

European Platform on Mobility Management



Management de la mobilité : définition

Définition du management de la mobilité et catégorisation des mesures de management de la mobilité, validées par le consortium MAX et EPOMM

Partenaires de MAX

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria	Mobiel 21 – Belgium
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, ILS – Germany	Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – USA
Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spain	FIT Consulting – Italy
Lyle Bailie International Limited – United Kingdom	Synergo - Switzerland
Timo Finke Consult Aachen – Germany	Traject – Belgium
Austrian Standards Institute – Austria	Trivector – Sweden

Universities

University of Piraeus Research Centre, UPCR – Greece	University of Maribor, Faculty of Civil Engineering – Slovenia
Cracow University of Technology – Poland	Aristotle University of Thessaloniki – Greece
Centre National de la Recherche Scientifique – France	Edinburgh Napier University – United Kingdom
University of Central Lancashire – United Kingdom	Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Germany
University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Germany	Vilnius Gedimas Technical University – Lithuania

Demonstrators

Agencia Municipal de Energia da Almada, AGENEAL – Portugal	City Council of Almada – Portugal
Compagnia Transporti Laziali Societa' Regionale spa, COTRAL – Italy	Kortrijk Municipality – Belgium
Tallinn Municipality – Estonia	Munich Municipality – Germany

Introduction

Le présent document contient les descriptions de la définition et de la catégorisation du management de la mobilité, qui constituent le référentiel pour les tâches relatives aux études menées dans le cadre du projet MAX Research. Les actions engagées par le consortium MAX en matière de campagnes de sensibilisation au domaine des transports, ainsi que celles en matière de stratégies sur le management de la mobilité, ont été au programme de ce projet européen émanant du 6^{ème} programme cadre de recherche et de développement, l'un des plus importants en matière de management de la mobilité.

Etablir une définition a été réalisé en vue de donner un référentiel commun tout au long du développement des parties du projet, les définitions existantes ne pouvant convenir. La composition de l'équipe principale, en charge de la définition, a été la suivante : Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou, Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye et Janina Welsch. L'ensemble de l'équipe du consortium MAX a également participé à ces travaux.

La définition élaborée à l'issue de ces travaux a été validée par la Plateforme Européenne pour le Management de la Mobilité.

Sommaire

Définition du management de la mobilité	
Démarcation : limites du management de la mobilité	
Caractère ouvert de la définition	
Définition des mesures de management de la mobilité	
Définitions des différentes mesures	
Liste des abréviations.....	
Documents de référence	15

Définition du management de la mobilité

L'on trouvera ci-dessous le libellé, actuellement retenu, de la définition du management de la mobilité (MM - Mobility Management) :

Le management de la mobilité (Mobility Management – MM) consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport en voiture, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Le management de la mobilité est fondé sur les mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires. Ces mesures « douces » visent le plus souvent à améliorer la performance des mesures dites « dures » en matière de transport urbain (telles que la mise en service de nouvelles lignes de tramway, de voies ou de pistes cyclables). Les mesures de management de la mobilité (en comparaison aux mesures dites « dures ») n'entraînent pas nécessairement d'importants investissements financiers, tout en permettant de maintenir le ratio coût/bénéfice (*BCR – Benefit Cost Ratio*) à un niveau élevé.

Afin d'illustrer le propos, prenons le cas d'une ville dans laquelle auraient été appliqués les principes du management de la mobilité:

- des actions de promotion, à travers des campagnes de sensibilisation notamment, en faveur de l'usage de la marche à pied, du vélo et des transports en commun seraient visibles.
- tout individu aurait à disposition un conseil personnalisé pour l'aider à réduire son usage de la voiture particulière ;
- tout employeur pourrait prendre à sa charge les coûts de transport du salarié qui aurait choisi les transports publics, afin de l'encourager à

renoncer à l'usage de la voiture pour son déplacement domicile-travail ;

- à proximité de votre lieu de domicile, vous auriez un service d'autopartage avec des véhicules à disposition au coin de la rue ; chaque école aurait mis en œuvre une démarche de Plan de déplacements d'établissement scolaire (PDES) afin de favoriser la mobilité non motorisée et en toute sécurité des élèves ;
- à l'occasion d'une sortie qui vous ferait utiliser les transports en commun, vous auriez la possibilité de consulter les services d'une centrale de mobilité ;
- des exigences minimales pourraient être demandées dans le cadre du dépôt de permis de construire afin de minimiser les effets des futures constructions sur les conditions de mobilité : par exemple, il pourrait s'agir d'exiger la mise en place de démarches de Plan de déplacements d'entreprise (PDE) à destination des employés, des visiteurs, et des marchandises sur le périmètre du site, ou encore, la diminution du nombre de places de stationnement .

En résumé, les mesures du management de la mobilité ont une action limitée si elles sont appliquées séparément, leur efficacité tient à leur mise en œuvre conjointe : les actions d'information devraient être déroulées en parallèle à la mise en place des aménagements, des politiques tarifaires ou des mesures de régulation de la demande en déplacements.

Périmètre et limites du management de la mobilité

Même si les informations ci-dessus décrivent à un degré suffisant la définition du système, des questions apparaissent au fur et à mesure que l'on

approfondit la problématique du management de la mobilité. Pour cette raison, le consortium MAX propose quelques indications relatives aux limites du management de la mobilité.

- **C'est la demande et non l'offre qui constitue l'axe d'étude du management de la mobilité.**

Cela veut dire que la construction de nouvelles lignes de tramway, de nouvelles pistes cyclables, de nouvelles routes, etc. n'est pas considérée comme un élément du management de la mobilité, car ces démarches sont du ressort de l'offre. Ce principe s'illustre, notamment, dans la politique des Pays-Bas et de la Suède où, dans de nombreux cas, avant d'autoriser des mesures sur l'offre de transports telles que la construction de nouvelles routes, il est exigé d'évaluer le potentiel du système de management de la mobilité. Les Etats-Unis et quelques autres pays peuvent aussi servir d'exemple : le management de la mobilité y fonctionne selon les principes du concept de TDM - Travel Demand Management (Management de la Demande en Transports).

- **Les moyens en infrastructure peuvent contribuer au management de la mobilité.**

Dans un grand nombre de pays, le management de la mobilité est perçu le plus souvent comme l'ensemble des actions liées aux sites générateurs de trafic, telles les entreprises, écoles ou attractions touristiques. Pour des sites tels que des hôpitaux ou des zones d'activités, les mesures du management de la mobilité peuvent inclure des actions sur l'infrastructure (le stationnement vélos, les arrêts de tramway, le stationnement voitures, les arrêts des transports en commun y sont pris en compte). Elles sont considérées comme des mesures de soutien (et non mesures de management de la mobilité).

- **Le management de la mobilité ne se limite pas aux mesures liées à un site en particulier.** Les solutions mises en place à l'échelle d'une agglomération, d'une région ou même d'un pays entier, telles que

l'autopartage, le covoiturage, les centrales de mobilité, l'information aux nouveaux arrivants, les campagnes de sensibilisation, la tarification intégrée, sont aussi considérées comme des mesures de management de la mobilité.

- **Les Plans de Déplacements Urbains (PDU)**

ne sont pas des mesures de management de la mobilité, cependant, ils devraient les intégrer. Le management de la mobilité ne comprend pas l'ensemble du spectre des mesures de planification en matière de trafic et de transport. Pour autant, les plans de déplacements constituent du management de la mobilité quand ils concernent un site donné ; c'est le cas des PDE (Plan de déplacements d'entreprises) et des PDES (Plan de déplacements d'établissements scolaires). Dans le cadre du projet Momentum, le terme générique de **plan de mobilité** a été retenu. Les voies réservées aux covoitureurs (HOV lanes), le péage urbain, la gestion des aires de stationnement ou les systèmes de péage routier, bien que jouant sur la demande, ne sont pas des mesures de management de la mobilité, mais ces mesures y contribuent. La gestion du stationnement constitue souvent l'une des mesures phare du management de la mobilité relatif à un site ; dans ce cas, le stationnement, considéré comme partie intégrante du système, est une mesure du management de la mobilité.

- **La gestion du trafic n'est pas considérée comme une mesure du management de la mobilité.**

Cependant, certains principes de la gestion du trafic susceptibles d'influencer la demande et de modifier les comportements, en particulier lorsqu'ils augmentent l'attractivité des moyens de transport alternatifs à la voiture particulière, en renseignant sur l'horaire du prochain train par téléphone portable, ou Internet, ou par le biais de divers moyens de communication, ou bien encore en exploitant les systèmes de navigation, sont considérés

comme des mesures du management de la mobilité.

- **La sensibilisation à la problématique des déplacements, l'éducation en matière de mobilité durable et le marketing relatif aux modes de déplacements durables sont considérés comme une partie du système de management de la mobilité.** Certains théoriciens spécialisés dans le domaine jugent cependant que ces aspects sont plutôt éloignés du management de la mobilité. En pratique, il est presque impossible de tracer des frontières quelles qu'elles soient.
- **Le management de la mobilité s'étend au transport de marchandises** si cela concerne un site générateur de trafic et que les mesures mises en œuvre pour traiter des marchandises sont partie intégrante d'un plan de mobilité traitant également des personnes. Dans tous les cas, le transport des bagages des personnes liées au site est à prendre en considération. Mais si pourtant ces conditions ne sont pas réunies, l'organisation du transport de marchandises est à penser en termes de logistique, secteur pour lequel existe déjà une compétence hautement spécialisée.
- **La réglementation, ainsi que la tarification font partie du système de management de la mobilité** à condition de contribuer à des mesures concrètes du management de la mobilité dans les limites décrites ci-dessus.

Caractère ouvert de la définition

La présente définition est un document de travail qui sera étudié et validé par les membres de la plateforme européenne du management de la mobilité (EPOMM). Comme le management de la mobilité est une notion qui s'aligne sur des exigences concrètes et qui est développée en permanence, cette définition ne prétend pas faire le tour de la question, elle reste ouverte à toute évolution, modification.

Toutefois, le consortium MAX recommande de recourir à cette définition lorsqu'il s'agit de management de la mobilité.

Les mesures du management de la mobilité (définition)

Le système de management de la mobilité est basé sur un ensemble de mesures dont il est fait mention dans la section précédente. Dans ce qui suit, il s'agit, du mieux possible, de les lister et catégoriser de manière exhaustive. Les mesures du management de la mobilité sont d'abord décrites sommairement. Puis, elles sont décrites plus en détails si besoin est. La liste a été élaborée compte tenu de précédentes recherches européennes sur le management de la mobilité, et a été, ensuite, recoupée avec certains travaux dont une étude réalisée aux Etats-Unis (Meyer, 1999), une autre intitulée le système *Toolbox for Mobility Management Measures in Companies* (www.mobilitymanagement.be), et une dernière nommée *The Victoria Transport Policy Institute's TDM Encyclopaedia* (www.vtpi.org).

La présente liste est un document de travail qui sera étudié et validé par les membres de la plateforme européenne du management de la mobilité (EPOMM). Comme le management de la mobilité est une notion qui s'aligne sur des exigences concrètes et qui est développée en permanence, cette définition ne prétend pas faire le tour de la question, elle reste ouverte à toute évolution, modification.

Mesures d'information

Ces mesures sont appliquées essentiellement pour répondre aux besoins de personnes (réelles ou potentielles) qui se déplacent, en vue de leur fournir toute information et indication par le biais de différents médias. Exemples :

- Les informations et conseils pratiques pour un déplacement trouvés auprès de la centrale de mobilité.

- Les informations relatives aux déplacements transmises par le biais de différentes technologies avant et pendant le déplacement.
- La promotion de la mobilité durable, réalisée par le biais de la publicité et d'autres techniques de marketing, telles que la distribution de dépliants.

Mesures de promotion

Cette catégorie de mesures est fondée sur l'idée d'encourager des changements spontanés de comportements en sensibilisant le public, promouvant les moyens de transport alternatifs à la voiture particulière et fournissant l'information adéquate. Cela veut dire que dans le cadre de ces mesures, ce ne sont pas de nouvelles alternatives complémentaires à la voiture particulière que l'on propose, mais plus de sensibiliser le public et de l'encourager à utiliser les alternatives déjà en place. Ces mesures se déclinent en :

- Le système d'assistance personnalisée aux déplacements (*PTA - Personalised Travel Assistance*), permettant aux individus de voir de quelle manière ils peuvent limiter leur usage de la voiture particulière tout en conservant leur organisation de vie.
- Des campagnes de publicité et autres types de promotion (par exemple la journée européenne sans voiture, maintenant appelée Journée des transports en commun dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité), invitant à se déplacer à pied, à vélo et/ou à prendre les transports en commun (en lien souvent avec les actions de sensibilisation à la santé).
- Le marketing individualisé pour promouvoir les alternatives à l'auto-solo et des déplacements limités/enchaînés. Cela peut inclure des projets dans le cadre desquels les opérateurs de transport public mènent des campagnes auprès des élèves ou fournissent à l'ensemble des

ménages d'une zone définie une variété de « ressources » (par exemple des guides sur comment se déplacer ou acheter dans le quartier), afin de leur permettre d'envisager un changement de comportement. Des exemples de la vie de tous les jours incluent des actions telles que celles de la campagne « À vélo au travail », comme cela est réalisé à grande échelle au Danemark, en Allemagne (*Cycling to work campaign*: www.eltis.org) et en Autriche, ou également le programme de sensibilisation aux déplacements et aux changements de comportement pour les nouveaux arrivants comme cela est mis en œuvre à Munich.

Mesures d'organisation et de coordination

- Comme son nom l'indique, cette catégorie concerne les mesures qui proposent, organisent et coordonnent différents services de management de la mobilité, dans un espace donné, pour fournir une alternative à l'auto-solisme en voiture particulière. Les services de covoiturage orchestrant sur un périmètre étendu consistent à mettre en relation ceux qui réalisent un déplacement en voiture avec ceux qui veulent réaliser le même déplacement et sont désireux de partager une voiture pour le faire.
- Les services d'autopartage établis sur un périmètre étendu (ainsi que les Vélos en libre service) fournissent une alternative à la possession d'une voiture particulière (respectivement, au vélo personnel), en offrant la possibilité de location de voitures ou autres véhicules stationnés dans le périmètre à des endroits particuliers et fonctionnels. Grâce à un système d'abonnement préalable, voire souvent en vertu de l'adhésion à un club spécifique, cette modalité de fonctionnement en partage de biens rend très rapide les procédures de réservation et de location

(d'ordinaire par Internet), et la voiture est mise à disposition par le biais d'un système de communication à distance.

- Les Services de Transport à la demande (TaD) peuvent s'illustrer par l'exemple allemand, autrichien, suisse de *Anrufsammeltaxi*, mais aussi aux Pays-Bas, avec le *Treintaxi* (« taxi-train »).

Mesures d'éducation et de formation

Cette catégorie de mesures consiste à intégrer le management de la mobilité à l'éducation, ainsi qu'à former le personnel sur le champ du management de la mobilité. Exemples :

- Formations pour employés d'hôtel ou de centre commercial pour renseigner les clients sur les questions ayant trait à leurs déplacements.
- Stages de formation en matière de management de la mobilité pour les groupes cibles tels que le personnel des centrales de mobilité ou les chargés de mission déplacements.
- Éducation à la mobilité durable : la mobilité et les modalités de son management en vue de limiter l'usage de la voiture particulière se déclinent en éléments de programmes d'enseignement dans les écoles et autres établissements.

Mesures relatives à un site

Dans de nombreux pays, le management de la mobilité comprend essentiellement les mesures de gestion des déplacements générés par un site particulier générateur de trafic : entreprises, écoles, hôpitaux, lieux de spectacle, terrains de sport, salons et foires, administrations multi-sites, centres de loisirs, etc. Dans ces cas là, le management de

la mobilité va chercher à orienter le choix entre les différents modes pour se déplacer depuis/vers de tels lieux. Un grand nombre de mesures appartiennent à cette catégorie.

- Les PDES (Plan de déplacements d'établissements scolaires) ressemblent aux autres mesures de management de la mobilité liées à la gestion des déplacements générés par un site, à cette différence près qu'ils exigent un grand investissement de la part des enfants et des parents, des employeurs et des employés, tant en matière de planification que de mise en œuvre des mesures retenues.
- Les services et aménagements relatifs à un site (qui ont été choisis car convenant à la nature du site et aux personnes qui se déplacent) appartiennent à cette catégorie, tels que les aires de stationnement vélos, les cheminements piétons sur le site, les arrêts de tramway, les parkings de voitures, les autocars, les navettes spécialement mises en place pour les employés, les prolongements de réseau de bus, les parcs-relais et/ou le *vanpooling* (usage collectif de minibus). Une liste plus exhaustive des mesures figure dans la section suivante.

Télécommunications et organisation flexible du temps

Les structures et autres acteurs peuvent prendre certaines décisions en vue de limiter les besoins de déplacements en faisant appel à un système de télécommunications et/ou en réorganisant le travail. Exemples :

- Modification du nombre de fois qu'un patient doit aller à l'hôpital pour une procédure donnée. Cette mesure a été testée par exemple dans le centre hospitalier de Gelre aux Pays-Bas.
- Changement du nombre de fois qu'une personne doit se rendre dans une administration publique pour des besoins de

procédures administratives telles que la déclaration de naissance ou la délivrance du titre de propriété d'une maison neuve.

- Faire ses courses, son travail, ses contacts sociaux, ou tout autre activité par téléphone ou Internet de chez soi, sans qu'il soit nécessaire de se déplacer. Par exemple, en Grèce, on peut désormais obtenir les certificats de naissance par courrier, après un contact préalable au téléphone, alors qu'il y a dix ans encore, cela exigeait trois déplacements vers l'office central d'Athènes.
- Modification des horaires de travail pour certaines organisations afin de réduire le trafic aux heures de pointe, par la mise en place d'horaires de travail flexibles ou la réduction des jours ouvrables dans la semaine. Dans ce second cas, le nombre d'heures de travail journalier est augmenté, alors que le nombre hebdomadaire ou mensuel de jours travaillés est diminué, ce qui permet de réduire globalement le nombre de déplacements.

Actions de soutien et d'intégration

Bien que ces mesures puissent ne pas contribuer directement au management de la mobilité, elles peuvent cependant avoir une sérieuse incidence sur la performance d'un système de management de la mobilité. Elles peuvent impacter les coûts de transport en voiture (ou par d'autres modes) ; elles peuvent aussi rendre l'environnement plus favorable à l'application des mesures de management de la mobilité. Même si l'utilisateur final risque de ne pas ressentir directement l'impact de ces mesures, elles influenceront sur ses comportements en matière de déplacements. Pour cette raison, elles portent le nom de mesures de soutien et d'intégration.

- La gestion du stationnement (tarifs, autorisations, stationnement limité) vise à réduire l'offre en places de stationnement et/ou

- à organiser cette offre lorsqu'elle est réduite, afin de limiter le nombre de personnes qui se rendent sur le site en voiture.
- Dans la majorité des pays, avant toute extension du bâti ou construction neuve, il est exigé d'obtenir les permis appropriés émis au préalable par les administrations publiques. Dans certains pays, cette procédure de délivrance de permis est utilisée comme moyen de pression/incitation à la mise en place de mesures de management de la mobilité auprès du promoteur. En d'autres termes, la délivrance des permis de construire peuvent parfois (en fonction du pays dans lequel on se trouve, de sa législation et de ses mises en oeuvre) être conditionnée par certaines exigences pour l'aménageur, le propriétaire et/ou le locataire, afin de minimiser l'impact sur les conditions de mobilité du site construit ; et ce par le biais de la mise en oeuvre d'une ou de plusieurs mesures décrites dans la section sur les « mesures de management de la mobilité relatives à un site ».
 - La fiscalité peut aussi jouer un rôle en rendant les prestations de l'employeur en matière de déplacements plus ou moins attractives. Par exemple, le fait d'imposer une taxe sur l'aire de stationnement mise à disposition par l'entreprise, considérant que c'est un avantage en nature, réduira son attractivité aux yeux des salariés et pourra les dissuader de prendre la voiture pour aller au travail. Mieux rembourser les taxes payées sur les abonnements de train que si le déplacement avait été fait en voiture rend plus attractif l'usage du train.
 - Dans certains pays, il est possible de déduire fiscalement les frais de déplacements domicile-travail : il est alors envisageable de permettre que le montant des déductions soit plus important pour les frais de transport occasionnés lors d'un déplacement en mode plus éco-responsable, ou en jouant sur les seuils des distances qu'il faut avoir parcouru pour prétendre à la déduction, etc.
- Une autre mesure consiste à corréliser les crédits hypothécaires à la localisation du bien : des taux d'intérêt moins élevés en cas d'acquisition d'un bien dont la localisation a été choisie pour permettre une moindre dépendance à la voiture.
 - La mise en place de péages pour décongestionner des routes auparavant en accès libre est aussi un exemple.
 - D'autres exemples peuvent être trouvés dans la tarification intégrée :
 - Une tarification intégrée quel que soit le mode de transport public utilisé pour se déplacer sur le périmètre régional, que cela soit en bus, en tramway, en métro, etc. (cette pratique existe dans de nombreux États membres, cependant dans d'autres, cette coordination n'est pas toujours en place).
 - Des tickets d'entrée à un concert, un match, un salon, etc., qui soient en même temps des tickets de transport public (cette pratique étant le fruit d'une négociation entre les collectivités locales, les autorités organisatrices de transports et les acteurs de la sphère de l'Événementiel).
 - Les pass multi-modaux : être abonné à un service d'autopartage et bénéficier, de ce fait, d'un tarif réduit pour les transports en commun, et vice versa ; idem avec les services de vélos en libre service et les transports à la demande spécifiques (par exemple le service de Vélos en libre service aux Pays-Bas (OV-Fiets)).

Les mesures en détails

La section précédente a présenté des illustrations et les familles des mesures du management de la mobilité. La présente section cherche à aller plus en détails dans leur définition.

Mesures d'information

La centrale de mobilité assure la diffusion de l'information multi-modale, elle fournit également du service à la mobilité, en vendant par exemple des tickets de transports collectifs (autobus, métro, tramway, train), mais aussi des titres d'usage pour d'autres modes et services (stationnement, autopartage...). Dans certains cas, la centrale de mobilité participe à l'élaboration de démarches de plan de mobilité. Lorsque la centrale de mobilité pratique son activité au sein d'une grande entreprise, il s'agit alors d'un service que l'on retrouve sous le nom de bureau, espace, contact, office, guichet de la mobilité.

Le conseiller en mobilité est soit une personne qui assure l'information personnalisée multi-modale (dans ce cas-là, elle travaille souvent pour une centrale de mobilité), soit une personne qui élabore des plans de mobilité. En cette qualité, ces personnes peuvent être appelées « chargé de projets management de la mobilité » ou « référent PDE », notamment lorsque leurs tâches concernent un site particulier.

Mesures de promotion

La mise en place d'un **système d'assistance personnalisée aux déplacements (PTA - Personalised Travel Assistance)** se fait à partir de personnes sélectionnées du fait de leur appétence à envisager le changement modal pour leurs habitudes de transport. La sélection peut être menée sur des lieux d'emplois, mais le plus

souvent, il s'agit de ménages appartenant à une zone spécifique sur laquelle va porter la démarche (exemple australien du programme *TravelSmart*). Un courrier d'information sur la campagne de sensibilisation est envoyé à tous les ménages de la zone cible avant qu'un contact téléphonique ne soit pris. Les personnes qui expriment un intérêt sur la démarche se voient alors proposer différentes prestations, parmi lesquelles notamment le système d'assistance personnalisée aux déplacements (PTA). La marche à suivre proposée, dans le cadre des expérimentations du système PTA, est que les membres des ménages intéressés tiennent un journal dans lequel ils décrivent leurs déplacements sur une semaine. Ensuite, ils les étudient avec un conseiller en vue de trouver des modalités de changement de leurs habitudes de déplacements par le biais d'un recours plus intense au covoiturage, au vélo, à la marche, aux transports collectifs, à une autre organisation des déplacements ou aux opportunités offertes par plus de technologies informatiques.

Mesures d'organisation et de coordination

Le covoiturage a lieu lorsque deux personnes, ou plus, se déplacent sur le même trajet, en recourant à une seule voiture particulière (au Royaume Uni, ce système est appelé *carsharing* et non *carpooling* comme usité en anglais sinon).

L'autopartage est un système d'utilisation payante, à la journée ou à l'heure, d'une voiture appartenant à l'opérateur qui offre ce service dans le cadre d'une activité commerciale. Les véhicules ne sont pas mis à disposition à un seul endroit central, mais sont répartis pour couvrir le périmètre d'une ville, voire sur plusieurs villes. Il est possible d'organiser ce service dans le cadre d'une organisation à grande échelle qui imposerait la réservation via un système standardisé (au Royaume Uni, ce système est appelé *Car Pooling*, tandis que le précédent fait référence aux *Car Clubs*). L'autopartage se

distingue de la location traditionnelle en permettant la location d'une voiture pour une durée très courte, sans la nécessité d'embaucher un employé chargé de fournir la voiture, et de plus, les véhicules des services d'autopartage sont accessibles depuis nombre d'endroits différents.

Le vanpooling consiste en ce qu'un groupe de personnes parcourt une partie du trajet domicile-travail dans un minibus dont ils partagent les coûts d'utilisation. Parfois, l'employeur contribue financièrement à cette prestation. Elle peut aussi être organisée par un tiers et non par les employés eux-mêmes.

Mesures relatives à un site

Le plan de mobilité est un plan relatif à un site, mis en place en vue de prendre en considération, éventuellement pour les modifier, les habitudes de déplacements des personnes à destination ou en provenance du dit-site (par exemple les employés d'une entreprise, les clients d'un magasin, les élèves et les enseignants d'une école). Dans de nombreux pays, ces démarches portent le nom de **plan de déplacements** ou **plan de limitation des déplacements**. En France, cela recouvre les démarches de PDE, PDES, PDA, PDZ.... Le plus souvent, le plan de mobilité se compose de tout un paquet de mesures, en particulier lorsqu'il s'agit d'un site étendu. Le plan de mobilité doit être adapté aux besoins du site, ainsi utilisera-t-il un certain nombre de mesures choisies dans la liste ci-dessous (qui n'est pas exhaustive) :

- Promouvoir différents moyens de se rendre sur le site afin de sensibiliser le public aux alternatives disponibles.
- Diffuser l'information multi-modale (via Internet, la signalétique sur les voies piétonnes, etc.).
- Mettre en place un programme d'actions en faveur du covoiturage afin de permettre à

certaines personnes de se déplacer ensemble à destination ou en provenance du site.

- Permettre le fonctionnement en pool et/ou en autopartage des voitures de service (par exemple la voiture de service en temps partagé pour les besoins de déplacements en mission, et parfois, pour les besoins de déplacements personnels).
- Garantir le service de retour au domicile, afin de permettre aux personnes qui covoiturent de rentrer chez elles lors d'imprévus, par exemple en cas de maladie soudaine d'un enfant.
- Réduire le nombre hebdomadaire de jours de travail (10 jours de travail effectués en 9 jours grâce au temps de travail prolongé), soit modifier les horaires de travail ou de réunions afin d'éviter les déplacements aux heures de pointe et/ou afin de s'aligner sur les horaires des transports collectifs.
- Rendre possible et encourager le télétravail depuis le domicile, ou encore faciliter le e-commerce, afin d'éviter la nécessité de se déplacer vers le site.
- Réorganiser et rationaliser les déplacements professionnels et/ou les remplacer grâce à des échanges via les nouvelles technologies en vue d'en réduire leur nombre.
- Réorganiser et rationaliser les livraisons effectuées par l'entreprise et/ou les fournisseurs afin de limiter le transport de marchandises qui arrivent ou partent du site.
- Modifier le système d'indemnités kilométriques applicables à l'utilisation de la voiture particulière lors des déplacements professionnels, en vue de promouvoir des véhicules et moyens de transport plus écologiques (par exemple imposer que pour les longues distances le remboursement des frais se fassent sur la base du tarif ferroviaire ; ou encore, mettre en place un remboursement

- plus avantageux pour les cyclistes que pour les automobilistes.). L'application de ces mesures vise à modifier les choix modaux lors des déplacements professionnels, mais aussi à dissuader les salariés de prendre leur voiture pour « se faire un peu d'argent » grâce au calcul des indemnités de mission qui seraient favorables aux automobilistes.
- Fournir des douches, vestiaires, fers à repasser, sèche-cheveux...aux personnes qui, pour aller au travail, choisissent la marche à pied, le footing, les rollers, le skateboard, la patinette, ou bien le vélo.
 - Mettre à disposition un parking à vélo sécurisé.
 - Proposer des subventions ou allègements d'impôts pour l'achat de vélos ou autres moyens de transport contribuant à la mobilité douce.
 - Mettre à disposition des vélos d'entreprise.
 - Mettre en place un service de réparation de vélos, notamment pour la période où les cyclistes sont plus nombreux.
 - Avoir des pistes cyclables et cheminements piétons qui permettent aux personnes du site de rejoindre l'ensemble des bâtiments et des entrées du site en toute sécurité et sans gros détours.
 - Négocier auprès des opérateurs de transports en commun la mise en place de :
 - Navettes entre le site et les noeuds multi-modaux à proximité ou encore les parcs relais environnants (pouvant être un parc relais géré pour le compte d'une entité publique ou ouvert uniquement aux usagers des structures que le parc relais dessert).
 - Services plus cadencés.
- Nouveaux services afin de relier le site directement aux zones de résidence de la majorité des employés.
 - Tarifs réduits pour les usagers du site sur ce trajet.
 - Tarifs réduits offerts par l'entreprise aux salariés qui font leurs déplacements domicile-travail en transports collectifs.
 - Tickets temporaires offerts en vue d'inciter les personnes qui n'ont pas l'habitude de prendre les transports collectifs à essayer pour une durée d'une semaine, ou d'un mois.
- Vendre des titres de transport en commun sur le site.
 - Offrir du *vanpooling* (des salariés se regroupent pour utiliser un minibus pour se rendre ou revenir du site, parfois avec une subvention de l'entreprise).
 - Mettre en place un système de primes journalières pour l'usage de moyens de transport alternatifs pour les salariés lors des déplacements domicile-travail
 - Embaucher un conseiller en mobilité et ouvrir un espace dédié au conseil en mobilité sur le site.
 - Assurer sur place certains services afin de limiter la nécessité de quitter le site pendant les pauses.
 - Gérer le stationnement du site (et parfois aussi en dehors du site par des échanges avec les autorités compétentes). Une information complémentaire figure ci-dessous.

La gestion du stationnement d'un site est un levier d'action essentiel sur les habitudes de déplacements à destination et en provenance du

site. Lorsque le nombre de places de stationnement est insuffisant, les mesures suivantes peuvent être mises en place :

- Des frais de stationnement à acquitter par l'usager sur une base journalière, mensuelle ou annuelle pour l'ensemble des collaborateurs ou à certains d'entre eux, forfaitairement ou selon certains critères (par exemple le revenu de l'employé concerné), ou bien en fonction de la qualité et de l'emplacement du stationnement.
- Des mesures de rationnement, telles que la possibilité de n'utiliser le parking que 4 jours sur 5 pour certains employés.
- Des places réservées (les meilleures) pour le covoitureurs afin d'inciter au partage de sa voiture avec ses autres collègues.
- Des critères d'attribution des places de stationnement (par exemple, selon le poste occupé, la durée du déplacement depuis le domicile au site comparée au temps de trajet en transport collectif, ou encore les obligations de famille, etc.).
- Un temps limité de stationnement autorisé (par exemple pour les centres commerciaux, un accès possible qu'à partir de 10h pour laisser les places à ceux qui ne font pas du domicile-travail).
- Une indemnité si l'on renonce à l'usage de sa place de stationnement (ce système est appelé *parking cash-out*).

De plus, si le nombre de places est excessivement réduit par rapport à la demande, il peut s'avérer nécessaire de faire appel aux autorités compétentes afin d'obtenir des places de stationnement sur voirie autour du site pour éviter l'engorgement.

Dans le cadre des **plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES)**, les parents peuvent aider à mettre en place des mesures telles que les autobus pédestres : les enfants se rendent en groupe à l'école, escortés par quelques parents.

De plus, l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi du plan sont souvent intégrés au programme d'enseignement. De la sorte, les élèves et les parents se voient offrir des solutions alternatives pour leurs déplacements domicile-école, ils acquièrent de la connaissance sur la mobilité durable tout en étant sensibilisés et participant aux activités de promotion. Cela peut passer par :

- Organiser des jeux sur la problématique transport/déplacement/mobilité à l'occasion de sondages qui peuvent revêtir la forme d'un concours pour la meilleure enquête inventée par les enfants.
- Inviter les enfants à identifier, autour des écoles, les points noirs de la sécurité routière et les aider ensuite à élaborer des solutions susceptibles de diminuer ces problèmes.
- Prévoir un enseignement sur la mobilité durable (y compris des excursions éducatives).
- Former à la pratique du vélo.
- Aménager les abords des écoles.
- Interdire le stationnement des voitures devant les écoles.
- Organiser un système de covoiturage ou d'autobus pédestres améliorant le déplacement domicile-école.

Liste des abréviations

MM	Management de la mobilité (Mobility Management)
PTA	Assistance personnalisée aux déplacements (Personalised Travel Assistance)
TA	Sensibilisation aux déplacements (Travel Awareness)
TDM	Management de la demande de déplacements (Travel Demand Management)

Documents de référence

Cycling to work campaign.
http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1400&lang1=en (Sept 25, 2007)

Meyer, M.D. (1999). "Demand Management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour." *Transportation Research A*, 33, 575-599.

Victoria Transport Policy Institute (2007). "TDM Encyclopaedia." <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (Aug 14, 2007)

Toolbox for Mobility Management Measures for Companies.
<http://www.mobilitymanagement.be/english/> (Aug 14, 2007)