
WP3 : Programme de formation par simulation

Intitulé du module : Module 2 : Améliorer les modes de transport alternatifs – encourager les pratiques durables

Introduction au module

Ce module fait partie du kit de formation par simulation ACT4DYS (WP3), développé pour permettre aux animateurs jeunesse et aux formateurs de devenir des guides efficaces en matière de développement urbain inclusif pour les personnes en situation de handicap.

Le module 2 (*Améliorer les transports alternatifs : encourager les pratiques durables*) s'appuie directement sur les concepts fondamentaux présentés dans le module 1 et se concentre sur l'un des obstacles les plus concrets auxquels sont confrontés les jeunes en situation de handicap dans la vie urbaine : se déplacer d'un point A à un point B. Les transports ne sont pas une question neutre ou purement technique. Ils déterminent si un jeune peut se rendre à l'école, à son travail, à un rendez-vous médical ou simplement participer à la vie de sa communauté. Lorsque les systèmes de transport ne parviennent pas à inclure tout le monde, l'exclusion s'ensuit.

À qui s'adresse ce module ?

Ce module est destiné aux animateurs jeunesse, aux formateurs de jeunes et à toute personne œuvrant pour faciliter l'accès des jeunes aux opportunités urbaines. Il s'adresse également à ceux qui travaillent dans les domaines de la défense des droits, de l'élaboration des politiques ou de l'aménagement du territoire. Aucune connaissance spécialisée en matière de transport n'est requise : ce module est conçu pour les professionnels qui souhaitent comprendre suffisamment bien le système pour le remettre en question et accompagner les jeunes au sein de celui-ci.

Qu'allez-vous apprendre ?

À l'issue de ce module, vous serez capable de :

- Expliquer les avantages, les défis et les impacts potentiels des différents systèmes de transport ;
- Analyser des études de cas et des exemples d'initiatives de transport durable et de pratiques de conception inclusive ;
- Décrire comment les jeunes, y compris les jeunes en situation de handicap, peuvent être impliqués de manière significative dans la conception et la mise en œuvre de solutions de transport ;

- Appliquer le cadre « Éviter – Transférer – Améliorer » (A-S-I) pour orienter les décisions visant à réduire les déplacements inutiles, à encourager les modes de transport durables et à améliorer les technologies de transport ;
- Identifier les enjeux d'équité, d'accessibilité et d'inclusion tout au long du processus de planification des transports ;
- Faire preuve de leadership, d'esprit d'équipe et de compétences en communication dans un contexte collaboratif ;
- Évaluer les défis concrets liés à la mise en œuvre de solutions de transport durables.

Comment ce module est-il structuré ?

Le module est organisé en quatre sections interdépendantes :

- Connaissances théoriques — concepts fondamentaux, notamment les principes du transport durable, le cadre «Éviter–Transférer–Améliorer», les 8 principes pour de meilleures rues et villes, ainsi que le contexte politique international et européen ;
- Connaissances pratiques et perspectives — expériences vécues par des jeunes en situation de handicap confrontés aux systèmes de transport, études de cas concrets d'initiatives de transport inclusives et durables, et rôle des animateurs jeunesse en tant que défenseurs et facilitateurs ;
- Scénario de simulation — un défi collaboratif basé sur des rôles, dans lequel les participants analysent un système de transport, identifient les lacunes en matière d'accessibilité et de durabilité, et proposent des améliorations concrètes ;
- Ressources — un glossaire, une bibliographie, 4 fiches d'activités, une grille d'évaluation, un guide de l'animateur, ainsi que des liens vers des lectures complémentaires, des podcasts et le portfolio numérique ACT4DYS.

Ce module s'inscrit dans le cadre plus large du programme de formation

Ce module est le deuxième des quatre modules du programme de formation ACT4DYS. Il fait suite au module 1 (Comprendre l'environnement urbain : mettre en œuvre la conception universelle) et s'articule avec le module 3 (Créer des espaces publics adaptés aux jeunes) et le module 4 (l'outil d'évaluation urbaine). Ensemble, ces quatre modules offrent aux animateurs jeunesse une boîte à outils complète et pratique pour un développement urbain inclusif envers les personnes en situation de handicap. Comme pour tous les modules du programme, les supports ont été examinés par le Forum européen des personnes handicapées (EDF) — l'organisation qui représente les personnes en situation de handicap au niveau

européen — afin de garantir qu'ils répondent aux normes d'inclusion et d'accessibilité conformes à la conception universelle de l'apprentissage et aux WCAG 2.2.

Module développé par le SRC.

Ce scénario est disponible sous [licence Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Module 2 – CONNAISSANCES THÉORIQUES

Le concept de transport durable a émergé à la fin des années 1980, parallèlement à l'agenda mondial en matière de développement durable, à la suite du [rapport de la Commission Brundtland](#). À l'époque, de nombreux pays planifiaient leurs villes en fonction de la voiture particulière, selon une approche dite « prédire et fournir », qui tablait sur une utilisation croissante de l'automobile (Curtis, 2025). Ce modèle a été de plus en plus remis en cause car il était à l'origine de congestion, d'inégalités et de dommages environnementaux, ce qui a suscité des appels en faveur de systèmes de transport soutenant des objectifs sociaux et environnementaux plus larges (Curtis, 2025). Les recherches sur la conception durable ont mis en évidence la manière dont l'aménagement du territoire façonne les comportements quotidiens et les impacts à long terme (Bhamra et Hernandez, 2021), en reconnaissant que les transports influencent l'accès à l'emploi, aux services et aux opportunités sociales, ainsi que l'utilisation des ressources. Les systèmes dépendants de la voiture touchent souvent plus durement les personnes en situation de vulnérabilité : en 2019, 93 % des décès dus aux accidents de la route ont eu lieu dans des pays à faibles et moyens revenus, et les infrastructures axées sur la voiture peuvent diviser les communautés. Dans les villes, les groupes les plus pauvres sont fréquemment relégués dans des zones où la pollution atmosphérique est plus élevée et où les possibilités de mener une vie saine sont plus rares (Nazelle et Cowell, 2024).

Les sections ci-dessous traitent des :

- les principes de conception des transports durables,
- le modèle « Éviter – Transférer – Améliorer » (A-S-I),
- les concepts clés, notamment l'ingénierie verte, le développement à faible impact et l'économie circulaire,
- des réflexions sur la pensée systémique dans le domaine des transports durables, ainsi que sur le changement de comportement et la mobilité active.

Principes de conception des transports durables

L'accessibilité vise à permettre aux personnes d'atteindre efficacement les destinations essentielles, grâce à une gamme d'options de transport et à des communautés compactes et bien conçues qui réduisent le besoin de déplacements inutiles.

La planification intégrée relie les transports et l'aménagement du territoire afin de limiter l'étalement urbain, de favoriser les déplacements à faible impact et d'orienter une prise de décision coordonnée.

L'équité implique que les systèmes de transport doivent être inclusifs et au service de tous, en particulier des enfants, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap et des habitants des zones rurales ou mal desservies.

La santé et la sécurité sont prises en compte par la création d'environnements de transport qui minimisent les risques et favorisent le bien-être, notamment grâce à des rues plus sûres, un air plus pur et des possibilités de se déplacer à pied ou à vélo.

La protection de l'environnement vise à réduire la pollution, à économiser l'énergie et à limiter les dommages causés aux écosystèmes, afin de répondre aux besoins actuels sans compromettre l'avenir.

Enfin, **la viabilité économique** garantit que les systèmes de transport reflètent l'intégralité de leurs coûts sociaux, environnementaux et financiers. Une tarification équitable, l'innovation et les investissements dans les technologies propres, le renforcement des transports publics et partagés, ainsi que les infrastructures favorisant les modes de déplacement actifs contribuent à réduire les nuisances tout en soutenant une croissance durable et l'emploi. (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2023 ; OCDE, 1996)

Éviter, Transférer, Améliorer (A-S-I)

Ce modèle propose une meilleure façon d'envisager les transports que l'approche traditionnelle centrée sur la voiture, qui se contente de construire davantage de routes pour répondre à la demande, ce qui conduit en fin de compte à un cercle

vicieux : plus de trafic, plus de pollution et moins de choix en matière de déplacements (Benham, 2015).

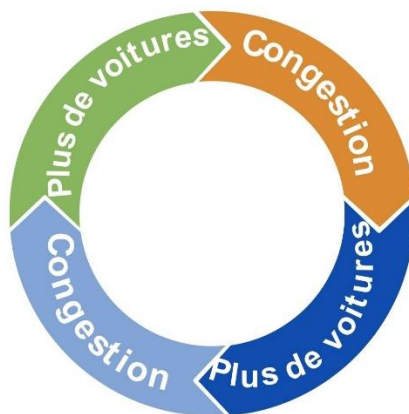


Illustration adaptée de : Behnam (2015) | Texte alternatif : flèches accompagnées des mentions « plus de voitures » et « embouteillages ».

Le modèle ASI vise à :

- Éviter les déplacements inutiles ou les longues distances.
- S'orienter vers des modes de déplacement plus durables.
- Améliorer les systèmes et les technologies de transport. (Division des transports de la CESAP, 2015 ; Zero Together, 2025)

« **Éviter** » consiste à réduire la fréquence et la distance des déplacements. Pour cela, il faut mieux aménager les villes et les agglomérations, en rapprochant les logements, les lieux de travail, les écoles, les commerces et les services. La « ville des 15 minutes » en est un exemple : tout ce qui est essentiel est accessible à pied ou à vélo en peu de temps. Améliorer les itinéraires piétonniers et cyclables directs, supprimer les obstacles (tels que les murs ou les portails) et rendre les rues plus sûres et plus attrayantes aide les gens à choisir de ne pas prendre la voiture (Zero Together, 2025).

« **Réorienter** » consiste à passer de l'utilisation de la voiture à des modes de déplacement plus durables, tels que la marche, le vélo ou les transports en commun (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2016). Les transports en

commun, bien qu'ils génèrent encore certaines émissions, sont plus efficaces par passager que les voitures.

« **Améliorer** » vise à rendre les véhicules et les systèmes de transport plus propres et plus efficaces. Cela implique d'utiliser des véhicules à faibles émissions ou électriques, d'améliorer l'exploitation des transports publics, et de moderniser les carburants et les technologies. Cela inclut également des mesures telles qu'une meilleure gestion du trafic, des normes d'émissions, ainsi que le renforcement de la fiabilité et de l'attractivité des transports publics (Zero Together, 2025).

Concepts clés

- **L'ingénierie verte** met l'accent sur l'utilisation d'énergies renouvelables, telles que l'énergie solaire ou éolienne, pour les véhicules et les transports publics, ainsi que sur le choix de matériaux de construction respectueux de l'environnement.
- **Le développement à faible impact** améliore les axes de transport en ajoutant des espaces verts, en favorisant la biodiversité, en gérant les eaux pluviales et en rendant les infrastructures plus résilientes face aux phénomènes météorologiques extrêmes.
- Les approches **d'économie circulaire** garantissent que les matériaux sont réutilisés, réparés, recyclés ou valorisés tout au long du cycle de vie du système de transport, ce qui réduit les déchets et prolonge la durée de vie des ressources.

La pensée systémique dans les transports durables

La pensée systémique est une manière d'appréhender des problèmes complexes en examinant comment les différentes parties d'un système interagissent. Les transports urbains ne constituent qu'une partie d'un « système de systèmes » plus vaste qui englobe les infrastructures, les véhicules, l'exploitation, les usagers, les politiques et la technologie. Les routes, les ponts, les transports publics et même les quartiers informels forment l'épine dorsale physique, tandis que les véhicules vont des bus et tramways aux vélos et minibus partagés. Les opérations telles que la gestion du trafic et la planification des horaires, ainsi que les personnes qui utilisent le système,

y compris les communautés à faibles revenus ou marginalisées, revêtent une importance tout aussi grande. Les politiques et réglementations gouvernementales, ainsi que les technologies telles que les systèmes de transport intelligents, déterminent l'efficacité et la durabilité du fonctionnement du système, en particulier lorsque les transports informels sont intégrés dans la planification (Vemuri, 2023).

L'application de la pensée systémique aux transports est un défi, car les changements apportés à une partie du système peuvent en affecter d'autres de manière inattendue. Les approches simples de type « cause à effet » échouent souvent, et les recherches montrent que même les personnes hautement qualifiées ont du mal à comprendre les systèmes complexes, notamment les boucles de rétroaction, les décalages temporels et les interdépendances (Voulvoulis, et al., 2022). Les routines quotidiennes, les structures sociales et les habitudes culturelles enferment souvent les individus dans des schémas non durables, que les individus ne peuvent modifier à eux seuls. La pensée systémique encourage à adopter une vision d'ensemble, à intégrer de multiples perspectives et à remettre en question les a priori, ce qui permet de mettre en place des solutions de transport plus résilientes, équitables et durables, tout en favorisant à la fois les changements de comportement et les réformes institutionnelles (Voulvoulis et al., 2022).

Changement de comportement et mobilité active

Changer la façon dont les gens se déplacent, notamment en encourageant la marche, le vélo ou l'utilisation des transports en commun, ne se résume pas à proposer simplement des alternatives à la voiture. Les choix de mobilité sont influencés par de nombreux facteurs, notamment les habitudes, les normes sociales, les croyances, les motivations, les compétences et même le niveau de stress. Les théories du changement de comportement, telles que la théorie du comportement planifié (Ajzen, 1985) et le modèle d'activation des normes (Schwartz, 1977), aident à expliquer comment les attitudes, la pression sociale perçue et les normes personnelles influencent les décisions en matière de déplacements (Mosca et al., 2024). Les individus agissent souvent de manière à atteindre des objectifs immédiats, comme se rendre rapidement à destination, plutôt que des objectifs de

durabilité à long terme ; les interventions doivent donc tenir compte de ces facteurs pratiques et psychologiques. Les interventions fondées sur la psychologie comportementale, ou « incitations », peuvent orienter en douceur les individus vers des modes de déplacement actifs et durables sans restreindre leur choix, par exemple en améliorant les itinéraires piétonniers et cyclables, en fournissant des informations personnalisées sur les déplacements ou en mettant en avant les avantages des transports en commun. (Bissel et al., 2025 ; EIT Urban Mobility, 2025)

La compréhension de ces facteurs sociaux, cognitifs et émotionnels est essentielle pour concevoir des systèmes de mobilité qui rendent les déplacements actifs plus faciles, plus sûrs et plus attractifs.

Connaissances pratiques et perspectives :

1. Comprendre les besoins des jeunes en situation de handicap

- La capacité à se déplacer de manière autonome est fondamentale pour accéder à l'éducation, à l'emploi, aux relations sociales et au bien-être ; pourtant, les jeunes en situation de handicap continuent de se heurter à des obstacles importants et souvent négligés au sein des réseaux de transport urbains. Une accessibilité inégale selon les véhicules et les stations, des ascenseurs hors service, un espace limité pour les aides à la mobilité et la diversité des flottes de transport peuvent rendre des itinéraires entiers inaccessibles (Savanta, 2025). En conséquence , des trajets qui semblent simples sur une carte nécessitent souvent une planification minutieuse, des dispositions d'urgence et, dans certains cas, la réservation à l'avance de services d'accompagnement. Ce manque de fiabilité restreint la spontanéité, limite les opportunités d'engagement social et peut contribuer à l'isolement et à une perte de confiance en soi (Savanta, 2025).

2. Exemples et études de cas de projets urbains réussis favorisant l'inclusion des personnes en situation de handicap

- Transport for Ireland (TFI), en partenariat avec As I Am, l'association caritative nationale irlandaise dédiée à l'autisme, a développé la campagne « *Prepare Me ... As I Am... for Public Transport* » (*Préparez-moi... As I Am... pour les*

transports en commun) comme modèle de pratique inclusive en matière de transport. Cette initiative aide les personnes autistes à se déplacer avec plus d'assurance et d'autonomie en leur fournissant des ressources claires, accessibles et adaptées aux besoins sensoriels, notamment des guides visuels, des kits d'activités et des vidéos étape par étape qui favorisent la familiarisation et réduisent l'anxiété. En s'attaquant aux difficultés sensorielles et sociales que rencontrent de nombreuses personnes autistes dans les transports en commun, et en travaillant en étroite collaboration avec la communauté autiste pour concevoir et affiner ces ressources, la campagne montre comment les opérateurs de transport peuvent améliorer l'accessibilité. Pour en savoir plus, consultez le [site web](#) consacré à cette initiative ou rendez-vous sur l'ePortfolio Act4Dys.

- Łódzka Kolej Aglomeracyjna (LKA), l'opérateur ferroviaire régional de Łódź, en Pologne, a mis en œuvre un programme complet d'accessibilité afin de garantir des déplacements ferroviaires inclusifs aux passagers en situation de handicap. Depuis 2014, la LKA a mis en place des accès de niveau, des élévateurs pour fauteuils roulants, des portes larges, des boucles d'induction, une signalétique en braille et en gros caractères, ainsi qu'un service d'interprétation en langue des signes en ligne, tout en rendant son site web et son système de billetterie conformes aux directives WCAG. L'opérateur va également au-delà des exigences de l'UE en supprimant le délai de préavis de 48 heures pour l'assistance, en dispensant une formation annuelle sur l'accessibilité à l'ensemble de son personnel et en collaborant étroitement avec les passagers en situation de handicap et les acteurs nationaux tels que le Fonds polonais de réadaptation (PFRON) afin de façonner les services et les lignes directrices nationales. Pour en savoir plus sur ce projet, rendez-vous sur le [site web](#).
- Le service « Independent Travel Support » (ITS), qui fait partie de Transport for Ireland (TFI), aide les adultes en situation de handicap à acquérir les compétences et la confiance nécessaires pour se déplacer de manière autonome dans les transports en commun. Lancé il y a plus de 15 ans à

Dublin et désormais présent à Cork, Galway, Limerick et Waterford, l'ITS propose un accompagnement individuel par un assistant qualifié qui accompagne les usagers lors de leurs trajets jusqu'à ce qu'ils puissent se déplacer seuls. Ce service s'adresse aux usagers présentant divers types de besoins, notamment des troubles intellectuels, sensoriels, de mobilité ou liés à l'autisme, sur l'ensemble des réseaux de TFI tels que Dublin Bus, Luas, DART, Irish Rail et Local Link. En proposant gratuitement une planification personnalisée des itinéraires, des exercices pratiques en situation réelle et un accompagnement visant à renforcer la confiance en soi, l'ITS incarne une approche concrète et autonomisante des transports publics accessibles et inclusifs. Pour en savoir plus, rendez-vous sur le [site web](#).

- James Casserly, militant pour les droits des personnes en situation de handicap originaire de Lucan, dans le comté de Dublin, dirige « Jimbo's Accessible Adventures », une initiative sur les réseaux sociaux qui milite pour une meilleure accessibilité à travers l'Irlande. S'appuyant sur son expérience personnelle en tant qu'utilisateur de fauteuil roulant atteint de paralysie cérébrale et d'arthrite juvénile, James évalue l'accessibilité des transports publics, des magasins, des cafés et des restaurants, et partage ses conclusions avec plus de dix mille abonnés. Il collabore activement avec les opérateurs de transport, notamment Dublin Bus et Irish Rail, en leur fournissant des analyses et des rapports afin de contribuer à l'amélioration de l'accessibilité. Grâce à son militantisme, à ses tests de déplacement et à son engagement auprès du public. Pour en savoir plus sur James, lisez cet [article](#).

3. Rôle des animateurs jeunesse et des autres parties prenantes

- Pour les animateurs jeunesse, il est important de reconnaître comment ces obstacles s'articulent avec les objectifs plus larges de développement urbain en matière de durabilité et de modes de transport alternatifs. Les options de déplacement durables promues dans les villes, telles que les transports en commun, le vélo et la marche, ne sont pas toujours accessibles aux jeunes en situation de handicap, ce qui les pousse involontairement vers des modes de

déplacement moins durables ou plus restrictifs. Un développement urbain inclusif nécessite donc des systèmes de transport accessibles dès leur conception, cohérents dans leur mise en œuvre et soutenus par des informations claires et précises (Savanta, 2025). Les animateurs jeunesse peuvent jouer un rôle clé en plaidant en faveur de transports accessibles et durables, en aidant les jeunes à s'y retrouver dans les systèmes existants et en faisant entendre les expériences vécues par les jeunes en situation de handicap dans les débats locaux sur l'aménagement du territoire et les politiques publiques.

4. Stratégies pour des pratiques urbaines durables et inclusives

- Les animateurs jeunesse peuvent jouer un rôle clé dans la promotion de transports urbains durables et inclusifs en impliquant activement les jeunes en situation de handicap dans la planification et la prise de décision, en plaidant en faveur des principes de conception universelle dans les politiques locales et en soutenant les formations sur les pratiques inclusives. Ils peuvent contribuer au suivi et à l'évaluation de l'accessibilité par le biais d'audits et de retours d'expérience, tout en encourageant une réflexion systémique pour comprendre comment les transports, les routines sociales et les impacts environnementaux interagissent. Parmi les stratégies concrètes, on peut citer la promotion d'options à faibles émissions de carbone, d'infrastructures vertes et d'approches d'économie circulaire, afin de garantir que les réseaux de transport soient à la fois durables sur le plan environnemental et pleinement accessibles à tous les usagers.

Lien avec le scénario de simulation :

Dans ce scénario, les participants mettent en application les connaissances théoriques du module en analysant les défis locaux en matière de transport à travers le prisme des principes de transport durable, du concept de « ville des 15 minutes » et du cadre « Éviter – Transférer – Améliorer » (ASI) au cours de la phase de conception. Les réflexions sur l'accessibilité, l'équité et l'impact environnemental

guident la prise de décision tandis que les équipes identifient les défis et élaborent des solutions concrètes. Ce processus aide les animateurs jeunesse à comprendre le fonctionnement de l'urbanisme, les perspectives des différents acteurs et l'importance du travail d'équipe. Il les prépare également à défendre efficacement leurs idées auprès des décideurs et à impliquer les jeunes dans l'identification des problèmes, la proposition de solutions et la participation à des changements concrets.

Ressources :

- Glossaire, à la page suivante.
- Bibliographie, incluse à la fin de ce document.
- Liens vers les sections pertinentes du portfolio numérique du WP2.
- Fiches d'activité pour les exercices de mise en situation :
- Grille d'évaluation :
- Instructions à l'intention des animateurs jeunesse/formateurs sur la manière d'utiliser le contenu du module et de mener à bien le scénario :
- Lectures complémentaires, vidéos, podcasts ou liens

Glossaire

- **Changement de comportement** : stratégies visant à encourager les individus et les communautés à adopter des habitudes de transport durables et inclusives.
- **Économie circulaire** : approche consistant à réutiliser, réparer, recycler ou valoriser les matériaux afin de réduire au minimum les déchets et de prolonger le cycle de vie des ressources.
- **Protection de l'environnement** : mesures et pratiques visant à préserver les ressources naturelles et à réduire les dommages causés par l'activité humaine.
- **Ingénierie verte** : utilisation d'énergies renouvelables, de matériaux respectueux de l'environnement et de technologies durables dans les infrastructures de transport et les véhicules.
- **Infrastructures** : Systèmes physiques et organisationnels fondamentaux, tels que les transports, les services publics et les communications, qui soutiennent le fonctionnement d'une société ou d'une ville.
- **Planification intégrée** : développement coordonné des systèmes urbains, de transport et environnementaux afin d'assurer efficacité, accessibilité et durabilité.

- **Aménagement à faible impact** : Aménagement urbain intégrant des espaces verts, la biodiversité et la gestion des eaux pluviales afin de renforcer la résilience des infrastructures.
- **Conception durable** : planification et construction d'infrastructures visant à minimiser l'impact environnemental, à préserver les ressources et à améliorer les résultats sociaux et économiques.
- **Transports durables** : Systèmes de transport respectueux de l'environnement, socialement inclusifs et économiquement viables, qui réduisent les émissions et favorisent l'accessibilité.
- **Transports durables** : systèmes de transport respectueux de l'environnement, économiquement viables et socialement inclusifs, favorisant l'accessibilité et réduisant les émissions.
- **Systèmes de transport** : réseau d'infrastructures, de véhicules, de services et de politiques permettant la circulation des personnes et des marchandises.
- **Conception urbaine** : processus consistant à façonner l'agencement physique, l'apparence et la fonctionnalité des espaces urbains afin de créer des environnements bien organisés, accessibles et agréables à vivre.
- **Conception centrée sur l'utilisateur** : approche de conception qui donne la priorité aux besoins, aux préférences et aux capacités des utilisateurs finaux à chaque étape du développement.

Liens vers les sections pertinentes du portfolio en ligne du WP2 (études de cas, bonnes pratiques) :

- Préparez-moi... tel que je suis... aux transports en commun : <https://act4dys.eu/prepare-me-as-i-am-for-public-transport/>
- Accessibilité ferroviaire à Łódź : <https://act4dys.eu/railway-accessibility-in-lodz/>
- Le service d'aide aux déplacements autonomes (ITS) : <https://act4dys.eu/the-independent-travel-support-its/>

Autres ressources : lectures, vidéos, podcasts ou liens :

- Affiche « Les 10 principes pour des transports urbains durables » :
https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2023_GIZ_SUT_Poster_10years.pdf
- Page web interactive présentant les 10 principes pour un transport urbain durable : <https://sutp.org/>
- Environnement et transports – un chapitre théorique pertinent élaboré par l'Agence de protection de l'environnement (Irlande) :
<https://www.epa.ie/publications/monitoring--assessment/assessment/state-of-the-environment/EPA-Ireland%27s-Environment-2020-Chapter11.pdf>
- Activités de Greenpeace destinées aux jeunes sur le thème « Rendre les transports durables » : <https://www.greenpeace.org.uk/wp-content/uploads/2024/07/GP-Sustainable-Transport-11-14-years.pdf>
- Réinventer la vie urbaine : la ville des 15 minutes – Article : <https://www.re-thinkingthefuture.com/architectural-community/a13474-reimagining-urban-living-the-15-minute-city/>

Références :

Behnam, N. (2015). Proposition de conception durable des transports et de la mobilité urbaine. *Université de Californie à Santa Cruz*.

<https://escholarship.org/uc/item/8r1372cq>

Bhamra, B. et Hernandez, R.J. (9 février 2021). Trente ans de conception au service du développement durable : une évolution de la recherche, des politiques et des pratiques. *Design Science*. doi:10.1017/dsj.2021.2

Bissel, M. et al. (juin 2025). Favoriser un changement durable : une cartographie systématique des interventions fondées sur le comportement visant à promouvoir des comportements de mobilité durable. *PNAS Nexus*, 4(6).

<https://doi.org/10.1093/pnasnexus/pgaf162>

Collings, S. (12 mai 2021). *Six raisons pour lesquelles il n'a jamais été aussi important de proposer des solutions de transport adaptées aux jeunes*.

<https://www.sustrans.org.uk/our-blog/opinion/six-reasons-why-getting-transport-right-for-young-people-has-never-been-so-important/>

Curtis, C. (2025). Introduction au manuel des transports durables. *Manuel des transports durables*. Disponible en téléchargement à l'adresse :

<https://www.elgaronline.com/>

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). (2016). *Transports urbains durables : Éviter-Transférer-Améliorer (A-S-I)*.

https://ledsgp.org/app/uploads/2016/01/SUTP_GIZ_FS_Avoid-Shift-Improve_EN.pdf

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. (20 avril 2023). 10 principes pour des transports urbains durables. [https://changing-](https://changing-transport.org/publications/10-principles-poster_sut_giz/#:~:text=Initialement%20élaborés%20en%202013%20dans%20le%20cadre%20d'une%20formation,%20ils%20ont%20été%20mis%20à%20jour%20en%202023%20afin%20de%20tenir%20compte%20des%20dernières%20recherches%20et%20expériences.)

[transport.org/publications/10-principles-](https://changing-transport.org/publications/10-principles-poster_sut_giz/#:~:text=Initialement%20élaborés%20en%202013%20dans%20le%20cadre%20d'une%20formation,%20ils%20ont%20été%20mis%20à%20jour%20en%202023%20afin%20de%20tenir%20compte%20des%20dernières%20recherches%20et%20expériences.)

[poster_sut_giz/#:~:text=Initialement%20élaborés%20en%202013%20dans%20le%20cadre%20d'une%20formation,%20ils%20ont%20été%20mis%20à%20jour%20en%202023%20afin%20de%20tenir%20compte%20des%20dernières%20recherches%20et%20expériences.](https://changing-transport.org/publications/10-principles-poster_sut_giz/#:~:text=Initialement%20élaborés%20en%202013%20dans%20le%20cadre%20d'une%20formation,%20ils%20ont%20été%20mis%20à%20jour%20en%202023%20afin%20de%20tenir%20compte%20des%20dernières%20recherches%20et%20expériences.)

EIT Urban Mobility. (novembre 2025). *Intégrer les connaissances comportementales dans la planification de la mobilité durable*. [https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2025/11/Final EITUM Behaviour and Mobility-1.pdf](https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2025/11/Final_EITUM_Behaviour_and_Mobility-1.pdf)

Greenpeace. (juillet 2024). *Rendre les transports durables*.

<https://www.greenpeace.org.uk/wp-content/uploads/2024/07/GP-Sustainable-Transport-11-14-years.pdf>

Mosca, O., et al. (octobre 2024). Promouvoir un changement de comportement durable dans les choix de déplacement domicile-travail : le rôle de l'intention préalable et du retour d'information sur le « plan de déplacement personnalisé ». *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 106, 55-71.

Nazelle, A. et Cowell, N. (5 septembre 2024). *Comment une approche systémique peut repenser la mobilité urbaine*. <https://www.weforum.org/stories/2024/09/systems-thinking-approach-can-reimagine-urban-mobility/>

OCDE. (24-27 mars 1996). Principes directeurs pour des transports durables. *Conférence internationale de l'OCDE*. Vancouver, Canada.

<https://www.gdrc.org/uem/sustran/sustran-principles.html>

- Road XS. (20 février 2025). *Les transports alternatifs en pratique : applications concrètes et perspectives*. <https://www.roadxs.com/insights/alternative-transport/>
- Rodrigue, J. (2024). *Transports et environnement*.
<https://transportgeography.org/contents/chapter4/transportation-and-environment/>
- Savanta. (2025). *Construire un avenir inclusif : les besoins en matière de transports accessibles pour les jeunes en situation de handicap*. https://accessible-eu-centre.ec.europa.eu/document/download/84c56546-5ed0-4b37-9be3-695567a94a0e_en?filename=ANN_REFERENCE_5_Transport%20Needs%20of%20Disabled%20Young%20People.pdf
- L'Institut pour les politiques de transport et de développement. (s.d.). *Huit principes*.
<https://itdp.org/what-we-do/eight-principles/>
- PNUD. (3 juin 2025). *Qu'est-ce que le transport durable et quel rôle joue-t-il dans la lutte contre le changement climatique ?* <https://climatepromise.undp.org/news-and-stories/what-sustainable-transport-and-what-role-does-it-play-tackling-climate-change>
- Division des transports de la CESAP. (10 juillet 2015). *Concept de transport durable : planification et conception de systèmes de transport durables et inclusifs*.
https://www.unescap.org/sites/default/files/2_Concept%20of%20Sustainable%20Transport_ESCAP.pdf
- Nations Unies. (s.d.). *Causes et effets du changement climatique*.
<https://www.un.org/en/climatechange/science/causes-effects-climate-change>
- Vemuri, S. (6 décembre 2023). *Libérer la résilience : la pensée systémique dans la planification des transports urbains*. <https://www.mobilisecity.net/unlocking-resilience-systems-thinking-urban-transport-planning#>
- Voulvoulis, N., et al. (juillet 2022). La pensée systémique comme changement de paradigme pour la transition vers la durabilité. *Global Environmental Change*, 75.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378022000826>
- Zero Together. (2025). *Éviter, réorienter et améliorer les transports*.
<https://zerotogether.ie/get-informed/avoid-shift-and-improve-transport>

Module 2 – SCÉNARIO

Introduction et présentation (15 minutes).

Cette activité pratique invite les animateurs jeunesse à explorer les défis liés aux transports dans leur quartier et à élaborer des solutions simples et réalistes pour créer un quartier accessible et adapté aux jeunes, y compris aux jeunes en situation de handicap, en mettant clairement l'accent sur les transports. Les participants sont encouragés à prendre en compte à la fois les infrastructures physiques et les outils de transport intelligents / numériques.

Commencez par une brève présentation et une discussion de groupe axées sur les défis liés aux transports, les embouteillages et la dépendance à la voiture.

Questions pour lancer la discussion (Greenpeace, 2024) :

- Que signifie pour vous le transport ?
- Partagez vos expériences : au cours du dernier mois, où êtes-vous allés et quels moyens de transport avez-vous utilisés ?
- Discutez de l'impact des systèmes de transport sur les populations à l'échelle locale et mondiale, notamment des liens entre les transports, le changement climatique, la qualité de l'air et les inégalités sociales.

Points clés de la discussion :

- Insistez sur le fait que la construction de nouvelles routes ne réduit pas les embouteillages. Les nouvelles routes incitent davantage de personnes à prendre la voiture, à parcourir de plus longues distances et à effectuer davantage de trajets, ce qui entraîne une augmentation du trafic et des émissions de gaz à effet de serre.
- Soulignez que nous avons besoin de moins de voitures sur les routes, et non de plus de routes.
- Présentez le concept de transport durable comme un mode de déplacement sûr, inclusif et à faible impact environnemental.

- Insistez sur l'accessibilité pour les jeunes en situation de handicap, sur les infrastructures à faibles émissions et sur le rôle des espaces verts dans l'amélioration du bien-être et de la vie urbaine.

Enfin, expliquez qu'il existe deux moyens principaux par lesquels les participants peuvent contribuer à faire évoluer les choses :

1. Adopter des changements personnels dans leur vie quotidienne (par exemple, marcher, faire du vélo, utiliser davantage les transports en commun).
2. Influencer les décideurs pour qu'ils rendent la marche, le vélo et les transports en commun plus faciles, plus sûrs et plus accessibles à tous.

Concluez en présentant l'activité et en donnant des consignes claires pour le travail en groupe.

Constitution des équipes et attribution des rôles (5 minutes).

Les participants sont répartis en petits groupes. Chaque groupe aborde l'activité sous l'angle d'un rôle spécifique, ce qui déterminera la manière dont il analysera les problèmes et proposera des solutions.

Attribuez un rôle par groupe (ou par personne au sein d'un groupe si l'effectif le permet) :

- Urbanistes : se concentrer sur l'aménagement des rues, la connectivité, la sécurité et l'interaction entre les différents modes de transport.
- Défenseurs des personnes en situation de handicap : concentrez-vous sur l'accessibilité, la cohérence, la dignité et l'autonomie des jeunes en situation de handicap.
- Représentants de la communauté : se concentrent sur les besoins quotidiens des jeunes, la sécurité, l'accessibilité financière et l'inclusion sociale.
- Experts en environnement : se concentrent sur la réduction de l'utilisation de la voiture, la diminution des émissions, les infrastructures vertes et les impacts climatiques.

- Innovateurs technologiques : concentrez-vous sur les outils de transport numériques et intelligents qui rendent les déplacements plus faciles, plus sûrs et plus inclusifs.

Chaque groupe est informé qu'il travaille sur la même zone locale, mais chacun l'analysera selon le rôle qui lui a été attribué. La fiche de travail ci-dessous est conçue pour guider les participants à travers les étapes de la phase de conception et les aider à préparer leur présentation.

Module 2 – ACTIVITÉS

Fiche d'activité 1 : Tâche : Rôle d'« urbaniste » – Scénario 2

Titre du module/scénario : Scénario 2 : Améliorer les modes de transport alternatifs – encourager les pratiques durables

Rôle attribué : urbaniste

Objectif de l'activité : En tant qu'urbaniste, votre objectif est de veiller à ce que la proposition de votre équipe permette de créer un quartier sûr, bien desservi et accessible, favorisant les modes de transport durables pour les jeunes, y compris les jeunes en situation de handicap.

Instructions :

- 1. Étudiez le scénario :** lisez attentivement le scénario fourni. Prêtez attention aux défis liés aux transports, à la congestion, à la dépendance à la voiture, ainsi qu'aux principes du transport durable, du concept de « ville des 15 minutes » et du cadre « Éviter – Transférer – Améliorer » (ASI).
- 2. Identifiez les défis locaux :** concentrez-vous sur la configuration physique de la zone concernée. Identifiez trois défis majeurs qui affectent la marche, le vélo et la connectivité des transports en commun. Tenez compte des carrefours, des réseaux routiers et des itinéraires sécurisés vers des destinations clés telles que les écoles, les centres de jeunesse et les parcs.
- 3. Cartographiez les défis :** sur votre carte locale, repérez ces trois défis. Notez leur impact sur les temps de trajet, la sécurité et l'accessibilité pour les jeunes, en particulier les jeunes en situation de handicap.
- 4. Élaborer des solutions :** Proposez au moins une solution pratique d'aménagement urbain pour chaque défi. Réfléchissez à des améliorations de l'aménagement des rues, à des mesures de modération du trafic, à la création de zones prioritaires pour les piétons et à l'intégration d'options de transport durables.

5. Collaborez avec votre équipe : discutez de vos conclusions et de vos propositions avec les autres rôles (représentants de la communauté, experts en environnement, défenseurs des personnes en situation de handicap, innovateurs en technologies de l'). Expliquez l'importance de la connectivité, de l'accessibilité et de la sécurité dans le cadre du plan d'urbanisme.

6. Affinez vos idées : assurez-vous que vos solutions contribuent à :

- **Éviter** : réduire les déplacements inutiles en améliorant l'accessibilité.
- **Réorienter** : Encourager la marche, le vélo et les transports en commun.
- **Améliorer** : favoriser des modes de transport plus propres et plus intelligents.

7. Préparez votre présentation : soyez prêt à expliquer aux évaluateurs en quoi vos propositions contribuent à créer un quartier connecté, accessible et durable, en mettant en avant des solutions spécifiques d'aménagement urbain et leur impact sur les jeunes et les jeunes en situation de handicap.

Ressources supplémentaires :

Consultez les sections pertinentes du [portfolio numérique interactif](#), qui contient des études de cas et des bonnes pratiques en matière de développement urbain inclusif, de transports et de pratiques durables.

- Initiative « Block by block » : <https://www.blockbyblock.org/>
- Her City – Guide à l'intention des villes pour un aménagement et une conception urbains durables et inclusifs en collaboration avec les jeunes filles : <https://unhabitat.org/her-city-a-guide-for-cities-to-sustainable-and-inclusive-urban-planning-and-design-together-with>
- Cartographie des activités en matière d'aménagement urbain : <https://urbandesignlab.in/activity-mapping-in-urban-design/?srsId=AfmBOopMfQoCKgrPNe6sPEpKOVINoXcNI201qU530GQzeUp85N4WqOTT>

Espace réservé aux notes et aux idées :

Fiche d'activité n° 2 : Tâche : Rôle de « défenseur des personnes en situation de handicap » - Scénario 2

Titre du module/scénario : Scénario 2 : Améliorer les modes de transport alternatifs – encourager les pratiques durables

Rôle attribué : défenseur des personnes en situation de handicap

Objectif de l'activité : En tant que défenseur des personnes en situation de handicap, votre objectif est de veiller à ce que toutes les solutions proposées prennent en compte les besoins des jeunes en situation de handicap et permettent de créer un réseau de transport accessible et inclusif.

Instructions :

1. Lisez attentivement le scénario en vous concentrant sur les défis liés à l'accessibilité et les pratiques de transport inclusives.
2. **Identifiez les défis locaux :** repérez les obstacles qui empêchent les jeunes en situation de handicap de se déplacer de manière autonome. Tenez compte des trottoirs, des passages piétons, des ascenseurs, de l'accès aux gares et des services de transports publics.
3. **Cartographiez les défis :** marquez ces obstacles sur votre carte locale, en notant quels groupes sont les plus touchés.
4. **Proposez des solutions :** suggérez des solutions pratiques en matière d'accessibilité, telles que des itinéraires sans marches, des revêtements tactiles, une signalisation accessible ou l'amélioration des services de transports publics.
5. **Collaborez avec votre équipe :** travaillez avec les autres intervenants pour intégrer l'accessibilité dans l'aménagement des rues, les besoins de la communauté, les plans environnementaux et les outils numériques.
6. **Affinez vos idées :** assurez-vous que vos solutions s'inscrivent dans le cadre de l'ASI et favorisent l'autonomie et l'inclusion.

7. Préparez votre présentation : soyez prêt à expliquer en quoi vos propositions permettent de lever les obstacles et de garantir un accès complet aux transports durables pour les jeunes en situation de handicap.

Ressources supplémentaires :

- Consultez les sections pertinentes du [portfolio électronique interactif](#), qui contient des études de cas et des bonnes pratiques en matière de systèmes de transport durables.
- Planification d'un transport actif inclusif : revue systématique de la littérature sur l'intégration des personnes en situation de handicap et les interventions : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S221414052500218X>
- Des défis aux solutions : mettre en place des transports inclusifs pour les personnes en situation de handicap : <https://itdp.org/publication/building-inclusive-transport-for-people-with-disabilities/>
- Aller nulle part : rendre l'accessibilité obligatoire (Irish Wheelchair Association) : <https://www.iwa.ie/get-involved/advocacy-campaigns/our-campaigns/getting-nowhere-time-for-true-access/>

Espace pour les notes et les idées :

Fiche d'activité n° 3 : Tâche « Rôle de représentant de la communauté » – Scénario 2

Titre du module/scénario : Scénario 2 : Améliorer les transports alternatifs – encourager les pratiques durables

Rôle attribué : Représentant de la communauté

Objectif de l'activité : En tant que représentant de la communauté, votre objectif est de veiller à ce que les propositions en matière de transport répondent aux besoins quotidiens des jeunes, en favorisant la sécurité, l'accessibilité financière et l'inclusion sociale.

Instructions :

- 1. Lisez le scénario :** Lisez le scénario en vous concentrant sur l'impact social et communautaire des systèmes de transport.
- 2. Identifiez les défis locaux :** Notez les défis tels que les itinéraires dangereux, un éclairage insuffisant, des coûts de transport élevés ou des espaces communautaires inaccessibles.
- 3. Localisez les défis :** Indiquez sur la carte où ces défis se posent et qui est concerné.
- 4. Élaborez des solutions :** proposez des solutions telles que des chemins piétonniers plus sûrs, l'intégration d'espaces communautaires, des dispositifs de transport abordables ou un meilleur éclairage.
- 5. Collaborez avec votre équipe :** travaillez avec des urbanistes, des défenseurs des personnes en situation de handicap, des experts en environnement et des innovateurs technologiques afin de concilier les besoins de la communauté avec la conception, la durabilité et l'accessibilité.
- 6. Affinez vos idées :** assurez-vous que les solutions contribuent aux objectifs de l'ASI et rendent les transports inclusifs et durables.
- 7. Préparez votre présentation :** soyez prêt à expliquer en quoi vos solutions répondent aux besoins de la communauté, soutiennent les jeunes et améliorent l'accessibilité et la durabilité.

Ressources supplémentaires :

Consultez les sections pertinentes du [portfolio numérique interactif](#), qui contient des études de cas et des bonnes pratiques en matière de systèmes de transport durables.

- Introduction à la planification des transports multimodaux :
https://vtpi.org/multimodal_planning.pdf

Espace réservé aux notes et aux idées :

Fiche d'activité n° 4 : Exercice : Rôle de « l'expert en environnement » - Scénario 2

Titre du module/scénario : Scénario 2 : Améliorer les modes de transport alternatifs
– encourager les pratiques durables

Rôle attribué : Expert en environnement

Objectif de l'activité : En tant qu'expert en environnement, votre objectif est de veiller à ce que les propositions de votre équipe réduisent l'impact environnemental, diminuent les émissions et intègrent des infrastructures vertes.

Instructions :

- 1. Passez en revue le scénario :** concentrez-vous sur les principes de durabilité, les transports à faibles émissions et les avantages environnementaux.
- 2. Identifiez les défis locaux :** repérez les zones où la dépendance à la voiture est forte, où les espaces verts font défaut ou où la pollution nuit à l'accessibilité.
- 3. Cartographiez les défis :** marquez ces problèmes environnementaux sur la carte.
- 4. Élaborez des solutions :** proposez des mesures telles que des pistes cyclables, des zones à faibles émissions, des corridors verts ou la plantation d'arbres le long des itinéraires piétonniers.
- 5. Collaborez avec votre équipe :** intégrez vos solutions à l'urbanisme, à l'accessibilité et aux besoins de la communauté.
- 6. Affinez vos idées :** assurez-vous que les solutions s'inscrivent dans les objectifs de l'ASI et favorisent des comportements de transport durables.
- 7. Préparez votre présentation :** expliquez en quoi vos solutions réduisent l'utilisation de la voiture et les émissions, et améliorent les espaces verts.

Ressources supplémentaires :

Consultez les sections pertinentes du [portfolio électronique interactif](#), qui contient des études de cas et des bonnes pratiques en matière de systèmes de transport durables.

- Qu'est-ce que le transport durable et quel rôle joue-t-il dans la lutte contre le changement climatique ? : <https://climatepromise.undp.org/news-and-stories/what-sustainable-transport-and-what-role-does-it-play-tackling-climate-change>
- Politique nationale de mobilité durable : <https://www.gov.ie/en/department-of-transport/publications/national-sustainable-mobility-policy/>
- L'avenir des transports durables : <https://iere.org/the-future-of-sustainable-transportation/>

Espace pour les notes et les idées :

Fiche d'activité n° 4 : Tâche : Rôle de « l'innovateur technologique » - Scénario 2

Titre du module/scénario : Scénario 2 : Améliorer les modes de transport alternatifs – encourager les pratiques durables

Rôle attribué : Innovateur technologique

Objectif de l'activité : En tant qu'innovateur technologique, votre objectif est de concevoir des outils de transport numériques ou intelligents qui rendent les déplacements plus faciles, plus sûrs et plus inclusifs pour les jeunes.

Instructions :

1. Lisez attentivement le scénario : réfléchissez à des outils de transport intelligents et à des solutions numériques susceptibles d'améliorer l'accessibilité, l'efficacité et l'information.

2. Identifiez les défis locaux : repérez les domaines dans lesquels des outils numériques pourraient combler des lacunes, tels que la planification des trajets, les alertes d'accessibilité ou les mises à jour en temps réel sur les services.

3. Cartographiez les défis : marquez ces zones sur votre carte locale.

4. Élaborez des solutions : proposez des outils tels que des applications pour des itinéraires accessibles, la billetterie connectée, des mises à jour en temps réel sur les transports en commun ou la gamification pour encourager les déplacements durables.

5. Collaborez avec votre équipe : travaillez avec des urbanistes, des défenseurs des personnes en situation de handicap, des représentants de la communauté et des experts en environnement afin d'intégrer la technologie aux infrastructures physiques.

6. Affinez vos idées : assurez-vous que les solutions numériques respectent les principes de l'ASI et améliorent l'accessibilité, la durabilité et la commodité.

7. Préparez votre présentation : soyez prêt à expliquer en quoi votre technologie améliore les options de transport, favorise l'inclusion et encourage les comportements durables.

Ressources supplémentaires :

Consultez les sections pertinentes du [portfolio numérique interactif](#), qui contient des études de cas et des bonnes pratiques en matière de systèmes de transport durables.

- Systèmes de transport intelligents : Transformer la mobilité moderne :
<https://www.iso.org/transport/its-intelligent-transportation-systems>
- Transports intelligents : aperçu des technologies et des applications :
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10143476/>
- Systèmes de transport intelligents pour des villes intelligentes et durables :
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666691X24000277>

Espace réservé aux notes et idées :

Module 2 – GRILLE D'ÉVALUATION

Critères	5 - Exemplaire	4 - Compétent	3 - Satisfaisant	2 - À améliorer	1 - Insatisfaisant
Évalue les systèmes et pratiques de transport alternatifs favorisant le développement durable	Évalue un éventail de systèmes et de pratiques alternatifs, en proposant des idées créatives pour favoriser le changement. Explique clairement les avantages, les défis et les impacts potentiels, et établit un lien avec les besoins et les obstacles rencontrés par les jeunes et les jeunes en situation de handicap.	Fournit une évaluation bien argumentée des principaux systèmes et pratiques de transport alternatifs, globalement précise et comportant quelques observations originales. Commence à établir un lien entre son évaluation et les contextes d'animation jeunesse.	Propose une évaluation sommaire des systèmes et pratiques de transport alternatifs. Fournit quelques explications sur les avantages, les défis et les répercussions potentielles, en précisant en quoi ceux-ci pourraient affecter les jeunes.	Propose une analyse sommaire et une compréhension vague du sujet. Les aspects clés – tels que les principaux systèmes, pratiques, avantages ou défis – ne sont pas clairs ou font défaut. Peu ou pas de lien établi avec le travail auprès des jeunes ou la prise en compte de la diversité des besoins.	Ne parvient pas à évaluer les systèmes et pratiques de transport durables. Le contenu est en grande partie absent ou incorrect. Aucun lien pertinent n'est établi avec l'animation jeunesse ou les besoins des jeunes et des jeunes en situation de handicap.
Analyser des études de cas et des exemples de conceptions et d'initiatives en matière de transport durable.	Analyse plusieurs études de cas avec un esprit critique affûté. Compare clairement différentes approches, identifie les impacts sur diverses communautés et réfléchit de manière approfondie aux enseignements à tirer pour de futurs projets. Fait preuve d'une compréhension claire de la manière dont les jeunes, y compris ceux en situation de handicap, peuvent être impliqués dans	Propose une analyse solide des études de cas pertinentes, démontrant une bonne compréhension de la conception et de l'efficacité. Commence à explorer comment les jeunes pourraient être impliqués et comment des approches inclusives pourraient être mises en œuvre dans le cadre du travail auprès des jeunes.	Fournit une analyse élémentaire des études de cas. Fait preuve d'une certaine compréhension des approches de conception durables et de la manière dont les idées tirées des exemples peuvent être appliquées, bien que l'analyse manque de profondeur.	L'analyse des études de cas est limitée ou générale. Peu de liens sont établis avec les études de cas, leurs répercussions plus larges ou la participation potentielle des jeunes. Les idées clés font défaut ou sont insuffisamment développées.	L'analyse manque de pertinence ou utilise des exemples inexacts ou hors de propos. Fait preuve d'une compréhension limitée, voire inexistante, des enseignements tirés des études de cas. Aucune preuve de compréhension de la manière dont ces enseignements pourraient éclairer le travail auprès des jeunes ou de groupes diversifiés.

Critères	5 - Exemplaire	4 - Compétent	3 - Satisfaisant	2 - À améliorer	1 - Insatisfaisant
	la conception et la mise en œuvre d'initiatives similaires.				
Appliquer les principes de conception d's durables pour améliorer les systèmes de transport et encourager un changement de comportement	Applique les principes de durabilité de manière créative pour proposer des améliorations détaillées et réalistes sur le plan de l'. Fait preuve de leadership, d'esprit d'équipe et d'une communication claire pour promouvoir des pratiques durables et encourager un changement de comportement. Collabore efficacement avec les jeunes, y compris ceux issus de groupes diversifiés et en situation de handicap, pour planifier et tester des initiatives. Implique activement les participants dans l'utilisation de la pensée conceptuelle et des méthodes de résolution de problèmes.	Suggère des améliorations pratiques qui s'alignent sur les objectifs de développement durable. Fait preuve de leadership, d'esprit d'équipe et de bonnes capacités de communication pour promouvoir le changement. Commence à impliquer les jeunes dans la planification collaborative et introduit des approches de « design thinking ».	Applique des idées de base pour suggérer des améliorations, bien que certaines puissent manquer de précision ou de faisabilité. Fait preuve d'un niveau raisonnable de travail d'équipe et de communication, avec un certain leadership. L'implication des jeunes et le recours à la pensée conceptuelle sont limités mais présents.	Propose des idées vagues ou incomplètes, avec un lien limité avec l' les principes de conception durable. Les compétences en matière de leadership, de travail d'équipe et de communication doivent être davantage développées. Peu d'éléments indiquent une implication des jeunes ou l'application de méthodes de planification collaborative.	Ne parvient pas à appliquer les principes de conception durable ni à des améliorations pertinentes. Les compétences en matière de leadership, de travail d'équipe et de communication sont faibles ou ne sont pas démontrées. Aucune collaboration ni implication significative avec les jeunes n'est constatée.
Évalue les défis liés à la mise en œuvre de solutions	Identifie un large éventail de défis sociaux, environnementaux et pratiques liés à la mise en œuvre	Reconnaît les défis courants liés à la mise en œuvre de transports durables et propose des suggestions claires	Identifie quelques défis fondamentaux liés à l'amélioration ou à la modernisation des	A du mal à identifier les principaux défis. Les suggestions sont vagues ou ne sont pas clairement	Ne parvient pas à évaluer les défis pertinents. Les réponses manquent de clarté ou de pertinence.



Critères	5 - Exemplaire	4 - Compétent	3 - Satisfaisant	2 - À améliorer	1 - Insatisfaisant
de transport durables.	de transports durables. Propose des solutions et en discute de manière critique avec les jeunes, y compris ceux en situation de handicap. Prend en compte les questions d'équité, d'accessibilité et d'inclusion dans le processus de planification.	et bien argumentées pour les surmonter. Fait preuve d'une prise de conscience des questions d'accessibilité et commence à impliquer les jeunes dans l'identification des obstacles et des solutions possibles.	transports durables. Propose quelques idées d'amélioration, bien que celles-ci puissent manquer de détails ou d'une réflexion plus large. Implication limitée des jeunes ou des points de vue diversifiés.	liées aux pratiques durables. Prise en compte minimale de l'équité ou des points de vue des jeunes.	Aucun élément n'indique que les jeunes ou des groupes diversifiés ont été associés à la discussion.