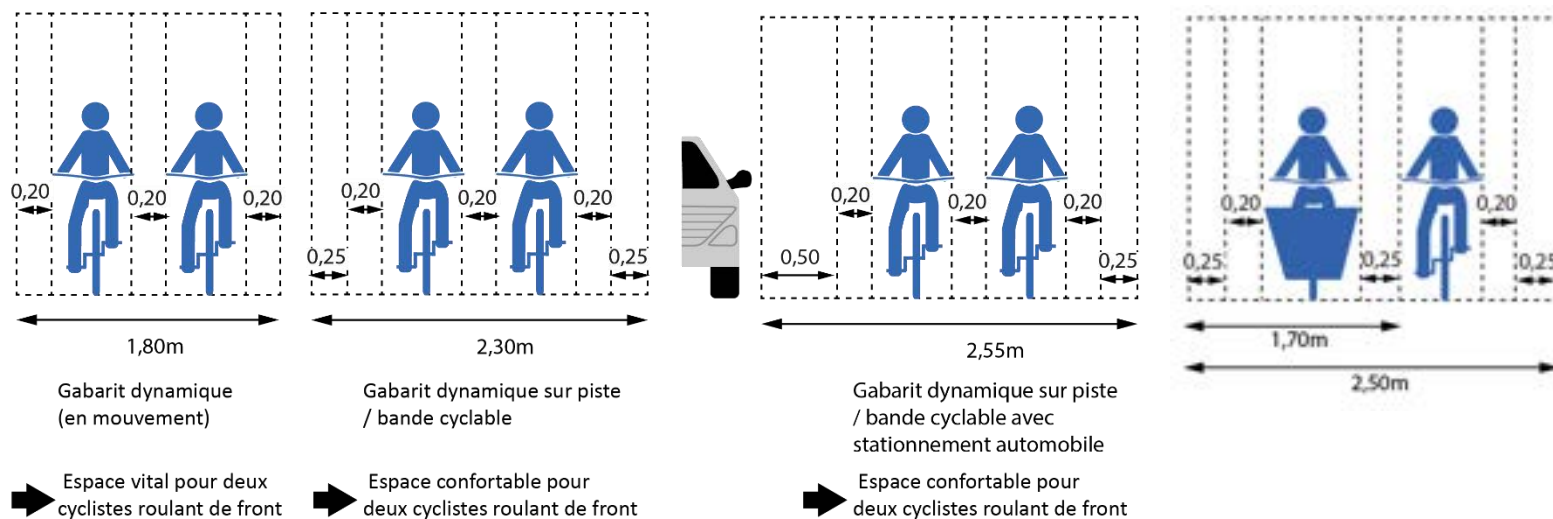
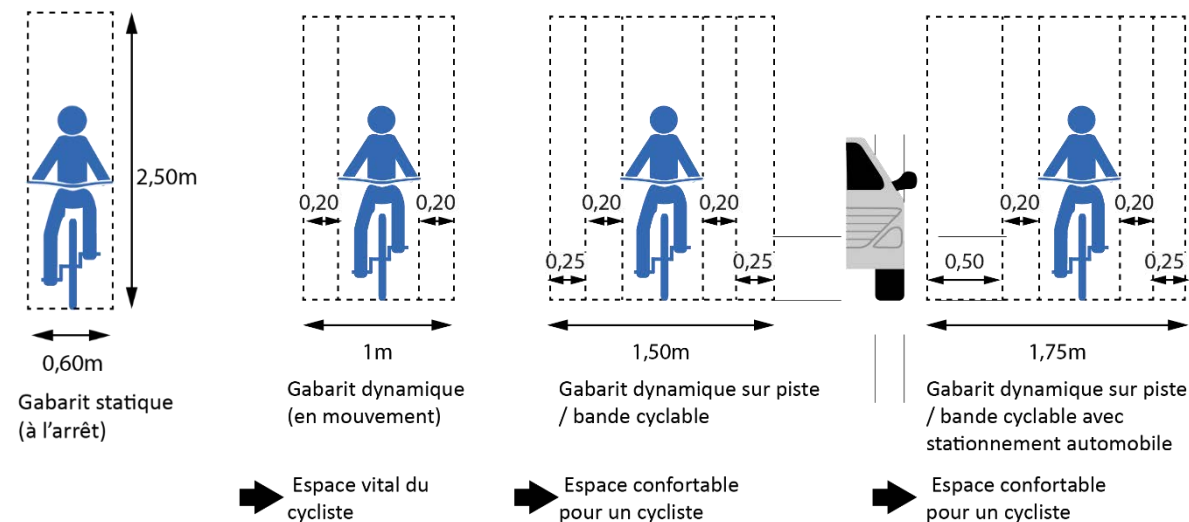
L'aménagement des itinéraires cyclables doit permettre à chacun de se déplacer en sécurité et de se sentir en sécurité, du cycliste aguerri au débutant, des enfants aux plus âgés. L'aménagement doit être clair et intelligible pour tous les usagers. Le non-respect des aménagements par les autres usagers de la route doit être contrôlé et sanctionné.

## **Confortable, attractif et convivial**

Pour maximiser l'usage et attirer de nouveaux utilisateurs, les itinéraires doivent limiter au maximum les nuisances (trafic, bruit, pollution, arrêts récurrents, etc.) et être le plus attractif possible (entretien du réseau, qualité de l'espace public et de l'environnement, etc.). Cette notion touche aussi à la largeur des infrastructures (capacité à rouler à deux de front).

# Dimensionner son aménagement cyclable

Les aménagements doivent prendre en compte **les distances minimales de dépassement** par les véhicules motorisés : 1m en zone agglomérée, 1,5m dans les autres cas, mesurées au bout du guidon.



# Implanter un aménagement cyclable dans une voirie existante - La Riche (37)

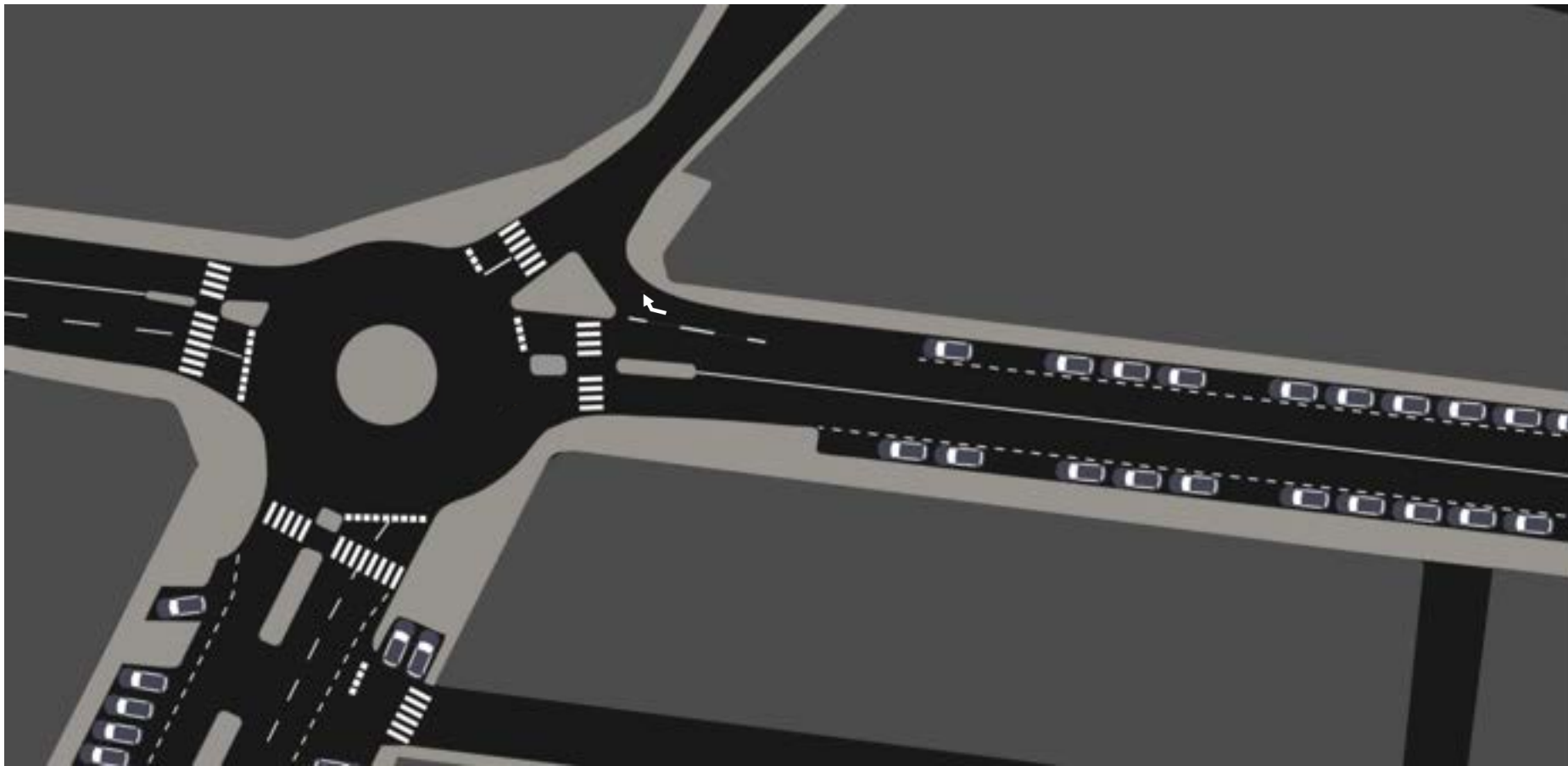
46



# Implanter un aménagement cyclable dans une voirie existante - La Riche (37)

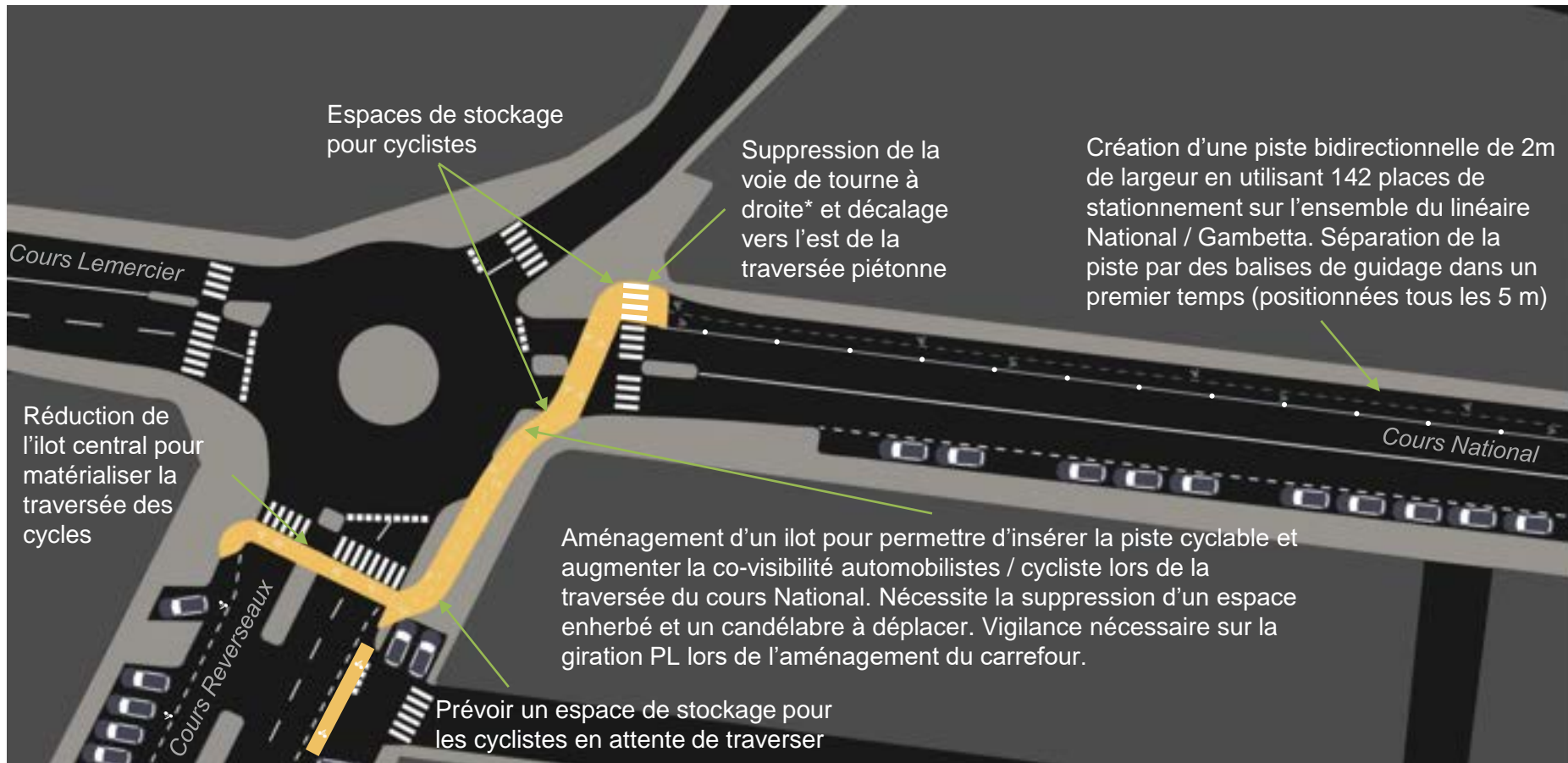


# Implanter un aménagement cyclable dans une voirie existante - Saintes (17)





# Implanter un aménagement cyclable dans une voirie existante – Saintes (17)



# Implanter un aménagement cyclable dans une voirie existante – Pamiers (09)

**Séquence 1** : sud de l'avenue (533m)

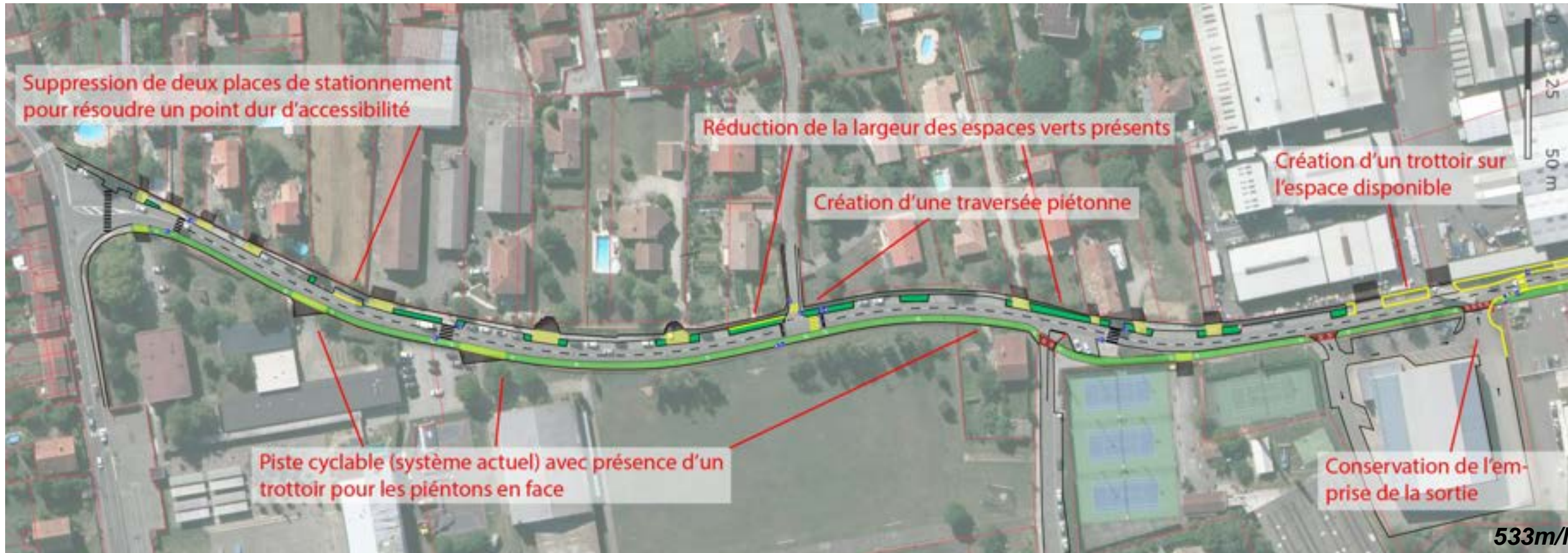
**Séquence 2** : 1<sup>ère</sup> partie de la zone du Pic (494m)

**Séquence 3** : 2<sup>ème</sup> partie de la zone du Pic (567m)

**Séquence 4** : route de Villeneuve (429m)



# Implanter un aménagement cyclable dans une voirie existante – Pamiers (09)



## Avantages :

- Conservation et affirmation de l'aménagement réalisé récemment (priorité),
- • Faciliter de mise en œuvre (avant tout une mise en œuvre réglementaire),
- Sécurisation de plusieurs continuités piétonnes,
- Réduction des emprises routières au niveau de la salle Omnisport

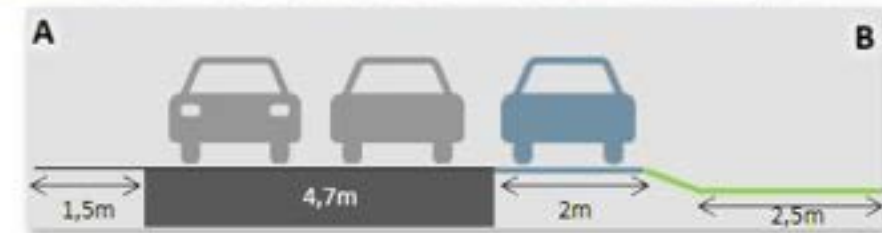
## Inconvénients :

- L'aménagement cyclable préconisé possède toujours une largeur maximale de 2m50 néanmoins suffisante au flux de vélos potentiel,
- L'aménagement cyclable est une piste cyclable réservé aux vélos ; les piétons sont invités à utiliser le trottoir situé sur le coté ouest de la séquence.

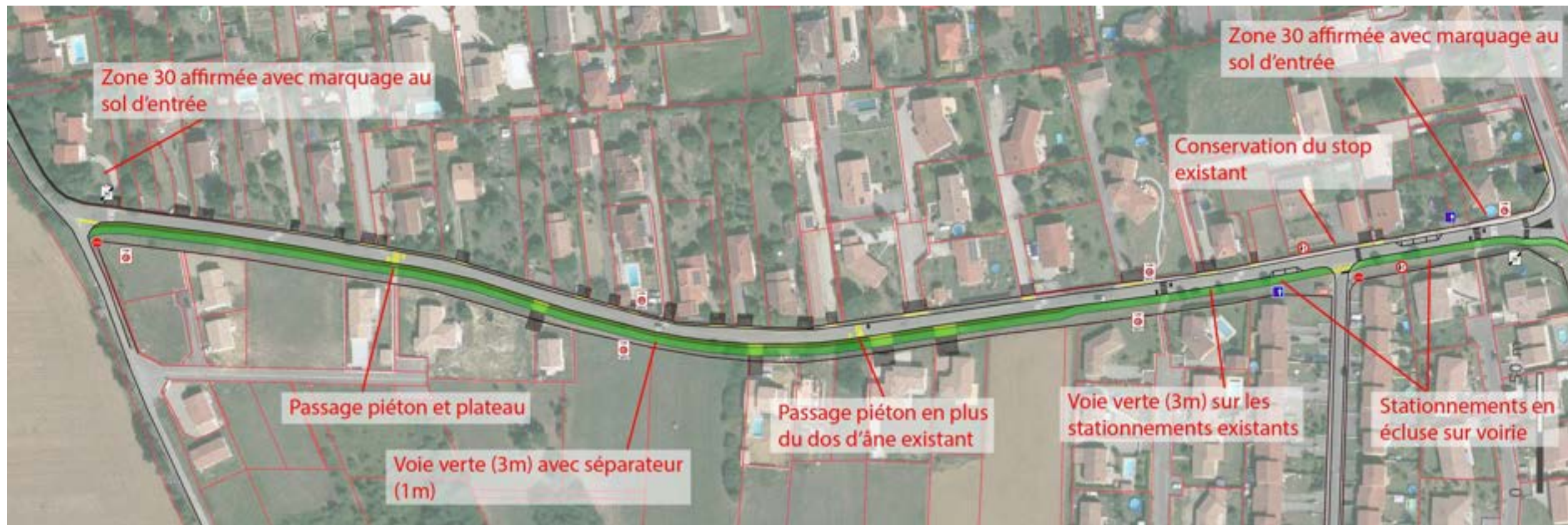
## Conclusion :

***L'aménagement le moins couteux et le plus aisé à mettre en œuvre pour un secteur ayant connu une restructuration récente.  
Permet de sécuriser les intersections et de légitimer l'aménagement existant.***

# La Tour du Crieu (09)



# La Tour du Crieu (09)



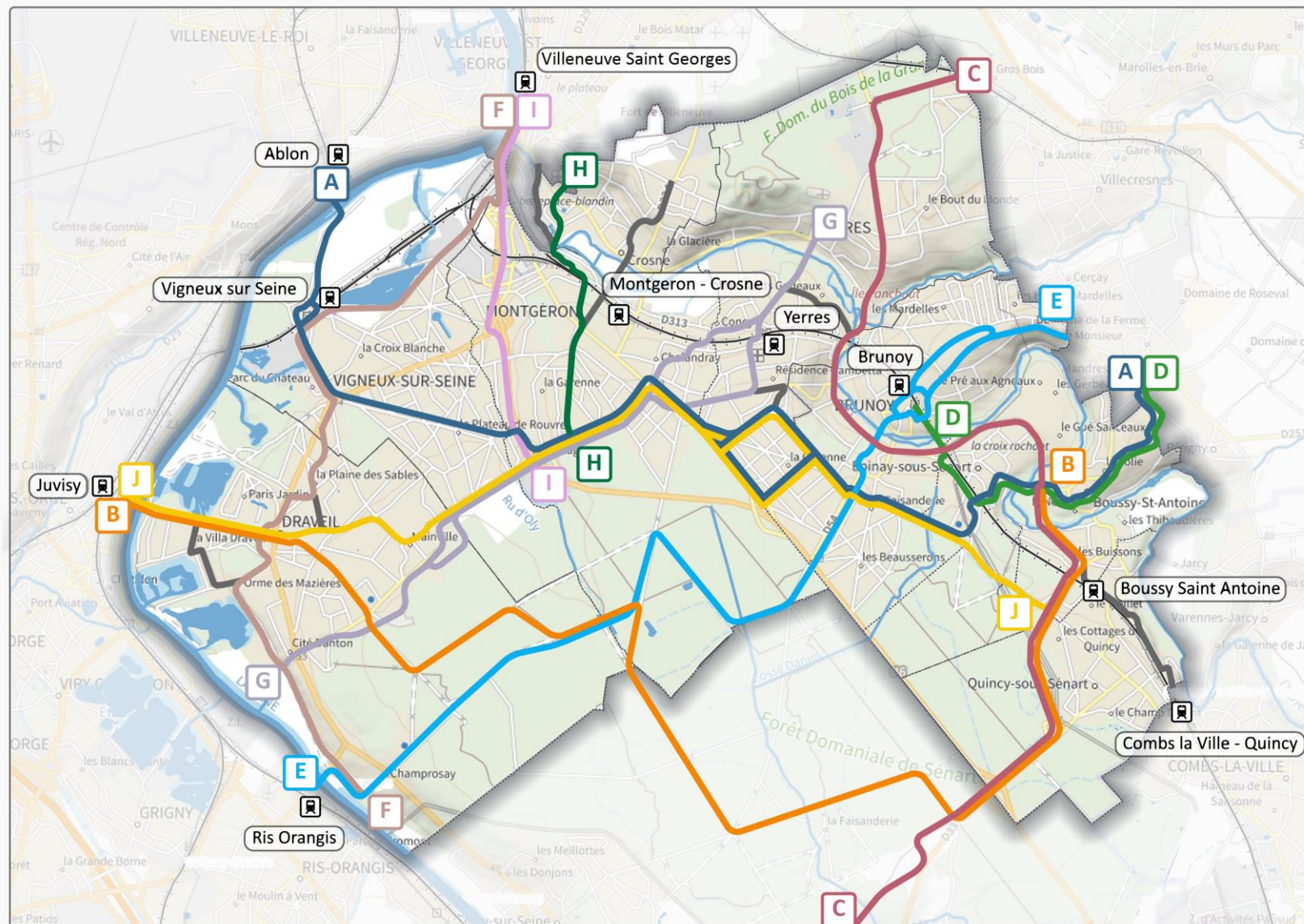
A decorative graphic consisting of a light blue rounded rectangle on the left, an orange rounded rectangle on the right, and a vertical orange line connecting them. A small white dot is positioned on the vertical orange line between the two rectangles.

2

# Retour d'expérience

## CA Val d'Yerres Val de Seine

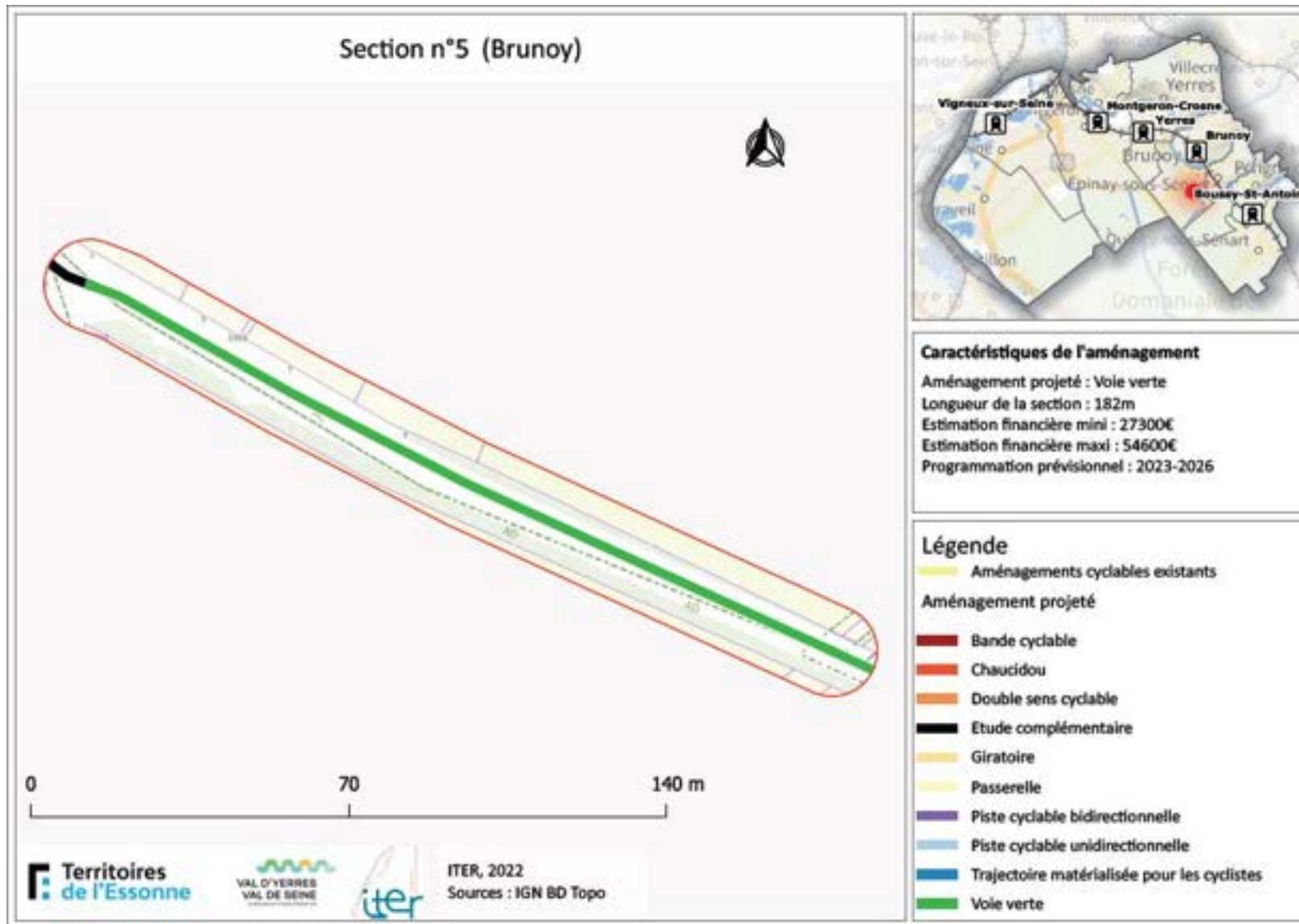
# Le schéma directeur des liaisons douces



- Un projet de la CAVYVS (compétence mobilité)
- Une mise en œuvre par les communes (compétence voirie)

Synthèse schéma	km
Longueur totale schéma sans doublon	112km
Longueur totale schéma avec doublons	143km
Longueur totale existant	36km
Longueur totale à aménager	76km

# Le schéma directeur des liaisons douces



- Comment continuer d'accompagner les communes pour s'assurer de la mise en œuvre du SCLD ?
- Comment aménager 76km d'infrastructures sur 9 communes ?



# Accompagner les communes dans la mise en œuvre du SCLD

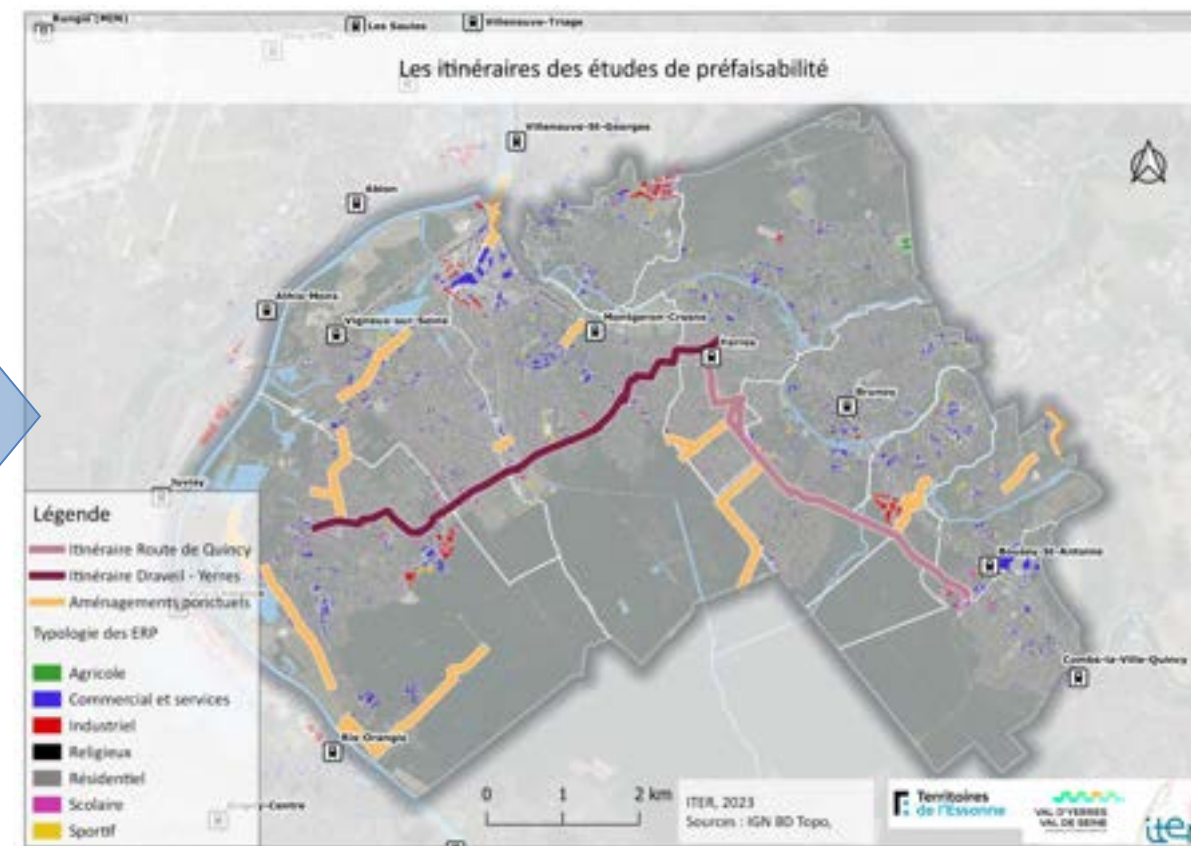
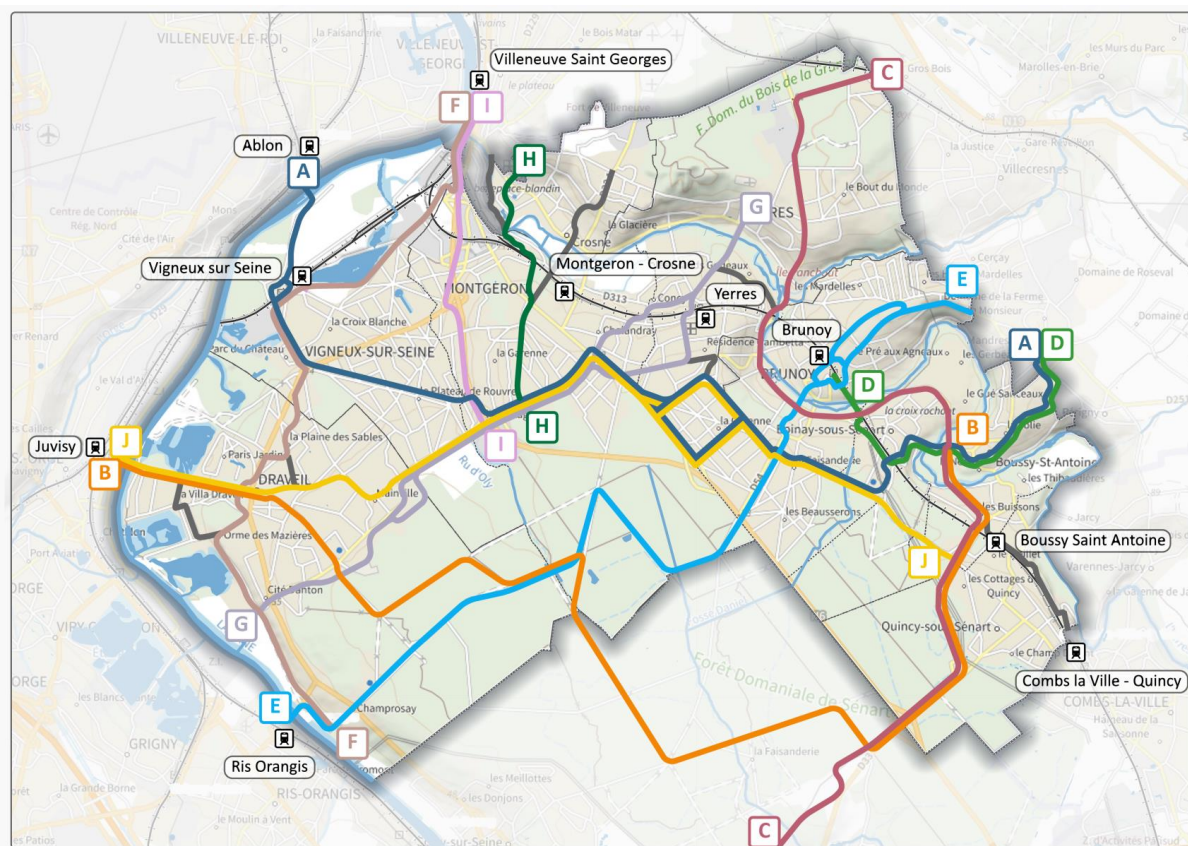
- Une charte aménagement,
- Un fond de concours

GUIDE DES AMENAGEMENTS  
CYCLABLES DE LA CAVVVS

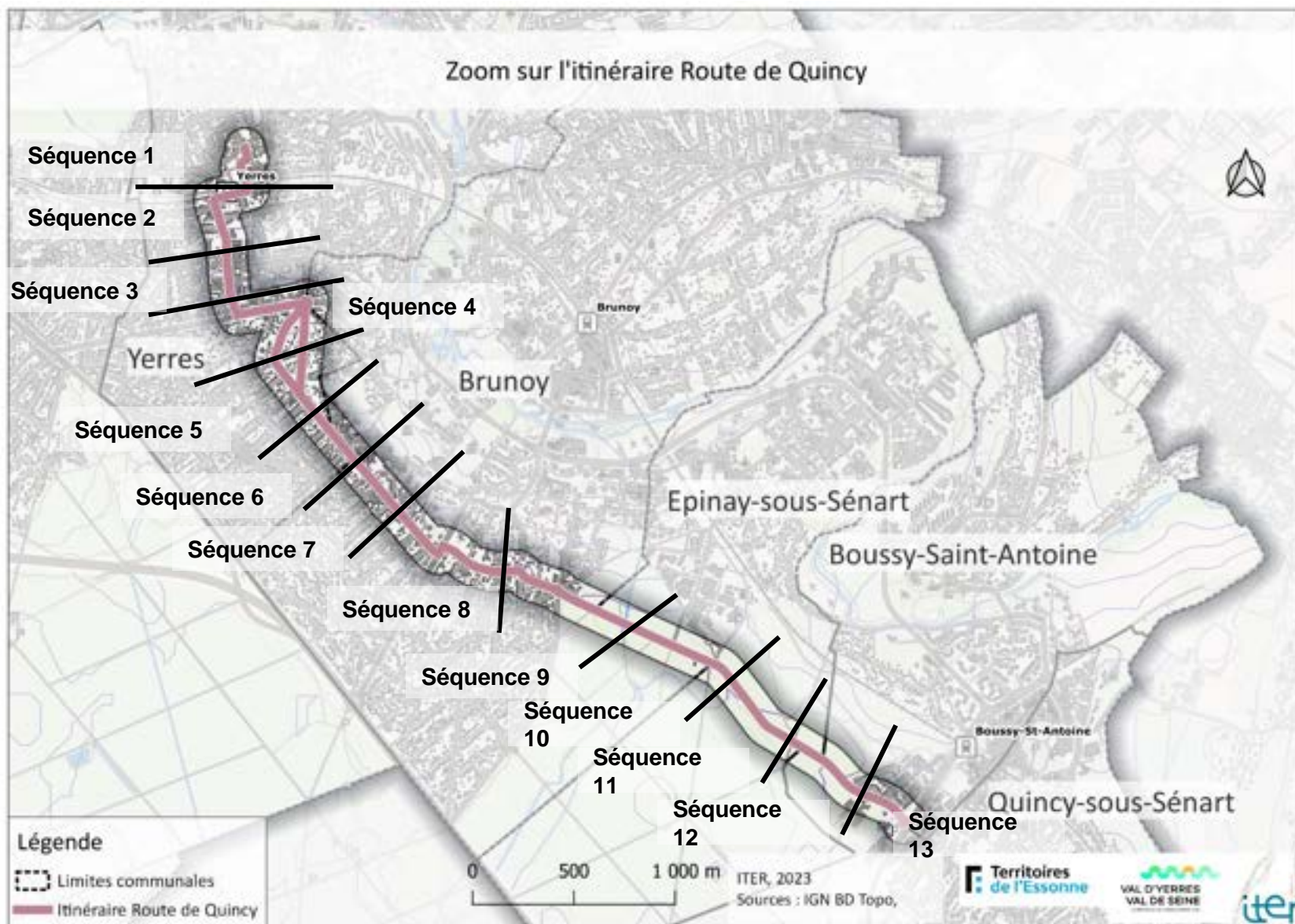


# Les études de pré faisabilité

- Deux axes + les « succès faciles »

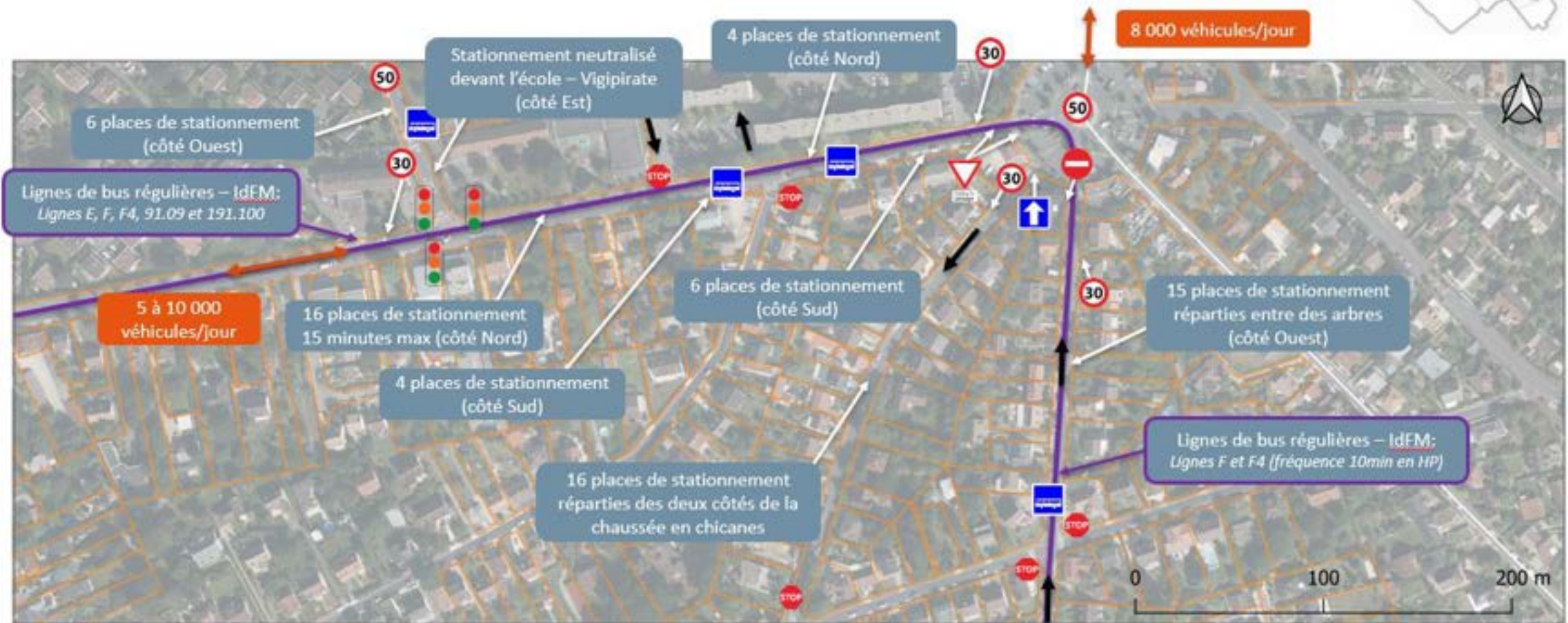


# Zoom méthodologique



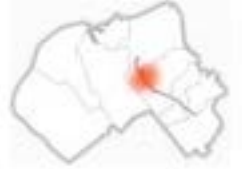
# Diagnostic terrain

## Séquence 4 – Eléments factuels



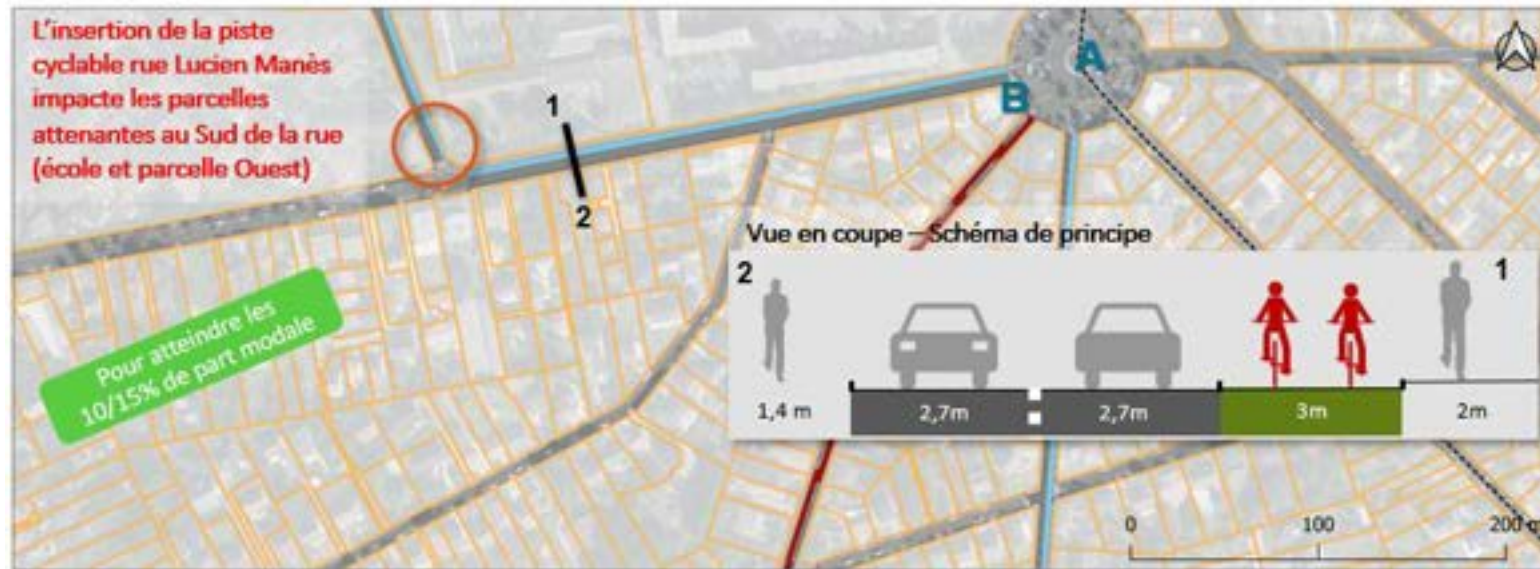
# Diagnostic terrain

## Séquence 4 – Retours qualitatifs suite à la visite terrain



# Scénario

## Séquence 4 Nord Rue P. Brossolette – Scénario 2



- **Description du scénario :** Amélioration de l'aménagement actuel avec repositionnement et élargissement du trottoir de long de l'école/résidence, puis insertion de la piste cyclable bidirectionnelle (largeur de 3m) entre le trottoir et la circulation automobile
- Insertion de la piste cyclable avec une différence de niveau par rapport au trottoir pour marquer les espaces
- Élargissement du trottoir Nord (mise aux normes) et de la piste cyclable (rendue plus capacitaire) permettant de réattribuer l'espace dédié au stationnement pour les modes actifs
- Traitement spécifique de la place Gambetta (A) nécessaire, avec l'insertion de la piste cyclable bidirectionnelle de la rue Brossolette dans l'intersection (B)



### Avantages :



- Itinéraire sur le tracé initial
- Aménagement qualitatif et permettant de réduire les conflits d'usage actuels et zones de danger cyclistes/piétons
- Aménagement favorable aux modes actifs sur un axe à fort potentiel

### Inconvénients :



- Neutralisation de 30 places de stationnement latéral nécessaire, mais des zones de stationnement proches restent accessibles (zones privées et dédiées aux commerces, place Gambetta, etc.)
- Travaux nécessaires et coût

# Le projet



Aménagement et équipement	Mètres linéaires / Nombre
Trajectoire matérialisée pour les cyclistes	300 m
Signalétique	
Entretien	

Difficultés de mise en œuvre :

■	■	■
---	---	---

## Description du scénario :

La piste cyclable existante est conservée rue Pierre Brossolette. Une requalification en voie verte est proposée pour prendre acte de l'usage qui est fait de cet aménagement.

Rue Gabriel Péri, la bande cyclable existante est conservée pour permettre la circulation des cyclistes dans le sens Sud > Nord.

Une trajectoire matérialisée pour les cyclistes est proposée en complément rue Charcot pour le sens Nord > Sud, sans validation de la commune à ce jour.

## Avantages :

- L'aménagement est peu coûteux et simple à mettre en œuvre car déjà existant ou composé d'un simple marquage au sol
- La bande cyclable existante est bien aménagée avec des éléments améliorant la sécurité malgré la mixité avec les modes motorisés

## Inconvénients :

- L'aménagement n'est pas séparatif limitant de fait la sécurité des cyclistes

# Les difficultés rencontrées

- La mobilisation des communes et la transmission des PPI
- Le changement de position de l'ONF
- La masse d'informations transmise
- La prise de décisions
- La légitimité quand on n'a pas la compétence voirie (on n'est pas qu'une banque via le fond de concours)
- La coordination avec les acteurs locaux
- La gouvernance et le financement du projet



# En synthèse

L'étude de préféabilité permet de :

- Vérifier que l'aménagement défini à l'étape du schéma directeur est l'aménagement adapté (et que son itinéraire précis est le bon),
- Définir les conditions d'implantation de l'infrastructure cyclable,
- Orienter la maîtrise d'œuvre en ayant déjà tranché certaines questions (typologie d'aménagement, coût, calendrier),
- S'assurer de la plus grande homogénéité possible de l'infrastructure, y compris sur plusieurs communes,
- Mobiliser les partenaires en produisant des documents pédagogiques,
- Permet de répondre aux AAP,

Selon le degré de maturité, elle peut prendre la forme d'un dessin plus ou moins avancé.

3

# Échanges



# Replay et supports



**Objets connectés et Cleantech : L'impact carbone est-il un critère lors des levés de fond?**  
 WEBCONF APCC n° 13  
 le 25 Janvier 2017 à 11h00

**Le transport routier de voyageurs peut-il être éco-responsable (1/2)?**  
 WEBCONF APCC n° 16  
 le 25 Février 2017 à 11h00

**Le transport routier de voyageurs peut-il être éco-responsable (2/2)?**  
 WEBCONF APCC n° 17  
 le 1<sup>er</sup> Mars 2017 à 11h00

**Risque physique climat : Des fondamentaux à l'évaluation du risque financier**  
 WEBCONF APCC n° 18  
 le 08 Mai 2017 à 11h00

**Faire des objectifs de développement durable un levier de performance**  
 WEBCONF APCC n° 19  
 le 03 Juin 2017 à 11h00

**Comment définir son engagement pour les objectifs de développement durable?**  
 WEBCONF APCC n° 20  
 le 30 Juin 2017 à 11h00

**Stratégie pour un bâtiment de bureaux bas carbone**  
 WEBCONF APCC n° 21  
 le 21 Nov 2017 à 11h00

**Réaliser votre PCAET et son évaluation environnementale**  
 Méthodes, moyens et clés de réussite  
 WEBCONF APCC n° 22  
 le 13 Mars 2018 à 11h00

**Établissements sanitaires et médico-social : Quel est votre intérêt à passer du Bilan GES réglementaire au Bilan Carbone® ?**  
 WEBCONF APCC n° 23

**Répondre aux enjeux climatiques via l'alimentation : Quelles initiatives sont créées ? Par quels acteurs ? Pour répondre à quels freins ?**  
 WEBCONF APCC n° 24

**Plans de mobilité : Enjeux, bénéfices et méthodologies**  
 WEBCONF APCC n° 25  
 le 12 juillet 2018 à 16h00

**Comment mettre en œuvre et évaluer sa stratégie bas carbone tout au long de sa chaîne de valeur ?**  
 Présentation de l'initiative ACT  
 WEBCONF APCC n° 26  
 le 27 septembre 2018 à 11h00

**Décryptage du rapport spécial 1,5°C du GIEC**  
 WEBCONF APCC n° 27  
 le 28 novembre 2018 à 12h00

**Demain, tous malades des conséquences du changement climatique ?**  
 WEBCONF APCC n° 28  
 le 04 décembre 2018 à 11h00

**Utiliser le bilan des émissions GES du territoire comme outil de mobilisation des acteurs**  
 WEBCONF APCC n° 29  
 le 29 janvier 2019 à 10h30

**La communication, facteur de succès de votre plan de mobilité**  
 WEBCONF APCC n° 30  
 le 28 février 2019 à 11h00

**Séquestrer du carbone dans les sols et forêts : Connaître et agir**  
 Ressources développées par INRAE et votre département  
 WEBCONF APCC n° 31  
 le 07 mars 2019 à 11h00

**Management de la mobilité : La réussite du plan de mobilité !**  
 WEBCONF APCC n° 32  
 le 27 juin 2019 à 14h00

**Déplacements professionnels : Le déploiement d'une flotte de véhicules électriques**  
 WEBCONF APCC n° 33  
 le 04 juillet 2019 à 11h00

**Vélo et entreprise : Une politique gagnante**  
 WEBCONF APCC n° 34  
 le 19 décembre 2019 à 11h00

**Loi d'orientation des mobilités : Quelles obligations et quelles opportunités pour les employeurs ?**  
 WEBCONF APCC n° 35  
 le 11 février 2020 de 11h00 à 12h00

**Documents d'urbanisme et adaptation au changement climatique : Le rôle de l'évaluation environnementale**  
 WEBCONF APCC n° 36  
 le 20 février 2020 de 11h00 à 12h00

**Air climat énergie : Quels indicateurs pour un suivi efficace de vos territoires ?**  
 WEBCONF APCC n° 37  
 le 25 février 2020 de 11h00 à 12h00

**Réseaux de chaleur, comment alimenter un hôpital et son quartier grâce aux énergies renouvelables ?**  
 WEBCONF APCC n° 38  
 le 27 février 2020 de 11h00 à 12h00

**Webconf APCC #39**

**Webconf APCC #40**

**Webconf APCC #41**

**Webconf APCC #42**

**Webconf APCC #43**

**Webconf APCC #44**

**Webconf APCC #45**

**Webconf APCC #46**

**Webconf APCC #47**

**Webconf APCC #48**

**Webconf APCC #49**

**Webconf APCC #50**

**Webconf APCC #51**

**Webconf APCC #52**

**Webconf APCC #53**

**Webconf APCC #54**

**Webconf APCC #55**

**Webconf APCC #56**

**Webconf APCC #57**

**Webconf APCC #58**

**Webconf APCC #59**

**Webconf APCC #60**

**Webconf APCC #61**

**Webconf APCC #62**

**Webconf APCC #58**

# Vous réalisez des études ou des missions de conseil sur les thématiques suivantes ?

- Mobilité / Plan de Déplacement Entreprise
- Adaptation au changement climatique
- Stratégie carbone (SBTI/ACT)
- Compensation et comptabilité carbone
- Accompagnement aux certifications ISO 50001 / ISO 14001

- Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET)
- Planification Energétique des Territoires
- Evaluation de Plans Climat
- Energies Renouvelables
- ACV / Eco-conception

# Vous souhaitez mieux connaître l'APCC ?

Parcourez le rapport d'activité 2022 de l'association !

<https://ra.apc-climat.fr/>

## Rapport d'activité APCC 2022

Quel sont les membres de l'APCC ?

**L'année qui vient de s'écouler a été marquée par plusieurs évolutions importantes : des évolutions réglementaires autour des bilans d'émissions de GES, des tensions énergétiques mondiales qui ont nécessité des plans de réduction des consommations et une prégnance toujours plus forte du changement climatique à l'œuvre.**

**Notre profession est au cœur de ces enjeux et notre rôle est d'accélérer la transition écologique.** Que nous travaillons avec les collectivités, les entreprises, les territoires, notre mission face à la crise climatique et énergétique prend une dimension essentielle.

Dans cet écosystème, l'APCC joue pleinement son rôle en mutualisant les forces, en diffusant la connaissance, en partageant les expériences. **Au sein d'un réseau d'acteurs dynamique, l'APCC renforce notre capacité individuelle à agir efficacement.** Nous pouvons être fiers de de voir notre association rassembler de plus en plus de membres et de faire preuve d'un dynamisme important.

Je tiens aussi à l'occasion de ce rapport d'activité annuel qui retracer le travail réalisé en 2022, à saluer l'implication et la richesse des apports de notre Présidente **Fanny Pinet**, qui a quitté l'APCC à la fin de l'année. Chargé pour nous collectivement, en 2023, de reprendre le flambeau et de faire perdurer l'action indispensables de l'APCC.

**Cécile Grandjean**  
Présidente de l'APCC

## Les missions de l'APCC

### L'APCC pour les organisations

Depuis 2010, c'est plus de 90 événements virtuels ou présentiels organisés par l'APCC sans compter très nombreux écrits, articles et publications de conseils de la profession depuis ses webinars, les ateliers et de partage auprès des organisations et des collectivités.

L'objectif : les pousser à l'action et leur permettre d'agir concrètement sur les enjeux climat et mobilité.

### Contenus à destination des entreprises et collectivités

#### Les Sommets Virtuels

En 2022, nous avons travaillé à poser les premiers jalons de la 3<sup>e</sup> édition du Sommet Virtuel du Climat, nous avons également lancé le projet de création d'un nouveau Sommet et d'une identité chapeau pour les deux prochains sommets.



Les Sommets Virtuels de la Transition sont une identité chapeau pour nos 2 Sommets existants : le Sommet Virtuel du Climat et le Sommet Virtuel de la Mobilité Durable.



## L'APCC en interaction avec ses parties prenantes ...

### ... pour porter la voix de ses membres

Depuis 2010 sans discontinuer, l'APCC est active et présente sur les sujets climat - et plus généralement mobilité - avec ses parties prenantes. Avec une vision d'experts formés au plus près des enjeux opérationnels des organisations de nos territoires, les membres de l'APCC impliqués, impliqués, alertent, contribuent et proposent aussi des formats innovants et variés.

- En 2022, c'est :
- 3 notes de positionnement de la profession
  - le mandat de représentation actif et contributif
  - 3 mandats locaux
  - des réunions, des courriers, des échanges avec les institutions

### 3 notes de positionnement



## Nos perspectives pour 2023

Après 12 ans d'existence, **les missions de l'APCC sont plus que jamais pertinentes, nécessaires, cruciales.** Nous restons convaincus que les enjeux, car ils restent malheureusement toujours d'actualité. En effet, **les symboles du changement climatique se font sentir de plus en plus clairement**, notamment en France après un été 2022 extrêmement chaud et sec, aux incertitudes persistantes.

**Les organisations** (entreprises, établissements publics, collectivités territoriales) **ont un rôle majeur à jouer dans cette lutte contre le changement climatique.** Grâce à nos membres, clubs et tous professionnels du conseil climat et mobilité durable, nous progressons au plus près de la réalité terrain de ces organisations, de la réalité opérationnelle, des enjeux stratégiques et plans d'actions.

Ainsi, nous attendons bien continuer, avec toujours autant de détermination, à **contribuer à la transition écologique** au travers nos missions.

Nous continuerons à **diffuser les conseils, bonnes pratiques et retours d'expériences** de nos membres aux organisations pour les aider à progresser sur la voie de la transition écologique.

Nous continuerons à **porter la voix de nos membres auprès des instances gouvernementales** pour faire bouger les lignes et faire d'une politique climatique ambitieuse et efficace.

En gardant en ligne de mire cet objectif collectif primordial : **assurer un avenir vivable à l'humanité dans les années à venir.**

### Feuille de route stratégique 2023-2025

En 2022, le gouvernement de l'APCC a travaillé sur la stratégie 2023-2025 de l'association.

Dans la continuité de la stratégie précédente, la feuille de route établit les grands axes stratégiques et les grandes priorités à donner pour ces 3 années à venir.

Un **webinaire de présentation** de cette stratégie a eu lieu le 7 décembre 2022.

[Télécharger la feuille de route](#)



### Au programme 2023

## L'APCC pour ses membres

Plus de 1000 membres de l'APCC ont participé à l'événement de lancement de la communauté sur slack, le 14 septembre 2022.

Une grande soirée virtuelle a été organisée le 14 septembre 2022 pour présenter la communauté slack et les services de l'association.

Le 14 septembre 2022, une grande soirée virtuelle a été organisée pour présenter la communauté slack et les services de l'association.

**01 La communauté sur slack**

**02**

# Adhérez !

**Être en réseau**  
Vous vous inscrivez dans une démarche d'échange et d'amélioration continue



**Être visible**  
Vous êtes identifié.e et reconnu.e comme expert.e par vos prospect.e.s et client.e.s



**Être représenté.e**

Vous participez à la reconnaissance de la profession auprès des pouvoirs publics et des parties prenantes



**Être informé.e**

Vous bénéficiez du partage d'informations métiers de manière concise, pertinente et régulière



**Être bénéficiaire**

Vous bénéficiez de tarifs préférentiels auprès de nos partenaires



# Là pour vous !

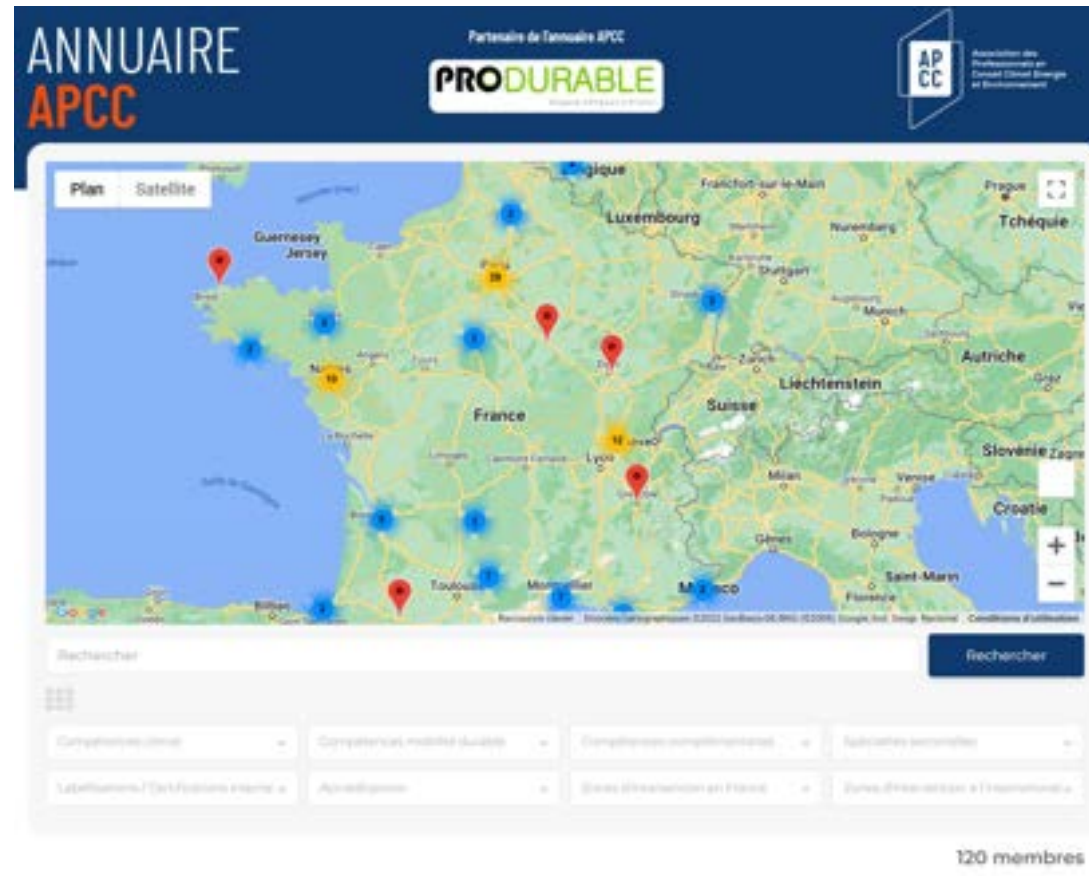
Envie de visibilité sur nos événements, ou d'un partenariat ?

TRAVAILLONS ENSEMBLE !



Vous êtes en recherche d'un.e prestataire ou d'un.e expert.e ?

**CONTACTEZ-NOUS !**



<https://annuaire.apc-climat.fr/>





SOMMET VIRTUEL DE LA  
**MOBILITÉ DURABLE**



**LES INSCRIPTIONS  
SONT OUVERTES !**

**#SVMD2024**

Un événement 100%  
en ligne co-porté par



**RDV du  
18 au 29 Mars  
2024 !**

# SVT

SOMMETS VIRTUELS DE LA  
**TRANSITION**

## L'OBJECTIF :

**Accélérer la décarbonation  
dans les organisations et sur les territoires**



VOUS AVEZ LE POUVOIR D'AGIR POUR METTRE EN OEUVRE DES ACTIONS CONCRÈTES :



Face au  
changement  
climatique



SOMMET VIRTUEL  
DU **CLIMAT**

JUIN 2023

Pour une  
mobilité  
durable



SOMMET VIRTUEL DE LA  
**MOBILITÉ DURABLE**

18 au 29 mars 2024

2x 10 JOURS DE WEBCONFÉRENCES ET ATELIERS DÉDIÉS AUX :



ENTREPRISES ET  
ORGANISATIONS



COLLECTIVITÉS  
ET TERRITOIRES

**SVT**  
SOMMETS VIRTUELS  
TRANSITION



DES LEVIERS  
D'ACTION  
CONCRETS



DES APPORTS  
D'EXPERTISE  
TECHNIQUE



DES RETOURS  
D'EXPÉRIENCES  
INSPIRANTS



Association des  
Professionnels en  
Conseil Climat Energie  
et Environnement



**The Good**  
LE MARQUEUR DE LA GOOD ECONOMY

# MERCI !

**Restons en contact :**

[contact@apc-climat.fr](mailto:contact@apc-climat.fr)  
[www.apc-climat.fr](http://www.apc-climat.fr)

@APCClimat



**Votre avis est important pour nous !**

Merci de répondre au **sondage**  
en fin de session

