

La gestion de la demande en transport (GDT) et le renouvellement de la planification des transports

Transport Demand Management (TDM) and the renewal of transport planning

Sihem Mekhalfa ^{1,*}, Fares Boubakour ²

¹Université de Jijel (Algérie), Email : sihemmekhalfa.mb@gmail.com

²Université de Batna (Algérie), Email : fares_boubakour@yahoo.fr

Date de réception : 29/04/2021;

Date d'acceptation : 29/06/2021

Date de publication: 31/12/2021

Résumé :

Cet article s'intéresse à la question de la planification des transports qui traverse actuellement une crise, déconnectée de l'urbanisme et de l'aménagement en général et désuète dans son approche traditionnelle. Dans cette étude nous nous intéressons à l'approche de la mobilité durable, qui constitue un nouveau paradigme permettant d'apporter un frais souffle à l'approche fondée sur l'intégration des piliers du développement durable. L'une des stratégies propres à la mobilité durable est la gestion de la demande en transport (GDT). Cet article a jeté un éclairage sur le renouvellement des pratiques de la planification des transports au Québec, à travers le cas des centres de gestion des déplacements (CGD), des organismes spécialisés dans la gestion de la demande en transport (GDT).

Mots-Clés : planification traditionnelle des transports ; mobilité durable ; gestion de la demande en transport (GDT) ; les centres de gestion des déplacements Québécois (CGD).

Jel Classification Codes : O21; R41 ; Q01

Abstract:

This article examines the question of transport planning which is currently going through a crisis, disconnected from town planning and development in general and outdated in its traditional approach. In this study we are particularly interested in the approach of sustainable mobility, a new paradigm of transport planning, which, through its collaborative and integrated approach, would make it possible to breathe new life into an approach traditionally based on rationality and specialist expertise. One of the strategies specific to sustainable mobility is transportation demand management (TDM). This article also sheds light on the renewal of transport planning practices in Quebec, through the case of travel management centers (TMC), organizations specializing in the transportation demand management (TDM).

Keywords: traditional transport planning; sustainable mobility; transport demand management (TDM); Quebec travel Management Centers (TMC).

Jel Classification Codes: O21; R41; Q01

* Sihem Mekhalfa,

Introduction:

La planification des transports, de par ses liens étroits avec l'aménagement du territoire ainsi que ses effets sur l'économie, l'environnement et la société, joue un rôle majeur dans le développement des villes et des régions. Or d'aucuns constatent une crise de ce champ d'action, dont l'approche traditionnellement rationnelle et technique fait l'objet de critiques depuis près d'une cinquantaine d'année. Dans ce contexte, l'approche de la mobilité durable, caractérisée par des pratiques axées sur la collaboration ainsi qu'un contenu tiré des principes du développement durable, est parfois envisagée comme un nouveau paradigme visant le renouvellement de la planification des transports.

La gestion de la demande en transport (GDT) est l'une des stratégies visant à faire évoluer les pratiques planificatrices en transport vers une plus grande durabilité. Cette approche cherche en fait à modifier les comportements de déplacement et de réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture particulière, et de ce fait élargit l'éventail de choix offert à chacun sur la façon de se déplacer. Et accroître la rentabilité des infrastructures de transports en commun, de transport actif (marche ou vélo) et de covoiturage.

Au Québec, cette vague associée à la mobilité durable a vu naître, au tournant du 21^{ème} siècle, de nouveaux acteurs œuvrant dans le domaine des transports : les centres de gestion des déplacements (CGD) des organismes, spécialisés dans les stratégies de gestion de la demande en transport (GDT) auprès des entreprises et des institutions générateurs de déplacements. Les CGD s'inscrivant visiblement dans le courant de la mobilité durable, ce travail cherche à savoir comment ces organismes contribuent au renouvellement des pratiques de planification en transport au Québec, via la mise en œuvre des pratiques de la mobilité durable.

Dans ce cadre, le présent article tente de répondre à la question centrale suivante:

La gestion de la demande en transport (GDT) peut- il être considérée comme une stratégie de renouvellement de la planification des transports ? Et comment les (CGD) contribuent au renouvellement des pratiques de planification en transport au Québec?

Les questions secondaires :

- Faut-il opter pour une stratégie qui vise à satisfaire la demande sur les moyens de transport ou pour la gestion de ces moyens pour un transport urbain durable?
- Face à la planification traditionnelle des transports, quelle sont les nouvelles approches qui permet à passer vers un transport urbain durable ?
- Comment se traduit l'émergence de l'approche de mobilité durable dans les pratiques planificatrices en transport? Implique-t-elle un réel renouvellement des procédures et du contenu de la planification?
- Comment la gestion de la demande en transport (GDT), peut-elle contribuer à l'application des dimensions du développement durables ?
- C'est quoi les centres de gestion des déplacements (CGD), et comment ces organismes contribuent au renouvellement des pratiques de planification en transport au Québec?

Hypothèses :

- L'approche de la mobilité durable se présente comme une alternative à l'approche traditionnelle de la planification des transports, tout en promouvant une meilleure articulation de la planification de l'urbanisme et des transports ;
- La gestion de la demande en transport (GDT) est l'une des stratégies visant à faire évoluer les pratiques planificatrices en transport vers une plus grande durabilité. Cette approche cherche en fait à modifier les comportements et de réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture particulière, et de ce fait élargit l'éventail de choix offert à chacun sur la façon de se déplacer. Et accroître la rentabilité des infrastructures de transports en commun, de transport actif (marche ou vélo) et de covoiturage ;

- Au Québec, les centres de gestion des déplacements (CGD) sont des acteurs relativement récents dans le milieu des transports qui sont spécialisés dans les stratégies de la gestion de la demande en transport (GDT) auprès des grands générateurs de déplacements ;

- Les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports.

Objectifs de l'étude : A travers cette étude et la problématique posée, nous cherchons à atteindre les objectifs majeurs suivants:

- Concentrer et s'orienter vers l'étude des nouvelles approches qui permet à passer vers un transport urbain durable dans les villes;

- Mettre en évidence la stratégie de gestion de la demande en transports urbains en tant que moyen d'améliorer les transports dans les zones urbaines;

- Positionner les centres de gestion des déplacements (CGD) comme un instrument de renouvellement de la planification des transports.

- Nos perceptions de solutions et de sortir avec des recommandations appropriées.

Les principaux points suivants sont traités dans cet article:

I- Vers un renouvellement de la planification des transports ?

II- De la planification traditionnelle à la planification durable des transports.

III- la gestion de la demande en transport (GDT) stratégie de mobilité durable.

IV- Les centres de gestion des déplacements (CGD) : un modèle québécois de GDT et de renouvellement de la planification des transports.

I- Vers un renouvellement de la planification des transports ?

I-1- La planification traditionnelle des transports en crise : La crise de la planification des transports tient à la fois de sa séparation de la planification de territoire et de l'incapacité de l'approche traditionnelle à faire face aux enjeux actuels des transports, et Le manque d'efficacité des politiques de transports. Depuis déjà plusieurs années, le secteur de la planification des transports se trouve en situation de crise. En effet, l'approche rationaliste et techniciste prônée dans le milieu des transports depuis la fin des années 1950 a favorisé une utilisation croissante de l'automobile, aujourd'hui reconnue comme étant une source d'externalités négatives aux plans économique, social et environnemental. L'approche en silo de la planification des transports a aussi mené à son détachement de l'aménagement du territoire, entraînant du coup des incohérences entre ces deux domaines d'action. Enfin, la planification traditionnelle des transports, caractérisée par une approche « top-down », centralisée, et valorisant les experts, ne permet pas de satisfaire le besoin de participation de la population dans les décisions concernant les services et infrastructures de transport, et de tenir compte de la complexité des milieux dans lesquels ils s'inscrivent. Ces lacunes du modèle traditionnel de la planification des transports se traduisent entre autres par des réactions d'opposition de plus en plus vives et fréquentes des citoyens aux projets ou programmes de transports. (Derochers, 2015, p. 1)

I-2- la planification traditionnelle des transports : La planification des systèmes de transport est depuis longtemps considérée comme nécessaire afin de réguler les dysfonctionnements du système de déplacement, elle définit les grands axes de la politique de transport et repose sur une analyse des besoins actuels et futurs de déplacements et définit les projets qui permettent de répondre aux enjeux prioritaires. (BOUBAKOUR, 2006, p. 1)

Elle vise notamment à: (Merlin, 1992, p. 2)

- Lutter contre les déséquilibres entre l'offre et la demande de transport ;
- Assurer une répartition régionale équilibrée des populations ;
- La localisation des activités économiques, et la prise en charge des besoins actuels et futurs de déplacements.

L'approche traditionnelle de la planification des transports est guidée par une approche technique, rationnelle, et fonctionnaliste, qui favorise une perspective d'ingénierie des transports. L'objectif de cette approche est de favoriser la circulation automobile en augmentant la capacité du système routier, en accélérant le flux de trafic et en minimisant la durée des déplacements. Pour ce faire, différentes méthodes de prévision et de modélisation de la circulation sont employées afin de prévoir la demande future des automobilistes, et les meilleures décisions sont prises en considérant des critères économiques et physiques. Pour les ingénieurs de l'approche traditionnelle, les déplacements ont une fonction strictement utilitaire et la rue est envisagée comme une artère pour le trafic. Tel que discuté précédemment, cette approche centrée sur l'automobile et la provision d'une offre d'infrastructures routières est à la source de maints problèmes, autant économiques, sociaux, qu'environnementaux. (MASSON, 1998, pp. 82-83)

I-3- Les politiques de transports: le cadre de pensée de ces politiques se base sur une rationalité technique très dominante, elles agissent sur l'offre technique du transport an augmente la capacité routière « une stratégie basée sur le développement des infrastructures routières » - nouvelles routes, nouveaux ponts, nouvelles lignes de transports collectifs- ; c'est la période de l'adaptation de la ville à la voiture particulière « l'adaptation de l'offre à la demande ». (Amarouchenne , 2017, pp. 40-41)

II-De la planification traditionnelle à la planification durable des transports:

II-1- La mobilité durable : une nouvelle approche pour la planification des transports : Depuis le début dans les années 1990, une nouvelle approche, mise de l'avant par les critiques du modèle traditionnel de la planification des transports, est de plus en plus adoptée, du moins en théorie, par les acteurs du milieu des transports. La mobilité durable, vue par certains comme un nouveau paradigme de la planification des transports, apporte de nouvelles procédures et un nouveau contenu à la planification des transports. D'abord, elle implique de reconsidérer l'efficacité des politiques de transport selon de nouveaux critère qui incluent les dimensions environnementales, économiques, et surtout, sociales et éthiques de la mobilité. Ensuite, la mobilité durable remet en question l'autorité absolue des ingénieurs ainsi que leurs savoir- faire et reconnaît la problématique du volume de mouvement et de la voiture particulière. Enfin, de par sa nature procédurale qui favorise la participation, la mobilité durable axée sur la concertation entre différents acteurs, la prise de décision en continu et l'action à long terme, de même que la coordination de l'aménagement et des transports. (Derochers, 2015, pp. 1-2)

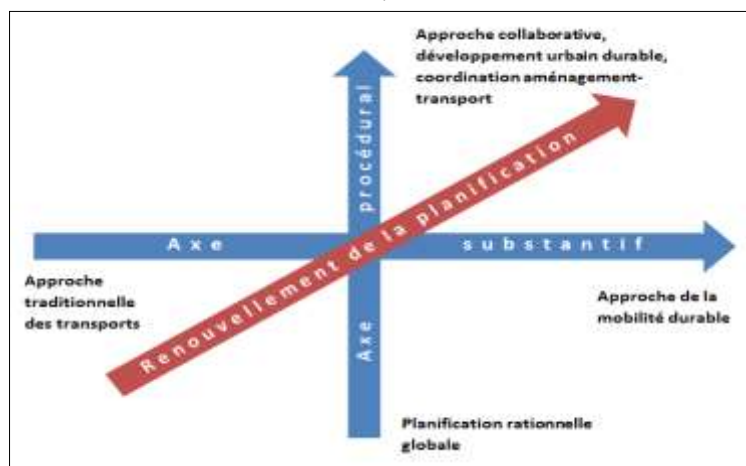
Tableau n°1:Le renouvellement du contenu de la planification des transports

Approche de la planification / Dimensions	L'Approche traditionnelle des transports	Approche de la mobilité durable
	Indicateurs	
Orientation	Orienter vers le trafic et la circulation	Orienter vers les gens
Objectifs de la planification	faciliter ou accélérer le flux de trafic Favoriser la mobilité Minimiser la durée des déplacements	réduire ou ralentir le trafic Favoriser l'accessibilité assurer des durées de déplacements fiables et raisonnables
Echelle	Centrée sur les mouvements à grande échelle, ignore les déplacements locaux	Centrée sur les trajets locaux et l'accessibilité à petite échelle

Hiérarchie des modes de transport	Priorité à l'automobile	Priorité aux piétons, vélos, transport en commun automobiles en dernier.
Combinaison des modes de transport	Ségrégation des piétons et des véhicules	Intègre les piétons et les véhicules dans un espace commun. et intermodalité
Statut de la rue	est une artère pour le trafic	est un espace public aux multiples usages
Stratégie de gestion du trafic	Augmente la capacité du système routier pour supporter la demande projetée.	Utilisation de la gestion de la demande en transport pour réduire la demande.
Critères de décision	Critères de décision économiques et physiques.	Ajout des critères sociaux et environnementaux
Outils d'aide à la décision	Modélisation Prévisions de la circulation	Scénarios et modélisation Visions quant à l'avenir des villes.
Calcul des coûts du transport	Considère les coûts et bénéfices des utilisateurs du système routier	Considère les autres coûts et bénéfices
Approche du déplacement	en tant que demande dérivée	en tant que demande dérivée et activité valorisée

Source: Caroline Desrochers, les centres de gestion des déplacements :un instrument de renouvellement de la planification des transports ?, étude en développement territorial en science sociales, université du Québec en Outaouais, département des sciences sociales, 2015, p 44.

Figure n°1: Cadre d'analyse du renouvellement de la planification des transports



Source: Caroline Desrochers, les centres de gestion des déplacements :un instrument de renouvellement de la planification des transports ?, étude en développement territorial en science sociales, université du Québec en Outaouais, département des sciences sociales, 2015, p44.

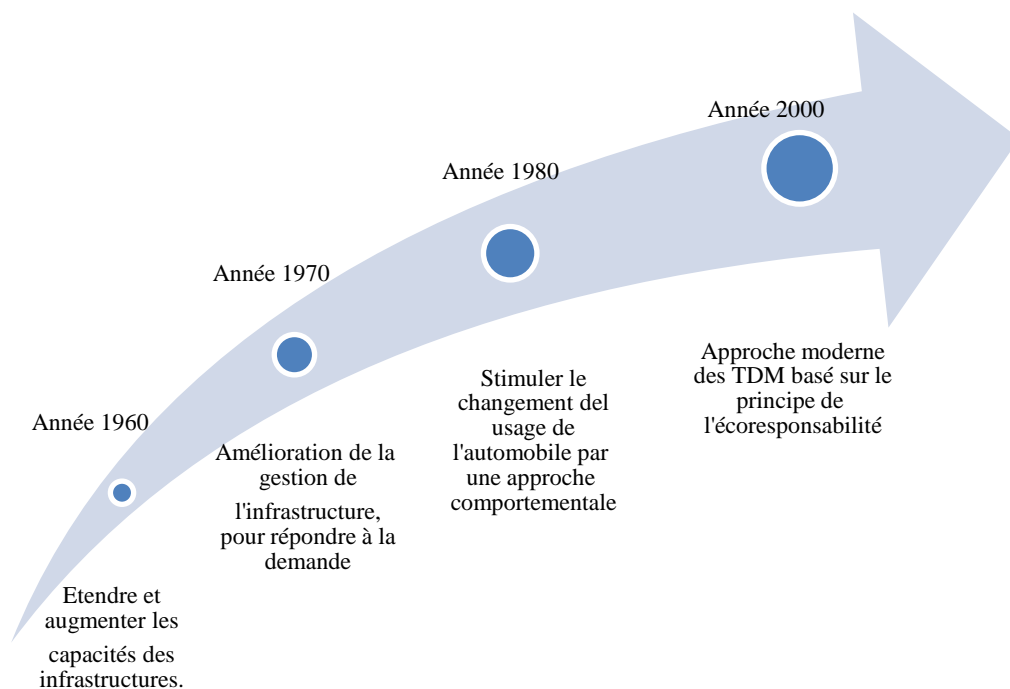
II-2- Politiques, stratégies de mobilité durable :

II-2-1-Les politique de déplacements (agir sur la demande): Contrairement aux politiques de transport, celles de déplacement agissent sur la demande de transport plutôt que sur l'offre technique. Ces politiques ont favorisé le transfert modal (voiture particulière –transport en commun), sont aussi des stratégies importantes de mise en œuvre de la mobilité durable. Pour ce faire, ces politiques ont mis en place des outils et des démarches parmi ceux-ci, il peut y avoir des outils

financiers et fiscaux comme le système de tarification, le péage urbain et l'incitation fiscale pour favoriser à titre d'exemple le covoiturage. Il y a aussi les outils de planification à l'instar du plan de déplacements urbains à l'échelle des agglomérations et le schéma de cohérence territoriale à une échelle plus large ; c'est celle de l'espace de vie de la région du pôle urbain. Le partage des voiries font parties des outils opérationnels. Enfin, les politiques de déplacement adaptent des outils juridiques et réglementaires, nous citons parmi ceux-ci le droits à circuler ainsi que le stationnement réglementé. (HASAN, 2012, pp. 60-61)

II-2-2-Les politique de mobilités : les politiques de mobilité agissent à la source urbaine des déplacements pour contrôler la mobilité urbaine. Leurs objectifs sont de limiter l'étalement urbain résidentiel en favorisant les quartiers sans voiture, les villes à courtes distances, ou bien en adaptant de nouvelles démarches de planifier la localisation des activités et de promouvoir la ville des courtes distances ce qui va diminuer la pollution en utilisant d'autres modes. Cela se justifier par la lutte contre l'effet de serre, par la préservation des ressources environnementales et par les vertus de la mixité et de la proximité urbaines. Pour ce faire, ces politiques ont mis en place des outils : Outils incitatifs et de management: le plan de déplacement d'entreprise (PDE), l'écomobilité scolaire ; outils financiers et fiscaux comme la taxation automobile, la taxe carbone et l'incitation fiscale ; outil de planification, le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) et le plan ABC ; outil opérationnels: à l'instar du « new urbanisme » qui vise à favoriser la ville à courte distance et/ou un quartier sans voiture (plutôt avec un minimum des voitures).(HASAN, 2012, pp. 61-62)

Figure n°2: principales mutations à travers l'évolution des politiques de transport urbain



Source :réalisation du chercheur en fonction de : Amarouchenne Réda Said, Pour une politique de transport durable organisation des transports public par bus à Annaba, thèse présentée en vue de l'obtention du diplôme de doctorat en sciences, option urbanisme, université de Badji Mokhtar –Annaba, 2017-2018, p 41.

III- la gestion de la demande en transport (GDT) stratégie de renouvellement du contenu de la planification des transports :

III-1- La gestion de la demande (GDT) : une nouvelle conception de la gestion des réseaux de transport : Dans les dernières années, la gestion de la demande en transport a émergé comme instrument de politique des responsables du transport dans les agglomérations urbaines. Elle s'impose de plus en plus comme une solution fondamentale, et cela pour trois raisons principales :

- ✓ Les solutions traditionnelles sont insuffisantes pour résoudre les problèmes de transport en milieu urbain ;
- ✓ Le contexte budgétaire très contraignant qui ne permet pas toujours d'augmenter la capacité des réseaux de transport ;
- ✓ L'impact des infrastructures autoroutières sur l'environnement et particulièrement négatif.

III-1- 1-La demande de transport:La demande de transport représente le nombre et le type de déplacements que les voyageurs réalisent dans un contexte spécifique (combien ? où ? quand ? comment ?). Un grand nombre de facteurs peuvent influencer la demande de transport.(Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 2016, p. 1)

Tableau n°3:Exemples de facteurs explicatifs la demande de transport

Démographie	Economie	Tarifcation	Alternatives de transport	Qualité des transports	Urbanisme
Population Revenue Âge Style de vie	Nombre d'emplois Revenue Activité économique Activité touristique	Prix et taxes carburants Coûts et taxes véhicules Péages Stationnements Coût des TC	Mobilités actives TC Mobilités partagées Taxis et VTC Télétravail	Vitesse et délai Fiabilité Confort Sécurité et sureté Conditions d'attente Information usagers	Densité Mixité des activités Design des rues Proximité d'un arrêt de TC

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, *Maitrise de la demande de transport*, 2016, p 1.

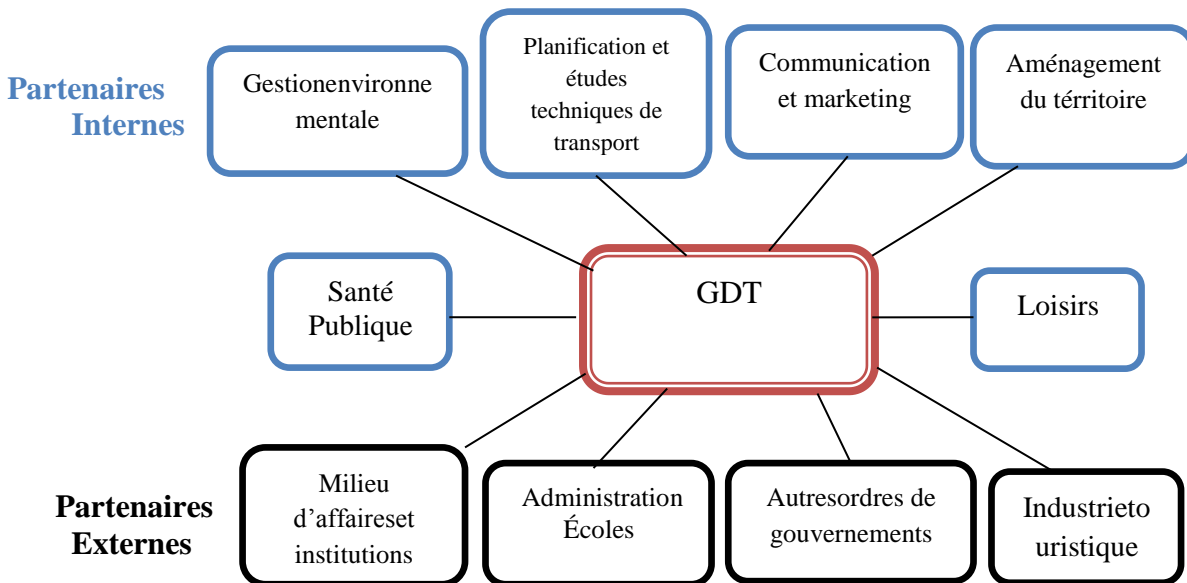
Les élasticités de la demande de transport aux différents facteurs explicatifs ci-dessus sont variables. Ainsi, la demande automobile aura tendance à augmenter avec les revenus, alors que la demande en mobilités actives sera avant tout sensible à la qualité des infrastructures proposées.

III-1-2-Définition et objectifs de la GDT : Une définition simple de la gestion de la demande en transport : la gestion de la demande en transport englobe les techniques orientées vers le changement des comportements de déplacement, incluant des stratégies de promotion de modes et d'horaires alternatifs de transport. Cette approche mise sur les politiques, les programmes, les services et les produits pour déterminer Si, pourquoi, quand, où et comment les personnes se déplacent. (Bussiére & autres, 2002, p. 38) L'objectif de cette approche est notamment de réduire l'utilisation de la circulation automobile, essentiellement durant les périodes de pointe, afin d'éviter ou de retarder l'aménagement de nouvelles infrastructures. Ainsi, les programmes de gestion de la demande sont conçus pour modifier les comportements des individus, et c'est un véritable défi. Avec la gestion de la demande, il s'agit de résoudre les problèmes de mobilité à la source, en intervenant sur les facteurs qui déterminent la demande et également sur l'ensemble de la chaîne de déplacement.(Bussiére &

Lewis, Gestion de la demande ou nouvelles infrastructures ? l'exemple de la Rive-Sud de Montréal, 2001-2021, 2001, pp. 2-3)

III-1-3-La (GDT) : une approche intégrée : L'amélioration de la mobilité ne peut être la responsabilité des seuls gouvernements, il faut également impliquer les travailleurs, les citoyens, et, surtout les employeurs dans la recherche des solutions aux problèmes de congestion et de pollution. Pour donner de bons résultats, la (GDT) exige l'engagement de divers acteurs, des partenaires internes et externes pour déterminer les modalités des déplacements, et réussir les programmes soulignées.

Figure n°4: La (GDT) et les divers acteurs, des partenaires internes et externes



Source: fédération canadienne des municipales (FCM), *Améliorer les options de déplacement grâce à la gestion de la demande en transport (GDT)*, (2008), p 5.

III-2-Les mesures de la gestion de la demande en transports (GDT) :

III-2-1-Le péage urbain (la tarification des déplacements) : Réguler la demande de déplacements automobiles en faisant payer l'usage des infrastructures routières : Le problème fondamental des transports, c'est que le coût d'utilisation d'une automobile n'est pas nécessairement supporté par ceux qui en profitent, dans ce sens, la tarification des déplacements est certainement une mesure efficace, intéressante surtout, parce qu'elle permet de réduire les inefficiences des réseaux de transport. La tarification routière (le péage) est une forme de paiement imposée aux automobilistes pour circuler en certains endroits, pour plusieurs, la tarification apparaît comme la meilleure, sinon la seule, solution pour résoudre les problèmes de congestion en milieu urbain. (Pérrin, 2009, p. 3)

III-2-1-1- Les objectifs d'un péage urbain : Un péage urbain peut être invoqué pour répondre à divers objectifs: (Pressé, 2009, pp. 16-18)

-Limiter la congestion routière : Le phénomène de congestion provient de l'incapacité des infrastructures routières à écouler le flot de véhicules qui les parcourt. Elle peut être définie comme un conflit d'usage de l'espace disponible. Par ailleurs, la productivité des entreprises est réduite du fait de la pénalisation de la durée des déplacements (livraisons, transports collectifs, trajets professionnels).

A l'objectif de limiter la congestion correspond donc une volonté de privilégier le bon fonctionnement économique de l'agglomération, ce qui légitime assez aisément cet objectif. Le péage urbain vise à réguler de fait la demande en déplacements routiers en modifiant l'équilibre de l'arbitrage effectué par l'automobiliste entre transports collectifs et véhicule particulier.

- **Dégager des financements pour les transports** : Un péage urbain peut également avoir pour objectif de financer le développement d'un programme d'infrastructures de transport. La légitimité de cet objectif repose sur la rareté de l'argent public et sur le fait que les infrastructures envisagées, qu'elles soient routières ou de transports collectifs, ne pourraient être financées par le seul recours au contribuable. L'objectif de financement ne contribue pas nécessairement à la décongestion de l'agglomération.

- **Réduire les nuisances environnementales** : Le trafic routier urbain génère des nuisances dont font partie la pollution, le bruit, ou l'insécurité, et dont les conséquences sont en général supportées par des tiers, à savoir en général les riverains ou l'Etat. Un péage à objectif environnemental vise donc à faire compenser financièrement à l'automobiliste les nuisances qu'il produit : c'est le principe du pollueur-payeur, qui bénéficie d'une forte légitimité. Cet objectif interagit assez fortement avec l'objectif de décongestion car les nuisances sont le produit de la congestion et de la circulation.

III-2-1-2- Les modalités de péage : La tarification des déplacements peut prendre trois formes principales de péage : Péage de financement, péage de régulation (décongestion), et péage environnemental (écologique).

Le péage de financement : Qui est le plus fréquent, il est utilisé, surtout sur le réseau autoroutier interurbain, notamment en Europe, les sommes recueillies servant généralement à entretenir l'infrastructure pour laquelle le péage est imposé. De manière générale, les exemples de péage de financement sont rares en milieu urbain, sans doute parce qu'il y a résistance de la part des populations, mais également parce qu'il est difficile d'isoler les infrastructures touchées de l'ensemble du réseau. (Bussiére & autres, 2002, p. 68)

Le péage de régulation (décongestion) : L'objectif de ce péage n'est plus de prélever une recette, mais plutôt d'améliorer la mobilité et d'optimiser le système circulaire, en amenant des modifications dans le comportement des automobilistes, qui doivent payer pour emprunter une autoroute / une zone ou une infrastructure qui n'est pas congestionnée. Il s'agit donc de réduire le nombre de déplacements en **mode solo**, afin d'améliorer l'efficacité du réseau routier. Ce type de péage a permis comme nous verrons plus tard de réduire les problèmes majeurs de circulation urbaine dans plusieurs métropoles européennes. (Bussiére & autres, 2002, p. 68)

Le péage environnemental (Taxes sur les carburants) : La taxe sur les carburants est aussi une forme de tarification de déplacements appliquée aux automobilistes en fonction de carburant qu'ils font de leur automobile, et de pollution émise par le véhicule. C'est une façon d'appliquer le principe **pollueur-payeur**.

Contrairement aux péages, la taxe sur le carburant n'est pas pour amener les gens à se déplacer dans d'autres zones, mais plutôt pour les inciter à modifier leur utilisation de l'automobile et de les encourager à conserver les ressources épuisables ainsi que de réduire le nombre des déplacements. (Bussiére & autres, 2002, p. 68)

III-2-2- Les restrictions physiques à l'usage de la voiture : Agir sur toutes les composantes d'un Déplacement automobile : sur le trajet automobile, Sur le stationnement, Sur les trajets marche à pied : Les restrictions physiques à l'usage de la voiture est une approche qui vise à limiter l'usage de la voiture et inciter au report modal. Des incitations à adapter, des mesures visant à rendre le déplacement automobile moins performant, moins confortable, plus cher qu'un mode alternatif, des mesures d'optimisation de l'espace, ... Ce sont les outils principaux de la démarche adoptée :

➤ **Le Covoiturage** : est l'utilisation en commun d'une voiture particulière pour effectuer un déplacement sur un trajet routinier, de l'avis de plusieurs, le covoiturage est l'un des modes alternatifs de transport les plus intéressants pour réduire les déplacements en mode solo. (Boucher, 2011, p. 99) Il existe deux formules principales de covoiturage :

- véhicule privé : c'est la formule la plus courante, elle se pratique généralement de façon informelle, le plus souvent entre les membres d'un même ménage.
- fourgonnette : appartient généralement à une entreprise (organisme de transport ou compagnie).
- **L'autopartage** : Il existe une autre formule qui s'apparente au covoiturage, l'autopartage est un service de location de voiture offerte aux adhérents du service, afin de pouvoir les utiliser à différents moments sans en être propriétaire. L'autopartage favorise une baisse du taux de motorisation et reflète mieux le coût réel de l'utilisation de l'automobile, ce qui incite les usagers à utiliser la voiture seulement dans les cas où les autres modes sont inadaptés.. (Boucher , 2011, p. 100)
- **Voies réservées** : visent à réduire la congestion et améliorer la qualité de l'environnement, en réduisant le nombre de véhicules sur les routes, ce qui permet de réduire la consommation de pétrole et les émissions polluantes. Il existe trois types principales de voies réservées qui sont destinés aux véhicules a taux d'occupation élevé (autobus, véhicules publics), et également aux véhicules privés, elles peuvent être aménagées sur les réseaux routières, pour les déplacements longs et aussi au centre des autoroutes. (Mahieu & autres, 2008, p. 195)
- **Voies partagées** : une mesure parmi d'autres qui visent à améliorer la mobilité urbaine des individus, la chaussée peut également être scindée en différentes voies réservées à chaque catégorie d'usagers : le trottoir pour les piétons, les pistes cyclables pour les cyclistes, la voie de circulation pour les voitures, etc. En effet, les automobilistes, les piétons et les cyclistes peuvent partager le même espace, et par ces aménagements et ces mesures, on peut réduire la vitesse des véhicules, un des facteurs les plus, importants pour la sécurité des déplacements actifs. (Philippe & autres, 2009, p. 10) De manière générale, les voies partagées sont caractérisées par une circulation automobile modérée.
- **Gestion de stationnement** : est une composante essentielle de la gestion de la demande : en contrôlant le stationnement, on peut contrôler l'utilisation de la voiture. On peut alors diminuer l'offre d'espaces de stationnement, par différentes mesures (élimination de la gratuité, coûts différents selon le nombre de passagers, taxe sur le stationnement, etc.), et cela permet d'internaliser au moins une partie des coûts associés à l'utilisation de l'automobile. Le fait de rationaliser l'offre de stationnement, peut amener les usagers à se déplacer autrement, par exemple en transport en commun. Elle peut également les amener à se déplacer ailleurs, et à choisir d'autres destinations. Les responsables peuvent également agir sur le stationnement, en réservant des cases pour les voitures en autopartage ou en remplaçant des cases pour voitures par des cases pour vélos. Cette mesure, déterminante pour la mobilité, puisqu'une automobile doit nécessairement être garée une bonne partie du temps, La restriction de l'offre stationnements, ainsi, exige que des modes de transport alternatifs soient disponibles, avant la réduction du nombre de stationnements, pour atteindre les objectifs soulignées.(Philippe & autres, 2009, p. 20)

III-2-3-Management de la mobilité : agir Principalement sur le choix du mode de déplacements au départ, Pendant le trajet, à l'arrivée à la destination, et Sur le choix du mode de retour : Le management de la mobilité est une démarche globale intégrant les besoins des usagers, son objectif est d'améliorer les déplacements, en diminuant la dépendance à la voiture. Il intervient en complément des mesures jouant sur la seule offre de transport afin de l'optimiser. Il vise à modifier les comportements de mobilité des individus et des entreprises. Cette démarche permet également aux acteurs de confirmer leur choix, par exemple de localisation de nouvelles zones d'habitat ou d'activités (zones de loisirs, de commerces, d'infrastructures, de grands équipements etc.)La nécessité de proposer des solutions innovantes pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle a donné naissance à différents types de réponses, le Management de la Mobilité se définit comme « une approche axée sur la demande en transport, Cette approche implique de nouveaux partenariats et un

éventail d'outils visant à soutenir et encourager un changement de comportement envers des modes de transports durables ». (Boulangier, 2006, p. 16)

Le management de la mobilité consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport en voiture, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Le management de la mobilité est fondé sur les mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires. (Zoubir, 2013, p. 37)

Objectifs de Management de la Mobilité : La préoccupation principale du Management de la Mobilité se concentre sur les générateurs de trafic (entreprises, autorités, services de planification des transports, services administratifs chargés des routes, fabricants automobiles, écoles,... etc.) qui influencent le trafic. Grâce à la coopération de toutes les parties concernées, des programmes sont mis en œuvre pour atteindre les objectifs suivants : (Pressel & autres, 2003, p. 13)

- ✓ Encourager un changement de comportement afin de favoriser l'utilisation des modes de transport durable (TC, marche, vélo, covoiturage,...) ;
- ✓ Réduire les coûts et les problèmes de stationnement d'accidentologie ;
- ✓ Diminuer la congestion au milieu urbain, et réduire le trafic en véhicules motorisé ;
- ✓ Satisfaire les besoins de mobilité, et optimiser l'accessibilité multimodale pour tous le public ;
- ✓ Accroître l'efficacité économique de l'ensemble du système de transport
(Le Management de la Mobilité créé de nouvelles compétences et des nouvelles professions, et améliore la compétitivité des entreprises de transports publics).

IV-Les Centres de Gestion des Déplacements (CGD) : un modèle québécois de GDT et de renouvellement de la planification des transports : Afin d'étudier le renouvellement de la planification des transports au Québec, nous nous sommes penchés sur le cas des CGD, en effet, les centres de gestion des déplacements sont les principaux acteurs de la gestion de la demande en transport auprès des grands générateurs de déplacements tels que les institutions, les commerces et les industries.

IV-1- l'origine des premiers CGD québécois : La création des premiers CGD remonte à une initiative de l'agence métropolitaine de transport (AMT) et du ministère des transports du Québec (MTQ).

Le premier CGD, **Voyager futé**, a pris forme à Montréal en **2001**, et a depuis été suivi de six autres CGD reconnus par le Ministère des transports du Québec, situés dans les régions de Gatineau, Montréal, Trois-Rivières, Sherbrooke, Québec et Saguenay.

Bien que les CGD puissent adopter plusieurs formes, le modèle québécois favorise le statut d'OSBL, parfois parrainé par un organisme tiers, comme un centre local de développement. La mise sur pied des CGD, bien que facilitée par des subventions provinciales, est motivée par différents facteurs et initiées par divers acteurs locaux ou régionaux, tels que des organismes environnementaux ou socioéconomiques, des sociétés de transports et des municipalités. Certains services sont offerts par l'ensemble des CGD: la promotion et la sensibilisation en lien avec les modes de transports alternatifs à l'automobile par le biais d'événements, de kiosques, d'ateliers ou de conférence ; la réalisation de plans de gestion des déplacements pour les entreprises ou les institutions ; et l'expertise-conseil en matière de mobilité durable. D'autres services fournis par certains CGD incluent la réalisation de plans territoriaux de mobilité durable ou encore de plans de déplacements individuels, l'inscription à une plateforme de covoiturage ou de transports actifs, l'animation de tables de concertation sur les transports et l'implantation de vélos en libre-service. Ainsi, bien qu'ayant une mission commune, soit l'avancement de la mobilité durable sur leur territoire, les CGD ont des pratiques variables d'une région à l'autre. Entre autres, les CGD des petits centres urbains, tels que Saguenay et Trois-Rivières, ont tendance à avoir un mandat plus large que leurs homologues de

Montréal et Québec, possiblement de par la présence moins importante d'organismes avec une expertise en environnement ou en transport sur leur territoire. (Derochers, 2015, pp. 82-85)

Tableau n°4: Caractéristiques générales des CGD québécois

	Caractéristiques partagées par l'ensemble ou la majorité des CGD	Exceptions
Forme	Organisme sans but lucratif	Service d'un organisme de développement économique
Territoire de desserte	Région métropolitaine ou ville importante et sa région	Partie d'une région métropolitaine
Origines	entre des acteurs municipaux, des transports, économiques, environnementaux et sociaux Programme d'aide financière du gouvernement provincial	
Partenaires	Autorités organisatrices de transport Communautés métropolitaines et municipalités Organismes en transport, environnement et santé autres CGD	
Budget annuel	De 150000 à 450000 \$ Canadiens	
Sources de revenus	Programme d'aide financière du gouvernement provincial Contribution des municipalités ou des sociétés de transport Revenu sur les services	Subvention de l'AMT Cotisation des membres Autres subventions provinciales
Personnel	Directeur ou coordonnateur De 2 à 6 chargés de projet Stagiaires ou employés occasionnels Formation du personnel : aménagement, urbanisme, géographie, administration, gestion, communications, marketing	
Conseil d'administration	De 5 à 13 administrateurs Provenance des administrateurs : municipalités, autorités organisatrices de transport, organismes environnementaux ou communautaires, entreprises, institutions	
Clientèle	Générateurs de déplacements, incluant : entreprises privées Institutions publiques ou parapubliques Promoteurs et gestionnaires immobiliers	Grand public
Services offerts	Plans de gestion des déplacements Service-conseil en mobilité durable (études, représentation des besoins en mobilité, animation de groupes de concertation)	Plans de déplacement personnalisés Gestion de vélo-libre-service, plateformes de

	Promotion et sensibilisation aux modes de transports collectifs et actifs	covoiturage ou de transports actifs
--	---	-------------------------------------

Source: Caroline Desrochers, Mario Gauthier, *les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ?*, 2015, p 102.

Ce tableau présente les caractéristiques générales des CGD étudiés, avec quelques exceptions. Ce bref portrait permet de constater que les CGD s’inscrivent dans la continuité d’autres modèles de gestion de la demande en transport hors du Québec, dont les transportation management associations, notamment pour ce qui a trait aux types de services offerts, aux partenariats entretenus avec une multitude d’acteurs ainsi qu’à l’échelle du territoire desservi. Si, par leur mandat, les CGD semblent s’inscrire dans une approche renouvelée de la planification des transports inspirée des principes de la mobilité durable, nous avons cherché à préciser leur contribution concrète à ce renouvellement.

IV-2- D’autres initiatives de GDT au Québec : le Centre de mobilité durable de Sherbrooke et STL Solution mobilité durable : Les six CGD présentés précédemment représentent le modèle le plus répandu de GDT au Québec à l’intention des générateurs de déplacements. Il existe au moins deux autres initiatives en la matière au Québec

Le Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS) a vu le jour en 2009 grâce au volet de fonctionnement des CGD du PAGMTAA. Contrairement aux autres CGD, le CMDS est un comité paritaire entre la Ville de Sherbrooke et la Société de Transport de Sherbrooke, dont les activités sont réalisées par un employé municipal à temps partiel. Le mandat principal du CMDS a été de voir à la réalisation d’un PMD pour Sherbrooke, adopté en 2012 et développé en concertation avec un comité de pilotage composé d’une quarantaine d’organismes locaux provenant de différents secteurs d’activités. Le PMD de Sherbrooke prévoit la réalisation de PGD dans les entreprises avec l’accompagnement du CMDS, mais il ne semble pas y avoir eu beaucoup d’activités en ce sens depuis son lancement; en effet, durant la dernière année, des articles de journaux notent un ralentissement des activités du CMDS depuis le lancement du PMD. Par ailleurs, le CMDS organise annuellement des activités de sensibilisation grand public aux modes de transports collectifs et actifs, tels que la Journée en ville sans ma voiture. **Une autre initiative de GDT à destination des générateurs de déplacements qui diffère des CGD est le service STL Solution mobilité durable lancé en 2012 par la Société de Transport de Laval (STL).** Ce service offre gratuitement un accompagnement aux employeurs publics et privés de Laval dans la réalisation d’un PGD. Il ne s’agit pas de la première expérience de la STL en gestion de la demande en transport : en 2004, la STL avait lancé, en partenariat avec la Chambre de commerce et d’industrie de Laval et l’AMT, le programme Allégo Laval, destiné à la fois aux employeurs et au grand public. Ce programme offrait des rabais dans différents commerces aux individus s’engageant à utiliser des modes de transports alternatifs à l’auto-solo, ainsi qu’un accompagnement aux entreprises désirant réaliser un PGD. Allégo Laval avait cessé ses activités vers 2006-2007 face au peu d’engouement suscité par le projet, et la desserte de Laval avait alors été assurée par le CGD Saint-Laurent jusqu’au lancement de STL Solution mobilité durable. (Desrochers, 2015, pp. 101-102)

Afin d’appliquer ces stratégies de gestion de la demande en transport, les CGD réalisent entre autres des PGD. Un PGD est un document de planification prévoyant l’implantation de mesures de gestion de la demande en transport dans un lieu qui génère plusieurs déplacements, tel que le siège d’une entreprises ou d’une institution publique, afin de réduire ses impacts sur le transport et d’influencer les comportements de déplacement de ses employés, de ses fournisseurs, de ses visiteurs ou de ses clients. Les PGD sont les principaux mécanismes d’implantation de stratégies de GDT utilisés par les CGD. Le processus d’élaboration d’un PGD est sensiblement le même d’un CGD à l’autre et peut être divisé en quatre grandes étapes détaillées au Tableau suivant :

Tableau n°5: Les étapes de réalisation d'un PGD

étape	Description
Diagnostic	Analyse de la demande et de l'offre en transport par la réalisation d'un sondage sur les habitudes de déplacement des employés et d'un d'accessibilité du lieu de travail en fonction des différents modes de transport
Plan	Présentation d'une série de stratégie de gestion de la demande en transport recommandées en fonction des résultats du diagnostic
Mise en œuvre	Accompagnement de l'entreprise dans la mise en œuvre des stratégies de gestion de la demande en transport
Bilan	Réalisation d'un deuxième sondage sur les habitudes de déplacement des employés et évaluation des résultats des stratégies de gestion de la demande en transport peut mener à la réalisation d'un nouveau plan

Source: Caroline Desrochers, Mario Gauthier, *les centres de gestion des déplacements au Québec : un instrument de renouvellement de la planification des transports ?*, 2015, p 117.

IV-3-Vers des pratiques renouvelées de planification plus « durable » axées sur la collaboration et la concertation : Nous avons vu que la mobilité durable peut être assimilée à une approche de planification « renouvelée », inspirée des approches collaboratives. Cette approche mise aussi sur une plus grande coordination des acteurs des transports entre eux de même qu'avec les acteurs de l'aménagement; les niveaux de cohésion.

IV-3-1- Les CGD comme catalyseurs de la collaboration et d'une approche durable : De façon générale, la plupart des actions des CGD s'inscrivent dans une approche renouvelée de la planification des transports, qui s'appuie entre autres sur la collaboration avec une multitude d'acteurs. Tout d'abord, contrairement aux approches plus classiques, centralisées, top-down et sectorielles, les CGD adoptent une approche plutôt bottom-up, décentralisée et intégrée. En effet, les PGD qu'ils réalisent sont d'abord alimentés par les besoins et la demande des employés ainsi que de leurs employeurs. De plus, bien que la phase d'élaboration d'un PGD soit surtout effectuée par le CGD, sa mise en œuvre implique avant tout le générateur de déplacement concerné, de sorte que l'implantation des mesures proposées par les CGD dans leurs plans se fait de manière assez décentralisée. En considérant des stratégies de GDT pour l'ensemble des modes de transport, nous pouvons aussi avancer que les CGD adoptent une approche intégrée au niveau des solutions proposées. Toutefois, une certaine sectorialité persiste dans le fait que les PGD se réalisent auprès de clients individuels; un participant soulignait d'ailleurs la volonté d'un CGD d'intégrer l'ensemble des PGD de plusieurs générateurs de déplacements d'un même quartier et l'utilité d'un tel exercice pour faire valoir les besoins d'un secteur auprès des autorités en transport. (Desrochers, 2015, pp. 124-127)

-Dans le cadre de leurs activités et de leur fonctionnement, les CGD s'appuient régulièrement sur la concertation entre différents types d'acteurs, que ce soit au sein du CA ou des tables de concertation mises en place et animées par les CGD, ou encore dans la réalisation des PGD, qui nécessite la collaboration des générateurs de déplacements pour l'identification des stratégies de GDT nécessaires, puis des autorités responsables des réseaux de transport pour leur mise en œuvre. L'inclusion des générateurs de déplacements dans la concertation entre les acteurs du transport est d'ailleurs l'une des contributions notables des CGD, selon plusieurs répondants. (Desrochers & Gautier, 2015, p. 103)

-La place importante de la concertation dans les activités des CGD n'est pas tellement surprenante, considérant que les CGD sont eux-mêmes le fruit de la concertation et de partenariats entre différents acteurs. Toutefois, bien que les CGD favorisent un niveau élevé de participation, celle-ci concerne surtout les acteurs représentants d'organisations et rarement les citoyens individuels. (Desrochers & Gautier, 2015, p. 103)

-Par ailleurs, le rôle du CGD en tant que planificateur est surtout celui d'un facilitateur ou d'un médiateur entre les différents acteurs des transports. Bien que la conception de plans, en particulier les PGD, fasse partie des activités des CGD, ceux-ci sont souvent élaborés en collaboration avec les clients et sont plutôt des documents de travail que des plans définitifs, d'autant plus que leur mise en œuvre est laissée à la discrétion des générateurs de déplacement. De plus, ce qui distingue les CGD des autres acteurs de la planification des transports est, de l'avis de plusieurs répondants, leur capacité à mettre en lien les générateurs de déplacements et les autorités responsables des transports, notamment via la représentation des besoins des premiers auprès de ces derniers, ainsi qu'en conciliant les intérêts et points de vue divergents des acteurs présents autour des tables de concertation en transport que les CGD animent. (Desrochers & Gautier, 2015, p. 104)

-Les CGD n'échappent pas à une certaine logique rationnelle, l'élaboration de leurs plans suivant un processus prédéfini, avec des étapes précises et des indicateurs spécifiques à mesurer. Toutefois, les CGD font preuve d'une certaine flexibilité dans l'élaboration de ces plans, adaptant la démarche en fonction des besoins de leurs clients. Ainsi, plusieurs CGD ont mentionné vouloir raccourcir la démarche de réalisation des PGD, pour l'adapter aux moyens financiers ainsi qu'au rythme de fonctionnement des entreprises, qui préfèrent obtenir des résultats rapidement. (Desrochers & Gautier, 2015, p. 104)

- À travers leurs activités, les CGD mobilisent de multiples savoirs, à commencer par les connaissances des professionnels qui y travaillent, que nous pouvons supposer comme variées étant donné la diversité de domaines d'études dont ils proviennent. À ce savoir « expert » se rajoutent aussi l'expertise des autorités en transport telles que les municipalités et les sociétés de transport, avec lesquelles les CGD collaborent, de même qu'un savoir plus « local », celui des générateurs de déplacements et de leurs employés ou clients. Ces derniers, de par leurs expériences quotidiennes de déplacements, sont les principaux pourvoyeurs d'informations pour l'identification des mesures de GDT à inclure dans les PGD. (Desrochers, 2015, p. 132)

-Enfin, les CGD représentent bien le passage d'un « gouvernement des villes » à une « gouvernance urbaine » mis en évidence par Le Galès (1995). En plus d'être eux-mêmes des acteurs non institutionnels impliqués dans la planification des transports, les CGD favorisent la participation d'une multitude d'acteurs privés et communautaires dans la recherche de solutions pour diminuer l'utilisation de l'auto-solo. Évidemment, les autorités officielles de la planification des transports, telles que le gouvernement provincial, les municipalités et les autorités organisatrices de transport, demeurent les principaux acteurs concernés et ayant les moyens et les compétences légales pour agir au niveau des transports. Toutefois, plusieurs des représentants de ces institutions que nous avons rencontrés ont soulevé l'apport bénéfique ou encore l'influence des CGD et, indirectement, des générateurs de déplacement, dans la réalisation de leur mandat, que ce soit par la concertation facilitée par le CGD entre ces différents acteurs ou par les données des PGD que leur transmettent les CGD. (Desrochers, 2015, p. 134)

IV-3-2- Vers une cohésion instrumentale et cognitive des acteurs en transport : Globalement, les CGD mettent en lien des acteurs aux idées, intérêts et organisations assez variés, dans un contexte territorial et économique déjà peu favorable à la mobilité durable. Malgré tout, par l'entremise de leurs interactions, de leurs activités et de leurs stratégies, les CGD s'ajustent au fonctionnement de leurs partenaires et clients et tentent de faire converger leurs idées et leurs intérêts vers une approche de mobilité durable. Par leur promotion des alternatives de transport et leur mise en interdépendance d'une multitude d'acteurs concernés par la mobilité, que ce soit par l'entremise de son CA, de tables de concertation en transport ou de comités de mise en œuvre de PGD – des espaces hors des cadres formels, propices aux changements de pratiques – , les CGD participent certainement à l'établissement d'un niveau de cohésion instrumental de coordination entre les acteurs en transport. Pour reprendre la terminologie de Padioleau (2000), ils constituent à la fois des « instruments de

persuasion sociale », au service de la promotion des principes de la mobilité durable auprès d'organisations et d'individus, mais aussi des « instruments de capacités d'action collective », qui visent l'atteinte d'objectifs de planification par le biais de la négociation, de la concertation et de la coordination. Ainsi, les acteurs rassemblés par les CGD participent à un apprentissage collectif les poussant à s'appropriier le concept de mobilité durable, à développer des compétences interpersonnelles et à se responsabiliser quant à sa mise en œuvre. (Derochers, 2015, p. 139)

Ainsi, il nous apparaît plausible que la coordination mise en place par les CGD, en changeant graduellement les mentalités et en sensibilisant les acteurs à la mobilité durable, puisse éventuellement tendre vers un niveau de cohésion cognitive, c'est-à-dire une représentation commune des problèmes et des solutions.

IV-3-3- Une influence limitée sur la coordination aménagement-transport :

-Si l'activité des CGD favorise la coordination entre les acteurs des transports, il en est moins certain pour la coordination entre les domaines du transport et de l'aménagement.

A priori, les participants rencontrés durant les entretiens s'entendent sur l'importance du lien aménagement-transport et de la prise en compte de l'aménagement au sein d'une approche de mobilité durable (Derochers, 2015, p. 140)

-Certains participants ont relevé le manque d'inclusion des différents acteurs dans la planification de l'aménagement sur leur territoire de desserte, alors que d'autres ont noté le manque de liens entre les services responsables de l'aménagement et ceux des transports, malgré des tentatives de rapprochement (Derochers, 2015, p. 141)

-Malgré la reconnaissance d'un problème de coordination entre l'aménagement et les transports, la plupart des personnes soutiennent que le CGD a un rôle assez limité dans la résolution de cette problématique, son mandat étant restreint à la gestion de la demande en transport. Ainsi, la seule contribution d'un CGD ayant un lien avec l'aménagement concernerait le choix de localisation d'une institution ou d'une entreprise, afin d'assurer que celle-ci soit la plus accessible possible en fonction des modes de transport collectifs ou actifs

-Un participant rappelle d'ailleurs que le rôle des CGD est avant tout d'optimiser l'utilisation des modes de transports alternatifs à l'auto-solo en fonction de l'aménagement et des infrastructures de transports actuels, et non d'influencer ces derniers (Derochers, 2015, p. 141)

- Bien que leurs actions ne soient que rarement liées à l'aménagement, certains CGD contribuent tout de même à la réflexion sur le lien aménagement-transport en déposant des mémoires lors de consultations sur l'élaboration de schémas d'aménagement, ou en participant à l'élaboration de plans de déplacements durables. Par ailleurs, certains participants soutiennent que les CGD pourraient éventuellement contribuer à assurer l'accessibilité d'un projet de quartier aux modes de transports durables avant sa réalisation, en effectuant des PGD résidentiels. Toutefois, la majorité convient que les responsabilités en matière de coordination aménagement-transport reviennent avant tout aux autorités qui ont la compétence dans ces domaines, ou encore aux organismes spécialisés en aménagement (Derochers, 2015, p. 142)

- Bref, bien que les CGD souscrivent, du côté des idées, à une approche de mobilité durable qui promeut un plus grand dialogue entre l'aménagement et les transports, ils n'ont ni le mandat, ni les ressources nécessaires pour y contribuer activement. Tout au plus, nous pourrions avancer qu'ils permettent un niveau de cohésion relationnel en favorisant les échanges entre les responsables de l'aménagement et ceux du transport, ceux-ci étant souvent présents au niveau des CA des CGD, ou encore dans les tables de concertation animées par ces derniers. Enfin, nous avons vu que les CGD favorisaient le développement de compétences interpersonnelles permettant une meilleure coordination entre les acteurs responsables des transports. Ces acteurs pourraient éventuellement appliquer ces acquis à la coordination aménagement-transport, par exemple en créant des tables de

concertation à cet effet, qui pourraient elles aussi inclure les entreprises et institutions du territoire. (Derochers, 2015, p. 143)

Conclusion:

La crise de la planification traditionnelle des transports, ont mis en évidence la nécessité d'un renouvellement de la planification à long terme, et donc de nouveaux outils d'aide à la planification. De ce fait, il est obligatoire d'adopter des nouvelles politiques et stratégies qui soient orientées principalement vers l'étude et l'analyse du comportement des usagers en vue d'augmenter la capacité des acteurs et des gestionnaires à maîtriser le phénomène de demande accrue sur les transports et par-là même à créer des espaces urbains durables.

La gestion de la demande en transport (GDT) est l'une des stratégies visant à faire évoluer les pratiques planificatrices en transport vers une plus grande durabilité. Cette approche cherche en fait à modifier les comportements et de réduire la dépendance vis-à-vis de la voiture particulière, et de ce fait élargit l'éventail de choix offert à chacun sur la façon de se déplacer. Et accroître la rentabilité des infrastructures de transports en commun, de transport actif (marche ou vélo) et de covoiturage. Au Québec, cette stratégie est principalement portée par les Centre de gestion des déplacements (CGD), Cet article a jeté un éclairage sur le renouvellement des pratiques et du contenu de la planification des transports au Québec à partir du cas des CGD. Par la réalisation de PGD, ces organismes contribuent de deux façons à ce renouvellement. Premièrement, au chapitre des pratiques, les CGD agissent comme un instrument de capacités d'action collective en favorisant la collaboration et la concertation et en jouant le rôle d'intermédiaires entre les différents acteurs de l'offre et de la demande en transport. Deuxièmement, par leurs activités de promotion et de sensibilisation aux modes de transport collectifs et actifs, les CGD constituent un instrument de persuasion sociale participant à la diffusion d'un contenu renouvelé, axé sur les principes de la mobilité durable.

Résultats et recommandations :

- L'amélioration du contenu de la planification est l'un des principaux objectifs du développement de nouvelles procédures de planification ; ainsi au-delà les changements procéduraux de la planification des transports que favorise l'émergence de la mobilité durable, c'est aussi toute la substance des politiques, plans et projets de transport qui est remise en question par ce concept ;
- L'amélioration des conditions de déplacement de personnes passe selon les pouvoirs publics par la réalisation de plusieurs projets de transport en partenariat avec des bureaux d'études ou entreprises étrangères (notamment la France et l'Espagne) afin de rendre les transports collectifs plus attractifs et offrir des sites propres afin de favoriser leur usage.
- Le développement urbain durable (DUD) suppose le passage d'une approche traditionnelle à une approche de mobilité durable de la planification des transports ;
- Pour répondre aux attentes en matière de mobilité de façons plus équitable, plus économe et aussi plus respectueuse de l'environnement, il paraît donc indispensable de pouvoir mieux coordonnée la politique d'aménagement et de déplacement et d'équilibrée le développement des différents modes de déplacements ;
- Les solutions classiques de l'amélioration de l'offre et la réglementation, n'ont pas été suffisantes pour limiter l'usage accru de la voiture particulière. Pour cela, la gestion de la demande en transport (**GDT**) est déjà une réalité, pour créer des zones à circulation modérée, mettre en place des moyens de transport en commun efficaces et offrir des alternatives crédibles ;
- La gestion de la demande en transport (**GDT**), l'une des stratégies propres à la mobilité durable est qui chercher à diminuer la dépendance à l'automobile en arrimant l'offre de transports alternatifs aux besoins en mobilité des individus ;
- Les mesures de la gestion de la demande de déplacements (**GDT**) doivent toutefois être complétées par une amélioration de l'offre de transport, laquelle doit faciliter l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture particulière ;

- Les Centres de gestion des déplacements (**CGD**) contribuent au renouvellement des pratiques et du contenu de la planification des transports de par leur approche préconisant la mobilité durable ;
- Les **CGD** agissent ainsi comme des facilitateurs de la concertation et de la coordination des acteurs de l'offre et de la demande en transports, en instaurant un dialogue régulier et continu entre ceux-ci, Ils s'inscrivent donc dans une approche collaborative de la planification;
- les **CGD** agissent aussi en instruments de persuasion sociale via leur travail de promotion de l'approche de la mobilité durable. Cette approche est intrinsèquement liée à leur mission et se traduit dans leurs activités de sensibilisation ainsi que dans les études et plans qu'ils réalisent, lesquels prônent la prise en compte de l'ensemble des modes de transport, la priorisation des alternatives à l'auto-solo et la satisfaction des besoins en mobilité des individus ;
- A l'instar des autres pays, les autorités algériennes se sont penchées sur la construction de nouvelles voies de circulation, des échangeurs et des trémies pour décongestionner les carrefours les plus problématiques et accroître la capacité des infrastructures routières existantes, et aussi la modernisation de l'offre de transport collectif et ferroviaire et l'ouverture à l'intermodalité. Cependant en réalité, cette mesure (planification traditionnelle du transport) demeure moins efficace que prévu. Le diagnostic de la situation actuelle du transport urbain en Algérie nous a montré que les emprises des voies routières déjà existantes ne permettent pas toujours de faire des élargissements. De plus, ce genre d'investissement se caractérise par leur longue durée de vie, nécessitant des espaces réservés, mais aussi de l'argent. Des mesures de régulation sont rapidement nécessaires pour faire face aux problèmes de circulation qui connaissent les plus grandes ampleurs actuellement à savoir la congestion et la pollution.
À cet égard, notre approche était focalisée sur l'optimisation de la gestion de la demande de la circulation urbaine avec ces mesures notamment celles qui affectent le prix des déplacements ou qui touchent à la capacité dont l'objectif principal est de rendre plus fluide la circulation et aussi diminuer les effets néfastes de la congestion routière et de la pollution. Cette démarche particulière de tarification, conçue notamment pour modifier les comportements des individus et réduire les déplacements en mode solo en intervenant sur les facteurs qui déterminent la demande, plus précisément le prix pour créer des zones à circulation modérée, mettre en place des moyens de transport en commun efficaces et offrir des alternatives crédibles.

Références:

1. BOUBAKOUR, F. (2006). Planification du transport urbain et développement durable, quelques réflexions a propos de la ville de Batna. 1.
2. Boucher , I. (2011). *L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*. Cannada, 99,100.
3. Boulanger, L. (2006). *Le Management de la Mobilité : présentation d'un concept à travers les politiques d'action sur l'offre et la demande*. université Compiègne, France, 13.
4. Bussière, Y., & autres. (2002). *Transport collectif et gestion de la demande: examen de l'impact de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, université de Montréal: rapport préparé pour la commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité,68,81.
5. Bussière, Y., & Lewis, P. (2001). *Gestion de la demande ou nouvelles infrastructures ? l'exemple de la Rive-Sud de Montréal, 2001-2021*. Canada: université de Monttréal, 2,3.
6. Derochers, C. (2015). *Les centres de gestion des déplacements: un instrument de renouvellement de la planification des transports ?,étude en développement territorial en science sociales*. université du Québec en Outaouais, 131,141.

7. Desrochers, C., & Gautier, M. (2015). Les centres de gestion des déplacements au Québec: un instrument de renouvellement de la planification des transports? *flux n 101/102*.102,104.
8. HASAN, A. (2012). *Planification des déplacements et développement urbain durable en Champagne-Ardenne approche analytique des quatre principales agglomérations de la région Champagne-Ardenne*, . these pour obtenir le grade de docteur, université de Reims Champagne-Ardenne, urbanisme-Aménagement de territoire, 60,62.
9. Mahieu, A., & autres. (2008). *Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe ,cahiers de solidarité*,195.
10. MASSON, S. (1998). *Interactions entre système de transport et système de localisation de l'héritage des modèles traditionnels a l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols*, . LYON: Les cahiers scientifiques du transport université lyon 2.82,83.
11. Merlin, P. (1992). *Les transports urbains*. france: Presse universitaire de france, ISBN:2-13-044319-2.
12. Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. (2016). *Maitrise de la demande de transport, I*.
13. Pérrin, E. (2009). Politiques des déplacements urbains . *atelier péage urbain* , (p. 3). CETE de Lyon.
14. Philippe, J., & autres. (2009). *Politiques de stationnements*. CETE de Lyon, France, 10,20.
15. Pressé. (2009). *Le péage urbain. Quelles opportunités pour Veolia transport ?*, . Université lumière Lyon 2, 16,18.
16. Pressel, R., & autres. (2003). *Management de la Mobilité, information et sensibilisation*. France: support pédagogique pour le secteur de transport, 13.
17. Ammarouchenne, R.,S. (2017). *Pour une politique de transport durable,organisation des transports public par bus à Annaba*. thèse pour obtenir le grade de docteur, université, ANNABA, 40,41.
18. Zoubir, A. (2013). *Management de la mobilité et pistes pour la pérennisation de la mobilité durable, quelle voies possibles de régulation?thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme*. université lumière Lyon2: école doctorale 483 sciences sociales, faculté de géographie, histoire, histoire de l'art et tourisme, laboratoire d'économie des transports, 37.