



Cher lecteur,

Le principal argument en faveur du management de la mobilité (MM) est l'estimation que l'on fait de leur important avantage en terme de coûts/bénéfices. Les mesures du MM peuvent augmenter l'efficacité des solutions plus lourdes concernant les infrastructures (par exemple de nouvelles lignes de tramway, de vélo) et les projets de gestion de la demande, tels que les restrictions d'accès et le stationnement payant. Les mesures du MM sont souvent plus efficaces que les mesures d'infrastructure. Actuellement, même en ces temps de très gros problèmes économiques, le MM est la plupart du temps considéré comme un luxe et s'avère être la première chose que l'on va supprimer du fait de programmes d'austérité. Cette lettre électronique traite des bénéfices économiques du MM et aide à convaincre les décideurs de la valeur d'investire dans le MM, spécialement en ces temps de rigueur budgétaire.

Pour ce faire, nous pouvons fièrement annoncer que la base de données [MaxEva database \(epomm.eu/maxeva\)](http://epomm.eu/maxeva) a été considérablement améliorée et est prête à accueillir vos projets. Pour plus de détails, lisez cette lettre!

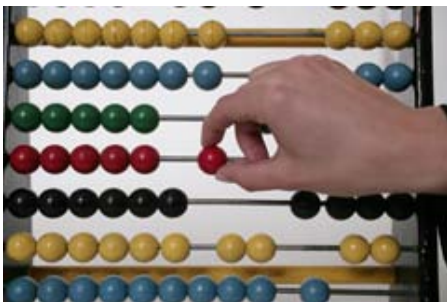
L'avantageux coûts/bénéfices du management de la mobilité à réduire le trafic de voiture

Une étude menée au Royaume-Uni par le Département des Transports ([Smarter Choices, 2005](#)) a montré que par une plus grande priorité donnée aux politiques de mesures douces, une réduction globale du trafic de 11 % pouvait être réalisée, ainsi qu'une réduction du pic de congestion en urbain de 21%. Les bénéfices rapportés aux coûts se chiffraient aux alentours de 10 :1. Pour réaliser ces bénéfices, des mesures de soutien doivent être mises en place, telles que la tarification, la régulation de la vitesse, des investissements dans la qualité de service des transports collectifs et dans les aménagements pour la marche et le vélo. Aussi, ces investissements peuvent à leur tour s'avérer générer des bénéfices économiques conséquents. Quelques exemples: [L'évaluation économique des aménagements pour la marche et le vélo](#) (Davies, 2010) [Le cas des investissements dans l'environnement propice à la marche](#) (Living Streets) [Le transport public impacte l'économie](#) (UITP).

Quelques projets de MM bien évalués montrent également le succès considérable des mesures du MM:

- Le [laboratoire britannique de recherche sur les transports](#) a montré qu'en moyenne, les plans de déplacements de zone permettent un bénéfice rapporté aux coûts d'environ 4 :1, et pour les meilleurs plans c'est 13 :1. En comparaison : le département britannique pour les transports considère que les plans avec un ratio de 2 :1 ou plus sont des plans à haute valeur ajoutée.
- Une [évaluation](#) de plus de 1200 plan de déplacements d'entreprise (PDE) en France montre une baisse en moyenne de la part modale de la voiture de 7 points, avec certaines entreprises réalisant une baisse de plus de 20 points (par exemple [ST Microelectronics](#)).
- Une analyse des coûts/avantages des projets de PDE en Australie a révélé une bénéfice par rapport aux coûts de 30 :1 (pour en savoir plus, cliquez [ici](#)).

Est ce que le trafic est nécessaire au développement économique?



Quand on peut démontrer que les mesures du MM sont efficaces pour réaliser du report modal et réduire le nombre de déplacements, nous devons alors nous interroger sur l'acceptabilité de ce résultat. Alors que le PIB tend à augmenter avec le nombre de déplacements réalisés en automobile, certains critiquent cette réduction du nombre de déplacements en voiture comme dommageable pour l'économie. Toutefois, la corrélation entre le PIB et le nombre de déplacements en voiture ne prouve pas que la croissance économique est due aux déplacements réalisés en automobile. La plupart des pays développés sont en train de faire croître leur PIB par unité d'énergie et de mobilité, montrant que ces économies sont en train de devenir de plus en plus efficaces. L'article [Est ce que l'objectif de réduire le nombre de déplacements automobile est justifié?](#) (VTPI, 2011) contient de nombreux schémas intéressants (la plupart issus des Etats-Unis) indiquant que la productivité économique dans les régions urbaines tend à augmenter avec la diminution du nombre de déplacements en voiture, avec la diminution de l'offre en infrastructures routières, avec l'augmentation de l'utilisation des transports publics et même avec l'augmentation du prix du pétrole.



L'évaluation traditionnelle de l'économie des transports s'attache à un nombre limité d'impacts (le temps de déplacement, les retards dus à la congestion, les coûts des accidents de la route et de fonctionnement des véhicules). Les autres impacts économiques sont souvent négligés, tels que le coût du stationnement, les coûts de possession d'un véhicule, les coûts de construction et de maintenance d'une infrastructure routière. Cela mène à une distorsion de l'appréciation des projets en faveur de l'amélioration des transports automobile. Malheureusement, les arguments pour les mesures du MM sont également limités. Les services environnementaux essaient de se concentrer sur la réduction des émissions, alors que les services des transports traitent eux de l'allègement de la congestion ou des problèmes de stationnement. Alors qu'en regardant l'ensemble des impacts –économiques, environnementaux et sociaux – il apparaît clairement que, dans la plupart des cas, un programme global intégrant les stratégies de gestion de la demande et de MM est le plus efficace pour améliorer les transports. (Des [solutions gagnantes-gagnantes de transport](#), VTPI)



Economiquement parlant, il y a un niveau optimal pour le nombre de déplacements réalisés en voiture, au-delà duquel les coûts marginaux du trafic de voiture dépassent les bénéfices marginaux. Les pays développés ont toujours la possibilité d'éviter la dépendance excessive à la voiture qui les caractérise ([Allègement intelligent de la congestion](#), VTPI)

De plus amples informations peuvent être trouvées sur le site VTPI, notamment sur les recommandations sur [l'analyse des coûts/avantages des transports](#).

Quelques coûts cachés liés au trafic automobile

La théorie économique dit que les marchés optimaux sont ceux où les consommateurs ont plusieurs possibilités réalistes, où les politiques publiques ne sont pas arbitrairement en faveur d'un produit plutôt qu'un autre, et que les produits sont tarifés de la manière la plus efficace. Le marché des transports n'est certainement pas un marché optimal –avec son large nombre de subventions, taxes, charges liées au public et à l'environnement. De plus, [l'attribution au trafic automobile de la plus-value monétaire](#) sur les problèmes tels que le bruit, la pollution, les accidents ou l'attractivité foncière est extrêmement difficile à connaître. Cela a pourtant été essayé dans un livre [complexe réalisé par la commission européenne](#).



Mais aussi sans calculs compliqués, avec juste un peu de bon sens, n'importe qui peut facilement distinguer les facteurs de coûts suivants:

- En Europe, la congestion coûte environ 200 milliards d'euros (environ 2% du PIB) du fait des retards, de la perte de pétrole et des prix croissants des transports. Et cela en dépit des investissements colossaux qui ont été faits dans les infrastructures pour réduire la congestion. [L'étude britannique "Smarter choice"](#) a estimé que les mesures douces pour réduire la congestion dans les zones urbaines ont un rapport bénéfices/coûts de 30 :1.
- Les mesures du MM ont le potentiel de réduire massivement les coûts de la santé en stimulant un style de vie plus actif (en marchant ou faisant du vélo), en réduisant le bruit et la pollution de l'air, et en réduisant les accidents (cf les tableaux du projet européen CATCH sur la [santé](#) et sur [la sécurité routière](#)). L'inactivité physique est estimée coûter à un pays entre grosso-modo 150€ à 300€ par habitant par an, ce qui fait 75 milliards d'euros pour l'ensemble de



l'Europe. Les accidents coûtent également 2.5 à 3% du PIB (cf ce tableau du SWOV sur [les coûts immatériels](#) et sur les [coûts des accidents de la route](#)

- Les coûts liés au stationnement s'ajoutent de manière conséquente aux frais d'habitation (facilement 20% dans de nombreux contextes urbains) et sont souvent aussi une part importante des coûts des entreprises répercutés sur les prix. Les mesures du MM intégrées à la planification peuvent, en établissant par exemple des seuls maximum de stationnement, facilement faire diminuer les coûts liés au stationnement. Comme cela peut être observé à [Freiburg Vauban](#) ou dans [une étude récente menée à San Francisco](#).
- Les flux de voiture dans les villes ont transformé de nombreuses rues en de vrais corridors entraînant de vraies coupures urbaines –avec des coûts également sur le plan social. Des preuves existent que l'augmentation de la pratique de marche et du vélo augmente la cohésion sociale et le mieux-vivre ensemble (cf les tableaux du projet européen CATCH [sur les communautés](#)).
- Il est bien plus facile d'obtenir la permission de construire une place de stationnement qu'une aire de jeu pour enfants. Cela reflète le nombre d'opportunités manquées pour un meilleur urbanisme et ses bénéfices correspondant pour l'économie locale et pour la valorisation du foncier. (cf les fiches du [projet européen CATCH sur la planification](#), et [aussi la lettre électronique sur le MM et la planification](#), inclus dans [les résultats du projet européen MAX](#) notamment dans le [guide MaxLupo](#).

Conclusion: Il y a un certain nombre de preuves de bon sens que le MM peut être très efficace. Toutefois, il n'y a pas suffisamment de cas concrètement bien évalués. Nous espérons que vous aiderez à changer cela en renseignant la base de données [MaxEva](#).

La nouvelle version de MaxEva, un outil facile de benchmark et d'évaluation



[MaxEva](#) vous aide à évaluer votre projet. Cet outil est simple d'utilisation. Il est basé sur la méthode de [MaxSumo](#), qui donne des recommandations pour l'évaluation complète des résultats d'un projet. MaxEva suit cette méthode et calcule automatiquement des résultats tels que l'évolution de la part modale, la réduction des km parcourus en voiture et les émissions. Les projets peuvent être rendus publics et sont accessibles facilement via une carte les répertoriant. De plus, du benchmark peut être fait facilement via un outil de comparaison qui vous laisse lister, comparer et croiser 100 projets à la fois.

Cet outil est simple, mais même les scientifiques l'apprécient, car ils ont la possibilité de renseigner des groupes témoin et de mesurer les différents comportements de mobilité à chaque étape. Mais comme cela est en option, les personnes intéressées à un outil simple ne sont pas noyées dans ces méthodes plus élaborées d'évaluation.

Plusieurs pays ont vu un intérêt à MaxEva et MaxSumo. Les Pays-Bas avec l'organisme KpVV ont développé une interface et une base [SumoBase](#) et soutiennent EPOMM pour rendre MaxEva compatible avec elle. En France, un nouvel outil d'évaluation, actuellement en cours de développement, devrait être compatible avec MaxSumo et MaxEva. Le département de l'administration suédoise sur le trafic et les transports a aussi soutenu la poursuite des développements de MaxEva et devrait prochainement commencer à utiliser sa version en langue suédoise.

L'outil de l'OMS d'évaluation économique pour la santé: HEAT

HEAT (Health Economic Assessment Tool) peut être utilisé en tant qu'additif à MaxEva. Heat a été développé par un consortium international, qui a inclus l'Office Mondial de la Santé. Il vous permet d'évaluer le bénéfice en coûts/bénéfices des projets de développement de la marche et du vélo. L'outil est un outil en ligne et est facile d'utilisation, et pour l'étape d'évaluation a priori et pour l'étape d'évaluation a posteriori. C'est donc un outil puissant pour convaincre les décideurs d'investir dans les projets de MM, et a été approuvé par des économistes des transports et des ministères en Europe et dans le monde entier.

Les principales données nécessaires sont les suivantes:



- Une estimation du nombre de personnes qui feront du vélo ou de la marche
- une estimation de la durée moyenne que passent les personnes cibles à marcher et faire du vélo

Lire la nouvelle [brochure de HEAT](#). Pour plus d'information et pour essayer l'outil, allez sur: heatwalkingcycling.org

Evénements à venir

- Intermodos 2012
8 février 2012 – à Bruxelles
[more information](#)
- ECOMM 2012
12-15 juin 2012 – à Francfort
Nota: le programme sera finalisé et mis en ligne pour fin janvier 2012
ecomm2012.eu

Pour plus d'événements, allez sur le [calendrier d'EPOMM](#).



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive