



Constat global

Tous les exemples présentés ici répondent à une problématique précise mais n'entrent pas dans le cadre d'un projet global de desserte des industries par des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Ces exemples permettent d'appréhender la complexité de la desserte des zones industrialo-portuaires mais aussi d'apporter un panel de solutions issu des différentes villes portuaires européennes.

À long terme

Pour être performante, la desserte des industries doit être pensée de façon systémique: il faut que tous les employés, où qu'ils soient situés et quels que soient leurs horaires de travail, puissent effectuer tout ou partie de leur trajet sans leur voiture individuelle.

Cela nécessite donc de repenser la vision de la mobilité domicile - travail et d'anticiper les problématiques que la desserte industrielle nous impose: la physionomie de la zone industrialo-portuaire, la coordination des horaires (notamment pour les postes), la fréquence de desserte, la fiabilité du réseau ainsi que l'efficacité des ruptures de charges induite par l'intermodalité. Enfin la mobilisation des différents territoires et des différentes autorités organisatrices de la mobilité (AOM) est une prérogative à l'efficacité globale du projet de desserte car il se déploie à plusieurs échelles (locale et régionale).

Cependant, la mobilité ne peut répondre seule à ces enjeux, tous les pans de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire doivent être mobilisés: la planification, les politiques de logements, l'aménagement des espaces publics ainsi que les leviers de promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle afin de changer les habitudes.

Références

Wolfsburg: https://www.wvg.de/fileadmin/wvg/downloads/Liniennetz/Werklinienplan_23_WEB.pdf

Bruges - Zeebruges & Anvers:

Mobilité générale: <https://www.portofantwerpbruges.com/en/our-port/people-and-environment/mobility>

Bike bus: <https://www.portofantwerpbruges.com/en/our-port/people-and-environment/mobility/bike-bus>

Bateau bus: <https://dewaterbus.be>

Shuttle bus: <https://pendelbushaven-be.translate.goog>

Bus port de Zeebruges: <https://www-dehavenbus-be.translate.goog>

Gand: <https://max-mobiel.be/en>

Hambourg: <https://www.hamburg.de/resource/blob/67682/0a8ce8e7f9cfb138673cf234f8e6838b/mobilitaetskonzept-finkenwerder-schlussbericht-data.pdf>

https://www-hamburg-de.translate.goog/politik-und-verwaltung/behoerden/bukea/themen/betrieblicher-umweltschutz/umweltpartnerschaft/unsere-themen/nachhaltige-mobilitaet/individuell-zur-arbeit-ohne-eigenes-auto-288000?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=fr&_x_tr_hl=fr

Contacts

Guillaume Dubrulle - Chargé d'études mobilités - AGUR: g.dubrulle@agur-dunkerque.org

Nathan Degardins - Chargé d'études mobilités - AGUR: n.degardins@agur-dunkerque.org



BENCHMARK LES DESSERTES INDUSTRIELLES EN EUROPE

Dans les prochaines années, le territoire dunkerquois verra arriver sur son sol de nouvelles industries sans parking, ce qui nécessite de repenser complètement la manière dont les employés se rendront sur leur lieu de travail.

Il faut donc penser la desserte de ces futures zones industrielles sans voiture individuelle tout en prenant en compte les contraintes des horaires postés des employés et de la morphologie de la zone industrielle.

Cette réflexion est particulièrement nouvelle en France, voire en Europe: il n'existe pas d'autres projets d'implantation industrielle de cette envergure, pensés sans parking.

Ainsi, pour pouvoir prendre du recul et réfléchir aux meilleures solutions à mettre en œuvre, il est important de trouver des situations similaires en Europe qui peuvent être inspirantes pour la desserte de ces nouvelles industries.

Ce benchmark met donc en lumière des solutions mises en place par quelques villes européennes confrontées à des enjeux et des problématiques comparables à celles du territoire dunkerquois.

Ce cahier a été élaboré à partir du travail de Baptiste COLIN, dans le cadre d'un stage.

BENCHMARK

LES DESSERTES INDUSTRIELLES EN EUROPE

BRUGES (Belgique)

La zone industrielle est située dans le port de Zeebruges, à 12 km du centre-ville. Il existe une navette à réservation reliant la gare de Bruges, située dans le centre-ville, aux entreprises du port, à condition que celles-ci aient adhéré préalablement au service. Cette navette ne peut être réservée qu'à des horaires prédéfinis, ces derniers étant toutefois situés sur une plage horaire étendue (de 5h à 22h50). Cette amplitude est primordiale pour répondre correctement aux besoins des employés ayant des horaires postés. La navette peut être réservée par l'employé ou par l'employeur.

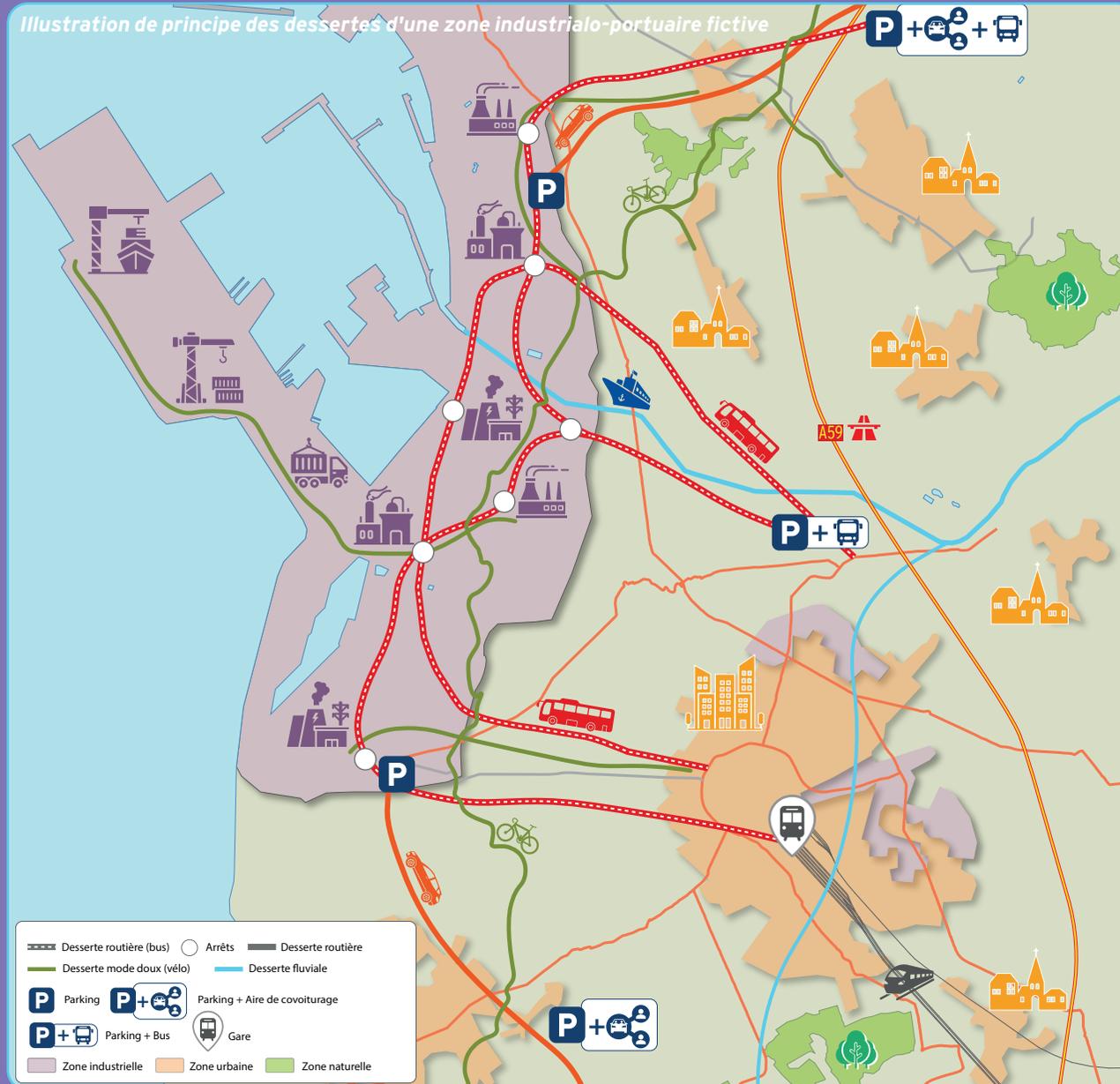


GAND (Belgique)

La zone industrialo-portuaire de Gand, s'étire sur plus de 26 km de long. La zone portuaire est peu desservie par les transports en commun, du fait notamment de sa "structure spatiale spécifique". Il existe cependant un système de navette quasiment similaire à celui proposé à Bruges. Le principe de réservation, des horaires postés et d'adhésion des entreprises au service est le même. Les navettes se rendent également devant chaque entreprise adhérente. Cependant, les horaires et les lieux de départ diffèrent en fonction de la zone du port dans laquelle l'employé veut se rendre. Ces navettes se rapprochent donc du fonctionnement des lignes de bus classiques, avec une destination et des horaires précis, bien que la réservation reste nécessaire pour les utiliser.

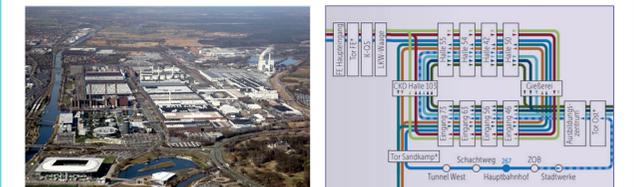


* Plan de mobilité de la ville de Gand, 2015



WOLFSBURG (Allemagne)

La ville a été construite autour de l'usine Volkswagen qui se trouve en son centre. Ainsi, de nombreuses lignes du réseau de bus urbain desservent plusieurs arrêts dans l'enceinte de l'usine. Ces lignes effectuent des boucles au sein du complexe industriel pour desservir au mieux les différents bâtiments. Les lignes empreint, de plus, des parcours différents au sein de l'usine en fonction des heures de la journée pour correspondre au mieux aux différents besoins de l'entreprise. Aux heures de pointe classiques, les lignes desservent majoritairement les zones de bureaux et aux horaires postés, celles des ateliers. Cet exemple témoigne d'une excellente coordination entre les services publics et l'industriel allemand.



HAMBURG (Allemagne)

Seconde plus grosse ville d'Allemagne, son port représente une zone industrielle de plus de 40 000 emplois. Le quartier de Finkenwerder, au Sud-Ouest de la ville, comprend l'aéroport ainsi qu'une usine Airbus de plus de 12 000 employés. Situé près de l'Elbe, plusieurs lignes de ferry permettent de relier Finkenwerder à l'autre rive. De plus, de très nombreuses lignes de bus desservent la région d'Hambourg en ayant pour terminus l'usine. Ces lignes sont donc pensées pour les employés, bien qu'elles ne leurs soient réservées que lorsqu'elles entrent dans l'usine.



ANVERS (Belgique)

La zone industrialo-portuaire est relativement éloignée du centre-ville. La physionomie du port d'Anvers joue un rôle important dans l'organisation des mobilités, car seuls deux tunnels autoroutiers permettent de traverser l'Escaut (le fleuve traversant le port), réduisant drastiquement la mobilité des piétons et des vélos dans la zone industrielle. Il existe là encore un système de navette à réservation à l'image des ports de Bruges et Gand. Cette fois-ci, les navettes peuvent partir de plusieurs arrêts situés en périphérie d'Anvers. Pour répondre à la coupure que représente l'Escaut dans la zone industrielle, il existe également un service de bateau bus qui relie de nombreux arrêts situés dans le port au centre d'Anvers. Les arrêts situés

en centre-ville sont en correspondance avec de nombreuses lignes de métro, de bus ou de station de vélo en libre-service. Les horaires de bateau bus ne sont cependant pas suffisants pour répondre à la problématique des horaires postés des employés. Enfin, un troisième système permet de répondre en partie à la physionomie contraignante du port d'Anvers: le vélo-bus. Ce vélo-bus traverse l'un des tunnels autoroutiers pour relier les deux rives du port. Comme son nom l'indique, le bus est pensé pour être emprunté avec son vélo, les différents arrêts du bus étant reliés au réseau cyclable. Le vélo-bus est gratuit et pensé pour les employés du port en proposant des horaires de pointe élargis pour les salariés postés.

