

## Cher lecteur,

Généralement, on gère l'aménagement du territoire, le développement urbain et la planification des transports de manière séparée. Or, pour réaliser un développement durable, ces instruments devraient être utilisés conjointement. La gestion de la mobilité peut être le 'ciment' qui intègre les disciplines - nous allons vous montrer comment les villes et les pays européens explorent et renforcent cette intégration. De grandes parties du texte sont basées sur les résultats du projet MAX, une liste de liens se trouve à la fin du présent e-update.

---

*"Les professionnels des transports ne peuvent plus prétendre que l'aménagement du territoire ne les concerne pas. En effet, les projets liés aux transports qui n'étaient pas intégrés dans des activités d'aménagement du territoire ont engendré trop d'impacts négatifs pour qu'on puisse les ignorer".*

[Projet pour espaces publics](#)

---

## Pourquoi est-il efficace d'appliquer la gestion de la mobilité à l'aménagement du territoire?



Freiburg-Rieselfeld (Germany)

L'intégration de la gestion de la mobilité (GM) dans l'aménagement du territoire (AT) peut créer de très bonnes conditions pour la gestion de la mobilité: cela signifie que des mesures de gestion de mobilité sont appliquées au bon endroit - là où le trafic est généré. Cela signifie aussi que les mesures de gestion de mobilité arrivent au bon moment - avant que toutes les conditions générales soient déjà définies et que les habitudes soient déjà installées. Les conditions générales pour la gestion de la mobilité, y compris les engagements de financements adéquats, peuvent encore être fortement influencées ou même déterminées. Pour terminer, un processus de planification intégrée de ce type constitue un excellent argument pour consolider une bonne coopération entre acteurs concernés: planificateurs, développeurs, futurs occupants, habitants et décideurs.

Une intégration de l'aménagement du territoire et de la gestion de la mobilité débouche sur de nombreuses issues positives: des considérations de transport durable (à pied, à vélo, par les transports en commun, partage de véhicule) sont prises en compte dès le tout début, les acteurs concernés coopèrent, les objectifs de répartition modale sont déterminés; le processus peut permettre de créer un environnement urbain qui est socialement plus juste, plus économique, plus écologique et plus parcimonieux en termes d'utilisation de l'espace et de qualité de vie.

## Conditions préliminaires pour une gestion de mobilité effective



Aspern Seestadt Metroline

Il y a deux conditions préliminaires de base pour que la gestion de mobilité soit effective lorsqu'elle s'articule avec l'aménagement du territoire:

- Il faut avoir une bonne infrastructure pour le trafic non-automobile: un environnement piétonnier attrayant, des pistes cyclables, des bandes de circulation pour vélos et des parkings pour vélos, des transports en commun attrayants (y compris des points de correspondance, des intervalles courts et de bonnes liaisons)
- Il devrait être possible d'avoir des restrictions d'utilisation de la voiture (zones interdites aux véhicules et limitation de la largeur de la rue, de parkings et de la vitesse).

Par ailleurs, il est difficile d'imposer cela lorsque la densité (habitants ou usagers par superficie) est faible et l'utilisation est monofonctionnelle. C'est pourquoi il faut une densité moyenne ou élevée, et l'aménagement du territoire devrait être mixte, de sorte que les nécessités locales puissent être satisfaites à proximité. Il est très utile de mettre en place les transports en commun avant que les occupants et habitants n'arrivent et n'adoptent un comportement axé sur l'utilisation de la voiture.

## Points d'entrée pour la gestion de la mobilité dans le processus de planification



Spanish planning simulation workshop in Getafe  
(© Mattsson, ETT)

Les points d'entrée les plus importants pour intégrer la gestion de la mobilité dans la planification sont les suivants:

- Lorsqu'un plan détaillé de développement de site ou une demande de permis de construire est développé, les mesures de gestion de mobilité peuvent faire partie du dossier soumis ou des exigences émises par les autorités locales.
- La gestion de la mobilité peut être soit appliquée, soit prévue comme une option par la législation: par exemple en tant qu'élément de la législation environnementale, la réglementation en matière de parkings, ou encore insérée dans les conditions et les obligations à remplir pour la planification.

MAX a développé un outil appelé "[Planning Simulation Workshop](#)" – un Workshop qui rassemble tous les acteurs importants concernés - ce qui constitue un excellent point de départ pour entamer l'intégration de la gestion de mobilité dans l'aménagement du territoire.

Les changements au niveau de l'organisation peuvent s'avérer très utiles: Par exemple, à la ville de Leuven, Belgique, l'équipe de mobilité a été délibérément intégrée au département de l'aménagement du territoire, dont elle fait partie à part entière, plutôt que comme département distinct. Un autre exemple de changement organisationnel est la mise en place d'institutions de développement, comme Vienne l'a fait dans le nouveau district urbain [Aspern Seestadt](#).

## Exemples de législation, de concepts et de projets pilotes



Bien que largement reconnue, l'importance de l'intégration de la gestion de la mobilité à l'aménagement du territoire est rarement concrétisée. Durant ces dernières années, plusieurs pays EPOMM ont pris des initiatives pour renforcer ce lien crucial.

En **Autriche**, le [concept de développement spatial autrichien](#) comporte des dits 'partenariats de mise en œuvre pour travailler sur des thèmes pertinents comme la mobilité. Les programmes nationaux [klimaaktiv mobil](#) et [e5](#) offrent un support aux municipalités et régions pour développer des zones d'habitat à trafic réduit. Le projet [ELAS](#) a produit un calculateur permettant de comparer tous les effets en termes d'énergie (y compris ceux de la mobilité) d'une zone résidentielle. [En savoir plus sur les programmes autrichiens](#)

Aux **Pays-bas**, le gouvernement national a introduit une ["échelle de l'urbanisation durable"](#) (lien en néerlandais). Les municipalités doivent parcourir trois étapes pour justifier un nouveau développement urbain:

- Est-ce qu'il y a un besoin régional qui ne soit pas couvert par d'autres développements dans la région?
- Si oui, ce besoin peut-il être satisfait dans le périmètre urbain existant?
- Si non, il s'agit de chercher une zone qui est ou qui peut être rendue accessible par voie multimodale.

En **Suisse**, le projet [MIRA](#) a récemment abouti à la publication d'une longue série de manuels et de checklists pour intégrer la gestion de la mobilité dans le processus de planification de nouveaux bâtiments et de zones et les projets de redéveloppement (disponible en allemand, sera bientôt traduit en français et en italien).

Au **Portugal**, l'Institut de Transport et de Mobilité (IMT) a publié le "Package de mobilité" pour définir une stratégie d'accessibilité, de transport et de mobilité, ainsi que son lien avec le territoire. Ce package contient les [directives](#) (lien en portugais) qui donnent un cadre conceptuel, un état de l'art et des recommandations pour l'aménagement du territoire municipal, ainsi que des directives nationales sur la mobilité et les transports durables, un portefeuille de brochures de support et un guide pour les plans de mobilité. L'IMT a également publié ["Guidelines and key issues in the analysis of Master Plans"](#) (lien en portugais) pour donner suite à la demande de recevoir des directives stratégiques plus pratiques.

En **Finlande**, le Ministère de l'Environnement et l'Agence finlandaise du Transport ont lancé un projet de deux ans avec des projets pilotes dans cinq municipalités. Le projet pilote de Tampere est supposé trouver des manières de réduire les besoins en espace de parking pour voitures dans un nouveau stade comprenant des logements intégrés, par exemple par le biais d'arrêts de voies ferroviaires légères pour les visiteurs et des nouveaux billets qui combinent les transports en commun et les événements qui ont lieu dans le stade. Turku se consacrera à une marque de voyage intelligent en tant qu'élément de la marque générale pour une nouvelle zone en développement.

Douze **municipalités suédoises** ont participé à un réseau appelé ["Possibilities of mobility management in land use planning"](#), initié par l'Agence suédoise de l'Energie. Des sites de développement local ont servi comme cas d'essais et des séminaires et workshops ont eu lieu avec des politiciens et les départements concernés. Une connaissance de plus en plus vaste de la gestion de la mobilité s'est avérée être l'un des principaux facteurs de succès et la combinaison de la gestion de la mobilité et de mesures de parking a fait ses preuves. La Ville de Lund a développé un "Idea Book for developers" (livre d'idées pour les développeurs) afin d'alimenter les connaissances et de parfaire la compréhension de mesures de gestion de mobilité.



En France, les lois sur la rénovation urbaine ont fortement amélioré le lien avec l'aménagement du territoire dans les SUMP (plans de mobilité urbaine durable) français. Par exemple, chaque plan doit déterminer les zones où les exigences minimales standards pour les parkings peuvent être assouplies car les transports en commun y sont de bonne qualité. Certains plans de mobilité urbaine durable ont même été annulés par le tribunal administratif parce qu'elles ne l'avaient pas fait! En savoir plus: fiche de synthèse [30 years of SUMP in France](#) p.5 et p.11 (également disponibles en [FR \(30 ans de PDU en France\)](#), [ES](#), et [PT](#))

## Mesures de gestion de la mobilité dans les développements



Aspern Seestadt Vienna

Illustrons quelques mesures de gestion de la mobilité liées à l'aménagement du territoire par des exemples de développements récents dans des pays EPOMM:

L'un d'eux est [Aspern Seestadt](#), une zone qui se trouve à 14 km du centre de Vienne, Autriche. En 2007, on y a lancé un nouveau projet visant à développer la zone en nouveau district de la ville pour 2025, avec 25.000 habitants et 20.000 emplois. Une équipe de consultants en gestion de mobilité a été impliquée dès le début. Des objectifs ambitieux ont été posés en termes de répartition modale (25% voiture, 40% TC, 10-15% vélo, 20-25% à pied) et des directives de mobilité ont été écrites pour le développement, dont un grand nombre ont déjà été mises en pratique. La société de développement local s'est efforcée d'impliquer tous les acteurs concernés et les consultants en mobilité ont organisé cinq workshops pour générer une nouvelle perspective et de nouvelles idées sur les différents aspects de la mobilité avec tous les professionnels qui sont actifs au niveau de la planification - architectes, planificateurs, concepteurs urbains, architectes paysagistes, développeurs, planificateurs environnementaux et en transports, etc. Ils ont utilisé la méthode MaxLupo du [workshop de simulation de planification](#).



The Green Quarter in Antwerp

Un très bel exemple de **bonnes conditions préliminaires pour la gestion de la mobilité est le Quartier vert" à Anvers**, Belgique ([lien en néerlandais](#)). Ce site d'ancien hôpital militaire sera redéveloppé comme zone résidentielle intégrée dans un grand 'jardin urbain' et abritant plusieurs commerces, bureaux, ateliers et restaurants, dont un est exploité par un célèbre chef belge. Le site sera traversé par de nombreux sentiers pédestres et cyclables, le trafic automobile banni dans la mesure du possible. A Vienne-Aspern, la nouvelle ligne de métro était opérationnelle avant que les premiers résidents ne s'installent.

Il est évident que la barre des **normes de parkings pour vélos** peut être placées haut. Il existe même un [développement résidentiel particulier à Vienne](#) (lien en allemand) qui possède 120 places de parking pour vélos et seulement 8 places de parking pour voitures pour un total de 65 adultes et de 27 enfants. Le "désagrément" résultant de ce petit nombre de places de parking pour voitures est compensé par d'autres caractéristiques du projet: un atelier-dépôt d'outils richement garni, des toitures végétales et un sauna, des appartements pour invités, des salles de jeux pour enfants, des installations de jardins, des salles multifonctionnelles et une cuisine collective.

Lorsqu'une offre en transports de qualité est mise à disposition, la mesure de gestion de mobilité la plus simple est de dispenser une **information de mobilité**. A Aspern Seestadt, il existe des portefeuilles d'informations pour les nouveaux habitants, les nouvelles entreprises, les développeurs et les écoles, qui sont fournis aux institutions adéquates via un centre d'information et une [page internet contenant des informations de mobilité](#).



Ghent Sint-Pieters Info Point - © Project Gent Sint-Pieters

La ville de Gand a lancé un projet de grande envergure pour adapter la principale gare de Saint-Pierre et ses environs aux besoins du 21<sup>ème</sup> siècle. Pour 2020, la zone devrait être transformée en zone accessible et confortable pour y vivre et y travailler, avec de bonnes correspondances intermodales. Ce projet a un impact énorme, et ce non seulement sur les quartiers environnants, mais aussi sur toute la ville et ses habitants. La ville a installé un **point d'information** qui organise la participation et la communication avec les citoyens, tant au niveau du planning que dans la phase de mise en œuvre. La fonction du point d'information n'est pas seulement de communiquer sur la vision et la progression du redéveloppement, mais également de dispenser des informations actuelles et claires concernant les changements dans les différents modes de transport, tels que l'accessibilité des quais de gare, le déménagement des parkings pour vélos, etc.

**La gestion de parking** est peut-être l'outil le plus important. D'une part, le stationnement dans la rue peut être limité et rendu payant de manière adéquate. D'autre part, des exigences minimales de parking dans le processus d'octroi de permis de construire peuvent être remplacées par des limites maximales du nombre de places. Aspern Seestadt a édicté un maximum de 0.7 de places par habitation, ce qui est encore moins que dans le centre de Vienne! Une partie des économies réalisées de cette manière est réinvestie dans un **fond de mobilité qui finance des mesures de gestion de mobilité**. La ville suédoise d'Umea a mis en œuvre une alternative au nombre maximum de places, à savoir "[green parking pay-off](#)" (moins de parkings pour plus de compensations au niveau d'autres modes de

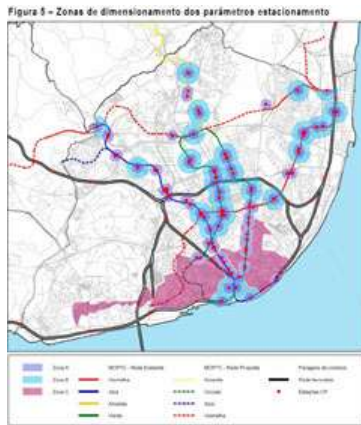


transports). Toujours en Suède, la Ville de Vasteras travaille sur des **nouvelles normes** qui permettent de réduire le nombre de places de parking si des mesures de gestion de mobilité sont prises. Par exemple, le partage de véhicule réduit les exigences en places de parking de 20% et la mise en œuvre de cinq mesures de gestion de mobilité apporte une réduction supplémentaire de 10%.

Dans le Quartier vert à Anvers, le parking résidentiel sera uniquement possible dans quatre garages collectifs sous-terrains. Lorsque l'accès à la voiture est moins direct, les résidents ont tendance à davantage faire usage des transports en commun et autres modes de transport durables. A Gothenburg, en Suède, il n'y aura carrément plus de parking pour les véhicules de particuliers dans le cadre du "Projet Positive Footprint Housing"

La Ville de Lisbonne a inclu dans son **Plan Directeur** (lien en portugais) des paramètres de parking plus bas pour les zones dans lesquelles les transports en commun sont mieux organisés.

Dans le "Compendium of site based MM measures", de MaxLupo, on trouve un bon aperçu des mesures de gestion de la mobilité.



Lisboa - Lisbon

## En savoir plus



<http://www.epomm.eu/maxlupo>

- Le projet MAX a développé une série de directives pour l'intégration de la gestion de la mobilité à l'aménagement du territoire. (**MaxLupo**, disponible dans plusieurs langues).
- et toute une gamme d'autres recommandations, synthèses, outils, supports de formation et rapports de recherche utiles. Tout est disponible sur le site [epomm.eu/maxlupo](http://epomm.eu/maxlupo).
- Il y a également une série de **39 études de cas**.
- Les membres Allinx Active et Premium ont accès aux vidéos webinar "How to get MM into land use planning (comment incorporer la gestion de la mobilité à l'aménagement du territoire). The Swedish Approach" par Caroline Mattsson (Trivector) "Mobility Management and Land Use Planning" par Karl-Heinz Posch (FGM-AMOR/EPOMM), le powerpoint est librement accessible [ici](#).
- Lors de l'ECOMM 2015 à Utrecht, il y aura plusieurs sessions concernant la gestion de la mobilité et l'aménagement du territoire, ainsi que la conception urbaine adéquate.

## Prochainement

- **ECOMM – European Conference on Mobility Management**  
20-22 mai, Utrecht, Pays-bas  
voir [site internet](#)  
Registration just opened - you can register [here](#)
- **3rd World Collaborative Mobility Congress (Wocomoco)**  
25-26 juin, Innsbruck, Autriche  
voir [site internet](#)

Pour plus d'évènements, consultez le [EPOMM Calendar](#).