



Pourquoi réinventer la roue ?

**Capitaliser sur les réussites
des politiques régionales
visant à promouvoir
les transports durables**



À propos des auteurs

Robert Stussi est le directeur et propriétaire de l'entreprise Perform Energy, entreprise de conseils en mobilité, transports, énergie et environnement. Il est également conseiller auprès d'autorités gouvernementales, régionales et locales. Il est titulaire d'un Master en Aménagement urbain et régional. Il est vice-président de l'association portugaise des véhicules électriques (APVE).

Claudio Casimiro est coordinateur de projets pour l'APVE. Ses spécialités sont l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables et la mobilité durable et électrique. Il est titulaire d'un Master en Administration des affaires et d'un Master en Économie régionale et développement local. Il a travaillé, en tant que consultant, sur plusieurs projets INTERREG (IIIB, IVC).

Marco Mastretta est le dirigeant et fondateur de Ing. Marco Mastretta - Studio Professionale (conseils et ingénierie des transports). Ses spécialités sont la gestion de projet, les questions de mobilité, les technologies et les innovations technologiques, plus particulièrement dans les domaines des systèmes et applications industriels et des transports. Il est titulaire d'un diplôme en Ingénierie électronique. Il est le président de l'association italienne de covoiturage.

José Manuel Paisana était directeur du département des études et projets de l'Institut national ferroviaire et responsable de l'unité de réglementation technique ferroviaire à l'Institut des transports et de la mobilité du Portugal. Ses spécialités sont la planification et les politiques de transport et, notamment, l'économie des transports. Il est titulaire d'un diplôme de troisième cycle dans le domaine des transports. Il a travaillé comme consultant dans le cadre de divers plans stratégiques pour les transports mis en œuvre au Portugal et en Afrique.

Joachim Bergerhoff est analyste stratégique senior à STIB-MIVB, l'opérateur des transports publics de Bruxelles. Il est titulaire d'un Master en Sciences politiques. Avant le poste qu'il occupe actuellement, il a travaillé dans les domaines des politiques de transport, de la planification des transports, des transports publics et de la promotion des transports non motorisés dans des régions aussi diverses que la Wallonie en Belgique, la région transfrontalière de Genève et le Kosovo.

Nuno Quental est administrateur à la section des transports, de l'énergie, des infrastructures et de la société de l'information du Comité économique et social européen. Il a auparavant travaillé au sein d'ERTICO – ITS Europe, pour ICLEI – Les gouvernements locaux pour la durabilité, et pour l'Université Catholique de Porto. Il est titulaire d'un Doctorat en Ingénierie territoriale et d'une Licence en Ingénierie environnementale.

Titre original : *Why reinvent the wheel? Capitalising on regional policy achievements in promoting sustainable transport*

Publié en octobre 2013 par le Secrétariat technique conjoint du Programme INTERREG IVC 2007-2013.

Membres du Groupe consultatif sur le contenu : Magdalini Anagnostou, Jason Martinez, Kelly Zielniewski

Membres du Groupe consultatif de rédaction : Nuala Morgan, Petra Polaskova

Version française publiée par le CGET dans le cadre du programme national d'assistance technique Europ'act avec l'accord du programme INTERREG IVC.

Traduction : ITC Traductions / Mise en page de la version française : Agence Les Récréateurs

Crédits photos : couverture © CaroleGomez, iStockphoto

L'impression et le téléchargement d'extraits de cette brochure à des fins d'utilisation publique sont autorisés sous réserve que la source en soit citée.

Aucun contenu ne peut être utilisé à des fins commerciales.



Pourquoi réinventer la roue ? Capitaliser sur les réussites des politiques régionales visant à promouvoir les transports durables

Les transports durables présentent de nombreux défis, mais également des opportunités pour les décideurs régionaux. Dans ce contexte, le programme de coopération interrégionale INTERREG IVC a récemment publié les résultats d'une importante analyse des politiques publiques. Il en existe 12 au total, chacune portant sur un thème différent. Cette brochure n'offre qu'un simple aperçu de ce que vous pourrez trouver dans le rapport complet sur les « Transports durables », qui détaille un ensemble des meilleures pratiques testées et éprouvées, et présente des recommandations politiques fondées sur des faits.

Transports durables : des conséquences importantes

Les politiques de transport européennes portent souvent sur des problèmes précis communs aux couloirs de transport sur longue distance ou aux grandes villes et zones métropolitaines, tels que les embouteillages et la pollution. Les petites villes et les zones rurales ont des problèmes moins précis mais néanmoins fondamentaux dans le domaine des transports, tel que leur insuffisance.

Les politiques de transport doivent aujourd'hui répondre à plusieurs besoins simultanément : économiques, sociaux et environnementaux, le mot clé étant la « durabilité ». À cet égard, les régions sont responsables du développement d'approches cohérentes vis-à-vis des « trois piliers de la durabilité » pour tout ce qui relève des transports, des centres métropolitains à leurs périphéries rurales :

- Les régions ont besoin de transports **économiquement durables** pour assurer leur accessibilité, interne et interrégionale, pour le bien de la compétitivité de leurs entreprises ;
- Les régions doivent offrir une mobilité **socialement durable** qui garantisse la mobilité et l'inclusion sociale de ceux qui n'ont pas de voiture afin de maintenir la cohésion et le dynamisme du tissu social ;
- Les régions sont responsables du maintien d'un système de transport **écologiquement durable**. Le secteur des transports sera l'un des moteurs clés de la réalisation des objectifs ambitieux de la Stratégie Europe 2020 en matière de climat et d'énergie.





Transports durables : défis au niveau régional

Les défis relatifs aux transports durables comprennent la conception et la mise en œuvre progressive d'une stratégie à long terme, cohérente, composée de politiques et mesures intégrées. Bien évidemment, les éléments constitutifs d'une telle stratégie ne peuvent pas tous être réunis simultanément. Les projets doivent porter sur des sujets opérationnels qui feront finalement partie de la conception de la politique globale sur les bases suivantes :

- le contexte institutionnel et les nécessités apparentes de l'élaboration des politiques de transport ;
- une analyse des 244 bonnes pratiques développées dans le cadre des projets INTERREG IVC sur les transports durables.

Grâce à cette analyse, l'équipe d'experts chargée de la capitalisation a identifié différents sujets illustrant les principaux défis des régions européennes.

Sur le long terme, l'intégration de la **planification des transports et de l'aménagement du territoire** est le premier défi stratégique fondamental. L'aménagement du territoire et la répartition des fonctions économiques et sociales doivent tenir compte des exigences de base de la logistique des transports durables. Ceci nécessite une bonne gouvernance locale et la coopération des différentes institutions à une échelle adaptée et en vertu des capacités appropriées, via la création et le renforcement des autorités régionales des transports.

Le **financement des transports publics** représente probablement le plus grand défi en ce qui concerne la réconciliation des trois piliers de la durabilité. Les objectifs environnementaux et sociaux nécessitent le déploiement de systèmes de transports publics de plus en plus sophistiqués, au point que se pose la question suivante : comment les financer de manière juste et efficace ? Le financement des transports publics (des transports de masse aux systèmes de transport partagé, moins volumineux) n'est durable sur le long terme que s'il entraîne une augmentation considérable de la part des transports publics sur l'ensemble

du volume des transports motorisés. Encourager l'utilisation des transports publics et partagés est au cœur de nombreuses bonnes pratiques.

STI (systèmes de transport intelligents) : Même les planificateurs et opérateurs professionnels éprouvent de grandes difficultés à relever les défis de l'optimisation des transports régionaux, surtout lorsque les réseaux des infrastructures et services sont moins denses, gérés par des autorités diverses et non entièrement conçus en fonction des besoins locaux. Avec les STI, les autorités régionales peuvent résoudre ces défauts en fournissant les outils d'information qui permettront de tirer parti de la situation.

Pour être efficaces, les systèmes de transport intelligents doivent être aisément accessibles par tous.

L'accessibilité des transports est une condition préalable à la durabilité sociale des systèmes de transport. De nombreuses régions sont confrontées à de graves problèmes de vieillissement de la population ou à l'absence de solutions de transport pour les enfants. Des transports accessibles sont non seulement garants d'équité, mais maintiennent également le tissu social de voisinage qui, en retour, peuvent s'avérer essentiels pour leur durabilité économique. De nombreuses organisations (entreprises et institutions sociales) dépendent de leurs employés, clients et utilisateurs se rendant dans leurs locaux en utilisant les systèmes de transport.

Par **gestion de la mobilité**, on entend les mesures et services conçus pour aider les gens à se rendre à destination de manière sûre, économique et, dans l'idéal, avec un avantage supplémentaire pour la santé dû à l'activité physique associée aux modes de transport actifs tels que la marche ou le cyclisme. Même si les services de transport sont bien conçus, bien organisés et proposent des modes de transport doux et actifs, ils continueront de dépendre fortement des moyens de transport motorisés. C'est la raison pour laquelle encourager les transports à faibles émissions de GES fait partie de toute stratégie de transport durable complète.



Relever les défis : exemples de bonnes pratiques issues d'INTERREG IVC

Une sélection de plusieurs exemples et solutions à ces défis, détaillés de manière approfondie dans le rapport complet, est résumée ci-après :

Guides de bonnes pratiques

Les régions métropolitaines de Stockholm et Göteborg (Suède) visent résolument à relever le défi de l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire. Si le cadre juridique national est évidemment déterminant pour les capacités formelles des autorités des transports à influencer ce processus, les bonnes pratiques présentées par ces autorités montrent la manière dont les problèmes de transport peuvent être intégrés au processus d'aménagement spatial s'ils sont introduits suffisamment tôt et concernent l'ensemble des intervenants et, notamment, aux niveaux municipal et des gouvernements locaux.

Le guide sur l'intermodalité dans la région de Göteborg, intitulé « Ideal Intermodal Node – Guidebook on inter-modality in the Gothenburg region » et publié par l'association des autorités de la région (projet CATCH_MR), est l'un des résultats tangibles de cette approche au regard de la conception des systèmes actuels et du processus

de planification. Il décrit la manière dont un nœud intermodal / de correspondance peut être développé en tenant compte de toutes les parties prenantes dont la plus importante d'entre elles : le voyageur.

Aménagement spatial, prestation et utilisation des transports publics

Les autorités en charge des transports publics de Bucarest, Budapest, Riga, Vilnius, Varsovie et autres villes et régions de nouveaux États membres ont entrepris d'adopter des technologies et outils de gestion de pointe qui leur permettent de maintenir et de redévelopper un haut niveau d'aménagement spatial, de prestation et d'utilisation des transports publics. L'initiative des « systèmes d'appel d'offres et d'adjudication innovants pour les transports publics » (projet CAPRICE) de ZTM Varsovie a commencé comme un moyen simple de s'adapter aux changements rapides des années 1990. Il est depuis devenu un moyen d'améliorer la qualité de la prestation de service qui a contribué à optimiser les capacités des autorités en matière de développement de services clients, tel que le planificateur d'itinéraires intermodal et transfrontalier (en coopération avec VBB Berlin), conseils en liaisons aériennes et porte à porte compris.





Les autorités britanniques ont été confrontées aux effets de la dérégulation des transports par bus, qui se caractérise par l'autonomie et le droit pour les opérateurs de bus de concevoir leurs itinéraires et horaires et par la suppression de plusieurs instruments réglementaires et financiers. En réponse à cette situation, celles-ci ont développé de nouvelles formes d'intervention parallèlement à leurs propres prérogatives, telles que les infrastructures et les informations publiques et notamment la campagne marketing *Quality Bus Partnership and Journey on Travel Awareness* développée par le Conseil municipal de Brighton & Hove, Royaume-Uni (projet MMOVE). À Cambridge (Royaume-Uni), le projet PIMMS TRANSFER comprend des fonctionnalités telle que la facilitation du partage de vélos électriques dans les locaux à vélos (de même qu'à Reggio Emilia, Italie). Ces exemples, ainsi que de nombreux autres, montrent de manière très claire comment les défis des transports et le développement de solutions pointues ne sont en aucune façon circonscrits aux régions métropolitaines.

Véhicules électriques

Les véhicules électriques sont très présents dans le système innovant déployé à Ulm et intitulé « *Car-to-go* » (projet MMOVE). En l'espèce, la location de véhicule se fait sur la base d'un abonnement qui prévoit la possibilité de prendre une voiture et de la laisser à l'endroit qui convient à l'utilisateur. Les véhicules électriques sont également présents dans les bonnes pratiques du projet SUM, comme *MOBI2GRID* qui vise à développer un réseau de stations de recharge pour véhicules électriques entre Porto (Portugal) et Vigo (Espagne) assurant l'interopérabilité des véhicules électriques entre les deux pays.

Des services de transport public réactifs

Parmi les exemples de services de transport public réactifs dans un contexte suburbain et rural visant



© stevenallan, iStockphoto

à assurer la bonne qualité des services pour un coût raisonnable, il convient de citer l'initiative *Flexi BUS System* d'Almada (projet FLIPPER), qui repose sur des itinéraires fixes faisant l'objet de détours sur demande (appelés « collectes » ou « antennes »), des horaires prédéterminés, le dépôt de passagers sur demande et l'admission de passagers au niveau de points de rencontre prédéterminés.



Pour en savoir plus sur la politique actuelle en matière de transports durables

Le rapport complet examine le contexte politique des transports durables ainsi que les différentes approches appliquées pour relever les défis des transports durables. Il expose l'éventail des politiques européennes liées aux transports régionaux et présente six projets de transport durable achevés. Concernant 73 partenaires et 94 bonnes pratiques identifiées au total, ces six projets sont regroupés en neuf domaines thématiques. Le rapport présente également neuf autres projets en cours avec d'autres bonnes pratiques d'analyse, de diffusion et de transfert potentiel.

Le rapport est organisé autour de dix domaines importants de l'élaboration de politiques de transport durable et comprend des messages et conclusions politiques détaillés sur :

- l'aménagement du territoire et la planification des transports ;
- les autorités régionales des transports ;
- le financement des transports publics ;

- l'encouragement de l'utilisation des transports publics et du partage des transports ;
- la gestion de la mobilité ;
- les STI (systèmes de transport intelligents) ;
- l'accessibilité des transports ;
- l'encouragement des transports à faibles émissions ;
- les campagnes de sensibilisation à la durabilité des transports.

Le rapport complet est très utile pour les décideurs des transports régionaux qui souhaitent adopter ou ont déjà introduit des objectifs de durabilité à leurs stratégies de transport régionales. À la lumière de la nouvelle période d'octroi de fonds du FEDER et de son intérêt grandissant pour la durabilité, les décideurs régionaux des transports pourront s'inspirer des expériences et des bonnes pratiques décrites dans ce rapport.

Téléchargez le rapport complet sur : www.interreg4c.eu/capitalisation

Capitalisation thématique INTERREG IVC



Systèmes d'innovation



Capacité d'innovation
des PME



Éco-innovation



Industries créatives



Entrepreneuriat



Administration en ligne



Évolution
démographique



Développement rural



Changement climatique



Efficacité énergétique



Énergies renouvelables



Transports durables

Ces sept dernières années, le programme INTERREG IVC a permis à des institutions publiques à travers toute l'Europe (plus de 2 000 en tout) « d'apprendre en coopérant » dans le cadre de 204 projets interrégionaux visant à améliorer les politiques régionales.

En juin 2012, le programme a chargé une équipe d'experts thématiques d'analyser, comparer et capitaliser sur la richesse des connaissances générées par les projets portant sur des questions de développement régional similaires. Au total, 12 thèmes de politiques publiques ont été couverts, de l'innovation à l'environnement. 12 rapports sont désormais disponibles et détaillent les connaissances et leçons tirées de ce processus de capitalisation au bénéfice de toutes les régions d'Europe.

Dans leur présentation de la vaste gamme de bonnes pratiques innovantes et de politiques améliorées grâce aux projets, les rapports offrent un inventaire rapide de faits et d'expériences actualisés susceptibles d'aider les autorités régionales et les parties intéressées à introduire et à développer leurs politiques régionales. Les décideurs et acteurs de tous niveaux (régional, national et européen) trouveront des recommandations thématiques adaptées à leurs spécificités. Cette brochure constitue un aperçu du rapport complet sur les transports durables.

Le programme de coopération interrégionale INTERREG IVC, financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER), aide les régions européennes à travailler ensemble afin de partager des expériences et des pratiques efficaces dans les domaines de l'innovation, de

l'économie de la connaissance et de la prévention des risques environnementaux. 302 millions d'euros sont attribués à ce projet, mais au-delà de ces aspects, c'est un champ de connaissances et de solutions potentielles accessibles aux décideurs régionaux qui s'ouvre à eux.

www.interreg4c.eu



Premier ministre
Ministère des Outre-Mer

Avec :

Commissariat général
à l'égalité des territoires
Direction générale
à l'Outre-Mer



Ce document est cofinancé par l'Union européenne dans le cadre du programme Europ'Act. L'Europe s'engage en France avec le Fonds européen de développement régional : www.europe-en-france.gouv.fr.

Secrétariat technique conjoint, Région Nord-Pas de Calais, Les Arcuriales Entrée D, 5^e étage, 45 rue de Tournai – 59000 Lille - France
T. : +33 (0)3 28 14 41 00 • F. : +33 (0)3 28 14 41 09 • info@interreg4c.eu