

2020  
CIVITAS  
Cleaner and better transport in cities



STANDARDS  
D'ÉLABORATION D'UN

# PLAN D'ACTION SUMP



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

[www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu)

## NOTICE

### À propos

CIVITAS SUMPs-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

Caroline Mattsson (Trivector)

### Contributeurs

Hanna Wennberg (Trivector)

### Réviseur

Thorsten Koska (Institut Wuppertal)

### Rédacteur

Matthew Bach (ICLEI Europe)

### Mise en page

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

### Contacts

Coordinatrice de projet SUMPs-Up

Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)

[ana.dragutescu@iclei.org](mailto:ana.dragutescu@iclei.org)

Coordinateur de diffusion du projet

Richard Adams

(ICLEI Europe) [richard.adams@iclei.org](mailto:richard.adams@iclei.org)

### Remerciements

Cette publication a été possible grâce aux contributions des organisations impliquées dans le projet SUMPs-Up, qui sont toutes remerciées ici pour leurs contributions respectives.

### 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.

Avril 2018



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

[www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu)



[twitter.com/CIVITAS\\_SUMPsUp](https://twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp)



[www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up](https://www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up)



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE</b>	<b>4</b>
<b>2. PRÉSENTATION D'UN PLAN D'ACTION</b>	<b>5</b>
<b>3. CONTENU D'UN PLAN D'ACTION</b>	<b>6</b>
<b>3.1 ÉTAPE 1 : DÉFINIR UN ENSEMBLE DE MESURES ET DE SÉRIES DE MESURES</b>	<b>6</b>
<b>3.2 ÉTAPE 2 : DÉFINIR LE CALENDRIER DU PLAN D'ACTION ET DÉSIGNER UN COORDINATEUR DE PROGRAMME</b>	<b>7</b>
<b>3.3 ÉTAPE 3 : AJOUTER LES CARACTÉRISTIQUES DES MESURES ET SÉRIES DE MESURES</b>	<b>8</b>
<b>3.4 ÉTAPE 4 : RÉALISER UNE ÉTUDE D'IMPACT ET UNE ÉVALUATION DES MESURES</b>	<b>8</b>
<b>3.5 ÉTAPE 5 : TROUVER DES RELATIONS ENTRE MESURES ET SÉRIES DE MESURES</b>	<b>11</b>
<b>3.6 ÉTAPE 6 : ÉLABORER UN PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>11</b>
<b>4. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'ÉTAPE 3 : AJOUTER LES CARACTÉRISTIQUES DES MESURES ET DES SÉRIES DE MESURES</b>	<b>12</b>
<b>4.1 DESCRIPTION DES MESURES ET DES SÉRIES DE MESURES</b>	<b>12</b>
<b>4.2 LIEN AVEC LA VISION ET LES OBJECTIFS SUMP</b>	<b>12</b>
<b>4.3 RESPONSABILITÉ DE LA MISE EN ŒUVRE</b>	<b>12</b>
<b>4.4 PÉRIODE DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>12</b>
<b>4.5 SOURCES DE FINANCEMENT</b>	<b>12</b>
<b>4.6 INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION</b>	<b>15</b>
<b>4.7 TABLEAU AVEC CARACTÉRISTIQUES DES MESURES</b>	<b>18</b>
<b>5. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'ÉTAPE 6 : ÉLABORER UN PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>21</b>
<b>5.1 ACTIVITÉS RELEVANT D'UNE MESURE</b>	<b>21</b>
<b>5.2 RESSOURCES NÉCESSAIRES</b>	<b>21</b>
<b>5.3 COÛT DE LA MESURE</b>	<b>21</b>
<b>5.4 IMPLICATION DES PARTIES PRENANTES</b>	<b>21</b>
<b>6. AVIS DES PARTENAIRES SUMPS-UP DE LA VILLE</b>	<b>24</b>
<b>7. ANNEXE I : MODÈLE DE PLAN D'ACTION SUMP</b>	<b>25</b>
<b>8. ANNEXE II : MODÈLE DE PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>26</b>
<b>9. ANNEXE III : ÉTAT DES LIEUX DES VILLES PARTENAIRES SUMPS-UP</b>	<b>27</b>

# 1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document s'adresse aux urbanistes qui élaborent un plan d'action dans le cadre de plans de mobilité urbaine durable. Il représente une spécification des Directives SUMP, notamment la phase 3 : Élaboration du plan. Ces lignes directrices font suite à la sélection des mesures et séries de mesures décrites dans le manuel D3.1 sur l'intégration des mesures et séries de mesures dans un SUMP ; elles sont développées dans le cadre du projet CIVITAS SUMP-UP, financé par l'UE.

Lorsque la liste des mesures sélectionnées est approuvée, il est temps d'élaborer un plan d'action. Le plan d'action clarifie la manière dont les objectifs du SUMP seront atteints. Le manuel D3.1 aide les urbanistes à sélectionner les mesures. Ce manuel leur offre également des conseils sur la manière de décrire les mesures et d'offrir des recommandations sur la préparation des mesures de mise en œuvre. Pour une réalisation réussie, le plan d'action doit être élaboré en deux étapes :

(1) **Le plan d'action**: Il consiste en une description générale des mesures et séries de mesures qui correspondent au SUMP, du délai et de la responsabilité du plan, de l'étude d'impact et des liens entre les mesures.

(2) **Le plan de mise en œuvre**: Il se compose de descriptions détaillées des mesures et tâches prêtes à être mises en œuvre l'année suivante.

Suivez les six étapes décrites ci-dessous pour élaborer votre plan d'action et soyez prêt à mettre en œuvre vos mesures. Les étapes 1 à 5 abordent l'élaboration de la première partie, à savoir le plan d'action ; l'étape 6 traite de l'élaboration du plan de mise en œuvre.

## Étape 1 :

Définir un ensemble de mesures et de séries de mesures.

## Étape 2 :

Définir le calendrier du plan d'action et désigner un coordinateur de programme.

## Étape 3 :

Ajouter les caractéristiques des mesures et des séries de mesures.

## Étape 4 :

Réaliser une étude d'impact et une évaluation des mesures.

## Étape 5 :

Trouver des relations entre les mesures et les séries de mesures.

## Étape 6 :

Élaborer un plan de mise en œuvre.

La description des mesures et séries de mesures doit énoncer des caractéristiques pertinentes. Il s'agit de simplifier la priorisation des mesures, d'évaluer les impacts et de trouver des liens entre les mesures; toutes ces tâches sont utiles à la mise en œuvre du plan. Le plan d'action doit préciser les caractéristiques suivantes :

- La description des mesures et séries de mesures
- Les liens avec la vision et les objectifs SUMP
- La responsabilité de la mise en œuvre
- La période de mise en œuvre
- Les sources de financement
- Les indicateurs de suivi et d'évaluation

Quelques fonctionnalités supplémentaires sont proposées pour le plan de mise en œuvre :

- Les activités dans le cadre d'une mesure
- Les ressources nécessaires
- Le coût de la mesure/activité
- L'implication des parties prenantes

## 2. INTRODUCTION AU PLAN D'ACTION

Il s'agit d'un document d'orientation, destiné aux autorités locales souhaitant élaborer un plan d'action SUMP. Il vise à guider les villes sur la manière de passer de l'identification des mesures et séries de mesures à leur mise en œuvre.

Le plan d'action clarifie la manière d'atteindre les objectifs du SUMP ; c'est le cœur du SUMP final. La compréhension de ce qu'est un plan d'action et du niveau de détail requis peut varier entre les municipalités. Les conditions préalables, les problèmes et la taille de chaque ville affecteront la structure et la teneur du plan, ainsi que le processus de travail de mise en œuvre. Ce manuel suggère une manière d'élaborer le plan d'action adapté à la plupart des villes, surtout les villes débutantes, mais aussi les villes plus expérimentées dans l'élaboration du SUMP.

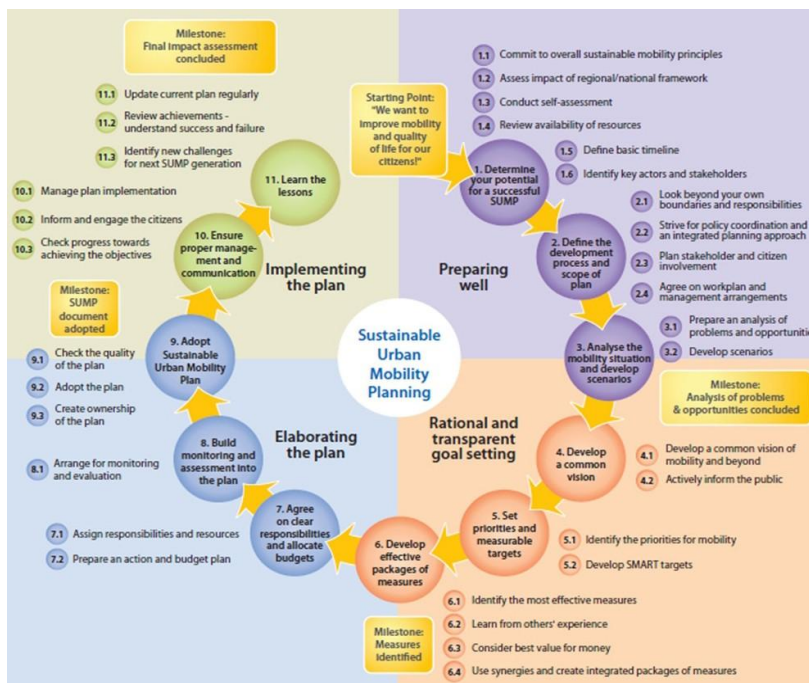
Ces lignes directrices s'adressent avant tout aux villes débutantes, et aux villes peu expérimentées en SUMP. Il est étroitement lié à la sélection des mesures et séries de mesures, décrits dans le *D3.1 Manuel d'intégration des mesures et séries de mesures dans un SUMP*. Ces lignes directrices aideront les villes à définir les caractéristiques des mesures et séries de mesures proposées, à s'assurer qu'elles sont réalistes et réalisables, et que les premières étapes vers la mise en œuvre sont franchies. Ce guide décrit les étapes à suivre pour élaborer le plan d'action ; il est illustré par des exemples de villes, et propose un modèle de plan d'action.

Ce manuel est un produit du projet SUMP-<sup>1</sup> ; il participe à la systématisation du processus SUMP et à l'identification des outils et méthodes de planification les plus efficaces ; il fournit des conseils dans les domaines clés pertinents pour le développement d'un SUMP de haute qualité, efficace et efficient. Le processus général sur ce sujet est décrit en détail dans les Directives SUMP, [www.eltis.org/guidelines/directives\\_de\\_résumé](http://www.eltis.org/guidelines/directives_de_résumé).

Phase 3 : L'élaboration du plan n'est toutefois pas très détaillée dans les Directives SUMP. Ces lignes directrices visent à fournir une description plus détaillée et claire de cette phase, notamment de l'étape 7 : *Convenir de responsabilités claires et allouer le budget*. Une perspective un peu plus large est aussi donnée sur le thème « *Développer des séries de mesures efficaces* » (étape 6), et sur la manière de « *Construire le suivi et l'évaluation dans le plan* » (étape 8).

Les lignes directrices s'inspirent d'entretiens avec les partenaires SUMP-Up de la ville et de recherches documentaires sur les plans d'action SUMP existants, issus de la base de données Eltis, des précédents projets financés par l'UE et des conseils de collègues et partenaires du SUMP-<sup>1</sup>. Les entretiens ont porté sur l'expérience des villes dans le développement de plans d'action SUMP et le soutien nécessaire avant la mise en œuvre des mesures.

Illustration 1 : Cycle de planification d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable.  
Source : Directives SUMP [www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines](http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines)



<sup>1</sup> CIVITAS SUMP-<sup>1</sup> Up, 2016-2020, est un projet financé par l'Union européenne, qui réunit villes européennes, chercheurs, universités, organisations environnementales, instituts climatiques, consultants en transports et experts en mobilité dans une initiative unique pour aider les villes à introduire des solutions de mobilité plus propres et durables. Son objectif est de : permettre aux autorités de planification de la mobilité en Europe d'adopter le programme SUMP comme approche de planification stratégique à l'échelle européenne, en particulier dans les pays où l'utilisation est faible et où les effets négatifs du transport sont graves.

## 3. CONTENU D'UN PLAN D'ACTION

La directive suggère la division du plan d'action en deux parties :

(1) Le plan d'action : Il comporte une description générale des mesures et séries de mesures qui correspondent au SUMP, le délai et la responsabilité du plan, l'étude d'impact et les relations entre les mesures.

(2) Le plan de mise en œuvre : Il se compose de descriptions détaillées des mesures et des tâches prêtes à être mises en œuvre l'année prochaine.

Vous trouverez ci-dessous six étapes pour élaborer votre plan d'action et préparer la mise en œuvre de vos mesures. Les étapes 1 à 5 abordent l'élaboration de la première partie, le plan d'action ; l'étape 6 traite de l'élaboration du plan de mise en œuvre.

### Étape 1 :

Définir un ensemble de mesures et de séries de mesures. ([chapitre 3.1](#))

### Étape 2 :

Définir le calendrier du plan d'action et désigner un coordinateur de programme. ([chapitre 3.2](#))

### Étape 3 :

Ajouter les caractéristiques des mesures et séries de mesures. ([chapitre 3.3](#))

### Étape 4 :

Réaliser une étude d'impact et une évaluation des mesures. ([chapitre 3.4](#))

### Étape 5 :

Trouver des liens entre mesures et séries de mesures. ([chapitre 3.5](#))

### Étape 6 :

Établir un plan de mise en œuvre. ([chapitre 3.6](#))

### 3.1 Étape 1 : Définir un ensemble de mesures et de séries de mesures

La première étape de l'élaboration du plan d'action consiste à définir les mesures et séries de mesures adaptées, à décrire dans le plan d'action. L'ensemble des mesures et séries de mesures constitue le noyau et la base du plan d'action. Que votre ville soit débutante ou expérimentée dans la planification de la mobilité durable, le plan d'action doit toujours contenir des mesures.

Le document D3.1, *Manuel d'intégration des mesures et séries de mesures dans un SUMP – Lancement ou – Progression*, contient des suggestions de méthodes pour identifier les mesures les plus appropriées et rentables permettant de réaliser la vision SUMP et les objectifs de votre ville.

Illustration 2 : Proposition de méthode de sélection des mesures pour une ville débutante dans l'élaboration d'un SUMP.

Source : D3.1 *Manuel d'intégration des mesures et séries de mesures dans un SUMP – Lancement*.

#### Quatre étapes pour l'intégration des mesures pour une ville débutante

**1. Définir le point de départ** en examinant les mesures déjà mises en œuvre et l'état actuel du réseau de transports de la ville.

**2. Créer une liste de mesures** répondant à la vision et aux objectifs de la ville en matière d'urbanisme durable et d'enjeux prioritaires.

**3. Évaluer les mesures** en utilisant un système d'évaluation qui aide à identifier les mesures efficaces et réalisables pour la ville.

**4. Décrire et faire approuver** les mesures sélectionnées.

Les chapitres suivants expliquent la marche à suivre et le contenu recommandé du plan d'action. Des exemples inspirants de villes sont présentés, ainsi que des descriptions et des liens vers des outils existants.



### 3.2 Étape 2 : Définir le calendrier du plan d'action et désigner un coordinateur de programme

Une fois les mesures et séries de mesures décidées et approuvées par les décideurs, il est temps de décider du calendrier du plan d'action, c.-à-d. sa durée de validité et le nombre de révisions.

Bien que le SUMP soit un plan stratégique de mobilité urbaine durable à long terme, **le plan d'action doit se limiter à environ cinq ans**. Après cinq ans, une révision majeure est recommandée, toujours guidée par la vision et les objectifs SUMP. Il importe de procéder tous les deux ans à une révision partielle et de vérifier la pertinence des mesures. Ainsi, il faut parfois modifier le contexte local, comme la législation, les processus de réglementation ou les activités de planification, tous susceptibles d'influencer le plan d'action.

L'objectif du calendrier proposé est que le plan d'action donne suffisamment de détails et de directives sur les mesures à mettre en œuvre, tout en donnant assez de flexibilité en cas de changements futurs dans la société, la technologie ou le système de transport. Il se peut ainsi que des mesures nouvelles et meilleures apparaissent, permettant de relever un défi spécifique de la ville, ou que de nouvelles connaissances rendent une mesure obsolète. Les périodes de révision plus courtes augmentent la probabilité de mettre en œuvre des mesures plus appropriées.

Le calendrier de votre plan d'action peut aussi être défini en l'associant à un changement majeur de la ville, comme un gros chantier de construction affectant la mobilité en ville, ou une évolution majeure du système de transport, comme la mise en service d'un nouveau tramway ou la mise en place d'une taxe de congestion. Le plan d'action peut alors se définir comme regroupant les « actions à mettre en œuvre avant, pendant et après le changement ».

Pour une mise en œuvre plus fluide et cohérente, il importe de désigner un responsable de programme ou un coordinateur pour le plan d'action. Il n'appartient pas nécessairement au même service ou division que pour l'ensemble du SUMP. Il sera chargé de la coordination des mesures et séries de mesures, du suivi de la mise en œuvre et de l'évaluation.

Les retours d'expériences des partenaires de la ville reconnaissent qu'ils auraient connu un plus grand succès s'il y avait eu un coordinateur formel chargé de remplir les objectifs du plan d'action. Il est préférable d'attribuer ce rôle au service ou à la division travaillant avec la mobilité.

Avoir un coordinateur vous aidera aussi à poursuivre la mise en œuvre des mesures, tout en révisant le plan d'action ou en élaborant une nouvelle stratégie. Le coordinateur adoptera une approche globale des mesures mises en œuvre, de leur rentabilité et de leurs résultats ; ce sont des informations précieuses pour le développement futur du système de mobilité dans votre ville.

#### CAS DE LA VILLE 1:

##### Birmingham Connected – De la vision à la réalité

Le plan d'action pour la mobilité de Birmingham (BMAP) s'est fixé un horizon à 20 ans. Il suit globalement le même calendrier que le Birmingham Development Plan, qui établit des projections sur les besoins démographiques, immobiliers et économiques jusqu'en 2031. Cependant, le BMAP envisage aussi le long terme. Lors de la consultation du BMAP, des débats ont évoqués la manière d'obtenir un financement pour fournir des infrastructures de transport. Le Livre blanc final identifie les priorités de manière à permettre une réaction rapide dès l'obtention de nouvelles sources de financement. Le BMAP est cohérent avec la planification budgétaire pour une période de 3 à 4 ans.

À partir de 2014, la stratégie n'est pas fixée pour une durée de 20 ans, mais sera révisée tous les cinq ans. Cela donne de la flexibilité à Birmingham et permet à BMAP de profiter :

- Des technologies émergentes capables d'améliorer le plan ou de réduire les coûts ;
- De la révision des priorités urbaines, régionales et nationales ;
- Des opportunités soulignées par les pics d'activité de développement ; et
- Des opportunités de financement nouvelles ou modifiées

Source : *BMAP Green Paper Summary*, 2013  
[www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap\\_green\\_paper\\_summary](http://www.birmingham.gov.uk/downloads/file/4209/bmap_green_paper_summary)

#### CAS DE LA VILLE 2:

##### BKK Centre for Budapest Transport – Budapest, Hongrie

Le BKK Centre for Budapest Transport est le gestionnaire de la mobilité à Budapest. Il est responsable du développement du Plan Balázs Mór (BMT), la première stratégie de développement des transports basée sur le SUMP pour Budapest. Il dépend de la municipalité et est responsable de la planification stratégique, des travaux préparatoires et de la mise en œuvre du projet après décision de l'Assemblée générale de Budapest. La mise en œuvre des mesures se fait par le biais de divers projets, coordonnés par le cadre de gestion de projet de BKK. Les mesures et séries de mesures du plan Balázs Mór n'ont pas de coordinateur spécial désigné. Le choix des projets soutenant les mesures repose sur un processus d'évaluation du projet. Après le processus d'évaluation, BKK établira plusieurs scénarios parmi les projets sélectionnés, afin que l'Assemblée générale de Budapest puisse choisir le scénario à réaliser.

### 3.3 Étape 3 : Ajout des caractéristiques des mesures et séries de mesures

À l'étape 3, il est temps de décrire en détail les caractéristiques des mesures et séries de mesures. Il s'agit de simplifier la hiérarchisation des mesures, d'évaluer leur impact et d'identifier les liens entre les mesures, puis de définir l'ordre de leur mise en œuvre. Dans les manuels de sélection des mesures, les mesures et séries de mesures sont décrites de manière générale, pour donner un aperçu de la tâche. On y ajoute d'autres caractéristiques telles que :

- La description des mesures et séries de mesures
- Les liens avec la vision et les objectifs SUMP
- La responsabilité de la mise en œuvre
- La période de mise en œuvre
- Les sources de financement
- Les indicateurs de suivi et d'évaluation

Les caractéristiques sont décrites plus en détail au chapitre 4.

### 3.4 Étape 4 : Réaliser une étude d'impact et une évaluation des mesures

L'étape 4 doit s'effectuer en même temps que l'étape 5. À ce stade, une étude d'impact est nécessaire : comment les mesures contribueront-elles aux objectifs SUMP ? Une étude d'impact peut être aussi simple ou compliquée que vous le souhaitez, et de nombreux outils ont été développés pour des utilisations spécifiques. Nous vous encourageons à commencer par une approche simple pour évaluer la contribution des mesures et séries de mesures à la vision et aux objectifs du SUMP. L'évaluation doit se terminer par une indication de la priorité de la mesure, voir l'exemple du Tableau 1 ci-dessous. Il importe de réaliser l'étude d'impact lors d'un atelier réunissant les parties prenantes, possédant diverses formes de connaissances et de responsabilités.

Une autre question à se poser est : qu'apportera la mise en œuvre des mesures, par rapport à leur non mise en œuvre ? Cette question conduit à une évaluation par scénario, où le résultat attendu est évalué. L'évaluation la plus simple est une réflexion sur ce qui adviendra si une certaine mesure est mise en

Cette étape est cruciale pour obtenir l'approbation du plan d'action et l'aligner sur la vision et les objectifs du SUMP, ainsi que sur d'autres documents de stratégie urbaine. L'objectif est de hiérarchiser les mesures pour faciliter leur mise en œuvre. À l'étape 4 du manuel D3.1 sur l'intégration des mesures et séries de mesures dans un SUMP – Lancement, une étude de faisabilité a été réalisée et des informations coûts-bénéfices ont été recueillies. Ces informations sont très utiles à ce stade.

Plusieurs outils sont disponibles pour soutenir les évaluations et les études d'impact. L'Encadré 1 décrit l'outil d'évaluation des nœuds urbains. Vous trouverez d'autres exemples dans l'inventaire des outils CIVITAS: <http://civitas.eu/tool-inventory>.

À ce stade, il est souvent trop tôt pour estimer le coût d'une mesure ou série de mesures ; il est conseillé de le faire à l'étape 6 : Élaborer un plan de mise en œuvre. Toutefois, une estimation générale des coûts du plan d'action est la bienvenue. SUMP-Up city partner Birmingham propose une estimation rapide des coûts généraux afin de connaître la valeur du plan d'action, et de permettre l'évaluation et la hiérarchisation des mesures. L'estimation des coûts doit rester générale, et ne donner qu'un ordre de grandeur du coût du plan.



Tableau 1 : Exemple d'étude d'impact des mesures et séries de mesures et de raisonnement sur le résultat attendu de la mesure. Échelle d'évaluation de -2 à 2 ; -2 = la mesure introduit un risque clair sur la réalisation de l'objectif, 0 = la mesure a un effet neutre sur l'objectif, 2 = la mesure contribue clairement à l'objectif.

MESURE / SÉRIE DE MESURES	VISION ET OBJECTIFS			NIVEAU DE PRIORITÉ (RÉSUMÉ DE LA	RÉSULTAT	
					... si la mesure est mise en œuvre	... si la mesure n'est pas mise en œuvre
Aménagements séparés pour cyclistes	2	2	1	5 (2+2+1)	Une meilleure infrastructure pour les cyclistes. Plus de gens utilisent le vélo pour des trajets quotidiens.	Pas d'amélioration pour les cyclistes. Dans le meilleur scénario, cela signifie qu'il n'y a pas de diminution du nombre de cyclistes.
Élaborer un plan de gestion de la mobilité	0	2	2	4 (0+2+2)	Une évolution vers une meilleure utilisation des transports durables pour les déplacements quotidiens. Utilisation accrue des infrastructures existantes pour les modes durables.	Répartition modale inchangée. Pas d'augmentation des modes durables.
Améliorer les passages piétons sur les routes prioritaires	2	2	0	4 (2+2+0)	Sécurité et sûreté accrues pour les piétons. Plus de gens marchent pour leurs trajets quotidiens.	Situation inchangée du nombre de piétons blessés. Une sécurité perçue comme faible peut décourager les gens de se déplacer à pied.
..						

#### Encadré 1 : Outil d'évaluation des nœuds urbains

Un exemple d'outil d'évaluation utilisable est l'outil d'évaluation des nœuds urbains. L'« outil d'évaluation des nœuds urbains » a été élaboré dans l'étude Urban Nodes, dans le cadre de la politique TEN-T ; il a initialement été développé et testé aux Pays-Bas pour évaluer l'impact des politiques nationales de transport néerlandaises. Un nœud urbain se définit comme une zone urbaine où l'infrastructure de transport du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) est reliée à d'autres segments de cette infrastructure, ainsi qu'à l'infrastructure du trafic régional et local.

Cet outil sert à évaluer, comparer et hiérarchiser les mesures d'accessibilité et d'autres objectifs politiques de haut niveau avec l'aide des parties prenantes. Sa force est de combiner deux approches couramment utilisées, l'AMC (analyse multi-critères) et l'ACB (analyse coûts-bénéfices) pour évaluer tous les impacts d'une mesure (quantitatifs et qualitatifs). En outre, elle s'applique aux mesures dures ou souples, comme aux projets de niveau local. Cet outil est alimenté par les informations d'évaluation des parties prenantes et par le coût de la mesure.

L'outil, l'information et les cours webinaires sont disponibles ici :

[www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3](http://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3), dans l'Unité 3.

ID	Mesure	Catégorie	Accessibilité	Sécurité	Environnement	Perception/Stratégie	Interaction	Coût	AMC Résultats	Classement
			30	15	10	5	5	35		
PT1	Upgrade the main railway station in Ljubljana	Improvement of inter-modal points	7	1	10	10	10	9	8	2
IM1	Construction of substitute cargo by-pass line/B	Development of the transport network	1	5	6	7	10	1	8	4
IM2	Introduction of HSR yellow lanes to ensure prior	Extension of public transport lines	10	10	1	4	1	10	8	1
RN1	A new transport and logistics terminal at : short	Improve the efficiency of urban logistics.	4	1	1	1	6	9	5	3

Exemple de « l'outil d'évaluation des nœuds urbains ».

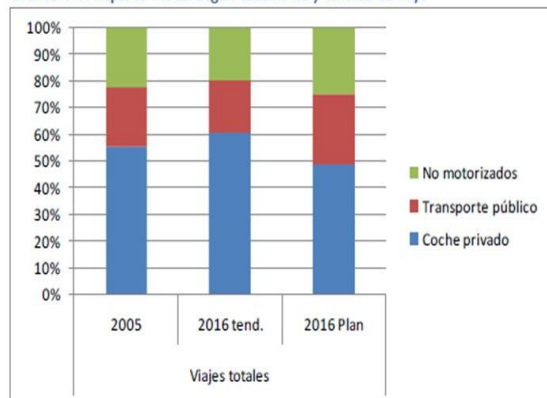
Source : [www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3](http://www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3)

## CAS DE LA VILLE 3:

**Scénarios SUMP –  
Donostia-San Sebastian, Espagne**

À San-Sebastian, une étude d'impact du plan de mobilité urbaine est réalisée à partir de deux scénarios comparés à la situation actuelle. Les deux scénarios représentent la situation à 10 ans à partir de la référence de 2005, d'une part dans le cas d'une mise en œuvre des mesures du plan de mobilité urbaine, d'autre part sans mise en œuvre des dites mesures. Le scénario sans plan de mobilité urbaine simule la continuité des tendances de mobilité actuelles, tandis que le scénario avec mesures mises en œuvre montre les effets du plan. Voir le schéma ci-dessous pour la répartition modale.

Gráfico 8-I: Reparto modal según escenarios y ámbito de viaje



Transports totaux de San Sebastian répartis entre modes non motorisés (en vert), transports publics (en rouge) et voitures particulières (en bleu) pour les trois scénarios : situation actuelle (2005), mesures non mises en œuvre (tendance 2016) et mesures mises en œuvre (Plan 2016).

Source : *PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.*

## CAS DE LA VILLE 4:

**Analyse d'impact – Malmö, Suède**

Malmö a réalisé une évaluation qualitative d'impact sur la manière dont son Traffic and Mobility Plan (TROMP) contribue aux stratégies et programmes municipaux (p. ex. plan global, plan pour les environnements verts et bleus de Malmö, stratégie d'exploitation, programme pour les piétons, programme pour les vélos, stratégie énergétique), aux stratégies et plans régionaux et à l'objectif national pour la politique des transports suédoise et d'autres stratégies. Il est précisé que les programmes et actions du TROMP visent à concrétiser, encourager et renforcer fortement ces stratégies et ces plans.

En outre, l'évaluation comprend une analyse des conséquences du plan de circulation et de mobilité sur ces trois aspects de la durabilité :

- Les conséquences environnementales
- Les conséquences sociales
- Les conséquences économiques pour la société et la municipalité

Il contient des recommandations sur la réalisation d'un Malmö plus durable. Enfin, les conséquences du « zéro alternatif » ont été évaluées, sur la base d'une répartition modale inchangée depuis 2013, en termes de déplacements des habitants dans la ville et dans toute la région.

Source : *Sustainable Urban mobility plan – Creating a more accessible Malmö,*

[http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_ENG.pdf](http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf),

politiquement adopté en mars 2016.

### 3.5 Étape 5 : Trouver des liens entre mesures et séries de mesures

Les mesures dépendent les unes des autres ; en trouvant des liens entre elles et avec des facteurs externes influençant le système de transport, on obtient des effets plus importants. L'étude d'impact est un premier pas pour établir des priorités, tout comme la recherche de liens entre mesures et séries de mesures (étape 5).

Les mesures s'associent de multiples manières : calendrier, géographie, source de financement, etc. Trouver des liens entre elles vous aide à économiser vos ressources humaines et financières, et améliore les effets du plan d'action. Il convient aussi de tenir compte des « liens d'impact », ainsi, la promotion du vélo via des programmes encourageant le vélo pour aller à l'école n'a de sens que si une bonne infrastructure de vélo est disponible.

Lors de l'examen de ces liens, il convient de garder à l'esprit que chaque ville est influencée par ses propres conditions et circonstances. Utilisez les informations recueillies dans le Tableau 1 pour créer, p. ex., des « séries de mesures de planification » ou des « séries de mesures de financement ». Ajoutez des projets externes critiques susceptibles d'avoir un impact sur la mobilité dans votre ville. Il peut s'agir de travaux de construction plus importants, ainsi que de changements majeurs dans le système de transport, comme l'ouverture d'une nouvelle ligne de tramway ou la mise en œuvre d'une taxe sur la congestion. Le lien ainsi créé peut alors être défini en spécifiant « avant ouverture du tramway » ou « mettre en œuvre lors du démarrage de la construction du pont ».

### 3.6 Étape 6 : Élaborer un plan de mise en œuvre

Les étapes ci-dessus (étapes 1 à 5) sont toutes destinées au « Plan d'action général ». L'étape 6 se concentre sur l'élaboration des mesures permettant de les rendre applicables. Il est essentiel, pour leur mise en œuvre, de **mettre en place un plan de mise en œuvre concret des activités exactes à réaliser au cours de l'année à venir**. Le calendrier du plan de mise en œuvre est de préférence valable jusqu'à l'année suivante, au maximum les deux prochaines années, et l'objectif est de mettre en œuvre les mesures choisies. Cela peut toutefois varier en fonction du contexte local et doit être adapté à vos procédures de planification.

Sur la base de la liste de priorités établie lors des étapes précédentes, les mesures à réaliser l'année suivante sont définies et concrétisées. De nombreuses informations ont déjà été recueillies lors des phases précédentes de sélection des mesures et d'élaboration du plan d'action. Toutes ces informations, ainsi que quelques caractéristiques supplémentaires des mesures, sont utiles pour la passation des marchés et la réalisation de cette mesure. On suggère les nouvelles caractéristiques suivantes :

- Les activités relevant d'une mesure (p. ex. recherche et analyse, planification, construction, etc.)
- Les ressources nécessaires (humaines, connaissances)
- Le coût de la mesure, ou mieux, de l'activité
- L'implication des parties prenantes

Le chapitre 5 fournit des détails sur les caractéristiques d'un plan de mise en œuvre.

#### CAS DE LA VILLE 5:

#### Coordination et interaction entre différents projets et divisions – Sofia, Bulgarie

Dans la ville de Sofia, il existe une organisation spécifique de coordination de tous les départements, projets et institutions impliqués dans l'élaboration de différents documents stratégiques liés au développement urbain.

1. « Vision for Sofia » - Ce projet vise à décrire la ville dans laquelle nous voulons vivre. Cette vision améliorera l'urbanisme, en incluant toutes les personnes et organisations impliquées dans la création de l'avenir général de Sofia : autorités municipales, organisations non gouvernementales, investisseurs, chercheurs, experts et citoyens au tout début du processus décisionnel. Les missions de la « Vision for Sofia » sont d'analyser l'état actuel de Sofia, et de mettre en place des mécanismes d'interaction durable entre parties prenantes. Ce projet est une initiative de la municipalité de Sofia et servira de base à toutes les stratégies futures pour le développement de la ville d'ici 2050.
2. Projet « Green Sofia » - Il élabore une stratégie à long terme pour le développement durable de Sofia et prépare la candidature de Sofia comme capitale verte de l'Europe.
3. « Sofia – City for People » est un projet pilote d'exploration et d'analyse des espaces publics dans le centre-ville, basé sur la méthodologie de l'architecte danois et concepteur urbain Pr. Jan Gehl. Le résultat final du projet sera un rapport d'analyse et de recommandations pour le développement des espaces publics dans le centre-ville de Sofia.
4. Project for development of Sustainable Urban Mobility Plan of Sofia - Ce plan est en cours d'élaboration par une société de conseil sélectionnée par la municipalité de Sofia. L'objectif de ce projet est le développement d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable jusqu'en 2035, ainsi que du plan d'action associé pour la période allant jusqu'en 2020.

## 4. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'ÉTAPE 3 : AJOUTER LES CARACTÉRISTIQUES DES MESURES ET SÉRIES DE MESURES

Ce chapitre développe les caractéristiques recommandées pour les mesures et séries de mesures (étape 3 de l'élaboration du plan d'action).

- La description des mesures et séries de mesures
- Les liens avec la vision et les objectifs SUMP
- La responsabilité de la mise en œuvre
- La période de mise en œuvre
- Les sources de financement
- Les indicateurs de suivi et d'évaluation

### 4.1 La description des mesures et séries de mesures

Outre le nom de la mesure, une brève description est utile. Elle doit inclure un bref commentaire sur ce qu'il convient de faire et pourquoi, un contexte géographique spécifique (le cas échéant) et le ou les principaux groupes cibles. La description doit rester à un niveau général. Voir les exemples du Tableau 2 du chapitre 4.7, et les cas de ville ci-dessous.

### 4.2 Les liens avec la vision et les objectifs SUMP

Les mesures doivent être associées à la vision et aux objectifs du programme SUMP, comme une manière d'obtenir une approbation, et de voir les liens entre les mesures, ou comme une aide à la création de séries de mesures. Le moyen le plus simple est de faire un tableau et d'indiquer par une croix les mesures qui ajoutent de la valeur à un objectif spécifique.

Lors de l'évaluation et de la hiérarchisation des mesures, il sera utile de définir comment chacune contribue à la vision SUMP ou à l'un des objectifs SUMP. Cet exercice est également une bonne manière de vérifier si chaque mesure est importante pour le système de transport de votre ville.

### 4.3 La responsabilité de la mise en œuvre

Désignez la partie prenante qui sera responsable de la mise en œuvre de chaque mesure spécifique. Une tâche sans responsable risque de ne pas être réalisée. Dans certains cas, selon les différences nettes de compétences et de mandats entre parties prenantes, la désignation des parties prenantes responsables de la mesure est parfois évidente. Dans d'autres cas, une mesure sera développée plus efficacement en collaboration avec les autres. Voir Institutional cooperation - Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, [www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual\\_cooperation\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf), pour plus d'informations sur la coopération avec les parties prenantes externes.

### 4.4 La période de mise en œuvre

Estimer quand la mesure doit être mise en œuvre. Sans être trop précis, un début et une fin approximatifs de la mesure doivent être indiqués. Cela est également utile pour relier la mesure à d'autres mesures ou à des changements importants dans la ville. Ainsi, une nouvelle piste cyclable vers le centre-ville devra être terminée avant sa promotion.

### 4.5 Les sources de financement

Une autre caractéristique recommandée pour les mesures est d'envisager d'éventuelles sources de financement. Les finances sont souvent considérées comme le principal obstacle à la mise en œuvre des mesures. Avoir une idée de la source de financement peut aider à obtenir l'approbation de la mesure et sera utile pour les étapes ultérieures, comme l'étude d'impact (étape 4). Les sources de financement typiques sont :

- Les impôts locaux
- Les budgets issus de différents domaines politiques locaux
- Les recettes provenant des billets, des frais de stationnement, des taxes de congestion, etc.
- Les subventions publiques, nationales et régionales
- Les opérateurs privés, promoteurs, industries, etc.
- Les activités de collecte de fonds, dont les sponsors
- Les subventions de l'UE
- Les autres sources telles que les obligations, les prêts bancaires et l'investissement privé

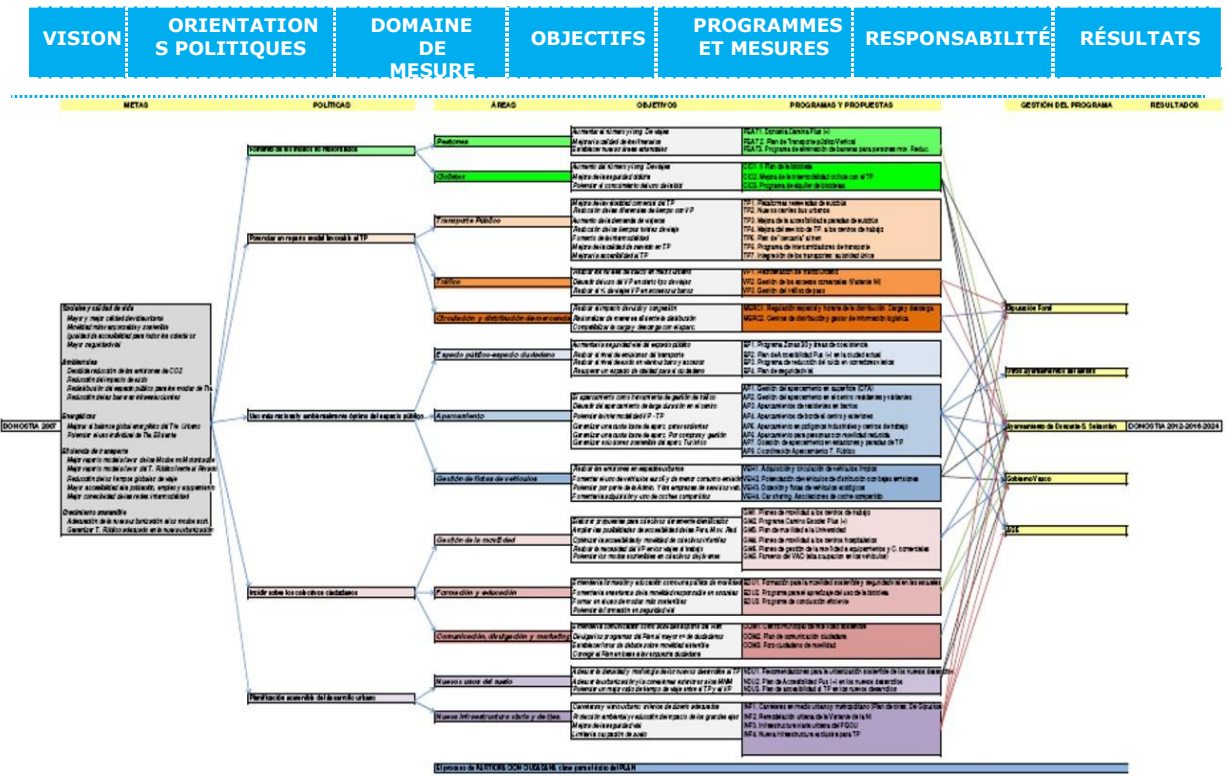
Vous trouverez de plus amples informations sur le financement dans *Manuel CHALLENGE de sélection des mesures – Sélection des séries de mesures les plus efficaces pour les Plans de Mobilité Durable* [www.sump-challenges.eu/kits](http://www.sump-challenges.eu/kits).

Les sources de financement peuvent aussi constituer un point de départ pour le développement de projets. Ainsi, Sofia en Bulgarie a élaboré des actions pour obtenir un financement externe. Une fois la mesure et les sous-tâches décrites en détail, cela peut aider à trouver des ressources économiques au fur et à mesure que le projet devient plus « réel ».

CAS DE VILLE 6:

Relier la vision aux objectifs – Donostia-San Sebastian, Espagne

San Sebastian dispose d'un plan pas à pas pour organiser ses objectifs et mesures, décrits visuellement dans l'illustration d'une partie du diagramme ci-dessous. Le programme commence par les principaux objectifs liés aux défis du secteur socio-économique, aux défis environnementaux, à l'efficacité énergétique et des transports et à la croissance durable. Cinq politiques de transport de base ont été définies pour soutenir ces grands objectifs. Ces politiques sont ensuite divisées en domaines d'intervention du plan de mobilité. Chacun de ces domaines a des objectifs spécifiques et donne lieu à une série de programmes et de mesures. Enfin, les parties prenantes responsables sont affectées aux mesures et programmes. C'est une manière visuellement très réussie de démontrer les liens entre les mesures, les objectifs et la vision de votre ville.



Partie du programme montrant les liens entre les objectifs et les mesures de mobilité à San-Sebastian.  
Source : PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DONOSTIA MOVILIDAD 2008-2024.

## CAS DE VILLE 7

**Caractéristiques des mesures – Thessalonique, Grèce**

Thessalonique a défini le calendrier de mise en œuvre pour chaque mesure et tâche, en précisant pour chacun le début et la durée. Ils ont ainsi un aperçu clair des mesures et des éventuelles interdépendances.

MESURE	PROCÉDURE	DATE DE DÉBUT	DURÉE (MOIS)
1. Intégré et intelligent Billet électronique	Étude	2013	4-8
	Mise en œuvre	2014	8-12
2.1. Voies de bus	Planification	2014	4-6
	Études	2014	4-6
	Mise en œuvre	2015	4-6
2.2. Priorité aux feux de signalisation	Planification	2014	2-3
	Études	2014	4-8
	Mise en œuvre	2015	4-8
2.3. Bus Rapid Transit (BRT)	Planification	2015	4-6
	Études	2015/2016	8-12
	Mise en œuvre	2016/2017	8-16

Pour une mise en œuvre réussie du Plan de mobilité urbaine durable, Thessalonique s'accorde sur des responsabilités claires et alloue des fonds. Des autorités responsables sont désignées pour chaque mesure, définissant également les tâches et les responsabilités de financement.

MESURE	AUTORITÉS	RESPONSABILITÉS
1. Billet électronique intégré et intelligent	ThePTA	Étude
	OASTH	Appel d'offres + Mise en œuvre
2.1. Voies de bus	ThePTA	Planification
	Autorité métropolitaine ou/et autorités locales	2014
2.2. Priorité aux feux de signalisation	ThePTA	Planification
	Autorité métropolitaine	Étude + Validation + Mise en œuvre
	OASTH	Mise en œuvre (bus)
2.3. Bus Rapid Transit (BRT)	The PTA	Planification
	Autorité métropolitaine ou/et autorités locales	Études + Autorisation d'utilisation des routes + Mise en œuvre
	OASTH	Mise en œuvre

Source : SUMP for Metropolitan area of Thessaloniki, Action investment plan.



## 4.6 Les indicateurs de suivi et d'évaluation

Enfin, chaque mesure doit recevoir un ou plusieurs indicateurs de suivi et d'évaluation du résultat, du bilan et de l'impact de la mesure et du plan d'action. Plusieurs systèmes d'indicateurs existants peuvent vous inspirer, voir les Encadrés 2 et 3 ci-dessous. Avant de commencer à élaborer votre propre système, il est judicieux de discuter avec les autres parties prenantes de votre région, comme les autorités de transport public ou les autorités métropolitaines ou régionales, car il se peut qu'elles l'aient déjà adopté. Les progrès réalisés entre parties prenantes sont beaucoup plus faciles à comparer si l'on utilise les mêmes indicateurs.

Vous devez de préférence utiliser des indicateurs pour lesquels les données sont aisément disponibles. Vous trouverez de plus amples informations dans le kit de suivi et d'évaluation développé dans CHALLENGE, voir Encadré 2.

Malmö suggère ainsi d'utiliser seulement quelques indicateurs d'objectifs, qui soient très clairement reliés aux objectifs SUMP. Le lien avec les objectifs SUMP permet à chacun de mieux comprendre ce que le plan d'action cherche à accomplir. Dans leur cas, la répartition modale sert d'indicateur d'objectif global. D'autres villes ont opté pour de nombreux indicateurs étroitement liés à une mesure, comme Turin, voir le cas de ville 7.

### CAS DE VILLE 8

#### Indicateurs SUMP – Turin, Italie

Le Plan de Mobilité Urbaine Durable de Turin comprend des directives, des objectifs, des mesures et des indicateurs de référence. Les indicateurs sont très concrets et permettent de comprendre le contenu et l'objectif de la mesure.

L'exemple ci-dessous montre la directive numéro 2 qui stipule : *Garantir et améliorer l'accessibilité des personnes*, et se divise en trois cibles avec des mesures sous-jacentes :

- Assurer l'accessibilité aux transports en commun
  - o Ajuster progressivement le parc automobile
  - o Mettre en place des accessoires de soutien aux arrêts de bus (accès au ras du sol, signaux tactiles, messages acoustiques)
- Faciliter l'accessibilité aux espaces publics
  - o Améliorer l'accessibilité piétonne
  - o Repenser la structure des lignes métropolitaines vers les principaux pôles ferroviaires
- Assurer l'accessibilité aux personnes en situation de handicap ou supprimer les obstacles architecturaux
  - o Équiper les feux de signalisation d'une assistance auditive
  - o Mettre en œuvre des itinéraires guidés

Chaque zone de mesure est ensuite concrétisée par quelques indicateurs ; p. ex. pour l'action 2.1 : accessibilité des transports en commun (bus 669 et tram 108 à plancher bas), part des véhicules accessibles dans la flotte totale, accessibilité aux arrêts de bus, part des arrêts de bus accessibles dans le nombre total. L'indicateur de l'action 2.2 est l'amélioration de l'accessibilité des espaces publics.

LINEE D'INDIRIZZO 2.: GARANTIRE E MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DELLE PERSONE		
AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	- Graduale adeguamento del parco circolante con veicoli conformi - Messa a norma degli spazi di fermata (piano di accesso, segnali podo-tattili, messaggi acustici...)	- mezzi pubblici accessibili (pianale ribassato bus 669, tram 108) - mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante (1.357 totale bus+tram) - fermate accessibili - fermate accessibili sul totale delle fermate (2331)
2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	- Soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - Riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane	- interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici
2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	- Abbattimento delle barriere architettoniche - Dotazione di avvisatori acustici ai semafori - Messa in opera di percorsi "loges"	- Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009) - percorsi attrezzati con loges - impianti semaforici dotati di avvisatore acustico

Source : PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE, [www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms](http://www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms), Azione – Misure operative schedate.

**Encadré 2 : CH4LLENGE Kit de suivi et d'évaluation**

Le kit de suivi et d'évaluation développé dans CH4LLENGE contient une section spécifique consacrée aux indicateurs. Des recommandations, des méthodes et des approches sont indiquées pour la manière de sélectionner les indicateurs.

Les indicateurs les plus adaptés à l'évaluation des mesures et actions à ce stade sont les indicateurs de réalisation, car ils montrent l'effet direct des mesures (le bilan et l'impact sont plus difficiles à estimer). Ils mesurent l'étendue de la mise en œuvre des instruments politiques et de l'amélioration des services (p. ex. nombre de km de voies de bus construites). Les indicateurs de réalisation et d'activité des transports sont aussi nécessaires pour comprendre pourquoi certains résultats ont été atteints, et ce qui peut être fait en plus si une situation requiert des améliorations. Voir le chapitre 3.2 du kit de suivi et d'évaluation pour des informations plus détaillées et le Tableau 3 pour des exemples d'indicateurs.

Monitoring and evaluation – Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes, [www.sump-challenges.eu/kits](http://www.sump-challenges.eu/kits) (PDF disponible en anglais, néerlandais, tchèque, hongrois, roumain, croate, français, allemand, polonais.)

Modèle de plan de suivi et d'évaluation, [www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03\\_ch4llenge\\_monitoring\\_and\\_evaluation\\_plan\\_template.docx](http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/03_ch4llenge_monitoring_and_evaluation_plan_template.docx).

**CAS DE VILLE 9****Indice d'accessibilité – Malmö, Suède**

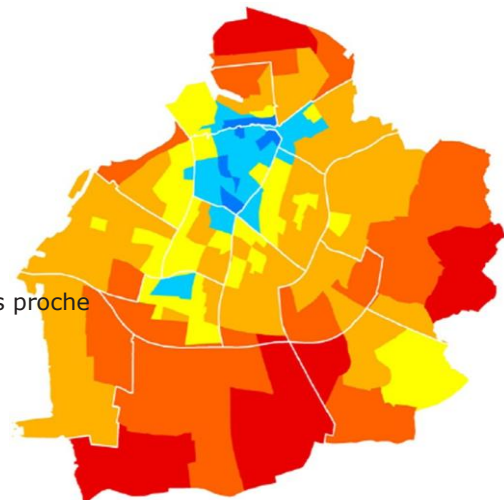
Plus de Malmö pour plus de personnes équivaut à un Malmö plus accessible – c'est la principale hypothèse de travail pour rendre une ville et un système de circulation plus durables. L'indice d'accessibilité ci-dessous décrit brièvement l'accessibilité actuelle de Malmö par des cartes et des valeurs en pourcentage. L'indice d'accessibilité peut servir de base aux décisions de planification et d'analyse des différents investissements et actions, ainsi qu'à la comparaison des différentes zones et groupes démographiques. L'indice d'accessibilité peut aider à encadrer le suivi de l'évolution de l'accessibilité du système de transport dans le temps, et ainsi compléter les nombreux indicateurs de réalisation des objectifs SUMP. Les huit critères suivants d'accessibilité durable sont inclus dans l'indice d'accessibilité.

1. Temps de trajet à pied vers 10 destinations
2. Temps de trajet en vélo vers 10 destinations
3. Ratio du temps de trajet vélo/voiture vers 10 destinations
4. Ratio du temps de trajet transports en commun/voiture vers le centre-ville, la zone commerciale/le centre commercial le plus proche, le nœud de transport en commun le plus proche
5. Distance jusqu'à l'arrêt de bus le plus proche
6. Distance jusqu'au nœud de transport public principal le plus proche
7. Distance jusqu'au site d'autopartage le plus proche
8. Gamme d'opportunités de trajets, c.-à-d. accès à plusieurs modes de transport durables avec une bonne accessibilité (liberté de choix)

Afin d'analyser l'accessibilité actuelle, les données géographiques de Malmö sont divisées en 225 zones puis examinées. La carte ci-dessous montre les 15 sous-zones constituant les zones SUMP avec

Le résultat agrégé à partir de 2013. Au total, la moitié des zones ont une accessibilité acceptable ou plus, et 59% de la population de Malmö vit dans ces zones. La plupart des zones à faible accessibilité ont relativement peu d'habitants et une faible densité de population.

Source : *Sustainable Urban mobility plan – Creating a more accessible Malmö*, [http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM\\_TROMP\\_210x297mm\\_ENG.pdf](http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d9/1491303430464/MALM_TROMP_210x297mm_ENG.pdf), adopté politiquement en mars 2016.



L'indice d'accessibilité  
Le score total



### Encadré 3 : Exemples de systèmes d'indicateurs

EcoMobility SHIFT : La méthodologie SHIFT accompagne les villes dans la création et le renforcement des plans de mobilité urbaine, ainsi que dans l'élaboration de plans d'actions de mise en œuvre de la mobilité urbaine intégrée. La méthodologie SHIFT est composée de 20 indicateurs qui mesurent la performance de mobilité urbaine dans différents domaines.

<https://ecomobility.org/ecomobility-shift>

NOVELOG : Le projet NOVELOG se concentre sur la connaissance et la compréhension de la distribution du fret et des trajets de services, en offrant des conseils sur la mise en œuvre de politiques et de mesures efficaces et durables. Cet outil d'évaluation est composé de 140 indicateurs, regroupés en sept domaines d'impact dans un cadre de durabilité basé sur le cycle de vie. <http://novelog.eu>

Boîte à outils NISTO : La boîte à outils d'évaluation NISTO peut servir à évaluer les projets de mobilité à petite échelle pour la durabilité et les préférences des parties prenantes et pour le suivi des objectifs politiques. Voir les critères de base NISTO pour des exemples d'indicateurs. [www.nistotoolkit.eu](http://www.nistotoolkit.eu)

La Commission européenne a publié un rapport qui vise à fournir aux responsables politiques locaux et aux parties prenantes un guide concis des meilleurs indicateurs actuellement disponibles pour les villes durables, en se concentrant sur l'enjeu environnemental. Ce rapport fait la synthèse de plusieurs outils et fournis des liens. [http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators\\_for\\_sustainable\\_cities\\_IR12\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/indicators_for_sustainable_cities_IR12_en.pdf)

CIVITAS CAPITAL : Le cadre des indicateurs préparé lors du projet CIVITAS CAPITAL est un ensemble d'indicateurs faciles à utiliser, pour aider les villes à mesurer les performances de leur système de transport et de mobilité. Chaque indicateur s'accompagne d'une synthèse des objectifs de mobilité urbaine auxquels il est lié, ainsi que d'informations sur la collecte des données nécessaires et les coûts. <http://civitas.eu/document/civitas-capital-advisory-group-5-data-and-statistics-city-level-sustainable-mobility>

WBCSD est un outil d'application mondiale pour aider les villes à élaborer des plans de mobilité urbaine durable dans une approche factuelle et intégrée, grâce à 19 indicateurs de mobilité durable. Ces indicateurs permettent de calculer les performances de votre ville pour choisir les « Indicateurs prioritaires de la ville ».

[www.wbcstdsmp.org/user/login](http://www.wbcstdsmp.org/user/login)

Dans l'inventaire des outils CIVITAS, vous trouverez plus d'outils pour vous aider à choisir des indicateurs <http://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>!

## 4.7 Tableau avec caractéristiques des mesures

Il est recommandé de présenter les mesures du plan d'action, de façon à donner une vue d'ensemble du portefeuille. Le Tableau 2 peut servir de modèle dans ce but, en présentant une description des mesures et des séries de mesures. Il est suivi de deux cas de ville, avec une présentation différente de leurs mesures : Odense au Danemark et Turin en Italie.

Tableau 2 : Exemple de description des mesures et séries de mesures dans un plan d'action SUMP

MESURE / SÉRIE DE MESURES	DESCRIPTION DE LA MESURE	RESPONSABILITÉ	LIENS AVEC LES OBJECTIFS DU SUMP	TEMPS DE MISE EN ŒUVRE	SOURCES DE FINANCEMENT	INDICATEURS
Aménagements séparés pour cyclistes	Voies et pistes marquées le long des principales rues. Trafic motorisé exclu pour améliorer la sécurité routière des cyclistes.	Propriétaire de la route	Augmenter l'utilisation du vélo. Augmenter la sécurité routière	Année 1 à 5	Municipalité. Financement national de la sécurité routière.	Nombre de km de pistes cyclables construits
Développer plan de gestion de la mobilité	Plan sur quoi, quand et comment travailler avec la gestion de la mobilité. Mise en œuvre	villes administration	Augmentation l'utilisation de modes de transport durables	Année 1 : Avril-Oct.	villes administration	Plan approuvé
Améliorer les passages piétons sur les routes prioritaires						
...						
...						

## CAS DE LA VILLE 10

**Exemple de description d'une mesure  
- Odense, Danemark**

Dans le plan de mobilité d'Odense, de 2014 à 2016, 34 mesures ont été choisies. Chaque mesure est décrite sur une page avec sa finalité, les réalisations prévues, le groupe cible principal, les avantages pour le groupe cible et pour Odense, et les indicateurs de réussite. Dans la partie inférieure de chaque page, une simple « évaluation de l'efficacité » indique comment la mesure contribue à leurs quatre défis : Environnement, vie urbaine, santé et affaires et croissance.

Source : <http://subsites.odense.dk/subsites6/cyklisternesby/topmenu/om%20cyklisternes%20by/city-of-cyclists/mobility-projects>

Voir également le nouveau plan d'action pour 2017-2024 (en danois) :

[www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-pour-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da](http://www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/planer-pour-trafik-og-veje/handlingsplan-for-mobilitet-og-byrum.pdf?la=da).

# 02 /

## Information campaigns on shared cars

**TARGET GROUP**

Car owners with no permanent need to own a car.

**PURPOSE**

More people should choose to share cars instead of purchasing a private car. This reduces their overall car driving. It also encourages them to walk, bike and use public transportation significantly more, than they would otherwise do.

**WHAT?**

Car sharing has operated in Denmark for over 15 years, but the possibility of sharing cars is not widely known. Many people will be able to achieve significant savings, and improve their health, without compromising their need of transportation. The main idea is that you only need a car occasionally. As another benefit, you avoid worrying about repairs,

vandalism, loss of value etc. Odense has one car sharing company, but other companies might arrive in the future. "MyCarYourCar" is a new alternative, which along with a similar one from GoMore, open up the possibility of private people sharing cars for a fee. Ordering online is possible and you do not have to worry about the insurance. The number of people sharing a car could increase by launching an information campaign.

**ADVANTAGES FOR YOU AS A CAR OWNER**

The individual users will automatically reduce their driving significantly, because they have to pay for each trip.

**ADVANTAGES FOR ODENSE**

Biking and the use of public transportation will increase.

**EFFICIENCY ASSESSMENT**

HEALTH	● ● ● ● ● ● ● ●
ENVIRONMENT	● ● ● ● ● ● ● ●
IMPROVED URBAN LIFE	● ● ● ● ● ● ● ●
BUSINESS & GROWTH	● ● ● ● ● ● ● ●

**SUCCESS CRITERIA**

The number of car sharing users must be doubled.

29

MOBILITY PLAN 2014-15 - INITIATIVES

Exemple de mesure du plan de mobilité d'Odense 2014-2016.



## CAS DE LA VILLE 11

## Exemple de description d'une mesure – Turin, Italie

Le plan de mobilité urbaine durable de Turin est un instrument de planification de la mobilité de 2008 à 2018, avec un objectif intermédiaire pour 2011. Il se compose de sept principes directeurs, répartis en objectifs et mesures. Les mesures sont décrites à l'aide des caractéristiques suivantes :

- Leur lien avec les lignes directrices
- Leur lien avec l'objectif
- Le type de durabilité
- La description générale et l'objectif de la mesure
- Les partie(s) responsable(s)
- Le mode de mise en œuvre
- L'objectif avec mesure et indicateur
- La période de mise en œuvre
- Les ressources économiques nécessaires

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.2. Adeguare i veicoli circolanti a motore non ecologici		
Misura operativa 3.a.2.1. Adeguare i mezzi del TPL non ecologici con l'installazione dei filtri anti particolato		
<b>LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE</b>		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Riduzione delle emissioni di inquinanti dei mezzi pubblici attraverso l'installazione di filtri anti-particolato sul parco preesistente. È prevista l'installazione dei filtri su 396 veicoli di GTT. I filtri anti particolato consentono di ridurre di oltre il 95% le emissioni di particolato e del 50% di biossido d'azoto (NO2). Il sistema filtrante è costituito da 4 elementi principali: un filtro anti particolato in carburo di silicio costituito da una struttura a nido d'ape che trattiene il particolato, composto prevalentemente da particelle di carbone di varie dimensioni (il cosiddetto PM10); una marmitta dove viene alloggiato il filtro anti particolato; un additivo (ferrocene) che aggiunto al carburante consente la completa combustione al raggiungimento di una temperatura di circa 250/280°C e una centralina che sovrintende al corretto funzionamento del sistema.	N° di veicoli dotati di filtro anti-particolato Riduzione, nell'area Torinese, di 19 ton di polveri sottili/anno.	
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione	
GTT Ministero ambiente Regione Piemonte	Entro marzo 2010 si procederà all'installazione sui veicoli Euro2; in fasi successive si estenderà l'intervento ai veicoli Euro 3 ed eventualmente a quelli di classe Euro 1, se nel frattempo non sono stati sostituiti.	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Accordo di programma per la qualità dell'aria della Regione Piemonte.	Il progetto si inserisce nell'ambito del Programma Regionale per la qualità dell'aria.	

Source : PUMS – PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE,  
[www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms](http://www.comune.torino.it/geoportale/pums/cms),  
 Azione – Misure operative sched



## 5. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'ÉTAPE 6: ÉLABORER UN PLAN DE MISE EN ŒUVRE

Dans ce chapitre, les caractéristiques recommandées des mesures et des séries de mesures du plan de mise en œuvre sont développées plus avant (étape 6 de l'élaboration du plan d'action). Le Tableau 3 présente des exemples de caractéristiques, pouvant servir de modèle à un plan de mise en œuvre.

### 5.1 Les activités dans le cadre d'une mesure

Pour qu'une mesure soit mise en œuvre, il est généralement nécessaire de la décomposer en deux ou plusieurs activités. Ainsi, la construction de pistes cyclables séparées doit être précédée d'une étude d'emplacement de la piste cyclable, voire du développement d'un réseau cyclable, avant que la construction puisse commencer. Toutes les activités doivent être assorties d'un délai et décrites avec le maximum de caractéristiques concrètes possibles.

### 5.2 Les ressources nécessaires

Décrire les ressources nécessaires à la réalisation de la mesure/activité. Les ressources peuvent être définies à la fois en nombre de personnes nécessaires à la réalisation de l'activité, et en connaissances, compétences ou outils spécifiques nécessaires.

### 5.3 Coût de la mesure

À ce stade, il faut estimer le coût de la mesure, et dans la mesure du possible, de chacune des activités. Les coûts doivent inclure à la fois les coûts en ressources personnelles internes et les coûts externes de la construction, des consultants, de l'impression, etc.

### 5.4 L'implication des parties prenantes

Parfois, des parties prenantes autres que la division de la municipalité sont nécessaires pour mettre en œuvre une mesure : autorités régionales, propriétaires fonciers privés ou autorités de transport public. Les parties prenantes externes peuvent apporter une valeur ajoutée à la mesure ou en faciliter la mise en œuvre. On peut citer l'exemple des associations cyclistes ou professionnelles ou des villes voisines. En impliquant des parties prenantes externes et la société civile, les municipalités peuvent obtenir de nouvelles informations, et intégrer ces groupes au processus de planification, facilitant l'acceptation des changements proposés.

#### CAS DE LA VILLE 12

#### Implication des parties prenantes – Bucarest, Roumanie

Bucarest, ville à fort enjeu de mobilité, a réussi sa planification de mobilité urbaine durable en réunissant les planificateurs, les collectivités locales et les autres parties prenantes. Ils obtiennent ainsi un plan intégré qui profitera aux communautés et aux entreprises locales. Deux fois par mois, ce groupe de parties prenantes se réunit pour débattre des aspects critiques du système de transport de Bucarest et de sa relation territoriale avec l'espace métropolitain, les communautés et l'évolution des entreprises. Les discussions et résultats ont permis à Bucarest d'identifier les priorités politiques à mettre en œuvre au fur et à mesure de l'avancement du plan.

Source : [www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania](http://www.eltis.org/discover/case-studies/bucharests-involvement-stakeholders-informed-sump-process-romania)

## CAS DE VILLE 13

## Exemple de description d'une mesure – Ljutomer, Slovénie

Ljutomer, une petite ville slovène de 3 300 habitants, dispose depuis 2012 d'un plan de mobilité urbaine durable. Les résultats positifs de sa mise en œuvre et un appel d'offres national pour le financement du processus de préparation du SUMP ont encouragé la préparation du SUMP de deuxième génération en 2017 (courant jusqu'en 2022). Le SUMP s'appuie sur une vision claire, partagée par les parties prenantes clés de la municipalité. La première partie des objectifs stratégiques présente les principaux accomplissements du premier SUMP, les défis clés et les principales opportunités d'amélioration de la situation de mobilité dans les municipalités. La deuxième partie comprend cinq piliers thématiques, couvrant la planification intégrée de la mobilité, la marche, le vélo, les transports en commun et les transports motorisés. Pour chaque pilier, des objectifs spécifiques et des mesures concrètes sont énumérés et décrits. Le plan d'action fournit des informations détaillées sur la mise en œuvre des mesures, et notamment les informations suivantes :

- Une brève description
- Le coût de mise en œuvre
- Le degré de complexité de mise en œuvre
- La responsabilité de la mise en œuvre
- Le délai de mise en œuvre
- Tout autre commentaire

L'objectif du plan d'action est de rendre aussi simples et transparents que possible la mise en œuvre et le suivi des mesures SUMP et de la réalisation des objectifs SUMP. L'exemple ci-dessous présente un extrait du plan d'action pour le pilier 1: Planification de la mobilité intégrée.

## STEBER 01: CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

## CILJI

1. V letu 2017 vzpostaviti sistem zagotavljanja aktualnosti strategije – posodobitev na dve in prenova na pet let.
2. Doseči, da bo vsak proračun občine od leta 2018 kazal na uravnotežena vlaganja v vse potovalne načine.
3. Do leta 2018 narediti načrt okrepitev kapacitet občinske uprave na področju trajnostne mobilnosti.
4. V letu 2017 vzpostaviti sistem rednega spremljanja in vrednotenja stanja mobilnosti.
5. V letu 2017 sprejeti Načrt promocije dosežkov CPS in trajnostne mobilnosti.
6. Do leta 2018 narediti evidenco najmanj petih inovativnih rešitev za izzive trajnostne mobilnosti (opredeljene v CPS).

## UKREPI ZA ZAGOTAVLJANJE CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MOBILNOSTI

Sveženj 1: Izvajanje in prenova CPS					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.01 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	brez*	majhna	OL in ZI	redna aktivnost od 2017	*v okviru načrtovanja in izvajanja ukrepov
1.02 Priprava uravnoteženega proračuna	brez	srednja	OL in OS	od 2018	
1.03 Posodobitev CPS	10.000 €	srednja	OL in ZI	2019	
1.04 Prenova CPS	50.000 €*	srednja	OL OS in ZI	2022	*pričakovano sofinanciranje MzI

Sveženj 2: Spremljanje in vrednotenje CPS					
Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	Rok izvedbe	Opombe
1.05 Spremljanje kazalnikov CPS in poročanje MzI*	1.000 € letno**	majhna	OL in ZI	letno 2017-2022	*zahtevano po pogodbi z MzI **višji strošek ob posodobitvi in prenovi CPS, vključen v Sveženj 1

Source : *Celostna prometna strategija Občine Ljutomer, 2017-2022*, [www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer](http://www.eltis.org/discover/case-studies/slovenias-first-sump-small-scale-ljutomer) and [www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20Ob%20C4%20Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf](http://www.obcinaljutomer.si/sites/default/files/datoteke/dokumenti/Celostna%20prometna%20strategija%20Ob%20C4%20Dine%20Ljutomer%202017-2022.pdf)

Tableau 3 : Exemple de description des mesures et séries de mesures dans un plan de mise en

MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	RÉSPONSABILITÉ	ACTIVITÉS DANS LE CADRE D'UNE MESURE	PÉRIODE DE MISE EN ŒUVRE	RESSOURCES NÉCESSAIRES	COÛT	PARTIES PRENANTES IMPLIQUÉES
Aménagements cyclistes séparés	Pistes et voies marquées le long des principales artères	Propriétaire de la route	Analyse des besoins en pistes cyclables	Année 1 : jan-mai	2 planificateurs d'urbanisme et de trafic	30 000 € +20% de temps plein du planificateur de trafic	Associations de cyclistes
			Développer un plan de réseau cyclable	Année 1 : mai-déc	4 planificateurs d'urbanisme et de trafic	40 000 €	Associations de cyclistes, de voisins, de villes
			Planifier et construire des voies cyclables	Année 2 à 5	Expert en changement de comportement, Planificateur de trafic	500 €/m	Entreprises de construction
Développer un plan de gestion de mobilité	Planifier l'objet, le calendrier et le mode de travail avec la gestion de mobilité	Municipalité	Développer un plan de gestion de mobilité	Année 1 : avril-oct	Expert en changement de comportement, Planificateur de trafic	30 000 €	-
Améliorer les passages piétons sur itinéraires priorités							
...							
...							

## 6. CONSEILS DES VILLES PARTENAIRES DANS SUMPS-UP

Lors des entretiens avec les partenaires membres de ville, plusieurs conseils ont été donnés pour l'élaboration d'un plan d'action SUMP. Certains sont rassemblés ici :

Donnez une description générale des mesures. Quand vous disposez d'un financement, concrétisez la mesure et mettez la en œuvre !

N'oubliez pas le financement et le coût de la planification des études de faisabilité !

Soyez flexible et ouvert aux solutions émergentes, en particulier pour les mesures à long terme. Mais ne perdez pas votre objectif de vue !

Limitez le délai du plan d'action à 5 ans. Révissez les mesures tous les 2 ans.

N'arrêtez pas la mise en œuvre lors des révisions ou de l'élaboration d'un nouveau plan. Il est important de maintenir le rythme d'exécution des mesures.

Affectez un coordinateur/responsable de programme pour le plan d'action.

Déterminez qui est responsable d'une mesure, du délai de mise en œuvre et de la source de financement.

Créez un système d'indicateurs de suivi et d'évaluation.

Évaluez les mesures et analysez les conséquences de l'inaction.

Élaborez une feuille de route de mise en œuvre – comment les mesures sont liées entre elles, p. ex. en termes de calendrier et de financement.

Développez des « projets précurseurs » pouvant déboucher sur d'autres mesures.

N'oubliez pas d'inclure les parties prenantes pendant le processus.

Tenez compte des municipalités et des autorités régionales environnantes lors de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'action.

Apprenez des autres, rejoignez les réseaux et formez des alliances pour améliorer les conditions préalables à la mise en œuvre d'une mesure.

## 7. ANNEXE I : MODÈLE DE PLAN D'ACTION SUMP

MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	RÉSPONSABILITÉ	LIENS AVEC LES OBJECTIFS DU SUMP	TEMPS DE MISE EN ŒUVRE	SOURCES DE FINANCEMENT	INDICATEURS
Aménagements séparés pour cyclistes	Voies et pistes marquées le long des principales rues. Trafic motorisé exclu pour améliorer la sécurité routière des cyclistes.	Propriétaire de la route	Augmenter l'usage du vélo. Améliorer la sécurité routière.	Année 1 à 5	Municipalité. Financement national de la sécurité routière.	Développer un réseau cyclable Nb de km de pistes cyclables construites
Développer un plan de gestion de la mobilité	Planifier l'objet, le calendrier et le mode de travail avec la gestion de mobilité	Municipalités	Augmenter l'usage des modes de transport durables	Année 1 : avril-oct	Municipalités	Plan approuvé
Améliorer les passages piétons sur les routes prioritaires						
...						
...						

## 8. ANNEXE II : MODÈLE DE PLAN DE MISE EN ŒUVRE

MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	RÉSPONSABILITÉ	ACTIVITÉS DANS LE CADRE D'UNE MESURE	PÉRIODE DE MISE EN ŒUVRE	RESSOURCES NÉCESSAIRES	COÛT	PARTIES PRENANTES IMPLIQUÉES
Aménagements cyclistes séparés	Pistes et voies marquées le long des principales artères	Propriétaires de la route	Analyse des besoins en pistes cyclables	Année 1 : jan-mai	2 planificateurs d'urbanisme et de trafic	30 000 € +20% de temps plein du planificateur de trafic	Associations de cyclistes
			Développer un plan de réseau cyclable	Année 1 : mai-déc	4 planificateurs d'urbanisme et de trafic	40 000 €	Associations de cyclistes, de voisins, de villes
			Planifier et construire des pistes cyclables	Année 2 à 5	Planificateurs, développeurs	500 €/m	Entreprises de construction
Développer un plan de gestion de la mobilité	Planifier l'objet, le calendrier et le mode de travail avec la gestion de mobilité	Municipalités	Développer un plan de gestion de la mobilité	Année 1 : avril-oct	Expert en changements de comportements, planificateur de trafic	30 000 €	-
Améliorer les passages piétons sur les itinéraires prioritaires							
...							
...							



## 9. ANNEXE III : ÉTAT DES LIEUX DES VILLES PARTENAIRES SUMPS-UP

### Balázs Mór Plan – Plan de mobilité de Budapest

Budapest est la capitale de la Hongrie avec une population de 1,774 million d'habitants. Grâce à sa géologie, Budapest est l'une des villes thermales les plus populaires d'Europe. Avec ses sources chaudes qui surgissent des montagnes calcaires, la ville est alimentée en eau d'une température de 35 à 76 degrés centigrades.

Le plan Balázs Mór en est à sa 1ère édition; il repose sur une planification de la mobilité urbaine durable, basée sur l'expérience du développement des transports de ces dernières années, les meilleures pratiques internationales et les problèmes clés du transport de Budapest.

L'esprit du plan Balázs Mór peut se résumer en trois mots : *intégration, efficacité et qualité globale*. Sur la base de ces principes, le plan de mobilité entend contribuer à faire de Budapest une ville animée et agréable à vivre.

L'objectif général est le suivant :

« *Le système de transport de Budapest doit améliorer la compétitivité de la ville et de la région, et contribuer à un environnement urbain durable, vivable, attrayant et sain.* »

Le plan Balázs Mór prend en compte trois objectifs spécifiques pour le transport : *un environnement urbain viable, un service de transport sûr et fiable et des connexions régionales basées sur la coopération* ; il se concentre sur quatre domaines de transport :

- Des connexions plus nombreuses
  - Des véhicules attractifs
  - De meilleurs services
  - Un ensemble efficace d'institutions
- Ces quatre domaines comptent une soixantaine de mesures, dont : un réseau cycliste principal ininterrompu, le développement de zones de circulation apaisée et de restrictions de circulation, la modernisation du parc de véhicules de transport public et de sa capacité d'entretien, l'autopartage et la régulation du stationnement. Certaines mesures sont décrites de manière générale ; d'autres sont plus détaillées, avec des propositions spécifiques sur la manière de les réaliser.

Le plan Balázs Mór définit la stratégie de développement des transports à court et moyen terme à Budapest pour la période 2014-2030. Une révision importante des mesures liées au SUMP est proposée tous les 5 ans, afin d'éviter la mise en œuvre de mesures obsolètes et de s'adapter aux nouvelles conditions apparues entretemps.

### Trafikoch Mobilitetsplan, Plan de circulation et de mobilité de la ville de Malmö

Malmö est la troisième ville de Suède avec une population de 328 500 habitants. Malmö est un pôle naturel pour les personnes et les cultures du monde entier. Les habitants de la ville viennent d'environ 170 pays et parlent 150 langues différentes. Cette diversité est l'un des atouts clés de Malmö et crée la base d'une vie culturelle riche.

Le plan de circulation et de mobilité de Malmö est une 1ère édition ; il décrit comment une approche holistique de la planification peut améliorer la qualité de vie des habitants, des visiteurs et des autres parties prenantes de Malmö. L'objectif général de ce plan de mobilité est un Malmö plus accessible et attractif pour plus de personnes.

La vision de la ville est la suivante :

« *La marche, le vélo et les transports en commun sont le premier choix pour tous ceux qui travaillent, vivent ou visitent Malmö. Ces choix de déplacements, conjugués à un transport de marchandises et de voitures efficace et respectueux de l'environnement, sont la base du système de transport dans notre ville dense et durable – un système de transport conçu pour la ville et pour ses habitants.* »

Lors de l'élaboration du plan de mobilité, la ville s'est auto-évaluée, cartographiant les documents stratégiques actuels de la commune et leur impact sur son aménagement en général, notamment sur la planification du trafic. Le plan a identifié environ 20 actions et Malmö travaille actuellement à leur mise en œuvre. Il définit clairement les tâches déjà en cours et l'étape suivante de chaque mesure. Par exemple, l'une des mesures est le trafic piéton pour les déplacements lents et rapides. La tâche en cours et l'étape suivante sont ensuite clarifiées à côté de la mesure. Dans le cas présent, les tâches en cours sont la mise en œuvre d'un programme piéton et la réalisation des actions décrites dans le plan d'une voie dédiée aux piétons. Une autre mesure concerne la mobilité durable: la tâche en cours consiste à promouvoir les solutions de covoiturage avec les constructeurs et les promoteurs, concernant la nouvelle exploitation des logements et lieux de travail ; l'étape suivante consiste à étendre les ressources et à développer une méthode de gestion de la mobilité dans le processus d'exploitation.

### Birmingham Connected – Birmingham Mobility Action Plan

Birmingham est la deuxième ville du Royaume-Uni avec une population de 1,1 million d'habitants. Avec l'aide du Birmingham Mobility Action Plan (BMAP), la ville a pour objectif de créer un système de transport « pour aller partout », permettant de se déplacer facilement et rapidement vers la ville, dans la ville et hors de la ville. Le plan de mobilité s'est fixé une vision à 20 ans :

*« Le plan d'action pour la mobilité de Birmingham réinventera le système de transport de la ville, afin de répondre aux défis actuels et futurs en matière de mobilité, et favoriser une croissance économique forte et durable. Le plan changera la mentalité des gens et des entreprises sur leurs déplacements au sein et autour de la ville. En influençant les comportements de déplacement et en acceptant les avancées technologiques, nous réduirons les émissions de carbone, et nous améliorerons la sécurité et la vie des gens. »*

BMAP présente sa vision de l'avenir de la planification des transports à Birmingham à travers trois thèmes :

- Améliorer la connectivité stratégique – à l'échelle de la ville et de toute la région
- Améliorer la connectivité et la sécurité des communautés locales
- Améliorer la connectivité vers et dans le centre-ville

Pour chaque thématique, différentes mesures sont présentées. Exemples de mesures incluses : *partage de l'espace routier en faveur des personnes (pas des voitures), infrastructure pour encourager la marche et le vélo pour tous les trajets courts et mise en œuvre d'une stratégie globale de sécurité routière.*

### SUMP de la Métropole de Thessalonique

Thessalonique est la deuxième agglomération urbaine de Grèce avec une population de près d'un million d'habitants. Thessalonique réunit plus de 2 300 ans d'histoire et tous les aspects d'une ville européenne moderne. La ville compte des églises byzantine, des édifices romains et musulmans, une architecture moderne, une vie nocturne animée et des plages incroyablement belles.

Le plan de mobilité en est à sa première version et contient un plan d'actions d'investissement de 12 mesures (séries de mesures). Chaque mesure est assortie d'une description, de ses avantages et d'exemples internationaux. Le plan d'action précise clairement l'autorité responsable de chaque mesure et un calendrier de mise en œuvre.

L'une des 12 mesures consiste à mettre en place un système de partage de vélos. Chaque mesure est décrite avec ses avantages, comme l'amélioration de la santé publique et l'optimisation de l'espace public. On y trouve également une description de l'expérience internationale ; des systèmes de partage de vélos dans les zones métropolitaines fonctionnent actuellement dans plusieurs grandes villes d'Europe (comme Paris, Barcelone, Lyon et Londres) avec un grand succès.

Les mesures présentées sont économiquement réalisables et visent à renforcer la cohésion sociale et à réduire le trafic privé motorisé.

## Turin

La ville de Turin est une autorité publique locale, située dans le nord-ouest de l'Italie (région du Piémont), qui administre un territoire d'environ 130 km<sup>2</sup> et une population de 900 000 personnes ; elle deviendra bientôt la capitale de la nouvelle zone métropolitaine de Turin (loi n°56, 7 avril 2014). La densité de population est de 6 950 habitants/km<sup>2</sup>, au troisième rang en Italie après Naples et Milan (National Institute of Statistics, ISTAT, 2014). Avec ses dimensions géographiques et son PIB d'environ 55 000 millions d'euros, Turin est l'une des villes les plus importantes d'Italie. À Turin, la situation globale de la mobilité est caractérisée par :

- 1 400 000 trajets motorisés par jour, y compris : 60% en voiture privée, 40% en transports en commun
- -10% de réduction du trafic urbain sur les 4 dernières années ; +15% d'usagers des transports en commun par rapport à 2009
- 600 000 cartes à puce (BIP) de transport en commun distribuées à Turin et dans son arrière-pays
- Répartition modale de la ville : Marche 29 %, voiture privée 43 %, TP 23 %, vélo 3,14 %, autres 1,86 %

Turin veut devenir un centre d'excellence en mobilité urbaine durable en Italie et en Europe, ainsi qu'une ville intelligente où une mobilité durable, intelligente et sûre aide à améliorer la qualité de vie des citoyens. Afin d'atteindre l'objectif principal de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, Turin vise à :

- Réduire l'impact environnemental de la logistique du fret urbain, en mettant en place un nouvel « écosystème » pour la livraison/distribution de marchandises au dernier kilomètre
- Réduire la mobilité privée de la métropole vers le centre-ville, et atteindre une répartition public-privé 50%-50% en 2020 grâce à la mise en place d'une solution de conduite dynamique
- Encourager le passage à des modes plus écologiques (publics, privés, collectifs, LEV) en fournissant aux passagers des informations personnalisées sur le coût réel et l'impact environnemental de la voiture privée, en améliorant la perception des citoyens quant aux avantages économiques des transports publics
- Améliorer l'attractivité du vélo, améliorer l'intermodalité globale en réduisant les principales faiblesses/dangers de l'utilisation du vélo
- Modifier le comportement citoyen, pour adopter des modes de transport intermodaux et plus durables grâce à la mise en place d'un service de mobilité intermodale, pour améliorer la satisfaction des citoyens lorsqu'ils adoptent une solution de parc-relais

Le Plan de Mobilité Urbaine Durable (SUMP) n'est cependant pas obligatoire en Italie, mais l'article 32 de la loi n° 340 en 2000 (Loi 340/2000, art. 22) réclame l'élaboration d'instruments d'aménagement à long terme (dix ans), systématiques et intégrés pour la gestion de la mobilité urbaine. SUMP est identifié comme un outil de planification fondamental pour toutes les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le SUMP de Turin, conformément à la planification régionale, a été élaboré dans le cadre d'une stratégie à moyen terme (10-15 ans) définissant des lignes directrices, des objectifs et des mesures opérationnelles afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de plus de 20 % d'ici 2020 :

- 1) augmenter l'efficacité systémique et économique ;
- 2) accroître la sécurité et la qualité environnementales ;
- 3) exploiter les infrastructures

tout en préservant la structure urbaine. Une première édition du SUMP de Turin a été développée en 2008 et sera prochainement révisée, tant pour le contenu que les méthodologies, en capitalisant les meilleures pratiques des villes européennes les plus vertueuses, et en tenant compte des principes modernes de planification de la mobilité urbaine, décrits par la Commission européenne (« Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan ») et les experts en mobilité urbaine. Dans ce processus de révision du SUMP, une attention particulière sera accordée à la mise en place d'un processus de « suivi et évaluation » robuste et efficace, en mettant à jour et en renforçant les procédures déjà prévues dans la première version du SUMP.

Les accomplissements réussis de Turin comprennent :

- L'Intelligent Transport Systems (ITS) (contrôle du trafic urbain, systèmes d'exécution, télématique intégrée avancée, système de gestion de la mobilité, logistique)
- La billetterie connectée (système de billetterie électronique intégrée régionale)
- Le service Infomobilité (information en temps réel dans la métropole sur le stationnement, les transports en commun, la circulation)

### Donostia Movilidad 2008-2024, San Sebastian

Donostia-San Sebastian se situe au Pays Basque, au nord de l'Espagne. C'est une ville connue comme l'un des endroits les plus gastronomiques au monde, avec des restaurants et des bars pintxo de très grande qualité.

Le plan de mobilité urbaine durable s'étend de 2008 à 2024 ; il a été lancé pour faire face aux défis actuels de la mobilité et fédérer les programmes sectoriels existants, avec parfois des propositions contradictoires.

La vision de ce plan repose sur quatre piliers, et se décline en cinq politiques et 13 programmes d'action. Chaque programme d'action rassemble plusieurs mesures ; p. ex. la mobilité des piétons comprend les mesures suivantes : Le projet Donostia Camina Plus (développement du réseau piéton), des transports en commun verticaux et la suppression des obstacles pour les personnes à mobilité réduite. Les mesures sont généralement décrites en termes de finalité, d'étendue géographique et de finalité. Le cas échéant, des liens vers d'autres programmes d'action sont mentionnés. Chaque mesure est accompagnée d'un indicateur de suivi et d'évaluation.

Deux scénarios ont été étudiés pour calculer l'impact à moyen terme du SUMP sur la mobilité ; d'une part, le scénario du statu quo, qui suit les tendances actuelles de la mobilité, et d'autre part, le scénario de mise en œuvre du SUMP et des mesures correspondantes.

Les politiques sont quantifiées selon des objectifs mesurables. Ainsi, le nombre de trajets à pied et à vélo devrait augmenter de 5 % jusqu'en 2013, de 15 % jusqu'en 2016 et de 20 % jusqu'en 2024.

### Sofia Action Plan

Sofia est la capitale de la Bulgarie et la plus grande ville du pays. Elle est le cœur du pays en termes d'administration, d'industrie, de transport, de culture, de congrès et d'universités. Sofia est une ville dynamique qui a connu une croissance démographique et urbaine régulière lors des dernières décennies. Le système de transport de Sofia est bien développé et représente une part considérable du système de transport national. C'est la seule ville bulgare avec quatre modes de transports en commun : bus, tramways, trolleybus et métro. Des investissements importants pour la construction du métro, la rénovation des véhicules de transport public et des infrastructures ont été réalisés ces dernières années avec le soutien de fonds européens.

Le nouveau (deuxième) Plan de Mobilité Urbaine Durable de Sofia est en cours d'élaboration. Le SUMP sera valable jusqu'en 2035 et le plan d'action sera élaboré pour 3 ans, jusqu'en 2020.

Il comprendra les aspects suivants :

- Une stratégie pour la mise en œuvre progressive d'une série de mesures, de politiques et d'initiatives efficaces proposée, en évaluant leur faisabilité et leurs possibilités de financement
- Le calendrier de leur mise en œuvre dans le cadre du plan d'action
- Les parties prenantes et acteurs essentiels à l'élaboration d'un plan d'action réaliste et réalisable

Le plan d'action comprendra les études de faisabilité d'au moins trois initiatives d'investissement.

La stratégie de mise en œuvre progressive du plan est directement liée à la définition du plan par le budget, aux ressources financières nécessaires et aux sources possibles de financement des propositions d'investissement individuelles.





THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

[www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu)

