

Chère lectrice, cher lecteur,

La gestion de la mobilité (GM) connaît un succès grandissant. De plus en plus de pays mettent en place une gestion de la mobilité, et le nombre de projets lancés ne cesse d'augmenter. Mais par où commencer ? C'est la grande question qui se pose pour les villes, communes, régions ou pays qui n'ont qu'une expérience limitée de la GM. En ce début d'année, nous vous proposons quelques conseils et vous expliquons comment différents pouvoirs publics en Europe ont introduit la GM dans leurs politiques et dans leurs pratiques.

S'appuyer sur les traditions



Plusieurs villes des nouveaux États membres avaient une longue tradition des déplacements à pied, à vélo ou en transports publics, mais elles se trouvent à présent confrontées à l'augmentation du trafic automobile. À titre d'exemple, la répartition entre les modes de déplacement dans la ville de **Shkodra, en Albanie**, a de quoi faire des envieux : pendant la semaine, plus de 70% des déplacements sont effectués à vélo ou à pied. La rue est encore partagée dans une large mesure par les voitures, les vélos et les piétons. Cependant, entre 2001 et 2009, le nombre de véhicules immatriculés dans la région de Shkodra a plus que doublé (il est passé de 8.790 à 18.800 voitures) et l'usage de la voiture dans le centre-ville a plus que probablement triplé en une décennie. La tradition du vélo est un atout majeur que la ville peut utiliser dans ses politiques de gestion de la mobilité. Dans le cadre de **Mobalb**, un projet de l'UE récemment finalisé, Shkodra a collaboré avec la Flandre pour préparer le personnel de la municipalité à la mise en place de mesures de GM. L'objectif ? Préserver son identité de ville cyclable et endiguer l'augmentation de l'utilisation de la voiture.

Par conséquent, il n'est pas nécessaire de créer d'emblée des infrastructures pour les voitures avant d'entamer une politique de GM. Cependant, si l'on souhaite modifier les comportements, il faut trouver de bonnes alternatives à l'usage de la voiture : transports publics, pistes ou voies cyclables, anciennes et nouvelles zones d'espaces partagés, zones piétonnes et bonnes infrastructures pédestres.

Commencer par les sites



Lorsque les Pays-Bas ont lancé leur politique de GM en 1986, le principal objectif était de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements professionnels et les trajets entre le domicile et certains lieux de travail spécifiques. Le succès des plans de déplacements dans les entreprises – une réduction de 20 à 30% de l'usage de la voiture – a permis de donner un rôle plus structurel à la GM dans les politiques de déplacement. De la même manière, en 1995, certains employeurs, agences gouvernementales et hôpitaux du Royaume-Uni se sont lancés dans la planification des déplacements d'entreprises (plans de déplacements verts). Le succès obtenu a permis d'étendre rapidement ces plans à d'autres types de sites : écoles, aéroports et lieux de loisirs.

Les écoles et les lieux de travail sont des endroits idéaux pour le lancement de politiques de GM. En effet, ils représentent jusqu'à 60% des déplacements quotidiens. Dans la majorité des cas, l'itinéraire suivi lors de ces déplacements et la durée du trajet ne varient pas, ce qui rend le changement de mode de déplacement d'autant plus facile. Ces institutions disposent également de canaux de communication et d'une autorité qui leur permettent de s'adresser à tous les membres de leur communauté. Il est parfois difficile de les convaincre de participer à ce type d'initiatives. Un soutien à l'échelle nationale peut dès lors s'avérer utile. En Allemagne, on a introduit l'idée au niveau national que chaque entité (entreprise, école, administration, etc.) est responsable du trafic qu'elle génère.

Débuter avec un budget modeste



Dans le cadre d'une activité de formation TRANSPORT LEARNING, la ville de Făgăraș, en Roumanie, a élaboré un projet à petite échelle axé au départ sur les écoles. Pour ce faire, elle a reçu en permanence un soutien et des conseils des formateurs du projet TRANSPORT LEARNING. La campagne Je vais à l'école à pied qui en a découlé a été l'un des mini-projets les plus réussis parmi ceux qui ont été élaborés par les participants aux 64 ateliers de formation TRANSPORT LEARNING. Elle incluait :

- un jeu **Traffic Snake (serpent du trafic)** (avec la participation de 500 enfants en âge préscolaire et de 2 000 écoliers)
- pédibus (avec la participation de 500 collégiens et 200 lycéens)

Cette initiative a bénéficié d'une grande couverture médiatique locale (comme le montre ce **sujet diffusé en roumain à la télévision**). Certaines de ces écoles ont poursuivi ces initiatives après la clôture officielle des campagnes.



Le projet **TRANSPORT LEARNING** de l'UE (2011-2013) avait pour objectif de soutenir le personnel des municipalités dans l'élaboration de meilleures solutions pour les systèmes de transport urbain. Le **matériel de formation** (manuels et diapositives de présentation en neuf langues) est à présent disponible gratuitement pour tous.

Faites profiter votre propre municipalité de cette initiative



CIVITAS – Aalborg Source: www.civitas.eu

La meilleure façon de motiver les acteurs locaux est probablement de donner le bon exemple. Alors, pourquoi ne pas commencer par ses propres employés municipaux ? Introduire le covoiturage, partager les véhicules de la municipalité avec les résidents après les heures de bureau, mettre à la disposition des employés un parc de vélos pour leurs déplacements professionnels : en faisant elles-mêmes l'expérience de ce type de mobilité, les municipalités sont plus à même de promouvoir de telles pratiques sur leur territoire. Quelques villes et villages de Suède ont donné l'exemple d'initiatives fructueuses, comme le montre ce **document**. Dans la municipalité de Växjö, par exemple, les différents services doivent verser 11€ (100 couronnes suédoises (SEK)) dans un fonds interne pour le climat pour chaque tonne de CO2 émise. Au cours de la première année, le fonds a permis de collecter 45.000€. Tous les services municipaux et toutes les entreprises peuvent faire appel à ce fonds pour financer des projets climatiques innovants.

De la visibilité pour la mobilité durable



Source: CIVITAS Zagreb

La GM a pour but de modifier la manière dont les usagers envisagent la mobilité durable et les milieux de vie sains. Les initiatives de GM qui sont visibles dans le paysage urbain permettent de sensibiliser les citoyens aux questions de la mobilité.

L'Allemagne s'est lancée dans la GM en 1991 en ouvrant des **centres de mobilité** à Hameln et Francfort. Ces centres fournissaient aux voyageurs des informations sur le transport durable. De son côté, la ville CIVITAS de Zagreb, en Croatie, a transformé un ancien tramway en point d'information où les citoyens pouvaient trouver constamment des renseignements sur les initiatives CIVITAS prises dans leur quartier, et déposer leurs remarques et leurs commentaires (voir le **CIVITAS Toolkit on effective communications and marketing (vade-mecum CIVITAS sur la communication et le marketing efficaces)**, p. 24-25). Le label CIVITAS est devenu dans plusieurs villes qui y participent une marque qui catalyse de nombreuses initiatives de mobilité durable à l'intention des citoyens. La **Semaine européenne de la mobilité** constitue un autre instrument très populaire de mobilisation des acteurs locaux et de sensibilisation des habitants en matière de mobilité durable.

Se servir d'autres initiatives et d'autres objectifs stratégiques comme tremplins



CIVITAS Source: www.civitas.eu

Une autre manière d'introduire la GM consiste à l'utiliser pour améliorer des initiatives « lourdes » largement acceptées telles que la création de nouvelles infrastructures. Aux Pays-Bas, par exemple, la gestion de la mobilité a bénéficié d'un soutien massif lors de travaux routiers à grande échelle pour la construction de deux artères périphériques à proximité d'Amsterdam. Grâce à un train de mesures efficaces, les obstacles sont restés marginaux. Cela a permis de renouveler la « confiance » à l'égard de la gestion de la mobilité. Aujourd'hui, le Rijkswaterstaat, l'administration nationale des routes, a totalement intégré la gestion de la mobilité aux grands projets de construction et d'entretien des infrastructures routières (davantage de détails dans le [EPOMM book \(manuel EPOMM\)](#)).

Si un pouvoir politique s'est déjà engagé dans la lutte contre le changement climatique par le biais d'une utilisation rationnelle de l'énergie (par exemple, le [Pacte des Maires](#)) ou dans l'amélioration de la santé (voir la [ENDURANCE e-update on Health \(mise à jour électronique ENDURANCE sur la santé\)](#)), la GM peut être intégrée à ce type d'initiatives.

Difficultés



Source: www.eltis.org

Comme l'indique le [Mobility Management Monitor \(Moniteur de la gestion de la mobilité\)](#) de l'UE publié par l'EPOMM en 2012 (p.6), de nombreux pays éprouvent toujours des difficultés à définir la gestion de la mobilité et à traduire ce terme dans leurs langues nationales. Certains pays ont recours à d'autres termes : planification des déplacements, mobilité intelligente, mobilité durable ou mobilité verte. Par ailleurs, la GM est de la compétence d'un à quatre, voire cinq ministères différents, selon les pays. Au-delà de la confusion que crée cet état de fait, cela démontre la pertinence de la GM dans de nombreuses matières d'importance nationale, telles que le transport, l'environnement, les infrastructures et la santé, pour n'en citer que quelques-unes.

Bon nombre de partisans de la GM dans les pays ou les villes qui commencent à l'appliquer doivent discuter avec des représentants politiques qui ont d'autres préoccupations : circulation automobile, aménagement du territoire visant à promouvoir l'usage de la voiture, ou encore systèmes de réglementation et de taxation allant à l'encontre des objectifs de la GM – taux élevés de remboursement pour les déplacements quotidiens en voiture, avantages fiscaux liés aux véhicules de société ou mise à disposition obligatoire d'emplacements de stationnement. Parvenir à démontrer la rentabilité de la GM reste un véritable défi, en dépit des nombreux éléments qui tendent à prouver son bien-fondé : voir, par exemple, [La présentation de Mobiel 21 lors de la réunion ECOMM 2013](#) ou la brochure britannique [Soft measures – hard facts \(Mesures douces – faits bruts\)](#).



Jusqu'à présent, 11 pays européens ont rejoint l'EPOMM dans le but de promouvoir la GM sur leur territoire

Les pays qui ont inscrit la gestion de la mobilité à leurs programmes nationaux sont souvent à la pointe. Dans la plupart des pays, la gestion de la mobilité est essentiellement du ressort des régions ou des municipalités. Bien souvent, les pays les plus performants sont ceux qui s'appuient sur un programme clair et efficace. [L'adhésion du gouvernement national à l'EPOMM](#) est une étape essentielle à l'intégration de la GM dans votre pays, et permet l'échange immédiat de savoir et de savoir-faire avec les pays plus avancés dans ce type d'expériences. En guise d'introduction, vous êtes invité à lire le [EPOMM book \(manuel de l'EPOMM\)](#), qui vient d'être publié et propose un grand nombre de bonnes pratiques utilisées dans les 11 pays membres de l'EPOMM.

Développer les réseaux



Source: www.civitas.eu

Commencer par de petites initiatives individuelles permet dans un premier temps d'acquérir de l'expérience en GM et d'introduire le concept de mobilité durable dans votre ville ou village. A partir d'un certain stade, il faut cependant veiller à intégrer pleinement la GM aux politiques locales de mobilité, de préférence dans le cadre d'un Plan de mobilité urbaine durable (PMUD).

Il est, de toute évidence, inutile de réinventer la roue. Il existe de nombreux moyens d'apprendre des villes, régions et pays qui ont acquis de l'expérience dans ce domaine :

- Coopérer avec une ville voisine qui dispose d'une plus grande expérience.
- Faire appel à un financement à l'échelle nationale (voir la [EPOMM e-update on funding \(mise à jour électronique de l'EPOMM sur les sources de financement\)](#)) – de nombreux programmes nationaux proposent des documents d'orientation pour vous aider à appliquer les mesures que vous envisagez.
- Participer à un projet européen. Si vous souhaitez trouver les organisations qui, dans votre pays, ont acquis de l'expérience en matière de projets européens, référez-vous à la [EPOMM's project database for your country \(base de données sur les projets EPOMM dans votre pays\)](#) : sélectionnez votre pays et cliquez sur 'EU-Project

Partners' ('Partenaires de projets de l'UE') dans le menu de droite. Cliquez ensuite sur 'Documents' afin de trouver les documents d'orientation des projets de l'UE qui existent dans votre langue nationale (toutes les versions anglaises se trouvent sur la page réservée au Royaume-Uni). Référez-vous également à notre [e-update on CIVITAS](#) (mise à jour électronique CIVITAS).

- Les pays membres de l'EPOMM peuvent participer à des [transfer sessions](#) (séances d'échanges) avec d'autres pays afin d'échanger les meilleures pratiques et politiques dans le domaine.
- Découvrir les exemples de meilleures pratiques dans la base de données [MaxEva](#), sur le site web d'Eltis ([case studies](#) (études de cas), [tools](#) (outils) et [videos](#)).
- Commander un audit de vos politiques de mobilité : [Bypad](#), [Ecomobility SHIFT](#), [ISEMOA](#), [QUEST](#), [ADVANCE](#)
- Participer à un réseau : [Traffic Snake Game International](#) (la GM pour les écoles primaires), [SEE MC net](#) (centres de mobilité), [CIVITAS Forum Network](#), ou l'un des [CIVINET national networks](#) (réseaux nationaux de CIVINET).
- Signer le [Pacte des Maires](#) ou la [Charte de Bruxelles](#).

Événements à venir

- **Transport Ticketing and Passenger Information 2014**
27-29 janvier 2014 – Londres, RoyaumeUni
www.transport-ticketing.com
- **ECOMM 2014**
6-8 mai 2014 – Florence, Italie
www.ecomm2014.eu

Pour les autres événements, cliquez sur le lien suivant : [EPOMM Calendar](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Logos: SWEPOMM, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, ACT TRAVELWISE, Vm, lebensministerium.at, Euromobility, Liikennevirasto Finnish Transport Agency, IMT INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, L.P., Norwegian Public Roads Administration, Certu, BEPOMM Belgian Platform of Mobility Management

Navigation links: ECOMM 2014, allinx, feedback, subscribe, unsubscribe, fullscreen, news archive