

MOBiLité DURABLE
enjeux et Pratiques en europe

Asbl Pour la Solidarité, décembre 2009

ISBN : 978-2-930530-05-5

Dépôt légal : D/2009/11.262/7



Le Think Tank européen *Pour la Solidarité* (asbl) – association au service de la cohésion sociale et d’un modèle économique européen solidaire – travaille à la promotion de la solidarité, des valeurs éthiques et démocratiques sous toutes leurs formes et à nouer des alliances durables entre les représentants européens des cinq familles d’acteurs socio-économiques.

À travers des projets concrets, il s’agit de mettre en relation les chercheurs universitaires et les mouvements associatifs avec les pouvoirs publics, les entreprises et les acteurs sociaux afin de relever les nombreux défis émergents et contribuer à la construction d’une Europe solidaire et porteuse de cohésion sociale.

Parmi ses activités actuelles, *Pour la Solidarité* initie et assure le suivi d’une série de projets européens et belges ; développe des réseaux de compétence, suscite et assure la réalisation et la diffusion d’études socioéconomiques ; la crée des observatoires ; organise des colloques, des séminaires et des rencontres thématiques ; élabore des recommandations auprès des décideurs économiques, sociaux et politiques.

Pour la Solidarité organise ses activités autour de différents pôles de recherche, d’études et d’actions : la citoyenneté et la démocratie participative, le développement durable et territorial, la responsabilité sociale des entreprise et la diversité et la cohésion sociale et économique, notamment l’économie sociale.

Think Tank européen *Pour la Solidarité*

Rue Coenraets, 66 à 1060 Bruxelles
Tél. : +32.2.535.06.88 – Fax : +32.2.539.13.04
info@pourlasolidarite.eu
www.pourlasolidarite.eu

LES CAHIERS DE LA SOLIDARITÉ

Collection dirigée par Denis Stokkink

Publications à venir :

Faut-il payer pour le non-marchand? Analyse, enjeux et perspectives

Responsabilité sociétale des entreprises et mutuelles : quelles convergences?

Publications récentes :

Tiphaine Delhommeau, *Alimentation : circuits courts, circuits de proximité*, Série développement durable et territorial, n° 20, 2009.

Charlotte Creiser, *L'économie sociale, actrice de la lutte contre la précarité énergétique*, Série développement durable et territorial, n° 19, 2009.

Europe et risques climatiques, participation de la Fondation MAIF à la recherche dans ce domaine, Série développement durable et territorial, n° 18, 2009.

Thomas Bouvier, *Construire des villes européennes durables, tomes I et II*, Série développement durable et territorial, n° 16 et 17, 2009.

Europe, énergie et économie sociale, Série développement durable et territorial, n° 15, 2008.

Décrochage scolaire, comprendre pour agir, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 14, 2007.

Séverine Karko, *Femmes et Villes : que fait l'Europe ? Bilan et perspectives*, Série Développement durable territorial et politique de la ville, n° 12 (n° 13 en version néerlandaise), 2007.

Sophie Heine, *Modèle social européen, de l'équilibre aux déséquilibres*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 11, 2007.

La diversité dans tous ses états, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 10, 2007.

Francesca Petrella et Julien Harquel, *Libéralisation des services et du secteur associatif*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 9, 2007.

Annick Decourt et Fanny Gleize, *Démocratie participative en Europe. Guide de bonnes pratiques*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 8, 2006.

Éric Vidot, *La reprise d'entreprises en coopératives : une solution aux problèmes de mutations industrielles ?* Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 7, 2006.

Anne Plasman, *Indicateurs de richesse sociale en Région bruxelloise*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 6, 2006.

Sarah Van Doosselaere, *Démocratie participative, dialogues civil et social dans le cadre du modèle social européen. Une description générale des concepts*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 5, 2004.

Anne Plasman, *Calcul des indicateurs de richesse économique et de solidarité en Belgique*, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 4, 2004.

Entreprenariat collectif et création d'entreprises dans un cadre d'économie sociale, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 3, 2004.

Relevé, analyse, évaluation et recommandations en matière d'expériences innovantes de partenariats entre entreprises privées, syndicats et/ou ONG dans la lutte contre les discriminations et en matière d'intégration des populations immigrées, Série Cohésion sociale et économie sociale, n° 2, 2004.

Anne Plasman, Dimitri Verdonck, *La Politique de cohabitation-intégration à Bruxelles*, Série Citoyenneté et démocratie participative, n° 1, 2004.

TABLE DES MATIÈRES :

Préface	9
Introduction	11
Partie 1. Du développement durable à la mobilité durable : concepts en enjeux	13
Chapitre I : La mobilité durable, un concept multidimensionnel et multi sectoriel	15
Chapitre II : Les modalités de la mobilité durable	27
Chapitre III : Zoom sur la dimension sociale et la participation citoyenne dans les politiques de mobilité	37
Chapitre IV : Que fait l'Europe en faveur de la mobilité durable ?	59
Partie 2. Bonnes pratiques et recommandations	91
Approche méthodologique des cas pratiques	95
Thématique 1 : Maîtriser l'espace et l'aménagement du territoire	101
Thématique 2 : Changer les comportements face à la mobilité	127
Thématique 3 : Encourager et développer la participation citoyenne	151
Thématique 4 : Organiser l'intermodalité	177
Thématique 5 : Favoriser le report modal	195
Thématique 6 : Promouvoir les « véhicules propres »	217
Thématique 7 : Agir en faveur de la sécurité routière	241
Thématique 8 : Développer les véhicules et Systèmes de transport intelligents (STI)	263
Conclusion	287
Liste des abréviations	291
Contributions	293
Pour en savoir plus	295

PRÉFACE :

Solidarité et développement durable sont deux notions intrinsèquement liées. Notre Think Tank européen, *Pour la Solidarité*, s'attache à mettre en exergue, à travers ses réflexions et ses actions, les interactions positives entre les domaines de l'économie, du social et de l'environnement ; sans omettre la dimension participative, transversale et désormais incontournable de toute politique de développement durable.

En 2004, PLS a lancé l'Observatoire du logement durable, première pierre à l'édifice de son pôle développement durable, qui n'a, depuis, pas cessé de s'accroître. Différents travaux relatifs à la problématique fondamentale de la ville durable ont été concrétisés en 2009 sous la forme d'une étude *Construire des villes européennes durables*, dont une des thématiques avait trait à la mobilité. En parallèle, notre équipe s'est intéressée aux thématiques porteuses de la précarité énergétique ou encore de la consommation durable. Il nous a alors semblé primordial de s'arrêter un moment sur un secteur qui recoupe à lui seul une foule de défis mais aussi d'opportunités de changement pour les acteurs politiques comme pour le grand public.

Cet ouvrage se veut aussi l'occasion de réitérer notre engagement pro-européen en définissant les apports de l'Union européenne en matière de développement durable en général comme en matière de mobilité durable en particulier, l'Europe a un rôle de plus en plus crucial à jouer. Mais ce rôle n'est pas encore suffisamment pris en compte par les autres acteurs, qu'ils soient locaux ou nationaux. Notre étude s'appuie en outre sur un benchmarking européen, regroupant des bonnes pratiques aussi variées qu'originales.

Que ce Cahier permette de soutenir un développement harmonieux des transports, que les acteurs publics et privés puissent en retirer une source d'inspiration, tel est notre souhait et telle est la mission que nous nous sommes fixée en tant que « laboratoire d'idées ».

denis.stokkink@pourlasolidarite.eu

INTRODUCTION

La mondialisation s'accompagne d'une augmentation de la demande de transport, et a fait de la mobilité des personnes, des idées et des marchandises un moteur et une caractéristique essentielle de nos sociétés modernes. Mais le secteur des transports est désormais le premier émetteur de dioxyde de carbone, responsable d'une part importante des rejets de polluants, ainsi que de l'accroissement de la consommation d'énergie.

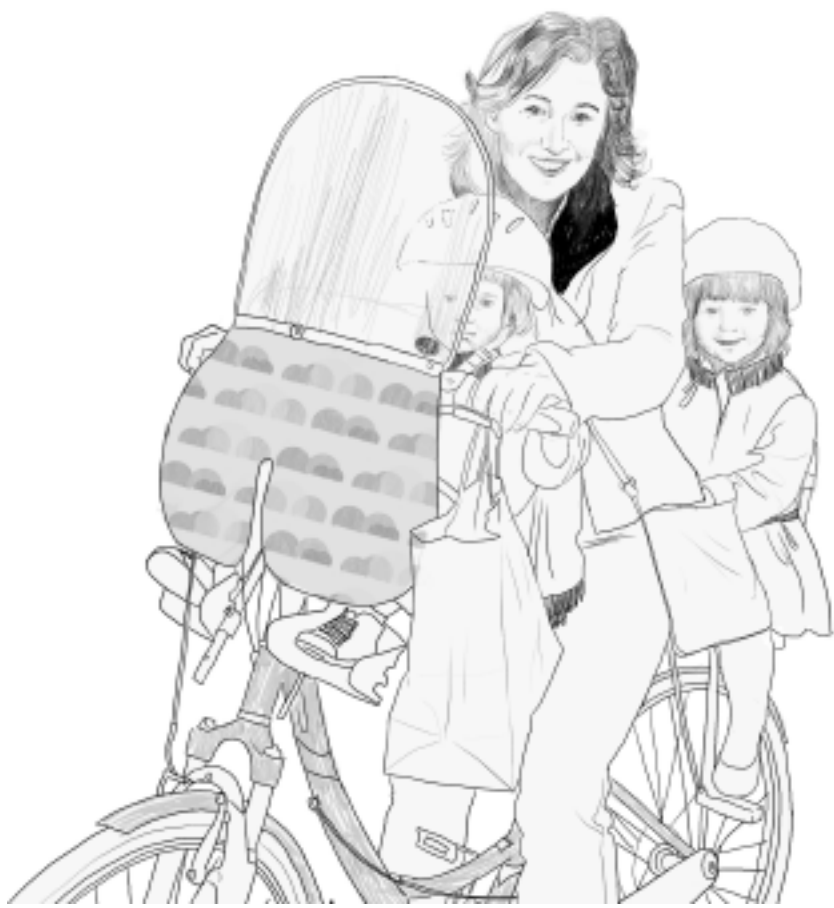
En particulier, le transport routier des personnes et des marchandises domine le bilan énergétique et pèse lourdement sur la facture environnementale. Or, cette tendance croissante se fait largement au détriment d'autres modes de transport moins consommateurs et moins polluants, à l'image du ferroviaire. Dans le même temps, la conjugaison de progrès techniques avec une réglementation restrictive (normes nationales mais aussi européennes) a permis de diminuer les consommations et émissions unitaires des véhicules. Une diminution rapidement compensée par l'accroissement des trafics routiers, d'où un jeu à somme nulle. Les trafics urbains et interurbains apparaissent dès lors comme un levier d'action privilégié pour rencontrer les objectifs environnementaux, d'une part afin d'opérer une réduction quantitative des déplacements par la route, et d'autre part pour procéder à une réorientation qualitative vers les modes de transport moins consommateurs et moins polluants.

En quoi la mobilité s'est-elle imposée comme un enjeu majeur de développement durable ? Comment, face à cet enjeu, allons-nous adapter nos comportements ? Quelles sont les dimensions et les modalités d'une mobilité durable ? Quel rôle les institutions européennes jouent-elles dans la promotion d'une mobilité durable ? Quelles perspectives peut-on entrevoir et quelles expériences de terrain pourraient-elles servir d'exemples ?

Vous l'aurez compris, ce Cahier de la Solidarité s'attache à définir le concept de mobilité durable, à en saisir les multiples dimensions ainsi qu'à interroger les enjeux d'une nouvelle mobilité. Il propose une série de bonnes pratiques innovantes, réparties en sept thématiques, qui sont autant de sources d'inspiration pour promouvoir la mobilité durable dans les territoires. De ces pratiques ont été tirées des recommandations qui guideront les professionnels mais aussi les citoyens dans l'adoption de comportements de mobilité plus respectueux de l'environnement.

PARTIE 1

Du développement durable
à la mobilité durable :
Concepts et enjeux



CHAPITRE I :

LA MOBILITÉ DURABLE, UN CONCEPT MULTIDIMENSIONNEL ET MULTI SECTORIEL

Introduction

Être mobile c'est pouvoir se déplacer dans un espace, qu'il soit virtuel (circulation de l'information dans les réseaux), social (changement de statut social ou professionnel d'une personne, « ascenseur social » avec un statut différent de celui de ses parents), ou plus communément physique. C'est dans cette dernière acception que nous nous proposons d'étudier le concept de mobilité et ses enjeux.

Si d'un point de vue statistique, la mobilité est un déplacement d'un endroit à un autre, cela ne dit rien de ses modalités. La mobilité renvoie tout d'abord à une multitude de moyens, de véhicules et d'infrastructures potentiels qui définissent la variété des modes de transport. Autre angle d'analyse, les motifs de déplacement qui, concernant la mobilité des personnes, peuvent être catégorisés : déplacements pendulaires pour le travail ou pour la formation, achats, loisirs et tourisme, déplacements professionnels.

Selon la définition de l'OCDE¹, la mobilité durable est « *une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement* »².

Figure 1 : Une typologie des déplacements

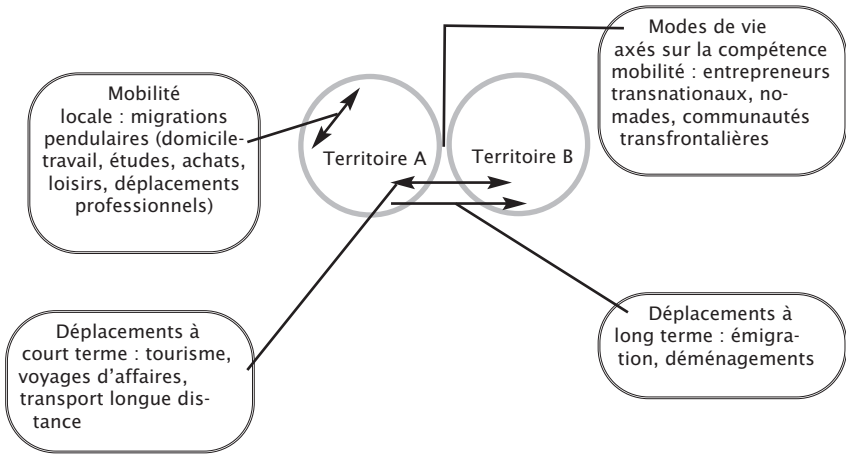
(voir page suivante)

1. Organisation de coopération et de développement économiques

2. Cité par STALEY Samuel et YBARRA Shirley, *Quelle mobilité durable ?*, Fondation Reason, 19 juin 2008, p.1.

[www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-lacite/data.nsf/B16EB6B42FE3FCABC12574830050FD14/\\$File/contribution_sh1_vf.pdf](http://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-lacite/data.nsf/B16EB6B42FE3FCABC12574830050FD14/$File/contribution_sh1_vf.pdf)

Une typologie des déplacements



I. La mobilité, thématique structurante du développement durable :

A. Emergence et structuration du développement durable :

Le concept de « développement durable », point de départ de notre étude, a été forgé par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, créée en 1983 et présidée jusqu'en 1996 par Gro Harlem Brundtland, médecin et premier ministre norvégienne. En avril 1987, l'expression de « *sustainable development* » (traduite en français avec plus ou moins d'opportunité par « développement durable ») apparaîtra dans un rapport de cette Commission dite Commission Brundtland, intitulé Notre Avenir à Tous. Ce rapport définissait le développement durable comme « *un développement qui permette aux générations présentes de satisfaire leurs besoins sans remettre en cause la capacité des générations futures à satisfaire les leurs* ». Les recommandations de la Commission Brundtland ont par la suite contribué à l'organisation de la Première Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED) à Rio de Janeiro en 1992. Au titre des actions concrètes devant être intégrées aux législations nationales afin de progresser vers un développement durable effectif, ce Sommet de la Terre a adopté un plan d'action pour le XXI^{ème} siècle, ou Agenda 21. Les trois objectifs, déjà suggérés en 1987, sont vus comme interdépendants : un objectif économique, celui de la création de richesses pour tous à travers des modes de production et de consommation durables, un objectif social, qui concerne la participation de tous et un objectif

écologique, axé sur la conservation et la gestion des ressources. Rendez-vous est pris dix ans plus tard et concrétisé par le Sommet de la Terre de Johannesburg de 2002, pour lequel l'intitulé de Sommet mondial du développement durable (SMDD) a été retenu et l'engagement politique des États renouvelé. Le développement durable apparaît dès lors comme un concept rassembleur, dans la mesure où, avec une centaine de chefs d'États et quelques 40 000 délégués, ce sommet constitue la plus grande rencontre jamais organisée par les Nations Unies.

B. Les exigences fondamentales du développement durable :

La définition origininaire du développement durable permet de mettre en exergue ses différentes dimensions et leur articulation originale. La notion de « besoin », tout d'abord, lie le développement à la satisfaction de besoins matériels humains³. Au présent, ces besoins essentiels ne sont pas satisfaits pour tous. Dans le futur, les ressources naturelles, déjà inégalement réparties, sont amenées pour certaines à s'épuiser. En termes de besoins, le développement durable appelle donc à un bien-être matériel prenant en considération les dimensions géographiques et temporelles. En second lieu, la « capacité » citée dans le Rapport Brundtland est à appréhender sous le giron de l'écologie. La satisfaction des besoins humains est limitée par leur soutenabilité environnementale, *i.e.* les capacités de la planète à y faire face. A y regarder de plus près, le principal apport de la conceptualisation du développement durable tient en ceci qu'il décèle une **complémentarité opérationnelle entre protection de la nature et progrès économique et social**. Ainsi, le développement économique de la planète doit être organisé afin de maîtriser les risques majeurs pour l'homme et pour l'environnement.

C. La place ambiguë de la mobilité et des transports dans le développement durable :

Le secteur des transports constitue un élément clé de toute politique de développement. En particulier, concernant la durabilité de ce développement, l'essor de la mobilité, individuelle et collective, place la question des transports au centre des débats. A première vue pourtant, les transports constituent un des domaines les plus éloignés de la durabilité⁴: coût économique, reflet des inégalités sociales et à la fois

3. BOUVIER Thomas, *Construire des villes européennes durables*, Les Cahiers de la Solidarité n°16, Bruxelles, 2009, pp.21-23.

4. Voir par exemple : Association québécoise du transport et des routes, Actes du forum : *Intégration des notions de la mobilité durable dans la planification des transports* - Montréal, jeudi 1^{er} décembre 2005, pp.8-9.

énergivore et émetteur de gaz à effet de serre (GES). Si le concept de mobilité durable provient de l'application du concept englobant de développement durable au domaine des transports et des déplacements, cela implique précisément de trouver « **un équilibre entre l'économique, le social et l'environnemental**. *Du point de vue de l'environnement, il vaudrait mieux [...] qu'on se déplace assez peu. Or, du point de vue social, les plus démunis doivent pouvoir se déplacer davantage qu'aujourd'hui. Enfin, du point de vue économique, les échanges doivent être favorisés. La mobilité durable est un compromis entre ces impératifs antagonistes.* »⁵ Or, cet « équilibre » ou « compromis » est mouvant ; il diffère en fonction des lieux et des époques considérés. Au moment de l'introduction du concept de développement durable dans la deuxième moitié des années quatre-vingt, les considérations économiques prévalaient largement, alors que la question environnementale a pu faire pencher la balance de son côté par la suite.

II. De la mobilité à la mobilité durable :

En se référant au concept de développement durable, la durabilité implique donc une recherche d'équilibre, d'une part entre des enjeux environnementaux, économiques et sociaux et d'autre part entre la satisfaction des besoins du présent et des générations futures. En quoi la mobilité s'inscrit-elle dans ces deux équilibres ? Quelle durabilité pour la mobilité ?

A. La problématique de la mobilité s'inscrit dans la triple dimension du développement durable :

En premier lieu, la mobilité touche profondément au domaine social. La capacité de se déplacer est fortement discriminante, par exemple pour occuper un emploi et s'y rendre. Cette accessibilité dépend largement de la possession ou non d'un véhicule particulier, mais aussi et c'est un levier d'action considérable, de la disponibilité et du coût des transports en commun, surtout dans un contexte d'étalement urbain marqué par l'allongement des trajets. La dimension comportementale en matière de déplacements est, elle aussi, déterminante. Comment expliquer sinon que dans des pays à pluviométrie importante (conditions environnementales peu favorables) comme les Pays-Bas ou le Danemark, les modes doux, typiquement le vélo, soient si répandus. En outre, la mobilité constitue un élément essentiel de la santé publique, c'est bien le sens des slogans « bougez plus ! ».

5. ORFEUIL Jean-Pierre, *Les bolides verts*, Sciences et Avenir n° 669, novembre 2002.

L'inscription de la mobilité comme enjeu de développement durable est par ailleurs particulièrement opportune en matière économique. Il existe un lien étroit entre la croissance de l'économie et celle des échanges, *a fortiori* les échanges de biens matériels qui nécessitent d'être transportés. L'organisation des entreprises repose pour beaucoup sur des contraintes de transport des marchandises. Le « *juste-à-temps* »⁶ démontre qu'une logistique des transports bien rodée peut réduire considérablement les coûts de stockage. La mondialisation, même dans ses vagues primaires, a toujours reposé sur les échanges de biens et la circulation des personnes. Malgré la montée en puissance des échanges de services et des flux financiers, le transport demeure à la base de l'économie réelle. Les acteurs économiques ont bien compris que la facilitation des échanges passe par la résolution de la question de la mobilité, en y répondant par la concentration géographique (ZI, clusters, technopôles, etc.). Autre élément, la congestion en matière de transport de passagers et de fret a également un coût économique, évalué à 140 milliards d'euros en Europe, soit 1.1% de son PIB selon le Forum International du Transport, qui identifie le transport routier comme principal responsable⁷.

Enfin, il existe des interactions fortes entre mobilité et environnement. Les caractéristiques du milieu, qu'il s'agisse du relief, de la végétation ou de l'hydrographie contraignent fortement la mobilité qu'on ne saurait trop limiter à sa dimension urbaine dans une perspective de durabilité. Les pollution atmosphérique, mais aussi sonore et esthétique fondent par ailleurs un des paradoxes majeurs de la mobilité. En effet, si le développement des systèmes de transport est nécessaire pour assurer le développement durable (vitesse, fluidité, réduction du temps), cela semble contradictoire avec le fait que ces systèmes de transport denses ont des effets secondaires nuisibles à la durabilité de l'environnement et du développement, ce que les économistes appellent des externalités négatives. Ceci appellerait donc davantage à une réduction des distances parcourues et une diminution des déplacements. L'enjeu environnemental n'est donc pas de diminuer la demande de mobilité car ceci serait un contre-sens économique et social, mais de trouver des solutions afin que cette mobilité ait une empreinte réduite, ce qui passe par une diminution des émissions de carbone fossile et de polluants.

6. Le « juste-à-temps » ou JAT (*Just-in-time* ou *JIT* en anglais), est une méthode d'organisation et de gestion de la production, notamment dans le secteur de l'industrie, qui consiste à minimiser les stocks et les en-cours de fabrication. Il s'agit d'un ensemble de techniques logistiques visant à améliorer la productivité globale d'une entreprise en réduisant les stocks et les coûts induits par ces stocks.

7. Conférence européenne des Ministres des Transports – Sofia (Bulgarie), 30-31 mai 2007. A ce propos, voir par exemple : VANDEVOORDE Jean-Louis, *La congestion est l'ennemi de tous*, Le Lloyd, 4 juin 2007. Ou encore : WUTHRICH Bernard, *Populariser le « road pricing »*, Le temps, 31 mai 2007.

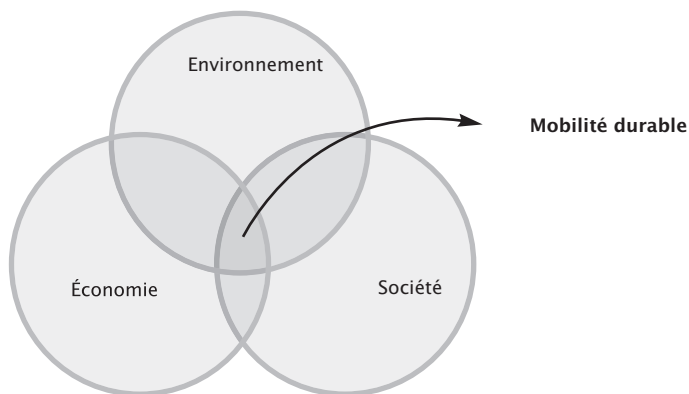


Figure 2 : Le concept de mobilité et les dimensions du développement durable.

B. La mobilité durable, un concept spécifique :

Si la mobilité s'est imposée comme thématique majeure du développement durable, elle connaît néanmoins des spécificités. Il s'agit avant tout d'une application concrète et sectorielle du concept englobant de développement durable. Dès lors, la mobilité comprend des dimensions transversales qui la dépassent largement, mais qui étaient difficiles à appréhender en termes de développement durable. **La mobilité est l'une des branches du développement durable qui permet d'adresser des problèmes de fond.** Alors qu'une politique d'envergure de développement durable est souvent constituée d'une somme d'actions isolées (Agendas 21, cadres normatifs sectoriels), la mobilité en est bien devenue un domaine clé. A tel point que, prise séparément, on peut définir une politique de mobilité durable comme « *une politique de transport qui cherche à concilier l'accessibilité, le progrès économique et les objectifs écologiques dans un aspect durable.* »⁸ Avec comme résultat escompté, la réalisation d'un système de transport durable, dont les modalités pratiques sont relativement faciles à identifier : coût raisonnable, choix entre plusieurs modes, limitation des émissions de GES, véhicules peu consommateurs d'énergie, efficacité de fonctionnement.

8. Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement - Rio de Janeiro 1992.
www.un.org/french/events/rio92/rio-fp.htm

« Se rendre au travail ou à l'école, aller chercher ses enfants ou tout simplement faire ses courses : la mobilité est un enjeu majeur de notre société [...]. Par ailleurs, la route reste le mode de transport largement dominant, avec 93 % du trafic de passagers et 71 % du fret. Le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules a augmenté de 47 % de 1990 à 2007. Le secteur du transport **entraîne de fortes pressions** sur la qualité de vie, sur l'environnement, sur la santé et sur le développement économique.

L'action du Gouvernement wallon en la matière visera concrètement à :

- > maîtriser la demande de mobilité grâce à une politique d'aménagement du territoire qui prend en compte la notion d'accessibilité, tout en assurant le développement économique et social de la Région ;
- > prendre toutes les mesures nécessaires pour favoriser, pour les personnes, un transfert modal des véhicules motorisés vers les transports en commun et les modes doux, en garantissant à chaque citoyen une réelle **liberté de mouvement**, souple, adaptée et en toute sécurité. De la même manière, des mesures seront prises pour favoriser, à chaque fois que cela s'avère possible, le recours à la voie d'eau et au rail pour le transport des marchandises, en lieu et place de la route et de l'aérien ;
- > en ce qui concerne le transport par route, développer une fiscalité verte, encourager les véhicules les plus respectueux de l'environnement et la gestion durable des infrastructures, tout en renforçant la politique de sécurité routière.

Cette vision de la mobilité demande une approche transversale et planifiée qui s'inscrit dans deux axes forts : la protection de l'environnement (diminution de la consommation des ressources énergétiques et des émissions de polluants) et l'attractivité des alternatives à la voiture, dont les transports publics (efficacité, confort, sécurité et coût abordable). »

Région Wallonne, *Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire*, Déclaration de politique régionale wallonne 2009-2014, « Promouvoir la mobilité durable pour tous », p.157.

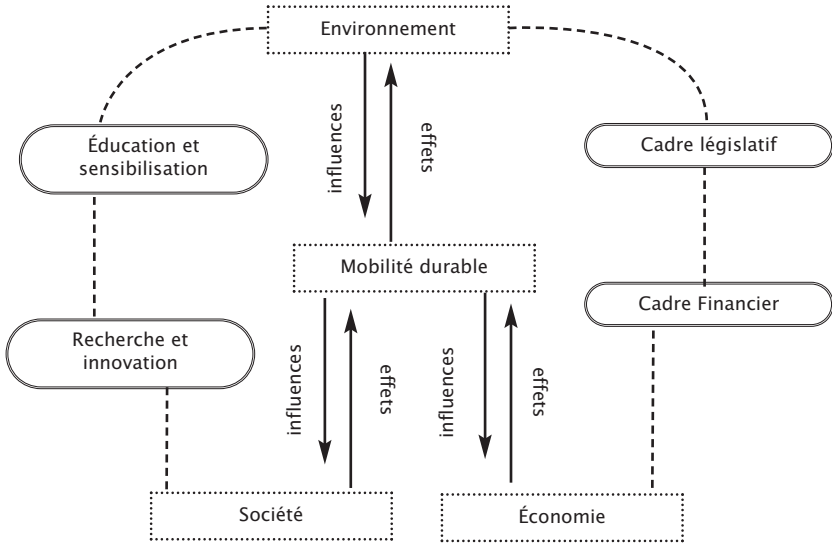


Figure 3 : Le concept de mobilité durable approfondi.

Source : FAY Christian, SAUCAN Dan, *La mobilité durable et les nouvelles technologies*, 41^{ème} Congrès de l'Association québécoise du transport des routes, Québec, 9-11 avril 2006.

Conclusion

La mobilité durable, un concept multidimensionnel et multi sectoriel

Sur quoi doit s'appuyer une politique de mobilité durable ? La mobilité durable est un concept mobilisateur parce que concret : « *Aujourd'hui, la mobilité durable concerne chacun d'entre nous, collectivement et individuellement. C'est apprendre à se déplacer autrement, au quotidien...* »⁹. La multiplication des initiatives éco-citoyennes (Un an à vélo de l'ASBL Jeunesse et écologie, Semaines de la mobilité, projets du type En ville, sans ma voiture) ayant trait au transport sont autant d'éléments d'une sensibilisation à ces enjeux. En particulier, le système scolaire est largement utilisé comme relais, de même que les médias (publicité du Ministère du développement durable, Journée sans voiture). Second élément, la recherche et l'innovation : nouvelles technologies des véhicules, des carburants, utilisation des TIC dans la gestion des systèmes de transport. Ces deux axes, en particulier dans le cadre de la mobilité urbaine, nécessitent une intervention des pouvoirs publics. Si des bonnes pratiques peuvent être développées autant par le public, que le privé ou même les acteurs de l'économie sociale, une législation adéquate est nécessaire comme impulsion. Enfin, ces actions de sensibilisation et de recherche et développement sont coûteuses et une politique de mobilité durable doit aussi tenir compte en amont des aspects financiers de ses projets.

9. DE ROBIEN Gilles et BACHELOT-NARQUIN Roselyne, *Semaine européenne de la mobilité et du transport public*, Paris, 16-22 septembre 2003.

www.mediaterre.org/europe/actu,20030919095112.html

TROIS QUESTIONS À

Luc Lebrun, Directeur, Direction mobilité,
Service public fédéral belge Mobilité & Transports.

Quel est le rôle des pouvoirs publics nationaux dans la promotion de la mobilité durable ?

Les rôles des pouvoirs publics nationaux - c'est-à-dire de l'Etat fédéral - sont nombreux et diversifiés, répartis dans la plupart des thématiques de l'étude, sans pour autant les couvrir entièrement. Quelques exemples :

- > Thèmes 2 - changer les comportements - et 3 - développer la participation : un diagnostic des déplacements domicile - travail avec tout un travail de conscientisation des employeurs et des travailleurs.
- > 4 - intermodalité : des subventions accordées aux opérateurs mettant en œuvre des acheminements intermodaux.
- > 5 -report modal : le diagnostic précité, les possibilités données via le code de la route aux gestionnaires de voirie de favoriser la circulation des transports en commun et des car-poolers, l'appui aux projets ferroviaires et fluviaux dans les Réseaux Trans Européens de transport, le subventionnement des abonnements de train.
- > 6 - véhicules propres : l'action de la délégation belge dans les négociations de l'Union européenne relatives aux directives (exemple « euronormes») et autres initiatives.
- > 7 - sécurité routière : l'amélioration constante du code de la route.

On pourrait multiplier les exemples.

Dans un système où les niveaux de compétences sont multiples (européen, fédéral, régional, etc), quelle est votre marge de manœuvre en matière de mobilité durable ?

La mobilité en tant que telle n'est que modestement reconnue au niveau politique comme compétence. En Belgique, le terme est apparu en 1999 où pour la première fois a été désignée une Ministre de la mobilité, mais même là d'importants leviers, notamment l'aspect fiscal, lui échappent.

Deuxième point : les niveaux de compétences sont en effet multiples, mais également imbriqués : pour reprendre l'ensemble fiscalité, primes, redevances, qui devrait former un tout cohérent car c'est leur effet global qui influence le comportement des acteurs, les niveaux européen, fédéral et régional sont impliqués ; en sus, au sein du fédéral, ce sont les Finances et non la Mobilité qui sont à la manœuvre.

La marge de manœuvre du Secrétaire d'Etat à la mobilité et de l'Etat fédéral en général, est très variable d'un dossier à l'autre : théoriquement presque totale pour le code de la route (mais les régions, gérant les voiries principales, règlent les choses en pratique), elle est le plus souvent partagée, à des degrés divers, avec les régions. En ce qui concerne l'Europe, la Belgique doit bien sûr appliquer le droit européen, mais celui-ci même est établi en concertation avec les Etats membres et un travail intense est mené par la Belgique en la matière.

Pouvez-vous nous fournir un exemple concret de projet soutenant la mobilité durable ?

Le diagnostic des déplacements domicile - travail, précité, est un bon exemple car il s'agit, bien plus qu'un diagnostic, d'une véritable opération de sensibilisation touchant deux millions de personnes, couvrant les thèmes 2, 3 et 5 de l'étude. A titre de « preuve », une demande importante de feedback des entreprises, mais aussi par exemple des communes qui élaborent des plans de mobilité, ainsi que des Conseil National du Travail et Conseil Central de l'Economie, qui en débattent.

CHAPITRE II :

LES MODALITÉS DE LA MOBILITÉ DURABLE

I. Les concepts associés à la mobilité durable :

A. L'éco-mobilité :

Notion dynamique et particulièrement en vogue, l'éco-mobilité est souvent présentée comme synonyme de mobilité durable. En effet, la « mobilité » recoupant les préoccupations de déplacements associés à leur vitesse, leur temps, les rythmes de vie et l'énergie, est au cœur des deux concepts. Le préfixe « éco » est plus ambigu et peut s'inscrire, quant à lui, dans plusieurs dimensions. Première hypothèse, peut-être la plus évidente, celle d'une mobilité écologique, préoccupée du respect de l'environnement, de la qualité de l'eau et de l'air, qui aboutit à un questionnement sur la qualité de vie. Deuxième hypothèse, si « éco » signifie « économie », alors l'éco-mobilité est à comprendre en temps que volet économique du développement durable. Dernière hypothèse, « éco » comme « économe », renverrait davantage aux aspects sociaux de la mobilité : l'éco-mobilité permettrait aux individus, familles et collectivités d'économiser ; les « éco-mobiles » seraient alors conçues pour être utilisables partout et permettre un meilleur accès à l'éducation, aux soins, à la culture dans une optique d'économie solidaire.

L'éco-mobilité s'organise selon une certaine hiérarchie, du plus éco-mobile au moins éco-mobile : marche à pied, véhicules à propulsion humaine (VPH de type vélo et ses dérivés tels le vélomobile), transports en commun (TC), le covoiturage. L'auto-solisme, autrement dit le fait d'utiliser seul sa voiture particulière ne peut pas être considéré comme de l'éco-mobilité car les émissions atmosphériques conservent une amplitude extrêmement polluante. Il apparaît de par ses modalités que l'éco-mobilité vérifie avant tout l'hypothèse écologique. Le véhicule particulier même motorisé peut être justifié dans certains cas, comme par exemple pour les personnes handicapées en cas de TC non-adaptés, ce qui n'est pas pris en compte. Autre restriction notoire, l'accent est mis clairement sur la mobilité urbaine des personnes, à l'exclusion des déplacements interurbains ou ruraux et du transport de marchandises.

Étude de cas : « Roulons pour l'avenir » - France

La MACIF, entreprise d'assurance de l'économie sociale, a mis en place un outil particulièrement complet et intéressant au service de la mobilité durable. Le portail de l'éco-mobilité « Roulons pour l'avenir » s'intéresse aux grands enjeux des déplacements (pour l'avenir, l'environnement, la santé, l'économie, la solidarité), mais aussi et surtout regroupe une série d'instruments techniques : de l'Eco-calculatrice et l'Eco-scan, à l'aide au choix du véhicule, en passant par la rubrique interactive « Testez votre voiture », autant d'éléments de sensibilisation opportuns. Point d'orgue du site Internet, l'Annuaire de l'éco-mobilité, réalisé en collaboration avec l'ADEME et le CERTU place les acteurs de la mobilité durable à seulement quelques clics les uns des autres...

www.roulonspourlavenir.com

B. La mobilité alternative :

L'objectif d'une mobilité alternative est de transférer le trafic sur des modes de transport respectueux de l'environnement humain et naturel. « *Le transport en commun combiné au trafic non motorisé représente une bonne alternative aux déplacements par automobile.* »¹⁰ Les déplacements « autrement » s'organisent surtout autour de l'idée de la multi-modalité, c'est-à-dire le choix entre plusieurs modes de transports différents entre deux lieux. Les alternatives de mobilités sont donc un panel d'offres de transports combinés, pour remplacer efficacement la voiture individuelle. La vraie ville alternative à la voiture ne serait donc ni la ville exclusivement réservée à la marche, ni celle du vélo ou des transports en commun, mais un mélange des trois : « *aucun mode pris isolément ne saurait rivaliser avec la voiture particulière. [...] La première condition d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle est le développement d'une offre alternative crédible en associant plusieurs modes et en favorisant les synergies entre ces modes. La base de l'offre alternative peut être constituée par l'ensemble marche à pied, vélo et transports publics complété par des véhicules automobiles utilisés dans d'autres contextes que la propriété individuelle : traditionnels taxis et voitures de locations ou bien nouvelles solutions du type « car sharing » ou propriété partagée de l'automobile.* »¹¹

10. Ministère de l'Intérieur du Luxembourg, *Pour une mobilité alternative, analyse et réflexions*. Aménagement communal et développement urbain, juin 2004, p.3.

www.miat.public.lu/publications/amenagement_communal/mobilite_alternative/mobilite_alternative.pdf

11. PAPON Francis, SOULAS Claude, *Les conditions d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle*, Annales de Mines, novembre 2003, pp.84-93.

La mobilité alternative comprend donc une dimension utopique, puisqu'en réalité une part de la mobilité actuelle et future reste assurée par la voiture individuelle. Elle ne s'interroge nullement sur l'automobile et les moyens de réduire ses consommations et émissions qui peuvent aussi contribuer à une mobilité durable, qui suppose quant à elle que chaque mode soit utilisé en fonction de sa pertinence pour tel ou tel déplacement. Ainsi, il peut être utile d'enchaîner plusieurs modes au cours d'un même déplacement (c'est le sens de l'intermodalité), ce qui n'est pas permis si on substitue systématiquement une mobilité à une autre. Par ailleurs, la mobilité alternative se place résolument du côté de l'offre, mais il faut aussi s'assurer que les conditions de son utilisation soient réunies, notamment en matière d'organisation des activités de transport et de la ville en général. Rappelons ici que la mobilité n'est pas un but en soi, mais un moyen permettant de satisfaire les besoins finaux des individus.

Étude de cas : Produits d'assurance durables – Belgique

ÉTUDE DE CAS

Mutuelle d'assurances belge, Ethias soutient l'initiative Bob (« *Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* ») de l'IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière). Une extension gratuite de garantie sur certains produits est accordée, qui veille à ce que les dommages occasionnés au véhicule soient bien couverts quand Bob cause un accident à tort, que Bob soit l'affilié ou non.

Avec l'Eco-package, le propriétaire d'un véhicule « vert » (émissions de CO₂ inférieures à 120g/km) peut bénéficier d'une réduction de sa prime RC d'assurance auto et d'un tarif avantageux dans le cadre du crédit Auto. Par ailleurs, Ethias offre une réduction à ses affiliés qui souhaitent suivre un éco-stage pour apprendre à conduire de manière responsable et écologique.

www.ethias.be

II. Tour d'horizon des modes de transport durables :

A. La voiture durable, un oxymore ?

Le véhicule particulier pose problème en tant que son utilisation revient à nier les principes qui sous-tendent le concept de développement durable. La démocratisation de la voiture, qui a indéniablement changé de statut social, autrefois objet rare voire de luxe et aujourd'hui part de la culture de masse, en a fait un élément central de nos sociétés modernes¹².

12. CABAL Christian, GATIGNOL Claude, *Définition et implications du concept de voiture propre*, Rapport N° 125, Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, déposé le 14 décembre 2005, 364p.

Mais derrière la réalisation supposée de l'idéal fordiste, de nombreux problèmes sociaux émergent. La voiture est aussi le symbole le plus criant des inégalités. D'une part, les différences esthétiques, techniques et désormais technologiques entre les véhicules reflètent les différences sociales entre individus. D'autre part, ce phénomène est aggravé par l'écart entre ceux qui en possèdent un et les autres. Et à cet écart de se transformer en fossé quand on évoque le phénomène de « *dépendance à l'automobile* »¹³ ; dans nos sociétés, le manque d'alternatives à ce type de déplacement se double d'une modification de plus en plus profonde de l'espace urbain en fonction des voitures particulières, ce qui engendre une mobilité subie et non plus voulue. En d'autres termes, la multiplication de ce moyen de transport a changé le paysage urbain (parkings, garages, drive-in, etc.) et a contribué fortement à la déconcentration des villes et leur extension en banlieues le long des grands axes routiers, la ville s'étant adaptée à l'automobile. Il est nécessaire d'opérer un virage à 180° pour que, désormais, ce soit la voiture qui s'adapte à la ville. Une nécessité politique qui se heurte à une demande sociale ambiguë : alors que l'intérêt général et les objectifs de santé publique prônent une réduction de la pollution globale et plus particulièrement urbaine et des nuisances associées à l'automobile, la demande de véhicules, elle, ne se soucie pas encore suffisamment de ce critère environnemental lors de l'achat d'une voiture, y préférant le confort, le design, la sécurité.

La dimension économique est également prégnante dès lors que l'on s'intéresse à l'automobile. La santé publique, les questionnements d'ordre social et la protection de l'environnement masquent mal l'omniprésence dans le débat sur une mobilité durable qui rimerait avec moins de voitures, les objectifs de nature économique : croissance, indépendance énergétique et renforcement de l'industrie automobile (ou peut-être serait-il plus judicieux de parler de son maintien). Parmi les différents modes de transport, l'automobile cristallise la problématique de l'utilisation de combustibles fossiles, des ressources naturelles très peu disponibles en Europe. Le bon sens économique voudrait donc que soit menée une stratégie de diversification, voire de substitution qui pourrait être couplée avec des économies d'énergie. A l'heure actuelle, alors que cette voie est particulièrement explorée par la recherche qui s'intéresse à des solutions globales de remplacement du pétrole (pile à combustible, biomasse), les avancées concrètes sont limitées à une complémentarité opérée par certaines filières encore marginales comme le gaz naturel, le gaz pétrole liquéfié (GPL), l'électricité, les biocarburants. Pourquoi ne pas imposer des évolutions plus significatives ? Si les pouvoirs publics ont certes un rôle à jouer,

13. LITMAN Todd, *The Costs of Automobile Dependency and the Benefits of Transportation Diversity*, Victoria Transport Policy Institute, 2001.

ils se heurtent aux intérêts des constructeurs, la compétitivité de l'industrie automobile, qui représente en France plus de 200 000 emplois au sens strict et 90 milliards d'euros de chiffres d'affaires¹⁴, étant difficilement compatible avec des objectifs environnementaux tant que la demande en faveur de véhicules plus propres et économes en énergie n'est pas structurante du marché.

Vers une « voiture propre » ? Le concept a fait son chemin : loi française sur l'air de 1996 prenant en compte les mesures techniques de prévention de la pollution atmosphérique et d'utilisation rationnelle de l'énergie pour les véhicules¹⁵, bonus écologique suite au Grenelle de l'environnement constituent autant de reconnaissances du concept. Pourtant, au sens littéral du terme, un véhicule ne peut pas être propre, car cela reviendrait à ne pas émettre de polluants pendant toute la durée de son cycle de vie sur lequel nous allons revenir. Or, consommatrice d'énergie et de matériaux, la voiture peut tout au mieux tenter de minimiser son impact négatif sur l'environnement. Parler d'automobile « propre » est donc tout relatif aux autres véhicules et au respect des normes. Pourtant, des progrès significatifs, essentiellement d'ordre technologique, ont été implémentés. En premier lieu, au moment de la phase de conception, le choix des matériaux est crucial : légèreté, isolation et « démontabilité » (facilitant le recyclage) sont devenus les maîtres mots de l'« écofabrication ». Par la suite, les deux principaux problèmes posés par l'utilisation du véhicule méritent d'être analysés séparément. D'un côté, l'impact sur la santé est fonction des émissions de polluants chimiques et de leur niveau (oxydes d'azote, particules). La dépollution de ces émissions est donc un challenge de taille, relevé en partie par les constructeurs avec les systèmes de catalyse trois voies, le filtre à particules et le piège à NOx (oxydes d'azote). Une alternative à une dépollution en aval qui reste imparfaite, serait un changement radical en amont des modes de combustion, une voie ouverte par le procédé diesel de « *Narrow Angle Direct Injection* » (NADI), la combustion homogène HCCI (Homogeneous Charge Compression Ignition) ou encore la combustion essence de type CAI (Controlled Auto Ignition). D'un autre côté, les émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone) relèvent des questions climatiques de long terme et *a fortiori* de l'accélération du réchauffement. La contribution de l'automobile à l'effet de serre est donc à envisager à l'aune des engagements internationaux de type Kyoto. En effet, les transports sont un émetteur majeur de GES, mais les émissions

14. Voir à ce propos : Service des études et des statistiques industrielles (Sessi), *Panorama de l'industrie en France* - édition 2008, Grandeurs caractéristiques du secteur d'entreprise : construction automobile.
www.industrie.gouv.fr/sessi/panorama/resultats.php?an=08§=d01.htm

15. Loi n° 96-1236 du 30/12/96 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) - article 24.

du secteur s'avèrent difficiles à maîtriser car concrètement, les sources sont aussi nombreuses que les voitures en circulation. Ainsi, si la voiture particulière demeure le mauvais élève en matière de mobilité durable, il convient de présenter des initiatives innovantes qui s'appuient tout de même sur elle.

B. Co-voiturage et autopartage : la voiture autrement

Si « *la plupart des déplacements se font avec une seule personne à bord, alors que les véhicules sont le plus souvent dimensionnés pour quatre à sept places* »¹⁶, l'intérêt de regrouper les passagers effectuant un trajet similaire au sein d'un même véhicule et de réduire d'autant les problèmes de congestion et de pollution, tout en permettant aux particuliers d'économiser en dépenses de carburant, est évident. Les aspects solidaires et sociaux (aide mutuelle, rencontres) viennent compléter ce panorama du covoiturage comme mode de mobilité durable.

La valeur ajoutée de l'auto-partage est de combiner une mobilité respectueuse de l'environnement et les valeurs de l'économie sociale et solidaire. Il propose aux utilisateurs de remplacer la propriété de leur véhicule par un service mutualisé¹⁷. Le partage entre les utilisateurs, en réduisant le nombre de véhicules, diminue les nuisances associées à l'automobile : en cela l'auto-partage a bien une finalité environnementale qu'est la préservation des ressources telles que l'espace, la qualité de l'air, ou l'environnement sonore. En parallèle, est donné un accès à la mobilité à des personnes qui n'ont pas forcément les moyens de disposer d'une voiture particulière, alors que cela est souvent nécessaire à une meilleure insertion sociale (pour occuper un emploi par exemple). L'aspect durable de ce type de service est garanti par l'implication de l'utilisateur-adhérent dans les structures de gestion qui relèvent souvent de l'économie sociale. Aspect durable également en tant qu'il est complémentaire des modes doux et transports publics et s'inscrit ainsi dans « *une offre globale de mobilité alternative à la voiture particulière.* »¹⁸

C. Promotion des modes doux et transports en commun : où en est-on ?

Les termes de mobilité douce, circulation douce, modes doux, déplacements doux et transports doux désignent les modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine, id est sans

16. BONNAURE Pierre, LAMBLIN Véronique, *L'automobile de demain. Quels enjeux, quelles perspectives ?* Futuribles n°311, septembre 2005, pp.25-38.

17. *Europe, énergie et économie sociale*, Les Cahiers de la Solidarité n°15, 2008, pp.116-119.

18. *Ibid.*, p.118.

moteur ou à motricité autogène. Le principal problème en la matière vient du fait que ces modes de mobilité ne suivent pas toujours les règles d'usage du domaine public pour la sécurité comme le code de la route ou les différents arrêtés. Tant et si bien que la publicité des autorités publiques et des associations autour des modes doux les limitent souvent à la marche et aux vélos, à l'exclusion des rollers, planches à roulettes et autres trottinettes. De nombreux aménagements de sécurité en matière de mobilité douce sont possibles et constituent avec les actions de sensibilisation, les principales actions de promotion de ce type de déplacements.

Autre mode de mobilité durable avec des enjeux organisationnels, les transports en commun offrent plusieurs pistes de développement. Afin de les rendre plus attractifs, il s'agit avant tout d'**améliorer l'offre des transports en commun** : les tramways refont leur apparition dans des grandes villes qui les avaient auparavant délaissés (Paris, Marseille, etc.), les trolleybus (à Lyon par exemple), les métros, les bus côtoient des alternatives encore marginales comme le véhicule partagé ou le train-taxi (Pays-Bas). Concernant leur accessibilité, parkings, tarifs intermodaux et adaptation des horaires sont de mise, couplés avec une politique de dissuasion des usagers d'utiliser leur voiture personnelle au centre-ville (Londres). Il faut aussi **développer leur productivité et les services associés**. Les exemples actuels s'orientent vers l'augmentation de l'attribution de voies qui leur sont réservées, gage de sécurité et de rapidité, l'amélioration du confort des véhicules, des réorganisations du trafic (horaires, solutions intermodales, notamment parking-relais et tickets uniques), alliés avec un éventail plus large de tarifs. L'utilisation des technologies d'information et de communication (TIC) permet en particulier la mise en place de plateformes intermodales, mais aussi de cibler les usagers les plus jeunes. Une carte est aussi à jouer quant au marketing et à la stratégie de communication ; toute politique locale des transports en commun doit toujours s'accompagner d'une concertation et d'une information du public.

« Le développement du transport public demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois. En outre, les déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture comme la marche et le vélo doivent être privilégiés. Les nouveaux dispositifs tant incitatifs que contraignants veilleront à ne pas pénaliser la population bruxelloise et au premier chef celle disposant de moins de revenus. »

Région de Bruxelles-Capitale, Un développement régional durable au service des Bruxellois, Accord de Gouvernement 2009-2014, 12 juillet 2009 - Chapitre 4 : Repenser la mobilité urbaine, p. 48.

III. Des idées pour la mobilité durable :

A. Les plans de déplacements : la mobilité durable en marche...

Au-delà des modes de transport, la mobilité durable s'articule autour de l'organisation du déplacement.

En France, depuis 1996 et la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent produire un Plan de Déplacements Urbain (PDU). Leur logique est clairement de réorganiser le stationnement, de réaménager la voirie et de développer les transports collectifs et propres au détriment des voitures personnelles. Les PDU offrent en outre un cadre pour le déploiement des Plans de Déplacements Entreprise (PDE), d'une part et des Plans de Déplacement Établissements Scolaires (PDES) d'autre part. Les PDE organisent la mobilité durable des travailleurs sur les trajets domicile/travail, mais également lors des déplacements professionnels. Les PDES nécessitent une concertation entre parents, écoles et collectivités, ces dernières devant effectuer des aménagements de voirie, afin de garantir la sécurité des « carapattes », « caracycles » ou autres « pédi-bus ». Ceux-ci consistent à remplacer la voiture particulière sur les trajets domicile/école par un système consistant à convoier quotidiennement les enfants, respectivement à pied ou à vélo. Les groupes, encadrés par des parents, se forment à des endroits et horaires prédéterminés, à l'image des arrêts de bus traditionnels.

En Belgique, les plans de déplacements sont en train d'être étendus pour concerner les entreprises de plus de 100 personnes, les écoles et les activités culturelles et commerciales d'envergure. Auparavant et ce depuis 2004, seules les sociétés de plus de 200 employés étaient concernées. Les députés de la région de Bruxelles-Capitale ont d'ores et déjà adopté une ordonnance rédigée par les ministres de la Mobilité et de l'Environnement, en attente de l'arrêt d'exécution. Désormais accompagnée de mesures administratives simplifiées et d'une formation assurée par des pouvoirs publics (Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement), cette mesure visera quelques 275 000 travailleurs et 250 000 élèves.

B. Les « véloroutes » et les voies vertes : aménager la mobilité

Les liaisons douces désignent les cheminements séparés de la voie pour les véhicules motorisés, en général par des plantations. Les espaces verts ou zones agricoles constituent un cadre privilégié pour leur aménagement.

Les véloroutes sont des itinéraires cyclables à moyenne ou longue distance, adaptés au « vélotourisme » et aux déplacements utilitaires tels que domicile-travail. La véloroute est linéaire, reliant des villes de façon directe, mais aussi les régions entre elles, elle est donc continue et suit un parcours sécurisé (le long de l'itinéraire, surtout aux carrefours et endroits accidentés) avec comme toile de fond des sites propres et des petites routes tranquilles.

Voies de communication autonomes réservées aux déplacements non motorisés, les voies vertes sont développées dans une optique d'aménagement intégré ; elles valorisent à la fois le patrimoine économique et industriel et procurent un cadre convivial et sécurisé (facilité d'accès grâce à une faible déclivité, revêtement, aménagement des intersections avec les voies routières classiques), tout en sensibilisant au respect de l'environnement. Sont en particulier reconvertis des lignes ferroviaires désaffectées, des anciens chemins de halage, mais aussi des sentiers culturels comme les chaussées romaines ou les routes de pèlerinage. Des services à destination des usagers locaux ou des touristes peuvent en outre être développés le long de ces voies : musées, location de vélos, maisons de quartier, hébergement pour les cavaliers et autres logements. Ces services peuvent être hébergés dans des anciennes structures désaffectées comme les haltes ferroviaires ou les maisons d'éclusiers. En France, le code de la route définit la voie verte comme une route « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. »¹⁹

Début 2009, 48 véloroutes (pour une longueur totale de 3 264 km) et 230 voies vertes (5 507 km) ont été recensées en France, ce qui en fait un des éléments forts des politiques de développement durable des territoires.

19. Code de la route, article R110-2, modifié par le Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - article 1.

Conclusion

Les modalités de la mobilité durable

Alors que plus de 800 millions de voitures individuelles circulent chaque jour sur notre planète et que 42 millions de nouvelles unités sont créées chaque année, il est grand temps de s'interroger sur les alternatives au transport urbain et interurbain par la route. La problématique de la mobilité permet d'envisager les aspects économiques, sociaux et environnementaux des déplacements, une approche intégrée érigée en problématique centrale du développement durable étant donné l'impact des transports dans nos sociétés.

La voiture apparaît souvent comme le moyen incontournable de notre mobilité, assurant 43 % des kilomètres parcourus dans le monde et représentant trois-quarts des déplacements en Europe. Pourtant, une autre organisation de nos déplacements est possible, et, à défaut de supprimer totalement l'automobile, un modèle alternatif se développe, alliant transports publics, modes doux et intermodalité.

Les changements de comportements conjugués à des changements effectifs de modes de transport sont les enjeux principaux de toute politique de mobilité durable. La recherche de solutions technologiques aux problèmes posés par la voiture quant à des carburants plus propres ou des émissions mieux maîtrisées ne permet cependant pas de résoudre l'équation de la soutenabilité de ce mode de transport : problèmes de sécurité, pollution sonore et accidents demeurent les grandes inconnues.

CHAPITRE III :

ZOOM SUR LA DIMENSION SOCIALE ET LA PARTICIPATION CITOYENNE DANS LES POLITIQUES DE MOBILITÉ

Par Céline BRANDELEER et Alexandre MAHIEU

Introduction

La dimension sociale de la mobilité : une dimension à prendre en compte dès la conception des politiques publiques...

Le volet social tend parfois à être sous-estimé dans les politiques publiques de mobilité durable, alors qu'elles ont des incidences réelles sur le tissu urbain et sur la cohésion sociale en général. Nous allons donc considérer ces enjeux et évoquer la possibilité d'une participation citoyenne pour replacer la mobilité durable au croisement des trois thématiques du développement durable.

Avant toute chose, il semble important de noter que la mobilité ne peut être considérée individuellement, mais doit être replacée dans son contexte :

- > sociétal : parce qu'elle découle de pratiques sociales et est tributaire des représentations collectives de l'espace, du temps et du mouvement, autant qu'elle influence celles-ci ;
- > urbain : dans le sens où elle est tant la cause que la résultante de la forme et des politiques d'aménagement du territoire, la mobilité est donc en interaction constante avec la politique de la ville en général et ne peut être pensée en dehors d'elle.

I. Mobilité et inégalités : une brève présentation des facteurs influençant la mobilité

L'évolution de nos sociétés a, parmi d'autres, fait émerger la mobilité comme un « capital » : ce concept suppose de concevoir la mobilité non pas comme le déplacement en soi, mais comme une « capacité à », une somme d'opportunités, un *potentiel* de déplacement. A partir de cette vision, la mobilité peut devenir facteur de différenciation et d'inégalité parce qu'elle est une condition de participation à la vie sociale (en termes d'accès aux activités, aux services, à un emploi, aux formations) et par là également, facteur de cohésion et d'inclusion.

L'Union européenne et la dimension sociale de la mobilité

Pour de multiples raisons, les transports publics, locaux et régionaux, **contribuent à la lutte contre l'exclusion sociale**. D'une part, ils sont nécessaires pour permettre le fonctionnement du marché du travail et le développement économique. Ils **réduisent l'isolement** de quartiers résidentiels périphériques et des régions rurales. D'autre part, ils contribuent à une **meilleure qualité de vie** notamment en ce qui concerne l'environnement (réduction des nuisances sonores, qualité de l'air).

COMMISSION EUROPEENNE, *Cohésion et transport*, Communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions, COM(1998)806, 14 janvier 1999.

europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124207_fr.htm

L'inégalité face à la mobilité se marque, par exemple dans l'usage des transports en commun, dans la maîtrise de la langue, des schémas d'organisation de l'espace, l'habitude des comportements à adopter, etc. Il s'agit d'une **inégalité en termes de normes**. Par ailleurs, il existe des **inégalités en termes d'accès aux transports** : obstacle principalement financier mais aussi physique (personnes âgées ou à mobilité réduite, malvoyants, enfants en bas âge, etc.)

Le **choix des politiques de mobilité** joue un rôle dans ces deux dimensions de l'inégalité. Dans la première dimension, l'accès à la mobilité sera directement dépendant de la complexité du réseau de transport et de la clarté et simplicité des règles de celui-ci. Dans la deuxième dimension, cela dépendra, outre l'aspect financier, directement du choix des infrastructures mais également du tracé des lignes. Ainsi, les politiques de mobilité peuvent contribuer à un renforcement de la ségrégation sociale par leur incidence spatiale.

A. La société mobile :

Toujours plus vite, toujours plus loin. Voilà bien une devise qui pourrait parfaitement résumer notre société contemporaine. En effet, la fin de la seconde guerre mondiale et les Trente Glorieuses ont été marquées par la démocratisation massive et fulgurante de l'automobile. S'il a fallu plus de quarante ans pour réaliser la jonction Nord-Midi à Bruxelles, à peine trois années ont été nécessaires pour transformer cette même ville en capitale

mondiale de l'automobile à l'occasion de l'Exposition universelle de 1958²⁰. Le « tout à l'automobile » a entraîné un nouveau rapport à l'espace et au temps. La mixité spatiale a fait place à la spécialisation : quartiers commerciaux, quartiers culturels, quartiers résidentiels, quartiers de bureaux, entraînent un accroissement de la demande de mobilité. L'économie florissante et l'essor d'une population en quête de confort et de tranquillité a entraîné un exode urbain qui a engendré une périurbanisation de plus en plus marquée. La société de consommation a vu apparaître en périphérie de grands centres commerciaux, facilement accessible en voiture grâce à leurs parkings immenses et à leur situation géographique finement étudiée. La demande sans cesse accrue en matière de biens de consommation nécessite une logistique de plus en plus évoluée reposant sur de grands centres de distribution à l'accessibilité optimale afin d'approvisionner les commerces rapidement et efficacement. Espace et accessibilité routière deviennent essentiels. Enfin, l'explosion de la demande de services à la personne est synonyme de flexibilité et de mobilité accrue. En quelques années à peine, une nouvelle norme sociale est apparue : **l'obligation de mobilité**, reflétée par « *les tensions et les pressions que la mobilité généralisée opère tant au niveau de l'individu que de la société ou de l'espace physique* ». ²¹ Obligation spatiale donc par l'éclatement de la localisation des activités tout d'abord, mais également obligation sociale marquée par la possession d'une automobile, objet central de la « capacité » de mobilité.

Ces quelques exemples, loin d'être exhaustifs, montrent à quel point le rapport entre territoire et mobilité est important. La mobilité doit être considérée comme un assignateur social et spatial fort. **Aujourd'hui, être immobile, c'est être en dehors de la société d'un point de vue social, économique et culturel.** La mobilité ne se suffit pas à elle-même, elle n'est pas un but en soi. Il ne faut également pas la confondre avec le transport qui se limite, lui, aux moyens et aux techniques circulatoires. La mobilité est bien plus que cela, c'est un facteur de l'intégration sociale et urbaine qui va de pair avec l'autonomie psychologique, symbolique et culturelle.²² La mobilité conditionne également fortement l'accès aux ressources de la vie en société, qu'il s'agisse de la formation et du travail ou encore des loisirs et de la sociabilité. Or, si la mobilité est nécessaire à l'intégration, l'exclusion géographique ou sociale réduit fortement les possibilités de mobilité. Même si les dernières années ont vu les efforts redoubler en ma-

20. HUBERT Michel, *L'Expo 58 et le « tout à l'automobile »*. *Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?*, Brussels Studies n°22, Octobre 2008

21. LANNON Pierre, RAMADIER Pierre (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Coll. Science, éthique et société n°2, Ed. Academia-Bruylant, 2007, p.19.

22. Collectif, *Inégalités de déplacement. Un bilan en demi-teinte*. Predit, Recherches & Synthèse n°1 septembre 2003, p.4.

tière de transport public, l'absence de voiture reste encore et toujours doublement pénalisante : elle peut être synonyme d'assignation territoriale et d'exclusion sociale.

B. Typologie des inégalités :

Pendant des années, les inégalités étaient essentiellement définies en termes socio-économiques. Le concept s'est aujourd'hui étendu pour inclure les inégalités culturelles, sociales, psychologiques, physiologiques etc.

Le vocabulaire s'est étoffé au fil du temps. Les études du Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (Certu) et du Laboratoire d'Économie des Transports (LET) de Lyon distinguent trois termes ²³:

- > les **disparités** sont des écarts. C'est par exemple le taux de motorisation des ménages ;
- > les **différentiations** sont les causes de ces écarts. Ainsi, le faible taux de motorisation à Paris intra muros s'explique par les faibles distances et la densité du réseau de transport en commun bien plus que par les écarts de revenus ;
- > les **inégalités** sont une interprétation des différenciations selon une échelle de valeurs où l'égalité est perçue comme positive.

En prolongement, il faut également distinguer les inégalités verticales marquées par la distribution des revenus entre les classes ou groupes sociaux et les inégalités horizontales liées aux différences physiques, géographiques et cognitives à l'intérieur de classes ou de groupes sociaux disposant du même niveau de revenu. Enfin, certaines inégalités sont choisies alors que d'autres sont subies²⁴.

C. Les freins à la mobilité :

Si la mobilité est essentielle à l'insertion sociale, elle est facteur d'inégalités sociales. Certains sont mobiles et ont accès aux ressources de la vie sociale alors que d'autres le sont moins et se retrouvent déclassés. La question est donc de savoir pourquoi certains sont effectivement mobiles lorsque d'autres le sont beaucoup moins. En d'autres termes, **quels sont**

23. CLAISSE Gérard et al., *Des différenciations aux inégalités de motorisation des ménages*, Rapport de recherche pour le PREDIT-PUCA, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2002.

24. CLAISSE Gérard et al., *Inégalités de déplacement et équité sociale, la donne*, Etude du Club Innovations Transports des Collectivités du Certu, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2003. www.innovations-transports.fr/Inegalites-de-deplacement-et?lang=fr

les facteurs influençant la mobilité ? Le sociologue Eric Le Breton²⁵ distingue cinq facteurs, que nous allons développer ci-après : les moyens de déplacement, le système des objets de la mobilité, les techniques du corps, la cognition de l'espace et les compétences sociales.

a. Les moyens de déplacement :

La réalisation de bon nombre d'activités exige encore et toujours l'accès à un moyen de transport. L'omniprésence de la voiture dans les déplacements quotidiens n'est plus à démontrer. La congestion de nos routes et autoroutes est sur le point de devenir structurelle, si ce n'est déjà le cas.

L'omniprésence de la voiture : l'exemple de la Région de Bruxelles-Capitale

- > Bruxelles compte 6 véhicules pour 10 habitants, soit environ **600 000** immatriculations.
- > Près de **400 000** voitures circulent chaque jour à Bruxelles :
 - **25,4%** des déplacements sont inférieurs à 1 km ;
 - **50%** sont inférieures à 3 km ;
 - **62,2%** sont inférieurs à 5 km.
- > **225 000** voitures entrent ou sortent de la capitale chaque jour.
- > La Région accueille chaque jour un flux de près de **69 000** véhicules destinés au transport de marchandises.
- > Le taux d'occupation moyen des voitures ne dépasse pas **1,22** personne par voiture.
- > Près de **60%** des Bruxellois effectuent la majorité de leurs déplacements principalement en voiture et seuls 30% adoptent des modes de déplacement peu ou pas polluants (marche, vélo ou transport en commun).

Source : Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), *Eco-mobilité, Quels sont les chiffres ?*

www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Particuliers/Informer.aspx?id=1742

25. LE BRETON Eric, *Mobilité et inégalités sociales*, Texte de la 603^e conférence de l'Université de tous les savoirs, 7 janvier 2006, p. 6

Si la voiture est bien omniprésente dans notre société, son impact n'est pas uniforme au sein de la population. En effet, même si les plus pauvres sont dix fois plus pauvres que les plus aisés, ils ne sont que trois fois moins motorisés. Ce qui a pour conséquence un budget auto disproportionné pour une frange importante de la population : celui-ci peut représenter un quart du revenu, soit autant que le logement²⁶. Ce sont les plus pauvres qui concentrent l'essentiel des voitures d'occasion. Ceux-ci possèdent des voitures dont l'âge moyen est de huit ans contre quatre ans pour l'ensemble de la population. Ces voitures sont en outre les plus polluantes et celles qui sont en plus mauvais état. Ce constat ne peut manquer d'interpeller à l'heure où les péages urbains et autres zones environnementales tendent à s'imposer auprès de certains décideurs politiques.

Mais voilà, la voiture leur est indispensable. Car, pour beaucoup, posséder une voiture n'est pas un choix, mais une contrainte. C'est une condition explicite, voire implicite, à l'embauche pour nombre de professions comme le bâtiment, le travail en horaires décalés, les tournées de maintenance, les services à domicile, le porte-à-porte ou encore la vente ambulante. En outre, **la possession d'un véhicule est encore vécue comme un ultime rempart contre la plus extrême pauvreté.** Dans cette optique, la voiture reste encore et toujours un signe extérieur d'inclusion sociale. Michel Hubert²⁷ note toutefois que paradoxalement en Belgique, les populations les plus précarisées sont souvent les mieux desservies en transports en communs (à l'exception de certains quartiers), ce qui ne provoque pas de phénomènes de ghettoïsation comme les banlieues de grandes villes françaises. Il souligne toutefois que les transports en commun ne sont pas considérés comme une alternative. C'est une solution par défaut, en attente de pouvoir se procurer une voiture. Pour beaucoup, prendre les transports en commun est considéré comme dégradant. Ils sont en quelque sorte considérés comme les transports du pauvre.

L'accès à un moyen de déplacement est donc inextricablement lié aux moyens financiers. Le coût d'accès de la mobilité automobile, mais également résidentielle, disqualifie immédiatement et durablement les citoyens ayant de faibles revenus. Se déplacer coûte cher. L'exclusion économique et professionnelle entraîne l'explosion du budget auto, voire la suppression pure et simple du véhicule. Or, pour pouvoir accéder à certains em-

26. *Inégalités de déplacement. Un bilan en demi-teinte, Op. Cit.*, p. 2.

27. Michel Hubert est docteur en sociologie et professeur aux Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL) où il préside l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) et dirige le Centre d'études sociologiques. Plusieurs de ses recherches sont axées sur les problématiques bruxelloises, au premier rang desquelles, la mobilité.

plais, la voiture est une exigence. C'est le **cercle vicieux** qui fait dire à certains « *pour aller travailler, j'aurais besoin de 50 € pour faire le plein de ma voiture...* ». Ce qui signifie en d'autres termes que l'accès à certains emplois nécessite un effort financier non négligeable. Nous sommes ici en présence d'un exemple de piège à l'emploi.

Si la voiture est inaccessible, **les transports en commun** ne peuvent-ils pas raisonnablement la remplacer ? Dans cette optique, il faut avant tout que les différents territoires de vie - les lieux de résidence, de travail, de loisirs etc. - soient géographiquement et temporellement accessibles en transports en commun. C'est un truisme, mais c'est une exigence qu'il est difficile à rencontrer. Prenons l'exemple d'une dame d'ouvrage habitant Anderlecht et dont le travail commence à quatre heures du matin dans un zoning de Zaventem. Elle devra traverser toute la ville à une heure où les transports publics ne sont pas encore légitimes. Même si cette première exigence était rencontrée, elle n'aurait vraisemblablement pas de ligne directe vers son lieu de travail ce qui lui infligerait des ruptures de charge²⁸ pénalisantes qui allongeraient d'autant plus son trajet. La voiture est donc le seul et unique moyen de transport dont dispose cette dame pour aller travailler.

Abstraction faite de l'accessibilité géographique et temporelle des transports en commun, de nombreux efforts ont été entrepris par la collectivité afin de mettre en place des mesures correctrices telles les tarifications sociales ou encore la gratuité pour certaines catégories d'usagers. Mais **l'accessibilité financière des transports publics** est-il un incitant suffisamment fort pour pouvoir palier l'absence de voiture personnelle ? Pas forcément. Les exemples de gratuité ont montré les limites de cette politique. Que ce soit à Hasselt en Belgique, en encore, à Châteauroux en France, un constat s'impose : la gratuité n'a pas entraîné de report modal²⁹. Si augmentation il y a eu, c'est en partie des piétons et des cyclistes. La pression automobile, elle, est restée au même niveau.

Se mouvoir et prendre les transports publics demande également de pouvoir appréhender son environnement. Ce qui exige une certaine maîtrise technique et cognitive. Emprunter les transports en commun, lire un plan ou encore évoluer dans un environnement inconnu n'est pas aussi facile qu'il n'y paraît. C'est ce que nous allons observer dans les prochaines lignes.

28. Rupture de charge : étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage.

29. Report modal ou transfert modal : le résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre. Par exemple utiliser les transports en commun en lieu et place de la voiture.

b. Le système des objets de la mobilité :

La mobilité suppose une multitude d'objets faisant la médiation entre les personnes et les territoires³⁰. Les **objets de frontière**, c'est-à-dire les dispositifs permettant de passer d'un territoire à l'autre, peuvent engendrer des difficultés. Si les péages routiers, les portiques de sécurité dans les aéroports, les systèmes de compostage des titres de transports, ou encore les distributeurs automatiques de titres de transports, paraissent simples d'usage aux premiers abords, leur utilisation ne va pas forcément de soi pour un grand nombre d'utilisateurs ne maîtrisant pas la technologie (le recours à un écran tactile par exemple), ne sachant pas lire ou difficilement, ou ne possédant pas de carte bancaire.

Outre des compétences techniques, il faut également disposer des compétences sociales adaptées. Pour utiliser les dispositifs de la mobilité, il faut être capable de discuter avec les professionnels qui les font fonctionner. Il faut être capable de demander un renseignement, une aide ou encore une orientation. Cela suppose donc d'être capable de trouver la bonne personne et le bon guichet, mais également d'être capable de se faire comprendre.

c. Les techniques du corps :

Nous l'avons dit précédemment, se déplacer aisément au moyen de transports accessibles, rapides et souples permet de participer pleinement à la vie sociale. Or aujourd'hui encore, les **personnes à mobilité réduite (PMR)** ne sont toujours pas maîtresses de leur mobilité et rencontrent de ce fait des difficultés pour s'intégrer professionnellement, socialement et culturellement. Nous touchons ici essentiellement à la mobilité en tant que capacité physique. Mais pas uniquement, comme nous le montrerons ci-après. À ce niveau également, nous ne sommes pas tous égaux. Toutes les PMR n'ont pas l'opportunité d'avoir une voiture personnelle qui s'adapte à leurs besoins et à leur handicap. Les personnes à mobilité réduite le deviennent donc encore plus, faute de mobilité.

Par PMR, nous entendons bien sûr les personnes handicapées moteurs ou cérébrales, les aveugles ou malvoyants, les personnes obèses, les personnes âgées, mais également les enfants, les parents avec poussettes ou encore les personnes transportant des paquets lourds et encombrants. Si nous comprenons aisément les difficultés que peuvent rencontrer ces personnes dans le cadre de leurs déplacements, il n'en va pas forcément de même pour **d'autres catégories de PMR nettement plus discrètes**. Il s'agit ici des personnes précaires mais également des personnes ne sachant pas lire ou difficilement, ou encore des personnes prématurément usées par le travail dont le handicap ne saute pas immédiatement aux yeux.

30. LE BRETON Eric, *Mobilité et inégalités sociales*, Op. Cit., pp.10-11.

L'accessibilité des lieux et des transports est donc un enjeu primordial de la mobilité pour tous. Si depuis quelques années des exigences techniques apparaissent afin de rendre accessibles les lieux publics (plans inclinés, passerelles, ascenseurs etc.) ainsi que les transports (tram à plancher bas, quais surélevés etc.), de nombreux efforts sont encore à entreprendre afin de prendre en considération les catégories de PMR plus discrètes. Par exemple, la signalétique et les informations utilisent encore énormément le support écrit ce qui engendre des difficultés pour les personnes malvoyantes, illettrées ou analphabètes. Une solution serait, notamment, de généraliser les annonces vocales des arrêts dans les transports publics à l'image du métro de Londres. Le recours massif à l'écrit ferme également la porte à bon nombre de personnes ne maîtrisant pas la langue du pays d'accueil. De nombreuses études constatent, par exemple, que la langue est une barrière très difficilement franchissable pour un grand nombre de femmes issues de l'immigration. Ce qui a pour conséquence de les enfermer dans leur quartier et de réduire ainsi leur autonomie et leur intégration.

Les PMR ont une définition plus large qu'il n'y paraît, ce qui nous fait dire que nous sommes potentiellement tous des personnes à mobilité réduite. **Ici, la mobilité passe par l'accessibilité physique des lieux et des transports mais également par leur accessibilité cérébrale.** Se déplacer demande une connaissance complexe ainsi qu'un apprentissage afin d'appréhender les centaines d'informations simultanées qui nous sont nécessaires pour nous déplacer. Par exemple, maîtriser sa mobilité exige d'intégrer instantanément un grand nombre d'informations écrites : panneaux routiers, signalisations, panneaux directionnels et d'informations etc. Or, de trop nombreuses personnes n'ont toujours pas les connaissances nécessaires pour le faire. Ainsi, se déplacer dans un environnement inconnu est difficile pour une grande partie de la population, ce qui constitue un frein manifeste et puissant à l'accès à la vie en société.

d. La cognition de l'espace et les compétences sociales :

La mobilité exige la capacité de représentation des lieux dans lesquels on se déplace, ce qui signifie également la capacité d'appropriation préalable des territoires. Au fur et à mesure que l'espace urbain se complexifie, apparaissent de nouveaux dispositifs d'aide à la navigation (cartes, plans, GPS etc.) qui deviennent à leur tour objets de discrimination. En effet, lire un plan n'est pas forcément chose aisée. **Il faut être capable de modéliser l'organisation spatiale.** Lorsqu'on prend le métro, il faut être capable de faire le lien entre le plan du métro et la ville afin de planifier son voyage. Qui, par exemple, n'a jamais fait la difficile expérience d'une première utilisation du RER parisien ?

Il est un fait acquis que les enfants dont les parents sont mobiles, acquièrent dès le plus jeune âge une pratique de l'espace plus riche et plus diversifiées que les autres. Pour s'en convaincre deux exemples frappant : l'un se situant dans le Nord de la France et l'autre à Bruxelles.

La pratique de l'espace par les jeunes : deux exemples

> Nord de la France :

Lors d'une journée de gratuité des TER³¹, le sociologue Jean-Pierre Orfeuil rencontra un groupe de jeunes du bassin minier qui décidèrent de se rendre à Lille. En discutant avec eux, il s'aperçut qu'une fois arrivés à destination, ceux-ci passèrent la journée dans les alentours immédiats de la gare faute de savoir où aller et comment en revenir.³² Selon les témoignages de travailleurs sociaux, de nombreux habitants des communes du Nord n'ont jamais été à Lille et n'ont même jamais quitté leur commune.

> Belgique :

Le deuxième exemple se passe à Bruxelles³³. Plus précisément dans les communes défavorisées d'Anderlecht, de Saint-Josse ou encore de Molenbeek-Saint-Jean. C'est le quotidien de Karim, Mohammed et Saïd pour qui aller boire un verre aux Halles Saint-Géry, quartier branché du centre ville, est un périple aussi lointain que Paris, Londres ou Berlin.

« Je vais à l'école, je reviens. A huit heures, je pars et je finis à seize heures. Je rentre direct, je mange et je ressorts et [mes copains] sont dehors (...). Je les vois et voilà. »

« Ce que je connais bien, c'est là où j'ai grandi. Ce que je connais pas, c'est... toutes les autres communes. [D'ailleurs], ça me fait ni chaud ni froid de connaître un autre quartier. »

La mobilité est un **outil de ségrégation puissant**. Ne pas la maîtriser c'est être confiné géographiquement, c'est rester dans le carcan protecteur de son quartier, de ses habitudes.

31. TER : Transport Express Régional

32. ORFEUIL Jean-Pierre, *Déplacements et inégalités. La mobilité comme nouvelle question sociale*, intervention lors de la journée d'étude du 25 avril 2006 au Sénat « Faire société en France et en Europe au XXI^e siècle », Centre d'analyse stratégique, 2006.

33. BAILLY Olivier, GUYOT Madeleine, MIHALY Almos, OUAMARA Ahmed, *Pauvres et étrangers à l'intérieur de leur propre ville*. Avec les jeunes de Bruxelles enfermés dans leurs quartiers, Le Monde Diplomatique n°653, août 2008, pp.4-5.

D'autres témoignages recueillis par l'enquête d'Olivier Bailly et de son équipe à Bruxelles sont évocateurs :

- > « *Je vais parfois Avenue Louise ou en ville quand je dois acheter quelque chose. J'y suis un peu intimidé parce qu'il n'y a que des magasins chics.* »
- > « *Si j'y reste [dans mon quartier], je me dis que je peux faire ce que je veux. Mais si je suis dans un autre quartier, je fais un truc, je suis mort. Je peux pas savoir comment faire.* »

Aux compétences cognitives se mêlent ici les compétences sociales. En effet, à chaque territoire ses codes et ses usages. Ne pas les maîtriser revient à se différencier et à s'exclure. Prescripteur social extrêmement efficace, l'espace est le reflet des distances sociales et des inégalités entre les groupes sociaux qui composent la ville. Arpenter certains lieux plutôt que d'autres équivalait à marquer la distance, la différence entre son propre groupe social et les autres³⁴. Cette absence de mobilité et ce confinement géographique sont tous deux générateur d'immobilité sociale. **La recherche de sécurité que donne la proximité des lieux connus conditionne la vie sociale, professionnelle, culturelle, mais également l'orientation scolaire.** Combien d'élèves choisissent une formation plutôt qu'une autre en fonction de l'offre des écoles proches de leur domicile et non pas en fonction de leurs envies.

La mobilité s'apprend. La connaissance de l'espace et l'aptitude à s'y mouvoir doivent être acquis. Nous ne sommes pas tous égaux quant au contexte familial, qui est déterminant dans l'acquisition des compétences de mobilité. Dans ce contexte, **l'école a donc un rôle primordial** pour un grand nombre d'entre-nous. De véritables « classes de mobilité » permettraient d'apprendre à maîtriser les centaines d'informations simultanées nécessaires à la mobilité. De sorties fréquentes permettraient de découvrir d'autres quartiers, d'autres villes tout en pratiquant des exercices d'orientation et de lecture de carte. Elles permettraient également de se familiariser avec les objets quotidiens de la mobilité.

II. Mobilité durable et participation :

Mais comment intégrer ces dimensions sociales de la mobilité dans la délibération et la décision ? Un élargissement des acteurs, voire une participation directe des citoyens et usagers aux choix de ces politiques, peut

³⁴. CAILLIEZ Julie, *Retour sur la notion d'appropriation de l'espace, le cas des fonctionnaires européens à Bruxelles*, Colloque pluridisciplinaire « Espaces hérités, espaces enjeux », Caen, du 8 au 10 novembre 2007 (en référence au sociologue Pierre BOURDIEU) : « *Tous les espaces d'une société sont hiérarchisés. Ils sont le reflet des distances sociales et des inégalités entre les groupes sociaux qui composent la ville. [...] L'espace urbain fréquenté, approprié, remplit une fonction de distinction sociale.* ».

être une piste. Cependant, la mobilité est un phénomène multidimensionnel et doit donc être envisagé sous différentes échelles :

- > **Une perspective macro** : pour une raison évidente de cohérence, les plans généraux de déplacement ne peuvent se faire qu'à un niveau global. L'on parlera donc plutôt de « **gouvernance** » que de participation directe, l'enjeu étant impliquer et coordonner différentes « sortes » d'acteurs et niveaux de décision afin de ne pas évacuer les enjeux sociaux.
- > **Une perspective micro** : concerne la planification et la mise en place de dispositions à usage direct. A ce niveau, une **participation locale** est possible parce que les personnes sont directement concernées donc plus « motivées ». Le point négatif c'est le risque de manquer d'une vue d'ensemble et de s'accrocher à des intérêts trop particuliers. C'est pour ça que la gouvernance doit servir aussi de relais entre les niveaux.

Pourquoi cette différence en termes de participation? Parce que pour le citoyen lambda, le degré de complexité pour faire valoir ses intérêts croît proportionnellement avec le niveau de décision, nécessitant plus d'organisation et donc plus de ressources et de capital social. Il vaut donc mieux concentrer la participation au niveau local pour s'assurer une meilleure prise en compte de toutes les « couches sociales » et de leurs problèmes respectifs.

A. La gouvernance, de quoi parle-t-on ?

Définition :

« Il s'agit d'un processus institutionnel et organisationnel de construction d'une mise en compatibilité des différents **modes de coordination entre acteurs** géographiquement proches, en vue de résoudre les problèmes productifs inédits posés aux territoires ».

PECQUEUR Bernard, *Le développement local : pour une économie des territoires*, Syros, La Découverte, deuxième édition, Paris, 2000.

En matière de mobilité, les maîtres mots de la gouvernance sont : coordination entre les niveaux et inclusion d'acteurs de différents horizons. De ce point de vue, la gouvernance peut être un outil utile pour une mobilité *durable*. En effet, si l'on cloisonne la conception et la décision relatives aux plans de mobilité aux niveaux supérieurs, l'on risque tout simplement de « manquer » toute une partie de la réalité. A l'inverse, une concentration au niveau local perdrait toute vue d'ensemble et toute efficacité. En

somme, la mobilité rend les acteurs et les activités plus interdépendants et nécessite une mise en réseau de ceux-ci.

« *Les petites autorités comme les grandes ont des responsabilités spécifiques pour assurer à toutes les échelles le droit à la ville et le droit à la mobilité, c'est-à-dire l'accès de tous à la diversité. Les petites autorités doivent en particulier faire valoir les intérêts des communautés de proximité, voire des «riverains» mais les grandes autorités doivent avoir les moyens de faire valoir les intérêts des agglomérations toutes entières, voire des régions urbaines et d'indemniser justement, sous des formes diverses, ceux qui pourraient pâtir de ces solutions à grande échelle. Plus les débats pour expliciter les enjeux, identifier les problèmes, élaborer les réponses seront larges et vivants, plus les décisions seront ensuite aisées à prendre et efficaces dans leur mise en œuvre.* »³⁵

Par exemple, en Belgique, il n'y a pas, à proprement parler, de compétence spécifique pour la mobilité et ses différentes modalités sont imbriquées de façon très complexe entre les différentes autorités :

Quelle répartition pour la compétence mobilité en Belgique ?

En Belgique, la plupart des compétences en matière de mobilité et de transports ont été régionalisées. Les Régions flamande (Flandre), bruxelloise (Région de Bruxelles-Capitale) et wallonne (Wallonie) sont compétentes pour l'aménagement du territoire, les travaux publics, la gestion de la circulation et la mobilité, l'application du code de la Route, l'infrastructure routière, les transports publics. Certaines de ces compétences régionales sont partagées avec les communes. Chaque Région gère sa propre société de transports publics (De Lijn en Flandre, la STIB à Bruxelles, les TEC en Wallonie) ; ces 3 transporteurs publics ont toujours un monopole sur le marché des transports réguliers. Les compétences du niveau fédéral (l'Etat belge) se limitent essentiellement au cadre légal (code de la Route, réglementation du travail, assurances, fiscalité,...) et à la gestion de la Société Nationale des Chemins de fer Belges.

Source : DESMEDT Bart, *Mobilité de base et emploi en Belgique*, Traject, 14 p.

www.ville-en-mouvement.com/telechargement/mobilite.pdf

35. ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LEVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Synthèse du Colloque international organisé par l'IVM à Cerisy-la-Salle, Ed. Belin, 2005.

[www.ville-en-](http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/sens_mouvement_cerisy/colloque_francais_interieur.pdf)

[mouvement.com/telechargement/sens_mouvement_cerisy/colloque_francais_interieur.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/sens_mouvement_cerisy/colloque_francais_interieur.pdf)

Selon Luc Lebrun du SPF belge Mobilité et Transports, la gouvernance ne marche pas suffisamment en Belgique parce que la mobilité y est trop segmentée, mais cela ne veut pas dire qu'elle n'est pas possible³⁶. Puisque l'on n'évoluera pas vers une compétence fédérale plus forte, la **coordination et l'interaction entre les différents acteurs** relève nécessairement du politique, « *le politique qui ne peut être là uniquement pour dire ce qui doit ou non être fait, mais pour rendre possible ou compatibles des actions, pour gérer la complexité ou pour favoriser de nouvelles formes de démocratie.* »³⁷

Concernant l'inclusion de différents acteurs, les **associations d'usagers et les comités consultatifs** dans les sociétés de transport en commun n'ont qu'un impact très limité. Soit parce que leur avis n'est que très peu écouté, soit parce que les dispositifs institutionnels limitent *de facto* le poids de cette concertation, jugée peu représentative. Il reconnaît qu'il y aurait pourtant à gagner d'une plus grande implication des usagers en permettant d'introduire différentes visions et thématiques et que ce manque d'ouverture est une véritable limite à l'efficacité.

B. La participation en question :

Qu'est-ce que la participation en général et la démocratie participative en particulier peuvent apporter aux politiques de mobilité ? Sous quelles conditions et avec quelle faisabilité ?

L'idée de la participation dans les politiques de mobilité est de tendre vers un système d' « **échange politique** » *i.e.* une plus grande adhésion/acceptation des politiques publiques par la participation et une meilleure compréhension de la mobilité par une « expertise d'usage » pour les autorités publiques et pour les citoyens, la garantie d'une politique plus adaptée à leurs besoins ainsi qu'une présence symbolique dans l'arène politique.

Ce jeu, a priori à somme positive, a cependant ses **limites**, non dans son principe mais dans ses modalités : « *compte tenu de la nature complexe (et donc incertaine) des questions et des enjeux de société, il est préférable de disposer d'un maximum de connaissances, d'expériences et de compétences. Or tous les membres de la société ne disposent pas des mêmes moyens pour exercer une influence institutionnalisée et/ou informelle sur le processus décisionnels. D'où la nécessité de créer des accès qui permettent à toutes les*

36. Entretien de Luc Lebrun réalisé le 9 juillet 2009.

37. BIAREZ Sylvie citée dans BLANC Maurice, « Gouvernement local et contrôle démocratique », in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, deuxième édition revue et augmentée, Lausanne, 2007, p.205.

personnes concernées d'apporter aussi leur contribution à la résolution des problèmes. »³⁸

Un exemple intéressant à ce sujet est celui de l'étude de Serge Terribilini et Frédéric Varone, « *les politiques publiques à incidence spatiale et discrimination sociales* »³⁹ qui montre que les nuisances ou l'absence d'effet positif des politiques de mobilité sont concentrées dans les quartiers où vivent les catégories sociales les plus défavorisées. Ils montrent que cette concentration est due à un manque de prise en considération de la dimension sociale et des incidences spatiales dans la conception et la réalisation des politiques de mobilité, mais surtout au manque de représentation de ces catégories sociales sur la scène politique. En effet, les **capacités de revendication** sont tributaires d'un certain capital social (capacité de prendre la parole en public, de comprendre l'organisation des structures administratives, ou tout simplement de croire que l'on est capable de donner son avis) et de la vision même des nuisances et des politiques mises en oeuvre.

Cet exemple met en lumière un élément essentiel : si la participation semble souhaitable, au moins pour une amélioration de l'efficacité par une contribution du savoir des usagers, elle ne doit pas se faire n'importe comment, au risque de rater son objectif. En effet, si les catégories sociales les plus défavorisées ne sont pas incluses dans la participation, l'on ne voit pas très bien comment la mobilité peut être un facteur de cohésion.

C. La démocratie participative : quelle plus-value pour la mobilité ?

« *La démocratie participative entend donner la parole aux citoyens, à ce qu'ils prennent part, collaborent, s'impliquent dans des questions qui les touchent. La démocratie participative se caractérise par un **ensemble de dispositifs** qui visent à assurer une forme de participation des citoyens sur une question, soit qu'ils aient pris la parole de leur propre initiative, soit qu'ils aient été sollicités pour le faire. Les citoyens individuels, ou organisés, contribuent à la construction d'une **réponse collective** à une question particulière, à un problème donné.* »

DECOURT Annick, GLEIZE Fanny, Démocratie participative en Europe. Les Cahiers de la Solidarité n°8, 2006, p.16.

38. ELLIOTT Janice, HEESTERBEEK Sara, LUKENSMEYER Carolyn, SLOCUM Nikki, *Méthodes participatives. Un guide pour l'utilisateur*, Fondation Roi Baudoin, 2006, p.6.
www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB_1600_MethodesParticipatives.pdf

39. TERRIBILINI Serge, VARONE Frédéric, « Politiques publiques à incidence spatiale et discrimination sociales », Op.Cit., pp.243-278.

Comme nous l'avons expliqué plus haut, les enjeux de la mobilité dépassent les dimensions économiques et techniques souvent prédominantes dans ces politiques. Face à la complexité de ces enjeux, la démocratie participative peut-elle aider la décision ?

D'un aspect purement pragmatique, la démocratie participative rend accessible le « **savoir d'usage** » à l'autorité locale, elle-même coincée entre l'expertise technique et les contraintes du marché. Et ce savoir d'usage prend d'autant plus d'importance dans l'efficacité des politiques de mobilité que « *c'est l'homme qui porte la chaussure qui sait le mieux qu'elle fait mal et où elle fait mal, même si le cordonnier est le meilleur juge pour savoir comment y remédier.* »⁴⁰

D'un point de vue plus normatif, la démocratie participative viendrait en **complément de la démocratie représentative classique**. En effet, les temporalités ne sont pas les mêmes que l'on parle de gestion des politiques publiques et échéances électorales. La participation aux politiques publiques et *a fortiori* aux politiques de mobilité, ne peut se résumer au vote, participation formelle mais trop rare. « *Il est indispensable que la population soit plus étroitement associée à l'urbanisme et qu'elle puisse être représentée dans les organes du développement urbain. C'est une condition de l'intégration collective, d'un contrôle social plus efficace et par là d'une planification positive et créatrice. La planification urbaine ne se réduit ni aux décisions des autorités municipales ni aux plans des urbanistes. Il faut donc inventer des instruments originaux de participation.* »⁴¹

ÉTUDE DE CAS

Étude de cas 1 : « *Give people a chance to be part of the process!* »⁴²- Estonie

La ville de Tartu, dans le cadre de son « *Sustainable Urban Transport Project* » (SUTP) a mis en place une coopération sous forme de séminaires ouverts à tous les publics (ONG, acteurs privés et citoyens). Selon les organisateurs, les séminaires ont permis d'apporter une réelle **valeur ajoutée** au projet et les avis dégagés ont un poids réel dans la prise de décision. La participation des usagers était perçue comme fondamentale, d'autant plus que l'objectif le plus difficile à atteindre était de changer les comportements et les perceptions des usagers, comme par exemple la signification sociale de la voiture et de son usage (« *And the bigger the car*

40. DEWEY John, *The public and its Problems*, Swallow Press, Chicago (États-Unis), 1954, p.207 cité dans *Vade-Mecum de la Démocratie Participative à destination des pouvoirs locaux*, octobre 2008.

pouvoirslocaux.wallonie.be/jahia/webdav/site/dgpl/shared/Circulaires/Institutions/VDMtexte.pdf

41. BLANC Maurice, *Gouvernement local et contrôle démocratique*, Op. Cit., p.202.

42. Voir à ce propos :

www.movingsustainably.net/index.php/movsus:planning_process?ch=1#ch_1_5

the better! »). Les organisateurs ont également insisté sur la nécessité de clarifier les objectifs et les enjeux de la participation : il ne s'agit pas seulement de **sensibiliser** les gens au développement et à la mobilité durables mais également de mettre un peu plus de **pression sur les politiques** concernant la qualité de vie et la santé.

Dès lors, la démocratie participative se présente comme un **dialogue triangulaire : autorité locale – experts – citoyens**. Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Au contraire. L'inclusion des citoyens transforme le modèle classique de prise de décision en poussant l'autorité locale à plus d'ouverture et de transparence et les experts à une certaine « vulgarisation » et sensibilisation à des thématiques autres que techniques.

Outre l'aspect sensibilisation, c'est également la légitimité et l'acceptabilité de la politique qui sont testées par le processus participatif. Une consultation minimale des habitants permettrait d'éviter des oppositions systématiques ou des projets boiteux parce que non pensés avec les usagers. Evidemment, si l'on implique une participation citoyenne, celle-ci ne doit pas se faire au détriment de l'action : il faut trancher et arriver à rallier les gens à son projet. Aussi, le plus facile serait **d'institutionnaliser** un degré minimum de consultation dans le cycle des politiques publiques.

ÉTUDE DE CAS

Étude de cas 2 : Les Plans Communaux de Mobilité (PCM)⁴³ - Belgique

Le PCM est un instrument d'aménagement et de planification pour une mobilité durable au sein d'une ou d'un ensemble de communes. Il prévoit également un cadre d'information, de consultation et de concertation des acteurs locaux.

La participation des habitants y est considérée comme un point de passage obligé et la coordination entre l'autorité politique de la commune, l'administration et les habitants y est essentielle. La consultation se fait en deux étapes : d'abord lors du « diagnostic » de la situation locale et de la présentation des objectifs du PCM, ensuite lors de la réalisation de celui-ci.

43. GEERTS Alain, GILMONT Sylviane, *Guide « Mobilité citoyenne »*, Inter-Environnement Wallonie, 2002, p.18.
www.iewonline.be/spip.php?article979

Étude de cas 3 : Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) - France

Le PDU est un outil d'organisation, de coordination et de gestion des transports de personnes et de marchandises pour une mobilité plus durable. Le Plan de Déplacements Urbains en France a pour but la **mise en réseau** des différents acteurs de l'aménagement urbain et du transport afin d'assurer la cohérence des politiques et le respect des critères environnementaux. Petit à petit, le thème d'une participation locale s'est affirmé. **L'enquête publique et la consultation des associations d'usagers ont fini par devenir obligatoires.** L'idée est que les politiques obtiendraient leur légitimité par la participation (et non plus par la norme du droit ou de la technique). Le fait que cette légitimité se fasse a posteriori et qu'elle soit dépendante de l'« approbation citoyenne » pousserait, selon Nicolas Louvet, d'autant plus les autorités à mettre en place la participation qu'elle constitue une aide à la décision pour maximiser « l'acceptabilité » de la politique⁴⁴. Ce qui équivaut en somme à une véritable « **expertise participante** ». L'on retiendra du PDU que « *la productivité substantielle de la concertation sur une politique publique n'est donc pas une pure utopie. Au contraire, à travers l'expérience du PDU, elle apparaît même comme identifiable et évaluable.* »

« En définitive, qu'elle soit formelle ou informelle, la gouvernance participative génère une **plus-value**. Il ne s'agit pas de l'obliger dans le chef d'institutions, ni de trop la formaliser. L'essentiel est de voir le décideur, le gouvernant tester la méthode pas seulement comme spectateur d'un processus supplémentaire mais comme **acteur d'un dialogue**. »

DE BACKER Serge, « *Dialoguer pour mieux décider.* » *Pourquoi et comment la gouvernance participative peut mener à de meilleures décisions publiques ?* Compte-rendu de la journée d'étude du 16 mars 2006 organisée par la Fondation Roi Baudouin, p.7.

www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB_1611_Dialoguer_mieux_decider.pdf

D. Obstacles et limites à prendre en compte :

On le voit, la démocratie participative est facteur d'appropriation et de légitimité. Mais concernant la mobilité, il y a justement une tension entre

44. Voir à ce propos : LOUVET Nicolas, « Le Plan de Déplacements Urbains : une politique locale en prise avec la concertation » in KAUFMANN Vincent, MONTULET Bertrand, *Mobilités, fluidités...libertés ?*, Op. Cit., pp.177-199.

légitimité et territoire : « tensions entre espaces fonctionnels et les espaces institutionnels créés par la mobilité »⁴⁵ (i.e. tension entre habitants et usagers). Or il semble que c'est justement la *territorialisation*⁴⁶ du projet qui va délimiter qui est « concerné » et donc légitimé à participer. Dans le cas de la mobilité, ce principe ne peut valoir de manière stricte et la participation doit nécessairement inclure un public plus large que les habitants directement concernés par la mise en œuvre du projet, mais doit aussi prendre en compte les usagers. L'espace de participation varie donc selon les champs des problèmes et non leur localisation stricto sensu.

Une deuxième limite à prendre en compte est celle de **l'inégalité de fait entre les citoyens**. La démocratie participative est fondée sur le principe du pluralisme or, comme nous l'avons vu, participer demande un certain nombre de ressources. « *Un premier pas consiste à reconnaître l'existence des inégalités habituellement occultées et à les prendre en compte.* »⁴⁷ En effet, la démocratie participative nécessite un certain **apprentissage** de la citoyenneté active, supposant certaines capacités d'écoute, de consensus, de vision d'ensemble et de compréhension des enjeux, mais aussi la capacité de s'exprimer et de faire valoir ses droits. « *Ces écarts de représentation posent problème dès lors que les conseils de quartier ont vocation à prendre des décisions ou à produire des vœux qui touchent l'ensemble de la population du quartier.* »⁴⁸ La mise en place d'un accompagnement peut faire partie de la solution.

En somme, les méthodes participatives en matière de mobilité ont les mêmes limites que la démocratie participative classique mais, selon Michel Hubert⁴⁹, elles comportent deux **difficultés spécifiques** : les gens les plus précarisés sont les plus difficiles à mobiliser, entre autres parce que, pour eux, l'usage des transports en commun n'est pas une alternative, il n'ont pas d'autre choix. Ils ne cherchent donc pas à améliorer les transports mais à accéder au « rêve de la voiture individuelle ». De plus, s'il existe des associations de citoyens qui s'impliquent activement dans les processus de mise en œuvre, c'est généralement par intérêt technique, parce que cette participation nécessite des connaissances assez pointues.

45. JOYE Dominique, SCHULER Martin, « Inégalités, territoires et mobilités : une perspective renouvelée pour la sociologie urbaine ? in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Op. Cit., p.164.

46. DECOURT Annick, GLEIZE Fanny, *Démocratie participative en Europe*. Les Cahiers de la Solidarité n°8, 2006, p.71.

47. BLANC Maurice, « Gouvernement local et contrôle démocratique », Op. Cit., p.202.

48. BLONDIAUX Loïc, *Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège*, Mouvement n°18, La Découverte, Paris, novembre-décembre 2001, p.48.

www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=MOUV_018_0044

49. Entretien de Michel HUBERT réalisé le 20 juillet 2009.

Conclusion

Zoom sur la dimension sociale et la participation citoyenne dans les politiques de mobilité

Lorsqu'on parle de mobilité, il est essentiel de s'éloigner des moyens de transports et des techniques circulatoires. Le concept a largement évolué. Aujourd'hui, la mobilité est essentielle à l'insertion sociale, économique et culturelle. Être immobile, c'est être mis à l'écart de la société et être géographiquement confiné. La mobilité est donc une source de différenciation sociale puissante. L'ensemble des politiques sociales et des politiques de mobilité ne peuvent faire l'impasse sur les facteurs économiques, physiques et cognitifs abordés, de peur de passer à côté de leurs objectifs de correction des inégalités inhérentes à notre société. De plus, nous l'avons vu, les politiques de mobilité peuvent contribuer à, voire renforcer, la ségrégation sociale par leur incidence spatiale. Un exemple d'une politique polémique en matière de mobilité est celui de la ville de Foggia dans le sud de l'Italie où un projet de ligne de bus desservant un foyer pour immigrés en contournant un quartier ouvrier a des relents de ségrégation⁵⁰. Bien que l'objectif déclaré soit d'éviter les frictions qui s'étaient multipliées entre les usagers, et d'améliorer le service, on peut se demander si une telle politique ne contribue pas justement à accentuer la fragmentation sociale et le cloisonnement des quartiers. Une recherche de solution plus concertée peut-elle éviter de telles extrémités ?

Les politiques de mobilité, parce qu'elles s'inscrivent directement sur un territoire, *i.e.* au niveau le plus proche des gens, comportent des enjeux sociaux et des effets (re)distributifs importants. Le problème est que généralement, les politiques de mobilité ne sont envisagées que sous les angles technique et d'efficacité. Afin d'éviter l'évacuation des enjeux sociaux, il semble nécessaire de les intégrer dans la délibération publique et la décision politique⁵¹.

La démocratie participative est un **outil**, non pas la solution aux problèmes de mobilité et à la planification des transports. De plus, **participation et gouvernance** ne peuvent être pensées séparément, car la présence des deux dimensions est garante de la cohérence et de solutions intégrées et durables. L'inclusion des citoyens dans le processus décisionnel demande une certaine inventivité quant à ses modalités. Elle nécessite du temps et des ressources, mais semble de plus en plus s'affirmer comme

50. Article *Service ou ségrégation ?*, La Libre Belgique, samedi 4-dimanche 5 avril 2009, p11.

51. TERRIBILINI Serge, VARONE Frédéric, « Politiques publiques à incidence spatiale et discrimination sociales » in KAUFMANN Vincent, MONTULET Bertrand, *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Coll. Travaux et recherches, Publications FUSL, Bruxelles, 2004, p.271.

un facteur majeur de cohésion. Cependant, « le risque n'est nullement négligeable qu'un grand écart entre les ambitions affichées et la faiblesse des réalisations concrètes finisse par vider le concept de démocratie participative de toute substance. »⁵² Le défi est donc celui du **poids décisionnel** de la participation et de sa traduction en actes concrets, au risque de transformer le résultat de la démocratie participative en simple liste de doléances ou en instrument de légitimation du politique.

TROIS QUESTIONS À

Yves Mathieu, Directeur de Missions Publiques

Comment voyez-vous l'apport d'une consultation citoyenne pour une politique de mobilité durable ?

Ce que le citoyen apporte c'est son expertise en tant que tel. Un citoyen n'est jamais uniquement « usager de », « utilisateur de », mais il est également habitant, détenteur d'une expertise locale, contribuable, électeur, voisin,...

De là, la participation peut venir des citoyens eux-mêmes ou être encadrée par le politique.

Dans le premier cas (démarche citoyenne bottom-up), les citoyens s'organisent pour générer un changement de politique. C'est le cas des cyclistes à Bruxelles qui ont convaincu le politique que le vélo pouvait être un véritable mode de déplacement à Bruxelles ; ceci, en se structurant en association, en faisant des rassemblements, en faisant expérimenter la circulation à vélo aux décideurs politiques. La Ville a ainsi développé des pistes cyclables ou encore facilité la possibilité de mettre son vélo dans les transports publics.

Dans le second cas, le politique décide de mener une démarche citoyenne auprès des citoyens (démarche dite top-down). Par exemple, le GART⁵³ a organisé en 2003 une conférence de citoyens qui visait à modifier l'usage de la voiture et à « rafraîchir » les autorités publiques dans leur vision de ce que doit être une politique de mobilité durable.

L'expertise citoyenne vient donc apporter aux politiques un éclairage complémentaire de ses autres sources, plus traditionnelles

52. BLONDIAUX Loïc, *Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège*, Op.Cit., p.44.

53. Le Groupement des Autorités Responsables de Transport. Plus d'informations sur le site : www.gart.org

certainement, d'expertise. La mobilité durable requiert des changements de comportement. Les démarches citoyennes réintroduisent de la simplicité et du concret dans la complexité des politiques publiques et montrent au politique qu'il peut s'autoriser à adopter des politiques de mobilité radicalement innovantes et durables.

La mise en œuvre d'une participation citoyenne est elle complexe ? Quels outils existent pour la rendre effective ?

Oui. La vraie complexité c'est que les politiques et les techniciens changent de paradigme, qu'ils reconnaissent l'expertise citoyenne et ne se mettent plus dans une posture de décision mais dans une posture d'écoute. La mise en œuvre d'une démarche de participation citoyenne peut être complexe parce qu'elle requiert une véritable prise de risque.

Idéalement, trois conditions semblent prévaloir pour rendre la participation citoyenne effective : il faut engager une démarche seulement si l'on sait ce que l'on va en faire, autrement dit, seulement si l'on sait comment elle peut potentiellement alimenter une politique publique et qu'elle ne soit pas qu'une démarche de communication ; deuxièmement, il faut une animation neutre pour garantir une participation non instrumentalisée et enfin, un tirage au sort des participants pour favoriser une diversité des participants et des points de vue.

De manière concrète, pouvez-vous décrire un projet qui ait pris en compte la participation citoyenne ?

Comme on vient de le dire, écouter c'est sortir de la posture de conviction dans laquelle les élus et les techniciens peuvent avoir tendance à s'enfermer. La communauté urbaine de Nantes par exemple a su se mettre à l'écoute des habitants nantais, usagers et non usagers des transports publics, mais également des associations d'usagers et des commerçants, pour reprendre son projet de ligne de busway et construire, de manière partagée, une ligne qui connaît aujourd'hui un réel succès. Comme en témoigne Eric Chevalier, directeur du service Déplacements à Nantes Métropole, des réelles erreurs ont pu être évitées grâce à cette participation citoyenne.

Aujourd'hui, la communauté urbaine de Nantes va plus loin et a décidé de mener un atelier citoyen sur la question des changements de comportement en matière de mobilité.

CHAPITRE IV

QUE FAIT L'EUROPE EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE ?

« Le secteur [des transports] produit un quart des émissions de l'Union européenne et elles augmentent parce que la mobilité augmente ! [...] nous prévoyons d'ici à 2020 une augmentation de 34 % pour le transport de passagers et de 27 % pour le fret. Il y a deux solutions : soit le malthusianisme, qui implique de réduire la mobilité, ce qui n'est pas une bonne idée, la mobilité étant un élément majeur de civilisation. Soit rendre cette mobilité durable. C'est la voie que l'Union a choisie. »⁵⁴

Jacques Barrot, ancien Commissaire européen aux Transports (novembre 2004-avril 2008).

Au niveau de l'Union européenne, le secteur des transports constitue le plus gros consommateur final d'énergie (30%)⁵⁵. Énergivores, les déplacements sont aussi responsables d'une large part des émissions de gaz à effet de serre. L'augmentation de la quantité de CO₂ libérée agit comme amplificateur des conséquences climatiques dues à l'effet de serre. Or, parmi les différents modes de transport, le transport routier est largement responsable des problèmes écologiques, générant à lui seul, près de 84% du CO₂ émis par le secteur dans son ensemble. Les autres modes de transport (aérien, ferroviaire, maritime et fluvial) ne sont pas pour autant exclus de toute attention européenne.

Politique énergétique et politique des transports se placent ainsi au cœur des préoccupations européennes visant à rendre la mobilité plus durable. La recherche de solutions alternatives est, en effet, devenue un impératif dans un souci de préservation des ressources naturelles non renouvelables et qui plus est quasi-absentes de la surface du vieux continent, engendrant ainsi sa dépendance énergétique vis-à-vis du reste du monde. Par ailleurs, la mobilité au sens de libre circulation des biens et des personnes, synonyme de suppression des obstacles aux frontières, constitue un impératif fondateur du marché commun européen. La mobilité durable eu-

54. Cité par MAJERCZAK Julie, QUATREMER Jean, *L'Union européenne a choisi la voie de la mobilité durable*, Libération, 5 avril 2008.

www.liberation.fr/economie/010178051-l-union-europeenne-a-choisi-la-voie-de-la-mobilite-durable

55. Voir à ce propos le Graphique 1 : Consommation d'énergie finale par secteur - UE-27 (2007) au II.B.a. de ce chapitre.

ropéenne ne peut dès lors pas se réduire à la politique des transports de l'UE. Il s'agira de l'envisager de manière intégrée, comme point de rencontre de plusieurs domaines et de se demander dans chacun d'entre eux, comment fait-on « avancer » l'Europe.

I. L'affirmation de la mobilité durable comme problématique européenne:

A. Le contexte :

La politique européenne des transports jongle désormais avec deux objectifs principaux. Tout d'abord, depuis les débuts de la construction européenne et à l'aune des traités successifs, elle a été un moyen central de réalisation du marché intérieur. Depuis 1958 et l'entrée en vigueur du Traité de Rome, la politique de transport a mis l'accent sur la suppression des barrières entre les États membres afin de faciliter la libre circulation des biens et des personnes. La mobilité en tant que libre circulation des biens et des personnes est donc symbole d'unification européenne et s'inscrit au cœur des quatre libertés fondamentales de l'Union (libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux). Pourtant, indépendamment de cet objectif qui lui était initialement assigné et qui est aujourd'hui réalisé dans une large mesure, l'Union européenne (UE) a maintenant pour but de mettre en place un système de mobilité durable, *i.e.* une organisation des transports qui optimise la consommation d'énergie, ainsi que les temps, les parcours et les conditions des déplacements. Il est donc désormais extrêmement urgent de recourir à des moyens de transport durables, garantissant non seulement cette libre circulation, mais permettant en outre de maîtriser les conséquences environnementales et climatiques du trafic. Le modèle du « tout voiture » et du « tout camion » ne répondant pas aux exigences du développement durable, il faut donc offrir des alternatives crédibles.

Afin de fournir une contribution substantielle à la réalisation des objectifs de Kyoto, la Commission européenne s'est essentiellement fixée des objectifs en matière de moyenne des émissions de l'ensemble des voitures neuves vendues dans l'Union européenne grâce à la conclusion d'accords avec les principaux constructeurs automobiles. Pourtant, si les véhicules consomment moins et polluent moins, la responsabilité du secteur des transports en matière de dégradation de l'environnement n'en reste pas moins notable ; la diminution des consommations et émissions unitaires des véhicules se trouve, en effet, en grande partie compensée par la croissance continue du trafic routier.

Deux pistes de réponses européennes ont été développées simultanément, témoins d'une valeur-ajoutée de l'UE en matière de mobilité durable. En

premier lieu, il s'est agi d'améliorer et d'optimiser les réseaux de transports existants, une optimisation vue comme un préalable pour des territoires se voulant durables. C'est pourquoi un programme d'amélioration des infrastructures devrait permettre une meilleure offre sans impacts nouveaux négatifs sur les territoires. Pour le réseau ferroviaire, la priorité a clairement été donnée au réseau classique. Les projets de lignes à grande vitesse (LGV), intégrés dans les réseaux de Réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) et mis en relation avec les dessertes locales (TER ou opérateurs ferroviaires de proximité pour les marchandises) font figure d'exemples en matière d'interconnexions à grande échelle et d'intermodalité, c'est-à-dire permettant des transferts rapides et efficaces entre les différents modes. Surtout, seconde orientation décisive, l'UE veut orienter écologiquement le transport des biens et des personnes par une internalisation des coûts environnementaux et sociaux. Les comparaisons lors du choix du mode de transport, *a fortiori* pour les marchandises, doivent être basées sur le coût global des prestations, c'est-à-dire incluant les coûts pour l'environnement et la société. Établir et afficher ces coûts doit permettre aux acteurs de choisir en connaissance de cause et d'assumer leur contribution aux coûts d'investissement et de fonctionnement des infrastructures, mais aussi en matière d'impacts environnementaux et sociaux. La directive européenne Eurovignette est un premier dispositif qui permet de prendre en compte les frais d'infrastructures.

B. La mobilité durable s'inscrit dans les politiques européennes de développement durable :

a. Les enjeux de la mobilité pour le développement durable en Europe :

La problématique de la mobilité pose l'un des plus grands défis à toute politique de développement durable, étant donné ses impacts économiques, sociaux et environnementaux potentiels. Au niveau européen, les chiffres sont particulièrement éloquentes et appellent une action coordonnée des États.

En Europe, l'augmentation de la circulation conduit à une congestion quasi-permanente dans les zones urbaines et entraîne en particulier une dégradation de l'environnement bâti. Son coût est estimé à quelque 100 milliards d'euros par an ; autrement dit la congestion due au trafic représente un manque à gagner pour l'économie des 27 de 1% du PIB de l'Union⁵⁶. Les activités de transport sont par ailleurs responsables de blessures graves et de décès lors d'accidents. Au sein de l'UE, environ 42 000

56. BARROT Jacques, Conférence sur le futur de la mobilité - IPC, Bruxelles, le 7 décembre 2004 - Communiqué de presses RAPID : <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPEECH/04/521&format=HTML&ag ed=1&language=FR&guiLanguage=fr>

personnes sont tuées chaque année dans des accidents de la route. Une estimation des coûts directs des accidents de la route les établirait à 45 milliards d'euros par an. Si l'on prend en compte l'ensemble des coûts indirects (tels que les frais médicaux), ce chiffre s'élèverait même à 160 milliards d'euros⁵⁷.

Autre volonté primordiale à laquelle répond le développement du transport durable : la limitation de la pollution. Les conséquences du transport sur l'environnement concernent :

- > Les émissions de gaz à effet de serre, généralement considérées comme la cause principale du changement climatique. Avec la croissance du trafic, ces émissions se sont accrues de 22% pour la part imputable aux transports en Europe depuis 1990. Bien que l'on constate aujourd'hui une relative stabilisation, il est nécessaire de réduire encore nos émissions de CO₂, en particulier, pour le transport routier qui représente 72% du total des émissions de CO₂ générées par les transports⁵⁸.
- > L'émission de composés qui tendent à réduire l'épaisseur de la couche d'ozone, laissant ainsi passer les rayons ultraviolets.
- > La pollution atmosphérique locale et régionale, dont la moitié est due aux polluants (ozone, particules fines, dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, monoxyde de carbone) rejetés par les activités humaines dont les transports pour une large part.

Les pollutions liées au transport, en particulier par la route, ont aussi des répercussions sur la santé via une dégradation de la qualité de l'air. Mais limiter ces émissions revient avant tout à limiter les consommations d'énergies fossiles. Les activités de transports utilisent, en effet, massivement les ressources pétrolières, autrement dit des sources d'énergie non renouvelables.

b. La stratégie de Göteborg en faveur du développement durable et la question de la mobilité :

Dès 1997, le développement durable est devenu un objectif fondamental de l'UE au moment de son inscription dans le Traité d'Amsterdam, mais ce n'est qu'en 2001, au sommet de Göteborg, que d'une part, le principe de développement durable a été intégré au niveau communautaire et que d'autre part, a été lancée la première Stratégie communautaire pour le développement durable (SDD ou SDS pour *Sustainable Development Stra-*

⁵⁷. *Les politiques européennes de transport durable*, Euractiv, 19 mai 2008.

www.euractiv.fr/energie/dossier/politique-europeenne-transport-durable-000054

⁵⁸. Voir à ce propos le Graphique 2 : Émissions de CO₂ produites par le secteur des transports de l'UE-27 au II.B.b. de ce chapitre.

tegy). L'objectif était alors de compléter et de consolider la Stratégie de Lisbonne en y ajoutant un volet consacré à l'environnement. La proposition de la Commission appelait à une nouvelle approche dans l'élaboration de toute politique, consistant à assurer une synergie entre les objectifs économiques, sociaux et les politiques de l'environnement. Dans cette optique, la Commission est désormais tenue de présenter une évaluation d'impact. La SDD a donc ajouté une troisième dimension, environnementale, à la Stratégie de Lisbonne de renouveau économique et social. En juin 2006, le Conseil européen a renouvelé ce programme de manière relativement ambitieuse et globale en adoptant une SDD *pour l'Europe élargie*⁵⁹. S'appuyant sur la stratégie de Göteborg et résultant d'un processus de révision enclenché dès 2004, cette nouvelle stratégie reconnaît la nécessité de modifier nos modes de consommation et de production.

La SDD définit des objectifs spécifiques et des actions concrètes selon sept axes prioritaires :

1. Changement climatique et énergie propre ;
2. **Transport durable** ;
3. Consommation et production durable ;
4. Conservation et gestion des ressources naturelles ;
5. Santé publique ;
6. Inclusion sociale, démographie et migration ;
7. La pauvreté mondiale et les défis du développement durable.

Deuxième axe d'action, le transport se place au cœur de cette stratégie, tout en ayant des impacts sur la plupart des autres priorités. La problématique des carburants est liée *de facto* à la question de la conservation et la gestion des ressources naturelles et à celle de la consommation durable. Les émissions des véhicules, notamment routiers ont des impacts en termes de santé publique, ou, à long terme, de changement climatique. La question de l'accessibilité des transports est synonyme d'inclusion sociale, alors que la démographie des espaces urbains et ruraux, conjuguée aux migrations pendulaires sont une résultante de cette accessibilité aux systèmes de transport.

⁵⁹. Conseil de l'Union européenne, *Examen de la stratégie de l'UE en faveur du développement durable (SDD de l'UE) - Nouvelle stratégie*, DOC 10117/06, Bruxelles, 9 juin 2006, 29p. register.consilium.europa.eu/pdf/fr/06/st10/st10117.fr06.pdf

c. La prise en compte progressive des spécificités de la mobilité durable par l'Europe :

> La diffusion de la mobilité durable et de ses enjeux dans les politiques européennes :

Dans le sillage de la CEE, le redressement économique d'après-guerre et la croissance démographique ont contribué à un accroissement considérable du trafic des marchandises et des voyageurs. Or, cette augmentation va concerner avant tout la route, d'autant plus que seront développées des liaisons autoroutières transnationales performantes. En raison de la non-compatibilité des normes techniques et de sécurité d'un pays à l'autre, le trafic ferroviaire va largement rester en marge de cette progression, sa participation reculant de 87% en 1965 à 50% en 1980⁶⁰. Le Livre blanc de la Commission sur l'achèvement du marché intérieur de juin 1985 proposait des mesures de libéralisation et d'harmonisation des politiques de transport dans la Communauté. L'Acte Unique européen de 1986 entendait concrétiser le marché intérieur avant la fin 1992, impliquant une plus grande liberté de mouvement pour les personnes et marchandises. Mais parallèlement, une prise de conscience écologique va se développer face à l'évolution de moins en moins maîtrisée du transport routier.

Événement/Publication	Analyse en matière de mobilité durable
<p>2 déc.1992 Communication de la Commission sur le développement futur de la politique commune des transports. COM(92)0494</p>	<p>Etape fondamentale avec le passage d'une organisation sectorielle des divers modes de transport à une conception intégrée sur la base de la mobilité durable.</p>
<p>20 déc 1995 Livre vert de la Commission <i>Vers une tarification équitable et efficace dans les transports</i>, introduisant une politique de redevances sur les transports. COM(95)691</p>	<p>Procède à une analyse des externalités : coûts externes à 250 milliards d'euros dont 90% sont liés au trafic routier. Leur internalisation permettrait d'économiser de 28 à 78 milliards d'euros en réduisant les encombrements routiers et le nombre d'accidents ainsi que de diminuer les émissions de gaz carbonique d'environ 12% en moyenne.</p>

⁶⁰. Département fédéral Suisse de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, *La NFLA ou comment la mobilité durable finit par s'imposer*, 6 juin 2007. www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/00689/01329/index.html?lang=fr

Événement/Publication	Analyse en matière de mobilité durable
<p>23 juillet 1996 Décision du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du Réseau transeuropéen de transport. (RTE-T) - 1692/96/CE</p>	<p>Contient des objectifs en lien avec la mobilité durable : assurer une mobilité des personnes et des biens, être interopérable, être économiquement viable, s'appuyer sur l'ensemble des modes de transport, ainsi qu'une priorité d'action portant sur l'intégration de la dimension environnementale dans le réseau.</p>
<p>15-16 juin 2001 Conseil européen de Göteborg.</p>	<p>Intégration de l'environnement dans les politiques communautaires et lancement de la SDD. « <i>Assurer des transports écologiquement viables</i> » y figure comme un axe prioritaire.</p>
<p>12 sept 2001 Livre Blanc sur les transports de la Commission européenne. COM(2001)370</p>	<p>Définition d'une stratégie européenne visant à équilibrer les différents modes, améliorer la sécurité et harmoniser les législations nationales dans certains secteurs. La spécificité de la dimension urbaine n'est pas abordée.</p>
<p>11 janv 2006 Communication de la Commission sur une stratégie thématique pour l'environnement urbain. COM(2005)0718</p>	<p>Stratégie d'amélioration de la qualité de l'environnement urbain, prévoit des mesures d'orientation relatives à des plans de transports urbains durables des personnes et marchandises, basées sur les meilleures pratiques et les avis d'experts.</p>
<p>22 juin 2006 La Commission a adopté une révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports intitulée <i>Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent</i>. COM(2006)314</p>	<p>Créé plusieurs instruments pour accroître la mobilité des citoyens et renforcer la compétitivité de l'Europe tout en tentant de réduire la consommation énergétique et de limiter les impacts négatifs sur l'environnement.</p>

Événement/Publication	Analyse en matière de mobilité durable
<p>28 juin 2006 Communication de la Commission La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable. COM(2006)0336</p>	<p>Vise à améliorer l'efficacité du système de transport européen grâce à la logistique et promeut l'intermodalité comme moyen de rendre le transport de marchandises plus respectueux de l'environnement, plus sûr et énergétiquement plus efficace.</p>
<p>25 sept 2007 Livre Vert de la Commission européenne <i>Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine</i>. COM(2007)0551</p>	<p>Veut ouvrir et orienter le débat sur les enjeux de la mobilité urbaine durable. Lancement d'une consultation publique.</p>
<p>19 déc 2007 Proposition révisée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. COM(2007)0817</p>	<p>Propose la prise en compte par les autorités publiques des coûts d'exploitation liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et aux émissions polluantes lors de leurs achats de véhicules de transport.</p>
<p>2 avril 2009 Rapport du Parlement européen sur un plan d'action sur la mobilité urbaine. 2008/2217(INI)</p>	<p>Remplace le plan d'action de la Commission sur la mise en œuvre du Livre vert sur la mobilité urbaine, en soulignant la nécessité d'accélérer la recherche et l'innovation européennes en matière de mobilité urbaine et l'incitation à la mobilité durable comme valeur ajoutée de l'Union.</p>

Le Livre blanc sur les transports de la Commission européenne de 2001 intitulé *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, a défini une stratégie européenne à partir de trois objectifs : sécurité de l'approvisionnement énergétique, innovation technologique et mobilité durable. Accompagnée d'un programme d'actions, la stratégie s'échelonnait jusqu'à 2010, mais sera revue par la Commission qui

en a adopté une révision suite au Conseil européen de juin 2006. En 2007, les spécificités de la mobilité urbaine seront finalement mises en exergue dans le Livre vert *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine* qui répertorie cinq grands enjeux : villes fluides, villes moins polluées, transports plus intelligents, transports plus accessibles, transports sûrs et sécurisants. A sa suite, a été lancée une consultation publique portant sur 25 points clés et qui a recueilli 450 réponses en provenance du secteur privé, associatif, des instituts de recherche et des pouvoirs publics nationaux et locaux.

« *Rendre les transports plus respectueux de l'environnement, réduire la congestion du trafic et sauver des vies sur les routes européennes figurent au premier rang des priorités de la Commission. Les systèmes de transport intelligents nous aideront à progresser vers la réalisation de ces objectifs. L'initiative prise aujourd'hui va donc favoriser en Europe une mobilité plus efficace, plus sûre et plus durable.* »⁶¹

Antonio Tajani, Vice-président de la Commission chargé des transports.

> En prolongement, la mobilité durable comme enjeu politique et institutionnel :

La mobilité durable pourrait bien devenir le fer de lance du Parlement européen. Suite à l'annonce par la Commission du report du plan d'action en la matière, qui avait déjà été repoussé une première fois de l'automne 2008 au printemps 2009, les députés européens ont en effet décidé de présenter un texte de substitution à ce plan.

Le 25 septembre 2007, la Commission avait publié un Livre vert sur les transports urbains, intitulé *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*. Le 9 juillet 2008, le Parlement européen avait alors voté une résolution contributive à ce Livre vert (suite au rapport de Reinhard Rack du 12 juin 2008). Ces textes prônent une approche européenne globale pour permettre de faciliter les échanges d'expériences, d'articuler les instruments financiers, de favoriser l'interopérabilité des systèmes de

61. Commission européenne, *Systèmes et services de transport intelligents : une initiative est lancée pour accélérer leur diffusion dans toute l'Europe*, Press Releases RAPID, IP/08/1979, Bruxelles, le 16 décembre 2008, 2 p.
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/1979&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>

transport, de développer et promouvoir les systèmes de transport intelligents (STI). Sur ce dernier point, qui consiste à appliquer les technologies d'information et de communication aux différents modes de transport, un plan d'action a été lancé en décembre 2008. La diffusion des STI dans le transport routier et leurs interfaces avec d'autres modes de transport doivent contribuer à rendre le transport plus propre, plus sûr et plus efficace : réduction des émissions de CO₂, baisse estimée de 10% des coûts de congestion du trafic (qui rappelons-le, représentent plus de 1% du PIB européen) et diminution du nombre de décès dus aux accidents de la route. Informations en temps réel sur l'état du trafic, planification de déplacements multimodaux, contrôle de stabilité électronique ou encore appel d'urgence embarqué sont autant d'outils à mettre en œuvre. Dans ce domaine comme ailleurs, il est préconisé une coordination forte dans les différents États membres afin de permettre la diffusion des STI dans toute l'Europe. Le plan d'action adopté suggère ainsi un ensemble de mesures concrètes ainsi qu'une directive établissant le cadre de leur mise en œuvre.

En janvier 2009, la Commission européenne a annoncé que le plan d'action sensé mettre en œuvre son Livre vert, pourtant en phase de finalisation, serait reporté sans fixer de date. En cause, l'opposition de l'Allemagne au projet, qui préoccupée de l'affaiblissement de son industrie automobile et en position de force à quelques mois du renouvellement de la Commission, a fait reculer l'exécutif européen. En réponse, les députés, sur proposition de leur commission transports, se sont mis d'accord pour publier exceptionnellement un rapport d'initiative sur le Plan d'action qui aurait vocation à le remplacer, contenant une trentaine de mesures concrètes⁶². Malgré sa valeur juridique formellement nulle, cette riposte est politiquement forte. Tout d'abord parce qu'elle est synonyme d'une substitution du Parlement à la Commission, alors que le Parlement ne possède pas de pouvoir d'initiative pour ce faire. Ensuite, l'hémicycle européen souhaite imposer ce texte au prochain Commissaire aux transports et y soumettre la validation de sa nomination. Cette manœuvre a des implications institutionnelles inédites, symbolisant la montée en puissance des prérogatives du Parlement.

La mobilité durable renvoie dos à dos politique des transports et objectifs de développement durable. Le concept s'est donc forgé dans l'interaction de ces deux enjeux forts européens, avant de toucher d'autres domaines.

62. Parlement européen (commission des transports et du tourisme), *Rapport sur un plan d'action sur la mobilité urbaine* (rapporteur : Gilles Savary), 2008/2217(INI), 2 avril 2009. www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A6-2009-0199+0+DOC+XML+V0//FR#_part1_def1

II. La mobilité durable à la croisée des chemins: un objectif européen multisectoriel

La question des transports, l'une des premières politiques de la Communauté, affirme la dimension européenne du problème de la mobilité durable. Mais l'industrie des transports occupe également une place importante dans l'Union européenne, comptant pour 7% de son produit intérieur brut (PIB), 7% du taux d'emploi, 40% des investissements des États membres et 30% de la consommation d'énergie de la Communauté⁶³. Transports, industrie, environnement, énergie, les secteurs européens ayant trait à la mobilité durable sont aussi nombreux que variés.

L'UE est fortement contrainte par le respect du principe de subsidiarité : en particulier, elle ne peut pas envisager la moindre initiative prescriptive concernant la politique de transports urbains des collectivités locales. L'Europe est cependant fondée à intervenir par tous les moyens lui permettant d'apporter une valeur ajoutée aux décisions locales et afin d'encourager les transports urbains dans l'optique de la réalisation des objectifs de sa politique de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique⁶⁴.

A. La politique européenne des transports, une politique intégrée et pivot d'une mobilité durable européenne :

L'avènement d'un marché intérieur renforcé par l'Acte unique et le Traité de Maastricht a ouvert la voie à une libéralisation du secteur des transports répondant essentiellement à des exigences économiques (échanges commerciaux, réduction des déséquilibres économiques régionaux) et sociales (décloisonnement, échanges humains, voyages). Dans le même temps sont apparues des interrogations sur la durabilité des transports européens face aux embouteillages, à la pollution ou encore au manque de sécurité. Désormais, les objectifs européens de performance économique dans les transports se doublent inévitablement d'impératifs de sécurité et d'environnement, concrétisés par des mesures de mobilité durable touchant à la limitation des externalités négatives du transport routier, à la

63. *Transports : en bref*, EurActiv, 3 novembre 2006.

www.euractiv.com/fr/transport/transport-bref/article-159394

64. Parlement européen (commission du développement régional), *Avis sur le plan d'action sur la mobilité urbaine* (rapporteur : Jean-Marie Beaupuy), 2008/2217(INI), 20 février 2009 : « les transports urbains sont soumis au principe de subsidiarité ; néanmoins, [...] les autorités locales ne peuvent pas relever ces défis sans une coopération et une coordination européenne et la Commission doit donc fournir des études, un cadre juridique, financer la recherche et promouvoir et diffuser les bonnes pratiques, [...] demande à la Commission de publier un recueil des dispositions réglementaires européennes applicables en la matière et de proposer aux régions et aux villes des cadres de référence cohérents propres à les aider dans leurs choix de planification et de mise en œuvre de stratégies de développement. »

maîtrise de la mobilité urbaine et au report modal vers le ferroviaire, le fluvial ou l'aérien.

Des initiatives globales et intégrées de promotion du report modal :

La politique européenne des transports en matière de mobilité durable vise essentiellement au rétablissement d'un équilibre entre le transport routier et les autres modes. C'est bien le sens du Livre blanc de 2001, conforté par d'autres dispositions législatives ciblées ainsi que par les nombreux outils mis en place par la Commission pour freiner le recours au transport par la route⁶⁵ et favoriser ainsi une politique de transport plus durable. Les réseaux de transport transeuropéens constituent, en particulier, une base concrète au report modal en termes d'offre alternative.

POINT CLÉ 1

Promouvoir l'intermodalité et le transport combiné grâce au développement des infrastructures et de la logistique

Mettre en place des modes de transport mieux intégrés avec des infrastructures adaptées, permettant d'étoffer les choix et de combiner plusieurs solutions de déplacement. Cette intermodalité s'appuie sur une logistique efficace afin de rendre optimal l'usage de tous les modes.

Orientation/Décisions

- Le plan d'action pour la logistique du transport de marchandises de 2007 vise avant tout à améliorer l'harmonisation technique et l'interopérabilité des systèmes ;
- Directives 92/106/CEE et 2006/103/CE relatives à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres ;
- Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil COM(2004)361 relative aux unités de chargement intermodales (UCI).

Mise en œuvre/Financements applicables

- Programme de financement Marco Polo II (2007-2013) visant à déplacer les marchandises de la route vers des modes plus compatibles avec l'environnement en promouvant notamment les solutions innovantes en matière de logistique des transports. Subventions pour des projets innovants de transport combiné international ;
- Fonds de cohésion : ½ des ressources est consacrée aux infrastructures de transport ;
- Programme CIVITAS II : réalise et teste de véritables changements mo-

⁶⁵. Déjà beaucoup plus utilisé que les autres modes, le transport routier pour les passagers est en constante augmentation, voir Annexe 2.

daux en intégrant des mesures politiques et technologiques innovantes dans le domaine de l'énergie et des transports publics urbains.

Exemples

- Projet CIVITAS SMILE : stratégie qui permet de combiner une série de mesures visant à développer un trafic urbain intermodal intelligent et durable, moins tributaire de la voiture privée (système de trafic flexible, systèmes de livraison de marchandises propres et efficaces, promotion du biodiesel, etc.) ;
- Projet MATAARI financé par le programme INTERREG IIB MEDOCC : projet d'aménagement et de mise en place de systèmes d'information, centré sur le fret et la logistique urbaine.



POINT CLÉ 2

Donner une impulsion en termes de renforcement de la position des chemins de fer

Orientation/Décisions

- Trois paquets ferroviaires, dont le dernier vise à libéraliser le transport international des voyageurs à partir de 2010 et à améliorer leur sécurité et la protection de leurs droits ;
- Agence ferroviaire européenne ;
- Directives 96/48/CE et 2001/16/CE relatives à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen.

Mise en œuvre/Financements applicables

- Programme de développement des infrastructures de Transport (réseau transeuropéen de Transport avec une ligne budgétaire communautaire dédiée ;
- Programme RTE-T) : 80 % des 30 projets prioritaires européens d'infrastructures de transport concernent le transport ferroviaire ;
- Instrument de garantie de prêt LGTT pour les projets du Réseau transeuropéen de Transport (Banque européenne d'Investissement et Commission européenne) visant à accroître la participation du secteur privé au financement de projets de transports européens ;
- Le Fonds européen de Développement régional (FEDER) contribue largement au financement d'infrastructures de transport ferroviaire, notamment dans les régions en retard de développement et les régions les plus éloignées ;
- Certification pour les conducteurs de trains sur le réseau ferroviaire de l'Union européenne et mesures communautaires de sécurité, notamment pour le transport de matières dangereuses.

Exemples

RTE-T : Plus de 2 000 km de lignes à grande vitesse sont actuellement en construction en Europe. Mise en place du TGV Eurostar et de liaisons TGV transfrontalières : Montpellier-Madrid, Paris-Karlsruhe-Mannheim, Metz-Luxembourg, Lyon-Turin.



POINT CLÉ 3

Dynamiser les transports maritimes et fluviaux

Face au relatif succès du transport maritime à courte distance et intra-européen, il s'agirait désormais de mettre en place des « autoroutes de la mer » et d'encourager sa croissance à travers un certain nombre d'actions comme la modernisation des infrastructures ou l'harmonisation des équipements et des procédures. Il s'agit en outre de stimuler la navigation intérieure (transport par voies navigables).

Orientation/Décisions

- Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports (juin 2006) souligne la nécessité pour le transport maritime à courte distance d'être intégré dans les chaînes logistiques intermodales ;
- 3 Paquets Erika sur le renforcement de la sécurité des navires et la protection de l'environnement maritime ;
- Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables (janvier 2006) : définition de 5 domaines stratégiques afin de rendre la navigation intérieure plus intéressante ;
- Dans la révision à mi-parcours du programme de promotion du transport maritime à courte distance COM(2003)155 (Marco Polo, UCI, autoroutes de la mer), la Commission demande l'accélération du travail sur les « autoroutes de la mer » afin que les premières soient opérationnelles d'ici à 2010 (13 juillet 2006) ;
- Plan d'action pour une politique maritime intégrée COM(2007)575, horizontale et intersectorielle.

Mise en œuvre/Financements applicables

- Programme de développement des infrastructures de transport (Réseau transeuropéen de Transport avec une ligne budgétaire communautaire dédiée ;
- Programme RTE-T) : les autoroutes de la mer, un axe fluvial et une liaison fluviale font partie des 30 projets prioritaires européens ;
- Instrument de garantie de prêt LGTT pour les projets du Réseau transeuropéen de Transport ;

- Programme Marco Polo : subventions pour des projets innovants de transport combiné international, particulièrement la mise en place des « autoroutes de la mer » afin de supprimer les goulets d'étranglement terrestres.

Exemples

RTE-T : Aménagement des extrémités de la Seine, en construisant une liaison Seine-Escaut, projet permettant à la flotte européenne d'accéder au réseau fluvial du bassin Nord de la Seine.



POINT CLÉ 4

Maîtriser les effets de l'intensification du trafic aérien

Faire face au développement des liaisons intereuropéennes low-cost, qui a entraîné une augmentation de 73% des gaz à effet de serre de ce secteur entre 1990 et 2003.

Orientation/Décisions

- Communication de la Commission : les transports aériens et l'environnement COM (1999)640 ;
- Communication de la Commission : Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique COM(2005)459 ;
- Plans de la Commission destinés à introduire le secteur de l'aviation dans le système européen de limitation et d'échange d'émissions de CO₂ (décembre 2006) ;
- Projet de « ciel unique européen » remplaçant le système fragmenté en 27 actuel, visant à améliorer la gestion du trafic aérien, réduire les embouteillages et donc la consommation de carburant et les émissions de CO₂, tout en améliorant la sécurité (Groupe Jacqueline Tammenons Bakker, juillet 2007).

Mise en œuvre/financements applicables

Programme « Coopération » / 7^{ème} PCRD : (ITC) Clean Sky est une initiative technologique conjointe, un partenariat public-privé, visant notamment à accélérer le développement de technologies adaptées à une génération de transports aériens plus propres afin de réduire d'ici à 2020, les émissions de CO₂ de 50 %, celles de NOx de 80 % et la pollution sonore de 50 % pour le secteur aérien.



B. Les pistes de minimisation des effets externes négatifs du transport routier :

Les actions européennes sur le transport routier pour diminuer son impact à l'encontre du développement durable se sont développées suite à la libéralisation totale des prestations de services, effective depuis le 1^{er} janvier 1993 et touchant en particulier au transport routier de marchandises. Ainsi, la législation sociale a été harmonisée (composition des équipages, temps de conduite et de repos, harmonisation de diplômes), ainsi que la fiscalité sur les poids lourds (*Eurovignette*). En matière de sécurité routière, le port obligatoire de la ceinture de sécurité s'applique dans les 27 États membres. Enfin, pour protéger l'environnement, la législation communautaire limite les émissions des voitures. Par extension, ce domaine d'action se trouve à la croisée des trois thématiques puisqu'il permet aussi de détourner le transport de marchandises vers d'autres modes comme le rail ou les voies navigables ou peut être utilisé dans les villes rencontrant des problèmes de pollution et de congestion.

POINT CLÉ 5

Promouvoir l'utilisation de voitures et de carburants plus propres

Introduction d'objectifs contraignants quant à la limitation des émissions de CO₂, d'oxydes de nitrogène (NOx), d'hydrocarbures et de particules PM par les voitures particulières.

Orientation/décisions

- *Objectif 3 fois 20* : réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20% et augmentation de l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables de 20% d'ici 2020 ;
- Les normes « Euro 5 » à la mi-2009 et des limitations « Euro 6 » à long terme, plus strictes, seront appliquées en 2014 ;
- Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants COM(2006)34 ;
- Mars 2007 : engagement des dirigeants européens à accroître la part de biocarburants dans les transports à 10% d'ici 2020 - Janvier 2008 : révision de la directive 2003/30/CE sur les biocarburants qui introduit des critères dits de durabilité face aux critiques de nuisances environnementales induites par certains biocarburants.

Mise en œuvre/financements applicables

- Ligne du programme CIP/Energie Intelligente Europe/STEER : carburants de substitution et véhicules propres en énergie ;
- 7^{ème} programme-cadre de recherche : financement d'actions de recherche et de développement sur l'utilisation de la biomasse et les biocarburants de deuxième génération ;

Exemples

STEER : projet ALTER-MOTIVE de dissémination de politiques et de bonnes pratiques de promotion de carburants alternatifs innovants et des technologies automobiles efficaces associées.



POINT CLÉ 6

Améliorer la sécurité routière

Lutter contre les accidents de la route qui ont un impact négatif prégnant sur les aspects sociaux et économiques de la mobilité durable.

Orientation/décisions

- Communication de la Commission COM(2003)542 Technologies de l'information et des communications pour les véhicules sûrs et intelligents ;
- 3^{ème} Programme d'action pour la sécurité routière (2003-2010) : catalogue de mesures comme le renforcement des contrôles routiers, le déploiement de nouvelles technologies de sécurité routière, l'amélioration de l'infrastructure routière et des actions visant à améliorer le comportement des usagers ;
- Charte européenne de la sécurité routière : vise à intégrer la société civile dans les efforts en vue d'atteindre l'objectif communautaire d'une réduction de moitié du nombre de tués sur les routes d'ici à 2010 ;
- Harmonisation des législations nationales sur les temps de conduite, le transport de marchandises dangereuses, les dimensions des PL, les conditions de délivrance des permis de conduire, le taux maximal d'alcool dans le sang, les contrôles techniques, les exigences de sécurité dans les tunnels ;
- Initiative «véhicule intelligent» de la Commission européenne COM(2006)59 : promeut l'utilisation de nouvelles technologies afin de rendre les voitures plus sûres, plus propres et plus performantes.

Mise en œuvre/Financements applicables

- Programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures EuroNCAP afin de tester des voitures neuves selon des protocoles d'essai harmonisés et d'informer et sensibiliser les consommateurs ;
- 7^{ème} programme-cadre de recherche : financement des activités de recherche dans le domaine de la sécurité routière ;
- Base de données CARE.

Exemples

Initiative i2010 « véhicule intelligent » : le projet eSafety vise à accélérer le développement et l'utilisation de système de sécurité du véhicule intelligent (IVSS) utilisant les TIC pour améliorer la sécurité routière et réduire le nombre d'accidents sur les routes européennes.



POINT CLÉ 7

Internaliser les coûts externes : la tarification des infrastructures

Vue comme une composante de la mise en place d'une politique de mobilité durable, la tarification des infrastructures permet d'améliorer la gestion du transport de fret routier, de minimiser l'impact écologique du transport et de financer les investissements dans les nouvelles infrastructures. L'introduction des principes d'"usager-payeur" et de "pollueur-payeur" vise à mieux refléter l'impact de l'utilisation des routes sur la société et l'environnement.

Orientation/Décisions

- Directives Eurovignette 1999/62/CE et 2006/38/CE : donnent aux États membres le droit d'introduire des taxes sur toutes les routes et non plus seulement sur les autoroutes, taxes devant s'appliquer à tous les poids-lourds de plus de 3,5 tonnes à compter de 2012 ;
- Modèle pour le calcul et l'internationalisation des coûts externes qui sera applicable à tous les modes de transport.

Mise en œuvre/financements applicables

Les États pourront différencier les péages en fonction du type de véhicule, de la catégorie d'émissions (classification EURO, cf. : ci-dessus), du degré de dommages occasionnés aux routes, ou encore du lieu, du moment et du niveau de l'encombrement. Cela permet de lutter contre les problèmes causés par la congestion du trafic en particulier.

Exemples

- France : mise en place d'ici 2011 d'une éco-taxe sur les camions d'un montant moyen de 12 centimes par km, avec contrat de partenariat public-privé pour gérer le dispositif de télépéage et de recouvrement de cette taxe ;
- Allemagne : réseau routier déjà « éco-taxé » ;
- Belgique : Plan de taxation au kilomètre pour le transport de marchandises, propose de taxer les PL en fonction de leur charge, de leur caractère polluant et de des kilomètres parcourus.



C. Maîtriser la mobilité urbaine en développant des modes de transports efficaces énergétiquement :

POINT CLÉ 8

Développer la recherche sur les modes de transports plus propres et plus sûrs.

Orientation/décisions

- Plan d'action pour le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) en Europe COM(2008)0886 final ;
- Rapport du Parlement européen sur un plan d'action sur la mobilité urbaine 2008/2217(INI) : propose de renforcer le programme de recherche et développement STI en l'axant notamment sur : les systèmes de gestion intégrée d'information et de gestion des trafics, l'utilisation des NTIC interopérables, la sécurité et la sûreté dans les transports publics, le développement d'une nouvelle génération de véhicules urbains.

Mise en œuvre/financements applicables

- Le 6^{ème} programme-cadre pour la recherche faisait du développement durable, du changement climatique et des écosystèmes des secteurs prioritaires ;
- Le 7^{ème} programme-cadre (2007-2013) attribue 4,1 milliards d'euros aux activités de recherche sur les transports (le total du budget recherche s'élevant à 50,5 milliards d'euros) avec comme objectifs de rendre les transports plus écologiques et décongestionner les corridors de transport. 2,25 milliards d'euros sont alloués à la recherche en matière d'énergie, notamment concernant l'hydrogène et les piles à combustible ainsi que la production de carburant renouvelable, comme les biocarburants ;
- Ligne du programme CIP/Energie Intelligente Europe/STEER : efficacité énergétique dans les transports.

Exemples

Projet CUTE : vise à mettre au point et démontrer la faisabilité d'un système d'autobus à piles à combustible à l'hydrogène.



POINT CLÉ 9

Promotion de l'utilisation des transports en commun en zones urbaines, confrontées aux embouteillages, aux problèmes environnementaux et à la sécurité.

Orientation/décisions

Livre vert sur le transport urbain (septembre 2007) encourage les autorités locales à investir dans des transports publics écologiques et consommant peu d'énergie.

Mise en œuvre/financements applicables

- Soutien à l'organisation de la Semaine de la mobilité dans les villes européennes (sensibilisation) ;
- Programme CIVITAS : aide les villes à mettre en œuvre des solutions innovantes pour une mobilité urbaine plus équilibrée et plus propre.

Exemples

Projet de recherche TAPESTRY: vise à évaluer l'efficacité des campagnes de communication et de sensibilisation du public en faveur des modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Lancé en 2000, ce projet a pour objectif de convaincre les usagers de l'intérêt et de l'efficacité des alternatives à l'automobile.



POINT CLÉ 10

Utilisation par les pouvoirs publics de véhicules plus écologiques afin d'augmenter leur demande et ainsi d'inciter les constructeurs automobiles à en produire.

Orientation/décisions

- Proposition de la Commission stipulant que tous les poids-lourds, bus et camions, de plus de 3,5 tonnes, achetés ou loués par des organes publics soient écologiques et consomment peu d'énergie ;
- Proposition révisée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie COM(2007)817.

Mise en œuvre/financements applicables

Imposition aux organismes publics des États membres, lors de l'acquisition de véhicules de transport routier, de prendre en compte des coûts d'exploitation liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et aux émissions de certains polluants pendant toute la durée de vie de ces véhicules.

Exemples

Belgique : Plans de déplacement des administrations (PDA) pour les sites des administrations fédérales, télétravail, promotion du covoiturage dans les administrations.



D. L'inflation des dispositions européennes en faveur de la mobilité durable : des initiatives en ordre dispersé ?

La politique européenne de la mobilité durable se situe au carrefour de nombreuses politiques. Nous avons donc choisi ici d'analyser le rapport à la mobilité durable de quelques grandes politiques européennes sectorielles.

a. Transports et énergie, des politiques jumelles :

La corrélation entre politique des transports et politique de l'énergie s'établit à travers des objectifs communs que sont essentiellement la réduction des émissions de CO₂ et la diminution de la dépendance de l'UE à l'égard des importations de combustibles fossiles. La dépendance énergétique de l'Union européenne confère à la mobilité durable un rôle d'instrument stratégique en vue d'améliorer l'efficacité énergétique du secteur le plus consommateur d'énergie en Europe. Symboliquement, une seule direction de la Commission gère les deux domaines, la DG TREN (*Directorate-General for transport and energy*). C'est aussi le sens de la déclaration de Vienne *Une politique énergétique durable pour l'Europe*, présentée par le groupe des Verts au Parlement européen et sous titrée «La politique des transports = la politique énergétique». Sans réduction significative des émissions de CO₂ dues aux transports, l'UE n'atteindra pas ses objectifs énergétiques, ni d'ailleurs, nous y reviendrons, ses objectifs de protection du climat.

Graphique 1 : Consommation d'énergie finale par secteur - UE 27 (2007).

Part de la consommation d'énergie finale de l'UE-27 (2007)



Source : Enerdata.

Les transports constituent un domaine d'action privilégié de toute politique énergétique durable. Une politique énergétique dont le but est d'assurer la compétitivité, la sécurité de l'approvisionnement et la protection de l'environnement et des ressources naturelles peut largement s'appuyer pour ce faire sur de nouvelles politiques de transport plus efficaces énergétiquement. Le secteur des transports est, en effet, particulièrement énergivore, absorbant 71% du pétrole consommé dans l'Union européenne. Ce pourcentage se partage ensuite très inégalement entre les différents modes : pas moins de 60% des 71% sont consommés par le transport routier contre 9% pour l'aérien. Le transport ferroviaire reste souvent présenté comme plus efficace puisque favorisant l'électricité (75% de sa consommation énergétique)⁶⁶. L'optimisation du potentiel de chaque mode de transport permet dès lors de réduire les quantités et donc le coût des combustibles fossiles, mais aussi notre dépendance stratégique. Le Livre vert sur l'efficacité énergétique⁶⁷ a été suivi d'un plan d'action⁶⁸ qui confirme la place des transports et de l'environnement dans la maîtrise de la consommation d'énergie. Les transports constituent d'ailleurs un des volets phares du programme *Énergie Intelligente Europe* qui finance des projets européens d'amélioration de l'efficacité énergétique.

Réciproquement, la réduction de la consommation d'énergie est au cœur des préoccupations sur la mobilité durable. Les nouvelles politiques des transports visent en particulier à réduire la consommation d'énergie en améliorant le rendement énergétique des carburants automobiles et à remplacer progressivement le pétrole par d'autres combustibles comme les biocarburants (lancement d'une deuxième génération moins controversée), le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité. Les recherches et investissements sur les transports se concentrent désormais sur les véhicules plus intelligents, plus propres, sur le recours aux technologies de l'information et des communications (TIC), ou encore sur le rendement des carburants. Or, il s'agit le plus souvent de combinaison de programmes de recherche sur l'énergie et sur les transports. La commercialisation de nouvelles technologies est ainsi favorisée au niveau européen grâce à plusieurs mécanismes :

- Des normes et réglementations sont édictées par l'UE, à l'instar des

66. Commission européenne, Communication au Conseil et au Parlement, *Pour une Europe en mouvement - Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports*, COM(2006)314, Bruxelles, 22 juin 2006, 33 p.

67. Commission européenne, Livre vert *L'efficacité énergétique - ou Comment consommer mieux avec moins*, COM(2005)265, Bruxelles, 22 juin 2005, 54 p.

68. Commission européenne, Communication *Plan d'action pour l'efficacité énergétique : réaliser le potentiel* COM(2006)545 final - Journal officiel C 78 du 11 avril 2007, Bruxelles, 19 octobre 2006, 29 p.

normes EURO successives fixant les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. Autre exemple, les pneumatiques améliorés tels les pneumatiques à faible résistance au roulement, obligatoires à compter de 2012 et qui permettent de réduire la consommation de carburant en diminuant la résistance au mouvement qui se manifeste lors de la rotation du pneumatique et est essentiellement causée par la déformation de la roue ou du pneumatique ou la déformation de la chaussée. De même, les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques, eux aussi obligatoires à partir de 2012, avertissent le conducteur lorsque la pression du pneumatique est notablement inférieure à la pression optimale ;

- La promotion de véhicules non polluants peut se faire dans le cadre de **marchés publics**, lors de l'achat de matériels roulants par les collectivités ;
- La **sensibilisation des usagers** est particulièrement importante, avec, à l'échelle européenne, des campagnes à destination des usagers et l'introduction de l'étiquetage énergétique ;
- L'action se veut essentiellement coordonnée entre plusieurs domaines pour **susciter des synergies**, à l'image de la politique agro-industrielle sur les biocarburants ;
- Les **investissements** sont stimulés dans l'infrastructure de distribution de carburants de substitution ;
- Les **objectifs négociés** : les objectifs européens en termes de part des biocarburants ou de limitation des émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers (120g/km d'ici 2012 selon un accord volontaire passé avec l'industrie automobile) s'inscrivent en fait dans les objectifs internationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cela constitue à la fois un complément et une approche différenciée des mécanismes nationaux, qui se concentrent eux sur les incitations fiscales et les aides d'État.

b. Un élargissement vers la politique de l'environnement comme dimension primordiale d'une mobilité durable :

Si la dimension environnementale est déjà prégnante dans les initiatives au sein de la politique énergétique et des transports, certains éléments viennent affiner son caractère central d'une mobilité européenne durable.

L'analyse du concept de mobilité durable a mis l'accent sur la menace écologique représentée par l'augmentation du volume des transports. Au ni-

veau européen, l'Agence européenne pour l'Environnement (AEE) compte 32 pays membres soit les 27 Etats de l'UE ainsi que l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège, la Suisse et la Turquie⁶⁹. Le soutien des activités de la Commission européenne est prolongé par une coopération avec les six pays des Balkans occidentaux, à savoir l'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, le Monténégro et la Serbie, qui sont intégrées dans le réseau Eionet. L'AEE mesure et analyse dans le cadre de *Transport & Environment Reporting Mechanism* (TERM), créé en 1998, les impacts des transports sur l'environnement. Les rapports annuels TERM, basés sur un ensemble d'indicateurs, aident à suivre les performances environnementales des transports et contrôlent les progrès et l'efficacité des stratégies d'intégration des transports et de l'environnement.

En plus de l'outil central que constitue le TERM, l'AEE s'intéresse également à d'autres aspects spécifiques des transports et de l'environnement:

- **Inventaire des émissions du secteur des transports** : études ayant pour but d'améliorer l'estimation des émissions dues aux transports (précision et répartition géographique). Cela conduit en outre à une certaine standardisation des inventaires nationaux ;
- **Subventions aux transports** : l'AEE évalue l'étendue des subventions dans le secteur des transports et la manière dont elles influencent l'équilibre entre les modes de transport ;
- **Travaux sur la qualité de l'air** : permettent pour le volet transports de l'action de l'AEE de dégager la contribution du secteur aux problèmes de qualité de l'air ;
- **Contribution des transports au changement climatique** : participation à la définition des stratégies de réduction telles que les systèmes d'échange des quotas d'émissions ;
- **Surveillance du bruit dû aux transports** : mesure de l'impact des bruits du trafic routier, ferroviaire et aérien, surtout en environnement urbain.

L'AEE s'impose dès lors comme principale autorité de mesure et de régulation des engagements contenus dans le protocole de Kyoto en matière de réduction des gaz à effet de serre dus aux transports. Un rôle confirmé avec la Conférence de Copenhague sur le climat de décembre 2009, faisant écho à la localisation stratégique de l'Agence dans cette même ville.

69. Voir le site Internet de l'AEE : www.eea.europa.eu/fr

Graphique 2 : Émissions de CO₂ produites par le secteur des transports de l'UE-27.



Répartition des émissions du secteur transport

Source : Chiffres relatifs aux émissions de CO₂ : base de données UE-27, base de données EC 2007 et base de données sur l'énergie et le CO₂ de l'UIC.

La *Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique*⁷⁰ prévoyait de nouvelles propositions concernant la réduction des émissions non seulement pour les voitures particulières, mais aussi pour les poids lourds, tout en envisageant les possibilités de réduction de l'impact de l'aviation et du transport maritime sur le changement climatique. L'innovation dans le secteur des transports se concentre donc à proprement parler surtout sur l'amélioration du rendement énergétique et les carburants de substitution. Le couple transport-énergie présente donc une forte dimension environnementale. Reposant sur deux idées principales que sont l'amélioration de la législation communautaire environnementale et l'intégration des préoccupations liées à la qualité de l'air dans les autres politiques liées, cette stratégie fixe concrètement des objectifs de réduction de certains polluants et renforce le cadre législatif de lutte contre la pollution atmosphérique. A sa suite, la Commission européenne a proposé de nouvelles normes Euro 5 puis Euro 6 pour réduire les émissions polluantes des véhicules à moteur légers et ainsi réduire de 80% les émissions des véhicules à moteur diesel. Cette stratégie envisageait également plusieurs actions destinées à réduire les émissions de SO₂ et de NO_x en provenance des navires.

La *Stratégie européenne sur les transports et l'environnement*⁷¹ a défini des objectifs visant à intégrer les exigences environnementales dans la politique des transports. Des lignes directrices y sont notamment dégagées

70. Commission européenne, Communication au Conseil et au Parlement européen, Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique, COM(2005)446, Bruxelles, 21 septembre 2005, 13 p.
71. Le Conseil « Transport » a adopté le 6 octobre 1999, en vue du Conseil européen d'Helsinki, un rapport sur la stratégie visant à intégrer les questions d'environnement et de développement durable dans la politique des transports.

pour une série de mesures dans les différents secteurs du transport : routier, aérien, ferroviaire et maritime. Si son élaboration a été demandée dès le Conseil européen de Vienne de décembre 1998, elle s'appuie avant tout sur le processus de Cardiff qui vise à instaurer une approche horizontale de la politique de l'environnement grâce à son intégration dans l'ensemble des politiques communautaires⁷². La stratégie sur les transports et l'environnement vise ainsi à assurer la prise en compte des questions environnementales lors de la conception et de la mise en œuvre de la politique des transports. La Commission devait à sa suite présenter des propositions concernant la tarification et des normes d'émission, destinées à encourager le secteur des transports de diverses manières. Dans les faits, cette stratégie a bien été suivie d'un certain nombre de mesures dans différents domaines :

- Tarification des infrastructures (notamment pour le transport routier de marchandises) ;
- Transport routier : plusieurs directives relatives aux émissions des véhicules à moteur concernant quatre polluants principaux: monoxyde de carbone (CO), oxydes d'azote (NOx), particules et hydrocarbures, édicition de normes relatives à la qualité des carburants (teneur en soufre), établissement d'objectifs en termes de part des biocarburants ;
- Transport ferroviaire : limitation des émissions sonores⁷³ ;
- Transports maritimes et fluviaux : stratégie pour la réduction des émissions atmosphériques des navires de mer, ainsi que des mesures de sécurité maritime ;
- Transports aériens : analyse les options permettant de réduire l'impact du secteur de l'aviation sur le changement climatique. Poursuite des possibilités offertes en matière de recherche, de gestion du trafic aérien et de taxation de l'énergie et intégration du secteur des transports aériens dans le système communautaire d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre⁷⁴.

72. Commission européenne, Communication au Conseil européen, *Partenariat d'intégration - une stratégie pour intégrer l'environnement dans les politiques de l'UE* (Cardiff - juin 1998) COM(1998) 333, Bruxelles, 27 mai 1998, 11 p.

73. Deux directives européennes limitent les émissions sonores :

- Dans le cadre de la directive 96/48/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au matériel roulant à grande vitesse fixe des limites d'émissions sonores.

- La directive 2001/16/CE, suite à sa modification en 2004, fait de même pour le système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

74. Commission européenne, Communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique, COM(2005)459, Bruxelles, 27 septembre 2005, 15 p.

c. Quelle place à la cohésion économique et sociale ?

Les transports jouent un rôle de plus en plus déterminant dans le renforcement de la cohésion économique et sociale de l'UE, mais ce rôle peut être contesté au vu de l'aggravation des inégalités. La politique des transports tente ainsi de saisir les opportunités non seulement en termes de réduction des déséquilibres régionaux, en particulier, en améliorant l'accès aux régions insulaires et périphériques, mais également dans la mesure où ils ont un effet positif sur l'emploi, en encourageant les investissements réalisés dans les infrastructures et en favorisant les objectifs européens de mobilité des travailleurs. En 1999, le premier texte mettant en rapport transports et questions économiques et sociales a posé les jalons d'une inscription de plain-pied des transports dans l'ensemble des dimensions du développement durable⁷⁵. Évitant ainsi le cantonnement de la mobilité durable à une problématique environnementale, qui bien que structurante, serait insuffisante, la communication de la Commission *Cohésion et transports* présente un certain nombre de pistes pour développer un système de transport européen à la fois efficace et durable. Elle tient compte en particulier des perspectives de développement économique au niveau régional, ainsi que de l'élargissement de l'Union à de nouveaux États ou encore de l'importance des transports publics dans nos sociétés.

Sur le thème de la réduction des inégalités territoriales, le Fonds européen de Développement régional (FEDER) et le Fonds de Cohésion ont contribué pour une large part au financement de certaines infrastructures de transport, notamment dans les régions en retard de développement (celles de l'ex-objectif 1 et aujourd'hui celles de l'objectif « Convergence ») et les régions les plus éloignées. De surcroît, la Banque européenne d'investissement (BEI), avec une activité orientée vers le développement régional, contribue également par des prêts au financement des infrastructures de transport. Les transports sont, par ailleurs, abordés dans le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC)⁷⁶ qui développe une approche commune et intégrée de l'aménagement du territoire à l'échelle européenne. Cela témoigne de l'importance d'envisager les transports de manière transversale à plusieurs autres politiques selon l'approche que nous avons retenue. La cohérence du développement du territoire européen nécessite de soutenir le développement des régions les plus défavo-

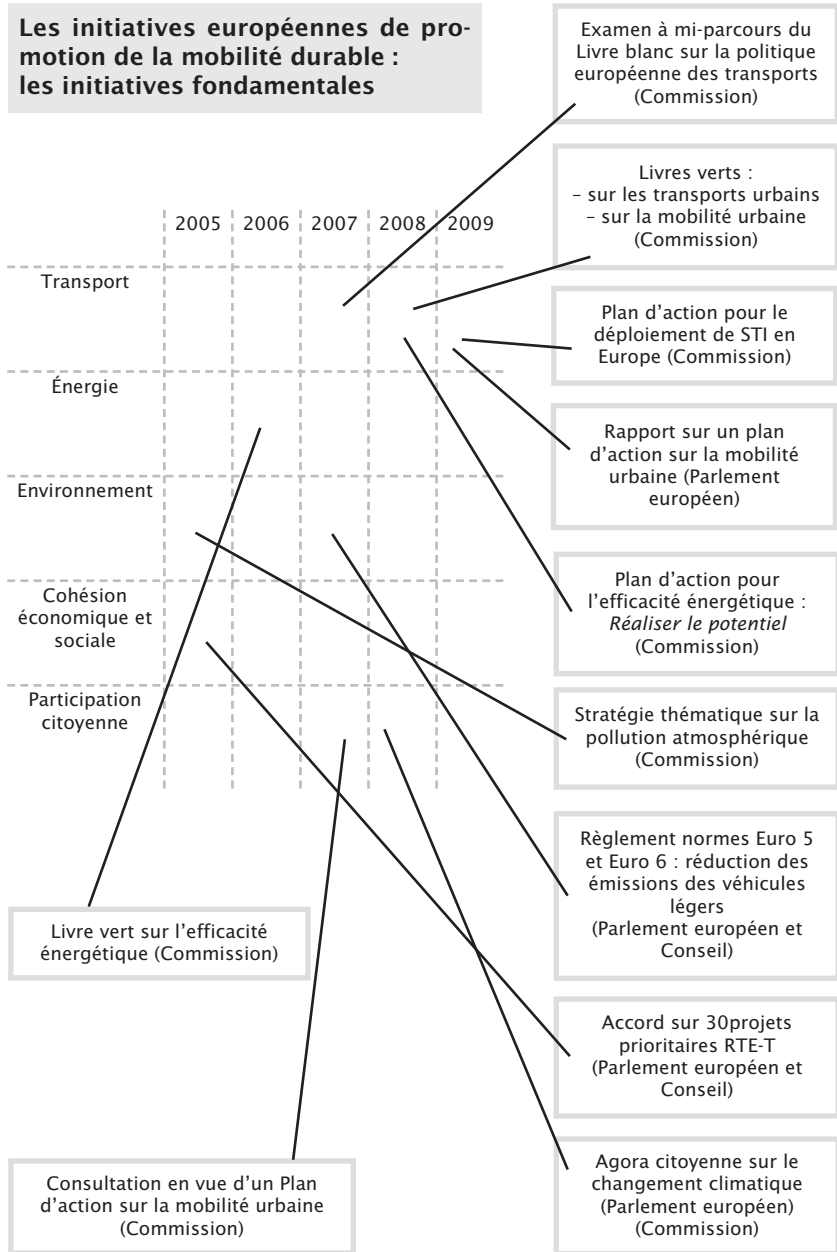
75. Commission européenne, Communication au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions, *Cohésion et transport*, COM(1998)806, Bruxelles, 14 janvier 1999.

76. Commission européenne, Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) - Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne, approuvé au Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire à Potsdam (mai 1999) - Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999, 94p.

risées et d'améliorer l'accès à l'infrastructure, trop souvent limité par des obstacles techniques dus à des systèmes nationaux de transport. Cette question de l'accessibilité recoupe donc à la fois des préoccupations sociales et économiques. Le développement des réseaux transeuropéens (RTE) contribue bien à cet égard à la cohésion économique et sociale. Les besoins des régions éloignées ont été pris en considération dans ce développement, on le voit avec l'effort porté par exemple, sur les aéroports des régions ultrapériphériques telles que les quatre départements d'Outre-mer français. Pourtant, il reste difficile de relier ces régions pour les inscrire dans un réseau global : liaisons maritimes portées vers d'autres continents que l'Europe, peu de développement du chemin de fer faisant que les RTE sont peu pertinents ici. En amont des élargissements de l'Union européenne de 2004 et 2007, la nécessité de développer le réseau transeuropéen au-delà du seul territoire communautaire avait été prise en compte : lors de la troisième conférence paneuropéenne des transports d'Helsinki, dix corridors de transport prioritaires reliant l'Est et l'Ouest avaient ainsi été retenus. L'instrument structurel de préadhésion (ISPA) avait financé de nombreux projets d'infrastructure dans le domaine des transports.

La lutte contre l'exclusion sociale constitue un volet à part entière des politiques de transports. Les transports publics sont nécessaires pour permettre le fonctionnement du marché du travail et le développement économique. En effet, si les transports contribuent à une meilleure qualité de vie, notamment concernant l'environnement (meilleure qualité de l'air que dans le schéma du « tout voiture », réduction des nuisances sonores), ils réduisent également l'isolement des quartiers résidentiels périphériques (qui se sont développés en partie grâce aux possibilités offertes par ces mêmes transports) et des régions rurales. La tendance européenne pointe indéniablement vers la libéralisation des services de transport (paquets ferroviaires) ce qui pourrait avoir comme conséquence l'insuffisance de services dans les régions peu peuplées ou trop éloignées (et donc peu rentables pour un opérateur économique privé). Afin d'éviter que cela ne nuise à la cohésion, le maintien des services de transport s'avère nécessaire, notamment par le biais de contrats de service public. La péréquation tarifaire, c'est-à-dire le financement des activités déficitaires d'une entreprise ou d'une administration par les recettes perçues auprès d'autres clients ou usagers, qui contraint, en tant que règle de gestion des services publics, d'assurer des missions que la seule rentabilité ne pourrait qu'encourager à abandonner (comme par exemple, la desserte ferroviaire de petites communes) crée des situations problématiques quand les opérateurs publics sont confrontés à une concurrence privée elle-même non soumise à cette péréquation.

Les initiatives européennes de promotion de la mobilité durable : les initiatives fondamentales



Conclusion

Que fait l'Europe en faveur de la mobilité durable ?

Sur quels rails faut-il désormais lancer la politique des transports afin de mieux prendre en compte les dimensions environnementales, économiques et sociales de la mobilité ?

L'Union européenne, si elle s'en donne les moyens, pourrait devenir chef de file en matière de promotion de services de transport accessibles et respectueux de l'environnement, grâce à des mesures échelonnées sur le long terme. En outre, afin d'améliorer la compétitivité et l'emploi, les stratégies de Lisbonne et Göteborg semblent lier croissance, compétitivité, environnement et création d'emplois durables. Les fonds structurels constituent à ce titre un instrument remaniable au gré des priorités énoncées pour les projets financés. Les investissements doivent encourager le report modal en favorisant les transports ferroviaires et maritimes, ainsi que les transports combinés et les transports publics. A cette fin, le recours au financement privé est semble-t-il encouragé par les libéralisations en cours.

Face aux écarts de développement, la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), est amenée à tenir davantage compte des régions périphériques, mais également et c'est bien le minimum, des pays candidats actuels (Turquie, Croatie et ancienne République yougoslave de Macédoine - ARYM) dont les réseaux de transport sont peu modernes. Mais l'Union ne peut pas non plus se détourner totalement du transport sur longue distance vers le reste du monde : tels sont bien les impératifs de la première puissance commerciale du monde préoccupée par ces exportations et importations. Par ailleurs, la question de la sécurité des voyageurs et marchandises procure aux transports une place de choix dans les relations politiques et internationales : liste noire des compagnies aériennes, force européenne maritime (Atalante) au large des côtes somaliennes pour lutter contre le piratage visant les navires. La mobilité durable, une question que l'Europe ne peut donc plus ignorer la multitude des dimensions.

TROIS QUESTIONS À

Alexandra Debaisieux, experte en politiques européennes de développement durable.

Pensez-vous que les politiques européennes en matière de développement durable sont cohérentes ? Existe-t-il une plus-value européenne ?

A.D : L'UE a défini une stratégie en matière de développement durable. En juillet 2009, la Commission a publié un rapport de si-

tuation sur cette stratégie⁷⁷. La conclusion de ce rapport indique que, malgré les initiatives réglementaires en faveur du développement durable, il existe encore des tendances non durables dans certaines politiques communautaires.

Il est vrai que l'UE a permis de réels progrès en matière de développement durable - notamment sur le volet environnemental - mais ses politiques ne sont pas suffisamment intégrées pour optimiser l'impact de ses initiatives. En effet, la directive cadre sur les déchets⁷⁸ ou celle établissant un système de marché du carbone⁷⁹, par exemple, permettent une meilleure prise en compte des problématiques environnementales au sein du marché intérieur et, ceci, tout en accompagnant les acteurs économiques touchés par ces directives dans leur reconversion. Toutefois, rien n'existe aujourd'hui en matière d'éducation et de formation au développement durable.

Selon vous, la politique des transports tient-elle suffisamment compte des impératifs de développement durable ?

Les politiques européennes de transports se focalisent principalement sur le volet environnemental du développement durable. Ainsi, dans le paquet énergie-climat, l'UE s'est engagée à porter à 10 % la part des sources d'énergie renouvelable (biocarburants, électricité renouvelable et hydrogène, notamment) dans la consommation des carburants destinés au transport d'ici à 2020. En avril 2009, un règlement fixant des objectifs contraignants pour les émissions de CO₂ des voitures particulières neuves a été adopté, tout comme, avant lui, la directive sur la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Certes, les réflexions économiques, sociales voire territoriales ne sont pas absentes des politiques européennes de transport, mais sont laissées dans une grande mesure à l'appréciation des Etats membres et des régions.

Vous coordonnez un projet TIC, pouvez-vous nous expliquer en quoi les TIC participent de la mobilité durable au niveau européen ?

Les TIC apportent de l'intelligence dans la gestion des flux - de personnes ou de marchandises - et permettent, au niveau individuel, de faire prendre conscience au citoyen de l'impact et du

77. COM(2009) 400 final

78. 2008/98/CE

79. 2003/87/CE

coût économique et environnemental de ses déplacements tout en lui offrant la possibilité d'adapter son comportement en conséquence, sans réduire son confort voire en l'améliorant. Il existe, par exemple, aujourd'hui des solutions qui délivrent au citoyen - urbain principalement - des informations en temps réel sur la disponibilité de tel ou tel moyen de transport lui permettant d'optimiser ses trajets.

Pour plus d'informations sur ICT21-EE, le Réseau européen TIC pour l'efficacité énergétique :

www.acidd.com/UPLOAD/rubrique/pages/134/134_rubrique.php

PARTIE 2

Bonnes pratiques et recommandations



Introduction

Obtenir des résultats concrets en matière de mobilité durable nécessite d'actionner un certain nombre de leviers et ce de façon simultanée et coordonnée. Il s'agit de travailler tant sur l'offre que sur la demande, avec une attention systématique portée à la structuration de l'espace, au sein duquel l'interaction des différents modes de transport et leur accessibilité, mais aussi les comportements sont autant de facteurs clés d'une mobilité à la recherche de repères.

Quelles sont les initiatives porteuses pour des déplacements mieux maîtrisés dans leurs impacts en termes de développement durable ? Comment les exporter ? Société de transport, pouvoirs publics et grand public, il est indispensable que chacun y trouve son compte ; individuellement ou collectivement, l'heure des choix a sonné pour le secteur des transports, encore faut-il que les cadrans des montres s'accordent.

Dans cette seconde partie nous nous proposons donc de présenter des projets inspirants sous forme de « bonnes pratiques » de mobilité durable, regroupés en thèmes structurants, qui permettent de dégager des recommandations.

L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE DES CAS PRATIQUES DE MOBILITÉ DURABLE

I. Comment classer les projets de mobilité durable ?

Après avoir expliqué dans la première partie les enjeux forts du sujet, il paraît indispensable d'exposer la logique qui a présidé à la sélection de 40 projets variés de mobilité durable et leur rassemblement en grandes thématiques. Comment classer les projets de mobilité durable ? Si la mobilité n'est qu'une facette du développement durable, il n'en demeure pas moins que la problématique des déplacements regroupe un ensemble de défis divers, qui coïncident seulement parfois. Afin que les projets retenus soient à la fois les plus visibles et lisibles possible, nous avons retenu un classement thématique. En effet, il ne s'agissait pas de dresser un catalogue d'initiatives, mais plutôt de favoriser une approche problématisée : quelles sont les dimensions qui fondent et refondent une mobilité durable d'envergure ? Cela permet en outre d'illustrer la diversité des champs d'intervention de la mobilité, ses tenants et aboutissants et d'éviter une approche trop normative.

Un tel classement permet de dépasser certaines limites :

- la sélection des thématiques mêmes, dont l'ensemble doit embrasser l'ensemble du sujet. Nous avons choisi 8 catégories sous forme de recommandations avec pour chacune 5 bonnes pratiques présentées ;
- les 8 enjeux retenus sont interdépendants, parfois concomitants à un projet, ce qui pourrait être remis en cause par la segmentation en thématiques. Afin d'édulcorer cette catégorisation, nous avons établi un enchaînement des thématiques permettant de saisir les rapprochements possibles ;
- les projets rassemblés sous une même thématique doivent donc présenter une certaine cohérence entre eux, sans pour autant rendre les thématiques trop imperméables, afin de permettre l'enchaînement logique ;
- les bonnes pratiques ne sont pas classées selon leur valeur, cet ouvrage ne contient pas de « palmarès » mais constitue plutôt un recueil d'idées et d'initiatives pionnières.

Qu'entend-on par « bonne pratique » en matière de mobilité durable ? La notion de « bonne pratique » comporte certainement un biais normatif. Qualifier une pratique de « bonne » ou « mauvaise » n'est pas chose aisée si l'on veut faire preuve d'objectivité. Pour dépasser ces travers normatifs,

nous avons cherché à replacer les pratiques en matière de mobilité durable dans un contexte, plutôt que de faire état de leur exemplarité dans l'absolu. En effet, c'est bien un contexte particulier qui fonde la légitimité et l'opérabilité des bonnes pratiques : qui utilise cette bonne pratique ? Pour quelles raisons a-t-elle été élaborée ? Selon quelles modalités et pour en faire quoi ? Le « modèle » est-il alors transposable ? Un impératif majeur ayant sous-tendu la sélection est celui de l'accessibilité et de la proximité avec le lecteur francophone tout en gardant une perspective européenne. D'où, dans le prolongement des cas d'études et exemples français et belges foisonnant en première partie, un nombre proportionnellement important de bonnes pratiques issues de ces deux pays dans cette seconde partie. Attention toutefois à ne pas tenter d'homogénéiser à tout prix les pratiques ou de reproduire tels quels les exemples ; l'intérêt réside davantage dans la prise de connaissance et de conscience, l'inspiration, l'adaptation et l'apprentissage mutuel à partir du contexte particulier de chaque modèle.

II. Architecture des recommandations et fiches de bonnes pratiques :

A. Identifier les thématiques centrales de la mobilité durable

Les huit thématiques retenues se préoccupent chacune d'un enjeu majeur de durabilité en lien avec la mobilité. L'introduction sert à rappeler ces enjeux forts et à esquisser les réponses à apporter sous forme de recommandations. Elle permet généralement de faire le lien avec la thématique précédente, puisque les dix thématiques s'enchaînent suivant un ordre logique. Il s'agit donc de présenter en quoi les réponses apportées dans la thématique participent à rendre la mobilité plus durable. Nous avons choisi des thématiques les plus opérationnelles possibles en termes de recommandations. Ceci étant dit, de grandes dimensions transversales structurent l'ensemble des thématiques :

- transport de personnes et transport de marchandises ;
- lutte contre la congestion et la pollution ;
- types de mobilité (domicile-travail, tourisme, loisirs, etc.) et échelle (transport sur longue distance versus déplacements courts).

Aménagement du territoire

La mobilité à la fois entraîne et subit les profondes modifications qui affectent nos territoires. Mondialisation économique, émergence de nouveaux processus d'exclusion sociale et limites environnementales ont des conséquences en termes de régulations territoriale, comme la métropolisation ou l'éclatement urbain. La mobilité doit donc de plus en plus se penser dans des espaces en pleine mutation.

THÉMATIQUE 1

Comportements/sensibilisation

THÉMATIQUE 2

Susciter des changements radicaux d'attitude, en particulier face à la mobilité, tel est bien un enjeu clé de toute politique de développement durable. Pourtant, l'évolution des habitudes de transport de personnes comme de biens est fortement liée à des contraintes difficiles à maîtriser : rythmes de vie, étalement urbain. Agir sur la relation culturelle au véhicule est nécessaire, les initiatives en la matière et leur succès sont très diversifiés : campagnes de sensibilisation, incitations financières, etc.

Participation citoyenne

Élément essentiel du débat sur la proximité entre la politique des transports et les usagers, une plus grande interaction s'avère indispensable. Dans la continuité de l'action sur les comportements, la participation citoyenne constitue en quelque sorte le retour de bâton de la sensibilisation. Ateliers, forums, comités d'usagers sont autant de modalités allant dans le sens d'une implication accrue du public, profane ou averti des enjeux de la mobilité.

THÉMATIQUE 3

Intermodalité

THÉMATIQUE 4

Autre élément essentiel des pratiques de mobilité, l'utilisation de moyens de transports durables doit limiter leurs inconvénients et pour ce faire, dans une optique également logistique, favoriser leurs interconnexions. Un premier pas consiste donc à développer une offre où la complémentarité des modes (P+R, abonnement TC et auto-partage couplés, transport combiné de marchandises) prévaut sur l'opposition des modes. En ligne de mire, la constitution d'un véritable maillage du territoire concerné grâce à cette complémentarité entre modes permettant de franchir les obstacles physiques.

Report modal

THÉMATIQUE 5

Prendre le meilleur de chaque mode consiste essentiellement à rendre les différents moyens de transport interchangeables en fonction des situations. Les initiatives de report modal constituent un second pas dans la lignée de l'intermodalité vers une mobilité plus durable. Pour les passagers, les projets doivent donc se concentrer sur le transfert des véhicules individuels vers les transports publics et modes doux. Pour le transport de biens, il s'agit de revitaliser le fret ferroviaire, maritime et fluvial. Développer l'offre donc, mais également mieux prendre en compte la demande, sous-tendue par des comportements individuels complexes. Supprimer voitures et camions des centres-villes, étape ultime ou utopie...

THÉMATIQUE 6 Véhicules propres

...utopie si l'on en croit les politiques actuelles visant davantage à atténuer l'impact environnemental des transports. Cette problématique recoupe nombre de débats : question énergétique, préoccupations climatiques mais aussi sanitaires. Progrès techniques sur les carburants et éco-conduite ouvrent quelques pistes intéressantes avec notamment les bilans carbone, la voiture « zéro émissions », ou encore les bonus écologiques. L'inconvénient : cette démarche tend à replacer la voiture particulière au centre de toutes les attentions. L'avantage, cependant : une approche réaliste devant l'importance sociétale de ce mode de transport, au vu du poids de l'industrie automobile mais également en tant que possible facteur de désenclavement et d'intégration sociale.

Sécurité routière

THÉMATIQUE 7

Encore une occasion de pointer du doigt le transport routier. Prévenir : poids des mots et force des images ne sont pas toujours suffisants pour changer les comportements. Protéger : des équipements routiers et autoroutiers (BAU, bandes antidérapants, glissières de sécurité) ont été développées simultanément à des progrès portant sur les véhicules (ABS et carrosseries plus résistantes). Encadrer et sanctionner : les normes, mécanismes de contrôle et contraventions (radars automatiques) ont été largement renforcés. Évoquer la sécurité routière revient *in fine* à replacer la problématique au cœur de la question de la mobilité durable : celui de la vulnérabilité des usagers et de l'accessibilité, de la conception de l'urbanisme et de la voirie, de l'utilisation des espaces publics et donc du partage des territoires.

Systèmes de transport intelligents

Se situant à la croisée des chemins entre sécurité, diversité des modes et optimisation de leur utilisation, de nouvelles technologies se développent dans le domaine des transports. Les fonctions essentielles des STI reposent en fait sur des qualités associées à l'intelligence humaine comme les capacités sensorielles, la mémoire, la communication, le traitement de l'information et un comportement adaptatif. En perspectives, des produits et services innovants en faveur de la mobilité durable : capteurs, localisation, billettique, télépéage etc. permettent en particulier une meilleure gestion du trafic et des accidents, ou encore des facilités en termes d'accessibilité.

Pour chacune des thématiques, nous avons ensuite retenu 5 bonnes pratiques à l'échelle européenne.

B. S'approprier les fiches de bonnes pratiques :

Les fiches de bonnes pratiques se présentent sous forme de tableaux. Chaque fiche présente un projet spécifique par ville, plutôt que l'ensemble de l'action d'une ville en faveur de la mobilité durable ou l'ensemble de sa politique des transports. Pour remplir les fiches, des questionnaires ont été envoyés aux porteurs des projets sélectionnés pour figurer dans le cahier. Les questions posées restent très générales, en raison de la grande diversité des projets et pour maintenir une certaine cohérence dans leur présentation et en faciliter la lecture. Pour certaines fiches, en l'absence de réponse, les renseignements proviennent de sources documentaires.

- > Le chapeau : indique le nom de la ville et le titre du projet présenté ;
- > Localisation : situation géographique et démographie de la zone concernée permettant de « situer » rapidement la ville ;
- > Objet/type : présente une brève description de projet ;
- > Acteurs / équipe : personnes morales et/ou physiques ayant participé à la mise en œuvre du projet ;
- > Compétence du porteur de projet : la rubrique indique en vertu des lois du pays considéré, quelle est la nature et/ou l'étendue des compétences de la ville sur le projet. Si ce n'est pas la ville qui a pris l'initiative du projet (association, entreprise, etc.), le champ de compétence de la structure qui en est chargée est indiqué ;
- > Dimension européenne : indique, le cas échéant, quels sont les réseaux et projets européens auxquels la ville participe, principalement en lien avec le projet et sa thématique et les récompenses européennes que la

ville a pu récolter pour son action, autrement dit le processus par lequel le projet acquiert une dimension européenne ;

- > Partenaires : indique les autres personnes physiques et/ou morales impliquées dans le projet, les sous-traitants principaux, les membres d'un réseau éventuel associés à ce projet ;
- > Publics cibles : liste les personnes impactées directement ou indirectement par l'initiative, celles pour qui le projet a été expressément conçu ;
- > Budget : montant approximatif du projet et provenance des approvisionnements financiers ;
- > Genèse : précise dans quel cadre est né le projet : quelles sont ses racines, parfois profondes et quelle situation ou problème a motivé sa mise en œuvre ;
- > Description du projet : présente une approche plus détaillée sur le cœur du projet :
 - Objectifs : mise en évidence des motivations qui ont conduit à lancer le projet ;
 - Méthode : présentation sommaire des étapes de l'implémentation du projet et/ou ses grandes réalisations ;
 - Résultats : les mises en œuvre concrètes et leurs impacts tangibles ;
 - Leviers de mise en œuvre : initiatives connexes ou impulsions politique ou économique ayant aidé à la réalisation ;
 - Freins : retardateurs, contrariétés rencontrées dans la mise en œuvre, échecs ;
 - Intégration au marché et dissémination : s'intéresse à la façon dont le projet a été diffusé aux publics cibles et à l'ensemble des structures, voire à la façon dont ce projet a essaimé auprès d'autres acteurs publics et privés (colloques, médiatisation, site Internet dédié).
- > Perspectives : s'interroge sur la longévité du projet et la continuité du processus initié, les autres initiatives en faveur de la mobilité durable susceptibles de le prolonger ;
- > Contacts : cette dernière rubrique mentionne les coordonnées des personnes responsables du projet si celles-ci ont bien voulu nous les communiquer.

THÉMATIQUE 1 :

MAÎTRISER L'ESPACE ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Nos territoires connaissent et souvent subissent d'importantes transformations liées à la mondialisation économique, à l'émergence de nouveaux processus d'exclusion sociale, tout autant qu'aux limites environnementales. Avec des conséquences mal maîtrisées en termes de régulations territoriales, comme la métropolisation ou l'éclatement urbain. A la fois vecteur et résultante de ces phénomènes, la mobilité doit de plus en plus se penser dans des espaces en pleine mutation. Associer dynamique urbaine, transports et développement durable permet un apport pour l'aménagement du territoire : cette articulation ouvre des pistes quant à la manière de gérer les villes et les régions du futur, tout en questionnant le concept de mobilité. Travailler à la maîtrise d'espaces pluriels revient à une analyse fine de la mobilité envisagée elle-même dans ses particularités : mobilité de proximité, mobilité métropolitaine ou d'échanges entre territoires, mobilité d'agglomération.

En quoi l'aménagement du territoire participe-t-il à la promotion de la mobilité durable ?

Les grandes tendances d'évolution de l'urbain ont, par le passé, souvent été synonymes bon gré mal gré de l'augmentation des distances et de la dépendance à l'automobile : étalement urbain et baisse des densités d'occupation du sol, fragmentation avec division fonctionnelle de l'espace en zones industrielles, commerciales, ou résidentielles. Aujourd'hui la métropolisation renvoie à une croissance des liens entre agglomérations, en définissant des ensembles territoriaux plus étendus, véritable régions urbaines. La stabilité des déplacements (environ 3.4 déplacements par personne et par jour) et de leur durée⁸⁰ s'accompagne pourtant d'une croissance de la mobilité mesurée par l'augmentation des distances parcourues, l'augmentation du poids de la voiture dans les déplacements et la croissance de la demande liée à la croissance démographique. C'est pourquoi l'aménagement du territoire est devenu un élément primordial pour changer la donne en promouvant une mobilité durable.

80. BOILLAT Patrick, *De la mobilité à la mobilité durable: politiques de transport en milieu urbain*, Présentation à l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) - Université de Genève, 16 novembre 2007, 30 p.
www.unige.ch/ses/geo/oum/doc/Presentation%20Enviro07.pdf

I. La maîtrise de l'espace passe par une maîtrise de la mobilité :

A. La mobilité induit et répercute des dynamiques spatiales mal maîtrisées :

- **Mondialisation** : Le déplacement des populations, des biens et des capitaux a pris un caractère incontrôlable avec comme pendant les délocalisations et l'immigration non contrôlée qui marquent durement les territoires (friches, camps de réfugiés). La réduction de la mobilité semble difficile à envisager à l'échelle planétaire marquée par ses disparités de développement, bien que se mettent en place des systèmes de taxation proportionnels aux dommages suscités par l'activité économique dans le domaine social et de l'environnement (taxe carbone, échange des émissions, tarification des infrastructures au coût global).
- **Métropolisation** : La croissance démographique des grandes conurbations urbaines a largement profité, par le passé, de l'amélioration des déplacements. Aujourd'hui il s'agit davantage d'un phénomène de périurbanisation, qui désigne l'émiettement de la ville dans des couronnes périurbaines toujours plus larges (éclatement urbain plus qu'étalement urbain). On aboutit à des « systèmes métropolitains » avec une interdépendance économique accrue des territoires émiettés en son sein : redéploiement et spécialisation complexe du système urbain dans toutes ses composantes et dans tous ses micro-territoires. Cette dynamique spatiale présente là aussi divers inconvénients sociaux ou environnementaux. Mais, d'un côté, **cette métropolisation conduit à des flux de déplacement accélérés** : développement des échanges de marchandises, migrations pendulaires, migrations temporaires de plus en plus lointaines pour raison de loisir ou de tourisme. Ces mobilités nous l'avons vu suscitent de nombreuses pollutions et encombrant les infrastructures. D'un autre, **la facilité de se déplacer a provoqué des mutations urbaines** qui ont gommé la frontière traditionnelle entre mobilité urbaine et interurbaine. L'aménagement du territoire est alors crucial, car il permet de réguler en partie ces systèmes notamment au travers de grands investissements publics ou en orientant les investissements privés afin de mieux prendre en compte la mobilité durable.

B. La relation entre transport et aménagements spatiaux : les territoires comme reflet des types de mobilités

Maîtrise de l'espace et mobilité doivent toujours, mais dans un contexte nouveau, trouver le chemin de leur collaboration gage de la satisfaction des interactions sociales et économiques désirées. La performance (sociale, économique, environnementale) du système urbain ne peut pas se

résumer à une mobilité facilitée ni à un agencement urbain plus agréable, mais doit mêler les deux aspects. Le droit de chacun à la mobilité peut être facteur d'inégalités sociales ou territoriales, c'est pourquoi il est intéressant d'établir des catégories de mobilité et des phénomènes sociaux qui en découlent à partir des transformations observées de l'espace. Qu'est-ce qui fait que les entreprises et les ménages se concentrent à tel endroit ? Se déconcentrent ? S'éparpillent ?

- **La mobilité de proximité** concerne l'accès à des commerces ou services au sein d'une aire d'emploi. Ceux-ci tendent à s'y multiplier dès lors que le peuplement de la zone est suffisant. Pourtant, faciliter la mobilité peut impliquer que ces activités ne soient pas en zone fortement peuplée, ce qui peut augmenter les distances de ce type de mobilité en concentrant les commerces et services dans quelques lieux seulement, mais bien accessibles. Dès lors, les conditions faites à la mobilité de proximité dictent l'équilibre des localités secondaires au sein d'un territoire.
- **La mobilité métropolitaine** ou d'échanges entre territoires : la métropolisation conduit non pas à ce que chaque bassin d'emploi, chaque territoire émietté concentre l'ensemble des activités économiques (production, distribution) et sociales (loisirs, relations) dont il a besoin, mais que ces activités soient réparties entre plusieurs bassins. D'où des flux interurbains ou plutôt métropolitains spécifiques. En facilitant trop cette mobilité, cela risque de renforcer la spécialisation territoriale, éventuellement au détriment des petits bassins d'emplois peu attractifs et pour lesquels la mobilité métropolitaine sera surtout sortante.
- **La mobilité d'agglomération** renvoie à l'inverse à une mobilité à l'intérieur d'un bassin d'emplois. Là encore si cette mobilité est trop facilitée, l'équilibre des territoires sera modifié, conduisant *grosso modo* à la formation de centres plus gros et plus centralisés et donc à un étalement du bassin autour. On en reviendra à la situation de densification des emplois avec un retour à un habitat moins dense en continuité de l'agglomération. Aujourd'hui un problème majeur de l'aménagement du territoire est que les communes périurbaines freinent leur urbanisation et leur croissance (en imposant par exemple des surfaces minimales constructibles).

C. Maîtriser l'espace, condition nécessaire mais non suffisante de la mobilité durable :

Alors que le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) s'appuie sur une « *meilleure articulation de la politique de développement spatial et de la planification en matière de transport* », l'implanta-

tion des activités humaines nie souvent les principes élémentaires de la mobilité durable : multiplication des commerces sur des axes routiers en périphérie, éloignés des noyaux d'habitation, immeubles de bureaux et entreprises dans des zones d'activités économiques peu desservies par les transports en commun, lotissements de banlieues, etc. Pour attirer les investisseurs synonymes de rentrées fiscales, de création d'emplois et de dynamique du territoire et parce que les décideurs n'ont pas toujours les outils réglementaires pour s'y opposer, les collectivités locales et régionales s'enlisent dans des aménagements très défavorables quant à leur accessibilité. Par exemple, l'enjeu de la mobilité de proximité réside dans la possibilité de construire des espaces communs accessibles. Dans le domaine de la mobilité, les moyens mis en œuvre pour y parvenir visent à ralentir les flux automobiles et à faciliter les recours aux modes doux et collectifs.

II. L'aménagement du territoire, levier premier d'une mobilité durable

A. Une maîtrise des espaces indissociable d'une gestion de l'offre de mobilité :

Agir sur le territoire est le pré-requis indispensable de toute politique visant à une mobilité plus durable. Il est clair qu'une urbanisation lâche voire éclatée rend difficile et coûteuse toute tentative d'amélioration de l'offre de transport en commun notamment. Exit également les modes doux dès lors que les distances s'allongent. Si la structuration du territoire doit s'inscrire dans des politiques plus globales, elle permet déjà de comprendre que la maîtrise de l'espace est indispensable à des déplacements plus économiquement, socialement et environnementalement acceptables. Travailler sur l'offre de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire nécessite de favoriser l'urbanisation et l'implantation économique dans des zones accessibles aux modes alternatifs à la voiture et au camion et en contrepartie de restreindre l'implantation d'activités génératrices de flux de personnes et de marchandises aux endroits mal desservis par ces modes.

Les politiques d'aménagement du territoire visant un développement des transports durables méritent d'être citées. Elles sont forcément généralistes étant donné la diversité des territoires. A chacun donc de les accommoder en fonction des spécificités locales d'un espace donné, selon deux volets : priorité à l'urbanisation de zones accessibles au transport TC et modes doux en y concentrant les moyens et interventions d'une part et optimisation de l'offre de transport alternatif dans ces lieux d'autre part. Voici un certain nombre de pistes répondant à ces impératifs :

- > Concentration des investissements publics dans les zones accessibles aux modes alternatifs : administrations, équipements publics de types installations culturelles et sportives, logements sociaux ;
- > Orientation de l'implantation géographique de l'investissement privé : incitations fiscales, subsides. Une fiscalité des localisations et une fiscalité modulée suivant les niveaux territoriaux, des coûts de la mobilité permettraient d'allier aménagement du territoire et gestion des déplacements ;
- > Développement des outils et réglementations de maîtrise foncière des terrains à disposition des pouvoirs publics ;
- > Normes de stationnement modulées en fonction de la localisation géographique sans oublier des considérations sociales (PMR, accès aux soins). Les principes des politiques de stationnement sont de restreindre l'accès à la ville pour les automobilistes pendulaires, mais de permettre le stationnement des habitants, clients et autres visiteurs. Pour les mettre en œuvre, les mesures retenues peuvent concerner : la limitation des durées de stationnement (zone bleues notamment), la tarification du stationnement, l'autorisation de stationnement pour habitants, les places payantes en surface ou parkings publics et de plus en plus l'incitation à l'intermodalité (P+R).

B. La prise en compte de la demande de mobilité entre sensibilisation et participation :

Parallèlement à ces mesures, il s'agit de sensibiliser le public et les acteurs de la mobilité (AOT, pouvoirs locaux) aux enjeux des politiques d'aménagement pour la mobilité durable. La communication peut notamment porter sur le coût individuel des déplacements qui reste une incitation majeure, mais également sur les coûts collectifs.

Fondamentalement, la mobilité spatiale permet de mettre en cohérence des différentes localisations des opportunités de vie des individus (habitation, travail, loisirs, consommation) et le fonctionnement du système urbain. C'est pourquoi la demande de mobilité a deux aspects primordiaux : le besoin de mobilité et le droit à la mobilité (qui doit prendre en compte l'équité sociale). L'aménagement du territoire, étant donné la difficulté de maîtrise des espaces induite par les phénomènes d'urbanisation, éprouve une difficulté croissante à alimenter le compromis nécessaire entre les préoccupations économiques, sociales et environnementales. Augmenter la densité pour se déplacer moins n'est pas une solution socialement ni écologiquement viable. Le territoire, le sol même, tend à devenir un enjeu de compétition économique et politique exacerbé. Pour

toutes ces raisons et surtout pour mieux refléter les préoccupations des citoyens-usagers, acteurs de terrains, il semble que l'aménagement du territoire soit le domaine d'exercice privilégié d'une participation citoyenne au service de la mobilité.

LYON

« L'anneau BLEU »

Localisation

France
Départements du Rhône et de l'Ain
Communauté urbaine de Lyon : 1 300 000 hab.

Objet / type

L'Anneau Bleu entend apporter des réponses nouvelles sur les rapports à établir entre la ville, le développement urbain, les loisirs et les espaces naturels, dans la perspective d'une « métropole durable ».

Il s'agit donc de promouvoir un développement qui respecte et valorise ses richesses naturelles et patrimoniales et permet de renouer des liens plus étroits entre les habitants de l'agglomération et le fleuve. Dans cette perspective, les principes d'intervention consistent entre autres à revitaliser les canaux et leurs abords en s'appuyant notamment sur la réalisation de liaisons et d'articulations entre les projets locaux. **Ce projet d'aménagement du territoire comporte ainsi deux volets ayant trait à la mobilité durable : « relier la nature à la ville » et « articuler par une ouverture sur les espaces riverains ».**

Acteurs / équipe

Grand Lyon
Grand Parc de Miribel Jonage (SYMALIM, SEGAPAL)
Syndicat intercommunal/aménagement du canal de Jonage
Communauté de communes de Miribel et du Plateau
EDF
Voies Navigables de France (VNF)

Compétence du porteur de projet

Site expérimental de l'agenda 21 du Grand Lyon (Communauté urbaine de Lyon). L'originalité du projet d'ensemble est que chaque acteur assure la maîtrise d'ouvrage de chacune des actions opérationnelles en coordination avec les autres acteurs.

Dimension européenne

Le projet intègre une action d'envergure nationale : ViaRhôna (véloroute du Léman à la mer).

Partenaires

- Région Rhône Alpes
- Compagnie Nationale du Rhône (CNR)
- CG 01(Ain) et CG 69 (Rhône)
- 13 communes riveraines
- Syndicat du canal de Miribel
- Syndicat de la Rize
- Communauté du canton de Montluel
- Etat
- Associations locales (patrimoniales, sportives, écologistes...)

Publics cibles

Riverains, habitants de l'agglomération lyonnaise, touristes.

Budget

50 millions d'euros.

Contexte - genèse du projet

Le site du Rhône amont constitue un vaste archipel de 3 000 hectares situé à l'Est de l'agglomération lyonnaise et représente un espace de transition entre la ville et la campagne. Traversant cet espace, les canaux de Jonage et de Miribel constituent un lien structurant unique de plus de 40 km facilitant l'accès pour de nombreux quartiers aux espaces verts et reliant la ville centre au chapelet de parcs qui bordent le Rhône.

Les qualités propres au secteur Rhône amont, ainsi que les fonctions qu'il assure, en font un site stratégique pour l'agglomération lyonnaise. Aucune métropole européenne ne dispose, à moins de 10 km de son centre historique, d'espaces naturels et industriels (avec la production hydroélectrique) de cette dimension, concentrant des richesses écologiques, paysagères patrimoniales d'une qualité comparable.

Outre ces atouts, le secteur Rhône amont remplit des fonctions vitales : alimentation en eau potable, régulation de crues, production d'électricité, offre d'espaces de loisirs d'accès libre. Depuis quelques années, le secteur Rhône amont se transforme et s'aménage dans le respect de ces atouts spécifiques. Plusieurs opérations d'envergure ont été réalisées dans le domaine des

transports : desserte en transports en commun du secteur avec la ligne de tramway LEA, extension du métro. L'origine de l'Anneau Bleu tient précisément dans la densité de projets, concentrés dans le secteur Rhône amont (Est de l'agglomération), ayant un lien direct ou de proximité avec le fleuve et ses canaux.

Les interactions évidentes entre ces projets portés par différents maîtres d'ouvrage et les apports d'une vision intégratrice, apte à donner de la cohérence, ont convaincu les acteurs politiques et techniques de la pertinence d'une démarche d'intervention coordonnée, qui s'est matérialisée dans la signature de la charte de l'Anneau Bleu en 2005. L'Anneau Bleu se définit comme une démarche d'intervention coordonnée de plusieurs maîtres d'ouvrage et, au-delà des objectifs d'aménagement et de valorisation d'itinéraire des berges, l'Anneau Bleu constitue un véritable projet urbanistique, social culturel et environnemental s'inscrivant dans la politique d'agglomération de valorisation du fleuve Rhône et des espaces naturels périurbains. L'Anneau Bleu a donc pour ambition de fédérer de multiples projets pour créer de la cohérence et faire de l'aménagement du Rhône amont un projet particulièrement structurant à l'échelle métropolitaine, résolument inspiré des principes du développement durable. La charte de l'Anneau Bleu signée par les différents partenaires en 2005 formalise la démarche.

Description du projet

Objectifs

Créer des liens afin de favoriser la réalisation cohérente des projets, de prendre en compte le contexte paysager, urbain ou naturel et de doter le secteur Rhône Amont d'une identité forte en :

- développant les liaisons (modes doux) entre le territoire et l'agglomération pour en favoriser l'accès ;
- décloisonnant les quartiers, aujourd'hui coupés du reste de l'agglomération ;
- valorisant le patrimoine hydraulique et écologique du site.

Les deux premiers objectifs sont largement inscrits dans la problématique de la mobilité durable.

Méthode

> Relier la ville à la nature

Relier, c'est assurer la continuité des liaisons mode doux entre la ville et la nature, entre le périurbain et le centre de l'agglomération. L'ossature du dispositif est principalement constituée des chemins de halage

et de contre halage des canaux de Jonage et de Miribel qui seront réservés aux vélos, piétons et rollers. Ainsi, sera mis en cohérence le maillage du plan de déplacement vélo de l'agglomération avec le réseau de l'Anneau Bleu.

> Articuler l'Anneau Bleu et les quartiers

Articuler, c'est développer le rapport des canaux aux territoires limitrophes en multipliant les liens physiques et les interfaces avec les quartiers riverains. La connexion du réseau cyclable local sera systématiquement développée pour relier les berges aux centres-villes et villages, les quartiers existants ou en projets, les pôles de transports en commun et le parc de Miribel-Jonage.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Etat d'avancement (non exhaustif) :

- Canal de Jonage et passerelle de Décines : études et concertation réalisées en partenariat étroit avec les acteurs de l'anneau bleu pour une mise en chantier de 40km de cheminement début 2010 (Maîtrise d'ouvrage : Grand Lyon) ;

ViaRhôna : choix du tracé en concertation, réalisation d'un premier tronçon en 2008 (Grand Parc) ;

Requalification en 2006 du pont de l'Île avec en particularité la mise en sécurité pour les piétons (CCMP) ;

Canal de Miribel : études de programmation de requalification de la rive droite au profit des piétons et cycles (Grand Lyon-CCMP) ;

Réhabilitation des berges du Grand Large (revégétalisation) en 2009 (EDF et syndicat du canal de Jonage).

Leviers de mise en œuvre

La démarche a nourri d'autres projets sur des territoires fédérant différents acteurs et aboutissant à des agendas 21 territoriaux (Val de Saône et vallée de la chimie).

Freins

Un fort travail en réseau s'est développé suite à la signature de la charte. L'expérience montre toutefois qu'un portage politique fort et une coordination technique globale restent nécessaires.

Intégration au marché et dissémination

Une évaluation globale du dispositif quatre ans après son lancement sera prochainement engagée.

Perspectives

Parachèvement du projet par d'autres actions opérationnelles.

Contacts :

Olivier Pillonel

Chargé de mission Fleuves
Urbaniste territorial Coteaux Ouest
Grand Lyon - DGDU - DPPA
Tél.: +33 4 78 63 43 36
Fax: +33 4 26 99 38 78
opillonel@grandlyon.org

Delphine Picard

Communauté Urbaine de Lyon
DGDU - Espace Public
Tél.: +33 4 78 63 43 95
Fax: +33 4 78 63 46 58
dpicard@grandlyon.org

AMSTERDAM

GWL-TERREIN,

LES POTENTIALITÉS D'UN QUARTIER SANS VOITURES

Localisation

Pays-Bas
Province de Hollande Septentrionale
Amsterdam : 740 000 hab.

Objet / type

GWL-Terrein est un projet de quartier innovant de « haute qualité sociale et environnementale » de grande envergure construit sur l'ancien site municipal de traitement des eaux usées. La construction du quartier situé à 3 kilomètres du centre ville s'est achevée en 1998. Le quartier est sans voitures et très peu de places de parking sont fournies aux résidents. Dès lors il a été nécessaire de bien relier le site au réseau de transports publics: bus, tram et train.

Acteurs / équipe

GWL-Terrein a été aménagé par la municipalité locale (le Conseil d'Amsterdam Westerpark), initiatrice et coordinatrice du projet.

Compétence du porteur de projet

Municipalité en charge des grands projets d'aménagement, s'est appuyée sur la participation des riverains qui connaissent le mieux la situation du quartier et les besoins.

Dimension européenne

D'autres villes européennes ont pu s'en inspirer pour construire des logements sociaux à proximité de leur centre historique. Quartier également fréquenté par les touristes.

Partenaires

- Développeurs : Fondation environnementale Eco-plan et les 5 organismes de logements sociaux.
- Projet urbain et architecture de trois immeubles : Cabinet d'architecture et d'urbanisme de Kees Christiaanse
- Architectes : 4 autres cabinets d'architectes pour les constructions neuves (Dobbelaar de Kovel de Vroom architecten, Neutelings Riedijk architecten, Meyer and van Schooten architecten, Atelier Zeinstra / van der Pol) auxquels s'ajoutent Kees Christiaanse et 2 cabinets d'architectes pour les réhabilitations de bâtiments existants (CASA architecten, Irene van Exel).
- Principaux contractants : 3 entrepreneurs / promoteurs.
- Un artiste, un concepteur de la signalétique, un concepteur des jeux pour enfants.
- Projet des espaces extérieurs / paysagisme : Cabinet « West 8 » (Adriaan Geuze).
- Partenaires du projet : Ministères du logement de la planification et de l'environnement et Agence d'urbanisme.

Publics cibles

Location sociale (9 immeubles et 48% des logements), pour personnes âgées (dans un seul immeuble) et pour personnes handicapées (au rez-de-chaussée de trois immeubles), habitants des quartiers résidentiels / classes supérieures (52% des logements, propriété : 6 immeubles).

Budget

Coût à l'achat des appartements: de 48 000 à 148 000 € - possibilités de subventions jusqu'à 100 000 €.

Contexte - genèse du projet

GWL-Terrein était le lieu d'implantation de l'une des plus grandes usines de traitement d'eau d'Amsterdam. Le terrain se situe entre un quartier résidentiel du XIX^{ème} siècle comprenant des équipements et des commerces d'une part, des entrées industrielles et un canal d'autre part. GWL-Terrein est un quartier compact caractérisé par une très forte densité: 625 logements sur 6 ha de terrain. Il est localisé dans l'arrondissement de Westerpark, à moins de 3 km du centre d'Amsterdam. Les aménageurs ont conservé et rénové certaines des stations de pompage, ce qui donne une forte identité au quartier. La construction d'un nouveau château d'eau moderne renforce encore d'avantage l'identité du site.

GWL-Terrein est une combinaison de caractéristiques écologiques et sociales, telles que la réutilisation des eaux de pluie, l'interdiction d'utiliser du bois non issu d'un mode de production durable, un ensemble d'espaces publics reliés entre eux, la mixité sociale, etc. Des commerces et services locaux ont été incités à s'installer dans le quartier. On y trouve ainsi des commerces de proximité, des bureaux, un restaurant, une salle commune réservée aux résidents pour des activités sociales diverses.

L'accent a été mis en particulier l'accessibilité en transports publics, la diversité des pistes cyclables et la valorisation de la proximité du centre ville et de la gare centrale d'Amsterdam.

Description du projet

Objectifs

- > L'objectif principal du projet est de faire face au manque de logements à Amsterdam et de fournir des logements (principalement à des familles avec enfants) ayant un très faible impact sur l'environnement, tout en incluant des espaces verts dès le début du projet. Le manque de terrain dans la région d'Amsterdam induit une rareté des espaces verts ;
- > Un autre objectif majeur du projet était de développer un quartier sans voitures (0,2 voiture/appartement), ce qui donne au quartier une réputation unique et attire beaucoup de visiteurs internationaux.

Méthode

- > Période d'initiative : 1990 - 1993. Un premier plan a été élaboré en 1990 afin de définir de grands objectifs ; cette étape a été réalisée par le Conseil de Westerpark et les habitants (habitants des alentours et futurs habitants). Le travail s'est organisé en commissions thématiques auxquelles ont participé 135 habitants ;

- > Plan d'urbanisme : 1993. Le second plan a défini les orientations du plan urbain et architectural ;
- > La phase de réalisation du projet s'est déroulée entre 1994 et 1998.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Transports : seulement 20% des habitants de GWL-Terrein possèdent une voiture. Les habitants de GWL-Terrein doivent s'inscrire sur une liste d'attente pour se faire attribuer une place de parking ; le temps d'attente s'élève actuellement déjà à 10 ans. L'entreprise d'auto-partage qui existe dans le quartier met 5 voitures à la disposition des habitants ;
- > Autres :
 - Eau: utilisation des eaux de pluie dans 14 des bâtiments du quartier pour les chasses d'eau ;
 - Energie: les bâtiments sont équipés d'une centrale de cogénération et d'échangeurs de chaleur. Plusieurs bâtiments ont des toitures végétalisées pour une meilleure isolation. Les fenêtres ont le double vitrage et orientées de manière à profiter de la chaleur naturelle du soleil ;
 - Déchets: les déchets sont collectés dans des containers au sous-sol et trier ;
 - Matériel de construction: à GWLTerrein, les déchets de démolition ont été réutilisés pour les constructions neuves, l'utilisation de bois issu d'une production non durable a été interdite ;
 - Social: chaque bâtiment contient plusieurs types d'appartement répartis ainsi : 50% des logements sont des logements sociaux (répartis dans 9 bâtiments différents) ; 6 bâtiments proposent des logements au prix du marché ; 1 bâtiments est réservé aux appartements pour personnes âgées ; le rez-de-chaussée de 3 bâtiments ont été spécialement aménagés pour pouvoir accueillir des personnes souffrant d'un handicap. Tout les appartements offre la même qualité dans chaque bâtiment, qu'ils soient de type social ou au prix du marché.

Leviers de mise en œuvre

- > Dès 1945, l'utilisation de la voiture est limitée ou restreinte dans les quartiers résidentiels de l'Amsterdam historique ;
- > En 1992, un référendum a été mené en faveur de la réduction du trafic à Amsterdam et le projet de the GWL-Terrein a vu le jour en tant qu'expérience de quartier sans voiture.

Freins

Problème du respect de l'accès au quartier limité pour les voitures et de

sa surveillance.

Intégration au marché et dissémination

- > En général de puis la fin des années 1990 le gouvernement néerlandais affiche la volonté de créer des quartiers équilibrés d'un point de vue social. GWL-Terrein a été construit conformément à la politique centrale néerlandaise et offre à la fois des logements sociaux et des logements au prix du marché ;
- > www.gwl-terrein.nl.

Perspectives

Multiplication des quartiers écologiques dans d'autres villes européennes, lesquels devraient plus prendre en compte la dimension transports.

Contacts

Mme Van Stigt Joze

Amsterdam-Westerpark

Tel.: +31 20 686 74 67 / +31 20 684 43 11

joze-van-stigt@planet.nl

naples

LA PLANIFICATION URBAINE
DU SERVICE DES TRANSPORTS

Localisation

Italie

Campania

Naples : 1 000 000 habitants

Objet / type

La ville de Naples a mis en pratique des projets de rénovation des zones dégradés du point de vue sociale et environnementale et des modifications dans le domaine de transports pour rendre les différentes zones de la ville plus accessibles et mieux connectés entre elles. Les aspects-clés du projet consistent à :

- Rendre la ville plus accessible à tous ;
- Réhabiliter les zones dégradées ;
- Réorganiser le système de transports publics ;
- Elaborer un plan communal des transports ;

- Faire des gares/stations des endroits plus accueillants ;
- Réduire la congestion au centre ville.

La politique urbaine de Naples cherche à trouver un équilibre entre la protection de l'héritage historique de la ville et la réalisation d'équipements dans le cadre d'une restructuration du tissu urbain, notamment en matière de transports.

Acteurs / équipe

Ville de Naples

Compétence du porteur de projet

Dans le cadre des compétences exercées par les collectivités locales en matière de transport collectif urbain, les autorités locales peuvent créer des impôts locaux pour financer et subventionner les services de transport locaux spécifiques. La propriété et la maintenance des routes locales reviennent aux municipalités. L'Italie a élaboré des contrats de promoteur qui permet à des opérateurs privés de proposer aux pouvoirs publics la réalisation d'une infrastructure ou d'un ouvrage.

Dimension européenne

Naples est membre du réseau Energie-Cités, l'association des autorités locales européennes pour une politique énergétique locale durable. La ville a développé des liens forts avec les Pays-Bas en matière d'aménagement urbain.

Partenaires

La stratégie de financement du Plan est basée sur des partenariats public-privé et l'implication des investisseurs étrangers pour soutenir le développement local.

Publics cibles

Riverains, habitants de Naples, touristes.

Budget

Information non communiquée.

Contexte – genèse du projet

Les fortes disparités économiques existantes à Naples se sont concrétisées dans l'organisation spatiale par une forte polarisation de la population (quartiers « bourgeois » à l'ouest vs. quartiers ouvriers défavorisés à l'est). La ville est caractérisée par un centre insalubre et très dense (jusqu'à 30 000 hab./km²). Le phénomène de l'urbanisation illégale a été très diffusé : constructions sans autorisations, en particulier dans des zones à risque volcanique (Vésuve). La ville souffre par ailleurs de graves problèmes de congestion pour lesquels un « Plan communal des transports » est en cours de réalisation. Dans les années 1970, les problèmes de congestion ont été aggravés à cause d'une course à la réalisation d'infrastructures de transport destinées aux voitures. Ces infrastructures ont aussi altéré le paysage urbain et créé des coupures dans la ville, donnant naissance à un phénomène d'exclusion sociale de certaines parties de la population locale. A partir de 1975, des politiques pour limiter l'urbanisation incontrôlée surtout dans les périphéries ont été impulsées mais ont manqué de réalisation concrètes pour des raisons d'ordre politique. Les années 1980 sont connues comme l'époque de la reconstruction post-tremblement de terre (*Terremoto Irpinia*), durant lesquelles fut conduit un plan de reconstruction, avec la construction de quartiers de mauvaise qualité à l'écart de la ville et mal desservis par les transports publics (stations de métro difficiles d'accès). Un réel effort de planification plus cohérente démarre avec la nouvelle stratégie urbaine à partir du milieu des années 1990.

Description du projet

Objectifs

La nouvelle approche de la gestion urbaine vise à la réhabilitation de certaines zones. Dans cette optique, la réorganisation du système de transports publics a été mise au cœur de la politique urbaine de la ville. Le 18 mars 1997, le nouveau Conseil municipal approuve le premier acte de planification territorial, le « Plan communal des transports », par lequel on déclare vouloir :

- élaborer une stratégie intégrée de planification urbaine et de mobilité.
- réduire le trafic, qui constitue l'un des obstacles majeurs au développement économique équilibré de la ville ;
- améliorer l'accessibilité dans tous les quartiers, pour faire disparaître la hiérarchie entre centre et périphérie et faciliter l'accessibilité aux services et aux structures publiques pour tous ;
- dépasser les limites du réseau de transports publics existantes, identifiées surtout dans le manque d'interconnexions entre les lignes ;

- requalifier le centre historique grâce à la réduction de la congestion.

La fin de la mise en œuvre du Plan est prévue en 2011.

Méthode

> Instruments de planification :

Tous les éléments de planification urbaine sont contenus dans le Plan Régulateur Général-PRG. En 2004, une nouvelle Loi approuvée en Région Campania change le nom du PRG en PUC-Plan Urbain Communal. La Région crée aussi le Plan Urbain Exécutif, qui présente de façon détaillée les outils et les modes de réalisation des stratégies d'urbanisation et de requalification présentées dans le PUC.

> Approche adoptée :

Le « Plan communal des transports » est approuvé le 18 mars 1997. Il prévoit trois sous-plans décalés dans le temps:

- Plan des Transports (1997)
- Plan du réseau Viaire (2000)
- Plan de cent gares/stations (2003)

La création de l'ANEA (*Agenzia Napoletana Energia e Ambiente* - Agence Napolitaine de l'Énergie et de l'Environnement) en 1998 donne lieu à la mise en place d'activités de formation et d'information sur des thématiques relatives à l'utilisation rationnelle de l'énergie et la durabilité énergétique. Des actions spécifiques ont été menées pour favoriser l'utilisation des transports publics.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- L'amélioration du réseau de transports publics a contribué à la diminution de la congestion et de la pollution, même si beaucoup de problèmes de circulation persistent encore dans la ville (1994 : 65% des déplacements effectués dans la ville se faisaient en voiture ! 2003 : les déplacements en voiture ont été réduits à 55%) ;
- Le Plan comprend aussi l'idée de rendre les nouvelles stations plus accueillantes et de renouveler les anciennes avec l'initiative *Metro dell'Arte*. On a construit des lignes marquées par des environnements amples et lumineux et on a introduit à l'intérieur et à l'extérieur des installations, des monuments et des œuvres d'art modernes. Cette initiative a contribué à rendre la ville à la fois plus attractive et à requalifier les zones à proximité des stations par la création de nouveaux pôles d'attraction ;
- L'idée force du Plan était de construire des nouvelles stations de métro

pour mieux connecter les quartiers isolés, surtout ceux situés à côté du Vésuve. Les infrastructures routières, qui avant créaient des séparations, ont été démolies. Des quartiers populaires ont donc été connectés aux quartiers plus huppés.

Leviers de mise en œuvre

- Plan des Transports (1997), qui se focalise sur la nécessité d'améliorer les connexions entre les différentes infrastructures de transport existantes ;
- Plan du réseau Viaire (2000), qui prévoit d'améliorer les stations qui étaient responsable des coupures urbaines ;
- Plan de cent gares/stations (2003), qui vise à mieux desservir la ville en transports publics par la construction de nouvelles stations de métro et à requalifier les zones proches de ces stations.

Freins

La complexité des relations sociales en ville est bien illustrée par les conséquences que cette stratégie d'intégration a eu : l'objectif de créer une certaine mixité sociale a aussi causé de nouvelles tensions sociales entre les différents groupes. Des épisodes de conflits entre bandes de quartiers ont été un des effets néfastes du « mixage ». Ce cas montre combien il est important de prendre en considération les aspects sociaux dans chaque projet de planification urbaine, même si bien évidemment il est toujours difficile d'en prévoir à l'avance tous les effets.

Intégration au marché et dissémination

Comme mentionné, la planification urbaine au service des transports à Naples est basée sur des partenariats public-privé et l'implication des investisseurs étrangers pour soutenir le développement local.

Perspectives

De gros problèmes d'organisation des transports persistent notamment au niveau du métro.

Nécessité de mieux prendre en compte les aspects sociaux dans la planification de la mobilité.

UTRECHT

ZONE DE FRET À FAIBLES ÉMISSIONS

Localisation

Pays-Bas
Province d'Utrecht
Utrecht : 295 000 habitants

Objet / type

Mise en œuvre d'une Zone à Faibles Emissions (LEZ, Low Emissions Zone) par la ville d'Utrecht. Le projet vise à réguler le transport de fret pour atteindre une qualité d'air plus propre dans cette zone et dans la ville en général.

Acteurs / équipe

- Ville d'Utrecht
- Dirigeants politiques
- Consultants gouvernementaux pour les politiques de mobilité
- Différents intervenants

Compétence du porteur de projet

Compétent pour la mise en place de la zone LEZ en mettant par sa mise en commun de l'action des différents acteurs. Il coordonne la mise en œuvre du projet avec des accords au niveau national et européen.

Dimension européenne

La Commission européenne a posé des objectifs chiffrés en matière de qualité de l'air. Ce projet se présente comme une passerelle pour les atteindre. La Commission accepte en effet de repousser la date d'échéance à laquelle les pays doivent se conformer aux normes de qualité de l'air, mais seulement s'ils entreprennent tout ce qui est en leur possible, dont les Zones à Faibles Émissions.

Partenaires

- Ministère du logement, de l'urbanisme et de l'environnement
- Ministère des transports, des Travaux publics et du management de l'eau
- SenterNovem, une agence du Ministère néerlandais de l'économie

Publics cibles

- Les compagnies de transport et de distribution
- Les commerçants

Budget

250 000 €

Contexte – genèse du projet

Les zones de faibles émissions sont des zones où l'entrée des véhicules les plus polluants est restreinte. Cela implique l'interdiction de ces véhicules dans la zone ou dans certains cas l'obligation de payer une contribution quand ils entrent dans la zone et que leurs émissions se situent au-dessus d'un certain niveau.

Il s'agit d'une des mesures les plus efficaces pour les villes dans leur lutte contre les problèmes de pollution. Les émissions susceptibles d'être réduites sont principalement des particules fines, le dioxyde de nitrogène et indirectement l'ozone.

La ville d'Utrecht a donc décidé de mettre en place une zone de faibles émissions dans l'optique d'une réduction de la pollution de l'air. Depuis le 1^{er} juillet 2007, une zone de faibles émissions est opérationnelle au centre ville.

Description du projet

Objectifs

- > Vise à améliorer la qualité de l'air dans les parties les plus denses de la ville ;
- > Permettre à la population de respirer un air sain ;
- > Atteindre les objectifs fixés par l'Union européenne en matière de qualité de l'air.

Méthode

- > Deux zones, une large et une plus petite, avaient été considérées pour le projet et ont fait l'objet d'une évaluation. La plus petite (la zone du centre ville) bénéficia du projet car appliquer une telle réglementation à une zone plus large n'est pas réaliste et surtout trop coûteuse. Les différentes options ont été discutées avec le secteur privé.
- > Le projet s'applique pour le moment aux camions à forte consommation et plus précisément à ceux de plus de 3,5 tonnes.
Jusqu'au 1^{er} janvier 2010, les catégories de véhicules autorisées à circu-

ler sont les suivantes :

- Euro 2 et 3 avec filtre à particule ou Euro 4
- Euro 4 et au-dessus

Du 1^{er} juillet 2010 jusqu'au 1^{er} juillet 2013 :

- Euro 3 avec un filtre à particules, si le véhicule n'est pas âgé de plus de 8 ans
- Euro 4 et au-dessus autorisés

Après le 1^{er} juillet 2013 :

- Euro 4 et au-dessus

- > Un système de caméras de surveillance permet de contrôler la circulation des véhicules.
- > La pénalité est de 150 € pour un véhicule ne respectant pas la réglementation.
- > A côté du projet principal, d'autres initiatives ont été mises en œuvre comme la distribution de marchandises.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Au niveau environnemental : une réduction des émissions de 0,2 à 0,66 pourrait multiplier les exemples ;
- Au niveau économique : investissement pour les compagnies de transport ;
- Stimulations de transports alternatifs pour la livraison et la distribution des marchandises ;
- Plus de 80% des véhicules obéissent à la réglementation de la zone en 2009.

Freins

- > Les petites compagnies ont été touchées beaucoup plus fortement que les plus grandes par les mesures à cause des coûts relatifs beaucoup plus hauts et un manque de véhicules alternatifs ;
Mais des exceptions sont possibles pour ces petites entreprises si elles peuvent prouver leur manque de moyens financiers.
- > Les véhicules étrangers ne sont pas encore inclus dans le système. Ils font l'objet de contrôle mais il n'est pas possible d'appliquer la législation de la même manière que pour les véhicules nationaux.

Intégration au marché et dissémination

Informations : www.lowemissionzones.eu

Perspectives

Il est possible qu'à l'avenir la Zone à Faible Emissions concerne aussi de plus petits véhicules (véhicules de livraisons).

Contacts :

Marijn Kik

Mobility Consultant

Gemeente Utrecht

StadsOntwikkeling Afdeling Verkeer en Vervoer

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Bezoekadres: Ravellaan 96, Gebouw 1, kamer 9.10

Tel.: +31 30 286 37 45

Fax : +31 30 286 48 15

marijn.kik@utrecht.nl

www.utrecht.nl/verkeer

VILLE DE LUXEMBOURG

POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Localisation

Luxembourg

Région : Ville de Luxembourg

Luxembourg : 90 000 habitants

Objet / type

Instauration du stationnement résidentiel payant sur l'ensemble du territoire urbain. Les résidents ont droit à une vignette gratuite par ménage, toute vignette supplémentaire est payante. Tous les autres usagers de la route doivent s'acquitter de la taxe de stationnement.

Acteurs / équipe

Ville de Luxembourg / Service de la circulation, M. Paul Hoffmann - chef de service

Compétence du porteur de projet

Le service de la circulation était compétent pour ce projet étant donné qu'il a dans ses attributions la planification du trafic en mouvement ainsi que celle du trafic au repos.

Dimension européenne

Le projet reste cantonné à l'échelle locale.

Partenaires

La Ville de Luxembourg est seule porteur du projet.

Publics cibles

Les résidents de la Ville de Luxembourg pour leur offrir plus d'opportunités de stationnement en éliminant le problème des voitures ventouses.

Budget

Projet total : 6,8 millions €

Contexte - genèse du projet

La politique de la Ville de Luxembourg en matière de mobilité urbaine vise à créer un juste équilibre entre transports en commun et déplacements individuels. Un intérêt corollaire vise aussi l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Description du projet

Objectifs

- Offrir plus d'opportunités de stationnement aux résidents ;
- Augmenter le taux de rotation des véhicules en stationnement ;
- Éliminer les voitures ventouses ;
- Désengorger la ville d'un trafic inutile ;
- Encourager l'utilisation des transports en commun et par la même occasion améliorer le partage modal.

Méthode

> Mesures en amont :

- Un plan de communication a précédé la mise en œuvre du projet ;
- Des réunions de quartier ont été organisées pour informer les habitants du projet ;
- Des courriers, accompagnés d'un formulaire pour la demande d'obtention d'une vignette, ont été adressés aux ménages.

> Règlements :

- Une tarification suivant différentes zones a été adoptée ;
- Une carte horloge pour les détenteurs de vignettes donnant droit au stationnement gratuit pendant 2 heures sur tout le territoire de la ville a été instaurée afin de rendre plus acceptable les mesures par la population ;
- Des vignettes de stationnement pour les résidents et certaines activités professionnelles ont été émises.

> Contrôle :

Un contrôle méthodique est effectué par les soins des agents municipaux.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Les charges véhiculaires sur les voies pénétrantes de la ville ont été réduites de 4% suite à l'introduction du stationnement résidentiel payant généralisé ;
- Amélioration des conditions de circulation ;
- Incidences favorables au niveau de l'environnement ;
- Le nombre de voyages effectué avec les transports en commun a sensiblement augmenté.

Leviers de mise en œuvre

Des mesures de contrôle efficaces ont contribué à la réussite du projet.

Freins

La réticence initiale de certains résidents par rapport au projet.

Intégration au marché et dissémination

Toutes les informations relatives au système du stationnement résidentiel ont été mises en ligne sur le site internet de la Ville de Luxembourg avec une foire aux questions : www.vdl.lu

Perspectives

Ponctuellement des adaptations seront apportées au système du stationnement résidentiel. Ainsi, pour un quartier dans lequel se trouve depuis peu un nouveau pôle d'attraction attirant beaucoup de visiteurs motorisés, le stationnement payant a été étendu aux horaires nocturnes.

Contact:

Ville de Luxembourg
Monsieur Paul Hoffmann - Ingénieur chef du service de la circulation
Administration des travaux et des services techniques
Division de la mobilité urbaine
Service de la circulation
Tel.: +352 4796 3358
phoffmann@vdl.lu

THÉMATIQUE 2 :

CHANGER LES COMPORTEMENTS FACE À LA MOBILITÉ

Introduction

Il est aujourd'hui devenu essentiel de sensibiliser l'ensemble des citoyens aux enjeux du développement durable et de susciter un changement d'attitudes à tous niveaux et particulièrement face aux transports. L'évolution des habitudes de déplacement des populations est fortement liée aux changements des rythmes de vie, à l'étalement urbain et à la relation culturelle au véhicule. La multiplication du nombre de véhicules et de déplacements traduit largement certains aspects comportementaux face à la mobilité. Du point de vue individuel, opter pour des modes de transport durables se matérialise surtout par la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre et polluants, devenue centre de toutes les attentions. Les nombreuses initiatives en la matière sont largement basées sur une incitation financière, preuve s'il en faut que les dimensions économiques et sociales de la mobilité durable restent prégnantes.

Comment agir sur les comportements en matière de mobilité ?

I. Mesures directes et indirectes de promotion de la mobilité durable

A. Agir pour changer les comportements par une modification de l'offre de transport

- Mesures financières : péages, tarification du stationnement, prix des transports en commun sont autant d'exemples qui révèlent qu'une action indirecte sur les comportements passe souvent par une action sur le coût économique des transports ;
- Les investissements en infrastructures : routes, transports publics et modes doux avec aménagement d'espaces dédiés à l'intermodalité, permettent d'influencer les comportements face aux différentes options de déplacement en fonction de la contrainte horaire (temps du déplacement, sécurité, confort) ;
- La restriction de l'offre : une orientation plus négative qui se traduit notamment par des zones piétonnes et des politiques de stationnement dans les centres-villes.

B. Agir pour modifier la demande de transports

- L'aménagement du territoire et la maîtrise des espaces de la mobilité : la coordination entre urbanisation et organisation des transports publics est une nécessité déjà soulignée dans une thématique précédente. La densification des espaces urbains et la mixité fonctionnelle de l'espace ont contribué à modifier passablement la donne en matière d'attente du public-usager ;
- Les mesures d'incitation : mesures fiscales comme le bonus écologique (ou écotaxe) à l'achat d'un véhicule neuf peu polluant, subsides, subventionnement des transports collectifs ;
- Mesures d'aménagement du temps : surtout destinées à éviter la congestion par une répartition temps de travail/loisirs différente des horaires dits de bureau ;
- **La sensibilisation et la promotion** : de grandes campagnes sont mises en places au niveau local (journée sans voiture dans les villes) ou européen (Semaine européenne de la mobilité). Étant destinées exclusivement à agir sur les comportements et ce de manière directe, ces mesures feront l'objet d'une attention particulière.

II. Une nécessaire prise de conscience de l'impact de ses déplacements :

A. La sensibilisation pour changer les comportements : outils et publics-cibles

La sensibilisation à l'éco-mobilité passe par un apprentissage, celui de se déplacer différemment pour aller au bureau, à l'école, faire les courses. Il est intéressant de remarquer que c'est la dimension environnementale, *a fortiori* le discours sur la qualité de l'air et la santé publique, qui est publicisée. Les aspects socio-économiques sont souvent réduits aux questions d'accessibilité physique (coûts, PMR, etc.) et de sécurité. Par ailleurs, un discours visant à modifier les comportements individuels s'attache nécessairement à souligner l'importance de chaque geste, de chaque effort dans sa contribution au bien-être général. On distingue généralement trois types d'acteurs distincts visés par les campagnes :

- les jeunes et particulièrement les scolaires avec des mesures originales qui nécessitent une grande pédagogie, comme les « caracycles » ou « carapattes » ;
- les agents publics ainsi que les professionnels du transport et du tourisme

dont on peut souligner le rôle d'exemple dans les bonnes pratiques et de relais auprès des visiteurs ;

- le grand public.

B. Comment sensibiliser à la mobilité durable ?

Plusieurs types d'action peuvent être employés dont la portée diffère malgré une apparente proximité des méthodes.

Méthode 1 - Communiquer et expliquer :

Différents supports existent pour sensibiliser et faire agir : brochures, site internet, panneaux, etc. La communication, peut aussi s'établir plus directement à travers le discours des équipes au public ou grâce à des animations. Une communication efficace se double d'explications permettant de faire passer un message et surtout de justifier les efforts demandés. Les qualités requises d'un plan de communication efficace sont donc avant tout la clarté, l'explication directe, concrète et simple. Il doit porter sur les concepts (développement durable et mobilité durable), sur ce que fait lui-même le communiquant et éventuellement ce que font d'autres acteurs en la matière (comment il donne l'exemple, gage de sa légitimité à porter le message), ce qu'il faut faire individuellement et chacun à son niveau (« écogestes »), pourquoi il faut changer de comportement (les conséquences) et quel est le bénéfice à retirer et attendu du nouveau comportement. Si ce type d'approche semble très pédagogique et encadré, il est surtout important de l'adapter selon le lieu et le moment.

Méthode 2 - Organiser l'éducation :

L'éducation à la mobilité durable a donc pour but de faire prendre conscience des questions environnementales, sociales et économiques sous-jacentes afin que chacun puisse ensuite décider en connaissance de cause d'adopter les comportements quotidiens nécessaires, en invitant chacun à s'engager personnellement, même de façon modeste. Pour développer la sensibilité des visiteurs et leur faire découvrir de nouvelles habitudes de vie, l'éducation peut prendre deux formes. L'éducation active tout d'abord requiert la participation et l'implication du public-cible, grâce à des activités clairement orientées. Là encore, le recours à des moyens ludiques est souvent considéré, mais le bon vecteur est surtout celui adapté au public visé : enfants, adultes, professionnels, etc. Parallèlement, l'éducation passive est moins perceptible, consistant à faire passer des messages et enseignements à travers des activités quotidiennes non spécifiquement orientées sur la mobilité durable le reste du temps : explications lors d'une réunion, notes laissées auprès des équipements sur leur

durabilité, de documentation disponible, jeux proposés. Cela a l'avantage de faire vivre la mobilité durable au quotidien, d'en voir les applications concrètes.

Méthode 3 - Impliquer :

Un autre pré-requis au changement de comportement est de se sentir impliqué dans une démarche collective en faveur de la mobilité durable. Cela permet de rompre avec la contrainte : le public ne doit pas se sentir obligé de consentir à des efforts mais participer volontairement et simplement, presque naturellement. Des équipements particuliers peuvent permettre cette simplification et ce confort dans l'effort, par exemple la mise en place de navettes lors d'événements et de spectacles comme premier pas vers les TC, l'aspect convivial du covoiturage, etc. La mise en place d'actions spécifiques doit aussi être valorisée comme les plans de déplacement communaux ou internes aux entreprises et établissements scolaires. Le rôle d'exemple est ici aussi prégnant, qu'il s'agisse de celui des entreprises face à leurs clients, en interne du chef d'entreprise face à ses salariés, ou de l'administration face aux usagers-citoyens.

Méthode 4 - Traduire et valoriser :

Il faut en outre convertir les efforts de chacun afin de mieux convaincre ceux qui ont participé à l'action (et ont changé leur comportement), voire pérenniser une prise de conscience auprès d'autres personnes. Cela passe par une valorisation des efforts réalisés par le public-cible : information sur les résultats obtenus, remise de « diplômes » et autres symboles. Attention alors que cette valorisation soit synonyme de responsabilisation et non pas de leçon de morale. Étape ultime, il faut expliquer aux participants des grandes actions ou campagnes de sensibilisation comment réaliser les mêmes gestes chez eux, tout en leur indiquant les avantages particuliers qu'ils pourront alors en retirer. La valorisation de l'action individuelle passe par celle de l'action collective, c'est pourquoi les initiatives en faveur de la mobilité durable publiques, des professionnels du tourisme, des transports ou des services, doivent être publicisées à l'extérieur.

BUDAPEST

semaine DE LA MOBILITÉ

Localisation

Hongrie
Région Közép-Magyarország
Population : 1 700 000 habitants

Objet / type

La « Semaine de la mobilité » organisée à Budapest du 16 au 22 septembre 2008, dans le cadre d'une initiative à l'échelle européenne, portait sur le thème « Un air propre pour tous ». Cet événement visait à sensibiliser la population concernant l'impact sur l'environnement et sur la qualité de l'air des différents moyens de transport existants.

Acteurs / équipe

- La municipalité de Budapest
- Konkam Studio, agence chargée de l'organisation

Compétence du porteur de projet

La ville de Budapest organise la « Semaine de la mobilité » depuis 2001, date du lancement de l'initiative au niveau européen.

Dimension européenne

Trois réseaux de villes européennes sont chargés de l'organisation de la campagne de la « Semaine européenne de la mobilité ». Il s'agit également d'une initiative soutenue par la DG environnement de la Commission européenne.

Partenaires

- Un consortium central : Eurocities, Energie-Cités et Climate Alliance.
- Les coordinateurs nationaux, représentants des agences et ministères nationaux
- Associations et organisations internationales et européennes - La Commission européenne
- Ecoles
- La police
- Compagnies de transport public

Publics cibles

La population de la ville de Budapest dans son ensemble.

Budget

Municipalité : 27 000 €

Contribution des partenaires estimée à 25 000 €

Contexte - genèse du projet

En 2008, environ 2102 villes prirent part à une « Semaine de la mobilité » sur le thème « Un air propre pour tous ». Cette initiative existe depuis déjà plusieurs années et regroupe plusieurs villes européennes autour de la sensibilisation de la population à l'utilisation de transports durables. Il s'agit également de mettre en place des projets de long terme pour engendrer un tournant vers des transports durables. L'évènement a été mis en place à Budapest par le coordinateur national de la Semaine européenne de la mobilité.

Parmi les villes prenant part à l'opération, 66 ont participé à un concours visant à récompenser la meilleure manifestation. Ce concours vise à promouvoir les expériences et les réussites observées au niveau local afin de pousser d'autres acteurs locaux à œuvrer dans le secteur des transports durables. En 2008, c'est Budapest qui a gagné ce concours, après déjà 7 années de participation au projet. Ce sont la grande qualité et la diversité des activités proposées durant la semaine, ainsi que les projets de long terme engagés par la municipalité, qui ont propulsé Budapest en tête des villes européennes.

L'accent a été mis sur une sensibilisation du public durant toute la semaine à travers diverses activités (conférences, festival, etc) mais également sur une politique de la ville de long terme à travers l'achèvement de projets de développement et d'amélioration des transports durables dans la ville.

Description du projet

Objectifs

Cette initiative avait pour objectif de sensibiliser la population à l'utilisation de transports durables, plus respectueux de l'environnement :

- Il s'agit pour les autorités locales ainsi que les associations de promouvoir les initiatives existantes et les bonnes pratiques concernant la mobilité durable ;
- Établir des partenariats performants entre les acteurs locaux de la mobilité durable ;
- Faire partie d'une campagne européenne, partager un but commun avec d'autres villes ;
- Mener de nouvelles politiques de mobilité durable, permanentes et sur le long terme.

Méthode

- > Sensibiliser le public :
 - Programmes colorés pour sensibiliser le public aux transports durables ;
 - Des personnages politiques ou publics connus ont démontré au public l'intérêt des transports publics à travers une compétition utilisant différents modes de transport pour se rendre à la même destination. Démonstration de véhicules à technologies propres. Conférence sur la qualité de l'air et la pollution sonore.
- > Actions concrètes :
 - Deux jours sans voiture ont été mis en place. Fermeture des boulevards principaux au centre de la ville pendant 48h pour laisser place à un festival de plein air sur la mobilité durable ;
 - Transformation d'une rue normalement en proie aux embouteillages en un espace pour les artistes et du théâtre de rue ;
 - Mise en œuvre de projets sur à long terme (voir ci-dessous).

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Durant la fermeture des principales routes de Budapest, la circulation a diminué d'environ 25%.

- > Mesures permanentes mises en place :
 - Nouvelles lignes de bus ;
 - Extension des zones pour les piétons et des zones P+R ;
 - Travaux de construction de stations et plus de 7 km de tunnel d'une nouvelle ligne de métro ;
 - Augmentation du prix du parking au centre-ville et dans le centre historique de Budapest ;
 - Amélioration du confort des passagers dans les nouvelles voitures de tramway.
- > Changements sur les comportements :
 - Les habitants sont plus ouverts aux modes de transport alternatifs et soutiennent les investissements publics dans le secteur des transports, la construction de pistes cyclables, etc. ;
 - Le nombre de vélos à Budapest a doublé durant les 3 dernières années et le nombre de vélos approche désormais celui des voitures ;
 - La semaine accueille le plus gros festival « vert » de Hongrie et de plus en plus d'intervenants y prennent part : vendeurs de voitures alternatives, agences de tourisme, etc.

Leviers de mise en œuvre

Le projet s'inscrit dans un mouvement européen qui a fait ses preuves depuis de nombreuses années. La coordination au niveau européen et l'implication des acteurs locaux a permis le succès de l'initiative de Budapest.

Freins

La suspension des cours pour les écoles est difficile en septembre car l'année scolaire vient à peine de commencer.

Intégration au marché

Inscription dans une perspective européenne à échéance régulière.

Blog de la coordination pour la campagne de la Semaine de la mobilité : www.mobilityweek.eu/blog/?2008/09/12/76-european-mobility-week-2008-in-budapest

Perspectives

L'initiative sera reconduite en septembre 2009.

Contact

Laszlo Kovacs

Project Manager – European Mobility Week Budapest

Konka Studio

525. ter 7 Budapest, Hongrie-1173.

Téléphone: +36 1 256-4913, Fax: +36 1 253 7802

Mobile: +36 70 211 5383

konkam@t-online.hu

BRASOV

« en VILLE, sans ma VOITURE ! »

Localisation

Roumanie

Région de Transylvanie

Objet / type

Afin de sensibiliser le grand public et de diffuser l'information sur les modes de transport alternatifs au véhicule particulier, a été lancée la campagne «En ville, sans ma voiture! » en Septembre 2006.

Acteurs / équipe

La campagne a été coordonnée avec l'aide du Département de la police locale, les services municipaux et l'Agence pour le management de l'énergie et la protection de l'environnement à Brasov (ABMEE).

Compétence du porteur de projet

Expertise de l'ABMEE en matière d'efficacité énergétique. Organisateur de la semaine de l'efficacité énergétique à Brasov.

Dimension européenne

Campagne menée dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité / European Mobility Week et organisée par la DG environnement de la Commission européenne.

Partenaires

Des initiatives similaires sont initiées dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité dans la plupart des grandes villes européennes.

Publics cibles

Habitants de Brasov, conducteurs, touristes, autorités locales.

Budget

Les coûts de la manifestation ont été couverts par les sponsors.

Contexte - genèse du projet

Cet événement est organisé chaque année à la même date (22 Septembre) et consiste à promouvoir et sensibiliser à la mobilité durable et aux transports efficaces en limitant l'accès aux centres-villes. Cette campagne européenne est engagée par la Commission européenne (DG Environnement). En 2000, elle est devenue un événement international, avec la participation de municipalités d'Amérique du Sud et d'Asie.

A Brasov en 2006, la Municipalité a choisi l'un des principaux axes routiers de la ville dans le but de maximiser l'impact de l'action. Le Eroilor Bdlv a été fermé à la circulation, sauf pour les véhicules de transport public, les bicyclettes et les piétons à partir de 8h jusqu'à 18h. Cette rue relie la station de ski de Poiana Brasov et la partie historique de la ville avec le reste de Brasov. La mairie, la Préfecture et la seule piste de vélo de la ville sont toutes situées sur le Eroilor Bdlv.

Description du projet

Objectifs

- Stimuler l'utilisation des transports publics et promouvoir des moyens de transport alternatifs à la voiture dans les communautés urbaines ;
- Sensibiliser sur l'impact des activités quotidiennes et de la circulation sur l'environnement et introduire de nouvelles idées de déplacement pour les autorités publiques locales et les citoyens.

Méthode

La campagne s'est ouverte par une conférence de presse où les autorités publiques, des partenaires et les sponsors étaient représentés. Les principales activités incluent :

- > Des concours: dessins de trottoirs, course de vélo, compétition de rollers, BMX et skateboard, jeux d'échecs dans le parc adjacent au Eroilor Bdlv, un défilé pour les personnes handicapés ;
- > Concert et Skate Park: un emplacement spécial sur le trottoir a été aménagé pour les sports extrêmes ;
- > Information sur la mobilité : brochures, dépliant et stand dédiés.
- > Mesures : Afin de démontrer l'impact de la campagne, des mesures du trafic ont été effectuées le jour de l'événement et comparées à celles lors des jours réguliers, quand la rue est ouverte à la circulation.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Environ 500 citoyens (surtout des jeunes) ont participé à l'événement et plus de 200 prix ont été décernés ;
- Suite au succès de la campagne 2006, plusieurs améliorations ont été faites pour alléger les problèmes de circulation et plusieurs événements consécutifs ont été organisés. Les résultats tangibles d'ensemble concernent la fabrication d'équipements pour le skate-park municipal et des mesures de l'air et du bruit ont démontré l'impact du trafic sur la qualité de vie en ville.

Leviers de mise en œuvre

- > Expérience similaire d'autres villes ;
- > Le programme européen PHARE a financé l'organisation de l'événement en 2007 et la mise en place d'une stratégie de qualité de l'air à Brasov.

Freins

Peu d'actions en faveur de la mobilité durable au niveau national. Il n'est

pas certain qu'une action ponctuelle entraîne un changement des comportements face à la mobilité au quotidien.

Intégration au marché et dissémination

- > Mesures: afin d'analyser la qualité de l'air dans la zone du projet, un contrat a été passé avec un laboratoire spécialisé qui a réalisé des mesures de la qualité de l'air et du bruit ;
- > Diffusion de l'information: 30 bénévoles ont remis des brochures et des dépliants pour les conducteurs et les autres citoyens. Un stand a été mis en place dans la rue et 10 bénévoles ainsi que des représentants de l'EPA Brasov et de l'ABMEE étaient présents pour répondre aux questions et remettre des documents d'information.

Perspectives

- > Mesures d'amélioration subséquentes à la campagne 2006 :
 - Un passage pour piétons dans le centre-ville a été déplacée 10 m plus haut dans la rue (mesure de fluidification du trafic) ;
 - Plusieurs ronds-points ont été construits, dont un dans la rue où la campagne a eu lieu ;
 - La société de transport local a créé de nouvelles lignes pour le vieux centre avec de petits bus (navettes).

La municipalité envisage d'organiser cet événement chaque année avec l'espoir d'influer durablement sur le comportement des citoyens.

LUNDBY/GÖTEBORG

« COACHING MOBILITY PROJECT »

Localisation

Suède
Région du Götaland
Population : 500 000 habitants

Objet / type

Le projet « Coaching Mobility » s'inscrit dans une perspective originale de promotion de la mobilité durable. L'objectif affiché est d'orienter les personnes qui utilisent principalement la voiture pour se déplacer vers l'utilisation de modes de transports plus respectueux de l'environnement. Plus qu'une simple sensibilisation, c'est un changement des comportements en profondeur qui était attendu, à travers un coaching individuel des partici-

pants et l'utilisation du vélo, de transports en commun ou de la marche à la place de la voiture au moins 3 fois par semaine pendant environ 6 mois.

Acteurs / équipe

Centre de Mobilité de Lundby (LMC)

Compétence du porteur de projet

Le LMC a été créé pour sensibiliser l'opinion publique à la mobilité durable. Depuis sa création en 2002, il a mené des initiatives diverses concernant les questions de mobilité, en direction de publics divers. Ce projet s'inscrit dans la lignée de ses centres d'intérêt.

Dimension européenne

Le projet faisait partie du projet BUSTRIP mis en place par l'Union européenne et auquel ont participé 12 villes européennes situées autour de la mer Baltique. Parmi elles, Vilnius ou encore Brême.

Partenaires

The Traffic and Public Transport Authority, Göteborg.

Publics cibles

Individus utilisant la voiture régulièrement, de 5 à 7 jours par semaine.

Budget

3,1 M € pour le projet BUSTRIP dans sa globalité au niveau européen.

Contexte – genèse du projet

Le Centre de Mobilité de Lundby (Lundby Mobility Center, LMC), ouvert en 2002 par la municipalité de Göteborg dans une ancienne zone industrielle en cours de réaménagement, a pour but de sensibiliser les populations à la mobilité durable, c'est-à-dire les inciter à utiliser des moyens de transports plus respectueux de l'environnement. C'est dans cet esprit que le projet « Coaching Mobility » a été lancé en 2006.

Le LMC avait déjà mené différents projets de sensibilisation auprès de publics variés allant des enfants aux entreprises. Par exemple, le LMC a aidé à mettre en place des systèmes de covoiturage pour les entreprises, a organisé divers événements comme la Semaine du vélo et pris part à des campagnes de promotion de la marche à pied et du vélo pour se rendre à l'école. Toutes ces initiatives s'inscrivent dans une logique d'influence sur

les comportements mais jamais à très long terme. C'est pourquoi le projet de coaching a été mis en place.

La nouveauté du projet tenait à l'accent porté sur la technique du coaching. Il s'agissait véritablement de travailler sur la motivation des individus à changer leurs comportements qui était à la base de ce projet car, pour modifier le comportement d'une personne, il lui faut souvent un soutien, une motivation, une pression extérieure qui le pousse à aller jusqu'au bout, à l'instar d'une personne débutant un régime.

Description du projet

Objectifs

L'objectif principal était de changer les comportements des personnes prenant part au projet et plus précisément de diminuer leur dépendance à la voiture à travers un système de coaching pour leur éviter d'abandonner quand leur motivation baissait.

Méthode

> Coaching de groupe :

Sur les 68 personnes prenant part au projet, 20 ont été suivies par un coach individuellement. 45 personnes se rencontraient en session de groupe avec un coach et un coordinateur commun.

Les participants se subdivisèrent en 3 groupes suivant qu'ils se considéraient être des personnes : « Mettez-moi au défi », « Faites pression sur moi » et « Paresseux et à l'aise ».

> Suivi des participants :

Chaque participant signa un accord avec l'Autorité de la circulation et du transport public, s'engageant à abandonner la voiture au moins 3 fois par semaine, pour marcher, faire du vélo ou utiliser les transports en commun à la place. En échange, la LMC s'engageait à faire en sorte que les participants respectent le contrat.

Chaque participant disposait d'un carnet de voyage pour y décrire son comportement. De plus, ils ont pu suivre des conférences sur différents thèmes comme l'alimentation, le mouvement, etc. Leur forme physique, leur poids ainsi que leur masse musculaire ont été évalués avant et après le projet.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Sur les 68 participants, 53 ont suivi le projet à son terme ;
- Le nombre de participants se rendant au travail en voiture chaque jour

est passé de 25 à 2. Le nombre de personnes se rendant au travail à vélo ou à pied au moins 2 jours par semaine est passé de 18 à 49 ;

- On observe une augmentation flagrante de l'utilisation des transports en commun, du vélo et de la marche à pied en parallèle à une diminution des trajets en voiture pour se rendre ou revenir du travail ;
- Les émissions d'oxydes d'azote générées par les déplacements liés au travail a baissé de 60% et les émissions de dioxyde de carbone d'environ 50% ;
- La méthode du coaching a globalement été grandement appréciée par les participants, surtout ceux se qualifiant de « Paresseux et à l'aise », pour qui la tenue des objectifs semblait plus difficile.

Leviers de mise en œuvre

Le projet s'inscrit dans la logique d'une politique de sensibilisation menée par le LMC depuis de nombreuses années. Le projet européen Bustrip a permis le lancement d'une telle initiative.

Freins

Certains participants soulignent qu'un nombre plus important d'activités aurait dû être mises en place. Une pression plus accrue par les coachs a également été demandée par certains. Il faudrait évaluer les impacts à long terme d'un tel projet et augmenter le nombre de participants. La faisabilité d'un tel projet sera sans doute plus difficile dans des pays où les populations sont moins sensibilisées à la cause environnementale qu'en Suède.

Intégration au marché et dissémination

Rapport d'évaluation du projet :

www.bustrip-project.net/documents/Finalmaterail/Evaluation%20reports/Mobility_Coaching_pop_Eng.pdf

Perspectives

Projets du même type en collaboration avec les employeurs, au moins pour un an. Ceux-ci fourniraient des incitations à leurs employés, mettraient en place des groupes d'activités, etc. tandis que l'autorité des transports se chargerait de la formation de coach au sein de l'entreprise et d'autres détails pratiques.

Contact :

Anna-Karin Wikman
Traffic & Public Transportation Authority

Göteborg, Sweden
Tel. : +46 0 31 368 25 37
anna-karin.wikman@trafikkontoret.goteborg.se

GRAND-COURONNE

REDECOLE

Localisation

France
Région : Haute-Normandie
Grand-Couronne : 9 500 habitants

Objet / type

La ville de Grand-Couronne travaille en collaboration avec les établissements scolaires pour sensibiliser les enfants au développement durable. Le projet REDECOLE s'inscrit dans cette logique et vise à encourager les enfants et les parents à utiliser des modes de déplacement respectueux de l'environnement. REDECOLE signifie Réduction des Déplacements pour aller à l'ECOLE.

Acteurs / équipe

Commune de Grand-Couronne

Compétence du porteur de projet

La Commune de Grand-Couronne mène depuis plusieurs années des politiques ambitieuses de sensibilisation à la nécessité de protéger l'environnement (gestion des déchets, empreinte écologique pour chaque individu calculable sur son site internet, etc).

Dimension européenne

Il n'y a pas de dimension européenne.

Partenaires

- ADEME (ainsi qu'un soutien financier)
- AIR NORMAND, chargé de la surveillance de la qualité de l'air
- Agglo Rouen (Communauté d'Agglomération).
- DIREN
- Préfecture

- Directeurs d'écoles et enseignants
- Parents d'élèves

Publics cibles

Les parents et les enfants des écoles de la Commune.

Budget

- REDECOLE 3 (21 mai au 1^{er} Juin 2002) :
- Dépenses totales : 29 748,56 €
- Subventions obtenues : 9 745,17 €
 - ADEME : 5 025,17 €
 - Préfecture (prévention routière) : 4 720,00 €
- Les autres années, le coût de l'opération a été inférieur à 10 000€.

Contexte - genèse du projet

La ville de Grand-Couronne travaille depuis 1991 avec les établissements scolaires de la ville pour éduquer les enfants à l'environnement et aux gestes éco-citoyens. Une étude sur les particules en suspension dans l'air de Grand-Couronne, menée avec l'Université de Savoie et en partenariat avec des industriels, le Port Autonome de Rouen et Air Normand, avait montré la part importante due à la circulation routière.

Depuis, la Ville de Grand-Couronne a initié une action intitulée "Redecole" basée sur le volontariat et inscrite dans la durée puisque chaque année, elle est renouvelée. L'objectif est de sensibiliser enfants et parents à adopter des modes de déplacements respectueux de l'environnement : marche à pied, vélo, transport en commun, covoiturage.

Le projet a débuté durant l'année scolaire 1999-2000.

Description du projet

Objectifs

- Sensibiliser les enfants et les parents sur les pollutions de l'air et les nuisances liées à la circulation automobile ;
- Agir sur les comportements afin de moins utiliser la voiture pour les petits déplacements les plus polluants en particulier pour amener (et ramener) les enfants à l'école. Cette sensibilisation permet d'agir aussi sur les autres petits déplacements (aller chez des amis, partir faire un achat...) en favorisant une modification des comportements ;
- Mettre en place une action durable pour permettre des modifications en

- profondeur des comportements ;
- Impliquer toutes les classes des écoles.

Méthode

> Programme par étapes :

Evolution du nombre de jours où les efforts de changement de comportement sont réalisés :

- 1999 - 2000, REDECOLE 1 : 1 jour
- 2000 - 2001, REDECOLE 2 : 1 semaine
- 2001 - 2002, REDECOLE 3 : 2 semaines
- 2002- 2003, REDECOLE 4 : 1 jour en octobre et 1 semaine en mai
- 2003-2004, REDECOLE 5 : 1 jour en octobre et 1 semaine en mai

> Actions clés :

- 5 classes de 2 établissements scolaires volontaires ont participé à une journée « école sans voiture » le 27 juin 2000 ;
- 23 classes venant de 3 établissements scolaires, concernant environ 500 enfants, ont participé à une semaine « école sans voiture » du 14 au 18 mai 2001 ;
- Le 18 mai 2001, une délégation anglaise est venue à Grand-Couronne pour découvrir l'opération Redecole ;
- Toutes les écoles élémentaires ont participé soit 31 classes et près de 700 enfants aux 2 semaines « école sans voiture » du mardi 21 mai 2002 au samedi 1^{er} juin inclus.

> Outils utilisés avec les élèves :

- Animations avec les scolaires : deux modules d'animation, l'un pour les CP, l'autre pour les CM2, ont été mis au point par la division environnement, pour éduquer les enfants aux divers modes de déplacement et à leurs incidences environnementales ;
- Une charte "écolier-piéton" est remise à chaque enfant participant aux animations Redecole ;
- Des mini plans de déplacements sont distribués ;
- Le pédibus : un bus conduit par des parents volontaires, qui ne fait aucun bruit et ne pollue pas, car sans moteur... Les enfants montent à bord et vont en groupe jusqu'à l'école, en s'arrêtant prendre de nouveaux camarades et accompagnateurs, selon un itinéraire défini. Le pédibus se déplace donc en groupe et à pied ;
- Un puzzle ;
- Un apprentissage à l'utilisation du vélo ;

- Une initiation à la sécurité routière ;
- La fourniture d'écarteurs de danger et de casques de sécurité ;
- L'organisation de vélobus ;
- Une remise de casques aux élèves venant à vélo ou en vélobus.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Opération Redecole 3 :

- > Prés de 700 enfants sensibilisés et 650 présents ;
- > 183 enfants se sont séparés de la voiture individuelle ;
- > 4 covoiturages ;
- > 38 enfants sont venus en rollers ou trottinette ;
- > Enquête menée auprès des parents sur REDECOLE ont été les suivants en 2002:
 - 75 % de taux de réponse ;
 - 5 % des parents n'adhèrent pas au projet ;
 - 71 % des parents vont modifier ou ont déjà adopté un mode de déplacement respectueux de l'environnement.
- > Les émissions évitées de polluants, calculées par l'ADEME sont les suivantes : 42,50 Kg de CO₂ par journée durant REDECOLE 3.
- > Environnement :
 - Pendant la semaine de l'opération Redecole, les nuisances liées à la circulation automobile (rejets de poussières, de gaz à effet de serre...) ont été réduites et ainsi la qualité de l'air a été améliorée ;
 - D'année en année, les comportements changent et les modes de déplacements non polluants (marche à pied, vélo) sont de plus en plus choisis par les parents et leurs enfants.
- > Economie :
 - Les parents des élèves ont fait de petites économies de carburant.
- > Social :
 - Redecole permet l'amélioration des liens entre enfants et parents. Les échanges et la convivialité sont favorisés par les déplacements à pied et à vélo.
- > Gouvernance :
 - Redecole fait la promotion d'une démarche éco-citoyenne responsable à travers des actions de sensibilisation ;
 - C'est également un projet concerté puisqu'un groupe de pilotage a été mis en place très tôt, dès 1999 et s'est réuni à huit reprises déjà.

Leviers de mise en œuvre

La mise en œuvre de la politique de sensibilisation dans l'optique de changer les comportements a été rendue effective également grâce à des infrastructures spéciales :

- Ouverture des pistes cyclables de Grand-Couronne, sur une longueur d'environ 7 kilomètres ;
- Installation de garages à vélo dans les écoles élémentaires pour ranger et abriter les vélos des élèves. 18 emplacements vélo avec abri contre la pluie pour chacune des écoles élémentaires ont été installés.

Freins

L'absence de participation de certains parents.

Intégration au marché et dissémination

- Le 18 mai 2001, une délégation anglaise est venue à Grand-Couronne pour découvrir l'opération Redecole ;
- Redecole a été présenté lors du colloque "Marchons vers l'école" organisé le 19 juin 2002, par l'Ademe et la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;
- La Ville a participé le 3 octobre 2002 à la journée internationale « marchons vers l'école » ;
- Site internet de la commune de Grand-Couronne : www.ville-grand-couronne.fr/Vivre-a-Grand-Couronne/Environnement-et-qualite-de-vie.

Perspectives

Des démarches sont en cours pour faire participer les deux collèges et le lycée professionnel à l'opération.

Contacts :

Gérard Pontini

Responsable de la division environnement et chargé du développement durable

Mairie de Grand-Couronne

Rue G Clémenceau

76530 Grand-Couronne

Tel.: +33 2 32 11 53 71

Fax : +33 2 32 11 53 52

gerard.pontini@ville-grandcouronne.fr

PORTO

PROJET EUROPÉEN CIVITAS-ELAN

Localisation

Portugal
Sous-Région du Grand Porto
Porto : 240 000 hab.

Objet / type

Mobiliser les citoyens autour des actions des municipalités, pour développer des solutions de mobilité propres afin de revitaliser les villes, tout en garantissant l'accès pour tous, tel est le leitmotiv du projet CIVITAS-ELAN. Il est mené dans 5 villes européennes, dont Porto.

Acteurs / équipe

Ville de Porto (CMP) - service « Intervenção na Via Pública ».

Compétence du porteur de projet

Dans la gestion de projet, il incombe aux villes, dont Porto, de :

- Créer et maintenir un lien étroit entre le niveau local de mise en œuvre du projet et le niveau européen du projet d'ensemble ;
- Informer tous les autres partenaires sur l'avancement des travaux dans la ville et coordonner les contributions locales aux rapports techniques et administratifs et à l'ensemble des livrables ;
- Donner une vue transversale recoupant tous les Work Packages (sous-ensembles du projet) au niveau local et ainsi contribuer à la production des livrables dans une optique intégrée.

Dimension européenne

CIVITAS ELAN est un projet du programme CIVITAS PLUS, regroupant 5 villes européennes : Brno (CZ), Ljubljana (SI), Gent (BE), Zagreb (HR).

Partenaires

> Partenaires locaux:

- Faculté d'Ingénierie de l'Université de Porto (FEUP)
- Société des Transports Collectifs de Porto
- Sociedade de Transportes Colectivos do Porto S.A. (STCP)

- Metro de Porto S.A.
- Association nationale des transports routiers lourds de passagers (AN-TROP)
- Optimização e Planeamento de Transportes S.A. (OPT)
- Faculté des Sciences de l'Université de Porto (FCUP)
- Université Fernando Pessoa (UFP).

Publics cibles

En plus des villes européennes susceptibles de rejoindre l'initiative CIVITAS, les actions menées à Porto visent localement : les décideurs publics, les parties prenantes dans le domaine des transports locaux et de la mobilité, les chercheurs et étudiants, les citoyens et usagers, les ONGs environnementales, les associations et réseaux de citoyens, les autres services publics, les médias, les agences de développement local et régional.

Budget

3,7 millions d'euros pour la ville de Porto.

Contexte - genèse du projet

Avec l'initiative CIVITAS, la Commission européenne veut créer une percée décisive, en soutenant et en évaluant la mise en œuvre d'ambitieuses stratégies de transport urbain durable. Il s'agit de faire une réelle différence en termes de bien-être du citoyen européen face à la mobilité.

CIVITAS I a débuté au début de l'année 2002 (5^{ème} PCRD) avec 19 villes regroupées dans 4 projets de démonstration, financés par la Commission européenne. CIVITAS II (2005-2009, 6^{ème} PCRD) regroupait 17 villes dans 4 projets de démonstration, et, enfin, CIVITAS PLUS (2008-2012, 7^{ème} PCRD) réunit 25 villes autour de 5 projets de démonstration.

Description du projet

Objectifs

CIVITAS - pour un transport plus propre et meilleur dans les villes - stands pour la Ville-Vitalité-Durabilité (cleaner and better transport in cities - stands for City-VITALity-Sustainability)

Le projet de CIVITAS-ELAN est le résultat d'un procédé intensif de coopération et d'échange pendant lequel les villes de Ljubljana, Gent, Zagreb, Brno et de Porto ont répondu d'une manière proactive aux défis substantiels de mobilité dans les villes européennes. Basé sur l'accord signé par

les maires des cinq villes, un rapport de mission commun pour CIVITAS ELAN a été convenu : « Mobiliser les citoyens en développant - avec leur appui - des solutions propres de mobilité pour les villes, en assurant la santé et l'accès pour tous. »

Le point de départ pour CIVITAS ELAN est « les citoyens mis en avant » :

- en considérant les citoyens non pas seulement comme un « problème » pour créer un système de transport soutenable, mais en les « mobilisant » et en les laissant devenir une partie de la « solution » par des procédés de participation et de consultation dans de nombreux aspects du projet ;
- en accordant la priorité aux besoins et aux attentes des citoyens dans les « villes ELAN » et notamment ceux étant particulièrement difficiles à réaliser ou contradictoires aux yeux des usagers des transports.

Les villes CIVITAS ELAN répondent proactivement aux défis politiques dans les villes européennes et particulièrement dans les nouveaux Etats membres :

- en convainquant les citoyens que les solutions propres de mobilité sont dans leur intérêt, créant un développement dynamique de l'économie urbaine (en dépit du manque de fonds) et en même temps en créant création d'une société juste et inclusive ;
- en relevant également des défis politiques nationaux et européens, tels que : l'assurance d'approvisionnement énergétique, le besoin d'utilisation d'énergie plus efficace, les normes juridiques, la qualité de l'air et le défi mondial du changement climatique.

Méthode

En réponse à ces (et autres) demandes à facettes politiques multiples, CIVITAS ELAN a défini un ordre du jour ambitieux pour le changement. Il est basé sur la conviction que, « en mettant les personnes en avant », nous contribuerons non seulement à un meilleur gouvernement, mais nous transférerons également la propriété de nos politiques dans les mains de nos citoyens - et réduirons par conséquent le risque d'insuffisance politique. D'une manière plus importante, en mettant sur pied et en encourageant des politiques, nous gagnons les esprits et les coeurs de nos personnes pour lancer le changement à long terme des modèles de mobilité de nos villes.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Une stratégie globale pour l'engagement des citoyens sera préparée avec la coopération de tous les partenaires du projet ;
- La stratégie servira de base au développement de l'engagement des ci-

toyens dans les villes partenaires. Les normes minimales utilisées seront au moins : information appropriée des citoyens, des processus ouverts de consultation et la collecte de commentaires et propositions des citoyens ;

- Les plans d'action sur l'engagement des citoyens dans toutes les villes partenaires considéreront les types de mesures dans chaque ville et le niveau des pratiques de démocratie participative. L'expérimentation innovatrice et efficace des processus participatifs quant au transport sera mise en application. La création des plates-formes locales de mobilité durable sera employée comme un outil pour le dialogue créatif sur la planification et l'implémentation des mesures relatives à la mobilité.

Leviers de mise en œuvre

Information non communiquée

Freins

Information non communiquée

Intégration au marché et dissémination

- Les résultats d'évaluation du projet formeront la base principale pour quelques activités de dissémination à la fin de CIVITAS ELAN (par exemple la brochure finale, la conférence finale) ;
- Organisation d'ateliers ;
- Certains des documents publics seront mis sur le site Web du projet CIVITAS ELAN (par exemple le rapport final de recherches).

Perspectives

Information non communiquée

Contacts :

- Project Coordinator: Zdenka Simonovic
- Project Manager: Siegfried Rupprecht
- Project Evaluation Manager: Dirk Engels
- Project Dissemination Manager: Jörg Kastelic

THÉMATIQUE 3 :

ENCOURAGER ET DÉVELOPPER LA PARTICIPATION CITOYENNE

Introduction

La sensibilisation à une mobilité durable est une démarche fondamentale pour changer les comportements. Mais c'est souvent une démarche à sens unique. Et si les citoyens n'étaient pas les seuls à devoir être sensibilisés et informés ? Les sociétés de transport et les autorités locales ou nationales n'ont-elles pas aussi à apprendre d'une plus grande interaction avec les habitants et usagers ? L'enjeu de la participation citoyenne est celui de la mobilité durable : elle permet une plus grande efficacité par des politiques mieux adaptées aux besoins des gens et une plus grande implication des citoyens, en prenant conscience des dimensions multiples de la mobilité et des conséquences environnementales des comportements individuels. Si le processus participatif est loin de constituer la panacée aux problèmes de mobilité, il semble néanmoins fondamental de renforcer le poids des comités d'usagers et d'organiser des ateliers délibératifs à un niveau plus proche des gens, afin de ne pas oublier certaines dimensions et implications sociales qu'ont les politiques à incidences spatiales comme les politiques de mobilité.

La participation citoyenne, quels opportunités et écueils pour la mobilité durable ?

I. Faire de la mobilité un enjeu mobilisateur :

A. Réussir à coordonner :

La mobilité touche une multitude d'acteurs différents et à différents niveaux de pouvoir. Le défi est de parvenir à décroiser le débat afin de garantir la cohérence de l'action. Améliorer la coordination tout en préservant une vision globale, tant du point de vue territorial (dépasser par exemple les frontières de l'administration d'une ville) que du point de vue du nombre et de la nature des acteurs à impliquer. Beaucoup plaident pour la création d'une autorité indépendante, comme un **observatoire de la mobilité**, pour pallier le manque de volonté politique afin donner une orientation consistante aux politiques de mobilité, mais surtout pour le suivi de l'exploitation et l'articulation des politiques.

B. Pousser à une prise de conscience collective :

Le thème de la mobilité n'est pas celui qui fait le plus réagir le citoyen ordinaire, alors même qu'une prise de conscience semble nécessaire pour inciter le changement vers une mobilité durable. Les problèmes de mobilités sont dus à une somme de comportements individuels et ont assez peu d'effets directs (ce qui va de pair avec la tendance au *free ride* lorsqu'il s'agit de changer ses habitudes). Une plus grande participation passe forcément par une plus grande sensibilisation. Il semble donc nécessaire **d'insister sur les enjeux de la mobilité**, de donner plus d'importance aux comités d'usagers, ainsi que de réfléchir sur la manière de faire participer les gens, sur le type de personnes qu'il faut impliquer et sur la définition de l'objet de la participation.

II. Mettre en œuvre les outils de la participation : qui, quoi, comment ?

Nous avons vu que la recherche d'une mobilité durable pouvait passer par une plus grande participation citoyenne. Il s'agit maintenant d'en envisager les modalités concrètes et de référencer des bonnes pratiques utilisant des méthodes participatives. L'objectif n'est évidemment pas de (re)faire un guide sur la démocratie participative mais de proposer des pistes quant à ses spécificités en matière de mobilité. Les bonnes pratiques ne sont, évidemment pas directement répliquables (d'autant qu'en matière de participation l'on retient plus les réussites que les échecs) parce qu'elles dépendent des spécificités de chaque ville, quartier et projet, mais tous font face à des problèmes communs.

Dès que l'on parle de participation, une foule de questions se posent sur les modalités pratiques : jusqu'où et comment associer les habitants ?

La démocratie participative peut être une « **innovation procédurale dans une situation d'impasse de l'action publique** » parce que « *l'offre de transports très développée ne suffit ni à attirer la population dans les transports publics, ni à enrayer l'augmentation de la part modale de la voiture. Le postulat, à la base du principe de conférence de citoyens, qu'une information complète relative aux enjeux d'une question complexe peut faire évoluer la perception problématique par les profanes et éventuellement leurs pratiques.* »⁸¹

⁸¹. FERRANDO Y PUIG Judith, « Profane toi-même ! Construction et déconstruction de la légitimité de l'expression des profanes dans deux dispositifs participatifs », in FROMENTIN Thomas, WOJCIK Stéphanie, *Le profane et le politique. Compétences et engagements du citoyen*, Coll. Logiques Politiques, L'Harmattan, Paris, 2008, p.111.

Comment faire participer les gens à la mise en œuvre ou au pilotage de l'action ? Comment impliquer des citoyens dans des considérations très techniques ? A quel niveau ?

Il semble que les processus participatifs en matière de mobilité impliquent un certain degré d'inventivité et d'innovation, mais nous pouvons toutefois en souligner quelques caractéristiques importantes. Parce que l'on n'initie pas une participation en un claquement de doigts, le processus qui permet d'impliquer les citoyens dans la sphère politique passe par une série de questions :

A. Pourquoi enclencher un processus participatif ?

Est-ce qu'un processus participatif est approprié ? Qu'est-ce que cela peut apporter ? Il s'agit ici d'être honnête. On n'organise pas un atelier participatif juste pour légitimer une mesure ou en forcer l'acceptation, mais parce qu'on pense que cela peut apporter une véritable **plus-value** au projet. En général, l'enjeu de la participation en matière de mobilité est avant tout un enjeu de connaissance, parce que celle qu'on en a est très lacunaire. Il existe, en effet, assez peu d'études sur le comportement des usagers et l'on part souvent avec un certain nombre de préjugés. Et cette connaissance ne va pas nécessairement que dans un sens. En somme, la question est « *Que pouvons-nous apprendre au public et avec le public ?* ». Un débat sur les politiques de mobilité permet une certaine appropriation de la politique par les citoyens mais aussi un **échange de solutions pratiques** (auxquelles on n'aurait pas forcément pensé seul) et d'expériences. Il ne faut pas pour autant tomber dans une dérive de participation à tout va ou qui ne consisterait qu'à écouter les demandes des usagers. De fait, la participation peut ralentir le processus décisionnel, c'est un choix à faire. Face à la « tension entre principe d'efficacité et principe de démocratie »⁸², il faudra *in fine* trancher pour l'action.

a. Quels objectifs : que veut-on atteindre ?

Il s'agit de se fixer des objectifs clairs et transparents : quels problèmes veut-on résoudre ? Qu'est-ce que l'on veut accomplir avec le public ? Le processus participatif nécessite un **périmètre d'action bien circonscrit**, au risque de partir dans tous les sens et de se vider de sa substance. Mieux vaut ne pas voir trop grand. Un objectif précis permet également une meilleure gestion de la temporalité et une plus grande faisabilité quant à l'évaluation.

82. JOYE Dominique, SCHULER Martin, « Inégalités, territoires et mobilités : une perspective renouvelée pour la sociologie urbaine ? » BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2001, p.164.

b. Qui doit participer ?

La question du public est probablement la plus délicate et celle qui concentre aussi toutes les limites de la démocratie participative. Les méthodes les plus courantes sont celles du **panel citoyen** (tirage au sort), qui a l'avantage de constituer un groupe plus restreint beaucoup plus gérable à des niveaux élevés de décision et de planification, ou celles des **conférences de citoyens et ateliers de coproduction**, qui sont des réunions plus larges où tout le monde est généralement invité, permettant une meilleure prise en compte de la diversité locale. Les deux méthodes n'impliquent pas la même gestion du débat et n'ont évidemment pas le même rendu. Toutes deux soulèvent néanmoins la question de la représentativité, limite importante à prendre en compte. Dans le cas du panel, l'on peut définir dès le départ que la légitimité du groupe sélectionné découle de son savoir d'usage, pas de sa **représentativité**. Pour la conférence de citoyen, c'est plus délicat. Il faut s'assurer une représentation minimale des différentes couches sociales (avec des aménagements particuliers comme des traducteurs, des horaires adaptés, etc. comme dans l'exemple de la ville d'Hanover en Allemagne) et des différents intérêts (riverains, usagers des transports en commun, commerçants, écoles, familles, cyclistes, personnes à mobilité réduite etc.).

c. Quand : à quelle étape du processus ?

C'est un fait, la mobilisation citoyenne est plutôt réactive que proactive. C'est pour ça que les oppositions se font généralement entendre lors de la phase de mise en œuvre des politiques de mobilité. Or c'est l'étape où il est beaucoup plus difficile de faire bouger les choses et où les réticences sont les plus grandes de repartir de zéro. Si différents degrés de participation sont possibles tout au long du cycle des politiques publiques, les expériences montrent qu'une participation **en amont** (*i.e.* au moment de la conception/planification de la politique) tend à être plus efficace, parce que le point de vue des citoyens et usagers est nécessaire dès le début. Déterminer à quelles étapes il y a lieu de faire appel à une participation citoyenne et avec quelle intensité, est une décision politique qui reste, dans la pratique, bien inférieure aux possibilités.

d. Comment : quel degré de participation ?

Qu'est-ce qui motive un choix de participation plutôt qu'un autre ? L'intensité du processus participatif dépend du niveau de controverse et de débat que l'on veut atteindre selon les étapes du projet et des objectifs que l'on s'est attribués. L'on considère généralement trois degrés d'implication des citoyens et usagers :

- > **Information** : elle est d'importance cruciale tout au long du processus, surtout dans le cas de la mobilité où il y a beaucoup d'aspects techniques (impliquant une certaine vulgarisation). Il ne s'agit pas de bombarder le public d'information, mais de mettre en évidence les enjeux et les choix sociétaux au-delà des considérations techniques. Quelles connaissances les citoyens doivent-ils avoir pour s'intégrer à l'espace public et participer. Les nouvelles technologies comme Internet ont un avantage particulier, permettant la diffusion aisée des actualités du projet et la création de forums interactifs ;
- > **Consultation** : l'idée est de faire un diagnostic avec les citoyens et d'identifier les points-clés du problème afin de dresser une image globale de la situation. Dans le cas des politiques de mobilité, il faut mettre d'accent sur des outils permettant une bonne visualisation du projet et de ses alternatives ;
- > **Concertation/coproduction** : il s'agit d'un débat entre les différents acteurs, dont la résultante a un poids véritable dans le processus décisionnel. Le modèle classique de l'interaction « autorité publique – expert – citoyen » est le plus riche et le plus intéressant, mais c'est aussi celui qui nécessite la gestion la plus fine et des capacités de médiation importantes. En matière de mobilité, il s'agit de faire une place au citoyen dans une matière technique incluse dans un domaine public d'aménagement du territoire.

B. Les limites : comment cadrer le débat ?

« *Le groupe doit éviter des solutions « Y a qu'à, faut qu'on ». Les citoyens ignorent les contraintes financières et techniques, ils risquent de sortir des solutions qui ont été déjà pensées depuis 20 ans. C'est inutilisable pour les élus.* »⁸³ Pour qu'un processus participatif soit fructueux, il est nécessaire de bien cadrer le débat. Ce cadrage passe par une **définition claire de ce qui est négociable** et de ce qui ne l'est pas (en expliquant aussi les contraintes et les limites réelles du projet), mais aussi par une activité de **médiation**, afin que chacun reste dans son « rôle », sans pour autant rester sourd aux revendications des uns et des autres. L'idée classique de la médiation revoit à la gestion des frustrations et à la conciliation des intérêts divergents. Dans la démocratie participative (et *a fortiori* dans les politiques de mobilité), l'on a affaire à un triptyque d'acteurs très différents. Le rôle de la médiation est que chacun reste à sa place. Le citoyen est là pour donner une expertise différente de celle des techniciens mais ne doit

83. FERRANDO Y PUIG Judith, « Profane toi-même ! Construction et déconstruction de la légitimité de l'expression des profanes dans deux dispositifs participatifs », *Op.Cit.*, p.117.

pas la remplacer. Le processus participatif est une aide à la décision, il ne peut entrer en conflit avec la démocratie représentative. **Respecter le domaine de compétence de chacun** n'empêche pas la productivité du dialogue, au contraire. Mais pour cela, il faut aussi reconnaître au citoyen profane la validité de son savoir. C'est souvent là que se situe l'ambiguïté des processus participatifs : on reconnaît au citoyen le droit de participer, mais l'idée que le citoyen puisse apporter quelque chose de conséquent au projet à du mal à faire son chemin. C'est également toute la question de l'**effet** de la participation sur la prise de décision. Si celui-ci est difficilement quantifiable, il peut être amélioré de deux manières :

- > en renforçant la visibilité des enjeux et le suivi du projet : il s'agit de faire **l'évaluation de la participation**, afin de prouver que l'implication des citoyens n'était pas vaine ;
- > en « **traduisant** » les conclusions de la concertation afin de les rendre « audibles » (et donc plus acceptables) pour les autorités et les experts. Cette traduction n'est pas à sens unique et doit s'effectuer tout au long du processus. Par exemple, en Belgique, dans le cadre du Plan communal de mobilité, la Région wallonne accorde des subventions pour encadrer et animer des processus participatifs. La réécriture de documents issus du plan communal en langage non technique peut également être subventionnée.

Optimiser la participation citoyenne : l'expérience de la STIB

1. **Elargir le public** qui participe aux processus de concertation, en incluant non seulement les riverains mais aussi l'ensemble des bénéficiaires en amont et en aval des projets ainsi que les utilisateurs ;
2. **Anticiper les questions techniques et les craintes** susceptibles de s'exprimer de façon à couper court à la rumeur et aux allégations fantasmées ;
3. **Préparer un argumentaire et démontrer les aspects positifs**. Permettre l'expression de réactions non rationnelles. S'appuyer sur des faits concrets: témoignages, visites de site etc. ;
4. **Rendre crédible le processus de concertation** : ne pas mentir, ne rien cacher, éviter de donner l'impression que les dés sont déjà jetés, délimiter de manière précise le champ de la concertation et

démontrer que la participation citoyenne enrichit le projet ;

- 5. Impliquer les différents acteurs politiques locaux** dans le processus de concertation en menant un travail d'information et de conviction préalable à la concertation. Les convaincre de la nécessité de leur implication et de leur participation active au processus ;
- 6. Présenter une vision globale du projet.** Elargir la vision du public en plaçant le projet dans un contexte global incluant les dimensions économiques, sociales, urbanistiques...

*La STIB sur les rails du développement durable. Quatrième rendez-vous du progrès », avril 2005,
www.stib.be/appl/pdf13500/brchrDvlpDrSTIB_05F.pdf*

CRACOVIE

FORUM MOBILITÉ (MOBILITY FORUM)

Localisation

Pologne Voïvodie de Malopolskie
Population : 760 000 hab.

Objet / type

Le *Forum Mobilité* est la première plate-forme officielle à Cracovie pour améliorer la communication entre les acteurs dans le processus de planification du système de transport. Parce qu'il est crucial de donner aux passagers des possibilités de co-organiser des transports, cette initiative propose de faire participer les usagers, d'étendre leurs droits et d'augmenter leur poids dans le processus décisionnel. Ceci au travers d'un forum participatif thématique, la création d'un conseil des usagers et une charte des droits des passagers.

Acteurs / équipe

La ville de Cracovie et ses différentes municipalités.

Dimension européenne

Le projet fait partie de l'initiative CIVITAS-CARAVEL qui implique trois autres villes européennes : Stuttgart, Burgos et Genoa.

Partenaires

- SITK (Polish Association of Engineers and Technicians of Transportation)
- Les compagnies de transport en commun

Publics cibles

- Les associations d'usagers de transport en commun
- Les associations de cyclistes
- Les conseils de quartiers
- Les associations de commerçants
- Les habitants

Budget

Budget total : 40 000 €.

La majorité du budget a été utilisé pour le salaire de l'équipe municipale. Les réunions se tenaient dans des locaux municipaux donc sans coûts supplémentaires et les intervenants n'ont pas été rémunérés.

Contexte - genèse du projet

Située au Sud de la Pologne, Cracovie est l'une des plus grandes villes, avec une population de près de 800 000 habitants. Les principaux secteurs d'activité de la ville sont l'éducation (environ 140 000 étudiants), l'industrie et les services (tourisme en particulier). La stratégie de développement urbain de Cracovie passe par l'affirmation de la métropole à l'échelle européenne en tant que centre culturel, artistique, industriel de pointe, scientifique et touristique et par la création des conditions pour le développement continu de la qualité de vie de ses citoyens.

Dans le cadre du projet CIVITAS-CARAVEL, les décideurs politiques se sont mis d'accord pour établir une nouvelle culture de la mobilité dans les villes européennes afin de soutenir le développement durable, le bien-être des citoyens et la sécurité pour tous. Cette volonté d'améliorer le développement de la ville et de ses secteurs d'activité dans un développement durable a mené au concept du *Mobility Forum*. Des recherches préliminaires ont d'abord identifié qui devait être impliqué dans le processus, comment et avec quel objectif et ont ensuite commencé l'ébauche d'une Charte des droits des passagers. Tous les outils étaient prêts, il ne manquait plus que la décision politique pour la mise en œuvre du forum.

Description du projet

Objectifs

- Améliorer le développement urbain en faisant participer tous les acteurs concernés à des réunions thématiques ;
- Échanger des idées entre municipalités/départements, responsables de projets d'infrastructure, cyclistes et usagers des transports en commun, représentants d'associations écologistes etc.

Méthode

- > Le Forum se réunit au moins **deux fois par ans et publie les comptes rendus de chaque thématique** comme :
 - la charte des droits des passagers ;
 - les systèmes logistiques ;
 - les transports en commun de nuit ;
 - le transport de marchandises ;
 - l'amélioration des transports en commun ;
 - le réseau d'infrastructure pour les cyclistes ;
 - les télébus (bus à la demande/sur appel)
- > En plus des acteurs de la ville concernés, des spécialistes d'autres villes de Pologne sont invités aux réunions afin de **discuter des problèmes et de partager leurs expériences** pour en soulever les opportunités.
- > Dans le cas, par exemple, du **Forum sur les transports en commun de nuit**, la thématique a été mise à l'agenda par les activités de groupes de jeunes en faveur de lignes de bus nocturnes. Ils ont eux-mêmes proposé des projets de lignes et des alternatives à ce qui existait. La participation à cette thématique a été particulièrement importante (particulièrement des habitants), ce qui a prouvé la grande popularité de la question et du forum lui-même. Au cours des discussions animées, plusieurs idées ont été présentées comme la réorganisation du réseau et des possibilités de correspondance, l'empreinte spatiale, l'importance du centre-ville... Comme l'organisation des transports de nuit dépend avant tout des usages des habitants, un député a insisté sur la nécessité de consulter les passagers car, selon lui, les solutions futures doivent être basées sur des faits et non sur l'intuition. Dès lors, les usagers des transports nocturnes ont été encouragés à donner leur opinion, à partager leurs expériences et habitudes sur le forum du site de CIVITAS-CARAVEL [www.caravel-krakow.pl]

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

> Etat d'avancement (non exhaustif) :

- Dix réunions ont eu lieu depuis le début du projet en 2006 et 455 personnes y ont participé ;
- Après le forum sur la thématique des bus de nuit, plusieurs suggestions découlant des réunions ont été prises en compte par les opérateurs locaux de transports en commun. Il en fut de même pour plusieurs autres sujets.

> Réaction des habitants :

La démarche a été chaleureusement accueillie par les citoyens et des réunions plus fréquentes (tous les deux mois) sont désormais organisées par la SITK (Polish Association of Engineers and Technicians of Transportation).

Leviers de mise en œuvre

- > L'inscription de l'initiative dans le projet européen CIVITAS a donné une impulsion particulière au projet ;
- > La forte participation aux réunions a permis des échanges fructueux en la matière.

Freins

- > Un nombre insuffisant de réunions du forum ;
- > Un manque d'intérêt des médias.

Intégration au marché et dissémination

Site du projet CIVITAS-CARAVEL : www.civitas-initiative.org

Site spécifique sur le projet de Cracovie : www.caravel-krakow.pl

Perspectives

D'autres réunions auront lieu par la suite.

Contacts :

Niewitala Dariusz

Assistant coordinateur de la Municipalité de Cracovie

Chargé de la mission « Mobility Forum in Krakow » dans le cadre du programme CIVITAS

os. Zgody 2

31-949 Krakow, Poland

Tel.: +48 12 616-87-80 / Fax: +48 12 616-88-01

niewitda@um.krakow.pl

LJUBLJANA

PARTICIPATION CITOYENNE
POUR L'UTILISATION DU VÉLO (PARTICIPATORY PLANNING)

Localisation

Slovénie
Région de Carniole
Ljubljana : 270 000 hab.

Objet / type

Promotion d'une participation active de la société civile à la planification et à la mise en oeuvre de politiques pour une mobilité durable et un développement de la ville plus responsable, par la promotion de l'usage du vélo et l'amélioration des infrastructures.

Acteurs / équipe

- La ville de Ljubljana et ses différents districts.
- Les représentants du conseil de la ville.
- Les autorités locales.

Compétence du porteur de projet

La ville de Ljubljana a déjà mis en place des politiques innovantes en termes de mobilité durable, notamment dans le cadre du projet européen Civitas-Elan.

Dimension européenne

Le projet fait partie de l'initiative CIVITAS-MOBILIS, un projet européen visant à promouvoir la mobilité durable à travers la participation citoyenne et l'implication des acteurs locaux.

Partenaires

- Le projet européen regroupe les villes de Toulouse (France), Debrecen (Hongrie), Ljubljana (Slovénie), Venise (Italie) et d'Odense (Danemark).
- A l'échelle de Ljubljana, des associations locales de cyclistes ont participé au projet.

Publics cibles

Habitants, usagers de transports, associations de cyclistes.

Budget

- Budget de Civitas Mobilis : 21,6 million €.
- Financement de l'Union européenne : 9,3 million €.

Contexte – genèse du projet

Capitale de la Slovénie et forte d'une population de plus de 270 000 habitants (500 000 si l'on prend la région), Ljubljana est un centre politique, économique et culturel important. Depuis les dernières années, Ljubljana doit faire face à un trafic toujours en augmentation et à un flot important de navetteurs, alors même qu'elle est l'une des plus petites villes européennes. Afin de promouvoir une mobilité durable, la ville a décidé de tester un modèle de participation citoyenne pour promouvoir l'usage du vélo en ville.

Description du projet

Objectifs

- Améliorer l'infrastructure du réseau et pistes cyclables ;
- Informer mais aussi « activer » la société civile aux thématiques de la mobilité durable et de l'usage du vélo ;
- Changer les comportements vers un usage plus sûr et plus répandu du vélo.

Méthode

- > Identifier le public de la participation, faire l'évaluation du réseau de transport et des pratiques en cours, préparer un plan de participation et consulter les gens sur leur sensibilité au vélo ;
- > Un modèle de participation a d'abord dû être développé et évalué.

Le projet a été testé au travers de quatre réunions avec tous les acteurs concernés (représentants publics, d'organisations de quartiers, les citoyens, ainsi que les associations de cyclistes), avec pour thème la coordination et la mise en place d'abris de vélo en accord avec les besoins des usagers ;

- > Une campagne d'information a été mise en place, afin de susciter l'engagement des acteurs, utilisant par exemple des brochures, des newsletters, un site web, etc.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > En ouvrant le processus de décision aux acteurs de la mobilité, la ville et son administration ont appris beaucoup sur les priorités des cyclistes

et en ont déduit qu'un modèle participatif pouvait les aider à cibler les vrais problèmes des usagers ;

- > Les participants ont identifié plusieurs possibilités d'action : renforcer la réglementation du trafic dans la ville afin de garantir la sécurité des cyclistes et créer un poste spécifique au niveau de la ville pour la coordination des politiques de mobilités et du vélo.

La deuxième année du projet, les ateliers ont clairement montré l'importance d'une plus grande réglementation du trafic en faveur des cyclistes ;

- > Lors de la troisième année, de nouvelles idées ont été développées sur le renforcement d'une politique en faveur de l'usage du vélo, avec deux objectifs :
 - arriver à développer une politique cohérente pour l'usage du vélo en partenariat avec les associations locales ;
 - mettre en œuvre un plan adapté pour les cyclistes, afin d'améliorer la sécurité, l'accessibilité et les autres priorités dégagées par les usagers lors des ateliers.
- > Depuis de début de l'initiative, des abris pour vélo ont été construits aux endroits demandés par les participants, beaucoup d'efforts ont été faits au niveau de l'infrastructure, le parc à vélo de location a considérablement augmenté et le nombre de cyclistes est en nette hausse.

Leviers de mise en œuvre

Ce projet n'aurait pas été un succès sans la participation des citoyens et l'aide financière de l'Union européenne à travers le projet CIVITAS-MOBILIS.

Freins

- Il est parfois difficile de sensibiliser les habitants à l'avantage de participer aux décisions publiques les concernant ;
- La participation citoyenne ne fait pas tout. Des campagnes de sensibilisation sont nécessaires pour modifier les comportements et rendre les habitants plus conscients des politiques de mobilité durable.

Intégration au marché et dissémination

Site internet : www.civitas-initiative.org

Perspectives

Suite à cette expérience positive, il a été décidé de mettre en place des dispositifs participatifs dans la plupart des politiques afin de s'assurer que tous les acteurs de la mobilité aient leur mot à dire.

Contacts :

Boris Jagodic

Coordinateur de projet de la ville de Ljubljana, chargé de la mission « Participatory planning and promotion of sustainable mobility in Ljubljana » dans le cadre du programme CIVITAS-MOBILIS

Tel.: +386 1 306 17 15

Fax: +386 1 306 17 01

boris.jagodic@ljubljana.si

Hamm

RÉSEAU DE BUS 2005 (BUSNETZ 2005)

Localisation

Allemagne

Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie

Hamm : 185 000 habitants

Objet / type

Dans le cadre de son « Master Plan Public Transport » en 2004-2005, la ville de Hamm a fait appel aux citoyens et usagers des transports, pour l'adaptation de son nouveau réseau de bus, « Busnetz 2005 ». La participation pouvait se faire par Internet ou directement dans le quartier, avec la possibilité pour le public soit d'obtenir simplement plus d'information, soit de participer activement aux débats lors des ateliers.

Acteurs / équipe

La municipalité de Hamm.

Compétence du porteur de projet

La municipalité de Hamm dispose des compétences pour réglementer les transports en commun et notamment le réseau de bus. Ses services administratifs ont les moyens de mettre en place un système de participation d'envergure.

Dimension européenne

Le projet n'a pas de dimension européenne a priori. En revanche l'initiative peut servir d'exemple à d'autres villes européennes, désireuses de connaître l'avis de leurs habitants sur des questions de mobilité.

Partenaires

- Les sociétés de transport en commun.
- L'association de voyageurs « Pro Bahn »

Publics cibles

Les usagers des transports en commun, les habitants

Contexte - genèse du projet

Située en Westphalie, la ville de Hamm est riche d'une population de près de 200 000 habitants. Afin de promouvoir le développement urbain et l'usage des transports en commun, la ville de Hamm a décidé de réformer son réseau de bus d'une manière plutôt innovante.

Description du projet

Objectifs

A cause de l'importance du plan de mobilité pour les habitants de Hamm, les citoyens ont été inclus dès le début dans le processus de planification. Le nouveau plan de transport prévoyait en outre la construction de nouvelles gares, une adaptation des lignes, des fréquences et des arrêts de bus, ainsi que la mise en place de bandes réservées aux transports en commun.

Méthode

La ville a introduit un nouveau concept de participation, innovant par la souplesse de ses modalités. Concrètement, les dispositifs furent :

- > une présentation publique du projet dans un musée de la ville ;
- > la possibilité d'envoyer des commentaires écrits aux organisations citoyennes et représentants du projet ;
- > des points d'information dans toutes les administrations locales ;
- > une présentation du projet et une possibilité de participation online : un dossier « Busnetz 2005 » reprenait toutes les informations et les propositions disponibles. La page principale donnait une vision globale des modalités de participation et une analyse de la situation (« Bestandsanalyse ») forte de chiffres et de graphiques. Pour chaque district, il y avait une présentation du futur réseau et des mesures complémentaires, ainsi qu'un plan d'ensemble du projet. Une section « prognostic » donnait également les aspects économiques et les coûts estimés des futurs services ;

- > le site web de la ville était ouvert à tous et il était possible de poser des questions ou de faire des propositions directement à la personne en charge de la question ;
- > des réunions publiques thématiques dans chacun des sept arrondissements de la ville.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Le nouveau plan a été accepté en mai 2005 et tenait compte d'une grande partie des remarques des usagers, comme :
 - adaptation des horaires ;
 - faire de la gare le point de passage obligé de toutes les lignes ;
 - des bus de nuits dans tous les quartiers de la ville ;
 - un réseau simple et facile à mémoriser ;
 - un meilleur accès aux centres commerciaux.
- > De tous les moyens mis à leur disposition, c'est Internet qui fut le plus utilisé : plus d'une centaine de propositions différentes proviennent directement d'Internet ;
- > Un processus d'évaluation a notamment été mis en place, de telle sorte que des adaptations du réseau ont eu lieu en 2007 suite à la construction de nouveaux ponts, rendant certains quartiers encore plus accessibles.

Leviers de mise en œuvre

Pour la ville de Hamm, ce processus participatif, plus large que ce qui est légalement demandé, a été une plus-value énorme. Vu le succès de la participation par Internet, il a été décidé d'utiliser cette méthode pour d'autres consultations locales futures.

Intégration au marché et dissémination

Pour Hamm, ce procédé de participation (ayant d'ailleurs été beaucoup plus loin que ce qui avait été exigé), s'est avéré d'une grande valeur. La participation via internet s'est avérée être un succès et est à exploiter encore dans les futures consultations sur la planification de transport locale. Il y a actuellement une présentation en ligne « programme Verkehr » (le programme-cadre de transport), un nouveau plan pour toutes les formes de transport pour la ville.

Site internet concernant le réseau de bus de la ville :
www.hamm.de/verkehr.html

Perspectives

Actuellement, le site de la ville présente un nouveau plan touchant cette

fois toutes les formes de mobilité et de transport.

Contacts :

Dieter Wiedemeier

Stadt Hamm, Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Gustav-Heinemann-Str.10
59065 Hamm
Tel: +49 2381 1741 19
Fax: +49 2381 17 29 62
wiedemeier@stadt.hamm.de

EUROPE

MOVE TOGETHER (Ue/FR)

Localisation

Europe, 27 Etats membres

Objet / type

« Bougeons ensemble » (MOVE TOGETHER), en sensibilisant les citoyens et leur appréciation de la recherche sur le transport urbain en Europe - Un projet européen pour la mobilité soutenable.

Le message principal du projet «MOVE TOGETHER» est que « nous ne nous déplaçons pas seuls, nous nous déplaçons toujours autour de la ville avec beaucoup d'autres personnes ».

Acteurs / équipe

ISIS (Institute of Studies for the Integration of Systems) - Italie

Compétence du porteur de projet

ISIS est une entreprise privée italienne de recherche et de conseil, active depuis 1971 aux niveaux national et international. ISIS a rassemblé de l'expertise dans les secteurs du transport, de l'énergie, de l'environnement et des finances locales. ISIS était le coordonnateur du projet RAISE (www.raise-eu.org) mis sur pied entre 2004 et 2006.

Dimension européenne

Le projet a eu lieu dans toute l'Europe. En effet, pendant la première année

du projet (2008), un groupe cible international de 27 citoyens, venant de chaque pays de l'UE s'est rencontré plusieurs fois. Un groupe local de 24 citoyens venant de chaque zone de la zone métropolitaine de Rome s'est également réuni à Rome pendant l'automne 2008.

Par ailleurs, la Commission européenne et le Comité social et économique européen ont fourni un soutien important à l'initiative Move Together. Un jour « Move Together » sera également organisé avec le Comité social et économique européen le 7 décembre 2009, suivi de l'exposition « meilleure mobilité ».

Partenaires

The consortium est composé de :

- ISIS (Coordinateur) - Italie - www.isis-it.com
- Interdisciplinary Centre for Comparative Research in the social sciences (ICCR) - Autriche - www.iccr-international.org
- Missions Publiques - France - www.missionspubliques.com
- ADELPHI Research - Allemagne - www.adelphi-research.de
- AICCRE - Italie - www.aiccre.it
- Federmobilità - Italie - www.federmobilita.it
- Municipalité de Rome - Département VII - Italie - www.romaeconomia.it
- Province de Rome - Italie - www.provincia.roma.it
- Clean Air Action Group (CCAG) - Hongrie - www.levego.hu/caag.htm

Publics cibles

Le grand public, ainsi que les autorités locales, les opérateurs de transport publics et privés, les organisations environnementales, les chercheurs, les élèves et étudiants.

Budget

800 000 € (projet de 2 ans)

Contexte - genèse du projet

Le projet est fondé sur l'hypothèse qu'une meilleure compréhension des conséquences environnementales, sociales et économiques générées par des décisions différentes de mobilité, provenant entre autre par une connaissance approfondie des résultats de recherche de l'UE, incitera les citoyens à changer leur comportement de mobilité, basé sur des choix plus socialement responsables de transport. Ceci impliquerait une plus

grande utilisation des alternatives collectives de transport – comprenant toute forme de transport en commun, de services sur demande flexibles, de covoiturage, etc. – et/ou d'une plus grande acceptation des limitations de temps ou d'espace lors de l'utilisation individuelle de véhicules privés si nécessaire.

Description du projet

Objectifs

Le projet vise sensibiliser les citoyens et leur appréciation des recherches menées par l'UE sur le transport durable dans le milieu urbain. Le projet vise à augmenter la participation des citoyens et à diriger leur contribution directe à la mobilité durable urbaine par :

- l'augmentation de leur sensibilisation vis-à-vis de recherches et politiques européennes ciblées qui aideront à résoudre les problèmes urbains de mobilité ;
- l'anticipation de la connaissance de l'impact que de tels programmes de recherche de l'UE peuvent avoir sur leur vie quotidienne ;
- leur conscientisation de l'importance des différents choix individuels plus responsables, qui peuvent aider à atteindre une meilleure mobilité et qualité de vie urbaine ;
- l'encouragement d'un appui et d'une participation plus actifs quant à la planification et à l'implémentation des projets européens et des politiques d'innovation et durables de mobilité, dans leurs villes.

Méthode

Le projet a utilisé une approche participative pour discuter des préoccupations des citoyens en matière de mobilité, ainsi que de l'implémentation de la recherche du point de vue du citoyen.

Deux processus participatifs ont été dirigés, un au niveau européen, l'autre au niveau local. Dans ce cadre, un groupe transnational de citoyens venant de différentes villes des 27 Etats membres de l'UE a d'abord travaillé sur les recherches de l'UE concernant la mobilité urbaine durable.

Le projet est également fortement basé sur la dissémination afin de sensibiliser au sujet du besoin de nouveaux culture et comportement de mobilité urbaine. Une exposition a été développée et présentée autour de l'Europe au grand public, ainsi que des directives méthodologiques pour aider les autorités locales à mettre en application l'approche participative du projet. En parallèle, plusieurs expositions ont été tenues pendant la

semaine européenne de mobilité de septembre 2009 dans un certain nombre de villes à travers l'Europe.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Le projet a produit :

- Deux déclarations citoyennes ;
- Un sommaire pour les citoyens sur les recherches de l'UE autour du transport urbain ;
- Des directives méthodologiques pour aider les autorités locales à mettre en application l'approche participative du projet au niveau local ;
- Un rapport final pour la Commission européenne se concentrant sur l'impact que la méthodologie du projet pourrait produire s'il est étendu à d'autres domaines, pour sensibiliser les citoyens sur les buts des recherches de l'UE, des résultats et des impacts ;
- Une exposition unique pour favoriser une nouvelle culture de mobilité urbaine, coproduite avec les citoyens, ainsi qu'une affiche qui peut être téléchargée sur le site internet et affichée dans les espaces publics en Europe ;
- Une vidéo du processus global.

Leviers de mise en œuvre

Le projet a été particulièrement dynamique dans le sens que les citoyens impliqués ont participé à tout événement en relation avec le projet.

Le consortium du projet a été également très enthousiaste de prendre connaissance de cette méthode de travail innovante (avec les citoyens) et heureux de coopérer avec le Comité économique et social européen pour favoriser l'approche du projet et les messages clé.

Freins

Difficulté à atteindre le nombre prévu de villes pour implémenter l'exposition.

Intégration au marché et dissémination

Lors de la deuxième année du projet (2009), le concept et expérience des citoyens ont été communiqués au large public européen au moyen de l'exposition «une meilleure mobilité – bougeons ensemble vers une nouvelle culture de mobilité urbaine ». L'exposition voyage dans cinq endroits (Autriche, Italie, Hongrie, France et Belgique).

En parallèle, le consortium du projet a organisé des expositions d'affiches

pendant la semaine européenne de mobilité en septembre 2009 dans un certain nombre de villes à travers l'Europe (Braganca (Portugal), Madrid, Gérone, Almendralejo (Espagne), San Giljan (Malte), Corfou (Grèce), Odense (Danemark), Plunge, Klapeida (Lithuanie), Kaliningrad (Russie). Ces expositions ont été également ouvertes aux visites d'école.

Le projet organisera également une conférence finale, accueillie par le Comité économique et social européen à Bruxelles le 7 décembre 2009.

De plus, une vidéo de 90 secondes du processus global, qui a été annoncé sur Euronews six fois en décembre 2008, est téléchargeable sur le site internet du projet (disponible en anglais, français, italien, allemand et espagnol) ; une vidéo de cinq minutes a été également produite.

Enfin, un sommaire des recherches de l'UE sur le transport urbain et les directives méthodologiques a été rédigé pour aider des autorités locales à mettre en application l'approche participative du projet au niveau local.

Perspectives

Après le processus participatif à Rome, l'idée de mettre sur pied une campagne de sensibilisation a émergé. Le matériel utilisé deviendrait un dossier participatif des pratiques pouvant être utilisées au niveau local et au niveau communautaire plus large, ainsi que pour alimenter d'autres actions de dissémination.

NAMUR PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM) DE JAMBES

Localisation

Belgique
Province : Namur
Population : 100 000 habitants

Objet / type

Élaboration du Plan communal de Mobilité de Namur - rive droite (Jambes), comprenant un volet participatif. Ce plan spécifique concerne Jambes, un quartier de la ville de Namur.

Acteurs / équipe

- Service Public de Wallonie (SPW) et Ville de Namur, mandataires de l'étude

- Bureau d'études Transitec Ingénieurs-Conseils pour le volet technique de l'étude
- Tr@me scrl pour le volet participatif de l'étude
- Comité d'accompagnement technique comprenant des représentants du SPW, de la Ville, de la Société régionale wallonne du Transport (SRWT), des TEC, ...

Compétence du porteur de projet

Sur le volet participation, Tr@me dispose d'une compétence particulière en tant que bureau d'étude spécialisé en développement territorial. Le bureau s'est spécialisé dans la mobilisation citoyenne et l'élaboration de stratégies de développement concertées.

Dimension européenne

Absence de dimension européenne.

Partenaires

- SRWT, TEC, SNCB
- CPAS, pompiers
- Propriétaires fonciers privés

Publics cibles

- Tous les usagers et acteurs du territoire : habitants, écoles, commerçants, instances publiques, administrations,
- Administrations communale et régionale et partenaires pour les actions à mettre en œuvre

Budget

Volet technique :

- 27 000 € pour le SPW (75 %)
- 9 000 € pour la Ville (25 %)

Volet participatif à charge de la Ville : 6 800 €

Contexte - genèse du projet

Le Plan Communal pour la Mobilité (PCM) de Namur a été adopté en 1998 et a été progressivement mis en œuvre depuis. Depuis 2003, le PCM de Namur - rive droite (Jambes) est à l'étude. Un premier rapport de juin

2004 avait été fourni par Transitec mais n'avait pas été adopté par la Ville.

En 2008, une actualisation de cette étude a été lancée pour différentes raisons. Premièrement à cause du contexte environnemental global : moins de « tout à la voiture », changement climatique, développement durable, ... Ensuite, le premier rapport prévoyait des coûts trop importants pour les infrastructures routières. Il était nécessaire d'instaurer un rééquilibrage avec les modes doux de transport. Enfin, l'accent devait être mis sur le développement d'études ou de projets à Namur (étude P+R, Schéma Directeur d'Aménagement Durable du plateau d'Erpent...).

Description du projet

Objectifs

- > Orienter les recommandations vers les modes doux.
- > Ajouter un volet participatif dans l'actualisation de l'étude de 2004.
 - Les habitants ont une connaissance du contexte local qu'un expert n'a pas forcément.
 - L'avantage est de mettre tout le monde autour de la même table et de permettre à chacun d'entendre les points de vue des autres et le cas échéant de rechercher ensemble un consensus.

Méthode

> Atelier urbain :

Un « atelier urbain mobilité à Jambes » a été constitué grâce à l'expertise de Tr@me scrl. La fonction de l'atelier urbain est d'organiser une confrontation constructive entre les experts, les techniciens et les acteurs/usagers du territoire (habitants, commerçants, écoles, administrations...).

> Rencontres de travail :

- Un panel représentant les différents intervenants précités a été constitué suite à un appel dans la presse ;
- Quatre rencontres de travail ont été organisées entre mars et juin 2009. Les participants ont été informés de la situation existante (diagnostic, leur vécu mutuel, ...) et des propositions avancées lors de la première étude de 2004, réalisée par Transitec mais non adopté par la ville ;
- Ils ont réfléchi à l'impact de ces propositions et ont terminé par la fixation de recommandations.

> **Recommandations :**

- Elles permettent d'enrichir l'étude technique réalisée par Transitec ;
- Elles permettent d'obtenir un projet de Plan communal de mobilité de Jambes plus efficace et plus en phase avec les réalités de terrain.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

> **Recommandations adoptées :**

- plan de stationnement ;
 - création d'une collectrice ;
 - partage de l'espace avec les modes doux ;
 - transport en commun priorités ;
 - amélioration des cheminements piétons, PMR et cyclistes ;
 - périmètre de remembrement ;
 - suppression d'un passage à niveau.
- > Promotion de la participation citoyenne et prolongation de cette démarche au-delà de l'atelier urbain décrit ci-dessus (réunion avec les commerçants, les écoles, le SPW, ...) ;
- > Le projet de PCM de Jambes est en voie de finalisation et il sera soumis à enquête publique à l'automne prochain ;
- > Les résultats concrets ne pourront pas être attendus avant son adoption définitive par le Conseil communal, peut-être à la fin de cette année 2009 et la mise en œuvre progressive des recommandations (...).

Leviers de mise en œuvre

- > Accompagnement financier de la Région (SPW) : pour les aménagements sur voiries régionales ;
- > Participation financière de la SNCB (INFRABEL) à la sécurisation des passages à niveau ;
- > Partenariat avec SPW, SRWT, TEC, SNCB...

Freins

- Beaucoup d'intervenants à mettre d'accord, mais a contrario, un formidable potentiel de changement concerté et coordonné ;
- Intégrations paysagère et urbanistique difficiles de certaines propositions (dénivelé du passage à niveau de Jambes).

Intégration au marché et dissémination

- > Le projet de PCM sera soumis à enquête publique à l'automne prochain ;

- une séance publique d'information est prévue en octobre ;
- > La Commission consultative d'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM) sera informée du dossier fin août et remettra un avis dans le cadre de l'enquête publique ;
 - > Des campagnes d'information sur l'enquête publique d'abord et sur les résultats de l'étude ensuite sont programmées :
 - site web ;
 - publication dans 2 quotidiens et un toutes-boîtes, dans le Namur Magazine de septembre, dans le « Confluent », dans les bus ;
 - conférence de presse...

Les membres de l'atelier urbain décrit plus haut sont conviés de manière privilégiée à l'enquête publique.

Perspectives

- Une rencontre avec le SPW est prévue fin août pour entamer les discussions sur un Plan de Déplacement des Agents (PDA). Le SPW emploie en effet près de 3000 agents à Jambes... qui doivent s'y rendre en voiture ou en mode alternatif (à encourager via le PDA), s'y garer le cas échéant... ce qui engendre de gros soucis dans les quartiers d'habitation et dans les rues commerçantes ;
- Projet de création d'un P+R à Erpent, d'une ligne de TCSP (Transports en Commun en Site Propre), ...

THÉMATIQUE 4 :

ORGANISER L'INTERMODALITÉ

Introduction

Pouvoir combiner les différents modes de transport, telle est l'une des clés du concept de mobilité durable, aux antipodes du « tout voiture » ou « tout camion ». Les politiques des transports locales, nationales et *a fortiori* européennes visent donc à favoriser l'émergence d'un réseau de transport intégré, couvrant l'ensemble du territoire et s'appuyant sur plusieurs modes de transport.

La complémentarité des modes remplace ainsi l'opposition systématique des solutions techniques entre elles (ferroviaire contre transport routier, rail contre voiture) et l'illusion qui consistait à afficher une priorité générale aux modes alternatifs à fait long feu. Le mot d'ordre est désormais l'engagement en faveur de réseaux multiples, toujours dynamiques et de plus en plus interconnectés, en un mot il s'agit de l'intermodalité.

En quoi l'intermodalité contribue-t-elle à une mobilité durable ?

I. L'intermodalité, maillon faible de la chaîne de la mobilité...

A. Cerner les enjeux : un petit point sur le vocabulaire

La notion d'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Il se différencie de la multimodalité qui envisage quant à elle plusieurs possibilités de déplacements ou plusieurs chaînes de transports distincts qui empruntent chacune un mode ou une combinaison de modes différents. Alors que la multimodalité s'intéresse à la présence d'alternatives de mobilité, l'intermodalité se concentre donc sur l'enchaînement des modes.

Si ces définitions peuvent s'appliquer tout autant au déplacement des personnes qu'au transport des marchandises, la dénomination des lieux où l'on change de mode c'est-à-dire où se produit la rupture de charge, change : on parle de pôles d'échanges pour les passagers, mais de plateforme multimodale pour le fret. L'information multimodale, permettant de choisir entre plusieurs modes est à la base de la mise en place de l'intermodalité.

B. Aménager les ruptures de charge, une nécessité

L'intermodalité a pour base la coordination des modes à plusieurs niveaux :

- Dans leurs interfaces physiques : pôles d'échanges et plateformes multimodales doivent faciliter le changement de modes par regroupement géographique des ruptures de charge (qui désignent le passage d'un mode à un autre). Symbole de cette interconnexion, la gare multimodale pose aussi la question d'autres services associés, non directement liés au transport, tels les commerces ;
- Dans leur organisation horaire, une coordination temporelle des différents modes surtout lorsque les fréquences de passage sont faibles est un pré-requis. Mais celle-ci n'est pas possible ni sur l'ensemble d'un réseau aux connexions multiples, ni en cas de délais de l'un des modes qui provoquerait des retards en chaîne ;
- Dans la façon de s'acquitter du prix du déplacement : le billet et les abonnements unique(s) pour différents modes existent déjà (trains régionaux - cars - transports publics urbains ou car-sharing et transports publics), de même que pour différents pays (par exemple le ticket *Tri-Regio* pour les régions frontalières de l'Allemagne, de la Suisse et de la France autour de Bâle) ;
- Dans sa garantie, elle doit offrir un service porte-à-porte, condition *sine qua non* du remplacement de la voiture particulière qui seule offre réellement cet avantage.

Si l'intermodalité est une nécessité induite directement par l'imbrication des réseaux, plusieurs objectifs généraux peuvent être dégagés afin de fluidifier cette jonction entre plusieurs modes de déplacement: continuité, compatibilité, cohérence, lisibilité, complémentarité.

II...mais élément incontournable de la durabilité :

A. L'intermodalité, un recours sous contraintes environnementales, économiques et sociales :

Historiquement, le transport a toujours été intermodal. Plusieurs types d'intermodalité peuvent expliquer le changement de mode : intermodalité contrainte ou intermodalité de rabattement.

a. L'intermodalité dite de franchissement :

Elle consiste à changer de mode à cause de contraintes.

- Contraintes géographiques (franchissement d'une rivière par un cavalier

grâce à un bac, emprunt d'une liaison ferroviaire vers un port avant une traversée maritime, etc.) : puisque l'on a bien compris que la rupture de charge était synonyme de perte de temps, de discontinuité et de complexité, des aménagements sont développés pour l'éviter, à savoir respectivement les ponts et tunnels dans les exemples précédents. Plus de changement donc du train au bateau pour relier Paris et Londres grâce au tunnel sous la Manche. Sans oublier le rôle propre de la technologie avec des moyens de transports échappant partiellement à cette logique comme l'aérien ;

- Contraintes économiques et organisationnelles : les changements de modes sont parfois mis en place pour s'adapter aux usagers. On choisit le mode le plus approprié c'est-à-dire le plus soutenable. Les bouts de lignes peu fréquentées peuvent être desservis par des véhicules à moindre capacité, ce qui présente aussi un intérêt écologique ;
- Contraintes politiques : arrêt des lignes aux frontières, dû à des normes techniques différentes mais aussi à un manque de coordination entre AOT.

b. L'intermodalité de rabattement :

Elle désigne la desserte des territoires situés à l'écart des grandes lignes et/ou à distance des arrêts desservis par les réseaux de transport. Si la mobilité doit être porte-à-porte, alors gares et aéroports sont surtout des points de connexion, rarement des destinations finales. La question des disparités territoriales est centrale dans le maillage des réseaux puisqu'elle met à mal la cohésion sociale en termes d'accessibilité. Ainsi cette intermodalité de rabattement entre transports collectifs se fait généralement entre deux réseaux d'amplitude différente.

B. L'intermodalité comme vecteur d'une mobilité plus durable :

Aujourd'hui, l'intermodalité exige de prendre en compte plusieurs éléments qui recourent les enjeux de la mobilité durable.

- **La chaîne de mobilité** peut correspondre à plusieurs schémas d'intermodalité où les usagers utilisent différents modes. Optimiser le transport revient à agir sur les différentes variables que sont le confort, la capacité, la vitesse. Choisir une stratégie de transport intermodale consiste à valoriser la ou les chaînes retenue(s) pour des raisons qui peuvent être ici encore environnementales, sociales et/ou économiques. L'idée générale de l'intermodalité dans une optique de développement durable est d'impliquer au moins un transport collectif, dans la mesure où enchaîner deux modes de transports individuels ne nécessite pas

une organisation spécifique (garer sa voiture et marcher ne demande pas une logistique particulièrement élaborée). Ceci étant dit, des aménagements publics peuvent être réalisés pour inciter à la rupture de charge voiture-modes doux même individuels : trottoirs, parcs à vélo sécurisés dans les gares, ou encore parcs relais (P+R) offrant des services tels le vélo-partage ;

- **L'offre de transport**, deuxième enjeu de l'intermodalité regroupe les problématiques de maîtrise du temps et de l'espace qui sont elles aussi déclinées en thématiques spécifiques dans cet ouvrage. Où et quand voyage-t-on ? Les variables de l'intermodalité ayant trait à la localisation et au temps concernent les itinéraires, les horaires, les correspondances, le nombre de places de stationnement et la durée du trajet. La lisibilité de cette offre est donc primordiale ;
- **L'interface**, c'est-à-dire l'aménagement, l'information locale et les infrastructures présentes au moment de la rupture de charge a déjà été évoqué comme élément critique de la modalité. En vue d'une promotion de la mobilité durable à ce niveau, il est essentiel de jouer à la fois sur l'accessibilité (situation géographique des nouvelles gares), sur l'interconnexion des réseaux (peu de temps d'attente, regroupement de plusieurs modes), le stationnement des vélos et de plus en plus des services annexes de type commerces, presse et restauration qui représentent une vraie valeur-ajoutée de l'intermodalité. Il faut donc gommer les inconvenients potentiels relevés propres à l'intermodalité : l'écartement spatio-temporel entre points de descente et de montée des deux modes successifs doit être aménagé (chemins, assistance, indications), la durée des correspondances travaillée (une durée trop courte étant pénalisante pour les usagers occasionnels ou à mobilité réduite qui risquent de rater cette correspondance, une durée trop longue étant assimilée à une perte de temps).

ZOOM SUR...

Le trinôme d'interconnexion (Jean Varlet)⁸⁴

La gare centrale, au cœur du réseau de transport urbain, constitue l'exemple-type d'un pôle d'échange en centre-ville (accueillant trains régionaux voire nationaux, transports collectifs urbains et périurbains, parking). En partant de l'idée qu'en matière de TC, chaque arrêt dégrade les performances globales de

84. VARLET Jean, *L'interconnexion des réseaux de transport en Europe : éléments de géographie prospective*. Paris, ITA, 1992, 162 p. Cité par : MENERAULT Philippe (dir.), *Multipolarités urbaines et nouvelles organisations intermodales*, INRETS, mai 2006, p.21.

la ligne, il s'agit de mutualiser les arrêts des voyageurs qui ont pour origine ou destination le centre-ville et de ceux en correspondance.

À côté de ce pôle d'échange urbain, aéroports, ports et gares excentrées constituent des pôles d'échanges extra-urbains dont le développement est dû à des exigences en matière d'environnement (nuisance sonore), de géographie (grands espaces pour les aéroports, fleuve ou mer pour les ports) ou politiques (équipements positionnés à mi-distance du fait d'une compétition entre deux villes comme pour certaines gares TGV).

Une liaison entre les deux pôles est alors nécessaire, dernier élément du trinôme encore largement délaissé (système de navettes vers les aéroports et gares excentrées encore peu attractif).

- Le marketing vise à faciliter l'utilisation du pôle d'échange. Il correspond pour l'intermodalité à la diffusion de l'information générale et à la politique tarifaire ainsi qu'à la promotion et la vente. L'intermodalité est encouragée largement par des tarifs intéressants (parking gratuit ou remboursé à l'achat d'un titre de transport), des abonnements adaptés (formules flexibles en fonction de l'âge, adaptées au tourisme, valables sur plusieurs modes) et une forte information auprès des usagers-clients. Pour cet élément marketing, les variables sur lesquelles on peut jouer sont : la billettique, les horaires et leur disponibilité (fiches papiers, temps d'attente indiqué en station), le plan du réseau (avec calculateur d'itinéraire), les points de vente.

LITUANIE PLATE-FORME TECHNOLOGIQUE DU TRANSPORT INTERMODAL LITUANIE (LITTP)

Localisation

Lituanie
Vilnius : 3 500 000 habitants

Objet / type

Ce projet consiste à établir une plateforme sur les technologies de transport afin de favoriser une coopération entre les différents acteurs du secteur des transports.

Acteurs / équipe

Le Centre de Compétence de Transport Intermodal et de Logistique de l'Université Technique Gediminas de Vilnius (CCITL VGTU).

Compétence du porteur de projet

- Soutient les efforts des villes et des régions dans le développement du transport intermodal, ainsi que dans l'établissement de partenariats public-privé, les centres de logistique intermodale et le développement de leur réseau en Lituanie ;
- Prend une part active dans la promotion du réseau de transport intermodal efficace dans la région de la mer Baltique (BSR) ;
- S'appuie sur la recherche scientifique dans le domaine du développement du transport intermodal ;
- Promeut la coopération entre les plaques tournantes du transport intermodal et de centres logistiques au niveau national et international.

Dimension européenne

Coopération avec les Plateformes Technologiques Européennes (PTE). Membre du réseau Européen pour les transports maritimes à courte distance (European Shortsea Network, ESN).

Le porteur de projet a rejoint l'Association Européenne du transport Intermodal (EIA) en mars 2007.

Participation aux projets de recherche et développement européens (FP6 - PROMIT, EUROFORUM, FP7 - BE LOGIC, B2BLOCO, Interreg - East West, Interbaltic, Transbaltic)

Partenaires

- Le Ministère lituanien du Transport et des Communications - Municipalités
- Universités
- Associations d'intervenants dans le système de transport intermodal lituanien
- Entreprises
- Partenaires administratifs

Publics cibles

Les acteurs du secteur des transports : transport routier, ferroviaire, flottant et urbain.

Budget

Information non communiquée.

Contexte - genèse du projet

LITTP a été créée le 13 mars 2007 sur la base d'un accord de coopération signé entre les entreprises de transport lituaniennes (routes, ferroviaire, logistiques), le monde de la recherche (universités) et les institutions administratives (Ministère du transport et des communications) concernant le développement de l'inter modalité.

LITTP a été créé en réponse aux politiques européennes contemporaines de transport et au processus de développement du système lituanien de transport intermodal ainsi que son intégration dans le système européen. Dans la phase de démarrage de son développement, LITTP a rejoint le projet de la Commission européenne CIPROC et a obtenu son soutien pour accéder à une fonction de Centre de Promotion de l'Intermodalité (IPC).

Description du projet

Objectifs

- Préparer la stratégie lituanienne de transport intermodal et la présenter aux institutions gouvernementales pour approbation ;
- Soutenir la coopération entre les acteurs intéressés du secteur des transports (transport, logistique des entreprises, les municipalités, les institutions gouvernementales et de recherche) ;
- Développer des interfaces entre les modes de transport moins coûteux et plus efficaces ;
- Soutenir les efforts des villes et les administrations régionales dans la mise en place du transport intermodal, les centres de logistique et dans le développement de leur réseau en Lituanie ;
- Promouvoir la coopération entre les plaques tournantes du transport intermodal et les centres de logistique, tant au niveau national qu'international ;
- Prendre part à l'établissement d'un réseau commun efficace de transport intermodal dans la région de la mer Baltique ;
- Représenter les intérêts du secteur lituanien des transports aussi bien dans la région de la mer Baltique qu'au niveau européen.

Méthode

> Organisation des activités en 7 groupes thématiques dont :

- transport routier ;
 - transport ferroviaire ;
 - transport flottant (mer, fleuve, etc) ;
 - promotion de l'intermodalité.
- > Actions de diffusion des informations:
- Organise des tables rondes, séminaires et conférences sur le thème du développement et la promotion de l'intermodalité ;
 - Recueille et diffuse des informations sur le transport intermodal, la logistique de développement de technologies ainsi que les meilleures pratiques dans les pays de l'UE ;
 - Activités de lobbying pour le transport intermodal.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- LITTP et ses partenaires administratifs ont été et sont actifs dans les programmes de recherche de l'Union européenne FP6, FP7 et des programmes régionaux comme Interreg et le Programme pour la Mer Baltique ;
- Développement d'un programme de recherche sur le transport pour la période 2008-2013, adopté par le Ministère du transport et des communications ;
- Projet commun entre les opérateurs de transport ferroviaire de la Lituanie, de la Biélorussie et de l'Ukraine et les autorités portuaires des villes de Klaipėda, Odessa and Ilyichevsk, d'un train navette nommé « Viking » sur la route Klaipėda - Minsk - Kyiv -Odessa/ Ilyichevsk ;
- Participation à des projets internationaux et européens.

Leviers de mise en œuvre

Participation au Réseau européen pour les transports maritimes à courte distance (ESN). Support financier au départ par l'Union européenne.

Freins

Information non communiquée.

Intégration au marché et dissémination

Lien internet : www.ccitl-littp.lt/index.php/pageid/438

Perspectives

Développement prévu de trois centres logistiques publics à l'intersection de différents modes de transport.

saône et LOIRE

TRANSPORT DES VÉLOS DANS LES BUS

Localisation

France
 Région : Bourgogne
 Saône et Loire : 540 000 habitants

Objet / type

Le projet vise à mettre en circulation des bus à l'intérieur desquels des vélos peuvent être transportés. Un appel d'offres a donc été mis en place afin de trouver une entreprise disposant de la capacité pour construire un bus spécialement aménagé à cet effet.

Acteurs / équipe

Conseil général de Saône et Loire

Compétence du porteur de projet

Le Conseil général est responsable des politiques de transport dans le département. A ce titre, il peut émettre des appels d'offres afin de mettre en œuvre ses projets. Ainsi, il peut comparer les offres communiquées par plusieurs entreprises pour trouver celle qui réalisera le projet avec le meilleur rapport qualité/prix.

Dimension européenne

Le projet n'a pas de dimension européenne.

Partenaires

Société Irisbus

Publics cibles

Les utilisateurs de la ligne 7 : Mâcon – Cluny – Chalon-sur-Saône.
 Les touristes voulant faire du vélo sur la Voie Verte.

Budget

Non communiqué.

Contexte – genèse du projet

La ligne 7 reliant Mâcon, Cluny et Chalon-sur-Saône longe la Voie Verte de Bourgogne du Sud, une ancienne ligne de chemin de fer désaffectée. La Voie Verte est une voie sécurisée, à l'abri de la circulation automobile. Elle dispose d'une piste cyclable de 117 km, utilisant l'emprise des anciennes voies de chemin de fer et les chemins de halage.

Le but du projet du Conseil général était surtout touristique. Outre son utilité pour la population locale, le transport de vélos par les bus permet un accès facilité à la Voie Verte pour les visiteurs de la Région. C'est pourquoi un appel d'offres a été lancé afin de disposer d'un bus permettant de transporter les vélos.

Description du projet

Objectifs

- Un espace sécurisé et dédié aux cycles dans le bus ;
- Permettre aux cyclistes de se rendre tous les jours de l'année sur la Voie verte avec leur vélo ;
- Assurer leurs retours vers les villes et les gares.

Méthode

- > Le modèle de la société Irisbus qui a remporté l'appel d'offres reprend le principe d'accroches verticales des vélos ;
- > Le principe est amélioré en créant un local isolé : les vélos sont séparés du reste du bus par une porte vitrée coulissante dont le chauffeur commande l'ouverture ;
- > L'aménagement de quatre espaces vélos a nécessité la suppression de huit fauteuils.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Les vélos sont en sécurité sans que le chauffeur n'ait à intervenir pour la montée ou la descente.
- 5 des 7 cars neufs ARES d'Irisbus ont été équipés de racks à vélo intégrés, en habitacle fermé.

Leviers de mise en œuvre

- > L'appel d'offres du Conseil général a lancé le projet car il était clairement précisé que le bus devait être spécialement aménagé pour transporter les vélos ;
- > La compétence technique de la société Irisbus a contribué à la conception d'un modèle de bus souscrivant à ces conditions et permettant un transport sécurisé des vélos.

Freins

Le transport de vélos dans le bus ne concerne pour le moment qu'une seule ligne de bus. Pour avoir un impact réel sur la mobilité des personnes, il serait nécessaire que cette initiative s'applique à la majorité des transports en commun.

Intégration au marché et dissémination

Aucune campagne de communication proprement dite n'a été mise en place à ce jour. Cependant, il est clair que les utilisateurs réguliers de la ligne 7 ainsi que les cyclistes se rendant sur la Voie verte ont très vite perçu les possibilités du transport des vélos par le bus.

Perspectives

Le principe pourrait être étendu à d'autres lignes de bus en Saône et Loire.

11 PAYS EUROPÉENS

ITS-IT

(INTERMODAL TRANSPORT SERVICES-INFORMATION TOOLS)

Localisation

11 pays européens

Objet / type

Le projet ITS-IT est cofinancé par la Commission européenne dans le cadre du programme Marco Polo.

Acteurs / équipe

Département études et recherches du Groupe AFT-IFTIM
11 European partners participate to the ITS-IT project

Compétence du porteur de projet

Le groupe AFT-IFTIM est consacré au développement de l'éducation et de la formation dans les secteurs du transport, de la logistique et du tourisme, en étroite collaboration avec les organisations privées concernées, les syndicats et les ministères de l'Énergie, du Transport et de l'Éducation.

Le Département études et recherche de l'AFT fournit sondages, analyses, évaluations, recommandation et activités de benchmarking au Parlement européen, aux ministères nationaux, organisations professionnelles et syndicats.

Dimension européenne

Le projet couvre 11 pays européens : Belgique, République Tchèque ; France, Allemagne, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Portugal, Espagne, Suisse et Royaume-Uni.

Partenaires

Le consortium est composé de consultants en transports et d'organismes de recherche et de formation :

- AFT-IFTIM, www.aft-iftim.com
- ADEME, www.ademe.fr
- BCI, www.bciglobal.com
- CDV, www.cdv.cz
- CONSULTRANS, www.consultrans.eu
- GRUPPO CLAS, www.gruppoclas.it
- PANNONIA University, www.uni-pannon.hu
- PLANCO CONSULTING DE, www.planco.de
- PLANCO CONSULTING UK, www.planco.co.uk
- PTV, www.ptv.de - TIS.PT, www.tis.pt

Publics cibles

Professionnels du transport, transiteurs, chargeurs, instituts et organisations, de formation, étudiants.

Budget

Budget total : env. 670 000 €
Fonds communautaires : 50%

Contexte - genèse du projet

Projet français à l'origine (www.viacombi.fr), le projet ITS-IT a pour objectif d'étendre la portée géographique des informations et des outils à disposition de onze pays européens.

L'équipe chargée du projet ITS-IT part du constat que :

- En proie à des problèmes environnementaux qui se multiplient, les professionnels du transport par route, les transitaires et les chargeurs montrent un intérêt grandissant pour des solutions intermodales ;
- Cependant, les managers qui gèrent les opérations de transport au jour

le jour ont souvent une vision partielle des services intermodaux - nationaux et internationaux- qui peuvent être à disposition dans un rayon géographique proche ;

- Par ailleurs, leur recherche d'informations se heurte à la multiplicité des sources à exploiter. Elles ne concernent jamais des données complètes pour tous les modes de transport (chemin de fer, navigation intérieure, transport maritime à courte distance) au niveau européen.

Face à ce constat, un des objectifs de ce Projet ITS-IT sera de fournir des informations détaillées sur les possibilités de transport modal en Europe qui seront assortis d'outils d'aide à la décision et de planification opérationnelle, le tout via une plateforme européenne

Le Département R&D du groupe AFT-IFTM a donc rassemblé un panel complet de partenaires pour résoudre ces problèmes et aider les professionnels du transport. Chaque partenaire a ainsi apporté son expérience personnelle au projet et tous ont pu bénéficier d'un engagement à long terme dans la question du transport.

Description du projet

Objectifs

- Soutenir des actions dont la finalité est de réduire les congestions routières et d'améliorer la performance environnementale du système de transport en substituant au transport de marchandises exclusivement par route le transport ferroviaire, le transport maritime à courte distance et la navigation intérieure ;
- Offrir aux chargeurs, transitaires et opérateurs de transport un accès facile et fiable à des informations sur la disponibilité de services de transport intermodaux.

Méthode

- > Présentation des services intermodaux :
Grâce à des cartes et documents interactifs, le site ITS-IT recensera tous les terminaux qui disposent de services de transport combiné, de voies navigable et/ou maritimes à courte distance avec des fiches descriptives et leur installation et une liste complètes des destinations desservies. Une présentation plus générale des techniques et infrastructures intermodales, des subventions et des programmes de soutien est également prévue ;
- > Système de calcul des itinéraires porte à porte et une comparaison environnementale pour mettre en place le transport durable :
L'application fournira pour tout envoi un itinéraire avec les étapes du

transport intermodal, le coût du transport routier et des systèmes alternatifs et une évaluation environnementale de chaque mode exprimé en économie de CO₂ et en tonnes-kilomètres passées de la route à un autre mode ;

- > Modules de formation et guide de bonnes pratiques pour promouvoir l'utilisation de l'intermodalité : développés en coopération avec des organismes de formation et universités, ces aides pédagogiques seront à la disposition des enseignants et formateurs de l'enseignement supérieur qui préparent à la planification du trafic et à la gestion du transport et de la logistique ;
- > Une équipe professionnelle dotée de compétences stratégiques et d'une connaissance approfondie des questions de transport.

Résultats concrets (environnement, social, économie...)

- Trafic plus fluide ;
- Emission de CO₂ réduite ;
- Amélioration de la performance environnementale du système de transport ;
- Un gain de productivité pour les sociétés de transport en proposant des modalités plus rapides et moins coûteuses.

Leviers de mise en œuvre

Une intégration et une dissémination fluide et efficace grâce au site www.viacombi.eu

Intégration au marché et dissémination

Pour en assurer l'accès universel, les outils et résultats seront disponible en permanence et gratuitement sur un site qui leur sera réservé.

Perspectives

Le site [viacombi](http://www.viacombi.eu) sera disponible à la fin du projet. Cependant, afin de garantir l'accessibilité aux informations sur le service intermodal et sur les avancées et nouveautés en matière de transport combiné, en d'autres termes pour garantir la continuité d'outils de qualité, une coopération de tous les acteurs publics et privée de l'intermodalité est nécessaire.

DORTMUND

MOBIHARZ

Localisation

Allemagne
 Région : Rhénanie Nord-Westphalie
 Dortmund : 580 000 habitants

Objet / type

Gestion et services de mobilité intégrée pour les visiteurs de la région.

Acteurs / équipe

Planersocietät chargée du projet par la ville de Dortmund.

Compétence du porteur de projet

Planersocietät est une société travaillant depuis 1994 dans la planification et la conception de projets dans le secteur du trafic urbain.

Dimension européenne

Pas de dimension européenne mais reproductible.

Partenaires

Un consortium qui s'organise autour de deux pôles :

- Un partenariat scientifique interdisciplinaire (chercheurs en sciences humaines, psychologues, consultants en tourisme, spécialistes du transport,...).
- Des partenaires régionaux qui s'engagent dans la mise en œuvre du projet (autorités locales et régionales, agences de tourisme, opérateurs de transports, ...).

Publics cibles

Les visiteurs de la région de Wernigerode.

Contexte - genèse du projet

Le projet MobiHarz concerne la région de Wernigerode, située dans la partie Est des montagnes de Harz. Il s'agit d'une importante destination touristique et de récréation pour les agglomérations avoisinantes telles que

Hanovre, Braunschweig, Magdeburg, Halle ou Leipzig.

Les véhicules motorisés individuels et privés représentent une part modale extrêmement importante des voyages à destination de Harz (93%) davantage si l'on prend en compte les déplacements durant le séjour. L'utilisation trop importante de la voiture dans le transport touristique et de loisir est vue comme le résultat d'une infrastructure des modes de transport alternatifs inadaptée, mais aussi comme une conséquence d'informations insuffisantes et d'un manque d'effort en termes de marketing. Par conséquent, le développement d'autres modes de transport, de services de mobilité additionnels et de multiples canaux d'information est vu comme un facteur clé pour le développement des modes de transport alternatifs. Même si les effets négatifs du trafic motorisé individuel ne sont pas assez importants pour justifier des mesures restrictives à l'encontre des véhicules motorisés, l'amélioration du tourisme a constitué une motivation pour développer des actions marketing. Les avantages de la mobilité combinée et les bénéfices pour chaque participant (en particulier les opérateurs de transport) peuvent et doivent être combinés. En effet, il s'agira de rester attentif à ce que l'objectif d'attirer plus de touristes n'ait pas d'impact négatif sur le trafic.

Description du projet

Objectifs

Le projet MobiHarz est à la fois un projet de recherche et de mise en œuvre de pratiques visant à :

- Accroître les connaissances sur la mobilité touristique et de loisir.
- Améliorer la mobilité intermodale des touristes afin de réduire l'utilisation de la voiture.

Méthode

Le projet MobiHarz comprend à la fois des recherches empiriques et des « work packages » (WP) qui :

- mettent en œuvre une stratégie pour encourager les modes de transport durable en optimisant les services et l'infrastructure ;
- offrent des informations intégrées sur le tourisme et la mobilité.

En 2001, parallèlement aux recherches empiriques et en accord avec leurs résultats, les groupes de travail ont commencé à mettre en œuvre une amélioration de l'infrastructure, des services et de l'information.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Restructuration du réseau de transport public dans la région de Wernigerode par l'introduction d'une structure de lignes à fréquences plus nombreuses ;
- Instauration d'une ligne de bus desservant le parc national, les voitures privées sont interdites ;
- Mise en œuvre de « packages » avec différents moyens de transport aux services des visiteurs qui souhaitent réduire le temps qu'ils consacrent à l'organisation ;
- Développement de trains à vapeur spéciaux pour atteindre les montagnes ;
- Développement de pistes cyclables adaptées à tout type de cycliste ;
- Mise en place du « Harz Tour Service » qui offre des informations intégrées sur les différentes activités, les logements et leur accessibilité. Le service comprend brochure et site internet qui permettent à l'utilisateur de trouver les informations et itinéraires souhaités.

Leviers de mise en œuvre

Freins

- Difficulté à saisir les attentes du « visiteur type » dans la mesure où les profils sont variés ;
- Problèmes de « timing » entre les groupes de recherches et « working packages » qui commencent parfois avant que la phase recherche ne soit terminée.

Intégration au marché et dissémination

Un service interactif pouvant être consulté à tout moment par les usagers.

THÉMATIQUE 5 :

FAVORISER LE REPORT MODAL

Introduction

Dans la plupart des agglomérations européennes, les pouvoirs publics tentent désormais de limiter l'usage de l'automobile en milieu urbain afin de réduire l'impact du trafic en termes de congestion et de pollution. Une volonté qui se traduit essentiellement par des politiques publiques visant l'amélioration de l'offre de transports publics, souvent vue comme la clé d'un report modal, qui prônerait un transfert de l'usage de l'automobile vers les TC et autres modes doux. Pourtant, si les aménagements des infrastructures sont nécessaires afin que priorité soit donnée aux modes de transport les moins polluants, des choix individuels complexes sont également à l'œuvre dans l'utilisation des véhicules.

Les actions de report modal concernent le changement d'un mode de déplacement vers un autre. En particulier, concernant le transport de passagers, ce report désigne le transfert des véhicules individuels vers les transports publics et, concernant les marchandises, il vise à transférer le fret de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire, la navigation intérieure ou une combinaison de modes de transport.

En quoi les transferts modaux constituent-ils l'angle d'attaque privilégié des politiques de mobilité durable ?

I. Le report modal, pierre angulaire de la mobilité durable :

A. Des objectifs forts en termes de développement durable :

L'objectif général des politiques de report modal est la réduction des parcours routiers qui doivent devenir aussi courts que possible. En effet, la préservation de l'environnement et la question climatique matérialisée par les objectifs définis à Kyoto et leur révision à Copenhague, fait peser particulièrement sur le secteur des transports la contrainte de la réduction de ses émissions. Étant donné que les avancées technologiques de réduction des émissions des véhicules particuliers sont pour l'instant insuffisantes et compensées, voire rendues caduques par l'augmentation du trafic, ce principe a donc comme traduction principale le transfert modal. En théorie, ce report permet de juguler largement les conséquences néfastes liées aux transports : diminution des pollutions (moins d'émissions de GES, mais aussi d'autres polluants, moins de bruit), baisse

de la congestion des routes et des aéroports, moins d'insécurité routière, conduisant *in fine* à un meilleur cadre de vie notamment en lien avec la santé publique. Pour ce faire, des usages particulièrement consommateurs d'énergie, peu efficaces énergétiquement et donc peu durables sont directement ciblés. Ils concernent l'usage de la voiture en centres-villes, le camion sur longue distance et l'aérien sur courte distance.

Plusieurs instruments sont utilisés pour favoriser le report modal, qui se basent essentiellement sur des préoccupations environnementales, mais fortement infléchies par des considérations socio-économiques. Le problème réside surtout dans l'interaction de plusieurs dispositifs souvent contradictoires qu'il faudrait revoir en profondeur, comme les quotas de stationnement imposés aux nouvelles constructions, les parkings en centre-ville (en contradiction flagrante avec les initiatives de parkings-relais), ou les avantages fiscaux conférés aux entreprises pour l'achat de voitures de société ou de fonction. Nous recommandons, à cet égard, que de tels niches ne soient pas liées à la puissance (et donc à la consommation du véhicule). Bien au contraire, il s'agit d'inverser l'équation selon laquelle il faut polluer plus pour gagner plus.

B. Une priorité globale affirmée :

Une politique ambitieuse de report modal est synonyme d'une véritable rupture avec la logique de développement séparé des différents modes qui revenait à donner la priorité aux infrastructures routières et autoroutières, les seules à permettre le « porte-à-porte ». Il s'agit donc de passer à une logique de développement intégré et multimodal, afin de minimiser la part du routier et de l'aérien. En France, cette rupture a été affirmée lors du Grenelle de l'environnement mais les politiques concrètes de mise en œuvre posent question. Par exemple, la prime à la casse des véhicules de plus de dix ans participe du renouvellement du parc automobile, certes, devenant ainsi plus efficace énergétiquement (nouveaux véhicules moins polluants) mais demeure une incitation à l'achat de voitures particulières et concourt à l'augmentation du parc, loin de l'objectif de report modal.

Et pourtant, il y a urgence à mieux prendre en compte les évolutions de la mobilité, en particulier, urbaine. La régulation du report modal demande de s'intéresser, d'une part, à la demande de transport marquée par les évolutions de la mobilité en Europe, sous-tendue par des logiques complexes de comportements face aux déplacements. D'autre part, réguler la mobilité par l'offre revient à des politiques portant sur les infrastructures et les services.

II. Le report modal, une priorité contrariée :

A. Une action à la croisée des chemins : des évolutions mal maîtrisées :

Sur ces vingt dernières années, on note un changement portant sur le motif des déplacements : le nombre de déplacements dits de loisirs a augmenté, alors que la part des déplacements domicile-travail a diminué. Parallèlement, de nouveaux phénomènes de mobilité sont apparus : les migrations pendulaires de longue distance dans un contexte d'étalement urbain, la « multi-résidentialité », ou encore le tourisme urbain. Or, toutes ces évolutions se sont, en effet, accompagnées d'un accroissement des distances parcourues en voiture et en avion. On entrevoit déjà les autres dimensions de la mobilité durable qui influent fortement sur les politiques de report modal : aménagement du territoire, ingénierie des transports, intermodalité, comportements individuels.

B. Des relations difficiles entre offre et demande de mobilité :

Concernant les infrastructures, il faut moderniser et mettre à un haut niveau de qualité les infrastructures liées au report modal. Les investissements portent sur :

- la construction de nouveaux moyens de transports publics urbains tels que des tramways, des métros légers (appelés aussi trains légers ou trams-trains), des métros automatiques. La prise en compte de la dimension sociale peut se manifester notamment par l'amélioration de la desserte des quartiers en difficulté en favorisant leur désenclavement par des transports en commun en site propre. Les vélos en libre-service se répandent également ;
- les réseaux : réseaux express régionaux, RTE-T avec lignes à grande vitesses intégrées en véritables autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer.

L'autre volet de l'offre à développer pour assurer l'attractivité du report modal concerne l'adaptation des services selon deux démarches : un remplacement du transport par la route sur toute l'étendue du déplacement ou le transport combiné (emploi successif de deux ou plusieurs modes de transport pour l'acheminement d'un envoi de marchandises, comme le ferroutage qui désigne la combinaison « rail-route »). Celui-ci ne constitue pas une solution radicale de report modal dans la mesure où la route est toujours utilisée pour les dessertes initiales ou terminales mais il permet un acheminement des marchandises de porte à porte dans la même unité de chargement (conteneur ou caisse mobile) ou le même véhicule routier,

en utilisant le rail, la voie d'eau ou la mer pour le parcours principal à longue distance et la route. En ceci, il s'agit bien d'une première étape vers un véritable transfert.

Néanmoins, les investissements réalisés dans les infrastructures et les services n'entraînent pas nécessairement directement un report modal, surtout pour le transport de passagers très dépendant des aspects comportementaux. Si des études relativement anciennes ont montré que la construction de nouveaux moyens de transports publics urbains ont surtout pour conséquence d'inciter les piétons à les utiliser et n'a que peu d'effet sur les automobilistes⁸⁵, on peut, en effet, relever que les politiques de reports modaux basées sur l'offre uniquement ne sont pas à même de cerner les comportements des usagers et donc la demande, ce qui résulte en un décalage. L'hypothèse principale sous-jacente aux investissements est que l'utilisateur fonde ses pratiques de déplacement sur des considérations temporelles (minimisation du temps). Or, d'autres études ont mis en exergue le fait que les usagers ne cherchent pas nécessairement à minimiser leurs temps de déplacements. Il y aurait en fait une prédisposition à l'utilisation de la voiture, ce qui n'est pas surprenant étant donné sa place dans nos sociétés et notre culture de la mobilité. En conséquence, un usager ne compare pas nécessairement les temps au moment d'effectuer son déplacement. Cette prédisposition est aussi explicable par les caractéristiques de la mobilité en automobile : elle permet une continuité du déplacement⁸⁶. De même pour les marchandises, une étude de filières démontre que les besoins en matière de transport diffèrent d'un produit à l'autre :

« Chaque filière a ses propres priorités en matière de transport et présente donc des conditions spécifiques de transfert modal et d'adaptation des modes alternatifs à la route. Ainsi, la filière agroalimentaire réclame avant tout une disponibilité garantie des moyens de transport adaptée aux aléas de la production et de la consommation : la mise en place des rendez-vous aux interfaces entre modes, permettant de réduire les délais, pourrait constituer une amélioration intéressante. La filière automobile fonctionne sur un principe d'optimisation des stocks qui nécessite une réduction des délais et des coûts de transport : les modes alternatifs peuvent être pertinents en présentant comme com-

85. Voir à ce propos LEFÈVRE Christian, OFFNER, Jean-Marc., *Les transports urbains en question*, CELSE, 1990, 221 p.

86. KAUFMANN Vincent, *Temps et pratiques modales : le plus court est-il le mieux ?*, Revue Recherche - Transports - Sécurité n°75, juillet-septembre 2002, pp.131-143.

promis à un délai d'acheminement plus long un coût plus faible. Enfin, les besoins de la filière chimie et engrais concernent avant tout la sécurité, le moindre coût et la fiabilité du transport et ceux de la filière sable et gravier la souplesse du moyen de transport et la fiabilité horaire: l'impératif de délais n'est pas ici prioritaire, les modes alternatifs peuvent donc être adaptés sous réserve des équipements nécessaires. Ainsi, cette analyse de quelques filières prouve que des potentiels de report modal existent et que des actions ciblées peuvent être mises en place sur des corridors, pour des produits spécifiques, afin de favoriser ce transfert modal. »

BIGOT Caroline, Les conditions d'un transfert modal dans quatre filières logistiques, Notes de synthèse du Service économique et statistique n°145, Direction des affaires économiques et internationales, Paris, 2003, pp.43-50.

MUNICH

PROJET EUROPÉEN AENEAS,
POUR UNE MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES
PLUS EFFICACE ÉNERGÉTIQUEMENT

Localisation

Allemagne

Land de Bavière Munich : 1 300 000 habitants

Objet / type

Le projet européen AENEAS œuvre pour une mobilité plus efficace sur le plan énergétique dans une société vieillissante. Il vise à :

- Introduire d'importantes campagnes d'information ciblant les professionnels du transport, ainsi que les personnes âgées ;
- Organiser des formations pour les professionnels du transport ;
- Développer un outil de formation pour passagers et conducteurs ;
- Sensibiliser le public à la mobilité urbaine et au vieillissement ;
- Créer un cercle d'échange de bonnes pratiques (Good Practice Exchange Ring), c'est-à-dire un réseau de villes européennes sensibles à la promotion d'une meilleure mobilité des personnes âgées ;

- Présenter des exemples de bonnes pratiques et élaborer un guide pour faciliter leur mise en œuvre ;
- Mettre en place des mesures innovantes dans les villes concernées.

Acteurs / équipe

Cinq villes européennes (dont Munich) et sept réseaux importants (dont la MVG - Compagnie des Transports en commun de Munich).

Compétence du porteur de projet

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH est un cabinet de conseil basé à Cologne, spécialisé dans des travaux interdisciplinaires sur les transports urbains, le développement durable, l'e-gouvernement et la technologie en général.

Dimension européenne

AENEAS est financé par la Commission européenne au titre du programme Energie Intelligente Europe.

Partenaires

- Collectivités locales : Donostia-San Sebastián (Espagne) - Cracovie (Pologne) - Munich (Allemagne) - Odense (Danemark)
- Opérateurs de transport publics : Salzburg AG Stadtbus (Autriche) - MVG, la Compagnie des Transports en commun de Munich (Allemagne)
- Réseaux européens : AGE, la plateforme européenne des personnes âgées (Belgique) REC, The Regional Environmental Centre for Central and Eastern Europe - EMTA, European Metropolitan Transport Authorities (France)
- ONG et organismes scientifiques : Centre des Générations et de l'accessibilité ZGB (Autriche) - Green City e.V. (Allemagne)

Publics cibles

Personnes âgées, professionnels du transport.

Budget

1 863 369 euros (contribution de l'UE : 75%) pour l'ensemble du projet AENEAS.

Contexte – genèse du projet

Selon Eurostat, l'Office statistique des Communautés européennes, la part de la population européenne de plus de 50 ans passera de 35% à 49% entre 2005 et 2050. Tandis que la marche et les transports publics étaient dans le passé les modes de mobilité les plus utilisés par les personnes âgées, aujourd'hui, la tendance est essentiellement d'utiliser la voiture privée. Autrement dit, le défi de l'Europe sera de composer avec une « génération voiture » qui vieillit. AENEAS aborde ces sujets en lançant une série de mesures douces dans cinq villes européennes dont Munich. AENEAS encourage l'échange de savoir-faire entre les groupes concernés en se basant sur l'idée que la marche, la bicyclette et les transports publics permettent:

- une augmentation du rendement énergétique en travaillant sur les barrières mentales pour convaincre les personnes âgées que les modes plus respectueux de l'environnement leurs sont accessibles ;
- une augmentation de l'exercice physique en introduisant une nouvelle culture de mobilité urbaine, favorisant la santé et réduisant les coûts ;
- un renforcement de l'intégration sociale, des sondages récents montrant clairement qu'être mobile va de pair avec une vie sociale active.

Réunissant des acteurs européens dans le domaine de la mobilité des personnes âgées, AENEAS vise à améliorer l'attractivité des transports durables et à contribuer à un report vers des modes de transport des personnes âgées économes en énergie.

Description du projet

Objectifs

- Sensibiliser les différentes parties prenantes dans les villes européennes au défi de l'efficacité énergétique au service de la mobilité urbaine dans le contexte du vieillissement de la société ;
- Permettre aux acteurs clés d'appréhender ces problèmes en se basant sur des innovations non-technologiques mais comportementales ;
- Sensibiliser aux modes de transport efficaces énergétiquement (marche, transports publics, vélo, covoiturage et de vélos) et les promouvoir comme des alternatives à la voiture ;
- Former les personnes âgées sur l'utilisation des transports durables en fonction de leurs besoins et leurs attentes ;
- Améliorer l'attractivité et la sécurité des modes les plus efficaces énergétiquement par des initiatives innovantes à petite-échelle.

Méthode

- > Le programme AENEAS se décline en deux activités principales:
 - l'échange de bonnes pratiques entre villes européennes sur l'efficacité énergétique au service de la mobilité dans le contexte du vieillissement de la population via un "cercle d'échange de bonnes pratiques" réunissant 50 villes et organisations et utilisant des outils tels que des ateliers de formation et des manuels de mise en oeuvre ;
 - les mesures d'encouragement aux personnes âgées à se déplacer de manière efficace énergétiquement dans cinq villes européennes grâce à des mesures concrètes dans les domaines de la gestion de la mobilité, de la formation, de la sensibilisation et de la communication.
- > A Munich, les activités principales comprennent:
 - une campagne de sensibilisation individuelle adressée aux citoyens âgés ;
 - des ateliers pour les personnes âgées sur la manière d'utiliser les outils électroniques de transport ;
 - un programme complet et détaillé de formations couvrant la marche, la bicyclette et les transports publics.

Les activités locales tiennent compte de l'hétérogénéité des besoins et des citoyens ciblés (les « jeunes vieux » cinquantenaires ainsi que les personnes plus âgées) en proposant des services adaptés.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Communication et marketing des modes de transport durables pour les personnes âgées : dans un projet pilote, 10 000 personnes âgées ont reçu une lettre personnalisée contenant des informations sur la mobilité à Munich et plus particulièrement, les services conçus à leur attention ;
- Information aux voyageurs, dispositifs électroniques et transports efficaces : un cours spécial de formation a été conçu pour permettre aux personnes âgées d'utiliser l'information aux voyageurs disponible sur internet et les téléphones mobiles et leur apprendre à utiliser la billetterie automatique. Ceci afin d'améliorer leurs connaissances sur les options de déplacements dont ils disposent. Ils apprennent comment planifier un voyage et surmonter les obstacles liés à des dispositifs électroniques en l'absence de personnel ;
- Formation en mobilité des « seniors » : un vaste programme de formation portant sur la marche, le vélo et les transports publics comprenant théorie et sessions pratiques. En petits groupes, les personnes âgées sont formées pour voyager en sécurité et de manière durable.

Leviers de mise en œuvre

Il existe déjà quelques acteurs à Munich offrant des services de mobilité spécifiques aux personnes âgées :

- MVV (Association munichoise du transports et des tarifs)

MVV a poussé à la mise en place d'un tarif spécial pour les personnes âgées et a mené des actions de communication sur ce tarif dans les journaux et les foires. L'association travaille à lever les barrières à la planification de déplacements électronique et à la dissémination d'informations par téléphone sur les horaires ;

- Green City e.V.

Formation au vélo pour les personnes âgées : depuis l'été 2006, les cours de vélo spécialement développés pour les personnes âgées, sont mis en place dans différents quartiers de Munich. Le principal objectif de ces formations est que les seniors se réorientent vers le vélo pour leurs déplacements quotidiens.

- Verkehrswacht e.V.

Formations sur la sécurité routière ;

- Police

Stages sur la sécurité routière combinés avec des « pauses café ».

Freins

> Situations très hétérogènes des différentes personnes âgées en fonction de leur âge, localisation, degré d'autonomie, etc. ;

> « Génération voiture ».

Intégration au marché et dissémination

> Le réseau AENEAS compte 50 organisations : collectivités mais aussi opérateurs de transport, ONG, organismes scientifiques, réseaux transnationaux ;

> Les moyens de dissémination :

- les événements se rapportant à la mobilité durable des personnes âgées en Europe sont répertoriés sur le site internet du projet www.aeneas-project.eu/?page=home ;

- des séminaires et conférences sont organisés ;

- la brochure AENEAS est disponible en 7 langues, illustrant les exemples de bonnes pratiques AENEAS à Munich et dans d'autres villes.

Perspectives

D'autres projets sont en cours de mise en œuvre par les différents acteurs

ayant pris part au projet dont des conférences dans plusieurs pays à partir de septembre 2009.

Les résultats sont disséminés de diverses manières :

- une page Internet ;
- communiqués de presse et des articles à caractère informatif postés sur de nombreux sites Internet (par exemple, ELTIS) ;
- ateliers et conférences ;
- débats publics (radio) dans les cinq villes AENEAS ;
- des brochures AENEAS en sept langues ;
- des productions de haute qualité illustrant les bonnes pratiques mises en place par des villes AENEAS ou non.

Le projet durera trois ans et en est maintenant à la fin de sa première année. L'évaluation sera construite sur la base de l'approche SUMO, développée particulièrement pour les projets non-techniques en lien avec le domaine de la mobilité.

Contact :

Mr Matthias Fiedler

Rupprecht Consult Forschung & Beratung GmbH

Tel.: +49 221 6060 5522

m.fiedler@rupprecht-consult.eu

ÖREBRO

CYCLING TO WORK

Localisation

Suède

Province de Närke

Örebro : 100 000 habitants

Objet / type

Démonstration d'une méthode qui permettra d'accroître l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, généralisable à l'ensemble des lieux de travail et permettant subséquentement d'accroître le nombre de tous les types de déplacements en vélo.

Acteurs / équipe

- Municipalité d'Örebro
- Municipalité de Siauliai, Lituanie

Compétence du porteur de projet

La municipalité d'Örebro dispose d'une politique dynamique en faveur de l'utilisation du vélo. Environ 30% de sa population l'utilise régulièrement.

Dimension européenne

Il s'agit d'une action pilote du projet *Baltic Sea Cycling* regroupant 22 partenaires dans 6 pays européens (Allemagne, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne et Suède). Les connaissances et expériences de chacun sont mis en commun.

Partenaires

> Partenaires du projet d'ensemble *Baltic Sea Cycling* :

Collectivités locales:

- Municipalité de Cesis (Lettonie)
 - Ville de Västerås (Suède)
 - Conseil du comté de Bad Doberan (Allemagne) - Municipalité de Drammen (Norvège)
 - Municipalité de Grevesmuehlen (Allemagne)
 - Ville de Rostock (Allemagne)
 - Jelgava (Lettonie)
 - Municipalité de Kalmar (Suède), etc.
- > Partenaires locaux :
- The Swedish Cycle Promotion organisation
 - The Swedish National Road Administration

Publics cibles

- Entreprises, organisations et institutions intéressées par l'idée d'avoir un personnel en meilleure santé et une bonne image d'elles-mêmes.
- Municipalités cherchant à avoir plus de gens à vélo et rendre ainsi la ville plus attractive et plus respectueuse de l'environnement.
- Personnes voulant avoir une meilleure hygiène de vie et diminuer les coûts de leurs voyages, tout en participant à la protection de l'environnement.

Budget

- > Budget total Örebro : 16 000 €
 - Installations pour les parkings à vélo : 6 000 €
 - Installations pour rouler à vélo, démonstrations : 4 000 €
 - Systèmes pour garder et manier l'équipement cycliste : 4 000 €
 - Petites stations de self-service : 2 000 €
- > Budget total Siauliai : 4000 €

Contexte - genèse du projet

La région de la Mer Baltique connaît une progression du trafic qui se traduit par une hausse de la pollution des villes. C'est dans l'optique de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport moins polluant que le projet « Cycling to work » a été mis en place.

A Örebro, beaucoup de voyages se font du domicile au travail et du travail au domicile. Pour de nombreuses personnes, ce voyage est assez court et pourrait donc être effectué en vélo plutôt qu'en voiture. Les municipalités d'Örebro et de Siauliai ne sont pas du tout comparables quant à l'utilisation du vélo par leur population. A Örebro, 30% des déplacements se font déjà à vélo, des infrastructures performantes sont en place et la politique de la ville vise à promouvoir cette situation. En revanche, le vélo n'a quasiment pas de place au sein de la ville de Siauliai. Il existe quelques infrastructures mais le potentiel est encore énorme pour les développer.

Le projet vise donc à augmenter la part de personnes se rendant au travail en vélo à travers une action pilote menée à Örebro au sein du département technique de la municipalité. Le projet se base sur l'utilisation de sondages permettant d'évaluer les situations de chacun, les obstacles à l'utilisation du vélo, etc. L'accent est mis sur l'identification et la résolution d'obstacles comme le soutien politique ou l'aide administrative à la mise en place d'un projet pour favoriser l'utilisation du vélo. L'amélioration des infrastructures, de l'équipement pour les cyclistes et un soutien personnel font également partie des domaines clés sur lesquels le projet porte.

Description du projet

Objectifs

- Analyser le potentiel du vélo comme moyen de transport pour se rendre et revenir du travail et suggérer un plan d'action pour développer l'uti-

lisation du vélo parmi les employés du département technique de la municipalité d'Örebro ;

- Développer une méthode et un plan d'actions qui seront diffusés dans la région de la mer Baltique afin d'atteindre un objectif plus élevé en termes de nombre d'utilisateurs du vélo en général ;
- Mettre en évidence une méthode qui augmente le nombre de cyclistes se rendant au travail à vélo et augmentant ainsi le nombre de trajets à vélo et donc l'utilisation du vélo en général. Il faut que cette méthode soit applicable dans n'importe quel lieu de travail au sein de l'Union européenne.

Méthode

> Préparation :

- Récolter des informations sur la position géographique de chaque personne par rapport à son lieu de travail ;
- Déterminer le meilleur moyen de transport pour se rendre et revenir du travail pour chaque personne (unimodal ou intermodal) ;
- Découvrir comment les personnes se rendent au travail et selon quel itinéraire ;
- Sondage sur les habitudes de déplacement des employés ;
- Développer un parcours pour les vélos (éventuellement en combinaison avec d'autres modes de transport si la distance est supérieure à environ 5.7 kilomètres). Les données à prendre en considération sont: le temps de déplacement, la distance, la sécurité, etc.

> Mise en oeuvre :

- Analyse du sondage ;
- Conception d'un plan d'actions et des outils concrets pour l'appliquer ;
- Mise en oeuvre du plan d'actions : identification des investissements à effectuer (cadenas pour les vélos, développer les possibilités de changer de vêtements sur le lieu de travail, etc) ;
- Chaque département aura un coordinateur particulier ;
- Présentation des résultats à travers un rapport.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Augmentation de l'utilisation du vélo pour se rendre au travail ;
- Mise en place d'une méthode pour analyser, planifier et mettre en œuvre une action pilote de promotion du vélo pour se rendre au travail ;

- Connaissances accrues des obstacles, des incitants et des avantages de l'utilisation du vélo pour se rendre au travail ;
- A Siauliai, campagne d'affichage pour la promotion du vélo et création de parkings à vélo au centre ville.

Leviers de mise en œuvre

Le projet s'inscrit dans une politique de sensibilisation à l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture. Le projet européen a permis de lancer cette initiative spécifique portant sur une thématique précise : les déplacements domicile-travail.

Freins

- > Il se peut que la dimension économique ne soit pas un argument assez fort pour changer les habitudes de transport ;
- > Dans certains cas, la distance entre son domicile et son travail est trop grande pour la parcourir à vélo et les possibilités de combiner différents modes de transport n'est pas suffisante.

Intégration au marché et dissémination

Site internet :

www.balticseacycling.com/ver02/subDept/templates/bsc_showTxt.asp?00&mainDeptID=101&subDeptGrpID=149&subArtID=292

Perspectives

La méthode d'analyse pourra être transposée à différents lieux de travail, souhaitant favoriser l'utilisation du vélo par les employés.

Contact :

Carinne Lancereau

Internationell samordnare/ International coordinator
Kommunledningskontoret/ City Administration Office
Örebro kommun/ Örebro municipality
box 30000

Tel. : +46 19 21 15 32

+46 70 224 34 20

www.orebro.se/internationellt

Besöksadress: Drottninggatan 9

TALLINN SYSTÈME DE PRIORITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

Localisation

Estonie
Région de Harju
Tallinn : 430 000 habitants

Objet / type

Etablissement d'un système de priorité pour les autobus afin d'augmenter la part modale des transports collectifs de passagers, augmenter la vitesse et l'efficacité du système de transport collectif de voyageurs à Tallinn et ainsi réduire la congestion dans le centre-ville tout en y améliorant la qualité de l'air.

L'identification des rues et carrefours problématiques et des retards en périodes de pointe a permis de définir les domaines où l'étude de faisabilité du système de priorité doit être effectuée et de proposer des solutions détaillées. Par la suite, a été réellement mis en place un système de priorité des TC géré en temps réel et de manière centralisée.

Acteurs / équipe

Département des transports - Ville de Tallinn

Compétence du porteur de projet

La ville de Tallinn est responsable de la planification pour le réseau routier, la coordination des horaires, la délégation de services publics et l'information aux voyageurs. Le Conseil municipal a approuvé le *Plan de développement durable pour les transports publics* afin de promouvoir l'amélioration des TC.

Dimension européenne

- La ville de Tallinn est membre du réseau de ville CIVITAS, une initiative lancée par la Commission européenne ;
- Le Système de priorité des transports publics fait partie du projet européen SMILE.

Partenaires

Les services de transport sont actuellement assurés par deux sociétés municipales (TAK pour les bus et TTTK pour les trams et trolleybus) une

compagnie de bus privé (MRP Linna Liinid). Un contrat a été signé le 20 décembre 2006 avec AB Thoreb (Suède) qui est l'exécutant du projet.

Publics cibles

Habitants de Tallinn, touristes.

Contexte – genèse du projet

De grands changements structurels au niveau de la ville et son système de transport ont eu lieu dans la capitale estonienne depuis l'indépendance de 1991, notamment suite à une croissance économique rapide. Le nombre de voitures privées a augmenté rapidement et le réseau de transport collectif ne s'est pas développé au même rythme que les transports privés. Entre 1990 et 2000, l'utilisation des transports publics s'est effondrée et la part modale des transports publics à Tallinn est ainsi passée de 77% à 31%. La qualité du transport public affecte particulièrement les femmes, les enfants et les personnes âgées qui en sont les plus tributaires. Le report modal massif vers l'utilisation de la voiture a largement contribué à dégrader l'environnement urbain, avec une préoccupation spécifique pour la partie ancienne de la ville, classée comme patrimoine mondial de l'UNESCO. La prévention des dommages causés par le trafic était donc urgente. La congestion du centre-ville est visée : le nombre croissant de voitures privées a causé une détérioration dans le service de transports publics avec des temps de parcours allongés et une irrégularité des trajets. Avant le projet, Tallinn n'avait que 3,5 km de voies dédiées aux transports publics et pas de systèmes de signalisation prioritaires.

Description du projet

Objectifs

> Objectif général :

Interrompre la baisse de l'utilisation des services de transports collectifs de passagers à Tallinn. Il s'agit d'abord d'empêcher d'autres baisses de fréquentation en augmentant l'efficacité et la vitesse, mais aussi l'image des TC.

- Réduction du temps de trajet (systèmes de priorité des bus, la mise à jour des feux de circulation) ;
- Augmentation du nombre et de la proportion d'usagers des TC ;
- Augmentation du niveau de satisfaction des usagers concernant l'information-voyageurs de 35% à 60% ;
- Accroître la fiabilité des transports publics ;

- Meilleure attractivité grâce à une information des voyageurs en temps réel et personnalisée (affichage électronique, équipements d'appel des arrêts, etc.) dans au moins 384 véhicules ;
 - Augmentation du nombre d'usagers handicapés de 100% ;
 - Production d'une information trafic aux conducteurs via les GPS.
- > Objectif indirect :
- Diminuer la circulation automobile et la congestion dans le centre-ville et réduire l'utilisation des combustibles fossiles et les émissions polluantes.
- > Objectifs opérationnels :
- Développement, démonstration et évaluation d'un ensemble de mesures intégrées et innovantes.

Méthode

- > Différentes solutions sont testées, telles que :
- les voies de transport public ;
 - les systèmes de signalisation, notamment les signaux de priorité pour les transports publics avec un arrêt juste avant le signal ;
 - l'ajustement du contrôle de la circulation, avec, par exemple, de nouvelles rues à sens unique mais avec deux voies de circulation pour le transport public maintenues, la suppression du trafic automobile sur les rails de trams (sites propres), couloirs doubles pour permettre arrêts simultanés et dépassements des TC.
 - le comptage automatique des passagers pour obtenir des informations sur le flux des passagers et optimiser les horaires.
- > Détails techniques :
- Choix des voies : celles où au moins 15% des lignes de transport public de la ville circulent ;
 - 158 véhicules équipés des 3 compagnies: affichages électroniques à bord et aux arrêts (informations sur les numéros de ligne et leur destination, les noms des arrêts, les interconnexions) et informations orales ;
 - Installation d'équipements aux intersections, systèmes de priorité mis en place pour 6 lignes de bus et 3 lignes de trolleybus, longueur des voies équipées de tels systèmes : 10 km contre 3,5km auparavant.
- > Aspects innovants :
- Un projet pilote de grande échelle de production d'informations sur l'effet des systèmes de priorité des TC et permettant des échanges d'expériences ;

- Utilisation des ITS/TIC offrant des informations techniques aux usagers et une information générale sur le réseau pour aider à sa gestion.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Augmentation de la vitesse des trolleybus sur les voies « SMILE » (+ 2km/h par rapport aux scénarios des années précédentes) ;
- > Diminution de la vitesse automobile sur les routes jouxtant les voies « SMILE » (-11,2 km / h par rapport à 2005) due à moins de voies pour voitures ;
- > Arrêt de la baisse régulière de la part modale des transports publics (en termes de passagers-kilomètres) en 2008 (sans réelle inversion de tendance toutefois) ;
- > Augmentation du niveau de satisfaction des usagers des transports publics quant à l'information diffusée ;
- > Augmentation de la fréquentation des TC par les personnes handicapées: +100%.

Leviers de mise en œuvre

- Projet mené par des acteurs de terrain, notamment les agents municipaux qui ont constitué un relai vers les décideurs politiques ;
- La perspective de cofinancement européen s'est avérée cruciale pour convaincre les décideurs de signer le projet.

Freins

- la mise en œuvre du système de priorité a été liée à l'aménagement urbain : travaux publics sur les routes, projets de reconstruction des bâtiments et espaces publics, qui doivent respecter les exigences du système de priorité ;
- la nécessaire réorganisation globale du système de TC ;
- la rencontre de problèmes dans l'organisation des tâches, l'attribution des marchés publics et avec les sous-traitants sur le respect du calendrier ;
- le peu d'experts locaux dans ce domaine pour participer au projet ;
- des priorités divergentes au niveau des différents services municipaux.(ex. : les travaux de construction sur un carrefour central au projet ont débuté quelques mois **après** la mise en œuvre du système se priorité). ;
- des fouilles archéologiques sur certains tronçons ;
- la politique municipale des transports : municipalité non convaincue des bénéfices à retirer du projet, peu d'implication malgré la priorité affichée.

Intégration au marché et dissémination

- > La mise en œuvre du système de priorité a été intégré dans les plans d'urbanisme : les travaux de (re)construction de voirie doivent tenir compte du système de priorité ;
- > La prise en compte des besoins et une étude sur des lignes longue-distance ou à l'échelle de la région doivent être développés afin d'élargir l'approche.

Perspectives

- Elargissement du système de priorité aux principales routes d'accès au centre-ville ;
- Développement du système de priorité, complété par des systèmes d'information en temps réel.

BRUXELLES MAILLAGE VERT et PROMENADE VERTE

Localisation

Belgique
Région de Bruxelles-Capitale
Bruxelles : 1 000 000 habitants

Objet / type

Réseau urbain pour la mobilité douce, le Maillage vert est un réseau récréatif de continuités vertes pour les piétons et les cyclistes qui relie les espaces verts en empruntant au maximum les éléments plantés dans la ville.

Acteurs / équipe

Bruxelles Environnement - Division des Espaces verts

Compétence du porteur de projet

- Etudes sur le Maillage Vert et la Promenade verte. Aménagement, en priorité, des espaces verts dont Bruxelles Environnement a la maîtrise foncière et/ou la gestion ;
- Avis sur les demandes de permis d'urbanisme.

Dimension européenne

Bruxelles Environnement a collaboré avec la Province du Brabant fla-

mand pour faire connecter certaines continuités vertes du Maillage vert au réseau cyclable de la Province du Brabant flamand (Provinciaal Fietsroute Netwerk).

Partenaires

Bruxelles Mobilité, Communes, Donation Royale, CPAS, STIB.

Publics cibles

Piétons et cyclistes

Budget

Voir les budgets pour chacun des exemples d'aménagement (partie Description du projet - Méthode).

Contexte - genèse du projet

La première étude (étude de faisabilité) de la Promenade Verte a été réalisée en 1986 par le Secrétariat d'État à la Région bruxelloise. Le projet de Maillage vert a été initié par Bruxelles-Environnement en 1997.

Description du projet

Objectifs

- Objectif opérationnel : combler les lacunes en espaces verts dans les zones qui en sont particulièrement dépourvues, améliorer les qualités paysagères de la ville, favoriser la mobilité des piétons et des cyclistes, préserver le patrimoine naturel et accroître la biodiversité de la faune et de la flore ;
- Objectif général : se donner les outils réglementaires qui pourront, à moyen et à long terme, orienter l'évolution de la ville dans le sens de la préservation et du développement harmonieux des espaces verts et des plantations.

Méthode

- > Ces continuités vertes intègrent la Promenade verte, parcours paysager périphérique, de 63 km, reliant les espaces verts naturels et semi-naturels de seconde couronne ;
- > Priorité sur l'étude et l'aménagement de la Promenade Verte. L'aménagement des 63 km étant un travail coûteux et de long terme, Bruxelles Environnement a dû faire des choix parmi les sites locaux à aménager. La priorité est accordée aux sites pour lesquels Bruxelles Environnement a

la maîtrise foncière et/ou la gestion, c'est-à-dire principalement les espaces verts régionaux. Cependant, certaines voiries faisant la connexion entre une enfilade d'espaces verts sont également comprises dans les aménagements. Le financement des travaux sont, soit pris en charge directement par Bruxelles-Environnement, soit par Beliris au niveau fédéral, soit par Bruxelles Mobilité pour certains aménagements en voirie.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Promenade verte : à ce jour, tout le tracé est à l'étude et est balisé sur le terrain. Sont réalisés, ou sur le point d'être achevés, plus de trente aménagements ;
- > Exemples de sites aménagés dans le cadre de la Promenade verte :
 - la rue Engeland à Uccle : aménagement d'un site propre pour les piétons et les cyclistes le long de la réserve naturelle du Kinsendaël, d'un chemin pour piétons dans la réserve naturelle du Kriekenput, d'un ponton et d'une aire de pique-nique - coût des travaux : 690.083 euros ;
 - Avenue Van Praet/avenue des Croix du Feu sur Bruxelles-Ville : aménagement d'un chemin cyclo-piéton à travers et le long de l'espace vert situé entre la chaussée de Vilvorde et l'avenue de l'Araucaria ; d'une aire de repos, de traversées, restauration des balustrades et d'un portique, extension du parc du Pavillon chinois sur le trottoir de l'avenue de l'Araucaria - coût des travaux : 1.262.543 euros ;
 - Promenade de l'ancienne ligne du Chemin de Fer Bruxelles-Tervueren : aménagement de passerelles pour restaurer la continuité de la promenade (coût de la passerelle sur l'avenue de Tervueren : 1.172.809 euros, sur la chaussée de Stockel : 302.500 euros, sur la chaussée de Wavre : 275.876 euros, etc.) ; prolongation de la promenade vers la station Delta avec l'aménagement d'une nouvelle passerelle sur la chaussée de Watermael (coût des travaux : 6.428.840 euros) ; réaménagement de 17 accès (coût des travaux : 2.026.612 euros). Depuis la mise en place des passerelles le taux de fréquentation a augmenté ce qui peut parfois provoquer des problèmes de cohabitation entre piétons et cyclistes.

Leviers de mise en œuvre

Les principes du Maillage vert ont été intégrés dans le Plan Régional de Développement (PRD) en Région de Bruxelles-Capitale, dans le volet politique d'embellissement de la ville et de requalification du cadre de vie.

Freins

Les freins pour l'aménagement de la Promenade verte sont dus notam-

ment au fait que pour certains sites dont Bruxelles-Environnement n'est pas propriétaire ou gestionnaire, il faut soit négocier le passage de la Promenade verte, soit demander un cofinancement pour la réalisation d'une partie des travaux ce qui peut prendre beaucoup de temps au niveau des négociations et de la mise en œuvre.

Intégration au marché et dissémination

- > De façon générale, les utilisateurs de la Promenade verte sont satisfaits des aménagements qui sont réalisés. Toutefois, certains points noirs subsistent encore mais des projets de réaménagement sont en cours pour améliorer la situation existante ou trouver des alternatives ;
- > Le balisage et la réalisation d'un guide et d'un site internet ont permis de mieux faire connaître la Promenade verte.

Perspectives

Autres travaux d'aménagements en projet pour compléter le maillage.

THÉMATIQUE 6 :

PROMOUVOIR LES « VÉHICULES PROPRES »

Introduction

Le transport individuel et commercial mondial est aujourd'hui essentiellement assuré par le biais de véhicules motorisés. Or, 90% des modes de transport, qu'il s'agisse du routier, du ferroviaire, de l'aérien ou du maritime utilisent le pétrole et ses dérivés.

La question économique et stratégique des ressources tend à se doubler de préoccupations environnementales sur les pollutions ainsi engendrées. En particulier, l'augmentation du nombre de voitures particulières et la croissance inexorable du transport routier de marchandises appellent à l'utilisation d'engins plus « propres », relayée par des mesures contraignantes et non contraignantes au sein des États comme au niveau européen.

Quels types de véhicules privilégier pour une mobilité durable ?

L'appellation de « véhicules propres » désigne les véhicules faiblement émetteurs de polluants (ayant un impact sur la santé publique) et de GES (principaux responsables du changement climatique). Cette désignation se base sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, de sa conception/fabrication à sa destruction en passant par son utilisation. Des procédés innovants permettent en particulier l'élaboration de carburants, voire de modes de propulsion alternatifs et plus efficaces énergétiquement, de techniques de réduction du bruit, mais aussi la conception de nouveaux matériaux plus écologiques.

I. Les véhicules « propres », un concept englobant :

Le transport par la route constitue la principale source de pollution de l'air et sonore, particulièrement ressentie en environnement urbain. Pour autant, des améliorations sont nécessaires pour l'ensemble des modes, y compris l'aérien et le transport fluvial et maritime.

A. La pollution atmosphérique ou le défi central de réduction des émissions :

Les gaz à effet de serre et notamment le CO₂ ont été reconnus pour leur impact direct sur le changement climatique⁸⁷. Mais les concentrations d'autres polluants sont un danger tout aussi prégnant avec un risque d'ordre sanitaire : particules (PM10), dioxyde de soufre (SO₂), oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatils (COV), plomb (Pb) et ozone (O₃). En effet, une mauvaise qualité de l'air a des effets de court terme sur la santé publique déjà largement palpables dans la plupart des grandes agglomérations : asthme et allergies deviennent particulièrement répandus. Ce diaporama peut être aisément complété par la dimension économique du phénomène de pollution atmosphérique : coût des soins de santé pour la collectivité, mais aussi coût global de la dégradation de la santé publique qui peut conduire à des décès prématurés.

B. La limitation des nuisances sonores liées à la circulation :

Autre nuisance publique, la pollution sonore liée au bruit du trafic routier, mais aussi ferroviaire et aérien, pour laquelle les solutions technologiques demeurent insuffisantes. Le bruit des moteurs a été atténué grâce à quelques innovations sur les pneumatiques ou les pots catalytiques, mais l'augmentation du trafic et un certain incivisme (usage intempestif du klaxon, crissement des freins) ont plus que compensé cette baisse. A tel point que les nuisances sonores dans les zones urbaines relèvent désormais plus d'un problème de comportement et, autre domaine d'action possible, de la qualité des chaussées, que réellement de la conception des véhicules. Les revêtements routiers ont d'ailleurs été améliorés tout en conservant l'exigence de sécurité. Ici aussi, aménagement de l'espace et comportements constituent des dimensions structurantes.

II. Enjeux et perspectives : vers des véhicules « verts » ?

A. La multiplication des efforts d'atténuation des pollutions :

Quels sont les domaines particuliers et techniques permettant d'envisager une réduction des pollutions dues au transport ? Plusieurs pistes paral-

87. Voir à ce propos les travaux du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) qui évalue l'information scientifique, technique et socio-économique pertinente pour comprendre le risque du changement climatique d'origine humaine. Par exemple: IPCC, *Climate Change 2007: The Physical Science Basis*, IPCC Fourth Assessment Report (AR4), Cambridge University Press, 996 p.
www.ipcc.ch/publications_and_data/publications_ipcc_fourth_assessment_report_wg1_report_the_physical_science_basis.htm

lèles de réduction du niveau d'émissions de CO₂, de polluants et de particules produits par les véhicules sont développées parallèlement :

- > des moteurs à combustion plus propres (les filtres à particules constituent un exemple d'une telle amélioration sans toutefois être suffisants) ;
- > des véhicules à piles à combustible ;
- > des combustibles plus propres et leur promotion : biocarburants, gaz naturel, hydrogène ;
- > des systèmes de climatisation plus écologiques (fuites de gaz fluorés qui contribuent au changement climatique) ;
- > des pneus moins polluants (utilisant moins de substance chimique lors de leur production et émettant moins de particules toxiques dans l'air lors de leur usure) ;
- > des normes plus strictes d'émissions des véhicules et des normes générales de contrôle de la pollution alliées à une technologie de contrôle des émissions des véhicules ;
- > un recyclage des véhicules en fin de vie et une prise en compte des possibilités de recyclage dès la conception.

De manière générale, une prise en compte intégrée du concept de « voiture propre » nécessite également de modifier le comportement des consommateurs, de faciliter l'équipement de véhicules en nouvelles technologies (avec des efforts orientés vers la réduction du poids des véhicules et l'amélioration de l'efficacité des motorisations quant au rapport consommation/puissance), d'encourager les efforts de recherche et développement dans le domaine des transports. Car aucune solution prise isolément (favoriser un combustible, agir sur un élément du véhicule seulement) n'est susceptible de réduire significativement le volume des émissions : il faut développer simultanément l'ensemble des possibilités reconnues.

B. Le « zéro émission », une chimère ?

L'augmentation du nombre de véhicules particuliers en circulation et donc des émissions semble difficilement maîtrisable au vu de la demande des pays émergents, de même que son impact sur l'environnement, étant donné l'hétérogénéité des réglementations. Outre les voitures particulières, la pollution est aussi due à d'autres modes puisque c'est l'activité de transport en général qui se développe sur ces territoires bien plus rapidement avec l'introduction de nouveaux véhicules (ceux destinés au fret et aux transports publics viennent s'ajouter aux motocyclettes). Dans le même temps, les technologies et mécanismes de contrôle restent infé-

rieurs à ceux des pays développés. Par ailleurs, si les voitures neuves sont soumises à des normes strictes en termes de pollution et mettent en œuvre des technologies environnementales innovantes, le retrait des automobiles plus anciennes et polluantes pose la question de l'inclusion sociale. En effet, posséder un véhicule est souvent nécessaire à toute activité sociale, y compris l'occupation d'un emploi, alors même que les personnes à faibles revenus n'ont pas accès financièrement aux modèles récents. C'est le sens du bonus écologique en France et surtout de la prime à la casse qui encouragent le renouvellement du parc.

L'Union européenne a particulièrement porté son intérêt sur les véhicules et carburants propres, avec des objectifs renouvelés quant aux émissions de CO₂ : chiffre moyen de 120g de CO₂/km pour chaque véhicule particulier commercialisé dans l'UE en 2010, tout en renforçant l'information des consommateurs⁸⁸. Mais afin de découpler le rythme de croissance économique du rythme de croissance des transports, promouvoir l'utilisation de véhicules moins énergivores et polluants est insuffisant. Il faut également encourager le report vers des modes réellement plus écologiques.

BURGOS

DE NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ POUR LES VISITEURS

Localisation

Espagne
Province de Burgos
Burgos : 170 000 habitants

Objet / type

L'objet du projet est de favoriser l'utilisation par les touristes de véhicules propres pour leurs déplacements dans la ville et vers ses périphéries. L'accent est mis également sur l'information des touristes par rapport aux possibilités de stationnement et de déplacement vers les sites historiques. Le but ultime vise l'accompagnement des touristes à la fois pour rendre leur mobilité plus simple et les inciter à utiliser des modes de transports propres.

⁸⁸. Parlement européen et Conseil, Directive concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves, 1999/94/CE, publié au JOCE L 12/16, 18 janvier 2000, 8 p. Exige que les consommateurs soient informés sur le niveau de CO₂ émis par les véhicules mis à la vente ou à la location.

Acteurs / équipe

- Le département du conseil de la ville pour le tourisme
- ITCL (Instituto Tecnológico de Castilla y León)
- Autres services municipaux

Compétence du porteur de projet

La ville de Burgos dispose des compétences concernant les plans de circulation de la ville, l'aménagement des aires de stationnement, les politiques incitatives vis-à-vis du tourisme. Grâce à son partenariat avec les hôtels et les taxis de la ville, la politique municipale est d'ores et déjà assurée à une application concrète.

Dimension européenne

L'initiative s'inscrit dans le projet européen CIVITAS-CARAVEL qui vise à promouvoir la mobilité propre. Celui-ci regroupe les villes de Burgos, Stuttgart, Gênes et Budapest. L'initiative en faveur des touristes n'est qu'un volet du projet concernant la ville de Burgos et d'autres politiques comme l'instauration de stratégies de management pour le stationnement ont été programmées dans le même cadre.

Partenaires

Hôtels, taxis, l'office du tourisme.

Publics cibles

Les touristes de la ville de Burgos.

Budget

- Budget du projet global CARAVEL pour la ville de Burgos : 6 077 853 €
- Cofinancement (40%) par l'Union européenne : 2 405 482 €

Contexte - genèse du projet

Burgos est une ville qui attire de nombreux visiteurs en raison de sa longue histoire, son emblématique patrimoine et ses monuments. Le nombre de visiteurs dans la ville n'a cessé d'augmenter au fil des années, surtout pendant les mois d'été. Le problème est le suivant : quand les visiteurs arrivent dans la ville, ils manquent souvent d'informations sur la façon de voyager pour découvrir la culture ou voir les sites d'intérêt historique. Ils sont souvent pris dans les embouteillages au centre ville et peu familiers avec les parkings. Ils ont donc besoin de conseils sur les

transports publics notamment pour se rendre vers des sites dans les zones périphériques.

Les visiteurs ont des besoins très spécifiques en matière de mobilité lors de la visite de sites touristiques pour la première fois. Il leur faut des informations sur l'endroit où ils sont, où aller, comment y aller et quoi faire dans la ville. Satisfaire les besoins des visiteurs permet de garantir des résultats optimaux et de générer une certaine confiance en les services afin de favoriser finalement de nouvelles visites.

C'est pourquoi, la municipalité a décidé de mettre en place des mesures pour inciter les touristes à utiliser des modes de transports plus respectueux de l'environnement. Le projet CIVITAS-CARAVEL a servi de cadre à la mise en place de cette politique. L'accent a été mis sur l'information et l'accompagnement des touristes ainsi que sur le développement des moyens de transports propres notamment pour les circuits de visite.

Description du projet

Objectifs

- Encourager la mobilité des visiteurs grâce à l'utilisation des transports collectifs moins polluants. Les accompagner dans cette recherche de mobilité propre ;
- Mettre en place des itinéraires touristiques autour de sites culturels et historiques de la ville ;
- Encourager la collaboration entre les hôtels, les chauffeurs de taxi et l'office de tourisme ;
- Proposer des options pratiques pour les visiteurs afin qu'ils arrivent dans la ville en utilisant les transports collectifs ;
- Promouvoir l'utilisation de vélos de tourisme et des taxis pour touristes de la ville ;
- Mettre en place neuf taxis touristiques fonctionnant aux carburants propres.

Méthode

- > Les mesures à développer sont destinées à la zone de la ville englobant la cité historique de Burgos.
- > Étude :
 - Pour définir les besoins des visiteurs et touristes ;
 - Aboutir à une prise de décision concertée avec tous les groupes d'intervenants concernés par le tourisme dans la ville : hôtels, musées,

- restaurants, pub, les monuments, les taxis privés, les visiteurs et les habitants ;
- Stimuler l'utilisation des transports en commun dans la ville (bus).
- > Mise en place de services adaptés aux besoins des visiteurs tels que :
- Services d'information des visiteurs sur les routes avant leur arrivée dans la ville : sur le Web, les opérateurs touristiques, voyages organisés, etc. ;
 - Mesures visant à encourager les visiteurs à arriver dans la ville par les transports collectifs : bonus pour les visites culturelles, la réduction des droits d'entrée pour des visites à des monuments historiques ;
 - Informations sur les emplacements de stationnement et d'occupation, en indiquant l'option la plus proche ;
 - Renseignements pour les visiteurs à proximité des parkings ;
 - Accords avec des hôtels pour encourager des parkings réservés pour les touristes ;
 - Information sur les parkings, des réductions pour les voyages sur les transports urbains (Pass Voyage), les informations disponibles sur la mobilité dans des hôtels de la ville ;
 - Conception des différents circuits touristiques et des visites ;
 - Visites guidées disponibles à partir des hôtels et des centres d'information ;
 - Encouragement de l'utilisation de véhicules plus propres et des taxis touristiques pour les visites guidées ;
 - Promotion du programme de prêts de vélo.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Bonne acceptation du taxi pour touristes dans la ville (96% de bons commentaires reçus) et plus de 200 touristes ont utilisé le taxi ;
- Bonne prise de conscience des transports publics et des possibilités offertes par d'autres moyens de transport (85% de prise de conscience) ;
- Neuf taxis touristiques opérationnels fonctionnant avec des carburants plus propres sont prévus d'ici à la fin du projet ;
- Plus de 400 touristes ont utilisé le système de prêt de vélos.

Leviers de mise en œuvre

Tout a été rendu possible grâce à des accords avec des hôtels, les taxis et l'office du tourisme. Le soutien financier de l'Union européenne a permis l'application effective des mesures mises en place.

Freins

Il est difficile de changer les habitudes des touristes et ceux-ci restent souvent attachés à l'utilisation de leur voiture personnelle pour se déplacer plutôt que les transports collectifs ou les taxis.

Intégration au marché et dissémination

Campagnes de promotion visant les visiteurs pour les inciter à utiliser les modes de transports propres pour voyager en ville.

Perspectives

Les mesures seront évaluées qualitativement et quantitativement au fur et à mesure de la durée de vie du projet.

LJUBLJANA

DES VÉHICULES HYBRIDES
POUR L'ADMINISTRATION

Localisation

Slovénie
Région de Carniole
Ljubljana : 270 000 habitants

Objet / type

L'initiative vise à promouvoir l'acquisition de véhicules hybrides par l'administration de la municipalité de Ljubljana. De plus, le projet vise à inclure dans les clauses de passation de marchés publics, des considérations tenant à l'impact environnemental des véhicules de transport utilisés. Il s'inscrit dans le cadre du projet européen Civitas Elan qui vise à mettre en œuvre des initiatives afin de mobiliser les citoyens pour des cités vivantes et la promotion de modes de transports propres.

Acteurs / équipe

Ville de Ljubljana

Compétence du porteur de projet

La municipalité de Ljubljana dispose des compétences réglementaires pour pouvoir mettre en œuvre un programme ambitieux de sensibilisation aux véhicules propres. Grâce à son lien avec des entreprises publiques de la ville, la portée du projet est étendue et touche beaucoup plus de partenaires.

Dimension européenne

- L'initiative fait partie du projet Civitas-Elan, soutenu par la Commission européenne et incluant les villes de Ljubljana, Gent, Zagreb, Brno et Porto.
- L'initiative de la ville s'inscrit en lien avec l'application de la directive 2009/33/EC concernant la promotion de véhicules propres et également en rapport avec le livre vert sur les transports urbains.

Partenaires

Entreprises publiques appartenant à la ville.

Publics cibles

- L'administration de la ville ;
- Les entreprises publiques ;
- La population en général à travers sa sensibilisation.

Budget

- Budget total du projet Civitas Elan : 29 million €
- Contribution de la Commission européenne : 17,8 million €
- Coût de l'investissement pour les partenaires : 120 million €
- Mesures éligibles pour le projet : 70 000 €
- Contribution de la Commission européenne : 40 000 €

Contexte - genèse du projet

En Octobre 2007, le Conseil municipal de Ljubljana a adopté le Plan de protection de l'environnement. Il s'agit d'une stratégie globale fixant des lignes d'action pour réaliser quatre objectifs stratégiques: la mobilité durable, l'efficacité énergétique et l'utilisation de ressources renouvelables, la disponibilité à long terme de l'eau potable et la protection des espaces verts.

Un des domaines d'action prioritaires est l'amélioration du transport urbain, le principal générateur des excédents de PM (Particulate Matter, c'est-à-dire la pollution due aux particules dans l'air) dans la ville. C'est pourquoi un ensemble de mesures a été défini. L'une d'entre elles étant l'écologisation de la flotte des véhicules publics comme moteur pour promouvoir l'utilisation de véhicules propres dans la ville.

Le projet Civitas Elan s'accordait tout à fait avec la volonté politique de la ville de Ljubljana. Le projet est principalement orienté vers les marchés des véhicules hybrides, électriques, biocarburants, véhicules fonctionnant

au gaz naturel. Une des initiatives de la ville a donc porté sur les véhicules hybrides.

L'accent a été porté sur deux choses. Premièrement, la ville a préparé un appel d'offres pour fournir l'administration et les entreprises appartenant à la ville en véhicules propres. Deuxièmement, des campagnes de sensibilisation ont été prévues. Tout ceci afin de promouvoir l'utilisation de véhicules hybrides dans le secteur privé comme dans le secteur public.

Description du projet

Objectifs

Objectifs généraux :

- Promouvoir l'utilisation de véhicules propres et efficaces au niveau énergétique ;
- Promouvoir le développement du marché pour de tels véhicules ;
- Augmenter la sensibilisation sur les moyens pour améliorer l'efficacité énergétique et les économies d'énergie ;
- Atteindre les objectifs du changement climatique dans les transports.

Objectifs spécifiques :

- Pousser les véhicules du secteur public à être plus « verts » en commençant par les achats de véhicules hybrides dans l'administration de la ville, y compris les entreprises publiques appartenant à la ville ;
- Améliorer l'air de la ville en diminuant les émissions ;
- Diffusion des activités et campagnes de sensibilisation ;
- Donner une bonne image de la ville et des véhicules propres afin de favoriser leur acceptation.

Méthode

> Mise en place du projet :

- Au début du projet, 10% de la flotte de véhicules de l'administration de la ville constituent des véhicules hybrides ;
- Campagnes à travers des canaux de diffusion habituels (médias etc) ;
- Utilisation de véhicules fonctionnant uniquement aux biocarburants et acquisition de 27 bus hybrides ;
- Incitations à utiliser les véhicules hybrides pour les propriétaires privés (parking gratuit, etc).

> Evaluation :

- Comparaison des coûts et bénéfices des mesures ;

- Evaluation de différents paramètres : consommation de gasoil des véhicules, maintenance, nombre de véhicules, etc. cette évaluation serait faite à l'aide d'indicateurs précis ;
- Utilisation lors de la dissémination du projet.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Deux véhicules électriques fonctionnent déjà dans une zone piétonne et connectent cette zone avec les arrêts de bus les plus proches ;
- Le premier bus hybride est opérationnel ;
- La population a répondu positivement au projet et le soutient manifestement.

Leviers de mise en œuvre

L'aide financière de l'Union européenne a permis de mettre en œuvre le projet.

Freins

- Les fonds sont limités pour pouvoir moderniser et convertir toute la flotte des véhicules publics vers des modèles hybrides. De plus grandes aides financières sont nécessaires ;
- Les bus hybrides sont très peu disponibles sur le marché. De plus, les coûts de maintenance les concernant sont beaucoup plus élevés.

Intégration au marché et dissémination

- Campagnes de promotion impliquant les médias dans le projet et particulièrement à travers les semaines européennes de la mobilité et les journées Civitas ;
- Marketing spécifique sur le projet.

Perspectives

A court terme, les efforts se concentreront sur l'application des mesures décidées afin d'atteindre les objectifs fixes, l'évaluation et l'application des activités.

Sur la base de l'évaluation et des résultats obtenus, des stratégies pour le futur seront élaborées.

Contact

Site Dissemination Manager: **Simona Berden** (simona.berden@ljubljana.si)

Site Evaluation Manager: **Branko Kontic** (branko.kontic@ijs.si)

Measure leader 1.12. LJU: **Vlado Babic** (vlado.babic@ljubljana.si)

Project Coordinator: **Zdenka Šimonovic** (Zdenka.simonovic@ljubljana.si)
Project Manager: **Siegfried Rupprecht** (s.rupprecht@rupprecht-consult.eu)
Site Coordinator: **Vlado Babic** (vlado.babic@ljubljana.si)

GÖTEBORG

LE MARCHÉ DES VÉHICULES PROPRES

Localisation

Suède
Région du Götaland
Göteborg : 500 000 habitants

Objet / type

Le projet de la ville consiste à mettre en place un marché spécifique de voitures propres afin de faciliter les échanges entre demandeurs et offreurs et donc multiplier le nombre de véhicules propres dans la ville. Le but est de parvenir à faire travailler ensemble la municipalité, les constructeurs, les entreprises, les concessionnaires de voitures et les particuliers.

Acteurs / équipe

- Municipalité de Göteborg (services traitant du trafic, des transports en commun et de l'environnement)
- Gatubolaget (entreprise appartenant à la ville)
- Göteborg Energi (entreprise appartenant à la ville)
- Renova (entreprise de traitement des déchets, en partie propriété de la ville)

Compétence du porteur de projet

La municipalité dispose d'une assise politique considérable pour regrouper les différents acteurs d'un marché de voitures propres : entreprises, particuliers, etc. De plus, l'existence de la société Gatubolaget a facilité l'introduction de voitures propres au sein de la flotte de la municipalité.

Dimension européenne

L'Union européenne n'a pas contribué directement au projet. En revanche, cette initiative s'inscrit dans l'optique de parvenir à diminuer les émissions de CO₂, participant à l'effort de l'Union européenne dans sa lutte contre le réchauffement climatique.

Partenaires

- Constructeurs automobiles
- Constructeurs de véhicules propres
- Compagnies de covoiturage

Publics cibles

- Flotte de voiture de la municipalité
- Compagnies d'énergie
- Vendeurs de voitures
- Constructeurs de voitures
- Grand public

Budget

La ville a reçu un soutien financier provenant de l'échelon national et s'élevant à environ 20 millions SEK, équivalents à environ 2 millions €.

Contexte - genèse du projet

Il n'y avait que quelques modèles de véhicules propres sur le marché dans les années 1990. Ceux-ci étaient chers à l'achat et avaient de longs délais de livraison. Il y avait un manque de stations-service et les vendeurs n'avaient pas reçu de formation sur les voitures propres car elles étaient considérées comme impossibles à vendre. Il n'y avait pas non plus de normes pour les voitures propres.

Au milieu des années 1990, très peu de personnes étaient sensibilisés à l'utilisation des véhicules propres, qu'il s'agisse des politiciens ou des vendeurs de voitures. Le but du projet a donc été de former ceux qui pourraient influencer le développement d'un marché des voitures propres c'est-à-dire à la fois les vendeurs et les acheteurs. Les principaux groupes cibles ont été les acheteurs locaux de la municipalité ainsi que des correspondants particuliers dans les milieux d'affaires locaux. Concernant les vendeurs, le groupe cible a été celui des concessionnaires automobiles et des fournisseurs de carburant, qui offraient des alternatives environnementales.

En 1998, on estimait à 50 000 le nombre de voitures de fonction et « de courtoisie » dans la région de Göteborg qui pourraient être remplacées par des voitures propres. La ville s'est donc fixée pour objectif de remplacer 10 000 voitures par des véhicules propres sur une période de 10 ans.

Description du projet

Objectifs

- 90% des véhicules de la municipalité doivent être propres d'ici 2008 au plus tard ;
- 5% de carburants de substitution par rapport au volume total de carburant consommé ;
- 10 000 voitures propres à Göteborg.

Méthode

- > Diffuser l'information :
 - La tâche a été d'augmenter les connaissances sur les véhicules propres ;
 - Le projet a choisi d'établir un service web sur Internet en tant que source centrale d'informations (accessible à un nombre élevé de personnes, information toujours accessible mise à jour sans grands frais, etc) ;
 - Les visiteurs ont la possibilité de s'abonner gratuitement à un bulletin d'information ;
 - Des séminaires périodiques et d'autres activités ont été organisés ;
 - Les autorités locales ont offert gratuitement aux entreprises une assistance par téléphone et par e-mail. Les grandes entreprises avec de nombreux véhicules ont été sensibilisées directement par des appels et des visites personnelles.
- > Coopération avec les concessionnaires de voiture :
 - Organisation d'expositions de voitures propres, séminaires et autres activités, où les autorités locales et le secteur de l'automobile ont travaillé ensemble et ont partagé les coûts ;
 - Suffisamment de ressources ont été recueillies activement pour inciter des acheteurs potentiels à voir et tester les voitures. Cela a abouti à des contacts avec les acheteurs et les vendeurs et donc l'embryon d'un marché.
- > La municipalité comme modèle :
 - La crédibilité d'un tel projet, initié par la ville, passe nécessairement par la mise en place de voitures propres au sein même des services de la municipalité ;
 - Dès le début, le marché a été divisé en fonction des acteurs visés : les opérations municipales touchant environ 2000 voitures et les opérations privées touchant environ 50 000 voitures ;
 - En tant que principal acheteur de véhicules, Gatubolaget a été en mesure d'influencer les importateurs d'automobiles afin de présenter un plus grand nombre de modèles de voiture ;
 - En mettant en place une taxe environnementale dans le budget concernant les voitures conventionnelles, la direction politique a également

été en mesure de réduire les différences de prix et donc d'inciter à acheter des véhicules propres.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- À la fin de 2006, il y avait environ 8000 véhicules propres à Göteborg. En 2007, on prévoyait de 12 000 à 14 000 véhicules ;
- L'objectif de voir 5% des ventes de voitures neuves à Göteborg composée de voitures propres en 2008 au plus tard a été atteint en 2005. En 2006, les voitures propres ont représenté plus de 10% des ventes de voitures neuves en Suède ;
- Un objectif intermédiaire pour 2008 de 5% avait été fixé. En 2006, le niveau de carburants de substitution par rapport au volume total de carburant s'élevait à environ 3-4% ;
- A l'automne 2006, 70% des voitures utilisées par la municipalité étaient des voitures propres. Les prévisions indiquaient que l'objectif de 90% serait atteint en 2008 ;
- Le projet a permis de sauver environ 50 000 tonnes de dioxyde de carbone fossile et 100 tonnes d'oxydes d'azote à jour. Cette réduction correspond à environ 1% des émissions provenant du trafic de Göteborg ;
- Le bulletin d'information de la plate-forme web a plus d'un millier d'abonnés comprenant des vendeurs de voitures, des acheteurs, la presse, des fonctionnaires, les autorités publiques, etc.

Leviers de mise en œuvre

La municipalité disposait déjà d'une organisation interne pour l'achat de voitures (Gatubolaget). Il a suffi de modifier les objectifs de l'opération en faveur des voitures propres pour atteindre les objectifs concernant la municipalité.

Freins

Il a été difficile de convaincre les acheteurs autres que les autorités locales et les compagnies privées, d'acheter des véhicules propres. Les principaux arguments avancés concernaient principalement le faible nombre de modèles disponibles, le faible nombre de stations service pour carburants alternatifs et le prix élevé de tels véhicules.

Intégration au marché et dissémination

Informations sur le projet (en anglais) :

www.miljofordon.se/files/File/MiGfolderEngepost%20pages.pdf

Site officiel (en suédois) :

www.miljofordon.se

Perspectives

La ville de Göteborg souhaite continuer ses initiatives pour une mobilité durable. Les nouveaux objectifs à atteindre visent l'augmentation du nombre de personnes utilisant les transports en commun, la promotion du covoiturage, la sensibilisation des habitants à utiliser le vélo et la marche, etc.

ROUSSÉ

LA POSTE « VERTE »

Localisation

Bulgarie
Région de Roussé
Roussé : 170 000 habitants

Objet / type

L'initiative « Poste verte » en Bulgarie vise à promouvoir l'utilisation de véhicules électriques et hybrides dans les services postaux. Elle s'inscrit dans un projet plus global de niveau européen qui vise à échanger les meilleures pratiques et le savoir-faire de plusieurs villes européennes en la matière.

Acteurs / équipe

- La Municipalité de Roussé
- Université de Roussé « Angel Kanchev » (Bulgarie)

Compétence du porteur de projet

La municipalité dispose des moyens pour pouvoir transformer la flotte de véhicules des services postaux dans sa ville. Il s'agit simplement de remplacer des véhicules par d'autres, d'observer les résultats pour ensuite les partager avec les villes partenaires et l'opinion publique.

Dimension européenne

Le projet Green Post est une initiative à l'échelle européenne. Il rassemble la Hongrie, la Belgique, l'Italie et la Bulgarie dans l'optique d'un échange de bonnes pratiques. Les 4 villes partenaires sont : Perugia en Italie, Bruxelles en Belgique, Szentendre en Hongrie et Roussé en Bulgarie.

Partenaires

- Poste Italianae SpA, Italie (coordination du projet européen)

- Magyar Posta (Hongrie)
- La Poste - De Post (Belgique)
- Ville de Perugia
- Université de Perugia/CIRIAF
- Legambiente
- Ducati Energia

Publics cibles

Les services postaux de différentes municipalités et l'opinion publique.

Budget

- Budget total du projet green post : 1 518 197 €
- Contribution européenne : 50%

Contexte - genèse du projet

Les services postaux de livraison du courrier sont un élément important de la vie quotidienne. Fonctionnant dans toutes les villes européennes, la Poste permet de mettre en lien 800 millions de personnes par jour. Les opérateurs postaux ont souvent été en avant-garde d'innovations respectueuses de l'environnement et c'est un défi qui doit être constamment renouvelé.

Les effets de l'introduction de véhicules alternatifs dans la flotte des services postaux doivent être correctement analysés dans une perspective sociale et économique afin de pouvoir être largement mis en œuvre par l'industrie des services. Le projet « Poste verte » se présente ainsi comme un échange des meilleures pratiques tirées de l'introduction de véhicules électriques et hybrides dans les services postaux des 4 pays partenaires.

Les agences postales des quatre pays partenaires du projet testeront différents véhicules à faible pollution. Leur coût-efficacité et les avantages environnementaux seront ensuite évalués. Le projet a démarré en décembre 2007 et se terminera en juin 2010.

Description du projet

Objectifs

- Remplacer les véhicules fonctionnant à l'essence par des véhicules électriques et hybrides pour la livraison du courrier ;
- Réduire les émissions de CO₂ et la consommation de carburant ;

- Améliorer l'efficacité énergétique et réduire la pollution de l'air dans les 4 pays de l'UE : l'Italie, la Belgique, la Hongrie et la Bulgarie ;
- Soutenir le marché du véhicule électrique ;
- Atteindre les groupes cibles par des campagnes d'information pour stimuler les initiatives et mettre en œuvre des mesures visant à optimiser l'efficacité énergétique dans le secteur des transports ;
- Stimuler la reproduction d'initiatives similaires dans d'autres postes et dans tous les secteurs des transports.

Méthode

- > Applications concrètes :
 - Introduction de nouveaux véhicules électriques et hybrides dans le service postal de livraison ;
 - Activités d'information et de communication à l'occasion d'événements ;
 - Coordination avec les autorités locales, les universités et les écoles.
- > Evaluation : Elaboration d'un modèle économique et social d'ensemble
 - Impact sur l'environnement ;
 - Analyses économiques ;
 - La formation en gestion et entretien.
- > Utilisation des données :
 - Evaluation du rapport coût-efficacité et les avantages environnementaux de l'investissement ;
 - Partage et discussion des informations entre toutes les parties prenantes, afin de stimuler la reproduction des initiatives similaires (investissements) ;
 - Stratégie de communication intensive envers le public.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Réduction des émissions de CO₂ et de la consommation de carburant lors de la livraison du courrier des services.
- > Évènements :
 - Semaine nationale pour la « poste verte » : 01/06/2009-05/06/2009 ;
 - Promotion de véhicules propres auprès des employés de la Poste et le Grand public ;
 - Tests et présentation de véhicules (Roussé) : 10-11 novembre 2008.

Leviers de mise en œuvre

Le projet a été rendu possible grâce au soutien financier de l'Union européenne et à la coordination des services postaux italiens.

Freins

Un tel projet nécessite un investissement financier non négligeable ce qui peut constituer un frein pour certaines municipalités souhaitant elle aussi changer les véhicules utilisés par leurs services postaux.

Intégration au marché et dissémination

Site officiel du projet : www.greenpostproject.eu

Perspectives

Le projet devrait servir de base à d'autres initiatives en Europe pour la promotion des véhicules alternatifs dans les services postaux mais également dans d'autres services impliquant des transports quotidiens.

BERLIN

1 000 TAXIS VERTS POUR BERLIN

Localisation

Allemagne
Région Berlin
Population : 3 500 000 habitants

Objet / type

Le projet « 1000 taxis verts pour Berlin » vise à atteindre un nombre de 1000 taxis fonctionnant au Gaz Naturel Compressé (GNC) à Berlin. Grâce à un partenariat public-privé, il vise à encourager l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement.

Acteurs / équipe

- Ministère fédéral de l'environnement
- Département du Sénat berlinois pour le développement urbain
- Département du Sénat berlinois de l'économie, du travail et des femmes
- Compagnies gazières (GASAG, Ruhrgas, VNG)

Compétence du porteur de projet

Le ministère fédéral allemand dispose des moyens réglementaires et financiers pour mener à bien des projets de grande envergure sur une longue période.

Les compagnies gazières disposent des technologies nécessaires à la réalisation d'un tel projet. Elles peuvent mettre en place des incitations concrètes pour pousser les conducteurs à se tourner vers les voitures au gaz naturel (incitations financières, publicité, etc).

Dimension européenne

Le projet servira de bonne pratique à d'autres pays européens. Son succès pourrait mener à des politiques similaires en faveur des véhicules verts dans d'autres villes européennes.

Partenaires

- Association des taxis berlinois
- Producteurs et vendeurs de voitures
- Compagnies gérant des stations essence
- Compagnies de taxi
- Auto-écoles

Publics cibles

Les taxis et les voitures d'auto-école.

Budget

4.1 millions € du gouvernement fédéral.

4 millions € pour la mise en place de 10 nouvelles stations au gaz naturel + 3 millions € pour les bons de gaz naturel offerts et la campagne de communication de la compagnie GASAG.

Contexte - genèse du projet

Un constat a été fait rapidement au niveau de l'Allemagne : le faible taux de circulation de véhicules fonctionnant au gaz naturel ainsi que le faible nombre de stations pour faire le plein en gaz naturel. Sur base de ce constat, a été décidée la mise en place d'un projet à long terme.

En 2001, les trois acteurs principaux du projet : le ministère allemand pour l'environnement, le Sénat de Berlin ainsi que trois compagnies ga-

zières dont GASAG ont passé un accord afin d'augmenter le nombre de taxis et voitures d'auto-école roulant au gaz naturel dans la ville de Berlin. Les taxis verts devaient être vecteurs de dissémination pour une technologie plus propre : le gaz naturel.

Les taxis comptent pour une part importante du système de transport d'une ville et sont en majorité des véhicules fonctionnant au gasoil ou à l'essence. Le remplacement d'un taxi diesel par un taxi au gaz naturel mène à une réduction de 95% des particules polluantes libérées lors d'un fonctionnement au diesel. Même si les taxis représentent à peine 0,1% du trafic berlinois, leur remplacement par des véhicules au gaz naturel réduirait la pollution due aux particules de 1%, à cause de leur fort kilométrage, selon le ministère de l'environnement. Un autre argument fort pour engendrer un changement est que le prix du gaz naturel est environ 30% moins cher que l'essence et 50% moins cher que le gasoil. Ils produisent également de plus faibles émissions : 20% de moins d'émissions de CO₂ et 50% de réduction des émissions de monoxyde de carbone.

Description du projet

Objectifs

- Faire passer le nombre de taxis fonctionnant au gaz naturel à 1000 dans la ville de Berlin ;
- Aboutir à 100 voitures d'auto-école roulant au gaz naturel ;
- Sensibiliser la population à l'utilisation de voitures fonctionnant au gaz naturel afin d'influencer sur les comportements.

Méthode

- > Projet mené sur longue période : Septembre 2001 - décembre 2006 ;
- > Étude :
 - Sur la base d'indications données par les chauffeurs de taxi eux-mêmes, les meilleures localisations pour les stations de gaz naturel au sein de la ville ont été établies ;
- > Programme d'incitations :
 - L'idée était que les premiers arrivés seraient les mieux servis. En l'occurrence, les premiers conducteurs à vouloir acquérir une voiture au gaz naturel recevaient une plus grande subvention que ceux qui se manifestaient plus tardivement. Ainsi, le projet encourageait un développement rapide des taxis propres. Les premiers 400 conducteurs de taxi et les 40 premières auto-écoles ont reçu une subvention de 3 100€ du ministère fédéral de l'environnement. Jusqu'au 700^{ème} taxi et la 70^{ème} auto-école, une subvention de 2 600€ a été allouée, passant à

2050 € jusqu'au 1000^{ème} taxi et la 100^{ème} auto-école ;

- La compagnie berlinoise GASAG a offert aux bénéficiaires du 1^{er} groupe 1 500€ de gaz naturel gratuit, 1 000€ pour ceux du second groupe et 500€ pour le dernier groupe ;
 - La même compagnie de gaz GASAG s'est engagée à maintenir ses prix à un niveau compétitif (30% inférieur à celui du diesel), incitant ainsi un peu plus les conducteurs à se tourner vers ce type de véhicule.
- > Visibilité du projet :
- Chaque taxi roulant bénéficiaire du projet arborait un drapeau vert sur sa carrosserie ainsi qu'un slogan « *Ich tanke Erdgas* », littéralement « Je fais le plein au gaz naturel ». Ceci permet ainsi une sensibilisation des usagers des taxis mais surtout des propriétaires de voitures ;
 - Promotion du projet à l'occasion de divers événements.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Augmentation du nombre de taxis et de véhicules d'auto-école roulant au gaz naturel. En 2007, le nombre de taxis ayant bénéficié du projet s'élevait à environ 888. Concernant les auto-écoles, environ 88 s'étaient équipées de voiture au gaz naturel ;
- La compagnie GASAG a étoffé le réseau de stations pour faire le plein de Gaz Naturel Compressible. Le nombre de stations était environ de 13, toujours en 2007 ;
- En 2002 a été mis en place un système permettant de demander, par l'intermédiaire d'un appel vers plusieurs centrales de taxi, un taxi au gaz naturel.

Leviers de mise en œuvre

C'est grâce au soutien financier du gouvernement et à l'engagement de la compagnie GASAG que le projet a pu porter ses fruits. En effet, l'achat d'un véhicule au gaz naturel constitue un coût dissuasif et l'accent a été mis sur le soutien à l'achat ainsi qu'au développement des capacités pour faire le plein, rendant le projet plus attractif.

Freins

- > La faible offre de voitures fonctionnant au gaz naturel ;
- > Le besoin de voitures de grande qualité ;
- > La nécessité d'avoir des distances courtes entre les stations pour faire le plein.

Intégration au marché et dissémination

La campagne de publicité entourant le projet, associée à un engagement fort des compagnies disposant de la technologie du gaz naturel, a permis une diffusion adéquate du projet.

Perspectives

D'autres villes européennes pourraient reprendre la même initiative à leur échelle, l'exemple berlinois servant ainsi de bonne pratique. La ville de New York a sans doute été inspirée par l'initiative. En 2007, le maire de la ville, Michael Bloomberg annonçait des mesures pour que tous les taxis new-yorkais soient hybrides à l'horizon 2012.

Contacts :

TUT - Tausend Umwelt-Taxis für Berlin

GASAG-Haus

Reichpietschufer 60

10785 Berlin

+49 30 78 72 3848

grapsch@gasag.de

www.tut-berlin.de (German language)

Links to reports and other related information www.stadtentwicklung.berlin.de

THÉMATIQUE 7 :

AGIR EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Introduction

Chaque année plus de 40 000 personnes sont tuées dans des accidents sur les routes de l'Union européenne, devenue une priorité sur les agendas gouvernementaux. Au titre de la sécurité routière, de très importants progrès ont néanmoins été réalisés depuis la fin des années 1970, dont l'application reste cependant surtout limitée aux pays développés. Des éléments visibles ont été développés, comme l'amélioration technologique des véhicules axée sur des équipements de sécurité (casques, ABS, etc.), le développement d'un réseau autoroutier plus sûr, des équipements de sécurité. Le renforcement des normes, des mécanismes de contrôle et de sanction illustrés par les radars automatiques est accompagné de politiques d'éducation. Pourtant, parler de sécurité routière revient également à replacer la problématique dans un contexte élargi : celui de la vulnérabilité des usagers et de l'accessibilité, de l'utilisation des espaces publics, du partage des territoires, de la conception de l'urbanisme et de la voirie, ou encore de l'organisation des transports collectifs.

En quoi la sécurité routière contribue-t-elle à une mobilité plus durable ?

I. Faire de la sécurité routière l'alliée du développement durable :

A. Comment concilier sécurité routière et objectifs de mobilité durable ?

La sécurité routière est caractérisée par une forte demande sociale. L'évolution de nos sociétés a profondément changé la donne de la mobilité : vieillissement de la population, (re)déploiement des tramways et autres transports en commun, usage du vélo et des deux roues motorisés par les populations jeunes, urbanisation. Des faits sociaux qui ont tous des conséquences sur les déplacements, leur augmentation et l'augmentation simultanée de l'accidentalité. Mais dans le même temps, les déplacements sont marqués par l'intérêt croissant accordé à la pollution atmosphérique et aux gaz à effet de serre, à tel point que problématique environnementale et problématique de sécurité deviennent indissociables dans la gestion de la mobilité.

Ainsi, si la priorité de développement est aujourd'hui orientée vers certains modes plus économes et moins polluants (TC et modes doux), à la

recherche d'une efficacité énergétique, les exigences de sécurité sont toujours prioritaires. Un vrai défi en termes d'aménagement est donc sous-jacent. La sécurité recoupe également la dimension de participation citoyenne avec des démarches dites de « Code de la rue » visant *in fine* à une évolution des réglementations afin de mieux prendre en compte les usagers vulnérables et donc aussi de discuter des aménagements possibles.

B. L'éco-conduite, une pratique sécuritaire et durable ?

Alliant économies d'énergie, développement durable et action en faveur de la sécurité routière, l'éco-conduite rassemble un ensemble de techniques préventives : limitation des trajets courts en voiture, pression optimale des pneus, pas d'abus de l'usage de la climatisation (comptant jusqu'à 20% de consommation supplémentaire), démontage des galeries (jusqu'à 10% supplémentaires), conduite souple sans accélérations ni freinages brutaux, etc. L'éco-conduite permet :

- des économies en carburant significatives, au total jusqu'à 25% de consommation de carburant en moins selon des études récentes menées auprès de conducteurs en Suisse ;
- une diminution des émissions de GES et de polluants.
- une augmentation de la sécurité routière. Suite à des formations post-permis dans les entreprises, on a ainsi pu observer une baisse moyenne des accidents de 10 à 15% ;

II. L'insécurité ne doit plus être le prix à payer de notre mobilité :

A. Dépasser les contradictions entre sécurité et mobilité durable :

L'aménagement du territoire joue un rôle majeur dans les politiques de sécurité routière à deux niveaux :

- L'organisation des déplacements à proprement parler : transports en commun, vélos, marche à pied, voitures, stationnement ;
- L'organisation du cadre des déplacements : conception des espaces publics, partage de l'espace et réflexion sur le bâti sont liés à la question de la mobilité. La répartition des habitations, activités et commerces influe en particulier sur les distances.

Or, l'aménagement pose des questions centrales à la sécurité routière : quels moyens de déplacement favoriser ? Comment encadrer le dévelop-

pement des modes doux en prenant en compte l'impératif de sécurité ? On peut s'étonner à cet égard que les vélos en libre-service ne proposent pas de casque, en contradiction avec les campagnes de sécurité routière. Les politiques de restriction de l'usage de la voirie visant un report modal vers les TC, risquent également de favoriser l'essor des deux-roues motorisés, lesquels on le sait constituent une part démesurée des accidents de la route.

La sécurité routière avec les phénomènes de mobilité internationale se heurte aussi à une hétérogénéité des législations. Règles et sanctions diffèrent en particulier au niveau européen, bien que des accords bilatéraux permettent parfois de poursuivre les contrevenants au-delà des frontières. L'Union européenne s'est fixée l'objectif de diviser par deux le nombre des tués sur ses routes entre 2001 et 2010⁸⁹, ce qui suppose d'aller bien plus loin qu'une simple juxtaposition des politiques nationales, en harmonisant les sanctions, renforçant les contrôles, luttant contre la fraude sur les permis de conduire (et la revente de « points » dans les États où ce système de permis existe) et en multipliant les actions de sensibilisation et de formation.

B. Avec la croissance des échanges, l'insécurité touche passagers et marchandises, quels que soient les modes empruntés :

Parler de sécurité routière permet aussi d'évoquer les exigences en matière de sécurité à imposer à l'ensemble des modes :

- Pour le transport routier de marchandises, une série de législations européennes, mais aussi dans chaque État membre met l'accent sur le transport de marchandises dangereuses⁹⁰ ou la sécurité dans les tunnels⁹¹, point particulièrement noir du trafic routier. En outre, au cœur des débats actuels, le gabarit des camions devrait être règlementé car les « super-camions » (jusqu'à 60 tonnes) n'ont d'écologique que leur nom : les « écocombi » dont les défenseurs arguent de leurs gains en termes de consommation de carburant. Les autoriser sur nos routes, c'est abandonner l'idée d'un report modal de grande envergure ;

89. Voir à ce propos : Commission européenne, *La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix* (Livre Blanc sur les Transports), COM(2001)370, 12 septembre 2001 et *Programme d'Action Européen pour la sécurité routière - réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2010 : une responsabilité partagée*, COM(2003)311, 2 juin 2003.

90. Commission européenne, Directive portant sixième adaptation au progrès technique de la directive 94/55/CE du Conseil relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, 2006/89/CE, publié au JOUE L 305/4, 4 novembre 2006, 2p.

91. Parlement européen et Conseil, Directive concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, 2004/54/CE, 29 avril 2004.

- Pour le transport aérien de passagers, l'Union européenne a mis en place une liste noire des compagnies aériennes. Mais cela a essentiellement déplacé le problème, les compagnies et appareils interdits sur le sol européen s'étant reporté sur d'autres marchés tout autant porteur économiquement étant donné la croissance du trafic. C'est le triste constat de la catastrophe aérienne de l'Airbus de Yemenia Air aux Comores ;
- Pour tous les modes, parler de sécurité revient enfin à évoquer la lutte contre le terrorisme qui, en Europe, a touché les systèmes de transport publics des villes de Madrid (11 mars 2004) et Londres (7 juillet 2005).

Danemark

ADONIS

Localisation

DK

Danemark, Pays-Bas, Espagne, Suède, Belgique

Objet / type

ADONIS : Analyse et développement d'un nouvel aperçu de la substitution de la voiture pour de courtes distances par le cyclisme et la marche (Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking)

Acteurs / équipe

Promoteur : Danish Council of Road Safety Research (DK)

Compétence du porteur de projet

Le but de l'Institut est de renforcer la recherche sur le transport avec une attention spéciale sur la sécurité, les risques, ainsi que sur l'économie et la modélisation.

DTU effectue la recherche scolaire, la recherche appliquée, un travail innovant, des services de consultance et de communication du savoir-faire en vue de rendre les résultats de la recherche disponibles pour l'exploitation pratique.

Une large base de recherches constitue l'Institut ; des activités sont prévues avec une attention spéciale sur les aspects interdisciplinaires des problèmes de transport.

En outre, DTU transport participe activement à la formation de chercheurs.

L'Institut participe activement à la coopération nationale et internationale de recherches et à sa coordination.

Dimension européenne

Projet de recherche commandité par la Commission européenne, DG Transport - DG VII/E

Partenaires

- SWOV - Institute for road safety research (NL)
- Ingeniería de tráfico, S.L. (ES)
- Swedish national road and transport research institute (SE)
- Langzaam Verkeer VZW (BE)
- University of Groningen (RuG) (NL)
- Danish Road Directorate (DK)

Publics cibles

Les décideurs politiques européens

Budget

Coût total en kECUs : 775

Contribution totale de l'UE en kECUs : 404

Contexte - genèse du projet

Projet de recherche commandité par la Commission européenne, DG Transport - DG VII/E

Description du projet

Objectifs

1. Présenter une vue d'ensemble des bonnes pratiques pour favoriser le cyclisme et la marche au lieu de la voiture dans les villes, ceci en donnant une vue d'ensemble des infrastructures et d'autres mesures favorables et en comparant :
 - les mesures qui soutiennent le cyclisme et la marche ;
 - les mesures existantes dans les villes promouvant le cyclisme et la marche et dans les villes ne les promouvant pas.
2. Fournir de nouvelles connaissances sur le choix modal des usagers de la route relatifs aux voyages courts urbains en rassemblant et en étudiant :

- les facteurs comportementaux affectant le comportement de transport (choix modal) ;
 - les modèles quotidiens de voyage.
3. Fournir de nouvelles connaissances sur les attitudes et comportements provoquant des accidents de la circulation urbaine en deux parties (voiture-cycliste et voiture-piéton), ceci grâce à des entrevues en profondeur avec des personnes concernées ; en effet, il est supposé que l'amélioration de la sécurité du cyclisme et de la marche pourrait jouer un rôle important, notamment au niveau de la fissure modale urbaine.
 4. Présenter des recommandations générales et des directives aux décideurs concernant les directions à prendre afin que la marche et le cyclisme soient favorisés (au lieu de la voiture pour des courtes distances) et que d'autres initiatives dans ce domaine soient poursuivies.

Les cas d'étude ont eu lieu à Amsterdam, Barcelone, Copenhague et Bruxelles (Bruxelles : objectifs 1 et 4 uniquement).

Méthode

Les objectifs ont été atteints grâce aux tâches suivantes :

1. Spécification d'une clé aux mesures appropriées, prenant en considération la situation et la politique réelles de la ville pour le cyclisme et la marche ;
2. Identification du comportement des usagers de transport et des facteurs importants menant au choix modal dans le trafic urbain basé sur des entrevues et l'analyse des données ;
3. Mise en œuvre d'une série d'entrevues avec des personnes ayant été impliquées dans des accidents ;
4. Rédaction de conclusions générales du projet en intégrant les résultats des différentes tâches.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Des recommandations représentent le principal résultat de ce projet et portent sur des propositions encourageant le cyclisme et la marche, décourageant la conduite de véhicules et augmentant la sécurité du cycliste et du marcheur. Les équipements permettant cela doivent être :
 - rentables ;
 - sûrs (sécurité routière et sûreté sociale) ou au moins plus sûrs que la solution actuelle ;
 - une partie d'un plan intégré de transport pour le cyclisme et la marche.

- > Rapport public : « Comment substituer les trajets courts en voiture par le cyclisme et la marche ? ».

Intégration au marché et dissémination

Le consortium diffuse les rapports et les résultats du projet dans l'environnement international de recherches sur le transport par tous les canaux disponibles comprenant le Forum des Instituts de Recherche Européens de Sécurité Routière (the Forum of European Road Safety Research Institutes), des bases de données internationales de transport, des périodiques scientifiques etc. RfT - en coopération avec les partenaires de projet - édite et dissémine également les résultats principaux plus largement dans les pays impliqués. Des communiqués de presse sont distribués et les informations supplémentaires sont présentées.

Des contacts spéciaux sont établis avec les institutions-clé et les personnes-clé comprenant les représentants des gouvernements locaux dans les villes où les études de cas ont eu lieu.

Des articles sont écrits tant à destination des experts que des fonctionnaires et décideurs locaux. Des conférences et des séminaires nationaux et régionaux sont prévus, dans le but de discuter de la manière dont les résultats peuvent être mis en application dans les villes spécifiques. Ces conférences sont destinées aux fonctionnaires décideurs urbains, aux experts en matière de planification urbaine, aux scientifiques etc. du trafic urbain afin d'encourager d'autres discussions, des projets-pilotes et des recherches dans ce domaine.

Perspectives

Une recherche sera faite pour les collaborateurs appropriés:

- Autorités locales outre-mer, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'UE, qui ont un intérêt à favoriser le cyclisme et la marche ;
- Organismes de recherche impliqués dans l'encouragement du cyclisme et de la marche par l'éducation et/ou des campagnes ;
- Organisme de recherche intéressé à utiliser un modèle de comportement de transport.

Contacts:

Inger Marie Bernhoft

Adresse: Danmarks TransportForskning (DTF) / The Danish Transport Research Institute (DTF)

Danish Council of Road Safety Research

Knuth-Winterfeldts Allé

Bygning 116 Vest
DK - 2800 Kgs. Lyngby, Denmark
Tél: +45 45 25 65 00
Tél direct: +45 45 25 65 30
Fax: +45 45 93 65 33
imb@dtf.dk

Commission européenne

Mr. Remi Mayet

Tél: +32 2 296 46 77

Fax: +32 2 295 43 49

Union européenne

VOICE

Localisation

Union européenne

Autriche, Belgique, République Tchèque, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie, Pologne, Portugal, Espagne, Royaume-Uni

Objet / type

Le but principal de cette activité (cofinancée par la Commission européenne) est de sensibiliser les décideurs politiques européens sur les besoins des usagers de la route vulnérables en établissant un réseau basé à Bruxelles des O.N.G.s concernées par la sécurité de ce groupe en particulier.

Acteurs / équipe

Promoteur: European Transport Safety Council (ETSC)

Compétence du porteur de projet

ETSC est une organisation indépendante à but non lucratif basée à Bruxelles consacrée à la réduction du nombre et de la sévérité des blessures dues à des accidents de transport en Europe. Fondé en 1993, ETSC fournit une source impartiale d'avis d'experts sur des sujets de sécurité de transport à la Commission européenne, au Parlement européen et aux Etats membres.

Dimension européenne

Dans le cadre de la campagne VOICE, une série de fiches se concentrant

sur 12 pays européens ont été rédigées ; de plus, 12 rapports en ligne ont été produits sur l'identification et le traitement des emplacements à haut risque de sécurité routière dans 12 pays de l'UE.

Partenaires

- AGE - the European Older People's Platform
- ANEC - the European consumer voice in standardisation
- Health and Environment Alliance
- European Child Safety Alliance
- European Disability Forum
- European Public Health Alliance
- European Transport Safety Council
- European Federation for Transport and Environment
- Voetgangersbeweging / Belgian Pedestrian Association
- BEUC - The European Consumers Organisation

Publics cibles

Professionnels de la sécurité routière de tous les secteurs, y compris au niveau national, ainsi que les fonctionnaires d'UE et le personnel des ONG.

Budget

400 000 euros.

Contexte - genèse du projet

Suite au 3^{ème} programme d'action de sécurité routière de l'UE pour le « partage de la responsabilité », cette campagne rappelle aux politiciens, bureaucrates et industriels leur responsabilité et en particulier, le type de leadership politique nécessaire pour que les décideurs acceptent leurs responsabilités ; cette approche a dans le passé, fait preuve de grands gains de sécurité.

Chaque année, 43,000 personnes approximativement sont tuées sur les routes de l'UE, tandis que plus de trois millions y sont blessées. Les usagers vulnérables de la route, tels que les enfants cyclistes ou le piéton âgé, sont les plus en danger. Les besoins de ces voyageurs vulnérables sont fréquemment négligés sinon oubliés par les décideurs de politiques de transport: ils sont devenus « les voyageurs oubliés » de la politique des transports.

En raison de cette négligence, ceux-ci sont exposés à des risques de loin supérieurs à ceux du conducteur moyen des routes européennes. A titre illustratif, le cyclisme et la marche représentent un risque de fatalité par distance 7 à 9 fois supérieur à un trajet en voiture.

Cependant, des mesures peuvent améliorer la situation des piétons et des cyclistes les plus jeunes et plus âgés en Europe. De telles mesures appliqueraient une approche systémique à la sécurité routière préconisant l'application efficace et renforcée du code de la route, ainsi que l'amélioration de la conception et de la construction des véhicules et des routes. D'ailleurs, plusieurs de ces solutions sont prêtes à être implémentées, d'un point de vue technique et légal. Cependant, est plutôt absente la volonté des décideurs quant aux politiques et à l'industrie du transport. En effet, ceux-ci sont souvent hésitants à accepter leur responsabilité particulière et à faire largement appliquer ce qui est déjà faisable. Sans la volonté des décideurs de l'Europe à accepter leur responsabilité, aucune motivation durable n'existera pour protéger les usagers vulnérables de la route du haut niveau permanent de blessures et de mortalité.

Description du projet

Objectifs

La campagne ETSC VOICE a quatre objectifs bien définis. Chacun de ces objectifs correspond à une activité spécifique, cherchant à atteindre un certain nombre de buts.

1. Faire pression sur les décideurs politiques européens afin qu'ils acceptent leurs responsabilités et qu'ils considèrent les besoins des usagers de la route vulnérables (*Le réseau de VOICE*) ;
2. Mettre en exergue les bonnes et mauvaises pratiques dans la politique de la sécurité routière (*La personnalité de VOICE*) ;
3. Faire pression en faveur de l'implémentation intégrale des mesures existant au niveau national (*Les faits de VOICE*) ;
4. Améliorer (auto-renforcement) l'agencement de la route dans les villes européennes (*Le terrain de VOICE*).

Méthode

La campagne a débuté début 2005. Dans le cadre de la campagne VOICE, ETSC :

- sur le réseau VOICE - a maintenu de bonnes relations de travail avec ses partenaires, a organisé des réunions et des discussions périodiques pour développer des positions communes et des réponses à la législation européenne dans différents domaines tels que la protection des

- piétons ;
- sur les récompenses VOICE - dessins animés accrédités, conçus et édités - 18 récompenses dans le journal européen VOICE basé à Bruxelles ;
- sur les faits VOICE - 12 rapports en ligne (recherche, conception et édition) nationaux sur la situation de la sécurité routière pour les usagers vulnérables ;
- Emplacements VOICE - accréditation et publication de 12 rapports en ligne sur l'identification et le traitement des emplacements à haut risque de sécurité routière dans 12 pays de l'UE.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Le réseau de VOICE: Faire pression sur les décideurs politiques européens. ETSC a établi un réseau européen des ONG en faveur des intérêts des usagers vulnérables de la route - VOICE. Ce réseau planifie et dirige des activités communes. Le réseau VOICE:
 - A mis en lumière le profil des usagers vulnérables de la route et leurs besoins auprès des décideurs politiques de l'UE ;
 - A fait pression sur les décideurs politiques de l'UE à propos de dossiers spécifiques ;
 - A fourni la base pour qu'une forte coalition émerge de ces différentes organisations afin que leurs caractéristiques et expertise de soutien mutuel puissent servir aux usagers vulnérables de la route.
- > La personnalité de VOICE: Mettre en exergue les bonnes et mauvaises pratiques
Sur une base bimensuelle, le réseau VOICE a identifié un individu (directeur, politicien, bureaucrate) en Europe, qui avait récemment agi de manière « irresponsable » en prenant une décision ou en exprimant une opinion ou en entreprenant un comportement (ou en décidant de ne rien faire), ceci ayant eu un impact négatif sur la sécurité des usagers vulnérables de la route. D'autre part, des individus ont été félicités pour leur contribution positive à la sécurité routière et à la protection des usagers vulnérables de la route.
- > Les faits de VOICE: Faire pression en faveur de l'implémentation intégrale des mesures existantes
Pour les pays qui agissaient d'une manière particulièrement négative quant à la protection des usagers vulnérables de la route, une feuille de données a été établie dans la langue propre à chaque pays. En considérant les facteurs linguistiques, géographiques, démographiques et la scission modale, ainsi que les taux relatifs d'accident des usagers vulnérables de la route, 12 pays ont été identifiés :

Autriche, Belgique, République Tchèque, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie, Pologne, Portugal, Espagne, Royaume-Uni

Les données ont souligné l'importance de l'existence d'une boîte à outils de mesures qui devraient être mises en application, ou pourraient être mieux mises en application. Ces mesures ont été distribuées aux groupes des pays membres des organisations européennes coopérant au réseau Voice. Elles fournissent une base d'information sur laquelle les campagnes nationales pourraient être fondées. Cette activité a également facilité une coopération analogue entre les ONGs à un niveau national à celles au niveau européen dans le réseau Voice.

- > Le terrain de VOICE: Améliorer (auto-renforcement) l'agencement de la route. Une série d'études spécifiques quant aux endroits ont été entreprises dans les 12 pays mentionnés ci-dessus (un emplacement par pays) ; ces études ont mis en exergue un problème très spécifique d'infrastructure qui mettait les usagers vulnérables de la route en danger. Les études étaient des évaluations détaillées en profondeur des emplacements (à haut risque) spécifiques et les besoins d'intervention spécifique de politique.

Les problèmes mis en lumière par ces études sont principalement concentrés sur des problèmes d'infrastructure, mais pourraient également inclure d'autres interventions protégeant les usagers de la route vulnérables tels qu'une limitation de vitesse. Les résultats de ces études ont été présentés aux autorités locales et ETSC a demandé un engagement des politiciens locaux pour travailler sur l'implémentation de la mesure d'amélioration proposée. Les résultats seront exposés sur le site internet d'ETSC.

Leviers de mise en œuvre

Bon niveau de coopération entre tous les partenaires du projet.

Freins

Aucun.

Intégration au marché et dissémination

Toute l'information a été exposée en ligne en vue d'un accès public le plus large possible.

Perspectives

La campagne s'est terminée en 2007.

Contacts :

Antonio Avenoso
Executive Director
European Transport Safety Council
Avenue des Celtes 20
1040 Brussels
tel: 02/230 41 06
fax: 02/230 42 15
information@etsc.eu

FRANCE

ensemble à vélo

Localisation

France

Objet / type

« Ensemble à vélo, plus de vélos, moins de CO₂ », est une action de responsabilisation qui s'adresse à des élèves de CM1 ou CM2, une génération qui devra intégrer durablement le vélo parmi les moyens de transport à sa disposition.

Acteurs / équipe

- Prévention MAIF (antenne de la MAIF)
- Ministère de l'Éducation nationale et la direction à la Sécurité routière.

Compétence du porteur de projet

Prévention MAIF mène toute une série d'actions de prévention concernant la sécurité routière (jeux interactifs, catalogues de sécurité routière, etc).

Dimension européenne

Le projet n'a pas, en tant que tel, de dimension européenne.

Partenaires

- ADEME
- Gendarmerie nationale
- Police nationale
- Préfecture de police de Paris

Publics cibles

Élèves de CM1 ou CM2.

Budget

Information non communiquée

Contexte – genèse du projet

Beaucoup de cyclistes agissent en citoyens responsables et conscients de leur environnement en privilégiant le vélo, mais adoptent à contrario, des comportements dangereux en ne respectant pas les règles de circulation routière qui s'appliquent à tous les véhicules. Traditionnellement le vélo a toujours été associé à un loisir, ou à un sport. « On fait du vélo » plus qu'on « conduit un vélo ».

De plus en plus de citoyens s'impliquent et utilisent le vélo pour leurs déplacements de courte et de moyenne distances ; ce phénomène est accéléré par les offres nouvelles de vélos en libre service. Même si le vélo n'est pas le moyen de transport le plus dangereux, il génère trop d'accidents de personnes. Mathématiquement l'augmentation du nombre de cyclistes aura une incidence sur le nombre d'accidents.

Sans la prise de conscience que le vélo est un véhicule au même titre qu'un autre et qu'il convient de conduire en respectant les règles de circulation et de sécurité qui s'appliquent à tous les véhicules, le développement exponentiel des déplacements à vélo aura pour conséquence l'augmentation des accidents graves.

C'est pourquoi, agir au niveau des jeunes cyclistes à travers une action de prévention permettrait de former de futurs conducteurs de vélos responsables et respectant les règles de sécurité routière nécessaire pour éviter des accidents.

L'action « Ensemble à vélo » a débuté en novembre 2008 et s'achèvera en juin 2011.

Description du projet

Objectifs

- L'objectif n'est pas d'apprendre aux écoliers la pratique du vélo ;
- La valorisation de la pratique du vélo à l'attention des enfants et des familles sur le plan de la santé et de l'environnement ;
- Responsabiliser les enfants et les familles sur leur propre sécurité et sur le respect des usagers les plus vulnérables ;

- Faire prendre conscience de la nécessité de maîtriser parfaitement la conduite du vélo, en respectant les mêmes règles que les autres conducteurs ;
- Valoriser le vélo comme un moyen de transport à part entière, parfaitement adapté à certains déplacements ;
- Sensibiliser les familles à l'impact environnemental des véhicules à moteur.

Méthode

> Éducation à la sécurité routière :

- Formation de 4 à 6 séances de 45 minutes chacune. Lors de la première session, chaque enfant se voit remettre son « code du jeune cycliste » qui constitue le support d'apprentissage en classe et qu'il pourra ramener à la maison pour tester ses connaissances avec sa famille ;
- Kit pour former 30 enfants est fourni aux professeurs : 1 DVD ROM. 30 « codes du jeune cycliste ». 30 Permis Cyclistes 30 fiches d'examen pour le Permis Cycliste. 2 affiches ;
- En classe l'enseignant dispose d'un DVD qui présente des mises en situation et des questions à choix multiples permettant aux élèves d'apprendre de façon ludique et de partager leurs points de vue ;
- A l'issue des sessions de formation, un petit examen permettra aux enfants de passer et de se voir remettre, s'ils le réussissent, leur « Permis Cycliste pour les enfants ».

> Cérémonie de remise des prix

- Symbolise l'engagement de l'enfant à respecter les règles de prudence apprises et doit être solennisée par la présence des enseignants, des parents, de la presse locale et des élus locaux, qui marquent collectivement leur reconnaissance du travail accompli par l'enfant ;
- Distribution d'un gilet retro-réfléchissant pour chaque enfant ;
- Cet événement local est aussi l'occasion de marquer l'engagement collectif de toutes les personnes présentes à œuvrer quotidiennement pour une circulation plus prudente, apaisée et respectueuse de l'autre.

> Pique-nique à vélo :

- À l'issue de sa formation au permis cycliste, chaque enfant est sollicité pour convaincre cinq adultes de son entourage d'adhérer à la logique "PLUS de vélos = MOINS de CO₂" ;
- Chaque adulte s'engage à participer à un pique-nique qui aura lieu le

premier week-end de juin (6 et 7 juin 2009) ou à en être solidaire en réduisant ce jour-là ses déplacements en véhicule à moteur dans la proportion de son choix ;

- Dans les écoles ayant mis en œuvre l'opération, des enfants et leurs familles seront invités à se rassembler à vélo pour converger ensemble vers un parc, une place, un lieu de leur ville ou de leur village et partager ensemble un pique-nique convivial ;
- A l'issue de cette journée, le total des économies de CO₂ réalisées est effectué à l'aide de la calculette de l'ADEME, l'objectif étant de faire mieux l'année suivante.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- Plusieurs villes ont organisé des pique-niques à l'instar de la ville de Port-de-Bouc qui a organisé un pique-nique dans la forêt de Castillon ;
- De nombreuses écoles ont mis en place des formations à la sécurité routière à l'aide du Kit MAIF ;
- Pour plus d'informations sur les initiatives au niveau local : www.ensembleavelo.fr/presses.html.

Leviers de mise en œuvre

- Implication des écoles ;
- Outils mis à la disposition par la MAIF (DVD, etc) ;
- Coordination avec le ministère de l'éducation nationale.

Freins

De nombreuses écoles n'ont pas encore mis en place le projet. Les campagnes de sensibilisation et de prévention à la conduite du vélo doivent encore se développer afin de toucher le plus grand nombre d'enfants possible.

Intégration au marché et dissémination

Site internet : www.ensembleavelo.fr

Perspectives

Le projet « Ensemble à vélo » devrait donner lieu à de nouveaux événements jusqu'en 2011, date de fin du projet.

LUBLIN

« DRUNK? DON'T DRIVE! »

Localisation

Pologne (Lublin - ville du sud-est de la Pologne)

Objet / type

« Drunk? Don't drive! » (« Vous êtes ivre ? Ne conduisez pas ! »)

La campagne sociale, la sécurité routière, la réduction de nombre d'accidents et de décès à cause d'une consommation d'alcool au volant.

Acteurs / équipe

Metro Films

Compétence du porteur de projet

Consultant

Dimension européenne

La Pologne, plus tard présentée à l'UE CAST projet - campagnes et stratégies de conscientisation dans la sécurité routière

Partenaires

Ministère de l'Infrastructure - le Conseil National de Sécurité Routière, l'Industrie Polonaise d'Esprits (Polish Spirits Industry), police, UBIEP (l'union des employeurs de secteur de la brasserie en Pologne), l'Hôtel de ville de Lublin.

Publics cibles

- personnes ayant un permis de conduire et qui conduisent une voiture au moins une fois par semaine ;
- personnes fréquentant des clubs/bars au moins une fois tous les trois mois ;
- personnes buvant de l'alcool, qui admettent que de temps à autre, elles conduisent une voiture après avoir bu une petite quantité d'alcool.

Les groupes étaient divers en termes d'âge, de sexe et de situation de vie :

- étudiantes (20-25 ans) qui n'ont pas de famille ;

- étudiants (20-25 ans) qui n'ont pas de famille ;
- les femmes mariées (26-30 ans) ayant un emploi et ont au moins un enfant ;
- les hommes mariés (26-30 ans) ayant un emploi et ont au moins un enfant.

Budget

100 000 euros

Contexte - genèse du projet

Le programme national polonais de sécurité routière, GAMBIT, identifie la conduite sous l'influence de l'alcool comme étant l'un des principaux facteurs contribuant aux accidents de route en Pologne. En 2007, les conducteurs ayant pris le volant sous l'influence de l'alcool ont été impliqués dans 6 505 accidents de la circulation (13,1% du nombre total d'accidents de la circulation), qui ont eu comme conséquence le décès de 774 personnes (13,9% du nombre total de décès) et 8 193 personnes blessées (12,9% du nombre total de personnes blessées).

GAMBIT propose une série de mesures afin de réduire le nombre de décès provoqués par la conduite sous l'influence de l'alcool à 6% des décès d'ici 2013 (par rapport à 12% en 2003), y compris renforcer la législation et son application, ainsi qu'implémenter des campagnes d'information et d'éducation publique. Elle espère atteindre ses objectifs par le renforcement des lois et l'amélioration de leur niveau d'application, ainsi que par des campagnes d'information.

La campagne a été effectuée dans la ville de Lublin (sud-est de la Pologne) ayant une population de 350 000 habitants. Cette ville est le plus grand centre d'études dans cette partie du pays et accueille donc un grand nombre de jeunes. Une personne sur cinq est étudiante ce qui représente par conséquent le grand groupe cible pour la campagne concentrée sur les jeunes consommateurs d'alcool - des conducteurs et des passagers.

Le problème de la conduite en état d'ivresse dans le voïvodship de Lubelskie, où Lublin est localisée, est plus important que la moyenne nationale. En 2007, les personnes sous l'influence de l'alcool ont été impliquées dans 476 accidents de la route dans le voïvodship (7,3% du nombre total des accidents de la route).

Description du projet

Objectifs

La campagne « Drunk? Don't drive! » (« Vous êtes ivre ? Ne conduisez pas ! ») était un projet développé en collaboration étroite avec les parties

prenantes locales et nationales en Pologne pour aider la ville de Lublin à développer et implémenter une initiative préventive multisectorielle de lutte contre la conduite sous l'influence de l'alcool, qui utilise la loi polonaise et les recommandations de l'UE comme directives.

Méthode

> Étude quantitative et qualitative

Suite à l'étude quantitative avant la campagne, des interviews « PAPI - PAPI - Paper and pencil interview » (l'entrevue de papier et de crayon) ont été effectuées dans les lieux principaux de communication de Lublin. Les répondants étaient un groupe représentatif pour la ville de 350 000 habitants : 400 personnes aléatoirement choisies.

L'étude a montré que le groupe cible le plus significatif de la conduite en état d'ivresse sont des jeunes hommes, plus souvent des étudiants que des hommes ayant une famille. Ce groupe conduit davantage en état d'ivresse et a une moindre connaissance des potentielles conséquences.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Après la campagne, les répondants ont déclaré qu'ils essaieraient d'empêcher d'autres de conduire sous l'influence de l'alcool pour :

- 82% des répondants plus jeunes et 77% des répondants plus âgés
- 86% de femmes et 78% d'hommes.

Dans chaque catégorie d'âge, la campagne a été identifiée par une part très élevée des conducteurs : 94% de jeunes conducteurs et 92% de conducteurs plus âgés.

Les répondants ont évalué la campagne positivement.

Leviers de mise en œuvre

Pas d'information communiquée.

Freins

Pas d'information communiquée.

Intégration au marché et dissémination

Les médias choisis pour la campagne « drunk ? Don' drive » sont les suivants :

1. Salles de cinéma ;
2. TV locales et nationales ;

3. Affichage d'extérieur (affiches 5x2m) et 15 citylights (affiches 2,5 x 1,5m) ;
4. Affichages d'intérieur (104 affiches) dans les restaurants, les bars, les cafés et les clubs ;
5. Quotidien avec 50% de lecteurs ayant moins de 35 ans ;
6. Internet ;
7. Médias ambiants innovateurs et efficaces.

Perspectives

En 2009, la campagne de radio est une suite et une préparation pour la campagne 2010.

Contact

Barbara Krol

National Road Safety Council
Ministry of Infrastructure
+48 22 630 10 71

EUROPE

TRACE

Localisation

Européenne

Royaume-Uni, République Tchèque, Italie, France, Allemagne, Espagne, Grèce, Pays-Bas

Objet / type

Le projet TRACE - L'analyse des causes d'accidents et l'évaluation des avantages de sécurité des technologies (The TRACE Project - Accident Causation Analysis and the Evaluation of the Safety Benefits of Technologies).

Acteurs / équipe

Information non communiquée

Compétence du porteur de projet

Information non communiquée

Dimension européenne

Information non communiquée

Partenaires

16 partenaires de 8 pays de l'UE :

BASC - Royaume-Uni	AZT - Allemagne
CDV - République Tchèque	BASt - Allemagne
ELASIS - Italie	CIDAUT - Espagne
INRETS - France	IDIADA - Espagne
LAB - France	IVT - Allemagne
LMU - Allemagne	LMS - Grèce
TUBS - Allemagne	TNO - Pays-Bas
VWAG - Allemagne	VSRC - Royaume-Uni

et 7 sous-traitants, 8 observateurs, ainsi qu'un comité scientifique composé d'experts représentant les différents domaines couverts par le projet.

Publics cibles

Information non communiquée

Budget

Budget global de 4 millions d'euros pour un projet de 2 ans (janvier 2006 - juin 2008)

Contexte - genèse du projet

TRACE fait partie du sixième programme-cadre financé par la Commission européenne (DG Info). Le projet a commencé en janvier 2006, pour donner lieu notamment à six comités de direction et plusieurs réunions techniques pendant l'année 2006 et 2007.

Description du projet

Objectifs

Le projet TRACE a deux objectifs principaux :

- > L'identification et l'évaluation (en termes de vies sauvées et d'accidents évités), parmi des fonctions possibles de sécurité basées sur la technologie, des solutions les plus prometteuses qui peuvent aider le conducteur ou tous les autres usagers de la route dans une situation normale de route ou en cas d'urgence ou, en dernier recours, atténuer la violence des accidents et protéger les occupants de véhicule, les piétons et les deux-roues en cas d'accident ou de renversement ;
- > La détermination et la mise à jour continue de l'étiologie, c'est-à-dire les

causes des accidents de la route (aussi bien que les causes des blessures) et de l'évaluation de la satisfaction des technologies existantes ou des technologies en cours de développement aux besoins réels des usagers de la route.

Méthode

Selon ces objectifs, TRACE est divisée en 4 séries de lots de travaux :

Les lots de travaux opérationnels proposent trois angles différents de recherches pour la définition des causes d'accidents, la quantification des facteurs de risque et l'évaluation de l'efficacité des fonctions de sécurité.

WP1 : Usagers de la route

WP2 : Types de conduites et d'accidents

WP3 : Types de facteurs de risque

WP4 : Evaluation de l'efficacité des fonctions de sécurité en termes d'accidents évités (et observés) espérés et vies sauvées.

Les lots de travaux suivants aideront les lots de travaux opérationnels.

WP5 : Facteurs humains

WP6 : Fonctions de sécurité

WP7 : Méthodes statistiques

WP8 : Approvisionnement de données

WP9 : Gestion de projets.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Résultats attendus

- > Rapports opérationnels et méthodologiques ;
- > Statistiques descriptives et analytiques au sujet des causes d'accidents ;
- > Rapports qualitatifs sur le mécanisme de causes d'accidents selon les usagers de la route, les scénarii de facteurs et d'accidents ;
- > Coopération avec d'autres projets (en particulier eIMPACT et SafetyNet).

THÉMATIQUE 8 :

DÉVELOPPER LES VÉHICULES ET SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENTS (STI)

Introduction

À la fois optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport, amélioration de la sécurité et incitation au report vers d'autres modes plus respectueux de l'environnement, les technologies de pointe utilisées dans les transports offrent des perspectives intéressantes quant à de potentiels nouveaux produits et services en faveur de la mobilité durable. Pourtant, si certains systèmes existent déjà, leur développement à grande échelle n'a pas fondamentalement changé la donne d'un secteur des transports toujours plus énergivore et socialement et économiquement coûteux. Même si, au cas par cas, des initiatives permettent d'entrevoir ce que seraient des transports plus « intelligents ». Alors, les STI, véritable opportunité d'une mobilité plus durable ou « gadgets » de technologie ?

Cette thématique est également traitée par le réseau thématique européen « ICT for energy efficiency » qui a pour objectif de regrouper une multitude de partenaires en provenance de plus de 10 pays européens, afin de développer une compréhension commune des bonnes pratiques dans le champ des technologies de l'information et de la communication (TIC) appliqués à l'efficacité énergétique en ville.

Quel(s) apport(s) des nouvelles technologies pour la mobilité durable ?

I. Les systèmes de transport intelligents (STI) : de quoi parle-t-on ?

A. Des technologies surdouées ?

Les STI désignent les nouveaux produits, services et systèmes de transport faisant appel à des technologies innovantes, développées dans les domaines de l'informatique, de l'électronique et des communications. Ce sont donc bien les nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) qui sont au cœur des systèmes de transport. Ils sont qualifiés d'« *intelligents* », car leurs fonctions essentielles reposent précisément sur des qualités associées à l'intelligence humaine telles les capacités sensorielles, la mémoire, la communication, le traitement de l'information et un comportement adaptatif. Notons que même en français c'est parfois l'abréviation anglophone ITS pour Intelligent Transportation Systems qui est retenue.

B. Les différentes technologies au service des transports :

L'intervention progressive des STI s'est faite dans un contexte mondial marqué non seulement par la congestion du trafic routier aux effets démesurés, mais aussi par le développement des TIC, en particulier dans les domaines du contrôle en temps-réel, de la simulation et de l'expansion des réseaux de télécommunication.

a) Au vu des problématiques très spécifiques en lien avec la gestion des déplacements, les transports ont développé des technologies « intelligentes » qui leur sont propres. Leurs applications sont d'ores et déjà omniprésentes sur nos routes et autour des grands réseaux : systèmes de gestion des carrefours à feux tricolores, systèmes de gestion des conteneurs dans les ports, panneaux à message variable (PMV) sur les autoroutes, radars automatiques, vidéo surveillance de la circulation. L'accent est largement porté sur les données en temps-réel qui intègrent informations météorologiques et données sur l'état du trafic, utilisées à la fois par les AOT et les usagers privés via les systèmes de navigation embarqués.

b) Certaines autres technologies sont développées indépendamment avant de trouver une mise en œuvre d'envergure dans les transports :

- la communication sans fil ;
- les technologies de calcul : systèmes d'information en temps-réel, plateformes informatiques embarquées ;
- les technologies de capteurs d'infrastructures ou de véhicules : boucles électromagnétiques, capteurs vidéo pour lesquels un processeur analyse les changements de caractéristiques (vitesse, mesure d'occupation de la voie) de l'image vidéo lorsqu'un véhicule passe ;
- les technologies de localisation : GPS et Galileo pour l'UE, mais aussi téléphones mobiles comme « sondes » transmettant la position du véhicule.

II. Des effets sur la mobilité durable encore limités :

Les champs d'activités des STI sont aussi nombreux que variés : amélioration de la sécurité routière, sûreté, développement de services, meilleure maîtrise des entraves à la mobilité, report modal. Ces avancées participent d'une mobilité plus durable, mais sont souvent des solutions de second ordre devant l'ampleur du problème de la gestion du trafic de marchandises et de passagers.

A. Une intégration des STI dans le contexte du développement durable :

Dès les années 60, les effets néfastes du trafic ont été interprétés comme des coûts socio-économiques dus à la pollution de l'air, aux gaz à effet de serre issus de la consommation de carburant, à la perte de temps des usagers. Bien avant la formalisation du concept de développement durable donc, la congestion des infrastructures de transports a amené les chercheurs à travailler sur des solutions mettant en œuvre les technologies. Urbanisation et croissance démographique, mais aussi démocratisation de l'accès au véhicule particulier ont donné une impulsion au développement des STI pour lutter contre les problèmes de plus en plus nombreux posés par le secteur des transports. À partir des années quatre-vingt, des investissements ont été réalisés dans l'information routière embarquée. Dans la deuxième moitié des années 90, les efforts ont porté sur l'interopérabilité et la billettique. L'intégration du concept de mobilité durable comme moteur du développement des STI date seulement du début du XXI^{ème} siècle avec des recherches sur la multi modalité et la sécurité routière. Ces nouveaux systèmes concourent à la maîtrise des déplacements et constituent directement ou indirectement des solutions en faveur de la mobilité durable :

- > **Le paiement électronique** : si la sécurisation des paiements, la collecte d'informations ou le gain de temps des utilisateurs ne sont en apparence que des artefacts de durabilité, des systèmes particuliers permettent de mieux comprendre leur impact :
 - La billettique permet d'adapter les tarifs en fonction des catégories de personnes pour les transports de passagers (dimension sociale prégnante) ;
 - Le billet électronique diminue les coûts de l'opérateur (dimension économique) et permet à l'utilisateur-client de choisir de chez lui, évitant les allers-retours et mettant en avant des modes plus respectueux de l'environnement que la voiture particulière (dimension environnementale) ;
 - Le télépéage, avec l'automatisation de la collecte, permet aux véhicules de franchir les péages à la vitesse quasi-normale du trafic, réduisant ainsi la congestion aux zones de péage. Des mesures en zones urbaines s'en inspirent pour lutter contre la congestion des centres-villes : le péage urbain de Londres est basé sur la lecture de la plaque minéralogique.
- > Les systèmes automatisés de recueil de l'information développés dans le cadre des STI sont utilisés *a fortiori* dans **la gestion des urgences liées aux accidents de la route.**

- Des capteurs routiers installés sur l'infrastructure peuvent prévenir l'exploitant du réseau en cas d'événement : c'est la Détection Automatique d'Incidents (DAI) ;
 - **La gestion du trafic** comporte plusieurs champs d'activités en lien avec le développement durable des transports : objectifs de fluidification des axes routiers, de favorisation de la circulation des transports publics au détriment des usagers de la voiture particulière, d'encouragement au report modal.
- > Les Systèmes d'Aide à la Gestion de Trafic (SAGT) permettent le recueil et le traitement de données de trafic (établissement de prévisions du trafic, plages horaires, itinéraires de délestages) via les capteurs sur les infrastructures ou dans les véhicules. Les SAGT agissent ensuite directement sur les usagers, principalement en leur fournissant de l'information par les PMV, la radio (Radio Trafic en France avec fréquence unique), Internet et de plus en plus grâce à tous les systèmes personnels (systèmes de guidage intégrant l'information en temps réel sur le trafic).
- Les STI dans **les transports publics de voyageurs** sont destinés à optimiser l'exploitation du réseau, améliorer le confort des usagers et la sécurité.
- > Les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV)⁹² comprennent : la billettique (avec l'automatisation des ventes, la flexibilité des tarifs qui jouent sur l'accessibilité sociale et économique), l'automatisation des engins (métros automatiques, quelques bus guidés en circulation), l'information aux voyageurs (temps d'attente actualisés, les comparaisons en termes de gestion des temps favorisant le report modal de la voiture vers les transports publics) et surtout le développement de nouveaux services comme le transport à la demande, le car-sharing ou le vélo-partage (regroupant les trois dimensions économique, sociale et environnementale).
- **Les aides à la conduite et le contrôle du respect de la réglementation** sont clairement axés sur le volet sécurité de la mobilité durable : direction assistée, aide électronique au freinage, boîte de vitesses automatique, limiteurs de vitesse permettant de ne pas dépasser la vitesse réglementaire et de limiter la consommation de carburant, systèmes d'aide à la navigation (GPS, GSM et systèmes informatiques embarqués), radars automatiques pour le contrôle de la vitesse et le contrôle automatisé de franchissement des feux rouges ;

92. CERTU, *Les systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des transports publics urbains de surface : Évolutions et perspectives*, Lyon, avril 2003, 159 p.

- Les STI pour **le transport de marchandises** permettent d'améliorer la gestion des flottes et du fret : équipement des flottes de véhicules et ferroviaires de systèmes de navigation embarqués, fret (conteneurs, palettes, colis) muni de systèmes de localisation pour suivre l'avancement et éviter les pertes. Cette intégration de la chaîne de transport et de la logistique grâce au suivi des véhicules et des marchandises permet en outre une meilleure prise en compte de l'intermodalité et un suivi plus aisé de l'application de la réglementation et la protection de l'environnement concernant le transport de matières dangereuses.

B. Des systèmes encore isolés et peu répandus :

L'enjeu principal des STI est maintenant de rendre tous ces systèmes interopérables à l'échelle nationale, européenne voire mondiale. Si quelques systèmes sont bien à l'étude comme le télépéage poids lourds interopérable, les systèmes ferroviaires d'information et de communication interopérables ou le système d'information fluvial, la coordination des politiques nationales voire régionales fait encore défaut. Étant donné que les transports de marchandises s'effectuent au plan international, l'interopérabilité des systèmes implantés au sein d'un même pays et entre les différents pays est pourtant un enjeu de taille. Pour le transport ferroviaire, l'harmonisation des infrastructures (écartements, courant électrique, gabarits) éviterait les changements de trains aux frontières des pays qui augmentent considérablement les coûts et les temps de trajet. Une meilleure coordination est aussi nécessaire dans la gestion des données partagées. La création de bases de données communes grâce aux nouvelles technologies capables de stocker des volumes importants d'information permet de regrouper les données de différents exploitants. Elles sont intéressantes pour analyser et comprendre les situations de trafic, mais encore peu exploitées.

La démocratisation des STI est rendue difficile par leur coût. Les services d'assistance à l'automobiliste en cas d'urgence comme par exemple l'appel automatique des secours en cas de collision, qui permet l'envoi automatique de la localisation précise du lieu d'accident est loin d'être généralisé. Les STI sont un luxe pour les États d'Europe centrale et orientale qui doivent déjà se concentrer sur la fabrication et l'optimisation de leur infrastructure routière et ferroviaire.

Dans les pays en développement, les systèmes TI apparaissent comme un ultime recours pour maintenir un fonctionnement régulier des réseaux de transport urbain. Ils parviennent pourtant mal à maîtriser seuls des systèmes de transports très denses et marqués par des disparités avant tout économiques : les automobiles augmentent fortement la congestion des

systèmes de transport multimodaux qui s'articulent par ailleurs autour du vélo, des motocyclettes, de la marche, des trains et des autobus. La motorisation d'une frange de la population crée un risque significatif pour la sécurité des personnes et exacerbe les sentiments d'inégalité dans la société. Dans les pays développés, certaines applications des STI semblent s'éloigner de la politique des transports, davantage orientées vers la sécurité du territoire : surveillance des routes, infrastructures et planification de gestion d'événement nécessitant une évacuation rapide des centres urbains.

CRAWLEY

FASTWAY, BUS GUIDÉS

Localisation

Gatwick
Sud Ouest de l'Angleterre

Objet / type

Bus guidés pour décongestionner le trafic à Crawley, Horley et aux alentours de l'aéroport de Gatwick.

Acteurs / équipe

West Sussex County Council, Surrey County Council, Crawley Borough Council, Reigate and Banstead Borough Council, BAA Gatwick, British Airways, Fastway operator, Metrobus et The Go Ahead Group.

Compétence du porteur de projet

Sociétés spécialisées dans le transport.

Dimension européenne

Pas de dimension européenne mais reproductible.

Partenaires

Fastway est un projet soutenu par le « Department for Transport » et mis en œuvre par une collaboration entre West Sussex County Council, Surrey County Council, Crawley Borough Council, Reigate and Banstead Borough Council, BAA Gatwick, British Airways, Fastway operator, Metrobus et The Go Ahead Group.

Publics cibles

Toute personne se déplaçant dans la région concernée, en particulier les voyageurs à destination (ou en provenance) de l'aéroport de Gatwick ainsi que les employés de l'aéroport.

Budget

Le coût du projet est de 33 millions d'euros. 19 millions proviennent du financement public et 14 millions du secteur privé.

Contexte - genèse du projet

L'Aéroport de Gatwick s'est considérablement agrandi ces dernières années et se trouve très fréquenté, créant une circulation extrêmement perturbée. Des recherches ont montré que 80% des voitures circulant dans cette zone ne comportaient qu'une seule personne, 70% des résidents qui travaillent dans la zone se rendant au travail en voiture et 65% conduisant moins de 5 km jusqu'à leur lieu de travail. Ainsi, pour lutter contre le problème le projet Fasway fut lancé en septembre 2003.

Description du projet

Objectifs

Principaux objectifs:

- Relier plusieurs destinations principales, parmi lesquelles les deux terminaux de Gatwick ;
- Mettre en place un trafic à fréquence à sept jours par semaine et 20 ou 24 heures par jour avec 10 minutes d'intervalle, pour notamment permettre aux employés de l'aéroport de Gatwick d'utiliser Fastway pour se rendre au travail ;
- Mettre en place des voies pour les bus pour contourner les embouteillages ;
- Modifier des carrefours par l'introduction de feux rouges et de contrôle de la priorité ;
- Installer de nouveaux arrêts ;
- Réduire le temps de trajet ;
- Prodiguer aux passagers des informations en temps réel ;
- Offrir une alternative confortable à la voiture.

Méthode

> Technologie :

Fastway est la première application majeure du « Intelligent Transport System » (ITS) aux bus de la région. Il se base sur le système AVL (Automated Vehicle Location) et du système de navigation GPS pour localiser la position de chaque véhicule en service et réagir rapidement aux perturbations afin de maintenir les horaires et la fréquence des bus.

- Real Time Passenger Information (RTPI)

Le système GPS permet également aux passagers de connaître le temps exact de l'arrivée du bus en fonction du trafic.

Les informations sont accessibles via le site www.fastway.info ou aux Terminaux d'Accès Public (PATs) situés à des échangeurs ou dans les centres commerciaux ;

- Urban Traffic Control (UTC)

De nouveaux signaux installés le long de la route sont équipés pour assurer la priorité des bus par une coordination des carrefours en optimisant l'utilisation de la route par tous les usagers. Ainsi, lorsqu'ils en ont besoin, les bus peuvent avoir la priorité sans pour autant faire patienter inutilement les autres usagers.

> Communication :

En termes de communication le projet comprend :

- le développement et la mise en œuvre d'un plan de communication par une agence spécialisée ;
- la reconnaissance de la marque Fastway comme un outil promotionnel ;
- un travail préalable de promotion et de marketing incluant le message « mal à court-terme pour un bien à long-terme » ;
- une personne chargée de la communication à plein temps, nommée pour prendre contact au jour le jour avec la communauté locale ;
- un site internet où s'effectue la mise à jour des informations.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Le nombre de passagers Fastway augmente tous les mois, avec une augmentation de 32% la première année ;
- > Les chiffres de 2004 étaient supérieurs de 41% par rapport aux prévisions ;
- > Lundi 13 décembre, Metrobus connaît le plus haut nombre de personnes ayant pris le bus en une journée (7500) ;

- > En Mai 2004, Metrobus étend la plage horaire pour assurer un service 24h/24 pour qu'un nombre encore plus élevé d'employés de l'aéroport puissent utiliser Fastway ;
- > Aujourd'hui, 15% du personnel de l'aéroport Gatwick habitant à Horley et Crawley, se rendent au travail en bus, contre seulement 5% en 1997.

Leviers de mise en œuvre

Information non communiquée

Freins

Les perturbations liées à la construction de l'infrastructure.

Intégration au marché et dissémination.

Le site internet www.fastway.info permet aux utilisateurs d'avoir accès en temps réel aux informations concernant les horaires.

Perspectives

Information non communiquée

BOLOGNE

VOIES DE BUS « FLEXIBLES »
(FLEXIBLE BUS LANE)

Localisation

Italie
Région Émilie-Romagne
Bologne : 375 000 habitants

Objet / type

Le projet vise à augmenter la capacité routière sur certaines sections de route en offrant un accès temporaire aux voies de bus à certains véhicules, tout en assurant un passage non perturbé des véhicules de transport public. Tout ceci contribue à optimiser le temps de trajet pour certains véhicules.

Acteurs / équipe

ATC Bologna, l'agence de transport public de Bologne

Compétence du porteur de projet

L'agence de transport public de la ville de Bologne est compétente pour la prise en charge de la circulation des bus dans la ville. Au niveau des Systèmes de Transports Intelligents, c'est surtout la division ITS de la société Thetis qui dispose des compétences nécessaires. Mais l'agence de transport reste néanmoins celle qui dispose des moyens pour mettre en œuvre concrètement un tel projet (réglementations, outils techniques, etc).

Dimension européenne

Le projet de « voies de bus flexibles » fait partie du projet européen CVIS (Cooperative Vehicle-Infrastructure Systems). Il s'agit d'un projet soutenu par la Commission européenne qui a débuté en février 2006 et prendra fin en janvier 2010.

Avec environ 60 partenaires, le projet CVIS rassemble divers acteurs, des autorités publiques en passant par les opérateurs routiers, les concessionnaires de voiture, etc.

Partenaires

- Peek traffic BV
- THETIS, division ITS
- ERTICO-ITS Europe

Publics cibles

Le projet vise les habitants de Bologne qui souhaitent optimiser leur temps de trajet.

Budget

- Budget total CVIS : 41 millions d'euros.
- Financements européens : 22 millions d'euros.

Contexte - genèse du projet

La ville de Bologne a vu son trafic routier augmenter d'années en années, comme de nombreuses villes européennes. Afin de faciliter les trajets de ses citoyens, tout en maintenant un système de transport public efficient, l'idée de mettre en place des voies de bus flexibles a été évoquée.

Le site test pour la mise en place du projet est situé dans la rue Giacomo Matteotti qui est une route importante de la ville, reliant le nord de Bologne au centre ville. Pour le moment, la rue en direction du centre ville

est dédiée seulement aux bus. Les personnes se rendant du nord vers le centre doivent donc emprunter des routes beaucoup plus longues pour atteindre leur destination. Avec une licence pour utiliser la voie de bus, les véhicules pourraient réduire leur voyage de manière significative.

Description du projet

Objectifs

> Objectifs généraux :

- Augmenter la capacité routière de certaines sections de route ;
- Offrir un accès temporaire aux voies de bus à certains véhicules ;
- Assurer un passage non perturbé des véhicules de transport public ;
- Ne pas compromettre l'efficacité du point de vue de la vitesse, de la ponctualité et de l'économie.

> Objectifs de l'étude de simulation :

- Explorer et estimer le calendrier des applications et en tirer le meilleur paramètre ;
- Analyser l'impact potentiel des applications ;
- Créer des démonstrations claires et complètes de systèmes coopératifs et de leurs applications dans un environnement contrôlé.

Méthode

> Les lignes de bus :

Deux types de voies de bus sont visés. Premièrement, les voies de bus séparées physiquement des voies de circulation pour les voitures. Deuxièmement, les voies de bus construites le long des voies normales de circulation ;

> Les autorisations :

Pour utiliser la voie de bus, des autorisations sont prévues. Après avoir souscrit à un abonnement pour l'utilisation des lignes de bus, chaque véhicule devra demander une autorisation avant de s'insérer dans une voie de bus.

Quand un véhicule avec un abonnement approche d'une voie de bus, il peut demander une autorisation, soit automatiquement ou manuellement.

Une « unité de route » est placée à une section de voie de bus et contrôle le trafic en continu à la fois sur la voie de bus et à la fin de celle-ci. Ainsi, l'unité peut calculer l'état du trafic sur la voie de bus et prédire comment va évoluer cette situation, tant pour les autobus que les autres véhicules. Ce contrôle garantit un passage en douceur des véhicules dans

la voie de bus, évite les embouteillages et permet de ne pas perturber le trajet des transports en commun ;

> Sanctions :

Les véhicules non autorisés à utiliser la voie de bus seront détectés par un système d'exécution automatique et des amendes seront édictées pour les violations. Pour ce faire, le système d'exécution se réfère à une "liste blanche" qui contient les numéros d'immatriculation des véhicules qui sont autorisés à utiliser la voie réservée aux bus. Cette liste sera automatiquement mise à jour par l'application à chaque fois qu'une licence d'utilisation de la voie de bus est attribuée.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

D'après l'évaluation réalisée :

- > l'utilisation coordonnée des voies de bus par des véhicules privés peut se faire sans impact négatif sérieux sur les véhicules de transport public ;
- > avec environ 200 véhicules supplémentaires par heure sur la voie de bus, le transport public est retardée de seulement 3 pour cent, ce qui équivaut à 2 ou 3 secondes ;
- > de même, avec près de 200 véhicules supplémentaires par heure sur la voie de bus, le temps moyen de voyage diminue pour les véhicules privés de plus de 50 pour cent ;
- > avec une autorisation pour utiliser la voie de bus, les véhicules peuvent voir leur durée de trajet raccourcie de 5 minutes.

Leviers de mise en œuvre

- Financement européen ;
- Le projet CVIS.

Freins

Le concept n'a pas encore été mis en pratique. L'évaluation prévoit des résultats positifs mais il faudra encore attendre l'évaluation finale pour percevoir les résultats concrets du projet.

Intégration au marché et dissémination

Présentation du projet : www.cvisproject.org

Perspectives

Les expériences en trafic réel sont programmées pour le printemps 2009.

FRANCE

COVOITURAGE POUR LES ADMINISTRÉS DU GRAND BESANÇON

Localisation

France Franche-Comté

Objet / type

La Ville de Besançon, la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, le Conseil général et la Région proposent à leurs administrés ce service de covoiturage solidaire et convivial, pratique et économique.

Acteurs / équipe

Service mis en place par la société Green Cove Ingénierie en se basant sur la technologie 123envoiture.com.

Compétence du porteur de projet

Opérateur spécialisé en covoiturage

Dimension européenne

Pas de dimension européenne mais reproductible

Partenaires

La Ville de Besançon, l'ADEME, le Conseil régional de Franche-Comté, le Conseil général du Doubs, la communauté d'agglomération du Grand Besançon.

Publics cibles

Toutes personnes souhaitant se déplacer à l'intérieur de la communauté d'agglomération du Grand Besançon

Budget

Non communiqué

Contexte - genèse du projet

Le covoiturage du Grand - Besançon a été mis en place en 2007 afin de réduire les émissions de CO² produits par le flux de véhicules du Grand-Besançon et de faciliter les déplacements intra muros. En chiffres, chaque

jour, 140 500 habitants (92% de la population totale) de l'agglomération se déplacent. Près de 68% de ces déplacements sont le fait de résidents de la ville de Besançon.

Description du projet

Objectifs

- Favoriser la pratique du covoiturage dans les entreprises pour les trajets domicile/travail (93% des employés se rendent au travail seuls dans leur véhicule) ;
- Faciliter les déplacements des personnes âgées, des personnes sans moyen de locomotion ;
- Permettre aux adhérents (particulièrement aux étudiants) de partir en vacances à un moindre coût ;
- Réduire le trafic et les accidents de la route ;
- **Préserver l'environnement et améliorer la qualité de l'air urbain, grâce à l'utilisation raisonnée de l'automobile.**

Méthode

Le projet de covoiturage a été initié en mettant en relation des passagers et des automobilistes et en centralisant les offres et les demandes de déplacements suivant les destinations, les jours et les horaires.

Ces déplacements peuvent être occasionnels (départs en vacances, manifestations culturelles ou sportives...) ou réguliers pour les déplacements domicile-travail.

Le service de covoiturage est basé sur la technologie du réseau 123envoiture.com. Le réseau 123envoiture.com est composé d'une quarantaine de sites internet, rassemblant plus de 345 000 inscrits en France et en Europe et 100 000 trajets. Il constitue le premier réseau de covoiturage de France.

La base de données des services de covoiturage est mutualisée au niveau national et local et comprend une base d'utilisateurs avec leurs trajets, des événements, (festivals, salons, soirées, spectacles, événements sportifs, etc.), des lieux publics (gares, aéroports, universités, ZA, etc.) etc.

Le service de covoiturage de Besançon permet également de se lier au réseau de bus Ginko notamment à travers les parcs relais micropolis et temis (parking), qui permettent de garer le véhicule et de continuer le trajet en bus afin d'avoir accès directement au centre ville sans être encombré par le véhicule.

Dispositions relatives aux usagers :

Pour participer au covoiturage, il faut que les utilisateurs s'inscrivent et ensuite mentionnent le trajet à effectuer. Une liste de trajets se rapprochant et concordant au déplacement est ensuite envoyée par mail aux utilisateurs.

Les personnes sollicitant le service doivent adhérer à la charte d'utilisation. Celle-ci comprend certaines mesures à respecter relatives au comportement, hygiène, sécurité, propreté etc.

Le conducteur s'engage à :

- vérifier que son véhicule est en parfait état de marche et en règle avec les contrôles de sécurité obligatoires ;
- ne prendre aucun risque au volant et n'absorber aucun produit dangereux pouvant altérer ses capacités à conduire avec vigilance et en toute sécurité ;
- être titulaire d'un permis de conduire en règle ;
- être assuré pour les déplacements domicile-travail avec un contrat d'assurance comportant une clause de Responsabilité Civile prenant en charge les passagers en cas d'accident. Il est recommandé au conducteur d'informer sa compagnie d'assurance qu'il pratique le covoiturage dans le cadre de ses déplacements ;
- adopter une conduite prudente et respecter scrupuleusement le Code de la Route.

Le passager s'engage à :

- vérifier que le conducteur est bien titulaire du permis de conduire ;
- vérifier que le conducteur est assuré pour transporter des passagers, dans le cadre de ses déplacements domicile-travail ;
- ne pas gêner la conduite du conducteur.

Concernant le prix, aucune participation aux frais n'est mise en place de façon impérative. La ville de Besançon donne, à titre indicatif le montant de la participation aux frais de transport, pouvant être mis en place entre conducteur et passagers, avec un outil de calcul. Il reste libre à chacun de s'en inspirer.

Le montant total de la participation des passagers ne doit pas dépasser le coût réel du voyage, conducteur compris.

Les questions relatives aux assurances sont les mêmes que les véhicules normaux, car à ce jour, aucune disposition législative n'a été mise en place concernant le covoiturage.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

Écologie

- Baisse de la pollution (les émissions de CO² proviendront d'un seul véhicule) ;
- Économies d'énergie.

Économie

- Réduction des frais de transport pour les usagers ;
- Réduction des coûts d'entretien et d'aménagement de la voirie.

Pratique

- Réduction des problèmes de circulation et fluidification de celle-ci ;
- Le covoiturage est complémentaire aux autres modes de déplacement notamment les autres transports publics (TER, TGV, réseau de bus Ginko, Mobilignes de la ville de Besançon etc.).

Sécurité routière

- Responsabilisé par la présence de passagers, le conducteur se sent plus impliqué et s'applique dans sa conduite ;
- Les passagers ne subissent pas le stress de la circulation. Le risque d'accident s'en trouve réduit ;
- Réduction des accidents et des frais qui en résultent (bouchons, soins, assurances, réparations, etc.).

Leviers de mise en œuvre

- Initiative portée en collaboration avec la plupart des administrations publiques majeures de la région ;
- Initiative supportée par les mesures relatives à la protection de l'environnement notamment *le grenelle de l'environnement* (mise en place de voies réservées sur les autoroutes et voies rapides pour les transports collectifs et les véhicules transportant au moins 3 personnes) ;
- Facilitation de la mise en réseau des usagers grâce au support internet.

Freins

- Service majoritairement centré sur les personnes ayant accès à internet ;
- Freins liés à la mentalité des futurs usagers.

Intégration au marché et dissémination

Intégration et dissémination simple et directe au marché grâce au support internet.

Perspectives

- Soutenir et respecter les objectifs environnementaux 2020 ;
- Extension du réseau de covoiturage en prolongeant jusqu'aux communes avoisinantes.

HELSINKI

TECHNOLOGIES INNOVANTES

POUR L'ACHAT DE TICKETS DE TRANSPORT PUBLIC

Localisation

Finlande

Région : Finlande-Méridionale

Helsinki : 570 000 habitants

Objet / type

La régie des transports de la ville d'Helsinki (Helsinki City Transport) a été la première au monde à adopter dès 2002 un système de billetterie par téléphone portable.

Acteurs / équipe

Helsinki City Transport en collaboration avec Plusdial Oy

Compétence du porteur de projet

Plusdial Oy est une compagnie internationale spécialisée dans les tickets mobiles pour les sociétés de transport public

Dimension européenne

Il s'agit d'un projet concernant la ville d'Helsinki, notons cependant que Plusdial Oy collabore avec les sociétés de transport public des villes d'Allemagne, du Royaume-Uni, d'Italie, de Suède et de Belgique

Partenaires

- Compagnies de téléphonie mobile de Finlande : Sonera, Radiolinja, Telia, Elisa, DNA, Saunalathi, Kolumbus, Zeroforty, Tele Finland
- Plusdial Oy

Publics cibles

Les usagers des bus, trams, métros de la ville.

Budget

Information non communiquée

Contexte – genèse du projet

L'accessibilité et la mobilité sont des priorités évidentes pour la Finlande dont la densité de population est faible (environ 16 hab./km²) et les distances entre villes sont grandes. L'utilisation des transports en commun dans et hors de la ville est particulièrement importante, avec une volumétrie totale qui dépasse les 350 millions d'usagers par an. En 2000, se développe l'idée d'utiliser le marché finlandais de téléphonie mobile, l'un des marchés les plus dynamiques d'Europe, au service de la mobilité.

Etapes clés :

- 2001 : développement du projet avec Helsinki City Transport ;
- Sept. 2001 : vente du premier ticket mobile du monde lors de la journée internationale sans voiture ;
- Jan 2002 : début du projet pilote couvrant le métro et le réseau du tram ;
- En 2005 sont vendus plus de 2.5 millions de tickets mobiles, dépassant de 8% les objectifs fixés pour l'année ;
- 2002, 2003, 2004 : meilleur service de SMS en Finlande ;
- Nov. 2004 : le service s'étend aux bus, RER et les tickets de nuits sont introduits ;
- Juillet 2007 : plus de 11 millions de tickets mobiles vendus.

Description du projet

Objectifs

L'objectif de l'introduction du ticket mobile est de rendre le transport public plus accessible et plus flexible en permettant notamment à l'utilisateur de faire sa commande au dernier moment. Le service entend par ailleurs augmenter le nombre de navetteurs en particulier parmi les jeunes passagers et les personnes en visite à Helsinki.

Méthode

Mode de fonctionnement :

1. Avoir un abonnement auprès d'un des opérateurs télécoms parmi Sonera, Elisa, DNA, Saunalahti, Kolumbus, Zeroforty ou Tele Finland ;

2. Le client envoie un SMS en tapant le code A1 (ticket en Finlandais) ;
3. Le centre de traitement confirme auprès de l'opérateur téléphonique si ce type de paiement peut être autorisé ;
4. L'utilisateur reçoit un SMS qui fait office de titre de transport avec la durée et la zone de validité du titre, un numéro d'identification et le numéro de téléphone du porteur ;
5. Le prix du titre de transport est inclus dans la facture mensuelle de télécommunication (prix du ticket : 2 euros).

Le service est disponible 24h/7jours.

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

À ce jour, les tickets achetés par ce système représentent un cinquième du total des tickets achetés au sein de la ville d'Helsinki. L'utilisation de ce système s'est étendue considérablement de sorte de couvrir l'ensemble des moyens de transports publics de la ville, sauf pour certaines lignes de bus.

Selon un sondage réalisé par l'Helsinki City Transport, 50% des utilisateurs du service y font appel toutes les semaines. De plus, 40% auraient voyagé en utilisant un autre moyen de locomotion ou sans titre de transport si le service de ticket mobile n'existait pas. Enfin 92% des utilisateurs considèrent le service comme excellent et très facile à utiliser.

Selon l'évaluation de l'Helsinki City Transport, le ticket mobile aurait rapporté à la société de transport finlandaise plus d'un millions d'euros.

Le grand succès du ticket mobile a par ailleurs permis de limiter les contrôles de la part des chauffeurs et a donc permis une accélération du trafic.

Leviers de mise en œuvre

Technologie de la société Plusdial

Freins

Quelques cas de réception tardive des tickets sur les téléphones portables.

Intégration au marché et dissémination

Site du service :

www.hel.fi/wps/portal/HKL_en/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/hkl/en/Tickets/Ticket+types/Mobile+ticket

Perspectives

Information non communiquée

IRLANDE

PPP LIMERICK SOUTHERN ROAD

Localisation

Irlande
Comté de Limerick (fleuve Shannon)
Limerick : 50 000 habitants

Objet / type

Construction d'un tronçon de 10 km de chaussée et d'un tunnel immergé sous le Shannon permettant de contourner le centre-ville de Limerick., installation de deux systèmes de péage. Le projet est complété par un système STI (Intelligent Transport System).

Acteurs / équipe

- Limerick County Council
- Clare County Council
- Limerick City Council
- National Roads Authority (NRA)

Compétence du porteur de projet

Le Limerick County Council (Conseil du Comté de Limerick) est une autorité exécutive locale élue et responsable du Comté Limerick.

La fonction principale de la NRA est d'assurer l'approvisionnement d'un réseau de routes nationales sûr et efficace. Pour cela, elle possède l'entière responsabilité quant à la planification et la supervision des travaux de construction et de maintenance sur ces routes.

Dimension européenne

Pas de dimension européenne

Partenaires

Pour réaliser la construction des routes et du tunnel, la National Roads Authority a signé un contrat avec le consortium DirectRoute. Celui-ci est composé de Strabag AG, John Sisk & Son (Holdings) Ltd, Lagan Holdings Ltd, Roadbridge Ltd (Mulcair), Meridiam Infrastructure Finance S.C.A. SICAR et Allied Irish Banks p.l.c.

Pour mettre en place le système STI, la National Roads Authority a fait appel au COWI Traffic Planing.

Publics cibles

Habitants du comté de Limerick, voyageurs à longues distances (entre Dublin et Limerick), touristes, sociétés de transport,...

Budget

Coût du projet estimé à 660 millions d'€. Le financement de l'État s'élève à 250 millions d'€.

Contexte - genèse du projet

Le projet fait partie du Plan National de Développement du Gouvernement irlandais pour la période 2000-2006. Il identifie la croissance économique soutenable comme un point clé de la stratégie générale de développement. Le Gouvernement considère que cet objectif pourra notamment être atteint par un programme d'investissement pour améliorer le réseau routier national.

Chronologie :

- 1987 : une première étude montre qu'un volume significatif du trafic de la Ennis Road N18 vient ou va en direction des zones Est et Sud de Limerick City en traversant le Shannon et créant d'importants problèmes de congestion du trafic au centre de Limerick.
- 1^{er} juin 1999 : le Gouvernement annonce le lancement de plusieurs projets-pilotes dont le PPP Limerick Southern Road.
- Mai 2004 : la phase I du projet terminée (le sud et l'ouest de la N7 reliés à la Cork Road N20/21)
- Phase II en cours : l'ouest et le nord de la N7 seront reliés à la N 18, construction d'un tunnel immergé sous le Shannon. Le projet permet de contourner la ville d'Est à l'Ouest en maintenant le trafic de passage en dehors de la ville et améliorant le temps de trajet notamment pour les personnes se rendant à Ennis et à l'aéroport de Shannon.

Description du projet

Objectifs

Le système est conçu pour rendre le trafic plus fluide et réduire les temps de trajets, notamment entre le sud et l'ouest de Limerick. Il fait partie du plan stratégique d'ensemble qui vise à assurer la qualité de 190 km de route/autoroute à double voie entre Dublin et Limerick.

Méthode

Le système ITS inclut :

- > Surveillance du trafic
 - Surveillance manuelle PTZ CCTV ;
 - Localisation de véhicule ;
 - Détection automatique d'accidents ;
 - Détection de voiture fantôme ;
 - Détection des véhicules en surpoids.
- > Informations concernant le trafic
 - Panneaux à messages variables ;
 - Avertissement en cas de véhicule fantôme ;
 - Avertissement en cas de véhicule en surpoids.
- > Gestion du trafic
 - Avertissements (file d'attente, incendie, accident) ;
 - Contrôle de vitesse automatique ;
 - Contrôle de la voie automatique.
- > Système central
 - Stockage, traitement de données et interface externe

Résultats concrets (environnement, social, économie, etc.)

- > Niveau régional :
 - Réduction du temps et du coût de transport ;
 - Amélioration de l'accessibilité des sites culturels et récréatifs ;
 - Stimulation de l'activité touristique.
- > Niveau local :
 - Réduction du trafic ;
 - Réduction du temps de trajet et des livraisons ;
 - Amélioration de la productivité et de l'offre des biens et services locaux.

Leviers de mise en œuvre

Plan National de Développement du Gouvernement irlandais pour la période 2000-2006

Freins

Désagréments dus aux travaux de construction : bruit, poussière, fermeture temporaire des routes.

Intégration au marché et dissémination

Les péages assurent à DirectRoute un revenu stable, dont une partie est reversée à la National Roads Authority.

Perspectives

Information non communiquée

CONCLUSION

Entre enjeux sociaux, économiques et environnementaux, la mobilité est devenue un sujet prioritaire. Pourtant, le concept de mobilité durable subit les critiques souvent similaires à celles prononcées à l'encontre du développement durable, de manière générique : une notion potentiellement nébuleuse et déclaratoire. C'était donc la vocation de ce Cahier, que de démontrer que la mobilité durable est un concept cohérent, opérationnel, qui se concrétise au travers de multiples pratiques contribuant à la prospérité, assurant le bien être et répondant aux objectifs de protection de l'environnement.

Cela étant, des obstacles demeurent pour que mobilité et durabilité se rencontrent. Parmi ceux-ci, l'enjeu « comportemental », lié aux problématiques de temporalité et celui de l'engagement des pouvoirs publics, retiennent l'attention.

La mobilité au crible de l' « être ensemble »

La mobilité doit se penser en termes spatio-temporels :

- > Dans une société qui valorise la pluriactivité, les personnes les plus fragiles sont celles qui n'ont pas les moyens ou la possibilité (financiers, physiques, culturels,...) d'adopter des comportements kinétiques⁹³
- > Inversement, ce contexte sociétal, qui tend à valoriser les flux et les déplacements fréquents, fait que défendre l'égalité en matière de mobilité suppose aussi de défendre un certain droit à la lenteur. Ceci est d'autant plus appuyé par le constat que le volume et la nature des flux ne sont actuellement pas soutenable d'un point de vue environnemental. Faire de la mobilité durable une réalité populaire et désirable est un impératif ; or il est difficile de concilier la tendance à la valorisation du « mouvement permanent » (des biens et des personnes) avec l'atteinte d'objectifs collectifs, environnementaux et sociaux.

Une part du travail à effectuer implique donc de réduire les mobilités et valoriser les modes de déplacements doux : deux perspectives nécessaires mais qui supposent une certaine ambition, un certain courage de la part de ceux qui les promeuvent. Cela nécessite de penser les questions de mobilité à la lueur d'un « être ensemble » et non pas comme une question purement technique. Les pouvoirs publics ont en la matière un rôle d'impulsion à endosser, d'une part sous la forme d'une législation adé-

93. MONTULET Bernard, « Temps, mobilité(s) et société : Approche sociologique du développement durable ». Facultés Universitaires Saint-Louis, Bruxelles, 2004.

quate, émanant en particulier du niveau européen comme on l'a vu au cours de cette publication ; d'autre part en se montrant eux-mêmes exemplaires – un point mis en exergue par de nombreuses bonnes pratiques développées en deuxième partie du Cahier.

La nécessité d'une volonté politique forte

Concept concret et quotidien, la mobilité durable relève de la responsabilité de tous : l'Union européenne, les Etats membres, les collectivités locales, les entreprises, les citoyens, ceux qui chaque jour prennent des décisions relatives aux transports.

Transformer les habitudes, apprendre à bouger autrement : tout ceci suppose une échelle de temporalité qui soit large, car ce n'est que dans la durée que peuvent s'effectuer les changements de mentalité. Il importe d'encourager et de faciliter ces évolutions par la mise en œuvre d'une multimodalité plus fonctionnelle et plus large. Les pouvoirs publics ont ici un rôle fort à jouer, une fonction d'impulsion et d'entraînement à assumer. Se pose surtout la question du financement de ces évolutions vers des mobilités durables. Il n'y a pas de solution au problème de la mobilité sans des investissements considérables : quels que soient les initiatives, concepts, innovations qui puissent être au point, une volonté politique forte est nécessaire pour poser les cadres des changements comportementaux et assumer les coûts des aménagements. Des pistes pour y parvenir, pointées au cours de ce Cahier, se trouvent dans les efforts accrus de coordination entre les moyens nationaux et les moyens communautaires et dans l'encouragement des partenariats publics privés.

On a vu que l'amélioration technologique des différents modes de transport et l'introduction de biocarburants ne suffiront pas à contrebalancer le simple effet de la croissance du volume de transports – ceci sans compter les réserves qui peuvent être émises à l'encontre des biocarburants. Remédier à ces maux suppose de faire le choix de recourir à des modes de transport plus efficaces (tel le ferroviaire) et globalement, moins individuels. Seules de telles mesures peuvent rendre compatibles la croissance continue des transports et la diminution de leur impact sur l'environnement.

Dans le même ordre d'idée, il serait simpliste de penser qu'une offre accrue et amélioration de l'efficacité des transports en commun ou des aménagements de mobilité douce suffisent à changer les comportements bien ancrés notamment dans l'ère du « tout voiture ». Les choix modaux, tant pour les passagers que pour les marchandises, ne se font pas spontanément aux profits des modes plus durable, notamment du point de vue environnemental. Accroître l'offre en tramways ou en métro ne suffit pas à

décongestionner les routes et n'incite qu'une petite part des automobilistes à laisser leur voiture au garage. Evoluer vers des modes de transports alternatifs implique donc très clairement une part de mesures contraignantes.

Dès lors apparaît la nécessité de régulations publiques, notamment pour réduire l'impact des transports sur l'environnement. Les leviers d'actions sont nombreux, cette publication en a pointé toute une série, parmi lesquels on peut citer la limitation des possibilités de stationnement au lieu d'emploi, la restriction du recours aux voitures de fonction, les systèmes de péages urbains induisant une restriction des voitures autorisées à circuler, etc. La liste est longue : aux décideurs, politiques, économiques, de s'en emparer, dès à présent.

LISTE DES ABRÉVIATIONS :

ADEME (France)	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AOT	Autorités Organisatrices des Transports
BAU	Bande d'arrêt d'urgence
CEE	Communauté Économique Européenne
CERTU	Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CO ₂	Dioxyde de carbone
DAI	Détection Automatique d'Incidents
GIEC	Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat
JOCE	Journal Officiel des Communautés européennes
JOUE	Journal Officiel de l'Union européenne
PCM	Plan Communal de mobilité
PDE	Plan de déplacement d'entreprise
PDES	Plan de déplacement d'établissement scolaire
PDU	Plan de déplacement urbain
PECO	Pays d'Europe centrale et orientale
PIB	Produit intérieur brut
PMR	Personnes à mobilité réduite
PMV	Panneaux à messages variables
P+R	Parkings-relais
RTE-T	Réseaux transeuropéens - transports
SAEIV	Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs
SAGT	Systèmes d'Aide à la Gestion de Trafic
STI	Systèmes de transport intelligents
TC	Transports en commun
TIC	Technologies de l'information et de la communication
UE	Union européenne

CONTRIBUTIONS :

CAMILLE KEBEL est diplômée de l'Institut d'Études Politiques de Lyon et titulaire d'un master en politiques européennes de l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg, avec une spécialisation en coopération franco-polonaise. Au sein de PLS, elle est en charge des problématiques liées au développement durable. Dans ce cadre, elle traite plus spécifiquement des thématiques telles que la mobilité durable, le changement climatique, ou encore les politiques européennes en matière d'environnement.

ALEXANDRE MAHIEU, spécialiste des questions de mobilité, est titulaire d'un Master en gestion des transports obtenu au CIEM (Centre Inter-universitaire d'étude de la mobilité) et d'un Master en politique européenne de l'Institut d'études européennes de l'ULB. Il est également licencié et agrégé d'Histoire contemporaine. Actuellement conseiller au groupe PS de la Chambre des représentants où il traite les matières relatives à la mobilité et à l'économie, il s'intéresse plus particulièrement aux impacts sociaux de la mobilité.

CÉLINE BRANDELEER a fait des études de Sciences Politiques aux Facultés Universitaires Saint Louis et en Relations Internationales à l'Université Catholique de Louvain, puis a décidé de se pencher sur les questions de mobilité urbaine et des dispositifs de participation citoyenne.

LAURA BUFFET, collaboratrice de *Pour La Solidarité*.

POUR EN SAVOIR PLUS :

Articles, études et ouvrages:

ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LEVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Synthèse du Colloque international organisé par l'IVM à Cerisy-la-Salle, Ed. Belin, 2005.

www.ville-en-mouvement.com/telechargement/sens_mouvement_cerisy/colloque_francais_interieur.pdf

BAILLY Olivier, GUYOT Madeleine, MIHALY Almos, OUAMARA Ahmed, *Pauvres et étrangers à l'intérieur de leur propre ville. Avec les jeunes de Bruxelles enfermés dans leurs quartiers*, Le Monde Diplomatique n°653, août 2008, pp.4-5.

BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, deuxième édition revue et augmentée, Lausanne, 2007, 420 p.

BLONDIAUX Loïc, *Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège*, Mouvement n°18, La Découverte, Paris, novembre-décembre 2001, pp.44-51.

www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=MOUV_018_0044

BONNAURE Pierre, LAMBLIN Véronique, *L'automobile de demain. Quels enjeux, quelles perspectives ?* Futuribles n°311, septembre 2005, 14 p.

BOUVIER Thomas, *Construire des villes européennes durables*, Les Cahiers de la Solidarité n°16 et 17, Bruxelles, 2009, Tome 1 : 155 p. - Tome 2 : 490 p.

Collectif, *Light rail and metro systems in Europe: current market, perspectives and research implication*, European Rail Research Advisory Council, 2004, 25 p.

www.errac.org/docs/LRailandMetroinEU-042004.pdf

CABAL Christian, GATIGNOL Claude, *Définition et implications du concept de voiture propre*, Rapport N° 125, Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, déposé le 14 décembre 2005, 364 p.

Collectif, *Définition et vision du transport durable*, Centre pour un transport durable, octobre 2002, 5 p.

cst.uwinnipeg.ca/documents/Definition_Vision_F.pdf

Collectif, *Inégalités de déplacement. Un bilan en demi-teinte*. Predit, Recherches & Synthèse n°1 septembre 2003, 4 p.

DE BACKER Serge, « *Dialoguer pour mieux décider.* » *Pourquoi et comment la gouvernance participative peut mener à de meilleures décisions publiques ?* Compte-rendu de la journée d'étude du 16 mars 2006 organisée par la Fondation Roi Baudouin, 7 p.

www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB_1611_Dialoguer_mieux_decider.pdf

DECOURT Annick, GLEIZE Fanny, *Démocratie participative en Europe*. Les Cahiers de la Solidarité n°8, 2006.

DESMEDT Bart, *Mobilité de base et emploi en Belgique*, Traject, 14 p.

www.ville-en-mouvement.com/telechargement/mobilite.pdf

DOULET Jean-François, *La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel*, Institut pour la ville en mouvement, 2001, 6 p.

pagesperso-orange.fr/ville-en-mouvement/telechargement/chine/La_mobilite_urbaine.pdf

FROMENTIN Thomas, WOJCIK Stéphanie, *Le profane et le politique. Compétences et engagements du citoyen*, Coll. Logiques Politiques, L'Harmattan, Paris, 2008, 313 p.

FUSCO Giovanni, *Conceptual modelling of the interaction between transportation, land use and the environment as a tool for selecting sustainability indicators of urban mobility*, Cybergeo, 12th European Colloquium on Quantitative and Theoretical Geography, St-Valery-en-Caux (France), 7-11 septembre 2001.

www.cybergeo.eu/index1590.html

HUBERT Michel, *L'Expo 58 et le « tout à l'automobile ». Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?*, *Brussels Studies* n°22, Octobre 2008

KAUFMANN Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Presses polytechniques romandes, Lausanne, 2000, 252 p.

KAUFMANN Vincent, MONTULET Bertrand, *Mobilités, fluidités...libertés ?*, Coll. Travaux et recherches, Publications FUSL, Bruxelles, 2004.

LANNOY Pierre, RAMADIER Pierre (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Coll. Science, éthique et société n°2, Ed. Academia-Bruylant, 2007, 142 p.

LE BRETON Eric, *Mobilité et inégalités sociales*, Texte de la 603^e conférence de l'Université de tous les savoirs, 7 janvier 2006, 12 p.

www.ville-en-mouvement.com/textes-reference/le-breton-mobilite-inegalite-sociale.pdf

LITMAN Todd, *The Costs of Automobile Dependency and the Benefits of Transportation Diversity*, Victoria Transport Policy Institute, 2001.

ORFEUIL Jean-Pierre, *Les bolides verts*, Sciences et Avenir n° 669, novembre 2002.

ORFEUIL Jean-Pierre, *Déplacements et inégalités. La mobilité comme nouvelle question sociale*, intervention lors de la journée d'étude du 25 avril 2006 au Sénat « Faire société en France et en Europe au XXI^e siècle », Centre d'analyse stratégique, 2006

PAPON Francis, SOULAS Claude, *Les conditions d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle*, Annales de Mines, novembre 2003, 10 p.

PECQUEUR Bernard, *Le développement local : pour une économie des territoires*, Syros, La Découverte, 2^{ème} édition, Paris, 2000.

POUYANNE Guillaume, *Forme urbaine et mobilité quotidienne, thèse pour le doctorat ès sciences économiques*, Université Montesquieu-Bordeaux IV, décembre 2004, 325 p.

www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/forme_urbaine_et_mobilite_quotidienne-these_cle0a7398.pdf

VANDEVOORDE Jean-Louis, *La congestion est l'ennemi de tous*, Le Lloyd, 4 juin 2007.

WUTHRICH Bernard, *Populariser le road pricing*, Le temps, 31 mai 2007.

Sites Internet :

www.bestufs.net : BESTUFS, réseau européen pour de meilleures solutions de fret urbain.

www.transportenvironment.org : T&E, fédération européenne pour les transports et l'environnement.

www.polis-online.org : Polis, réseaux des villes et régions européennes pour des solutions innovatrices de transport.

www.worldcarfree.net : réseau pour des villes sans voiture.

www.cnt.fr/article.php3?id_article=8 : Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe.

europa.eu/pol/trans/index_fr.htm : portail des activités de l'Union européenne en matière de transports.

www.eltis.org : portail européen de la mobilité urbaine.

www.europarl.europa.eu/committees/tran_home_fr.htm : commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

Guides et rapports :

Certu, *Contraintes de stationnement et pratiques modales. Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier*, Rapport d'étude, Lyon, janvier 2009, 86 p.

lara.inist.fr/bitstream/2332/1464/1/CERTU-RE_09-04.pdf

Certu, *Distances de déplacements et effet de serre : Où sont les enjeux en milieu urbain ?* Fiche Mobilités : faits et chiffres n°4, Lyon, novembre 2008, 8 p.

www.certu.fr/fr/_Mobilit%C3%A9_et_d%C3%A9placements-n25/IMG/pdf/Fiche_4-distance-depl.pdf

Certu, *Les recueils de données sur la mobilité urbaine*, Note de synthèse Mobilités et transports n°2, Lyon, février 2008, 8 p.

www.ihedate.com/generated/objects/documents//2008_SEM4_DOC_CERTU.pdf

ELLIOTT Janice, HEESTERBEEK Sara, LUKENSMEYER Carolyn, SLOCUM Nikki, *Méthodes participatives. Un guide pour l'utilisateur*, Fondation Roi Baudoin, 2006, 204 p.

www.kbs-frb.be/uploadedFiles/KBS-FRB/Files/FR/PUB_1600_MethodesParticipatives.pdf

GEERTS Alain, GILMONT Sylviane, *Guide « Mobilité citoyenne »*, Inter-Environnement Wallonie, 2002, 77 p.

www.iewonline.be/spip.php?article979

Guidelines for local authorities, Move Together Deliverable 1.5, disponible sur www.move-together.net

La STIB sur les rails du développement durable. Quatrième rendez-vous du progrès, avril 2005,

www.stib.be/appl/pdf13500/brchrDvlpDrSTIB_05F.pdf

Vade-Mecum de la Démocratie Participative à destination des pouvoirs locaux, octobre 2008, disponible sur pouvoirslocaux.wallonie.be

La participation au service de la mobilité, Guide d'Inter-Environnement Bruxelles, disponible sur www.ieb.be/article/481

COUVERTURE ET MISE EN PAGE :

Paz López
www.pazlopez.com

Avec le soutien de :



Cette publication a été réalisée avec le soutien de la Commission européenne. Cette publication n'engage que son auteur et la Commission n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.

Communauté française
Wallonie - Bruxelles



Direction générale de la Culture – Service
général de la Jeunesse et de l'Éducation
permanente du Ministère de la Commu-
nauté française de Belgique.



