

Approche de la mobilité en Europe

Cadrage communautaire et programmes de coopération, stratégies et expériences locales



Crédit photo : © Sylvie GUIMERA

René BARON, représentant du Conseil Général de Loire-Atlantique et Philippe DENIS, Président de l'ORT

Le 31 mai 2012, le Conseil Général de Loire-Atlantique accueillait le colloque annuel de l'ORT sur *l'Approche de la mobilité en Europe*.

Ce colloque avait pour ambition d'évoquer, à travers un état de l'art et des témoignages, les réflexions engagées mais aussi des retours d'expériences européennes en matière de mobilité.

PROGRAMME

Ouverture :

- René **BARON**, représentant du Conseil Général de Loire-Atlantique
- Philippe **DENIS**, Président de l'ORT

La politique européenne des Transports : bilan et perspectives

- Jean-Philippe **PEUZIAT**, Conseiller Transports à l'Espace Interrégional Européen – Représentation de la Région des Pays de la Loire à Bruxelles

Aperçus sur les politiques locales de transport urbain en Allemagne Fédérale

- Pierre-Henri **EMANGARD**, Directeur du pôle transports et déplacements du CNFPT de La Rochelle – Maître de conférences associé en géographie à l'Université du Havre

Mobilité cyclable et Zones Trafic Limité en Italie

Quelques réflexions sur les expériences de Ferrare et Milan

- Alberto **CROCE**, Ingénieur des transports, Consultant indépendant

Intégrer les services et les réseaux pour un transport durable, exemples européens

- Sylvain **HAON**, Secrétaire Général de POLIS (Bruxelles)

Projet européen INTERREG : retours d'expériences sur deux projets en Pays de la Loire

- Aurélie **GINGUÉNÉ**, Chargée de programme information multimodale à la Région des Pays de la Loire

*Avec le témoignage de Jean-François **RETIERE**, Vice-Président de Nantes Métropole*

*Animateur : Gilles **MERIODEAU** - ADEME*

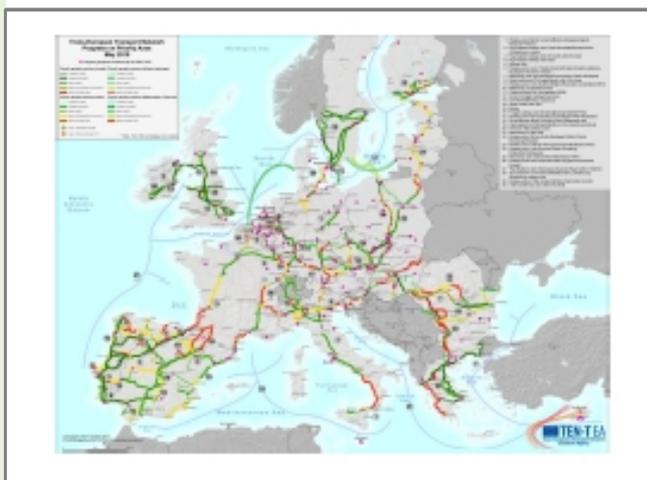
La politique européenne des Transports : bilan et perspectives

par **Jean-Philippe PEUZIAT**, Conseiller Transports à l'Espace Interrégional Européen –
Représentation de la Région des Pays de la Loire à Bruxelles

La compétence transports est inscrite dans la politique de l'Union Européenne depuis plus de trente ans, dès le Traité de Rome en 1957. Ce n'est cependant que depuis 1992 et le **Traité de Maastricht** que cette compétence a été réaffirmée, avec la fixation d'un nouvel objectif sur la sécurité des transports et la mise en place du Réseau Transeuropéen de Transports RTE-T. **C'est également en 1992 que la Commission Européenne publie le premier Livre Blanc** sur les transports, avec comme priorité, la libéralisation du marché des transports routiers, mais également des transports ferroviaires, aériens et fluviaux.



Le deuxième Livre Blanc de 2001, au vu du constat de la croissance inégale des différents modes de transports et des phénomènes de congestion et de nuisances de plus en plus importants, s'est donné comme objectif de **ré-équilibrer les modes de transport et de mettre les usagers au cœur de sa politique**. Ce Livre Blanc a été riche en législation dans le transport ferroviaire et en programmes de soutien au transfert modal. Son bilan est cependant en demi-teinte, avec notamment certaines ambitions revues à la baisse et des tensions autour de la Directive Eurovignette. Ce livre Blanc avait également comme ambition la mise en œuvre d'un **plan d'actions européen pour la mobilité urbaine**, qui devait répondre à des enjeux de taille comme la congestion en centre urbain et ses nuisances environnementales. Ce plan d'actions adopté en 2009 à l'issue de deux années de réflexions et de controverses est uniquement incitatif mais propose des thèmes de coopération intéressants.



Le troisième livre blanc de 2011 est articulé, quant à lui, autour de **3 axes et 10 objectifs**, avec, comme enjeu, **la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici 2050**. Pour se faire, le système de mobilité doit être intégré, les transports sûrs et les services de qualité. Des initiatives autour de **l'innovation, des technologies, de la promotion des comportements durables** sont à mettre en œuvre. Des infrastructures modernes et stratégiques répondant à un réseau de mobilité durable ainsi que leur cadre de financement sont des axes de travail de ce nouveau Livre Blanc.



FEUILLE DE ROUTE POUR L'UNION EUROPÉENNE ENVERS LES TRANSPORTS – VERS UN SYSTÈME DE TRANSPORT COMPÉTITIF ET ÉCONOMIQUE EN RESSOURCES

Télécharger le Livre Blanc

Aperçus sur les politiques locales de transport urbain en Allemagne Fédérale

par **Pierre-Henri EMANGARD**, Directeur du pôle transports et déplacements du CNFPT de La Rochelle –
Maître de conférences associé en géographie à l'Université du Havre

Avant toute présentation des politiques locales de transports urbains en Allemagne Fédérale, un préalable sur les caractéristiques du pays est indispensable. L'Allemagne est en effet **un pays densément peuplé, fortement urbanisé et péri-urbanisé**. Ses trois niveaux de collectivités territoriales fonctionnent avec un principe hiérarchique et les Länder ont un droit de véto. Les politiques d'aménagement et de déplacements sont réalisées **conjointement et simultanément par l'ensemble des acteurs concernés**, et souvent mises en œuvre à l'échelle inter-territoriale.

Une approche intégrée des politiques d'aménagement et de déplacements à l'échelle des régions et des aires urbaines.

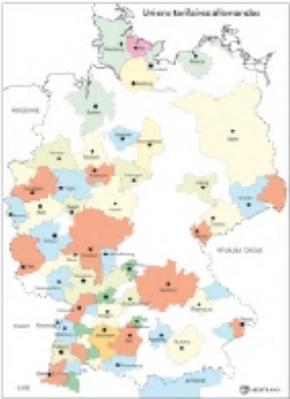
- compétences du Land :
 - aménagement du territoire et protection des espaces naturels,
 - transport ferroviaire régional,
 - possibilité d'élaborer le plan régional d'aménagement de façon déconcentrée, soit à l'échelle des régions d'aménagement, soit à l'échelle des zones intercommunales.
- compétences des villes : transports publics.
- compétences des Communes : aménagement de l'espace (plan d'occupation des sols et plan de construction).

plans d'aménagement et plans de déplacements sont réalisés simultanément et conjointement par l'ensemble des acteurs concernés.



Des politiques locales de transport intégrées et intermodales.

- soient mises en œuvre à l'échelle interterritoriale, par le biais d'unions tarifaires regroupant collectivités territoriales et transporteurs publics et privés.
- des tarifications intermodales unifiées.



Des unions tarifaires complexes regroupant collectivités territoriales et transporteurs publics et privés participent à l'intégration des politiques de transports et à des tarifications intermodales unifiées. L'exemple de **KARLSRUHE** est frappant : le nombre d'utilisateurs a été multiplié par 4 peu de temps après la mise en œuvre de l'union tarifaire avec le tram-train, et par 8 depuis. Le report modal vers le transport collectif est estimé à 40% pour KARLSRUHE. A **KASSEL**, 57% du territoire hors agglomération est tangenté par le réseau ferroviaire contre 40%, par exemple, pour une ville de taille similaire comme **RENNES**. A noter également que le niveau tarifaire est plus élevé en Allemagne qu'en France.

Des offres intermodales, une tarification unifiée au service d'une multimodalité.

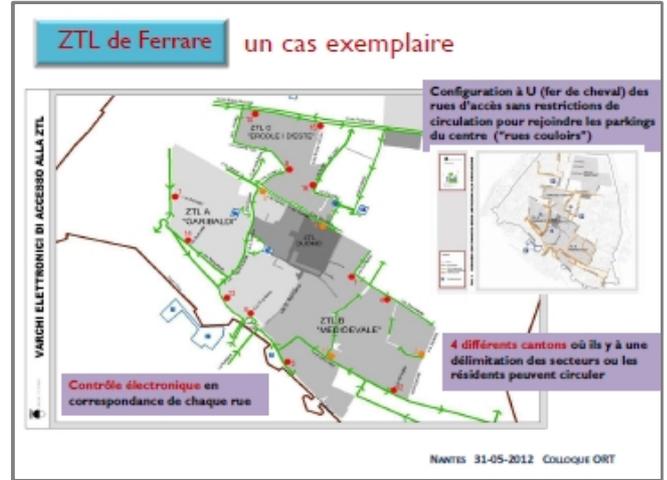


Mobilité cyclable et Zones Trafic Limité en Italie

Quelques réflexions sur les expériences de Ferrare et Milan

par **Alberto CROCE**, Ingénieur des transports, Consultant indépendant

La ville de FERRARE au Nord de l'Italie est particulièrement connue pour ses 27 % d'utilisateurs de vélos, un des taux les plus élevés d'Europe. Le succès de sa politique de mobilité cyclable est étroitement liée à l'apaisement de la circulation motorisée en ville mis en place à travers ses **Zones à Trafic Limité (ZTL)**. Qu'est-ce qu'une ZTL ? Il s'agit d'une zone de ville où la circulation est réduite, par la mise en œuvre de **permis d'accès à certaines catégories d'usagers, selon des horaires ou des durées limitées**. Le stationnement et certains permis d'accès y sont payants. La gestion en est confiée à l'exploitant des transports collectifs et le contrôle s'effectue par caméra aux points d'accès avec lecture de la plaque minéralogique. Le système ne s'attaque néanmoins pas aux deux-roues motorisées, dont l'utilisation est devenue exponentielle dans ces zones.



La place du vélo à FERRARE est également le résultat d'une **politique de promotion importante au sein de la collectivité**. Le **BICIAN** qui est dédié à cette promotion a pour objectif de garantir l'utilisation la plus aisée de la bicyclette quel que soit son motif d'utilisation. Pour convaincre toutes les typologies d'usagers, ce plan s'attache à créer des conditions pour garantir **la sécurité des déplacements et la connectivité** entre le centre et la périphérie (pistes cyclables, ponts, passages souterrains exclusifs, etc...). Le système de **MILAN** est différent dans la mesure où la ZTL est une zone payante, ce qui a eu pour effet, depuis son extension début 2012 au-delà des remparts historiques de la 1ère ZTL, de réduire de 35 % les accès des véhicules légers et d'augmenter de près de 4 % l'utilisation des transports collectifs.



Intégrer les services et les réseaux pour un transport durable, exemples européens

Par **Sylvain HAON**, Secrétaire Général de POLIS (Bruxelles)

Polis est un réseau de villes et régions européennes qui œuvrent ensemble au déploiement de technologies et de politiques innovantes dans le domaine du transport local. Un de ses objectifs est de **faciliter et gérer les déplacements des personnes et des biens** et pas seulement des véhicules, par **l'intégration des réseaux et des services**. Par exemple, à Londres, la carte **OYSTER**, multimodale et à tarifs préférentiels, est l'exemple d'une technologie permettant d'intégrer le paiement. Certaines **cartes de crédits**, gérées directement par les banques, intègrent une application de paiement de transport, sans contact.

Intégrer l'information et le paiement des tickets électroniques aux cartes de crédits ?

- Deux modèles de gestion de l'intégration des moyens de paiement
 - 
 - 
- Différentes technologies

POLIS www.polisnetwork.eu 29/05/2012 | 4

Intégrer l'information

A nach B.at



POLIS www.polisnetwork.eu 29/05/2012 | 6

A Vienne, un réseau intégré de données de transport provenant de multiples opérateurs permet **l'information multimodale en temps réel de l'usager**. Il faut intégrer les réseaux pour des transitions fluides entre les modes. L'exemple du pôle d'échanges multimodal de Salzburg est édifiant, la redéfinition des lignes de tramway ayant augmenté de 40 % la fréquentation de la gare. Dans un autre registre, dans le cadre du développement des transports collectifs interurbains, certains pays ont mis en œuvre des **corridors stratégiques**, voies réservées aux autocars et autobus avec gestion de la priorité. STUTTGART a également mis en œuvre une **politique volontariste de stationnement** (tarif, localisation) véritable levier de la politique des transports.

Vers une gestion régionale du stationnement à Stuttgart



POLIS www.polisnetwork.eu 29/05/2012 | 13

Projet européen INTERREG : retours d'expériences sur deux projets en Pays de la Loire

- Aurélie GINGUÉNÉ, Chargée de programme information multimodale à la Région des Pays de la Loire

Qu'est-ce que INTERREG IV C ?

Ce programme européen issu du FEDER est basé sur la coopération interrégionale. Il s'agit du quatrième programme commencé en 2007, chaque programme définissant des axes stratégiques, dont **l'innovation, l'accessibilité, l'intermodalité et les transports propres** sont des thèmes récurrents. Le budget d'INTERREG IV C qui s'achèvera en 2013 est de 321 millions d'euros. La Région des Pays de la Loire s'est inscrite dans ces programmes depuis plusieurs années et ses expériences sont multiples.

(Destineo : nouveau site en 2010

- Permettre des recherches d'itinéraire pour les personnes handicapées
- Intégration du TAD zonal



(Echanges entre les partenaires

- 3 à 4 réunions / an
- Au moins une réunion chez chacun des partenaires
- 1 journée de suivi du projet
- 1 journée de partage avec des acteurs locaux



destineo.fr
Votre itinéraire en Pays de la Loire

PAYS DE LA LOIRE

18

Le programme ITISS concernant l'information dans les transports a permis la mise en place en Pays de Loire d'un calculateur d'itinéraires DESTINEO et la fédération de 8 collectivités ligériennes. Le programme ICMA en cours, avec ses 11 partenaires européens, a pour objectif de trouver des solutions innovantes pour pallier les ruptures dans la chaîne de déplacement. Son application en Pays de Loire s'est matérialisée par un travail autour de **l'accessibilité** des transports et la mise à jour du site DESTINEO en faveur de ces usagers du transport à part entière.

En dehors de quelques lourdeurs administratives, le bilan en est particulièrement satisfaisant. Tout d'abord en **terme financier** puisque INTERREG peut participer à hauteur de 50% des dépenses, mais également en **terme d'innovation et d'échanges de pratiques avec nos partenaires européens**. Les délais contraints et la remontée semestrielle d'indicateurs imposent des réalisations concrètes et une mobilisation politique. Un constat cependant : La France est peu engagée dans ces projets (méconnaissance de ces opportunités offertes à tous ?) et devient de fait un partenaire particulièrement recherché au sein de l'UE.

(Recherche / Expérimentation d'outils en ligne

- Améliorer l'information sur les services en gare grâce à une cartographie interactive
- Etude de faisabilité pour la réservation de services et l'achat de titre en ligne



destineo.fr
Votre itinéraire en Pays de la Loire

PAYS DE LA LOIRE

Logo of the European Union

smobile

13

Jean François RETIERE, Vice-Président de Nantes Métropole était notre grand témoin et a réagi à chaque intervention en apportant son éclairage local :

Il a rappelé que l'usager se devait d'être au cœur de toute politique de transports et que les organisateurs et opérateurs de transport devaient réfléchir à lui offrir une plus **grande lisibilité en terme d'articulation de réseaux**.

Il a insisté sur l'harmonisation des politiques de transports nécessaire à cette articulation.

Aux présentations des politiques allemandes, en terme d'urbanisme et d'union tarifaire, Jean-François RETIERE a rappelé que le **transport devait être structurant** et que l'arrivée du tram-train était peut-être l'occasion de réfléchir à la future tarification sur le périmètre de l'aire urbaine, pour la rendre du moins plus lisible pour l'usager.

Il a présenté tout l'intérêt de Nantes Métropole pour la limitation des véhicules en hypercentre et la **mise en place d'une Zone à Trafic Limité** accompagnées d'une politique cyclable volontariste comme cela avait pu se faire en Italie et notamment à FERRARE.

Il a enfin salué les démarches d'innovation dans les transports publics urbains de l'agglomération de NANTES et le déploiement de **LIBERTAN**, système billettique sans contact pour gérer en post-paiement les usagers occasionnels du réseau.

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations est téléchargeable sur le site internet de l'ORT :*

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr



A noter dans votre agenda

Mardi de l'ORT

Compétitivité du transport routier de marchandises

Quels enjeux pour nos entreprises ?

Quels impacts pour nos territoires ?

Mardi 25 septembre 2012 à partir de 14 h 15

Amphithéâtre de l'AFT-IFTIM (Sainte-Luce-sur-Loire)

Avec notamment les interventions de :

Alexis GIRET – Directeur du Comité National Routier

Christian ROSE – Délégué Général Adjoint de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret