

Ensemble de transports ingénieux pour les localités encombrées

OPTIMUM² : approche européenne pour la gestion de la mobilité testée dans la pratique

Ce sont des phénomènes courants : les embouteillages locaux qui reviennent quotidiennement et le manque de place de stationnement en raison du flux massif de visiteurs et d'employés vers les hôpitaux et les zones d'activités. La gestion de la mobilité, ou la recherche d'une combinaison bien pesée de possibilités de transport variables, peut souvent décongestionner le problème. Les expériences acquises par le biais d'une approche uniforme dans dix projets néerlandais et anglais doivent résulter en un 'livre de recettes' digital européen sur la gestion de la mobilité. Pour les projets <<<français>>, ces expériences peuvent aussi être très utiles.

De nombreuses entreprises, zones d'activités, hôpitaux et autres localités très fréquentées sont difficilement accessibles. La gestion de la mobilité se tourne tout spécialement sur ces bouchons dans les régions urbaines. La solution est, en majeure partie, de diminuer l'usage individuel de la voiture en stimulant les transports en commun, le covoiturage et l'usage de la bicyclette, de la mobylette ou du scooter. La gestion de la mobilité se concentre sur le comportement de sélection des employés, clients et visiteurs quant au va-et-vient domicile, travail, commercial, social et récréatif. Pour faire front à la nuisance toujours croissante de la circulation en Europe, et aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne en particulier, il importe de plus en plus de mettre en œuvre la gestion de la mobilité. Le projet OPTIMUM² donne ce stimulant supplémentaire.

Approche OPTIMUM²

OPTIMUM² signifie 'Optimal Planning Through Implementation of Mobility Management'. Dans ce projet européen, neuf partenaires anglais et néerlandais suivent la même approche pour résoudre les problèmes d'accessibilité de localités très fréquentées dans dix projets locaux (figure 1 et tableau).

Cette approche comprend cinq piliers qui définissent la position initiale :

1. Le voyageur en tant que point de départ. Quels sont les souhaits et les besoins des voyageurs ?
2. Le développement d'activités de marketing. En se basant sur ces souhaits, quelles sont les dispositions proposées et comment diriger l'offre et la demande du transport ?
3. Communication et information intégrée sur le déplacement. Comment informer les voyageurs sur l'offre et l'usage ?
4. La gestion de la mobilité en tant qu'élément fixe des projets. Comment limiter l'usage de la voiture dès le début du plan d'occupation des sols et du plan de construction ?
5. Mesures impératives comme option. Comment les pouvoirs publics peuvent-ils, au besoin, obliger à limiter systématiquement l'usage des voitures ?

Testé dans les zones d'activités et les hôpitaux

Il existe de nombreux types de localités très fréquentées. Les caractéristiques de ces localités diffèrent fortement entre elles et, de ce fait, aussi la manière dont on peut améliorer l'accessibilité. Ainsi, l'intensité du trafic autour d'un parc d'attractions demande un autre ensemble de mesures que le problème de circulation autour d'une zone d'exploitation où la plupart des employés travaillent à des heures fixes.

Dans ce projet, l'on a choisi de tester l'approche OPTIMUM² dans deux types de localités :

1. Les zones d'activités où les employés se servent de leur voiture surtout pendant les heures de pointe.
2. Les hôpitaux où, à des heures variées de la journée, de nombreux visiteurs arrivent occasionnellement.

Exemples tirés de la pratique

Les cinq piliers de l'approche OPTIMUM² vont être élucidés ci-dessous et illustrés par le biais d'exemples tirés des dix projets locaux d'OPTIMUM². Ces projets sont encore en cours. Des plans sont élaborés et des mesures préparées et implantées. De ce fait, le choix des exemples est arbitraire. A un stade ultérieur du projet, il pourra ressortir que d'autres mesures ou effets sont encore plus efficaces.

Ad. 1. Le voyageur en tant que point de départ

Sous l'étendard d'OPTIMUM² et en collaboration avec des voyageurs et des entreprises, les partenaires imaginent des mesures afin d'améliorer l'accessibilité et les mettent en pratique. Il existe différentes manières pour savoir ce que les voyageurs désirent. Souvent, ceci se fait par le biais d'enquêtes.

Pour les zones d'activités d'*Amsterdam-Zuidoost* aux Pays-Bas, les codes postaux de 30 000 employés ont été réunis. La moitié d'entre eux ont reçu une enquête par courriel. Une enquête a aussi été tenue parmi les employés travaillant dans la zone d'activités de *Goudse Poort* en Gouda. De plus, un panneau d'usagers a été créé pour chercher des solutions à une meilleure accessibilité de la région de Gouda.

Dans les *Gelre ziekenhuizen*, un groupe d'hôpitaux aux Pays-Bas, une vaste enquête a été faite parmi les patients, les visiteurs et les fournisseurs. Ensuite, des groupes d'usagers ont développé et implanté des mesures.

Dans le centre d'affaires *Southwark* en Grande-Bretagne, des groupes d'usagers locaux ont été constitués, issus par exemple d'entreprises. Les pouvoirs publics locaux demandent à ces groupes d'usagers des conseils dès que les plans du territoire ou investissements dans la région sont à l'ordre du jour.

Ad. 2. Le développement d'activités de marketing

Une action réelle sur l'offre et la demande accroît le succès de la gestion de la mobilité. A cet égard, le marketing joue un rôle déterminant. Souvent, mais à tort, marketing et communication sont placés sur la même ligne. A tort, parce que marketing signifie plus ; le service à la clientèle, le prix et (la qualité de) l'offre du transport en font partie aussi.

Dans les dix projets, non seulement le nombre d'activités de marketing se font remarquer, mais aussi leur diversité.

En Grande-Bretagne, l'hôpital *Royal Devon & Exeter* a, par exemple, un propre terrain de stationnement et transfert à service navette pour les employés, les patients et les visiteurs. Les employés qui n'ont pas d'abonnement annuel pour les transports en commun ont droit, avec leur carte de personnel, à 33 pour cent de réduction à l'achat d'un ticket de transport. Dans les zones d'activités d'*Amsterdam-Zuidoost*, le covoiturage en minibus est alléchant du fait que, exceptionnellement, ces minibus peuvent se servir des couloirs d'autobus et des bandes d'arrêt d'urgence, réservés aux services réguliers.

Gelre ziekenhuizen a un service navette qui dessert les trois localités, 13 fois par jour. Une campagne de marketing doit accroître le nombre de passagers. Le concept de bicyclette *Trappers* a aussi été introduit. Ce concept consiste à remettre au personnel des points de crédit à chaque fois qu'il se rend à son travail à bicyclette. Ces points lui permettent de se procurer toutes sortes de produits et de services.

Pour les zones d'activités près de la ville néerlandaise d'Ede, un propre système de transport avec des minibus a été élaboré. Le chauffeur travaille lui-même pour une des entreprises affiliées. Il va chercher des collègues chez eux et les reconduit à la fin de la journée. Ceci se fait moyennant un tarif correspondant au transport en commun.

En Gouda aux Pays-Bas, le terrain de la zone d'activités de *Goudse Poort* et les mesures distinctes sont commercialisés. Citons, à titre d'exemple, la carte de mobilité qui donne accès à tous les types de transport (service autobus, aire de stationnement, bicyclette empruntée). Chaque employé a droit à une telle carte gratuite ; elle est aussi disponible pour les visiteurs. Cette carte est gratuite du fait qu'elle porte des annonces publicitaires. La carte enregistre l'utilisateur et permet d'utiliser les différents types de transports.

Ad. 3. Communication et information intégrée sur le déplacement

Une information sur mesure est une condition indispensable au passage de la voiture à un autre moyen de transport. Différents systèmes d'informations sont développés dans le projet afin de fournir aux automobilistes et autres voyageurs des informations actuelles sur les itinéraires, et les arrangements et alternatives de transport. Les systèmes ont en commun que les dates pertinentes sont regroupées de façon digitale afin de pouvoir prévoir un trajet. L'hôpital général de *Colchester* en Grande-Bretagne a opté pour un système intégré d'informations de voyage pour les patients, le personnel et les visiteurs. Ils peuvent demander des informations par le biais du site web de l'hôpital, de leur portable, des téléphones publics situés aux gares et aux arrêts d'autobus, dans les bibliothèques ou dans le hall de l'hôpital. Ce qui est intéressant, c'est que les médecins de famille peuvent régler eux-mêmes le transport de leurs patients ou leur donner des informations détaillées sur le transport au moment de prendre un rendez-vous dans une polyclinique. En outre, l'hôpital dispose d'un système de gestion de mobilité donnant l'état actuel du nombre de places de stationnement disponibles. En fonction du résultat, les voyageurs peuvent, avant de partir, opter pour un autre type de transport.

Dans les zones d'activités d'*Amsterdam-Zuidoost*, les employés reçoivent chez eux un conseil de déplacement sur mesure. Un système d'informations de voyage est également en développement, spécifiquement destiné aux nouveaux employés et ceux qui déménagent. En Grande-Bretagne, les hôpitaux d'enseignement de *Lancashire* ont un système d'informations de voyage en temps réel. Il fournit au voyageur des informations de voyage aux arrêts d'autobus et sur un écran digital au dessus de la réception centrale de l'hôpital. Il indique les horaires de départ du prochain autobus. Le système est également accessible par internet. Les employés de l'hôpital peuvent même introduire dans leur ordinateur leur 'propre' arrêt d'autobus (bookmarking). Des affiches dispersées à travers le terrain de l'hôpital indiquent les emplacements des arrêts d'autobus. Ainsi, les patients sont en mesure, déjà à l'intérieur de l'hôpital, de trouver le chemin vers les arrêts d'autobus. Par le biais de messages SMS, les voyageurs obtiennent des informations de voyage actuelles aux arrêts d'autobus qui ne disposent pas encore d'informations en temps réel. Ceci est surtout facile pour les patients qui n'habitent pas dans la région de *Preston*.

Ad. 4. La gestion de la mobilité en tant qu'élément fixe des projets

L'objectif de ce pilier est d'impliquer la gestion de la mobilité dès le début de l'aménagement du territoire et des plans de construction, en tant qu'élément fixe. Ceci accroît les chances de réussite de la gestion de mobilité.

La planification des travaux de construction dans la zone d'activité *Zuidas* est, par exemple, reliée au modèle de circulation d'Amsterdam. Ainsi, les conséquences des activités pour l'aspect du trafic peuvent être portées en évidence. En plus, les effets d'un usage croissant du transport en commun, des bicyclettes et du covoiturage, par exemple, sur l'accessibilité des zones d'activités peuvent aussi être mises en apparence.

Pour les plans de construction des *Gelre ziekenhuizen*, il s'avéra nécessaire de modifier un plan d'occupation des sols. De ce fait, la province de *Gelderland* a pu attirer davantage d'attention sur l'accessibilité et le stationnement. *Gelre ziekenhuizen* a inclus la gestion de la mobilité comme élément fixe des plans et dans la réorganisation.

Pour les zones d'activités encore à développer à *Ede*, un instrument relativement nouveau est utilisé : 'la prestation de transport sur site'. L'offre et la demande sont réunies à un stade précoce du développement du projet et des alternatives de transport réelles autre que la voiture sont élaborées.

En *Gouda*, dès le début du processus de restructuration de la zone d'activités de *Goudse Poort* la gestion de la mobilité a été prise en considération dans l'élaboration des plans. Pour ce genre de projets, il est d'usage de d'abord faire le plan d'occupation des sols. Toutefois, la commune de *Gouda* a élaboré en premier lieu un document de départ sur le processus de restructuration. Celui-ci indique le sens désiré du développement pour la région. Des investisseurs participent très étroitement à l'élaboration des plans – aussi concernant l'accessibilité – du *Goudse Poort*.

Ad. 5. Mesures impératives comme option

Jusqu'à présent, les pouvoirs publics anglais et néerlandais n'ont obligé, aucune entreprise ou organisation à appliquer une gestion de mobilité. Toutefois, il se peut qu'à terme, l'accessibilité de localités très fréquentées demande des mesures supplémentaires. De ce fait, OPTIMUM² teste les mesures stimulantes et impératives des pouvoirs publics pour encourager l'application pratique de la gestion de mobilité.

Pour les zones d'activités d'*Amsterdam-Zuidoost*, un règlement fiscal provisoire a été convenu avec le service des impôts. Les entreprises avaient l'autorisation de remettre à 17 000 employés, une carte des transports en commun, la carte *Zuidoost*, exonérée d'impôts, durant les travaux de reconstruction à grande échelle de l'autoroute à proximité (travaux qui, entre-temps, ont été achevés. Les détenteurs de la carte *Zuidoost* reçurent par la suite une autre offre). Plus de 50 % des détenteurs de la carte se sont réellement servis des transports en commun. La commune a désigné les zones d'activités au sud d'Amsterdam comme localité A. Les localités A sont facilement accessibles aux transports en commun. De telles localités comptent, pour une partie de la zone, une norme de stationnement correspondant à une place de stationnement pour dix employés. Sur base de la Loi sur la gestion de l'environnement, la commune d'Amsterdam peut obliger les entreprises à dresser la carte de leur circulation et transports. Ensuite, elle peut décider d'imposer des exigences complémentaires pour réduire le nombre de voitures. Cependant, la commune ne peut pas (encore) imposer des mesures concrètes.

En revanche, en Grande-Bretagne, les pouvoirs publics locaux obligent l'hôpital *Royal Devon & Exeter* à limiter la circulation à l'aide d'un plan de transport. Pour ce faire, l'hôpital cherche des mesures de récompenses pour éviter toute sanction. Citons, à titre d'exemples, les permis de stationnement moyennant un paiement pour les employés, les autobus subventionnés par l'hôpital et un service de stationnement et transfert à service navette allant à l'hôpital.

Gelre ziekenhuizen veulent réduire les voitures au point que 70 pour cent seulement des places de stationnement autorisées s'avèrent nécessaires. C'est pourquoi, en 2004, un stationnement réglé a été introduit pour le personnel, les visiteurs et les patients ainsi qu'un stationnement payant pour les visiteurs et les patients. En collaboration avec les communes, l'hôpital cherche une localité qui conviendrait à un terrain de stationnement et transfert. Dans le nouveau plan d'occupation des sols pour la zone d'activités de *Goudse Poort*, moins de places de stationnement ont été autorisées pour les entreprises comparé à la situation actuelle. De ce fait, il a plus d'espace pour les bureaux. La commune a opté pour une situation sans stationnement dans la rue. En combinaison avec une aire de stationnement centrale et des services de mobilité complémentaires, l'accessibilité de la région s'améliore. *Goudse Poort* devient plus attrayante, ce qui se traduit par un prix foncier plus élevé.

Réseau européen

OPTIMUM² vise à tester l'approche des cinq piliers et à une répartition plus large des résultats. Ceci ce fait par le biais des projets locaux en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. Etant donné qu'il est peut-être question d'une approche pour toute l'Europe du nord-ouest, il est essentiel de savoir si (des parties de) l'approche et les mesures sont aussi efficaces dans d'autres pays. N'oublions pas qu'il existe des différences de culture, de comportement, mais aussi de législation, de systèmes de transport et d'instruments de planification. Il est fort possible que certaines mesures portent leurs fruits dans un pays et échouent dans un autre.

C'est la raison pour laquelle OPTIMUM² Network a été créé. L'échange de connaissances et d'expériences a lieu au sein de ce réseau. Les connaissances en dehors de ce projet sont insérées et testées et l'approche d'OPTIMUM² est également testée, entièrement ou en partie, ailleurs en Europe du nord-ouest. Actuellement, OPTIMUM² Network comprend des experts dans le domaine de la gestion de la mobilité de différents pays européens du nord-ouest : la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, la France, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse.

Résultats dans un 'Livre de recettes'

Le projet OPTIMUM² a démarré en 2004 et continue jusqu'en l'été de 2008. Les dix projets locaux mettent déjà de nombreuses mesures en exécution. Ce qui compte, c'est le résultat. Le projet comprend une équipe de représentants de SenterNovem (une agence spécialisée de la Ministère des Affaires Economiques des Pays-Bas), de l'Université de Westminster et de l'Université de Loughborough qui favorise la collaboration en l'échange de connaissances au sein des projets locaux et mesure et évalue les résultats. La période 2007-2008 verra apparaître un 'livre de recettes' digital sur l'internet, dans lequel des méthodes, des mesures et des résultats d'OPTIMUM² seront redonnés sur les différents problèmes de transports. Plus tout complément d'information, consultez www.optimum2.org

Partenaire	Projet
Province de Noord-Holland (NL)	Amsterdam : zones d'activités sud Zuidoost et Zuidas
	Hilversum : terrain d'exploitation Mediapark
Essex County Council (GB)	Colchester : hôpital général
Lancashire County Council (GB)	Lancashire : hôpitaux d'enseignement
London Borough of Southwark (GB)	Southwark : centre des affaires
City of Edinburgh Council (GB)	Edinburgh : centres d'activités/hôpitaux
Royal Devon & Exeter Hospital (GB)	Exeter : hôpital Royal Devon & Exeter
Province de Gelderland (NL)	Apeldoorn : hôpitaux Gelre ziekenhuizen
	Ede : zones d'activités
Province de Zuid-Holland (NL)	Gouda: terrain d'exploitation Goudse Poort
SenterNovem (NL) encadre les partenaires lors du contrôle et de l'évaluation des projets locaux	

Tableau. Partenaires et projets locaux dans le cadre d'OPTIMUM²

<<< Dans un cadre >>>

Gestion de la mobilité en France

<<< Un rédacteur français décrit ici la situation actuelle >>>

Le projet OPTIMUM² a pour but de favoriser la croissance économique et d'améliorer l'environnement et l'accessibilité des régions urbaines en réduisant l'usage individuel de la voiture et en stimulant l'usage d'autres moyens de transports. Le projet réunit les expériences acquises de la gestion de la mobilité de neuf partenaires dans dix projets locaux en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. Ajoutons à cela l'expérience d'un réseau européen d'experts, engagés dans l'accessibilité des hôpitaux et des zones d'activités ailleurs. Le projet résultera en des solutions pratiques testées aux problèmes d'accessibilité dans les régions urbaines.