

ANNEXE A

**Exemple de quelques autres projets
en Benchmarking des transports**

Les projets présentés dans les pages suivantes ne représentent pas tous ceux qui existent aujourd'hui en lien avec le Benchmarking, la mobilité, le transport durable et le secteur des transports en tant que tel. En effet, un très grand nombre de projet sur le sujet pourrait encore être évoqué ici. Cependant, dans le cas présent, il ne sera question que de brefs descriptifs de quelques uns d'entre eux¹. Ils constitueront donc un échantillonnage de projets existants touchant tous les secteurs reliés aux transports.

Prenons le cas d'un premier projet, soit celui intitulé **CUTE** (ou **Clean Urban Transport of Europe**). Dans ce cas-ci, il s'agit d'un projet d'intégration d'un nouveau type de carburant à l'intérieur de réseaux d'autobus prédéfinis, soit l'hydrogène. Ce projet est implanté par la *Commission Européenne* dans neuf villes différentes (Amsterdam, Barcelone, Hambourg, Londres, Luxembourg, Madrid, Porto, Stockholm et Stuttgart) afin d'aider ces dernières à démontrer que l'hydrogène est une source d'énergie efficiente et non dommageable pour l'environnement.

En tout, vingt-sept autobus ont été prémunis de tels systèmes d'alimentation énergétique, et ce, dans le but avoué de prouver qu'il est réalisable d'obtenir des résultats de zéro émission polluante pour des systèmes de transport public lorsque politiques ambitieuses et technologies innovatrices sont combinées efficacement.

Autre projet d'envergure, le **European Platform on Mobility Management (EPOMM)** agit à l'échelle internationale afin de remplir deux grands objectifs, soient promouvoir et faire avancer le développement de la gestion de la mobilité, et créer un réseau d'échanges entre les pays européens à propos de leurs expériences, et ce, afin d'optimiser la réalisation de la gestion de la mobilité et de supporter efficacement les pays en phase d'intégration de cette méthodologie.

¹ Notez ici que les projets de transport durable qui seront énumérés ici ont été découverts grâce au site Internet http://www.mobilityweek-europe.org/page.php?page=information_links&lang=fr et que les descriptions ont pu être disponibles grâce aux hyperliens retrouvés sur cette page web.

Pour ces raisons, les membres de cette plateforme proviennent d'organismes de toutes les échelles décisionnelles; la multiplicité des origines permettant à tous de bénéficier d'un grand nombre de points de vue et d'informations.

De cette manière, EPOMM est en mesure de fournir des outils de gestion de la mobilité, du support lors d'initiatives de mise en œuvre de projet de ses membres, des formations à propos de nouvelles méthodologies et de la visibilité auprès du public et des autres entreprises. De ce fait, on facilite l'échange d'informations, le développement de concepts et idées afin d'identifier les meilleures pratiques et d'en promouvoir la gestion selon le principe de la mobilité durable.

Le projet **LEDA – Legal and Regulatory measures for sustainable transport in cities** – concerne lui aussi l'implantation de pratiques de comparaison et d'amélioration des méthodologies reliées au secteur des transports. En effet, ce dernier suit la lignée des organismes apparus dans le but de promouvoir la gestion intelligente des ressources et le principe du transport durable.

Concrètement, cet organisme convoite des résultats dont les objectifs particuliers sont reliés au dépistage de documentation exprimant certaines politiques et leurs rapprochements envers le projet, à l'évaluation du système légal national afin d'améliorer les politiques de hauts niveaux concernant le support d'activités locales, à la collecte de mesures légales sous forme de bases de données, aux enquêtes détaillées de réglementations moins connues, à la mise en œuvre de recherches quant aux possibilités de transfert et enfin, à la distribution des résultats encourus.

Puisque plusieurs considèrent la pratique du transport durable comme étant un but primordial à atteindre dans un futur rapproché, les objectifs et stratégies raccordés à ce point furent de ce fait regroupés sous forme de critères dans le but de mieux saisir toute l'ampleur de ce qui reste à faire en ce sens.

Pour sa part, le projet intitulé **SMILE**, pour **Sustainable Mobility Initiatives for Local Environment**, est lié aux problèmes environnementaux et de qualité de vie apparus suite à l'avènement de l'automobile comme moyen de transport privilégié

par la plupart des usagers des réseaux de transport. En fait, cet organisme tente de résoudre des problèmes tels que l'étalement urbain, la pollution et la dégradation de l'environnement.

De ce fait, on tente de favoriser des principes tels que les transferts modaux vers des transports durables, les stratégies de planification urbaine tournées vers une meilleure occupation des villes, les concepts de développement responsable et les véhicules non polluants. C'est pourquoi les objectifs principaux de cet organisme se définissent comme étant la réconciliation des besoins des citoyens avec la qualité de vie de leur environnement et le support des municipalités pour introduire des approches innovatrices sur une base permanente dans leur territoire.

À cet égard, SMILE supporte les autorités locales désireuses de se prémunir d'une mobilité urbaine durable en mettant à leur disposition une base de données regroupant 170 pratiques réussies et reproductibles. De plus, il analyse les politiques locales et émet des recommandations à l'adresse des autorités afin de faciliter la duplication de pratiques dans leur périmètre d'activité.

Le prochain projet, soit **Toolbox**, vise le phénomène de conscientisation qui apparaît dernièrement à l'intérieur des entreprises. Ce projet se constitue principalement de la mise en place, au cœur des entreprises, d'un plan de gestion des transports propre à leurs besoins et leurs capacités. En fait, tel qu'il est décrit en introduction de leur site Internet, Toolbox se définit comme étant :

« un outil de recherche visant à aider les sociétés dans le développement de leur propre plan de mobilité et dans la promotion effective de l'utilisation des transports publics, des transports collectifs d'entreprise, du covoiturage, de la marche et du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels ».

De manière générale, un plan de mobilité tente de concilier le transport et les autres enjeux de l'entreprise hôte afin de concevoir une stratégie faisant un meilleur usage des ressources internes de celle-ci. Pour ce faire, cet organisme d'aide propose une série de mesures² permettant d'augmenter les chances de

² Liste des 10 mesures proposées : <http://www.mobilitymanagement.be/francais/measurements.htm>

succès du plan de transport de l'entreprise lorsqu'elles sont convenablement implantées dans une stratégie à long terme.

Finalement, la possibilité d'aller consulter les informations relatives au fonctionnement et à l'implantation d'un tel système de gestion à l'intérieur d'entreprises qui en adopté les fondements au cœur de leur mode de gestion permet une meilleure compréhension des intégrations et bénéfices à espérer.

Le dernier exemple de projet en lien avec le transport durable résumé ici est nommé **TRANSPLUS**, ou **Transport Planning Land-Use and Sustainability**. Celui-ci a pour mission l'identification des meilleures pratiques d'utilisation du sol et de transport dans le but d'une réduction de la dépendance à l'automobile et d'une promotion de l'amélioration économique, sociale et environnementale des sociétés.

Notons que ce programme est sous la direction d'un groupe d'action, soit le *European Commission's Energy, Environment and Sustainable Development Research Programme*. C'est pourquoi ses objectifs sont l'amélioration de concepts urbains tels que la qualité de l'air, le bruit, la congestion routière, la gestion des déchets, la compétitivité économique, les emplois, la sécurité, les infrastructures et l'environnement bâti.

Pour ce faire, le projet est divisé en six principales tâches qui doivent être effectuées dans un ordre précis pour en maximiser les résultats. La première étape est de mettre en place une structure cohérente pour la réalisation des analyses. Suite à cela vient l'étape du développement des solutions par la définition des meilleures pratiques de planification. Par la suite, il faut mettre en application les résultats déterminés antérieurement pour en analyser les projets, réussis ou non, afin de déterminer les facteurs de réussite.

Finalement, les dernières étapes consistent globalement en ce que TRANSPLUS identifie les rôles que doivent tenir les décideurs à l'intérieur de tels programmes d'amélioration et qu'ainsi il conçoive un *guide de sélection* des mesures applicables à chacun des types de villes définis grâce à ces étapes.