

2020
CiViTAS
Cleaner and better transport in cities



PROGRESSION

POUR LES VILLES
INTERMÉDIAIRES

**Manuel d'intégration de
mesures et de séries de
mesures dans un SUMP**



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

NOTICE

À propos

CIVITAS SUMP-UP est un projet de 42 mois, financé dans le cadre du programme Horizon 2020, programme européen pour la recherche et l'innovation, en vertu de l'accord de subvention n°690669. Ce projet collabore avec les autorités de planification de toute l'Europe pour accélérer le développement et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable et apporter aux villes des transports plus propres et de meilleure qualité.

Éditeur

ICLEI - Gouvernements locaux pour le développement durable, Secrétariat européen, Fribourg, Allemagne.

Auteur

Rasmus Sundberg (Trivector)

Contributeurs

Björn Wendle, Hanna Wennberg (Trivector)

Réviseur

Lasse Brand (Rupprecht Consult)

Rédacteur

Joseph Marshment-Howell (ICLEI Europe)

Mise en page

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Contacts

Ana Drăguțescu, coordinatrice du projet SUMP-UP (ICLEI Europe)

ana.dragutescu@iclei.org

Richard Adams, coordinateur de diffusion du projet (ICLEI Europe)

richard.adams@iclei.org

Remerciements

Cette publication a été possible grâce aux contributions des organisations impliquées dans le projet SUMP-UP, qui sont toutes remerciées ici pour leurs contributions respectives. Pour des questions de clarté, de longueur et de cohérence de la publication, les contributions ont été modifiées.

Avertissement

Les opinions exprimées dans cette publication relèvent de la seule responsabilité des auteurs nommés et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Commission européenne.

Copyright

Toutes les images de cette publication sont la propriété des organisations ou des individus crédités. Le contenu de cette publication peut être copié et enrichi. Toutefois, cette publication doit être attribuée à l'initiative CIVITAS.

Janvier 2018



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp



www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



TABLE DES MATIÈRES

1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE	4
2. INTRODUCTION	4
2.1 Un produit de SUMPs-Up	5
2.2 Contexte de sélection des mesures et séries de mesures	5
2.3 Présentation des manuels	6
3. PROGRESSION - PASSER DE MESURES INDIVIDUELLES À L'ÉLABORATION D'UN SUMP SYSTÉMATIQUE ET INTÉGRÉ	8
3.1 Vue d'ensemble systématique des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre	9
3.2 Conseils pour sélectionner et regrouper les mesures	10
3.3 Recommandations générales pour l'intégration des mesures et séries de mesures	19
4. NOTES DE FIN DE TEXTE	20
4.1 Bilan des SUMPs-Ups	20
4.2 Références citées dans le texte	20
ANNEXE I	21
Liste détaillée des mesures	21

1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce manuel apporte un soutien aux villes qui connaissent déjà bien la planification de la mobilité urbaine durable. Une ville de type 'Progression' est une ville qui applique déjà des mesures SUMP, mais pas systématiquement.

Les questions abordées dans ce manuel sont les suivantes : comment appliquer une approche systématique et efficace dans le choix des mesures ; comment trouver des synergies entre différents types de mesures et domaines politiques ; comment adapter de nouveaux domaines de mesures à ce qui a déjà été fait dans la ville ; et comment être plus systématique dans le processus de sélection des mesures.

Les conseils et l'inspiration pour aborder ces questions sont présentés pour deux domaines principaux :

1. Un examen systématique des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre, pour vérifier que tous les défis pertinents, domaines de politique de mobilité, modes de transport et types de mesures sont abordés.
2. Des conseils graduels sur la manière de sélectionner et regrouper des mesures pour l'élaboration systématique et intégrée d'un SUMP.

Pour l'examen systématique, trois modèles peuvent servir à trier et organiser les mesures et plans existants à partir des éléments suivants :

(1) défis, (2) domaines de politique de mobilité et modes de transport et (3) types de mesures.

Lorsque l'examen systématique est terminé, le regroupement de mesures peut se faire en utilisant la méthode des 4 étapes. Il s'agit de composer des séries de mesures en partant du principe suivant : une série de mesures doit toujours se baser sur des mesures affectant la demande de trajets, et sur des mesures visant à une utilisation plus efficace du système de transport existant.

2. INTRODUCTION

Malgré le soutien et les connaissances qui ont été mis à la disposition des collectivités locales depuis quelques années concernant le Plan de Mobilité Urbaine Durable (SUMP), la prise en main des SUMP reste relativement lente. Une compréhension et un soutien plus systématiques sont nécessaires pour le développement et la mise en œuvre d'un SUMP.

Ce manuel contribue à la systématisation du processus SUMP et à l'identification des outils et méthodes de planification les plus efficaces dans ce but ; il fournit des conseils dans les domaines clés pertinents pour l'élaboration d'un SUMP de haute qualité, efficace et efficient. Le thème de ce manuel est la sélection des mesures et leur regroupement.

2.1 Un produit de SUMP-UP

Ce manuel est issu du projet SUMP-UP (voir l'Encadré 1 pour des liens vers plus d'informations).

CIVITAS SUMP-UP est un projet financé par l'Union Européenne qui rassemble des villes européennes, des chercheurs, des universités, des organisations environnementales, des instituts de recherche sur le climat, des consultants en transports et des experts en mobilité dans une initiative unique destinée à aider les villes à introduire des solutions de mobilité plus propres et durables. Il regroupe huit organisations partenaires et sept villes partenaires ; il est l'un des trois projets liés aux Plans de Mobilité Urbaine Durable dans le cadre de l'initiative CIVITAS 2020 de l'Union Européenne.

L'objectif des SUMP est de :

« Permettre aux autorités de planification de la mobilité en Europe d'adopter le SUMP comme approche de planification stratégique à l'échelle européenne, en particulier dans les pays où le taux d'utilisation est faible et où les effets négatifs du transport sont graves. »

Encadré 1 : SUMP-UP

SUMP-UP est un projet qui se déroule de 2016 à 2020 et vise à produire plusieurs supports et formations de soutien pour les villes qui souhaitent développer un SUMP.

- Sensibiliser les villes : 600 villes seront sensibilisées au cours du projet. Avec le programme Sensibiliser les villes, l'accent sera mis sur le renforcement des capacités.
- Villes du Groupe Innovation Pilote : 100 villes deviendront membres du Groupe Innovation Pilote. Le groupe facilitera l'échange de connaissances entre pairs et sera divisé en un groupe expert et un groupe leadership.

Pour plus d'informations, d'actualités et de supports, rendez-vous sur :

www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2.2 Contexte de sélection et de regroupement des mesures

La sélection et le regroupement des mesures sont des phases très importantes du processus global d'élaboration d'un SUMP. Les politiques et mesures de mobilité sont au cœur de la démarche de planification de la mobilité urbaine durable. Le processus général concernant ce sujet est décrit plus en détail dans les Directives SUMP, voir le lien dans l'Encadré 2.

La sélection des mesures peut être une tâche difficile pour plusieurs raisons, comme le décrit le manuel de sélection des mesures, élaboré dans le cadre du projet européen CH4ALLENGE. Par exemple, il existe un large éventail de mesures possibles qui peuvent rendre le processus de sélection complexe, de nombreuses parties prenantes ont des idées préconçues sur ce qu'il faut faire et les mesures choisies doivent être réalisables (mai 2016).

Les directives générales et les informations disponibles sur la sélection des mesures (voir l'Encadré 2) constituent une base solide pour aborder le processus de sélection des mesures.

Cependant, l'orientation doit être mieux adaptée aux professionnels des différents types de villes. La vaste diversité des villes avec des conditions différentes en Europe implique des défis à relever pour choisir le bon type de mesures dépendent de la maturité de chaque ville en termes de planification de la mobilité urbaine durable, mais aussi du point de départ de la ville. Les trois manuels sur l'intégration des mesures et séries de mesures publiés par SUMP-UP fournissent des conseils ciblés pour les villes présentant différents niveaux d'expérience SUMP.

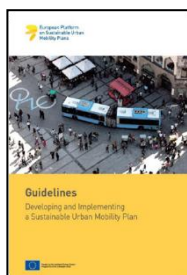
Encadré 2 : Directives pour la planification SUMP

Directives : Développer et mettre en œuvre un Plan de Mobilité Urbaine Durable

Les Directives SUMP sont disponibles sur la plateforme ELTIS, www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

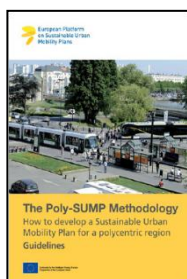
Elles sont destinées aux professionnels des transports urbains et de la mobilité et à toutes les autres parties prenantes impliquées dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable.

Elles présentent le concept et les avantages des Plans de Mobilité Urbaine Durable et contiennent une description des 11 étapes du processus SUMP (Rupprecht Consult, 2014).

**La méthodologie Poly-SUMP : Comment développer un Plan de Mobilité Urbaine Durable dans une région polycentrique : Directives :**

Sur la base du processus SUMP, des directives sont également disponibles pour développer un Plan de Mobilité Urbaine Durable dans le cas d'une région polycentrique.

www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf.

**Sélection des mesures : Sélection des séries de mesures les plus efficaces**

Pour plus d'informations sur la théorie et les preuves étayant la sélection des mesures, voir « *Measure selection – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans* ».

Cette publication, produite dans le cadre du projet CH4ALLENGE, donne une introduction complète à la sélection des mesures concernées, à la manière dont la sélection des mesures influence la planification de la mobilité urbaine durable, et aux preuves et contraintes majeures disponibles en matière de sélection des mesures.

www.sump-challenges.eu/kits



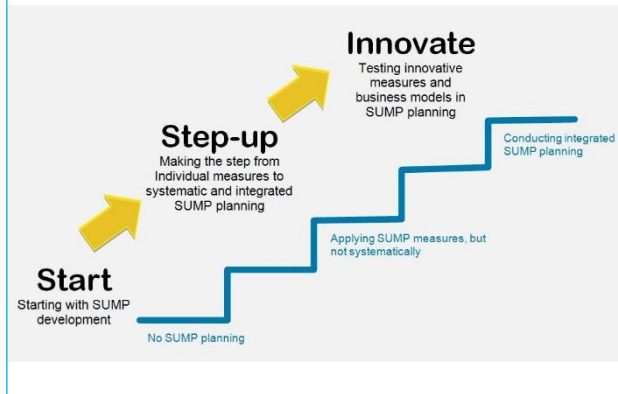
2.3 Présentation des manuels

Le projet CIVITAS SUMP-Up a conçu trois manuels pour l'intégration de mesures et séries de mesures dans un SUMP. Ces manuels visent à soutenir les villes qui suivent ou veulent suivre une approche axée sur les mesures, dans le but d'une planification plus complète, et qui veulent développer des mesures et séries de mesures dans le cadre de leur processus SUMP. Ces manuels se concentrent sur les défis spécifiques auxquels les villes ayant un niveau de maturité et une expérience différents dans la planification SUMP peuvent être confrontées au cours du processus de sélection des mesures. Comme le montre l'illustration 1 ci-dessous, les trois manuels sont conçus pour accompagner les villes qui : lancent l'élaboration d'un SUMP (volet Lancement du manuel), évoluent de mesures individuelles à une planification SUMP systématique et intégrée (volet Progression du manuel) ou testent des mesures et des modèles opérationnels innovants dans la planification SUMP (volet Innovation du manuel). Les villes peuvent également trouver leur inspiration dans chacun des manuels, quel que soit leur niveau actuel.

Chacun des manuels suit la même structure. Tout d'abord, l'introduction donne un aperçu du cadre de sélection des mesures et des séries de mesures dans un SUMP. Ensuite, la section principale se compose du manuel proprement dit, dans sa version « Lancement », « Progression » ou « Innovation ». Enfin, les notes de fin de texte proposent des références à d'autres sources pertinentes de connaissances et d'inspiration. L'inspiration est indiquée dans des cadres verts et jaunes, les recommandations pratiques sont présentées dans des tableaux, à l'aide de chiffres bleus, tandis que les exemples sont rédigés en rouge, sous la forme de tableaux et de chiffres.

Ces manuels sont conçus pour servir de source de connaissances et d'inspiration pour les urbanistes et les autres acteurs du processus SUMP. Les manuels ne prétendent pas fournir une recette unique pour la sélection des mesures et séries de mesures de chaque ville ; ils sont plutôt conçus pour servir de guide et d'inspiration dans le processus d'intégration des mesures et séries de mesures dans un SUMP. Ils se concentrent en particulier sur la manière de traiter les conditions, objectifs et défis spécifiques à chaque ville dans ce processus.

Illustration 1 : Présentation schématique des trois manuels.



Lancement - Lancer l'élaboration d'un SUMP

Ce manuel fournit des conseils aux villes qui aimeraient lancer l'élaboration d'un SUMP. Les villes concernées veulent généralement passer de l'activité quotidienne de gestion des affaires courantes à une planification plus stratégique de la mobilité durable dans la ville. Le groupe cible consiste en des villes qui ne connaissent pas encore la planification de la mobilité urbaine durable et qui ont besoin d'aide pour savoir par où commencer la sélection des mesures.

Les questions à traiter sont les suivantes : comment commencer depuis zéro une planification stratégique à long terme de sélection des mesures, comment obtenir un impact instantané des mesures choisies, et comment trouver un équilibre entre l'ambition de la planification SUMP et la capacité de la municipalité.

Par rapport aux autres directives disponibles, le manuel de lancement propose une approche simplifiée, qui réduit la barrière d'entrée pour les villes qui se lancent dans la planification SUMP. Cela est nécessaire, car les villes débutantes manquent souvent d'informations pertinentes comme les données quantitatives, les modèles de trafic et les analyses approfondies, ce qui peut faire que des approches de sélection de mesures recommandées dans d'autres manuels sont peu pratiques.

Progression - Passer de mesures individuelles à une planification SUMP systématique et intégrée

Ce manuel apporte un soutien aux villes qui connaissent déjà bien la planification de la mobilité urbaine durable. La ville de type Progression applique déjà des mesures SUMP typiques, mais pas encore systématiquement. Des mesures peuvent avoir été mises en œuvre pour un ou plusieurs défis, domaines politiques et/ou modes de transport. La ville souhaite élargir son plan SUMP pour trouver des synergies et synchroniser les mesures entre différents domaines politiques ou d'autres secteurs politiques.

Il s'agit de savoir comment appliquer une approche systématique et efficace dans le choix des mesures, comment trouver des synergies entre différents types de mesures et domaines politiques, comment adapter de nouveaux domaines de mesures à ce qui a déjà été fait dans la ville et trouver des moyens d'être plus systématique dans les séries de mesures.

Innovation - Tester des mesures innovantes et des modèles opérationnels dans la planification SUMP

Ce manuel fournit un support aux villes expérimentées dans la planification SUMP, ayant par exemple développé la deuxième ou la troisième génération de leur SUMP. La ville cible type a intégré la planification SUMP avec une vision et des objectifs ambitieux. Cette ville a une approche systématique de la sélection des mesures dans divers domaines politiques, mais a besoin de conseils pour sélectionner et mettre en œuvre des mesures et des modèles commerciaux innovants, afin d'atteindre le niveau de développement suivant dans la planification de SUMP.

Les questions à traiter sont : comment trouver de nouvelles manières de développer davantage la sélection des mesures et l'intégration, en particulier comment trouver des moyens de co-crée des actions avec d'autres acteurs (dans la ville, la région, avec d'autres villes, le secteur privé et d'autres organisations publiques) pour élaborer des mesures véritablement innovantes.

3. PROGRESSION

PASSER DE MESURES INDIVIDUELLES À L'ÉLABORATION SYSTÉMATIQUE ET INTÉGRÉE D'UN SUMP

De nombreuses villes européennes connaissent bien la planification SUMP, mais ne suivent pas encore une approche systématique et intégrée. Dans le cadre du projet SUMP-UP, une enquête a été menée en 2017 pour interroger les villes européennes sur leur expérience SUMP. Sur 328 villes participantes, plus d'un tiers a appliqué des mesures de mobilité urbaine durable, mais pas systématiquement (voir l'illustration 2). 85 % des villes ont également des plans ou des programmes pour des zones de mobilité individuelle, tels que des plans en faveur du vélo ou des programmes de sécurité routière.

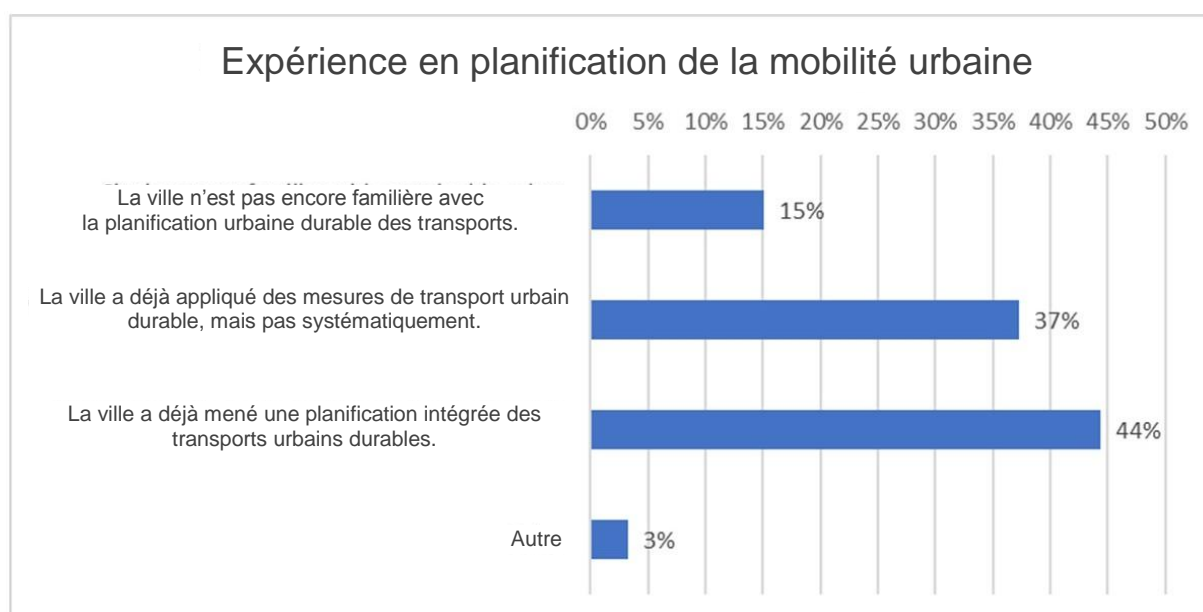
De ce point de vue, l'enquête SUMP-UP montre qu'il y a un besoin d'accompagnement pour les villes conscientes de la planification durable de la mobilité urbaine, et qui ont généralement un ou plusieurs plans ou programmes dans les différents domaines de la politique de mobilité, mais qui souhaitent augmenter leur capacité à mener une approche de planification SUMP plus systématique et intégrée, dans laquelle

des synergies entre différents domaines politiques et mesures sont possibles. Ces villes sont désignées dans ce manuel par le terme de « villes en Progression ».

Le manuel de la ville en Progression comprend les deux parties principales suivantes :

1. **Un examen systématique** des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre pour vérifier si tous les défis pertinents, domaines de politique de mobilité, modes de transport et types de mesures sont abordés.
2. **Des conseils graduels** sur la manière de sélectionner et de regrouper des mesures pour l'élaboration systématique et intégrée de SUMP.

Illustration 2 : Expérience de planification SUMP dans les villes participant à une enquête dans le cadre du projet SUMP-UP CIVITAS en 2017 (N=327 ; résultats pondérés par la population du pays). La version complète du rapport d'enquête est disponible sur : www.sumps-up.eu/reports.



3.1 Vue d'ensemble systématique des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre

La ville 'en Progression' peut déjà avoir des processus SUMP en cours et/ou met déjà en œuvre des mesures sur la base de plans/programmes dans les domaines de politique de mobilité individuelle. Cette première partie du manuel pour les villes en progression comprend une vue d'ensemble systématique des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre, pour vérifier si l'éventail des défis, des champs de politique de mobilité, des modes de transport et des types de mesures sont couverts par les plans et programmes existants. Alors qu'une ville débutante doit hiérarchiser défis, objectifs et ressources pour différents domaines politiques, la ville en phase de progression doit aller plus loin pour définir les faiblesses, et trouver des synergies pour utiliser ces faiblesses comme stimulation pour un système de transport plus durable.

Vous trouverez ci-dessous des conseils pour un examen systématique des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre en termes de défis, de domaines de politique de mobilité, de modes de transport et de types de mesures.

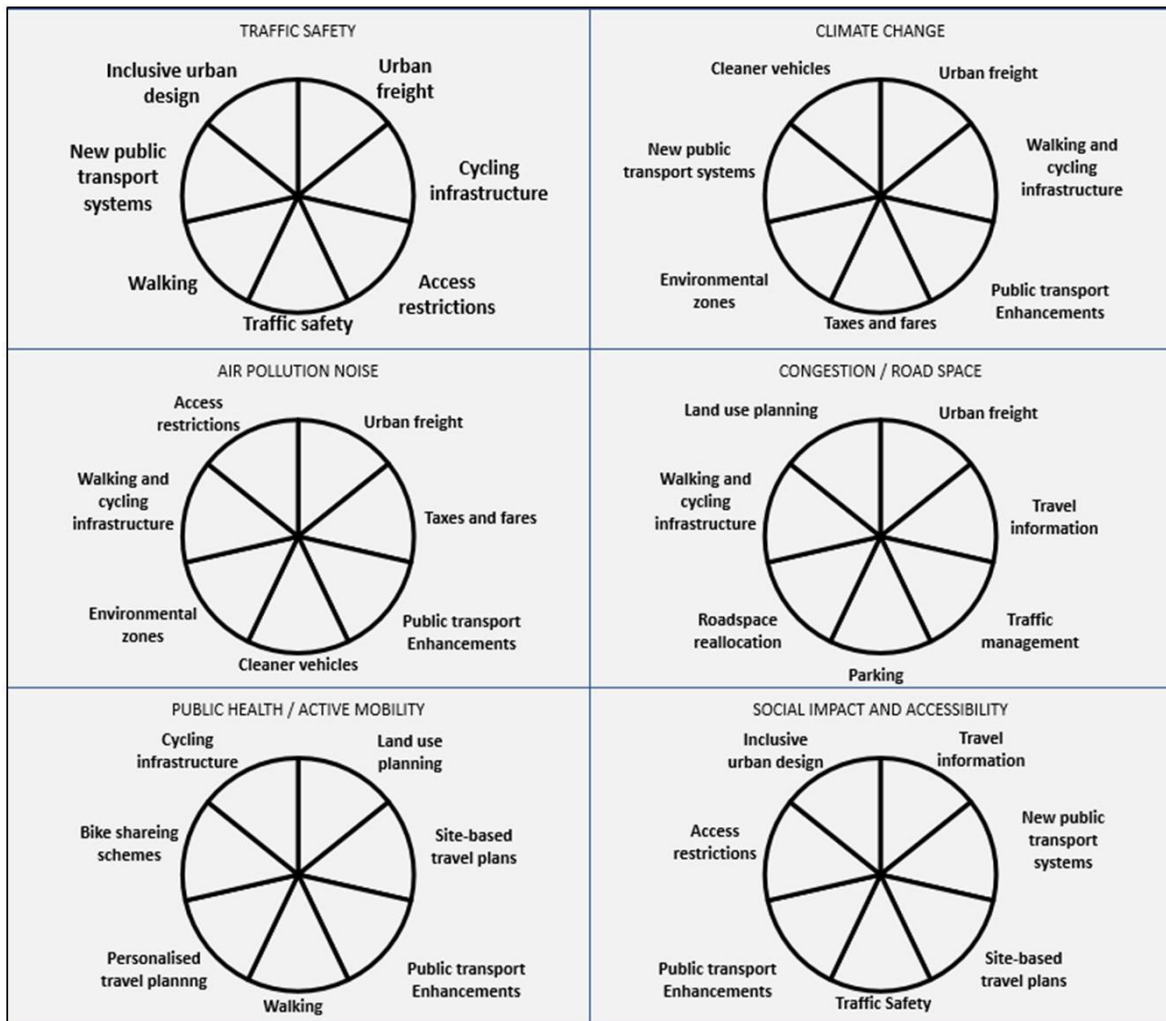
1 : Enjeux

Dans une ville, de nombreux enjeux locaux sont liés à l'utilisation du système de transport et au système lui-même. Beaucoup d'entre eux peuvent être classés dans les exemples suivants de défis globaux pour la mobilité urbaine :

- Changement climatique
- Pollution de l'air et nuisance sonore
- Sécurité routière
- Congestion / espace routier
- Santé publique / mobilité active
- Insertion sociale et accessibilité

Illustration 3 : Exemples de domaines de mesure pour répondre aux différents défis globaux communs en termes de planification de la mobilité urbaine. Un défi peut être relevé grâce à une vaste gamme de mesures. Les différents domaines de mesure affichés dans les diagrammes circulaires peuvent servir de contrôle pour voir si une ville a adopté une approche large pour relever un certain défi. Les domaines de mesures présentés dans l'illustration sont tirés des sources disponibles sur différentes mesures qui sont rassemblées dans l'Annexe I.

Source : Trivector

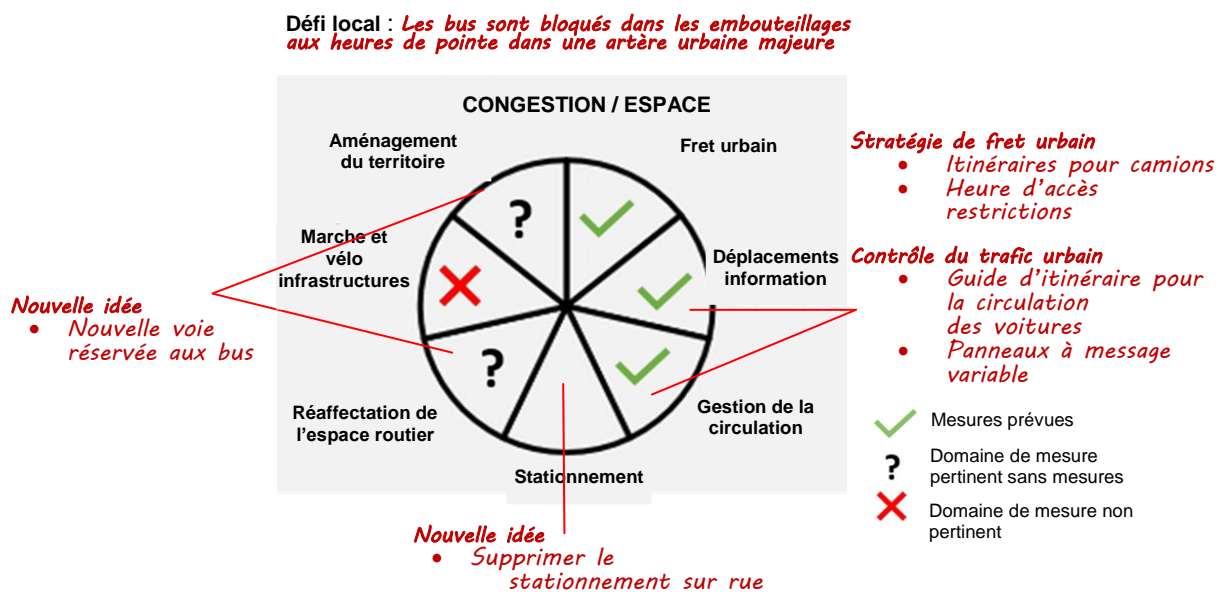


Ces exemples de défis globaux peuvent servir de structure pour une vue d'ensemble systématique, afin de déterminer s'il existe des défis locaux qui ne sont traités par aucun plan ou mesure. Par exemple, si la congestion d'une ville est un défi prioritaire, il existe plusieurs manières de relever le défi et d'obtenir des effets positifs grâce aux mesures mises en œuvre. L'illustration 3 donne des exemples de domaines de mesure utiles pour relever les défis globaux ci-dessus (les diagrammes peuvent s'utiliser comme cases à cocher).

Cette méthode fait apparaître clairement s'il existe un défi prioritaire qui n'est abordé que par quelques domaines de mesure différents et s'il est possible d'élargir l'angle d'attaque de ce problème.

L'illustration 4 présente un exemple fictif de la manière d'utiliser les diagrammes circulaires. En répertoriant les mesures sélectionnées ou planifiées dans des plans et programmes existants, on voit immédiatement si des domaines de mesure ont été omis. Dans ce cas, il existe des mesures choisies ou mises en œuvre dans les domaines du fret urbain, de l'information de déplacement et de la gestion du trafic qui traitent déjà cet enjeu local. Pour traiter un enjeu local, il est possible de se concentrer sur d'autres domaines de mesure. Dans cet exemple, les idées de suppression du stationnement sur rue et de création d'une nouvelle voie réservée aux bus peuvent constituer une série de mesures qui complète les mesures déjà mises en œuvre. Dans ce cas, le domaine de mesures « marche et vélo » n'a pas été considéré comme important.

Illustration 4 : Exemple fictif montrant comment le diagramme circulaire peut servir à systématiser la sélection des mesures afin de répondre à un enjeu local.



Source : Trivector

2 : Champs de politique de mobilité et modes de transport

Si une ville a pour priorité d'équilibrer les modes de transport et d'augmenter les transports durables, cela peut se traduire par une pyramide inversée. La pyramide du trafic inversée est utilisée par de nombreuses villes depuis des années pour illustrer leurs priorités (voir l'illustration 5).

Cette approche permet également d'avoir une vue d'ensemble systématique des modes de transport qu'une ville a priorisés par des stratégies et des mesures déjà mises en œuvre, et de savoir si la vision/les objectifs de la ville et les mesures retenues sont cohérents ou non. Divers éléments peuvent servir à illustrer ce point, p. ex. les moyens alloués, le nombre de mesures ou de ressources affectées à un certain champ de politique de mobilité. L'illustration 6 montre comment illustrer la cohérence entre les priorités de la ville (modes et cibles de transport dans cet exemple) et ce dans quoi la ville investit réellement. Dans ce cas, les investissements doivent être déplacés du trafic routier vers la sécurité et la sûreté, et vers des mesures de promotion de la marche et du vélo. L'un des avantages de ce modèle est qu'il permet d'informer clairement les décideurs sur la manière de concevoir le budget pour atteindre les objectifs.

Illustration 5 : La pyramide du trafic inversée.
Source : Bicycle Innovation lab (2012)

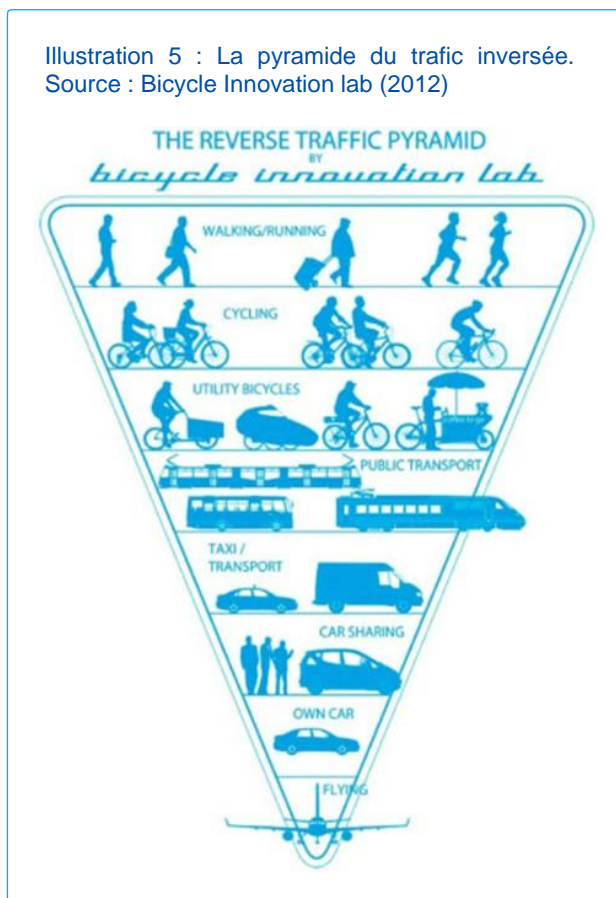


Illustration 6 : Exemple d'illustration de la cohérence entre les priorités de la ville (modes et objectifs de transport, en l'occurrence) et ce dans quoi la ville investit réellement.

Modes de transport	Priorité	Investissements de l'année dernière	Investissements des cinq
Marche		100	800
Vélo		200	1300
Les transports en commun		5000	19000
Taxi / transport (p. ex. services de transport)		200	1000
Voiture - partage		100	200
Voiture		2000	15700
Total		7600	38000

Cibles	Priorité	Investissements de l'année dernière	Investissements des cinq dernières
Améliorer la sécurité et la sûreté		1000	4000
Augmenter la marche et le vélo		200	1300
Augmenter la qualité et l'utilisation des transports en commun		5000	19000
Système de fret efficace		1000	3000
Accessibilité des voitures particulières		2000	15700
Total		9200	43000

Source : Trivector

3 : Type de mesures

Lorsqu'il s'agit de travailler avec une vue d'ensemble systématique des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre, il faut non seulement recueillir des informations sur les mesures dans différents domaines politiques, mais aussi déterminer quel type de mesure a été sélectionné ou mis en œuvre.

Par définition, une mesure est une action qui contribue à un ou plusieurs objectifs politiques dans un SUMP, ou aide à surmonter un ou plusieurs enjeux identifiés (mai 2016). L'Encadré 3 présente quatre types de mesures, qui couvrent la plupart des mesures pouvant être incluses dans un SUMP.

Notez que certaines mesures uniques peuvent appartenir à plusieurs types ; c'est-à-dire que ces types ne s'excluent pas mutuellement. Tous les types de mesures peuvent comprendre des mesures internes (axées vers l'intérieur de l'organisation, p. ex. élaboration d'un plan cycliste) et/ou des mesures externes (axées vers l'extérieur de l'organisation, p. ex. mise en œuvre d'un itinéraire pour vélos).

Les mesures peuvent également consister en mesures uniques, en une série partielle de mesures, ou en un programme complet de mesures. Si des mesures uniques ont un certain impact, une série de mesures peut augmenter cet impact et produire une valeur accrue pour d'autres domaines politiques, voire pour d'autres secteurs politiques. Il n'existe pas de règle générale sur la manière de définir une série de mesures. Souvent, lorsque des séries de mesures sont mentionnées, leur but est de contribuer à un objectif donné ou à un certain défi. Mais il peut aussi y avoir des séries de mesures visant à accroître l'efficacité des coûts, à créer un meilleur rapport qualité-prix, ou à s'adapter à une organisation spécifique (mai 2016).

Encadré 3 : Différents types de mesures SUMP

Quatre types de mesures SUMP sont définis ci-dessous d'après Clark et al. (2017). Notez que les mesures uniques peuvent appartenir à plusieurs types, c'est-à-dire que ces types ne s'excluent pas mutuellement. Les mesures peuvent également consister en mesures uniques, en une série partielle de mesures, ou en un programme complet de mesures.

- **Mesures stratégiques**

Une politique est une décision prise par une personne ou un groupe visant à atteindre un objectif ou des objectifs spécifiques. Une mesure politique génère d'autres mesures, puisqu'elle constitue une décision de mise en œuvre d'autres mesures / de séries de mesures. Par exemple, une mesure politique peut consister en un plan d'action cycliste, c.-à-d. une décision de mettre en œuvre certaines actions, et ce plan d'action peut inclure des détails de mesures individuelles. Les mesures politiques interagissent de deux façons dans une politique : elles peuvent accomplir davantage de choses ensemble que séparément et/ou elles peuvent faciliter d'autres mesures dans leurs séries, en surmontant les obstacles à leur mise en œuvre (mai 2016).

- **Mesures de gestion de la mobilité**

Ce sont des mesures qui gèrent la demande de mobilité en modifiant les attitudes et le comportement des voyageurs. Ces mesures comprennent, p. ex. des bus scolaires, une planification personnalisée des trajets ou de vastes campagnes d'information visant à influencer la façon dont les gens conçoivent leur mobilité. Cela comprend également des mesures « liées aux processus », visant à modifier la manière dont le travail s'effectue au sein des administrations, ainsi que des mesures visant à répondre à la manière dont les personnes recueillent, lisent, comprennent et utilisent les informations.

Comme exemple de sous-catégories, on peut citer la tarification et les incitations, l'information et la communication, la promotion et l'éducation et la formation.

- **Environnement physique / mesures d'infrastructure et de maintenance**

Il s'agit de mesures visant à modifier l'environnement physique, telles que les infrastructures de marche et cyclistes, le développement d'espaces verts, la localisation, etc.

- **Réglementation, prestation de services et mesures législatives**

Ce sont des mesures qui réglementent l'utilisation du système de transport. Ces types de mesures sont descendantes et peuvent s'étendre à différents niveaux géographiques : au niveau national, au niveau de la ville, sur le lieu de travail, etc. Ainsi, la législation qui autorise les virages à droite aux feux de signalisation pour les cyclistes ou les zones à faibles émissions entre dans cette catégorie.

Pour avoir une vue d'ensemble de la gamme des types de mesures couverts dans une ville, on peut trier les mesures déjà mises en œuvre (ou sélectionnées) selon la structure proposée dans le Tableau 1. Il est préférable de créer un tableau pour chaque défi ou cible prioritaire, afin de clarifier la façon dont les mesures de différents plans et programmes influencent le sujet. Les types de mesures proposées seront également plus clairs. Pour relever un certain défi et atteindre les visions et objectifs de la planification SUMP de la ville, il est souvent nécessaire d'utiliser une large palette de mesures, à la fois externes, axées sur les citoyens, et internes (axées sur l'organisation).

Cette structure permet de souligner quel type de mesures est absent dans la planification de la mobilité d'une ville. Il n'y a pas de règle générale selon laquelle il doit y avoir des mesures dans tous les domaines ; toutefois, si ce n'est pas le cas, il convient de se demander si cela est justifié. Cette vue d'ensemble permet de savoir s'il faut renforcer la capacité d'une ville d'une manière ou d'une autre, c.-à-d. le budget/financement, les ressources humaines ou les compétences dans un certain domaine.

Tableau 1 : Exemple d'une structure donnant une vue d'ensemble de la couverture des différents types de mesures SUMP et de l'équilibre des mesures internes et externes.

Objectif : <i>Aucune victime d'accidents de la route</i>		
Objectif : <i>Meilleure qualité des transports en commun</i>		
Objectif : <i>Part modale accrue des vélos</i>		
Types de mesures	Mesures internes (Axées sur l'organisation)	Mesures externes (Axées sur les citoyens)
Mesure de politique stratégique	Qu'a accompli la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plan vélo (mesures, directives, objectifs)</i> • ... • ... 	Qu'a mis en œuvre la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plan vélo (information)</i> • ... • ...
Mesures de communication et gestion de la mobilité	Qu'a accompli la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Politique de déplacements pour la ville</i> 	Qu'a mis en œuvre la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Campagne d'information</i> • ...
Mesures physiques/d'infrastructure, y compris maintenance	Qu'a accompli la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Répartir le budget et la responsabilité de la maintenance</i> • ... 	Qu'a mis en œuvre la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Nouvelle infrastructure pour le trafic cycliste</i> • ...
Réglementation, prestation de services et législation aménagement du territoire	Qu'a accompli la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réaffectation des droits de stationnement perçus</i> • ... 	Qu'a mis en œuvre la municipalité ? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Zone à faibles émissions en centre-ville</i> • ...

Source : Trivector

3.2 Conseils pour sélectionner et regrouper les mesures

Les villes possédant un certain nombre de plans/programmes pour des domaines de politique de mobilité individuelle et d'autres types de mesures et stratégies politiques planifiées ou mises en œuvre doivent réfléchir à l'interaction entre les différents plans, stratégies et mesures. Les mesures politiques interagissent de deux façons dans une série de mesures : elles peuvent obtenir plus ensemble que l'une ou l'autre seule (principe de la synergie) et/ou elles peuvent faciliter d'autres mesures dans la série de mesures, en surmontant les obstacles à leur mise en œuvre (mai 2016).

Les avantages des séries de mesures peuvent aussi se transformer en inconvénients, si les mesures prises dans le cadre d'une série de mesures sont contre-productives. Ainsi, si un temps de travail flexible sur un lieu de travail est mis en œuvre simultanément avec une mesure de covoiturage. Une autre question qui se pose est non seulement de savoir quels types de mesures conviennent dans une série de mesures, mais aussi dans quel ordre elles doivent être mises en œuvre. Des mesures incitatives (p. ex. une nouvelle ligne de bus) doivent être mises en place et soulignées avant que des mesures de dissuasion (p. ex. restrictions des transports privés) ne soient mises en place (OCDE 2002). Afin de réduire le risque de mesures contre-productives et d'éviter de rendre la série de mesures complexe et chronophage, il est recommandé de suivre une structure systématique.

Pour vous inspirer sur la manière de présenter une série de mesures, l'Encadré 4 présente des exemples concrets de séries de mesures de gestion de la demande et de cas urbains dans différentes villes européennes.

CAS DE VILLE – Exemples de séries de mesures

Birmingham Connected – La ville de Birmingham

Le Plan de mobilité urbaine durable de Birmingham, Birmingham Connected, définit une vision de la ville pour créer un système de transport donnant la priorité à l'utilisateur et assurant la connectivité nécessaire aux personnes et aux entreprises. La mise en œuvre de Birmingham Connected améliorera la vie quotidienne des gens en rendant les trajets plus accessibles, fiables, sûrs et sains, et en utilisant les investissements dans les transports comme catalyseur pour améliorer le tissu urbain. Grâce à Birmingham Connected, le système de transport servira à réduire les inégalités à travers la ville, en offrant un meilleur accès aux emplois, aux formations, aux soins de santé et à l'éducation, ainsi qu'en supprimant les obstacles à la mobilité.

Birmingham Connected contient un certain nombre de mesures clés, actuellement développées et mises en œuvre, parmi lesquelles :

- Une politique d'allocation des espaces de transport
- De nouveaux itinéraires de transit rapide des tram et bus
- Des districts 'trajets verts'
- Une zone à faibles émissions ou une zone 'air pur'
- Des infrastructures améliorées pour la marche et le vélo

Le plan est disponible dans le répertoire SUMP :

www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//utility/tools/push_resource_file.php?uid=2f6b9702



Encadré 4 : Exemples de séries de mesures de gestion de la demande

L'OCDE a décrit six séries de mesures différents pour la gestion de la demande, qui peuvent servir d'inspiration et d'explication sur la manière de composer une série de mesures (OCDE 2002) :

1. **Proposer des alternatives viables à la conduite individuelle, tout en augmentant progressivement les coûts du transport routier.**
P. ex. parcs relais, plates-formes de covoiturage, amélioration de la qualité des transports publics, augmentation des adhésions aux associations de covoiturage lors de la construction d'hébergements avec une capacité limitée de stationnement, tarification routière, couloirs de covoiturage, frais de stationnement.
2. **Intégrer l'utilisation du foncier et les demandes de transport.** P. ex. exiger des plans de transport (verts) lors de la construction de bureaux et de logements, éviter l'étalement urbain et prévoir du foncier dédié au commerce dans des endroits dépourvus de transports publics.
3. **Introduire des plans de transport verts.** Un plan de transport vert est, en principe, une série de mesures en faveur d'un domaine ou d'une organisation donnés.
4. **Mettre en œuvre des mesures de réduction du trafic dans les centres-villes, et des mesures logistiques pour le transport de marchandises.** P. ex. itinéraires et restrictions pour poids lourds, restrictions horaires d'accès, incitations et subventions, centres de regroupement urbain, intégration de la planification logistique dans l'aménagement du territoire, gestion du stationnement.
5. **Instaurer des tarifs pour les usagers de la route en coordination avec les systèmes intelligents de gestion du trafic.** P. ex. frais de stationnement, taxes de congestion, information multimodale et conseils en déplacements, guidage dynamique et systèmes d'information.
6. **Promouvoir la mobilité virtuelle et un marché du travail plus flexible.** P. ex. télécommunications, télétravail, horaires de travail flexibles, politiques des déplacements d'entreprises.

Regrouper les mesures selon la méthode des quatre étapes

La méthode des quatre étapes est une approche qui a fait ses preuves pour regrouper des mesures dans une planification SUMP. Voir l'Encadré 5 pour un contexte conceptuel et une définition de la méthode des quatre étapes.

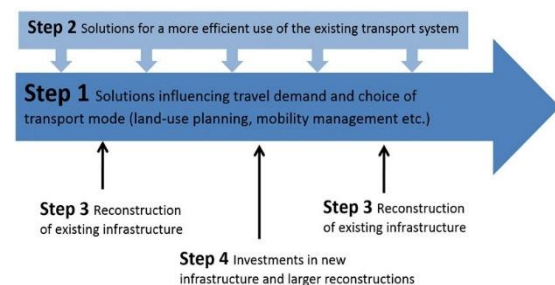
Encadré 5 : Approche systématique avec la méthode des quatre étapes

La méthode des quatre étapes est une approche qui a fait ses preuves dans le regroupement de mesures pour la planification systématique et efficace d'un SUMP. Cette approche se base sur des recherches et est prônée par les autorités nationales suédoises pour la planification SUMP dans les villes, et pour la planification des transports aux niveaux national et régional (voir Swedish Transport Administration *et al.*, 2014).

Les étapes de la méthode des quatre étapes sont les suivantes :

- **Étape 1 : Repenser !** Des solutions qui influent sur la demande de déplacement et le choix du mode de transport (aménagement du territoire, gestion de la demande / gestion de la mobilité).
- **Étape 2 : Optimiser !** Des solutions pour une utilisation plus efficace du réseau de transport existant (infrastructures, véhicules, etc.)
- **Étape 3 : Reconstruire !** Reconstruction des infrastructures existantes.
- **Étape 4 : Construire du neuf !** Investissements dans des infrastructures et reconstructions plus importantes.

Même si le nom de cette approche implique une utilisation séquentielle, l'approche doit être plutôt considérée comme une « manière de penser » la planification de la mobilité durable. La recherche qui étaye la méthode des quatre étapes par Ekman *et al.* (1996) souligne l'importance de réduire sans cesse la dépendance envers les transports motorisés, de donner la priorité à des modes de transport durables, et d'utiliser efficacement le système de transport existant, afin de réduire le besoin de grandes reconstructions ou de construction de nouvelles infrastructures routières. La méthode des quatre étapes garantit que les mesures appropriées sont combinées en séries de mesures, pour augmenter la rentabilité de la planification SUMP.



Source : Trivector

Pour bien utiliser la méthode des quatre étapes, il est préférable de comprendre comment examiner les différents types de mesures au cours de chacune des quatre étapes. Dans l'Illustration 7, un guide de référence rapide propose différents types de mesures pour chaque étape.

Illustration 7 : Types de mesures selon les différentes étapes de la méthode des quatre étapes.

Source : Swedish Transport Administration *et al.* (2014).**Étape 1 :**

Impôts, taxes et Subventions
Gestion de la mobilité (influencer le comportement par l'information et la communication)
Planification, Localisation
Réglementation
Législation

**Étape 2 :**

Charge
Fonctionnement
Planification
Priorités
Incitations économiques, Réglementation, législation, Réglementation routière, signalisation routière, etc.
Mesures de protection
Gamme de services
Technologie, y compris ITS

**Étapes 3 et 4**

Mesures de développement des infrastructures pour :

- la circulation des piétons et des cyclistes,
- les transports publics sur route, rail, rail léger, métro, tramway
- le trafic automobile
- le fret routier et ferroviaire

La structure en quatre étapes peut servir de phase de vérification après l'élaboration d'une liste de mesures réalisables et efficaces. Inscrivez des mesures de développement des infrastructures dans l'Encadré pour les étapes trois et quatre, puis répartissez les autres mesures entre les étapes 1 et 2. Ensuite, il apparaîtra clairement si les mesures se concentrent sur la construction de nouvelles infrastructures ou sur la gestion et sur la planification et la réglementation des améliorations politiques.

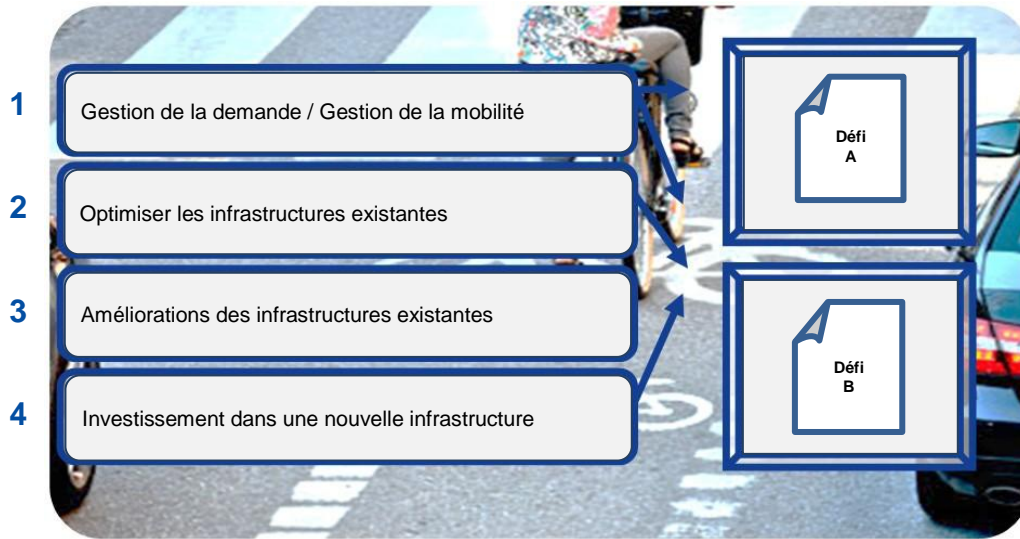
Le principe de base est de s'assurer qu'il y a toujours suffisamment de mesures dans les étapes 1 et 2. L'étape suivante consiste à étudier les défis, et à voir quel type de mesures peuvent servir à les résoudre.

L'utilisation de cette structure peut générer des défis à relever/résoudre sans pour autant avoir besoin de mesures d'infrastructure coûteuses.

Il permet également de concevoir des séries de mesures. L'Illustration 8 présente un exemple schématique de ce phénomène. Les séries de mesures peuvent être créées en ajoutant des mesures visant à résoudre un certain problème dans une série.

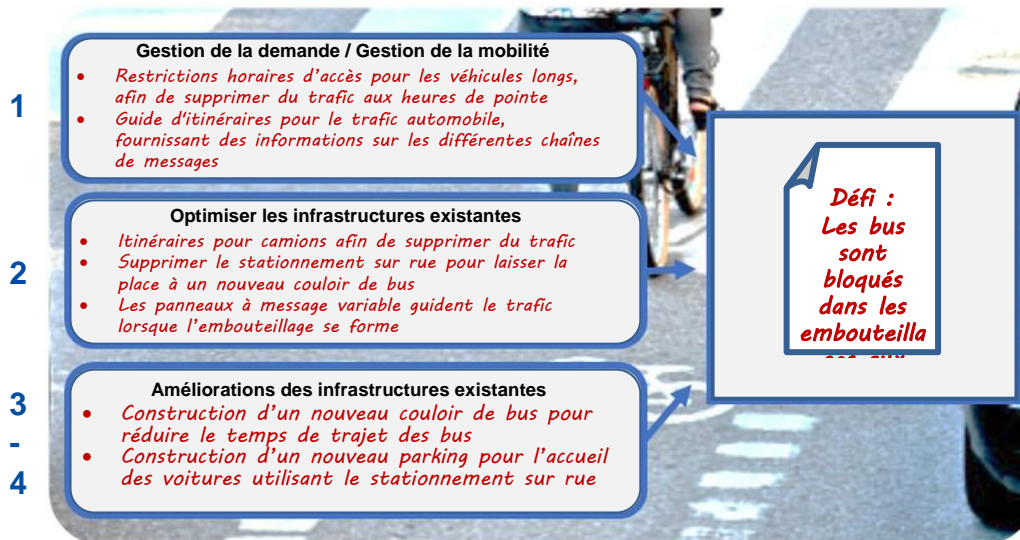
Selon la théorie qui sous-tend la méthode des quatre étapes, il est important de décrire les liens entre les différentes mesures de la série. Cela doit être décrit en termes de calendrier, mais aussi en termes d'effets de synergie. À titre d'exemple, il convient parfois de mettre en œuvre les mesures de l'étape 1 et de l'étape 2 dès que possible, puis de contrôler leurs effets. Les autres mesures de la série peuvent ensuite être examinées de nouveau, puis mises en œuvre ou dé-hiérarchisées (Swedish Transport Administration *et al.*, 2014).

Illustration 8 : Comment utiliser la méthode des 4 étapes pour regrouper des mesures?
Source : Swedish Transport Administration *et al.* (2014)



Ainsi, cette méthode peut s'appliquer au défi décrit dans l'Illustration 4, sur la manière dont une série de mesures se compose de mesures différentes à chaque étape (voir l'Illustration 9).

Illustration 9 : Exemple d'un ensemble de mesures pour traiter un problème local.



Source : Trivector

Parmi les mesures sélectionnées, l'Illustration 9 montre une série de mesures couvrant plusieurs champs de politique. Le principal défi de cette série de mesures concerne la congestion des transports publics, mais d'autres synergies sont aussi possibles, comme la réduction de la pollution de l'air et l'attractivité accrue des transports publics par rapport aux voitures particulières.

Élaborer un plan d'action

Après avoir défini des mesures et séries de mesures, l'étape suivante consiste à élaborer et mettre en œuvre les mesures et séries de mesures choisies. Dans le cadre de SUMP-UP, les principes et directives des plans d'actions SUMP ont été élaborés et présentés dans des supports d'orientation disponibles en ligne (voir l'Encadré 6).

Encadré 6 : Principes et directives pour l'élaboration d'un plan d'action SUMP

Documents d'orientation pour les villes sur l'élaboration d'un plan d'action SUMP, proposant des modèles, des liens vers des exemples réussis et des outils. Ce document, qui est un produit de SUMP-UP, vient compléter les Directives SUMP; il est disponible sur www.sumps-up.eu.

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Changements de la politique tarifaire des transports publics de Sofia – La ville de Sofia

À Sofia, une série de mesures a été conçue et lancée en juin 2016 pour augmenter les déplacements en transports en commun. Cette série de mesures se compose de quatre mesures de tarification et d'information:

1. La réduction du coût du forfait annuel pour toutes les lignes de 500 BGN à 365 BGN. Avec cette mesure, davantage d'entreprises ont décidé d'acheter des forfaits annuels pour leurs employés.
2. La mise en place d'un nouveau pass baptisé « Metro+ » – un pass pour le métro et une ligne supplémentaire bus/ trolleybus/ tram. Avec l'extension du métro à deux des plus grands districts de Sofia, beaucoup de gens ont commencé à se déplacer en métro. En général, la plupart des gens ont besoin d'une ligne supplémentaire pour se rendre de la maison au métro ou du métro à leur lieu de travail. Avec l'introduction de ce nouveau billet de transport, davantage de personnes ont été convaincues d'utiliser les transports en commun.
3. La mise en place d'un pass de trois jours pour toutes les lignes en raison de l'augmentation des flux touristiques.
4. Des campagnes d'information dans les grandes entreprises et les écoles.

Sur une période de six mois, de juin 2016 à décembre 2016, l'achat de cartes pour les transports en commun a augmenté de 48 % (pour tous les types de cartes).

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Planifier les domaines d'intervention: La ville de Donostia-San Sebastián

À Donostia-San Sebastián, le SUMP comprend cinq politiques de base :

- Encourager les modes non motorisés.
- Augmenter la part modale des transports en commun par rapport aux voitures individuelles.
- Obtenir une utilisation plus adéquate, sociale et environnementale de l'espace public urbain.
- Impacter/influencer le comportement des citoyens en termes de mobilité.
- Contribuer au développement urbain durable.

Ces cinq politiques ont été divisées en plusieurs domaines d'intervention du plan. Chaque domaine a des objectifs spécifiques qui sont atteints par différents programmes et mesures d'action. Les domaines inclus dans le plan sont :

- La mobilité piétonne
- La mobilité cycliste
- Les transports en commun
- La gestion du trafic
- et de la circulation des marchandises
- Les interventions dans l'espace public/espace citoyen
- Stationnement
- Les flottes de véhicules propres
- La gestion de la mobilité de groupes ciblés
- La formation et l'éducation à la mobilité durable
- La communication, la sensibilisation et le marketing
- Les nouveaux usages fonciers
- Les nouvelles infrastructures de transport

Source : San Sebastian



CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Développement d'un réseau intégré: La ville de Budapest

L'infrastructure de base des transports urbains se compose du réseau ferroviaire, du rail de banlieue, des réseaux de métro et de bus, ainsi que du réseau routier principal, assurant diverses liaisons régionales et à longue distance et reliant les quartiers urbains. On peut obtenir davantage de connexions en introduisant de nouvelles connexions, par le développement sûr et fiable des réseaux de transport existants, par la redistribution des espaces publics et par l'établissement de connexions intermodales axées sur les passagers. L'approche intégrée est une exigence globale dans le développement d'un réseau. Le plan est disponible dans le répertoire SUMP :

www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//utility/tools/push_resource_file.php?uid=51245b09

Liste des mesures :

1. Des itinéraires de transport en commun assurant des liaisons directes
2. Une modernisation du réseau ferré existant
3. Le raccordement des zones séparées de la ville avec de nouveaux ponts pour le Danube et des passages à niveaux à plusieurs niveaux
4. La construction des éléments manquants du réseau routier
5. La reconstruction des routes avec une approche complexe
6. Un réseau cycliste principal ininterrompu
7. L'amélioration de l'interopérabilité cycliste, avec un réseau routier secondaire favorable aux cyclistes
8. L'extension du réseau de transport navigable et de l'infrastructure de services
9. Le développement d'un réseau logistique urbain intelligent



3.3 Recommandations générales pour l'intégration des mesures et séries de mesures

Il existe de nombreuses façons d'aborder une approche systématique et efficace, lors de l'entrée dans le processus de sélection des mesures mais il n'existe pas de solution miracle applicable dans toutes les situations. Il est conseillé de choisir un processus de sélection des mesures qui a déjà été utilisé dans d'autres contextes stratégiques de la municipalité. Ce faisant, moins d'efforts éducatifs seront nécessaires pour les parties prenantes sur la manière de choisir les mesures pertinentes. Cependant, quelle que soit la méthode utilisée pour un choix systématique des mesures, le deuxième conseil est de toujours s'assurer qu'aucun domaine de mesure n'est oublié dans la recherche d'une solution à un défi local à l'aide des mesures du SUMP. Les méthodes décrites au chapitre 3.1 peuvent ici être utiles, et un premier contrôle rapide des domaines de mesure couverts peut se faire avec un effort assez réduit en temps et en ressources.

En utilisant ces méthodes d'évaluation pour le choix systématique de mesures, vous préparerez une base solide pour le regroupement des mesures, car vous découvrirez diverses synergies entre plusieurs domaines de mesures.

Au début du processus de regroupement des mesures, il convient de commencer par observer les différents exemples de séries de mesures, décrits au chapitre 3.2, pour avoir une idée du concept et de possibles synergies et avantages. Ensuite, la méthode des quatre étapes s'impose, car elle permet de promouvoir des mesures rentables, des mesures d'optimisation du système existant et des mesures d'encouragement des modes de transport durables.

4. NOTES DE FIN DE TEXTE

4.1 Bilans des SUMPs-Up

Les autres résultats de Sumps-Up sont disponibles sur le site du projet www.sumps-up.eu.

- **Manuel d'intégration des mesures et des séries de mesures dans un SUMP - Lancement**
- **Manuel d'intégration des mesures et des séries de mesures dans un SUMP - Innovation**
- **Principes et directives pour l'élaboration d'un plan d'action SUMP**
- **Analyse des besoins de l'utilisateur pour la prise en main**
- **Inventaire Outil CIVITAS**
- **Répertoire SUMP**

4.2 Références citées dans le texte

Bicycle Innovation lab (2012) The reverse traffic pyramid by bicycle innovation lab. www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn&=UK (consulté le 22 juin 2017)

Clark *et al.* (2017) Description and classification of AM measures including factors affecting their effectiveness. PASTA project report.

Ekman *et al.* (1996) Ekman, L., Smidfeel Rosqvist, L. & Westford, P. (1996). Trafiksystem för bättre stadsmiljö. Bulletin 138. Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola.

Evidence (2015) www.evidence-project.eu (Consulté le 11 avril 2017).

KonSULT (2015) Knowledgebase on sustainable urban land use and transport. www.konsult.leeds.ac.uk (Consulté le 11 avril 2017).

May (2016) CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans. www.sump-challenges.eu/kits (Consulté le 11 avril 2017).

OECD (2002) Road Travel Demand – Meeting the challenge. Organisation de coopération et de développement économiques. ISBN 92-64-19755-9.

Rupprecht Consult (2014) Guidelines: developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf (consulté le 11 avril 2017).

Swedish Transport Administration et al (2014) Strategic Choice of Measures, A new step for planning of transportation solutions, Handbook. Numéro de publication : 2013:176. ISBN : 978-91-7467-546-7. Date de publication : Janvier 2014 Éditeur : Swedish Transport Administration, Swedish Association of Local Authorities and Regions



ANNEXE I

Liste détaillée des mesures

Guide à l'usage des lecteurs : Cette liste de mesures a été constituée dans le but d'inspirer les autorités de planification dans le processus de sélection des mesures d'un SUMP. La liste des mesures et leur description s'inspirent de plusieurs sources. Lorsque des informations sont disponibles en ligne, la mesure est complétée par un lien. Les sources utilisées dans la liste sont : EVIDENCE, DELTA, KonSULT, Trivector, Vruits, Civitas, Copenhagenize.

SUMPs-Up European Programme for Accelerating the Take-up of Sustainable Urban Mobility Plans Responsible author(s): Trivector Traffic AB

La liste détaillée des mesures est divisée en 25 domaines de mesure différents selon la structure Evidence. Pour chaque domaine de mesure, un certain nombre de mesures sont décrites et leur lien avec les domaines de politiques Civitas est indiqué.

- | | |
|--|--|
| 1. Marche | 13. Nouveaux modèles d'utilisation de la voiture |
| 2. Fret urbain | 14. Marketing et récompense |
| 3. Informations de déplacements | 15. Aménagement du territoire |
| 4. Sécurité routière | 16. Intégration des modes |
| 5. Gestion du trafic | 17. Conception urbaine inclusive |
| 6. Taxes et tarifs | 18. Billetterie électronique |
| 7. Plans de déplacement sur site | 19. Zones environnementales |
| 8. Réaffectation des espaces routiers | 20. Véhicules électriques et véhicules à hydrogène |
| 9. Amélioration des transports publics | 21. Infrastructures pour cyclistes |
| 10. Planification personnalisée des déplacements | 22. Taxes de congestion |
| 11. Stationnement | 23. Véhicules plus propres |
| 12. Nouveaux transports en commun | 24. Programmes de partage de vélos |
| | 25. Restrictions d'accès |

1. Marche ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Zones piétonnes & itinéraires piétons	Mesures visant à influencer le comportement des piétons et à créer des zones piétonnes sûres et attractives.	
Créer (temporairement) des zones piétonnes	Pour limiter le trafic en centre-ville, on peut établir des restrictions d'accès et une stratégie claire pour favoriser les réseaux piétons.	
Carrefours piétons intelligents	Un détecteur intelligent de piétons (DIP) fournit des informations en temps réel au feu de signalisation, sur le nombre de piétons en attente de passage : le DIP détecte les piétons qui s'approchent du passage piétons, lorsqu'ils pénètrent dans la zone de détection. Le feu de signalisation prolonge la phase de traversée des piétons, en fonction du nombre de personnes qui attendent de traverser, ou qui sont encore en train de traverser. La demande de traversée peut être désactivée lorsque le nombre de piétons n'est pas suffisant (en fonction d'un seuil défini). Lorsque des URV attendent la phase de traversée piétonne, ou lorsqu'ils traversent, si la demande de traversée est activée (c.-à-d. si le nombre de personnes attendant de traverser dépasse un seuil prédéfini) la demande de traversée est également activée, quel que soit le cycle du feu de signalisation. Cette demande de traversée vise à alerter les véhicules sur la présence de piétons sur les lieux. Le système de signalisation lumineuse (demande de traversée) permet de mettre en évidence le passage piéton et ses alentours, et d'avertir les véhicules de la présence de piétons, renforçant ainsi leur sécurité	Modes de vie sans voiture
Améliorer l'accessibilité des personnes âgées ou handicapées	Assurer l'accessibilité des personnes âgées ou handicapées grâce à des trottoirs lisses et homogènes, des bordures de chaussée encastrées et des surfaces tactiles	Sécurité et sûreté

2. Fret urbain ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Itinéraires et interdictions de circulation pour camions	Les itinéraires pour camions sont utilisés dans le cadre d'une orientation positive, en spécifiant les itinéraires que les camions peuvent emprunter.	
Systèmes de gestion des flottes de fret routier	Il s'agit de plusieurs systèmes télématiques, utilisant des dispositifs à distance sur des véhicules de fret et des remorques, pour contrôler et surveiller les opérations de fret, et présenter ces données sous un format utilisable par les gestionnaires de fret, soit en temps réel, soit en données statiques.	
Mettre en place une interdiction de circuler pour les camions /poids lourds sur les principaux itinéraires de trajet aux heures de pointe	Afin d'éviter la congestion des principaux itinéraires de transport, une interdiction de circuler pour les camions/poids lourds aux heures de pointe doit être mise en œuvre (p. ex. le week-end).	
Partenariats pour la qualité du fret	L'outil le plus courant pour impliquer les parties prenantes est le partenariat pour la qualité du fret (PQF). Les PQF visent à réunir les acteurs publics et privés du transport de marchandises et de la logistique pour discuter des problèmes, et ainsi identifier et mettre en œuvre des solutions, afin d'améliorer la durabilité des activités de fret sur un plan économique, social et environnemental.	Logistique du fret urbain
Comités consultatifs et forums sur le fret	Mettre en place des comités, des conseils et des forums pour permettre aux parties prenantes de se rencontrer et de discuter des défis et opportunités du système de fret est le moyen le plus direct d'impliquer tous les acteurs. Ces forums peuvent être mis en place sous la forme de comités consultatifs techniques réunissant des personnels du secteur public issus de différents organes et agences administratifs, dans le but d'enquêter sur les problèmes, de mener des études de contexte et des analyses pour coordonner des actions et des décisions en vue d'une politique de fret urbain saine et efficace.	
Désignation d'un responsable municipal de la logistique	À l'instar du concept de Responsable mobilité, la fonction de Responsable municipal de la logistique (RML) vise à réduire la demande liée à la mobilité des biens en zone urbaine. Le Responsable mobilité ainsi que le Responsable municipal de la logistique sont de véritables intermédiaires entre les différents acteurs locaux et l'autorité publique ; leur tâche consiste à concilier les besoins et les demandes des différentes entreprises et activités.	

Horaires de restriction d'accès	Ces mesures restreignent les périodes où l'activité de fret peut avoir lieu. L'objectif est de réduire le trafic de marchandises aux heures de pointe dans les zones urbaines ou d'interdire les livraisons de nuit en raison de contraintes sonores. La promotion des livraisons hors heures de pointe dans les villes est une stratégie prometteuse pour compenser les impacts du fret urbain.
---	--

2. Fret urbain ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Restrictions environnementales	Ce type de mesures vise à préserver l'habitabilité des centres-villes en réduisant les externalités négatives produites par les véhicules de fret, tant en termes d'émissions que de bruit. Ces stratégies ont un double effet positif : d'une part, elles réduisent l'impact environnemental du transport de marchandises ; et d'autre part, elles développent l'utilisation de technologies propres en encourageant l'utilisation de véhicules électriques ou à faibles émissions pour les livraisons urbaines. Les programmes de renouvellement des véhicules peuvent soutenir ce type d'initiative.	
Restrictions d'accès par taille/charge	Ce type de mesures se concentre sur l'amélioration de l'habitabilité des zones urbaines et sur l'optimisation de l'utilisation de l'espace public, en particulier des rues publiques. Plus précisément, les restrictions qui empêchent les véhicules d'un certain poids ou d'une certaine taille (longueur ou largeur) d'utiliser une route ou une zone particulière peuvent entraîner des avantages sur les niveaux de congestion et sur les taux d'accidents de la route dus aux gros camions.	
Tarification (tarification routière, taxe de congestion, tarification du stationnement)	La tarification routière signifie que les automobilistes paient directement pour rouler sur une route particulière ou dans une zone particulière. Les redevances peuvent être fixes ou variables selon les normes d'émissions d'un véhicule, si l'objectif est de réduire les émissions. La taxe de congestion fait référence à des péages routiers variables (prix plus élevés aux heures de congestion, et prix plus bas ou libre passage pendant les périodes moins congestionnées) établis dans des zones centrales, pour réduire les volumes de circulation en période de pointe. Les péages peuvent être dynamiques, ce qui signifie que les taux varient en fonction du niveau de congestion existant à un moment donné. Le principal défi qui affecte le stationnement des véhicules de fret dans les villes est le manque de place, en particulier dans les centres historiques. Cela génère des infractions de stationnement et des amendes. Par le biais de régimes de frais de stationnement, les automobilistes paient directement pour utiliser les équipements de stationnement. Ces dispositifs peuvent être mis en place pour le stationnement le long des trottoirs, en se basant soit sur des taux fixes, soit sur des schémas de tarification variable, et sont généralement mis en œuvre dans le cadre d'une stratégie plus vaste.	
Incitations et subventions	À l'opposé de la fiscalité et des péages, on trouve l'utilisation d'incitations ou de subventions pour encourager le développement d'une distribution urbaine durable. L'instauration directe d'incitations ou de subventions par les collectivités locales aux opérateurs n'est pas très utilisée en raison de son coût, tandis que les dispositions prévoyant des avantages en termes de coûts (incitations indirectes) sont plus fréquemment utilisées.	Logistique du fret urbain
Adaptation des zones de chargement dans la rue	Les mesures de stationnement sur rue visent à adapter les plans de voirie existants et les zones de chargement aux volumes actuels et futurs de véhicules commerciaux. Les mesures sont axées sur l'attribution d'un emplacement de trottoir adapté aux activités de stationnement et de chargement. Les stratégies de places de stationnement et de zones de chargement sont axées sur la désignation et l'installation de stationnements en bordure de trottoir, la réaffectation des espaces de trottoir et l'identification des emplacements potentiels de stationnement pour le trafic de fret.	
Zones de livraison proches	Le manque d'installations de stationnement et de chargement permettant de réceptionner les marchandises peut nécessiter l'utilisation de zones d'attente (ou de zones de livraison proches). L'objectif est de développer un site de mise en œuvre et des espaces hors rue, dans les entreprises ou les établissements recevant régulièrement du fret. La mise en place de zones de chargement communes pour les sites à gros générateurs de trafic, ou pour d'autres installations à locataires multiples, peut être une option viable. Alternativement, les municipalités peuvent favoriser le développement de zones de livraison ou d'escale proches, pouvant servir de plateformes de transbordement urbain.	
Points de collecte	Cette initiative promeut l'utilisation de lieux spécifiques pour les points de retrait et les livraisons, tels que les systèmes de casiers automatisés sur rue, les magasins de colis et les bureaux de poste ainsi que les mini-dépôts. Dans ce projet, les camions livrent aux points de collecte et les clients se rendent dans ces points de ramassage pour récupérer leurs marchandises. Cette pratique réduit les coûts de livraison en concentrant les livraisons et en réduisant les défauts de livraison. Toutefois, comme les clients doivent venir chercher leurs commandes avec leurs propres voitures, cela peut augmenter le trafic global.	

Centres de regroupement urbain	Cette mesure contribue à la réduction du trafic de marchandises circulant dans une zone cible, en favorisant le regroupement des cargaisons sur un ou plusieurs terminaux urbains. Elle concerne les transporteurs qui, au lieu d'effectuer des trajets individuels vers la zone cible avec des coefficients de charge faibles, transfèrent ainsi leurs charges vers un transporteur neutre qui regroupe la cargaison et gère la dernière étape des livraisons. En théorie, cette mesure peut inclure les « systèmes de livraison communs », la « logistique coopérative » et les « centres de distribution urbains ».
--	--

2. Fret urbain ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Changement de modes de transport	L'objectif d'un programme de changement de mode de transport est d'encourager l'utilisation de modes alternatifs pour réduire le nombre de camions et de camionnettes en centre-ville. Bien qu'intéressant pour beaucoup, cette initiative rencontre des obstacles majeurs dans les zones urbaines, où il est souvent impossible de trouver des alternatives modales capables de rivaliser efficacement avec les camions ou les camionnettes. Cependant, un certain nombre de tests pilotes et d'implémentations à petite échelle suggèrent qu'il est possible d'induire de petits transferts modaux. Le transfert des flux de fret du transport routier vers un transport intermodal s'est fait grâce à la combinaison du transport routier avec le transport maritime à courte distance, les voies navigables intérieures, le rail, les tricycles électriques de fret ou les vélos-cargo.	Logistique du fret urbain
Éduquer les planificateurs du trafic à la logistique et au fret urbains	Développer une formation en logistique urbaine pour les urbanistes du trafic dans les régions/municipalités.	
Intégration de la planification logistique à l'aménagement du territoire	Une approche plus proactive consiste à intégrer la planification du fret dans le processus d'aménagement du territoire, en identifiant les domaines de conflit entre les activités de fret et les autres utilisations du foncier. En comprenant les sources de conflit entre les activités de fret et les autres utilisations du foncier, des stratégies efficaces peuvent être définies et sélectionnées pour favoriser un développement compatible.	

3. Informations de déplacements ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Information conventionnelle sur les horaires et les services	Désigne la qualité des informations, les formats dans lesquels elles sont proposées, et donc les ressources et les efforts à fournir dans ces domaines.	Transport collectif de voyageurs
Information passager en temps réel	Les systèmes d'information passagers en temps réel permettent aux passagers d'obtenir des informations réelles de départ en direct pour les services de transport public, par le biais de diverses sources.	
Systèmes de planification des déplacements	Les systèmes de planification des déplacements, ou informations multimodales de déplacements, peuvent intégrer une série d'informations allant de simples descriptions des options de trajets disponibles par différents modes, éventuellement liées à des cartes indiquant itinéraires et horaires, à des systèmes de base de données interactifs, permettant aux utilisateurs de rechercher des informations spécifiques.	
Information multimodale et conseils de trajets	Les informations sur les trajets, fournies via diverses technologies, avant et pendant le voyage : par exemple, des sites internet et des logiciels dédiés permettent de proposer des informations sur tous les modes de transport, sous une forme coordonnée et donc plus compréhensible.	
Itinéraire pour vélos + information en temps réel	Guide détaillé des itinéraires cyclistes avec une signalisation intuitive, de préférence avec des informations en temps réel sur les congestions temporaires et l'entretien des routes.	Télématique des transports
Guide des itinéraires cyclistes	Guide détaillé des itinéraires cyclistes avec signalisation intuitive.	
Systèmes de guidage embarqué	Le système de guidage traditionnel signifie que le système sélectionne principalement les itinéraires selon la distance la plus courte entre un point de départ et une destination, ce qui est très utile dans des environnements inconnus ou des réseaux complexes. La prochaine génération de systèmes de guidage est capable de prendre en compte différents critères d'optimisation, autres que le chemin le plus court.	

4. Sécurité routière

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION	CHAMP POLITIQUE DE LA MESURE	CIVITAS
Mesures correctives anti-accidents		Limitation de la vitesse, application de la vitesse et marquage routier.	
Sécurité des cyclistes & des piétons		La sécurité des transports non motorisés est la question centrale qui permet d'améliorer significativement le confort de vie et de déplacements dans la ville.	
Aménagement de passages pour piétons		Différents types de passages pour piétons peuvent être envisagés par les urbanistes et planificateurs de transports ; ils vont des passages piétons marqués (zèbres) et signalisés, à des investissements d'infrastructure plus conséquents, notamment des passerelles, des passages souterrains et la création de carrefours et rues d' « espace partagé ».	
Entretien routier		L'entretien routier désigne un ensemble de pratiques et d'objectifs. Les routes subissent une usure et des dégradations dues à l'utilisation des véhicules, aux accidents, et à certains événements naturels. D'autres mesures, comme le gravillonnage, peuvent servir à atténuer les effets des intempéries ou des variations de température sur la capacité des véhicules à emprunter une route. En outre, l'entretien routier peut servir à tirer profit des progrès des nouveaux matériaux et de la compréhension de l'impact des matériaux de construction routière sur la pollution.	
			Sécurité et sûreté
Mesures d'apaisement de la circulation		L'apaisement de la circulation consiste à utiliser des mesures physiques et réglementaires pour réduire la vitesse et l'accélération des véhicules.	
Mobilité sans barrières		Mesures destinées à améliorer l'accessibilité (systèmes d'orientation visuelle existants et mesures complétant les systèmes d'orientation visuelle par des informations tactiles et/ou audio.	
Éduquer les écoliers à la sécurité routière		Mettre en œuvre une éducation obligatoire à la sécurité routière.	
Améliorer la circulation à proximité des écoles		Zones de congestion près des écoles / interdiction des voitures à moins de 500 mètres de l'école.	
Prioriser les URV en matière d'entretien routier		Assurer l'accessibilité de URV lors de la fermeture d'une route pour entretien.	
Concevoir des pistes sûres réservées aux cyclistes et aux piétons		Assurer des routes d'une largeur suffisante, et même un trottoir, ainsi qu'un entretien adéquat des routes en hiver.	
Apaiser la circulation au moyen de plans de vitesse globaux		Concevoir des plans de vitesse compréhensibles et bien raisonnés pour un respect optimal.	

5. Gestion de la circulation ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Panneaux & marquages conventionnels	Des panneaux verticaux - divers types de panneaux verticaux avec des images textuelles ou graphiques, concernant des informations, des réglementations ou des indications de signalisation routière - fournis pour canaliser le trafic et transmettre des avertissements, des exigences réglementaires ou des informations de base - y compris des panneaux de circulation, des panneaux temporaires et des lampes pour identifier les abris ou fournir des avertissements supplémentaires en cas d'obstructions dangereuses.	
Gestion conventionnelle de la circulation	La gestion conventionnelle du trafic implique des mesures destinées à modifier les mouvements de circulation sur un réseau. Ces mesures comprennent des restrictions d'itinéraire et de droit de passage, qui permettent de modifier la direction et le mouvement du trafic, ainsi que des stationnements (et des restrictions d'arrêt) qui permettent de circuler librement sur les routes.	Stratégies de gestion de la demande
Contrôle du trafic urbain	Les systèmes de contrôle du trafic urbain (UTC) sont une forme spécialisée de gestion du trafic, qui intègre et coordonne le contrôle des signaux de circulation sur une large zone, afin de contrôler les flux de trafic sur le réseau routier.	
Panneaux à message variable	Les panneaux à message variable (PMV) sont des panneaux numériques destinés à informer les automobilistes d'événements temporaires spécifiques et des conditions de circulation en temps réel.	
Systèmes de transport intelligents	Les systèmes de transport intelligents couvrent une vaste gamme d'applications, qui adaptent aux transports les technologies de l'information et de la communication. Il s'agit notamment des techniques de gestion et de contrôle du trafic, des informations en temps réel pour les utilisateurs, des systèmes de gestion du transport public et du fret, des systèmes de sécurité avancés, des systèmes de secours d'urgence et d'urgence et des systèmes de paiement électronique.	Télématique des transports
Centre de coordination de la mobilité	Une plateforme destinée aux flux d'informations et aux compétences	Gestion de la mobilité

6. Taxes et tarifs

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Structures tarifaires	Une structure tarifaire comprend l'ensemble des mesures de politique tarifaire, en dehors de toute augmentation ou réduction générale des tarifs. Ces éléments comprennent : la différenciation des prix selon des critères géographiques, l'heure de la journée, la régularité de l'utilisation et l'objectif du déplacement ; la billetterie combinée ; les concessions et la technologie des cartes à puce.	
Taxes sur le carburant	Des taxes sur le carburant sont prélevées sur l'achat de carburant dans la plupart des pays. L'imposition d'une taxe sur la consommation de carburant non seulement augmente les recettes, mais c'est aussi un moyen relativement peu sélectif de facturer l'utilisation de la route.	Stratégies de gestion de la demande
Taxes de propriété du véhicule	La taxation de la propriété des véhicules (taxe de nature indirecte) a deux objectifs clés. Tout d'abord, en tant que générateur général de revenus, les revenus sont rarement hypothéqués. En outre, elle sert à réglementer le nombre de véhicules possédés et éventuellement l'âge du stock de véhicules,	

7. Plans de déplacement sur site ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Plans de déplacement d'entreprise	Un plan de déplacement d'entreprise (PDE) est « une stratégie élaborée par une organisation afin de réduire ses impacts de transport et d'influencer le comportement de ses employés, fournisseurs, visiteurs et clients » (Rye, 2002). Très souvent, le plan de déplacement se concentre sur le comportement des employés en matière de déplacement.	Gestion de la mobilité
Plans de déplacements scolaires	Les Plans de déplacement scolaire, ou Gestion de la Mobilité Scolaire (GMS), comprennent toute une série de mesures visant à modifier le comportement de mobilité des élèves et des parents pour les trajets vers et depuis les écoles – et surtout à réduire les déplacements en voiture.	
Pédibus	Un pédibus aide les enfants à marcher en groupe vers et depuis les jardins d'enfants/écoles primaires.	Sécurité et sûreté
Cyclobus	Un cyclobus aide les enfants à rouler en groupe vers et depuis école (parfois aussi dès la maternelle). Les jeunes enfants sont généralement accompagnés par des adultes.	Modes de vie sans voiture

Enquête sur les itinéraires scolaires	Bilan de la voirie scolaire afin d'identifier les points forts et les points faibles et de hiérarchiser les mesures.	Sécurité et sûreté
---------------------------------------	--	------------------------------------

8. Réaffectation de l'espace de travail ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Voies pour véhicules à occupation multiple	Les voies pour véhicules à occupation multiple (VOM) sont conçues pour décourager l'utilisation des voitures à occupation simple ou faible, en donnant la priorité aux véhicules ayant nombre minimum d'occupants (généralement deux ou trois) et aux bus.	Transport collectif de voyageurs
Construction de routes nouvelles	La construction de routes a évidemment pour simple objectif de fournir un accès vers des zones auparavant inaccessibles aux véhicules motorisés, en réduisant le volume de trafic dans une zone en <u>le déplaçant vers une autre zone, ou en augmentant sa capacité.</u>	Stratégies de gestion de la demande
Limiter l'accessibilité des voitures dans des rues spécifiques	Limiter l'accessibilité des voitures dans des rues spécifiques	

9. Amélioration des transports publics ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Systèmes de gestion de flotte de bus	Un système de gestion de la flotte de bus utilise des informations en temps réel sur l'emplacement et les performances des bus, pour vérifier que les bus fonctionnent comme prévu.	
Priorités aux bus	Pour rendre les temps de trajet en bus compétitifs par rapport aux temps de trajet des véhicules individuels, une gamme d'interventions prioritaires doit être appliquée sélectivement aux services de bus.	
Réglementation des bus	La réglementation des services de bus désigne ici la gouvernance par laquelle les autorités de transport, soit fournissent des services de bus en franchise à des prestataires privés, soit établissent des partenariats, avec des prestataires privés, qu'ils soient obligatoires ou volontaires.	
Niveaux de tarification	Les tarifs correspondent aux frais monétaires réclamés pour effectuer un trajet l'aide des transports en commun, par ex. le prix d'un billet de train ou de bus. Les niveaux de tarification peuvent varier selon les subventions fournies (ou les taxes prélevées) par les autorités nationales ou locales.	
Tarifs réduits	Les tarifs réduits offrent à certaines catégories de la population la possibilité de voyager dans les transports publics à un prix moindre, ce qui signifie parfois des trajets gratuits.	
Améliorations générales de l'accessibilité des transports publics	Cette mesure vise à améliorer la qualité du service des transports publics (TP) en augmentant les niveaux d'accessibilité ; cela comprend une hausse de la vitesse de service, de la fréquence, de la commodité, du confort, de l'abordabilité et de la facilité d'accès pour tous les individus (également une conception accessible aux personnes souffrant d'un handicap physique ou mental).	Transport collectif de voyageurs
Abonnements de travail aux TP / Billets de TP à tarif réduit	Les abonnements de travail sont des billets mensuels ou annuels, achetés en bloc, auprès d'une association de transport, par des organismes publics ou privés pour leurs employés.	
Services de transports publics à la demande	Aussi appelé : « Transport à la demande », ce service est considéré comme un mode de transport public axé sur l'utilisateur, caractérisé par un itinéraire flexible et une planification des véhicules petits/moyens, fonctionnant en mode partagé entre les points de ramassage et les points de dépôt.	
Réorganisation des horaires de TP	La réorganisation des horaires des TP vise à optimiser les services de transport en commun, et à accroître leur utilisation, en adaptant les horaires pour mieux s'adapter aux modes de vie et de mobilité des usagers.	
Offres de billets spéciaux pour les élèves	Les billets spéciaux pour élèves sont souvent des abonnements à prix réduits, achetés en présentant un certificat de scolarité.	
Véhicules propres et silencieux dans les transports publics urbains	Véhicules propres et silencieux dans les transports publics urbains	Carburants et véhicules propres

Améliorer les transports publics urbains locaux avec des itinéraires et des arrêts distincts	Améliorer les transports publics urbains locaux avec des itinéraires et des arrêts distincts	
Améliorer l'accessibilité des personnes âgées ou handicapées dans les transports publics urbains	Améliorer l'accessibilité des personnes âgées ou handicapées dans les transports publics urbains, grâce à des rampes d'accès et des zones tactiles	
Tarifs réduits pour les jeunes dans les transports publics urbains	Tarifs réduits pour les jeunes dans les transports publics urbains	Transport collectif de voyageurs
Tarifs réduits ou gratuits pour les transports publics urbains	Tarifs réduits ou gratuits pour les transports publics urbains	
Entretien de la route aux arrêts des TPU	Entretien de la route aux arrêts des TPU	
Options durables pour les trajets de loisirs / tourisme	Options durables pour les trajets de loisirs / tourisme	
Périodes d'essai avec un coût TPU réduit pour les nouveaux utilisateurs	Périodes d'essai avec un coût TPU réduit pour les nouveaux utilisateurs	Gestion de la mobilité

10. Planification personnalisée des déplacements ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Horaires de travail flexibles	Les horaires de travail flexibles font référence à la pratique des employeurs de permettre aux employés de varier leurs horaires de présence.	
Planification personnalisée des déplacements	La planification personnalisée des déplacements collabore avec des individus (généralement dans une zone géographique donnée) pour fournir des informations sur les alternatives à la voiture pour leurs trajets et encourager l'utilisation de ces alternatives.	
Télécommunications	Le télétravail désigne généralement un arrangement formel entre employés et employeurs concernant la conduite du travail à domicile ou dans un centre de travail à distance (un bureau satellite ou un centre accessible à tous) en remplacement du lieu de travail principal.	Gestion de la mobilité
Consultant Mobilité/ Responsable Mobilité	Un Conseiller mobilité est une personne qui fournit des informations de trajet personnalisées, ou qui prend en charge des tâches organisationnelles dans le domaine de la mobilité, ou encore qui développe des plans de Mobilité (plans de déplacements)	
Formation à la mobilité	Les écoles peuvent contribuer à réduire l'utilisation des voitures en mettant davantage l'accent sur l'éducation à la mobilité plutôt que sur une simple éducation à la circulation. L'éducation à la mobilité doit sensibiliser les jeunes aux possibilités des modes de transport durables et leur apprendre à les utiliser.	
Assistance de trajet personnalisée (ATP)	L'assistance de trajet personnalisée (ATP) a pour objectif d'encourager un changement de comportement individuel ou collectif en matière de déplacements. Les participants à l'ATP doivent souvent documenter leurs trajets en termes de temps, de destinations, de modes et de finalité. Ce point sera ensuite discuté avec un conseiller en trajets, qui élabore des moyens de satisfaire la demande de déplacement du participant par des modes de transport alternatifs.	
Télétravail	Le télétravail est un terme général pour l'utilisation des télécommunications comme le téléphone, le fax, l'e-mail, les sites web ou les vidéoconférences en remplacement des déplacements physiques.	
Plateforme de MaaS	Véhicules propres et silencieux dans les transports publics urbains	Des modes de vie sans voiture

11. Parking ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS	
Stationnement & entreposage de vélos	Le stationnement et le stockage des vélos dans les villes doivent idéalement inclure l'offre des éléments suivants : des stationnements non abrités mais sécurisés dans des lieux pratiques pour les commerces et les services, ce qui est peu coûteux à mettre en œuvre ; ainsi que des casiers à vélos et des stations à vélos surveillées, qui offrent des options de stockage à long terme et une meilleure protection contre les intempéries et les vols.	Stratégies de gestion de la demande	
Stationnement hors rue	Le stationnement hors rue consiste en un bâtiment particulier (à plusieurs étages) ou en une aire (surface) consacrée au stationnement. Son installation a un impact significatif sur l'utilisation des voitures.		
Réglementation relative au stationnement	Souvent, le nombre de places de stationnement disponibles pour la livraison n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des camions de livraison. Les transporteurs sont obligés de stationner en double file car le besoin de stationnement excède la capacité linéaire des rues. La mise à disposition d'espaces de chargement/déchargement est une politique locale commune pour organiser les opérations de livraison du dernier kilomètre. L'absence d'espaces de livraison provoque l'empiétement des opérations de livraison sur les voies de circulation ou les trottoirs, et entraîne une <u>congestion et des situations potentiellement dangereuses pour les autres usagers de la voie publique.</u>		
Frais de stationnement	Les frais de stationnement sont des frais financiers payés par les automobilistes pour l'utilisation de places de stationnement, soit dans des parkings dédiés, soit dans sur des places de stationnement identifiées sur la voie publique.		
Contrôles du stationnement	Des contrôles du stationnement sont appliqués au stationnement sur et hors voie publique (à plusieurs étages, en rez-de-chaussée et souterrain), bien que le style de contrôle varie selon le type de stationnement.		
Normes de stationnement	Les normes de stationnement sont les normes relatives à la quantité de stationnement requise ou autorisée pour les nouveaux développements de tous types dans le système d'aménagement du territoire.		
Frais de stationnement privé	Les frais de stationnement privé sont, pour la plupart, prélevés par les autorités locales sur les aménagements non résidentiels existants ou à venir, p. ex. les immeubles de bureaux. Ils visent à résorber la demande de stationnement et donc le trafic, notamment dans les centres urbains où les déplacements domicile-travail représentent une part importante du trafic.		
Systèmes de guidage de stationnement	Les systèmes de guidage et d'information sur le stationnement (GIS) utilisent des panneaux à message variable (PMV) pour fournir aux conducteurs des informations sur la localisation et la disponibilité des espaces dans les parkings.		Télématique des transports
Gestion du stationnement de voitures	Le terme « gestion du stationnement » désigne le processus de contrôle du volume, des coûts et/ou de l'accès au stationnement sur un site.		Stratégies de gestion de la demande
Gestion de stationnement sur site	Le terme « gestion du stationnement » désigne le processus de contrôle du volume, des coûts et/ou de l'accès au stationnement sur un site.		
Co-utilisation des places de stationnement pour les travailleurs 9-17 résidents 17-9, etc.	Co-utilisation des espaces de stationnement pour les travailleurs 9-17, les résidents 17-9, etc., surtout faisable en milieu mixte		

12. Nouveaux transports en commun ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION	CHAMP POLITIQUE DE LA MESURE	CIVITAS
Bus à haut niveau de service	Le bus à haut niveau de service (BHNS) est un transport public par autobus destiné à offrir aux usagers un déplacement plus fiable et plus confortable que les services de bus conventionnels.		

Services de bus	Les services de transport en commun concernent l'ensemble des services de transport accessibles au public, y compris les transports à la demande, les bus, les tramways, les systèmes ferroviaires légers, le métro (souterrain) et les services ferroviaires longue distance.	Transport collectif de voyageurs
Nouveaux services ferroviaires	De nouveaux services ferroviaires sur les lignes existantes peuvent offrir des possibilités nouvelles ou améliorées de voyager, en offrant des services plus directs, et en réduisant ainsi les coûts de déplacement généralisés.	
Nouvelles gares et lignes	Les nouvelles gares ferroviaires désignent des gares nouvellement créées sur des lignes ferroviaires conventionnelles existantes ; en offrant de nouvelles stations où monter ou descendre du train; cela augmente l'accessibilité géographique du réseau ferroviaire.	
Terminaux et échangeurs	Un terminal ou un échangeur est conçu pour améliorer les temps de trajet porte-à-porte des transports en commun, en facilitant les transferts entre différents modes et services au sein d'un même bâtiment.	
	Les trams et le rail léger ont de nombreuses caractéristiques en commun avec les systèmes ferroviaires lourds, comme les métros et le rail suburbain, mais fonctionnent avec une capacité plus faible.	
	Un bus scolaire est un bus qui permet de transporter les enfants et les adolescents vers et depuis les établissements et événements scolaires.	

13. Nouveaux modèles d'utilisation de la voiture ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Clubs d'autopartage	Les clubs d'autopartage sont généralement des systèmes organisés, auxquels les membres du public peuvent adhérer pour profiter d'un véhicule pendant de courtes périodes.	Modes de vie sans voiture
Covoiturage	Le concept de covoiturage n'est pas nouveau, mais il existe une grande disparité entre les manières dont les systèmes ont été développés dans différents pays. Cette disparité comprend des différences de terminologie. Le covoiturage peut être défini approximativement comme tout processus qui facilite le transport d'une personne par un automobiliste. Cela va de l'offre informelle de service entre amis ou parents à un système organisé de manière officielle et professionnelle pour les trajets vers et depuis le lieu de travail. Le covoiturage (terme européen) est diversement connu sous le nom de 'lift giving', de 'carpooling' (en Amérique du Nord) et de 'car sharing' (au Royaume-Uni). Au Royaume-Uni, le terme de 'car pool' décrit la situation dans laquelle une entreprise possède un ou plusieurs véhicules destinés à être utilisés par ses employés pour des activités professionnelles au besoin.	
Covoiturage	Le covoiturage désigne la situation dans laquelle deux personnes ou plus partagent le même trajet, en utilisant la voiture personnelle de l'un des participants (au Royaume-Uni, on parle de 'car sharing').	
Autopartage	L'autopartage est un service de mobilité où des gens paient à l'heure/au jour, etc. pour utiliser une voiture appartenant à une entreprise individuelle qui gère le programme sur une base commerciale. Généralement, les voitures ne sont pas rassemblées dans un dépôt central, mais disséminées dans la ville, voire dans plusieurs villes.	
Covoiturage par minibus	Le covoiturage par minibus désigne la situation dans laquelle un groupe de salariés organise l'utilisation d'un minibus vers et depuis leur lieu de travail, en partageant le coût du véhicule et de son fonctionnement. Parfois, ce dispositif est subventionné par l'employeur ; il peut aussi être organisé par un tiers plutôt que par les salariés.	

14. Marketing et récompense ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Actions publicitaires	Le terme d'"actions publicitaires" recouvre plusieurs outils promotionnels différents, allant d'outils traditionnels comme les brochures, les bulletins d'information, etc. à des outils plus nouveaux comme Facebook, Youtube, etc.	Gestion de la mobilité
Production participative	La production participative peut fonctionner de deux manières différentes. La première passe par la collecte passive/semi-passive d'informations via des appareils connectés à internet, comme les smartphones des voyageurs dans les services de transport public ou en voiture sur le réseau routier. Ce processus peut être enrichi en demandant aux usagers de fournir des informations supplémentaires, telles que le mode de transport et le numéro de service des transports publics.	Participation publique
Publicité et autres actions de promotion	L'idée principale est d'encourager le changement volontaire de comportement par la sensibilisation et la promotion d'alternatives à la voiture.	

Campagnes & événements de sensibilisation aux transports	Ce sont des médias visant à améliorer la compréhension par le public des problèmes causés par la croissance du trafic et l'impact du comportement en matière de déplacements, ainsi qu'à indiquer les solutions disponibles pour résoudre ces problèmes, dont la modification des comportements en matière de déplacements. Il existe divers types de campagnes de sensibilisation aux transports, notamment les événements annuels.	Gestion de la mobilité
Campagne relative au port du casque pour les vélos	Prix réduit/casque gratuit et informations sur la sécurité routière	
MM-Annonces et remises aux nouveaux arrivants	MM-Annonces et remises aux nouveaux arrivants	

15. Aménagement du territoire

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Contributions des développeurs	Les contributions des développeurs à l'infrastructure impliquent qu'un développeur s'acquitte d'un paiement (ou d'une taxe) pour soutenir l'infrastructure de la zone qu'il développe.	Participation publique
Densité et mixité de développement	Des densités de développement plus élevées peuvent encourager des trajets plus courts et, par conséquent, l'utilisation de la marche et du vélo. Elles peuvent également contribuer à rendre les transports publics plus viables. De la même manière, une meilleure mixité des développements peut améliorer l'accessibilité et donc réduire le besoin de se déplacer.	Stratégies de gestion de la demande
Une promotion par l'aménagement du territoire	Améliorer les conditions de fonctionnement efficace des transports en commun ;	
Transports en commun	Elles améliorent durablement l'accessibilité des zones urbaines et la possibilité de se déplacer en mode alternatif terrestre ; et elles augmentent la demande de transports en commun, notamment grâce à un aménagement du territoire encourageant le changement de mode de vie et l'abandon de la voiture privée.	

16. Intégration des modes ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Parcs relais	Les parcs relais sont une forme de transport intégré qui permet aux usagers des transports privés de stationner leurs véhicules sur un parking et de se rendre en centre-ville grâce à un mode de transport public.	Stratégies de gestion de la demande
Billetterie intégrée	La billetterie intégrée permet à un passager de se déplacer grâce à un ou plusieurs modes de transport en commun en utilisant un seul ticket pour l'ensemble de son trajet.	
Offre de tarifs intégrés	Cette mesure permet aux passagers d'utiliser un billet unique pour différents services, p. ex. tous les modes de transport en commun dans une ville ou une région, ou d'utiliser un billet d'entrée pour un événement sportif comme titre de transports en commun.	Télématique des transports
Transports à la demande	Le transport à la demande est une forme intermédiaire de transport, entre bus et taxi, qui couvre une vaste gamme de services de transport, allant du transport communautaire le moins formel aux réseaux d'échelle régionale.	Transport collectif de voyageurs
Plan de déplacements multimodaux, passage du bus au vélo...	Plan de déplacements multimodaux, passage du bus au vélo...	Stratégies de gestion de la demande

17. Conception urbaine inclusive ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Espace partagé, mesure de mise en œuvre à Madrid	Libérer la ville des voitures	Stratégies de gestion de la demande
Solutions d'espace partagé	Minimiser la ségrégation des usagers de la route vulnérables et des véhicules.	

18. Billetterie électronique ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Acheter des trajets de transport public depuis une application, etc.	Acheter des trajets de transport publics depuis une application pour une meilleure accessibilité	Télématique des transports

19. Zones environnementales ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Zones sans voiture autour des écoles	Zones sans voitures, p. ex. 500 m autour des écoles	Stratégies de gestion de la demande
Zones à faibles émissions	Les zones à faibles émissions (ZFE) sont des zones où l'accès des véhicules est réservé aux véhicules à faibles émissions polluantes. Elles ont tendance à se concentrer sur les centres urbains et les villes, où l'occupation du foncier est dense, le trafic chargé et l'exposition de la population élevée.	

20. Véhicules électriques et à hydrogène ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Les voitures électriques bénéficient des stationnements les plus proches	Utilisables dans les zones industrielles comme dans les centres-villes	Carburants et véhicules propres
Stations de recharge pour véhicules électriques	Stations de recharge pour véhicules électriques	

21. Infrastructures pour cyclistes ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Réseaux cyclables	Un réseau cyclable fournit le cadre d'une série d'interventions et d'améliorations en matière d'infrastructures pour cyclistes, couvrant une zone ou une ville donnée et peut intégrer les éléments suivants : un réseau d'itinéraires cyclables intégrant des aménagements cyclables séparés, une offre de parkings et d'entreposage de vélos et l'intégration du vélo aux transports publics. Idéalement, ces mesures « lourdes » d'infrastructure doivent aussi être soutenues par des activités « douces » de marketing, de promotion et de planification des trajets.	Modes de vie sans voiture
Aménagements séparés pour cyclistes	Les aménagements séparés pour cyclistes sont un terme générique désignant une série d'infrastructures pour cyclistes, composées de voies, pistes, accotements et chemins signalés et destinés à l'usage des cyclistes et dont le trafic motorisé est généralement exclu.	
Améliorations des aménagements pour cyclistes	L'amélioration des aménagements pour cyclistes vise à accroître l'activité cycliste en optimisant les conditions de circulation des cyclistes. Il existe de nombreuses façons d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes. Il s'agit notamment d'améliorer les chemins et pistes cyclables, les stationnements pour vélo, ainsi que d'accroître la sécurité personnelle des cyclistes et d'associer le vélo aux transports publics.	
Stations de recharge pour vélos électriques	Stations de recharge pour vélos électriques	
Stations avec pompe à vélo et service de réparation, etc.	Stations avec pompe à vélo et service de réparation, etc.	

22. Taxes de congestion ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Tarification des usagers de la route	La tarification des usagers de la route en milieu urbain (également appelée taxe de congestion ou tarification routière) implique de taxer les conducteurs pour l'utilisation des routes qu'ils empruntent.	Stratégies de gestion de la demande

23. Véhicules plus propres ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Promouvoir les véhicules à carbone faible	Promotion de l'utilisation de véhicules à faible émission	
Véhicules plus propres et carburants alternatifs	Réduction des émissions polluantes du trafic	Carburants et véhicules
Éco-conduite	L'éco-conduite est un style de conduite qui réduit la consommation de carburant et donc les émissions de gaz à effet de serre et la fréquence des accidents. Des campagnes, des ateliers et des formations particuliers visent à modifier les	

24. Programmes de partage de vélos ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Partage de vélos	Le concept de programme de partage consiste à rendre les vélos gratuits ou abordables pour les usagers comme moyen de transport urbain, afin de limiter l'augmentation du trafic automobile et les problèmes de pollution et de congestion qui en découlent.	
Vélo à	Il s'agit d'un service de mobilité grâce auquel les vélos sont mis à disposition dans une ville ou un lieu de travail, ce qui permet aux gens d'avoir accès à ces vélos partagés, plutôt que d'utiliser leur propre vélo.	Modes de vie sans voiture
Vélo électriques à	Vélo électriques à disposition	

25. Restrictions d'accès ([lien](#))

NOM DE LA MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE CIVITAS
Restrictions physiques	Les restrictions physiques limitent l'utilisation des voitures dans les zones urbaines ou dans d'autres zones spécifiques, grâce à des réductions des capacités routières, telles que les fermetures de rues ou la réaffectation des capacités routières des voitures en faveur d'autres transports comme les bus, les vélos et les piétons. Il s'agit notamment des priorités aux bus, des pistes cyclables, des zones piétonnes étendues, des voies ferrées routières telles que le tramway ou le train léger sur rail, ainsi que des mesures d'apaisement du trafic.	
Restrictions réglementaires	Il existe deux principaux types de restrictions réglementaires : les systèmes de permis, dans lesquels seuls les véhicules désignés sont autorisés à entrer dans une zone, et les restrictions d'après les plaques d'immatriculation qui interdisent la circulation de certaines plaques à certaines dates.	Stratégies de gestion de la demande
Créer des zones dans lesquelles seuls les véhicules autorisés peuvent circuler.	Créer des zones dans lesquelles seuls les véhicules sélectionnés sont autorisés à circuler. Ces zones peuvent être des zones sensibles à faibles émissions, des zones de centre-ville ou historiques, des parcs naturels, etc. Des restrictions peuvent s'appliquer à tous les véhicules, à l'exception des véhicules propres.	
Créer des zones où le trafic motorisé est entièrement interdit.	Créer des zones d'accès contrôlé, où le trafic motorisé est totalement interdit. Ces zones peuvent être des zones de centre-ville ou historiques, des parcs naturels, etc. Cette mesure accroît l'attrait de la zone pour les piétons et les modes de circulation lents, ainsi que la qualité de vie et la qualité de l'air.	



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

