



Recueil de bonnes pratiques

La Gestion de la mobilité dans les régions du projet Sustramm





Partenaires du projet SustraMM



Recueil de bonnes pratiques

Préambule

A propos de Sustramm

Le projet Sustramm "Transports durables et gestion de la mobilité" cherche à répondre aux conséquences environnementales, sociales et économiques de nos modes de vie énergivores, en soutenant les autorités locales et régionales pour atteindre les objectifs du paquet Énergie-Climat de l'Union Européenne en matière de transports durable et de management de la mobilité (MM).

Sustramm vise à encourager des changements dans les comportements et les habitudes de déplacement. Sustramm a ainsi créé un échange d'expériences entre la Haute-Savoie (FR), le Småland (SW) et la Saxe (Allemagne). Les principaux acteurs ont été formés à la gestion de la mobilité en 2011-2012 dans chaque région afin d'améliorer la compréhension et l'intégration des actions des mesures dites « douces » dans les stratégies de transport. En plus de cette brochure de bonnes pratiques, des lignes directrices et des recommandations sur la gestion de la mobilité seront également proposées afin d'influer sur la planification des transports au niveau local et régional.

www.enercitee.eu/Sub-Projects/SUSTRAMM/

A propos de ce guide

Cette brochure décrit 12 exemples de bonnes pratiques qui ont été mises en œuvre dans les 3 territoires du projet Sustramm (tel que présenté sur la page suivante). La gestion de la mobilité a surtout été testée dans les grandes villes. La plupart des exemples qui suivent se concentre donc sur des projets mis en œuvre dans les petites et moyennes villes. Ce guide de bonnes pratiques montre comment des mesures de gestion de mobilité ont été mises en œuvre dans les différents territoires et quels résultats ont été obtenus. Il s'attache aussi à montrer les difficultés de mise en œuvre. Des informations complémentaires sur les ressources financières et les partenariats ont parfois été indiquées lorsque l'information était disponible. L'objectif principal de ce guide est de proposer des suggestions d'actions pour les territoires et organisations qui envisagent de mettre en place des actions de Management de la Mobilité.

Pour plus d'informations sur les exemples de bonnes pratiques présentées dans ce guide, référez-vous aux contacts et sites Internet des différents partenaires du projet Sustramm à la fin de la brochure.

Les territoires

Ville de Cluses, Département de Haute-Savoie - FRANCE

Cluses est une ville dense, de taille moyenne, située dans le département de la Haute-Savoie, et compte environ 18 000 habitants (6e ville du département) sur une surface de 10,45 km². La ville est située dans la vallée de la rivière Arve, entre Genève (Suisse) et Chamonix - Mont-Blanc. Il s'agit d'un centre de haute technologie pour l'ingénierie de précision ; la Ville est reconnue pour être la capitale du «décolletage» qui est utilisé à la fois dans l'automobile (60% des entreprises de décolletage travaillent dans ce secteur), l'électronique, l'électroménager, ou encore le médical. La ville est entourée de montagnes et d'espaces dédiés au tourisme et aux loisirs, et située sur un axe majeur entre la Suisse et l'Italie.

Land de Saxe - ALLEMAGNE

La Saxe est l'un des 16 Länders de l'Allemagne, situé dans le nord-est du pays. La région compte environ 4,1 millions d'habitant sur 18 415.51 km² (source: Office statistique de l'État libre de Saxe). Outre les trois grandes villes de Dresde, Leipzig et Chemnitz, la région est caractérisée par des villes moyennes. L'une d'entre elle est Pirna, qui est située au sud-est de Dresde, la Capitale. À Pirna vivent environ 39 000 personnes sur une superficie de 53 km². La vieille ville a connu ces dernières années un regain d'intérêt et d'attractivité.

Comtés de Kronoberg, Kalmar et Blekinge - SUEDE

Les comtés de Kronoberg, Kalmar et Blekinge sont situés dans le Sud-Est de la Suède. Le nombre d'habitants est d'environ 600 000 habitants pour une superficie de 23 000 km². Les 3 plus grandes villes sont Växjö (80 000 habitants), Kalmar (62 000 hab.) et Karlskrona (32 000 hab.). Les 3 comtés représentent 25 municipalités constituées de petites villes.



- 1 Ville de Cluses, Département de Haute Savoie, France
- 2 Land de Saxe, Allemagne
- 3 Comtés de Kronoberg, Kalmar et Blekinge, Suède

Exemples de bonnes pratiques

Sont répertoriés dans le tableau ci-dessous les 12 exemples de bonnes pratiques. Ces exemples ont été organisés en différentes catégories afin de montrer clairement les principales caractéristiques de chaque projet.

Aperçu des projets	Page	Types d'espace		Champs d'application				Modes de déplacement			Groupes cibles			
		Urbain	Rural	Infrastructure, design, technologie, planification	Aides financières, recherche de fonds	Appui technique / organisationnel	Sensibilisation, éducation, information	Transports en commun	Vélo / cycle	Marche	Covoiturage / autopartage	Grand public	Groupes spécifiques (élus, employés,...)	Employeurs / Gestionnaires
Ville de Cluses-Haute Savoie, France	Eco-mobilité sur le Festival "Musiques en stock"	6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Gratuité du réseau de bus	8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	La Voie Verte du Léman au Mont-Blanc	10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Administration éco-responsable	12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Saxe, Allemagne	CarGo Tram	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	La gestion de la mobilité dans les entreprises	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Commuter network	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Cyclo bus	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Comtés de Kronoberg, Kalmar et Blekinge, Suède	Voyage en Blekinge	22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Offices régionaux de la mobilité	24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Sydost Trampar	26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Tester les transports en commun	28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tableau 1: Aperçu des exemples de bonnes pratiques

Localisation :

Ville de Cluses

Date de mise en oeuvre :

2011 - ...

Initiateur et partenaires :

Services développement durable de la Ville de Cluses

Service communication de la Ville de Cluses

Prioriterre (ONG): formation, évaluation et information

Eco-mobilité sur le Festival "Musiques en stock"

La Ville de Cluses a décidé en 2010 de rendre tous ses événements éco-responsables en mettant en œuvre la méthode « ASSER » (Actions, des Solutions et des Services aux Événements Eco-Responsables) incluant des thématiques telles que la gestion des déchets, de l'énergie et la mobilité. Les élus et agents communaux impliqués dans cette politique décident alors de commencer avec le plus grand événement organisé par la Ville : Musiques en Stock.

Historique et objectifs

La Ville est engagée dans un programme éco-responsable à destination des agents territoriaux, et dans un programme Agenda 21 local pour le développement durable du territoire. Les objectifs principaux de cette action sont :

- Limiter les impacts sur les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques
- Améliorer et développer les alternatives pour venir et se déplacer durant l'événement.
- Sensibiliser les participants et les aider à changer de comportement.

C'EST QUOI ÊTRE UN ÉCO-FESTIVALIER ?



On utilise des modes de transport éco-responsables !
Co-voiturage, transport en commun, vélo, roller...

Mise en œuvre

Deux jours de formation (méthode ASSER) ont été organisés en 2010 avec l'ONG Prioriterre pour huit membres des services de la Ville impliqués dans

l'événement. Un coordonnateur de projet pour les aspects durables a été nommé. Une réunion mensuelle avec toutes les personnes impliquées dans le Festival permet de définir les actions à mener, en se concentrant sur un seul sujet par réunion : déchets, alimentation, énergie, transports, etc. Pour vérifier les résultats obtenus, une grille de travail et une enquête sur les modes de déplacement des festivaliers a été mise en place. De nombreux outils de communication sur ces actions éco-responsables ont été créés : affiches, vidéos, Internet, médias locaux et réseaux sociaux. Les actions « écomobilité » durant "Musiques en stock" 2011 ont été :

- Mise à disposition de 32 ranges-vélos (2 lieux)
- Incitation via le site Internet, à venir à pied, à vélo, en roller, et stand dédié au développement durable
- Incitation au covoiturage via le site départemental <http://www.covoiturage.cg74.fr>



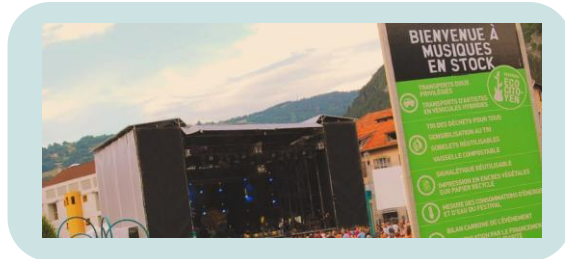
- Véhicule hybride pour les déplacements des artistes depuis / vers l'aéroport / l'hôtel
- Enquête "spécial transport" durant le festival

En 2012, un nouveau service gratuit de 6 navettes a été mis en place. Les habitants des villes voisines ont ainsi pu laisser leur voiture à la maison et venir au festival gratuitement !

Conclusions

L'édition 2011 a surtout été dédiée à :

- L'observation et l'analyse des déplacements et modes de transports des festivaliers (1058 personnes interviewées par une équipe de 5 bénévoles)
- L'incitation et les conseils à propos de l'éco-mobilité (17 personnes inscrites sur le site de covoiturage)



L'enquête a permis de mettre en place de nouvelles actions pour l'édition 2012. Par exemple, elle a montré que 50% des festivaliers venaient des communes voisines, et étaient prêts à laisser leur voiture à la maison si un service de navettes gratuites se mettait en place. Le résultat a été un succès avec 1281 personnes dans les navettes en 2012.

Comme le projet est-il financé ?

Le festival "Musiques en stock" est principalement financé par la Ville de Cluses et plusieurs mécènes ou partenaires (Région Rhône-Alpes, Conseil général de Haute-Savoie, Somfy, SAUR, Honda,...). Les actions éco-responsables sont incluses dans le budget global du festival. Les dépenses spécifiques pour ces actions n'ont pas été estimées. Le nouveau service de navettes gratuites a fonctionné avec une équipe de bénévoles, avec un budget d'environ 1000 € pour la location des minibus.

A retenir

La méthode ASSER est transposable pour tout événement ou manifestation. Une formation de deux jours est proposée par le cabinet Atemia en Europe. La clé est de mettre en place une équipe en charge de ces aspects et des réunions régulières, avec un référent pour chaque sujet.

Prochaine étape

Pour la prochaine édition, l'offre de bus urbain devrait être développée, ainsi que les incitations à venir à vélo ou à pied.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

Musiques en stock est le plus grand événement gratuit organisé par la Ville de Cluses. Depuis 2001, il rassemble chaque année plus de 30 000 personnes durant quatre nuits en juillet. Les éco-festivals ou éco-événements sont l'un des moyens de limiter l'empreinte écologique d'une ville en mettant en place des actions pour la réduction des déchets, une nourriture saine, ou la gestion de l'énergie. C'est aussi une bonne occasion pour sensibiliser sur les énergies et les questions climatiques. Le développement de l'éco-mobilité est ainsi l'un des éléments essentiels permettant d'avoir un réel impact lors d'un événement.

Localisation :

Ville de Cluses

Date de mise en oeuvre :

2008 - ...

Initiateur et partenaires :

Ville de Cluses : conseil municipal, services techniques (dont service SIG), service communication

Gratuité du réseau de bus

Après le renouvellement de son mandat, le Maire de Cluses a décidé avec l'appui du Conseil municipal de faire évoluer son réseau de bus. En 2008, quatre lignes urbaines ont été réorganisées et le réseau est devenu gratuit pour tous. Groupes cibles : les jeunes et les élèves, les personnes âgées et les travailleurs à faible revenu.

Historique et objectifs

Créé il y a plusieurs décennies, l'ancien réseau de bus était devenu obsolète et inadapté aux routes et aux exigences actuelles des utilisateurs. Initialement mis en place pour le transport scolaire, il est désormais ouvert à toutes les personnes avec des zones de couverture et des créneaux horaires plus larges. Avec la mise en place de la gratuité en 2008, il était devenu nécessaire de repenser l'offre de transport public dans toute la ville pour offrir aux résidents une solution de transports efficace, pertinente et plus attractive.

Mise en œuvre

Le réseau a donc été revu et une nouvelle ligne a été créée pour améliorer le service en 2009. Les heures d'ouverture ont été élargies. Une interconnexion a été créée : toutes les lignes convergent vers le même point central, ce qui permet des connexions avec d'autres bus avec un temps d'attente moyen de 10 à 15 minutes. Les arrêts de bus, y compris les nouveaux ou renommés, sont plus visibles et identiques dans les deux directions. Ils bénéficient d'une nouvelle signalétique, plus visible, avec des horaires et des cartes. Une entreprise locale est chargée de gérer le réseau (chauffeurs de bus, entretien du matériel). La Ville a acheté les cinq autobus utilisés sur son réseau, et gère la communication, la maintenance et l'information du public. En raison de la brièveté des délais, les services techniques de la Ville ont travaillé avec leurs ressources propres en 2008 afin d'améliorer ce service de bus et de se tourner vers la gratuité. La participation du public a été très limitée et certains ajustements ont dû être faits début 2009 pour s'adapter aux besoins des écoles primaires.



Mise en œuvre

La plupart des utilisateurs sont les élèves et étudiants (public captif) durant la période scolaire. Aux heures de pointe, le service est parfois saturé. A l'inverse, en dépit de la gratuité, le réseau de bus est sous-utilisé pendant les heures creuses.

Comment le projet est-il financé ?



L'actuel réseau de bus gratuit est totalement financé par le budget de la Ville. Le budget s'élève à environ 365 000 € / an. Les financements seront différents lorsque le réseau inter-urbain sera opérationnel (voir ci-dessous). Une taxe locale (le « versement transport ») devrait permettre la contribution des entreprises locales et des professionnels.

A retenir

La participation du public est pertinente et permet d'être sûr de proposer un service en adéquation avec les besoins locaux. Un expert doit être sollicité s'il n'y a pas de service de transport. La gratuité n'est une garantie de fréquentation pour un réseau de bus. Ici notamment la communication et l'information du public doivent être accentuées.

Prochaine étape

Dix villes, dont Cluses (ville-centre) ont décidé de se regrouper au sein de la "Communauté de Communes de Cluses Arve et Montagnes" constitué en 2011/2012. Les transports et la mobilité sont l'un des sujets phares ; les maires veulent développer un plan stratégique à partir de 2013 afin de financer et d'organiser des mesures. Une étude a commencé en décembre 2010 pour mettre en place un réseau de bus inter-urbain.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

Malgré les récentes évolutions technologiques développées pour les moteurs, les émissions liées au trafic routier n'ont pas diminuées. La fréquentation routière a même augmenté, et on achète des voitures plus puissantes qu'auparavant. En développant les transports publics, le Conseil municipal a souhaité encourager les citoyens à se déplacer plus en bus, et ainsi participer à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement.

Localisation:

Département de Haute-Savoie /
Ville de Cluses

Date de mise en oeuvre :

2005 - ...

Initiateur et partenaires :

Département de Haute-Savoie
Collectivités (parmi lesquelles la
Ville City of Cluses), SM3A (Syndi-
cat Mixte d'Aménagement des
Abords de l'Arve)

La Voie-verte du Léman au Mont-Blanc

Le département de la Haute-Savoie développe une politique en faveur des routes cyclables et des voies vertes depuis plusieurs années. La Voie verte "du Léman au Mont-Blanc" (80 kms) est un élément clé de politique cyclable de la Haute-Savoie, et la section de Cluses a été l'une des premières à être finalisée.

Historique et objectifs

Les objectifs sont de fournir des cheminements sûrs et identifiables pour les véhicules non motorisés, et de couvrir la région

(en zones rurales et urbaines) avec un réseau de voies vertes. La voie verte du Léman au Mont-Blanc permet de découvrir à la fois les paysages locaux et la rivière Arve.

Mise en œuvre

Une convention a été mise en place entre le Conseil général de Haute-Savoie, la Ville de Cluses, et Syndicat Mixte d'Aménagement de l'Arve et de ses Abords (SM3A). Un linéaire de 3 kms de voie cyclable a été aménagé en 2006 à travers la ville, le long de la rivière Arve. D'un simple chemin, la voie est devenue un cheminement cyclable et piéton, avec des équipements et une signalétique spécifiques. La réalisation de cette partie de la Voie verte du Léman au Mont-Blanc a été facilitée par le fait que 100% des parcelles de terrain était déjà des propriétés publiques. D'autres sections de la voie sont en attente ou retardé pour cet aspect, ou en raison de problèmes d'accessibilité. Par conséquent, un bon partenariat technico-financier avec les villes voisines est nécessaire pour permettre la bonne continuité du projet à l'avenir.



Conclusions



Cette politique départementale profite à celle de la ville. La voie verte offre une nouvelle façon de traverser en toute sécurité la ville sans véhicule motorisé. En été, la voie est pleine de familles et de jeunes.

Comment le projet est-il financé ?

Le Conseil général de Haute-Savoie a pris en charge le coût des travaux, et la Ville, qui a fourni le foncier gère désormais financièrement et techniquement l'équipement, les lumières, la

sécurité etc. Pour créer cette voie de 3 kms, autour de 700 000 € ont été nécessaires. Les coûts de maintenance et de gestion annuelle n'ont pas été estimés.

A retenir

Un solide partenariat avec les villes voisines et les partenaires financiers est un élément-clé pour permettre la bonne continuité du programme. Les difficultés techniques telles que le coût des aménagements paysagers et des équipements peuvent apparaître dans ce type de projet, et doivent être évalués au départ pour éviter retards et réajustements.

Prochaine étape

Une nouvelle section entre les villes de Cluses et de Magland est en projet. Par ailleurs, la Ville développe un projet de sentier didactique le long de la Voie verte.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

Une condition sine qua non pour une réduction de l'impact environnemental de nos modes de déplacement, est de donner la possibilité de réduire le nombre de déplacements motorisés tout en permettant aux personnes de se déplacer facilement et rapidement à l'échelle locale. Une «voie verte» désigne une route



réservée exclusivement aux véhicules non motorisés (cycles notamment) et aux piétons (y compris les rollers, et les personnes à mobilité en fauteuils roulants ou poussettes). Les voies ou cheminement vert permettent ainsi à chacun d'avoir plus de choix sur sa façon de se déplacer, en particulier à l'échelle locale, et de participer à la réduction de l'utilisation des véhicules motorisés privés.

Localisation:

Ville de Cluses, Haute-Savoie

Date de mise en oeuvre :

2010 - ...

Initiateur et partenaires :

Ville de Cluses – tous les services
Groupe de « référents développement durable » des services

Administration éco-responsable : actions pour la mobilité et les transports

En 2010, la ville de Cluses a validé un programme interne de 3 ans pour une administration éco-responsable. Les déplacements sont un chapitre important avec cinq actions programmées.

Historique et objectifs

Des objectifs visant à réduire l'empreinte carbone de l'administration et les coûts, en utilisant des moyens de transport plus écologiques ont été fixés. Pour cela, les agents communaux doivent être convaincus de l'intérêt de changer leurs habitudes en matière de déplacements.

Mise en œuvre

Une session de formation d'une journée pour chacun des 350 fonctionnaires de la Ville sur l'éco-responsabilité et la durabilité en 2009/2010 a permis de lancer la réflexion. Une enquête a été réalisée et une boîte à idées laissée à la Mairie pour les agents. Cinq à six réunions annuelle avec les référents du groupe pour le développement durable et l'éco-responsabilité (25 personnes) ont permis de définir des projets et des actions, ou des tests. L'équipe s'est concentrée sur un sujet par réunion:



déchets, alimentation, énergies, transports, etc. Des envois par e-mail, intranet et une diffusion par les référents ont permis d'informer les autres employés des projets en cours. Un plan d'actions avec cinq objectifs pour le transport et la mobilité a été élaboré :

- Renouveler la flotte actuelle de véhicules municipaux avec des véhicules plus propres.
- Procurer des vélos pour les déplacements intra-urbains des agents et développer des liaisons cyclables entre les bâtiments municipaux.
- Encourager l'utilisation du transport ferroviaire pour les déplacements longues distances (formations, conférences, réunions ...).
- Lancer la discussion sur les nouvelles technologies de communication (visioconférence, conférence téléphonique, transferts de fichiers, Internet ...).
- Promouvoir la mobilité douce au travail: marche, vélo / rollers, autopartage, covoiturage,...

Conclusions

Actions réalisées entre 2009 et 2011 en matière de déplacements et de mobilité :

- Bilan Carbone® « patrimoine et services » en 2010 avec une importante évaluation des déplacements domicile-travail et professionnels auprès de 100 agents
- Deux rencontres du groupe des référents concernant la mobilité
- Un véhicule utilitaire électrique utilisé depuis 2009,
- Quatre vélos utilisés par la police municipale depuis 2005
- Quatre vélos (dont deux vélos électriques) acquis en 2011 pour les déplacements courts des agents, et une sortie test de vélo électrique pour 20 agents référents
- Ouverture d'une plate-forme communautaire pour le covoiturage entre collègues en octobre 2011.
- Limitations techniques dans les marchés publics d'achat et de location de véhicules (en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation de gazole), en 2011 pour le pôle jeunesse et éducation.

Les effets de ce programme ne sont toutefois pas très importants pour le moment (peu d'utilisateurs des vélos, peu de voitures concernées, délais et lenteur pour créer la communauté de covoiturage, ...)

Comment le projet est-il financé ?

Le projet d'administration éco-responsable est financé par un financement de la ville de Cluses. Il n'y a pas d'évaluation des coûts spécifiques liés aux projets sur la mobilité. Deux des quatre vélos acquis ont été financés grâce au programme EnercitEE.

A retenir

La formation et l'information est une condition sine qua non pour que les gens / employés souscrire à de nouveaux comportements ou changements.

Prochaine étape

La Ville a programmé une formation à l'éco-conduite pour 25 de ses agents (automne 2012).

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

En mettant en œuvre un Agenda 21 local, la ville de Cluses se veut également être exemplaire en améliorant son empreinte environnementale. L'éco-responsabilité représente l'engagement pris à la fois au niveau individuel et collectif dans l'administration publique, afin de limiter les impacts négatifs sur l'environnement des activités (production de gaz à effet de serre, les substances polluantes / matériaux, eau, déchets), dans des domaines tels que l'énergie, les matériaux / équipements, consommation d'eau et le transport.



Localisation:

Dresden (Allemagne) – env. 500 000 habitants

Date de mise en œuvre :

Prévue depuis 1999 – mis en service depuis le 1er mars 2001

Initiateurs et partenaires :

DVB AG (Dresdner Verkehrsbetriebe, opérateur local de transports en commun), Ville de Dresden, Volkswagen AG

CarGo-Tram

CarGo est un tram de marchandises à Dresde. Il fournit la "Transparent Factory" (Gläserne Manufaktur) de Volkswagen pour leur production automobile. Il utilise le réseau de tramway du système de transport public existant et remplace ainsi trois camions de 18 mètres de long (60 t, 214 m³). Une livraison dans les délais peut ainsi être garantie.

Historique et objectifs

La manufacture de voitures de Volkswagen AG étant située dans le centre de Dresde, un approvisionnement dans les délais prévus par des camions de grosse capacité à travers la ville est difficile à assurer. A l'emplacement de l'usine, il n'existe qu'un espace limité pour le stockage et qu'une petite zone

d'attente pour les camions. En outre, une politique de logistique respectueuse de l'environnement est encouragée par l'administration publique de la Ville. L'usine automobile et la gare de Dresde Friedrichstadt sont tous deux situés à proximité de lignes de tramway à haute capacité ; permettant ainsi des coûts raisonnables de mise en place.

Mise en œuvre

La planification a commencé en 1999 avec :

- la livraison de wagons adaptés pour la livraison des pièces de construction
- le choix de l'itinéraire,
- la construction d'une voie de garage à l'usine VW distante de 300 mètres et du centre logistique du fret à la gare de Friedrichstadt à environ 500 m,
- la mise en place d'un calendrier pour le tram de fret.

Toutes les 40 minutes, un tram part pour 4,5 kms de trajet à travers le centre-ville depuis le centre de transport de fret à Dresde Friedrichstadt vers la Platz Straßburger (où se situe la manufacture). Le trajet dure environ 25 minutes. Deux trains composés de cinq wagons et deux voitures de conduite permettent d'aller dans les deux directions. Un Tram CarGo fait ainsi 60 m de long et pèse 90 tonnes.

Conclusions

Grâce au service de livraison efficace du CarGo il n'y a pas besoin de nouvelles zones d'entrepôts puisque les pièces sont livrées en continu. Ainsi Volkswagen économise de l'espace.

Chaque passage évite ainsi la circulation de trois camions dans le centre-ville (60 t, 214 m³) et regroupe les cargaisons ce qui rend plus facile la gestion logistique des livraisons en ville. Le transport public urbain n'est pas dérangé par ce service, puisque le cadencement du CarGo Tram est harmonisé avec celui-ci (Les CarGo Trams fonctionnent entre les trams normaux et à ses propres horaires).

Comment le projet est-il financé ?

Le projet est financé par Volkswagen AG, mais le coût n'est pas connu dans sa globalité. Le coût de mise en place d'un train s'élevait à 6,5 millions de Mark (soit env. 3,3 millions d'euros).



A retenir

Il a été montré que les entreprises installées au centre des villes avaient un impact plus négatif sur l'environnement. Avec le CarGo Tram comme mode de transport de mar-

chandises, les grosses entreprises ont la possibilité d'employer des transports éco-responsables. Le CarGo Tram peut aussi être utilisé pour d'autres transports de marchandises dans la ville. Dans la plupart des cas, l'installation du CarGo Tram vaut la peine, si les infrastructures de base existent déjà, ou s'il faut seulement faire une extension de ligne.

Prochaine étape

Plusieurs idées sont en cours pour étendre l'usage du CarGo tram :

- économie de flux circulaire (transport des déchets),
- commerce de détail,
- approvisionnement et élimination des déchets de chantiers de construction
- logistique hospitalière

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

En utilisant l'infrastructure du tramway existant pour le transport de marchandises, il est ainsi possible de soulager le trafic routier dans les rues du centre-ville. En outre, la livraison à l'usine devient plus fiable et plus sûre. L'entreprise connecte les aspects écologiques et économiques en économisant de l'argent grâce à l'utilisation d'un mode de transports éco-responsable.

Localisation :

Dresde Klotzsche (Allemagne)

Année de mise en œuvre :

1996 – 2004

Initiateurs et partenaires :

Infineon/Qimonda (entreprise de fabrication de semi-conducteurs, env. 2 000 employés)

Ville de Dresde

PGN - Planungsgruppe Nord Kassel

La gestion de la mobilité dans les entreprises : cas d'Infineon Technologies à Dresde (Allemagne)

L'un des plus gros employeurs de Dresde, Infineon / Qimonda, a créé le " Ticket Infineon " pour rendre le transport public plus attrayant auprès de ses employés, il encourage les employés à prendre le vélo en améliorant ses infrastructures cyclables, et a mis en place une plateforme intranet pour soutenir le covoiturage.

Historique et objectifs

Le but premier de ces mesures de gestion de la mobilité était de réduire les besoins en matière de stationnement afin d'éviter de construire un nouveau parking. Les modes de transport individuel ont ainsi été réduits en faisant prendre conscience des possibilités de modes de transport alternatifs. Au lieu d'utiliser leurs propres voitures, les employés sont en effet encouragés à utiliser des modes de transport public et respectueux de l'environnement.

Mise en œuvre

Plusieurs mesures ont été mise en place pour répondre aux enjeux des déplacements domicile-travail des employés : distance moyenne de 21 kms du lieu de travail, dénivelé de 140 m,...

- Avec l'introduction du "Ticket Infineon" (une collaboration avec le prestataire publique local de transport DVB et Infineon) l'usage des trains, bus et trams est devenu intéressant pour les employés. Le transport a même été ajusté pour mieux répondre aux besoins (coordination des horaires avec les temps de déplacements, relocalisation de certains arrêts).
- Une plate-forme de covoiturage a été mise en place et le transport en taxi collectif organisé.
- Des places de stationnement sécurisé pour les vélos ont été créées, et des douches et des vestiaires au travail ont été offerts en plus d'une amélioration de l'infrastructure pour les cyclistes (chemins, passages à niveau et feux de circulation)



- Une équipe mobilité comptant dix salariés a été fondée et a organisé des journées sensibilisation (en 2000, 2004 et 2006) ainsi que des réunions avec l'administration municipale. Un intranet et des réunions internes ont également permis de développer l'information.

Conclusions

La répartition modale a été modifiée en faveur des transports alternatifs (augmentation continue de 26% à 38%). Le nombre d'usagers des transports publics a augmenté de 14%, et le nombre de cyclistes a augmenté de 16% (1996-2003). A l'inverse, le pourcentage de conducteurs de voitures a chuté de 68% à 59%, et les émissions de CO₂ ont diminué de 18% entre 1996 et 2003. Ces actions ont généré des économies financières pour les salariés (325 € par personne et par an) et pour Infineon / Qimonda (environ 3 M€) qui n'a pas eu besoin de construire un autre



parking à étages. En outre, l'employeur a favorisé une meilleure santé du personnel et l'entreprise a amélioré son image. L'opérateur de transport DVB AG a également bénéficié d'une augmentation des passagers.

Comment le projet est-il financé ?

Le projet a été financé par Infineon Technologies. Les coûts n'ont pas été diffusés, mais l'entreprise a économisé près de 3 millions d'euros.

A retenir

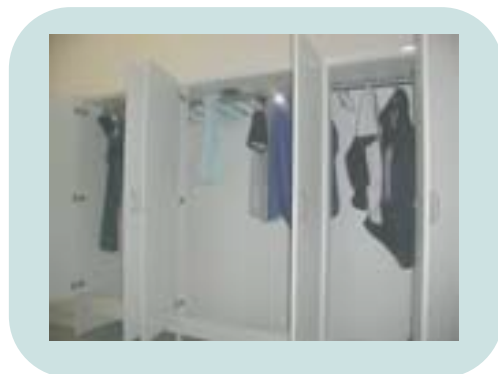
Il y a eu ici des avantages écologiques et économiques combinés. L'entreprise a économisé de l'argent, obtenu en meilleure santé personnel et amélioré son image, alors que les employés vivent en meilleure santé et économise sur leur frais de déplacement. Du point de vue écologique, il y a moins d'émissions nocives. Cet exemple montre que même les grandes entreprises peuvent être à l'initiative d'un transfert important vers des transports respectueux de l'environnement, ce qui a dans le même temps des effets positifs pour leurs affaires.

Prochaine étape

Une évaluation des pratiques sur une base régulière est importante.

Pourquoi s'agit-il d'un exemple de bonne pratique ?

De ce projet il y a bénéfice à la fois pour Infineon, les salariés, la ville et l'environnement. Il s'agit d'une mesure pouvant s'appliquer à d'autres entreprises en croissance ayant leur installation dans / autour de grandes villes. C'est un pas de plus pour encourager l'usage des moyens de transport éco-responsables (domicile-travail) et pour aboutir à un agencement efficace des différents types de transport. Le projet modifie le comportement de mobilité sans limiter celle-ci et avec peu de moyens financiers.



Location:

Saxe, Allemagne

Date de mise en œuvre :

July 2008 - ...

Initiateur et partenaires :

MOVECO GmbH

SAENA – Agence de l’Energie de Saxe

Ministère fédéral des transports

Commuter network

Le «Commuter network» est une plateforme d’échange sur Internet qui facilite les échanges pour le covoiturage domicile-travail et les déplacements de loisirs.

Historique et objectifs

Le nombre de navetteurs dans le Land de Saxe, Allemagne, augmente régulièrement depuis quelques années. Fin 2006, plus de 50% des travailleurs de Saxe avaient déjà covoituré pour se rendre à leur travail, et dans certaines régions comme le district de Leipzig le chiffre atteint même 78%. Avec la hausse constante des coûts de carburant, les déplacements quotidiens domicile-travail en voiture pèse fortement sur le budget des ménages. La construction de nouvelles routes et leur entretien, les coûts externes liés aux transports et à la pollution de l’environnement, sont également des dépenses

supportés par la collectivité. Le secteur du transport est responsable de la plupart des polluants atmosphériques. La SAENA veut ainsi mettre fin à ces évolutions avec le «Projet pilote Comuter.net en Saxe». Depuis juillet 2008, le portail Internet www.sachsen.pendlernetz.de est accessible gratuitement à tous les navetteurs pour communiquer les uns avec les autres. Les utilisateurs qui conduisent régulièrement sur certains parcours, peuvent y proposer du covoiturage ou

rechercher une offre.

Mise en œuvre

Une promotion du Commuter network a été faite sur Internet, lors d’événements, dans la presse, et via des plaquettes d’information.

Conclusions

Il était attendu plus de participants après deux ans de fonctionnement du réseau. Actuellement, on compte environ 600 utilisateurs et 4 000 trajets proposés. Une évaluation plus approfondie est difficile en raison des lois sur la confidentialité.

Comment le projet est-il financé ?

Le projet est financé par la SAENA (Agence de l’Energie de la Saxe).



A retenir

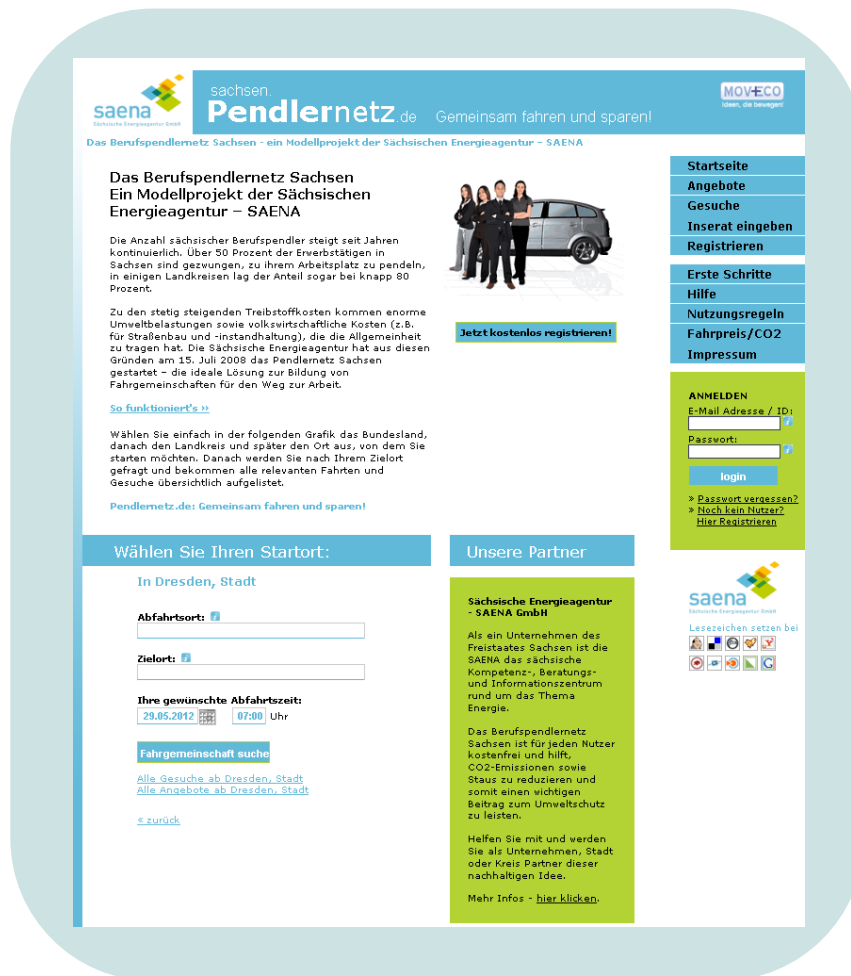
La loi allemande sur la vie privée ne permet pas d’aller très loin dans l’évaluation de ce projet.

Prochaine étape

Le site est actuellement en vente. Les investissements financiers et techniques par la SAENA sont donc suspendus pour le moment.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

L'autopartage permet de réduire le coût des déplacements quotidiens pour les navetteurs, réduit le trafic en véhicule individuel, et protège l'environnement.



The screenshot shows the homepage of 'Pendlernetz.de', a car-sharing platform. The header includes the 'saena' logo (Sächsische Energieagentur GmbH) and the slogan 'Gemeinsam fahren und sparen!'. A navigation menu on the right lists: Startseite, Angebote, Gesuche, Inserat eingeben, Registrieren, Erste Schritte, Hilfe, Nutzungsregeln, Fahrpreis/CO2, and Impressum. The main content area features a title 'Das Berufspendlernetz Sachsen - Ein Modellprojekt der Sächsischen Energieagentur - SAENA' and a sub-header 'Das Berufspendlernetz Sachsen - ein Modellprojekt der Sächsischen Energieagentur - SAENA'. Below this is a paragraph about the increasing number of commuters and a call to action 'Jetzt kostenlos registrieren!'. A search section titled 'Wählen Sie Ihren Startort:' is set to 'In Dresden, Stadt' and includes fields for 'Abfahrtsort' and 'Zielort', along with a date and time selector for 'Ihre gewünschte Abfahrtszeit: 29.05.2012 07:00 Uhr'. A 'Fahrgemeinschaft suche' button is present, along with links for 'Alle Gesuche ab Dresden, Stadt' and 'Alle Angebote ab Dresden, Stadt'. A 'Unsere Partner' section lists 'Sächsische Energieagentur - SAENA GmbH' and describes its role as a competence center for energy-related services. A footer area contains social media icons and a 'saena' logo.

Localisation :

Saxon elbland, Oberlausitz, Saxon Switzerland

Date de mise en œuvre :

2007 - ...

Initiateur et partenaires :

Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna Sebnitz mbH (entreprise de transport)

Verkehrsverbund Oberelbe (VVO - association pour les déplacements et les transports)

D'autres districts administratifs et d'autres régions de la Saxe, ainsi que d'autres compagnies de transports ont participé au projet

Cyclo-bus

Dans certains districts de la Saxe, des remorques à vélos de 20 places ont été installées sur les bus parcourant des circuits fréquentés. Ainsi les longues distances et les dénivelés importants ne sont plus une contrainte pour les cyclistes. Les remorques peuvent même être louées par des individuels si besoin.

Historique et objectifs

Les remorques ont été achetées en 2007. Les régions d'Oberelbe, de l'Elbland, de la Suisse saxonne et de la Haute-Lusace constituent un excellent endroit pour les cyclistes en vacances et en excursions : paysages idylliques, grande variété de lieux d'intérêt, et réseau bien développé de pistes cyclables.

L'offre Cyclo-Bus (Fahrrad-Bus en Allemand) facilement vraiment les excursions



sions dans ces belles régions.

Mise en œuvre

L'offre s'adresse aux touristes et à la population locale. Elle est valorisée sur Internet, sur les bus et dans la presse locale.

Une contrainte est certainement le montant des frais d'acquisition de la remorque, qui doivent être complètement pris en charge par la société de bus.



Conclusions

Sur la plupart des circuits s'est développée très rapidement une grande demande.

Comment le projet est-il financé ?

L'offre a été initialement financée par le VVO et se refinance maintenant à travers le chiffre d'affaires issu des clients.

A retenir

Avant l'introduction d'un nouvel itinéraire, les besoins doivent être déterminés. Il est important de définir quelles routes sont rentables ou non.

Prochaine étape

Pas d'informations sur les projets à venir.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

Les cyclo-bus constituent une offre attractive et confortable pour tous les habitants et les touristes. Avec l'introduction de ce système, les services existants de transport locaux ont su répondre aux nouveaux besoins touristiques en pleine croissance.



Localisation :

Comtés du Kronoberg, Kalmar et Blekinge en Suède

Date de mise en œuvre :

Printemps 2011 (une classe de 12 élèves voyage durant une journée)

Initiateur et partenaires :

Energikontor Sydost / Agence de l'Énergie du Sud de la Suède

Blekingetrafiken (gestionnaire régional des transports publics)

Administration suédoise des transports et Agence suédoise pour la protection de l'environnement
Ville de Karlskrona

Voyage en Blekinge

A l'occasion du Blekingeresan ou Voyage en Blekinge, des groupes d'enfants âgés de 12 ans se déplacent pendant une journée dans leur région en bus et en train. Ils apprennent à planifier leur déplacement avec leur enseignant et rendent compte de leur voyage en proposant une affiche ou un film au gestionnaire des transports publics régionaux.

Historique et objectifs

Le projet a été initié en 1998 dans la municipalité de Helsingborg (Scanie) et 10 000 enfants ont participé au « Voyage en Scanie » pendant dix ans. En 2011, s'inspirant de Helsingborg, la ville de Karlskrona, l'Administration suédoise des transports, le prestataire local de transports en commun et l'Agence de l'énergie pour le Sud-Suède lancent un projet pilote au printemps 2011 pour une classe. Les objectifs du Blekingeresan sont d'apprendre aux voyageurs de demain à utiliser les transports en commun, et de montrer aux enfants qu'il existe d'autres moyens de transport que la voiture. Il est important de former les enfants sur la façon d'utiliser une carte, un itinéraire, une fiche horaire et les outils Internet permettant de planifier un voyage en transports publics.

Le projet propose ainsi :

- L'expérience de la programmation et du voyage en bus et en train,
- Une découverte de la géographie, de l'histoire et de la culture régionale
- La découverte du travail en équipe
- Une formation à la recherche documentaire

Mise en œuvre

Le projet est présenté à l'équipe pédagogique des écoles. Les enseignants inscrivent les classes qui veulent participer. Dans chaque classe, des groupes de quatre à sept élèves choisissent et

apprennent à planifier eux-mêmes un itinéraire à l'intérieur de leur région pour une journée. Au moins deux lieux doivent être visités. Les élèves doivent utiliser pour cela les autobus urbains et régionaux, ainsi que le train. Chaque groupe rend compte de ses impressions du voyage à travers PowerPoint, affiche, ou film.

Les enseignants d'Helsingborg s'inscrivent en septembre. En Février, les enseignants qui ont souhaité participer sont invités à une réunion d'information. Les



groupes envoient leur itinéraire de voyage et les billets sont fournis au cours du printemps.

Conclusions

Les bénéfices de ce projet sont que les voyageurs de demain auront appris à planifier et à voyager en transports publics. Il est attendu à plus longs termes, une plus grande utilisation des transports en commun chez les enfants qui auront pris part au projet. Cela n'a pas été évalué, mais pourra être évaluée par l'envoi d'un questionnaire pour les enseignants en charge des classes itinérantes du Blekingeresan. Les enquêtes rapides pourront être effectuées par l'enseignant avant et après le voyage.

Comment le projet est-il financé ?

Le gestionnaire de transports publics offre les cartes de transport journalières, ainsi que des heures de travail. L'instituteur et le chef de projet passe un certain temps dans sa planification. L'Agence de l'énergie pour le Sud-Suède gère le projet. Les coûts se composent ainsi d'heures de travail et d'environ 10 € / élève pour un laissez-passer de transport en commun par jour (fourni par l'opérateur de transport public).

A retenir

Comment assurer la reproduction du projet dans d'autres régions :

- Contacter la municipalité et l'opérateur de transport public et s'entendre sur les grandes lignes des projets, les responsabilités et le financement
- Contacter les directeurs d'école et les enseignants des classes ciblées avant l'année scolaire et commencer à présenter le projet en vue de leur inscription
- Organiser un événement / exposition pour présenter la documentation (affiches, films) produits par les groupes d'élèves.

Prochaines étapes

Mise en œuvre globale du Blekingeresan au printemps 2013. Transfert de l'action à d'autres niveaux :

- Toutes les écoles et enseignant des élèves de 12 ans se verront proposer le projet dans la Ville de Karlskrona, puis dans la région et les autres régions.
- Mise en œuvre du Blekingeresan dans les autres régions ou même nationalement

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

C'est un bon exemple car Voyage en Blekinge apprend aux enfants – les voyageurs de demain – à se déplacer en transports en commun, et à planifier leur trajet (aussi bien en bus et cars qu'en train) en utilisant des fiches horaires et des outils de réservation en ligne. Les enfants expérimentent également concrètement le voyage en bus et en train. Le projet a montré de bons résultats durant 10 ans dans la municipalité de Helsingborg.



Localisation :

Comtés de Kronoberg, Kalmar et Blekinge en Suède

Date de mise en œuvre :

2005–2012 pour Kalmar et Kronoberg

2008–2012 pour Blekinge

Initiateurs et partenaires :

Energikontor Sydost / Agence de l'Énergie du Sud de la Suède

Administration suédoise des transports et Agence suédoise pour la protection de l'environnement KLIMP (programme national d'investissement pour le climat) Comtés de Kronoberg, Blekinge and Kalmar et 39 collectivités locales

Gestionnaire régional des transports publics

Les Offices régionaux Climat et Mobilité

Les Offices régionaux Climat et Mobilité sont des plateformes pour la coordination de projets et d'activités en lien avec les déplacements et le transport de passagers à travers les régions. L'enjeu est d'arriver à atteindre les objectifs fixés par la région en matière d'émission de CO₂, c'est-à-dire devenir région « zéro énergies fossiles » d'ici 2050.

Historique et objectifs

L'objectif global des Offices est de contribuer à un système de transport durable. La réduction des émissions de dioxyde de carbone est l'enjeu prioritaire. Les bureaux se concentrent sur l'aide et le soutien des parties prenantes (comme les municipalités, les entreprises, l'administration des transports, les conseils régionaux et de comtés, les gestionnaires de transport) afin de tendre vers un secteur des transports plus durable. Les bureaux travaillent également sur des actions de gestion de la mobilité, c'est-à-dire des mesures permettant de changer les

comportements.

Mise en œuvre

Un large éventail d'actions plus ou moins conséquentes ont été mise en place :

- Coordination de la Semaine européenne de la mobilité
- Système intelligent de travail à domicile (moins de kilomètres parcourus grâce aux NTIC)
- SydostTrampar (Compétition inter-entreprises pour les déplacements à vélo)
- Outils intelligent de gestion des déplacements dans les régions, aidés par CERO (rapport coût-efficacité environnementale des projets)
- Réseau d'achat des collectivités travaillant sur des modes de transports plus efficaces
- Approche du "[Four steps principle](#)" dans la planification des infrastructures de transport



Conclusions

- 10 collectivités ont signé en 2007-2008 une lettre d'intention à propos des transports durables et sûrs ; en 2010, les conseils des 3 comtés engagés ont adopté un texte d'intention concernant le développement d'objectifs de dépenses concernant les déplacements professionnels de leurs employés et encourageant les entreprises à faire de même.
- Dans 4 sites professionnels, le projet "smart traveller" ou « voyageur intelligent » a été mis en place entre 2006 et 2008. Des enquêtes sur les déplacements ont été réalisées et les employés encouragés à se déplacer avec des moyens alternatifs en participant à divers projets de promotion du vélo pour la santé, en testant le réseau de transport public, et grâce à des formations à l'éco-conduite et au covoiturage.
- Une délibération a été prise en 2008 pour l'achat exclusif de véhicules propres pour les déplacements individuels des employés (suite au projet « [Common procurement](#) »).
- Les Offices de la Mobilité ont participé à l'élaboration du Plan de transport du comté de Kalmar. Les mesures de gestion de mobilité ont été évaluées à 8 millions pour la période 2010-2021 (c'est-à-dire 1% du budget total du plan de transport du comté).
- La campagne "Southeast pedal bicycle competition" inter-entreprises a eu lieu en 2010-2011 et 2012.
- Les municipalités de Karlskrona et Ronneby ont mis en place une campagne pour faire tester les transports publics durant un mois à la place de la voiture par les navetteurs.
- Voyage en Blekinge a été mis en œuvre en 2011 à Karlskrona.

Comment le projet est-il financé ?

Le coût des 3 Offices régionaux pour 2009–2012 est de 163 000 €/an (Blekinge 22 000 €, Kronoberg 62 000 €, Kalmar 79 000 €), financé par la Swedish Transport Administration, la Swedish Environmental Protection Agency and un programme d'investissement national pour le climat.

A retenir

Une collaboration avec les institutions nationales est un atout (National Transport Administration et Swedish Environmental Protection Agency pour ces projets).

Prochaine étape

Les Offices ne sont financés que jusqu'à la fin de l'année 2012. Il faut donc trouver un financement permanent.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

Les Offices régionaux Climat et Mobilité sont des plates-formes pour la collaboration des instances intervenant sur des projets de gestion de la mobilité. Ils visent à réduire les émissions de CO₂ et sont un soutien au développement durable à l'échelle régionale.



Localisation :

Comté de Kronoberg, Kalmar et Blekinge en Suède

Date de mise en œuvre :

2010 et 2011

6 semaines au printemps et à l'automne

Initiateur et partenaires :

Energikontor Sydost / Agence de l'Energie du Sud de la Suède
 Korpen (association sportive)
 Institut national de la santé
 Administration suédoise des transports et Agence suédoise pour la protection de l'environnement
 Quelques autres administrations

SydostTrampar

SydostTrampar (« pédaleurs du Sud-Est ») est une compétition de vélos inter-entreprises qui vise à remplacer la voiture individuelle par le vélo. Des équipes sont donc mises en concurrence dans leurs déplacements professionnels journaliers. Les gagnants sont les équipes et les individuels qui auront fait le plus de kilomètres à vélo pour l'ensemble de leurs déplacements, pour les déplacements professionnels et domicile-travail.

Historique et objectifs

L'idée du projet est originaire du Danemark et a été adapté avec de bons résultats dans la région de Scanie en Suède en 2008. L'Agence de l'Energie du Sud de la Suède l'a mis en œuvre en 2010. La campagne vise à augmenter la part modale des déplacements professionnels à vélo. Il s'agit de motiver et stimuler les participants afin de remplacer les temps d'utilisation "inutile" de la voiture par le vélo durant les déplacements domicile-travail, les voyages d'affaires et les voyages de loisirs.

Mise en œuvre

SydostTrampar est une compétition par équipe (4 à 15 personnes), mise en œuvre en 2010 pour six semaines au printemps (26 Avril-6 Juin) et six semaines à l'automne (23 Août-3 Septembre) dans les trois comtés de Kronoberg, Kalmar et Blekinge dans le Sud-Est de la Suède. Les entreprises et institutions ont seulement besoin de s'inscrire en ligne au concours. Ils reçoivent alors un code qu'ils peuvent communiquer à leurs employés. L'entreprise / employeur n'a pas besoin de passer plus de temps sur le projet puisque les participants s'inscrivent ensuite par eux-mêmes.

Conclusions

En 2010 et en 2011 environ 30 organisations et 1000 employés se sont inscrits au challenge. La moitié des 1000 participants étaient des automobilistes (utilisant la voiture plus de 3 fois / semaine avant le concours). 56 tonnes de CO₂ ont ainsi été évitées chaque année grâce aux participants. Une variété d'outils de communication a été utilisée durant la campagne. Une brochure A4 et flyers de poche ont été diffusés. Par ailleurs, un site Internet a été créé et la campagne a été présentée lors de petits déjeuners entreprises. En 2010, quatre communiqués de presse ont été faits, 24 articles de presse publiés ainsi qu'un spot TV et 10 annonces radios. 10 annonces dans les journaux ont également été publiées (deux grands et huit petits encarts).



Comment le projet est-il financé ?

L'ensemble du projet représente un coût d'environ 60 000 €/an.

Prestations extérieures :	25 000 €
Communication (outils, publicité, site Internet...) :	25 000 €
Heures de travail par l'Agence de l'Énergie :	11 000 €

Ce tableau donne un aperçu des moyens de financements du projet :

2010	
Frais de participation (14 €/participants)	14 000 €
Administration suédoise des transports	15 000 €
Subvention de 6 collectivités	14 000 €
2011	
Frais de participation (14 €/participants)	14 000 €
Institut national de la Santé	10 000 €
Subvention de 3 collectivités	5 000 €

Les institutions officielles ont soutenu le projet en 2010 et 2011. Toutefois, l'objectif est Sydst-Trampar arrive à s'autofinancer grâce aux droits de participations maintenant que les outils et le projet fonctionnent.

A retenir

Il faut du temps pour la planification et le recrutement des entreprises et des participants. Une enquête a été menée sur les opinions des participants sur les pistes cyclables dans leur municipalité après la compétition d'automne (La méthode de l'«analyse des écarts» a été utilisée pour montrer l'écart entre la satisfaction et l'importance d'un sujet, comme la qualité des surfaces, la propreté des pistes cyclables,...).

Prochaines étapes

Passer SydstTrampar à l'échelle nationale ou comme compétition dans les cadres des écoles.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

SydstTrampar présente des avantages sur la santé, l'environnement et la sécurité routière (pour les employeurs comme pour les employés).

- **Les avantages pour les entreprises :** santé du personnel, places de parking en moins, image «verte», avantages économiques.
- **Avantages pour les salariés :** meilleure santé, déplacements domicile-travail moins chers.
- **Avantages pour l'environnement :** chaque kilomètre parcouru en vélo au lieu de la voiture permet d'économiser environ 214 grammes de CO₂.
- **Avantage en termes de sécurité routière :** les participants sont encouragés à utiliser des casques vélos, à utiliser des voies sécurisées et à suivre les règles de circulation.
- **Avantage en termes de circulation :** le projet comprend une enquête sur les pistes cyclables, qui est présentée aux municipalités afin d'enrichir leur planification.



Localisation :

Comté de Kronoberg, Kalmar et Blekinge en Suède

Date de mise en œuvre :

2010-2012

Initiateur et partenaires :

Energikontor Sydost / Agence de l'Énergie du Sud de la Suède
Administration suédoise des transports et Agence suédoise pour la protection de l'environnement
Blekingetrafiken (Gestionnaire des transports en commun)
Ville de Karlskrona

Tester les transports en commun

Le projet "Testresenär" ("Voyageur à l'essai") encourage les conducteurs de voiture à essayer les déplacements domicile-travail en transports en commun gratuitement pendant un à deux mois. Il vise un changement permanent des comportements de mobilité en faveur des transports publics.

Historique et objectifs

Le projet a été lancé initialement par la commune suédoise de Lund. Il est actuellement mis en œuvre par Lund, Västtrafik (campagne de promotion très importante avec 30.000 navetteurs à l'essai), Örebro, Skellefteå, Umeå, Ronneby, etc. L'objectif principal du projet est de favoriser un report modal de la voiture vers les transports en commun au cours d'un à

deux mois d'essai, mais surtout après la période de test.

Mise en œuvre

Les participants sont des automobilistes habituels qui s'engagent à n'utiliser que les transports publics pendant un à deux mois pour aller au travail. Pour participer, ils doivent avoir l'habitude de se rendre en voiture régulièrement au travail en voiture, avoir un itinéraire suffisamment desservi par les transports publics et accepter de répondre à des questionnaires régulièrement (quatre au cours de la période d'essai, un questionnaire un an plus tard). Les participants obtiennent une carte de transport public valable dans toute la région sur les bus et les trains pendant un ou deux mois. Il leur est demandé d'utiliser les transports en commun pour tous les déplacements domicile-travail (avec un maximum de 3 voyages en voiture au cours de la phase de test).



Conclusions

Dans la municipalité de Lund, 800 personnes ont participé au projet sur la période 2001-2008. Un an après la période d'essai, 38% des participants utilisent encore majoritairement les transports en commun pour se rendre au travail. La municipalité de Ronneby a pu recruter 17 automobilistes au sein de ses 2300 employés pour tester les transports en commun. Au cours de la période d'essai, 230 kg de CO₂ par personne ont été économisés. L'enquête a montré que 20% des ménages participants s'interrogent sur leur utilisation de la voiture.

Les autres avantages de ce projet :

Pour les gestionnaires de transports publics	Pour les Villes / la Région
<ul style="list-style-type: none"> Augmenter le nombre de voyages / voyageurs dans les transports publics Avoir une statistique sur l'opinion des automobilistes sur les transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Diminuer le trafic routier, le bruit, la dégradation des routes, et les émissions de CO₂ et autres polluants. Amener les automobilistes à changer leurs habitudes et comprendre le réel coût d'un kilomètre en voiture. Avoir des citoyens en meilleure santé Réduire les besoins en place de parking Augmenter l'image pro-environnementale de la collectivité
Pour les entreprises	Pour les participants
<ul style="list-style-type: none"> Avoir des employés en meilleure santé Réduire les besoins en place de parking Augmenter l'image pro-environnementale de l'entreprise 	<ul style="list-style-type: none"> Economiser du temps et de l'argent Avoir une meilleure santé

Comment le projet est-il financé ?

L'opérateur de transport public fournit les cartes mensuelles de transport en commun et organise la séance de clôture avec les participants, en plus des heures de travail. L'Agence de l'énergie gère le projet pour la municipalité de Karlskrona. Dans les villes de Lund et Helsingborg, les villes coordonnent les projets elles-mêmes. Les coûts s'élèvent à environ 250 € / participants et sont composés de:

- Frais administratifs 100 € / participant (pour 10 à 100 participants)
- Frais de réception et de communication environ 50 €/ participant (variables)
- Carte de transport mensuelle 100 €/participants

Le recrutement définitif des participants a été complété par des entretiens téléphoniques pris en charge par des étudiants rémunérés.

A retenir

L'implication directe des entreprises dans le projet et auprès du personnel de la municipalité facilite la communication et la diffusion de l'information, car cela se passe en interne. Assurez-vous que les participants sont bien des automobilistes réguliers pour les déplacements domicile-travail (au moins 3 jours par semaine). Le projet « Testresenär » peut être proposé aux salariés par le biais d'une enquête des habitudes de déplacement. De cette façon, le projet peut être proposé uniquement aux répondants qui sont des automobilistes réguliers. Gardez la liste des participants afin de vous assurer qu'il n'y a pas de réinscriptions. Assurez-vous de recueillir les mêmes statistiques au fil des ans pour pouvoir comparer les réponses.

Pourquoi s'agit-il d'une bonne pratique ?

Le projet a donné de bons résultats à Lund. Un an après la période d'essai, 38% des 800 participants utilisent encore majoritairement les transports en commun pour se rendre au travail. Il offre des bénéfices à tous les partenaires impliqués que ce soit pour l'environnement, la santé ou l'économie (voir les avantages détaillés dans la conclusion).

Plus d'informations

Projet	Contact SustraMM	Ressources en ligne
Eco-mobilité sur le Festival "Musiques en stock"	Cécile LE QUESNE, Ville de Cluses Chef de projets Agenda 21 + 33 4 50 96 69 90 cecile.lequesne@cluses.fr Bruno GIAZZI, Ville de Cluses Directeur de la communication + 33 4 50 96 69 00 bruno.giazzi@cluses.fr	http://www.musiques-en-stock.com/ (FR) http://www.canalctv.fr/Musiques-en-Stock-6-juillet-2011_a2026.html (FR) ASSER Method presentation : http://www.atemia.org/project/resources/apps/assermethod2009.pdf (EN)
Gratuité du réseau de bus	Cécile LE QUESNE, Ville de Cluses Chef de projets Agenda 21 + 33 4 50 96 69 90 cecile.lequesne@cluses.fr Jean LEROY Directeur des services techniques + 33 4 50 96 69 00 jean.leroy@cluses.fr	http://www.cluses.fr/fr/ville/acces.php (FR)
La Voie Verte du Léman au Mont-Blanc	Philippe LAPERRIERE Chargé de la politique véloroute voie verte - DAEDR CG de la Haute Savoie Tél. +33 4 50 33 19 49 Philippe.LAPERRIERE@cg74.fr Cécile LE QUESNE, Ville de Cluses Chef de projets Agenda 21 + 33 4 50 96 69 90 cecile.lequesne@cluses.fr	http://www.hautesavoie-rando.fr (FR) http://www.riviere-arve.org/docs/cartes/1215504432.pdf (FR)
Administration éco-responsable	Cécile LE QUESNE, Ville de Cluses Chef de projets Agenda 21 + 33 4 50 96 69 90 cecile.lequesne@cluses.fr	http://covoiturage.cg74.fr/kitComm.do (FR)
CarGo Tram	Project team: Dipl.-Ing. Thomas Flügge Dipl.-Geogr. Christian Soffel Dipl.-Bauing. Manuel Stephan Tel.: +49 351 482 31 23 c.soffel@vcdb.de www.vcdb.de	http://www.dvb.de/de/Die-DVB-AG/Zahlen---Daten/CarGoTram/ (DE) http://www.dvb.de/downloads/de/Die-DVB-AG/Zahlen-Daten/CarGoTram/cargotram_070426.pdf (DE) http://www.trampicturebook.de/tram/germany/dresden/cargotram.php (DE) Video: http://www.youtube.com/watch?v=kdLLfsCR4cs&NR=1 (EN)
La gestion de la mobilité dans les entreprises	Dr. Gernot Loibnegger Infineon Technologies Dresden GmbH & Co. OHG Tel. : +49(0)351/8862350 E-Mail: Gernot.loibnegger@infineon.com www.infineon.com	http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2078 (DE) http://www.intermobil-dresden.de/Intermobil-intern/pdf-dokumente/presseerklaerung%20stadt%20dresden-infineon.pdf (DE) http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/Dresden%20Mobility%20Strategy_.pdf (EN) http://www.trier.de/dezernat5/dezernat5/nickel.pdf (DE)
Commuter network	Sächsischen Energieagentur – SAENA GmbH, Pirnaische, www.saena.de Tel.: 0351 49103166. Ms. Klötzing	http://www.saena.de/Saena/Privatpersonen/Mobilitaet/Pendlernetz_Sachsen.html (DE)
Cyclo bus	VVO-Mobilitätszentrale Info-Hotline: 0351/852 65 55 service@vvo-online.de	http://www.vvo-online.de/de/freizeit_und_tourismus/fahrrad/fahrradbus/ http://www.ovps.de/Tourismus/Fahrradbus/4176/ (DE)

<p>Voyage en Blekinge</p>	<p>Camille Delepierre, Energikontor Sydost / Energy Agency for Southeast Sweden ca-mille.delepierre@energikontorsydost.se, 00 46 (0)766 20 90 22</p> <p>Agneta Hyberg, city of Helsingborg, city planning office agneta.hyberg@helsingborg.se 00 46 (0) 42 - 10 69 94</p>	<p>http://www.skl.se/vi_arbetar_med/tillvaxt_och_samhallsbyggnad/infrastruktur/arkiv_1/skaneresan (SE) 3 iMovies pupil documentation can be provided. Contact Camille Delepierre</p>
<p>Offices régionaux de la mobilité</p>	<p>Per Hansson, Energy Agency for Southeast Sweden, per.hansson@energikontorsydost.se, 00 46 (0) 706-20 83 04</p> <p>Camille Delepierre, Energy Agency for Southeast Sweden, ca-mille.delepierre@energikontorsydost.se, 00 46 (0)766 20 90 22</p> <p>Hannele Johansson, Energy Agency for Southeast Sweden, hannele.johansson@energikontorsydost.se, 00 46 (0) 734 19 91 81</p>	<p>http://eks.standout.se/mobilitetskantor.php (SE)</p>
<p>Sydost Trampar</p>	<p>Per Hansson, Energikontor Sydost, / Energy Agency for Southeast Sweden per.hansson@energikontorsydost.se, 00 46 (0) 706-20 83 04</p> <p>Camille Delepierre, Energikontor Sydost, / Energy Agency for Southeast Sweden ca-mille.delepierre@energikontorsydost.se, 00 46 (0)766 20 90 22</p>	<p>www.sydosttrampar.se (SE) http://eks.standout.se/mobilitetskantor/sydosttrampar.php (SE)</p>
<p>Tester les transports en commun</p>	<p>Camille Delepierre, Energikontor Sydost, / Energy Agency for Southeast Sweden ca-mille.delepierre@energikontorsydost.se, 00 46 (0)766 20 90 22</p> <p>Anders Söderberg, traffic and environment coordinator, municipality of Lund, 00 46 (0) 46 35 69 83, anders.soderberg@lund.se</p> <p>Karolina Nilsen, project leader "the sustainable trip", the city of Helsingborg, 00 46 (0) 42 10 5000, karolina.nilsen@helsingborg.se</p>	<p>www.lund.se/testresenar (SE) www.blekingetrafiken.se/testresenar (SE)</p>

Crédits photos/images

Cover	http://www.hautesavoie-rando.fr http://www.blekingetrafiken.se/ https://www.volkswagen-media-services.com/medias_publish/ms/content/en/pressemitteilungen/2010/11/11/ten_years_of_the_transparent.standard.gid-oeffentlichkeit.html
Eco-mobilité sur le Festival "Musiques en stock"	Extract of the Festival Newsletter Ville de Cluses - service communication
Gratuité du réseau de bus	Ville de Cluses, 2009; http://www.cluses.fr/fr/ville/acces.php
La Voie Verte du Léman au Mont-Blanc	http://www.hautesavoie-rando.fr Ville de Cluses - service communication
Administration éco-responsable	City of Cluses
CarGo Tram	http://www.dvb.de/de/Die-DVB-AG/Zahlen---Daten/CarGoTram/ https://www.volkswagen-media-services.com/medias_publish/ms/content/en/pressemitteilungen/2010/11/11/ten_years_of_the_transparent.standard.gid-oeffentlichkeit.html
La gestion de la mobilité dans les entreprises	http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2078
Commuter net	www.saena.de
Cyclo-bus	http://www.ovps.de/Tourismus/Fahrradbus/4176/
Voyage en Blekinge	children from the municipality of Helsingborg; http://energitee.eu/Newsletter/Issue-IV--November-2011,751/Sustramm-----Exchanging-experience--teaching-the-travellers-of-tomorrow-in-Blekinge,755/?sp=en [30.05.2012]
Offices régionaux de la mobilité	http://extraenergy.org/main.php?language=fr&category=&subcateg=&id=7677&mark=clus-es www.blekingetrafiken.se
Sydost Trampar	www.sydostrampar.se [05.06.2012]
Tester les transports en commun	www.blekingetrafiken.se/ [05.06.2012]

Production :

L'Université technique de Dresde - Allemagne,
Chaire d'écologie des transports
Hettnerstr.1, 01069 Dresden
Téléphone: +49 351 46 33 65 66
Email:

En coopération avec les partenaires du projet SustraMM :

L'Agence de l'Energie du Sud de la Suède
Ville de Cluses, Haute-Savoie, France
Ville de Pirna, Saxe, Allemagne

Auteurs :

Torsten Belter, Sandra Sorof

Mise en page :

L'Université technique de Dresde - Allemagne,
Chaire d'écologie des transports

Date de publication :

03.09.2012

Informations générales :

Le contenu de ce rapport n'engage que ses auteurs. Il ne représente pas l'opinion de la Communauté européenne. La Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues. Cette brochure a été élaborée dans le cadre du projet européen SustraMM – Gestion de la mobilité pour des transports durables.