

**Commission économique pour l'Europe****Bureau régional de
l'Organisation mondiale
de la Santé pour l'Europe**

Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement

**Comité directeur du Programme paneuropéen
sur les transports, la santé et l'environnement****Dix-septième session**

Genève, 21-23 octobre 2019

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

**Préparatifs de la cinquième Réunion de haut niveau sur les transports,
la santé et l'environnement : projet de déclaration et ses annexes****Résumé analytique de l'étude sur la gestion de la mobilité****Note du secrétariat***Résumé*

Une étude présentant les bonnes pratiques en matière de gestion de la mobilité a été réalisée sous l'égide du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE TSE). Le présent document fournit un résumé analytique de l'étude.

I. Gestion de la mobilité

1. La gestion de la mobilité consiste à promouvoir le transport durable et à gérer la demande d'utilisation de la voiture particulière en influant sur les attitudes et les comportements des voyageurs¹. Cette démarche suscite un intérêt croissant dans le cadre des efforts visant à améliorer les transports urbains et la qualité de l'environnement urbain dans son ensemble. L'attrait de la gestion de la mobilité réside dans les nombreux avantages potentiels que cette façon de traiter les problèmes de mobilité peut présenter, notamment (mais pas uniquement) :

a) Une diminution des bouchons, ce qui se traduit par une baisse de la pollution atmosphérique et du temps perdu dans les embouteillages, ainsi que par une diminution du stress des voyageurs ;

¹ Plate-forme européenne sur la gestion de la mobilité.



- b) Un plus large éventail de solutions de transport, produisant des gains d'accessibilité ;
- c) Une utilisation plus efficace des infrastructures de transport existantes, ce qui débouche sur une réduction des dépenses publiques consacrées à des infrastructures inutiles ;
- d) Un meilleur aménagement de l'espace ;
- e) Des économies pour les collectivités locales, les entreprises du secteur privé et les particuliers ;
- f) Des modes de vie plus sains et une diminution du stress, grâce à des modes de transport plus actifs.

II. Étude sur la gestion de la mobilité

2. Axée sur les pratiques de gestion de la mobilité, l'étude avait pour objet de donner des exemples concrets de mesures mises en œuvre et de mieux comprendre leur influence sur les transports urbains et sur les effets négatifs qu'ils peuvent induire, notamment les émissions de dioxyde de carbone et les embouteillages.

3. L'analyse s'est appuyée sur des études de cas portant sur huit domaines :

- a) La mobilité domicile-travail ;
- b) La mobilité domicile-école ;
- c) Les grandes manifestations publiques ;
- d) La logistique urbaine durable ;
- e) La gestion du stationnement ;
- f) Les plans de mobilité urbaine durable ;
- g) Le transport à la demande ;
- h) La communication et l'information.

4. Dans la mesure du possible, des actions coordonnées à l'échelle nationale ont été incluses dans l'étude et examinées. Les études de cas ont été réalisées en procédant à l'analyse de documents et à des entretiens avec des acteurs clés afin d'inclure des exemples provenant de divers pays. En conséquence, l'étude recense au total 22 bonnes pratiques, provenant de 17 pays, qui exposent les effets positifs et potentiellement importants que les programmes de gestion de la mobilité peuvent produire :

- a) En ce qui concerne la mobilité domicile-travail, une réduction de 26 % des déplacements effectués dans des véhicules occupés par une seule personne a été obtenue ;
- b) Grâce à des programmes destinés à encourager les écoliers à se rendre à l'école à pied ou à vélo, des enfants ont découvert les avantages des déplacements à pied et à vélo en milieu urbain ;
- c) Plus de 50 % des personnes se rendant à des grandes manifestations publiques utilisaient des modes de transport durables ;
- d) Le passage à des modes de transport durables pour les livraisons en milieu urbain a permis de faire diminuer de 17 tonnes par les émissions de dioxyde de carbone, de faire baisser de 35 kilos par an les émissions d'oxydes d'azote et d'éviter la diffusion de 2 kilos par an de particules inhalables (PM10) ;
- e) L'utilisation de la voiture pour rejoindre des pôles multifonctionnels a connu une baisse correspondant à 33 % du total des déplacements, et les moyens de transport se sont diversifiés grâce aux mesures de gestion du stationnement et d'aménagement urbain ;
- f) L'instauration de plans de mobilité urbaine durable a entraîné une réduction de 17 % du nombre de voitures entrant dans le centre-ville ;

g) Un système de transport à la demande d'un bon rapport coût-efficacité a été mis en place dans des zones à faible densité de population ;

h) La communication et l'information ont eu une influence positive et de longue durée sur les comportements des citoyens en matière de mobilité.

III. Principales conclusions

A. Aménagement du territoire et gestion de la mobilité

5. Il est important que les pouvoirs publics tiennent compte des transports quand ils conçoivent leurs politiques d'aménagement du territoire et introduisent des éléments relatifs à la gestion de la mobilité dès la phase de planification.

Bonnes pratiques pertinentes

- La gestion du stationnement au centre commercial de Sihlcity (Zurich (Suisse)) ;
- Le Plan de déplacements urbains de Strasbourg, un plan très intégré (Strasbourg (France)).

B. Mobilité domicile-travail

6. La gestion de la mobilité devrait devenir une pratique courante dans les entreprises ainsi que dans l'ensemble des zones d'activités commerciales. Par conséquent, il est important que les réglementations nationales fassent en sorte que les postes de gestionnaire de la mobilité deviennent courants dans les entreprises et que les administrations locales fournissent une assistance dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité domicile-travail.

Bonnes pratiques pertinentes

- Green Way, le programme de gestion de la mobilité de la société Infineon (Villach (Autriche))² ;
- Le Jackpot (ou Loterie) de la mobilité mis en place par la société Seewer (Burgdorf (Suisse)) ;
- La zone industrielle de Ropka, où un partenariat public privé en matière de gestion de la mobilité a été conclu (Tartu (Estonie)) ;
- La gestion de la mobilité au Parc Technologique d'Andalousie (Malaga (Espagne)) ;
- Une usine de métaux non ferreux ayant obtenu le Mobility Green Label (Plovdiv (Bulgarie)) ;
- La gestion de la mobilité dans le centre d'innovation scientifique créé par la Fondation Skolkovo à Moscou.

C. Mobilité domicile-école

7. Les écoles devraient être invitées à désigner une « équipe mobilité » pour s'engager dans une démarche de gestion de la mobilité, à promouvoir l'autonomie des élèves sur ces questions et à réduire les embouteillages autour de leurs locaux.

8. Il est important de faire de même pour les campus universitaires, où les pratiques de gestion de la mobilité peuvent accroître l'accessibilité et réduire les besoins en places de stationnement.

² La mention d'une entreprise ou d'un produit commercial dans le présent document n'implique aucune approbation de la part de l'Organisation des Nations Unies ou de ses États Membres.

Bonnes pratiques pertinentes

- Une approche globale de la gestion de la mobilité pour les déplacements domicile-école (région d'Emilie (Italie)) ;
- Un plan de transport scolaire réussi (dans les West Midlands, au Royaume-Uni) ;
- La gestion de la mobilité sur les campus, par exemple au Camosun College (Victoria (Canada)).

D. Grandes manifestations publiques

9. La gestion de la mobilité devrait être une partie intégrante de l'organisation des grandes manifestations publiques. Elle devrait garantir l'accessibilité au moyen de modes de transport autres que la voiture et servir à sensibiliser les participants aux différentes options de transport qui s'offrent à eux.

Bonnes pratiques pertinentes

- La gestion de la mobilité pour les concerts de U2 et de Coldplay en 2017 à Bruxelles ;
- La gestion de la demande en matière de déplacements au cours des Jeux olympiques de Londres (Royaume-Uni) en 2012.

E. Logistique urbaine durable

10. La mise en place d'une logistique urbaine durable peut présenter des avantages considérables, par exemple la diminution de la circulation, de la pollution et du bruit en milieu urbain. Les collectivités locales devraient donc rechercher des solutions adaptées à leur situation, et les entreprises de logistique devraient être incitées à mettre au point des méthodes et des moyens techniques novateurs pour effectuer des livraisons plus écologiques sur le dernier kilomètre.

Bonnes pratiques pertinentes

- Le Beer Boat, des livraisons du dernier kilomètre assurées par voie fluviale à Utrecht (Pays-Bas) ;
- Cityporto, dans la ville de Padoue (Italie), un centre de distribution urbain performant ;
- Des cubicycles pour assurer les livraisons du dernier kilomètre dans le centre-ville à Francfort (Allemagne) et à Utrecht (Pays-Bas).

F. Gestion du stationnement

11. La gestion du stationnement est essentielle pour la mobilité durable et peut influencer grandement sur l'utilisation de la voiture pour les déplacements urbains. Il est donc important que les pouvoirs publics nationaux et locaux, ainsi que les entreprises privées, l'intègrent dans la gestion de la mobilité.

Bonnes pratiques pertinentes

- La gestion du stationnement au centre commercial de Sihlcity (Zurich (Suisse)) ;
- La gestion du stationnement sur le lieu de travail : le cas de la société INFICON (Balzers (Liechtenstein)).

G. Plans de mobilité urbaine durable

12. Les plans de mobilité urbaine durable sont un instrument de planification visant notamment à réduire l'utilisation de la voiture dans les zones urbaines. Les trois aspects suivants sont essentiels pour leur élaboration et leur bonne mise en œuvre :

- a) Les pouvoirs publics nationaux devraient aider les collectivités locales en leur fournissant des directives et un appui technique ;
- b) Les plans de mobilité urbaine durable devraient couvrir différents domaines d'action et secteurs et prévoir la participation active des citoyens et des autres parties prenantes ;
- c) Les plans de mobilité urbaine durable devraient être mis à jour pour tenir compte des innovations en matière de transports.

Bonnes pratiques pertinentes

- Kruševac est la première ville de Serbie dotée d'un plan de mobilité urbaine durable ;
- Le Plan de déplacements urbains de Strasbourg, un plan très intégré (Strasbourg (France)) ;
- Le plan de mobilité Mobility Playbook mis en place à Seattle (États-Unis).

H. Transport à la demande

13. Dans les zones à faible densité de population, le transport à la demande peut constituer une alternative efficiente et efficace aux transports publics classiques et permettre de réduire la dépendance à l'égard de l'automobile.

Bonnes pratiques pertinentes

- PubliCar, le programme suisse de transport à la demande ;
- Un cas de transport innovant dans les zones rurales : le bus de village de Kolsillre, en Suède.

I. Communication et information

14. Les activités de communication et d'information sont importantes à la fois comme partie intégrante des mesures de gestion de la mobilité et comme initiatives distinctes, qui doivent néanmoins être intégrées dans les plans de transport et d'aménagement urbain. Il faut toutefois que les méthodes de communication et les informations utilisées soient adaptées aux différents groupes cibles.

Bonne pratique pertinente

Le programme Gscheid Mobil de gestion de la mobilité mis en place à Munich (Allemagne).
