

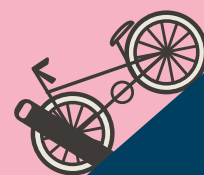
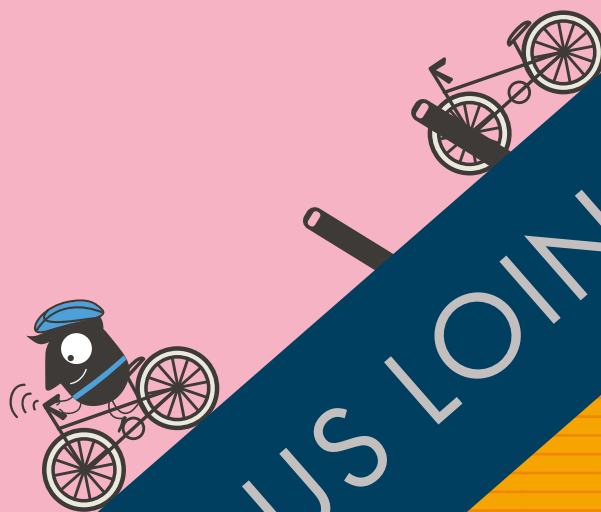
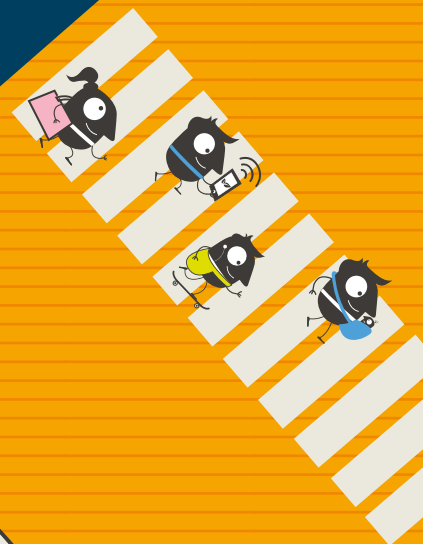
SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

MOBILITÉ PROPRE, PARTAGÉE ET INTELLIGENTE

16-22 SEPTEMBRE 2017

PARTAGER POUR ALLER PLUS LOIN

#MOBILITYWEEK



LIGNES DIRECTRICES THÉMATIQUES



Secrétariat européen:

EUROCITIES

1 Square de Meeûs – 1000 Brussels – BELGIUM

Juan Caballero

Tel: +32 2 552 08 75 – juan.caballero@eurocities.eu

Auteurs:

Thomas Mourey – tmourey@polisnetwork.eu

and Dagmar Köhler – dkoehler@polisnetwork.eu

POLIS – European Cities and Regions networking
for innovative transport solutions

Mars 2017



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
PARTAGER POUR ALLER PLUS LOIN	3
LA MOBILITÉ PROPRE, PARTAGÉE ET INTELLIGENTE DANS LA PRATIQUE	7
PAR OÙ COMMENCER VOTRE CAMPAGNE?	13
QUELS TYPES D'ACTIVITÉS ORGANISER?	14
RESSOURCES	18



INTRODUCTION

Partager pour aller plus loin

La **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** se déroule chaque année du 16 ou 22 septembre. Cette semaine encourage les municipalités européennes à mettre en place et à promouvoir des mesures en faveur de la mobilité durable ainsi qu'à inviter les citoyens à expérimenter des solutions autres que la voiture individuelle.

Depuis son lancement en 2002, la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** n'a cessé de se développer, tant en Europe que dans les autres régions du monde. En 2016, la campagne a battu son record de participation: 2 427 villes dans 51 pays ont organisé des activités au cours de cette semaine. Un peu plus de la moitié des villes participantes ont mis en place des mesures permanentes (7 386 au total) principalement axées sur la gestion de la mobilité, l'accessibilité et la création ou l'amélioration des infrastructures pour cyclistes.

L'une des actions phare de la semaine est la journée sans voiture, durant laquelle les villes participantes réservent une ou plusieurs zones à la circulation des piétons, des cyclistes et des transports publics pour une journée entière. En 2016, 953 villes ont organisé une journée sans voiture.

Chaque année, la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** est placée sous un thème central en rapport avec la mobilité durable. Le thème de cette année est «Mobilité propre, partagée et intelligente». Il encourage les solutions de mobilité partagée et souligne les avantages des modes de transport plus propres. Les technologies de transport intelligentes peuvent également faciliter le partage. Les citoyens sont encouragés à utiliser les options de mobilité partagée disponibles pour se déplacer dans leur ville ainsi que pour voyager entre les villes et les zones suburbaines.

L'objectif de ces lignes directrices est de fournir aux coordinateurs nationaux et locaux de la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** des informations générales sur ce thème et de les inciter à élaborer et à mettre en œuvre des activités de campagne appropriées ainsi que des mesures permanentes. Elles donnent des idées sur la façon de mettre en œuvre ces activités et aideront également les participants locaux à mettre au point des activités répondant aux critères de sélection du prix de la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ**.

PARTAGER POUR ALLER PLUS LOIN

Thème de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ 2017: «Mobilité propre, partagée et intelligente»

La «mobilité partagée», le thème central de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ 2017, s'inscrit dans le cadre de l'«économie collaborative», ou «économie du partage», définie dans l'agenda européen pour l'économie collaborative^[1] comme

[une variété de] «modèles économiques où des activités sont facilitées par des plateformes collaboratives qui créent un marché ouvert pour l'utilisation temporaire de biens et de services souvent produits ou fournis par des personnes privées».

L'accent est placé sur l'*utilisation* des biens plutôt que leur *possession*. Les prestataires de services proposent leurs biens, leurs actifs ou leurs compétences à différents utilisateurs par le biais d'une plateforme fournie par des intermédiaires.

Le partage est également devenu une pièce du puzzle de la mobilité urbaine. La mobilité partagée donne la priorité à l'importance de rejoindre une destination, souvent à un coût individuel et social moindre qu'avec l'utilisation d'un véhicule privé. En conséquence, le pouvoir d'achat des ménages augmente par le fait qu'ils ne doivent pas acheter ni entretenir une voiture.

L'académie suisse de la mobilité, qui organise une conférence européenne annuelle sur la mobilité partagée appelée Wocomoco^[2] (WORLD COLLABORATIVE MOBILITY CONGRESS), définit la mobilité partagée (ou coopérative) comme suit:

«La mobilité collaborative se concentre sur le partage de trajets, de modes de transport et d'infrastructures. Entre le transport collectif et individuel, les nouveaux réseaux d'échange entre pairs font leur apparition et encouragent de nouveaux types de mobilité individuelle au-delà de la possession d'un véhicule privé.»

Qu'est-ce que la mobilité partagée? Et qu'est-ce que ce n'est pas?

Les transports publics font-ils partie de la mobilité partagée? La mobilité partagée décrit-elle une mobilité individuelle ou comprend-elle des services de transport collectif, comme l'utilisation d'un taxi, d'un bus ou d'une voiture par plusieurs personnes en même temps?

[1] Commission européenne, 2016, Communication *Un agenda européen pour l'économie collaborative* (<http://bit.ly/2nGeb0l>)

[2] Académie de la mobilité, 2014, dépliant Wocomoco (<http://bit.ly/2lnlwkg>)



Pour pouvoir parler de «mobilité partagée», une *plateforme intermédiaire* doit exister et réunir le service et l'utilisateur. Cette plateforme est la plupart du temps un site Internet ou une application pour appareils mobiles, qui permet à des utilisateurs enregistrés de réserver et de payer pour l'utilisation d'un véhicule, de réserver un trajet en covoiturage ou d'utiliser un taxi partagé ou un service de minibus à la demande. L'OCDE^[3] prend ces modes de mobilité partagée en considération car ils impliquent l'utilisation d'un système intermédiaire. C'est une différence majeure entre la mobilité partagée et les services de transport public conventionnels ou la location traditionnelle de véhicules.

Quand nous parlons de «mobilité partagée», nous pensons au partage de voitures, de vélos, de deux-roues à moteur ou d'autres véhicules de ce type. Les plateformes de réservation de taxis et de covoiturage viennent également à l'esprit. Les transports publics conventionnels ne sont pas inclus dans ce concept ni les services traditionnels de location de véhicules, où la location porte sur le véhicule à proprement parler plutôt que sur le service de mobilité qu'il propose.

Pour une mobilité partagée intelligente et propre

Les programmes de mobilité partagée requièrent l'utilisation d'au moins un élément intelligent: la plateforme intermédiaire. En outre, l'utilisation de technologies de l'information et de la communication (TIC) pour le développement de systèmes de transport intelligents (STI) et de systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) peut rendre la mobilité partagée encore plus intelligente.

La mobilité partagée peut réduire le nombre de véhicules sur les routes. Selon une étude menée par le Transportation Research Board, chaque voiture partagée permet de retirer près

[3] Forum international des transports de l'OCDE, 2016, mobilité partagée. Innovation pour des villes habitables (<http://bit.ly/29i2ebD>)

de 15 voitures privées de la circulation et les membres de services d'autopartage roulent en moyenne 40 % de kilomètres en moins après avoir rejoint un programme d'autopartage ^[4]. L'utilisation de véhicules propres ou la promotion de la mobilité active rendent la mobilité partagée encore plus respectueuse de l'environnement.

Mobilité propre

Le secteur du transport est responsable de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre en Europe et constitue la principale cause de pollution atmosphérique dans les villes ^[5]. Il est essentiel de réduire les émissions, et donc d'adopter des véhicules plus propres, des habitudes de mobilité plus propres et du carburant plus propre. C'est pourquoi la Commission européenne a adopté en juillet 2016 une stratégie ^[6] de «décarbonisation» ^[7] européenne pour une mobilité sobre en émissions visant à soutenir la réalisation d'objectifs définis pour le développement d'infrastructures d'accès à des carburants alternatifs selon la directive 2014/94/UE ^[8]. En novembre 2016, des États membres ont élaboré un cadre d'action pour l'introduction de points de recharge électrique accessibles au public (d'ici le 31 décembre 2020 dans les agglomérations urbaines/suburbaines), de stations-service proposant du gaz naturel et, facultativement, de stations-service proposant de l'hydrogène (d'ici le 31 décembre 2025). Pour soutenir le développement de véhicules à zéro émission, le programme-cadre de recherche de la Commission européenne Horizon 2020 investit 6,4 milliards d'euros dans la mobilité sobre en carbone. Hans Bruyninckx, directeur exécutif de l'Agence européenne de l'environnement, déclare:

«La combinaison actuelle de modes de transport et de carburants n'est tout simplement pas durable. [...] Un mode de transport plus propre et plus intelligent peut répondre aux besoins de l'Europe en matière de mobilité et, dans un même temps, apporter de nombreux avantages en termes de santé publique, y compris un air plus propre, moins d'accidents, moins de congestion et moins de pollution sonore.» ^[9]

Pour rendre la mobilité urbaine plus propre, nous devons réduire le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules motorisés. Cet objectif implique une augmentation de la part modale en faveur de modes actifs, comme la marche et le cyclisme (aucune émission polluante) et les transports publics (moins d'émissions par personne par rapport à l'utilisation des voitures individuelles). Les bus, camions, taxis, voitures et autres véhicules demeurant sur les routes doivent devenir plus propres grâce à la technologie ou à l'utilisation de carburants alternatifs.

- [4] *Car sharing: Where and how it succeeds*, ch. 4. Transit Cooperative Research Program, Report 108; Transportation Research Board 2005. Adam Millard-Ball, Gail Murray, Jessica ter Schure, Christine Fox, Nelson\Nygaard Consulting Assoc., et Jon Burkhardt, Westat. Via: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/10664zipcar.pdf>
- [5] Site Internet de la Commission européenne, Action pour le climat, 2017, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_fr
- [6] Site Internet de la Commission européenne, Mobilité et transport, 2017: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2016-07-20-decarbonisation_en
- [7] Commission européenne, 2016, communication *Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions* (<http://bit.ly/2mKsphV>)
- [8] Directive européenne 2014/94/EU du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (<http://bit.ly/2nZSdq7>)
- [9] Agence européenne de l'environnement, 2016, *Signaux de l'AEE 2016 – Vers une mobilité propre et intelligente* (<http://bit.ly/2o5ExKz>)

Les services de mobilité partagée peuvent pousser les utilisateurs à choisir plus facilement le vélo, les transports publics, les navettes partagées ou une combinaison de ces modes de transport à la place de la voiture individuelle. Une flotte de véhicules, par exemple une flotte d'autopartage, est davantage susceptible d'être composée de véhicules électriques, au gaz naturel ou à l'hydrogène qu'une flotte comparable de véhicules privés.

Mobilité intelligente

Les systèmes de transport intelligents (STI) et leur version dérivée, les STI coopératifs (STI-C), reposent tous deux sur l'utilisation de technologies de l'information et de la communication (TIC). En matière de mobilité urbaine, les STI et STI-C fournissent des informations sur les déplacements et permettent la mise en place (en temps réel) de systèmes de gestion du trafic, de paiement électronique, de gestion du transport urbain de marchandises ou de sécurité pour les véhicules. Les STI-C constituent une technologie permettant aux véhicules de «communiquer» entre eux ou avec les infrastructures routières, comme les feux de signalisation. La stratégie européenne sur les STI-C a été adoptée en novembre 2016 par la Commission européenne^[10]. Elle prévoit le déploiement de véhicules capables de communiquer entre eux ou avec les infrastructures présentes sur les routes européennes à partir de 2019.

Deux applications de mobilité intelligente supplémentaires font actuellement l'objet d'une attention particulière: l'automatisation des véhicules et le concept de «Mobility as a Service» (MaaS). L'automatisation est la clé de l'émergence de véhicules sans conducteur. Le concept MaaS associe les services d'opérateurs de transport publics et privés par le biais d'une passerelle unifiée créant et gérant le trajet, que les utilisateurs peuvent payer à partir d'un compte unique.^[11] Cela implique bien entendu l'utilisation de véhicules partagés.

Tendance ou pas?

Il est essentiel que les municipalités développent les politiques et mesures d'incitation adéquates permettant aux innovations d'apporter de véritables avantages. Un système de transport public efficace constitue le complément indispensable au développement de la mobilité partagée, car cela reste la meilleure option pour le transport rapide de plusieurs personnes. S'ils sont intégrés dans la stratégie de mobilité d'une ville, les services et technologies de partage peuvent combler les manques et proposer une réelle alternative, contribuant à la mobilité urbaine durable.

Enfin, les modes de mobilité partagée permettent également de rencontrer de nouvelles personnes et d'établir de nouvelles relations. Le côté «social» et «amusant» de la mobilité partagée peut en partie expliquer le succès du covoiturage ou des pédibus.

[10] Commission européenne, 2016, Communication *Une stratégie européenne sur les systèmes de transport intelligents coopératifs, une étape vers la mobilité coopérative, connectée et automatisée* (<http://bit.ly/2gFjAC9>)

[11] CIVITAS CAPITAL, 2016, *Informations CIVITAS, Mobility-as-a-Service: un nouveau modèle de transport* (<http://bit.ly/2kjtQ5A>)



LA MOBILITÉ PROPRE, PARTAGÉE ET INTELLIGENTE DANS LA PRATIQUE

Aperçu des expériences des villes européennes en matière de services de mobilité partagée

Cette section fournit des exemples de mobilité partagée issus de toute l'Europe, comprenant chacun au moins un élément de mobilité intelligente ou propre. Cet aperçu non exhaustif des bonnes pratiques contient des solutions provenant principalement de villes européennes, développées par des acteurs publics ou privés.

Systèmes de partage de vélos: combinaison entre partage et transport actif

Les utilisateurs des services de partage de vélo peuvent prendre un vélo dans une station d'accueil à faible coût – voire gratuitement dans de nombreuses villes pour les premières minutes pour les utilisateurs enregistrés – et le laisser dans une autre station de la même ville. Des systèmes libres de partage de vélos ont également été mis en place dans certaines villes, sans stations fixes de prélèvement et de dépôt. Le partage de vélos combine trois aspects de la mobilité urbaine durable: ce système est propre, intelligent et partagé.

Intégrer les vélos dans les villes qui en ont besoin

Une carte du partage de vélos^[12], créée par des chercheurs du University College London (UCL), cartographie les systèmes de partage de vélos dans le monde entier. Elle comprend plus de 600 villes et autres sites dotés de tels systèmes, dont plus de 130 en Europe. Les projets de ce type sont les plus fréquents dans des pays comme la France, l'Espagne ou l'Italie, mais sont pratiquement absents des «pays cyclistes» comme les Pays-Bas ou le Danemark. Les systèmes de partage de vélos semblent donc surtout être pertinents dans les endroits où il n'est pas (encore) fréquent d'en posséder.

Velib', à Paris, est le plus grand système de partage de vélos d'Europe, avec 20 000 vélos et 1 800 stations^[13]. À Milan, BikeMi^[14] gère une flotte comprenant des vélos classiques et électriques, tandis que BiciMAD, à Madrid^[15], est un système de partage de vélos électriques. Ces précurseurs rendent le cyclisme accessible à de nouveaux groupes cibles, y compris les personnes n'ayant jamais fait de vélo auparavant pour des raisons de santé ou en raison du terrain vallonné de leur ville.

Transport de personnes... et de marchandises

La ville de Gand a lancé le «premier système de partage de vélo-cargos publics» d'Europe^[16] en mai 2012, en coopération avec la société d'autopartage Cambio. Ce projet encourage les citoyens à faire leurs courses ou à préparer des événements à l'aide de vélo-cargos à la place de véhicules motorisés dans le cas où un vélo classique ne peut pas être utilisé. Des systèmes de partage de vélo-cargos ont également été instaurés dans le cadre du projet Cyclelogistics, cofinancé par l'Union européenne^[17]. De plus, les vélo-cargos peuvent être utilisés à des fins de socialisation et pour proposer des options de mobilité ou simplement des trajets «amusants» à des personnes âgées, par exemple. C'est le service proposé par l'association danoise Cycling Without Age^[18]. Ce service peut même être adapté aux piétons sous la forme de pédibus ou d'accompagnateurs^[19].

Modernité et informatique

L'utilisation d'outils STI a une grande importance pour la gestion d'une flotte de vélos, mais aussi pour les utilisateurs d'un tel système. Par exemple, à Budapest, l'application mobile MOL Bubi^[20] fournit des informations en temps réel sur une carte à propos du nombre de vélos Bubi disponibles dans les stations.

À Copenhague, le dernier projet de partage de vélos va encore plus loin: tous les vélos sont équipés d'un écran tactile fixé sur le guidon.^[21] La tablette donne des informations sur les stations d'accueil, mais fournit aussi une assistance GPS, facilite le paiement et permet de localiser des sites d'intérêt dans la capitale danoise. À Bruxelles, des informations en temps réel sur la disponibilité des vélos dans les stations les plus proches sont indiquées sur des

[12] Carte du partage de vélos: <http://bikes.oobrien.com/global.php>

[13] Velib': <http://www.velib.paris/Comment-ca-marche>

[14] BikeMi: <https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx>

[15] BiciMAD: <https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid>

[16] Étude de cas Eltis, 2014 (<http://bit.ly/2IGwqmm>)

[17] Cyclelogistics: <http://cyclelogistics.eu/>

[18] Cycling Without Age: <http://cyclingwithoutage.org/>

[19] Posti – Service aux personnes âgées: <http://bit.ly/2mjNT18>

[20] Site Internet de MOL Bubi, <https://molbubi.bkk.hu/>

[21] Site Internet de l'Office du tourisme de Copenhague: <http://bit.ly/1s1yoZm>

«cyclodispos» – des panneaux de signalisation qui dirigent également les utilisateurs vers les stations *Villo* les plus proches^[22].

MaaS critique

De plus en plus de planificateurs de trajets encouragent l'utilisation des vélos partagés. La *Métropole de Lyon* a développé un outil en ligne appelé ONLYMOOV.^[23] Il montre aux utilisateurs le trajet le plus rapide jusqu'à leur destination, la disponibilité de vélos partagés et les meilleures pistes cyclables. Il prend également d'autres modes de transport en compte et propose des mises à jour sur le trafic, donne des informations sur la disponibilité des places de stationnement pour voitures et vélos, et fournit des données en temps réel sur les horaires des métros et tramways locaux ainsi que sur des offres d'autopartage. L'application Whim^[24] à Helsinki va encore plus loin et combine des services de planification du trajet, d'itinéraire et de billetterie pour plusieurs modes de transport sur une seule application.

Dans certaines villes, une carte unique donne accès à des vélos en partage, aux transports publics, ainsi qu'à d'autres services de mobilité. Cette mesure place le vélo au centre d'une chaîne de modes de mobilité urbaine et inclut le partage de vélos dans le concept de «Mobility as a Service» (MaaS) dans les zones urbaines. À Toulouse, par exemple, les habitants utilisent la carte Pastel, qui leur donne accès au réseau de transport public ainsi qu'aux systèmes d'autopartage et de partage de vélos de la ville^[25].

Autopartage

Les débuts

L'autopartage est probablement la forme de mobilité à usage partagé la plus courante. Le principe est très simple: au lieu d'acheter, d'entretenir et de posséder une voiture, il suffit de réserver une voiture pour la durée d'un trajet. Les avantages potentiels en termes de coûts (pour l'utilisateur) et d'utilisation de l'espace (pour la société) sont énormes. En effet, les voitures privées sont en stationnement 95 % du temps en moyenne^[26].

En 1947, Zurich est devenue la première ville d'Europe à établir un système d'autopartage. Depuis les années 1980, le marché a poursuivi son développement et, aujourd'hui, la Suisse et l'Allemagne font figure de leaders dans ce domaine.^[27] Dans plusieurs villes, des opérateurs d'autopartage proposaient initialement des véhicules pour une courte durée seulement. C'était le cas des deux premiers opérateurs suisses, qui ont lancé leurs activités en 1987 avant de fusionner (cette entité s'appelle désormais Mobility Suisse^[28]). En Allemagne, StattAuto Berlin a été fondée un an plus tard, en 1988. Aujourd'hui, plus de 500 villes allemandes comptent au moins un système d'autopartage.^[29]

[22] Villo, FAQ: <http://bit.ly/2o1hVKR>

[23] ONLYMOOV: <https://www.onlymoov.com/>

[24] Application Whim: <http://whimapp.com/fi-en/>

[25] Tisséo, carte Pastel: (<http://bit.ly/2l4sUPx>)

[26] Réinventer le stationnement, 2013, démonstration de Donald Shoup (<http://bit.ly/1pWDlQp>)

[27] Millard-Ball et al., 2005, Rapport TCRP. *Car sharing: Where and how it succeeds* (<http://bit.ly/2ksDWMM>)

[28] Mobility Suisse, <http://bit.ly/2otBSXn>

[29] Carsharing-news.de (<http://www.carsharing-news.de/carsharing/>)



Des systèmes d'autopartage plus propres

Les systèmes d'autopartage ont rapidement évolué pour intégrer de nouveaux éléments propres et/ou intelligents. En 1999, la ville de La Rochelle a introduit un système de partage de voitures électriques appelé Liselec. 50 voitures électriques ont été introduites par les autorités locales afin de réduire les émissions polluantes.^[30] À l'heure actuelle, plusieurs villes ont introduit des services de partage de voitures électriques, comme Autolib' à Paris. Autolib' a été lancé en 2011. En 2016, il affichait pas moins de 130 000 clients enregistrés et une flotte de près de 4 000 voitures électriques.^[31] Le système d'autopartage Sunrise est actif dans plusieurs villes suédoises et propose des véhicules utilisant différents types de carburant, y compris le gaz naturel comprimé (GNC).^[32]

... et des systèmes d'autopartage plus intelligents

Outre les améliorations au niveau des émissions des véhicules, de nouveaux outils TIC ont également fait leur apparition sur ce marché. Ils ont permis d'introduire des systèmes d'autopartage libres, qui fonctionnent sans stations de prélèvement et de dépôts dédiées. Ces systèmes libres sont plus flexibles et donnent aux utilisateurs la possibilité de laisser les voitures à leur destination finale. Grâce à l'utilisation intensive des smartphones et au développement d'applications dédiées, les clients enregistrés peuvent facilement localiser la voiture de la flotte la plus proche et la laisser à leur destination finale. Ces outils STI simplifient également le paiement et l'accès aux informations. Ce type de système d'autopartage libre est présent à Amsterdam, Rome, Madrid, Vienne et Berlin^[33], entre autres. À Osnabrück, des systèmes parallèles^[34] fournissent des services d'autopartage avec station (stat>k) et des systèmes libres (flow>k).

L'autopartage et ses dérivés

Certains systèmes permettent aux utilisateurs de partager des véhicules de marchandises, comme des camionnettes ou des vélo-cargos. Ces types de véhicules, que les utilisateurs privés ne possèdent généralement pas, sont parfois nécessaires pour des occasions spéciales (p. ex.: construction, déménagement, etc.). La région française d'Île-de-France, avec la ville de Paris, a lancé en novembre 2016 le projet pilote *VULE partagés*, qui permet le «partage de véhicules utilitaires légers électriques à l'attention des artisans et commerçants parisiens du quartier de Montorgueil.»^[35]

[30] Étude de cas Eltis, 2014, *Car sharing in La Rochelle* (<http://bit.ly/2kLUcvK>)

[31] Rapport d'activité Autolib' novembre 2016: <http://bit.ly/2ILGwz7>

[32] CNG Europe: <http://bit.ly/2kmyWxT> et Sunrise (en suédois): <http://bit.ly/2ksTOyW>

[33] Car2Go: <https://www.car2go.com/>

[34] flow>k et stat>k (en allemand): <https://www.stadtteilauto.info/>

[35] Pilote VULE partagés: <http://clem-e.com/vule>

Une autre approche du transport urbain de marchandises est la livraison participative. Il s'agit d'un système entre pairs rassemblant les utilisateurs et les conducteurs (de tout véhicule de marchandises). Le conducteur propose souvent ses services à plusieurs clients aux besoins similaires. Un exemple de ce système est la société Hitch^[36], qui peut opérer dans toute ville où l'offre et la demande sont en adéquation.

Des systèmes de partage de scooters gèrent des flottes de deux-roues motorisés, qui peuvent également fonctionner avec différents types de carburant et prendre la forme de services libres. Le système de partage de scooters électriques libre YUGO à Barcelone^[37] combine les trois aspects de la mobilité urbaine: il est «partagé», «propre» et «intelligent».

Utilisation alternative de voitures privées

Navettes et taxis partagés: en route vers l'automatisation?

Les services de taxi pouvant être réservés via une plateforme dédiée constituent une nouveauté. Uber est peut-être l'exemple le plus connu, mais il existe beaucoup d'autres services de taxi partagé visant à réunir des personnes suivant les mêmes itinéraires. L'utilisation intensive des smartphones, systèmes d'information géographique (SIG) et systèmes GPS permet d'associer des conducteurs à des passagers. Ce concept est également appelé «ride sourcing»: les utilisateurs réservent leurs trajets via une plateforme et effectuent le paiement via une passerelle.

Des services de minibus ou de navettes sont également susceptibles d'incorporer des éléments de mobilité partagée. L'utilisation de l'automatisation et des STI-C a entraîné l'émergence d'un nouveau type d'approches et de services, comme les «taxis robots» ou les navettes automatisées. Dans la ville de Capelle aan den IJssel, près de Rotterdam, la société 2getthere gère des navettes automatisées dans le parc commercial de Rivium^[38]. Les navettes gérées par ce service à la demande transportent 500 passagers par heure et par direction depuis et vers des arrêts déterminés. Le projet européen CityMobil2 proposait un service à la demande similaire sur le campus universitaire EPFL à Lausanne^[39] via une application mobile dédiée.

Covoiturage: quand mobilité rime avec sociabilité

Le covoiturage est un système grâce auquel les passagers partagent des véhicules pour en réduire les coûts. Un tel service nécessite une plateforme qui collecte et associe les points d'origine et de destination des conducteurs et des passagers. Le covoiturage améliore le taux d'occupation des véhicules et réduit les émissions per capita. Selon les estimations, 85 % des trajets en voiture sont réalisés sans passagers supplémentaires.

Le succès de Blablacar^[40] indique que le covoiturage est devenu un moyen de déplacement populaire entre les grandes villes. Le covoiturage peut également être adapté à des trajets quotidiens, par exemple depuis des zones résidentielles importantes vers des sites commerciaux ou industriels. Le covoiturage entre collègues ou étudiants est également un bon moyen de socialiser et d'ajouter des interactions et de l'amusement dans les habitudes de transport

[36] Site Internet de Hitch: <http://www.hitchit.co/>

[37] Site Internet de YUGO: <https://www.getyugo.com/>

[38] Site Internet de 2getthere: <http://bit.ly/2dpp96s>

[39] Site Internet de CityMobil2, page Internet pilote de Lausanne: <http://bit.ly/2kGxiTS>

[40] Site Internet de Blablacar: <https://www.blablacar.com/>

quotidiennes. Le covoiturage pour le travail ou les études est l'approche poursuivie par le projet européen CHUMS. ^[41] À Cracovie, par exemple, un sondage réalisé auprès de 10 850 navetteurs a révélé que la promotion et la mise en œuvre de mesures de covoiturage ont permis de réduire de près de 65 000 le nombre de kilomètres effectués par an, entraînant une réduction des émissions de CO₂ de 11 tonnes par an. ^[42]

Le système complémentaire: le partage de parking

Si le partage d'un véhicule s'étend dans de nombreuses villes, le partage d'espaces de stationnement fait son apparition en tant que complément aux options de mobilité partagée «traditionnelles», en particulier pour les propriétaires de véhicules. Ce type de services fait le lien entre les propriétaires de véhicules et les propriétaires d'espaces de stationnement. Ces deux acteurs peuvent souscrire un service et télécharger une application mobile indiquant aux conducteurs l'emplacement des espaces de stationnement libres les plus proches. Le paiement est effectué directement via l'outil en ligne. À Florence, la municipalité encourage l'utilisation de ce type d'applications (p. ex.: Sparky ^[43] ^[44]), qui ont un impact positif sur la réduction de la congestion et de la pollution ainsi que sur l'utilisation de l'espace.

[41] Site Internet de CHUMS: <http://chums-carpooling.eu/fr/>

[42] Projet CHUMS, 2016, *Impacts of CHUMS measures* (<http://bit.ly/2kPoi1m>)

[43] Site Internet de Firenze Sostenibile:

<http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

[44] Site Internet de Sparky: <http://www.sparky.club/>



PAR OÙ COMMENCER VOTRE CAMPAGNE?

Commencez à réfléchir à la thématique, à ce qu'elle implique, et à identifier un thème central spécifiquement adapté à la situation de votre ville et de votre pays. Donnez la priorité aux bonnes pratiques qui existent déjà. Regardez peut-être comment celles-ci pourraient être amplifiées ou développées, puis préparez des changements visant à les améliorer. Définissez votre plan et fixez des objectifs (*spécifiques, mesurables, assignables, réalistes et ponctuels*).

Assurez-vous un soutien politique. Si votre administration ne se retrouve pas dans le thème de la «mobilité propre, partagée et intelligente», car elle estime qu'elle ne concerne pas votre ville, demandez à vos coordinateurs nationaux de vous envoyer une lettre de soutien.

Ne soyez pas trop polémique ou négatif dans les messages que vous transmettez. Nous ne pouvons pas raisonnablement espérer faire disparaître des routes les voitures, camions et autres véhicules privés pour atténuer les effets économiques négatifs du transport motorisé individuel. En revanche, nous pouvons certainement montrer qu'un grand nombre d'options sont à la disposition du public et des entreprises pour se déplacer et transporter des marchandises. Inspirez-vous des documents et informations disponibles sur www.mobilityweek.eu

Fondez-vous sur des faits. Rassemblez les faits et les chiffres qui plaident en faveur de la mobilité propre, partagée et intelligente dans votre ville et/ou dans votre pays. Utilisez ces éléments pour étayer vos messages aux différents groupes cibles.

Créez des partenariats efficaces. Examinez votre plan de campagne et vos objectifs. Identifiez les groupes les mieux placés pour donner à votre campagne l'orientation et le dynamisme nécessaires pour toucher le plus de personnes possible. Invitez-les à se joindre à vous. Les défenseurs de l'Agenda 21 sont-ils nombreux dans votre ville? Associez-vous à eux. Avez-vous besoin du soutien d'experts? Réexaminez votre plan de campagne. Est-il axé sur la mobilité partagée? Intégrez des opérateurs privés ou publics. Vise-t-il une mobilité propre? Contactez des ONG locales. Met-il l'accent sur des outils de mobilité intelligents? Invitez des experts scientifiques et des entreprises STI à se joindre à vous.

Inspirez-vous d'initiatives existantes. Il existe probablement, que ce soit au niveau local, régional ou national, de nombreuses initiatives liées d'une manière ou d'une autre au thème de votre campagne. En vous alignant sur ces initiatives, vous donnerez davantage de poids à vos arguments et de portée à vos messages, et vous vous faciliterez la tâche.

QUELS TYPES D'ACTIVITÉS ORGANISER?

Une fois que vous aurez mis en place votre stratégie de campagne, vous devrez déployer une tactique. Développez des activités qui attireront l'attention sur ce que vous essayez de réaliser. Vous trouverez ci-dessous quelques idées d'activités que vous êtes susceptible de pouvoir mettre en œuvre lors de la SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ.

Journée sans voiture

- L'organisation d'une journée sans voiture, de préférence le 22 septembre, constitue une bonne occasion pour expérimenter de nouveaux modèles de circulation et de transport durable. De nombreuses villes profitent de cette journée pour aménager des zones environnementales et piétonnes, et pour organiser de grands événements dans les espaces publics ainsi libérés. Le 22 septembre tombant un vendredi en 2017, vous pourriez élaborer et promouvoir une offre alternative pour les navetteurs et les inviter à essayer gratuitement les systèmes de mobilité partagée de votre ville.
- Montrez aux citoyens à quoi ressemblerait un centre-ville sans voiture. Convincez-les de laisser leur voiture au garage plus souvent qu'un jour par an. Organisez des dimanches sans voiture. De nombreuses villes ont observé une diminution des polluants atmosphériques grâce à ce type d'événements.

Mobilité partagée

- S'il existe un système de partage de voitures et/ou de vélos dans votre ville, invitez les opérateurs à vous rejoindre et communiquez leur offre au public. Proposez une offre spéciale pour le mois de septembre ou au moins pour la semaine.
- S'il n'y a pas de système de partage de vélos dans votre ville, il est temps d'en lancer un – au moins temporairement. Avec l'aide d'associations et d'ONG locales, établissez quelques stations dans la ville et donnez aux habitants la possibilité d'emprunter des vélos et de les utiliser d'une station à une autre.

- Créez une plateforme d'échange en ligne, où il est possible de louer et d'emprunter des véhicules et accessoires propres, comme des vélos, trottinettes, skateboards, rollers, poussettes ou sacs à dos, ainsi que des appareils de mobilité intelligents, comme des GPS. Un bon exemple provenant du Luxembourg, appelé Ding-Dong, peut être découvert à l'adresse <http://dingdong.lu>
- Innovez et encouragez la marche en tant que forme de mobilité partagée. Créez une plateforme où il est possible de se porter volontaire pour aller marcher avec d'autres personnes (p. ex.: personnes âgées, enfants, etc.). Un service similaire (et rentable) est proposé par l'entreprise postale nationale en Finlande^[45]. Vous pouvez également adapter ce concept aux vélo-cargos pour que des personnes âgées isolées puissent réserver un trajet. L'association danoise Cycling Without Age propose ce type de service dans plusieurs pays européens: <http://cyclingwithoutage.org>
- Organisez des séances d'information pour promouvoir des modes de mobilité partagée, y compris le partage de vélos et l'autopartage. Sensibilisez les citoyens au fait que ce système est – la plupart du temps – plus avantageux pour les individus et meilleur pour l'environnement. Utilisez les chiffres fournis dans les lignes directrices thématiques pour illustrer cet argument.
- Organisez un concours entre lieux de travail ou quartiers, opposant des équipes ou des personnes pour le titre de «meilleur voyageur de partage». Des points sont obtenus à chaque fois qu'une personne utilise un mode de transport partagé à la place d'un mode de transport traditionnel. Ajoutez un aspect ludique à vos activités.
- Faites participer les travailleurs, les écoliers ou les étudiants impliqués dans votre campagne en faisant la promotion du covoiturage ou du vélo pour se rendre au travail ou à l'école. En plus de faire la promotion d'une mobilité propre, ces campagnes renforcent également les liens sociaux entre collègues ou étudiants. Un bon exemple est fourni par REC, le Centre d'environnement régional, qui a créé un site Internet dédié au partage de trajets depuis et vers le bureau: <https://tmt.rec.org/carpool.php>
- Organisez des concours de photo via les réseaux sociaux, où des personnes peuvent partager des photos de leurs trajets de mobilité partagée.

Mobilité intelligente

- Encouragez les planificateurs de trajets intelligents de votre ville et d'autres plateformes Internet intelligentes pour la mobilité. Aidez les citoyens à faire le meilleur choix pour leurs trajets quotidiens.
- Profitez de la semaine d'activités pour recueillir les besoins et souhaits des habitants en ce qui concerne la création ou l'amélioration d'applications de mobilité, par exemple pour des informations en temps réel sur les transports publics, des systèmes de partage de vélos, des planificateurs de trajets, etc. Travaillez avec des développeurs informatiques locaux.

[45] Posti (finnois): http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html
ou article de la BBC (anglais): <http://www.bbc.com/news/blogs-news-from-elsewhere-38105231>

- Organisez des séances dans des écoles, lors desquelles des élèves âgés de 10 à 18 ans discutent de leurs habitudes en matière de mobilité et de ce que veut dire une mobilité propre, partagée et intelligente. L'accent peut être mis sur la «mobilité du futur» et sur la façon dont ils imaginent la mobilité dans leur ville au cours des années à venir. Évoquez le sujet de l'automatisation ou des STI-C dans les conversations.
- Faites savoir, via les réseaux sociaux ou une application dédiée quels modes de transport propres, partagés et intelligents sont disponibles dans votre ville.

Mobilité propre

- Récompensez les utilisateurs des modes de transport durables (p. ex.: les piétons et les cyclistes) en les invitant à un petit-déjeuner spécial à un emplacement central dans votre ville. Les utilisateurs de vélos partagés peuvent être invités via l'application mobile ou la plateforme en ligne locales.
- Prenez une série de photos pour montrer l'espace qu'un groupe peut occuper dans votre ville lorsqu'il se déplace en voiture et comparez-le avec l'espace occupé par le même nombre de cyclistes et d'usagers de transports publics. Les avantages des modes de mobilité propres seront visibles à tous.
- Permettez aux citoyens de partager leurs espaces de stationnement ou imaginez d'autres usages aux espaces de stationnement dans la rue (p. ex.: jardins, plaines de jeux, etc.) Consultez l'initiative néerlandaise Happy Streets <http://happystreets.nl/parking-day>
- Il n'est pas toujours nécessaire d'avoir une voiture ou une camionnette pour déplacer des marchandises. Sensibilisez le public à l'utilisation de vélo-cargos (partagés) et de camionnettes partagées (si disponibles) en organisant des séances de démonstration et d'information pendant lesquelles vous pouvez montrer ce qu'un vélo-cargo peut transporter et la facilité avec laquelle une camionnette peut être réservée.
- La pollution et le bruit sont de vrais problèmes: organisez une campagne sur les réseaux sociaux pour informer la population des niveaux de pollution et/ou de bruit dans votre ville à l'occasion de la SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ et de la journée sans voiture. Utilisez des instruments avec capteurs pour mesurer la pollution et le bruit – étayer vos propos. Inspirez-vous aussi de vos députés européens. ^[46]

[46] Le défi de la qualité de l'air est organisé par le Bureau européen de l'environnement (BEE): <http://www.eeb.org/index.cfm/activities/industry-health/air/air-quality-challenge>

Quelles que soient les activités organisées par votre ville cette année, veillez à...

- enregistrer votre programme et vos activités sur le site www.mobilityweek.eu
- vous joindre aux autres villes d'Europe pour organiser une journée sans voiture et de grandes manifestations publiques le 22 septembre. Mais préparez-vous longtemps à l'avance: la fermeture des routes à la circulation peut être un véritable défi bureaucratique.
- «aimer» la page Facebook de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ, à suivre @mobilityweek sur Twitter et à regarder les vidéos de la campagne sur notre chaîne YouTube.
- à appliquer à tout moment les directives visuelles de la campagne, avec l'emblème de l'Union européenne.
- à promouvoir le hashtag #mobilityweek sur les réseaux sociaux et à l'aide du matériel de communication.

Ce ne sont là que quelques idées d'activités. Le guide de la SEMAINEEUROPÉENNE-DELAMOBILITÉ, que vous pouvez télécharger à la rubrique «Ressources utiles» du site www.mobilityweek.eu, explique les critères de participation et donne des idées générales de mesures et d'activités qui ne sont pas spécifiquement liées au thème de cette année.

Faites preuve de créativité et imaginez d'autres mesures et activités à mettre en œuvre dans votre ville à l'occasion de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ 2017.



RESOURCES

European Union documents

European Directive 2014/94/EU of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure: <http://bit.ly/2l3ULxG>

European Commission communications:

- A European agenda for the collaborative economy (2016): <http://bit.ly/2cFpEKq>
- A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility (2016):
<http://bit.ly/2gFjAC9>
- A European Strategy for Low-Emission Mobility (2016): <http://bit.ly/2lzJXJl>

European Commission – Mobility and Transport portal:

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

European Commission webpage on Clean transport, Urban transport:

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

European Commission webpage on Intelligent Transport Systems (ITS):

https://ec.europa.eu/transport/themes/its_en

European Commission webpage on cycling and walking:

http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling-walking_en.htm

European Commission – Climate action:

https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

European Environment Agency: <http://www.eea.europa.eu/>

- 2016, EEA Signals 2016 – Towards green and smart mobility:
<http://www.eea.europa.eu/publications/signals-2016>

EU projects and initiatives

CIVITAS: www.civitas.eu

- CIVITAS webpage on car pooling:
<http://www.civitas.eu/car-independent/car-pooling>
- CIVITAS webpage on car sharing:
<http://www.civitas.eu/car-independent/car-sharing>
- CIVITAS webpage on bike sharing:
<http://www.civitas.eu/car-independent/bike-sharing>
- CIVITAS Policy Note: Smart choices for cities. Cities towards Mobility 2.0: connect, share and go!: <http://www.civitas.eu/content/civitas-policy-note-smart-choices-cities-cities-towards-mobility-20-connect-share-and-go-en>
- CIVITAS insight, Mobility-as-a-Service: A new transport model:
<http://civitas.eu/content/civitas-insight-18-mobility-service-new-transport-model>

Eltis: www.eltis.org

- Eltis case study, 2014, Car sharing in La Rochelle:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/car-sharing-la-rochelle>
- Eltis case study, 2014, Public cargo bike sharing in Ghent:
<http://www.eltis.org/discover/case-studies/public-cargo-bike-sharing-ghent-belgium>

CityMobil2:

www.citymobil2.eu

- CityMobil2, Lausanne pilot's webpage:
<http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/>

CHUMS:

<http://chums-carpooling.eu/>

- CHUMS project, 2016, Impacts of CHUMS measures:
<http://chums-carpooling.eu/wp-content/uploads/2016/10/CHUMS%20D4.2.pdf>

Studies and reports

Millard-Ball *et al.*, 2005, TCRP Report. *Car sharing: Where and how it succeeds*
(http://www.communauto.com/images/tcrp_rpt_108_execsumm.pdf)

OECD International Transport Forum, 2016, *Shared Mobility. Innovation for Liveable Cities*
(<http://bit.ly/29i2ebD>)

Reinventing parking website, 2013, demonstration by Donald Shoup
(<http://bit.ly/1pWDIQp>)

Roland Berger Strategy Consultants GmbH, 2014, *Shared Mobility. How new businesses are rewriting the rules of the private transportation game*
(http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_TAB_Shared_Mobility_20140716.pdf)

Organisations and specialised media

ECF (European Cyclists' Federation):

<https://ecf.com>

- Platform for European Bicycle Sharing & Systems:
<https://ecf.com/community/platform-european-bicycle-sharing-systems-pebss>

WOCOMOCO platform:

www.wocomoco.ch/en

- Information centre:
<http://www.wocomoco.org/en/infothek/index.php>

Carsharing-news.de:

<http://www.carsharing-news.de/carsharing/>

CNG Europe:

<http://cngeurope.com>

- Article on car sharing:
<http://cngeurope.com/westport-delivers-first-2016-volvo-v60-bi-fuel-cars/>

Bike Share Map:

<http://bikes.oobrien.com/global.php>

Specialised companies and service providers

Autolib':

<https://www.autolib.eu/en/>

– November 2016 Autolib' activity report (in French):

<http://bit.ly/2ILGwz7>

BiciMAD:

<https://www.accessiblemadrid.com/en/blog/bicimad-public-bike-rental-service-madrid>

BikeMi:

<https://www.bikemi.com/en/homepage.aspx>

Blablacar:

<https://www.blablacar.com/>

Car2Go:

<https://www.car2go.com/>

Copenhagen bike sharing description:

<http://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/copenhagen-city-bike-gdk495345>

Cycling Without Age:

<http://cyclingwithoutage.org/>

DingDong platform:

<http://dingdong.lu/>

Firenze Sostenibile:

<http://www.firenzesostenibile.com/car-sharing-mobilita-sostenibile/>

flow>k and stat>k:

<https://www.stadtteilauto.info/>

Mobility Switzerland:

<https://www.mobility.ch/en/private-customers/>

MOL Bubi:

<https://molbubi.bkk.hu/>

ONLYMOOV:

<https://www.onlymoov.com/>

Posti (Finnish):

<http://www.posti.fi>

– Service to older people:

http://www.posti.fi/private-news/tiedotteet/2016/20161125_ulkoilukaveri.html

REC, internal webpage for shared mobility:

<https://tmt.rec.org/carpool.php>

Sparky:

<http://www.sparky.club/>

Sunrise:

<https://www.sunfleet.com/vara-bilmodeller/>

Tisséo:

<http://www.tisseo.fr/>

– Pastel Card:

<http://www.tisseo.fr/les-tarifs/obtenir-une-carte-pastel>

Velib':

<http://en.velib.paris.fr>

– Overview of Velib's stations:

<http://en.velib.paris.fr/How-it-works/Stations>



Villo:

<http://en.villo.be/>

– FAQ:

[http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/\(offset\)/#faq5](http://en.villo.be/How-does-it-work/FAQ/Service-and-Use/(offset)/#faq5)

VULe partagés pilot:

<http://clem-e.com/en/vule>

Whim:

<http://whimapp.com/fi-en/>

YUGO:

<https://www.getyugo.com/>

2getthere:

<http://www.2getthere.eu/>

– Rivium:

<http://www.2getthere.eu/projects/rivium-grt/>

Photographs (pages):

4 <http://www.citymobil2.eu/en/City-activities/Large-Scale-Demonstration/West-Lausanne-region/>
(©CityMobil2 and EPFL – École Polytechnique Fédérale de Lausanne)

7 Bubi: <https://molbubi.bkk.hu/galeria.php> (Image: ©BKK Centre for Budapest Transport)

10 ©Autolib'

12 <https://www.flickr.com/photos/motorblog/11856801973> (©MotorBlog.com)

15 <https://pixabay.com/en/paris-v%C3%A9lib-bike-free-service-1576893/>

17 ©Pau Vilaplana Vilar

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE 2017

