

2020
CiViTAS
Cleaner and better transport in cities



LANCEMENT

POUR LES VILLES DÉBUTANTES

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

Coordinateur du Projet SUMP-UP :

Ana Drăguțescu (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. LANCEMENT – LANCER L'ÉLABORATION D'UN SUMP	8
3.1 La sélection des mesures, partie intégrante du processus SUMP	8
3.2 Étape 1 : Définir le point de départ	10
3.3 Étape 2 : Créer une liste de mesures	12
3.4 Étape 3 : Évaluer les mesures	15
3.5 Étape 4 : Décrire et faire approuver les mesures retenues	17
4. NOTES DE FIN DE TEXTE	22
4.1 Bilan des SUMPs-Ups	22
4.2 Références citées dans le texte	22
ANNEXE I	24
Liste détaillée des mesures	24

1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce manuel propose un soutien aux planificateurs des villes qui ne sont pas encore familières avec la planification de la mobilité urbaine durable, et qui ont besoin d'assistance pour lancer leur sélection de mesures. Ce manuel vient compléter les directives générales de Plan de Mobilité Urbaine Durable (SUMP), en offrant des exemples et des suggestions sur le choix des mesures d'un premier SUMP, les types de mesures intéressantes pour un SUMP, ainsi que la façon d'évaluer les mesures et de faire approuver les mesures sélectionnées.

Au début du processus de sélection des mesures, ce manuel décrit quatre étapes pour dresser une liste attestée des mesures efficaces et réalisables pour une ville débutante.

Illustration 1 : Quatre étapes pour une série intégrée de mesures dans les villes débutantes

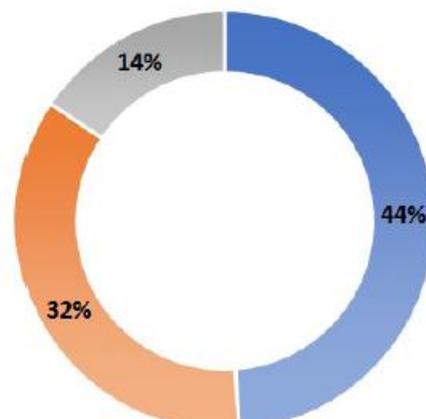
1. **Définir le point de départ**, en examinant les mesures déjà mises en œuvre et l'état du système de transport actuel de la ville.
2. **Créer une liste de mesures** conçues pour répondre à la vision et aux objectifs de la ville en vue d'un urbanisme plus durable et pour traiter les enjeux prioritaires.
3. **Évaluer les mesures** à l'aide d'un système de notation, pour identifier des mesures efficaces et réalisables dans la ville.
4. **Décrire et faire approuver** les mesures retenues.

L'Annexe I présente une liste détaillée de plus de 140 mesures utilisées dans le cadre d'un SUMP, qui servira de source d'inspiration et de soutien pour la sélection des mesures.

2. INTRODUCTION

Malgré le soutien européen et les opportunités d'apprentissage des plans de mobilité urbaine durable (SUMP), disponibles depuis quelques années, l'adoption des SUMP reste relativement faible. Une enquête menée par SUMP-UP au printemps 2017 a recueilli les réponses de 328 villes européennes. Interrogées sur le statut des activités SUMP, 44% des villes déclarent n'en avoir aucune, ou envisager d'élaborer leur premier SUMP ou être en train d'élaborer leur premier SUMP, voir l'illustration 2 (Chinellato *et al.* 2017). Ce résultat indique que de nombreuses villes européennes sont des villes débutantes qui ont besoin de soutien pour développer leur premier SUMP.

Illustration 2 : Statut des activités 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 de chaque pays). La version complète du rapport d'enquête est disponible sur : www.sumps-up.eu/reports



- Aucune activité, envisage de développer un premier SUMP, développe son premier SUMP
- SUMP finalisé en attente d'adoption, SUMP adopté mais pas encore mis en œuvre, SUMP en cours de mise en œuvre
- Évaluation et révision du précédent SUMP, préparation du SUMP de 2ème/3ème génération

Ce manuel contient des lignes directrices claires et pratiques, pour les villes débutantes, sur la sélection et le regroupement des mesures. Il s'inscrit dans l'ambition du projet SUMP-UP de systématiser le processus SUMP, d'identifier les outils et méthodes de planification les plus efficaces dans ce processus, et de proposer des lignes directrices dans les domaines clés pertinents pour promouvoir un développement de SUMP de qualité, efficace et efficient.

2.1 Un produit de SUMP-UP

Ce manuel est un produit 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 réunit 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 de SUMP-UP 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 des transports 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

SUMP-UP

2.2 Contexte de sélection et de regroupement de 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 CHALLENGE. Ainsi, de nombreuses mesures possibles 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 aussi 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, les lignes directrices doivent être mieux adaptées aux professionnels des divers types de villes. La grande variété de villes aux conditions diverses en Europe implique que les défis à relever pour choisir le bon type de mesures dépendent de la maturité d'une 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 de 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.

Ces directives sont destinées aux professionnels des transports urbains et de la mobilité, ainsi qu'aux 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 offrent 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.

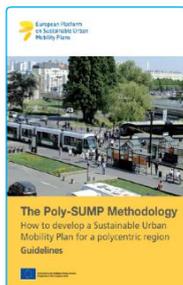
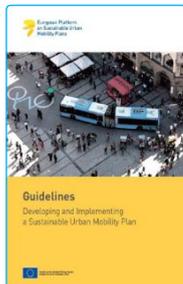
www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf.

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 « Sélection des mesures – Sélection des séries de mesures les plus efficaces pour les Plans de Mobilité Urbaine Durable ».

Cette publication produite dans le cadre du projet CH4ALLENGE donne une introduction complète à la sélection des mesures du sujet, au rôle important que joue la sélection des mesures dans la planification de la mobilité urbaine durable, et aux preuves et principales contraintes qui existent en matière de sélection des mesures.

www.sump-challenges.eu/kits



2.2 Présentation des manuels

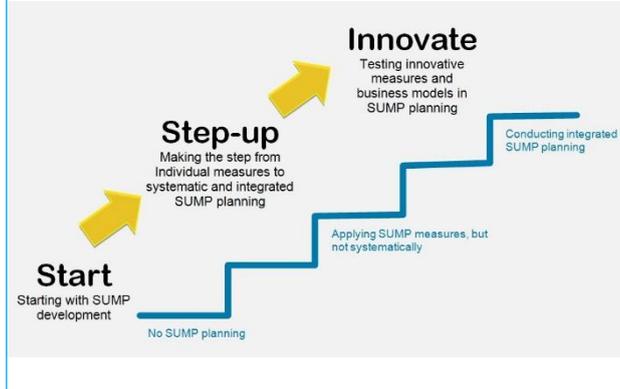
La sélection et le regroupement des mesures sont des phases très importantes du processus global d'élaboration d'un SUMP. Les politiques et mesures de mobilité sont au cœur de la démarche de planification de la mobilité urbaine durable. Le processus général concernant ce sujet est décrit plus en détail 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. Ainsi, de nombreuses mesures possibles 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 aussi 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, les conseils doivent être mieux adaptés aux professionnels des divers types de villes. La grande variété de villes aux conditions diverses en Europe implique que les défis à relever pour choisir le bon type de mesures dépendent de la maturité d'une 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 de SUMP.

Illustration 3 : Présentation schématique des trois manuels.



Lancement - Lancer l'élaboration d'un SUMP (le présent manuel)

Ce manuel fournit des conseils aux villes qui aimeraient lancer l'élaboration d'un SUMP. Ce type de ville souhaite généralement passer des activités quotidiennes de gestion 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 à partir de zéro une planification stratégique à long terme de sélection des mesures, comment obtenir un impact instantané des mesures sélectionnées, et comment trouver un équilibre entre l'ambition de la planification de 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 rendre peu pratiques les approches de sélection de mesures recommandées dans d'autres référentiels.

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 de manière encore systématique. Elle peut avoir mis en œuvre des mesures concernant un ou plusieurs défis, domaines politiques et/ou modes de transport. Ce genre de ville souhaite élargir son 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 la sélection 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 déjà expérimentées en planification SUMP, qui ont par exemple déjà développé la deuxième ou la troisième génération de leur SUMP. La ville cible type a intégré la planification de 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 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. LANCEMENT – LANCER L'ÉLABORATION D'UN SUMP

3.1 La sélection des mesures, partie intégrante du processus SUMP

Selon le degré de développement SUMP d'une ville, la sélection des mesures peut s'envisager différemment. Au début, il est important d'analyser les mesures, les objectifs, les défis et les tendances existants. Lorsqu'une ville commence à élaborer un plan, il est essentiel d'identifier et d'analyser les types de mesures politiques appropriées, d'élaborer des spécifications détaillées des mesures et séries de mesures politiques, et d'évaluer les mesures et séries de mesures proposées. Lorsqu'une ville en est à la mise en œuvre du plan, il est essentiel de se mettre d'accord sur les responsabilités et sur les séries de mesures à mettre en œuvre (mai 2016).

Il est important d'évoquer l'identification de mesures possibles lorsqu'une ville souhaite passer d'une approche administrative quotidienne à une planification stratégique plus durable à long terme. L'accent mis sur la recherche d'une base solide de mesures rentables et réalisables peut aider les villes débutantes à faire un grand pas vers la résolution des défis prioritaires. Le regroupement des mesures est également important, mais ce manuel se concentrera sur la sélection des mesures comme première étape habituelle pour les villes débutantes.

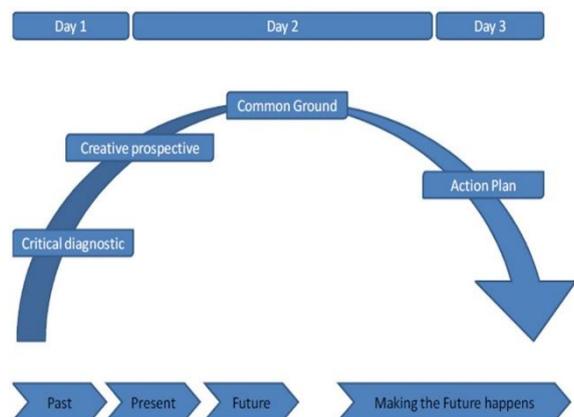
Avant de lancer le processus de sélection des mesures, il est recommandé d'élaborer une idée forte parmi les planificateurs, concernant des défis spécifiques, une vision et des objectifs, ainsi que d'établir une compréhension générale des défis et des visions/objectifs parmi les responsables politiques de la ville. Voici deux questions auxquelles il importe de répondre :

1. **Vision et objectifs** : La ville a-t-elle une vision et des objectifs clairs en matière de planification SUMP ? Existe-t-il une entente commune entre les planificateurs et les responsables politique sur la vision/les objectifs ?
2. **Enjeux et problèmes** : Certains défis et problèmes sont-ils plus urgents que d'autres ? Dans ce cas, se concentrer sur les mesures ciblant ces défis et problèmes prioritaires lors de la création d'une liste de mesures. *Exemple de défis communs : pollution atmosphérique et bruit, congestion/espace routier, sécurité routière, changement climatique, santé publique et mobilité active, inclusion sociale et accessibilité.*

Si ces deux questions n'ont pas encore reçu de réponse, il est fortement recommandé d'investir davantage de temps dans les phases préparatoires et de fixation d'objectifs du processus SUMP (cela est décrit plus en détail dans les Directives SUMP, voir l'Encadré 2). Les villes débutantes qui ont besoin de renforcer leurs visions/objectifs communs pour leur planification SUMP sont également encouragées à mener la première étape de l'atelier sur les perspectives d'avenir (jour 1 et jour 2), voir l'Encadré 3.

Encadré 3 : Atelier sur les perspectives d'avenir

Un atelier sur les perspectives d'avenir sert d'outil pour une meilleure prise de décision. Cet outil est utile lorsque les données (vision, objectifs, défis et définition des problèmes) doivent être améliorés avant de pouvoir entamer la sélection des mesures. Cet atelier de trois jours vise à créer un terrain d'entente, mais aussi à élaborer un projet de plan d'action. En fonction du stade où se trouve une ville dans ce processus, cet outil peut s'adapter à ses objectifs, en complément du processus ordinaire de sélection des mesures. Pour plus d'informations sur la façon de planifier et de concevoir un atelier sur les perspectives d'avenir pour un SUMP, consultez le [guide pratique](#) (Missions Publiques, n.d).



Quatre étapes pour l'intégration des mesures

Lorsque les questions 1 et 2 ci-dessus ont été traitées, l'intégration des mesures dans un SUMP pour une ville débutante peut se faire en quatre étapes (voir l'illustration 5). Si le groupe de travail responsable de l'élaboration du SUMP n'a pas encore été désigné à ce stade, il est temps de choisir un groupe ayant une connaissance suffisante des mesures de mobilité et de l'organisation de la ville.

Illustration 5 : Quatre étapes pour une série intégrée de mesures dans les villes débutantes

1. Définir le point de départ, en examinant les mesures déjà mises en œuvre et l'état du système de transport actuel de la ville.

2. Créer une liste de mesures conçues pour répondre à la vision et aux objectifs de la ville en vue d'un urbanisme plus durable et pour traiter les enjeux prioritaires.

3. Évaluer les mesures à l'aide d'un système de notation, pour identifier des mesures efficaces et réalisables dans la ville.

4. Décrire et faire approuver les mesures retenues.

Dans les chapitres suivants, à partir des étapes 1 à 4 ci-dessus, le manuel fournit des conseils pour un processus efficace de sélection des mesures qui convient aux villes ayant peu d'expérience dans l'élaboration de SUMP. Les méthodes présentées permettent de structurer l'élaboration d'une liste de mesures validée et adaptée aux trois dimensions suivantes :

- 1. État du système de transport** : Quel est l'état du système de transport actuel de la ville pour les différents modes de transport ? La ville dispose-t-elle d'infrastructures bonnes ou mauvaises pour les différents modes de transport ?
- 2. Mesures** : Existe-t-il des mesures déjà sélectionnées ou mises en œuvre pour une mobilité urbaine plus durable ? Prendre également en compte les mesures d'ordre politique, p. ex. si la ville a un plan pour le vélo, un programme de sécurité routière ou d'autres plans/programmes liés à la planification SUMP.
- 3. Capacités de la municipalité** : Quelle est la capacité de la municipalité en termes de financement, de ressources humaines et de compétences techniques ? N'oubliez pas de considérer que les mesures peuvent affecter la maintenance quotidienne et nécessiter un engagement à long terme.

3.2 Étape 1 : Définir le point de départ

Il est important de tenir compte du statut de la ville en termes de mesures de planification de la mobilité urbaine durable. Pour analyser le point de départ et se faire une idée de la capacité d'une ville, on peut utiliser un tableau d'analyse qui rassemble les éléments clés. Le tableau d'analyse présenté ci-dessous permet d'analyser différents éléments du réseau de transport en ville (voir le Tableau 1). Ce tableau peut également servir à définir la capacité municipale de mise en œuvre des mesures et l'état actuel du système de transport.

Sur la base de l'aperçu fourni par le tableau d'analyse, l'étape suivante consiste à approfondir les connaissances sur l'état actuel du système de transport de la ville. Cela peut être fait systématiquement pour chaque mode de transport à l'aide d'une simple comparaison répartition-infrastructure par mode, comme dans le cas du vélo dans l'illustration 6. Cette approche met en évidence la qualité de l'infrastructure pour un mode de transport (classé bon à mauvais) et l'utilisation et la compréhension par les citoyens de ce mode de transport (classée de faible à élevée), pour déterminer si la ville doit se concentrer sur des mesures physiques et/ou non physiques (par ex. information et communication).

Tableau 1 : Exemple d'utilisation d'un tableau d'analyse pour définir l'état du système de transport et accompagner la sélection des types de mesures.

FONCTIONS / MODES DE TRANSPORT	RÉPARTITION PAR MODES	QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES	STATUT CONCERNANT LA SÉCURITÉ, L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ	STATUT ACTUEL, MISE EN ŒUVRE DES MESURES	ANALYSE
Marche	12%	Faible	De nombreux accidents aux carrefours routiers à proximité des écoles	Faible activité	Des mesures de sécurité routière sont nécessaires
Vélo	7%	Moyen	Une utilisation limitée qui offre peu d'avantages	Efforts en cours pour cartographier le réseau cyclable. Budget réduit pour de nouvelles mesures.	Augmenter le budget municipal pour les mesures en faveur du vélo
Bus/tram/métro/rail léger	16%	Bon	Une nouvelle flotte de bus a été installée, moins néfaste pour la qualité de l'air	Activité forte, stratégie de transport public planifiée	Des avancées dans la bonne direction, à poursuivre
Voiture	65%	Bon	De nombreux accidents impliquant des usagers vulnérables de la route et des voitures. Une utilisation intensive qui nuit à la qualité de l'air.	Activité forte, une nouvelle déviation est en cours de construction	Travailler sur le trafic automobile en centre-ville lorsque la nouvelle déviation sera achevée.
Gares ferroviaires et plus grands échangeurs	x	Bon	La gare routière n'est pas située à une distance de marche de la gare ferroviaire	Faible activité	Impliquer l'emplacement des échangeurs dans la stratégie des transports en commun
Fret	x	Bon	La circulation dense de marchandises en centre-ville est considérée comme un risque pour la sécurité	Faible activité	Augmenter la capacité de l'administration municipale
Analyse	La voiture est le mode de transport dominant	Les usagers de la route vulnérables ne se sentent pas en sécurité	Des mesures de sécurité routière sont nécessaires pour traiter les divers modes de transport	Il faut renforcer les capacités dans plusieurs domaines.	x

Illustration 6 : Une approche stratégique lors de la sélection des mesures nécessitant une combinaison de mesures physiques et non physiques (information et communication). Ce chiffre est basé sur les conclusions du projet européen WALCYNG. Source : Hydén *et al.* (1998).

INFRASTRUCTURES POUR CYCLISTES

		Mauvais	Bon
PART MODALE DU VÉLO	Faible	Les citoyens n'utilisent pas leur vélo à cause de... Construire ! Informer !	Les citoyens n'utilisent pas leur vélo à cause de... Encourager !
	Élevée	Les citoyens utilisent leur vélo malgré le fait que... Construire !	Les citoyens utilisent leur vélo parce que... Soutenir ! Développer !



Source : Trivector

Une des raisons pour utiliser cette approche lors de l'entrée dans le processus de sélection des mesures est d'éviter d'investir dans des mesures inefficaces qui ne correspondent pas aux conditions préalables de la ville, ou qui nuisent à l'objectif ou à la vision.

Selon la même approche, le Tableau 2 montre un exemple de son application à plusieurs modes de transport. Utilisez le tableau pour les trois étapes suivantes :

- Commencez par un mode de transport et cochez la note la plus adaptée à la part modale et à l'état de l'infrastructure. Faites de même pour tous les modes de transport disponibles.
- Évaluez le résultat et comparez-le avec les objectifs et les défis prioritaires.
- Concentrez-vous sur les mesures visant à atteindre l'objectif indiqué dans les cases rouges du carré sélectionné.

Tableau 2 : Approche systématique de la définition du type de mesures à considérer, fondée sur l'utilisation du système de transport. Cet exemple indique que des mesures d'infrastructure doivent être envisagées pour améliorer et encourager la marche

TRANSPORT MODE		STATUS OF INFRASTRUCTURE				
Modal share	Low	1	2	3	4	5
Shared mobility	Low					
Public transport	Low					
Cycling	Low					
Walking	Low					
	High					
	Low	1	2	3	4	5
	High	4	5			

1	Build infrastructure and provide services! Inform!	Promote infrastructure and services!
2		
3		
4	Build infrastructure and provide services! X	Maintain and develop infrastructure and services!
5		

3.3 Étape 2 : Créer une liste de mesures

La deuxième étape du processus de sélection des mesures pour les villes débutantes SUMP consiste à créer une liste de mesures potentielles. Elle doit être conçue pour répondre à la vision et aux objectifs de mobilité durable de la ville, ainsi qu'aux défis prioritaires. La combinaison recommandée de mesures non physiques et physiques, identifiées à l'étape 1, doit également être prise en compte. Il existe autant de listes de mesures que de villes, mais certaines catégories de base peuvent toujours être recommandées comme point de départ, comme la description des mesures et des responsabilités (voir exemple dans le Tableau 3).

MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	RESPONSABILITÉ
Aménagements séparés pour cyclistes	Voies et pistes signalées le long d'une grande artère urbaine. Trafic motorisé exclu pour augmenter la sécurité routière des cyclistes.	Propriétaire de la route
Élaborer un plan de gestion de la mobilité		
Améliorer les passages piétons sur les routes prioritaires		
...		

Liste détaillée des mesures d'un SUMP

Pour avoir un aperçu rapide des mesures adaptées à un SUMP, une liste agrégée est présentée en Annexe I, à partir de sources telles que EVIDENCE, KonSULT, MaxExplorer et CIVITAS. Cette liste présente des mesures pour tous les domaines politiques CIVITAS et peut servir d'inspiration pour la liste des mesures SUMP pertinentes. Les mesures sont triées par domaines, sur la base des descriptions données dans EVIDENCE. Pour la plupart des mesures de l'Annexe I, il existe un lien vers des informations plus détaillées sur le site source. Si nécessaire, des mesures adaptées au contexte local peuvent être ajoutées à la liste.

Mesures de lancement

Certaines mesures peuvent constituer un bon point de départ pour les villes qui débutent dans l'élaboration d'un SUMP (voir l'Illustration 7). Il s'agit de mesures visant à accroître les connaissances et la sensibilisation internes de la planification SUMP, par des activités de renforcement des capacités avec les responsables politiques et les planificateurs de l'organisation. Elles comprennent également des mesures physiques visant à améliorer l'infrastructure en matière de sécurité, de marche et de cyclisme, et de mesures de gestion, afin d'accroître l'efficacité du système de transport existant.

Illustration 7 : Mesures considérées comme étant de bonnes « mesures de lancement » pour les villes débutant dans l'élaboration d'un SUMP.

Mesure

Pourquoi elle doit être étudiée

Mesures stratégiques de suivi et de collecte des données

Mesures stratégiques, comme la réalisation d'une enquête sur les trajets ou le développement d'un plan en faveur du vélo, créer la compréhension nécessaire qui est importante lors de la sélection des mesures. *Exemples : étude de trajets, plan en faveur du vélo, inventaire des obstacles physiques dans les environnements de circulation, etc.*

Activités de renforcement des capacités

En commençant par la planification SUMP, il est recommandé d'améliorer la sensibilisation et la connaissance de la mobilité durable parmi les responsables politiques, les planificateurs et d'autres personnes impliquées dans la planification SUMP par des activités de renforcement des capacités. *Exemples : information et éducation des planificateurs et des responsables politiques, excursion à vélo pour les politiques, formation de sensibilisation au handicap pour le personnel de maintenance, etc.*

Mesures de sécurité routière

Quel que soit l'état du système de transport dans la ville, les mesures de sécurité routière doivent toujours être une priorité. *Les mesures et activités en faveur de la sécurité des itinéraires vers les écoles sont souvent de bonnes « mesures de lancement ».*

Infrastructure pour piétons et cyclistes

La manière la plus durable de se déplacer, à vélo ou à pied, est celle qui concerne les usagers de la route les plus vulnérables. Pour augmenter la part modale de la marche et du vélo, une infrastructure sûre et accessible est importante. *Exemples : passages piétons sûrs, pistes cyclables, etc.*

Promotion des modes de transport durables et campagnes de sensibilisation

Encourager les citoyens à utiliser des modes de transport durables peut donner un coup de pouce pour influencer la répartition modale dans la ville. Il s'agit également de sensibiliser davantage les citoyens au système de transport et aux services de mobilité disponibles dans la ville. *Exemple : Dépliant d'information des ménages, marketing des transports en commun...*

Gestion du trafic

La gestion du trafic doit servir de base à la planification de la mobilité et peut être utilisée pour optimiser le système de transport et orienter l'utilisation du transport dans une tendance durable. *Exemples : Centre opérationnel de circulation/coordination*

Gestion du stationnement

Le stationnement automobile est étroitement corrélé à l'utilisation et à la propriété des voitures. La gestion du stationnement peut être un moyen très efficace d'encourager le passage à d'autres modes de transport. *Exemple : faire payer le stationnement sur rue en ville.*

Les mesures recommandées dans l'illustration 7 reposent sur l'idée que la promotion et l'information des citoyens sur le système de transport existant peuvent conduire à une augmentation rapide des trajets par des modes de transport durables, sans investissements importants. Ensuite, pour améliorer encore le système de transport, il est important de bien comprendre le fonctionnement du système, avant de décider d'investir dans des mesures d'infrastructure coûteuses. Il est également crucial de tirer profit des mesures de gestion du trafic et de la mobilité, qui présentent souvent un bon rapport coûts/bénéfices, et peuvent encourager une utilisation plus efficace du système de transport existant. Les encadrés jaunes présentés dans les chapitres suivants décrivent des exemples de mesures de lancement typiques, mises en œuvre dans les villes européennes.

Pour davantage d'informations sur les différentes mesures, voir les liens vers les différentes bases de données de mesures dans l'encadré 4.

En plus des nouvelles mesures, comme celles qui sont recommandées ci-dessus, des mesures potentielles de lancement peuvent également inclure des mesures qui étendent ou modernisent les mesures et services existants dans la ville. Le potentiel de ce type de mesures d'amélioration peut être identifié et développé à partir de l'aperçu structuré fourni dans le Tableau 1. Deux raisons principales en faveur de l'amélioration d'une mesure précédemment mise en œuvre : 1) mettre en œuvre une mesure qui s'est avérée efficace dans d'autres régions de la ville et 2) corriger les erreurs commises lors de la première mise en œuvre d'une mesure.

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Aménagement des parkings P+R et des entrepôts B+R – Ville de Budapest**Gestion du stationnement**

La nécessité de créer un environnement urbain viable à Budapest nécessite des mesures d'apaisement de la circulation, l'atténuation du trafic automobile privé dans les zones intérieures et une augmentation de l'utilisation des transports publics. Une des mesures permettant d'atteindre cet objectif à Budapest est de promouvoir les modes de transport combinés, et de relier le transport privé et les transports publics. Le principe du système P+R est d'associer le confort et la flexibilité de l'utilisation d'une voiture privée au fonctionnement économe et peu encombrant des véhicules sur rails.

Voici deux raisons justifiant cette mesure de lancement :

- Elle se développe à partir d'un système déjà existant
- Elle offre une amélioration considérable du système de transport de la ville grâce à un faible investissement initial

Les emplacements idéaux pour les parkings P+R et les entrepôts B+R sont des points de connexion, où les passagers peuvent utiliser des modes de transport sur rails pour accéder directement à la destination habituelle des navetteurs : le centre-ville. En outre, il doit également s'agir d'un « bon emplacement urbain », équipé des services et applications commerciaux nécessaires aux besoins quotidiens des navetteurs. La construction des parkings P+R à Budapest se fera en plusieurs étapes. À court et moyen terme, des parkings P+R seront construits le long du réseau ferroviaire à grande vitesse existant. À long terme, ils seront développés le long du réseau ferroviaire à grande vitesse.

**Encadré 4 : Bases de données avec mesures supplémentaires**

Dans un cadre national, il existe souvent plusieurs sources spécifiques au pays, décrivant différents types de mesures dans différents domaines politiques. Dans un cadre européen, il existe un certain nombre de plateformes où des mesures d'urbanisme durable sont décrites, notées et évaluées. Ces sources peuvent compléter une connaissance nationale et servir d'inspiration pour définir quels types de mesures conviennent à des défis spécifiques.

KonSULT

KonSULT est une base de données rassemblant les connaissances sur l'utilisation et le transport durables des territoires urbains. KonSULT est conçu pour identifier les mesures et séries de mesures appropriées. Pour plus d'informations, voir www.konsult.leeds.ac.uk

MaxExplorer

MaxExplorer est un outil interactif pour aider les « débutants en gestion de la mobilité » à choisir les mesures de gestion de mobilité les plus adaptées à leur situation spécifique. Cet outil est disponible sur la plateforme EPOMM et décrit les 27 mesures présentées. Pour plus d'informations, voir www.epomm.eu/index.php?id=2745

EVIDENCE

EVIDENCE est une initiative stratégique destinée à libérer le potentiel de la mise en œuvre de SUMP. Le site EVIDENCE contient un ensemble de 22 évaluations de mesures de mobilité (synthétiques et approfondies) et des supports de formation pour les universitaires et formateurs. Pour plus d'informations, voir www.evidence-project.eu/index.php

Des solutions innovantes pour le transport urbain

Plus d'informations sur les défis, leçons et recommandations concernant les mesures dans les différents domaines politiques de CIVITAS sont disponibles dans le [Innovative Urban Transport Solutions report](#)



3.4 Étape 3 : Évaluer les mesures

La troisième étape du processus de sélection des mesures consiste à évaluer les mesures potentielles énumérées à l'étape 2, afin d'identifier des mesures efficaces et réalisables pour la ville. La notation des mesures potentielles peut être une tâche complexe, influencée par des opinions, des exigences et des limites. Une organisation publique a la responsabilité de trouver des mesures rentables lorsqu'elle utilise des moyens publics ; le public et/ou les responsables politiques ont des opinions préconçues qui doivent être prises en considération ; et la mesure doit contribuer aux objectifs généraux de la ville. Tous ces aspects sont importants, mais le plus important à prendre en compte, lors de la recherche de progrès rapides, est de savoir si la mesure peut être appliquée, si elle contribue à une ville plus durable et si elle est réalisable. Dans le cas contraire, elle ne devrait pas être prise en compte dans l'approche simplifiée de sélection des mesures, présentée dans ce manuel.

Lorsque qu'une liste détaillée de mesures potentielles a été établie, l'étape suivante consiste à les évaluer. Commencez par rassembler des représentants de la municipalité et, si nécessaire, d'autres parties prenantes qui seront impliquées dans la mise en œuvre des mesures. La liste des mesures doit ensuite être présentée et chaque représentant doit évaluer l'efficacité et la faisabilité de chacune sur une échelle allant, par exemple, de 0 à 3. Ainsi, les mesures choisies auront de grandes chances d'être mises en œuvre et de contribuer aux objectifs convenus. Le Tableau 4 présente un exemple de l'organisation d'une telle évaluation.

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Solution dynamique pour les transports publics – La ville de Turin

Promotion des modes de transport durables

Le principal objectif de cette mesure est de développer une réponse plus efficace à la demande de mobilité réduite, non satisfaite par les transports publics locaux. La demande de mobilité à haute densité est satisfaite au moyen de systèmes de transport collectif à forte capacité ; mais aujourd'hui, la faible densité est compensée par le transport privé en raison du manque d'itinéraires ou de la couverture spatiale insuffisante des transports publics. En 2008, la Turin Metropolitan Mobility Agency (AMM) a mis en place le service MeBus, un service « à la demande », proposé par les sociétés de transport en commun, qui garantit une plus grande couverture territoriale, grâce à un système de réservation de trajets ; le service est ainsi optimisé, tant pour le prestataire que pour l'utilisateur. Pour plus d'informations, voir

www.mebus.it



Tableau 4 : Exemple d'organisation de l'évaluation des mesures énumérées à l'étape 2. L'évaluation peut être réalisée par des représentants de la ville (individuellement ou ensemble dans le groupe) lors d'un atelier.

MESURE	EFFICACITÉ	FAISABILITÉ	COMMENTAIRE
Aménagements séparés pour cyclistes	. . . ■ ■ ■	. . . ■ ■ ■	A besoin d'être coordonné avec le propriétaire du terrain privé
Élaborer un plan de gestion de la mobilité	. . ■ ■	. . . ■ ■ ■	Connaissances au sein de la municipalité
Améliorer les passages piétons sur les routes prioritaires	. . . ■ ■ ■	. ■	Les autres parties prenantes sont responsables de la plupart des itinéraires
...			

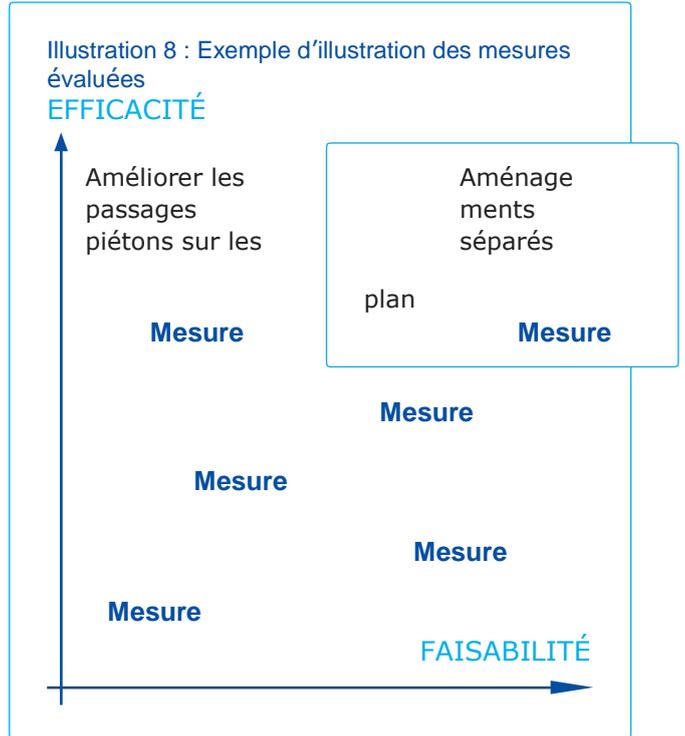
La faisabilité d'une mesure dépendra de la capacité d'une ville et d'autres conditions préalables locales. Toutes les villes doivent tenir compte de facteurs tels que le financement, le temps, la législation et la structure organisationnelle. Pour une ville qui se lance dans la planification stratégique à long terme dans le domaine de la mobilité, les éléments clés sont les compétences pertinentes de ses planificateurs, la répartition des missions entre ses employés et la capacité à mettre en œuvre et suivre des mesures de différents types. Une solution rapide pour avancer sur cette question est de noter les mesures avec un groupe de personnel compétent.

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Aménagement d'infrastructures adaptées pour empêcher l'entrée des voitures – La ville de Thessalonique

Mesures de sécurité routière

Afin d'éviter le stationnement illégal de voitures en double file et le comportement dangereux des motocyclistes, la municipalité a installé à l'automne 2016 des bordures en caoutchouc et des délimiteurs flexibles réfléchissants sur une route principale centrale de la ville. Les bordures et les délimiteurs ainsi installés permettaient de séparer les voies de circulation et d'empêcher l'empiètement des voitures et motocycles circulant dans la voie opposée. Cette mesure a rendu les déplacements de voitures plus fluides, tout en augmentant la sécurité des flux de piétons dans la zone.



En illustrant les mesures évaluées sous la forme d'un schéma, comme dans l'illustration 8, il est plus facile de présenter la sélection des mesures aux responsables politiques et aux citoyens. Les mesures sélectionnées seront les mesures de l'étape 2, dont la mise en œuvre semble la plus efficace et la plus réalisable.

Lorsque l'évaluation est terminée, un résumé des mesures les mieux notées (ou les plus prioritaires) peut être effectué lors du processus de planification SUMP, voir le Tableau 5.

Tableau 5 : Exemple de liste de mesures

MESURE	DESCRIPTION DE LA MESURE	RESPONSABILITÉ	EFFICACITÉ	FAISABILITÉ	COMMENTAIRE
Aménagements séparés pour cyclistes	Des pistes signalées...	Propriétaire de la route	A besoin d'être coordonné avec le propriétaire du terrain privé
Élaborer un plan de gestion de la mobilité	...	Groupe de livraison quotidien	Connaissances au sein de l'administration
...					

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Cartes interactives piétons et vélos – La ville de Donostia-San Sebastián

Promotion des modes de transport durables et campagnes de sensibilisation

À Donostia-San Sebastián, il est prévu de créer des itinéraires cyclo-pédestres qui débouchent sur les endroits les plus intéressants de la ville, couvrant à la fois les attractions touristiques et les attractions locales (migrations pendulaires, shopping, etc.). Les itinéraires seront complétés par des points d'arrêt appropriés avec une mise à disposition à proximité de parkings pour vélos (pour cyclistes) ou d'aires de repos, d'aires de jeux, de parcs d'exercices pour personnes âgées ou de toilettes (pour piétons). Les distances entre les différents points d'intérêt seront affichées sur une carte, en termes de temps de vélo ou de marche, selon le groupe cible de la carte.

Le département responsable de ces missions sera le département mobilité, mais l'information doit également être vérifiée auprès d'autres services de l'administration de la ville : parcs et jardins, maintenance et urbanisme.

Source : San Sebastian



3.5 Étape 4 : Décrire et faire approuver les mesures retenues

La quatrième et dernière étape du processus de sélection des mesures pour les villes débutantes en SUMP consiste à décrire et faire approuver les mesures sélectionnées. À ce stade, lorsqu'il existe une liste de mesures choisies, estimées comme les plus efficaces pour contribuer à une planification de la mobilité urbaine plus durable, et les plus réalisables dans la ville, il faut renforcer la description des mesures et obtenir l'approbation des responsables politiques, des citoyens et des autres parties prenantes. Les mesures sélectionnées doivent être réalisables et répondre aux défis les plus prioritaires. Si une coopération plus approfondie entre les parties prenantes et les citoyens, en dehors de la municipalité, est jugée nécessaire, voir l'Encadré 5 pour des conseils et méthodes utiles.

Encadré 5 : Coopération institutionnelle

Le manuel "Institutional cooperation - Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans" contient plus d'informations sur la coopération institutionnelle.

www.eltis.org/sites/eltis/fichiers/sump-manual-cooperation_en.pdf



Ce manuel, élaboré dans le cadre du projet CH4ALLENGE, présente le sujet de la coopération institutionnelle, décrit la manière de préparer, d'identifier et d'impliquer les partenaires concernés et explique comment s'accorder sur les responsabilités.

En outre, le manuel consacré à la participation décrit bien comment impliquer activement les citoyens et les parties prenantes dans l'élaboration des SUMP. Ce second manuel, également élaboré dans le cadre du projet CH4ALLENGE, est une introduction au thème de la participation ; il présente des outils utiles et des exemples de cas concrets.

www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual-participation_en.pdf



Confirmer la faisabilité

Lors des étapes précédentes décrites dans ce manuel, la première évaluation de la faisabilité des mesures a été menée rapidement par un groupe limité de planificateurs. L'étape suivante consiste à présenter plus largement la liste des mesures suggérées par la municipalité, afin de valider le fait qu'une certaine mesure est réalisable, ou de comprendre comment la rendre réalisable.

Un élément clé de la réussite est de parvenir à une compréhension commune entre parties prenantes et responsables politiques, concernant les mesures plus onéreuses ou complexes. Pour obtenir l'approbation et étudier la faisabilité, on peut envoyer un projet de document du choix stratégique des mesures aux différentes parties intéressées pour recueillir leur avis.

Pour obtenir un soutien envers les mesures qui interfèrent avec l'environnement physique, comme lorsqu'une opinion forte s'exprime pour ou contre de telles mesures, la solution peut passer par des interventions ou expériences temporaires, qui aideront à visualiser les avantages de ces mesures et à obtenir l'approbation de solutions plus permanentes (voir un exemple dans l'Encadré 6).

Encadré 6 : Plages temporaires

Un célèbre exemple de mesure temporaire se trouve dans les Plages de Paris, une série de plages artificielles, aménagées sur une route sous-utilisée le long des rives de la Seine. Depuis l'ouverture de la première section temporaire de trois kilomètres en 2002, le concept s'est élargi et constitue un bon exemple de la manière dont une mesure temporaire peut contribuer à révéler une autre utilisation de l'espace public au bénéfice des citoyens (Project for public spaces 2017). Pour plus d'exemples de créations d'espaces dans le monde entier, consultez le site internet Project For Public Spaces : www.pps.org/places/lqc



CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Suivi des indicateurs clés, Green paper – La ville de Birmingham

Mesures stratégiques de suivi et de collecte des données

Un plan d'action pour la mobilité représente une vision et une stratégie à long terme pour un système de transports urbain. Il cherche à comprendre les défis actuels et futurs auxquels sont confrontées les personnes et les entreprises, et met en place des stratégies pour aider la ville à atteindre ses objectifs ultimes. Le Livre vert du plan d'action pour la mobilité de Birmingham est un document consultatif, riche en détails sur les défis auxquels Birmingham est ou pourrait être confronté ; il offre des informations utiles pour entamer une discussion autour de plusieurs questions clés. Cela comprend un examen et une base de références des données, preuves et caractéristiques relatives aux transports (p. ex. répartition modale des transports, possession de voiture, comportement de déplacement, etc.), des problèmes/impacts de transport (nombre de personnes tuées ou gravement blessées et niveau de pollution atmosphérique), et d'autres facteurs clés qui influencent et affectent le réseau de transports (croissance démographique, développement économique, etc.)

L'objectif de cette analyse doit aider à souligner les domaines où un changement est le plus nécessaire, et ouvrir une discussion et un débat sur l'avenir du système de transports d'une ville. Elle aidera à influencer concepts et idées, afin de stimuler la réflexion sur les priorités à court, moyen et long termes, et à créer un système de transports adapté aux objectifs fixés.



Source : Municipalité de Birmingham

Recueillir des informations sur le rapport coûts-bénéfices de chaque mesure

Dans l'intervalle, au fur et à mesure que la validation des mesures se renforce, il faut affiner encore davantage la description du taux de rentabilité pour chaque mesure sélectionnée. Avec un formulaire d'analyse coûts-bénéfices (ACB), il est possible d'exprimer les coûts et bénéfices directs et indirects d'un projet ou d'une mesure, et d'évaluer et exprimer les bénéfices et la viabilité économique en termes monétaires. L'analyse coûts-bénéfices peut inclure la prise en compte des coûts et bénéfices internes et externes. L'un des principaux avantages d'une ACB est qu'elle facilite la communication de ses résultats grâce à un ou plusieurs indicateurs. Les ACB sont le plus souvent appliquées à des projets d'infrastructures de grande envergure. Pour les mesures ne concernant pas d'infrastructures, la plupart des villes manquent souvent d'une approche d'évaluation normalisée. Le choix des mesures doit être guidé par le rapport qualité-coût, ainsi que par l'efficacité des mesures. Dans certains cas, une analyse coûts-bénéfices complète peut être trop onéreuse, et des approches plus simples sont préférables, en particulier pour les mesures de moindre envergure (KonSULT, 2015 ; Hüging et al., 2014 ; ELTIS, 2015).

Pour éviter d'onéreuses ACB à grande échelle dès les premières étapes de la planification de la mobilité urbaine durable pour les villes débutantes, des outils simplifiés pour l'étude d'impact sont utiles. Ainsi, l'outil d'évaluation des nœuds urbains est un mélange d'ACB et d'analyse multi-critères (MCA). L'avantage de cet outil facile est qu'il ne nécessite aucune autre donnée statistique que le coût prévu de la mesure (voir l'Encadré 7 pour plus d'informations).

Obtenir l'approbation des citoyens

L'implication et l'approbation des citoyens sont parfois une étape négligée pour certaines mesures. Certaines mesures de lancement typiques peuvent être d'une nature telle que leur résultat ne sera jamais révélé aux citoyens. Mais pour d'autres mesures, l'approbation et la compréhension des citoyens sont parfois un élément essentiel. Ce sujet est décrit plus en détail dans les Directives SUMP, dans la section consacrée à la manière d'informer le public sur la vision et les objectifs sélectionnés ; mais certaines actions peuvent également être recommandées pour expliquer pourquoi les mesures ont été choisies et financées :

- Fournir de manière proactive des faits illustrant les mesures et expliciter les résultats attendus.
- Rendre publiques les notes des réunions des parties prenantes, pour garantir la transparence du processus de notation des mesures.
- Créer des arguments en faveur de mesures sélectionnées, à l'intention des responsables politiques.
- Diffuser les informations relatives aux mesures choisies, au-delà de la municipalité et des principales parties prenantes, par exemple auprès des associations de commerçants locales, des îlots du quartier d'affaires en centre-ville, etc.

Source : Les actions sont basées sur les Directives SUMP et adaptées aux domaines de sélection des mesures.

Encadré 7 : Outil d'évaluation des « nœuds urbains »

L'outil d'évaluation des nœuds urbains est un modèle Excel, destiné à évaluer l'impact des mesures de transport sur les objectifs politiques de haut niveau liés au SUMP (planification de mobilité urbaine durable).

Cet outil prend en compte la diversité des perspectives des différents acteurs impliqués dans le développement des réseaux de transport. Sa force est de combiner deux approches couramment utilisées, l'analyse multi-critères (AMC) et l'analyse coûts-bénéfices (ACB), pour évaluer tous les impacts d'une mesure (tant quantitatifs que qualitatifs). En outre, il s'applique tant aux mesures dures et souples, qu'aux projets locaux ou régionaux.

Les données d'entrée sont un premier ensemble de mesures ou de projets, planifiés ou en cours, identifiés par les parties prenantes comme étant pertinents pour le développement du réseau de transports. Grâce à cette méthodologie, une série optimale de mesures axées sur un problème défini et sur des objectifs politiques élevés peut alors être identifiée.

L'outil d'évaluation des nœuds urbains a été développé par Panteia, en collaboration avec Rupprecht Consult et PricewaterhouseCoopers Italie, dans le cadre du projet Urban Nodes.

Téléchargez le modèle Excel disponible sur :

www.mobility-academy.eu/mod/folder/view.php?id=1242 pour utiliser l'outil. Pour obtenir des instructions, des informations, des utilisations optimales et un webinaire utile, rendez-vous sur : www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, unité 3.

CAS DE VILLE – Exemples de mesures de lancement

Division SUMP établie au sein de ThePTA – Ville de Thessalonique

Activités de renforcement des capacités

ThePTA a mis en place une division interne d'évaluation de la qualité du SUMP, chargée de la mise en œuvre, du suivi, de l'évaluation et du processus régulier de mise à jour du SUMP de Thessalonique. Les principaux objectifs de cette division sont d'évaluer la qualité des services de transport en commun et de suivre la mise en œuvre des mesures proposées dans le SUMP. Cette division est pleinement consciente des exigences complexes et difficiles des objectifs du SUMP. Pour remplir son rôle, ThePTA a besoin d'outils et de méthodologies appropriés, qui renforceront les capacités des autorités à atteindre ces objectifs ambitieux.

Élaborer un plan d'action

Lorsque la liste des mesures est approuvée, l'étape suivante consiste à élaborer un plan d'action. Le plan d'action clarifie la manière dont les objectifs SUMP seront atteints. Les principes et directives pour les plans d'action SUMP (voir l'Encadré 8) ont été élaborés avec des conseils sur la manière de décrire les mesures et de mettre en œuvre les mesures sélectionnées. Pour un succès optimal de la mise en œuvre, le plan d'action doit être élaboré en deux étapes :

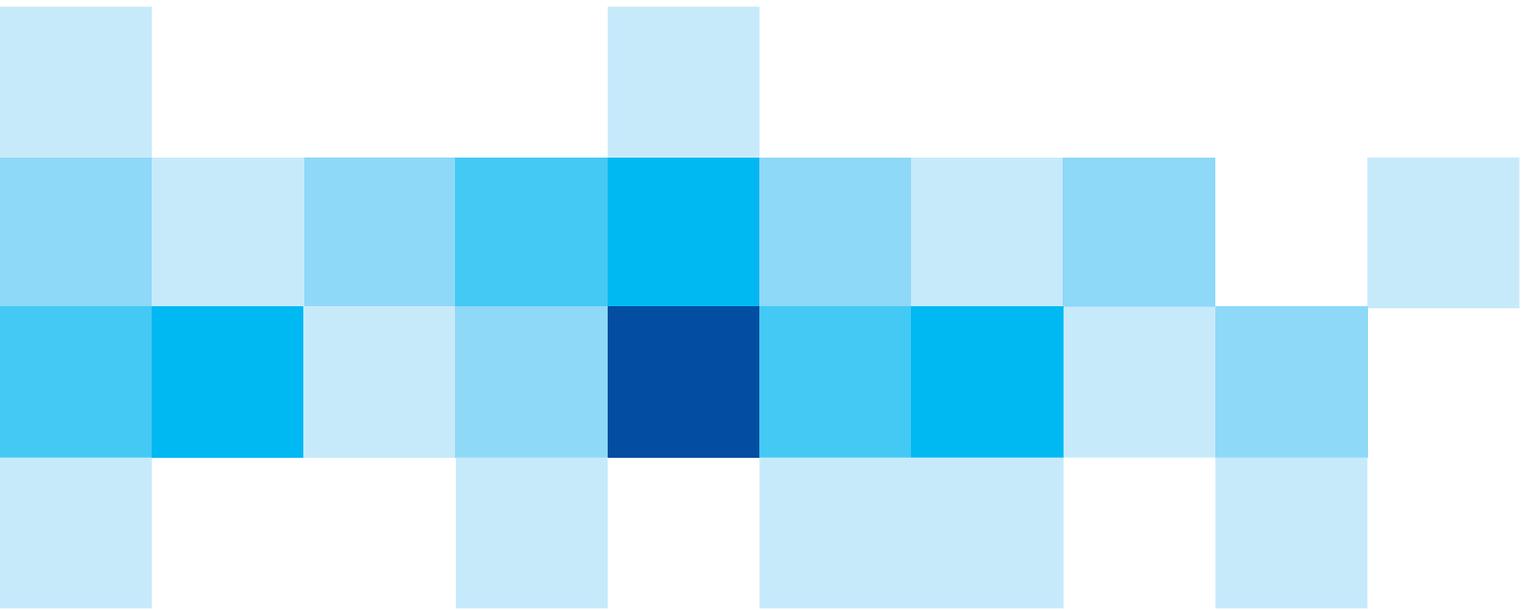
1. Un plan d'action avec description générale des mesures et séries de mesures, correspondant aux objectifs du SUMP, et élaboré tous les 5 ans.
2. Une description détaillée des mesures et séries de mesures élaborées chaque année dans les plans de mise en œuvre.

Les mesures doivent être décrites en précisant, au moins, les caractéristiques suivantes :

- Une description de la mesure
- La responsabilité de la mise en œuvre
- Le lien avec d'autres domaines politiques
- La durée de mise en œuvre
- Les sources de financement
- Les indicateurs de suivi et d'évaluation

Encadré 8 : 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 et est disponible sur : www.sumps-up.eu



4. NOTES DE FIN DE TEXTE

4.1 Bilan de SUMP-Us

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

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

Chinellato *et al.* 2017. M. Chinellato, P. Staelens, H. Wennberg, S. Böhler, L. Brand. L'utilisateur a besoin d'une analyse pour la prise en charge. Disponible sur : www.sumps-up.eu/reports

Citta' Di Torino (2017) www.comune.torino.it/ambiente/aria/limitazioni-del-traffico-a-torino.shtml (Consulté le 11 avril 2017)

ELTIS (2015). www.eltis.org (Consulté le 11 avril 2017)

Hydén *et al.* (1998) How to enhance WALKing and CYcliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer. Livrable D6 (rapport final), projet UE WALCYNG.

Hüging *et al.*, (2014) Hüging, H., Glensor, K., Lah, O. The TIDE impact assessment method for urban transport innovations - Handbook for local practitioners.

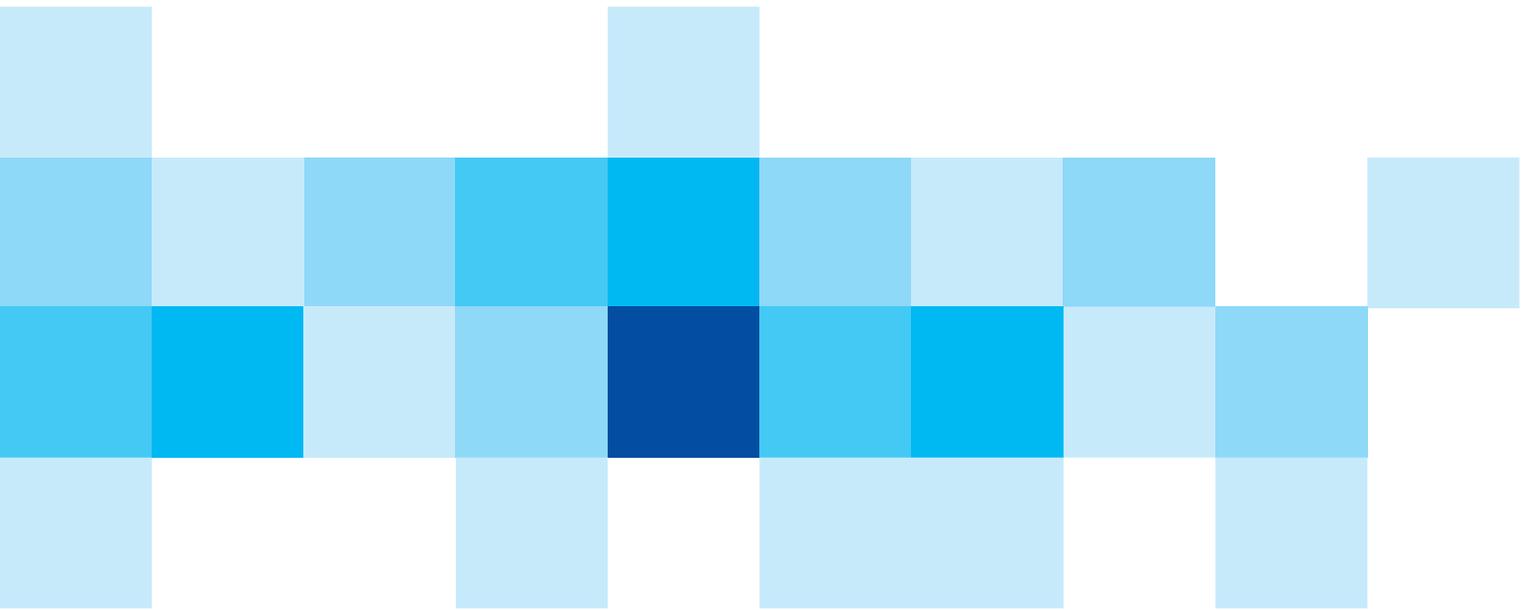
KonSULT (2015) Knowledgebase on sustainable urban land use and transport. www.konsult.leeds.ac.uk (Consulté le 11 avril 2017)

May (2016) CH4ALLENGE 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)

Missions Publiques (n.d) Poly-SUMP - DD 3.2.1. Practical Guide on running a Future Search Workshop for polycentric regions. www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP_3.2.1_Practical_Guide_on_running_a_FSW_for_polycentric_regions.pdf (Consulté le 18 avril 2017)

Project for public spaces (2017) Lighter, Quicker, Cheaper (LQC) Placemaking from around the globe and how they are transforming our public spaces. www.pps.org/places/lqc (consulté le 5 septembre 2017).

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).



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, Vrui, 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 | 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 |
| 13. Nouveaux modèles d'utilisation de la | 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.	
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.	Logistique du fret urbain
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.	

<u>Horaires de restriction d'accès</u>	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
<u>Restrictions environnementales</u>	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.	
<u>Restrictions d'accès par taille/charge</u>	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.	
<u>Tarifification (tarification routière, taxe de congestion, tarification du stationnement)</u>	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.	
<u>Incitations et subventions</u>	A 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.	<u>Logistique du fret urbain</u>
<u>Adaptation des zones de chargement dans la rue</u>	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.	
<u>Zones de livraison proches</u>	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.	
<u>Points de collecte</u>	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 DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE 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.	Stratégies de gestion de la demande
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.	
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.	Télématique des transports
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.	
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 CIVITAS	DOMAINE POLITIQUE
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.	Stratégies de gestion de la demande
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.	
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, afin d'atteindre les objectifs environnementaux.	

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 <u>comportement des employés en matière de déplacement</u>	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 sû

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 le déplaçant vers une autre zone, ou en augmentant sa capacité.	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.	Transport collectif de voyageurs
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).	
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.	
30 Organisation 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 gratuité pour les transports publics urbains	Tarifs réduits ou gratuité 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 voiture

31

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'empiètement 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 DE LA MESURE	DOMAINE POLITIQUE 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 léger, 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 & 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.	
Tramway et rail	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 organisent 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.	

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 routier

[Carburants et véhicules propres](#)

[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 comportements de conduite en faveur de l'efficacité énergétique et de la sécurité routière.

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	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.	

37



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

