



Du 18 au 20 mai 2011, Toulouse accueillera la 15<sup>ème</sup> édition de la [Conférence Européenne du Management de la Mobilité \(ECOMM\)](#). Cet événement réunira des experts européens et internationaux autour de [la thématique](#) « La crise économique : une opportunité pour le Management de la Mobilité ».

Pour cela, nous vous invitons à consulter la rubrique « [appel à contributions](#) » et remplir le formulaire correspondant. Date limite de remise des contributions : 17 décembre 2010



Cher lecteur,

Les différentes autorités disposent d'une variété d'outils pour influencer la répartition modale sur leur territoire. Pour faire simple, ils peuvent utiliser des stratégies d'information et de conseil pour montrer les bénéfices des modes de transport durable aux citoyens, aux écoles, aux entreprises... Le fait que cette approche ne soit pas toujours suffisante pour entraîner des changements de comportements ne fait pas l'objet d'explication dans cette lettre électronique. Il y est question en revanche de détailler les stratégies plus incisives jouant sur la réglementation et le financier dont disposent les gouvernements, ainsi que la manière dont la réglementation et la fiscalité d'un pays définissent les possibilités et limites pour le management de la mobilité.

Décrire ce thème général dans toute sa complexité ne peut tenir dans une seule lettre électronique. Toutefois, nous espérons que cette lettre électronique vous donnera un large aperçu des ressources qui vous aideront à explorer plus avant ce sujet.

## Leviers et barrières pour le management de la mobilité



La plupart des mesures légales et fiscales peuvent être catégorisées en mesures de type « bâtons », visant à réduire l'usage de la voiture en la rendant moins attractive. Ces mesures souvent impopulaires sont à combiner avec des mesures de type « carottes », destinées à rendre attractives les alternatives à la voiture particulière (par exemple, une plus grande coordination entre les services des transports publics et une vraie intégration dans le cadre d'une planification des transports). Pour en savoir plus sur les stratégies de type « bâtons » et « carottes », consultez le [site Internet du PEP](#). Comme ces mesures influencent les décisions individuelles au moment où l'on décide de faire son trajet, nombre des stratégies décrites dans cette lettre électronique sont abordées dans le [manuel de formation e-Atium sur le management de la demande](#).

Toutefois, les mesures légales et fiscales peuvent également avoir des effets négatifs sur les projets locaux de management de la mobilité. Par exemple, quand des aides en faveur des transports durables dans les compagnies sont traitées comme des avantages financiers soumis à l'impôt, leur plus-value en est diminuée. Par conséquent, pas toutes les mesures de management de la mobilité sont facilement transférables entre les différents pays européens. Le projet européen [MOST](#) (achevés en 2002) a étudié les barrières et les facteurs de succès qui sont derrière les stratégies de management de la mobilité menées à bien par leurs pilotes locaux. Même si les conclusions peuvent en être parfois dépassées, le rapport du projet MOST sur le cadre du management de la mobilité ([délivrable n°6](#)) donne une vision intéressante sur les facteurs sur lesquels jouer. Le projet MOST a



résumé ses conclusions dans un [schéma P.A.I.R.](#) (pour Politique – Acteurs et Structures – Intégration - Ressources), un modèle pour l'analyse et l'amélioration des conditions de l'environnement dans lequel réaliser le management de la mobilité.

Le groupe de travail néerlandais sur le management de la mobilité – un consortium d'entreprises, d'organisations représentantes des employeurs et des employés, ainsi que d'autorités locales des Pays-Bas – a pointé du doigt l'importance de cette idée et procède à l'inventaire des barrières à la mise en place du management de la mobilité dans l'actuelle législation néerlandaise. Pour en savoir plus sur les ambitions de ce groupe de travail national, cliquez [ici](#).

De manière similaire, l'actuel projet européen [ADD HOME](#) a identifié certains des facteurs déterminants et des obstacles pour avoir dans les zones résidentielles, des modes de transport à consommation énergétique efficace. Leur recherche ne considère pas seulement la régulation du domaine des transports et de la mobilité, mais aussi la législation dans les champs de la construction et de l'aménagement. (Lisez le rapport d'analyse en cliquant [ici](#)).

Pour un aperçu du contexte national de chacun des pays membres d'EPOMM ou partenaires du projet EPOMM-PLUS, nous vous proposons de vous référer à la section [« country pages »](#) du site Internet d'EPOMM.

Passons maintenant à quelques exemples de mesures légales, réglementaires, et financières aidant au management de la mobilité, sans être exhaustifs.

## Le cadre légal et réglementaire



Plans de déplacements urbains et plans de déplacements d'entreprise  
 Dans les pays de l'union européenne, de nombreux exemples d'obligations de plans de déplacements d'entreprise(s) (PDE), de plans à l'échelle d'une zone d'aménagement, de plans de déplacements urbains (PDU), ou encore régionaux peuvent être trouvés. Par exemple, toutes les grandes compagnies (de plus de 200 salariés) dans la région capitale de Bruxelles sont obligées de mettre en place un PDE. L'an dernier, le gouvernement a décidé d'élargir cette mesure aux entreprises de plus de 100 salariés. Une analyse intéressante des instruments actuels et potentiels à disposition des gouvernements pour stimuler la montée en charge des PDE au Royaume-Uni peut être trouvée dans ce [rapport de l'université de Loughborough](#). A Londres, un site Internet appelé [« une nouvelle façon de planifier »](#), a été spécialement développé pour offrir de l'information et des conseils aux autorités locales et aux aménageurs pour les aider dans la mise en oeuvre de plans de déplacements de haute qualité pour les nouveaux aménagements (zones d'activités, résidentielles, hôpitaux,...).



Accélérer le développement des Plans de déplacements urbains (PDU) dans les villes ou au niveau régional est l'une des actions clés définies par la Commission dans le cadre de son [Plan d'actions](#) sur la mobilité urbaine (voir aussi la [lettre électronique d'information d'EPOMM de janvier 2010](#) s'y référant). Une [note de synthèse sur les SUTP](#) (pour : Sustainable Urban Transport Plans) explicitant le concept et repérant les bonnes pratiques européennes, a été préparée par le directeur général des politiques publiques intérieures en tant que guide pour les aires urbaines en Europe. Un autre outil sur les SUTPs à destination des aménageurs urbains et transports peut être trouvé dans le [site Internet « Moving Sustainably »](#), produit dans le cadre du projet européen BUSTRIP.

Plusieurs pays européens travaillent sur l'intégration des SUTPs dans leur politique nationale.

- En Espagne par exemple, la nouvelle proposition de loi sur l'économie durable, suggère que toute aide pour les transports urbains à destination des régions ou des villes soit liée à la mise en place d'un SUTP. Pour en savoir plus sur l'histoire et le cadre institutionnel espagnol dans lequel s'inscrit le management de la mobilité, lisez le papier de Miguel Mateo présenté à ECOMM 2008 en cliquant [ici](#).

Des exemples sur des politiques existantes peuvent être trouvés avec :

- la France (PDU) : voir le site de notre partenaire EPOMM, le [Certu](#),
- la Belgique ([Les engagements mobilité](#)),
- le Royaume-Uni (Local Travel Plans : LTP).

## Les restrictions d'accès



Il en est de deux sortes. Les premières ciblent les types de véhicules. Ces restrictions d'accès aux véhicules incluent diverses stratégies de réglementation pour limiter le déplacement des voitures à une période donnée à un endroit donné. Des exemples peuvent être trouvés dans les planifications prévoyant l'absence de voiture (zones piétonnes), les zones d'accès limitées à l'automobile, le partage de la route aux autres usagers (plus de droits pour la circulation des piétons, des cyclistes ou des transports en commun), ou des stratégies basées sur une restriction dépendant du numéro de la plaque d'immatriculation. Pour en savoir plus sur les restrictions de véhicules, lisez le manuel de formation e-Atomium sur le management de la demande en cliquant [ici](#). Un exemple d'une restriction temporaire à l'accès des véhicules peut être trouvé en Belgique avec les « Play streets » (voir le cas pratique [ici](#)).

Le deuxième type de restrictions concerne les mesures qui limitent aux véhicules à basse consommation énergétique, aux transports en commun, aux vélos et à la marche, les centres ville et les autres zones sensibles. En Allemagne par exemple, environ 50 municipalités ont une [zone de faible émission \(« Umweltzone »\)](#) fermée aux véhicules soit trop vieux soit trop lourds, afin de réduire les problèmes de pollution de l'air dans cette zone. Un macaron spécifique est nécessaire pour entrer dans ces zones. Sur le site Internet de la [zone à faible émission de Londres](#), des informations sont disponibles en plusieurs langues. Sur le [site Internet de Civitas](#), d'autres exemples de mesures de restrictions d'accès peuvent être trouvés.

## La planification du territoire



L'urbanisme présente de réelles opportunités pour le management de la mobilité : les procédures de planification et d'attribution de permis de construire sont des étapes importantes pour lesquelles le management de la mobilité peut être introduit pour influencer comment les personnes vont se déplacer, depuis et à destination, d'un nouvel aménagement. En Allemagne, dans le quartier [Gartenstadt Weißenburg settlement](#) (Münster), les habitants ont même l'interdiction de posséder une voiture particulière ! [MaxLupo](#), l'un des outils du projet européen MAX disponible sur le site Internet d'EPOMM, utilise des exemples réels pour montrer comment et quand le management de la mobilité peut être intégré dans le déroulé des étapes de planification du territoire. Le projet européen MAX a réalisé également une [analyse comparative](#) entre 10 pays européens de l'intégration de la planification des transports durables, du management de la mobilité et de l'urbanisme. Pour en savoir plus, lisez la lettre électronique thématique dédiée au projet MAX et ses résultats en cliquant [ici](#).

## La tarification

Les instruments de tarification -taxes et charges – fixent un prix aux effets négatifs environnementaux de notre mobilité. Dans son papier [“Un guide pour les politiques sur une tarification efficace”](#), la conférence européenne des ministres des transports plaide pour une réforme des taxes dans le domaine des transports pour assurer des prix efficaces, comme la plus importante réforme du secteur des transports actuellement à mettre en place. Pour les trois plus grands pays membre de l'Union Européenne, il a été estimé



qu'une tarification efficace pour l'ensemble des modes de transport terrestre pourrait dégager un bénéfice de plus de 30 milliards par an et des recettes de plus de 100 milliards par an.

## L'internalisation des effets externes



Au coeur des mesures de tarification réside l'internalisation des effets externes (le principe de l'utilisateur payeur). Pendant plus d'une décennie, cette internalisation a été une thématique de réflexion pour l'Union Européenne. En 2000, la DG TREN a établi une comparaison à grande échelle sur les charges et taxes du secteur des transports entre 14 pays de l'Union. Pour en savoir plus, lisez le rapport en cliquant [ici](#) sur la tarification juste et efficace des transports. En 2008, la commission européenne produisit un [manuel sur l'estimation des effets externes dans le secteur des transports](#), qui servira de base aux futurs calculs de tarification des infrastructures. Le manuel a été publié accompagné d'une [stratégie pour une mise en oeuvre étape par étape du modèle de calcul pour l'ensemble des modes de transport](#) (multilingue).

Le site canadien de [l'institut Victoria sur les transports](#) (VTPI) offre de nombreuses ressources pour le calcul des effets externes des transports, tel que un [manuel pour quantifier l'ensemble des dépenses et bénéfices liés aux différents modes de transport](#). Pour lire leur dernier papier, cliquez [ici](#).

Parmi les derniers projets européens achevés sur la tarification, nous pouvons noter les projets [IMPRINT-Net](#) et [GRACE](#). Dans leur [état de l'art](#) préliminaire, le consortium du projet IMPRINT-NET a listé les dernières évolutions de politiques, les recherches et les expériences sur la tarification et sa réforme. Le projet GRACE a recherché [la mise en équation des charges du secteur des transports](#).

Notez qu'outre la tarification des effets négatifs des transports par mode, il est aussi possible de subventionner les modes durables de transport. Les aides et [subventions](#) peuvent être accordées directement ou sous la forme de crédits d'impôts (par exemple, [l'aide pour les déplacements domicile-travail en vélo](#)).

## Fixer le juste prix



L'internalisation des effets externes peut être réalisé grâce à plusieurs mesures. Prenons deux exemples : la tarification du stationnement et le péage urbain. La tarification du stationnement constitue la mesure du management de la demande en transport la plus fréquemment mise en place par les autorités locales. A Nottingham, en 2012 sera introduit, pour la première fois au Royaume-Uni, un impôt [sur le stationnement au lieu d'emploi](#). Il s'agit d'une taxe que devront s'acquitter tous les employeurs fournissant plus de 11 places gratuites (ou à très bas prix) à leurs employés.

Le péage lié à l'usage des infrastructures routières est un outil très efficace dans la réduction du trafic motorisé. L'[exemple londonien du péage urbain](#) est probablement le plus connu. A son tour, le gouvernement néerlandais préfère aux taxes appliquées aux propriétaires de voitures particulières, le système faisant payer ce qui est réellement conduit. Une version en anglais de cette politique néerlandaise de tarification de l'usage de la route peut être trouvée en cliquant [ici](#). En 2007, les autorités maltaises ont introduit un péage à l'heure pour les véhicules entrant dans la ville de Valletta (pour en savoir plus sur cette étude de cas, cliquez [ici](#)).



Malgré l'efficacité de cette tarification de l'usage de la route, cette mesure est très impopulaire et difficile à mettre en oeuvre. Le projet européen [CURACAO](#) (achevé en 2006) a identifié les barrières à la mise en place de cette mesure et ses solutions possibles. Pour en savoir plus sur l'état de l'art, lisez le rapport en cliquant [ici](#). Pour en savoir plus sur les études de cas ayant expérimenté des succès, des échecs ou encore à

l'étude, cliquez [ici](#).



D'autres exemples de mesures de tarification peuvent être trouvées sur le [site Internet de CIVITAS](#), comme les stratégies intégrées de tarification sont l'un des champs étudiés par CIVITAS-initiative.

Les liens suivants fournissent de plus amples informations sur la tarification en général :

- [L'encyclopédie en ligne de l'institut VTPI sur le management de la demande en transport](#) contient plusieurs chapitres sur les aides à l'utilisation des modes alternatifs et à la diminution de la conduite, incluant les mesures telles que les taxes et le prix de l'essence. Un article de 2010 intitulé « [Socially Optimal Transport Prices and Markets](#) » réfléchit sur la quantité et le type de mobilité qui serait optimale pour l'ensemble de la société. Il identifie les distorsions actuelles du marché des transports et ses réformes, estime comment de telles réformes affecteraient la mobilité, et anticipe les effets économiques.
- Une étude hollandaise de 2010 a recherché les effets des politiques de tarification dans le domaine des transports (cliquez [ici](#) pour avoir le rapport en hollandais et [ici](#) pour en avoir le résumé en anglais).
- Le projet COMPETENCE (2006) fournit les bases de formation sur la [tarification et le management du stationnement](#).
- Un article de Donald C. Shoup sur « [le coût élevé du stationnement gratuit](#) » du Centre des transports de l'université de Californie argumente qu'éliminer les seuils inférieurs de places de stationnement à minima réduirait le coût du développement urbain, améliorerait l'urbanisme, réduirait la dépendance à l'automobile et réduirait l'étalement urbain.
- Les papiers de la Commission sur la tarification :
  - [Company car taxation](#) (2009).
  - [The role of fiscal instruments in environmental policy](#) (2009).
- « [Fixer le juste prix](#) » (2001) présente les résultats du [programme de recherche sur les transports](#) du 4ème PCRD.

Les liens suivants fournissent plus d'information sur la tarification des infrastructures et de congestion :

- Le site [PORTAL](#) sur les savoirs de base de la tarification (multilingue) cible plus particulièrement la tarification liée à l'usage des infrastructures.
- Le projet européen [DIFFERENT](#) (achevé en 2008) s'intéresse à la différenciation des péages entre les types d'usagers, les types de véhicules, selon la période et le lieu... et fait état des réactions des usagers à une tarification différenciée.
- Le centre de recherche et connaissance sur les transports a publié en 2006 une [brochure sur le péage urbain](#) faisant état des résultats des projets de recherche sur le péage d'infrastructure des 4ème et 5ème PCRD.
- Le projet européen COMPETENCE a publié en 2006 les savoirs de base sur le [péage d'infrastructure et de congestion](#).

## Le projet européen COMMERCE : les résultats finaux



Après 3 ans, le projet européen COMMERCE vient de se finaliser. Il a été financé par la Commission Européenne dans le cadre du programme de l'IEE. Il a aidé à améliorer la quantité et la qualité des Plans de Déplacements d'Etablissement(s) (PDE) au sein de l'Union Européenne, spécialement à destination des pays nouveaux membres.

COMMERCE et EPOMM ont organisé et financé [le prix européen du meilleur PDE](#), célébré lors des 3 dernières conférences ECOMM. Ils ont mis en place des programmes de partage des connaissances et savoir-faire, ainsi que des forums sur les PDE dans plusieurs pays. Ils ont édité les [standards](#) et recommandations sur les PDE au sein d'un [guide](#). Pour plus de détails, cliquez [ici](#) pour accéder à la dernière lettre électronique et [ici](#) pour le site Internet.

## EPOMM network meeting (EMNET) 2010 : le management de la mobilité et les flux de trafic saisonnier



Cette année, la conférence automnale d'EPOMM a eu lieu à Athènes du 4 au 5 octobre. Elle a été organisée conjointement avec le projet européen DELTA s'occupant des problèmes et besoins associés aux systèmes de transport de voyageurs qui ont à faire face brusquement à des demandes saisonnières importantes. De plus, cette conférence a également servi de réunion de lancement pour le réseau national grec sur le management de la mobilité, développé dans le cadre du projet européen EPOMM-PLUS.

Tandis que le premier jour a ciblé les présentations des résultats du projet DELTA, le second jour de conférence a été une journée d'échange de pratiques. Les participants avaient la possibilité de soumettre des « défis ». Ceux sélectionnés sur des problèmes locaux ou régionaux sur les transports ou la mobilité ont été discutés en petits groupes avec des experts venant des 4 coins d'Europe. Les résultats de ces discussions ont constitué des idées et des commentaires intéressants pour la personne ayant posé le « défi » pour la future résolution de son problème.

Lors du « café EPOMM », les participants ont sélectionné 2 sujets qui les intéressent ou sur lesquels ils travaillent. Séparés en deux petits groupes à nouveau, ces sujets ont servi de point de départ pour une discussion en interne avec modérateur ou des échanges croisés entre groupes.

Pour plus d'informations sur la conférence, par exemple pour accéder aux présentations, cliquez [ici](#) sur le site Internet dédié.



Kennisplatform  
Verkeer en Vervoer



EPOMM/DELTA Conference



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive