

Chères lectrices, Chers lecteurs

Nous sommes heureux de vous annoncer l'ouverture de l'appel à contributions en vue de la conférence **ECOMM 2013**. La date limite pour faire remonter les propositions d'interventions est fixée au 10 décembre 2012. Cet appel promet de nombreuses nouveautés – vous trouverez ainsi toutes les explications utiles sur le [site internet d'ECOMM 2013](#).



Et maintenant, chers lectrices et lecteurs, revenons au sujet principal de cette newsletter.

Nos sociétés dépendantes de l'automobile sont malheureusement créatrices d'inégalités et d'exclusion sociales : le tout-voiture peut en effet fortement désavantager les personnes n'ayant pas de possibilités d'accéder durablement à ce type de locomotion. Et ce sont ces mêmes groupes de populations qui souffrent le plus des effets négatifs du trafic automobile tels que le bruit, la pollution de l'air ou encore un environnement hostile à la marche à pied. Une bonne description en a été faite par l'étude britannique (en anglais) **Fairness in a Car Dependent Society**. Le Management de la Mobilité permet à la fois de diminuer la dépendance à la voiture, les impacts néfastes de cette dernière et, par là-même, combattre fortement l'exclusion sociale. Les différents projets et initiatives présentés ci-après, recensés au travers des différents Etats partenaires, tendent à démontrer l'utilité sociale du Management de la Mobilité.

Les quartiers vers l'emploi



En 2009, le Gouvernement français lançait un appel à projets national pour améliorer la mobilité des habitants des quartiers défavorisés et des personnes sans emploi (**Quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité**). Ce projet visait à encourager la coopération entre les autorités organisatrices de transports publics, les opérateurs, les associations et les employeurs, afin de développer les transports publics et les nouveaux services à la mobilité. Un budget global de 25 millions d'euros a contribué au financement de 48 projets recouvrant plus de 200 actions, dans des agglomérations de tailles diverses :

- Plus de la moitié des projets comprenait des modules d'entraînement à la mobilité (durable) ;
- plus d'un tiers des projets a créé des plateformes de mobilité dans l'optique de développer l'information sur l'ensemble des modes de transport (par exemple, le **Quartier Yélo**) ;
- un tiers des projets envisageait un renforcement voire la création de nouvelles lignes de transports publics ;
- enfin, un tiers des projets mettait en place un service de location de bicyclettes ;

Les aides publiques ont par la suite été progressivement réduites, afin que ces projets visent l'auto-équilibre économique. Le programme sera terminé en 2013 (pour les derniers projets), le rapport final étant en cours. Les premiers résultats suggèrent que la sensibilisation des personnes sans emploi aux questions de mobilité entraîne une dynamique positive les rendant plus à même de retrouver du travail.

Together et la mobilité



Les comportements de mobilité des immigrants apparaissent comme largement laissés de côté par l'information et la recherche statistiques dans les transports. **Un rapport sur l'état de l'art en la matière**, établi dans le cadre du **projet IEE – TOGETHER**, synthétise l'information disponible et la relie aux démarches en cours en faveur des déplacements sobres en énergie. Quelques extraits :

- Les immigrants possèdent moins souvent une voiture que la population de souche
- Les immigrants se déplacent moins et moins loin en voiture
- Ils se déplacent moins en vélo, surtout les femmes.

De manière générale, ces données montrent que les déplacements des immigrants sont plus durables que pour la majorité de la population. Cependant, ces comportements "vertueux" semblent résulter de revenus et d'un taux d'emploi inférieurs à la moyenne, davantage que d'une volonté de se déplacer de manière durable. Le Management de la Mobilité peut leur permettre de maintenir voire de renforcer ces comportements durables à l'avenir. Et surtout : favoriser la mobilité est une condition indispensable des politiques de cohésion sociale, et

les modes et méthodes de transport durables peuvent être particulièrement utiles pour rendre cette mobilité abordable et accessible à tous. Pour cela, TOGETHER a développé des supports pratiques et de formation destinés spécifiquement aux immigrants, traitant des économies d'énergie et des transports doux, de la marche et du vélo sécurisés, de l'utilisation des transports en commun et de l'éco-conduite. Ces supports peuvent être **téléchargés**.

Rendre l'espace et les transports publics accessibles à tous



Source: ISEMOA picture database

Pour diverses raisons, de 35 à 40 % des européens sont en situation de mobilité réduite et, de ce fait, doivent faire face à toutes sortes d'obstacles sur les espaces publics ou dans les transports en commun (pour des descriptions et recommandations, voir la brochure : **Accessibility – why we need it** (attention : pas de version française disponible). En moyenne, ces "personnes à mobilité réduite" (PRM) réalisent des déplacements plus courts (6.7 km/déplacement au lieu de 9.2 km) que les personnes "à mobilité normale" (voir **Benefits of improving accessibility**, disponible en 13 langues dont le français). Parce que les espaces publics et les transports en commun ne sont bien souvent pas accessibles en fauteuil roulant ou avec une poussette, des bagages lourds, en situation de mal-voyance, etc., beaucoup de déplacements doivent être effectués en voiture.



Source: ISEMOA picture database

Récemment, deux projets européens ont, chacun, mis au point un système de management par la qualité (SMQ) afin d'aider les collectivités locales à améliorer l'accessibilité de leur domaine public et/ou des transports en commun :

- Le SMQ développé dans le cadre du **projet Mediate (en anglais)** (2009-2011) vise les transports en commun (TC). Il consiste à proposer **une liste d'indicateurs** en vue de déterminer l'accessibilité des TC, ainsi qu'**un outil d'auto-évaluation** servant à mesurer les forces et faiblesses des réseaux de TC en la matière en vue de définir des actions correctrices. **Un guide des bonnes pratiques** complète le SMQ et offre un guide pour les autorités et les opérateurs de transports dans leur travail de planification et de mise en oeuvre des mesures favorisant l'accessibilité.
- **ISEMOA** (projet sur 2010-2013 – site en anglais) cible l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de mobilité (porte à porte) basée sur l'utilisation de l'ensemble des modes de transport durables. Le SMQ d'ISEMOA a été testé et approuvé sur **18 sites tests**. Il prend la forme d'un processus d'audit léger durant lequel des personnes à mobilité réduite évaluent, en compagnie de représentants des services transport, planification et santé compétents, de l'opérateur des transports publics etc., les forces et les faiblesses des actions sur l'accessibilité menées par la collectivité concernée. Ce travail est effectué avec l'aide d'**un auditeur d'ISEMOA**. Si vous êtes intéressé(e) pour devenir un tel auditeur ISEMOA, visitez **le site internet de cet organisme** pour découvrir la localisation des prochaines formations d'auditeurs, qui seront menées dans 15 pays à l'hiver 2012 et au printemps 2013.

Cinq manières de vieillir



Source: ISEMOA picture database

Les personnes âgées sont souvent envisagées comme un seul groupe homogène. Or, rien n'est moins vrai. Grâce au **projet GOAL**, cinq profils différents de seniors ont été mis en avant, à partir de différentes sources quantitatives et qualitatives. (voir le rapport **Profile of older people**). Ces profils créent de nouveaux déterminants de mobilité qui permettent d'identifier les besoins actuels et futurs de cette frange de la population. A partir de là, GOAL développera un plan d'actions orienté sur le développement de solutions alternatives pour répondre aux besoins en transports des personnes âgées dans le futur.

Les personnes transsexuelles aussi ont besoin de cohésion sociale

Une enquête menée par **Transgender Europe** (TGEU) révèle que 79% des personnes transsexuelles ont été harcelées sur la voie publique et 43% se sentent moins bien traitées dans la rue. C'est pourquoi l'organisation a présenté un **communiqué** (en anglais) demandant la fin des discriminations au travers des modes de transport durables, durant **l'atelier de formation CIVITAS sur ce thème** à Coimbra, en mars 2012. TGEU presse les autorités locales chargées du management de la mobilité à travers l'Europe d'agir pour que les espaces et transports publics soient plus sûrs et plus sécurisés pour les transsexuels. Le document propose des bonnes pratiques et des recommandations concrètes.

Former ses pairs



Quelque soit le groupe social considéré, la formation de ses semblables présente de nombreux avantages. L'un de ceux-ci est que le "professeur" comprend mieux les difficultés rencontrées par les "élèves" et peut, par là-même, mieux adapter son message. Ceci est tout particulièrement bénéfique lors des formations de groupes de personnes vulnérables. C'est pourquoi il est tout-à-fait logique que le management de la mobilité s'appuie sur la formation entre pairs. Quelques exemples :

- Au sein du projet **Northern Rail Community Ambassadors Scheme** au Royaume-Uni, des habitants ont été formés afin de promouvoir l'usage du train à des personnes appartenant à des communautés en situation d'exclusion sociale. Ces ambassadeurs offrent une information adaptée dans des espaces publics, forment des groupes et encadrent des personnes pendant des travaux pratiques d'utilisation du train. Les femmes d'origine étrangère ont été les principales bénéficiaires du dispositif, ayant appris à voyager de manière indépendante.
- En région flamande, des ambassadeurs seniors des transports en communs forment d'autres personnes âgées à utiliser ces modes de transport. Le projet a été inspiré par une expérience similaire à Breda (Hollande) en 2009 (**en savoir plus**), et a connu un grand succès. 30 ambassadeurs des TC ont formé environ 2900 de leurs semblables au travers de 92 ateliers, entre janvier et septembre 2012 (**en savoir plus**). Les sessions pratiques sont celles qui ont connu le plus grand succès : 90 % des participants qui n'utilisaient pas ou que très occasionnellement les TC, déclaraient avoir appris beaucoup de choses à ce sujet. Une même proportion estimait désormais être en mesure d'utiliser correctement les TC et plus de la moitié de ces derniers (56%) comptait effectivement mettre en pratique les acquis obtenus.

D'autres initiatives innovantes



- Depuis le début de l'année 2012, la **Leuven Bicycle school** (BE) apprend le vélo aux adultes. La formation comprend quatre modules : entraînement pratique (5 à 8 leçons), utilisation du vélo sur la route (avec apprentissage des règles), vélo en ville et utilisation dans la vie de tous les jours (apprentissage de réparations simples, comment établir un itinéraire, etc.) Au total, 74 personnes, surtout des femmes immigrées et des personnes âgées, ont participé à cette formation. Sur ce total, 70% ont participé à tous les entraînements pratiques parmi lesquels 70% sont devenus capables d'utiliser correctement un vélo.
- Dans le cadre de CIVITAS ELAN, la ville de Zagreb a élaboré une **vidéo pédagogique et amusante** à propos de la sécurité des personnes âgées prenant les transports en commun. Les personnages principaux sont deux seniors aux prises avec les écueils inhérents aux trajets en tramway. La vidéo est en croate, cependant les images sont particulièrement explicites...

Prochaines manifestations

- **Formation sur la Mobilité Intelligente**
21. – 25. November 2012 – Newcastle (UK)
<http://www.ncl.ac.uk/cegs.cpd/transport/>
- **60ème Congrès mondial de l'UITP et Exposition sur la Mobilité et les Transports urbains**
26. – 30. May 2013 – Genève (CH)
<http://www.geneva2013.org>

Pour d'autres événements, veuillez consulter le **calendrier EPOMM**.



[ECOMM 2012](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)