



LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉLABORATION ET LA MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

DEUXIÈME ÉDITION



LIGNES DIRECTRICES POUR
**L'ÉLABORATION ET LA MISE EN ŒUVRE D'UN
PLAN DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE**

DEUXIÈME ÉDITION

Notice

À propos: Le présent document a été élaboré dans le cadre du projet SUMP-UP, cofinancé au titre du programme Horizon 2020, programme de l'Union européenne pour la recherche et l'innovation (accord de subvention n° 690669). Le projet SUMP-UP a été coordonné par Ana Drăguțescu (secrétariat européen de l'ICLEI).

Citation: Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (éditeur), *Lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable*, 2e édition, 2019.

Auteurs: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Certaines parties du présent document sont fondées sur la publication suivante: Rupprecht Consult, *Lignes directrices – Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité urbaine durable (2013)*, qui est soumise aux droits d'auteur de la Commission européenne.

Auteurs contributeurs: Anthony Colclough, EUROCITIES (chapitre 1.2); Ana Dragutescu, Elma Meskovic et Marko Horvat, ICLEI (chapitre 1.4, activité 10.2); Thomas Durlin, Cerema (chapitre 1.5); Stefan Werland et Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (activités 8.2 et 9.1); Sasank Vemuri, GIZ et MobiliseYourCity (activités 8.2 et 9.1); Dirk Lauwers, Université de Gand (mesurer l'accessibilité avec l'approche flamande «Mobiscore»); TRT Transport e Territorio (outils de modélisation dans le processus du PMUD), EIB/JASPERS (grands projets d'infrastructure dans la planification de la mobilité urbaine durable; évaluation environnementale stratégique (EES) et planification de la mobilité urbaine durable) Els Vandenbroeck et Evelien Bossuyt, Mobiel21 (relier le PMUD aux politiques d'inclusion sociale).

Coordination des exemples de bonnes pratiques: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EUROCITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (commission des villes durables de l'UBC); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); tous les auteurs des exemples de bonnes pratiques sont énumérés à l'annexe C.

Pairs évaluateurs: Prof. Peter Jones, professeur de transport et de développement durable, University College de Londres; prof. Anthony D May OBE FREng, professeur émérite d'ingénierie des transports, institut d'études sur les transports, Université de Leeds; Frank Wefering, directeur de la durabilité (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

Remerciements: La présente publication a été rendue possible grâce aux contributions précieuses des participants aux divers ateliers consultatifs (voir l'annexe E) et à celles des organisations et des individus participant à la plateforme de coordination des PMUD. Les experts suivants ont présenté de nombreuses observations: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Université Napier d'Édimbourg; ainsi que les représentants de la Commission européenne (directions générales de la mobilité et des transports, de la politique régionale et urbaine et de l'environnement), l'agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) et la banque européenne d'investissement/programme Jaspers.

Relecteurs: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

Relecture de la version française: Mathias Gent (Cerema).

Mise en page: Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Oberried, Allemagne | www.rebekkadold.de

Photos de couverture: www.istock.com

Avertissement: Les opinions exprimées dans la présente publication relèvent de la seule responsabilité des auteurs cités et ne reflètent pas nécessairement les avis de la Commission européenne. Les présentes lignes directrices ont initialement été rédigées en anglais; l'exactitude des traductions dans d'autres langues relève de la responsabilité des traducteurs.

Droits d'auteur: La présente publication est soumise aux droits d'auteur de Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Toutes les images et tous les éléments de texte de la présente publication, pour lesquels une source est fournie, sont la propriété des organisations et des individus crédités.

Les auteurs souhaiteraient encourager l'utilisation généralisée des présentes lignes directrices. Le présent document peut être utilisé gratuitement, copié et redistribué sur tout support, sous réserve que a) la source soit mentionnée en utilisant la citation ci-dessus et b) l'utilisation du document redistribué soit gratuite. L'utilisation commerciale du présent document ainsi que les modifications de son contenu sont autorisées uniquement avec l'accord exprès des titulaires des droits d'auteur.

Sur le plan juridique, l'utilisation du présent document est régie par la licence Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International). Le texte juridique de la licence est disponible à l'adresse: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>



Contact:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH
Clever Str. 13-15, 50668 Cologne/Allemagne
www.rupprecht-consult.eu
Tél. +49.221.6060550
info@rupprecht-consult.eu

Table des matières

Avant-propos	07
Guide à l'usage des lecteurs	08
Introduction	09

SECTION 1 – Le concept de plan de mobilité urbaine durable (PMUD)

11

1.1 Qu'est-ce qu'un plan de mobilité urbaine durable?	11
1.2 Quels sont les avantages de la planification de la mobilité urbaine durable?	15
1.3 Quels sont les principaux éléments de la planification de la mobilité urbaine durable?	19
1.4 Comment la planification de la mobilité urbaine durable fonctionne-t-elle dans la pratique?	22
1.5 Comment les niveaux régional et national peuvent-ils soutenir la planification de la mobilité urbaine durable?	27

SECTION 2 – Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité urbaine durable

32

Phase 1: Préparation et analyse

34

Point de départ: Décision d'élaborer un PMUD

34

Étape 1: Mettre en place des structures de travail

36

Action 1.1: Évaluer les capacités et les ressources

36

Action 1.2: Créer une équipe centrale interservices

40

Action 1.3: Assurer l'appropriation politique et institutionnelle

43

Action 1.4: Prévoir la participation des parties prenantes et des citoyens

47

Étape 2: Déterminer le cadre de planification

54

Action 2.1: Évaluer les conditions en matière de planification et définir la portée géographique.....

54

Action 2.2: Établir un lien avec d'autres processus de planification

59

Action 2.3: Approuver le calendrier et le plan de travail

64

Action 2.4: Envisager l'apport d'un soutien externe

67

Étape 3: Analyser la situation en matière de mobilité

70

Action 3.1: Déterminer les sources d'information et coopérer avec les propriétaires des données.....

70

Action 3.2: Analyser les problèmes et les opportunités (tous modes)

77

Étape clé: Conclusion de l'analyse des problèmes et des opportunités

82

Phase 2: Élaboration de la stratégie

83

Étape 4: Élaborer et évaluer conjointement les scénarios

85

Action 4.1: Élaborer les scénarios d'avenir potentiels

85

Action 4.2: Examiner les scénarios avec les citoyens et les parties prenantes

88

Étape 5: Définir une vision et une stratégie avec les parties prenantes

91

Action 5.1: Construire une vision commune avec les citoyens et les parties prenantes

91

Action 5.2: Fixer les objectifs en couvrant les problèmes essentiels et en visant tous les modes

96

Étape 6: Fixer des indicateurs et des objectifs

99

Action 6.1: Déterminer des indicateurs pour tous les objectifs

99

Action 6.2: Convenir de cibles mesurables

103

Étape clé: Approbation de la vision, des objectifs et des cibles

106

Phase 3: Planification des mesures 107

Étape 7: Sélectionner les séries de mesures avec les parties prenantes 109

- Action 7.1:** Créer et évaluer un ensemble riche de mesures avec les parties prenantes 109
- Action 7.2:** Définir des groupes de mesures intégrés 117
- Action 7.3:** Planification du suivi et de l'évaluation des mesures 125

Étape 8: Convenir des actions et des responsabilités 129

- Action 8.1:** Décrire l'ensemble des actions 129
- Action 8.2:** Déterminer les sources de financement et évaluer les capacités financières 133
- Action 8.3:** Convenir des priorités, des responsabilités et du calendrier 137
- Action 8.4:** Obtenir un large soutien des responsables politiques et du public 140

Étape 9: Préparer l'adoption et le financement 143

- Action 9.1:** Développer des plans financiers et convenir de la répartition des coûts 143
- Action 9.2:** Finaliser le document «Plan de mobilité urbaine durable» et en assurer la qualité 146

Étape clé: Adoption du plan de mobilité urbaine durable 148

Phase 4: Mise en œuvre et suivi 149

Étape 10: Gérer la mise en œuvre 150

- Action 10.1:** Coordonner la mise en œuvre des actions 150
- Action 10.2:** Acquisition de biens et de services 153

Étape 11: Assurer le suivi, adapter et communiquer 157

- Action 11.1:** Suivi des progrès et adaptation 157
- Action 11.2:** Informer et mobiliser citoyens et parties prenantes 160

Étape 12: Examiner les résultats et tirer des enseignements 163

- Action 12.1:** Analyser les réussites et les échecs 163
- Action 12.2:** Partage des résultats et des enseignements 165
- Action 12.3:** Prise en compte des nouveaux défis et solutions 166

Étape clé: Évaluation de la mise en œuvre des mesures 169

Annexes prochainement

Planification de la mobilité urbaine durable en Europe

Dans un monde en constante évolution, je me félicite de constater *que les autorités locales et les parties prenantes s'investissent de plus en plus* pour rendre la mobilité urbaine plus propre et plus durable. Réduire la pollution atmosphérique et sonore due à la circulation, la congestion du trafic et les accidents, tout en améliorant la qualité de vie dans nos villes, constitue désormais une priorité pour de nombreux maires. Aujourd'hui plus que jamais, nous avons tous besoin de meilleures conditions de déplacement à pied et à vélo, de transports publics et partagés efficaces, de nœuds multimodaux, et de bien plus encore, le tout appuyé par des solutions numériques intelligentes. Et la meilleure façon d'y parvenir est de *combiner les grandes idées, les mesures innovantes, le soutien politique et la participation du public* au moyen d'une planification globale de la mobilité.

Par conséquent, je suis très fier que la *Commission européenne ait activement soutenu la planification de la mobilité urbaine durable* au cours de la dernière décennie. Depuis l'introduction du concept de plan de mobilité urbaine durable (PMUD) en 2009 et la publication des lignes directrices relatives au PMUD en 2013, la Commission a aidé des centaines de villes en Europe à assurer le développement équilibré et intégré de modes de transport durable, comme en témoigne le nombre impressionnant et considérable de plans de mobilité

urbaine durable adoptés en Europe. Avant tout, cette réussite est le fruit d'une *approche participative* plaçant les besoins des personnes au centre du processus. La planification globale de la mobilité urbaine durable s'est révélée un *moyen efficace de relever les défis climatiques, énergétiques et environnementaux* auxquels les villes font face dans le domaine des transports.

Je sais que de nombreuses personnes et parties prenantes accordent une grande valeur au concept européen de PMUD et aux orientations y afférentes, c'est pourquoi je souhaite qu'il soit *utilisé et utile dans toute la mesure du possible*. Par conséquent, la Commission a lancé en 2018 *la mise à jour des lignes directrices relatives au PMUD* afin de mieux refléter les dernières tendances de la mobilité, des technologies et de la société, qui influencent toutes l'évolution du paysage de la mobilité. Au cours des 18 derniers mois, de nombreuses personnes dévouées au sein de la communauté du PMUD ont travaillé dur, dans un esprit de cocréation, pour mener à bien ce projet. Ce processus a abouti à un *résultat réellement impressionnant*, l'édition révisée des lignes directrices, à laquelle je souscris pleinement !

J'encourage vivement toutes les autorités locales à tirer pleinement parti de cet instrument précieux de planification et à utiliser autant que possible ses orientations détaillées. Chaque ville, quelle que soit sa taille, peut — et devrait — développer un plan de mobilité urbaine durable de haute qualité afin d'aider à relever les principaux défis de la mobilité urbaine, et d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens.



Henrik Hololei
Directeur général de la DG MOVE
(Commission européenne)

Guide à l'usage des lecteurs

La publication de cette deuxième édition des lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD)¹ constitue une étape importante dans l'adoption d'une nouvelle culture de la planification en Europe. Cette révision complète de l'édition largement utilisée de 2013 vise à intégrer les évolutions dynamiques intervenues dans de nombreux domaines de la mobilité urbaine, et une partie de l'expérience enrichissante acquise depuis lors dans la mise en œuvre du concept de planification de la mobilité urbaine durable.

La **section 1** présente le concept de PMUD aux lecteurs qui ne sont pas nécessairement des professionnels de la planification, mais qui souhaitent en appréhender les principes et éléments fondamentaux (voir le chapitre 1.1 – Qu'est-ce qu'un plan de mobilité urbaine durable?). Il peut être intéressant pour les décideurs, en particulier, de prendre connaissance des éléments qui montrent pourquoi la planification de la mobilité urbaine durable est bénéfique pour les villes et leurs habitants et quelles ont été ses conséquences à long terme dans de nombreuses villes européennes (voir le chapitre 1.2 – Quels sont les avantages de la planification de la mobilité urbaine durable?).

Lors de l'élaboration des présentes lignes directrices, tout a été mis en œuvre pour produire des orientations adaptées aux besoins pratiques des professionnels de la planification et des décideurs politiques de toute l'Europe (voir le chapitre 1.3 – Quels sont les principaux éléments de la planification de la mobilité urbaine durable?). Néanmoins, il s'agit d'un concept idéalisé applicable à un domaine d'action dans lequel nombre d'exigences et d'intérêts se rencontrent. Il est par conséquent essentiel de faire preuve de flexibilité dans l'adaptation des présentes lignes directrices aux réalités urbaines concrètes pour progresser vers des villes et des zones urbaines plus durables. Ce point est examiné plus en détail dans le chapitre 1.4 – Comment la planification de la mobilité urbaine durable fonctionne-t-elle dans la pratique?

Les villes étant le niveau de gouvernement le plus proche des personnes, elles sont chargées de la mission de planifier et fournir une mobilité pour leurs habitants dans la plupart des pays européens. Toutefois, les gouvernements nationaux et régionaux jouent un rôle important dans la création de cadres conférant aux villes des compétences juridiques, facilitant la coopération et fournissant un soutien financier. Le chapitre 1.5 résume la façon dont les niveaux de gouvernement national et régional peuvent soutenir l'élaboration des PMUD.

La **section 2** contient une description complète étape par étape du processus du PMUD. Bien que ses lecteurs soient principalement des professionnels de l'aménagement et des participants actifs au processus de planification, le style de rédaction adopté la rend également accessible à d'autres publics. La présente section suit la structure du nouveau cycle de planification de la mobilité urbaine durable: quatre phases, chacune comportant trois étapes et un total de 32 actions. Toutes les phases et étapes sont introduites par un bref aperçu. Pour l'ensemble des actions, la justification de l'action, ses objectifs, les descriptions détaillées des tâches, les informations relatives au calendrier et à la coordination avec d'autres tâches, une liste de contrôle ainsi que des exemples de bonnes pratiques et des outils utiles pour l'accomplissement des tâches sont présentés aux lecteurs. Bien que les présentes lignes directrices puissent être lues de bout en bout, la section 2 servira d'orientations tout au long du processus de planification à la plupart des lecteurs, qui pourront consulter ses différents chapitres afin de s'en inspirer dès qu'ils franchiront une nouvelle étape de planification.

Plusieurs **annexes** complètent les lignes directrices. L'annexe A propose un glossaire des termes importants en vue de faciliter une compréhension commune entre les différentes langues et cultures de planification. L'annexe B décrit une liste de contrôle de la planification pour le processus du PMUD. L'annexe C inclut une description plus détaillée de tous les exemples de bonnes pratiques. L'annexe D renvoie à un recueil de guides et d'instructions complémentaires qui sont également fondés sur le concept de PMUD, mais qui expliquent plus en détail certains aspects relatifs à la planification, fournissent des orientations concernant des contextes spécifiques ou se concentrent sur des domaines politiques importants. Pour finir, l'annexe E présente la liste des experts consultés pour l'élaboration de cette deuxième édition des lignes directrices relatives au PMUD.

¹ Tout au long du présent document, l'expression «planification de la mobilité urbaine durable» fait référence au processus de planification, tandis que «plan de mobilité urbaine durable» (ou PMUD) désigne le principal résultat (mais pas le seul) du processus de planification. L'abréviation «PMUD» désigne le plan proprement dit et les expressions telles que «concept de PMUD» ou «processus du PMUD» sont utilisées à des fins de différenciation.



image © funky-data on istock.com

Introduction

Lorsque la première version des présentes lignes directrices relatives à la planification de la mobilité urbaine durable a été publiée fin 2013², 168 professionnels de l'aménagement et d'autres experts de toute l'Europe ont participé à une vaste consultation pour la définition de ce nouveau concept de planification³. En parallèle, la Commission européenne a systématiquement amélioré sa politique de mobilité urbaine et a publié son ensemble Mobilité urbaine⁴ qui inclut une définition du concept de «plan de mobilité urbaine durable» (voir le chapitre 1.1 ci-dessous).

Quels progrès ont été accomplis depuis la première édition des lignes directrices relatives au PMUD?

De nombreuses villes en Europe et dans le monde ont élaboré des PMUD, tandis que de nombreux projets et programmes financés par l'Union européenne ont contribué aux connaissances précieuses qui ont aidé les villes à développer cette nouvelle génération de plans de mobilité.

Toute une communauté de pratiques s'est formée autour de la planification de la mobilité urbaine durable. Une multitude de bonnes pratiques sont partagées par les professionnels ; de nombreux outils, pour la plupart gratuits, et savoir-faire sont disponibles sur la plateforme Eltis (www.eltis.eu) ; une plateforme de coordination des parties prenantes et projets importants a été créée ; et

des conférences sur les PMUD, qui rencontrent un franc succès, sont organisées chaque année depuis 2014. Enfin, la mise en place d'un plan de mobilité urbaine durable novateur est de plus en plus considérée comme un élément indispensable pour les villes tournées vers l'avenir et comme condition pour attirer des financements pour l'investissement dans les transports urbains (par exemple, en faveur des fonds structurels et d'investissement de l'UE).

Le concept de plan de mobilité urbaine durable constitue sans conteste une réussite européenne à laquelle de nombreuses parties prenantes ont contribué et qui a profité à de nombreuses villes (et à leurs citoyens). Son succès repose sur une coordination et un soutien importants des politiques européennes, des lignes directrices pratiques fondées sur une consultation systématique des professionnels, et une communauté de pratiques active.

² Rupprecht Consult, Lignes directrices – Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité urbaine durable (2013). www.eltis.org/mobility-plans.

³ Les origines du PMUD remontent à la stratégie thématique pour l'environnement urbain (voir COM(2005) 718) qui a proposé la préparation de lignes directrices relatives aux plans de transport urbain durable; voir également le premier document d'orientation du projet PILOT (2007), www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf.

⁴ Communication COM(2013) 91.



image © Rupprecht Consult

Pourquoi une mise à jour des lignes directrices relatives au PMUD est-elle nécessaire?

Ces dernières années ont été marquées par de nouvelles évolutions majeures dans de nombreux domaines de la mobilité urbaine. Grâce aux nouvelles technologies, des véhicules électriques sans conducteur pourraient bientôt rouler sur nos routes, de nouveaux modèles économiques proposent des services de «mobilité à la demande» et, dans le même temps, la modification du comportement des voyageurs entraîne une augmentation de la mobilité partagée et du vélo. Ces quelques exemples indiquent que d'importants changements s'opèrent à différents niveaux du système de mobilité et ont rendu nécessaire de repenser et de mettre à jour les lignes directrices initiales relatives au PMUD. En outre, les diverses expériences de mise en œuvre de PMUD acquises devaient être mises à disposition en tant que sources d'inspiration pour les professionnels dans toute l'Europe. Enfin, plusieurs projets et initiatives étaient sur le point de produire des orientations supplémentaires sur des thèmes de planification spécifiques ; ces orientations devaient être intégrées pour commencer à former une base structurée de connaissances.

Par conséquent, la mise à jour des orientations relatives au PMUD a débuté en 2018. Elle incluait la préparation de cette deuxième édition des lignes directrices relatives au PMUD ainsi que la mise au point d'un panel de guides et d'instructions complémentaires sur des aspects spécifiques relatifs au concept de PMUD. Ces documents expliquent plus en détail certains aspects de la planification (par exemple, la coopération institutionnelle), appliquent la planification de la mobilité

urbaine durable à des contextes spécifiques (par exemple, les régions métropolitaines) ou fournissent des orientations applicables à des domaines politiques concrets (tels que l'automatisation ou la sécurité des routes).

Comment cette mise à jour a-t-elle été organisée?

La deuxième édition des lignes directrices relatives au PMUD est le fruit d'un processus intense de participation des parties prenantes qui a duré un an. Cette édition a été élaborée et validée en étroite coopération avec la communauté du PMUD. À partir d'une vaste enquête et d'une session dédiée lors de la conférence de 2018 sur les PMUD, un certain nombre d'ateliers regroupant des professionnels et d'autres experts de toute l'Europe ont été organisés. En associant étroitement plusieurs grands réseaux de villes à la mise à jour, il a été veillé tout particulièrement à inclure le point de vue de tous les types de villes et de régions⁵. Au total, plus de 300 urbanistes et professionnels de la planification de la mobilité, autres professionnels, décideurs politiques et chercheurs ont contribué à la mise à jour. L'annexe E contient une liste des experts consultés.

De plus, la mise à jour a été inspirée par une analyse approfondie de la littérature existante, notamment des orientations nationales en matière de planification de plusieurs pays jouissant d'une longue tradition de planification stratégique de la mobilité⁶. Conjugés à la première édition des lignes directrices constituant une base solide, l'analyse de la littérature, les examens détaillés par les pairs d'un projet avancé⁷, les deux sessions d'examen dédiées et l'enquête de satisfaction lors de la conférence sur les PMUD de 2019 ont permis de garantir que le document fournisse des orientations sur la planification de qualité avérée.

⁵ Les ateliers ont été organisés par Rupprecht Consult ainsi que les autres réseaux de villes partenaires de SUMP-UP (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Union des villes baltiques), l'Union internationale des transports publics (UITP) et les partenaires de projets liés au PMUD (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

⁶ Les orientations relatives aux plans de transport local britanniques, les plans de déplacement urbain français, les Verkehrsentwicklungspläne allemands, le TRAST (transport for an attractive city — des transports pour une ville attractive) suédois, et le Piano Urbano della Mobilità italien.

⁷ Les examens formels par les pairs ont été menés par le prof. Peter Jones, professeur de transport et de développement durable, University College de Londres (Royaume-Uni); le prof. Anthony D May OBE FREng, professeur émérite d'ingénierie des transports, institut d'études sur les transports, Université de Leeds (Royaume-Uni); Frank Wefering, directeur de la durabilité (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (États-Unis). En outre, des observations précieuses ont été présentées tout au long du processus par des représentants des organisations européennes — Commission européenne (Direction générale de la mobilité et des transports; politique régionale et urbaine); banque européenne d'investissement/programme Jaspers — et par des organisations et des individus participant à la plateforme de coordination PMUD. Des remerciements sont tout particulièrement adressés à Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Université Napier d'Édimbourg, qui ont formulé de nombreuses observations sur les projets de versions du présent document.

SECTION 1: Le concept de plan de mobilité urbaine durable

La présente section est une introduction aux plans de mobilité urbaine durable. Elle s'adresse à tous les lecteurs qui sont intéressés par la mobilité urbaine, notamment aux décideurs et autres parties prenantes de la mobilité qui ne sont pas des experts en planification.

1.1 Qu'est-ce qu'un plan de mobilité urbaine durable?

Contexte politique

La planification de la mobilité urbaine durable est de fait le concept européen de planification des transports urbains. La politique ayant facilité son implantation a été systématiquement améliorée par les décideurs politiques européens depuis 2005⁸. L'étape la plus importante de cette politique a été la publication de l'ensemble Mobilité urbaine fin 2013⁹, dans lequel la Commission européenne a défini dans une annexe le concept de plan de mobilité urbaine durable. Dans le même temps, la première version des lignes directrices a été publiée¹⁰. L'ensemble Mobilité urbaine prône «un changement radical dans l'approche de la mobilité urbaine (...) pour que le développement des zones urbaines européennes soit plus respectueux de l'environnement et pour que soient concrétisés les objectifs de l'UE tendant à un système européen de transport compétitif et économe en ressources»¹¹. Il esquisse les principes directeurs du processus de planification et les thèmes à aborder dans un plan de mobilité urbaine durable. Les lignes directrices contiennent les étapes concrètes à suivre, des orientations pratiques et des exemples de bonnes pratiques. Depuis la publication de l'ensemble Mobilité urbaine, le concept des plans de mobilité urbaine durable a été largement repris dans toute l'Europe et à

l'échelle internationale. Toutefois, bien que le concept se soit avéré solide et continue d'être valide, il était de plus en plus nécessaire de mettre à jour les lignes directrices. Par conséquent, cette nouvelle version des lignes directrices relatives au PMUD est toujours fondée sur le concept original (décrit dans le chapitre suivant), mais les recommandations relatives à la préparation d'un PMUD ont fait l'objet d'une mise à jour importante.

Définition

La définition suivante d'un plan de mobilité urbaine a été largement acceptée en Europe et à l'échelle internationale:

«Un plan de mobilité urbaine durable est un plan stratégique conçu pour répondre aux besoins de mobilité des particuliers et des entreprises dans les villes et leurs environs, dans le but d'améliorer la qualité de vie. Il repose sur des principes d'intégration, de participation et d'évaluation, et s'appuie sur les pratiques de planification existantes.»

Un plan de mobilité urbaine durable est fondé sur les principes suivants, décrits plus en détail ci-dessous:

- 1 **Planification de la mobilité durable dans la «zone urbaine fonctionnelle»**
- 2 **Coopération au-delà des frontières institutionnelles**
- 3 **Participation des citoyens et parties prenantes**
- 4 **Évaluation du fonctionnement actuel et futur**
- 5 **Définition d'une vision à long terme et d'une mise en œuvre claire**
- 6 **Développement intégré de tous les modes de transport**
- 7 **Organisation du suivi et de l'évaluation**
- 8 **Assurance de la qualité**

⁸ En s'appuyant sur la stratégie thématique pour l'environnement urbain (2005) et le livre vert sur la mobilité urbaine (2007), le plan d'action pour la mobilité urbaine (2009) a proposé «20 actions en vue d'encourager et d'aider les autorités locales, régionales et nationales à atteindre leurs objectifs en matière de mobilité urbaine durable»; La première action visait à «accélérer l'adoption des plans de mobilité urbaine durable». Le livre blanc sur les transports a formulé des objectifs concrets relatifs aux transports urbains afin de contribuer aux objectifs stratégiques européens et mondiaux.

⁹ Communication COM(2013) 913.

¹⁰ Rupprecht Consult, Lignes directrices – Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité urbaine durable (2013); www.eltis.org/mobility-plans.

¹¹ Communication COM(2013) 913, p. 2.

La planification de la mobilité urbaine durable est une approche stratégique et intégrée visant à traiter efficacement la complexité du transport urbain. Il a pour finalité principale d'améliorer l'accessibilité et la qualité de vie en opérant une réorientation vers la mobilité durable. Le concept de PMUD prône un processus décisionnel factuel guidé par une vision à long terme pour une mobilité durable. En tant qu'élément essentiel, ce processus exige une évaluation approfondie de la situation actuelle et des futures tendances, une vision commune largement partagée assortie d'objectifs stratégiques, et un ensemble intégré de mesures réglementaires, promotionnelles, financières, techniques et infrastructurelles pour réaliser les objectifs — dont la mise en œuvre devrait s'accompagner d'un suivi et d'une évaluation systématiques.

Contrairement aux approches traditionnelles de planification, le concept de PMUD met tout particulièrement l'accent sur la participation des citoyens et des parties prenantes, la coordination des politiques entre les secteurs (notamment les

transports, l'occupation des sols, l'environnement, le développement économique, la politique sociale, la santé, la sécurité et l'énergie) et une vaste coopération entre les différents niveaux de gouvernance et les acteurs privés. Le concept insiste également sur la nécessité de couvrir tous les aspects liés à la mobilité (les passagers comme les marchandises), les modes et les services de manière intégrée, et de prendre en compte l'ensemble de la «zone urbaine fonctionnelle», au lieu de se limiter aux frontières administratives de la ville.

Quelle est la différence entre la planification traditionnelle du transport et la planification de la mobilité urbaine durable?

Au cours des dernières années, l'approche relative à la planification des transports a considérablement évolué dans les milieux universitaires et dans les pratiques de planification. Les principales différences entre les approches traditionnelles et la planification de la mobilité urbaine durable sont résumées dans cette synthèse :

Illustration n° 1: Différences entre la planification traditionnelle du transport et la planification de la mobilité urbaine durable

Planification traditionnelle du transport		Planification de la mobilité urbaine durable
Planification axée sur la circulation	→	Planification axée sur les personnes
Buts principaux: la capacité et la vitesse des flux de circulation	→	Buts principaux: l' accessibilité et la qualité de vie , y compris l'équité sociale, la santé, la qualité de l'environnement et la viabilité économique
Planification axée sur les modes	→	Développement intégré de tous les modes de transport et réorientation vers la mobilité durable
L'infrastructure comme thème principal	→	Combinaison de l'infrastructure, du marché, de la réglementation, des informations et de la promotion
Document de planification sectoriel	→	Document de planification cohérent avec les politiques publiques connexes
Plan d'exécution à court et moyen terme	→	Plan d'exécution à court et moyen terme intégré dans une vision et une stratégie à long terme
Couvre une zone administrative	→	Couvre une zone urbaine fonctionnelle déterminée en fonction des flux de déplacement domicile-travail
Domaine des ingénieurs circulation	→	Équipes de planification interdisciplinaire
Planification par des experts	→	Planification impliquant la participation des parties prenantes et des citoyens en utilisant une approche transparente et participative
Évaluation limitée de l'incidence	→	Évaluation systématique de l'incidence pour faciliter l' apprentissage et l'amélioration

Huit principes

Le concept de planification de la mobilité urbaine durable, tel que défini dans l'ensemble Mobilité urbaine, est fondé sur huit principes directeurs communément admis¹².



1 Planification de la mobilité durable dans la «zone urbaine fonctionnelle»

Les villes sont reliées à leurs alentours par les flux quotidiens de passagers et de marchandises. Cela signifie que la portée géographique d'un PMUD doit être fondée sur cette «zone urbaine fonctionnelle». Selon le contexte local, il pourrait s'agir d'une ville et de sa zone périurbaine environnante, d'une région polycentrique tout entière ou d'une autre constellation de municipalités. La planification sur la base des flux réels de passagers et de marchandises est un critère important pour l'élaboration d'un plan pertinent et global, même si les frontières municipales peuvent répondre à une logique différente et rendre difficile le respect de ce critère.

L'OCDE, l'office statistique de la Commission européenne (Eurostat) et sa direction générale de la politique régionale et urbaine sont convenus de la définition d'une zone urbaine fonctionnelle. Elle se fonde sur la «densité de population pour délimiter les centres urbains et sur les déplacements domicile-travail pour définir les zones d'influence dont le marché du travail est fortement intégré avec le centre»¹³.

Un PMUD doit poursuivre l'objectif général d'améliorer l'accessibilité et de fournir une mobilité durable de haute qualité pour l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle. Un système de transport durable:

- est accessible et répond aux besoins fondamentaux de mobilité de tous les usagers;
- équilibre et satisfait les diverses demandes de services de mobilité et de transport émanant des habitants, des entreprises et de l'industrie;
- pilote un développement équilibré et une meilleure intégration des différents modes de transport;
- satisfait aux exigences de durabilité, en équilibrant les nécessités de viabilité économique, d'équité sociale et de qualité sanitaire et environnementale;
- optimise l'efficacité et le rapport coût/efficacité;
- tire efficacement parti de l'espace urbain et des infrastructures et services de transport existants ;

- rehausse l'attractivité de l'environnement urbain, la qualité de la vie ainsi que la santé publique ;
- renforce la sécurité et la sûreté des routes;
- réduit la pollution atmosphérique et sonore, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergie ; et
- contribue à un meilleur fonctionnement global du réseau transeuropéen de transport et du système européen de transport dans son ensemble.

Ces critères fondamentaux des PMUD sont décomposés et hiérarchisés plus avant au cours du processus de planification.



2 Coopération au-delà des frontières institutionnelles

L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable doivent reposer sur un niveau élevé de coopération, de coordination et de consultation entre les différents niveaux de gouvernement et entre les institutions (et leurs services) dans la zone de planification.

La planification de la mobilité urbaine durable doit être fondée sur:

- la coopération afin de garantir la cohérence et la complémentarité du PMUD avec les politiques et les plans mis en œuvre dans les secteurs liés au transport (par exemple, occupation des sols et aménagement du territoire, services sociaux, santé, énergie, éducation, application de la loi et maintien de l'ordre) ;
- une communication étroite avec les autorités compétentes à d'autres niveaux de gouvernance (par exemple, quartier, commune, agglomération, région et État);
- la coordination avec les fournisseurs de services de transport des secteurs public et privé.

¹² La présente section s'appuie fortement sur l'annexe 1 de l'ensemble Mobilité urbaine (communication COM(2013) 913).

¹³ OCDE, *Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database*, 2013, p. 2. <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>.

image © City of Bremen



3 Participation des citoyens et parties prenantes

Un plan de mobilité urbaine durable s’attache à répondre aux besoins de mobilité des individus, habitants comme visiteurs, dans la zone urbaine fonctionnelle ainsi qu’à ces ceux des institutions et des entreprises situées dans cette zone. Il s’élabore selon une approche transparente et participative, associant activement les citoyens et autres parties prenantes à l’élaboration et à la mise en œuvre du plan tout au long du processus. La planification participative est une condition préalable à l’appropriation par les personnes du plan de mobilité urbaine durable et des politiques qu’il promet. Une participation précoce et active rend l’acceptation et le soutien du public plus sûrs, permettant ainsi de réduire au minimum les risques politiques et de faciliter la mise en œuvre.



4 Évaluation du fonctionnement actuel et futur

Un plan de mobilité urbaine durable s’appuie sur une évaluation approfondie du fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la zone urbaine fonctionnelle. Il fournit un examen complet de la situation actuelle et définit un scénario de référence qui permettra de mesurer les progrès réalisés. Pour ce faire, le processus de planification de la mobilité urbaine durable définit des buts et des objectifs ambitieux, mais réalistes, qui sont cohérents avec la vision établie, ainsi que des indicateurs de performance pour chacun d’entre eux. Ils sont ensuite utilisés pour évaluer les conditions actuelles et futures. Cette analyse de la situation inclut également un examen des capacités et ressources actuelles ainsi que de la structure institutionnelle pour la planification et la mise en œuvre.



5 Définition d’une vision à long terme et d’un plan de mise en œuvre clair

Un plan de mobilité urbaine durable repose sur une vision à long terme du développement des transports et de la mobilité dans l’ensemble de la zone urbaine fonctionnelle et couvre tous les modes et formes de transport : transports en commun et transports privés ; transport de passagers et transports de marchandises ; déplacements motorisés et non motorisés ; circulation et stationnement. Il inclut également les infrastructures et les services. Un PMUD contient un plan de mise en œuvre à court terme de buts et d’objectifs au moyen de séries de mesures. Il inclut un calendrier de mise en œuvre et un budget, ainsi qu’une répartition claire des responsabilités et une indication des ressources nécessaires.



6 Développement intégré de tous les modes de transport

Un plan de mobilité urbaine durable encourage le développement équilibré et intégré de tous les modes de transport, tout en donnant la priorité aux solutions de mobilité durable. Le plan présente un ensemble de mesures intégrées visant à améliorer la qualité, la sûreté, la sécurité, l’accessibilité et le rapport coût/efficacité du système global de mobilité. Un PMUD comprend des mesures infrastructurelles, techniques, réglementaires, incitatives et financières. Un plan de mobilité urbaine durable couvre toutes les formes de mobilité collective (les transports publics traditionnels ainsi que de nouveaux services fondés sur le partage, y compris les nouveaux modèles économiques) ; la mobilité active (marche et vélo) ; l’intermodalité et la mobilité porte-à-porte ; la sécurité routière; les véhicules en déplacement ou en stationnement ; le transport de marchandises et la fourniture de services ; la logistique ; le management de la mobilité ; et les systèmes de transport intelligents (STI).



image © funky-data on istock.com



7 Organisation du suivi et de l'évaluation

La mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable doit être suivie de près. Les progrès accomplis vers la concrétisation de la finalité et des buts spécifiques du plan feront l'objet d'une évaluation régulière basée sur les indicateurs retenus. Il est nécessaire de prendre des mesures appropriées pour garantir un accès rapide aux données et statistiques pertinentes. Le suivi et l'évaluation continus de la mise en œuvre des mesures peuvent suggérer la révision des objectifs et, au besoin, des mesures correctives dans la mise en œuvre. Un rapport de suivi, communiqué aux citoyens et aux parties prenantes, rend compte des progrès accomplis dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan de mobilité urbaine durable.



8 Contrôle de la qualité

Un plan de mobilité urbaine durable est un document essentiel pour le développement d'une zone urbaine. Il convient de mettre en place des mécanismes destinés à garantir la qualité professionnelle générale du PMUD et à valider la conformité du plan avec les exigences du concept de plan de mobilité urbaine durable (à savoir, le présent document). Le contrôle de la qualité des données et la gestion du risque au cours de la mise en œuvre requièrent une attention particulière. Ces tâches peuvent être déléguées à des contrôleurs externes de la qualité ou à une autre institution publique (par exemple, au niveau régional ou national), bien qu'elles puissent être facilitées par l'utilisation d'outils tels que l'outil d'autoévaluation du PMUD.

1.2 Quels sont les avantages de la planification de la mobilité urbaine durable?

En quoi la planification de la mobilité urbaine durable est-elle utile pour une ville? Quels exemples de réussites se sont dégagés des villes ayant transformé leur plan de mobilité urbaine durable en politiques réelles? Découvrez une courte sélection de quelques-uns des avantages possibles liés à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable.

Travailler ensemble pour une meilleure santé

La pollution atmosphérique contribue à plus de 400 000 décès prématurés par an dans l'Union¹⁴, ce qui démontre les avantages sociaux et économiques liés à l'amélioration de la qualité de l'air. En outre, la nécessité de réduire les émissions pour remédier à la crise climatique est universellement reconnue, et le transport routier est la deuxième plus grosse source d'émissions de CO₂ dans l'Union¹⁵. En dépit de ce constat, de nombreuses villes européennes dépassent les normes européennes relatives à la qualité de l'air.

La capitale espagnole Madrid a observé une réduction de 15 % des émissions de dioxyde d'azote en seulement trois mois après la délimitation de zones à faibles émissions dans son PMUD en novembre 2018¹⁶. Avec son dernier PMUD (PDU – plan de déplacements urbains), la ville de Toulouse compte faire passer le nombre de personnes exposées à une concentration accrue d'émissions de NO_x de 8 000 à 18 000 (en 2013) à moins de 300 en 2030¹⁷. Ces réductions sont réalisées plus efficacement avec l'adhésion de nombreux services d'administration et de différents niveaux de gouvernance (ce qu'un travail de planification en commun rend possible).



image © deberarr on istock.com

¹⁴ Agence européenne pour l'environnement, Qualité de l'air en Europe – rapport 2018, 2018, www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018.

¹⁵ Agence européenne pour l'environnement, Émissions of the main air pollutants in Europe, 2019. Schéma 2: Émissions des principaux polluants atmosphériques par groupe de secteurs dans l'EEE 33, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4>.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer, entreprise municipale des transports de Madrid, entretien par les auteurs, 4 mars 2019.

¹⁷ Le projet Mobilités 2020/2025/2023 – valant révision du plan de déplacements urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

Récolter les fruits en matière de santé et de sécurité

La promotion des modes actifs de transport bénéficient également à la santé publique et la sécurité routière. Une étude britannique a révélé que le risque de cancer avait diminué de 45 % chez les personnes se rendant régulièrement au travail à vélo. Grâce à des investissements dans les infrastructures publiques, Tartu, la deuxième plus grande ville d'Estonie, est parvenue à doubler la part modale du vélo qui est passée de 4 % à 8 % en seulement cinq ans¹⁸. La planification de la mobilité urbaine durable vise à la cohérence des politiques, tout en cherchant à établir un lien entre les transports et la santé. Même si les villes adoptent de bonnes politiques de santé publique pour de nombreuses raisons (les communes présentant les meilleurs résultats), ce n'est probablement pas un hasard si huit des dix villes les plus saines de l'UE disposent d'un plan de mobilité urbaine durable¹⁹.

9 600 personnes ont été tuées en 2017 sur les routes urbaines dans l'UE, soit 38 % du nombre total de tués (25 047) sur les routes. 70 % des tués sur les routes urbaines étaient des usagers vulnérables de la route (39 % de piétons, 12 % de cyclistes et 19 % de conducteurs de deux-roues motorisés)²⁰. Les mesures de mobilité durable peuvent contribuer efficacement à résoudre les problèmes de sécurité routière d'une ville et à atteindre l'objectif de l'UE visant à réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes et de blessés graves d'ici à 2030²¹. Dans une tentative de sécuriser les changements dans les schémas de mobilité urbaine, il convient de considérer la sécurité routière comme un enjeu essentiel. La sécurité réelle et la sécurité perçue ont une incidence profonde sur le choix du mode, en particulier en ce qui concerne les modes de déplacement les plus durables : la marche, le vélo et les transports publics. Il importe de reconnaître que des routes durables sont également des routes plus sûres. Les politiques intégrées, telles que l'amélioration des infrastructures pour cyclistes, l'élargissement des trottoirs et l'application des limitations de vitesse, améliorent la sécurité routière d'une ville. Depuis que Varsovie a commencé l'élaboration de son PMUD dans le milieu des années 2000, les accidents de la route ont diminué de 21 % et les tués sur les routes de 60 %.²²

Des déplacements facilités, avec moins de voitures

Lorsque l'infrastructure de déplacement et de transport est bien pensée — et notamment lorsque les services de mobilité et de planification urbaine sont coordonnés efficacement — il y a moins de concurrence entre les différentes formes de transport pour l'espace public. Les PMUD aident à créer une complémentarité qui s'adapte aux besoins individuels de mobilité des personnes. Les mesures figurant dans le plan de 2016 de Milan ont déjà

contribué à ramener le nombre d'habitants utilisant leurs voitures à 50 %, bien en dessous de la moyenne italienne. La ville est en bonne voie d'atteindre ses objectifs²³. Les PMUD aident à inverser les tendances négatives de mobilité. Grâce à la promotion des PMUD en France dans les années 1990, quasiment chaque grande ville française a connu une inversion de la tendance à la hausse de l'utilisation des voitures. Les hausses de 22 % des deux décennies précédentes ont été enrayées et remplacées par des baisses allant jusqu'à 8 %²⁴. À Szeged, la troisième plus grande ville de Hongrie, le PMUD a permis de mettre un frein au déclin rapide de l'utilisation des transports publics²⁵.

Obtenir le soutien du public

Ces résultats n'ont été et ne peuvent être atteints qu'au moyen de la participation active des habitants locaux, laquelle est essentielle à la planification de la mobilité urbaine durable. Grâce à son PMUD — qui a pris en compte les avis de 755 citoyens — Milan a introduit une zone à faibles émissions limitant l'utilisation de la voiture dans environ 70 % de la ville. Un débat public intensif auquel ont participé les parties prenantes et les citoyens a permis de réduire au minimum les oppositions²⁶.

Budapest a recueilli, au cours d'un processus similaire, plus de 1 000 commentaires du public dont la majorité indiquait que les citoyens souhaitaient des mesures plus respectueuses de l'environnement; Cette adhésion du public a également contribué à susciter une adhésion politique²⁷.

¹⁸ Tartu Linnavalitsus, Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiumbruse liikuvusuuring, 2018, http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

¹⁹ Spotathome, Santé Publique: le classement des meilleures villes mondiales. Quelles sont les meilleures villes pour une vie saine?, 2019, <https://www.spotathome.com/fr/sante-publique-les-meilleures-villes-du-monde>.

²⁰ Rapport «PIN» (2019) du conseil européen pour la sécurité des transports, *Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU*.

²¹ Commission européenne, *Cadre politique de l'UE en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030 Prochaines étapes de la campagne «Vision Zéro»* (2019).

²² Kalenkiewicz, E., Bisak, A., Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf.

²³ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, entretien par les auteurs, 8 mars 2019.

²⁴ CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), 30 ans de PDU en France, 2013 https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, maire adjoint de Szeged, entretien par les auteurs, 11 mars 2019.

²⁶ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, entretien par les auteurs, 8 mars 2019.

²⁷ Plan de mobilité de Budapest pour la période 2014-2030, vol. 1 Objectifs et mesures, pp. 12 à 15.

Budapest a constaté qu'en plus d'aider à convaincre les citoyens, cette coopération dans le cadre de la planification d'un PMUD, en interne comme avec le public, peut apporter un éclairage important et des idées nouvelles²⁸.

Les citoyens sont prêts à accueillir les changements apportés par leurs dirigeants locaux. À Nantes, France, 50 % des personnes interrogées pendant leurs trajets en bus ont choisi les transports publics, même s'ils possèdent une voiture à la maison²⁹. En consultant le public et en travaillant avec ce dernier sur ses mesures de mobilité urbaine durable, Stockholm a fait passer le soutien du public en faveur des redevances de congestion de 33 % à 67 % en cinq ans³⁰. Pour le moins, la participation des citoyens et des parties prenantes est un outil qui permet aux décideurs politiques de les convaincre de l'utilité de mesures ambitieuses, de comprendre quelles mesures pourraient être acceptables et de réduire les risques politiques liés à leur non-acceptation.

La qualité de vie, double victoire pour les individus et les entreprises

Les modes de transport durables sont souvent également plus pratiques que les déplacements privés en voiture. Le réseau de mobilité partagée mis en place dans le cadre du plan de mobilité urbaine durable de Milan comprend des voitures électriques, des scooters et des vélos, et a démontré son attrait en attirant près d'un demi-million d'abonnés³¹.

Rendre les rues plus sûres pour tous, quel que soit le mode de déplacement, améliore l'accessibilité en milieu urbain et contribue à une qualité de vie supérieure. Même si de nombreux facteurs entrent en jeu, ce n'est pas un hasard si sept des dix premières villes agréables à vivre dans l'UE sont dotées de plans de mobilité urbaine durable³². La baisse des niveaux d'utilisation des voitures rend les rues plus attrayantes et transforme les voies publiques en lieux de vie urbaine et de cohésion sociale. Le renforcement du sentiment d'appartenance au lieu, au moyen de divers modes de mobilité, améliore l'image de la ville, bénéficie aux commerces locaux et favorise le tourisme, la réhabilitation locale et l'investissement international. À Copenhague, la piétonnisation d'une rue a entraîné une hausse de 30 % des ventes en l'espace d'une année³³. De manière similaire, après qu'une voie publique à Madrid a été fermée temporairement aux voitures au cours de la période de Noël 2018, le chiffre d'affaires du commerce de détail a connu une hausse de 9,5 % par rapport à 2017³⁴. Bien que ces mesures puissent conduire temporairement à une diminution du chiffre d'affaires et alimenter les oppositions à court terme, il suffit d'une année environ pour que les bénéfices deviennent évidents.

Lorsque les salariés ont davantage d'options de mobilité, les entreprises en bénéficient également à travers une réserve accrue de candidats et une réduction du temps perdu dans la circulation. Les personnes hautement qualifiées sont plus susceptibles de chercher un emploi dans des villes attractives, tandis que les groupes vulnérables — y compris les personnes à mobilité réduite ou défavorisées sur le plan économique — ont davantage tendance à trouver du travail lorsque les obstacles aux déplacements sont levés. Cela signifie que l'amélioration de la mobilité conduit à une plus grande équité sociale en relevant les normes pour tous dans ce domaine, plutôt qu'en profitant à un groupe au détriment d'un autre. L'analyse coûts-avantages effectuée par la ville d'Arad, Roumanie, dans le cadre de la sélection des mesures de son PMUD a montré que chaque million investi rapportera 2,2 millions d'EUR³⁵.



image © olaser on istock.com

²⁸ Máté Lénárt, centre des transports de Budapest (BKK), entretien par les auteurs, 5 avril 2019.

²⁹ CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), 30 ans de PDU en France, 2013 https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

³⁰ Centre d'études sur les transports, The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, 2017, p. 21, www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

³¹ Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, entretien par les auteurs, 8 mars 2019.

³² The Economist Intelligence Unit, The Global Liveability Index 2018, 2018, https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2018.

³³ Mattias Kärrholm, *Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, 2012, p. 44.

³⁴ Ayuntamiento de Madrid, 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, 2019, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>

³⁵ Municipal Arad, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, 2017, pp. 288 à 289.



image © BKK Centre for Budapest Transport

Stockholm a calculé que son excédent socio-économique annuel résultant des mesures de mobilité s'élevait à 60 millions d'EUR³⁶.

L'union fait la force

Plus les solutions de mobilité durables sont diversifiées et intégrées, plus l'efficacité et la résilience de l'ensemble du système de transport augmentent. Depuis la mise en œuvre de son dernier plan de mobilité urbaine durable en 2017, la ville de Gand, Belgique, a constaté une hausse de 25 % de l'utilisation des vélos dans le centre-ville et de 35 % en dehors du centre³⁷. Depuis la mise en œuvre de son PMUD, qui a été mis à jour en 2015, Anvers a connu une baisse de 25 % des trajets en voiture (environ 14 000 de moins) vers la ville sur un jour moyen de semaine³⁸.

Du fait de sa nature à long terme et intégrée, le plan de mobilité urbaine durable est le moyen le plus efficace de concrétiser de nombreux avantages potentiels. Dans la mesure où il implique un engagement à long terme et une finalité largement approuvée, le plan de mobilité urbaine durable aide à gérer les incertitudes et à définir des indicateurs clairs pour avancer étape par étape vers des objectifs. Étant donné qu'il nécessite une coopération entre les services et les niveaux de gouvernance, le

PMUD contribue à créer une vision commune et permet de réunir les institutions qui n'ont pas (encore) l'habitude de travailler ensemble. Il en découle une amélioration considérable de l'efficacité du processus d'élaboration des politiques.

Budapest a désigné le développement de son plan de mobilité urbaine durable comme un élément essentiel d'une pensée plus harmonisée entre les différentes parties prenantes, des services municipaux et acteurs étatiques aux sociétés de transport³⁹. Une telle coordination est la garantie du soutien mutuel et du suivi que ces mesures nécessitent. Les règles de la circulation sont inutiles si les services de police n'assurent pas leur respect. La piétonnisation ne porte ses fruits que lorsqu'elle s'inscrit dans une stratégie de mobilité urbaine plus large. Anvers va jusqu'à élaborer un plan de mobilité urbaine durable avec 33 municipalités voisines et l'administration flamande⁴⁰.

À vos marques, prêts, PMUD!

En explicitant les liens nécessaires entre les priorités politiques, par exemple la mobilité et l'emploi, un plan de mobilité urbaine durable garantit que la contribution de la mobilité aux finalités politiques de haut niveau est plus largement perçue. La consultation et la participation des parties prenantes au sein et en dehors du gouvernement, y compris de la société civile et du secteur privé, augmentent le soutien en faveur des actions de mobilité. Ces actions améliorent la probabilité de succès et l'adhésion politique. La planification de la mobilité urbaine durable est un instrument qui permet de gérer efficacement les changements et d'inspirer de nouveaux modes de pensée.

³⁶ Eliasson, J., The Stockholm congestion charges: an overview, centre d'études sur les transports de Stockholm, 2014, p. 34, www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf.

³⁷ Transport & Mobility Leuven, Evaluatie Circulatieplan Gent, 2018, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸ Marjolein Salens, ville d'Anvers, entretien par les auteurs, 13 mars 2019.

³⁹ Máté Lénárt, centre des transports de Budapest (BKK), entretien par les auteurs, 5 avril 2019.

⁴⁰ Marjolein Salens, ville d'Anvers, entretien par les auteurs, 13 mars 2019.

1.3 Quels sont les principaux éléments de la planification de la mobilité urbaine durable?

Le présent chapitre donne une vue d'ensemble des éléments et du processus de planification de la mobilité urbaine durable. Il introduit les douze étapes du «cycle du PMUD» en se concentrant sur le rôle des décideurs, tandis que les informations détaillées destinées aux professionnels de la planification figurent à la section 2.

Vue d'ensemble

Depuis la publication du concept de PMUD en 2013, le processus d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable a été appliqué dans de nombreuses zones urbaines dans toute l'Europe (et dans le monde). Le «cycle du PMUD» représente ce processus en utilisant la métaphore visuelle d'un cadran (voir l'illustration 2). Il s'agit, bien évidemment, d'une représentation idéalisée et simplifiée d'un processus de planification complexe. Dans certains cas, les étapes peuvent être exécutées quasiment en parallèle (voire réexaminées), l'ordre des tâches peut parfois être adapté à des besoins spécifiques ou une action peut être partiellement omise lorsque ses résultats sont obtenus à partir d'un autre exercice de planification.

Ce besoin de flexibilité est pleinement compris et les professionnels de la planification sont encouragés à effectuer des ajustements raisonnables si leur situation spécifique l'exige — du moment que les principes généraux de la planification de la mobilité urbaine durable sont observés. Le chapitre 1.4 examine ces points de manière plus générale. L'illustration 2 présente les quatre phases de la planification de la mobilité urbaine durable, chacune débutant et s'achevant par une étape clé et subdivisée en trois étapes (pour un total de douze étapes dans le cycle de planification). Cette illustration présente un aperçu à destination des décideurs, tandis que l'illustration 9 fournit une description plus détaillée à l'intention des professionnels de la planification.

Illustration n° 2: Les douze étapes de la planification de la mobilité urbaine durable (2e édition) – Vue d'ensemble à destination des décideurs



© Rupprecht Consult 2019

✓ Ce symbole indique les points d'intervention politique au cours du processus du PMUD

Phase 1: Préparation et analyse

La première étape clé et le point de départ du processus du PMUD consistent, pour les décideurs politiques, à prendre la décision explicite de préparer un plan de mobilité urbaine durable. Dans la première phase, les bases du processus de planification sont jetées en répondant aux questions suivantes:

Quelles sont nos ressources?

Analysez l'ensemble des ressources (humaines, institutionnelles, financières) disponibles pour la planification et mettez en place des structures de travail et de participation appropriées pour commencer. À ce stade, les décideurs doivent s'assurer que les institutions et décideurs politiques clés soutiennent l'élaboration du PMUD et contribuent à la création d'une équipe centrale de planification.

Quel est le contexte de planification?

Déterminez les facteurs qui auront une incidence sur le processus de planification, tels que les plans existants ou les exigences juridiques. Analysez les flux de circulation afin de déterminer la portée géographique du plan — et veillez à ce que les autorités voisines et les parties prenantes y soient favorables. Convenez du calendrier de planification et recrutez un soutien externe, si nécessaire. Les actions de cette étape et de la précédente sont étroitement liées et se déroulent souvent en parallèle. Une tâche clé pour les décideurs à ce stade consiste à s'assurer que la «zone urbaine fonctionnelle» sert de zone de planification pour le PMUD. Il s'agit souvent d'une décision complexe sur le plan institutionnel et politique.

Quels sont nos principaux problèmes et opportunités?

Analysez la situation de mobilité du point de vue de tous les modes de transport et des aspects pertinents liés à la durabilité sur la base d'un ensemble approprié de sources de données actuelles. L'étape clé finale de la première phase consiste en une analyse complète des principaux problèmes et opportunités liés à la mobilité dans l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle.

Phase 2: Élaboration de la stratégie

La deuxième phase a pour objectif de définir la stratégie du plan de mobilité urbaine durable en coopération avec les citoyens et les parties prenantes. Les questions essentielles de cette phase sont les suivantes:

Quelles sont les options pour l'avenir?

Analysez les changements susceptibles d'intervenir dans les facteurs externes importants pour la mobilité urbaine (par exemple, la démographie, les technologies de l'information, le climat) et élaborez des scénarios qui explorent d'autres orientations stratégiques. Les scénarios tentent de saisir l'ampleur des incertitudes qui entourent les projections afin d'obtenir une base factuelle plus solide pour les décisions stratégiques.

Quel type de ville souhaitons-nous?

Utiliser des exercices de visualisation avec les parties prenantes et les citoyens afin de développer une compréhension commune des futurs souhaitables, sur la base des résultats de l'analyse de la mobilité et des incidences des scénarios. Une vision et des objectifs communs sont les pierres angulaires de tout PMUD. Une vision est une description qualitative de la future mobilité souhaitée pour la ville, laquelle est ensuite précisée au moyen de buts concrets qui indiquent le type de changement visé. Veiller à ce que les objectifs traitent les problèmes importants et concernent tous les modes de transport dans la zone urbaine fonctionnelle. Les décideurs doivent s'impliquer activement à ce stade, car c'est là que la stratégie pour les prochaines années est décidée.

Comment déterminer la réussite du plan?

Définissez un ensemble d'indicateurs et d'objectifs stratégiques qui vous permettent de suivre les progrès dans la réalisation des buts sans qu'il soit nécessaire de collecter des quantités irréalistes de nouvelles données. Les décideurs devraient veiller à ce que les objectifs soient ambitieux, faisables, mutuellement cohérents, largement partagés par les parties prenantes et alignés sur d'autres domaines politiques.

À l'issue de la deuxième phase, vous avez atteint l'étape clé d'un large partage de la vision, des buts et des objectifs. Il convient pour les décideurs, si possible, d'adopter ces priorités stratégiques afin d'assurer un cadre d'orientation stable pour la phase des mesures.

Phase 3: Planification des mesures

Lors de la troisième phase, le processus de planification passe du niveau stratégique au niveau opérationnel. Cette phase porte essentiellement sur les mesures visant à atteindre les objectifs et les cibles convenus. À ce stade, le plan de mobilité urbaine durable est finalisé et sa mise en œuvre est préparée en répondant aux questions essentielles suivantes :

Que faudra-t-il faire concrètement?

Créez un ensemble étoffé de mesures et évaluez leur efficacité et leur faisabilité afin de sélectionner celles qui contribueront le mieux à vos buts et objectifs. Regroupez les mesures en séries intégrées, discutez-en avec les citoyens et les parties prenantes et évaluez-les en détail pour valider votre sélection. Planifiez le suivi et l'évaluation de chaque mesure.

Quelles actions sont requises et qui en sera responsable?

Divisez les groupes de mesures en tâches concrètes (ou «actions») et décrivez-les en détail, y compris leurs coûts estimés, leurs interdépendances et les risques associés. Dressez l'inventaire des instruments de financement et des ressources financières internes et externes pour l'ensemble des actions. Sur cette base, déterminez clairement les responsabilités, priorités de mise en œuvre et calendriers pour chaque action. À ce stade, il est essentiel de communiquer les actions aux parties prenantes et au public. Par exemple, certains projets concrets de construction peuvent être controversés, même si les buts et mesures y afférents sont soutenus par une majorité. Les décideurs sont tenus, à ce stade, d'obtenir le soutien politique et du public en ce qui concerne les mesures et les actions du PMUD, en parvenant idéalement à un accord formel sur les responsabilités et le calendrier entre les décideurs et les principales parties prenantes.

Prêts pour la mise en œuvre?

De nombreux auteurs ont contribué aux diverses parties du plan de mobilité urbaine durable. Il est temps à présent de finaliser le document et d'en contrôler la qualité. Selon les conventions de votre organisation, vous pouvez inclure un plan financier détaillé dans votre PMUD, ou créer ce plan financier en tant que processus distinct. Dans les deux cas, il y a lieu de convenir d'un budget pour chaque action prioritaire et de modalités à long terme pour la distribution des coûts et des recettes entre toutes les organisations participantes avant l'adoption du PMUD. L'étape clé la plus importante du processus de planification conclut la phase de planification des mesures : le plan de mobilité urbaine durable est adopté par les décideurs de l'organe politique compétent.

Phase 4: Mise en œuvre et suivi

La quatrième phase se concentre sur la mise en œuvre des mesures et actions connexes définies dans le PMUD, accompagnée d'un suivi, d'une évaluation et d'une communication systématiques. Dans cette phase, les actions sont mises en pratique en répondant aux questions essentielles suivantes :

Comment assurer une bonne gestion?

Il est nécessaire que les services et organisations responsables prévoient les détails techniques de leurs actions, entreprennent la mise en œuvre et acquièrent, au besoin, des biens et des services. Étant donné qu'un processus de mise en œuvre exige souvent la participation de nombreuses parties, une attention particulière doit être accordée à la coordination globale du processus.

Où en sommes-nous?

Un suivi systématique permettra de déterminer si les choses se déroulent comme prévu ou si des mesures correctives doivent être prises. Les programmes de mobilité innovants peuvent entraîner d'importantes perturbations (mais aussi d'importants avantages) pour les personnes qui se déplacent quotidiennement. Comprendre l'opinion publique, en maintenant un dialogue actif, est essentiel à la réussite du processus de mise en œuvre.

Qu'avons-nous appris?

La dernière étape du cycle du PMUD consiste à analyser les réussites et les échecs et à communiquer ces résultats aux parties prenantes et au public. Ce processus d'examen est également tourné vers l'avenir et tient compte des nouveaux défis et des solutions. Dans l'idéal, les décideurs s'attacheront activement à comprendre ce qui a fonctionné (et ce qui a échoué), afin que ces enseignements soient pris en compte dans la prochaine mise à jour du PMUD.

L'étape «Évaluation de la mise en œuvre des mesures» conclut le cycle du PMUD.

Synthèse

- Une décision politique marque le début du processus du PMUD, fournit des orientations générales et un leadership.
- Une analyse solide oriente l'élaboration des scénarios et soutient le processus décisionnel.
- Une vision, des buts et des objectifs communs déterminent l'orientation stratégique.
- Des séries intégrées de mesures permettant de réaliser les buts et les objectifs sont définies.
- Les séries de mesures sont divisées en actions (tâches concrètes) qui sont ensuite décomposées, notamment au niveau des responsabilités et du financement.
- Sur la base de toutes les décisions précédentes, un PMUD combinant une vision à long terme et un plan de mise en œuvre clair est adopté.
- Une coordination globale des mesures et un suivi régulier sont l'assurance d'une mise en œuvre efficiente et adaptable.
- Une évaluation systématique de la mise en œuvre jette les bases du cycle de planification suivant.

Une description plus technique du cycle de planification et des 32 actions spécifiques à mettre en œuvre au cours des 12 étapes figure dans l'illustration 9 et est détaillée à la section 2.

1.4 Comment la planification de la mobilité urbaine durable fonctionne-t-elle dans la pratique?

La planification de la mobilité urbaine durable n'est pas un concept théorique. Elle a été développée en utilisant une approche ascendante fondée sur l'expérience de nombreux professionnels de l'aménagement et d'autres experts. Ses principes, de même que les étapes et les actions recommandées dans la deuxième édition des lignes directrices relatives au PMUD, reposent sur l'expérience d'un large éventail de villes en Europe et au-delà. Il a donc vocation à être plus qu'une simple source d'inspiration. Toutefois, il est également évident que les cadres nationaux spécifiques de planification et de financement, les contextes urbains variés, les constellations de pouvoirs politiques et l'influence des

parties prenantes nécessiteront des compromis créatifs qui devront aboutir à l'adaptation du concept aux exigences locales. Le processus décisionnel politique nécessite également un certain pragmatisme et la capacité à travailler avec les ressources disponibles. Néanmoins, les décideurs politiques avisés voient plus loin que le cycle électoral et la majorité politique du moment.

La planification de la mobilité urbaine durable contribue également à créer une meilleure base de gestion des futures demandes. D'un point de vue politique stratégique, un PMUD est un instrument de gestion des changements durables et innovants. Autrement dit, il convient de considérer le cycle de planification du PMUD (tel que présenté au chapitre 1.3) comme une spirale : lorsqu'un cycle de planification s'achève, un autre cycle commence bientôt, créant ainsi un processus d'amélioration continu.

Le présent chapitre examine comment la planification de la mobilité urbaine durable s'inscrit dans les réalités opérationnelles de la planification ; comment elle s'articule avec le contexte plus large de l'élaboration des politiques urbaines ; comment l'intégrer aux autres actions de planification dans une ville ; comment adapter le concept de PMUD au contexte spécifique d'une zone urbaine ; et comment relever le défi de la planification en temps d'incertitude et de changement.



Le versant opérationnel de la planification

Le cycle des douze étapes peut sembler suggérer que les étapes devraient être exécutées les unes après les autres, et la structure claire des tâches et des listes de contrôle recommander de suivre à la lettre les lignes directrices, mais ce n'est pas le cas. La planification de la mobilité urbaine durable n'est pas un livre de recettes, mais une méthode. Tout le monde sait combien les villes sont différentes et combien le processus décisionnel peut être complexe dans une zone urbaine. Le défi de la mise en œuvre d'un PMUD réside dans l'adaptation du plan à un contexte local donné tout en restant ambitieux et en évitant les compromis inappropriés. Le cycle du PMUD (présenté au chapitre 1.1 et décrit plus en détail à la section 2) est conçu comme un outil de communication pour décrire, d'une manière facilement compréhensible, les implications de la planification de la mobilité urbaine. Dans la réalité de la pratique de planification, il peut être difficile de déterminer quelles étapes et actions viennent en premier, car certaines actions doivent se dérouler en parallèle. Par exemple, la mise en place de structures de travail (voir l'étape 1) et la détermination du cadre de planification (voir l'étape 2) se chevauchent considérablement pour ce qui est du calendrier et des intervenants. Parfois, une tâche qui semblait achevée doit être réexaminée, car certains

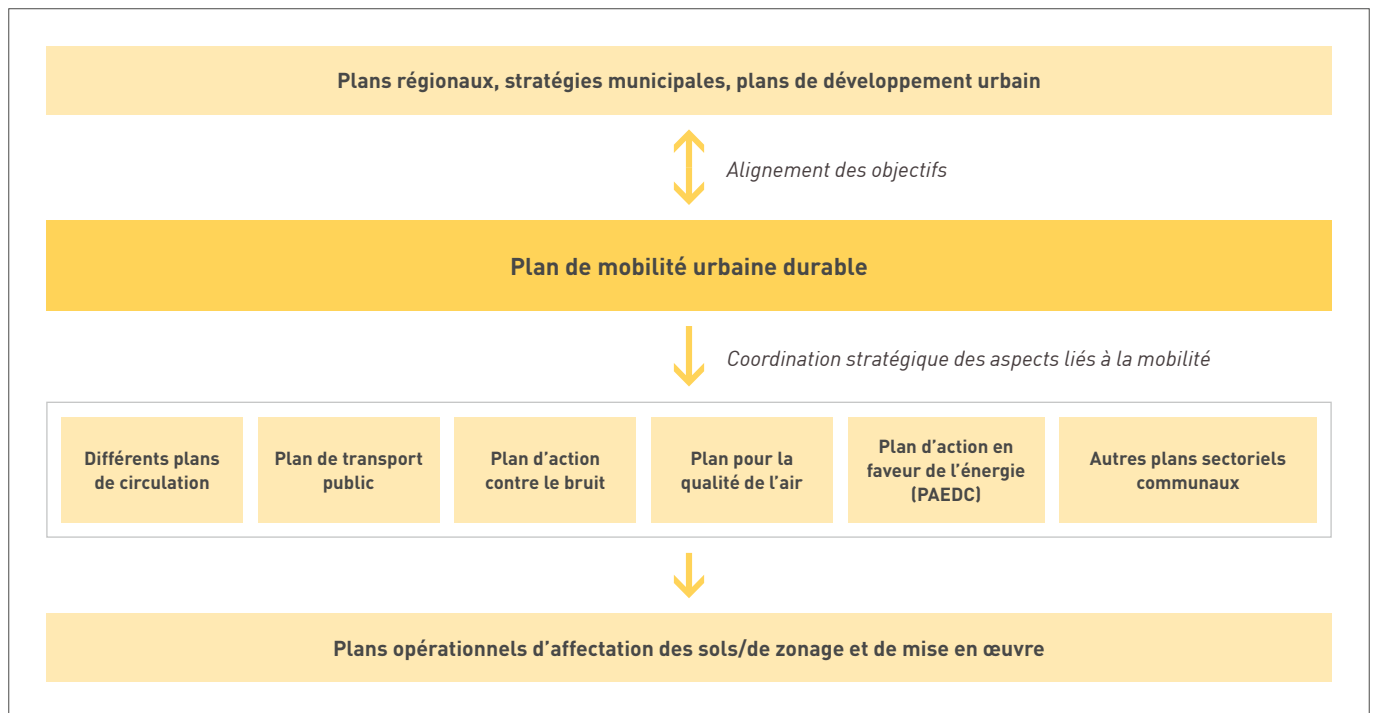
résultats ne sont pas entièrement satisfaisants. L'illustration 17 fournit une représentation visuelle du cycle du PMUD montrant le temps relatif consacré aux étapes, les potentielles boucles de rétroaction et les flèches de retour.

Exigences en matière de planification

La planification est un aspect important dans de nombreux domaines politiques et à tous les niveaux de gouvernement. Les professionnels de la planification locaux doivent connaître les exigences qui influencent le PMUD (par exemple, planification urbaine, éducation, emploi) et comprendre où se situent les responsabilités afin que les institutions concernées puissent être incluses dans le plan. Au niveau européen, la plupart des recommandations en matière de planification sont formulées sur une base volontaire. Elles incluent le plan d'action en faveur de l'énergie durable et du climat (PAEDC) qui est aligné sur les objectifs climatiques et énergétiques de la Convention des maires⁴¹. Au niveau national, la planification des investissements dans les infrastructures est commune, tandis que la planification environnementale et l'aménagement du territoire relèvent souvent d'une responsabilité régionale.

Illustration n° 3:

Structure des relations entre le PMUD et les autres plans (adapté de Ahrens et al., FGSV 2015, *Recommendations for Mobility Master Planning*, p. 8)



⁴¹ Voir le guide «How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan» du Centre commun de recherche; https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112986/jrc112986_kj-na-29412-en-n.pdf

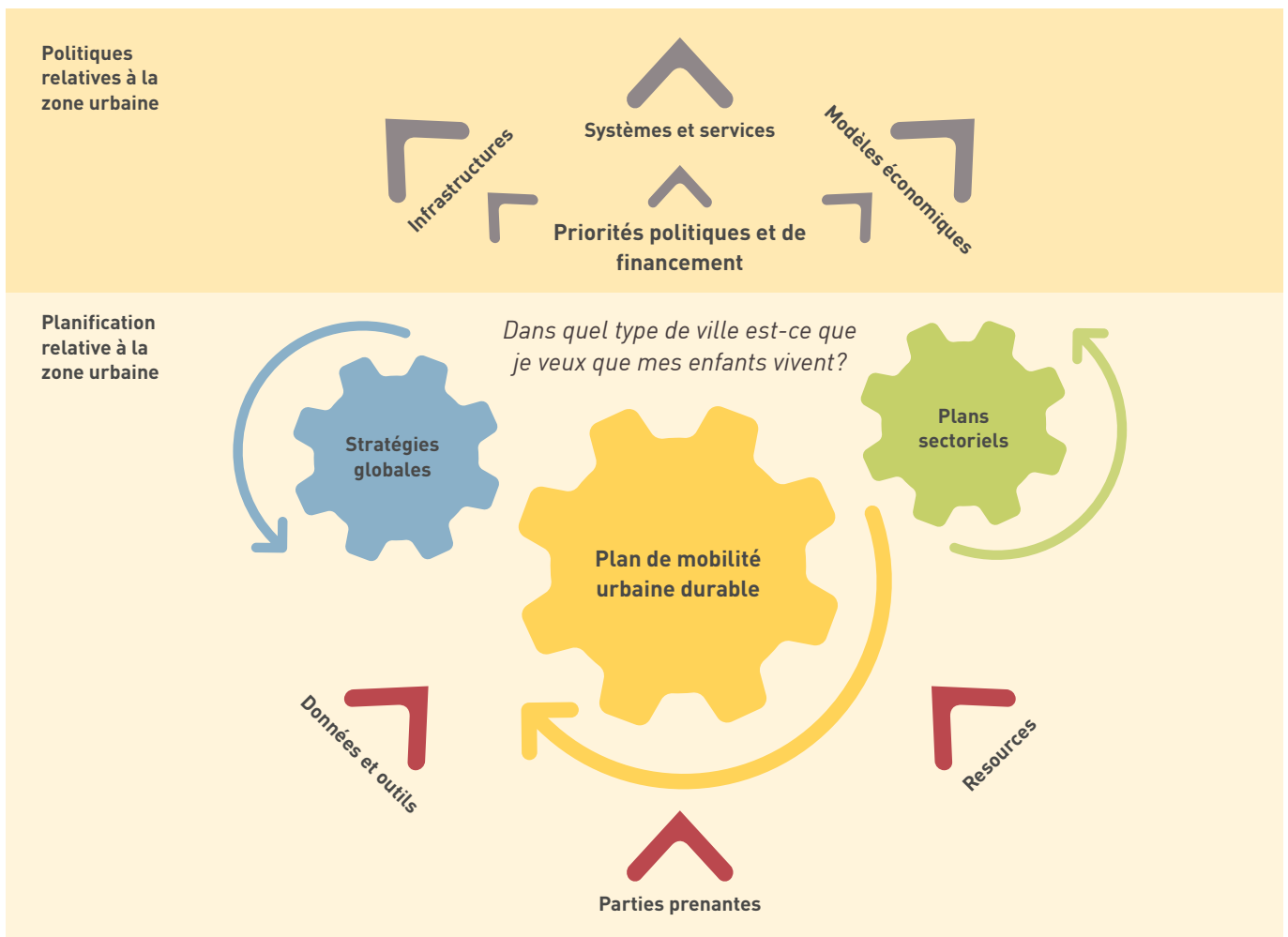
Le PMUD en tant que processus d'intégration

Quel que soit le contenu du portefeuille de planification spécifique d'une autorité locale, les processus de planification utilisent souvent les mêmes données et outils, requièrent la participation des mêmes parties prenantes et sont parfois même mis en œuvre par les mêmes personnes qui puisent dans les mêmes ressources financières. Toutefois, ces processus ont tendance à présenter des exigences différentes en termes de calendrier, de planification et de présentation de rapports, ainsi qu'une portée géographique ou une autorité responsable différente. Néanmoins, la planification est toujours un processus consistant à choisir entre différentes options pour l'avenir. Des questions fondamentales, telles que « Dans quel type de ville est-ce que je veux que mes enfants vivent ? » sont souvent au cœur des politiques d'urbanisme, indépendamment du domaine spécifique concerné.

Le PMUD peut être considéré comme un rouage dans un plus grand système de planification (voir l'illustration 4).

Il est souvent difficile de déterminer quel rouage entraîne les autres et quel rouage est entraîné par les autres, car cela dépend principalement de l'horizon temporel choisi. Une stratégie globale de développement urbain peut définir les finalités générales de la mobilité, lesquels constituent une contribution importante au PMUD qui, à son tour, oriente le développement d'une stratégie sectorielle détaillée. Dans la pratique, bien que le calendrier puisse être complètement différent, une coordination des politiques est nécessaire pour assurer la cohérence et coordonner le calendrier, la portée spatiale et la mise en œuvre des processus de planification et des politiques concernés. En plus d'économiser des ressources en exploitant les synergies et d'éviter les inefficacités — voire les conflits — entre les politiques, une telle coordination permet de réduire les perturbations engendrées par la construction d'infrastructures et l'introduction non coordonnée de nouveaux systèmes. Plus important, elle permet de réduire la lassitude des parties prenantes.

Illustration n° 4: Le PMUD en tant que processus d'intégration



Adapter les orientations relatives au PMUD au contexte local

La méthode du PMUD doit être adaptée au contexte et aux exigences spécifiques de chaque zone urbaine dans laquelle elle est appliquée, tout en maintenant un haut niveau d'ambition. Les huit principes du PMUD font la distinction entre un plan de mobilité urbaine durable et un plan de transport plus conventionnel. Cependant, «adapter» ne signifie pas pour autant ignorer l'un des principes, mais plutôt adapter l'ampleur, par exemple, aux capacités d'une petite ville élaborant son premier PMUD, tout en maintenant un haut niveau d'ambition à long terme.

L'adaptation aux besoins locaux peut revêtir différentes formes. Le besoin d'adaptation peut, par exemple, se faire sentir si une zone urbaine assume une fonction très spécifique, par exemple en tant que terminal portuaire national créant un trafic de passage considérable. Ou encore une ville peut être située sur une île et présenter des schémas de transport saisonnier. Dans de telles situations spécifiques, il importe évidemment d'orienter le PMUD sur la production d'un ensemble de buts et d'objectifs visant à résoudre les questions spécifiques de mobilité, tout en suivant la méthode du PMUD afin d'éviter de produire un plan de circulation conventionnel (voir l'illustration 5).

Bien que les lignes directrices relatives au PMUD laissent une marge de manœuvre pour la flexibilité et l'adaptation au contexte local, des exigences minimales doivent être remplies:

- les étapes clés doivent être produites de manière factuelle et participative. Ces étapes sont: une analyse succincte des problèmes et des opportunités de la zone urbaine fonctionnelle; une vision, des buts et des objectifs convenus avec les parties prenantes; et une description des actions, y compris leur évaluation et leur financement;
- le processus de mise en œuvre doit être suivi de près et adapté si nécessaire, en informant activement les citoyens et les parties prenantes des progrès accomplis.

Illustration n° 5: Détermination des besoins d'adaptation liés au processus de planification (exemples)

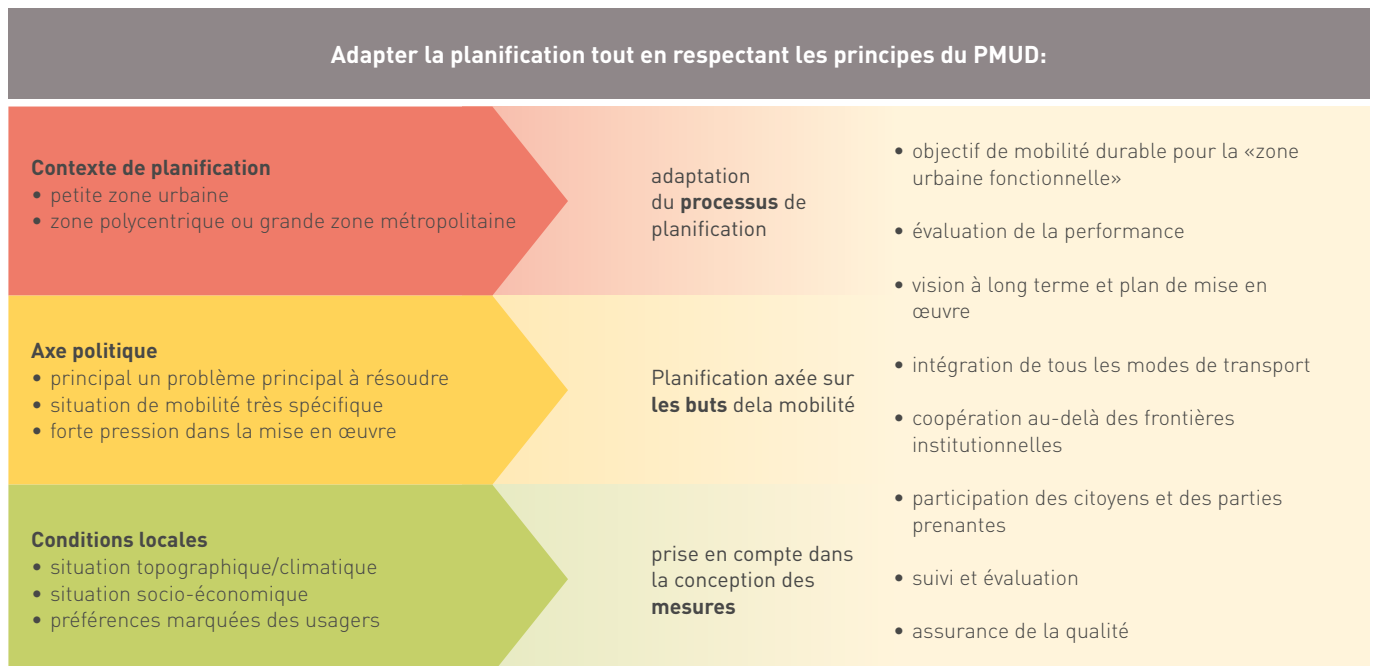




image © oChesky_W on istock.com

La planification en période de mutation rapide

Nous vivons dans une période de mutation rapide dans laquelle nous sommes confrontés à des défis mondiaux de grande ampleur, tels que le climat, l'économie et la sécurité, pour n'en citer que quelques-uns, et à leurs effets. En outre, les habitudes, les valeurs et les attentes des personnes évoluent constamment et de nouvelles options font continuellement leur apparition au fil des avancées technologiques. Toutefois, il existe une grande incertitude quant à savoir si les citoyens utiliseront comme prévu ces nouvelles technologies et comment les cultures de la mobilité et les finances municipales évolueront compte tenu des défis macroéconomiques et démographiques.

Un groupe d'experts CIVITAS a dressé une liste des facteurs qui, au fil du temps, auront la plus grande incidence sur la mobilité urbaine et qui devraient, par conséquent, être considérés comme «vecteurs de changement» de la mobilité urbaine⁴². Bien que leur incidence varie d'une zone à l'autre, ils peuvent fondamentalement «changer la donne de la mobilité urbaine». Il est évident qu'un document stratégique tel qu'un plan de mobilité urbaine durable doit tenir compte de ces changements à long terme (et des autres) :

- l'électrification: l'électrification de tous les modes, l'utilisation innovante de l'infrastructure électrique et son lien avec les questions énergétiques (par exemple, production locale d'énergie renouvelable);
- l'automatisation et les systèmes de transport intelligent connectés (C-STI) : l'application de la technologie dans les nouveaux services de mobilité et son incidence sur la forme et la fonction urbaines;
- l'économie des données : les données en tant que moteur des nouvelles entreprises et politiques, plateformes d'intégration fournissant de nouveaux produits issus des offres de mobilité nouvelles et existantes, et des aspects plus fondamentaux tels que les algorithmes déterminant de plus en plus les règles et la réglementation ;
- les nouveaux concepts économiques pour le transport de marchandises et de personnes : les plateformes d'intégration fournissant de nouveaux produits de mobilité sur la base des services de mobilité nouveaux et existants (par exemple, la «mobilité servicielle» (Maas) et les plateformes de bourse de fret) ;
- la mobilité partagée: tous les aspects (non techniques) de la mobilité partagée, par exemple, les services d'appel de chauffeur à la demande, le covoiturage (en particulier les systèmes de «libre-service sans station» (free-floating)) et le partage de vélos ;
- la mobilité active : tant l'augmentation de la marche et du vélo que les nouveaux concepts de micromobilité ;
- la modification des mentalités et des schémas comportementaux : les nouvelles habitudes de mobilité parmi les jeunes, les attentes accrues en ce qui concerne les services de livraison «le jour même», la demande de services de mobilité faciles d'utilisation (simplification) et la production décentralisée (par exemple, impression 3D);
- la gestion intégrée des espaces : les nouvelles approches intégrées en matière d'utilisation et de gestion de l'espace urbain, par exemple création d'espaces urbains nouveaux, régulation de l'accès aux véhicules en milieu urbain, gestion des bordures de trottoir et mobilité aérienne urbaine (par exemple, drones).

Le concept de PMUD propose, comme étapes essentielles de l'élaboration du plan, l'examen de scénarios et la construction d'une vision sur la base d'une analyse détaillée de la situation de mobilité (voir les étapes 3, 4 et 5).

⁴² Voir le prochain document de CIVITAS SATELLITE sur les «vecteurs de changement».

1.5 Comment les niveaux régional et national peuvent-ils soutenir la planification de la mobilité urbaine durable?

La mobilité urbaine est étroitement liée à d'autres politiques telles que les politiques environnementales, de sécurité routière, de santé, d'aménagement du territoire et d'énergie. De telles politiques sont souvent élaborées aux niveaux local, régional et national. Par conséquent, de nombreuses villes européennes doivent obtenir le soutien des niveaux supérieurs de décision, en particulier dans les domaines de la gouvernance, de la législation, du financement, du suivi et de l'évaluation, des orientations et de la méthodologie, de l'éducation et de l'échange de connaissances. Dans la plupart des États membres de l'UE, le gouvernement national apporte un tel soutien, tandis que dans certains pays, les régions disposent de davantage de compétences et le niveau national joue un rôle plus limité.

Avantages pour les niveaux national et régional

Bien que la planification de la mobilité urbaine relève principalement d'une compétence locale, les villes ne peuvent pas atteindre seules les finalités ambitieuses de la mobilité urbaine durable. Dans le même temps, les niveaux de gouvernance nationale et régionale ont également beaucoup à gagner de la planification de la mobilité urbaine durable, car les améliorations au niveau local contribuent à la réalisation des objectifs régionaux et nationaux. Ci-dessous figurent plusieurs incitations à soutenir le développement des PMUD, destinées aux acteurs nationaux et régionaux.

Amélioration de la cohérence entre différentes politiques sectorielles et différents niveaux de gouvernance :

La mobilité urbaine est étroitement liée à des politiques sectorielles à d'autres niveaux de gouvernance, mais de telles politiques sont souvent élaborées par un large éventail d'acteurs politiques et institutionnels tant au niveau local qu'aux niveaux régional et national, voire au niveau européen. À moins qu'elles ne soient coordonnées, ces politiques sont consignées dans divers documents de planification, reflétant les différences au niveau des cadres de gouvernance et juridiques, des processus d'élaboration et des objectifs spécifiques. Il est nécessaire de pallier le risque inhérent d'incohérence et de redondance entre les approches de planification et les résultats. Les exemples les plus notables concernent la réglementation sur l'affectation des sols, la taxation foncière, la possibilité pour les populations défavorisées d'accéder aux services de base et le développement des infrastructures.

Élimination des obstacles à l'élaboration et à la mise en œuvre du PMUD :

Certains obstacles sont purement de nature locale et doivent être surmontés par les autorités locales, tandis que d'autres sont souvent la conséquence de cadres nationaux inefficaces qui entraînent les obstacles suivants⁴³:

- manque de coopération entre les niveaux local, régional et national;
- coordination limitée au niveau national dans les ministères, conduisant à des incohérences entre les politiques des services des administrations nationales ;
- faible niveau de connaissances, de volonté politique et d'engagement de la part des décideurs ;
- manque de financement soutenu et coordonné aux niveaux national, régional et local;
- faible culture du suivi et de l'évaluation avec un contrôle limité ou inexistant de la qualité; et,
- manque de soutien professionnel (notamment de lignes directrices), de formation et de professionnels capables de transmettre les compétences requises.

Optimisation et coordination des flux de financement européen, national et local:

Le levier financier constitue un élément essentiel pour traduire les visions politiques en opérations concrètes. Différentes institutions européennes et nationales fournissent un financement pour la mobilité urbaine. La création d'un cadre de financement national ou régional coordonné, fondé sur une compréhension commune des aspects juridiques et techniques, pourrait soutenir la mobilité urbaine durable. Plus important encore, un cadre de financement de projets d'infrastructures devrait promouvoir l'économie des déplacements et soutenir les modes durables.

⁴³ Pour une description plus détaillée des obstacles et des besoins, voir «SUMPs-Up status report (2018)».

Promotion de l'innovation et des nouveaux marchés:

L'élaboration d'une stratégie de mobilité nationale ou régionale peut englober la fixation de priorités clairement définies pour les solutions de mobilité, notamment les technologies innovantes. Par exemple, la directive sur les véhicules propres⁴⁴ exige des organismes publics qu'ils achètent une certaine part minimale de véhicules propres, facilitant ainsi le déploiement de véhicules à faibles émissions ou zéro émission. Ces priorités clairement énoncées envoient au secteur privé et aux autorités locales un signal clair et stable qui peut faciliter les investissements à long terme.

Développement d'un cadre national ou régional: une situation avantageuse pour tous !

Les villes ont le potentiel de devenir les acteurs majeurs du changement dans la mise en œuvre des récents accords internationaux, tels que l'accord de Paris et le nouveau programme urbain. En effet, la conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC) qui s'est tenue à Paris en 2015 (COP 21) a reconnu le rôle essentiel que les villes ont à jouer dans une action efficace pour le climat. Par exemple, la taxation constitue une stratégie cruciale pour détourner les citoyens de l'utilisation de voitures privées : les services des administrations nationales peuvent instaurer des taxes d'achat et de circulation, tandis que l'action locale peut faciliter les modes de vie sans voiture.

Toutefois, les ressources et les compétences des villes sont trop limitées pour qu'elles puissent opérer seules une réorientation vers la mobilité durable. Un soutien national ou régional en faveur du PMUD peut entraîner une réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au transport en créant un cadre politique, financier et technique qui accroît la sensibilisation des parties prenantes — du niveau local au niveau national et dans les secteurs public et privé. De cette manière, une politique nationale ou régionale qui soutient les PMUD représente une contribution directe aux contributions déterminées au niveau national (CDN).

Il en va de même pour les exigences européennes relatives à la qualité de l'air. La législation européenne fixe les limites d'émissions et les normes de qualité de l'air pour la protection de la santé humaine. En 2016, six États membres ont dépassé les limites d'au moins un de leurs plafonds d'émission. Globalement, seuls quatre pays de l'UE ont respecté l'ensemble des normes de qualité de l'air, tandis que dix États ont dépassé les limites de toutes les normes de qualité de l'air. La mobilité urbaine est un domaine d'action essentiel pour réduire les émissions et améliorer la qualité de l'air. Un cadre national ou régional favorable aux PMUD permettrait que les plans locaux soient plus ciblés et opérationnels, contribuant ainsi à la capacité des villes à respecter les exigences relatives à la qualité de l'air.

En bref, les gouvernements nationaux et régionaux n'atteindront pas leurs objectifs climatiques, ne satisferont pas aux exigences européennes relatives à la qualité de l'air ou ne tiendront pas leurs engagements internationaux sans la contribution des villes. Et les villes ont besoin du soutien des gouvernements régionaux et nationaux pour parvenir à une mobilité plus durable. Une situation avantageuse pour tous !

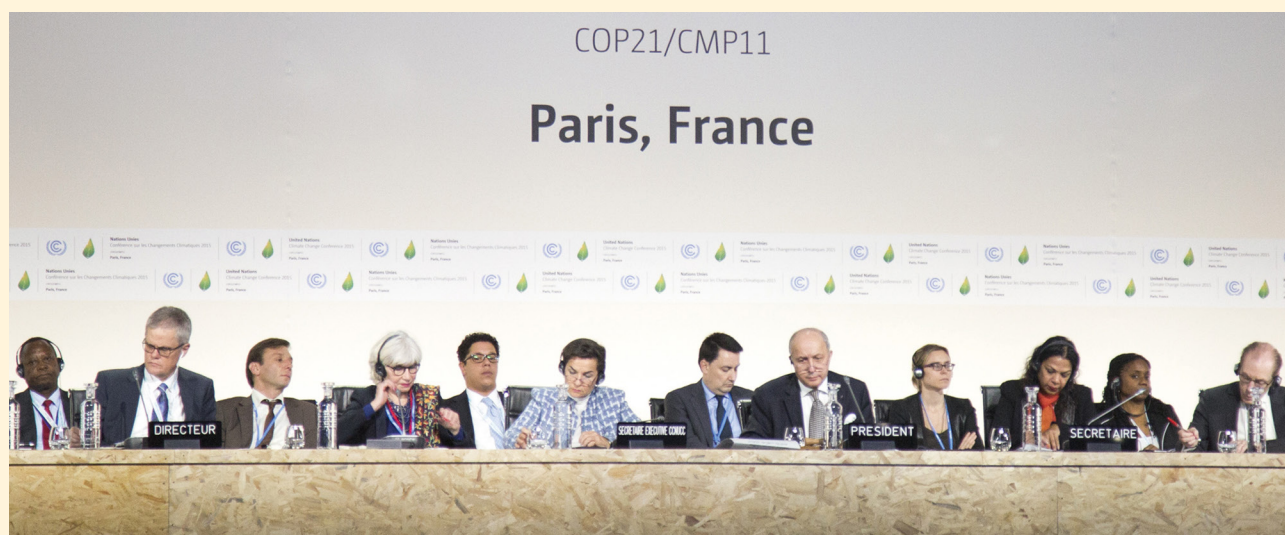


image: UNclimatechange on flickr.com

⁴⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_fr

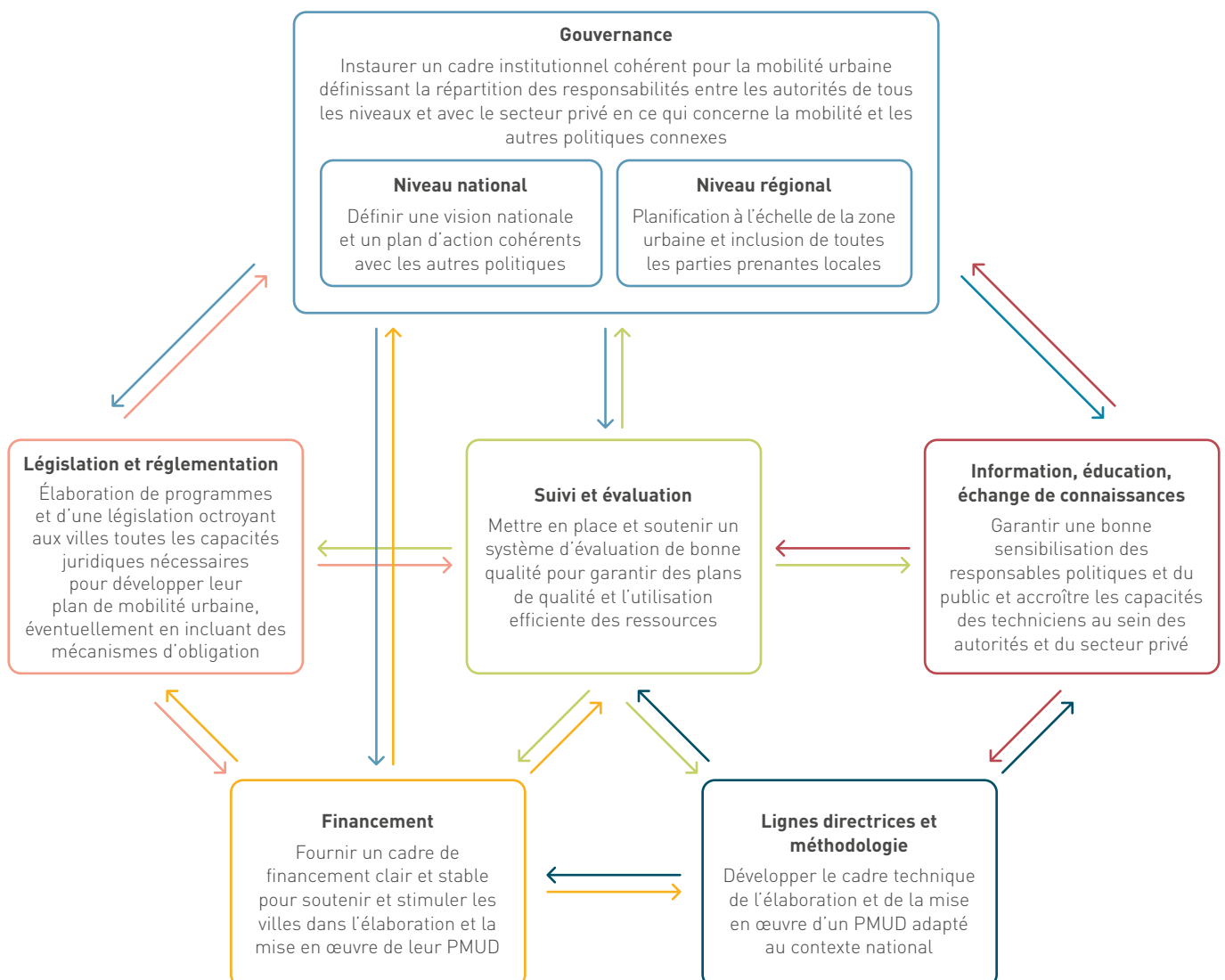
Mesures et instruments visant à encourager l'adoption des PMUD

Les acteurs nationaux peuvent soutenir le développement des PMUD avec un large éventail d'actions à leur niveau. L'illustration 6 illustre les mesures centrales nationales concernant la gouvernance, la législation et la réglementation, le financement, le suivi et l'évaluation, les lignes directrices et la méthodologie, l'éducation et l'échange de connaissances.

Il existe un niveau élevé d'interaction entre les actions. Par exemple, la création d'une subvention nationale pour soutenir l'élaboration de PMUD de qualité [financement] suppose de définir la nature d'un PMUD et, éventuellement, ses modalités d'élaboration [législation et réglementation, lignes directrices et méthodologie].

Le processus de financement doit être coordonné avec les autres parties prenantes nationales [gouvernance] et contrôlé tout du long [suivi et évaluation]. Ses avantages doivent être communiqués à des moments clés (par exemple, lancement de la subvention) et les observations des parties prenantes devraient être recueillies tout au long du processus [gouvernance, information, échange de connaissances]. De ce fait, les décideurs nationaux sont vivement encouragés à développer un programme national global. Cela permet d'améliorer la cohérence, de créer des synergies et d'accroître la visibilité pour toutes les parties prenantes, notamment les autorités locales qui élaborent les PMUD.

Illustration n° 6: Mesures au niveau national pour encourager l'adoption de PMUD et leurs principales relations



Les gouvernements peuvent encourager l’adoption du concept de PMUD à travers quatre niveaux d’intervention qui se complètent mutuellement :

1. Information: le gouvernement national fournit des informations détaillées sur le concept de PMUD (et ses avantages) dans le contexte national. Une plateforme nationale peut faciliter les échanges entre les villes sur le concept de PMUD, fournir des exemples de bonnes pratiques et informer sur les possibilités de financement (national);

2. Incitations: l’existence d’un PMUD est une condition préalable pour que les villes reçoivent un financement national pour des projets de mobilité urbaine. Cette approche est appliquée dans certains programmes opérationnels des Fonds structurels et d’investissement européens;

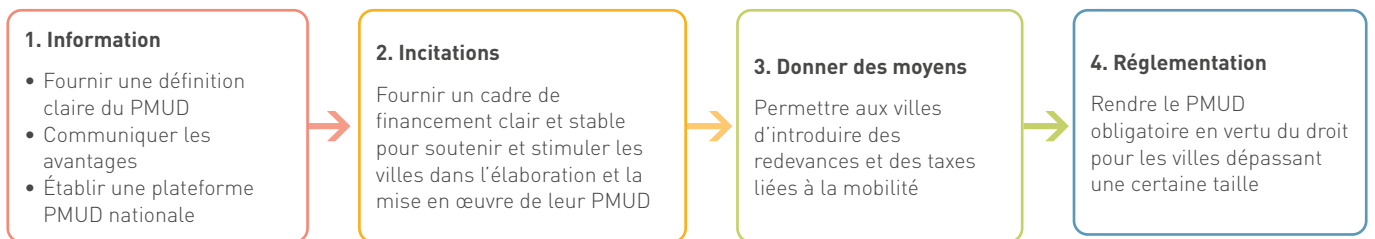
3. Donner des moyens aux villes et régions: le gouvernement national confère aux villes le pouvoir juridique d’introduire des leviers et des systèmes de redevance, ou il introduit des dispositions sur les expérimentations dans la législation applicable pour permettre aux villes de tester de nouvelles approches en matière de mobilité durable;



image © inakiantonana on istock.com

4. Réglementation: un PMUD est obligatoire en vertu du droit, pour toutes les villes ou pour certaines villes selon des critères déterminés, par exemple la population ou la catégorie d’autorité locale.

Illustration n° 7: Quatre niveaux d’intervention



Les programmes nationaux de soutien des PMUD sont des programmes gérés au niveau national ou régional qui visent à encourager, soutenir, exiger et/ou fournir des incitations en faveur de la mise en œuvre des PMUD. Des orientations détaillées sont disponibles dans le guide thématique sur les **cadres nationaux d’aide à la planification de la mobilité urbaine durable**.

Comme l'a souligné une récente analyse des cadres nationaux de planification de la mobilité urbaine durable en Europe, il existe un réel besoin de programmes PMUD nationaux et/ou régionaux efficaces et cohérents pour soutenir l'élaboration et la mise en œuvre des PMUD locaux. Des besoins plus détaillés ont été recensés pour différents profils de pays⁴⁵.

Illustration n° 8 :

Besoins de programmes PMUD nationaux ou régionaux efficaces et cohérents pour l'élaboration et la mise en œuvre des PMUD locaux

Pays et régions sans programme PMUD national ou commençant son développement		Pays et régions avec un programme PMUD existant	
Besoins	Principaux domaines	Besoins	Principaux domaines
Réalisation des engagements et des volontés au niveau national (des ministères) concernant la gestion centrale des PMUD et pour établir une vision commune de la planification de la mobilité	Gouvernance	Amélioration continue des programmes PMUD nationaux et de leurs éléments	Gouvernance Législation et réglementation
Soutien institutionnel, législatif et financier en faveur du PMUD et des mesures y afférentes	Gouvernance Législation et réglementation Financement	Assurer ou restructurer le financement national continu de l'élaboration et de la mise en œuvre des PMUD	Financement
Adoption de lignes directrices nationales relatives au PMUD	Lignes directrices et méthodologie	Extension du champ d'application du PMUD aux zones fonctionnelles avec un PMUD intercommunal ou régional	Lignes directrices et méthodologie Gouvernance Législation et réglementation
Introduction d'actions de suivi et d'évaluation et augmentation de la collecte régulière de données sur la mobilité	Suivi et évaluation	Amélioration des actions de suivi et d'évaluation et soutien des décideurs et politique plus marqué en faveur de leur mise en œuvre	Suivi et évaluation
Renforcement des capacités (formations, ateliers destinés au personnel des collectivités locales et aux professionnels) pour supporter l'élaboration des PMUD, conseils d'experts, contrôle de la qualité et formation des autorités nationales de contrôle	Information, éducation, échange des connaissances	Coopération avec les universités pour intégrer le PMUD dans les programmes pertinents	Information, éducation, échange des connaissances
Sensibilisation accrue sur les effets positifs du PMUD et de la mobilité urbaine en général et au niveau national, pour les responsables politiques locaux, les parties prenantes et le public	Information, éducation, échange des connaissances	Communication continue et campagnes de promotion présentant l'incidence positive de la mise en œuvre du PMUD, avec une attention particulière accordée aux décideurs et au grand public	Information, éducation, échange des connaissances

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., The Status of SUMP in EU member states, 2018, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

SECTION 2: Élaborer et mettre en œuvre un plan de mobilité urbaine durable

Les présentes lignes directrices s'adressent aux professionnels des transports urbains et de la mobilité, ainsi qu'aux autres parties prenantes qui participent à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable. Elles décrivent le processus d'élaboration et de mise en œuvre d'un PMUD. Ce processus consiste en quatre phases de douze étapes principales qui sont décomposées en 32 actions. Les quatre phases du cycle débutent et s'achèvent toutes par une étape clé. Ces étapes clés sont liées à une décision ou un résultat nécessaire pour passer à la phase suivante, et chacune marque l'achèvement de la phase précédente. Chaque étape, ainsi que les actions associées, est présentée en détail dans le présent document d'orientation, y compris les informations concernant:

- Le fondement qui sous-tend l'action, les problèmes à traiter et les questions auxquelles il doit être répondu;
- les objectifs spécifiques de l'action à mettre en œuvre;
- les principales tâches à exécuter dans le cadre de l'action;
- les actions au-delà des besoins essentiels, pour les villes et les régions qui ont l'ambition (et les ressources) d'aller au-delà des tâches fondamentales;
- les exigences relatives au calendrier et à la coordination avec d'autres actions; ainsi que
- une liste de contrôle des mesures à prendre.

Il convient de souligner que l'ordre des actions est logique plutôt que séquentiel⁴⁶. Dans la pratique, les actions peuvent se dérouler partiellement en parallèle ou inclure des boucles de rétroaction. La section relative au calendrier et à la coordination de chaque action met en lumière les aspects essentiels à cet égard. La page suivante fournit une représentation graphique du cycle de planification, suivie d'une description détaillée de toutes les étapes et actions liées à l'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD. Les lignes directrices comprennent des exemples de bonnes pratiques, un glossaire, des outils et des références pour assister les utilisateurs dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable.

Les exemples de bonnes pratiques sont tirés des PMUD mis en œuvre dans toute l'Europe. Certains ne remplissent pas nécessairement toutes les exigences, mais ils servent à illustrer les actions qui font partie du processus d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable. L'objectif est de fournir un portefeuille d'exemples provenant de différentes régions européennes afin de montrer que de bonnes approches de planification sont possibles dans divers contextes. Nombre des exemples illustrent également les actions de planification tournées vers l'avenir.

D'autres exemples sont disponibles à l'adresse : www.eltis.org

Le cycle du PMUD

Le cycle du PMUD consiste en quatre phases de douze étapes principales qui sont décomposées en 32 actions. Les quatre phases du cycle débutent et s'achèvent toutes par une étape clé. Les étapes clés sont liées à une décision ou un résultat nécessaire pour passer à la phase suivante, et chacune marque l'achèvement de la phase précédente. Toutes les étapes et actions devraient être entreprises dans le cadre d'un cycle de planification régulier au sens d'un processus d'amélioration continu.

⁴⁶ Cet aspect est décrit en détail dans le chapitre 1.4 Planification de la mobilité urbaine durable dans la pratique.

Illustration n° 9: Les douze étapes de la planification de la mobilité urbaine durable (2e édition) – Vue d'ensemble à destination des planificateurs



PHASE 1: Préparation et analyse



Étape intermédiaire:
**Décision de
préparer un PMUD**

Point de départ: Décision d'élaborer un PMUD

Le point de départ de l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable devrait être la décision d'améliorer les conditions de mobilité actuelle et la ferme conviction qu'il est nécessaire d'évoluer vers une plus grande durabilité. Il devrait être clairement établi dès le départ que les transports urbains ou la mobilité urbaine ne sont pas une fin en soi, mais devraient contribuer à des objectifs supérieurs, tels que l'amélioration de la qualité de vie et du bien-être. La décision de préparer un PMUD suppose toujours un engagement vis-à-vis de ces objectifs généraux:

- d'amélioration de l'accessibilité pour tous, quel que soit le niveau de revenu ou le statut social;
- d'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité de l'environnement urbain;
- d'amélioration de la sécurité routière et de la santé publique;
- de réduction de la pollution atmosphérique et sonore, des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation d'énergie;
- de viabilité économique, d'équité sociale et de qualité environnementale.

En fonction des contextes national et local, une obligation juridique imposée par le niveau national, une décision officielle émanant d'un organe politique local (tel que le conseil d'une collectivité locale) ou un engagement pris par l'administration locale peut être le moteur de l'élaboration d'un PMUD. En tout état de cause, un engagement réel est nécessaire pour transformer cette obligation, cette décision ou cet engagement en un plan vraiment durable et efficace. En l'absence de porteur politique au niveau local, il peut être difficile de convaincre les autres responsables politiques d'apporter leur soutien. Cela exige des arguments persuasifs présentés par une personne qui est respectée des décideurs. Un projet ou une mesure peut également constituer en soi le point de départ du processus du PMUD. Dans le cas d'une décision liée à un grand projet

d'infrastructure (par exemple, une nouvelle ligne de tram) ou d'une innovation urbaine importante (par exemple, une zone à faibles émissions), cette mesure doit s'inscrire dans un contexte de planification plus large.

Un PMUD peut offrir une approche intégrée pour un projet d'envergure, avec des mesures complémentaires, des objectifs à long terme et une approche participative. En particulier dans le cas des grands projets innovants à forte incidence, un PMUD offre des stratégies globales de participation qui sont nécessaires pour obtenir le soutien du public aux mesures. Un grand projet d'infrastructure peut susciter l'initiative de démarrer une planification globale de la mobilité pour une zone urbaine fonctionnelle, soutenue par une stratégie d'aménagement plus large.

Une approche utile consiste à montrer les défis et les problèmes auxquels la ville sera confrontée si rien ne change, à souligner les avantages découlant d'un plan de mobilité urbaine durable et à insister sur le fait que les électeurs récompenseront de bons résultats. En vue de communiquer l'urgence de la situation, il peut être efficace de simuler les conséquences négatives d'une évolution sans réorientation (par exemple, en ce qui concerne la future congestion du trafic et les pertes économiques qui en résulteront, ou des indicateurs tels que la mortalité routière ou les années de vie perdues dues à la pollution atmosphérique) et de les présenter aux responsables politiques à l'aide de cartes et de chiffres. Les mutations rapides actuelles découlant des technologies numériques mettent en relief l'urgence de l'élaboration d'une approche stratégique cohérente pour la future mobilité durable. En communiquant les avantages, il est souvent utile d'établir un lien avec les questions prioritaires dans votre ville — telles que la qualité de l'air, la circulation, la sécurité routière, le caractère abordable des logements ou la croissance économique — en expliquant comment un PMUD permet de les résoudre. Les références à d'autres villes ayant mis en œuvre avec succès la planification de la mobilité urbaine durable peuvent également être convaincantes (voir le chapitre 1.2).

Il peut être particulièrement difficile d'obtenir un engagement politique, étant donné que les avantages d'un PMUD deviennent pleinement visibles seulement après une période plus longue que le cycle électoral. Il peut être utile d'insister sur la possibilité d'inclure des mesures à plus court terme de haute visibilité dans le PMUD, ce qui peut entraîner le soutien du public à court terme et déclencher une première décision d'élaborer

un PMUD. Par exemple, la transformation temporaire d'espaces publics par des solutions «simples et peu coûteuses» peut aider les citoyens à visualiser les changements positifs souhaités (par exemple, la

fermeture d'une rue en été, une piste cyclable temporaire délimitée par des jardinières, des parklets au lieu de places de stationnement; voir également l'encadré sur la création d'espaces dans l'action 7.2).



La première étape clé et le point de départ de la phase initiale consistent dans une décision explicite des décideurs politiques de préparer un plan de mobilité urbaine durable. Les bases du processus de planification sont jetées en répondant aux questions suivantes:

Quelles sont nos ressources?

Analysez l'ensemble des ressources (humaines, institutionnelles, financières) disponibles pour la planification et mettez en place des structures de travail et de participation appropriées pour commencer. Veillez à ce que les institutions et parties prenantes clés soutiennent le développement du PMUD.

ou les exigences juridiques. Analysez les flux de circulation afin de déterminer la portée géographique du plan — et veillez à ce que les autorités voisines et les parties prenantes y soient favorables. Convenez du calendrier de planification et recrutez un soutien externe, si nécessaire.

Quel est le contexte de planification?

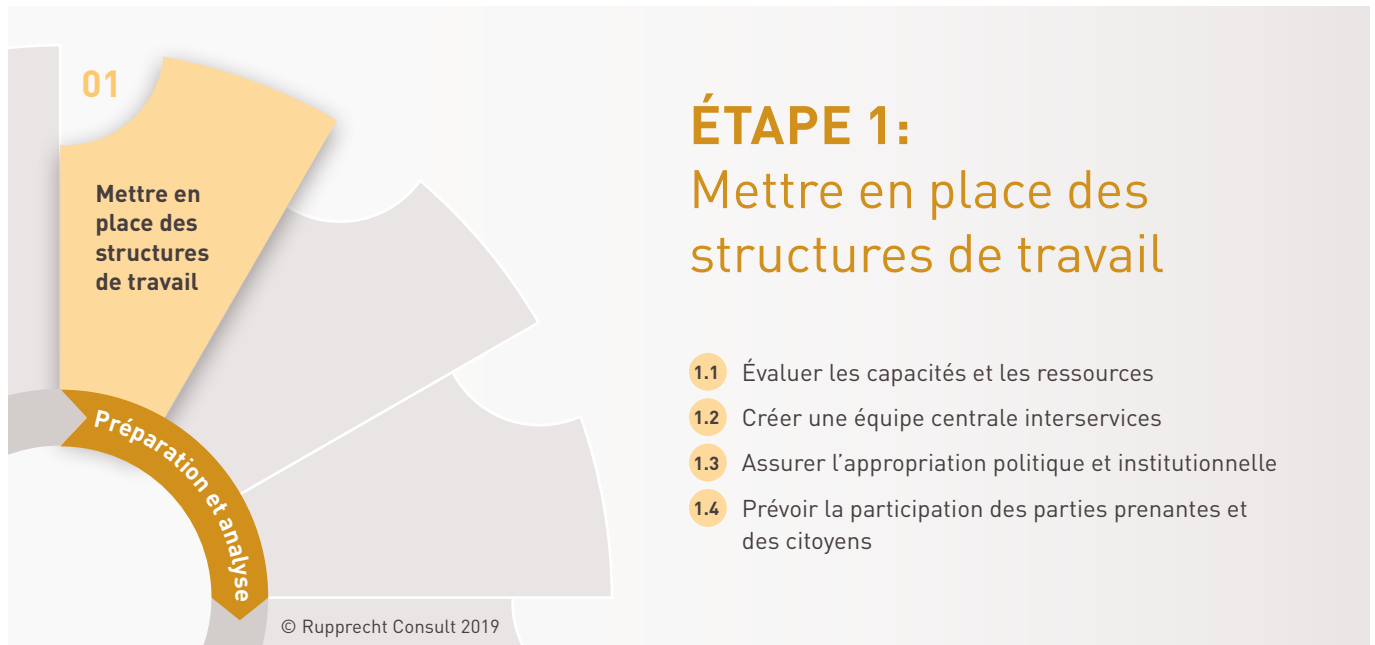
Déterminez les facteurs qui auront une incidence sur le processus de planification, tels que les plans existants

Les actions de cette étape et de la précédente sont étroitement liées et se déroulent souvent en parallèle. Par exemple, la portée géographique doit être définie à un stade précoce afin d'être prise en compte lors de la mise en place des structures de travail.

Quels sont nos principaux problèmes et opportunités?

Analysez la situation de mobilité du point de vue de tous les modes de transport et des aspects pertinents liés à la durabilité sur la base d'un ensemble approprié de sources de données actuelles.

L'étape clé finale de la première phase consiste dans une analyse complète des principaux problèmes et opportunités liés à la mobilité dans l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle.



Au début du processus de planification de la mobilité urbaine durable, il est nécessaire d'analyser les capacités et ressources disponibles afin de mettre en place des structures de travail efficaces. Pour parvenir à un processus de planification réellement intégré, l'équipe centrale responsable de l'élaboration du PMUD doit être bien reliée à toutes les branches pertinentes de l'administration. Il convient de mener des actions dédiées dès le début afin d'assurer l'appropriation politique et de prévoir la participation des parties prenantes et des citoyens à un stade précoce. La première étape a autant pour but de mettre en place des structures de travail efficaces que d'obtenir un large soutien au processus. Les actions de cette étape et de la précédente sont étroitement liées et se déroulent parfois en parallèle. Par exemple, la portée géographique doit être définie à un stade précoce afin d'être prise en compte lors de la mise en place des structures de travail et de participation.

ACTION 1.1: Évaluer les capacités et les ressources

Motivation

Une auto-évaluation des pratiques de planification, des capacités et des ressources est nécessaire dès le début afin d'adapter le processus à votre contexte local. Cela vous permettra de repérer les forces et les faiblesses ainsi que les obstacles et les moteurs susceptibles d'influencer l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable réussi. Une évaluation de vos pratiques de planification actuelles permettra de déterminer dans quelle mesure celles-ci sont alignées sur les principes

énoncés dans le présent document d'orientation. Cette question est étroitement liée à celle de la disponibilité des capacités et ressources pour l'élaboration et la mise en œuvre du plan. Cela concerne les ressources humaines (à savoir, le personnel et les compétences disponibles) ainsi que les ressources financières. Sans ressources suffisantes, il sera difficile de mener à bien un plan réussi.

Objectifs

- Dresser un tableau honnête et clair des forces, des faiblesses et des possibilités que présentent les pratiques de planification actuelles en ce qui concerne l'élaboration d'un PMUD dans votre contexte local (par exemple, cadres politique, institutionnel et juridique).
- S'assurer que la (vaste) gamme nécessaire de compétences en gestion et pilotage de la planification de la mobilité urbaine durable est disponible dans l'autorité locale et parmi les parties prenantes.
- Évaluer les ressources financières potentielles et confirmées pour le bon déroulement du processus de planification et la mise en œuvre des mesures.

Missions

Pratiques de planification

- Analysez vos actions actuelles de planification de la mobilité. Il est recommandé d'utiliser l'outil en ligne d'auto-évaluation PMUD (voir la section des outils) afin de vérifier dans quelle mesure vos processus intègrent déjà les principes du plan de mobilité urbaine durable (les processus sont-ils considérés comme (n')intégrant pas pleinement, dans une mesure limitée, ou pas du tout les principes?). De cette manière, vous pouvez repérer les lacunes qui devraient être corrigées dans le nouveau processus d'élaboration du PMUD.
- Déterminez et analysez les moteurs du processus d'élaboration du plan et ses obstacles dans votre agglomération urbaine, tels que:
 - les moteurs qui peuvent soutenir l'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD (entre autres, les porteurs politiques, la nécessité exprimée d'une meilleure coordination des actions municipales, la synergie avec un autre processus de planification en phase de démarrage);
 - les obstacles institutionnels, à l'acceptabilité, juridiques, réglementaires et financiers affectant l'ensemble du processus de planification [par exemple, la société de bus est-elle privée ou contrôlée par un autre niveau de gouvernance ? Les recettes de la mobilité peuvent-elles servir à financer les mesures de mobilité ? Êtes-vous en position d'avoir une influence sur les prestataires tiers (tels que les sociétés de services d'appel de chauffeur à la demande)? Existe-t-il une volonté politique et un soutien du public, au moins de principe?];



image © Wiltbrasil21 on istock.com

- les obstacles au processus susceptibles de surgir au cours de la planification (par exemple, gestion ou communication entre différents services, ou élections).
- Procédez à une auto-évaluation honnête comme point de départ de l'amélioration des processus et des politiques de planification. Les résultats ne doivent pas nécessairement être rendus publics.

Capacités

- Évaluez les compétences disponibles au sein de l'organisation ou des organisations chefs de file et parmi les parties prenantes. Veillez à ce que toutes les compétences clés pour la planification de la mobilité urbaine durable soient prises en compte (voir la liste dans la section des outils).
- Élaborez une stratégie visant combler les lacunes dans les compétences (par exemple, au moyen de formations, de la coopération, de l'embauche ou de la sous-traitance). Cette tâche devrait être exécutée par une personne familiarisée avec le processus de planification de la mobilité urbaine durable (le cas échéant, en coopération avec votre gestionnaire des ressources humaines).

Ressources

- Définissez le budget nécessaire pour le processus d'élaboration du PMUD et obtenez son approbation politique.
- Évaluez le cadre budgétaire probable pour la mise en œuvre des mesures. Examinez les possibilités de financement locales, régionales, nationales, européennes et extérieures. Cette estimation sera probablement approximative à ce stade, mais elle vous aidera à rester réaliste.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Appliquer la méthode de l'examen par les pairs avec des experts externes pour évaluer les pratiques de planification.
- Coopérer avec d'autres services ou faire intervenir des partenaires externes (par exemple, consultants, universités) pour combler les lacunes dans les compétences (pour plus de détails, voir l'action 2.4).

Calendrier et coordination

- Cette action est nécessaire au début du processus et ses résultats seront pris en compte pour la mise en place de structures de travail efficaces, en particulier pour l'équipe centrale (voir les actions 1.2, 1.3 et 1.4).
- La collecte d'informations essentielles permet de concevoir un processus de planification de la mobilité urbaine durable adapté au contexte local et de décider si un soutien externe est nécessaire ou non (voir les actions 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4).
- Les obstacles seront pris en compte dans la troisième phase de planification des mesures.

Liste de vérifications

- ✓ Inventaire des forces, des faiblesses et des obstacles en ce qui concerne l'élaboration d'un PMUD
- ✓ Synthèse des résultats de l'auto-évaluation comme point de départ de l'optimisation des processus de planification locale
- ✓ Analyse des compétences et ressources financières nécessaires pour le processus de planification
- ✓ Élaboration d'une stratégie visant à combler les lacunes dans les compétences
- ✓ Approbation politique du budget pour le processus du PMUD
- ✓ Évaluation du cadre financier probable de la mise en œuvre des mesures



Méthodes d'évaluation des pratiques de planification

Réunion et examen internes avec l'outil d'auto-évaluation PMUD

Une auto-évaluation peut être aussi simple qu'un groupe de personnes participant au processus de planification réuni autour d'une table pour discuter des forces et des faiblesses des processus existants et de la façon de les améliorer. Pour orienter la discussion, il est recommandé d'utiliser l'outil en ligne d'auto-évaluation PMUD disponible sur Eltis. À l'issue de l'auto-évaluation PMUD, une page de résultats indiquera dans quelle mesure les actions de planification respectent déjà les principes d'un PMUD et fournira des conseils personnalisés en vue de leur amélioration. En laissant les participants à la réunion remplir eux-mêmes le questionnaire, puis en discutant en groupe des similarités et des différences dans les réponses, des informations très pertinentes peuvent être obtenues.

Lien vers l'outil d'autoévaluation du PMUD: www.eltis.org/mobility-plans

Examen par les pairs

Une autre façon d'évaluer l'environnement de planification pour un PMUD est de procéder à un examen par les pairs. Cela signifie qu'un ou plusieurs professionnels de la planification expérimentés, ou d'autres experts dans ce domaine, sont invités à examiner la situation dans votre ville. Le pair évaluateur peut examiner la qualité du processus de planification actuel et de la structure organisationnelle, et aussi les comparer aux «meilleurs de leur catégorie». Il peut apporter un point de vue externe et des observations utiles sur la meilleure façon d'organiser l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable.

Source: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Université Napier d'Édimbourg.



Illustration n° 10: Compétences requises pour la planification de la mobilité urbaine durable

Compétences de gestion pour la coordination du projet

- Gestion de projet (renforcement de la cohésion, élaboration de processus, modération et documentation)
- Gestion financière (planification du budget)
- Gestion du personnel (y compris des équipes pluridisciplinaires composées d'agents internes et externes)

Compétences techniques des membres de l'équipe

- Urbanisme et planification de la mobilité, y compris le cadre réglementaire
- Expertise dans des politiques sectorielles importantes (économique, sociale, environnementale)
- Modération, médiation
- Méthodes de collecte des données et analyses empiriques (enquêtes, entretiens et modélisation)
- Connaissance des mesures de mobilité et évaluation d'impact
- Compétences en rédaction et en conception pour les relations publiques
- Analyses économiques, expertise dans le financement et l'investissement
- Expertise dans le droit des marchés publics.



Besoins budgétaires pour l'élaboration d'un PMUD

Les coûts d'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable diffèrent grandement en fonction du champ d'application, de la disponibilité des plans et études existants et de la nécessité de faire appel à une aide externe. Les éléments les plus coûteux étant la collecte de données et la modélisation des déplacements, il importe de définir clairement le volume de données et le niveau de complexité de la modélisation requis dans votre cas avant de demander l'approbation d'un budget. Les petites villes décident souvent de ne pas utiliser de modèle de déplacement en raison des coûts élevés associés et de la complexité limitée des décisions dans leur contexte, et de cibler plutôt des mesures qui se sont révélées efficaces dans des contextes similaires (pour obtenir des orientations sur le moment auquel il convient d'utiliser un modèle, voir l'activité 4.1). D'autres aspects généralement coûteux, mais très utiles, sont un processus global de participation ainsi qu'une conception et une communication professionnelles.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Koprivnica, Croatia: soutien externe précoce à l'équipe du PMUD

En 2014, la ville de Koprivnica a décidé d'élaborer un PMUD. Dans le cadre de la première étape du processus d'élaboration du plan, la ville a mené des recherches sur les mesures qu'elle devrait prendre et sur les ressources nécessaires pour produire un tel document. Sur la base de ces recherches, l'équipe du PMUD de Koprivnica a établi que la ville ne disposait pas de ressources suffisantes et qu'il était donc nécessaire de faire intervenir des experts en mobilité externes. L'équipe du PMUD a cherché en Croatie des experts en mobilité ayant suffisamment d'expérience pour guider l'équipe à travers le processus d'élaboration. Avec l'aide de ces experts, la ville a réalisé une analyse de la situation et une étude de référence sur la circulation.

Auteur: Nebojsa Kalanj, recueilli par l'ICLEI
Image: Ville de Koprivnica



ACTION 1.2: Créer une équipe centrale interservices

Motivation

L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable représentent un processus complexe qui nécessite de coopérer au-delà des frontières et des domaines et de coordonner les politiques connexes et les organisations (par exemple, coordination avec la planification urbaine, la protection environnementale, l'inclusion sociale, l'égalité hommes-femmes, le développement économique, la sécurité, la santé, l'éducation, les technologies de l'information). Pour coordonner et gérer ce processus, un responsable de projet clairement désigné, disposant de capacités et de ressources suffisantes ainsi que de pouvoirs au sein des organisations est requis pour faire avancer le processus.

Objectifs

- Établir des structures de travail efficaces pour un processus de planification qui utilise au mieux les ressources disponibles.
- Concevoir un PMUD intégré qui tient compte des liens entre les différents modes de transport, au lieu de les traiter de manière isolée, et qui reconnaît les interactions entre les structures urbaines (affectation des sols, densité, fonctions, schémas socio-économiques, écosystèmes) et la mobilité.
- Établir la planification de la mobilité et du transport comme un domaine politique commun et non comme une fin en soi.
- Veiller à ce que les principes fondamentaux de durabilité soient pris en compte tout au long du processus de planification.

Missions

- Nommez un coordinateur de projet disposant des responsabilités, du mandat et des ressources nécessaires pour faciliter et faire avancer le processus de planification. Dans certaines villes, la nomination de deux coordinateurs qui peuvent échanger des idées et alterner leurs absences (telles que les congés) pour maintenir à tout moment le bon déroulement du processus s'est révélée fructueuse.
- Nommez également un directeur de projet plus chevronné (par exemple, le chef de votre service) qui fournit le soutien de haut niveau nécessaire pour

assurer la coopération — et qui représente le processus du PMUD au niveau du pilotage, si nécessaire.

- Constituez une équipe centrale en tant que responsable du projet qui intervient régulièrement tout au long de l'élaboration du plan.
- Assurez-vous que les membres de l'équipe possèdent toutes les compétences de gestion requises pour diriger le processus de planification. Parmi ces dernières figurent les compétences de gestion de projet, politique, technique, financière et du personnel (voir également la section des outils de l'action 1.1).
- En général, le coordinateur du projet possède la plupart de ces compétences de gestion, mais selon votre situation locale, les autres membres de l'équipe peuvent reprendre certaines tâches de gestion.
- Une liaison avec la sphère politique tout au long du processus de planification est importante. Par conséquent, il peut être bénéfique que certains membres de l'équipe entretiennent de bonnes relations avec des maires, d'autres responsables politiques importants et des acteurs clés dans votre gouvernance de planification (pour plus de détails sur la façon d'assurer l'appropriation politique et institutionnelle, voir l'action 1.3).
- Veillez à ce que l'équipe regroupe toutes les compétences techniques et les parcours politiques nécessaires pour prendre des décisions de planification éclairées tout au long du processus. L'urbanisme et la planification du transport sont les compétences les plus importantes, mais la connaissance des domaines de planification connexes, tels que les politiques économiques, sociales et environnementales, est également capitale pour mener à bien un processus de planification réellement intégré dont les résultats sont diffusés dans d'autres secteurs. Par exemple, si le PMUD est élaboré principalement par un service, l'équipe devrait inclure des membres de plusieurs autres services ou unités.
- Tenez compte des compétences opérationnelles requises pour des étapes de planification spécifiques lors de la sélection des membres de l'équipe, mais veillez à ce que l'équipe conserve une taille gérable.

Toutes ces compétences ne doivent pas nécessairement être disponibles dans l'équipe centrale, dans la mesure où il peut être fait appel à d'autres collègues de votre organisation pour les étapes de planification respectives. Pour la plupart des autorités publiques, ces compétences spécifiques peuvent dépasser les capacités de leur personnel, auquel cas il convient de faire appel à une expertise externe pour des tâches techniques spécifiques (voir également l'action 2.4).

- Examinez les résultats de votre auto-évaluation des pratiques de planification, ou procédez à celle-ci de manière optimale en équipe afin de développer une compréhension commune de la définition de la mobilité urbaine durable (voir l'action 1.1). Mettez l'accent sur les liens entre les différents modes de transport ainsi qu'entre les structures urbaines (densité, fonctions, schémas socio-économiques, écosystèmes) et la mobilité. Étendez votre vision au-delà des transports et de la mobilité aux différents besoins de la société (économiques, sociaux, environnementaux) qu'elle doit servir.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Encourager les services à désigner des cadres supérieurs comme membres de l'équipe centrale pour prouver leur engagement et souligner l'importance du PMUD. Souvent, l'équipe centrale comprend deux membres (ou plus) de chaque service, les cadres supérieurs assistant seulement aux réunions qui revêtent une importance stratégique afin de maintenir leur charge de travail à un niveau gérable. Vous pouvez également envisager de constituer un groupe de contrôle distinct composé de décideurs de haut niveau appartenant à votre service et à d'autres services, tels que les chefs de service. Le groupe de contrôle assistera l'équipe centrale dans la prise de décisions importantes tout au long de l'élaboration du PMUD.
- Coopérer avec d'autres services ou faire intervenir des partenaires externes (par exemple, consultants, universités) pour combler les lacunes dans les compétences (pour plus de détails, voir l'action 2.4).
- Envisager d'engager des personnes dont le parcours professionnel n'est pas lié au domaine des transports pour des tâches spécifiques (par exemple, marketing). Cela permet d'apporter l'œil neuf qui est un élément essentiel de la planification de la mobilité urbaine durable. Envisager également de combiner les ressources des différentes parties prenantes pour rémunérer le personnel.

Calendrier et coordination

- Lancer dès le début et ajuster continuellement les structures de travail en fonction de l'évolution des besoins et des circonstances tout au long du processus.
- Tenir compte des exigences en matière de planification et de la portée géographique du PMUD (action 2.1).

Liste de vérifications

- ✓ Désignation du coordinateur du processus de planification
- ✓ Création d'une équipe centrale possédant toutes les compétences requises et comprenant des autorités clés issues de l'ensemble de la zone de planification
- ✓ Développement d'une compréhension commune de la (planification de la) mobilité urbaine durable dans l'équipe

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Édimbourg, Royaume-Uni: Équipe pluridisciplinaire chargée de l'aménagement du territoire

Le PMUD d'Édimbourg est produit par l'équipe du conseil chargée de l'aménagement du territoire. L'équipe centrale est composée de professionnels de la planification du transport et de la mobilité, de professionnels de la qualité de l'air, des urbanistes, des paysagistes et des spécialistes de l'aménagement du territoire. L'équipe plus large qui peut contribuer au processus au cas par cas repose sur les compétences et les connaissances de spécialistes qui vont des équipes en charge du transport (modes actifs, transports publics, ingénierie de la sécurité routière), des responsables de l'occupation des sols, des responsables du développement durable, des économistes et des experts en communication. L'équipe travaille sur trois projets majeurs interdépendants et assure leur coordination: le plan de mobilité urbaine (PMUD), une stratégie de transformation du centre-ville et l'introduction d'une zone à faibles émissions dans Édimbourg.

Auteur: Conseil municipal d'Édimbourg, recueilli par l'institut Wuppertal
Image: Conseil municipal d'Édimbourg



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Bielefeld, Allemagne: Équipe centrale interservices soutenue par un comité de pilotage plus large composé d'experts et de parties prenantes

À Bielefeld, l'équipe centrale du PMUD, composée de cinq personnes, inclut des représentants des bureaux de la mobilité, de l'urbanisme et de l'environnement, ainsi que du bureau du chef du service de l'urbanisme et de la planification de la mobilité et du prestataire local de transport public. Le choix de membres d'équipe chevronnés qui intervenaient également dans des processus de planification parallèles pertinents a permis d'assurer une bonne coordination et un lien étroit avec les décideurs politiques. L'équipe a été soutenue par un expert externe expérimenté qui a conduit l'analyse de la mobilité, a modéré et documenté le processus de participation et a défini une vision et des buts sur la base de plusieurs ateliers avec un comité de pilotage composé de parties prenantes. Tous les résultats ont été produits en étroite coordination avec l'équipe centrale qui s'est réunie régulièrement pour gérer le processus et prendre des décisions.

Auteur: Olaf Lewald, ville de Bielefeld, recueilli par Polis
Image: Grafikbüro Wilk



ACTION 1.3: Assurer l'appropriation politique et institutionnelle

Motivation

L'identification des parties prenantes clés et l'assurance qu'elles développent un sentiment d'appropriation sont essentielles pour le succès à long terme de la planification de la mobilité urbaine durable. Une bonne analyse des parties prenantes peut permettre de repérer les potentiels conflits et coalitions, et de déterminer comment ces derniers peuvent influencer sur votre processus de planification au niveau de la couverture géographique, l'intégration des politiques, la disponibilité des ressources et la légitimité générale. La participation précoce des parties prenantes politiques et institutionnelles les aide à développer un sentiment d'appropriation et renforce la probabilité qu'elles soutiendront les résultats du processus.

Objectifs

- Créer une base solide pour une coopération durable entre les groupes de parties prenantes.
- Repérer les synergies ou les conflits potentiels entre les parties prenantes.
- Accroître la capacité de pilotage et l'acceptation de l'élaboration et de la mise en œuvre du PMUD.

Missions

- Identifiez toutes les parties prenantes concernées ainsi que leurs objectifs, leurs pouvoirs, leurs capacités et leurs ressources de planification (par exemple, en utilisant l'outil de cartographie des parties prenantes, voir le tableau des compétences et la matrice influence-intérêt dans la section des outils ci-dessous).
- Favorisez une coalition plus large qui soutient votre PMUD et crée un sentiment d'appropriation. Obtenir le soutien aussi bien du parti au pouvoir que de l'opposition permet d'assurer la continuité. Évitez les conflits importants avec un ou plusieurs acteurs puissants, mais restez fidèle aux principes fondamentaux de la mobilité durable. Élaborez une stratégie de coordination des parties prenantes simple afin d'orienter cette tâche.
- Rencontrez personnellement les responsables politiques et professionnels clés à un stade précoce pour discuter de leurs idées et de leur participation.

- Promouvez le concept de planification de la mobilité urbaine durable auprès des responsables politiques et des collègues dans tous les services pertinents, par exemple en organisant des séminaires de sensibilisation ou une excursion dans une ville modèle en matière de mobilité durable.
- Adoptez dès le départ une approche ouverte et transparente vis-à-vis de la coopération entre acteurs (y compris les organisations au-delà des frontières municipales), en veillant à l'intervention d'acteurs issus de domaines politiques différents (par exemple, services administratifs différents).

Calendrier et coordination

- Dès le début: détermination et analyse des parties prenantes.
- Évaluer régulièrement si des changements sont intervenus dans les coalitions de parties prenantes.
- Débuter les actions de sensibilisation à un stade précoce du processus.
- Le soutien politique et la participation sont constamment nécessaires, voir l'illustration 2 pour un aperçu du calendrier et de la coordination des décisions politiques.

Liste de vérifications

- ✓ Identification des groupes de parties prenantes
- ✓ Analyse des constellations d'acteurs
- ✓ Développement d'une approche de base en matière de coordination des parties prenantes
- ✓ Mise en place d'un soutien politique
- ✓ Concrétisation de l'engagement général des parties prenantes vis-à-vis des principes de durabilité



Selon le domaine d'action, différents types de parties prenantes devraient participer à la planification de la mobilité urbaine durable. Pour ce qui est de la logistique urbaine, un ensemble hétérogène de parties prenantes est concerné. Par conséquent, le guide thématique **Planification de la logistique urbaine durable** recommande de créer une plateforme multiacteurs pour la planification de la logistique urbaine. Trois principaux groupes devraient intervenir directement dans le processus via la plateforme:

- les acteurs de la chaîne d'approvisionnement (par exemple, transitaires, opérateurs de transport, expéditeurs, principales chaînes de détail, commerçants);
- les autorités publiques (par exemple, gouvernement régional ou national);
- les autres parties prenantes (par exemple, associations de l'industrie et du commerce, associations de consommateurs, milieu universitaire et de la recherche);
- les experts.

De plus amples informations sur la plateforme et la façon d'intégrer la logistique urbaine dans la planification de la mobilité urbaine durable figurent dans le guide thématique.



Identification des parties prenantes concernées

Le tableau ci-dessous vous aide à faire participer les parties prenantes qui possèdent toutes les compétences et les connaissances nécessaires pour la planification de la mobilité urbaine durable. Il vous permet de vérifier vos idées sur qui doit participer, et d'identifier les (nouvelles) organisations ou personnes qui apporteront les compétences ou les connaissances manquantes. Selon le concept, les PMUD ne peuvent être fructueux que lorsque les partenaires participants réunissent les quatre capacités fonctionnelles suivantes:

1. capacité à susciter un soutien politique;
2. pouvoir de régulation sur les réseaux et services de transport;
3. excellence technique en matière de développement de PMUD;
4. capacité à susciter le soutien du public ou à comprendre les besoins et les urgences du public.

Illustration n° 11: Le modèle de Kingdon appliqué dans le contexte des PMUD: fonctionnalités et pertinence correspondante, parties prenantes et ressources (sur la base de Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., *Manuel de coopération institutionnelle de CHALLENGE: Travailler en collaboration avec des partenaires institutionnels dans le contexte des plans de mobilité urbaine durable*, 2016, p. 24, www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Fonctionnalité	Pertinence	Quelles parties prenantes?	Ressources clés
Soutien politique	Qui peut garantir un soutien politique et des ressources, au sein du secteur des transports et au-delà?	<ul style="list-style-type: none"> • Maires et conseillers municipaux (de la majorité comme de l'opposition) des villes préparant un PMUD • Maires et représentants des villes voisines • Présidents des régions métropolitaines, des provinces, des comtés et des régions concernés • Représentants des mairies d'arrondissements ou de quartier • Partis politiques • Responsables politiques issus des différentes autorités locales au sein du partenariat du PMUD 	Vision, leadership, pouvoir, ressources
Pouvoir de régulation sur les réseaux de transport	Qui gère les réseaux de transport respectifs?	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés de transport en commun (bus, tramway et métro urbains, et cars et trains régionaux) • Propriétaires des infrastructures de transport (stationnement, pôles d'échanges, etc.) • Compagnies ferroviaires nationales • Autorités portuaires (le cas échéant) • Aéroports (le cas échéant) • Fournisseurs de nouveaux services de mobilité (par exemple, partage de vélos, covoiturage) 	Faisabilité technique

Fonctionnalité	Pertinence	Quelles parties prenantes?	Ressources clés
Expertise technique	Qui possède les données et l'expertise nécessaires pour aboutir à un plan techniquement fiable?	Experts techniques issus de différentes organisations: <ul style="list-style-type: none"> • services de l'administration municipale ou de l'administration publique (planification du transport, aménagement du territoire, développement économique, environnement, santé, tourisme, loisirs, etc.); • universités et autres institutions de recherche; • sociétés spécialisées; • institutions spécialisées; • organisations non gouvernementales et associations spécialisées. 	Plan fiable sur le plan technique
Soutien du public	Qui comprend les points de vue des parties prenantes et du public?	Organes gouvernementaux assurant un accès aux citoyens, aux autres parties prenantes et aux médias. Au sein des services municipaux, il peut s'agir: <ul style="list-style-type: none"> • du service de la communication; • des forces de police; • du service du développement économique, de coaches en recherche d'emploi; • du défenseur des droits/du médiateur de la ville; • du service de l'éducation; • de modérateurs de conseils consultatifs dans différents domaines politiques (transport et aménagement du territoire, développement économique, conseil municipal à la jeunesse, etc.). 	Valeurs, sens de l'urgence



Analyse des constellations d'acteurs

Une fois les parties prenantes identifiées, il convient d'analyser les constellations entre ces acteurs. Cette analyse devrait se fonder sur une liste de différents critères ou d'attributs qui sont pertinents pour le cas en question, par exemple, intérêt, pouvoir, influence mutuelle, coalitions, etc. De cette manière, vous pouvez découvrir les objectifs de chaque partie prenante, leurs intentions cachées et s'ils se considèrent comme «gagnants» ou «perdants» en cas de mise en œuvre d'un projet déterminé.

L'objectif d'une analyse systématique des constellations d'acteurs est de dresser un tableau clair des conflits d'intérêts ou des coalitions éventuelles et d'être en mesure de mieux déterminer les groupes de parties prenantes qui peuvent présenter différents niveaux d'intérêt, de capacité et de connaissance dans le domaine concerné. Cette analyse peut être notamment réalisée en mettant au point une «matrice influence-intérêt» qui groupe les parties prenantes selon leur niveau d'influence/importance:

Illustration n° 12: Matrice influence-intérêt (sur la base de UN-Habitat, *Tools to Support Urban Decision Making*, Nairobi, 2001, p. 24)

	Influence faible	Influence élevée
Enjeu faible	groupe de parties prenantes le moins prioritaire	utile pour la formulation d'avis et de décisions, la négociation
Enjeu élevé	groupe de parties prenantes important qui doit être responsabilisé	groupe de parties prenantes le plus important

Au cours du processus d'identification des parties prenantes, envisagez de déterminer le rôle des «porteurs locaux» existants. Il s'agit de personnalités clés du réseau local qui sont particulièrement reconnues pour leurs compétences personnelles, leurs contacts et leur rôle significatif dans la mobilisation de ressources, la création d'alliances, etc. Dans le contexte du PMUD, envisagez une évaluation stratégique précoce de leur rôle — de telles personnes peuvent exercer une influence exceptionnelle sur le processus et vous pourriez vouloir les avoir à vos côtés.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Budapest, Hongrie: Tables rondes régulières des décideurs

En vue de soutenir une nouvelle forme de processus décisionnel institutionnel pour la planification des mesures du PMUD, le centre des transports de Budapest (BKK) a institué un «comité du PMUD». Dans le cadre de tables rondes régulières, le comité du PMUD sert de forum de discussion et de coordination des mesures et des plans du projet. Le comité peut également présenter des propositions au conseil municipal concernant de nouvelles mesures du PMUD. Il compte 21 membres issus des principales institutions parties prenantes, telles que la municipalité, les ministères et les institutions gouvernementales de planification de la mobilité, la compagnie nationale ferroviaire, le conseil régional, les principaux opérateurs et des experts universitaires. Des contacts personnels et l'organisation professionnelle des événements sont nécessaires pour former un comité efficace.

Auteur: Centre des transports de Budapest (BKK), recueilli par UBC
Image: Centre des transports de Budapest (BKK)



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Londres, Bruxelles, Dresde, Groningue, Ljubljana: Maires forts pour le PMUD

Ces dernières années, plusieurs responsables politiques de haut niveau dans les villes européennes ont apporté un soutien massif à la mobilité durable et à leur PMUD local. Les maires se concentrent souvent sur une mesure, un objectif ou une vision spécifique. Le maire de Londres (UK) Sadiq Kahn a axé sa stratégie sur l'accessibilité et la qualité de l'air. Dans la région de Bruxelles (BE), l'ancien ministre de la mobilité Pascal Smet a soutenu la transition d'une ville faite pour les voitures à une ville faite pour les personnes. À Dresde (DE), le conseiller municipal Raoul Schmidt-Lamontain a fièrement fait la promotion de la marque «MOBI» qui s'applique aux modes et services de mobilité durable. À Groningue (NL), le maire adjoint à la mobilité Paul de Rook poursuit la longue tradition d'utilisation de bicyclettes de la ville. À Ljubljana (SI) le maire adjoint Dejan Crnek joue un rôle promotionnel européen en qualité de président du comité consultatif politique de CIVITAS. Il a fortement développé la multimodalité dans sa ville.

recueilli par Polis
Image: Polis



ACTION 1.4: Prévoir la participation des parties prenantes et des citoyens

Motivation

Une transition vers la mobilité durable nécessite un soutien actif de la part des parties prenantes et du grand public. La collaboration avec les parties prenantes est généralement considérée comme une pratique courante — mais souvent, seuls certains groupes ont réellement leur mot à dire sur la planification. Il est essentiel de veiller à la participation de l'ensemble des parties prenantes tout au long du processus de planification, en répondant à leurs exigences spécifiques. Cela permet de légitimer le PMUD et d'en améliorer la qualité. Seul un plan de mobilité urbaine durable développé en coopération avec des parties prenantes importantes et le public sera accepté et efficace dans la pratique et sur le plan financier. La participation des citoyens et des parties prenantes est donc un élément fondamental d'un PMUD.

La participation des parties prenantes requiert une stratégie dédiée, reposant sur différents formats et techniques pour ce qui est des relations avec les autorités, les entreprises privées, les organisations de la société civile ou avec l'ensemble de ces dernières. La participation du public est fondamentale pour garantir la légitimité et la qualité du processus décisionnel et est également exigée par les conventions de l'UE et les conventions internationales.

Objectifs

- Garantir la participation bien structurée de toutes les parties prenantes pertinentes tout au long des étapes clés du processus de planification.
- Créer une culture de la planification transparente fondée sur le dialogue ainsi que sur une communication et une consultation régulières.
- Encourager et autoriser les citoyens à participer et à se joindre au débat, en particulier dans les phases précoces de planification lorsque les processus sont encore ouverts et flexibles.
- Concevoir des approches durables et soutenues pour le processus de participation qui visent à améliorer la qualité de vie des habitants et à créer un sentiment généralisé d'appropriation du processus de planification chez le public.
- Renforcer la vitalité de la société civile et de la culture politique locale.
- Améliorer la qualité, l'efficacité, l'efficience (rapport coût/efficacité), la transparence, l'acceptation et la légitimité globales de la planification de la mobilité urbaine durable.



Qui sont les «citoyens» et les «parties prenantes»?

Les **citoyens** désignent l'ensemble des personnes résidant et/ou travaillant dans la zone urbaine fonctionnelle pour laquelle votre PMUD est en cours de préparation. Dans le présent document, ce terme est utilisé de manière largement interchangeable avec les termes «personnes», «habitants» et «public».

Les **parties prenantes** désignent l'ensemble des individus, groupes ou organisations affectés par et/ou en mesure d'affecter le PMUD. Bien que les citoyens en fassent partie, dans le présent document, le terme «parties prenantes» fait principalement référence aux parties prenantes institutionnelles, telles que les autorités publiques, les partis politiques, les groupes citoyens et communautaires, les organisations commerciales, les opérateurs de transport et les instituts de recherche.

En général, les parties prenantes clés participent plus étroitement au processus du PMUD que le grand public. Par conséquent, il est nécessaire de veiller à ce que les intérêts de toutes les couches de la société concernées, notamment les groupes «difficiles à atteindre» généralement sous-représentés, soient correctement représentés parmi les groupes de parties prenantes participants.

Missions

- Mettez en place des actions de participation dans le cadre des pratiques de planification de base. Déterminez les étapes de la planification auxquelles les parties prenantes et les citoyens prendront part (voir les recommandations dans l'illustration 13 concernant la participation des citoyens au cours du processus du PMUD) et les méthodes de participation adaptées à chacun d'entre eux (voir l'illustration 14 sur les méthodes et les outils de participation). Passez en revue les outils de participation en personne et en ligne et sélectionnez les plus utiles.
- Créez un «comité de pilotage» permanent composé de responsables politiques importants et d'autres parties prenantes clés. Ce groupe fournit des orientations et des informations sur les décisions stratégiques tout au long du processus de planification. Utilisez la cartographie des parties prenantes réalisée au cours de l'action 1.3 pour déterminer quelles parties prenantes inclure. Faites régulièrement participer le «comité de pilotage» aux réunions ou aux briefings et demandez-lui ses observations pour définir le cadre des décisions clés.
- Élaborez une stratégie et un calendrier de communication et de participation, y compris une stratégie globale pour les actions de relations publiques (telles que la participation des médias).
- Encouragez autant que possible la participation interactive (voir la section ci-dessous «Actions au-delà des besoins essentiels»), mais incluez dans votre stratégie au moins une communication proactive au public (à savoir, vous approchez le public et non le contraire).
- Veillez à faire participer toutes les couches de la société concernées, entre autres les personnes handicapées, les jeunes et les personnes âgées, les minorités ethniques, les personnes moins fortunées, les parents célibataires et les autres groupes «difficiles à atteindre» généralement sous-représentés. Ne les considérez pas simplement comme des bénéficiaires et invitez-les à prendre part au processus de planification. Soyez attentif aux groupes de pression qui peuvent bloquer le processus.
- Prévoyez des communiqués pour annoncer qu'un nouveau PMUD sera développé et que tous les groupes de citoyens et de parties prenantes pourront participer. Envisagez d'utiliser une combinaison d'outils, y compris les formats conventionnels tels

que des publicités imprimées dans des journaux, des annonces sur des sites internet, des bulletins d'information ou des lettres destinées aux ménages, mais également des formats plus récents tels que les médias sociaux, de courtes vidéos, un centre d'accueil ou un site internet dédié. Voir l'illustration 14 pour toute information complémentaire.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Prévoir la participation plus active des parties prenantes et des citoyens au moyen d'une gamme plus étendue d'outils de participation tout au long du processus (par exemple, voyages d'étude, événements destinés aux parties prenantes, un forum en ligne, des réunions citoyennes).
- Étendre la portée de la participation des parties prenantes à d'autres groupes, notamment les groupes d'intérêt et de pression (mais veiller à ce que les discussions essentielles soient correctement modérées).
- Assurer une transparence maximale et permettre un processus décisionnel plus démocratique, participatif tout au long du processus (convention d'Aarhus).
- Pour les villes avancées: faire participer activement les parties prenantes au processus décisionnel et à la gestion de l'élaboration du PMUD.



Détails relatifs aux tâches

Questions à aborder dans la stratégie de participation

Quatre questions principales sur le processus doivent être prises en compte lors de la préparation d'une stratégie de participation.

- **Pourquoi?** Pourquoi le processus de participation est-il entrepris? Comment influencera-t-il la stratégie/le plan?
- **Qui?** Qui devrait participer au processus décisionnel? Comment identifier ces personnes?
- **Comment?** Comment la participation sera-t-elle organisée? Quels outils et techniques devraient être utilisés?
- **Quand?** Quand les différentes activités devraient-elles avoir lieu? Quand la participation n'est-elle pas appropriée?

Calendrier et coordination

- Achever la planification des principales actions de participation avant d'initier le processus de planification.
- Créer un «comité de pilotage» composé de responsables politiques et d'autres parties prenantes clés avec le groupe central (nouvellement constitué) (voir l'action 1.2), en tenant compte des exigences en matière de planification et de la portée géographique de votre PMUD (voir l'action 2.1).
- Faire participer les parties prenantes tout au long du processus.
- Veiller à faire intervenir les citoyens dans les décisions importantes de certaines étapes. La participation des citoyens pourrait être plus fructueuse si elle était organisée de manière efficace dans certaines actions, au lieu de s'efforcer de les faire participer à trop d'actions et de risquer ainsi de décourager leur participation. L'illustration ci-dessous recommande les étapes utiles pour la participation des citoyens.

Illustration n° 13: Participation des citoyens au processus du PMUD





image © Orbon Alija on istock.com

Participation des citoyens au processus du PMUD – Mode d’emploi

La participation des citoyens devrait avoir lieu tout au long du cycle du PMUD, mais pas à chacune des douze étapes. L’illustration 13 recommande les points sur lesquels mettre l’accent. Il suggère des étapes et des actions au cours desquelles des décisions importantes devront être prises et le processus de planification bénéficiera des idées, des visions et de l’engagement des habitants.

La participation des citoyens est payante dès le départ. Lorsque la décision de préparer un PMUD est prise, ils peuvent déjà en être informés et un groupe de citoyens intéressés peut être mobilisé. Mais les quatre étapes de planification les plus importantes pour la participation des citoyens sont l’examen des scénarios (action 4.2), la construction des visions (action 5.1), la sélection et la validation des séries de mesures (action 7.2) et la mise en œuvre (action 11.2). En outre, votre PMUD bénéficie de la participation des citoyens lors de l’analyse des problèmes liés à la situation de mobilité (action 3.2), garantissant un large soutien du public en faveur des actions prévues (action 8.4), et lors de l’évaluation des réussites et des échecs (voir l’action 12.1).

Outre ces actions, les étapes clés sont le moment idéal pour communiquer au public les résultats de la phase complétée. En particulier, la troisième étape clé offre la possibilité de valider l’orientation stratégique avec les citoyens, et la quatrième étape clé bénéficie de la célébration de l’adoption du PMUD avec les citoyens. Lorsque vous prévoyez des événements ou d’autres méthodes en vue de la participation des citoyens, gardez à l’esprit ces quelques règles:

- faites preuve de créativité, mais également d’autocritique en ce qui concerne les outils et les formats de participation suggérés. Par exemple, les applications et les enquêtes en ligne pourraient ne pas atteindre tous les groupes cibles (notamment les personnes âgées, les personnes ne disposant pas d’un accès à un ordinateur). Par conséquent, prévoyez toujours un format hors ligne en plus du format en ligne;
- il est essentiel de communiquer la façon dont les résultats de la participation des citoyens sont utilisés pour le processus, en soulignant qu’ils ne disparaîtront pas simplement au fond d’un tiroir. Promettez aux participants que chaque contribution sera prise en considération et informez-les si un élément est retenu pour le PMUD;
- Prenez en compte la question de la langue. Vous pourriez exclure les personnes issues de l’immigration si vous utilisez uniquement la langue locale. Veillez également à ne pas utiliser un jargon technique;
- pour toute réunion publique, choisissez avec soin le lieu et assurez-vous qu’il est facilement accessible, sans barrière à l’entrée, qu’il est desservi par les transports publics et qu’il offre des équipements appropriés ainsi qu’une salle bien éclairée et dotée d’une bonne acoustique. Prévoyez la disposition des places assises et tenez compte des différents concepts en la matière qui n’impliquent pas de hiérarchies de pouvoirs;
- prenez en considération les différents plannings des personnes et organisez votre événement de préférence le soir. Un événement dans l’après-midi pourrait exclure les employés, tandis qu’un événement en soirée peut être compliqué pour les parents;
- veillez à assurer une animation professionnelle et respectueuse.

Liste de vérifications

- ✓ Détermination et sélection du calendrier, des méthodes et des groupes de citoyens participants
- ✓ Finalisation de l’approche de participation et de communication
- ✓ Création d’un comité de pilotage avec les parties prenantes clés



Illustration n° 14: Outils et méthodes de participation recommandés pour l'élaboration d'un PMUD (les plus importants sont indiqués en caractères gras), sur la base des quatre phases du PMUD, et classés selon le niveau de participation (du niveau de participation le plus faible : «information» au niveau de participation le plus élevé «responsabilisation», en passant par les niveaux «consultation» et «collaboration»)

	Préparation et analyse	Élaboration de la stratégie	Planification des mesures	Mise en œuvre et suivi
Information	<p>Face à face: évènement d'information, conférence de presse, kiosque d'information dans des espaces publics, exposition dans des espaces publics, campagne d'information avec une «célébrité locale», parties prenantes locales/citoyens locaux agissant en qualité de communicants et de multiplicateurs pour la communauté</p> <p>Impression: affiche, prospectus, brochure</p> <p>En ligne: publications sur les médias sociaux, site internet, application d'information, émissions/podcasts, chaîne de vidéo, bulletin d'information</p>			
Consultation	<p>Médias sociaux (enquêtes), formulaire d'évaluation sur un site internet, enquête/formulaire d'évaluation via une application</p>			
	<p>Questionnaires et enquêtes, entretiens (téléphone, personnes clés, etc.)</p>	<p>Enquête selon la méthode de Delphes sur les futures tendances</p>	<p>Enquêtes pour la sélection des mesures, données de production participative</p>	<p>Questionnaires d'évaluation et enquêtes, entretiens d'évaluation (téléphone, personnes clés, etc.), données de production participative, journal (de déplacement), marche à l'aveugle</p>
Collaboration	<p>Groupes de discussion, world café, évènements thématiques, table ronde des parties prenantes, discussion publique</p>			
	<p>Atelier d'analyse des problèmes, brainstorming/brainwalking, marche à l'aveugle</p>	<p>Atelier d'élaboration de scénarios, évènement de visualisation, atelier sur les perspectives d'avenir, évènement dans un espace ouvert, géoconception participative</p>	<p>Hackathon, atelier d'élaboration de mesures, Planning for Real (« Planification en mode réel »)</p>	<p>Visite sur le site de mise en œuvre, maintenance conjointe (programmes d'adoption), laboratoire vivant</p>
Responsabilisation	<p>Jury citoyen/comité consultatif citoyen, votes</p>			
			<p>Budgétisation participative</p>	<p>Maintenance/Mise en œuvre conjointe (programmes d'appropriation, par ex., arbre d'appropriation)</p>

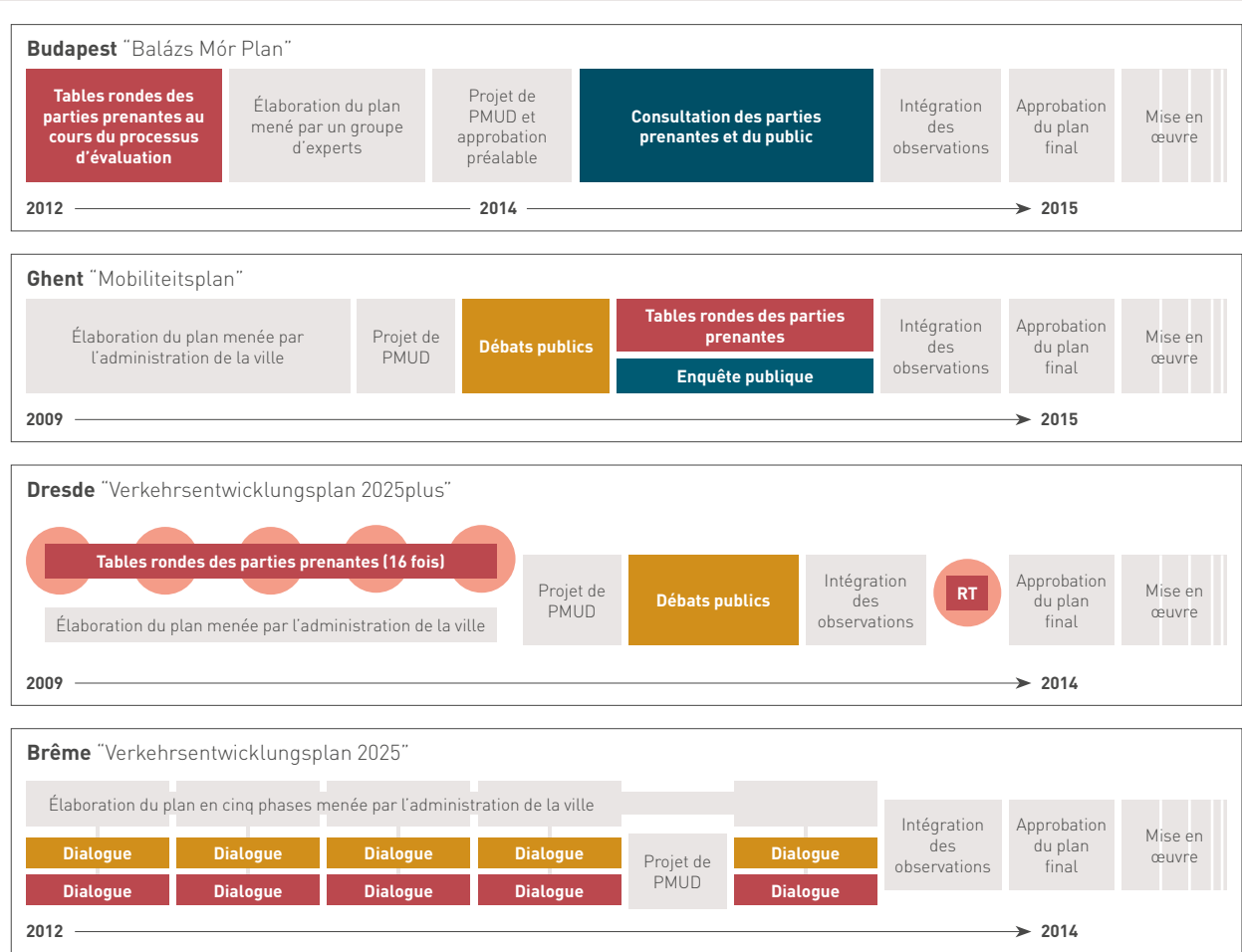


Exemples pratiques de participation des citoyens et des parties prenantes au processus du PMUD

Les villes de Budapest, Gand, Dresde et Brême ont mis au point des approches individuelles en vue d’intégrer la participation des citoyens dans le processus du PMUD — en fonction de leur contexte local, de l’expertise dans la planification, des ressources et des capacités.

Des formats mixtes ont été appliqués (par exemple, Budapest, Gand), ainsi qu’une participation distincte, mais simultanée, des parties prenantes et des citoyens (par exemple, Brême, Gand) et une participation progressive (Dresde). Il est à noter que l’illustration ci-dessous présente des exemples sélectionnés afin de montrer la grande variété d’approches possibles. Il existe évidemment plusieurs autres façons de faire participer les parties prenantes et les citoyens, selon le contexte de planification de la ville.

Illustration n° 15: Exemples pratiques de participation des citoyens et des parties prenantes au processus du PMUD, Rupprecht Consult, 2016 (sur la base de Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., *Manuel de Participation de CHALLENGE: Mobilisation active des citoyens et parties prenantes dans l’élaboration des plans de mobilité urbaine durable*, 2016, p. 17 www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



Remarque: La présente illustration ne reflète pas la durée de chaque phase de planification.
© Rupprecht Consult 2019

Participation des ■ Citoyens ■ Parties prenantes ■ Citoyens et parties prenantes

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Brno, République tchèque: Stratégie de participation des citoyens combinant des formats traditionnels et en ligne

La ville de Brno a mis au point une stratégie de participation au PMUD en coopération avec une société de conseil spécialisée dans la communication et la participation, qui a aidé la ville à mener un processus de participation professionnel et significatif. La stratégie comprenait des méthodes traditionnelles, telles que des débats publics, des tours de tables, et des échanges via un site internet dédié, mais également de nouvelles approches, telles qu'un atelier d'experts appelé «Brno Mobility – 2050 Vision». Dans le cadre du processus d'engagement de 2015 à 2018, plus de 2 500 commentaires émanant des citoyens ont été analysés, plus de 500 personnes ont participé à environ 30 événements, et plusieurs ateliers réunissant des citoyens, des experts, des arrondissements urbains et des municipalités, ainsi que des responsables politiques, ont été organisés.

Auteur: va Rorečková (Machalová) et Lukáš Bača, ville de Brno, recueilli par EURO CITIES | **Image:** Marie Schmerková (municipalité de la ville de Brno)



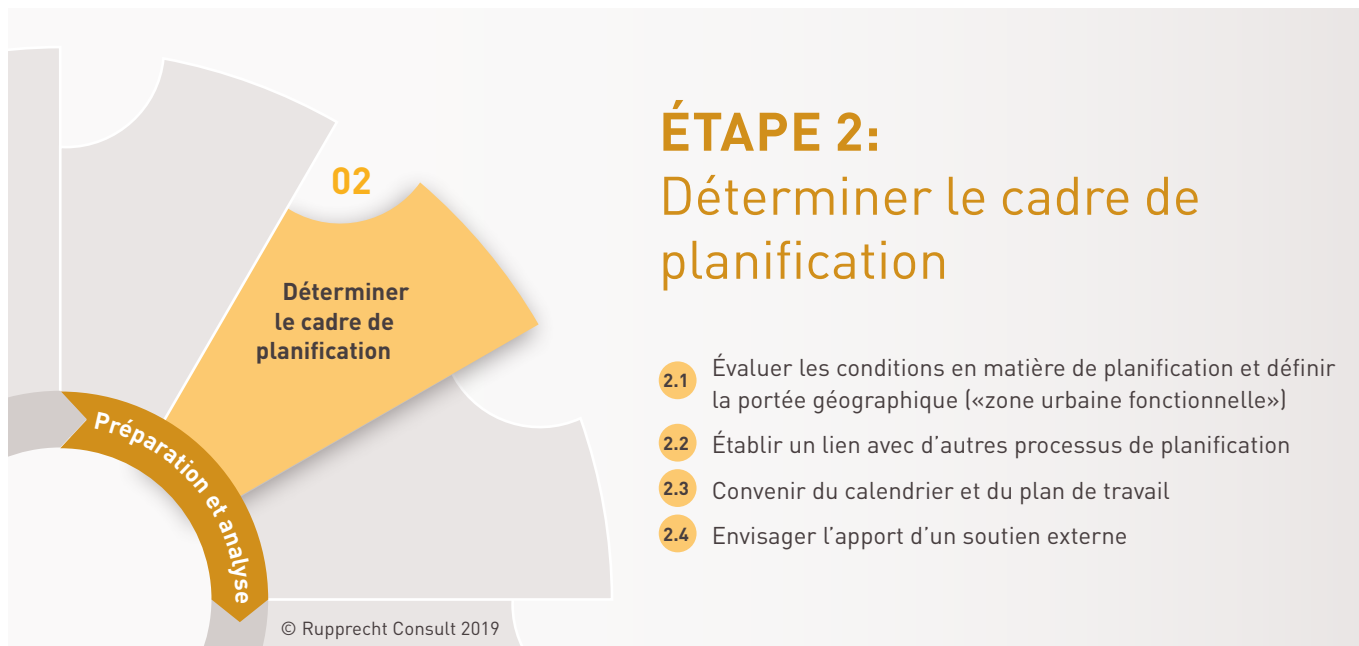
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Vilnius, Lituanie: Engagement global donnant lieu à un sentiment généralisé d'appropriation du PMUD

La première étape du processus du PMUD de Vilnius a consisté à préparer une feuille de route pour la gestion du projet, qui recensait les stratégies de collaboration avec les parties prenantes pertinentes et les citoyens. Quatre objectifs clairs ont été définis: préciser les attentes; communiquer constamment des informations sur le processus; atteindre des groupes cibles spécifiques et organiser des événements de sensibilisation. Vilnius a collaboré avec des spécialistes du comportement et des sociologues afin de déterminer les façons les plus efficaces de communiquer avec les différents groupes cibles (responsables politiques, parties prenantes, citoyens). Une personne chargée de coordonner les activités, le budget suffisant, des objectifs clairs et les indicateurs de performance a aidé à mener une campagne réussie et à lancer le débat sur le PMUD parmi la communauté locale, les médias et les responsables politiques.

Auteur: Kristina Gaučė, recueilli par UBC
Image: Saulius Žiūra





Le contexte de planification, qui va de pair avec la mise en place des structures de travail, doit être déterminé de manière à adapter l'élaboration du plan de mobilité urbaine durable à la situation locale. Cela inclut la définition de la portée géographique qui, dans l'idéal, devrait couvrir la «zone urbaine fonctionnelle». D'autres aspects importants sont le respect des exigences juridiques en matière de planification, et l'établissement d'un lien avec les processus de planification dans d'autres domaines. Les résultats de l'ensemble des actions précédentes sont ensuite résumés dans un calendrier et un plan de travail convenus qui doivent être approuvés sur le plan politique afin de créer un sentiment de fiabilité chez les intervenants. Si un manque de capacités a été repéré au préalable, des dispositions adéquates doivent être prises pour obtenir un soutien externe en vue de l'élaboration du PMUD.

ACTION 2.1: Évaluer les conditions en matière de planification et définir la portée géographique (sur la base de la « zone urbaine fonctionnelle»)

Motivation

Un plan de mobilité urbaine durable s'inscrit dans un cadre régional ou national de planification plus large. Il inclut par exemple les réglementations, les sources de financement ou les stratégies de niveau supérieur pour le développement du territoire et des transports (par exemple, un plan national de transport, le cas échéant). Il est essentiel d'évaluer l'incidence du cadre régional ou national de planification afin d'exploiter les opportunités et d'éviter les conflits avec des autorités de niveau supérieur à un stade ultérieur.

Un PMUD devrait couvrir la zone urbaine fonctionnelle (à savoir, la zone de déplacement domicile -travail) qui, dans la plupart des cas, se situe au-delà des frontières administratives de la municipalité. En l'absence de réglementation régionale ou nationale applicable à la

portée géographique d'un PMUD, la couverture géographique la plus appropriée doit être convenue par les parties prenantes concernées et approuvée par l'organe politique. D'une part, elle dépend de la zone dont les autorités locales ou régionales respectives ont la responsabilité. Mais d'autre part, elle doit respecter autant que possible les schémas réels de mobilité. Un plan qui couvre l'ensemble de l'agglomération urbaine sera bien plus efficace qu'un plan qui ne couvre que certaines parties.

Missions

- Veillez à ce que les exigences juridiques régionales, nationales et européennes applicables au PMUD soient définies.
- Obtenez une idée précise de la façon dont le cadre régional, national et européen influera sur le processus de planification.
- Définissez la portée géographique de votre plan, lequel couvre habituellement la zone urbaine fonctionnelle des schémas réels de mobilité (par exemple, zone de déplacement domicile-travail).
- Identifiez le ou les organe(s) appropriés qui prendront la direction du processus de planification.
- Obtenez une décision politique approuvant la portée géographique et l'organisation chef de file.
- Veillez à ce que les liaisons avec les corridors de transport longue distance soient prises en compte.

Objectifs

Exigences en matière de planification

- Recenser, documenter et évaluer:
 - les règles juridiques et les orientations relatives aux modalités d'élaboration d'un PMUD, y compris les éventuelles exigences applicables à la portée géographique ou aux responsabilités des différents types d'autorités de planification (le cas échéant);
 - les critères de financement régionaux et nationaux applicables;
 - les plans, stratégies et objectifs de niveau supérieur susceptibles d'influencer votre PMUD. Par exemple, les plans d'une autorité routière nationale concernant des routes nouvelles ou élargies peuvent desservir les objectifs d'un PMUD en encourageant davantage la conduite automobile en ville;
- résumer le cadre régional et national en incluant des suggestions sur la manière de l'aborder dans le PMUD.

Portée géographique

- Analysez les schémas de transport et les frontières administratives. Définissez votre zone urbaine

fonctionnelle (voir la section des outils ci-dessous pour plus d'orientations). Incluez aussi les liaisons avec les corridors de transport longue distance (tels que le réseau transeuropéen de transport, le RTE-T, le réseau ferroviaire national).

- Faites participer les parties prenantes et les autorités dans la zone de planification envisagée et oeuvrez pour des accords formels sur la portée géographique des actions de planification.
- Adoptez une approche ouverte et transparente, en obtenant la participation des autorités concernées. Veillez à une communication et des échanges réguliers entre les autorités concernées.
- Négociez la responsabilité globale du plan.
- S'il n'est pas possible de définir une zone de planification pleinement cohérente avec la zone de mobilité urbaine fonctionnelle, favorisez au moins une bonne coopération avec les acteurs en ce qui concerne les défis qui ne peuvent être relevés qu'au niveau de l'agglomération. Elle peut reposer sur une coopération existante ou inclure de nouvelles pratiques (par exemple, des procédures formelles, telles que des plans conjoints d'affectation des sols, ou des procédures informelles, telles que des groupes de travail).
- Veillez à la représentation des parties prenantes de l'ensemble de la zone de planification dans le comité de pilotage.
- Veillez à ce que les citoyens de l'ensemble de la zone de planification prennent part aux actions de participation.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Assurer la couverture des zones liées aux impacts socio-économiques et environnementaux majeurs du transport.

Calendrier et coordination

- Recenser dès le début les réglementations et les exigences applicables en matière de planification et en tenir compte tout au long du processus,
- en particulier dans le cadre de la définition de la participation des parties prenantes et des citoyens (voir l'action 1.4), de la portée géographique (la

présente action), des liens avec les autres processus de planification (voir l'action 2.2) ainsi que du calendrier et du plan de travail (voir l'action 2.3).

- Définir la portée géographique à un stade précoce afin qu'elle soit prise en compte lors de la mise en place des structures de travail et de participation (voir l'étape 1) — un accord clair est nécessaire avant l'initiation du processus officiel de planification de la mobilité urbaine durable (voir l'action 2.3).

Liste de vérifications

- ✓ Examen des documents nationaux et régionaux pertinents et synthèse des résultats
- ✓ Inventaire des possibilités et des incidences pouvant découler du cadre régional et national
- ✓ Définition de la portée géographique (si possible la zone urbaine fonctionnelle)
- ✓ Conclusion d'un accord politique sur la portée géographique, les rôles fondamentaux et les responsabilités des autorités et des responsables politiques
- ✓ Inclusion des autorités clés de la zone de planification dans l'équipe centrale et/ou le comité de pilotage
- ✓ Signature et adoption de l'accord politique par les conseils municipaux



Zones urbaines fonctionnelles dans les États membres de l'UE

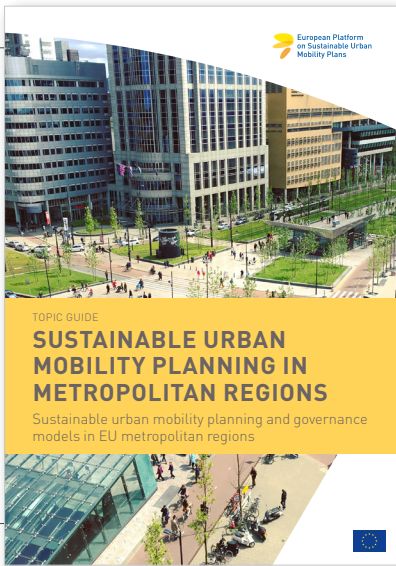
L'OCDE et la Commission européenne ont développé en commun une méthode pour définir les zones urbaines fonctionnelles (ZUF) de manière cohérente dans l'ensemble des pays. Lorsqu'on se fonde sur la densité de population et le volume des déplacements domicile-travail, une zone urbaine se compose d'une ville densément peuplée et d'une zone environnante (zone de navettage) dont le marché du travail est fortement intégré avec le centre.

- Le centre urbain est formé d'une agglomération de population d'une densité d'au moins 1 500 habitants par km².
- Une municipalité fait partie d'un centre urbain si au moins 50 % de sa population habite dans l'agglomération.
- La «zone d'influence» est définie comme la «zone de recrutement de main-d'œuvre» du marché du travail urbain, en dehors du centre densément peuplé. Toutes les municipalités dont au moins 15 % des habitants pourvus d'un emploi travaillent dans un centre urbain sont définies comme faisant partie de la zone d'influence urbaine.

Le but ultime de l'approche de l'OCDE-UE relative aux zones urbaines fonctionnelles est de créer une définition harmonisée des villes et de leurs zones d'influence en vue de comparaisons internationales et d'analyses des politiques sur des thèmes liés au développement urbain. L'OCDE fournit les profils des zones urbaines fonctionnelles de chaque pays de l'UE. Ils incluent une carte du pays contenant l'ensemble des zones urbaines fonctionnelles (également disponible en tant que fichier de forme gratuit), une liste des zones urbaines fonctionnelles par taille de population et la population vivant dans les zones urbaines fonctionnelles. Pour accéder aux profils, veuillez vous rendre à l'adresse www.oecd.org et rechercher «zone urbaine fonctionnelle».

Source: OECD 2019

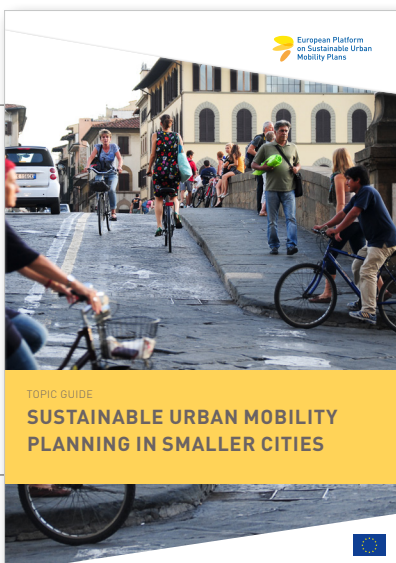




Selon la méthode commune de l'OCDE-UE, les régions métropolitaines sont définies comme des zones urbaines fonctionnelles contiguës, denses et bâties d'au moins 250 000 habitants. Elles présentent généralement une attractivité économique élevée, un grand nombre de déplacements domicile-travail et des systèmes de transport multimodaux complexes, tout en étant généralement des nœuds de transport d'importance nationale et européenne. Les régions métropolitaines peuvent représenter un défi de taille pour la planification de la mobilité urbaine durable en raison des nombreuses municipalités et autres institutions touchées.

Le guide thématique **Planification de la mobilité urbaine durable dans les régions métropolitaines** fournit des orientations pour les PMUD à l'échelle métropolitaine. Il recense quatre types de gouvernance métropolitaine (coordination informelle/douce, autorités intermunicipales, autorités supramunicipales, statut spécial des villes métropolitaines) et recommande des exemples et des principes de planification pour les différentes structures institutionnelles.

Il existe divers types de zones urbaines fonctionnelles ayant différents besoins en matière de d'élaboration de PMUD. La méthodologie Poly-SUMP fournit des orientations à destination des régions polycentriques qui comprennent plusieurs municipalités ou villes étroitement interdépendantes. Cette méthodologie fournit des recommandations sur la manière d'initier ou de développer une coopération régionale en matière de transport dans de telles zones complexes. Selon la terminologie du **guide poly-SUMP**, les régions polycentriques se caractérisent par une capitale avec une population relativement faible (moins de 200 000 habitants dans une grande région ou moins de 100 000 habitants dans une petite région) et plusieurs pôles intermédiaires, plus petits que la capitale, mais supérieurs à 5 000 habitants.



La planification de la mobilité urbaine durable peut être aussi efficace pour les petites villes que pour les régions métropolitaines, mais les petites villes présentent des besoins différents de ceux des grandes villes et disposent généralement de capacités très limitées pour la planification stratégique. Le guide thématique sur la **planification de la mobilité urbaine durable dans les petites villes adapte le processus du PMUD aux réalités de la planification dans les petites villes**. Ce guide fournit des orientations destinées aussi bien aux villes qui veulent développer leur propre PMUD qu'à celles qui veulent faire partie d'un PMUD régional initié par une ville voisine plus grande. Outre les outils de planification et les méthodes de participation qui se sont révélés efficaces dans leur contexte, le guide met particulièrement l'accent sur les mesures qui conviennent aux petites villes présentant une forte dépendance à l'automobile et des transports publics peu développés.



Le statut des réglementations sur le PMUD dans les États membres de l'UE

Pour de plus amples informations sur les réglementations régionales et nationales relatives à l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable dans les États membres de l'UE: CIVITAS SUMP's-Up et CIVITAS Prosperity: THE STATUS OF SUMPS IN EU MEMBER STATES.

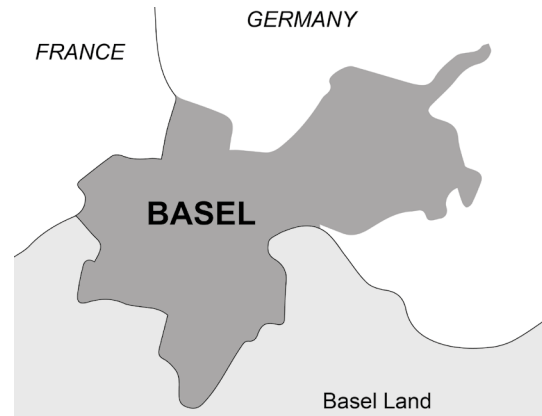
http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Bâle, Suisse: Coopération transfrontalière en matière de planification pour une agglomération trinationale

Le PMUD du canton de Bâle-Ville contient de nombreuses mesures transfrontalières (entre la Suisse, la France et l'Allemagne) visant à réduire le trafic des travailleurs pendulaires automobiles et à limiter la congestion durant les heures de pointe. Par exemple, le «Penderfonds» est un fonds qui collecte les recettes provenant de la gestion du stationnement dans le canton. Ce fonds est utilisé pour financer des projets qui ont un effet positif visible sur le trafic de travailleurs pendulaires vers et depuis Bâle. La plupart des projets financés sont des installations de Bike&Ride et de Park&Ride dans des gares clés du réseau ferroviaire régional. Depuis la création du fonds en 2012, un total de 394 places de stationnement vélo et 966 places de stationnement voiture ont été cofinancées dans différentes gares ferroviaires.

Auteur: Martin Dollesche, canton de Bâle-Ville, recueilli par EUROCITIES
Image: EUROCITIES

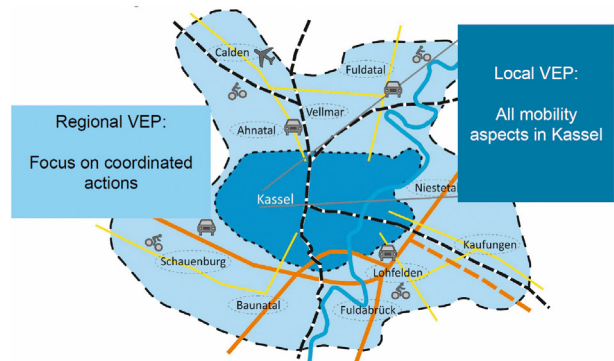


EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Cassel, Allemagne: Élaboration synchronisée d'un PMUD municipal et d'un PMUD régional

En raison de l'imbrication étroite du réseau régional de transport de Cassel et de la région environnante, le plan «SUMP Kassel 2030» a été complété par un plan de développement de la mobilité régionale. Alors que le PMUD met l'accent sur le transport intra-urbain et les flux de circulation, le plan de développement de la mobilité régionale se concentre sur le transport régional et l'accessibilité. Les deux plans ont été synchronisés en termes de contenu et de dimensions spatiales. Un modèle régional de trafic a été établi pour servir de base aux deux plans. L'ensemble d'objectifs communs oriente le développement des mesures et des actions dans les deux plans et fixe les normes pour l'évaluation ultérieure. Les deux concepts intégrés d'action incluent un programme coordonné de mesures de mise en œuvre.

Auteur: Simone Fedderke, centre de compétence pour la mobilité urbaine durable – État de Hesse et ville de Cassel, recueilli par Rupprecht Consult
Image: Ville de Cassel



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Grand Nancy, France: Plan local d'urbanisme intercommunal Habitat Déplacements PLUi-HD de la Métropole

Grand Nancy élabore un PMUD métropolitain qui intégrera plusieurs plans sectoriels en un seul. Par une mise en commun des ressources et des compétences au niveau de l'agglomération, ce document unique vise à harmoniser les politiques publiques de l'urbanisme, du logement, de la mobilité, du développement économique et commercial et de l'environnement afin de mener à bien un projet territorial commun, cohérent et fédérateur. L'élaboration du plan est confiée à une équipe technique transdisciplinaire qui réunit des membres du personnel des services de l'urbanisme, du logement, du développement économique, du développement durable et de la mobilité de l'autorité métropolitaine du Grand Nancy, et est soutenue par l'agence régionale de développement et d'urbanisme.

Auteur: Aurélie Dore-Speisser, métropole Grand Nancy, recueilli par EUROCIITIES
Image: Métropole du Grand Nancy



ACTION 2.2: Établir un lien avec d'autres processus de planification

Motivation

L'un des principaux défauts de la planification du transport urbain aujourd'hui est le manque de coordination avec les autres politiques et les organisations, outre l'intégration des modes de transport. La correction de ce défaut représente un défi majeur (par exemple, coordination avec la planification urbaine, la protection environnementale, l'inclusion sociale, l'égalité hommes-femmes, le développement économique, la sécurité, la santé, l'éducation, les technologies de l'information, l'énergie, le logement) pour la planification de la mobilité urbaine durable, mais est également une source principale d'innovation et d'amélioration. La liaison avec d'autres processus de planification et la coordination des finalités et des buts renforcent votre plan de mobilité urbaine durable — ainsi que les plans que vous associez.

Objectifs

- Intégrer la sensibilisation aux interactions entre les changements dans les structures urbaines (densité, fonctions, schémas socio-économiques, écosystèmes) et la mobilité dans les services municipaux et les autorités pertinents.

- Définir les modalités d'intégration de la planification de la mobilité urbaine durable et des autres politiques aux niveaux local et régional.
- Favoriser l'harmonisation du calendrier du PMUD avec les différents processus décisionnels techniques et politiques (par exemple, stratégies globales, plans sectoriels, élections).
- Établir la planification de la mobilité et du transport comme un domaine politique commun.

Missions

- Recensez les stratégies sectorielles locales applicables au transport et à la mobilité (par exemple, stratégies pour différents modes de transport), ainsi que les plans locaux issus d'autres domaines politiques susceptibles d'avoir une incidence sur la mobilité urbaine (par exemple, affectation des sols, énergie, environnement, développement économique, inclusion sociale, santé et sécurité). Recensez également les plans pertinents des opérateurs locaux de transport, des prestataires de services et des autres municipalités dans la zone de planification.

- Examinez si les finalités des plans soutiennent les buts de la mobilité urbaine durable ou sont contraires à ces derniers. Par exemple, une politique d'affectation des sols qui exploite les terres en friche soutient les principes, tandis qu'une politique qui promeut l'urbanisation tentaculaire est contraire à ces derniers. Un autre conflit pourrait être, par exemple, qu'un plan d'amélioration de la santé mette l'accent sur l'activité physique seulement à travers le sport organisé, au lieu d'une pratique accrue de la marche et du vélo pour les trajets quotidiens, ou qu'une politique éducative encourage des trajets plus longs jusqu'à l'école.
- Déterminez les exigences en matière de coordination dans les domaines politiques pertinents. La relation entre la planification de l'urbain et le transport en est un exemple. L'incidence du transport doit être prise en compte dans le cadre du processus de planification de l'urbain afin d'optimiser l'utilisation du transport durable pour les nouveaux développements.
- Établissez un lien avec les entreprises régionales établies (par exemple, une organisation métropolitaine). Cela concerne également les corridors de transport longue distance, tels que les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T).
- Tenez compte des exigences spécifiques de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement (EES).
- Développez des actions communes en coopération avec les acteurs de domaines politiques pertinents. Favorisez la modification des politiques et pratiques sectorielles et/ou créez de nouveaux domaines d'action interservices.
- Assurez une communication et des échanges réguliers entre les autorités pertinentes (et au sein des autorités, par exemple au moyen de réunions régulières entre les professionnels de la planification du transport et de l'urbanisme). Envisagez d'inclure un professionnel de la planification urbaine dans

vosre équipe centrale ou dans votre comité de pilotage et attribuez-lui un rôle clair dans le processus de planification pour créer un sentiment d'appropriation.

- Favorisez la pleine intégration de la planification de la mobilité urbaine durable dans le calendrier d'élaboration et de mise en œuvre des autres politiques et stratégies existantes

Actions au-delà des besoins essentiels

- Favoriser l'intégration grâce à des stratégies à long terme plus globales. Certaines villes et régions ont adopté une stratégie ou une vision de développement local à long terme avec une perspective de 20 à 30 ans. Si une telle stratégie existe, elle peut fournir des orientations pour le PMUD afin de définir des objectifs généraux

Calendrier et coordination

- Commencer cette action dès le départ comme une action continue. Examen initial des exigences de coordination et de la possibilité de les remplir avant la définition du calendrier (voir l'action 2.3).

Liste de vérifications

- ✓ Inventaire des liens pertinents entre les politiques (synergies et conflits)
- ✓ Évaluation des options initiales d'intégration des politiques
- ✓ Établissement d'un dialogue avec les acteurs concernés concernant les possibilités d'intégration
- ✓ Décision de procéder à une première hiérarchisation des options d'intégration

L'harmonisation de la planification de la mobilité urbaine durable avec les plans d'action en faveur de l'énergie durable et du climat (PAEDC) est un exemple de mise en relation de différents processus de planification. Cette harmonisation répond à la nécessité de faire converger la planification stratégique de la mobilité durable, l'adaptation au changement climatique et l'énergie, et se traduit par deux plans harmonisés comportant des phases bien adaptées de mise en œuvre et de suivi. Des orientations détaillées figurent dans les lignes directrices pour **l'harmonisation de la planification énergétique et de la planification de la mobilité urbaine durable**.



Évaluation environnementale stratégique (EES) et planification de la mobilité urbaine durable

Pour certaines mesures, il est nécessaire de conduire une évaluation environnementale stratégique (EES). Dans la mesure où l'EES et le PMUD ont des éléments en commun, il est recommandé de mettre en relation les deux processus. La conduite d'une EES au niveau du PMUD fournit un cadre cohérent et global pour le processus décisionnel. L'inclusion d'informations et de considérations environnementales pertinentes au stade de la planification contribue à des solutions plus durables et plus efficaces. L'EES ne devrait pas être abordée comme un exercice distinct, mais comme une partie intégrante de l'élaboration du PMUD, effectuée en plusieurs étapes distinctes qui alimentent le plan et s'appuient sur celui-ci:

- collecte des informations environnementales de référence;
- champ d'application et objectifs de l'EES;
- évaluation des mesures;
- prévision et évaluation des effets et des incidences;
- proposition de mesures d'atténuation et suivi.

Toutes les étapes ci-dessus doivent être étroitement liées aux différentes étapes du PMUD. Les piliers fondamentaux d'un processus décisionnel efficace dans le contexte de l'EES pour les PMUD sont une répartition claire des responsabilités entre les autorités, une information et une consultation publiques efficaces et la prise en compte des avis exprimés avant l'adoption du plan.

Auteur: EIB/JASPERS

Illustration n° 16: Actions correspondantes dans le PMUD et dans l'EES (EIB/JASPERS)

Plan de mobilité urbaine durable		Évaluation environnementale stratégique
Action 3.1: Déterminer les sources d'information et coopérer avec les propriétaires des données Action 3.2: Analyser les problèmes et les opportunités (tous les modes)		Méthodologie Détermination des autres plans, programmes et objectifs de protection environnementale pertinents Collecte de données Analyse/inventaire des problèmes environnementaux
Action 5.2: Fixer les objectifs en couvrant les problèmes clés et tous les modes	Références croisées/harmonisation	Objectifs de l'EES
Étape 7: Sélectionner les séries de mesures avec les parties prenantes (y compris l'évaluation des mesures, la sélection des mesures, l'élaboration de séries de mesures)	Coordination	Évaluation des mesures/groupes de mesures (alternatives) par rapport aux objectifs de l'EES Consultation publique (hautement recommandée)
Action 9.2: Finaliser le document «Plan de mobilité urbaine durable» et en assurer la qualité		Prévision et évaluation des effets du plan/mesures d'atténuation des incidences Mesures de suivi
Participation du public (par exemple, actions 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Développement conjoint éventuel	Rapport environnemental (EES) Consultation publique sur l'EES

Relier le PMUD aux politiques d’inclusion sociale

Dans plusieurs villes belges, l’élaboration d’un PMUD est complétée par des politiques qui visent à accroître l’inclusion sociale dans le domaine de la mobilité. En ce qui concerne l’accès aux transports publics, plus de 140 villes et municipalités flamandes ont conclu un contrat tiers-payant avec le prestataire de services de transport public pour les trajets en bus. Cela signifie que leurs citoyens peuvent bénéficier des transports publics à un tarif réduit, souvent avec des remises supplémentaires pour les enfants, les étudiants et/ou les personnes âgées. En outre, pour les personnes qui ne savent pas conduire et qui ont un faible revenu, seize villes et municipalités ont mis en place un tarif social pour les trajets en taxi et de nombreuses autres municipalités ont prévu un système de transport à la demande avec des bénévoles. De plus, les villes et municipalités proposent davantage de formations aux groupes vulnérables: les villes d’Anvers et de Louvain disposent de leur propre école de vélo pour adultes et la ville d’Ostende aide les nouveaux arrivants à obtenir leur permis de conduire.

Auteur: Els Vandenbroeck et Evelien Bossuyt, Mobiel 21



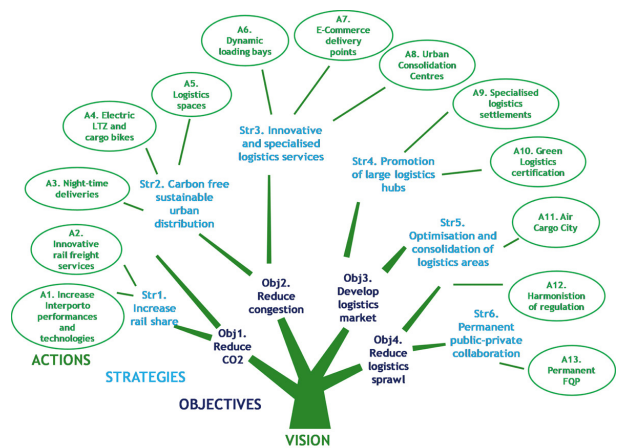
image © RomanBabakin on istock.com

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Bologne, Italie: PMUD métropolitain reliant la planification territoriale, la planification de la mobilité et la planification de la logistique

Bologne a adopté une approche innovante en développant un plan de mobilité qui est intégré à la fois aux niveaux territorial et thématique: son PMUD a été élaboré pour l’ensemble de la zone métropolitaine et étroitement coordonné avec les plans sectoriels pour la logistique urbaine et la pratique du vélo. Afin de mener à bien un processus de planification commun, l’équipe du bureau de planification de la mobilité a prévu dès le début de réunir ces aspects. La contribution essentielle du cas de Bologne est que l’engagement des parties prenantes est un aspect essentiel de tout processus décisionnel dans une zone métropolitaine. Le principal défi a consisté pour les décideurs politiques à trouver des moyens réalisables et efficaces de piloter la logistique urbaine, un marché dominé par les entreprises privées dans lequel l’expérience municipale en matière de planification est souvent limitée.

Auteur: Catia Chiusaroli, ville métropolitaine de Bologne, recueilli par Polis
Image: Ville métropolitaine de Bologne



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Monzón, Espagne: Développement harmonisé du PMUD et du PAEDC

Sur la base du guide d’harmonisation du PMUD-PAEDC, Monzón a élaboré son PMUD et son plan d’action en faveur de l’énergie durable et du climat (PAEDC) d’une manière intégrée. Les principales actions incluaient 1) la création d’une équipe d’harmonisation chargée de l’élaboration des deux plans et de l’exploitation des synergies; 2) le partage de l’inventaire des émissions du secteur des transports entre les deux plans; 3) l’utilisation de la même année de référence pour l’inventaire des émissions; 4) la conduite d’une étude visant à déterminer quelles mesures pouvaient être intégrées dans les deux plans; 5) la hiérarchisation des mesures du PMUD en fonction de leurs critères d’«incidence sur le PAEDC»; et 6) la participation de tous les services municipaux susceptibles d’être touchés par la mise en œuvre du PMUD et du PAEDC à des réunions conjointes.

Auteur: Andrea Conserva, Fondation Circe, recueilli par EUROCIITIES

Image: Lignes directrices pour l’harmonisation de la planification énergétique et de la planification de la mobilité urbaine durable, 2018



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Lahti, Finlande: Intégration de la planification urbaine et de la mobilité

Lahti a développé un processus stratégique intégré, «Lahti direction» pour la planification combinée de l’affectation des sols et de la mobilité. L’objectif de cette nouvelle approche, qui a été mise en œuvre pour la première fois en 2019, est de construire une ville durable avec les citoyens, les parties prenantes et les décideurs. Le processus est en cours et cyclique; la stratégie sera mise à jour tous les quatre ans, ou à chaque mandat du conseil. Cela concerne le plan de la ville, le PMUD, le programme environnemental et le programme du réseau de services. L’approche intégrée s’est révélée efficace jusqu’à présent. Elle améliore la coopération entre les professionnels de la planification urbaine et de la mobilité, ainsi que la participation des citoyens au processus de planification de la mobilité.

Auteur: Anna Huttunen, City of Lahti, collected by UBC

Image: Lassi Häkkinen, ville de Lahti



ACTION 2.3: Approuver le calendrier et le plan de travail

Motivation

La clé du succès réside dans le choix du bon moment et dans un plan de travail clair. Les actions liées à l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable sont en partie interdépendantes — les interdépendances doivent être attentivement traduites dans une séquence logique, harmonisée avec les conditions locales. Lors de la détermination du calendrier, il est essentiel de prendre en compte les actions continues de planification et d'élaboration des politiques qui peuvent affecter le processus, telles que les élections, les processus législatifs et d'autres actions de planification.

L'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD sont également des processus complexes sur le plan institutionnel. Ces processus nécessitent généralement de réviser les pratiques de planification et de travailler au-delà des frontières. Ces dispositions de gestion requièrent un mandat politique pour être largement acceptées. Il convient d'approuver un plan de travail qui indique toutes les étapes clés et qui définit clairement quels intervenants font quoi et à quel moment.

Objectifs

- Développer un processus de planification personnalisé qui est adapté au contexte local et coordonne efficacement les actions.
- Favoriser l'harmonisation du calendrier avec différents processus décisionnels techniques et politiques (par exemple, stratégies globales, plans sectoriels, élections). Définir des calendriers pour la coordination.
- Clarifier et formaliser le rôle de tous les acteurs et leur contribution aux ressources.
- Assurer la fiabilité et la transparence du processus de planification.
- Faciliter un processus de planification efficient qui tient compte des interdépendances temporelles entre les actions, réduit au minimum les risques liés au calendrier et utilise de manière optimale les ressources.

Missions

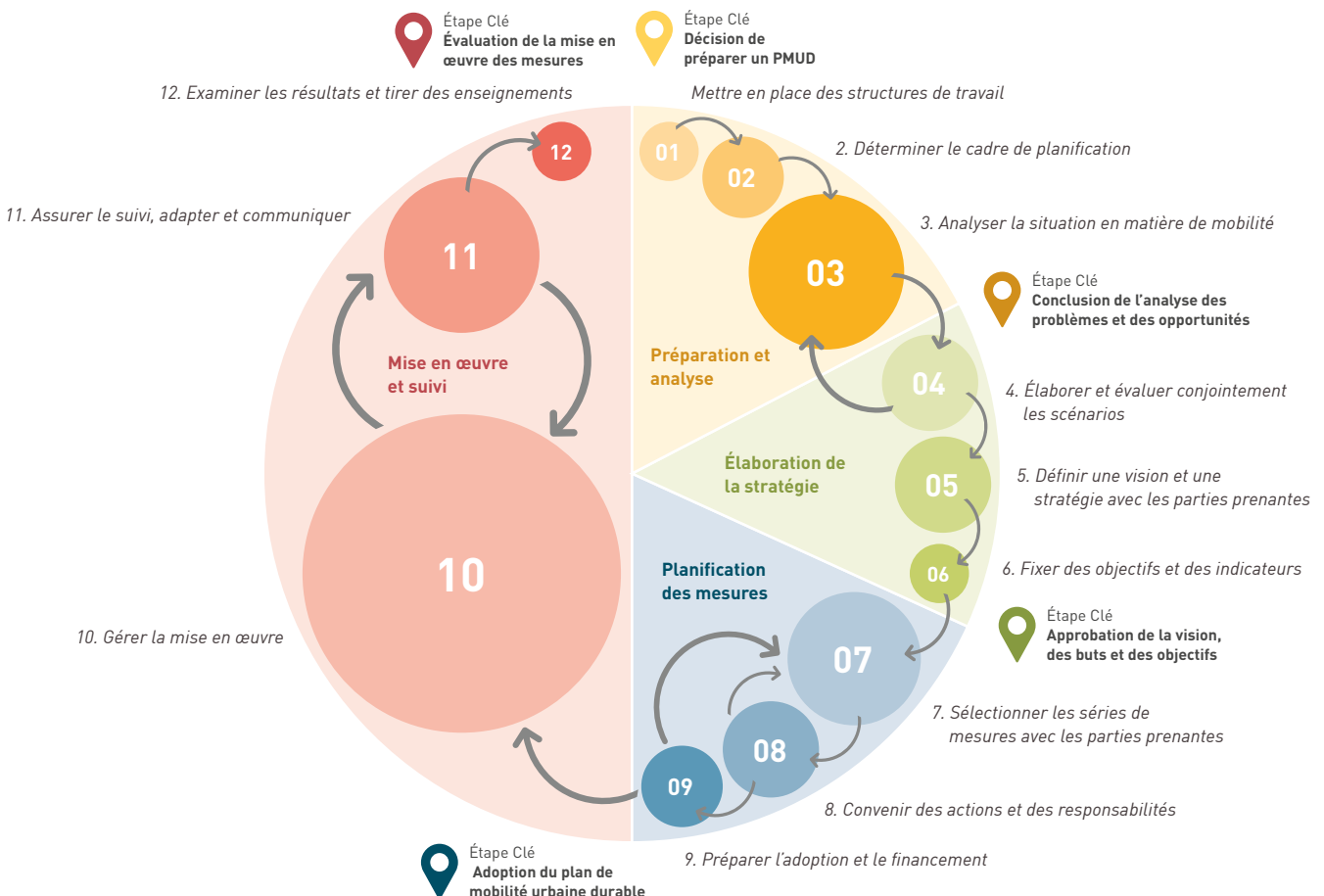
Calendrier:

- Prenez suffisamment de temps pour préparer correctement le processus de planification. Le délai nécessaire pour prendre la décision d'élaborer un PMUD, mettre en place des structures de travail et définir le cadre de planification varie considérablement d'une ville à l'autre. Cela dépendra dans une large mesure de l'expérience de la ville dans les processus de planification stratégique, des structures institutionnelles, du contexte politique et de la «culture de planification» locale.
- Définissez un calendrier pour l'élaboration du PMUD, notamment les phases d'analyse, l'élaboration de la stratégie et la planification des mesures. Au total, les villes ont besoin d'au moins une année à compter du début officiel du processus de planification jusqu'à l'adoption, généralement davantage.
 - Les phases d'analyse prennent en général deux à six mois, mais elles peuvent durer plus longtemps si un grand nombre de données complémentaires doivent être collectées;
 - l'élaboration de la stratégie (y compris de la vision, des buts et des objectifs) prend en général environ deux à cinq mois;
 - la planification des mesures (de la détermination initiale des mesures potentielles jusqu'à l'accord sur l'ensemble de séries de mesures, avec un financement et des responsabilités définis, qui sont inclus dans un document PMUD finalisé) prend en général environ trois à huit mois. Mais ce calendrier dépend fortement du niveau de détail auquel les mesures sont préparées dans le processus du PMUD.
 - En général, un délai supplémentaire est nécessaire pour l'adoption du PMUD une fois celui-ci achevé. Ce délai varie considérablement en fonction des circonstances politiques, allant de quelques semaines seulement à six mois ou plus. Une bonne intégration des décideurs dans le processus de planification permet de diminuer le risque de retard dans l'adoption.
- Prenez garde aux périodes potentiellement compliquées (par exemple, élections ou périodes de planification du budget). Au cours des mois précédant une élection, il peut être difficile d'avancer rapidement. Cela peut se répercuter sur le calendrier du processus de planification.

- Prévoyez certaines périodes de travail «calmes» afin d'accroître la flexibilité de la planification en général et d'éviter des retards importants. En outre, pensez à inclure le délai nécessaire pour la communication ainsi que la participation des parties prenantes et des citoyens.
- Communiquez un calendrier provisoire afin que les intervenants puissent prévoir à temps leur contribution.
- Continuez de mettre en œuvre des mesures de haute visibilité au cours de la préparation du plan et de l'élaboration du PMUD. Cela évite de donner une impression d'inaction, ce qui est particulièrement important pour les décideurs.
- Choisissez un premier calendrier pour la mise en œuvre des mesures qui sera défini plus en détail au cours de la phase de planification des mesures.
- Concentrez-vous sur les deux à trois prochaines années dans votre planification détaillée, mais procédez également à une planification sommaire pour les dix prochaines années et tenez compte des mesures à long terme qui débiteront au cours de la période de dix ans et se poursuivront ensuite (par exemple, projets d'envergure, tels que la construction d'une ligne de tramway).
- Certaines villes préfèrent définir leur calendrier au cours d'étapes clés importantes, et n'utilisent pas de calendriers précis. Un exemple serait l'ouverture d'une nouvelle ligne de bus de transport rapide et les mesures qui seront mises en œuvre avant et après l'ouverture. Cette méthode peut aider à rester réaliste en ce qui concerne le cadre temporel et permet à la ville et au public de suivre plus facilement le projet.

Illustration n° 17: Durées relatives nécessaires des étapes du PMUD

La visualisation des douze étapes présente la durée relative nécessaire pour réaliser une étape respective par rapport à toutes les autres étapes dans un processus typique de PMUD. Par exemple, la gestion du processus de mise en œuvre nécessite généralement la majeure partie de la durée de la phase de mise en œuvre et de suivi et est liée à l'étape du suivi. Les flèches représentent les boucles de rétroaction typiques, par exemple, si, au cours de l'étape 8, il devient évident que certaines mesures nécessitent un trop grand nombre de temps, les séries de mesures sélectionnées pourraient devoir être réajustées à l'étape 7. [cette illustration n'est pas fondée sur des mesures exactes et vise seulement à servir d'orientations pour les professionnels de la planification].



- Prévoyez du temps pour le suivi et la mise à jour des mesures après l'adoption du PMUD (voir aussi l'action 11.1). La fréquence d'examen et de mise à jour dépend de votre situation individuelle, en tenant également compte des exigences juridiques et des cycles d'élection, mais ces actions devraient être revues au moins tous les deux ans.
- Envisagez de réexaminer et de mettre à jour le PMUD complet tous les cinq à dix ans. Au bout des dix ans, le document est généralement obsolète, tandis que les mesures devraient être mises à jour bien plus souvent.

Plan de travail

- Renforcez le mandat politique pour l'élaboration d'un PMUD. Veillez à ce que les décideurs conviennent largement que les principes de durabilité devraient être au cœur du PMUD lorsqu'ils prennent la décision formelle d'amorcer le processus de planification. Autrement dit, l'accent devrait être placé sur les avantages environnementaux et sociaux de la mobilité, et non simplement sur l'amélioration des flux de circulation.

- Ébauchez un plan de travail global pour le processus du PMUD qui indique toutes les étapes nécessaires. Maintenez une certaine flexibilité en vue de modifier le plan de travail au fil de l'avancement des travaux.
- Développer des approches visant à surmonter les obstacles et à pleinement exploiter les moteurs de la planification de la mobilité urbaine durable (sur la base des résultats de l'autoévaluation de l'action 1.1).
- Convenir des procédures de gestion et des tâches avec les parties prenantes chargées des tâches de planification (également au sein de sa propre organisation).
- Évaluer les risques et parer à toute éventualité pertinente.
- Suivre les progrès, veiller à la mise en œuvre du plan de travail et adapter ce dernier aux changements.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Envisagez de choisir une marque (par exemple, nom, logo) pour votre processus de planification afin de lui donner une visibilité professionnelle et reconnaissable dans toute communication et événement public tout au long du processus.



Détails relatifs aux tâches

Le processus d'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable est généralement établi comme un projet local auquel on donne également un intitulé spécifique. Il est raisonnable d'utiliser la terminologie anglaise. Toutefois, cela peut entraîner la résistance des parties prenantes et du public dans les pays non anglophones. Pour éviter cela, il est conseillé de sélectionner un terme (local) spécifique qui est confirmé par les parties prenantes ou défini conjointement. L'utilisation d'un terme approprié est également importante afin de susciter l'adhésion à la participation et au processus. Il est également possible de nommer directement le processus en tant que produit final si un intitulé spécifique a déjà été choisi (voir l'action 9.1 «Choisir une marque pour son plan»).

Calendrier et coordination

- Le calendrier est défini après la mise en place des structures de travail et l'analyse des exigences en matière de planification, mais avant le début de l'analyse de la mobilité.
- Ajustement continu du calendrier pour des actions spécifiques (par exemple, communiqués de presse, calendrier des réunions).
- L'adoption du plan de travail constitue une étape clé avant le début officiel de l'élaboration du PMUD.

Checklist

- ✓ Préparation d'un calendrier de base réaliste pour la planification de la mobilité urbaine durable
- ✓ Confirmation du mandat politique pour élaborer votre PMUD
- ✓ Conception de la stratégie de gestion des risques et de la qualité
- ✓ Élaboration et approbation politique du calendrier et du plan de travail

ACTION 2.4: Envisager l'apport d'un soutien externe

Motivation

Pour la plupart des autorités publiques, les compétences spécifiques requises pour mettre en œuvre le processus du plan de mobilité urbaine durable dépasseront les capacités de leur personnel. Le but est de couvrir les besoins immédiats de compétences en faisant appel à des experts externes, si nécessaire, mais également en développant et en maintenant un certain niveau d'expertise en matière de planification de la mobilité urbaine durable au sein de votre organisation.

Objectifs

- Équilibrer les compétences requises à court terme et renforcer les capacités au sein de sa propre organisation et de la communauté professionnelle plus large.
- Faciliter un processus de planification efficace qui tire au mieux parti des ressources.
- Ajouter de la valeur au PMUD en coopérant avec des experts qui contribuent aux nouvelles approches ou perspectives sur des questions clés.

Missions

- Sur la base de votre stratégie visant à couvrir les lacunes dans les compétences (voir l'action 1.1), décidez quelles tâches nécessitent un soutien externe, si elles ne peuvent pas être efficacement exécutées grâce au renforcement des capacités internes (ou le recrutement de nouveaux agents).
- Envisagez l'apport d'un soutien externe pour les tâches pour lesquelles un manque de compétences dans votre organisation réduirait la qualité ou prolongerait considérablement le processus en cas de tentative en interne.
- Décidez si les tâches peuvent faire l'objet d'un appel d'offres groupé (généralement des tâches qui sont étroitement liées, par exemple, participation des citoyens et communication) ou nécessitent des compétences très spécifiques et doivent faire l'objet d'appels d'offres distincts (par exemple, une collecte de données ou, encore plus spécifique, une enquête auprès des ménages ou une analyse de la qualité des infrastructures pour cyclistes).

- Lancez des appels d'offres et passez des marchés de services externes pour les tâches sélectionnées. Utilisez des termes de référence clairs qui décrivent les tâches aussi précisément que possible, y compris un calendrier et des résultats concrets pour chaque tâche. Utilisez des critères adaptés pour la sélection des offres, lesquels doivent être précisés dans les modalités. Outre le prix, vous devriez accorder une attention appropriée aux critères de contenu (par exemple, la qualité du concept et des méthodes décrits, et l'expertise du personnel proposé). L'expérience a démontré que la qualité est payante, tandis que des offres exagérément basses entraînent souvent des résultats de piètre qualité ou des coûts de suivi pour les villes.
- Lorsque vous déléguez les actions de gestion du projet à un consultant, maintenez la coordination globale au sein de votre autorité de planification. Pour toutes les tâches déléguées, prévoyez toujours des ressources et un délai suffisants pour que votre organisation assure la gestion de la qualité. Intégrez, dans la mesure du possible, les actions de renforcement des capacités dans les termes de référence afin que votre personnel interne puisse acquérir les compétences respectives pour le prochain processus de planification.

Calendrier et coordination

- Prendre en compte le calendrier des appels d'offres prévus lors de la mise au point du calendrier et du plan de travail.
- Procéder aux appels d'offres et passer des marchés seulement après avoir reçu un mandat politique et l'approbation du plan de travail.

Liste de vérifications

- ✓ Sélection des tâches pour lesquelles un soutien externe est nécessaire, le cas échéant
- ✓ Appels d'offres pour les services et sélection de contractants appropriés qui comprennent l'approche du PMUD



Exemples de tâches pour lesquelles un soutien externe est nécessaire

Missions	Détails
Préparation, organisation et facilitation des événements ainsi que consignation et analyse des résultats des discussions liés à la participation des parties prenantes et des citoyens	<p>Les efforts administratifs requis pour mettre en œuvre des processus de participation efficaces ne devraient pas être sous-estimés.</p> <p>L'examen des commentaires est généralement effectué de manière manuelle, ce qui nécessite un temps considérable. En particulier, la participation en ligne exige des autorités de planification qu'elles traitent un volume élevé de réponses (un nombre de commentaires supérieur à 1 000 n'est pas inhabituel).</p> <p>Le recrutement d'un facilitateur neutre peut également permettre d'éviter des conflits (antérieurs) et favoriser la collaboration d'un groupe dans une atmosphère constructive.</p>
Communication avec le public	<p>Actions de communication, telles que la rédaction d'informations attractives à imprimer ou publier en ligne, la conception de rapports publics (par exemple, la stratégie de mobilité et le PMUD), l'utilisation des réseaux sociaux (qui peuvent recevoir des volumes importants de commentaires) et la prise de photos professionnelles lors des événements.</p>
Analyse de la situation de mobilité, y compris collecte de données	<p>Il pourrait s'agir soit de l'analyse globale ou de sous-tâches ou domaines techniques spécifiques, qui sont généralement faciles à séparer (par exemple, analyse des infrastructures pour cyclistes, collecte des données de comptage du trafic, analyse de l'accessibilité, conduite d'une enquête auprès des ménages, création d'un modèle de transport).</p>
Formation sur des actions spécifiques	<p>Les formations pourraient aider les autorités locales à réaliser en interne des parties plus importantes du processus du PMUD. Cela pourrait être le cas, par exemple, en ce qui concerne la modélisation. Si un modèle de déplacements est appliqué, il importerait également pour la ville de disposer de l'expertise sur la manière d'utiliser le modèle, même si un consultant gère ce dernier.</p>
Conseils juridiques	<p>Dans les pays dans lesquels il existe un cadre juridique contraignant, pour atténuer le risque de remise en cause du PMUD devant les tribunaux.</p>



Image © BKK Centre for Budapest Transport

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Cluj-Napoca, Roumanie: Élaboration du PMUD dirigée par des consultants externes

Le plan de mobilité urbaine de Cluj-Napoca a été développé par une société de conseil externe sous la coordination et les conseils de l'Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes (Jaspers) et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). Les consultants ont dirigé l'organisation et la mise en œuvre de l'ensemble du processus, y compris de la collecte de données, de l'analyse de la situation existante et du développement du plan d'action du PMUD. Le personnel interne a participé étroitement à toutes les étapes, en apportant des connaissances précieuses sur le contexte local et en soutenant ainsi les consultants dans la mise au point de solutions personnalisées et d'un PMUD solide. Globalement, le recrutement de consultants externes a apporté une expertise technique et une nouvelle façon de penser, et a permis d'améliorer l'efficacité du processus de planification.

Auteur: Ville de Cluj-Napoca, recueilli par ICLEI

Image: Ville de Cluj-Napoca



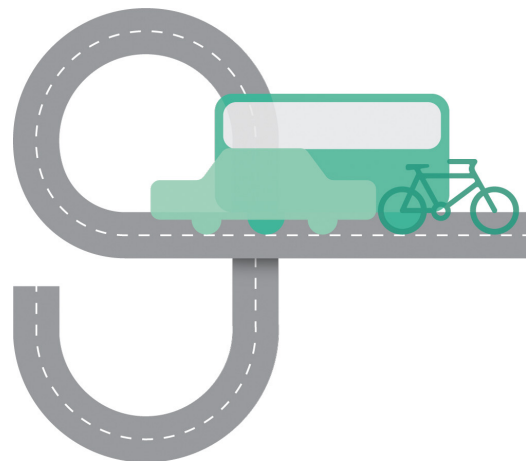
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

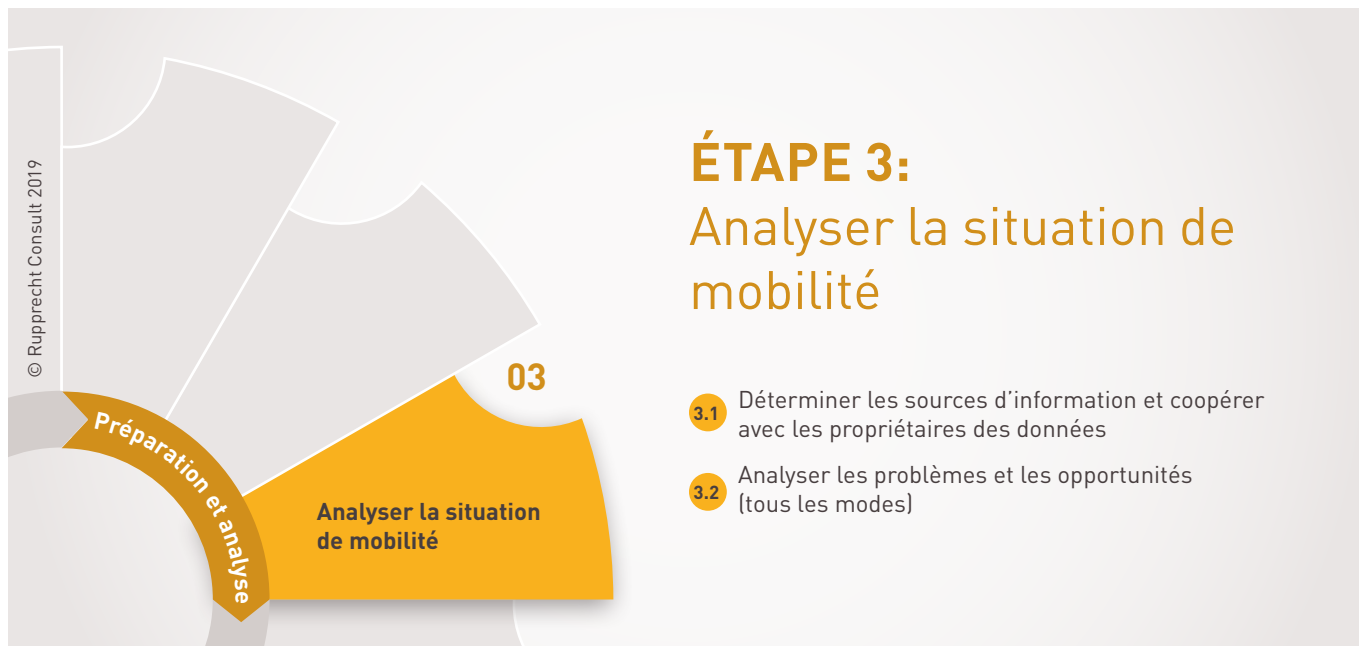
Thessalonique, Grèce: Soutien externe pour créer un centre de suivi de la mobilité

En vue de l'élaboration du PMUD et du suivi des mesures, les autorités locales de Thessalonique ont analysé un large éventail de données sur la mobilité. La municipalité a signé un accord de coopération (2016 – en cours) avec un institut de recherche, bénéficiant ainsi de ses compétences scientifiques en matière de planification de la mobilité durable, ainsi qu'en matière de système de transport intelligent (STI), de gestion des mégadonnées et de modélisation des transports. La coopération a été essentielle pour garantir que la mise en œuvre du PMUD incluait une combinaison efficace de travaux techniques et scientifiques, augmentant ainsi les capacités et les compétences du personnel de l'autorité locale en matière de participation des parties prenantes et de collecte de données.

Auteur: Maria Zourna, municipalité de Thessalonique, ainsi que Georgia Aifantopoulou et Maria Morfoulaki, CERTH/institut hellénique des transports, recueilli par Polis

Image: Logo du PMUD de Thessalonique





La dernière étape de la préparation minutieuse du plan de mobilité urbaine durable consiste dans l'analyse de la situation de mobilité de votre ville. Cette dernière constitue une étape majeure qui jette les bases du développement d'une stratégie logique et transparente. Avant d'effectuer une analyse des problèmes et opportunités dans le domaine de la mobilité urbaine et d'inclure les citoyens dans l'analyse, il est nécessaire de déterminer les sources d'informations et de données et d'établir une coopération avec les propriétaires des données. L'objectif est de procéder à une collecte et une analyse de données axées sur les objectifs, qui incluent tous les modes de transport ainsi que les objectifs et tendances de mobilité importants pour l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle.

ACTIVITY 3.1: Déterminer les sources d'information et coopérer avec les propriétaires des données

Motivation

Avant de décider des futures politiques, il est essentiel de connaître les problèmes auxquels vous êtes actuellement confrontés. Dans le domaine du transport et de la mobilité, ces connaissances sont souvent très fragmentées et incomplètes. Telles les pièces d'un puzzle, les données et les informations doivent être assemblées pour fournir une description de la situation actuelle. Pour conduire une analyse pertinente, vous devez commencer par déterminer quelles données sont requises (pour analyser tous les aspects du PMUD et, en particulier, les priorités politiques de votre processus), quelles informations sont disponibles et quelles sont celles qui manquent encore. Les villes débutantes, qui ne disposent d'aucune donnée ou que de peu de données, ne devraient pas se décourager et devraient plutôt voir là une occasion d'améliorer la collecte de données dans le cadre du processus du PMUD. Le défi auquel font face la plupart des villes est que leurs données ne sont pas

harmonisées en termes de temporalité et de couverture géographique, et que les données sont souvent réparties entre les différents propriétaires, détenteurs ou systèmes de stockage de données. En conséquence, l'accès aux données peut devenir problématique en raison du manque d'information sur les bases de données existantes et de la réticence à partager les informations — en particulier en ce qui concerne les opérateurs commerciaux qui pourraient également exiger des paiements élevés en échange de leurs données ou invoquer la confidentialité commerciale. Un audit approfondi des données, une excellente communication avec les propriétaires des données et le partage mutuel des données peuvent aider à surmonter ces difficultés. L'expérience a montré que l'intervention précoce des propriétaires internes et externes de données et des accords clairs peuvent contribuer à accroître la volonté de coopérer.

Objectifs

- Déterminer les besoins de données au regard des priorités politiques et des buts prévisibles.
- Obtenir une vue d'ensemble des données disponibles, y compris de leur qualité et de leur accessibilité.
- Déterminer les lacunes en matière de données et les informations supplémentaires nécessaires pour l'analyse de la mobilité.
- Coopérer avec les organisations externes et internes pour compléter son ensemble de données, idéalement en établissant des accords à long terme afin d'assurer une bonne transmission des données aussi à l'avenir.
- S'assurer que les lacunes en matière de données sont comblées dans la mesure du possible.
- En combinant les données disponibles dans les différentes parties de son organisation, dans d'autres organisations et (au besoin) en collectant de nouvelles données, constituer un ensemble d'informations sur la mobilité urbaine et les domaines connexes, qui rend possible l'analyse de la situation.

Missions

- Réalisez un audit des données. Obtenez une vue d'ensemble des besoins et des sources de données, déterminez l'ensemble des données disponibles pertinentes pour votre plan de mobilité urbaine durable et évaluez leur qualité et leur accessibilité.
- Récupérez les données disponibles, synthétisez leur contenu et repérez les lacunes dans les données pour vos principaux problèmes de mobilité. Sélectionnez des données adéquates qui décrivent la situation du transport et de la mobilité dans votre ville, concentrez-vous sur les objectifs généraux de la mobilité urbaine durable (voir la première étape clé) et les priorités politiques qui ont conduit à la décision d'élaborer un PMUD. Par exemple, si l'amélioration de la sécurité routière constitue une priorité politique, des données sur les décès sont nécessaires. Vos données devraient fournir des informations sur la situation et les tendances en ce qui concerne:
 - tous les modes de transport utilisés dans votre ville, y compris le transport de marchandises et le niveau d'intégration des modes (multimodalité);
 - tous les principaux aspects relatifs à la mobilité concernant votre ville (par exemple, pollution

atmosphérique, bruit dû à la circulation, sécurité routière, qualité de vie des espaces publics, accessibilité équitable aux services, emploi et éducation).

- Ne vous arrêtez pas à une simple description de la situation et tâchez de comprendre les raisons sous-jacentes. Par exemple, pourquoi la plupart des personnes continuent-elles de conduire jusqu'au centre et de s'y garer en dépit de la bonne accessibilité des parcs relais ? Tâchez de collecter des données expliquant les motivations des comportements de mobilité que vous souhaitez influencer, par exemple en incluant des questions qualitatives sur les comportements dans les enquêtes sur la mobilité. Ces informations aideront à choisir des mesures efficaces par la suite.
- Consultez les parties prenantes et le grand public sur les problèmes et les questions qui selon eux devraient être résolus par le PMUD. Cela permet de leur faire connaître le processus de planification, garantit que leurs voix sont entendues et crée un sentiment d'appropriation du PMUD chez le public. Leur perception collective peut également être une source d'information précieuse qui aide à combler les lacunes dans les données.
- Favorisez le partage de données avec les propriétaires externes des données dont vous avez besoin pour votre analyse. Respectez la confidentialité (conformément à la législation européenne et nationale), anonymisez les informations à caractère personnel et traitez prudemment les données pour éviter tout problème de coopération (envisagez d'instaurer une stratégie en matière de sécurité pour votre gestion des données). Expliquez clairement les raisons pour lesquelles les données sont nécessaires, en montrant les avantages qui découleront de leur utilisation et décrivez la façon dont elles seront utilisées et aideront votre organisation. Convenez du processus de collecte et de partage des données afin que tous les partenaires puissent s'appuyer sur un ensemble unique et commun d'informations (par exemple, créez une plateforme de partage de données).
- Afin de combler les lacunes restantes dans vos données, vous devriez vérifier la disponibilité des valeurs par défaut, telles que celles fournies, entre autres, par le niveau national, ou collectez des données complémentaires auxquelles les propriétaires internes et externes de données n'ont pas accès. Les données peuvent être recueillies par différents moyens. Par exemple, les tendances dans

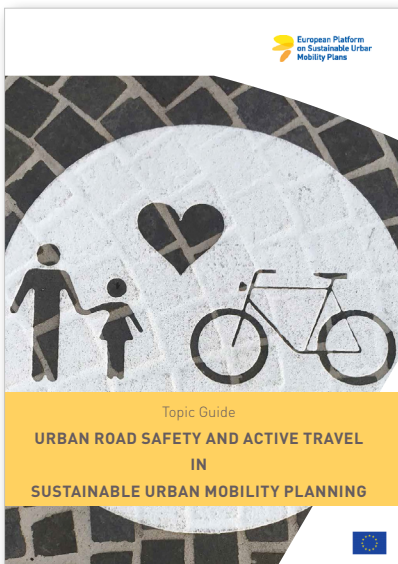
le nombre de piétons peuvent être déterminées en effectuant des comptages manuels à des points clés de la ville, en installant par exemple des à compter ou en conduisant une enquête auprès des ménages. Le choix de la méthode dépend des ressources disponibles, de la taille de la ville et du niveau de fiabilité requis. On peut distinguer les types généraux de données suivants:

- les données quantitatives issues des systèmes de mesure automatiques (par exemple, appareils de comptage, capteurs infrarouges et autres capteurs, caméras, satellites), ou les données GPS (par exemple, géolocalisation des véhicules, localisations des téléphones portables collectées par le biais des applications ou des fournisseurs de services de téléphonie mobile);
- les données quantitatives et qualitatives issues des enquêtes (enquêtes ménages, enquêtes dans la rue, enquêtes embarquées) ou des observations faites dans la rue (par exemple, comptages manuels du trafic, visites sur place, inventaire des places de stationnement);
- les données qualitatives provenant des entretiens ou des groupes de discussion;

- les données qualitatives issues des journaux, des blogs, des médias sociaux;
- les données de modélisation pour combler les lacunes dans les données.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Utiliser autant que possible des données libres. Cela rendra le processus plus transparent, en permettant aux citoyens et aux parties prenantes d'accéder aux données et de les utiliser, ce qui, en retour, peut profiter aux actions de planification (par exemple, des étudiants universitaires qui analysent en profondeur une question liée à la mobilité ou qui programment une application de mobilité pour votre ville). Veiller à la qualité élevée des données libres utilisées.
- Établir un centre de données municipal central qui gère les données de tous les services. Cela facilite l'échange interne de données et la planification intégrée, en permettant de prendre en considération les données et les aspects politiques des autres services.



En ce qui concerne la collecte de données, il importe de générer des ensembles de données précis, spécifiques et complets, mais également de définir des priorités et des objectifs clairs concernant les données. Le guide thématique **Sécurité routière et déplacement actif en milieu urbain dans la planification de la mobilité urbaine durable** fournit une liste de priorités pour la collecte de données liée à la sécurité routière:

- recensement des principaux types d'accidents comme base pour définir les groupes cibles pertinents à approcher et les mesures à élaborer;
- détermination des points dangereux dans le réseau multimodal;
- fixation d'objectifs réalistes, mais ambitieux, pour la politique de sécurité;
- sensibilisation: des chiffres exacts sur les accidents peuvent contribuer à la sensibilisation.

Le guide définit également un ensemble minimal de données nécessaire pour analyser la situation de la sécurité routière dans une ville. Plus important encore, l'analyse devrait prendre en compte:

- le nombre total de blessés et de tués par an dans la ville sur une période d'au moins trois ans;
- le nombre total d'accidents sans blessures, classés en fonction des différents modes de transport, sur une période d'au moins trois ans; et,
- la localisation et le type des accidents sur le réseau (multimodal) de la ville.

Calendrier et coordination

- Cette étape peut débuter après la création de l'équipe centrale et la définition de la portée géographique (voir l'action 1.2 et 2.1), au plus tard après l'accord sur le calendrier et le plan de travail.
- Elle alimente directement l'analyse de la mobilité de l'action 3.2.
- La détermination des sources de données et des besoins est liée à la définition des objectifs (action 5.2), aux indicateurs stratégiques (action 6.1) et au suivi du processus (action 11.1).

Liste de vérifications

- ✓ Formulation des besoins de données au regard des priorités politiques et des objectifs probables
- ✓ Détermination des données disponibles et vérification de la qualité
- ✓ Définition des lacunes dans les données et détermination des sources de données complémentaires
- ✓ Mise en place d'une gestion sécurisée des données
- ✓ Accord sur le partage de données avec les propriétaires externes de données pertinentes
- ✓ Collecte de données complémentaires, si nécessaire



Outils pour mesurer la qualité des espaces publics

Il existe toute une gamme d'outils qui vous permettent de mesurer la façon dont les personnes utilisent les espaces publics et de comprendre comment ces derniers peuvent être améliorés au profit de la vie publique qui s'y déroule. Gehl Institute, l'un des précurseurs dans ce domaine, propose une sélection de ce type d'outils sur son site internet, tels que :

- les douze critères de qualité, un outil permettant d'étudier comment les espaces publics sont vécus par leurs utilisateurs. Plus spécifiquement, cet outil sert à évaluer si les différentes caractéristiques d'un espace public sont protectrices, confortables et agréables pour les personnes;
- le comptage des déplacements de personnes mesure le nombre de personnes se déplaçant à travers un espace et par quel moyen. Cette information vous donne un aperçu de l'occupation d'un espace à différentes heures de la journée et de son accessibilité par différents modes de transport;
- l'outil de cartographie des activités stationnaires vous aide à cartographier les activités des personnes dans un espace à un moment donné, telles qu'être assis sur un banc, pratiquer une activité sportive ou jouer de la musique. Vous obtenez ainsi un «instantané» de l'activité dans votre zone d'enquête. En évaluant les activités qui se déroulent dans un lieu, vous pouvez commencer à déterminer les améliorations éventuelles de la vie publique;
- Les applications sont de plus en plus utilisées pour analyser les espaces publics, ce qui permet aux villes de collecter plus facilement des données dans ce domaine, et d'organiser et de partager ensuite les données dans une base de données publique.

Pour en savoir plus, voir: <https://gehlpeople.com/tools/>





Écouter et apprendre! Enquêtes en ligne basées sur une carte, pour la collecte de données⁴⁷

La planification pour les personnes nécessite l'intégration (précoce) des citoyens dans le processus, par exemple au moyen de la collecte de données avec le système d'information géographique (SIG) pour la participation publique (SIGPP). Les enquêtes en ligne basées sur une carte, qui relient une enquête en ligne à une carte interactive, combinent la participation du public et la collecte de données pour une planification intelligente fondée sur les besoins, les perceptions et les idées des personnes. Le SIGPP permet de recueillir des données auprès d'un grand groupe diversifié de personnes, tout en augmentant la participation du public, aide à créer un sentiment d'appropriation du processus et reprend également le point de vue des citoyens. Pour les professionnels de la planification, les données collectées peuvent constituer une source d'information, et le SIGPP peut également servir à octroyer aux citoyens un pouvoir décisionnel dans le processus. Par exemple, à travers la définition des domaines d'intervention en cartographiant ceux qui nécessitent des améliorations (par exemple, perception des services de transports publics, inventaire des zones dangereuses, voies cyclables insuffisantes, etc.). C'est ainsi que la ville d'Helsinki a élaboré son plan directeur en collaboration avec les citoyens et que la ville de Stockholm a recueilli des idées pour la conception d'un nouveau quartier. Au lieu de remplacer les méthodes traditionnelles, les enquêtes en ligne basées sur une carte peuvent compléter celles-ci afin d'atteindre un public plus large et d'améliorer la qualité des données collectées. Le SIGPP peut ouvrir la voie au ralliement d'un large public dans la région tout entière, en particulier pour les régions métropolitaines.

Quel type de données pouvez-vous collecter au moyen d'enquêtes en ligne basées sur une carte?

La collecte de données directement auprès des citoyens et avec ces derniers peut vous donner une idée entièrement nouvelle des conditions de vie des personnes qui peut être exploitée au cours du processus de planification. En demandant aux participants de localiser divers endroits sur une carte (par exemple, leurs lieux d'activité quotidienne ou les zones qu'ils préfèrent/évitent), d'évaluer la qualité des infrastructures ou de dresser un inventaire de leurs idées pour le futur développement de la ville, la planification de la mobilité urbaine durable peut acquérir une perspective plus proche des citoyens et comprendre les domaines dans lesquels il est nécessaire de prendre des mesures. En collectant des données spatiales, les schémas géographiques peuvent être reliés aux aspects démographiques, aux comportements et à la qualité environnementale. Les données issues des enquêtes en ligne peuvent, par exemple, servir à mieux appréhender:

- les comportements de mobilité (par exemple, en cartographiant les lieux visités, les routes, les finalités des trajets, la fréquence des visites, les choix de mode);
- les lieux d'intérêt et d'activités;
- la satisfaction/l'insatisfaction et les perceptions concernant, par exemple, un quartier, l'espace urbain, l'accessibilité, la sécurité publique, les espaces verts, les services de mobilité, l'infrastructure, etc.;
- la détermination des domaines nécessitant des améliorations (par exemple, services de transport public insuffisants);
- l'incidence de la mobilité sur la santé et le bien-être; et,
- les données démographiques.

Quels sont les outils en ligne disponibles?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>

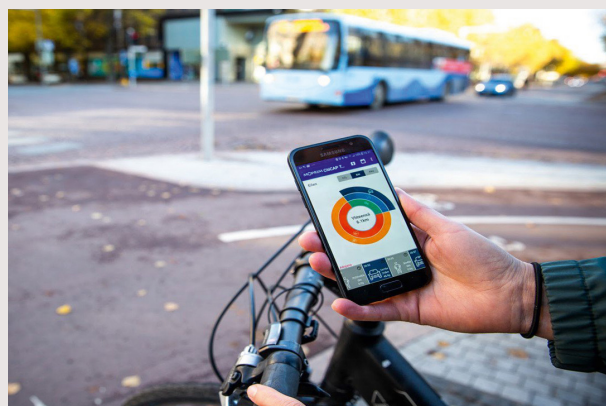


image © City of Lahti

⁴⁷ Source et autres lectures: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuta, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016), *Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges*. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, p. 35. 9-35.



Mesure de l'accessibilité: l'approche flamande «Mobiscore»

La planification de la mobilité urbaine devrait se concentrer non seulement sur la mobilité dans le sens le plus strict du terme (à savoir, la facilité de déplacement dans la ville), mais également sur l'objectif final de la mobilité, qui est l'accessibilité des lieux et des activités. L'accessibilité décrit la capacité réelle à participer à des activités en dehors du domicile. L'un des obstacles que vous devez surmonter afin de traiter l'accessibilité de façon plus explicite dans un PMUD est la difficulté de la mesurer.

L'outil flamand et son utilisation en Flandre

En mai 2019, le service de l'environnement, de la nature et de l'énergie (LNE) de l'administration flamande a lancé un outil en ligne, «Mobiscore», qui attribue un «score d'accessibilité» à une maison ou une parcelle de terrain particulière. Le score informe les acheteurs ou locataires potentiels d'une maison de la mesure dans laquelle ils peuvent accéder à diverses structures (telles qu'une gare ferroviaire, un arrêt de bus, une école, etc.) de manière durable, comme à pied ou à vélo. En développant cet outil, le service du ministère veut sensibiliser les citoyens sur les conséquences inhérentes au choix de la résidence pour la mobilité. La décision d'acheter ou de louer est un moment décisif qui peut être saisi pour favoriser un changement dans le comportement de mobilité, par exemple les choix modaux. Les personnes qui veulent emménager dans une nouvelle maison peuvent aisément comparer l'accessibilité de différentes localisations sur le site internet du Mobiscore (www.mobiscore.be – seulement en néerlandais). Cet outil pourrait également évoluer pour devenir un instrument analytique utile pour la planification de la mobilité urbaine durable. Dans la mesure où il attribue un score d'accessibilité pour chaque hectare (100x100 m), une carte des différents scores d'une zone urbaine fonctionnelle révélerait les zones d'accessibilité faible et élevée. Cela peut permettre, par exemple, de décider des lieux où l'amélioration des transports publics ou des liaisons à vélo est la plus urgente. En outre, l'outil peut certainement mieux relier la politique de développement urbain à la planification de la mobilité en indiquant les lieux où construire des logements, des écoles, etc. afin d'encourager l'utilisation de modes de transport durables.

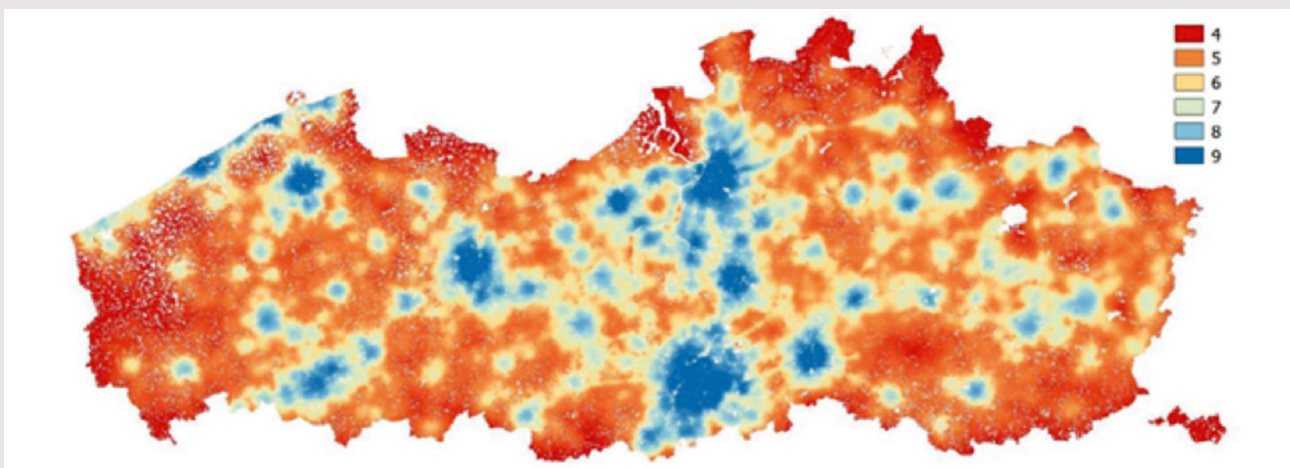
Comment l'approche flamande peut-elle inspirer votre PMUD

Il est peu probable que votre ville dispose d'un outil déjà prêt permettant de mesurer l'accessibilité de destinations quotidiennes courantes. Toutefois, au cours de l'activité 3.1 (déterminer les sources d'information et coopérer avec les propriétaires des données), vous devriez vérifier auprès du service de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme ou auprès des instituts de recherche de votre zone s'il existe des données SIG sur la localisation des boutiques, écoles, etc. Sur la base de ces données, il est possible de calculer un score d'accessibilité pour les différentes zones de votre ville. En outre, la densité des arrêts de transport public ou la délimitation des zones accessibles à pied depuis ces arrêts (par exemple, 400 mètres pour les arrêts de bus et 800 mètres pour les arrêts de train) peut être analysée. Dans la deuxième phase du PMUD relative à l'élaboration de la stratégie, l'inventaire des indicateurs d'accessibilité peut éclairer les discussions avec les prestataires de services de transport public, les citoyens et les autres parties prenantes. Cela est particulièrement utile dans le cadre de la coopération avec les services du développement urbain en vue de l'élaboration d'une stratégie TOD (développement axé sur le transport en commun), à savoir un développement urbain axé sur les nœuds de transport public qui décourage dans le même temps les développements dans les zones dépendant de la voiture qui présentent une faible accessibilité aux transports publics. Au niveau du quartier, la cartographie de l'accessibilité peut favoriser le développement de voies de mobilité active et aider à planifier les développements à usage mixte, tels que les écoles, les boutiques et les services.

Pour des informations plus détaillées sur la méthodologie appliquée pour l'indicateur du «score de mobilité» développé en Flandre, veuillez consulter: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (uniquement en néerlandais).

Auteur: Dirk Lauwers, Center for Mobility and Spatial Planning, Université de Gand.

Illustration n° 18: Distribution géographique du Mobiscore dans toute la Flandre (score attribué aux cellules d'un hectare); rouge [4] étant le moins accessibles et bleu [9] étant le plus accessible; Transport & Mobility Leuven, 2019. Mobiscore, www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore.)





Autres outils d'analyse

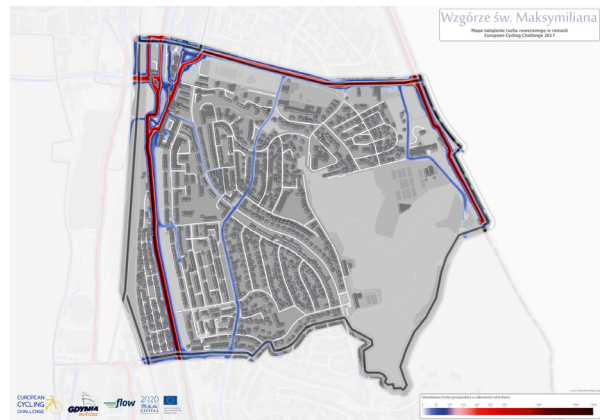
- L'outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et à la marche (OMS/Europe) évalue sur le plan économique les effets sanitaires liés à la pratique du vélo et à la marche dans une ville, <https://www.heatwalkingcycling.org/#homepage>
- AirQ+ (OMS) effectue des calculs qui permettent de quantifier les effets sanitaires liés à l'exposition à la pollution atmosphérique, y compris les estimations de la diminution de l'espérance de vie, www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- Le service des transports du Royaume-Uni fournit des orientations sur la planification des réseaux cyclables et pédestres, y compris un outil d'audit des voies piétonnes, www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- En tant que ville, vous pouvez encourager les citoyens à signaler les problèmes relatifs à la sécurité routière et à l'infrastructure sur une plateforme spécifique. Certaines villes ou certains pays disposent de leur propre plateforme de signalement, on peut citer comme exemple Radkummerkasten pour Vienne, Autriche (www.radkummerkasten.at) ou FixMyStreet pour le Royaume-Uni (www.fixmystreet.com).
- BYPAD (audit des politiques sur le vélo) vous permet d'évaluer les politiques d'une ville en matière de vélo, <https://www.bypad.eu/>
- Pour plus d'outils de collecte de données, voir également l'inventaire des outils CIVITAS liés à la mobilité urbaine: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=%20field_application_area%3A923

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Gdynia, Pologne: Partenariat pour la collecte de données entre la municipalité et l'autorité de transport public

Au cours des années passées, Gdynia a établi un partenariat précieux avec différents acteurs en vue de collecter des données pour la planification de la mobilité. Les sondages détaillés auprès des citoyens sur leurs préférences et comportements de mobilité (effectués par l'autorité de transport public), les données GPS collectées dans le cadre de différentes campagnes et projets, l'observation du trafic, ainsi que les questions posées aux piétons, aux conducteurs et aux commerçants dans la rue fournissent des données. Ces données sont utilisées, entre autres, pour les cartes HEAT, les animations des flux de cyclistes, et les statistiques du fret qui sont utiles aux professionnels de la planification du transport et aux urbanistes. Le développement d'une relation de confiance avec vos partenaires et leur inclusion dans l'ensemble du processus vous permettent de recevoir des données et de maintenir le partenariat pour l'avenir.

Source: Ville de Gdynia, recueilli par UBC



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Brême, Allemagne: Participation en ligne des citoyens pour évaluer la situation de mobilité

En complément des méthodes traditionnelles de collecte de données, la ville de Brême a appliqué des méthodes fondées sur la production participative pour analyser les problèmes et les opportunités liés à l'évolution de la mobilité dans la ville. Grâce à une stratégie de participation proactive et des modules de participation en ligne innovants, les citoyens sont devenus une source de données essentielle. Les citoyens répondent aux questions «Où les choses vont mal?» et «Où les choses vont bien?» sur une plateforme en ligne qui permet aux utilisateurs de marquer des lieux spécifiques sur une carte et d'attribuer des codes couleur aux entrées en fonction du mode de transport. Le portail a reçu plus de 100 000 visites, 4 000 contributions, 9 000 commentaires et 100 000 «j'aime» ou «je n'aime pas».

Auteur: Michael Glotz-Richter, ville de Brême, recueilli par ICLEI
Image: Ville de Brême



ACTION 3.2: Analyser les problèmes et les opportunités (tous modes)

Motivation

A good mobility analysis is crucial in helping to define a good mobility analysis is crucial in helping to define Une bonne analyse de la mobilité est essentielle pour définir les politiques appropriées et fournit les valeurs de référence nécessaires par rapport auxquelles les progrès peuvent être mesurés. L'analyse devrait être la plus exhaustive possible, mais elle doit également être gérable compte tenu des ressources données. Une analyse appropriée de l'ensemble des réseaux de transport, des modes et des aspects clés de la mobilité urbaine durable doit être assurée, mais vous devriez éviter de consacrer trop de temps et d'énergie à l'analyse de données exhaustives peu pertinentes eu égard aux questions clés dans votre ville. Lorsque cela est utile, le processus de planification devrait s'appuyer sur les résultats des stratégies et plans existants.

Objectifs

- Procéder à un examen de la situation actuelle en ce qui concerne les développements importants liés à la mobilité et au transport dans la zone urbaine fonctionnelle, sur la base de données et de documents de planification pertinents pour la mobilité des passagers et le transport de marchandises.

- Dresser une liste des problèmes et opportunités liés à la mobilité urbaine (par exemple, accessibilité aux services, pollution, inégalité sociale, sécurité routière, protection climatique, tendances d'occupation des sols et résilience du réseau).
- Déterminer et hiérarchiser les principaux problèmes qui seront traités par le PMUD.

Missions

- Vérifiez les principaux documents de planification relatifs au transport urbain afin d'effectuer une analyse utile de la situation actuelle, des problèmes et des stratégies. De tels documents peuvent inclure les stratégies et les plans sectoriels de mobilité (par exemple, les plans concernant la marche, l'usage du vélo, les transports publics, le transport routier, le stationnement, le fret) ainsi les plans et documents relevant d'autres domaines politiques pertinents (par exemple, affectation des sols, énergie, environnement, développement économique, inclusion sociale, santé et sécurité) des opérateurs locaux de transport et d'autres municipalités (appuyez-vous sur l'action 2.2 dans votre analyse des documents de planification).

- Examinez également le budget municipal. À combien se chiffre l'investissement dans les différents modes de transport et dans les mesures ciblant les différents aspects de la durabilité? Cet investissement est-il conforme aux priorités de votre ville ou existe-t-il des divergences?
- Analysez vos données (collectées dans l'action 3.1). Veillez à appliquer également les méthodes d'analyse spatiale, par exemple, en cartographiant les accidents routiers, la pollution atmosphérique et les niveaux de nuisance, les zones situées loin des parcs, les zones inaccessibles par les transports publics, ou les lacunes dans le réseau de voies cyclables et piétonnes. Sur la base des informations existantes et des évaluations d'experts, déterminez en premier lieu les principaux problèmes et les stratégies.
- En collaboration avec les parties prenantes clés et les citoyens, préparez une analyse de référence afin de déterminer et de hiérarchiser les principaux problèmes qui seront traités par votre PMUD. Dans la mesure du possible, tentez de quantifier la situation actuelle de mobilité et de transport et visualisez-la sur des cartes. Vos valeurs de référence devraient inclure la situation, les tendances et les zones à problèmes en ce qui concerne:
 - tous les modes de transport utilisés dans votre ville, y compris le transport de marchandises et le niveau d'intégration des modes (multimodalité);
 - tous les principaux aspects relatifs à la mobilité concernant votre ville (par exemple, pollution atmosphérique, bruit dû à la circulation, sécurité routière, qualité de vie des espaces publics, accessibilité équitable aux services, emploi et éducation).
- Faites intervenir les habitants dans l'analyse des problèmes et des opportunités (par exemple, en proposant des cartes en ligne sur lesquelles ils peuvent situer les zones négatives et positives pour des modes de transport spécifiques).
- Évaluez les aspects relatifs à l'exclusion sociale dans le cadre des politiques de transport. Cela implique de prendre en compte les besoins de l'ensemble de la communauté, y compris ceux des groupes vulnérables tels que les enfants, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les ménages disposant d'un faible revenu, les groupes minoritaires, etc. Les aspects relatifs au genre, à savoir donner aux femmes et aux hommes les mêmes opportunités, devraient également être étudiés. Les questions importantes à aborder sont:

- le système de transport garantit-il l'égalité d'accès, le caractère abordable financièrement et la disponibilité?
- les mesures de transport facilitent-elles l'emploi et soutiennent-elles le développement d'un marché du travail inclusif?

Actions au-delà des besoins essentiels

- Faire appel aux connaissances des acteurs clés pour obtenir un aperçu des documents relatifs aux politiques sectorielles (par exemple, au moyen d'entretiens, de réunions).
- Sur la base de la détermination préliminaire des principaux problèmes et opportunités, envisager d'effectuer des analyses ciblées pour compléter le tableau, par exemple, une analyse fondée sur des hypothèses visant à vérifier une question spécifique ayant été soulevée, une analyse fondée sur un diagnostic visant à déterminer les questions n'ayant pas été soulevées ou une analyse fondée sur une vision visant à approfondir les futurs thèmes prioritaires.

Calendrier et coordination

- Cette tâche repose directement sur la collecte de données (voir l'action 3.1) et, dans une moindre mesure, sur l'auto-évaluation (voir l'action 1.1) et l'évaluation des plans connexes (voir l'action 2.2).
- Les conclusions de cette tâche constituent une contribution importante pour l'élaboration de scénarios (voir l'action 4.1) et l'ensemble du processus de planification.

Liste de vérifications

- ✓ Examen et analyse des problèmes et opportunités avec les parties prenantes clés et les citoyens
- ✓ Conclusion de l'examen et de l'analyse des problèmes. Description de la situation en ce qui concerne tous les modes de transport et les principaux aspects de la mobilité urbaine durable
- ✓ Possibilité de mesurer les progrès accomplis par rapport à une base de valeurs de référence
- ✓ Hiérarchisation des problèmes et opportunités clés à traiter par le PMUD



Illustration n° 19: Exemple de la manière dont un tableau d'analyse peut être utilisé pour définir l'état du système de transport (analyse de référence) (adapté de Sundberg, R., *Manuel du projet SUMP-^{Up} concernant l'intégration de mesures et de séries de mesures – Lancement*, 2018, p. 10.)

FONCTIONS/ MODES DE TRANSPORT	PART MODALE	QUALITÉ DE L'INFRA-STRUCTURE	SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE	SANTÉ ET ENVIRONNEMENT	ACCESSIBILITÉ ÉQUITABLE	ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES	PRINCIPALES RECOMMANDATIONS
Marche	12%	Médiocre	De nombreux accidents sur les passages à niveau près des écoles	De moins en moins d'élèves se rendent à l'école à pied	Certaines zones n'ont pas d'accès piétons aux parcs et aux installations sportives	Faible activité. Nouvelle campagne «À l'école à pied».	Des mesures de sécurité routière sont nécessaires
Vélo	7%	Moyen	Les cyclistes se sentent souvent en danger, les pistes cyclables des parcs sont attrayantes	Une faible utilisation présente peu d'avantages	Peu de pistes cyclables le long des routes principales	Efforts de cartographie du réseau cyclable en cours. Petit budget pour les nouvelles mesures.	Augmenter le budget de l'administration de la ville pour les mesures en faveur du vélo
Transports publics (bus, tram, métro, train, etc.)	16%	Bonne	Certains arrêts de bus nécessitent des réparations, créent un sentiment d'insécurité le soir	Un nouveau parc de bus a été installé, réduction de l'incidence sur la qualité de l'air	Tarifs réduits pour les chômeurs, mais bus peu fréquents vers les zones périphériques pauvres	Activité élevée, planification de la stratégie de transport public	Progrès dans la bonne direction, continuer
Partage de véhicules (voiture, bicyclette, scooter électrique, etc.)	0.5%	Moyen	Les scooters électriques bloquent les voies piétonnes	Une faible utilisation présente peu d'avantages	Offres de partage uniquement disponibles dans le centre	Aucune activité, domaine purement privé	Une réglementation et des connaissances appropriées sont nécessaires
Transport motorisé privé (voiture, motorcycle, etc.)	64.5%	Bonne	De nombreux accidents impliquant des personnes à pied ou à vélo	L'utilisation importante des voitures a une forte incidence sur les niveaux de qualité de l'air et de bruit.	Le réseau routier couvre bien toutes les parties de la ville	Activité élevée, une nouvelle voie de contournement est en construction.	Introduire des mesures visant à réduire la circulation automobile dans le centre-ville lorsque la voie de contournement sera achevée.
Multimodalité (gare, pôles d'échanges)	n/a	Bonne	La nouvelle gare est attrayante. Des changements peu fiables en dehors des heures de travail incitent à utiliser la voiture	La gare routière principale n'est pas rapidement accessible à pied à partir de la gare ferroviaire principale.	Aucune offre de parking de dissuasion (P+R) dans les zones périphériques. Manque de stationnements vélo sécurisés pour les vélos électriques aux principaux pôles d'échange.	Faible activité	Inclure des sites de pôles d'échanges et de P+R et B+R dans la stratégie de transport public
Transport de marchandises	n/a	Bonne	La circulation des poids lourds dans le centre entraîne un risque pour la sécurité.	Les camions dans le centre entraînent une pollution sonore et atmosphérique.	Toutes les zones industrielles sont bien connectées.	Faible activité	Élaborer une stratégie pour détourner la circulation des poids lourds du centre
ANALYSE	La voiture est le mode de transport dominant.	Les infrastructures pour piétons et cyclistes doivent être améliorées.	La sécurité routière doit être une priorité.	La pollution atmosphérique due aux voitures et aux camions est le problème le plus important.	Améliorer les lignes de bus desservant les zones périphériques.	Les capacités doivent être renforcées dans plusieurs domaines.	



«Ne me dites pas où se situent vos priorités. Montrez-moi vos dépenses et je vous dirai où elles sont.» (James W. Frick)

Le niveau de l'investissement soutenu dans les infrastructures pour cyclistes est révélateur de la valeur accordée au développement du vélo. Le Programme des Nations unies pour l'environnement a recommandé qu'au moins 20 % de l'ensemble du budget des transports soit consacré aux transports non motorisés. Aux Pays-Bas, le pays européen le plus favorable au vélo, environ 35 € par personne sont investis chaque année dans le développement du vélo, la plus grande part provenant des autorités locales. Pour l'analyse de la mobilité, l'investissement réalisé pour les différents modes est un bon indicateur pour observer les domaines d'action prioritaires d'une ville et pour révéler les lacunes potentielles en matière d'investissement, comme dans le vélo.

Pour plus d'informations sur la manière de promouvoir avec succès l'utilisation du vélo dans la planification de la mobilité urbaine durable, veuillez consulter les instructions de mise en pratique intitulées **«Soutenir et encourager le vélo dans la planification de la mobilité urbaine durable»**.



Illustration n° 20: Exemple de la manière d'illustrer la cohérence entre les priorités de la ville (en ce qui concerne les modes de transport et les objectifs dans cet exemple) et ce dans quoi la ville investit réellement (adapté de Sundberg, R., *Manuel du projet SUMP-UP concernant l'intégration de mesures et de séries de mesures – Intensification*, 2018, p. 11).

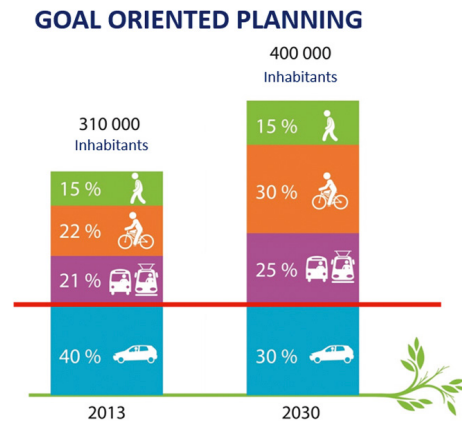
Modes de transport	Priorité	Investissements de l'année dernière	Investissements des cinq dernières années
Marche		100	800
Vélo		200	1300
Transports publics		5000	19000
Taxi/transport (par exemple, services de transport spéciaux)		200	1000
Covoiturage		100	200
Voiture		2000	15700
Total		7600	38000
Objectifs	Priorité	Investissements de l'année dernière	Investissements des cinq dernières années
Améliorer la sécurité et la sûreté		1000	4000
Augmenter la pratique de la marche et du vélo		200	1300
Améliorer la qualité et l'utilisation des transports publics		5000	19000
Système de fret efficace		1000	3000
Accessibilité aux voitures particulières		2000	15700
Total		9200	43000

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Malmö, Suède: Approche globale incluant des collectes de données manuelle, automatique, au moyen d'enquêtes et d'applications

La ville de Malmö utilise un ensemble de méthodes pour collecter des données sur la situation de mobilité ainsi que sur le bruit et la pollution atmosphérique. Cela comprend des comptages du trafic manuels et automatiques deux fois par an, ainsi que des enquêtes sur les déplacements tous les cinq ans pour mesurer les changements et les facteurs influençant les habitudes de déplacement. Outre la méthode traditionnelle, la dernière enquête a été conçue pour être utilisée dans une application en ligne destinée aux téléphones mobiles. Le facteur clé de succès consiste à relier les données collectées au modèle de trafic et au suivi des investissements dans les infrastructures de la ville. Cela permet de soutenir les décideurs dans leurs actions pour le développement de la ville.

Auteur: Andreas Nordin, ville de Malmö, recueilli par UBC
Image: Ville de Malmö



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Deinze, Belgique: Mesures de l'accessibilité pour les enfants et les personnes âgées

Le PMUD de la ville de Deinze comprend des mesures de l'accessibilité de l'espace public et de la conception des routes reliant les différents lieux d'activité de la ville. Les mesures de l'accessibilité sont un exemple de la manière dont la ville applique les principes et les objectifs de «hiérarchisation des modes (STOP^[1])», d'«attention accordée aux groupes cibles vulnérables» et de «proximité», tels que définis dans le programme flamand du PMUD, à partir de l'analyse.

Auteur: Ville de Deinze, recueilli par Mobiel 21
Image: Ville de Deinze



[1] Abréviation néerlandaise hiérarchisant les modes – marche, vélo, transports publics, (covoiturage) et seulement en dernier les voitures particulières – comme fil conducteur dans la planification du SUMP pour toutes les villes et municipalités flamandes.

Étape clé: Conclusion de l'analyse des problèmes et des opportunités

À ce stade du cycle, vous devriez avoir achevé toutes les étapes préparatoires et l'analyse de la situation. Vous avez une bonne vue d'ensemble de la situation de mobilité et du cadre de planification, vous avez mis en place des structures de travail efficaces et vous savez ce qu'il est important de prendre en compte pour mettre en œuvre la vision, les buts, les objectifs et les mesures du PMUD dans votre ville. Dans le cadre de cette étape clé fondamentale de la planification de la mobilité urbaine durable, vous devriez être parvenu, en collaboration avec les parties prenantes importantes, à une compréhension commune des principaux problèmes et opportunités. Il est possible de faire participer à nouveau les parties prenantes clés et les responsables politiques locaux afin de favoriser l'acceptation du PMUD, de fiabiliser le processus et de fournir une base solide pour l'élaboration à venir de la stratégie. Vous devrez partager la synthèse des résultats de votre analyse, y compris l'ensemble des problèmes et des opportunités, et assurer un soutien pour une participation accrue à la planification de la mobilité urbaine durable. Pour faciliter le partage de vos résultats et la décomposition des principaux problèmes et opportunités, l'idéal serait de résumer les conclusions clés de l'analyse dans un «rapport de référence».

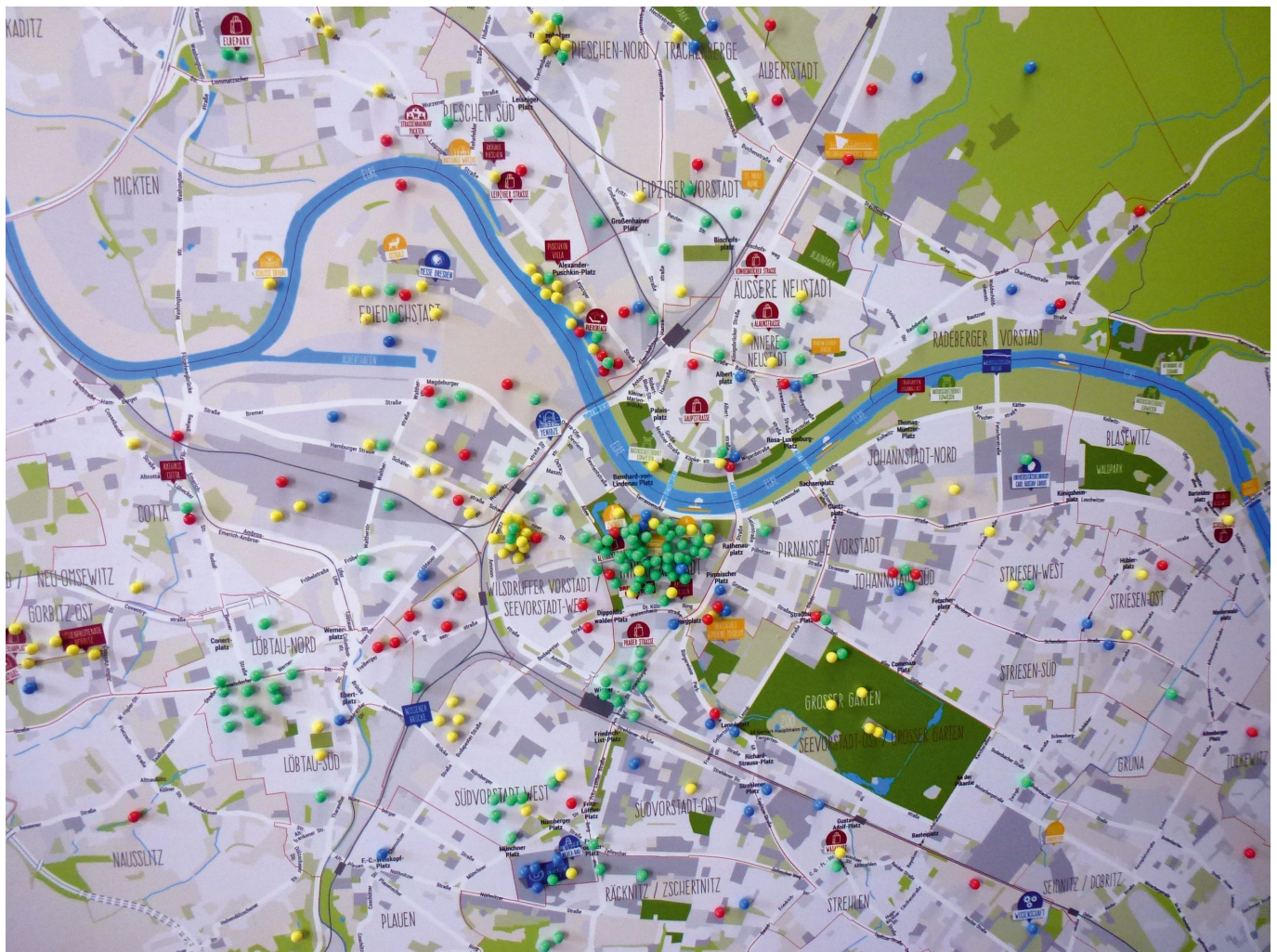
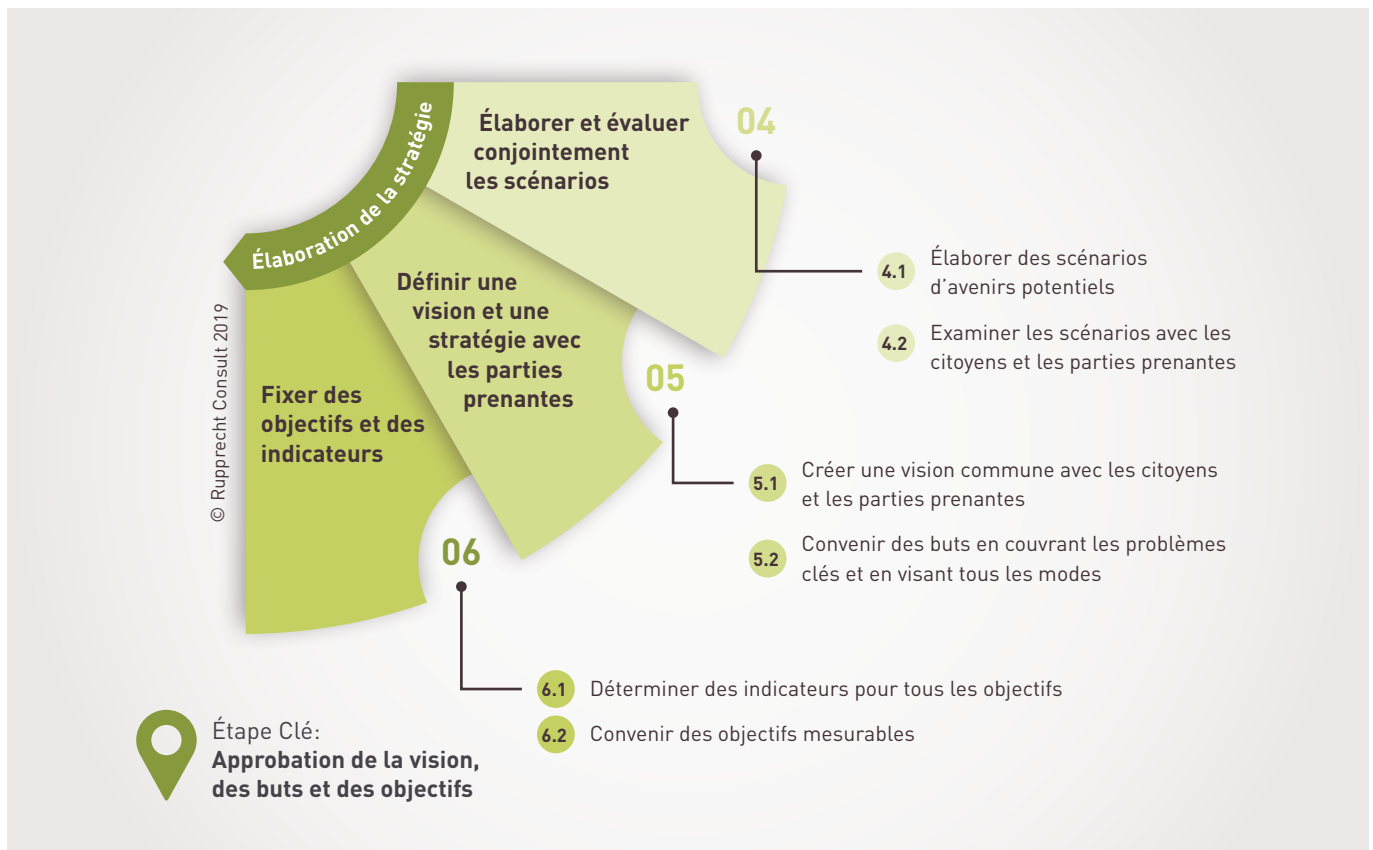


image © Rupprecht Consult

PHASE 2: Élaboration de la stratégie



La deuxième phase a pour objectif de définir l'orientation stratégique du plan de mobilité urbaine durable en coopération avec les citoyens et les parties prenantes. Les principales questions sont :

Quelles sont les options pour l'avenir?

Analyser les changements susceptibles d'intervenir dans les facteurs externes pour la mobilité urbaine (par exemple, la démographie, les technologies de l'information, le climat) et élaborer des scénarios qui explorent d'autres orientations stratégiques. Les scénarios tentent de saisir l'ampleur des incertitudes qui entourent les projections afin d'obtenir une base factuelle plus solide pour les décisions stratégiques.

Quel type de ville souhaitons-nous?

Utiliser des exercices de visualisation avec les parties prenantes et les citoyens afin de développer une compréhension commune des futurs souhaitables, sur la base des résultats de l'analyse de la mobilité et des incidences des scénarios. Une vision et des objectifs communs sont les pierres angulaires de tout PMUD.

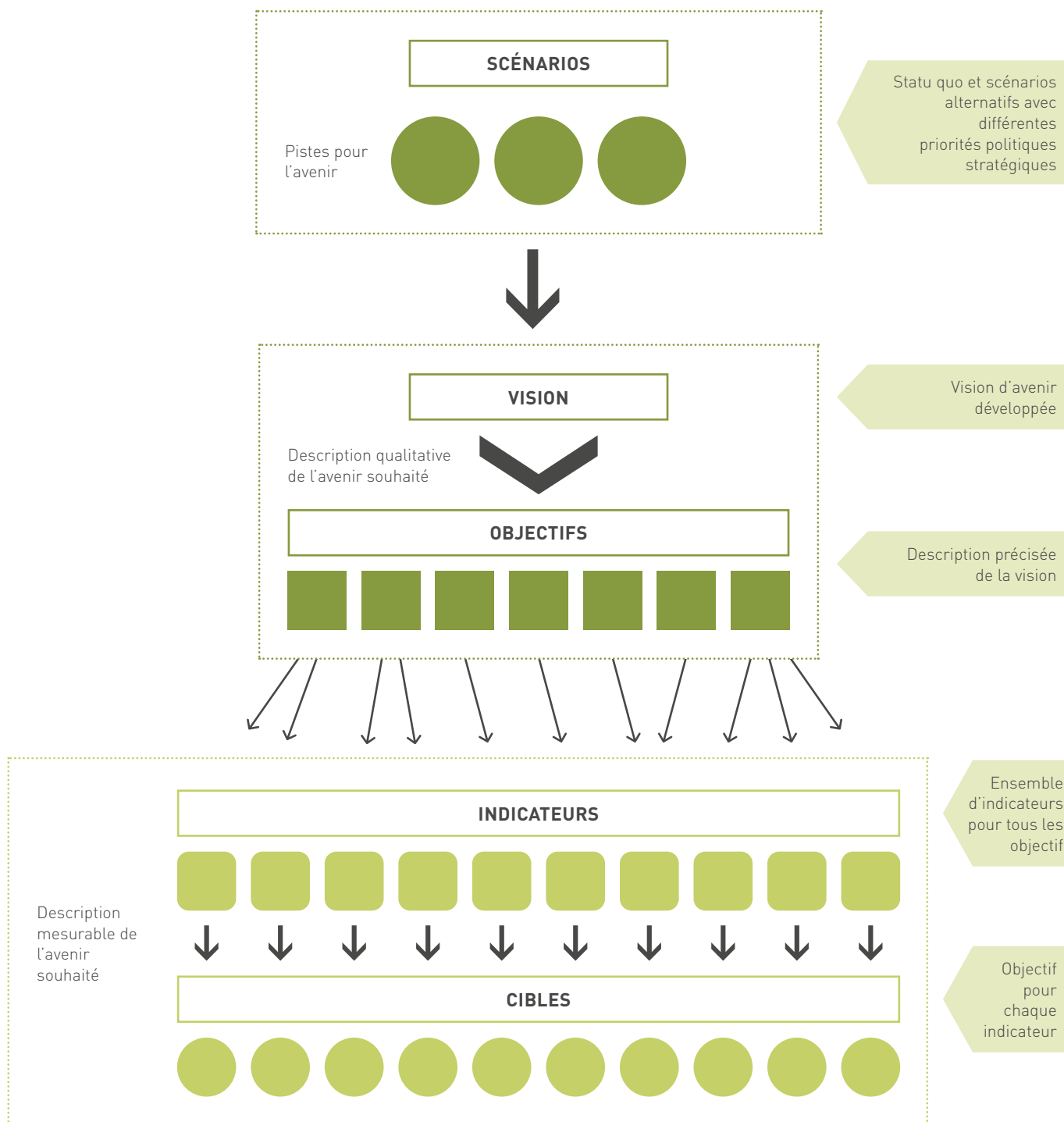
Veiller à ce que les objectifs traitent les problèmes importants et concernent tous les modes

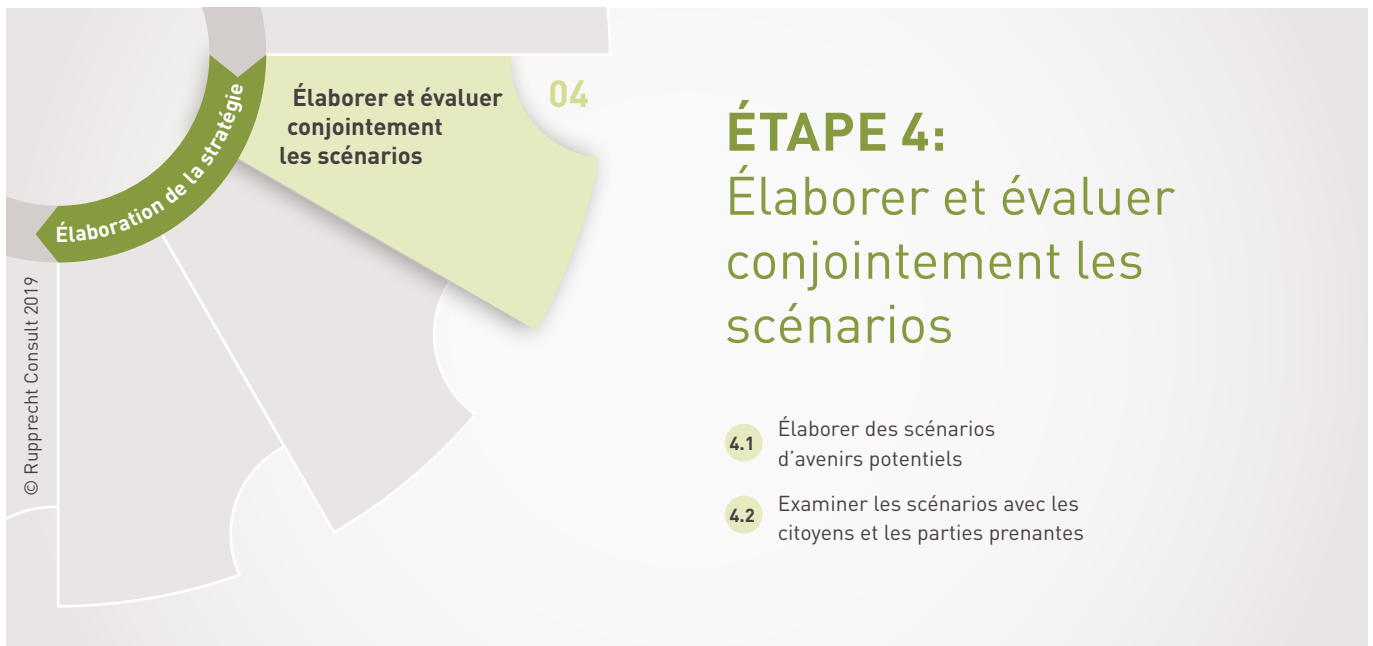
Comment mesurer la réussite du plan?

Définir un ensemble d'indicateurs et de cibles stratégiques qui permettront de suivre les progrès accomplis dans la réalisation de tous les objectifs sans qu'il soit nécessaire de collecter des quantités irréalistes de nouvelles données. Choisir des cibles ambitieuses, mais réalistes, qui sont alignées sur d'autres politiques publiques.

À l'issue de la deuxième phase, vous avez atteint une autre étape intermédiaire avec une vision, des objectifs et des cibles largement partagés.

Illustration n° 21: Vue d'ensemble des principales étapes (scénarios, vision, objectifs et cibles) de la phase 2





Sur la base de l'analyse des problèmes et des opportunités, il y a lieu d'élaborer différents scénarios qui doivent être discutés avec les citoyens et les parties prenantes. Ces scénarios permettent de mieux comprendre à quoi pourrait ressembler demain la mobilité urbaine dans votre ville. Ils peuvent ainsi guider et inspirer l'élaboration de votre vision.

ACTION 4.1: Élaborer les scénarios d'avenir potentiels

Motivation

Les scénarios aident à mieux comprendre les effets probables des facteurs externes ayant des répercussions sur la mobilité urbaine (tels que le changement climatique, les technologies de l'information, l'aspect financier et la sécurité) en combinaison avec des approches alternatives pour y réagir. En illustrant différentes situations futures possibles, ils permettent aux urbanistes d'évaluer les conséquences des tendances actuelles, des évolutions sociétales et locales potentielles et d'envisager les priorités politiques stratégiques alternatives, indépendamment les unes des autres. L'examen des effets de ces différents scénarios renforce la base factuelle des décisions stratégiques. Il peut guider et inspirer l'élaboration d'une vision et d'objectifs (voir l'étape 5) et vous aide à fixer des objectifs réalistes pour les indicateurs stratégiques (voir l'étape 6).

Objectifs

- Comprendre les risques et les possibilités liés aux tendances actuelles et à l'évolution éventuelle du contexte.

- Élaborer des scénarios alternatifs qui informent sur l'incidence à attendre des différentes orientations stratégiques.
- Créer une base factuelle pour l'élaboration ultérieure d'une vision, d'objectifs et de cibles.

Missions

- Explorer l'évolution future possible des facteurs externes les plus pertinents pour la mobilité urbaine (c'est-à-dire les facteurs que la municipalité ne maîtrise pas, tels que la démographie, le prix du pétrole, la situation économique, la crise climatique, les évolutions technologiques ou le niveau de soutien politique en faveur de la mobilité durable). Examiner les tendances actuelles et les évolutions probables, tels que prévus par les récents rapports d'experts. Analyser les tendances dans des villes pionnières typiques, telles que San Francisco, et réfléchir aux implications si les innovations en matière de mobilité numérique qui sont déployées dans ces villes l'étaient

aussi dans la vôtre. En outre, envisager les évolutions moins probables, mais très perturbatrices, qui exerceraient une influence forte sur la mobilité dans votre ville.

- Analyser les répercussions des circonstances externes futures sur votre système de transport local. Il s'agit notamment de l'incidence des évolutions mondiales ou nationales (par exemple, les nouvelles technologies permettant la mobilité à la demande, la conduite automatisée ou la mobilité partagée en libre-service sans station), ainsi que les tendances locales (par exemple, une augmentation ou diminution forte du nombre d'habitants qui a une incidence sur le budget de la ville et les possibilités en matière d'urbanisme). Évaluer les possibilités et les contraintes qu'elles impliqueraient pour votre ville. Ouvrent-elles de nouvelles perspectives? Ou compliquent-elles certaines politiques durables?
- Élaborer plusieurs scénarios qui décrivent les différentes priorités politiques et leur incidence sur le plan stratégique. Il convient d'élaborer au moins trois scénarios:
 - Un scénario de maintien du statu quo qui décrit l'évolution prévue si l'orientation stratégique actuelle se poursuit et que seules les mesures déjà planifiées sont mises en œuvre.
 - Des scénarios alternatifs qui décrivent les évolutions escomptées en mettant en œuvre différentes priorités politiques stratégiques (par exemple, en mettant l'accent sur les transports publics, la mobilité active ou l'électromobilité). Ces scénarios montrent les contributions des différentes orientations politiques, ce qui vous aide à définir les aspects à privilégier. Il est recommandé de n'inclure que des orientations politiques durables, car le scénario de maintien du statu quo permet déjà de faire des comparaisons avec un scénario moins durable.
 - Utiliser des techniques appropriées d'élaboration de scénarios telles que la modélisation, l'analyse purement qualitative (fondée sur le jugement d'experts ou sur les résultats que des stratégies politiques ont pu donner par le passé dans votre ville ou dans des contextes urbains similaires) ou une combinaison des deux. Dans le cas de la modélisation, il est recommandé à ce stade d'utiliser des modèles de planification stratégique et d'étude de projet, car ils sont peu coûteux, sont rapides à mettre en œuvre et peuvent être utilisés de manière interactive. Généralement, on utilise à ce stade des modèles de déplacements détaillés uniquement s'ils sont facilement disponibles et qu'ils n'engendrent pas de coûts supplémentaires élevés.
- Évaluer les interdépendances entre les évolutions dans les différents secteurs: transport, utilisation des sols, environnement, économie, etc. Repérer les synergies au niveau stratégique, le potentiel d'intégration et les effets négatifs des tendances sectorielles.
- Évaluer la sensibilité des scénarios à des facteurs externes importants, en tenant compte de l'analyse de ces facteurs que vous avez effectuée précédemment. (Il peut être utile de rechercher précisément les circonstances dans lesquelles des embûches peuvent survenir et d'envisager les pires scénarios afin de repérer les risques et les limites.) Une telle évaluation vous aide à vous préparer aux évolutions potentielles et à leurs effets et vous permet de comprendre quels sont les scénarios les plus sûrs pour l'avenir. Elle peut également contribuer à indiquer les limites et les risques de la situation actuelle (scénario du statu quo), en expliquant pourquoi il est nécessaire de mettre en œuvre des changements pour préparer l'avenir, même dans les cas où la plus grande partie de la population est satisfaite pour le moment.
- Impliquer les parties prenantes dans l'élaboration des scénarios, par exemple dans la discussion sur le nombre et le type de scénarios qu'il convient d'élaborer. Cela renforce leur appropriation et leur acceptation du processus d'élaboration de la vision. (Voir aussi l'action 4.2)

Actions au-delà des besoins essentiels

- Impliquer les parties prenantes dès l'élaboration des scénarios, par exemple dans la discussion sur le nombre et le type de scénarios qu'il convient d'élaborer. Cela renforce leur appropriation et leur acceptation du processus d'élaboration de la vision.



Qu'est-ce qu'un scénario?

Un scénario est la description d'un ensemble spécifique d'évolutions futures qui sont pertinentes pour la mobilité urbaine, notamment les effets probables de facteurs externes (tels que la situation démographique et économique), ainsi que ceux des priorités politiques stratégiques (notamment le fait de privilégier la mobilité active ou l'électromobilité).⁴⁸

⁴⁸ Pour éviter toute confusion, il convient de noter que certains professionnels de la planification utilisent des scénarios plus tard dans le processus de planification, notamment des scénarios relatifs à des mesures ou des politiques. Cet aspect, dans lequel différentes combinaisons de mesures sont évaluées afin de déterminer la meilleure façon d'atteindre les objectifs et les cibles, est appelé évaluation des séries de mesures dans le présent document (voir l'action 7.2).

Pour obtenir de plus amples informations à ce sujet, voir aussi le guide de planification des scénarios de la FHWA des États-Unis (Federal Highway Administration, Administration fédérale des autoroutes): https://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning/

Calendrier et coordination

- Après l'analyse de la situation en matière de mobilité.
- L'élaboration de scénarios accompagne celle d'une vision commune (voir l'action 5.1), d'objectifs (voir l'action 5.2) et de cibles (voir l'action 5.2).

Lors de l'élaboration de scénarios d'avenir, il convient de tenir compte des tendances et des orientations politiques possibles. Parmi les grandes tendances actuelles, divers concepts de mobilité partagée sont mis en œuvre dans de nombreuses villes pionnières et devraient être amenés à se développer dans les années à venir. Les options de mobilité telles que le partage de vélos publics, le partage de trottinettes en ligne, le partage de scooters en ligne, le partage de voitures (en ligne), le covoiturage et les services d'appel de chauffeur à la demande, ainsi que la mobilité partagée pour le fret, pourraient faire partie de l'orientation stratégique d'un scénario. Vous trouverez davantage d'informations sur les différents types de mobilité partagée et sur la manière de les mettre en œuvre dans le cadre d'un plan de mobilité urbaine durable dans le guide thématique intitulé **Intégration des approches de mobilité partagée dans la planification de la mobilité urbaine durable**.

Liste de vérifications

- ✓ Étude de l'incidence des changements susceptibles d'intervenir dans les facteurs externes.
- ✓ Description de différents scénarios alternatifs, notamment un scénario de maintien du statu quo.
- ✓ Application des techniques appropriées pour soutenir l'élaboration et l'évaluation des scénarios.
- ✓ Évaluation de la sensibilité des scénarios à l'évolution du contexte.



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Maia, Portugal: scénarios avec différents niveaux d'ambition en vue d'atteindre une vision partagée

La ville de Maia a élaboré son premier PMUD en 2013. Afin de tendre vers une mobilité urbaine qui favorise les modes de transport durables, Maia a défini trois scénarios différents: un scénario de maintien du statu quo, un scénario intermédiaire et un scénario proactif. Le scénario intermédiaire comportait des mesures à la fois souhaitables et réalisables et le scénario proactif des mesures plus ambitieuses. Alors que dernier scénario avait obtenu une meilleure note à l'issue de son évaluation en raison de l'absence de prise en compte de possibles contraintes, un événement participatif avec les principales parties prenantes a conduit Maia à retenir le scénario intermédiaire, dont la mise en œuvre était réaliste. Le processus a montré combien il était important qu'à l'avenir les parties prenantes participent à l'élaboration des scénarios et aux accords les concernant.

Auteur: service de l'énergie et de la mobilité, municipalité de Maia, recueilli par l'ICLEI
Image: municipalité de Maia



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Leipzig, Allemagne: la modélisation des déplacements au service de l'élaboration de scénarios

La municipalité de Leipzig a élaboré six scénarios proposant différentes possibilités pour l'avenir, dans le cadre d'un processus scientifique et publique.

Ces six scénarios étaient les suivants:

1. Poursuite de la stratégie de mobilité actuelle;
2. poursuite de la stratégie de mobilité actuelle avec des coûts stables;
3. scénario en faveur de la durabilité;
4. scénario en faveur d'une ville tournée vers le vélo;
5. scénario accordant la priorité aux transports publics; et
6. scénario communautaire.

Ces scénarios ont été évalués sur la base de différents critères (attractivité pour les utilisateurs, attractivité écologique, attractivité économique, attractivité systémique) et d'une évaluation qualitative. Les résultats de cette évaluation ont permis de privilégier 1. le scénario en faveur du vélo, 2. le scénario en faveur de la durabilité et 3. le scénario en faveur des transports publics.

Auteur: municipalité de Leipzig, recueilli par Marlene Damerou, Rupprecht Consult
Image: municipalité de Leipzig



ACTION 4.2: Examiner les scénarios avec les citoyens et les parties prenantes

Motivation

La première étape d'une vision largement acceptée en matière de mobilité consiste à examiner les différents scénarios et leur incidence sur les citoyens et les parties prenantes. La présentation de différentes pistes pour l'avenir et une réflexion collective à leur sujet permettront de créer une compréhension commune des perspectives pour l'avenir. Cela permet également de prendre conscience des interdépendances et des compromis entre les différentes politiques et les différents secteurs, de la complexité des décisions stratégiques qui doivent être prises et des risques encourus.

L'objectif est d'échanger et de travailler pour parvenir à une compréhension commune des scénarios ou des éléments de scénarios souhaitables. L'implication des citoyens et des parties prenantes dès ce stade favorisera une appropriation et une acceptation larges des objectifs et des mesures qui seront retenus ultérieurement.

Objectifs

- Utiliser des scénarios alternatifs comme base pour examiner les priorités politiques générales et les stratégies de développement futur.
- Susciter une appropriation et une acceptation large du processus afin de choisir une vision et des objectifs communs.

Missions

- Présenter les scénarios et leurs résultats aux principales parties prenantes. Favoriser le débat sur les options d'orientations stratégiques et leurs répercussions. Les travaux en groupe et d'autres formats interactifs peuvent contribuer à créer une atmosphère constructive et engageante lors de la ou des réunions. Veillez à ce que chacun ait les mêmes

chances d'exprimer son opinion sur des questions telles que:

- Quelles réformes nécessaires le scénario du statu quo révèle-t-il?
- Parmi les priorités politiques alternatives, lesquelles sont souhaitables?
- Quel est le niveau d'ambition nécessaire pour parvenir à une mobilité durable à l'avenir?
- Examiner également les interdépendances entre les évolutions dans le secteur des transports et dans d'autres secteurs. Comment créer des synergies et éviter les effets secondaires négatifs? Examiner la résilience de votre système de transport actuel et celle des différents scénarios face à l'évolution des circonstances extérieures.
- Examiner les scénarios avec un large éventail de personnes issues de toutes les couches de la société. Viser à utiliser diverses méthodes de participation qui permettent également d'atteindre des groupes généralement sous-représentés, tels que les jeunes et les personnes âgées, les minorités ethniques, les personnes à faible revenu, les parents isolés et les personnes handicapées. Ces méthodes peuvent consister à placer des boîtes à suggestions ou des stands d'information dans différentes parties de la ville (par exemple sur les marchés et dans les centres commerciaux, notamment dans les quartiers défavorisés), à recueillir des informations en ligne et par l'intermédiaire des réseaux sociaux, à coopérer

avec des organisations qui représentent ces groupes (par exemple, des écoles maternelles, des établissements scolaires, des universités, des associations culturelles, des agences pour l'emploi), à communiquer en plusieurs langues et à mener des enquêtes représentatives (voir également l'action 1.4). En comparant la composition démographique de votre réunion et des participants en ligne avec celle de la population générale de votre ville, vous pouvez cerner les groupes sous-représentés que vous devriez chercher à atteindre de manière active.

- Lorsque vous invitez des parties prenantes et des citoyens, il convient toujours de leur communiquer un processus et un ordre du jour clairs afin qu'ils sachent ce que l'on attend d'eux et qu'ils se fassent une idée des efforts et des capacités qui sont nécessaires. Un bon argument pour les convaincre de participer est de leur signifier que sans leur contribution, il est impossible de prendre en compte leurs besoins dans le cadre du processus de planification.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Organiser des invitations personnelles officielles au nom de votre maire (ou du président de votre organisation) pour inviter des acteurs de haut niveau (par exemple, des maires des municipalités voisines, des conseillers municipaux ou des directeurs de grandes organisations). Leur présence peut faciliter l'obtention d'un soutien politique de haut niveau en faveur du processus du PMUD.

Timing and coordination

- Suit ou accompagne l'élaboration des scénarios.
- L'examen des scénarios va de pair avec l'élaboration d'une vision et d'objectifs communs (voir les actions 5.1 et 5.2). Les scénarios et les visions sont étroitement liés et l'ordre dans lesquels ils sont élaborés peut varier d'une ville à l'autre ou même intervenir en parallèle.

Liste de vérifications

- ✓ Examen avec les parties prenantes et les citoyens des réformes nécessaires que le scénario du maintien du statu quo a révélées.
- ✓ Débat avec les parties prenantes et les citoyens sur les scénarios ou les éléments de scénarios souhaitables.



image © City of Bremen

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Prague, République tchèque: élaboration de scénarios avec une forte participation des parties prenantes et des citoyens

En 2015, Prague a conçu trois scénarios possibles et a organisé un atelier destiné aux experts, ainsi qu'une enquête sociologique en vue de retenir le scénario le plus approprié. 57 experts sélectionnés se sont réunis en groupes et ont examiné les scénarios lors d'un atelier d'une demi-journée. Une enquête sociologique a permis de recueillir d'autres avis auprès de 2 224 citoyens. En se fondant à la fois sur l'avis des parties prenantes et celui des citoyens, Prague a élaboré sa stratégie finale en matière de transports. La création d'un atelier d'experts et d'une enquête sociologique comportant des questions essentielles et faciles constitue une solution simple, peu coûteuse et indicative pour choisir un scénario. Elle constitue également une base solide pour obtenir un accord politique, car elle repose sur l'avis d'un groupe d'experts à la fois large et équilibré.

Auteur : Václav Novotný, Institut d'urbanisme et d'aménagement de Prague, recueilli par EUROCITIES | **Image:** municipalité de Prague



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Anvers, Belgique: large intégration des citoyens, des décideurs politiques et des experts dans l'examen des scénarios

La municipalité d'Anvers a mis en place des méthodes de gouvernance novatrices afin d'obtenir un large soutien du public à l'égard de sa vision de la ville. Après avoir examiné les scénarios possibles, un comité de pilotage a retenu celui qui correspondait le mieux à l'ambition d'Anvers et qui comprenait également des projets adaptés et pertinents pour la région. Cette approche a débouché sur une ambition concertée consistant à élaborer des idées novatrices en collaboration avec les citoyens et les parties prenantes. Au total, 100 séances de travail ont été organisées, auxquelles ont participé près de 3 500 experts et décideurs politiques et environ 3 000 citoyens et organisations. Une alliance a été formée afin d'instaurer une structure de gouvernance permettant de gérer le processus. Les équipes pluridisciplinaires ont utilisé des outils de participation et de co-construction afin de donner forme aux contributions des citoyens.

Auteur: Annelies Heijns, recueilli par l'ICLEI
Image: municipalité d'Anvers





Vous êtes désormais prêt à entamer les principales étapes de l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable. L'élaboration d'une vision et d'objectifs communs est la pierre angulaire de tout PMUD. Une vision est une description qualitative importante de l'avenir souhaité d'une ville et de sa mobilité, laquelle est ensuite précisée au moyen d'objectifs concrets qui indiquent le type de changement visé. Ces deux éléments constituent la base de toutes les étapes ultérieures de la définition des indicateurs et des objectifs stratégiques ainsi que de la sélection des mesures. Les scénarios et les visions sont étroitement liés et l'ordre dans lesquels ils sont élaborés peut varier selon le contexte ou même intervenir en parallèle. La vision et les objectifs ne constituent des éléments d'orientation que s'ils sont largement acceptés par les parties prenantes et les citoyens; par conséquent, il est essentiel de les co-construire et d'instaurer une appropriation commune.

ACTION 5.1: co-construction d'une vision commune avec les citoyens et les parties prenantes

Motivation

Dans quel type de ville souhaitons-nous vivre? En quoi sera-t-elle différente des autres villes? Ce sont là des questions centrales auxquelles il y a lieu de répondre à l'aide d'un exercice de visualisation impliquant l'ensemble des parties prenantes et des citoyens. Une vision fournit une description qualitative de l'avenir souhaité en matière de mobilité urbaine et permet d'orienter l'élaboration de mesures de planification appropriées. Elle doit replacer les transports dans le contexte plus large du développement urbain et sociétal. En d'autres termes, comment les transports peuvent-ils contribuer à un avenir positif?

La vision doit être élaborée en tenant compte de toutes les perspectives politiques qu'elle cherche à aborder, en

particulier celles qui concernent les visions générales ou les plans stratégiques existants des villes, l'aménagement urbain et l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, l'inclusion sociale, l'égalité hommes-femmes, la santé et la sécurité.

Afin de sensibiliser le public et de favoriser son adhésion au projet, il convient de l'impliquer activement dans le processus d'élaboration de la vision et ses résultats. Les citoyens doivent participer à l'élaboration de la vision, par exemple au moyen d'un atelier dédié. La planification de la mobilité urbaine durable ne peut porter ses fruits que si les citoyens comprennent la vision et en soutiennent les objectifs plus larges.

Objectifs

- Convenir d'une vision commune qui bénéficie d'un large soutien et s'appuie sur les résultats des débats relatifs aux scénarios: disposer d'un objectif à long terme pour l'évolution de la mobilité permet d'orienter le processus de planification.
- Élargir la perspective sans se limiter aux transports et à la mobilité, en intégrant par exemple la qualité de vie, la santé et l'utilisation des sols.
- Renforcer l'identité de la communauté locale et l'appropriation collective de la vision par le public.
- Souligner la valeur politique d'un PMUD et garantir l'engagement des principaux acteurs et décideurs.

Missions

- Mettre en place un groupe représentatif composé des principales parties prenantes qui sera responsable de l'élaboration de la vision. Il pourrait s'agir du comité de pilotage du PMUD créé dans le cadre de l'action 1.4.
- Préparer et organiser les réunions des parties prenantes et en assurer le suivi. Il peut être utile d'avoir recours à différents formats pour parvenir à un dialogue ouvert, respectueux et fructueux (voir les méthodes d'élaboration de la vision ci-dessous et l'action 1.4 pour un aperçu des formats). Lors de la première réunion, fournir des informations de base aux parties prenantes afin de garantir qu'elles bénéficient toutes du même niveau de connaissances. Il doit notamment s'agir d'informations concernant toute vision existante, ainsi que des résultats de l'analyse de la mobilité (étape 3) et des scénarios (étape 4). Utilisez autant que possible des cartes, des représentations visuelles et des exemples concrets provenant d'autres villes afin de susciter les débats.
- Évitez la culture du secret et le corporatisme: ayez recours à des auditions publiques et garantissez la transparence en rendant publiques les notes des réunions des parties prenantes.
- Envisagez de faire participer directement les citoyens à l'élaboration de la vision, par exemple par l'intermédiaire de réunions ou d'ateliers similaires aux réunions des parties prenantes. Vous devez au minimum informer activement les citoyens sur le processus d'élaboration de la vision (par exemple dans le cadre d'une campagne de relations publiques) et leur donner la possibilité de donner leur avis sur le projet de vision. Prenez toutes les contributions au

sérieux, mais précisez clairement et explicitement à l'avance qu'il est impossible de suivre toutes les suggestions et que les décisions devront être prises sur la base d'opinions souvent contradictoires.

- Élaborez un projet de vision qui couvre l'ensemble de l'agglomération urbaine et tous les aspects pertinents de la durabilité, tels que la sécurité routière, l'accessibilité, la qualité de vie, le bruit et la qualité de l'air. Il convient également de tenir compte de tous les modes et toutes les formes de transport, transports en commun et transports privés; transport de passagers et transports de marchandises; déplacements motorisés et non motorisés; circulation et stationnement. Tenez compte des résultats et des débats relatifs aux scénarios lors de l'élaboration de la vision, par exemple en incluant le scénario ou les éléments de scénarios qui ont donné les meilleurs résultats et ont bénéficié de l'approbation la plus large.
- Tenez les décideurs informés. Envisagez de discuter du projet de vision avec les principaux responsables politiques de tous les partis, éventuellement aussi dans le cadre de réunions informelles, afin de faire en sorte que la vision bénéficie d'une large adhésion. Il peut être utile de réaliser des sondages d'opinion simples auprès du public; les tendances qu'ils révèlent peuvent servir d'arguments pour convaincre les décideurs politiques.
- Discutez du projet de vision et des réactions des citoyens et des décideurs avec les parties prenantes et convenir d'une version finale.
- Publiez la vision dans un format facile à comprendre et utiliser des visualisations pour communiquer dessus. Diffusez largement le document relatif à la vision, notamment dans les médias (presse locale, radio, télévision, réseaux sociaux).



Qu'est-ce qu'une «vision»?

Une vision est une description qualitative de l'avenir urbain souhaité qui permet d'orienter l'élaboration d'objectifs, d'indicateurs stratégiques et de cibles et de choisir les mesures appropriées tout au long du processus du PMUD. Elle implique généralement un horizon à long terme qui peut même aller au-delà de la durée du PMUD et envisager des situations à 20 ou 30 ans.

Calendrier et coordination

- S'appuie sur l'analyse de la mobilité (étape 3) et les scénarios (étape 4).
- Les scénarios et les visions sont étroitement liés et l'ordre dans lesquels ils sont élaborés peut varier selon le contexte ou même intervenir en parallèle.

Liste de vérifications

- ✓ Création d'un groupe de parties prenantes pour l'élaboration d'une vision.

- ✓ Participation active des citoyens au processus d'élaboration de la vision.
- ✓ Élaboration de la première mouture de la vision et discussion de ce document avec les citoyens et les décideurs.
- ✓ Accord des parties prenantes sur la version finale de la vision.
- ✓ Publication des résultats de la construction de la vision.



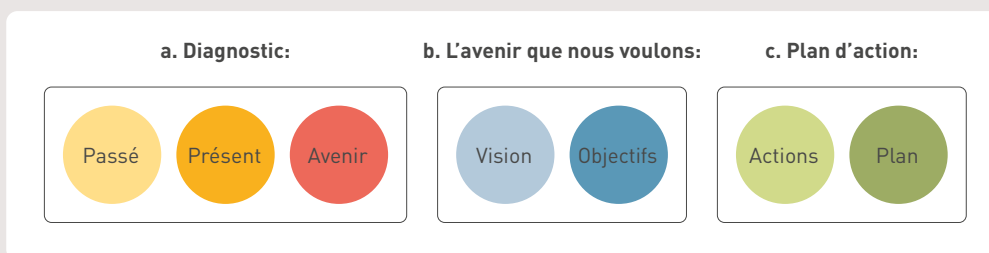
Atelier sur les perspectives d'avenir

Il existe de nombreuses façons d'impliquer les parties prenantes et les citoyens dans le processus d'élaboration de la vision. L'atelier sur les perspectives d'avenir en est un exemple. Cet atelier de trois jours est conçu pour réunir toutes les parties prenantes importantes afin de créer une base commune. Dans le cadre d'un processus condensé d'une durée de 17 heures, les participants travaillent principalement en petits groupes afin de co-construire une vision. Idéalement, vous devriez réunir un groupe diversifié d'environ 50 à 60 parties prenantes, dont des décideurs, des professionnels de la planification, des chercheurs et des représentants de tous les groupes importants.

Un atelier sur les perspectives d'avenir s'articule généralement autour de trois thématiques:

- Diagnostic:** jetez un regard rétrospectif afin d'analyser l'évolution de la situation actuelle en matière de mobilité. Envisagez ensuite les perspectives d'avenir en explorant les tendances structurelles qui sont susceptibles d'influencer les schémas de mobilité à l'avenir.
- L'avenir que nous voulons:** définissez la situation future idéale et faites-en part aux autres participants. Une base commune sera recherchée et les principes d'actions visant à atteindre l'avenir souhaité seront exposés. Les différences et les désaccords éventuels seront également recueillis.
- Plan d'action:** lors de la dernière étape du processus, l'accent sera mis sur la formulation de projets et d'actions concrets, fondés sur les visions élaborées à la phase précédente.

Illustration n° 22: Les trois thématiques d'un atelier sur les perspectives d'avenir
 (Source: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, p. 21)



Pour obtenir plus d'informations, voir les lignes directrices de Poly-SUMP et le guide pratique sur l'organisation d'un atelier sur les perspectives d'avenir: www.poly-sump.eu/tools

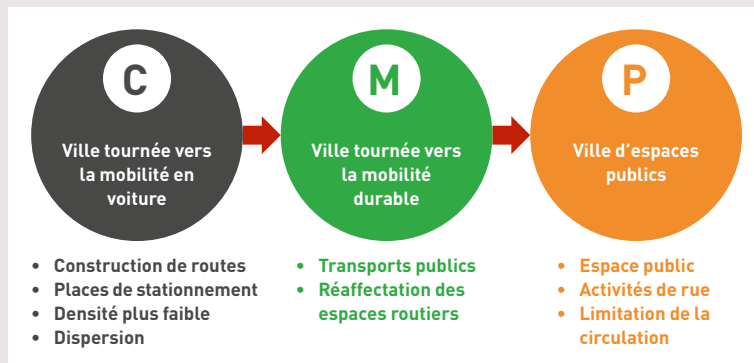


Vers des villes d'espaces urbains de qualité

Les membres du projet CREATE ont étudié les perspectives politiques des municipalités au cours des 50 à 60 dernières années. Historiquement, ils ont repéré trois visions distinctes. Globalement, dans la plupart des villes d'Europe occidentale, ces perspectives suivent un processus séquentiel en trois étapes: une ville axée au départ sur la voiture se tourne vers la mobilité durable et devient ensuite une ville d'espaces urbains de qualité. Dans la pratique, l'évolution est bien moins nette et on observe des chevauchements et parfois des retours en arrière à court terme sur le plan des politiques après une élection. Généralement, ces trois étapes coexistent aussi simultanément au sein d'une ville, mais dans différentes parties de la zone urbaine. En général, les politiques orientées sur les lieux privilégient d'abord les zones centrales, avant de s'étendre vers les banlieues où les perspectives axées sur la voiture prédominent plus longtemps. Même si la chronologie exacte peut être complexe et varier d'une ville à l'autre, il est clair que la tendance générale est aux visions axées sur les espaces urbains de qualité.



Illustration n° 23: visions de la mobilité urbaine et types de mesures politiques qui y sont généralement associés



Les objectifs des visions fondées sur les lieux, qui peuvent inspirer l'élaboration d'une vision dans votre ville, consistent à créer:

- des services de mobilité qui permettent à chacun de se déplacer librement et en toute sécurité au sein de la zone, sans retard excessif et en utilisant principalement des modes de transport durables.
- des schémas d'aménagement du territoire qui favorisent des services de transport public de qualité avec une fréquence de circulation élevée dans les principaux corridors, et qui offrent une diversité locale suffisante pour que les habitants puissent accéder à pied ou à vélo aux services dont ils ont besoin au quotidien.
- des villes où il fait bon vivre et qui offrent des lieux sûrs et attrayants (rues, pôles d'échanges, etc.) permettant aux populations de participer à des activités économiques, sociales et communautaires.
- la réussite de la réalisation d'objectifs plus larges de politique urbaine, tels que la réhabilitation, la santé et le bien-être de la population et la cohésion des communautés.
- des dispositifs de gouvernance qui facilitent ou soutiennent le changement, notamment des connaissances et de l'expertise, des mécanismes d'application, une planification intégrée des transports, des modèles économiques, etc.

Source: Peter Jones et al., 2018, CREATE project summary and recommendations for cities (Synthèse du projet CREATE et recommandations pour les villes): <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryReccommendations.pdf>

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Louvain, Belgique: a vision largement acceptée de Louvain en matière de climat

Exprimant l'importance d'œuvrer en faveur de la neutralité climatique, la signature de la Convention des maires par le bourgmestre de Louvain et le lancement d'un processus de consultation, la municipalité de Louvain a créé l'association Leuven 2030 (Louvain 2030) en faveur de la neutralité climatique. Cette association fournit le cadre permettant de définir une vision générale à long terme pour la ville. Ses membres représentent tous les secteurs de la société et la municipalité est fortement impliquée dans le processus. Le PMUD local reflète aussi l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il fixe des objectifs visant à doubler la part modale du vélo et des transports publics et à réduire de 20 % l'utilisation de la voiture à Louvain à l'horizon 2030.

Auteur: Tim Asperges, municipalité de Louvain, recueilli par Polis
Image: Karl Bruninx



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Göteborg, Suède: une approche «Vision zéro» pour la sécurité routière

Avec 570 000 habitants, la ville de Göteborg a adopté, comme le reste de la Suède, une approche «Vision zéro» à long terme en ce qui concerne les morts et les blessés graves sur la route. Les objectifs intermédiaires de la ville consistent à faire passer le nombre annuel de décès sur la route de 9 à 3 et le nombre de blessés graves et modérés de 227 à 75 au cours de la période 2010-2020. En 1978, il y avait à Göteborg un seul ralentisseur. En 2019, on compte environ 2 500 mesures de modération du trafic et les citoyens en demandent davantage. La modération du trafic, ainsi que la séparation des modes de transport actifs et du trafic motorisé, ont contribué au fait que 80 % des blessures subies dans les rues de la ville ne sont pas attribuables aux voitures.

Auteur: Dirk Engels, Service des transports et de la mobilité de Louvain, recueilli par Rupprecht Consult

Image: municipalité de Göteborg, 2007



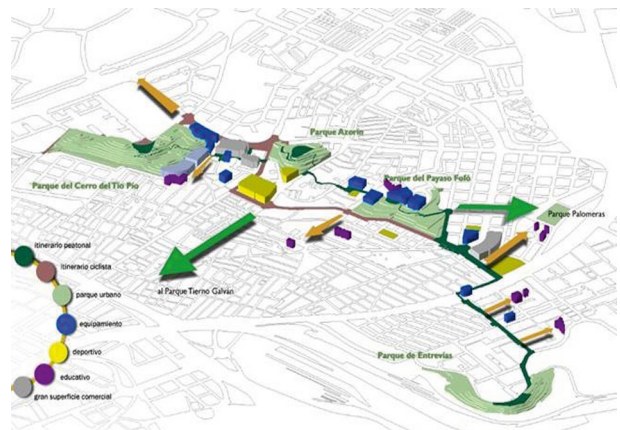
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Madrid, Espagne: définir des objectifs pour les zones périphériques

Le nouveau PMUD de Madrid est fortement axé sur la réhabilitation des banlieues les plus défavorisées de la ville. Les objectifs du plan ont été définis selon une série d'activités participatives menées auprès des riverains afin de recueillir les besoins ou les problèmes des différents quartiers périphériques. En outre, une journée entière de dialogue structuré a été organisée avec des techniciens, des experts, des associations et des groupes de citoyens afin de présenter les principales lignes de travail du plan de mobilité, d'analyser des problèmes spécifiques et de proposer des approches et des solutions possibles. Dans le cadre du nouveau PMUD, des actions pilotes seront mises au point afin de mettre en avant les lignes d'action du plan dans la ville, de les évaluer et de les reproduire facilement dans d'autres quartiers de la ville.

Auteur: Cristina Moliner Hormigos, municipalité de Madrid, recueilli par EUROCIITIES

Image: municipalité de Madrid



ACTION 5.2: Fixer les objectifs en couvrant les problèmes clés et en visant tous les modes

Motivation

Afin de fournir une orientation stratégique, il y a lieu de préciser une vision au moyen d'objectifs concrets qui indiquent le type d'évolution souhaité. Définir des objectifs revient à préciser les améliorations sociales, environnementales ou économiques visées, en indiquant exactement les aspects qu'il convient de développer, d'atténuer ou de maintenir. Les objectifs sont des cibles de plus haut niveau dans le plan de mobilité urbaine durable (par exemple, réduire les embouteillages), tandis que les mesures (par exemple, construire un tramway) sont les moyens permettant de les atteindre. Cette approche axée sur les objectifs contraste avec une approche de planification qui se concentre sur la mise en place de programmes et d'infrastructures qui ne font aucunement référence à des objectifs de plus haut niveau. La participation continue des parties prenantes est indispensable pour garantir l'acceptation des priorités qui ont été déterminées en matière de mobilité.

Objectifs

- Préciser les objectifs du PMUD, en tenant compte de tous les aspects de la vision commune.
- Formuler des objectifs et des priorités stratégiques clairs qui précisent les orientations à suivre en vue d'améliorer la situation.

Missions

- Appuyez-vous sur la vision en analysant les améliorations qui y sont décrites. En outre, tenez compte des résultats de l'élaboration des scénarios, notamment lors de la définition des priorités stratégiques et des domaines à privilégier pour améliorer la situation.
- Prenez en compte les objectifs pertinents aux niveaux régional, national et européen.
- Évaluez et définissez les améliorations souhaitées en collaboration avec les parties prenantes. Préparez-vous et assurez le suivi en organisant des ateliers et des réunions avec les parties prenantes. Convenez d'une série d'objectifs stratégiques pour des thèmes généraux qui reflètent les besoins des parties prenantes et des citoyens de l'agglomération urbaine.

Certains objectifs peuvent être difficiles à atteindre et il peut donc être nécessaire de définir les plus importants.

- Définissez des objectifs clairs qui contribuent à orienter le choix et la conception des mesures. Précisez la nature et le calendrier des actions qui doivent être réalisées. En général, les objectifs comportent aussi des priorités stratégiques et les domaines à privilégier pour améliorer la situation. Par exemple, une ville peut non seulement se fixer pour objectif d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie, mais peut aussi décider d'y parvenir en réduisant l'utilisation de la voiture ou en devenant une ville où les distances sont courtes. Ces priorités ne fournissent qu'une orientation stratégique (aménagement axé sur les objectifs) et elles ne doivent pas être trop détaillées car les moyens exacts ne sont définis que lors de la phase de planification des mesures (action 7.1 et suivantes). Les objectifs doivent inclure une approche intégrée pour l'ensemble des modes de transport, tout en intégrant la transition vers des solutions plus durables.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Discutez des projets d'objectifs avec les citoyens et tenir compte de leurs réactions lors de la définition des objectifs finaux.
- Envisagez d'aligner vos objectifs avec ceux des organismes de financement externes afin de renforcer l'attractivité des mesures figurant dans le plan de mobilité urbaine durable en vue d'obtenir un financement. Par exemple, les agences nationales de l'environnement peuvent être disposées à financer des mesures si elles placent l'accent sur les économies d'énergie ou la réduction des émissions de gaz à effet de serre.



Qu'est-ce qu'un «objectif»?

Il s'agit d'une affirmation générale décrivant une amélioration qu'une ville recherche. Les objectifs précisent les orientations en matière d'amélioration et les domaines prioritaires, mais pas les moyens d'y parvenir.

- Lors de l'élaboration de la vision et des objectifs, et tout au long du processus de planification, il convient de prêter attention aux conflits qui peuvent survenir en recherchant des accords communs. Si nécessaire, envisagez des actions de prévention des conflits afin de réduire le risque de dissensions et de diminuer les tensions entre les différentes parties prenantes.

Calendrier et coordination

- S'appuie sur la vision (action 5.1) et conduit à des indicateurs et des objectifs (étape 6).

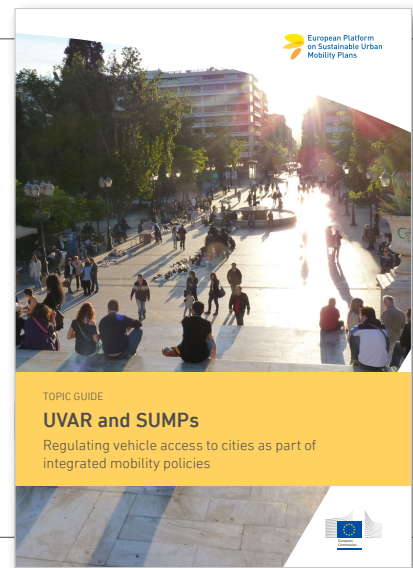
Liste de vérifications

- ✓ Révision de la vision afin d'orienter l'élaboration des objectifs.
- ✓ Élaboration des objectifs.
- ✓ Discussion sur les objectifs avec les principales parties prenantes.
- ✓ Sélection de la série finale d'objectifs.

L'incidence de la régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines peut être optimale lorsqu'une telle mesure est intégrée dans un plan de mobilité. La régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines associe parfois diverses mesures (par exemple, zone à faibles émissions, péage urbain, îlots urbains géants (« superblocks »)) pour atteindre une série d'objectifs importants. Voici quelques objectifs que la mise en œuvre de telles mesures de régulation peut permettre d'atteindre:

- Amélioration de la qualité de l'air
- Réduction des embouteillages
- Nouvelle répartition de l'espace routier
- Amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité des espaces publics
- Préservation des centres historiques des villes
- Réduction du bruit

Le guide thématique intitulé **Régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines et planification de la mobilité urbaine durable** présente d'autres objectifs qu'il est possible d'atteindre ainsi que les mesures connexes en la matière.



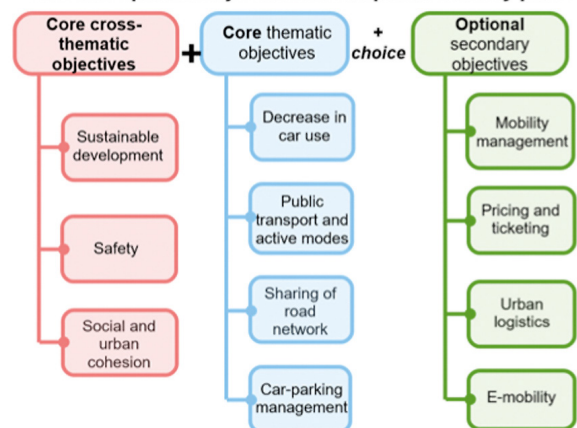
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

France: des objectifs obligatoires ou facultatifs adaptés à des villes de différentes tailles

En France, les zones urbaines de plus de 100 000 habitants doivent obligatoirement disposer d'un PMUD (appelé Plan de de mobilité ou PDM, anciennement Plan de déplacements urbains ou PDU). Ces PDM comportent onze objectifs obligatoires. De nombreuses petites villes élaborent volontairement un PDM complet ou un Plan de mobilité simplifié (PDMS). Il y a une distinction entre les objectifs obligatoires définis par la loi, que tous les PDM (obligatoires ou volontaires) doivent intégrer, et les objectifs facultatifs, qu'une ville de plus petite taille pourrait choisir d'adopter, en fonction de ses ambitions, dans le cadre de l'élaboration d'un PDMS. Les débats en France ont ainsi permis d'aboutir à une définition légale mais souple du Plan de mobilité simplifié (PDMS), acté par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24/12/2019.

Auteur: Thomas Durlin, Cerema, recueilli par Rupperecht Consult
Image: Cerema

Core and optional objectives for simplified mobility plans



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Londres, Royaume-Uni: objectifs en faveur de « Rues saines »

L'approche «Healthy Streets» (Rues saines) place les citoyens et leur santé au cœur de la prise de décision. Cette approche utilise dix indicateurs fondés sur des données factuelles afin de déterminer les facteurs qui rendent les rues attrayantes. En s'efforçant d'atteindre les objectifs de ces indicateurs, il sera possible de contribuer à créer une ville plus saine où les inégalités sont réduites, où tous les habitants sont inclus et peuvent vivre correctement. Afin de garantir la réussite de cette approche, il est important qu'elle soit intégrée dans des stratégies globales et qu'elle repose sur des données factuelles. Il est également nécessaire d'impliquer les collectivités et les parties prenantes afin d'obtenir un soutien politique, communautaire et organisationnel.

Auteur: Chris Billington, Transport for London, recueilli par Walk 21
Image: Transport for London



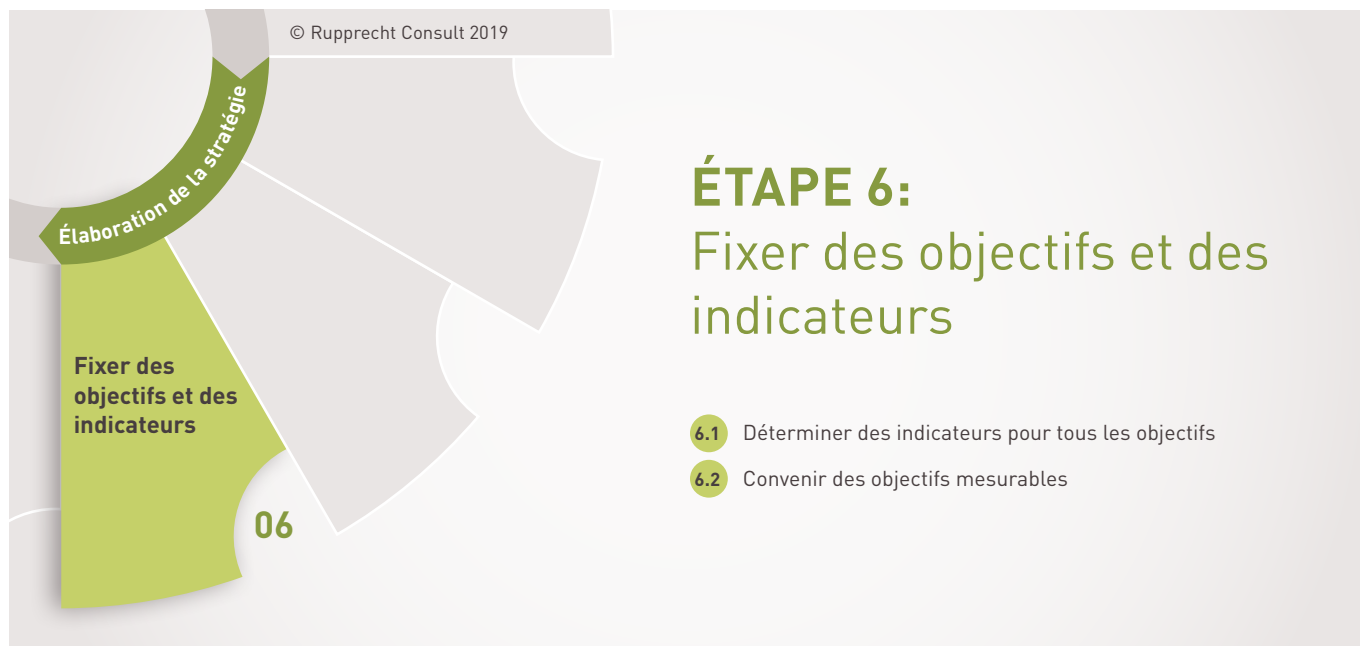
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Munich, Allemagne: ateliers approfondis avec les parties prenantes en vue de définir des objectifs

Afin d'évaluer le plan de développement des transports de Munich et ses objectifs et d'en discuter, les parties prenantes ont eu l'occasion de participer à de nombreux événements publics. Un atelier sur la mobilité a notamment attiré une centaine de participants qui ont échangé des idées sur l'avenir de la mobilité. Ces idées ont été intégrées au plan et ont ainsi permis de définir l'orientation de la planification des transports. Un projet de document a également été diffusé. Il a permis aux parties prenantes de faire des suggestions et de mettre en évidence les problèmes. L'implication des parties prenantes dans le processus a permis à la municipalité de Munich non seulement de trouver des solutions de mobilité pour tous, mais aussi de mettre en œuvre ces solutions par la suite. La ville vise à augmenter le nombre des trajets effectués à pied, à vélo et en transports publics et à pacifier la circulation dans les quartiers résidentiels du centre-ville.

Auteur: municipalité de Munich, recueilli par l'ICLEI
Image: Evisco / LHM





La vision et les objectifs fournissent une description qualitative importante de l'avenir souhaité et du type d'évolution envisagé. Toutefois, cela n'est suffisant. Afin de pouvoir mesurer ces évolutions, il convient de choisir une série appropriée d'indicateurs et d'objectifs stratégiques. Le but principal est de définir une série d'indicateurs qui soient réalisables, ambitieux et mutuellement cohérents, permettant aux personnes concernées de suivre les progrès accomplis vers la réalisation de tous les objectifs, sans qu'il soit nécessaire de collecter des volumes irréalistes de données nouvelles.

ACTION 6.1: Déterminer des indicateurs pour tous les objectifs

Motivation

Le choix et la définition d'indicateurs stratégiques pour tous les objectifs constituent une étape essentielle pour le processus ultérieur de fixation des objectifs et de suivi des progrès accomplis. Il est important de commencer par définir les indicateurs afin de s'assurer que les objectifs seront choisis et que vous pourrez en effectuer le suivi en déployant des efforts raisonnables. Une approche systématique permet de déterminer une série facile à maîtriser d'indicateurs de base qui reflètent bien les objectifs. Il peut s'avérer plus efficace de travailler avec seulement quelques indicateurs au niveau stratégique, en particulier pour les «villes néophytes» qui disposent de ressources, de données ou d'expérience limitées pour élaborer un plan de mobilité urbaine durable. Alors que les indicateurs de suivi des mesures seront élaborés ultérieurement (voir l'action 7.3), les indicateurs stratégiques permettant de mesurer les résultats globaux du PMUD seront choisis à cette étape, tout comme les méthodes de mesure respectives et les sources de données correspondantes qui ont été définies pendant la phase de préparation (voir l'action 3.1).

Objectifs

- Définir un ensemble d'indicateurs stratégiques qui permettent de suivre les progrès accomplis vers la réalisation de chacun des objectifs.
- Choisir des indicateurs facilement mesurables et compréhensibles en tenant compte des sources de données existantes (voir l'action 3.1) et des indicateurs normalisés.

Missions

- Précisez vos objectifs et déterminer les principaux aspects à surveiller.
- Élaborez un petit nombre d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs «de base» qui sont facilement mesurables, compréhensibles et clairement liés à chacun des objectifs.



- Utilisez des indicateurs normalisés déjà bien définis et disposez des connaissances existantes sur la manière de les mesurer et de les analyser. Cela permet d'effectuer des comparaisons avec d'autres villes avec des statistiques nationales/internationales.
- Concentrez-vous sur les indicateurs d'impact (également appelés indicateurs de résultats) qui mesurent directement la réalisation des objectifs en matière de durabilité. Prenez également en considération les indicateurs de domaines connexes, tels que l'économie, l'environnement, la santé et le social, et pas seulement les indicateurs en rapport avec les transports.
- Incluez quelques indicateurs qui sont particulièrement utiles pour communiquer avec les décideurs et le public. Ces indicateurs doivent être faciles à comprendre et intéressants pour un public plus large (par exemple, le nombre de blessés graves ou de décès sur la route; le nombre de zones où les seuils de pollution de l'air sont dépassés; ou les créations d'emplois).



Qu'est-ce qu'un «indicateur»?

Un indicateur est un ensemble de données clairement défini qui est utilisé pour suivre les progrès accomplis vers la réalisation d'un objectif ou d'une cible spécifique. Les

indicateurs stratégiques permettent de mesurer les résultats globaux d'un PMUD et fournissent donc une base permettant de l'évaluer. À un niveau plus détaillé, les indicateurs de mesure permettent de contrôler les résultats de mesures individuelles.

- Évaluez les données déjà disponibles et les sources de données définies (voir les actions 3.1 et 3.2), déterminez les lacunes concernant la capacité à mesurer les résultats escomptés et, si nécessaire, créez ou trouvez de nouvelles sources de données (par exemple, des données d'enquête, des données quantitatives issues de systèmes de mesure automatiques).
- Avant de commencer à mettre au point des indicateurs stratégiques, organisez des discussions avec les principales parties prenantes et d'autres organisations de votre zone géographique, car il se peut qu'elles en aient déjà adopté certains. Il est beaucoup plus facile de suivre l'état d'avancement en utilisant des indicateurs déjà mis en œuvre et validés.
- Définissez clairement chaque indicateur, le modèle de rapport, ainsi que la manière dont les données sont mesurées et dont l'indicateur est calculé à partir de ces données.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Concertez-vous avec les parties prenantes locales et régionales pertinentes en ce qui concerne les indicateurs régionaux.
- Mettez les données à disposition en ligne afin que les personnes extérieures comprennent la gravité des problèmes.

Calendrier et coordination

- Directement basé sur les objectifs définis dans l'action 5.2, débouche sur la définition d'objectifs dans l'action 6.2.
- Va de pair avec l'étape 3, au cours de laquelle les données et les sources de données sont déterminées et analysées et la base de référence de la disponibilité des données destinées à l'identification des indicateurs est fixée.
- Élaboration d'une série d'indicateurs stratégiques et des modalités de suivi qu'il y a lieu de prendre en compte lors de la planification du suivi des différentes mesures (voir l'action 7.3).

Liste de vérifications

- ✓ Définition des indicateurs de résultats quantitatifs et qualitatifs pour tous les objectifs, y compris les indicateurs utilisés par d'autres organisations de votre région.
- ✓ Évaluation des sources de données existantes et nouvelles.
- ✓ Définition d'un ensemble d'indicateurs stratégiques de base, y compris les formats des rapports et les méthodes de mesure.



Illustration n° 24: aperçu des principaux indicateurs d'impact stratégiques quantifiables, fondés sur l'ensemble d'indicateurs européens de mobilité urbaine durable (SUMI) et la norme internationale (MobiliseYourCity)

Objectif	Indicateur	Définition
Sécurité routière	Nombre annuel de décès dus à tous les accidents de transport dans la zone urbaine.	Nombre annuel de décès causés par un accident de la route survenant dans les 30 jours suivant la survenue de l'accident dans les transports urbains et pour 100 000 habitants de la zone urbaine.
Accès aux services de mobilité	Part de la population bénéficiant d'un accès approprié aux services de mobilité (transports publics).	Pourcentage de la population ayant un accès approprié aux transports publics (bus, tramway, métro, train).
Émissions de gaz à effet de serre (GES)	Émissions de GES du puits à la roue par tous les modes de transport de passagers et de marchandises en zone urbaine.	Émissions de gaz à effet de serre [tonnes de CO2(équivalent)/hab. par an].
Qualité de l'air	Émissions de polluants atmosphériques de tous les modes de transport de passagers et de marchandises (gaz d'échappement et autres pour les particules fines PM2,5) dans la zone urbaine	Indice d'émissions (équivalent en kg des PM2,5 par habitant et par an).

Autres indicateurs de mobilité urbaine:

- Caractère abordable des transports publics pour la catégorie des ménages les plus modestes
- Accessibilité pour les groupes à mobilité réduite
- Nuisances sonores
- Embouteillages et retards
- Efficacité énergétique
- Possibilités de mobilité active
- Intégration multimodale
- Satisfaction vis-à-vis des transports publics
- Sécurité routière pour les modes actifs

Source: ensemble d'indicateurs européens de mobilité urbaine durable (SUMI)
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Vous trouverez d'autres outils pour vous aider à choisir les indicateurs parmi les outils de CIVITAS:
<https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>

Vous trouverez des informations plus générales sur le suivi dans le manuel de suivi et d'évaluation CH4ALLENGE:
<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Milton Keynes, Royaume-Uni: ensemble d'indicateurs stratégiques facilement mesurables et disponibles

Pour évaluer les résultats globaux du plan de mobilité urbaine durable, le conseil municipal a choisi un certain nombre d'indicateurs, notamment l'état du réseau routier, la durée moyenne des trajets, la qualité de l'air et la sécurité routière. Il a été décidé de choisir ces indicateurs afin de permettre une évaluation correcte de l'incidence du PMUD et parce qu'ils sont facilement mesurables et sont disponibles ou aisément accessibles. La municipalité de Milton Keynes conseille de définir un ensemble clair d'objectifs spécifiques, mesurables, atteignables, pertinents et temporels pour le PMUD, ce qui permet de choisir par la suite des indicateurs qui correspondent aux objectifs du PMUD. Sur la base de son expérience, l'équipe du PMUD conseille également d'utiliser les nouvelles technologies et les méthodes en matière d'indicateurs que d'autres villes ont utilisées.

Auteur: James Povey, municipalité de Milton Keynes, recueilli par Polis
Image: municipalité de Milton Keynes

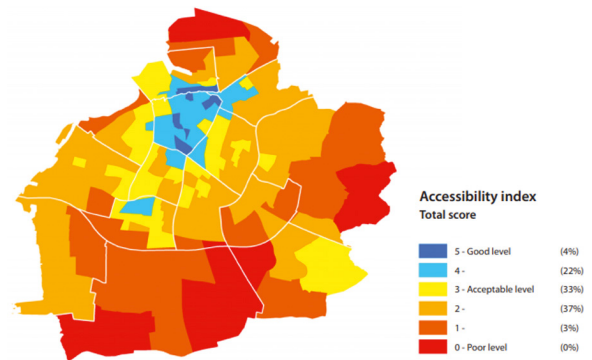


EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Malmö, Suède: l'indice d'accessibilité comme exemple d'indicateur

Malmö a élaboré, sur la base de mesures pertinentes, un indice d'accessibilité normatif qui permet d'évaluer l'incidence des mesures prises et qui utilise des cartes pour illustrer l'accessibilité durable. L'indice d'accessibilité peut servir d'aide à la décision pour l'aménagement et l'évaluation des différents investissements et des différentes actions. Il permet également d'établir des comparaisons entre différentes zones et différents groupes de population. L'indice d'accessibilité peut contribuer au suivi de l'évolution de l'accessibilité du système de transport dans le temps et peut donc servir d'indicateur parmi d'autres afin de déterminer dans quelle mesure les objectifs du PMUD sont atteints.

Auteur: Andreas Nordin, municipalité de Malmö, recueilli par Rupprecht Consult
Image: plan de mobilité urbaine durable de Malmö



ACTION 6.2: Convenir de cibles mesurables

Motivation

Les objectifs constituent une forme concrète d'engagement envers un plan de mobilité urbaine durable, car ils indiquent la nature et les délais des actions que vous souhaitez mener. La définition d'objectifs clairs a deux objectifs principaux. Premièrement, elle permet la transparence et fournit des orientations claires sur la manière dont vous souhaitez faire évoluer les transports et la mobilité dans la ville. Deuxièmement, elle permet aux villes de comprendre dans quelle mesure les objectifs doivent être atteints. Si les indicateurs et les cibles stratégiques de base sont bien définis, les décideurs et le public pourront les comprendre facilement. Ils peuvent en outre constituer une incitation à obtenir de meilleurs résultats.

Objectifs

- Décider d'un ensemble de cibles mesurables pour chacun des indicateurs stratégiques convenus (voir l'action 6.1), qui couvrent tous les objectifs.
- S'assurer que les objectifs convenus permettent d'évaluer la réalisation des résultats souhaités.
- Exprimer des objectifs atteignables, mais ambitieux.
- Veiller à ce que les objectifs soient mutuellement compatibles.



Les objectifs SMART

- **Spécifiques** – décrits avec précision à l'aide de termes quantitatifs et/ou qualitatifs que toutes les parties prenantes comprennent.
- **Mesurables**: la situation actuelle est connue car elle a fait l'objet de mesures. Des ressources sont également en place pour mesurer les évolutions (qualitatives et quantitatives) qui se produisent.
- **Atteignables**: ils sont fondés sur les compétences techniques, opérationnelles et financières disponibles et sur les accords/engagements des parties prenantes.
- **Pertinents**: souligne l'importance de choisir des objectifs qui sont appropriés, qui font progresser la mobilité urbaine et qui soutiennent ou sont en phase avec d'autres objectifs.
- **Temporels**: les dates clés de la réalisation des objectifs sont clairement définies.

Missions

- Fixez des objectifs pour chacun des indicateurs stratégiques fondamentaux (choisis dans l'action 6.1) afin de pouvoir assurer le suivi des progrès accomplis vers la réalisation des objectifs. Les objectifs doivent être spécifiques, mesurables, atteignables, pertinents et temporels. Soyez ambitieux, mais réaliste en évaluant les actions qu'il est possible de réaliser.
- Commencez par définir des cibles pour les indicateurs stratégiques, qui mesurent directement le degré de réalisation souhaité de chacun des objectifs de durabilité (par exemple, réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports dans un délai de dix ans). En outre, incluez des cibles intermédiaires qui constituent des jalons vers les objectifs à long terme (par exemple, réduction de 15 % des émissions de gaz à effet de serre attribuables aux transports dans un délai de cinq ans).
- Fixez ensuite des objectifs pour les indicateurs de base relatifs aux activités de transport, qui évaluent dans quelle mesure le système de transport s'est amélioré (par exemple, la part des modes de transport durables a dépassé 70 % en dix ans; ou le nombre de kilomètres de voies de bus de haute qualité qui seront créées au cours des dix prochaines années).
- Faire en sorte d'éviter les incohérences entre les indicateurs.

- Impliquer les principales parties prenantes dans la définition des cibles, car cela permettra de s'assurer qu'elles bénéficient d'un large soutien et qu'elles sont réalistes. Il convient cependant de veiller à ne pas laisser des groupes de pression bloquer des évolutions ambitieuses qui sont bénéfiques pour la majorité de la population. Préparer et mener les réunions des groupes de travail et en assurer le suivi.
- Intégrer les objectifs dans le document du PMUD afin de les adopter officiellement (voir l'action 9.1).

Actions au-delà des besoins essentiels

- Utiliser des objectifs localisés au sein de l'agglomération urbaine (centre-ville, zones industrielles ou commerciales, quartiers spécifiques, etc.) afin de tenir compte des différents comportements en matière de transports et des possibilités de déplacement au niveau local.



Précisions relatives aux tâches

Soyez ambitieux mais réaliste!

Dans de nombreuses villes, les objectifs en matière de transports urbains et de mobilité reflètent des vœux pieux plutôt que des actions pouvant être mises en place de manière réaliste. Cela est contre-productif. S'il est bon de se montrer ambitieux, il est aussi nécessaire d'évaluer honnêtement les actions qu'il est possible de mettre en place compte tenu des ressources et de l'expertise disponibles.



Part modale

Definition: la part modale correspond à la part des personnes qui utilisent un mode de transport particulier par rapport à l'utilisation globale des transports au sein d'une zone urbaine. La part modale de chacun des différents modes de transport est généralement communiquée sous forme de pourcentage. Elle peut être calculée pour le transport de passagers et de marchandises, sur la base de différentes unités (par exemple, nombre de trajets, volume, poids, passagers/km ou tonnes/km), mais elle peut également être calculée pour différentes zones géographiques (par exemple la zone urbaine fonctionnelle, le centre-ville, le quartier).⁴⁹

La phrase «Montrez-moi votre part modale et je connaîtrai votre ville» peut sembler exagérée, mais d'une certaine manière, elle peut être vraie. Les municipalités souhaitent savoir comment les habitants se déplacent et pas seulement pour avoir un aperçu du système de transport. Par conséquent, la première approche consiste à collecter des données, puis à calculer et à examiner la part modale. C'est ce que font de nombreuses villes dans le monde et il est très utile de disposer d'un objectif de part modale à l'échelle mondiale afin d'assurer la transition vers des modes de transport durables. Il est possible que la part modale ne soit pas clairement définie ou mesurée de manière cohérente dans chaque ville, mais elle constitue néanmoins une valeur compréhensible au niveau mondial qui est extrêmement pertinente. D'une part, elle joue un rôle important pour définir la base de référence du système de transport d'une ville. D'autre part, la part modale permet de définir des objectifs ambitieux afin de faire évoluer une valeur actuelle et de la comparer avec celle d'autres villes. Par exemple, Londres s'est fixé l'objectif ambitieux de faire en sorte que 80 % de l'ensemble des déplacements des habitants soient effectués à l'aide de modes de transport durables (marche, vélo et transports publics) à l'horizon 2041.

Dans le contexte de la planification de la mobilité urbaine durable, la part modale peut faire partie de l'analyse de la situation actuelle en matière de mobilité, mais elle peut également constituer l'un des principaux objectifs utilisés pour évaluer les progrès accomplis en matière de mobilité durable. Par exemple, si vous constatez une augmentation des trajets effectués à vélo, vous vous êtes non seulement rapproché de la vision globale d'une ville qui favorise le vélo, mais vous pouvez également mesurer les progrès accomplis pour atteindre votre objectif consistant à augmenter la part du vélo de 10 %. La part modale peut être considérée comme un objectif global qu'il est recommandé d'intégrer dans le PMUD. La part modale vous permet non seulement de comparer l'évolution du système de transport dans le temps, mais aussi de mesurer des objectifs de déplacement spécifiques ou même de vous concentrer sur différents groupes de citoyens, ce qui vous permet d'observer les comportements de mobilité en fonction du sexe, de l'âge, etc.

Calendrier et coordination

- Directement fondé sur les indicateurs stratégiques définis dans l'action 6.1.
- Les cibles contribuent à définir et à atteindre les résultats souhaités dans le cadre du PMUD (voir les actions 11.1 et 12.1).

Liste de vérifications

- ✓ Participation des principaux acteurs à la définition des cibles.
- ✓ Élaboration d'une série appropriée de cibles atteignable au niveau local.

⁴⁹ Glossaire d'Eltis sur les PMUD, 2015, www.eltis.org/glossary



Qu'est-ce qu'une «cible»?

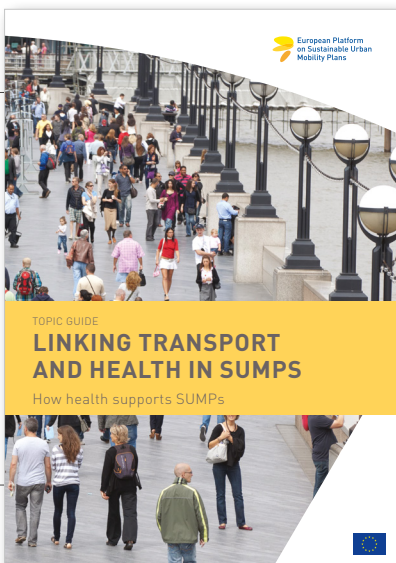
Il s'agit de l'expression de la valeur que vise un indicateur stratégique. Plus précisément, elles définissent les aspects qu'il convient d'atteindre, par rapport à la situation actuelle, avant une année donnée. Les cibles doivent être spécifiques, mesurables, atteignables, pertinentes et temporelles.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Dresde, Allemagne: élaboration d'objectifs stratégiques au moyen d'un processus intensif de tables rondes

Les objectifs de la municipalité de Dresde en matière de mobilité et de développement des transports à l'horizon 2025 ont été élaborés par les parties prenantes dans le cadre d'un processus intensif de tables rondes. La table ronde consacrée au PMUD a débouché sur la création d'un document consensuel comportant des objectifs en matière de développement des transports, que toutes les parties prenantes ont approuvés et que le conseil municipal a adoptés en mars 2011 en y apportant peu de modifications. Les objectifs choisis ont servi de base à l'élaboration du PMUD. Tant pour l'élaboration que pour la mise en œuvre du PMUD, il était essentiel que les objectifs soient adoptés sur le plan politique afin de lever les incertitudes en ce qui concerne la planification et de garantir un niveau élevé d'acceptation. En 2018, l'évaluation initiale du PMUD a montré que pour améliorer davantage le PMUD à l'avenir, il devait être assorti d'un plus grand nombre d'objectifs.

Auteur: Kerstin Burggraf, City of Dresden, collected by EUROCIITIES
Image: Joe Breuer, pixabay.com



Un PMUD de qualité comporte souvent des cibles relatives à la santé publique qui peuvent être étroitement liées à des cibles concernant la sécurité routière, la pollution atmosphérique et sonore ou la hausse du recours aux modes de transport actifs. Le PMUD de Vienne fournit un exemple de cibles concernant la santé (STEP2025):

«La part de la population viennoise qui pratique une activité physique de 30 minutes dans le cadre de ses déplacements quotidiens passera de 23 % en 2013 à 30 % en 2025».

Pour plus d'informations sur la manière dont la santé publique s'inscrit dans la planification de la mobilité urbaine durable, voir le guide thématique intitulé **Établir des liens entre les transports et la santé dans la planification de la mobilité urbaine durable**.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Örebro, Suède: Trois objectifs clés pour l'évolution de la circulation

Au cours du processus relatif au PMUD, la municipalité d'Örebro a défini trois objectifs pour l'évolution de la circulation à l'horizon 2020: (1) augmenter la part du vélo, de la marche et des transports publics pour la faire passer à 60 % de l'ensemble des déplacements (contre 44 % en 2011), (2) diminuer le nombre total de véhicules utilisant des carburants fossiles et (3) améliorer la durée des trajets entre la voiture, le bus et le vélo. Une étape du processus de définition des objectifs a consisté à réfléchir à la manière d'en assurer le suivi. La municipalité d'Örebro a examiné les indicateurs qu'elle mesure déjà et qu'elle communique chaque année, et ceux que l'office national des statistiques pourrait fournir. Elle en a tiré comme enseignement que le principal facteur clé de réussite consiste à choisir des objectifs qui peuvent être évalués relativement facilement et/ou être évalués dans un certain intervalle en fonction du suivi habituel des indicateurs de circulation.

Auteur: Lovisa Blomér, municipalité d'Örebro, recueilli par UBC
Image: municipalité d'Örebro

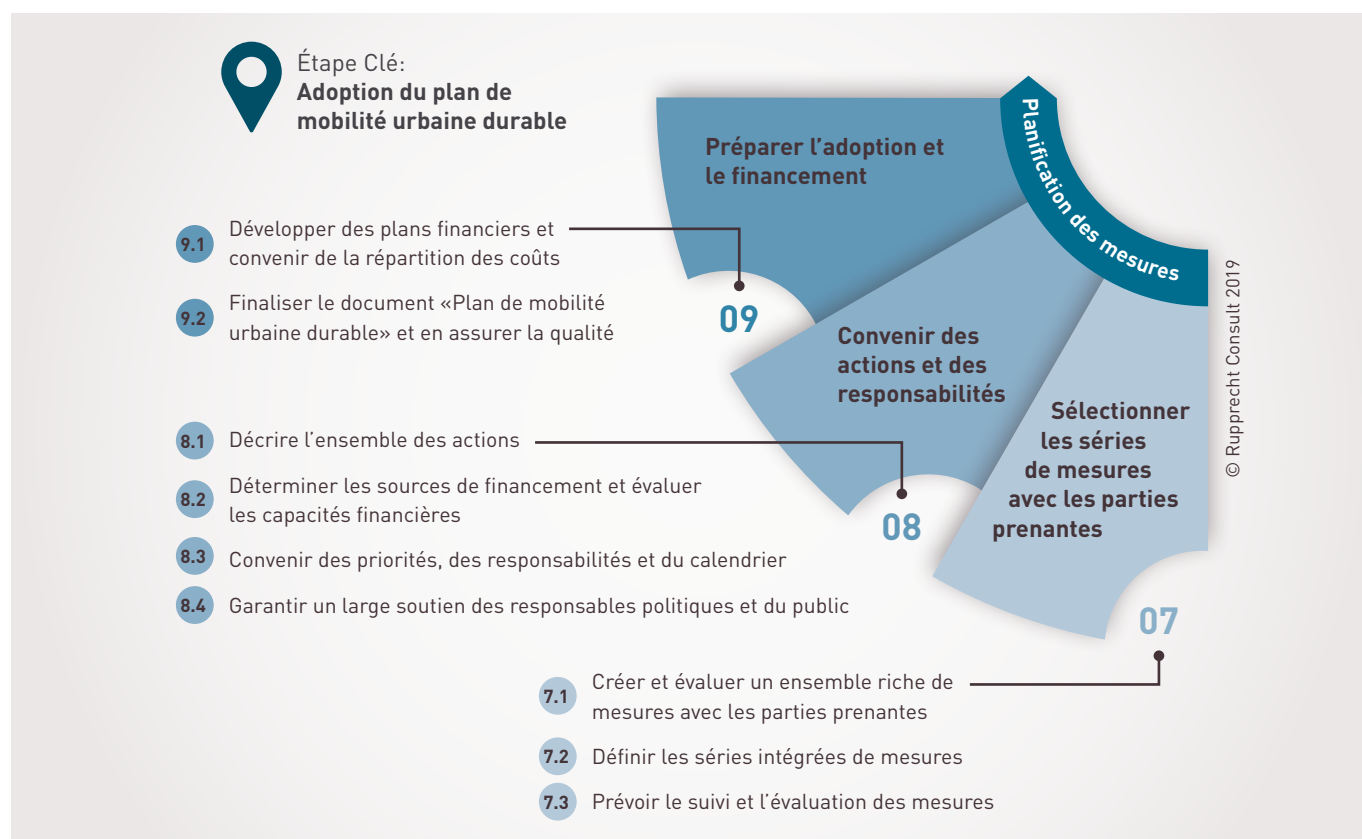


Étape clé: Approbation de la vision, des objectifs et des cibles

En atteignant la troisième étape clé, à mi-parcours du cycle de planification, vous avez achevé la phase stratégique de votre plan de mobilité urbaine durable. De nombreuses décisions importantes concernant la vision future, les objectifs de la ville ainsi que les indicateurs et les cibles stratégiques ont été prises. Elles forment ensemble les priorités stratégiques du PMUD. Ces résultats peuvent maintenant être consolidés dans un document de synthèse qui fournira un cadre d'orientation stable pour la phase de planification des mesures. Avant d'entamer la phase suivante, vous devriez envisager de recueillir une fois de plus les réactions des citoyens concernant vos priorités stratégiques. Ils ont déjà apporté des contributions importantes lors de l'examen des scénarios, de la création de la vision et, parfois aussi, de la définition des objectifs. Cela permet de valider vos priorités stratégiques et de garantir le soutien et l'adhésion de la population. Si possible, vous devriez également faire adopter les priorités stratégiques par les décideurs (par exemple, par le conseil municipal) afin d'instaurer une base encore plus solide pour la phase des mesures.



PHASE 3: Planification des mesures



À la troisième phase, le processus de planification passe du niveau stratégique au niveau opérationnel. Cette phase porte essentiellement sur les mesures visant à atteindre les objectifs et les cibles convenus. Le plan de mobilité urbaine durable est finalisé durant cette phase et sa mise en œuvre est préparée en répondant aux questions suivantes :

Que faudra-t-il faire concrètement?

Créez une liste étoffée de mesures et évaluez leur efficacité et leur faisabilité afin de sélectionner celles qui contribueront le mieux à la réalisation de vos objectifs et cibles. Regroupez les mesures en groupes intégrés, discutez-en avec les citoyens et les parties prenantes et évaluez-les en détail pour valider votre sélection. Planifiez le suivi et l'évaluation de chaque mesure.

Quelles actions sont requises et qui en sera responsable?

Divisez les groupes de mesures en tâches concrètes (ou «actions») et décrivez-les en détail, y compris leurs coûts estimés, leurs interdépendances et les risques associés. Dressez l'inventaire des instruments de financement et des ressources financières internes et externes pour l'ensemble des actions. Sur cette base, déterminez clairement les responsabilités, priorités de mise en œuvre et calendriers pour chaque action.

À ce stade, il est essentiel d'emporter l'adhésion politique et celle du public en ce qui concerne les actions puisque, à titre d'exemple, certains projets de construction peuvent être controversés, même si les objectifs et mesures qui y sont associés sont soutenus par une majorité.

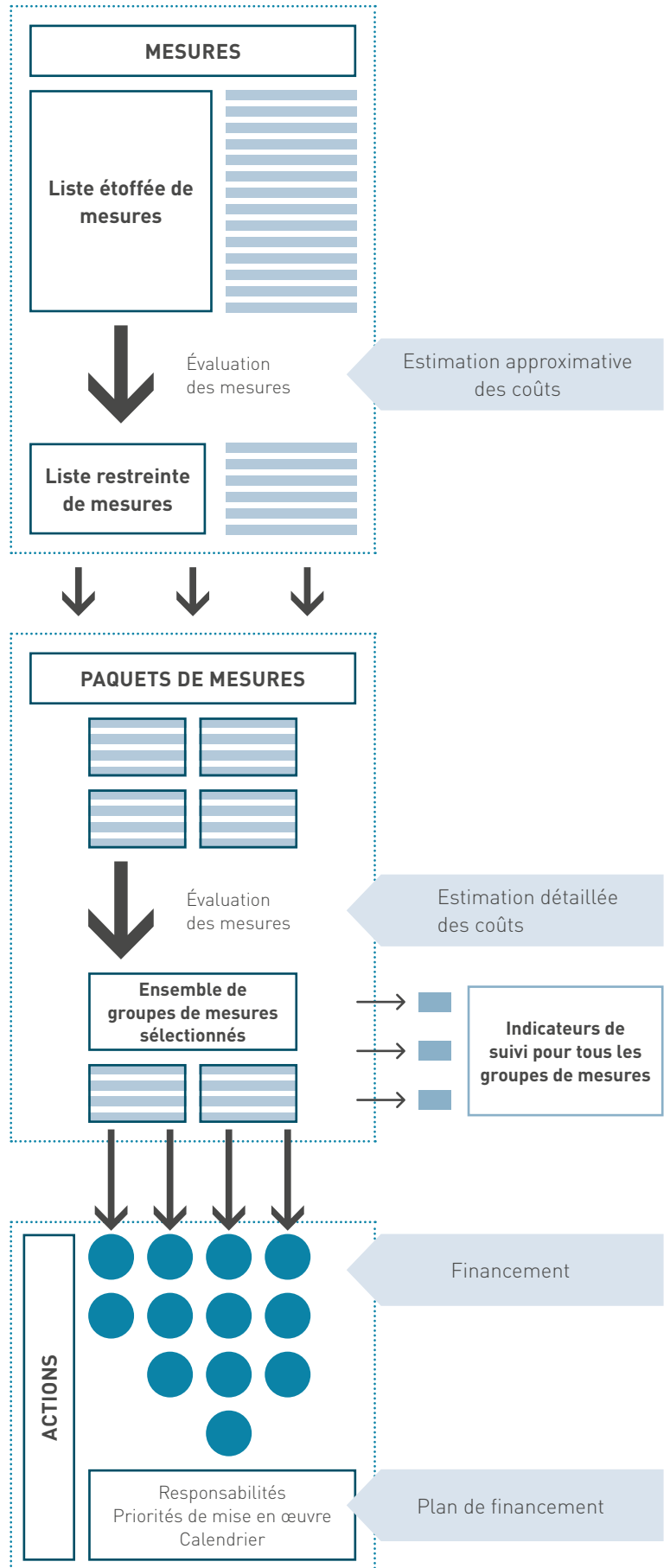
Prêts pour la mise en œuvre?

De nombreux auteurs ont contribué aux diverses parties du plan de mobilité urbaine durable. Il est temps à présent de finaliser le document et d'en contrôler la qualité. Selon les conventions de votre organisation, vous pouvez inclure un plan financier détaillé dans votre PMUD, ou créer ce plan financier en tant que processus distinct. Dans les deux cas, il y a lieu de convenir d'un budget pour chaque action prioritaire et de modalités à long terme pour la distribution des coûts et des recettes entre toutes les organisations participantes avant l'adoption du PMUD.

L'étape intermédiaire la plus importante du processus de planification conclut la phase de planification des mesures: le plan de mobilité urbaine durable est adopté par les décideurs de l'organe politique compétent.

Illustration n° 25:

Vue d'ensemble des principales étapes (évaluation des mesures, regroupement des mesures et planification des actions) de la phase 3.



© Rupprecht Consult 2019

ÉTAPE 7: Sélectionner les séries de mesures avec les parties prenantes

- 7.1 Créer et évaluer un ensemble riche de mesures avec les parties prenantes
- 7.2 Définir les séries intégrées de mesures
- 7.3 Prévoir le suivi et l'évaluation des mesures

Planification des mesures

Sélectionner les séries de mesures avec les parties prenantes

07

La création de groupes de mesures efficaces est au cœur de la planification de la mobilité urbaine durable. Seule une bonne sélection de mesures peut garantir la réalisation des objectifs et cibles définis. La sélection devrait s'appuyer sur les discussions engagées avec les parties prenantes clés, évaluer en toute transparence les mesures quant à leur faisabilité et leur contribution en faveur des objectifs et tenir compte de l'expérience d'autres villes appliquant des politiques semblables. Pour optimiser les synergies et surmonter les obstacles, il convient de définir des groupes de mesures intégrés. La planification précoce de l'évaluation et du suivi de chaque mesure (ou paquet de mesures) garantit la prise en compte de ces différents aspects au moment de décider des responsabilités et des budgets.

ACTION 7.1: Créer et évaluer un ensemble riche de mesures avec les parties prenantes

Motivation

L'évaluation et la sélection des mesures visent à recenser les mesures les mieux adaptées et offrant le meilleur coût-efficacité pour concrétiser votre vision et vos objectifs. Afin de n'omettre aucune des options pertinentes, une première liste exhaustive doit être dressée à partir de votre propre expertise, des idées des parties prenantes et du public, de l'expérience des praticiens dans d'autres villes et des bases de données sur les mesures et types de mesures.

Pour aboutir à un ensemble de mesures efficaces adaptées aux ressources disponibles et au contexte local, il convient de procéder à une évaluation transparente de toutes les options de cette liste. L'évaluation sera guidée non seulement par des critères d'efficacité dans la concrétisation de vos objectifs, mais aussi d'acceptabilité et de rapport qualité-prix. Il est extrêmement important d'obtenir le plus de résultats

possible en contrepartie des ressources dépensées, en particulier quand le budget consacré aux transports urbains et à la mobilité est serré.

Objectifs

- Déterminer un large ensemble de mesures possibles susceptibles de concrétiser votre vision, vos objectifs et vos cibles. Apprendre des villes et praticiens expérimentés afin de prendre toutes les options pertinentes en compte.
- Sélectionner les mesures les plus prometteuses pour le contexte local.
- Garantir l'utilisation efficace des ressources disponibles et éviter de sélectionner des mesures irréalistes d'un point de vue financier.

- Diriger un processus transparent apportant des preuves convaincantes de l'efficacité et de la faisabilité des mesures sélectionnées.



Qu'est-ce qu'une «mesure»?

Une mesure est une large catégorie d'actions mises en œuvre en vue d'accomplir un ou plusieurs des objectifs stratégiques d'un PMUD, ou de surmonter un ou plusieurs des problèmes détectés. Une mesure peut aussi bien concerner l'aménagement du territoire que l'infrastructure, la réglementation, la gestion, les services, les comportements, la fourniture d'informations ou la tarification.

Missions

Identification des mesures (génération d'options)

- Générez une vue d'ensemble systématique des mesures déjà planifiées ou mises en œuvre, fondées sur les plans de mobilité sectoriels (par exemple, concernant la circulation piétonne, les deux-roues, les transports en commun, le transport routier, le stationnement et le fret) ainsi que sur les plans d'autres domaines politiques pertinents (comme l'aménagement du territoire, l'énergie, l'environnement, le développement économique, l'inclusion sociale, la santé et la sécurité).
- Dressez une première liste de nouvelles mesures possibles en lien avec vos objectifs et votre vision. Envisagez des idées nouvelles et innovantes. Ajoutez également des mesures devant être mises en œuvre par le secteur privé. Utilisez des bases de données de mesures ainsi que des listes de types de mesures pour recenser les lacunes et trouver de l'inspiration (voir la rubrique Outils ci-dessous).
- Faites participer les parties prenantes à la rédaction de la liste étoffée de mesures.
- Veillez à inclure un mélange de mesures opérationnelles, organisationnelles et d'investissement pour tous les moyens de transport pertinents inclus dans votre liste initiale. Ciblez également un ensemble de mesures ayant des répercussions à court, moyen et long terme.
- Tirez profit de l'expérience d'autrui. Faites l'inventaire des mesures déjà mises en œuvre ailleurs avec succès et prenez contact avec leurs planificateurs. Cela permettra d'éviter de «réinventer la roue» et de faire des erreurs qui coûtent cher alors que d'autres acteurs en ont peut-être déjà tiré des enseignements.

Bases de données de mesures de mobilité urbaine

Les mesures possibles sont nombreuses. En d'autres termes, vous allez devoir effectuer un certain nombre de recherches et échanger avec les membres de l'équipe du projet ainsi que les parties prenantes pour déterminer les mesures les mieux adaptées au contexte local.

La consultation de bases de données en ligne et de certains documents pourra vous aider à obtenir une vue d'ensemble des mesures possibles susceptibles de répondre à vos objectifs:

- les manuels du projet SUMPS-UP concernant l'intégration des mesures et des groupes de mesures dans un PMUD (trois versions existent: pour les villes débutantes, intermédiaires et avancées), y compris une longue liste de plus de 100 mesures réparties dans 25 catégories: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>;
- le manuel de sélection des mesures CH4ALLENGE - Sélection des groupes de mesures les plus efficaces pour les plans de mobilité urbaine durable: <https://sumps-up.eu/publications-and-reports/>;
- le site web de l'EPOMM, pour en savoir plus sur la gestion de la mobilité, notamment l'outil MaxExplorer qui aide à déterminer les mesures «douces» les mieux adaptées: <https://epomm.eu/index.php?id=2745>;
- la boîte à outils Vital Nodes, qui comprend un cadre d'évaluation, un outil de cartographie et d'aménagement de l'espace, de bonnes pratiques et l'outil «fingerprint»: <https://vitalnodes.eu/tools/>;
- les lignes directrices complémentaires sur la planification de la mobilité urbaine durable, annexe D: les différents guides incluent une palette de mesures recommandées pour des sujets ou contextes spécifiques.

À l'échelon européen, les deux ressources les plus complètes pour la mise en œuvre des mesures et groupes de mesures en matière de mobilité urbaine dans les villes d'Europe sont les études de cas du site Eltis (www.eltis.org) – le portail de la Commission européenne pour la mobilité urbaine –, ainsi que le site web de l'initiative CiViTAS de la Commission européenne en faveur de transports urbains plus propres et de meilleure qualité (www.civitas.eu).





image © Ralf Brand



Outils d'identification des mesures

Illustration n° 26: Exemples de domaines de mesures ciblant les différents obstacles globaux fréquemment rencontrés lors de la création d'un plan de mobilité urbaine. Un obstacle peut être surmonté au moyen d'une pluralité de mesures différentes. Les différents domaines de mesures représentés dans les diagrammes circulaires peuvent servir d'indicateurs pour savoir si une ville a recours à tous les domaines pertinents pour relever un défi en particulier [Sundberg, R., 2018. Manuel du projet SUMP5-Up concernant l'intégration des mesures et groupes de mesures - «Step up» (Intensification), p. 9].

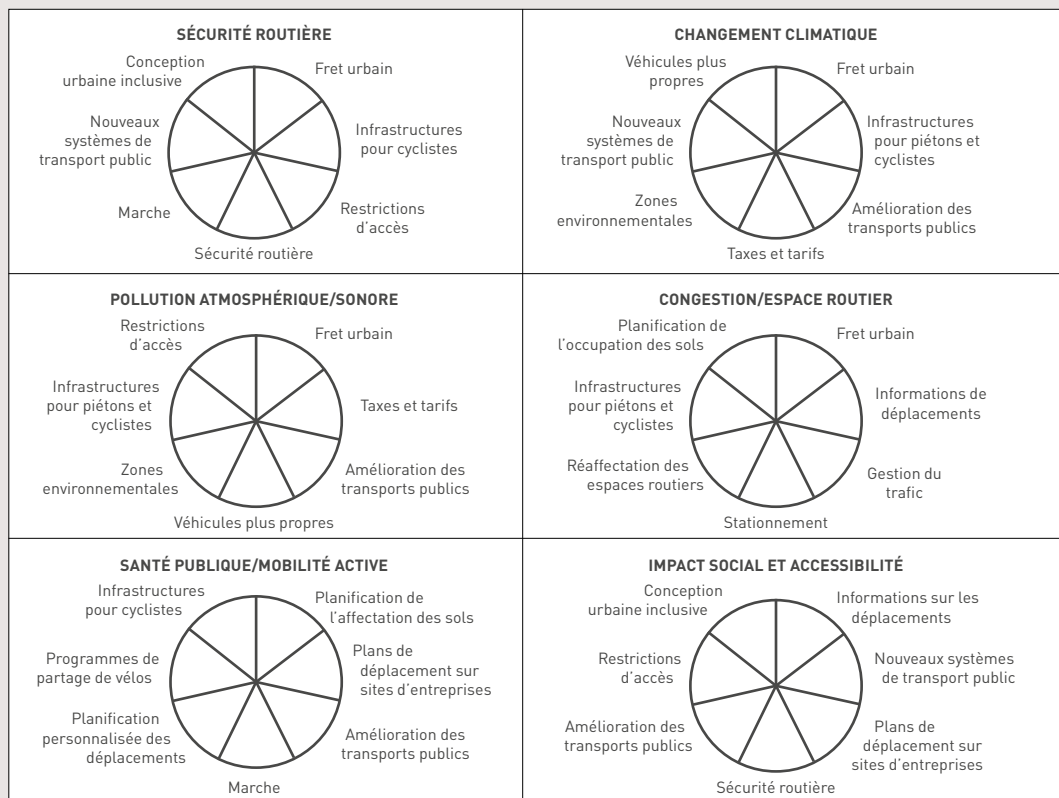




Illustration n° 27: Exemple de structure permettant d’obtenir une vue d’ensemble des différents types de mesures couverts dans un PMUD et de l’équilibre des mesures internes et externes [Sundberg, R., 2018. Manuel du projet SUMP-UP concernant l’intégration des mesures et paquets de mesures - «Step up» (Intensification), p. 13].

Objectif: <i>aucun blessé dans les accidents de la route</i>		
Objectif: <i>amélioration de la qualité des transports publics</i>		
Objectif: <i>augmentation de la part modale du vélo</i>		
Types de mesures	Mesures internes (au sein de l’organisation)	Mesures externes (à destination des citoyens)
Mesures liées à une politique stratégique	Qu’est-ce que la ville a accompli? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plan pour le vélo (mesures, orientations, buts)</i> • ... • ... 	Qu’est-ce que la ville a mis en œuvre? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Plan pour le vélo (information)</i> • ... • ...
Mesures de communication et gestion de la mobilité	Qu’est-ce que la ville a accompli? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Politique de déplacements pour la ville</i> • ... 	Qu’est-ce que la ville a mis en œuvre? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Campagne d’information</i> • ...
Mesures physiques/ infrastructurelles incluant la maintenance	Qu’est-ce que la ville a accompli? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Répartition du budget et des responsabilités pour la maintenance</i> • ... 	Qu’est-ce que la ville a mis en œuvre? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Nouvelle infrastructures pour le trafic cycliste</i> • ...
Réglementation, prestation de services et législation incluant la planification de l’occupation des sols	Qu’est-ce que la ville a accompli? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Réaffectation des frais de stationnement collectés</i> • ... 	Qu’est-ce que la ville a mis en œuvre? <ul style="list-style-type: none"> • <i>Zone à faibles émissions dans le centre-ville</i> • ...



Outils en ligne d’aide à l’identification et à l’évaluation des mesures

Feuilles de route sur les transports urbains

Les feuilles de route sur les transports urbains permettent aux utilisateurs d’explorer et de recenser les mesures appropriées en matière de politique de transport durable, ainsi que de quantifier l’incidence de ces mesures sur les transports, l’environnement et l’économie: www.urban-transport-roadmaps.eu.

Générateur d’options de mesure KonSULT

Cet outil en ligne permet aux utilisateurs de déterminer rapidement les mesures stratégiques adaptées à leur situation. Les utilisateurs précisent leurs objectifs ou problèmes et le générateur d’options leur propose une liste de 64 mesures classées, accompagnées de liens les décrivant de façon détaillée: www.konsult.leeds.ac.uk.

Évaluation des mesures (étude approfondie des options)

- Procédez à l'évaluation de toutes les mesures figurant sur votre première liste afin d'identifier les plus adaptées et efficaces pour votre PMUD.
- Étudiez l'incidence probable des mesures sur la performance du système de transport (en modifiant la demande en matière de déplacement, l'offre de moyens de transport ou le coût de mise à disposition et d'exploitation du système de transport).
- Pour chaque mesure, évaluez les résultats probables par rapport à chacun des objectifs de la ville (efficacité), la probabilité que la mesure soit approuvée (acceptabilité) et ses conséquences sur le budget de la ville (rapport qualité-prix). Étudiez différentes méthodes d'évaluation et choisissez-en une. Ce choix dépend de votre expérience et des ressources disponibles, et peut se fonder sur des approches qualitatives et quantitatives.
 - Une approche relativement rapide employée par de nombreuses villes consiste à demander à des experts d'évaluer plusieurs critères (analyse multicritères simplifiée), par exemple lors d'une série d'ateliers. La suite de cette approche consiste à réunir un groupe d'experts qualifiés (ex. : le groupe de pilotage ou l'équipe centrale du PMUD). À l'issue de la présentation d'une mesure, chaque expert l'évalue individuellement. Les notes font ensuite l'objet d'une discussion en groupe et les experts peuvent modifier leur note, mais ne sont pas dans l'obligation de convenir d'une note conjointe. Au terme de ces échanges, des moyennes sont calculées pour comparer et donner un ordre de priorité aux mesures (un exemple d'organisation d'une telle méthode de classement est fourni dans la rubrique Outil ci-dessous). Afin d'obtenir une moyenne plus pertinente, il peut être utile de pondérer les notes des experts en fonction de leur champ d'expertise (par exemple, la note des experts environnementaux pèserait davantage pour les mesures concernant la qualité de l'air, idem pour les experts financiers concernant les mesures d'évaluation des coûts, etc.).
 - Les outils en ligne pouvant faciliter cette évaluation comprennent notamment le générateur d'options de mesure KonSULT et les feuilles de route sur les transports urbains, qui peuvent alimenter les études d'impact avec des estimations impartiales de l'efficacité attendue (voir la rubrique Outils ci-dessous).
- Évaluez les mesures proposées en estimant dans quelle mesure elles sont réalistes et réalisables en temps opportun, compte tenu des ressources données (contrôle de faisabilité préalable). Veillez à ce que tous les coûts et avantages – pas seulement ceux qui peuvent être facilement mesurés ou estimés – soient pris en compte.
- En fonction des résultats de votre évaluation, réduisez votre liste initiale de mesures en une liste restreinte regroupant les mesures les plus prometteuses.
 - Assurez-vous que les flux de transport de passagers et de marchandises sont pris en compte.
 - Veillez à ce que tous les moyens de transport soient pris en considération et comparés équitablement dans l'évaluation des coûts et avantages.
- Spécifiez de façon plus détaillée les mesures figurant sur la liste restreinte. Déterminez le lieu et le moment de mise en œuvre des mesures, ainsi que les personnes qui les utiliseront ou seront concernées par leur mise en œuvre.
- Préparez une estimation détaillée des coûts des mesures sélectionnées, comprenant une estimation de toutes les catégories pertinentes: travaux publics/construction; étude, enquête, conception et cartographie; développement institutionnel/renforcement des capacités; mobilisation des parties prenantes et communication; équipements, véhicules et matériel; services de conseil; fonctionnement et entretien; achat de terrains; coûts administratifs marginaux; fonds de roulement initial, et; impôts et droits. Les estimations de coûts erronées représentent souvent un risque important dans l'appréciation des investissements en infrastructure.
- Faites participer d'autres services (notamment le service financier) dès le début et conférez-leur des avantages en contrepartie de leur participation. Cela vous aidera ultérieurement pour définir les responsabilités et la répartition des coûts (voir actions 8.3 et 9.2).
- Identifiez les mesures qui nécessitent un soutien technique supplémentaire ou externe aux fins des études de faisabilité, techniques ou de marché.



Outils d'évaluation des mesures

Exemple de tableau présentant comment la notation des mesures répertoriées peut être structurée. Les notes peuvent, par exemple, être attribuées par des experts de la ville lors d'un atelier:

Illustration n° 28: Exemple d'évaluation de l'incidence des mesures. Échelle d'évaluation de l'efficacité allant de -2 à 2: une mesure obtenant la note de -2 fait peser un risque manifeste sur l'accomplissement de l'objectif, une mesure notée 0 à une incidence neutre et une mesure obtenant la note de 2 a une incidence clairement positive. Échelle d'évaluation de l'acceptabilité et du rapport qualité-prix allant de 0 à 3 [d'après C. Mattson, 2018. Standards d'élaboration d'un plan d'action SUMP, SUMPs-Up, p. 9].

MESURE / PAQUET DE MESURES	VISION ET OBJECTIFS DU PMUD			NIVEAU DE PRIORITÉ (RÉSUMÉ DE LA VISION DU PMUD)	RÉSULTATS ATTENDUS	
	Amélioration de la sécurité routière	Augmentation des déplacements à pied, à vélo et en transports publics	Diminution des voitures particulières en circulation		...si la mesure est mise en œuvre	...si la mesure n'est pas mise en œuvre
Installations et pistes réservées aux cyclistes	2	2	1	5 (2+2+1)	Meilleure infrastructure pour les cyclistes. Augmentation de l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien.	Aucune amélioration pour les cyclistes. Dans le meilleur des cas, aucune diminution du nombre de cyclistes.
Création d'un plan de gestion de la mobilité	0	2	2	4 (0+2+2)	Transition vers une utilisation accrue des moyens de transport durables pour les déplacements quotidiens. Utilisation accrue de l'infrastructure existante au profit de moyens de transport durables.	Aucun changement dans la part modale. Aucune augmentation des moyens de transport durables.
Amélioration des passages pour piétons sur des voies prioritaires	2	2	0	4 (2+2+0)	Sécurité renforcée pour les piétons. Augmentation du nombre de personnes effectuant leurs déplacements quotidiens à pied.	Aucun changement du nombre de piétons blessés. La perception d'un manque de sécurité peut favoriser une baisse du nombre de personnes se déplaçant à pied.
...						

Un tel atelier d'évaluation peut également être soutenu par des outils qui calculent automatiquement la priorité relative des mesures une fois que les experts les ont notées. Cela permet de pré-remplir le modèle avec des informations quantitatives, par exemple sur les coûts approximatifs, pour renforcer la base factuelle des décisions. Il permet également aux utilisateurs de discuter directement des résultats nets des évaluations individuelles des experts, de manière interactive. L'un de ces outils est le modèle Excel d'évaluation des nœuds urbains: <https://civitas.eu/tool-inventory/the-urban-nodes-assessment-tool>.

Actions au-delà des besoins essentiels

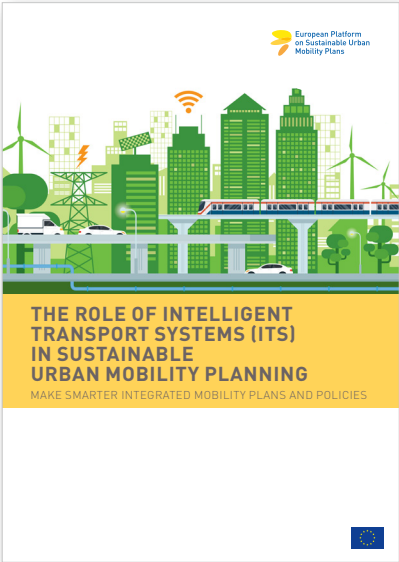
- Déterminez les mesures en collaboration avec les parties prenantes clés, en leur donnant un véritable rôle dans la génération et l'évaluation des options.
- Demandez au public de proposer des mesures, par exemple dans un format en ligne, afin de trouver de l'inspiration pour la longue liste.
- Cherchez des exemples de réussite au-delà de votre propre ville et de votre pays.
- Invitez les praticiens d'autres localités dans votre ville afin d'obtenir leurs conseils.
- Invitez vos décideurs locaux à visiter une ville qui a mis en œuvre avec succès l'une de vos mesures clés afin d'en augmenter l'acceptabilité.

Liste de vérifications

- ✓ Analyse des mesures mises en œuvre et planifiées.
- ✓ Création d'une liste initiale des mesures potentielles.
- ✓ Échange d'expériences avec les professionnels de la planification ayant mis en œuvre des mesures intéressantes dans d'autres villes ou régions.
- ✓ Analyse des mesures adaptées quant à leur efficacité (dans la contribution aux objectifs), acceptabilité et rapport qualité-prix.
- ✓ Sélection dans une liste restreinte des mesures les plus prometteuses.
- ✓ Mise à disposition de critères détaillés et d'estimations budgétaires pour les mesures sélectionnées.

Calendrier et coordination

- Après que la vision, les objectifs et les cibles ont été définis.
- Dans un premier temps, inventaire des mesures, suivi de leur évaluation.



Les **systèmes de transport intelligents (STI)** offrent une pluralité de mesures pour votre PMUD. Néanmoins, la mise en œuvre de ces technologies ne doit pas être considérée comme un but en soi, mais plutôt comme le moyen de contribuer clairement à la réalisation d'un ou plusieurs des objectifs de votre PMUD. Bien souvent, les STI sont à l'origine d'autres mesures, rendant celles-ci possibles ou plus efficaces (c'est par exemple le cas de la surveillance électronique des restrictions d'accès de certains véhicules aux zones à circulation restreinte). Il existe d'autres exemples d'utilisation des STI: des systèmes fournissant des informations multimodales en temps réel pour faciliter les trajets multimodaux; un contrôle des intersections et de la circulation ou une gestion des couloirs de transport respectueux de l'environnement (ex.: priorité aux transports publics aux intersections); paiements et réservations multimodaux intégrés et procès-verbaux électroniques; facturation automatique des usagers de la route; gestion et information intelligentes du stationnement; gestion et contrôle réactifs et prédictifs de la circulation, notamment en utilisant les données de véhicules flottants; systèmes de gestion de flotte.

Pour en savoir plus sur le lien entre les STI et un PMUD, consultez les instructions de mise en pratique intitulées «**Rôle des systèmes de transport intelligents (STI) dans la planification de la mobilité urbaine durable**».

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Porto, Portugal: Classification des mesures dans le but de leur sélection dans différentes communes

Le plan d'action pour une mobilité urbaine durable (PAMUS) de l'aire métropolitaine de Porto (AMP) englobe 17 communes. Afin de déterminer quelles mesures mettre en œuvre dans chaque commune et dans l'ensemble de l'aire métropolitaine, les mesures ont été divisées en neuf typologies. Pour évaluer la longue liste de mesures en fonction des typologies, une analyse matricielle croisée des typologies et objectifs a été réalisée. L'élaboration du plan d'action ayant pris six mois, AMP n'a pas eu le temps de faire participer les citoyens à la sélection des mesures. Néanmoins, la contribution d'un groupe de travail composé de responsables politiques et de techniciens des différentes communes a été intégrée au PAMUS. Ce groupe de travail a contribué à raccourcir la longue liste de mesures initiale.

Auteur: Ville de Porto, recueilli par Ana Dragutescu, ICLEI
Image: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
2	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
3		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓
4	✓✓	✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓	✓✓
5	✓	✓✓	✓✓	✓✓			✓✓	✓
6		✓✓	✓✓	✓✓			✓✓✓	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	✓✓	✓	✓✓	✓✓✓		✓
10	✓		✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
11		✓✓	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓
12	✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
13		✓✓✓	✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
14						✓✓✓		
15	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Granollers, Espagne: Évaluation participative des mesures alimentée par l'analyse du précédent PMUD

Lorsqu'elle a mis au point son second PMUD («PUMS» en espagnol), la commune de Granollers s'est attachée à faire participer les parties prenantes à la réévaluation et à la hiérarchisation des mesures en matière de mobilité. Leur participation s'est faite au moyen d'actions et de discussions spécifiques. Ces sessions ont été organisées avec le comité de la ville chargé de la mobilité et de la santé, des agents du service économique et social et le personnel technique du conseil municipal. D'autres sessions réunissant des citoyens et les usagers des transports publics ont également été organisées. Pendant ces sessions, les participants ont donné leur opinion sur les propositions techniques et ont émis des suggestions d'amélioration de certains éléments et de mesures spécifiques du PMUD.

Auteur: Laura Llavina Jurado, commune de Granollers, recueilli par l'ICLEI
Image: Commune de Granollers

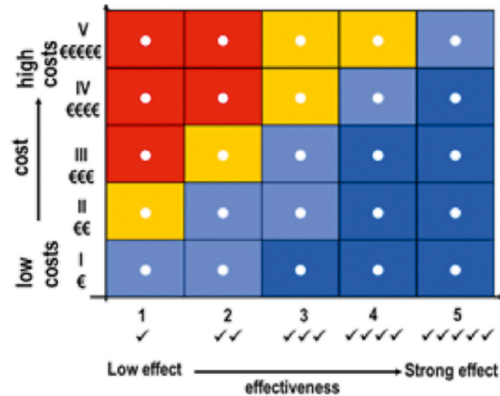


EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Brême, Allemagne: Évaluation multicritères au moyen d’ateliers structurés menés par des experts

La ville de Brême a employé plusieurs outils lors du processus de sélection des mesures de son PMUD. Une matrice coûts-avantages a permis de déterminer le niveau de réalisation des objectifs de chaque mesure. La méthode utilisée comprenait une évaluation par des experts de l’efficacité des mesures vis-à-vis des objectifs: chaque indicateur était évalué sur une échelle qualitative afin de déterminer si les objectifs étaient atteints. Une analyse de l’effet sur l’espace a ensuite été réalisée, et les effets ont été classés. La classification du coût des mesures s’est fondée sur cinq groupes de coûts. À l’issue de la classification des coûts et des effets, la matrice a été finalisée, indiquant dans quelle mesure les objectifs avaient été atteints par chacune des mesures.

Auteur: Ville de Brême, recueilli par EURO CITIES
Image: Ville de Brême



ACTION 7.2: Définir des groupes de mesures intégrés

Motivation

L’expérience montre que l’incidence des mesures isolées est limitée alors que les groupes de mesures peuvent se renforcer mutuellement et contribuer à surmonter les obstacles à la mise en œuvre. Un groupe de mesures combine différentes mesures en vue de contribuer plus efficacement aux objectifs et accroître leur acceptabilité. Afin de concevoir les groupes de mesures les plus utiles, il convient d’explorer et d’expérimenter différentes façons de regrouper ces mesures.

Une évaluation détaillée de l’incidence des mesures et groupes de mesures principaux est nécessaire à ce stade pour écarter les projets irréalistes, confirmer les idées innovantes et garantir le rapport coût-efficacité des mesures, souvent au moyen de méthodes normalisées telles que l’analyse multicritères (AMC) ou l’analyse coûts-avantages (ACA).

Les groupes de mesures définitifs sélectionnés avec l’aide des citoyens et des parties prenantes doivent non seulement optimiser la contribution en faveur des objectifs, mais aussi favoriser l’intégration des moyens de transport (intermodalité) aux actions d’aménagement du territoire et à d’autres actions de planification sectorielle (par exemple, des mesures environnementales, sanitaires ou économiques, voir action 2.2).

Objectifs

- Regrouper les mesures sélectionnées pour surmonter les obstacles à la mise en œuvre de mesures spécifiques et tirer profit des synergies.
- Garantir l’intégration des moyens de transport (intermodalité).
- Favoriser l’intégration aux actions d’aménagement du territoire et à d’autres actions de planification sectorielle.
- Garantir l’appropriation et la bonne acceptation des groupes de mesures par les décideurs, les citoyens et d’autres parties prenantes.



Qu’est-ce qu’un «groupe de mesures»?

Un groupe de mesures combine des mesures complémentaires, souvent de catégories différentes, bien coordonnées afin de traiter les dimensions spécifiques d’un problème avec plus d’efficacité que des mesures isolées et de surmonter les obstacles à leur mise en œuvre. La combinaison de mesures visant à décourager l’utilisation de la voiture, comme la réglementation du stationnement, à des mesures prônant des moyens de transport alternatifs, comme l’amélioration des services de transport par autobus et des pistes cyclables, est un exemple de groupe de mesures.

Vos groupes de mesures doivent appuyer et encourager différents domaines d'action, y compris la marche. Un groupe de mesures destiné à favoriser la marche pourrait, par exemple, être constitué autour d'un projet signature ou d'une intervention clé, comme une zone piétonne ou un «superblock» (ou îlot urbain géant, mini-quartier destiné à réduire la circulation). Voir également ci-dessous l'exemple de bonne pratique de Vitoria Gasteiz. Un tel groupe de mesures visant la transformation d'une zone urbaine en zone piétonne devrait inclure une combinaison de différents types de mesures complémentaires. Au-delà des mesures centrales visant à limiter l'accès aux voitures et à repenser les rues en accordant la priorité à l'attractivité et à l'accessibilité (par exemple, en augmentant les espaces verts et le nombre d'arbres, en ajoutant des bancs et des toilettes publics et en maintenant des rues propres et bien éclairées), les mesures suivantes pourraient être prises:

- piétonnisation temporaire certains jours d'été ou les dimanches des mois précédant l'été, et si possible en associant cette mesure à des événements publics;
- construction de parcs à vélos aux abords de la zone et amélioration des pistes cyclables dans les rues à proximité;
- création de zones de stationnement hors voirie (ex.: parkings à bas coût pour les résidents);
- amélioration des lignes d'autobus desservant les abords de la zone;
- solution pour la livraison des commerces (ex.: plages horaires pour l'accès des véhicules de livraison le matin/soir, ou création d'une microplateforme de livraison avec des vélos de fret pour la logistique du dernier kilomètre);
- communication proactive auprès des commerçants et du public (au moyen de questionnaires de satisfaction des clients et de statistiques sur le chiffre d'affaires avant/après la piétonnisation, par exemple);
- réduction de la vitesse de circulation et installation de croisements sécurisés pour les piétons dans les rues aux abords de la zone.

Pour plus d'informations sur la manière de créer des zones piétonnes plus saines, efficaces et durables dans le cadre de la planification de la mobilité urbaine durable, veuillez consulter les instructions de mise en pratique intitulées «**Soutenir et encourager la marche dans la planification de la mobilité urbaine durable**».



Missions

- Déterminez les possibilités de regroupement des mesures. Il existe différentes méthodes de regroupement, notamment:
 - par type de mesure (cibler une combinaison de mesures en matière d'aménagement du territoire, d'infrastructure, de réglementation, de gestion et de service, de comportement, de fourniture d'informations et de tarification);
 - par acceptabilité (regrouper des mesures appréciées avec des mesures moins appréciées mais somme toute efficaces, par exemple des incitations et des restrictions);
 - par objectif ou défi (en regroupant des mesures qui contribuent à la réalisation du même objectif ou offrent des solutions à un même problème);
 - par positionnement géographique (en combinant des mesures mises en œuvre à un même endroit);
 - par coût (en associant une mesure majeure efficace, mais coûteuse, avec des mesures produisant des revenus afin d'aboutir à un coût net moins élevé);
 - par lot aux fins d'un financement extérieur (en regroupant des mesures nécessitant un financement extérieur et qui:
 - i) contribuent à la réalisation d'un objectif clairement défini; ii) sont mises en œuvre dans un même domaine d'impact; iii) partagent le même responsable de projet; et iv) ont des périodes de mise en œuvre semblables), ou
 - autour de projets plus importants (comme un nouveau réseau cyclable, en recherchant des mesures qui complètent et étayent ce projet).
- Regroupez les mesures en groupes afin d'en exploiter les synergies et d'accroître leur efficacité. Pour décider quelles mesures regrouper, il convient de déterminer les mesures qui fonctionneront bien

ensemble ou celles qui seront nécessaires à la viabilité d'autres mesures. Les mesures d'un paquet doivent interagir et atteindre plus de résultats ensemble que si elles étaient isolées (grâce à leur synergie) ou faciliter d'autres mesures du paquet en surmontant les obstacles à leur mise en œuvre.

- Veillez à ce que l'intermodalité soit prise en compte. Vous pouvez par exemple inclure des liaisons avec les réseaux de transport longue distance tel que le réseau RTE-T.
- Vérifiez que les mesures proposées en matière de mobilité et de transport sont intégrées aux actions d'aménagement du territoire.
- Dès que possible, intégrez les mesures aux autres actions de planification sectorielle (par exemple, des mesures environnementales, sanitaires ou économiques).
- Veillez à répondre à l'ensemble de vos objectifs, y compris les effets externes qui y sont associés telles que les émissions de gaz à effet de serre, la pollution sonore et la pollution atmosphérique locale.
- Maintenez un équilibre entre les mesures à court terme et les mesures à long terme.
- Veillez à inclure un mélange de mesures opérationnelles, organisationnelles et d'investissement.
- Vérifiez que tous les moyens de transport pertinents sont pris en compte, y compris le fret.
- Testez et évaluez de manière approfondie les groupes de mesures alternatives ainsi que leurs mesures clés. Modifiez-les en fonction des résultats afin d'écarter les projets irréalistes et de garantir leur rapport coût-efficacité. Par exemple, si l'évaluation détaillée des options révèle que certaines mesures clés risquent d'être infaisables, reprenez l'action 7.1 et adaptez votre liste restreinte de mesures afin de garantir qu'elle contribue toujours à la réalisation de vos objectifs. Envisagez différentes méthodes d'évaluation et choisissez-en une en fonction de votre expérience, des ressources disponibles et des types de mesures à évaluer.
- L'incidence des mesures étant complexe et difficile à prévoir, des modèles sont souvent utilisés à cette fin. Bien étalonné, un modèle vous permet de tester des mesures (isolées ou regroupées) et de prévoir et de comparer leur incidence avec la situation actuelle et avec la série

de mesures déjà planifiées (statu quo). Un modèle de qualité élevée est un puissant outil de planification, mais il doit être alimenté par une grande quantité d'informations et requiert d'importantes capacités pour maintenir celles-ci à jour. Un autre frein particulièrement important à la planification de la mobilité urbaine durable réside dans l'incapacité de nombreux modèles à représenter certains types de mesures (en particulier les mesures relatives au fret, à la marche et au vélo, à l'intermodalité et à certains comportements) et à prédire les changements perturbateurs (voir également la vue d'ensemble des outils de modélisation ci-dessous).

- Les analyses coûts-avantages (ACA) sont largement utilisées pour évaluer le rapport qualité-prix des mesures individuelles de plus grande envergure, généralement dans le cadre de projets d'infrastructure, et peuvent prendre en considération une grande part des répercussions sociétales, économiques et environnementales des projets. Toutefois, une ACA nécessite généralement beaucoup de données et la majorité des villes ne disposent pas d'une approche ACA normalisée pour les mesures qui ne portent pas sur l'infrastructure.
- Afin de prendre en compte les critères non monétisés, les ACA sont souvent complétées par des analyses multicritères (AMC), en particulier si la monétisation de certains critères est jugée trop complexe. Les AMC permettent aux utilisateurs de combiner des évaluations quantitatives à des évaluations qualitatives en fonction de la disponibilité des données pour différents critères. Les AMC ou ACA normalisées sont exigées dans de nombreux pays pour bénéficier de financements aux fins de mesures d'infrastructure plus vastes.
- Très souvent, la réalisation d'une analyse coûts-avantages complète ou l'utilisation d'un modèle de transport pour simuler des stratégies sont trop onéreuses, en particulier pour les mesures plus restreintes et les petites villes. Le cas échéant, il est possible de se concentrer sur les mesures, estimations et/ou modélisations réelles les plus importantes sous forme d'expérimentation.
- Menez une évaluation des risques pour les groupes de mesures sélectionnés. Dans sa forme la plus simple, il peut s'agir d'un exercice de réflexion visant à étudier les hypothèses dont dépend l'efficacité des mesures, ce qu'il se passerait si elles changeaient et comment atténuer ces risques. Si possible, utilisez également des méthodes quantitatives, par exemple

en réalisant des analyses de sensibilité. Cela signifie que l'évaluation (ou le modèle) est réexécuté(e) par rapport à une série d'hypothèses. Si le paquet de mesures privilégié donne de bons résultats avec plusieurs hypothèses, il doit être validé. En revanche, si ses résultats sont variables, cela signifie qu'il est moins solide et vaut donc moins la peine d'être poursuivi. De tels résultats peuvent également être considérés comme une invitation à reconcevoir le paquet afin de l'améliorer.

- Discutez des groupes de mesures sélectionnés avec les parties prenantes et faites participer ces dernières au processus de sélection, par exemple lors d'une réunion du groupe de pilotage du PMUD. Communiquez sur les groupes de mesures avec transparence et professionnalisme.
- Faites participer activement les citoyens et recueillez leur opinion sur les mesures et groupes de mesures. Ils doivent être associés à la validation et à la sélection finale des groupes de mesures.
- Établissez une sélection définitive des mesures et groupes de mesures.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Collaborez avec d'autres organisations locales sur un modèle de transport partagé. Cela permet de réaliser des économies tout en facilitant la mise à jour du

modèle. Les organisations susceptibles d'être intéressées par un modèle partagé sont, par exemple, les universités locales, les communes voisines ou les exploitants ou autorités de transports publics (régionaux).

Calendrier et coordination

- Dès que la liste de mesures a été établie.

Liste de vérifications

- ✓ Identification des groupes de mesures potentiels qui devraient aboutir à des synergies et surmonter les difficultés de mise en œuvre.
- ✓ Vérification des groupes de mesures en vue de leur intégration dans les actions d'aménagement du territoire et d'autres actions de planification sectorielle.
- ✓ Essai et évaluation des groupes sélectionnés par rapport à chaque objectif afin de déterminer les groupements les plus efficaces en termes de coût.
- ✓ Discussion et validation des groupes sélectionnés avec les parties prenantes et le public.
- ✓ Sélection du lot définitif de groupes de mesures.

Création d'espaces urbains de qualité

La création d'espaces est un type de mesure qui a bénéficié d'un intérêt accru ces dernières années. Elle peut dans un premier temps s'appuyer sur des solutions « légères et peu coûteuses » et la collaboration étroite des résidents pour transformer des rues et des espaces publics afin d'y accroître la qualité de vie et l'attachement aux lieux. Permettant aux villes de bénéficier d'améliorations rapides, la création d'espaces urbains de qualité peut être une composante utile dans les groupes de mesures pour illustrer les changements souhaités et obtenir plus de soutien en faveur d'autres mesures du PMUD.

Le projet pour les espaces publics (*Project for Public Spaces*) prévoit une large palette de ressources sur la création d'espaces: www.pps.org.

La plateforme en ligne URB-I: URBAN IDEAS héberge une base de données inspirante réunissant des projets de création d'espaces. Elle contient notamment des photos comparatives avant/après la mise en œuvre d'un projet: www.urb-i.com/before-after.

Source: *Project for Public Spaces*

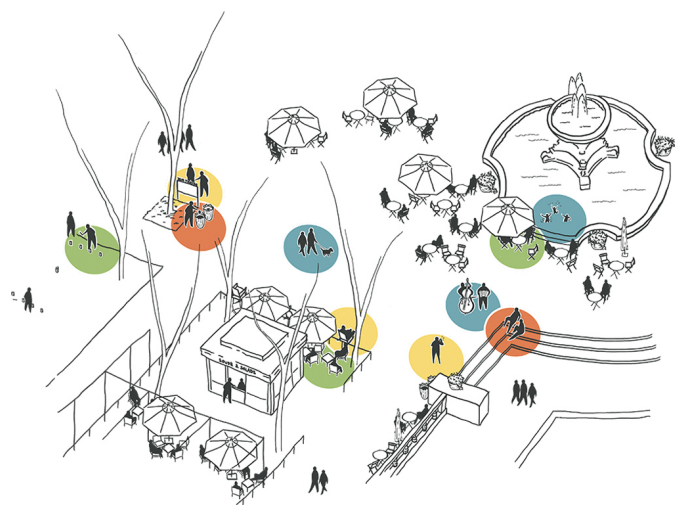


Illustration n° 29: Création d'espaces



Outils de regroupement des mesures

Le principe en quatre étapes suivant est une approche éprouvée pour le regroupement systématique et efficace de mesures. Cette approche est prônée par les autorités nationales suédoises pour la planification d'une mobilité urbaine durable dans les villes et la planification des transports à l'échelle nationale et régionale. Les quatre étapes de ce principe sont les suivantes:

- **Étape 1: Repenser!** Solutions influençant la demande en matière de transport et le choix des moyens de transport (aménagement du territoire, gestion de la demande/gestion de la mobilité).
- **Étape 2: Optimiser!** Solutions favorisant une utilisation plus efficace du système de transport actuel (infrastructure, véhicules, etc.).
- **Étape 3: Reconstruire!** Reconstruction de l'infrastructure existante.
- **Étape 4: Bâtir du neuf!** Investissement dans les infrastructures et des reconstructions de plus grande envergure.

Bien que les intitulés laissent entendre la nécessité de suivre les étapes successivement, il convient plutôt de voir cette approche comme un mode de réflexion dans la planification de la mobilité durable. Les recherches à l'origine du principe en quatre étapes mettent l'accent sur l'importance de réduire continuellement la dépendance à l'égard des transports motorisés, en accordant la priorité aux moyens de transport plus durables et en utilisant efficacement le système de transport existant pour réduire le besoin d'importantes reconstructions ou la construction de nouvelles infrastructures routières. Le principe en quatre étapes garantit le regroupement de mesures adaptées en groupes de mesures pour améliorer le rapport coût-efficacité dans le cadre de la planification de la mobilité urbaine durable.

Source: Sundberg, R., 2018. *Manuel du projet SUMP-Up concernant l'intégration des mesures et groupes de mesures - «Step up» (Intensification)*, p. 15-16.

Illustration n° 30: Types de mesures aux différentes étapes du principe en quatre étapes [source: Swedish Transport Administration et al., 2014].



Générateur de paquet de mesures KonSULT

L'outil en ligne KonSULT peut également faciliter le processus de regroupement des mesures. D'après la liste ordonnée des mesures créée à l'issue de l'étape de génération d'options et grâce à une méthodologie de combinaisons généralement probantes, l'outil propose des suggestions de combinaison des mesures: www.konsult.leeds.ac.uk.



Informations complémentaires sur l'ACA et l'AMC

- DG REGIO, 2015. Guide to cost-benefit analysis of investment projects (Guide pour l'analyse coûts-avantages des projets d'investissement); Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020 (Outil d'évaluation économique pour la politique de cohésion 2014-2020), https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf.
- Projet Evidence, 2014. Ce projet traite de la difficulté de déterminer la viabilité d'un projet, du rôle de l'évaluation d'un projet (plus généralement les ACA) dans les prises de décision au niveau urbain, et du rôle d'un PMUD dans la hiérarchisation des projets www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf.
- Projet TIDE, 2012. Guide du projet sur les analyses coûts-avantages et les analyses d'incidence dans le domaine de l'innovation des transports urbains fournissant un outil facile d'application pour évaluer les projets de transport urbain, comprenant des composantes de l'ACA et de l'AMC, www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf.



Outils de modélisation dans le processus du PMUD

Un modèle de déplacements est une représentation simplifiée du monde réel permettant d'expérimenter et d'évaluer des scénarios théoriques. Les modèles de déplacements visent à assister les pouvoirs publics dans le processus de conception des futures infrastructures de transport (y compris des nouveaux équipements pour piétons et cyclistes) ainsi que dans l'ajout ou la modification des concepts opérationnels (par exemple, des systèmes de contrôle intelligents de la signalisation routière). Ils sont développés et adaptés continuellement aux tendances actuelles en matière de mobilité, aux évolutions socio-démographiques et aux objectifs environnementaux durables. En règle générale, ils permettent d'obtenir le temps de voyage total de différents moyens de transport et groupes d'utilisateurs, le volume d'utilisation des réseaux de transport publics et privés, les émissions de polluants atmosphériques, etc. Les résultats des modèles de déplacements alimentent donc souvent d'autres calculs économiques ou constituent la base de discussions politiques, auxquelles le public est invité à participer.

Un modèle de déplacements peut servir à générer des résultats fiables et cohérents pour le processus du PMUD, en particulier à certaines étapes de la planification comme la création de scénarios, l'évaluation et la sélection des mesures, ou le suivi. Les résultats des modélisations aident à prédire l'incidence des différentes combinaisons de politiques et de mesures, en tenant compte des interactions complexes et des effets potentiels de renforcement ou de rebond, contribuant ainsi à définir les groupes intégrés les plus efficaces. Outre leur utilité dans la définition d'un scénario de référence, ils permettent de surveiller régulièrement l'évolution du système de transport pendant la phase de mise en œuvre et, ainsi, de déterminer si vous êtes en bonne voie ou s'il vous faut réagir et adapter vos actions.

La décision d'utiliser ou non des modèles de déplacement pour le PMUD doit être prise au début du processus du PMUD. Elle dépend de l'horizon temporel du PMUD ainsi que de la nature des mesures examinées: plus il y a de chances que ces mesures aient des répercussions sur la demande en matière de transport (comme la construction d'une nouvelle ligne de transports publics, l'introduction d'un nouveau mode ou service durable, etc.), plus il est conseillé d'utiliser un modèle de transport pour anticiper ces répercussions. Le budget, le temps et les données disponibles ainsi que l'échelle des questions déterminent quel modèle utiliser.

Les modèles de déplacements peuvent être macroscopiques, microscopiques ou mésoscopiques, les deux premières catégories étant les plus communément utilisées. La modélisation macroscopique s'applique généralement à la planification stratégique, tandis que la modélisation microscopique s'applique plutôt à la planification opérationnelle. Les modèles macroscopiques portent sur un large éventail d'options telles que la destination, le moyen de transport ou le choix d'itinéraire, alors que les simulations microscopiques se concentrent principalement sur le modèle du flux de circulation. Dès lors, le niveau de modélisation adéquat doit être sélectionné afin d'analyser les différentes incidences des mesures d'une ville, car elles peuvent varier selon la portée des mesures.

Jusqu'à récemment, les outils de modélisation disponibles ne tenaient pas pleinement compte des déplacements à vélo et à pied. Le projet CIVITAS FLOW financé par l'UE (<http://h2020-flow.eu>) a œuvré à améliorer les logiciels de modélisation microscopique et macroscopique des transports de manière à ce qu'ils puissent modéliser avec plus de précision les infrastructures cyclables et piétonnes actuelles ainsi que le comportement des cyclistes et des piétons. Ces améliorations comprennent l'élargissement du modèle macroscopique relatif à la demande en matière de mobilité (notamment, l'introduction de systèmes de partage de véhicules et l'amélioration de l'affectation stochastique du choix d'itinéraire à vélo) et le développement des fonctionnalités des logiciels de simulation microscopique des transports (notamment, l'amélioration de la modélisation de l'interaction entre les véhicules et les piétons).

Autre type de modèle, les modèles intégrés de déplacements et d'utilisation du sol (modèle «LUT») - interaction entre utilisation du sol et transport) ont la capacité de simuler un large ensemble d'interventions, allant de projets d'infrastructure à des actions de tarification, de réglementation, de comodalité ou encore d'aménagement de l'espace urbain. Ce type de modèle peut également inclure les répercussions des effets de rebond provoqués par des délocalisations ou une demande nouvelle. Il convient toutefois de souligner que les modèles intégrés de transport et d'utilisation du sol sont complexes et gourmands en données: leur configuration requiert beaucoup de temps et d'énergie ainsi qu'une certaine expertise technique.

Outils de modélisation dans le processus du PMUD

Il est important d'avoir conscience des limites des modèles à tous les stades du processus de planification. Les planificateurs et les modélisateurs doivent exercer leur propre jugement, car la modélisation des transports n'est pas une science exacte et tous les modèles comprennent des parti-pris systématiques. Chaque modèle est fondé sur de multiples hypothèses et calculs, qui augmentent l'incertitude. Cette incertitude est difficile à comprendre, surtout lorsque des chiffres précis sont présentés sur une carte visuellement esthétique. Il est également très tentant de croire les prévisions, même lorsqu'elles dépassent les capacités du modèle. L'incertitude grandit aussi à mesure que vous rentrez dans les détails. Il est par conséquent essentiel de calibrer votre modèle à votre contexte local et de ne pas vous cantonner à utiliser les paramètres par défaut.

Les planificateurs ont donc la responsabilité, tout au long du processus, de :

- Commander des analyses de sensibilité
- Présenter les limites en parallèle des résultats
- Utiliser des plages de résultats et des résultats qualitatifs, et non des estimations ponctuelles
- Éviter d'approfondir au-delà d'un niveau crédible

Les modèles agrégés appelés modèles d'étude de projet ne sont pas des modèles de déplacements au sens donné ci-dessus, mais pourraient être une option intéressante pour la sélection des politiques initiales dans le cadre du processus du PMUD. Ils peuvent être construits avec nettement moins de ressources et permettre aux utilisateurs d'explorer et de recenser les mesures appropriées en matière de politique de transport durable, en quantifiant leurs répercussions dans un cadre cohérent et en établissant la voie de mise en œuvre des scénarios futurs. Un exemple caractéristique de cette catégorie de modèles est le modèle des feuilles de route 2030 pour le transport urbain (www.urban-transport-roadmaps.eu élaboré pour le compte de la DG MOVE). Néanmoins, les modèles agrégés ne peuvent remplacer l'utilisation de modèles plus ventilés aux fins d'une évaluation détaillée.

Auteur: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Cracovie, Pologne: Combinaison d'actions de gestion du stationnement, de limitation de la circulation et de mesures de transport public

La ville de Cracovie utilise sa politique de gestion du stationnement comme moyen d'atteindre des objectifs plus larges, par exemple améliorer la qualité de l'air et diminuer les embouteillages, plutôt que répondre uniquement aux problèmes de stationnement des voitures. La municipalité de Cracovie allie la mise en œuvre de mesures de stationnement (ex.: suppression de places de stationnement) à des mesures de limitation de la circulation (ex.: zones à circulation restreinte) et à des mesures de transport public (ex.: intégration des services de transport public), réduisant ainsi le nombre de véhicules en circulation tout en améliorant la qualité de l'air et le flux de circulation. La proposition de solutions alternatives à la voiture et l'adoption d'une approche progressive contribuent à ce que le public accepte la réglementation du stationnement.

*Auteur: Tomasz Zwoliński, ville de Cracovie, recueilli par Polis
Image: Eltis, Harry Schiffer*



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Tampere, Finlande: Le service de gestion de la mobilité tire profit d'un projet de tramway

En 2016, Tampere décidait de construire sa première ligne de tramway. La perspective d'importantes perturbations de la circulation automobile pendant des années est une occasion propice pour encourager la population à changer ses habitudes de déplacement. Les citoyens sont enclins à changer leurs habitudes de transport et de nouveaux itinéraires pendant la durée des travaux. Tampere a mis en place plusieurs actions de gestion de la mobilité ciblant spécifiquement les automobilistes, notamment de nouveaux parkings de dissuasion, elle a encouragé les transports publics et le vélo et agrandi les espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes. La réalisation d'investissements importants dans des infrastructures routières doit impérativement s'accompagner d'une gestion intelligente de la mobilité et d'une communication renforcée auprès des citoyens et des parties prenantes.

Auteur: Sanna Ovaska, ville de Tampere, recueilli par l'UBC
Image: Veli-Matti Lahdeniemi



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Vitoria Gasteiz, Espagne: Intégration de mesures en matière de mobilité dans le modèle «superblock»

Le plan de Vitoria Gasteiz pour une mobilité et un espace public durables a été créé dans l'objectif de réattribuer l'espace public à la population en mettant en œuvre un nouveau modèle: les «superblocks» (ou mini-quartiers). Un mini-quartier est une zone couvrant plusieurs îlots urbains dont l'accès est réservé aux piétons, aux cyclistes, aux services d'utilité publique et aux voitures des riverains; les autres voitures particulières et les transports publics ne peuvent accéder qu'aux rues entourant le mini-quartier. Au-delà de la reconception de l'espace urbain, il est nécessaire d'intégrer des mesures de mobilité afin d'améliorer la qualité générale de l'espace, par exemple au moyen d'un nouveau réseau de transport public, en régulant les feux tricolores, en établissant des réseaux de pistes cyclables et de voies piétonnes, en adaptant la logistique du transport de marchandises en milieu urbain ou en augmentant les zones de stationnement réglementées.

Auteur: Juan Carlos Escudero, ville de Vitoria-Gasteiz, recueilli par Rupprecht Consult
Image: Agencia de Ecología Urbana



ACTION 7.3: Planification du suivi et de l'évaluation des mesures

Motivation

Le suivi et l'évaluation du processus de planification et de la mise en œuvre des mesures sont extrêmement importants pour que le plan de mobilité urbaine durable soit efficace.

En appliquant un processus de suivi et d'évaluation solide, vous parviendrez à tirer des enseignements systématiques de vos expériences, à ajuster et à améliorer vos actions de planification. Grâce à un suivi régulier, vous serez assuré d'accomplir les progrès nécessaires. Quant à l'évaluation de la mise en œuvre, elle permet de démontrer l'efficacité du PMUD et de ses mesures, ce qui est essentiel à la réussite à long terme de votre plan, car cela permet aux décideurs de justifier les dépenses et d'éviter de reproduire des erreurs. Un rendu-compte transparent doit être mis en place afin de garantir l'intégration des résultats de l'évaluation dans le débat public.

Des indicateurs et des objectifs stratégiques ont déjà été définis préalablement (voir actions 6.1 et 6.2), mais ici, des indicateurs sont développés au niveau des mesures et les actions de suivi et d'évaluation sont convenues de façon plus détaillée. L'intérêt de définir des modalités de suivi rapidement est qu'elles puissent faire partie intégrante de la mise en œuvre des mesures.

Objectifs

- Définir une série d'indicateurs permettant de suivre et d'évaluer toutes les mesures principales moyennant un effort raisonnable.
- Convenir de modalités de suivi adaptées (y compris les responsabilités et le budget qui y sont associés) pour évaluer l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures et la réalisation des objectifs, afin de pouvoir réagir rapidement et efficacement.
- S'assurer que les modalités de suivi et d'évaluation font partie intégrante du reste du processus.

Missions

- Déterminez quelles informations sont requises pour suivre et évaluer vos mesures.

- **Résultat:** Quelles répercussions attend-on d'une mesure? Définissez un indicateur d'action en matière de transport, ou un résultat adéquat pour chaque mesure ou groupe de mesures afin de pouvoir en évaluer la réussite. Les indicateurs de résultat stratégique déterminant l'état d'avancement général des mesures de mobilité durable ont déjà été sélectionnés à l'action 6.1. Ici, des indicateurs plus spécifiques sont définis concernant les objectifs des groupes de mesures individuels, par exemple, les émissions des autobus, camions et voitures, le nombre d'accidents ou le nombre de déplacements à vélo dans une certaine zone de la ville.
- **Réalisation:** Quel(le) politique, infrastructure ou service est directement mis(e) en œuvre dans une mesure? Définissez un indicateur de résultat adéquat pour chaque mesure afin de suivre l'état de sa mise en œuvre, par exemple, le nombre de kilomètres de nouvelles voies de bus ou le nombre de nouveaux bus en circulation.
- **Contribution:** Quelles ressources utilisez-vous? Tenez des comptes sur les coûts d'investissement et d'entretien (y compris le coût de la main-d'œuvre) de chaque mesure afin d'en évaluer le rapport qualité-prix et de réagir à temps au cas où les coûts deviendraient excessifs.
- Évaluez les sources de données existantes en tenant compte des résultats des précédents audits de données (voir actions 3.1 et 6.1). Relevez les lacunes et, au besoin, développez ou cherchez de nouvelles sources de données (ex.: données d'enquête ou données quantitatives de mesures automatiques).
- Avant de commencer à mettre au point des indicateurs pour vos mesures, organisez des discussions avec les principales parties prenantes et d'autres organisations de votre zone géographique, car il se peut qu'elles en aient déjà adopté certains. Il est beaucoup plus facile de suivre l'état d'avancement en utilisant des indicateurs déjà mis en œuvre et validés.
- Définissez un ensemble d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs pour vos mesures, offrant suffisamment d'informations moyennant un effort raisonnable. Tenez compte des données disponibles et des ressources limitées pour collecter de nouvelles

données lorsque vous sélectionnez vos indicateurs. Dans la mesure du possible, utilisez des indicateurs normalisés déjà bien définis, que les personnes concernées savent comment mesurer et analyser.

- Développez des modalités de suivi et d'évaluation pour tous les indicateurs sélectionnés, aussi bien pour les indicateurs stratégiques que les indicateurs relatifs aux mesures. Pour chaque indicateur:
 - Rédigez une définition claire, établissez un format de compte rendu, déterminez comment sont mesurées les données, comment est calculée la valeur de l'indicateur à partir des données, et à quelle fréquence elles seront mesurées.
 - Déterminez une valeur de référence, c'est-à-dire, une valeur de départ et une évolution attendue sans les mesures du PMUD, ainsi qu'une valeur cible du changement souhaité.
- Convenez de responsabilités claires et d'un budget pour le suivi et l'évaluation. Les responsables doivent être des personnes qualifiées ou un partenaire externe et, dans l'idéal, un organisme indépendant. Le budget consacré au suivi et à l'évaluation doit normalement s'élever à au moins 5 % du budget total consacré à l'élaboration du PMUD.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Envisagez d'aligner vos indicateurs avec ceux des organismes de financement externes en vue d'inciter ces derniers à financer vos mesures. Par exemple, il peut être nécessaire de mesurer les réductions des émissions de CO2 pour obtenir des subventions des agences environnementales nationales.
- Intégrez une évaluation des coûts et des avantages du processus d'élaboration du PMUD.
- Prévoyez la participation des parties prenantes au suivi et à l'évaluation.
- Concertez-vous avec les parties prenantes locales et régionales pertinentes sur les indicateurs régionaux.



Précisions relatives aux tâches

Illustration n° 31: Catégories d'indicateurs étayées par des exemples (May, T., 2016. Manuel de sélection des mesures CHALLENGE - Sélection des groupes de mesures les plus efficaces pour les plans de mobilité urbaine durable, p. 28).

Élément du PMUD		Mesuré par	
	Exemple →		Type d'indicateur
Objectif	Réduire la pollution atmosphérique locale générée par les transports	Nombre de jours où la pollution atmosphérique dépasse un seuil critique	Indicateur de résultats
Objectif en matière de transport	Accroître l'utilisation des moyens de transport non motorisés	Part des déplacements à pied et à vélo	Indicateur d'action sur les transports
Mesures	Construire des pistes réservées aux cyclistes	Km de pistes réservées aux cyclistes construites	Indicateurs de réalisation
	Piétonniser les rues commerçantes du centre-ville	% d'achèvement de la piétonnisation du centre-ville	
Resources	Coûts d'investissement et d'entretien	Coûts d'investissement et d'entretien en matière de transport pour les infrastructures nouvelles/améliorées	Indicateurs de contribution

Calendrier et coordination

- Dès que les mesures et groupes de mesures ont été définis.
- À mettre à jour lorsque l'ensemble définitif des actions a été validé (action 8.3), le cas échéant.
- Intégrez les modalités de suivi et d'évaluation, y compris les responsabilités et le budget, au document du PMUD (action 9.1), voir également l'illustration n° 32 ci-dessous.

Liste de vérifications

- ✓ Sélection d'indicateurs adéquats pour les mesures.
- ✓ Élaboration de modalités de suivi et d'évaluation pour tous les indicateurs.
- ✓ Validation des responsabilités et du budget pour le suivi et l'évaluation.

Illustration n° 32: Suivi et évaluation dans le processus du PMUD





Illustration n° 33:

Tableau de synthèse des actions de suivi et d'évaluation planifiées, rempli avec des exemples d'indicateurs

Indicateurs du PMUD	Définition	Valeur de référence	Objectif	Zone géographique mesurée	Méthodes de collecte des données	Fréquence de mesure	Responsabilité
Morts sur les routes (sécurité routière)	Nombre de décès causés par un accident de la route, survenant dans les 30 jours suivant l'accident, par an, dans les transports urbains et pour 100.000 habitants.	4	baisse	Zone des communes 1, 2 et 3 (couvrant la majorité de la zone urbaine fonctionnelle)	Procès-verbal d'accident de la police	En continu (valeur de l'indicateur calculée annuellement à partir de la base de données des services de police)	Services de police
...							
Indicateurs de la mesure	Définition	Valeur de référence	Objectif	Zone géographique mesurée	Méthodes de collecte des données	Fréquence de mesure	Responsabilité
Personnes blessées dans un accident de la route à proximité d'une école (mesure: créer des zones de circulation ralentie devant les écoles)	Nombre de personnes blessées dans un accident de la route dans un rayon de 300 mètres autour d'une école, par an et pour 100.000 habitants.	25	baisse	Rayon de 300 mètres autour d'une école dans les communes 1, 2 et 3	Procès-verbal d'accident de la police	En continu (valeur de l'indicateur calculée annuellement à partir de la base de données des services de police)	Services de police
...							

EXEMPLE DE BONNE PRATIQUE

Toulouse, France: Processus de suivi ambitieux mené par des commissions interinstitutionnelles

Le plan de déplacements urbains (PDU) de Toulouse comprend un programme ambitieux pour le suivi et l'évaluation. Plusieurs comités surveillent régulièrement le PDU ainsi que ses mesures et se réunissent au moins une fois par an. Les comités se composent de différentes organisations institutionnelles, techniques, de la société civile et du secteur de la recherche. Les comités disposent de différents outils:

- L'observatoire du PDU (pour chaque mesure: objectifs initiaux, ressources allouées, résultats escomptés et indicateurs, mis à jour au moyen d'enquêtes régulières).
- Un outil de calcul du coût du déplacement (par moyen de transport, pour les utilisateurs et la société).
- Un tableau de bord de la mobilité (suivi des mesures individuelles).

La participation des partenaires aux actions de suivi est considérée comme étant un facteur de réussite.

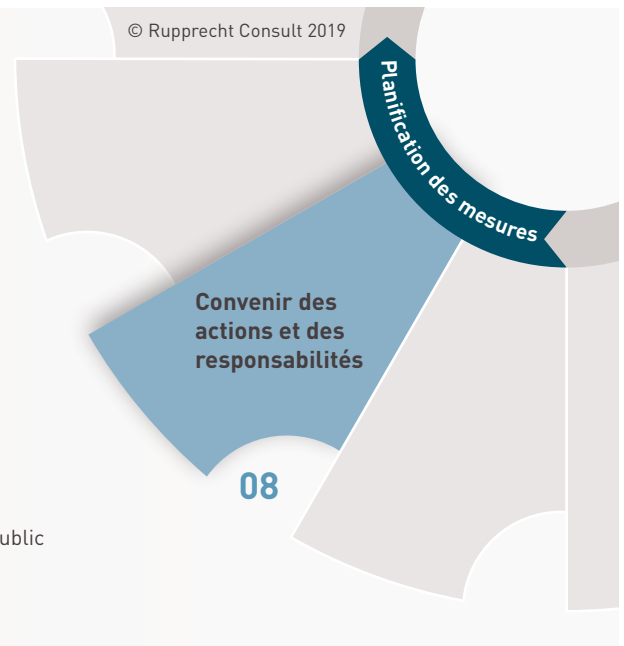
Auteur: Mary Malicet and Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, collected by Polis | **Image:** Tisséo Collectivités



© Rupprecht Consult 2019

ÉTAPE 8: Convenir des actions et des responsabilités

- 8.1 Décrire l'ensemble des actions
- 8.2 Déterminer les sources de financement et évaluer les capacités financières
- 8.3 Convenir des priorités, des responsabilités et du calendrier
- 8.4 Garantir un large soutien des responsables politiques et du public



Dès lors que les «groupes de mesures» ont été déterminés, la planification opérationnelle requiert de diviser les groupes en tâches concrètes (ou «actions») pour les services et institutions responsables de leur mise en œuvre. Il convient alors de définir des responsabilités, des priorités de mise en œuvre et des calendriers clairs, à partir des descriptions détaillées des actions et des estimations de coûts. À ce stade, il est également essentiel de communiquer le contenu concret (donnant lieu à des «actions») aux parties prenantes les plus concernées (bien souvent, le grand public) et aux décideurs politiques. Le principal objectif de cette étape est de convenir d'un ensemble largement partagé d'actions clairement définies, qui contribuent à atteindre la vision et les objectifs.

ACTION 8.1: Décrire l'ensemble des actions

Motivation

Des informations ont déjà été collectées lors de la précédente étape de sélection des mesures, où les mesures et groupes de mesures ont été définis, sélectionnés et décrits en termes généraux, discutés et validés avec les citoyens et les parties prenantes (voir actions 7.1 et 7.2). Il est désormais temps de rentrer dans les détails et de diviser les mesures en actions. Vous allez définir ce qui sera réalisé, de quelle manière, où et à quel moment de la phase de mise en œuvre.

En définissant clairement les actions, vous établissez précisément la façon dont vous souhaitez atteindre les objectifs fixés. Les descriptions détaillées des actions préparent la phase de mise en œuvre, vous aident à recenser les liens entre les actions et à choisir leur ordre de mise en œuvre.

Objectifs

- Définir les mesures de votre PMUD en détail en les divisant en actions.
- Identifier les liens entre les actions et déterminer l'ordre de mise en œuvre idéal.
- Évaluer et maîtriser les risques importants pour la mise en œuvre.

Missions

- Divisez les mesures en plusieurs actions. Par exemple, avant la construction d'une voie rapide pour vélos, une étude devrait être menée afin de déterminer où circulent généralement les travailleurs pendulaires et où des pistes cyclables sont nécessaires.

- Décrivez l'ensemble des actions de la façon la plus détaillée possible. Ces quatre questions peuvent vous y aider :
 - Où l'action devrait-elle avoir lieu?
 - Quand l'action devrait-elle avoir lieu?
 - Qui l'exploitera?
 - À quelle fréquence devra-t-elle être exploitée? Par exemple, le nombre de kilomètres de nouvelles voies de bus ou le nombre de nouveaux bus en circulation.
- Recensez les liens entre les différentes actions afin d'établir l'ordre de mise en œuvre le plus efficace. En relevant les liens entre les actions, vous découvrirez peut-être également ce qui les réunit et les synergies possibles entre elles durant la mise en œuvre effective.
- Présentez les actions dans un tableau de synthèse (voir l'exemple de tableau à l'action 8.3), en incluant la description détaillée des actions, les exigences légales, la contribution attendue aux objectifs ainsi que les priorités, responsabilités et le calendrier proposés. Le tableau peut ensuite être mis à jour avec les estimations de coût et les sources de financement présentées à l'action 8.2.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Préparez une fiche technique pour les actions, en y incluant de façon structurée toutes les informations clés concernant les actions (voir la fiche technique dans la rubrique Outil ci-dessous). Les fiches peuvent faciliter la transition et la communication avec les unités exécutantes lors de la phase de mise en œuvre (voir action 10.1).

Calendrier et coordination

- Les actions s'appuient sur les mesures et groupes de mesures définis à l'action 7.2.
- La description détaillée des actions fournit une base essentielle pour la validation des priorités, des responsabilités et des calendriers à l'action 8.3.
- La description des actions prépare la phase de mise en œuvre.

Liste de vérifications

- ✓ Identification, définition et description de toutes les actions.
- ✓ Identification des liens entre les actions.



Qu'est-ce qu'une «action»?

Les actions sont des tâches concrètes à réaliser dans le cadre de la mise en œuvre des mesures. Elles comprennent des informations sur les priorités, le calendrier, les responsabilités, les budgets et les sources de financement, les risques et les imprévus, ainsi que les dépendances entre ces aspects.

Pour en savoir plus

SUMPs-Up - Standards d'élaboration d'un plan d'action SUMP, https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/SUMP_Action_Plan/FR_SUMPs-Up_Standards_for_Developing_a_SUMP_ActionPlan.pdf

Manuel de sélection des mesures CH4LLENGE - Sélection des paquets de mesures les plus efficaces pour les plans de mobilité urbaine durable, <https://www.eltis.org/resources/tools/%20sump-measure-selection-kit>



image © Katja Engel-Zepernick



Illustration n° 34: Exemple de fiche technique pour les différentes actions de la mesure «Signalisation et extension des pistes cyclables»

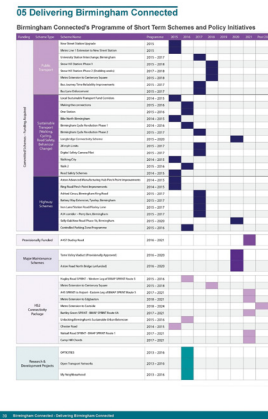
Mesure: R 2		Signalisation et extension des pistes cyclables		
Actions: <ul style="list-style-type: none"> R 2.1 Ouverture de zones piétonnes et de rues à sens unique pour les cyclistes R 2.2 Mise en place d'une signalisation dans la rue n° 1 à la rue n° 10 R 2.3 Modération du trafic dans la rue n° 1 à la rue n° 10 R 2.4 Ajout de pistes cyclables conformément au programme 2018-2022 pour le vélo 				
Type de circulation concernée: Circulation à vélo	Stade d'avancement de la planification: Planification / Mise en œuvre	Priorité: très élevée	Période de mise en œuvre: court à moyen terme	
Type de circulation bénéficiaire: Circulation à vélo				
Actions: <ul style="list-style-type: none"> Création d'un réseau cohérent de pistes cyclables dans la ville n° 1 Mise en œuvre des itinéraires prévus dans le programme pour le vélo afin de relier d'importantes destinations de la ville (quartiers résidentiels, centre-ville, centres commerciaux, universités, écoles, entreprises). Promotion du vélo en améliorant la sécurité routière pour les cyclistes. Renforcement de la perception des cyclistes en tant qu'usagers de la route au même titre que les véhicules motorisés. Augmentation de la part de cyclistes dans la ville n° 1. 				
Efficacité des mesures				
Contribution à la réalisation des objectifs:		Très élevée		
Contribution à l'amélioration de la compatibilité environnementale:		Très élevée		
Contribution à l'amélioration de la compatibilité environnementale:		Basse		
Coûts et financement				
Coûts d'investissement:		Moyens		
Coûts annuels de suivi:		Basse		
Contributeur:		Budget de la ville n° 1		
Éligibilité au financement:		À déterminer		
Mise en œuvre des mesures				
Dépendance par rapport à d'autres mesures:		R 1: Programme de circulation des vélos et entité responsable		
Exigences pour d'autres mesures:				
Titulaire / Responsable / Entité en charge		Service du logement et de l'économie municipale, responsable de la circulation à vélo		
Planification:		Entreprise de construction		
Réalisation:				
Tierces parties concernées:		<ul style="list-style-type: none"> La commission pour la sécurité routière et la mobilité durable Une association de cyclistes 		

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Birmingham, Royaume-Uni: Un programme d'actions aux priorités claires

Le plan d'action pour la mobilité de Birmingham établit une vision sur 20 ans pour le réseau de transport de la ville. En outre, Birmingham Connected (le PMUD de la ville) chapeaute toute l'activité de planification des transports. Il présente la direction souhaitée, les initiatives clés pour concrétiser la vision et une stratégie quinquennale. Pour transformer sa vision en initiatives et en programmes concrets, Birmingham suit quatre principes essentiels: elle met différents moyens de transport à disposition, crée un système de transport équitable, met en place des systèmes de couloirs permettant d'équilibrer les besoins concurrents, et coordonne l'exécution des projets pour réduire les perturbations. Il a été estimé que les changements prévus coûteraient jusqu'à 4 millions de livres sterling pour les 20 prochaines années.

Auteur: Helen Jenkins, ville de Birmingham, recueilli par Ana Dragutescu, ICLEI
Image: Livre blanc de Birmingham Connected



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Turin, Italie: Fiches exhaustives de mesures

Le PMUD de Turin se compose de sept principes directeurs, divisés en cibles et mesures. Chaque mesure est décrite de façon très détaillée, présentant notamment: les actions associées, le lien avec les principes directeurs, le lien avec la cible, la dimension durable, la description générale et l'objectif de la mesure, l'entité responsable, le mode de mise en œuvre, le but de la mesure et l'indicateur correspondant, la période de mise en œuvre et les ressources économiques nécessaires. Les caractéristiques économiques, sociales et de durabilité environnementale de chaque mesure individuelle sont évaluées. Les mesures sont définies en collaboration étroite avec les dix circonscriptions de la ville, avec des associations professionnelles et différentes parties prenantes.

Auteur: Ville de Turin, recueilli par EUROCITIES
Image: Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.2: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA	
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile	
Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA	
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4	
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 300 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutive. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni
Ente attuatore	Tempi di attuazione
Divisione Ambiente	58 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampianto del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico - economico
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro. 292.500,00 Regione Piemonte).

ACTION 8.2: Déterminer les sources de financement et évaluer les capacités financières

Motivation

Un plan de financement exhaustif est nécessaire pour garantir que les mesures et actions précédemment définies sont réalistes sur le plan économique et viables sur le plan financier. La création d'un tel plan requiert tout d'abord de déterminer l'ensemble des ressources financières et sources de financement disponibles ainsi que d'évaluer la capacité des organismes concernés par votre PMUD à accéder à ces financements ou à en bénéficier. Il est important de compléter l'analyse des ressources financières et sources de financement par une évaluation organisationnelle, car les capacités et engagements financiers ainsi que les droits et responsabilités en matière de finances des différentes organisations varient.

Durant l'analyse des ressources financières et sources de financement potentielles au titre des mesures de mobilité, une large palette d'options doit être évaluée. Au-delà des sources disponibles, comme les budgets et impôts locaux, les subventions nationales et européennes ou les flux de recettes existants générés par les ventes de billets, les stationnements payants et d'autres postes, de nouvelles sources de financement potentielles doivent être étudiées, par exemple les obligations, la récupération de la valorisation foncière, les frais d'aménagement et le secteur privé. À ce stade, il est également important de se pencher sur les ressources financières disponibles pour d'autres études de faisabilité et de marché détaillées, aux fins d'investissements de plus grande ampleur.

Objectifs

- Dresser l'inventaire des instruments de financement et des ressources financières potentiels pour l'ensemble des actions.
- Évaluer la viabilité financière des actions individuelles de chaque mesure afin d'écartier les actions qui ne sont pas viables et parvenir à des mesures présentant un bon rapport coût-efficacité, tout en tenant compte de la façon dont les sources de financement pourraient raisonnablement évoluer à l'avenir.
- Évaluer la capacité des différentes organisations concernées par votre PMUD à accéder aux sources de financement.



Financements ou ressources financières? Définition de ces deux instruments de mise en œuvre du PMUD.

Un **financement** désigne généralement l'argent nécessaire au début d'un projet, obtenu de la part de sources externes en tant qu'investissement initial et qui doit, à terme, être remboursé ou rendu. Les instruments de financement désignent généralement une dette ou des fonds propres, ou une combinaison de ces produits. Les contribuables peuvent également contribuer indirectement aux coûts initiaux au moyen de subventions et d'aides à l'investissement.

Les **ressources financières** d'un projet désignent généralement les personnes qui paient le bien en question à long terme. Il peut s'agir des usagers directs des services (billets, frais de stationnement, tarification spéciale en centre-ville), des clients des services de mobilité (publicité), ou des contribuables par l'intermédiaire du budget général national ou d'un impôt spécial sur les transports.

Il est utile de se rappeler que la mise en œuvre d'un PMUD viable sur le plan financier requiert à la fois des financements et des ressources financières. Le recours à un prêt pour financer une infrastructure de transport public, par exemple, peut être limité par la capacité des ressources financières à rembourser un tel prêt.

Missions

- Évaluez les actions présentées dans l'action précédente (action 8.1) par rapport à leurs besoins en financement et aux recettes qui en découleront à court, moyen et long terme, y compris en ce qui concerne le fonctionnement, la mise en application et l'entretien, et relevez les éventuelles lacunes en matière de financement (coût de propriété total).
- Estimez les recettes découlant directement des actions, par exemple, le produit des billets et abonnements de transport en commun, les concessions, la location d'espaces publicitaires, les frais de stationnement ou d'autres services municipaux, et définissez le niveau attendu de recouvrement des coûts.
- Évaluez la valeur monétaire supplémentaire générée par les actions (ex.: augmentation de la valeur des terres et des biens immobiliers situés à proximité des nouveaux arrêts de transport en commun) et les mécanismes potentiels de récupération de valeur.⁵⁰

⁵⁰ Pour plus d'informations, voir par exemple «Transport for London, 2017. Land value capture, final report.» https://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- Dressez l’inventaire des instruments de financement et des ressources financières pour les actions sélectionnées. Évaluez toutes les options suivantes afin de déterminer les plus adéquates. Explorez notamment les options s’appuyant sur d’autres sources que le budget local.
- Impôts locaux: un impôt local spécial sur les transports en commun, auquel les entreprises publiques ou privées et les promoteurs immobiliers seraient assujettis;
- Ressources financières: billets de transport, frais de stationnement, tarification spéciale en centre-ville, péages urbains, publicité;
- Participation du secteur privé, par exemple au moyen d’un partenariat public-privé;
- Actions de levée de fonds, auxquelles participent des parrains adéquats et pertinents (en veillant à la compatibilité avec la stratégie marketing);
- Budgets locaux: de différentes municipalités et différents domaines politiques;
- Subventions nationales/régionales et fonds européens;
- Prêts externes, obligations municipales et vertes.
- Pour les mesures nécessitant des financements externes, déterminez l’organisme prêteur approprié sur le plan juridique et évaluez sa solvabilité.
- Déterminez les ressources financières disponibles pour réaliser d’autres études de faisabilité et de marché détaillées aux fins d’investissements de plus grande ampleur.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Évaluez la viabilité financière et le produit des actions clés dans différentes conditions et différents contextes (évolution démographique, volume de transport et parts modales) conformément à l’action 4.1.

Calendrier et coordination

- Cette action s’appuie sur les actions de tous les groupes de mesures définis à l’action 8.1.
- Les résultats alimenteront l’évaluation finale des actions à l’action 8.3 et seront intégrés lors de l’élaboration des plans financiers à l’action 9.1.

Liste de vérifications

- ✓ Préparation de prévisions constructives sur les dépenses, les recettes, les flux de trésorerie et d’autres aspects financiers.
- ✓ Réalisation d’une analyse financière et évaluation des ressources financières possibles.
- ✓ Réalisation d’une évaluation préliminaire des organisations ayant besoin d’obtenir des financements extérieurs.
- ✓ Résumé des résultats aux fins d’une discussion sur la sélection finale des actions.



Mesures tarifaires:

Les mesures tarifaires, telles que les billets payants, les frais de stationnement et les péages, font partie de nombreux groupes de mesures.

La modification des grilles tarifaires des options de mobilité peut à la fois être une mesure de gestion de la demande et générer des revenus locaux. Certains systèmes de tarification, comme les systèmes de gestion des stationnements, peuvent être mis en œuvre relativement facilement alors que d’autres requièrent une technologie plus avancée et des investissements, et peuvent soulever des préoccupations d’acceptabilité ou de confidentialité (cela peut être le cas, par exemple, d’un système de péage urbain basé sur les plaques d’immatriculation des véhicules).

Avant d’instaurer des mesures de gestion de la demande, il convient d’étudier attentivement si les recettes générées devraient être intégrées sans distinction dans le budget général ou plutôt être allouées spécifiquement à l’amélioration des options de mobilité urbaine durable. Les réglementations locales et nationales spécifiques doivent être étroitement analysées afin d’examiner les options.

Expliquer que les recettes seront utilisées pour accroître le niveau de service des transports en commun et soutenir les solutions alternatives à l’utilisation de la voiture particulière permet généralement d’améliorer l’acceptabilité des mesures tarifaires. La réinjection des recettes complémentaires dans la mobilité urbaine durable renforce également la position des transports publics face aux demandes budgétaires concurrentes émanant d’autres domaines de la politique publique.



image © Ttkurikawa on istock.com



La Commission européenne propose un vaste ensemble d’initiatives et de programmes pouvant être utilisés pour (co)financer les mesures de mobilité durable. Les programmes de financement européens contribuent surtout aux investissements, mais rarement aux coûts d’exploitation des infrastructures et services. Il s’agit notamment des fonds suivants :

- Les fonds européens structurels et d’investissement (FESI), y compris le Fonds européen de développement régional (FEDER) avec «Interreg»
- Le Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS)
- Le mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE)
- Le programme LIFE
- Horizon 2020/ Horizon Europe
- ELENA (dans le cadre d’Horizon 2020)
- Les actions innovatrices urbaines
- URBACT
- Les communautés de la connaissance et de l’innovation (KIC) dans les domaines du + climat et de la mobilité urbaine

Une vue d’ensemble des sources de financement européen actuellement proposées pour les villes est disponible à l’adresse https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_fr.

Pour de plus amples informations sur les possibilités de financement européen, veuillez consulter :

- Le portail européen de projets d’investissement
- La plateforme européenne de conseil en investissement
- JASPERS
- fi-compass

Une sélection des sources de financement européen et d’autres sources ainsi que des instruments de financement est décrite dans le guide thématique **Fonds et financements des mesures de mobilité urbaine durable**.

Grands projets d’infrastructure dans le cadre de la planification de la mobilité urbaine durable

Idéalement, tout investissement visant à améliorer la mobilité urbaine devrait être basé sur les préférences établies dans le PMUD ou dans un précédent plan ou une précédente stratégie (robuste) de mobilité urbaine. Il est primordial que le projet ne soit pas défini à partir de stratégies axées sur un unique moyen de transport (comme les transports routiers ou les transports en commun seuls) et qu’il soit évalué dans le contexte d’une série d’interventions plus large (relatives à la mobilité/au système de transport et à l’utilisation des sols de référence). Dans de nombreux cas, les grands projets d’infrastructure ont une phase de préparation très longue et sont dès lors préexistants lorsqu’un nouveau plan de transport urbain complet est lancé. Notamment, le budget dédié à leur construction a déjà été mis de côté. Il s’agit d’une situation fréquente à laquelle les planificateurs des transports sont fréquemment confrontés dans la réalité. Selon l’état de mise en œuvre de ces projets prédéfinis, le PMUD peut soit tenir compte de la nouvelle réalité, vérifier la précédente analyse des options (au niveau stratégique et technologique) et tirer des conclusions sur le niveau de risque encouru, ou alors étudier le projet comme une des mesures évaluées dans le processus du PMUD. Ces projets majeurs prédéfinis peuvent avoir déjà fait l’objet d’une solide analyse d’options et/ou ne comportent «aucun risque» pour d’autres raisons (par exemple, leur développement a été prévu dans le cadre d’un plan d’aménagement du territoire bien conçu). Le PMUD peut alors être développé en parallèle et contribuer à affiner la portée et la conception du projet (voir l’exemple de bonne pratique de Bratislava ci-dessous). La détermination de mesures complémentaires, notamment des mesures «douces» visant à limiter l’usage de la voiture particulière, comme une politique de tarification des stationnements, peut renforcer d’autant plus sa viabilité. Lorsque le risque est jugé élevé, par exemple si les premières analyses menées dans le cadre du PMUD semblent indiquer la non-viabilité du projet, et si celui-ci n’a pas encore fait l’objet d’une passation de marché et n’a pas démarré physiquement, il est nécessaire de cesser la préparation du projet tant que le PMUD n’a pas validé ce dernier ou indiqué les ajustements nécessaires à mettre en œuvre. Un processus d’élaboration de PMUD favorisant un projet présélectionné risqué serait fondamentalement bancal. Il serait en contradiction avec les objectifs essentiels d’un PMUD et avec les consignes données dans les présentes lignes directrices.

Source: EIB/JASPERS

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Bratislava, Slovaquie: Développement en parallèle d'un vaste projet de tramway et d'un PMUD

Le PMUD de Bratislava a été préparé et validé entre 2014 et 2016. Il repose sur la détermination d'un lien clair entre ses analyses, ses objectifs et ses mesures. Aux fins de sa construction, un modèle de circulation en 4 étapes a été préparé et validé. Une attention particulière a été accordée aux moyens de transport durables, aux domaines organisationnels et opérationnels, ainsi qu'aux questions d'infrastructure. Le nouveau projet de transport principal de la ville, à savoir, le nouveau tramway de Petržalka, qui a été confirmé au moyen de documents stratégiques et d'études préalables, a été mené en parallèle du développement du PMUD. Le projet a été mis en œuvre en plusieurs étapes, s'appuyant principalement sur les fonds ESIF (fonds structurels et d'investissement européens). Le nouveau PMUD a confirmé l'importance stratégique du nouveau tramway et a affirmé que la modernisation et l'amélioration du système de tramway, y compris de sa flotte, constituaient l'une des principales mesures pour l'avenir de la ville.

Auteur: Neri di Volo, BEI/JASPERS, recueilli par Rupprecht Consult
Image: Dopravný podnik Bratislava



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Vienne, Autriche: Une contribution obligatoire des employeurs pour financer le métro

Chaque entreprise de Vienne ayant au moins un employé est redevable de la «taxe métro» (Dienstgeberabgabe). Cette taxe sert à financer l'exploitation et l'extension du réseau de métro de la ville. Elle s'élève à 2 € par employé et par semaine, mais certains groupes tels que les seniors, les handicapés ou les employés à temps partiel en sont exonérés. En 2016, Vienne a collecté près de 67 millions d'euros. Cette taxe avait été créée en 1970 en vue de la préparation de la planification, de la construction et de la mise en service du réseau de métro. Aujourd'hui, les recettes servent également à cofinancer les billets annuels de transport public (1 € par jour).

Auteur: Institut Wuppertal
Image: Wiener Linien



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Birmingham, UK: Capturing added values of land development through negotiations or levies

L'autorisation d'aménager de nouvelles constructions augmente généralement la valeur des terrains concernés tout en exacerbant la pression sur les infrastructures de transport. Pour autant qu'elles soient légalement habilitées à le faire, les villes peuvent mettre en place des instruments de récupération de valeur dont les recettes sont affectées à l'amélioration du réseau de transport et du système de mobilité urbaine. Birmingham a instauré un ensemble d'obligations d'aménagement visant à atténuer ou à compenser les répercussions locales à proximité des nouvelles constructions, et a mis en place une taxe sur les infrastructures collectives, dont le but principal est de financer les projets d'infrastructure stratégiques décrits dans le plan d'aménagement de la ville.

Auteur: Helen Jenkins, ville de Birmingham, recueilli par l'Institut Wuppertal
Image: Municipalité de Birmingham



ACTION 8.3: Convenir des priorités, des responsabilités et du calendrier

Motivation

Une fois qu'un ensemble définitif d'actions a été sélectionné et décrit, il est temps d'attribuer les responsabilités et de déterminer les priorités et le calendrier de mise en œuvre. Avoir une vision claire des actions prioritaires, du calendrier et des personnes qui en sont responsables constitue la pierre angulaire de tout plan de mobilité urbaine durable. Cela nécessite une coordination et une discussion étroites entre tous les acteurs qui auront un rôle à jouer dans l'élaboration et la mise en œuvre des actions.

Objectifs

- Déterminer des priorités et responsabilités adéquates pour la mise en œuvre des actions sélectionnées.
- Vérifier que toutes les actions sont clairement hiérarchisées et réalisables.
- Veiller à l'allocation efficace et effective des ressources (ressources humaines, en matière de connaissances et temps).

- Formaliser la responsabilité de tous les acteurs et les apports de ressources avec les partenaires respectifs.
- Déterminer un horizon temporel clair pour la mise en œuvre des actions.
- Parvenir à un accord formel sur les responsabilités et le calendrier entre les décideurs et les principales parties prenantes.

Missions

- Discutez des actions proposées et de leurs priorités avec les parties prenantes qui pourraient jouer un rôle dans leur financement, leur conception et leur mise en œuvre. Veillez à faire participer d'autres services municipaux aux discussions.
- Étudiez les options afin de décider à qui attribuer la responsabilité de la mise en œuvre d'une action. Tenez compte des aptitudes, des forces et des compétences des parties prenantes. Il arrive que l'attribution de la responsabilité d'une tâche à une

personne semble évidente. Mais dans d'autres cas, un travail collaboratif et interdisciplinaire avec différentes parties prenantes peut s'avérer plus judicieux.

- Convenez de responsabilités claires pour chaque action des groupes de mesures. Une action qui n'a pas été attribuée à une personne responsable risque de ne pas être menée jusqu'au bout.
- Convenez d'un calendrier général pour les actions, en définissant un début et une fin approximatifs pour la mise en œuvre des actions. Pour votre planification détaillée, concentrez-vous sur les deux ou trois prochaines années, mais faites également une planification générale pour les dix prochaines années et prêtez attention aux actions nécessitant une mise en œuvre à plus long terme. (La planification détaillée des actions pour les prochaines années doit être révisée et mise à jour régulièrement, au moins tous les cinq ans).
- Envisagez des actions connexes qui pourraient s'influencer mutuellement (voir action 8.1). À titre d'exemple, une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service devrait être mise en place une fois les infrastructures nécessaires achevées (des arrêts de bus ou une voie de bus, par exemple), et les actions controversées (les péages urbains par exemple) devraient être associées à des actions remportant l'adhésion du public ou précédées de telles actions (par exemple, la baisse du prix des billets de transport public) pour accroître l'acceptabilité.
- Envisagez de grands projets susceptibles d'avoir une incidence sur le système de mobilité de la ville, par exemple un chantier tel que la mise en circulation d'un nouveau tramway, ou la mise en place d'un péage urbain. Ces projets ont souvent une durée de mise en œuvre plus longue que le PMUD, ils immobilisent les capacités d'urbanisme disponibles car leur processus de mise en œuvre est complexe et nécessite une évaluation stratégique des incidences environnementales (EIE) et ils ont, partant, d'importantes répercussions sur toutes les autres actions. Même les projets «simples» liés au vélo peuvent perdre de nombreuses années du fait de difficultés et procédures juridiques.
- Mettez à jour le tableau des actions et les fiches techniques (préparées à l'action 8.1) en y ajoutant les nouvelles informations convenues.
- Rendez publics le calendrier, les responsabilités et l'affectation des ressources afin de garantir la transparence et l'information des citoyens.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Désignez un gestionnaire de programme responsable de la coordination de la mise en œuvre des actions, d'une part, et du suivi et de l'évaluation des mesures et du paquet de mesures global, d'autre part (ce rôle peut être attribué au coordinateur du PMUD, ou à une autre personne afin d'augmenter les capacités d'action). La sélection d'un coordinateur des actions permet d'adapter ou de réviser les actions et d'en développer de nouvelles pendant la phase de mise en œuvre. Le coordinateur a une vision globale des actions mises en œuvre, de leur efficacité en termes de coûts et de leurs résultats, ce qui fournit des informations précieuses aux fins du développement du système de mobilité dans votre ville.

Calendrier et coordination

- Cette action s'appuie sur les actions définies aux actions 8.1 et 8.2. Elle sert de base à toutes les actions suivantes et constitue une partie essentielle du PMUD final.

Checklist

- ✓ Sélection des exécutants responsables de la mise en œuvre de chaque action.
- ✓ Définition du calendrier et des priorités avec les parties prenantes.
- ✓ Publication des actions convenues afin d'informer le grand public.





Illustration n° 35: Exemple de la manière de décrire les mesures et groupes de mesures dans un tableau d'action (d'après C. Mattson, 2018. Standards d'élaboration d'un plan

Mesure	Description de la mesure	Lien avec les objectifs du PMUD	Responsabilité	Actions de la mesure	Période de mise en œuvre	Ressources nécessaires	Coût	Funding source	Sources de financement
Installations de pistes réservées aux cyclistes	Pistes et voies balisées dans les principales rues de la ville	Très fort (améliore l'accessibilité, renforce la sécurité routière, promeut les déplacements actifs et réduit la pollution atmosphérique et sonore)	Propriétaire de la voirie	Analyse requise des pistes cyclables	Année 1: Janvier - Mai	2 planificateurs de la circulation routière et urbanistes	30 000 € + 20 % de la rémunération à temps plein d'un planificateur de la circulation routière	Budget municipal	Associations de cyclistes
				Mettre au point un plan de réseau cyclable	Année 1: Mai - Décembre	4 planificateurs de la circulation routière et urbanistes	40.000 €	Budget municipal	Associations de cyclistes, communes voisines
				Aménager et construire des pistes cyclables	Années 2 à 5	Urbanistes, promoteurs	500€/m	Budget municipal + financement national	Entreprises de construction
Création d'un plan de gestion de la mobilité	Planifier le contenu, le calendrier et le mode opératoire de la gestion de la mobilité	Fort (améliore l'accessibilité, promeut les déplacements actifs, promeut les transports en commun)	Administration municipale	Création d'un plan de gestion de la mobilité	Année 1: Avril - Octobre	Expert en changement des comportements, planificateur de la circulation routière	30.000 €	Budget municipal + projet de recherche	Écoles, universités, gros employeurs, exploitants des transports en commun
Amélioration des passages pour piétons sur des voies prioritaires	...								

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Thessalonique, Grèce: Un forum sur la mobilité pour déterminer les responsables des actions

Après l'adoption du PMUD en 2014, les parties prenantes concernées par la mise en œuvre se sont réunies autour du forum sur la mobilité, qui a fait office d'assemblée du PMUD. Le forum sur la mobilité s'est réuni pour la première fois en 2016 dans le but de présenter l'état d'avancement des différentes mesures et de discuter et d'établir la voie à suivre avec tous les participants. Les rôles ont été attribués, d'abord en tenant compte des compétences territoriales et des dispositions légales, puis en fonction de l'expertise et des capacités des organisations. La réussite de ce forum informel sur la mobilité reposait sur la bonne volonté des participants. Par conséquent, les autorités de Thessalonique ont recommandé l'utilisation d'un cadre plus contraignant afin d'appuyer les décisions relatives à la planification des actions.

Auteur: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, recueilli par Polis
Image: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



ACTION 8.4: Obtenir un large soutien des responsables politiques et du public

Motivation

Les actions constituent la partie la plus concrète d'un plan de mobilité urbaine durable. Elles concernent directement les résidents locaux, aussi sont-elles généralement la composante la plus controversée du processus. Par exemple, s'il est facile de convenir qu'une politique active en faveur du vélo est bonne pour la ville (c'est-à-dire au niveau stratégique) et si la mise en place d'une infrastructure cyclable sur un couloir de circulation en particulier est soutenue par une majorité (c'est-à-dire au niveau des mesures), les actions spécifiques prévues par le service responsable de la construction (par exemple la conversion des stationnements d'une rue en particulier pour créer une piste cyclable) peuvent susciter des controverses. Pour faciliter la mise en œuvre efficace des actions par la suite, il est donc important de s'assurer d'un large soutien des responsables politiques et du public tout au long de la planification des mesures et des actions, et cela, bien avant l'adoption du PMUD. Après avoir associé les citoyens à l'élaboration des mesures et des groupes de mesures (voir actions 7.1 et 7.2), les actions prévues doivent au minimum être communiquées publiquement, en donnant aux citoyens et aux parties prenantes la possibilité de donner leur avis avant que les décisions finales ne soient prises. Idéalement, ces derniers participent activement à la validation des actions et ont le sentiment qu'il s'agit de «leur» PMUD et de «leurs» actions, et comprennent le rôle de ce plan dans l'amélioration de la mobilité et de la qualité de vie pour tous.

Objectifs

- Garantir l'appropriation et la bonne acceptation des actions planifiées par les décideurs, les citoyens et d'autres parties prenantes.
- Assurer la transparence autour des actions prévues.
- Faciliter l'adoption du PMUD et la mise en œuvre effective des actions par la suite.

Missions

- Communiquez de façon transparente et professionnelle les principaux éléments du PMUD, en particulier les actions prévues.

- Informez activement les décideurs et obtenez leurs réactions. Envisagez d'organiser une session d'information spécifique au sein du conseil local bien en amont du processus officiel d'adoption du PMUD. Des conversations directes avec les principaux décideurs, tels que les maires et les chefs des principaux partis politiques, peuvent également vous fournir des informations importantes sur la manière d'obtenir un plus large soutien politique et de faciliter l'adoption.
- Mobilisez activement les principales parties prenantes et obtenez leurs réactions, par exemple lors d'une réunion du groupe de pilotage du PMUD.
- Mobilisez activement les citoyens et obtenez leur avis sur les actions, par exemple lors d'une soirée de débat public (voir l'illustration n° 14 sur les outils et méthodes de mobilisation des citoyens).
- Veillez à ce que les principaux éléments du PMUD, y compris les actions les plus importantes, soient traités dans les médias locaux. Lors de la communication des actions, soulignez le changement positif qu'elles apportent et leur rôle dans le PMUD. Si possible, utilisez des éléments de preuves quantifiables des avantages attendus et des illustrations visuellement attractives, tels que des photos avant-après d'autres villes. Il arrive fréquemment que seules les personnes affectées négativement se fassent entendre. Des efforts de communication spécifiques sont donc recommandés pour que les personnes du grand public qui bénéficient des mesures se fassent également entendre.
- Soyez systématiquement clair sur ce que les autorités locales peuvent effectivement réaliser ou non (gestion des attentes).

Actions au-delà des besoins essentiels

- Lorsque vous êtes confronté à de fortes objections politiques, par exemple en cas de changement de gouvernement pendant l'élaboration de votre PMUD, soulignez les avantages ainsi que le temps et les ressources déjà investis dans le PMUD. L'analogie d'un pont peut aider à communiquer à ce sujet: tout comme un pont commencé par un gouvernement est généralement continué par le suivant, un PMUD



image © Susanne Böhler

devrait être poursuivi, car il s’agit d’un projet onéreux et à long terme qui sert les intérêts de la ville dans son ensemble.

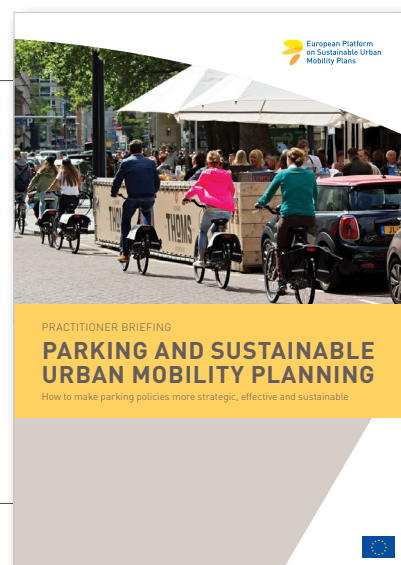
Calendrier et coordination

- Au minimum avant de finaliser et d’adopter le PMUD, mais de préférence en parallèle de toutes les actions de l’étape 8.

Liste de vérifications

- ✓ Planification et mise en œuvre des actions de relations publiques et de mobilisation.
- ✓ Les décideurs, citoyens et autres parties prenantes ont été informés et ont eu l’occasion de donner leur avis, et les commentaires qu’ils ont apportés ont été pris en compte au moment de décider des actions.

Pour certains types d’action, remporter l’adhésion du grand public peut être particulièrement difficile. Le stationnement revêt une importance telle que les différents usagers de la route ont tendance à avoir des opinions tranchées à ce sujet (par exemple les résidents, les visiteurs ou les entreprises de services logistiques). La difficulté pour les autorités locales est d’autant plus importante que ces groupes d’utilisateurs ne partagent pas les mêmes attentes et besoins en matière de coût, de disponibilité et de capacité du système de stationnement. L’acceptation du public est donc un défi majeur et la seule façon d’obtenir de la population qu’elle accepte de nouvelles mesures de gestion du stationnement est de lui montrer que le changement sera bénéfique. Soyez très clair sur le fonctionnement des mesures et sur leur coût pour la population, le cas échéant, et expliquez comment seront utilisées les recettes de ces nouvelles mesures de stationnement. Vous trouverez des outils et orientations utiles dans les instructions de mise en pratique intitulées **Stationnement et planification de la mobilité urbaine durable**.



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Gand, Belgique: Soirées de débat public, réunions entre parties prenantes et consultation du public

La ville de Gand a eu recours à trois formats différents pour mobiliser la population en faveur de son PMUD:

1) des soirées de débat public où les citoyens discutaient du PMUD à l'état de projet, animées par un médiateur; 2) un cycle extensif de consultation des parties prenantes; 3) une procédure d'enquête publique d'un mois permettant à tous les citoyens et toutes les organisations d'envoyer leurs commentaires au sujet du PMUD. Ce processus de participation fut le plus exhaustif jamais mis en œuvre par la ville de Gand en matière de planification de la mobilité. Le recours à plusieurs formats de mobilisation a permis à l'équipe du PMUD d'atteindre des personnes issues de milieux différents et d'âges divers et a renforcé le soutien du public en faveur du plan et de ses mesures. Pour informer les citoyens et les mettre en relation, la ville a également créé un journal spécifique intitulé «de wijze gazet».

Auteur: Merijn Gouweloose, ville de Gand, recueilli par EUROCITIES
Image: Ville de Gand



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Lille, France: Un comité politique se réunissant deux fois par an guide la politique de la métropole en matière de stationnement

La métropole européenne de Lille a mis en place un comité chargé de stationnement afin que les représentants politiques et techniques au niveau de la métropole (la MEL) et au niveau municipal (soit 95 communes) puissent s'entendre sur les politiques de stationnement. L'objectif principal de ce comité est «d'adopter une vision commune de la politique de stationnement à l'échelle métropolitaine [...] afin de maîtriser l'utilisation de la voiture et de rendre l'espace public aux citoyens». La participation de tous les pouvoirs publics à un cadre institutionnel permet d'atteindre un consensus politique. La transparence et la neutralité du cadre sont deux facteurs de réussite majeurs. Le comité prévoit de créer un livre blanc sur le stationnement qui régira les principes de la politique de stationnement à intégrer dans le plan de mobilité de la ville.

Auteur: Ellie Deloffre et Olivier Asselin, Métropole européenne de Lille, recueilli par Polis | Image: Alexandre Trainsnel, MEL



ÉTAPE 9: Préparer l'adoption et le financement

- 9.1 Développer des plans financiers et convenir de la répartition des coûts
- 9.2 Finaliser le document «Plan de mobilité urbaine durable» et en assurer la qualité

Préparer l'adoption et
le financement

09

Planification des mesures

© Rupprecht Consult 2019

Après une première estimation des coûts, il est temps désormais d'élaborer des plans financiers concrets et définitifs pour toutes les actions. Selon les conventions de votre organisation, vous pouvez inclure le plan financier détaillé dans votre PMUD ou le créer en tant que processus distinct. Le plan de mobilité urbaine durable résume les résultats de toutes les actions précédentes. Après modification du document en tenant compte des commentaires des parties prenantes et des citoyens et à l'issue d'un contrôle final de la qualité, le document doit être formellement adopté par les représentants politiques.

ACTION 9.1: Développer des plans financiers et convenir de la répartition des coûts

Motivation

La mise en œuvre d'actions de mobilité urbaine durable nécessite un plan financier solide qui définit la façon dont sont financées les actions du PMUD. Ce plan établit notamment des estimations de coûts détaillées, préparées à l'action 7.2, ainsi que des sources de financement et ressources financières, recensées à l'action 8.2. En ce qui concerne la zone urbaine fonctionnelle d'une ville, les fonds et financements doivent provenir de différentes sources municipales, régionales, nationales, privées et multilatérales. Pour assurer la durabilité à long terme des mesures du PMUD, il est nécessaire de répondre aux besoins en financement des mesures en s'appuyant stratégiquement sur les budgets publics et divers instruments de financement, prêts municipaux, prêts d'utilité générale et, parfois, capitaux du secteur privé. L'horizon d'un PMUD étant à long terme, il est souvent utile de planifier son financement par phases, en détaillant suffisamment les mesures de la première phase afin d'attirer les fonds et financements de sources publiques et privées.

Le bon échelonnement des projets est nécessaire pour assurer une transition efficace vers la mise en œuvre et garantir la durabilité à long terme du financement. Si vous étudiez la possibilité de mobiliser des capitaux privés pour vos investissements initiaux, gardez bien à l'esprit que le coût du financement, c'est-à-dire le taux d'intérêt, qui est généralement payé par le secteur privé est plus élevé que celui payé par le secteur public. Cela signifie que le secteur privé exigera des flux de revenus plus importants (par exemple, au moyen de billets de transport plus chers) pour compenser ces coûts. Pour réussir à attirer les financements du secteur privé, vous devrez vous assurer que le secteur public assume également des risques appropriés, en particulier des risques stratégiques, de façon convaincante et au moyen d'obligations contractuelles. En outre, l'horizon d'investissement du secteur privé est généralement plus court que celui du secteur public et il exige généralement un retour sur investissement plus rapide.

Objectifs

- Créer un plan de financement pour toutes les mesures du PMUD, réunissant des sources de financement et des ressources financières indicatives.
- Créer un plan de financement détaillé pour les actions prioritaires contenant toutes les dépenses prévues, y compris les taxes et provisions pour risques, ainsi que les recettes, sur une base annuelle et pour toute la durée du plan de financement.
- Garantir la viabilité financière des actions, y compris au-delà de la période de financement initiale.
- Anticiper les imprévus afin d'assurer la résilience face aux changements potentiels des flux de revenus.
- Déterminer des possibilités de mobilisation du secteur privé.
- Convenir de la répartition des coûts et recettes entre toutes les organisations participantes.
- Concluez des accords de récupération des coûts (ratios, modalités) pour les systèmes et services partagés, par exemple une contribution aux coûts d'exploitation des services de transport public.
- Convenez de la répartition des coûts et recettes entre les communes, les autorités régionales, l'échelon national et les exploitants des secteurs public et privé.
- Préparez un plan de financement détaillé en vue du financement des investissements de la première phase.
- Veillez à pouvoir accéder à des dispositifs d'assistance technique tels que JAPERS ou ELENA pour les mesures complexes qui requièrent des études de suivi, afin de garantir la viabilité et l'accès aux financements.

Missions

- Collaborez avec d'autres communes, institutions régionales (accords de partage des coûts pour les services de transport public transfrontaliers) et institutions nationales. Envisagez de financer certaines mesures conjointement.
- Évaluez la possibilité de faire participer les investisseurs du secteur privé en capital, en investissements, en opérations ou une combinaison de ces trois éléments.
- Préparez des projections financières pour les actions de la première phase, incluant les dépenses en capital (investissement initial) ainsi que les coûts de fonctionnement et d'entretien et les flux de revenus connexes par an.
- Discutez des mesures avec les partenaires financiers et les ressources financières potentiels afin de garantir la bonne préparation des mesures sélectionnées.
- Attribuez les financements et ressources financières à toutes les actions, en tenant compte des changements possibles dans les flux de revenus, par an; envisagez de solliciter les responsables politiques pour combler les éventuelles lacunes en matière de financement.

Calendrier et coordination

- Après l'action 8.3, en s'appuyant sur les actions convenues et en tenant compte des responsabilités et calendriers qui y sont associés.
- Utilisation et approfondissement du coût financier direct estimé des actions et des sources de financement recensées (action 8.2).

Liste de vérifications

- ✓ Préparation et validation des plans financiers détaillés pour les actions nécessitant des financements lors de la première phase de mise en œuvre du PMUD.
- ✓ Obtention de l'engagement des entités publiques pertinentes pour attribuer le budget public suffisant afin de combler les lacunes en matière de financement.
- ✓ Si nécessaire, finalisation de la demande initiale de financements pour les études de faisabilité, de marché ou autres en vue de la préparation des projets.
- ✓ Garantie de la durabilité financière des projets.
- ✓ Accord sur la répartition des coûts et bénéfices entre les acteurs pertinents.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Barcelone, Espagne: Fonds et financements européens pour renouveler les transports en commun de Barcelone

La municipalité et l'exploitant des transports en commun (TMB) de Barcelone bénéficient d'un plan de financement solide pour le renouvellement de la flotte d'autobus de la ville. L'exploitant de transports local a reçu le soutien financier d'ELENA (le mécanisme européen d'assistance à l'échelle locale dans le domaine de l'énergie), qui lui a accordé une subvention de près d'1,5 million d'euros pour financer des études de préparation (2011 - 2015) en vue de la conversion à grande échelle des autobus diesel et GNC en autobus hybrides. En 2019, la banque européenne d'investissement (BEI) a accordé un prêt de 73,5 millions d'euros à TMB pour l'achat de 254 autobus «propres» (entièrement électriques, hybrides et GNC). Le renouvellement de la flotte de transport public contribue à l'amélioration de la qualité de l'air à Barcelone.

Auteur: Josep Maria Armengol Villa, TMB, recueilli par POLIS
Image: TMB

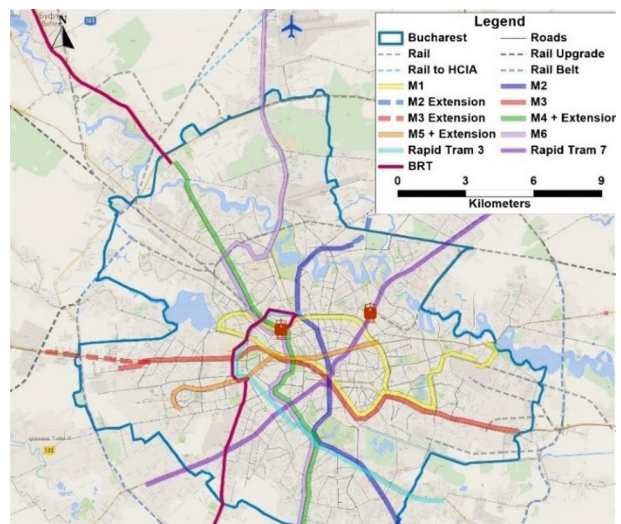


EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Bucharest/Ilfov, Roumanie: SUMP implementation based on comprehensive annual budget planning

D'après une analyse approfondie des données et problèmes, une liste de domaines prioritaires a été définie pour le PMUD. Cette liste a donné naissance à une série de mesures organisationnelles, opérationnelles et infrastructurelles, qui ont été incluses dans le PMUD final. Une estimation du coût de chaque mesure a été réalisée, déterminant ainsi l'envergure de l'investissement total nécessaire à la mise en œuvre du plan, à mettre en relation avec les sources de financement disponibles. Le PMUD a servi d'outil principal pour définir les priorités en vue de la programmation des fonds européens jusqu'en 2030. Ces fonds devaient être pris en compte en parallèle du financement de l'État, des dépenses d'investissement de l'administration de Bucarest et d'Ilfov, des prêts des IFI (BEI/BERD) et des recettes supplémentaires générées par la stratégie de stationnement proposée. Entre-temps, il a été possible de définir le budget nécessaire pour les subventions d'exploitation des transports publics ainsi que pour l'entretien du réseau sur la même période.

Auteur: Alan O'Brien, BEI/JASPERS, recueilli par Rupprecht Consult
Image: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



ACTION 9.2: Finaliser le document «Plan de mobilité urbaine durable» et en assurer la qualité

Motivation

L'équipe du projet devra rédiger la version finale du document du plan de mobilité urbaine durable. Afin de garantir la bonne intégration des accords préalablement conclus, des versions préliminaires du document doivent être examinées en interne et par des parties prenantes importantes. Avant l'adoption et la publication du plan de mobilité urbaine durable, le document doit être vérifié afin d'en assurer un haut niveau de qualité, puis finalisé en vue de sa mise en œuvre et diffusion futures. À cette étape, les dernières modifications et améliorations devront être apportées au document avant sa publication finale.

Objectifs

- Garantir la qualité élevée du document du PMUD.
- Garantir que les observations des parties prenantes clés et du grand public ont été suffisamment prises en compte dans le document.
- Finaliser le document du PMUD afin qu'il soit prêt à être adopté par les organes politiques et communiqué au public.

Missions

- Rédigez une version préliminaire complète du document du PMUD. Il peut être intéressant d'inclure les éléments suivants dans le document:
 - le contexte, la situation locale et un rapide aperçu du processus de développement (y compris la participation des parties prenantes et des citoyens);
 - les résultats de l'analyse de la mobilité et de l'exercice de création de scénarios;
 - la vision, les objectifs et les cibles clés;
 - les groupes de mesures et leurs actions (y compris le calendrier, les responsabilités et parfois le financement);
 - le processus de suivi et d'évaluation.

- Analysez le document dans son ensemble et contrôlez-en la qualité ainsi que son potentiel de résultats efficaces. Envisagez d'utiliser l'outil d'autoévaluation en ligne du PMUD (voir la rubrique Outils plus bas) ou de procéder à un examen interne avec vos collaborateurs afin de garantir la bonne qualité du plan.
- Vérifiez que les observations et les résultats du processus de participation des parties prenantes et des citoyens sont intégrés dans tout le document.
- Il convient également de vérifier que le PMUD respecte les règles de procédure (s'il est appliqué à l'échelon national par exemple) ainsi que la directive de la Commission européenne relative à l'évaluation stratégique environnementale (ESE). Dans certains pays, une consultation publique est également nécessaire à ce stade.
- Apportez les dernières modifications en collaboration avec les parties prenantes clés. Cherchez à créer un document qui recevra un grand soutien de la part de la classe politique et du public, par exemple en ajustant les points sensibles qui pourraient empêcher les décideurs clés de le soutenir. Mais veillez à ne pas trop l'édulcorer, car il est essentiel qu'il soit assez ambitieux pour atteindre ses objectifs de durabilité.
- Finalisez le document du PMUD.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Faites appel à des évaluateurs externes ayant de l'expérience en matière de planification de la mobilité urbaine durable pour vérifier la qualité du document.
- Faites la promotion de votre PMUD afin de communiquer son idée centrale, donnez-lui une visibilité continue et aidez les citoyens et les parties prenantes à le reconnaître et à s'en souvenir. Cette mise en valeur peut inclure l'attribution d'un nom accrocheur au plan, le développement d'une identité visuelle, d'un thème et d'une palette de couleurs et la création d'un logo spécifique (voir exemples plus bas).
- Mettez au point une version courte du document.

- Ajoutez votre ville à la base de données Eltis des villes ayant un plan de mobilité urbaine durable: <https://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>

Calendrier et coordination

- Faites un contrôle de la qualité du document du PMUD une fois que son ébauche avancée est disponible.

Liste de vérifications

- ✓ Rédaction de l'ébauche finale du plan de mobilité urbaine durable.
- ✓ Évaluation en interne et par les parties prenantes.
- ✓ Contrôle de la qualité.
- ✓ Apport des dernières modifications.



Outil d'auto-évaluation du PMUD

Afin de vérifier la qualité du processus de planification pour créer votre plan de mobilité urbaine durable, il est recommandé d'utiliser l'outil d'autoévaluation en ligne du PMUD. Cet outil peut être utilisé à toutes les étapes du cycle de planification: à la fois pour évaluer et améliorer la planification de la mobilité au début et au cours du processus, et pour évaluer la qualité du PMUD avant sa finalisation. L'outil d'autoévaluation consiste en des séries de questions sur mesure adaptées à votre contexte de planification et à vos intérêts. Après avoir rempli le questionnaire, la page des résultats indiquera si votre document respecte les principes d'un PMUD, vous permettant de recenser les forces et les faiblesses de votre approche. Il vous fournira des conseils sur mesure afin d'apporter des améliorations à votre plan, des exemples de bonne pratique et des liens pour vous guider dans des situations spécifiques. Pour que votre document final bénéficie de différents retours et critiques, il convient de demander à plusieurs personnes de l'équipe centrale du PMUD de procéder à son autoévaluation.

Lien vers l'outil d'autoévaluation du PMUD: www.eltis.org/mobility-plans

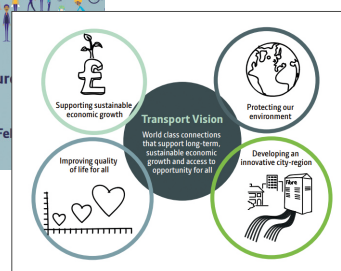
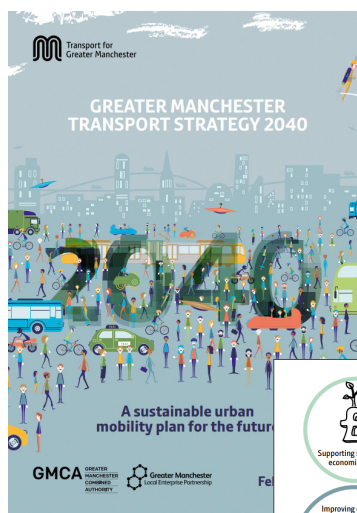
EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Grand Manchester, Malmö, Budapest, Vienne: Des PMUD récompensés pour leur design remarquable

Parmi les PMUD récompensés et au design remarquable nous pouvons citer celui du Grand Manchester. Transport for Greater Manchester (TfGM) associe son expertise interne au travail de prestataires extérieurs pour créer des visuels accrocheurs tout en conservant la possibilité d'y apporter rapidement les mises à jour nécessaires. Des éléments autonomes, comme la page de couverture du PMUD, ont été réalisés par un consultant en design. Pour les images liées au contenu du PMUD susceptible d'être modifié, comme les cartes, les infographies et les images, TfGM a fait appel à son équipe de designers interne. Cela a permis à TfGM d'affiner rapidement le contenu du PMUD et de continuer à utiliser le même format dans toutes ses mises à jour, assurant ainsi une cohérence à travers les documents de TfGM faisant référence au PMUD.

Vous trouverez des informations concernant les approches de conception des productions de Malmö, Budapest et Vienne dans l'annexe.

Auteur: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, recueilli par Polis
Image: Transport for Greater Manchester

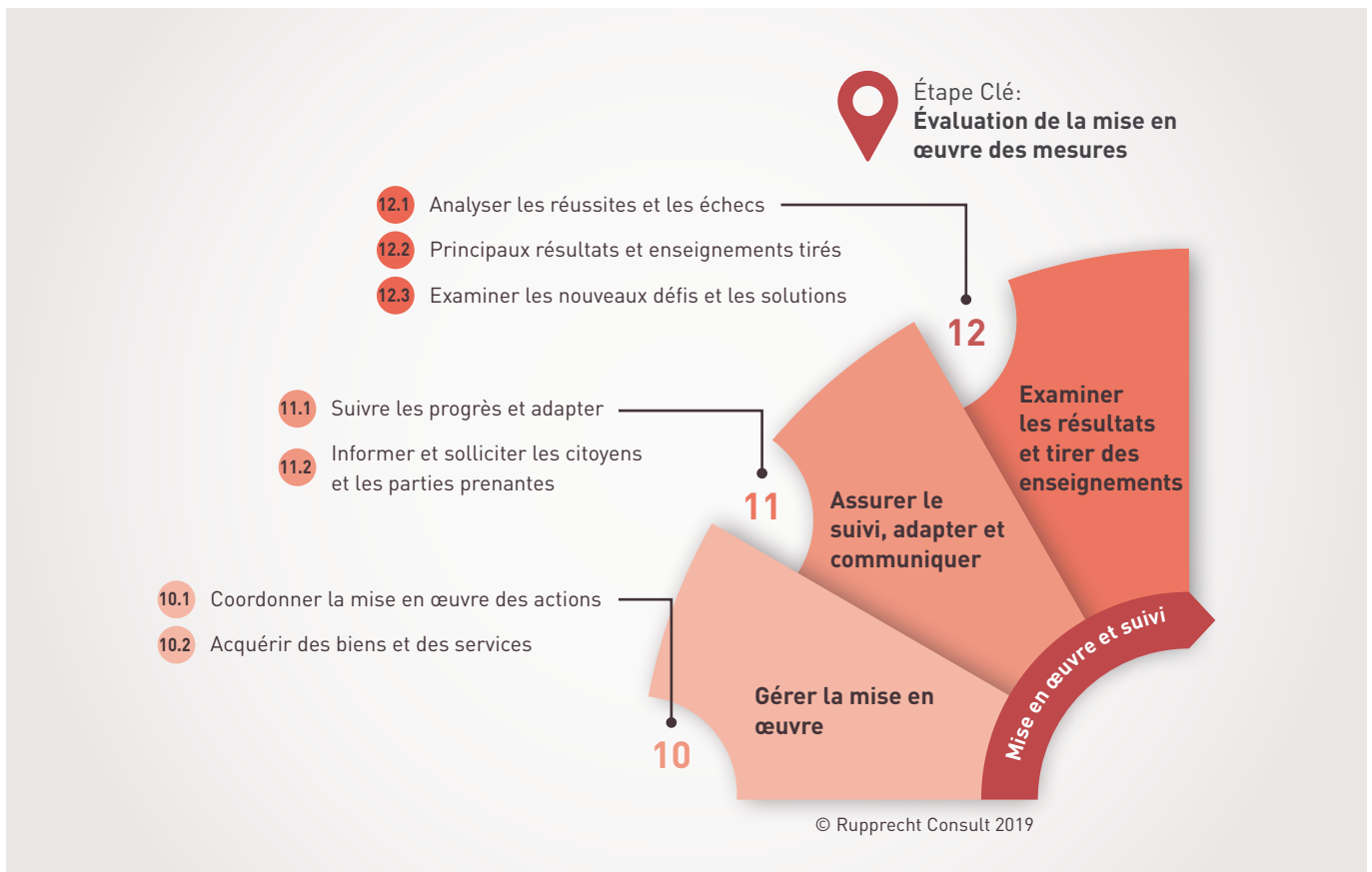


Étape clé: Adoption du plan de mobilité urbaine durable

L'étape intermédiaire la plus importante du processus de planification est l'adoption du plan de mobilité urbaine durable par une coalition politique aussi large que possible. Le PMUD doit être rendu légitime par les représentants politiques élus, du ou des organe(s) chargé(s) de l'urbanisme (par exemple le conseil municipal, le conseil communautaire, les collectivités voisines, le conseil régional). Il s'agit d'une étape clé pour favoriser son acceptation, qui permet de l'officialiser et qui le dote d'un cadre défini pour la mise en œuvre des mesures. Le processus d'adoption peut prendre quelques mois et dépendra du cadre réglementaire et de la structure administrative du pays. Une fois adopté, votre PMUD final mérite d'être célébré avec la population locale. Vous pouvez organiser un événement où les parties prenantes, le grand public et les médias (locaux) seraient invités, et où le document final serait présenté publiquement.



PHASE 4: Mise en œuvre et suivi



La quatrième phase se concentre sur la mise en œuvre des mesures et actions connexes définies dans le PMUD, accompagnée d'un suivi, d'une évaluation et d'une communication systématiques. Dans cette phase, les actions sont mises en pratique par les réponses aux questions suivantes:

Comment bien gérer les actions?

Les services et organisations responsables planifient les aspects techniques de leurs actions, dirigent leur mise en œuvre et fournissent les biens et services nécessaires. Étant donné qu'un processus de mise en œuvre exige souvent la participation de nombreuses parties, une attention particulière doit être accordée à la coordination globale du processus.

Où en sommes-nous?

Un suivi systématique permettra de déterminer si les choses se déroulent comme prévu ou si des mesures correctives doivent être prises. Les programmes de mobilité innovants peuvent entraîner d'importantes perturbations (mais aussi d'importants avantages) pour les personnes qui se déplacent quotidiennement.

Comprendre l'opinion publique, en maintenant un dialogue actif, est essentiel à la réussite du processus de mise en œuvre.

Qu'avons-nous appris?

La dernière étape du cycle d'un PMUD consiste à analyser les réussites et les échecs, à communiquer ces résultats aux parties prenantes et au public, et à tenir compte des nouveaux défis et solutions.

L'étape clé «Évaluation de la mise en œuvre des mesures» conclut le cycle d'un PMUD et fournit des enseignements utiles pour le processus du prochain PMUD.



La phase de mise en œuvre d’un PMUD commence dès son adoption. Le plan de mobilité urbaine durable étant un document stratégique, il fournit un cadre solide pour ces actions, mais il ne précise pas dans le détail la façon dont chaque action sera mise en œuvre ni ce qui doit faire l’objet d’un marché. Ces tâches de mise en œuvre souvent complexes ne sont généralement pas exécutées par l’équipe centrale du PMUD, mais par les services techniques responsables. Dès lors, il est primordial que l’équipe centrale passe correctement le relais aux exécutants techniques et coordonne efficacement toutes les actions de mise en œuvre pour garantir une approche cohérente. À titre d’exemple, même si la passation de marché pour l’acquisition de biens et services est une procédure courante dans toute administration publique, les marchés publics de produits innovants et les «marchés publics écologiques» requièrent souvent l’attention de l’équipe centrale, afin d’assurer l’introduction réussie de ces nouveaux produits et de ces nouvelles procédures de passation de marché.

ACTIVITY 10.1: Coordinate implementation of actions

Motivation

Un bon plan de mobilité urbaine durable ne génère pas automatiquement de bons résultats. Ceux-ci ne peuvent être atteints que par la mise en œuvre réussie des actions et groupes de mesures déterminés. Afin d’atteindre efficacement les objectifs fixés, une gestion adéquate doit être adoptée, permettant la supervision de la mise en œuvre et la maîtrise des risques. Pour cela, des accords doivent être atteints avec tous les acteurs participant à la mise en œuvre de l’action, l’équipe centrale du PMUD doit passer le relais aux exécutants techniques et une communication régulière avec ces derniers doit être assurée tout au long de la mise en œuvre des actions.

Objectifs

- Formaliser le rôle des acteurs participant à la mise en œuvre des mesures.
- Garantir la bonne coordination entre les parties concernées.
- Faciliter un processus de mise en œuvre et un déroulement efficaces et efficients.
- Parer aux risques potentiels.
- Assurer la transparence de la mise en œuvre.

Missions

- Poursuivez votre rôle d'équipe centrale du PMUD afin d'assurer la continuité entre la mise au point du processus et sa mise en œuvre. Continuez de vous réunir régulièrement (mensuellement par exemple) tout au long de la phase de mise en œuvre afin de conserver une bonne vue d'ensemble de l'état d'avancement et d'organiser des missions d'intervention au cas où les actions ne se dérouleraient pas comme prévu.
- Distribuez des fiches d'information décrivant les aspects essentiels de chaque action aux services et institutions responsables de leur mise en œuvre. Si ces fiches n'ont pas déjà été préparées, attentez-vous à leur rédaction. (Pour connaître les informations à inclure dans ces fiches, consultez les actions 8.1 et 8.3, où ces fiches sont généralement détaillées.)
- Accordez-vous sur les procédures de gestion et les responsabilités. Un référent devrait être désigné pour chaque action, assumant la responsabilité de la gestion de la mise en œuvre de l'action. Veillez à ce que chaque référent résume les accords dans un plan de travail servant de cadre commun à toutes les parties prenantes participant à la mise en œuvre de l'action.
- Évaluez les risques et anticipez les imprévus (continuation de l'analyse de l'activité 8.3). Quelles actions ont une forte incidence sur d'autres actions, de sorte que tout retard pourrait compromettre les chances de réussite du PMUD? Comment réagir en cas de retard?
- Maintenez un contact personnel régulier avec les référents. Convenez du format et de la fréquence des rapports de situation des référents (ex.: appels téléphoniques brefs et informels entre le coordinateur du PMUD et le référent afin d'éviter toute surcharge administrative). En cas de difficulté, intensifiez la communication, offrez le soutien nécessaire et demandez le renfort d'un décideur pour assurer l'exécution de la mise en œuvre des actions.
- Organisez des réunions régulières pour vérifier l'état général de la mise en œuvre de l'action. Une réunion réunissant tous les référents devrait être organisée annuellement.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Reliez la mise en œuvre de l'action aux systèmes plus vastes de gestion des résultats au sein de l'administration.



image © BKK Centre for Budapest Transport

Calendrier et coordination

- Durant toute la phase de mise en œuvre.

Liste de vérifications

- ✓ Remise aux exécutants des fiches d'information sur l'action.
- ✓ Accord sur le choix du coordinateur et des étapes de mise en œuvre pour chaque action.
- ✓ Évaluation des risques et planification des interventions en cas d'imprévu.
- ✓ Détermination des procédures de rapports réguliers sur la situation par les référents.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

West Yorkshire, Royaume-Uni: Le service de direction des projets veille au maintien d'un dialogue constant

Dans le West Yorkshire, la structure employée à la préparation et à la mise en œuvre du PMUD est définie au moyen d'un organigramme: la branche exécutive de l'autorité locale (WYCA) prépare le PMUD et ses programmes de mise en œuvre. Les décisions sont prises par les responsables politiques. Une commission chargée des transports assume le rôle de comité technique du projet; elle supervise la préparation et la mise en œuvre du PMUD. Une commission distincte chargée des investissements prend les décisions concernant les financements nécessaires à la mise en œuvre des projets du PMUD. Le service de direction des projets du WYCA est responsable de la mise en œuvre, en collaboration avec les gestionnaires des dossiers de travail thématiques, qui sont chargés de mettre au point des éléments du PMUD. La coordination est assurée au moyen de discussions mensuelles avec les agents concernés, de réunions bimensuelles avec le comité politique et grâce à la consultation du public et des parties prenantes.



Auteur: Steve Heckley, WYCA, recueilli par Polis

Image: Stratégie en matière de transports du West Yorkshire pour 2040

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Groningen, Pays-Bas: Partenariat public-privé régional pour la coordination des actions et la coopération

À Groningen, le PMUD est ancré dans une longue tradition d'aménagement durable pour la ville et la province. Afin de coordonner la mise en œuvre des actions, Groningen a mis sur pied un organisme d'appui formel appelé Groningen Bereikbaar: un partenariat public-privé en faveur d'un environnement urbain durable et accessible à Groningen. L'organisme veille à ce que toutes les parties coopèrent efficacement et coordonnent leur travail sur les différents projets liés aux transports. Il est parvenu à obtenir le soutien des responsables politiques, à renforcer la mobilisation et à réunir le meilleur savoir-faire disponible parmi les secteurs public et privé, le milieu universitaire, les citoyens et différents groupes de parties prenantes.



Auteur: UBC, tiré de GroningenBereikbaar.nl.

Image: Jeroen van Kooten

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Brno, République tchèque: Outil de suivi du PMUD pour la mise en œuvre des actions

L'outil de suivi du PMUD est une application SIG (une base de données spatiales) destinée aux experts et aux citoyens. Il contient des informations sur tous les investissements du plan d'action (budget, année de réalisation, etc.) et permet d'analyser ces données dans le détail. Les experts (principalement des parties prenantes) utilisent cet outil pour gérer la mise en œuvre du PMUD. L'outil permet à toutes les parties prenantes de collaborer simultanément sur une même plateforme, générant d'importantes économies de temps et une amélioration de la coordination de la mise en œuvre. Les citoyens peuvent se servir de l'application comme source d'information sur la mise en œuvre du PMUD. Son utilisation en tant qu'outil de participation du public est actuellement en cours de développement.

Auteur: Lukáš Báča, ville de Brno, recueilli par Rupprecht Consult

Image: Kateřina Nedvěďová, ville de Brno

**ACTION 10.2: Acquisition de biens et de services****Motivation**

L'achat des biens et services nécessaires aux mesures et actions du PMUD constitue une composante fondamentale de la mise en œuvre. La passation de marché est une procédure courante dans toute administration publique, généralement prise en charge par un personnel spécialisé, mais les marchés publics de produits innovants et les «marchés publics écologiques» requièrent l'attention de l'équipe centrale du PMUD. Compte tenu des sommes élevées consacrées à cette fin par les villes européennes, il s'agit d'un levier puissant et à part entière pour appuyer la transition de la mobilité urbaine. Le pouvoir d'achat des villes et des régions peut créer une forte demande en faveur de produits, services et modèles économiques innovants et écologiques, tels que des véhicules à faibles émissions ou des solutions de mobilité partagée. Exécutée correctement, la passation de marché peut offrir une valeur ajoutée en réduisant les incidences sociales et environnementales négatives et en permettant à des produits et services innovants de pénétrer le marché.

Objectifs

- Garantir l'achat efficace et en temps voulu de tous les biens et services nécessaires à la mise en œuvre des actions.
- Réduire les incidences sociales et environnementales négatives des décisions d'achat.
- Faciliter la diffusion et la promotion de technologies et services durables et nouveaux.

Missions

- Évaluez et définissez les besoins réels de la ville, qui devraient être le point de départ de tout achat. Les acquéreurs publics devront travailler en étroite collaboration avec les services techniques afin de définir les fonctions pouvant se traduire correctement par une procédure d'attribution de marché efficace.
- Assurez-vous de bien connaître le cadre juridique national et européen applicable aux marchés publics durables, afin d'éviter toute infraction à la loi qui pourrait compliquer et retarder le processus de mise en œuvre.

- Déterminez la méthode et le calendrier de passation de marché pour chaque bien ou service, et définissez les modalités de passation et le type de contrat nécessaire. Étudiez la possibilité d'acquisitions conjointes avec d'autres administrations afin d'obtenir une réduction des prix grâce à des économies d'échelle.
 - Définissez le cahier des charges au moyen de critères axés sur le niveau de performance attendu, en décrivant la fonction recherchée plutôt que des produits spécifiques. Envisagez d'ajouter des critères relatifs à la durabilité, en tant qu'exigences minimales ou que critères d'attribution, qui aideront les offres à présenter de meilleures propositions. Utilisez le coût du cycle de vie, plutôt que le prix d'achat seul, comme critère de coût. Ces critères décrivent plus adéquatement le véritable coût que vous assumez en tant qu'acquéreur et favorisent souvent des choix durables, par exemple, des véhicules à faible consommation (et donc à faibles émissions).
 - Publiez l'appel d'offres et procédez à la sélection et à l'exclusion des candidats.
 - Veillez à la transparence de la procédure d'attribution de marché afin d'accroître le soutien du public et des responsables politiques.
- Demande d'information – méthode utilisée pour collecter des informations sur les solutions possibles avant de lancer une procédure d'attribution de marché formelle.
 - Achat public avant commercialisation – méthode incitant l'industrie à développer de nouvelles solutions pour répondre aux besoins du secteur public.
 - Achat public de solutions innovantes – méthode où la ville joue un rôle pionnier et achète des solutions innovantes qui ne sont pas encore disponibles à grande échelle afin de favoriser leur diffusion sur le marché de grande consommation.

Calendrier et coordination

- La passation de marché survient généralement au tout début de la mise en œuvre d'une action, mais elle est pertinente tout au long de la phase de mise en œuvre, selon le calendrier des différentes actions.

Liste de vérifications

- ✓ Les besoins de la ville en matière d'achats sont clairement définis et convenus.
- ✓ La liste du personnel qui mènera la procédure d'attribution de marché est établie, indiquant également l'expertise de chaque personne.
- ✓ Le cahier des charges est déterminé.
- ✓ Les appels d'offres ont été lancés, les offres évaluées et les candidats sélectionnés.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Envisagez d'utiliser des méthodes d'achat innovantes pour les produits et services très innovants qui ne sont pas facilement accessibles sur le marché. Les méthodes adaptées comprennent les suivantes:



Modèles de critères pour les marchés publics écologiques

Les critères MPE de l'UE visent à faciliter l'inclusion d'exigences écologiques dans les documents d'appel d'offres. Les critères MPE adoptés par l'UE entendent atteindre un bon équilibre entre les résultats environnementaux, le coût, la disponibilité sur le marché et la facilité de vérification, mais les pouvoirs acquéreurs sont libres de choisir d'inclure dans leurs documents d'appel d'offres, selon leurs besoins et leur degré d'ambition, l'intégralité ou seulement certains de ces critères.

Concernant la mobilité urbaine, des modèles de critères existent pour les domaines suivants. Chacun d'eux se compose de plusieurs sous-catégories, par exemple, les marchés relatifs aux autobus, aux voitures, aux autres véhicules, etc. dans le document sur le transport routier. Ces modèles sont disponibles dans toutes les langues de l'UE.

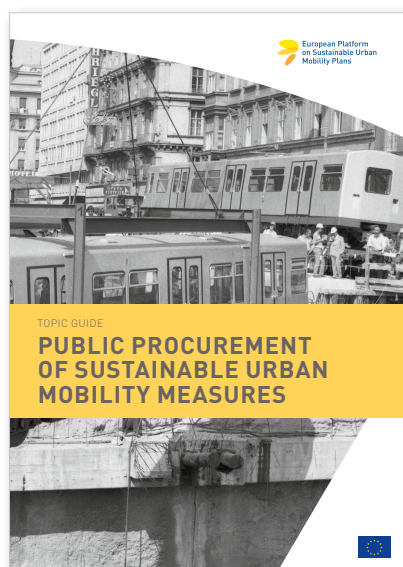
- Conception, construction et entretien des routes
- Éclairage public et feux de signalisation
- Transport routier

Pour en savoir plus: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Approaches to sustainable public procurement

Illustration n° 36: Vue d'ensemble des approches pour des marchés publics durables (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Marchés publics de mesures de mobilité urbaine durable.)

Approche	Objectif	Exemples	Remarques
Rediriger les investissements vers des modes de mobilité durables	Conversion du système de transport vers des modes durables	Axer les investissements sur les transports publics et des modes de mobilité actifs plutôt que sur la mobilité individuelle motorisée	Cette approche peut être une décision politique peu ou pas influencée par les organismes d'achats publics
Acheter des services plutôt que des produits (achats fonctionnels et orientés sur le résultat)	Réduire les coûts directs; préserver l'espace public, limité en ville	Utiliser un parc de véhicules en autopartage plutôt que des voitures individuelles pour les besoins de l'administration publique	Inclure des exigences fonctionnelles et orientées sur les performances dans le cahier des charges
Acheter des produits et services plus durables	Augmenter l'efficacité des produits et privilégier des produits respectueux de l'environnement	Utiliser le niveau d'émission de CO2, de bruit, de particules et de NOx des véhicules comme critère d'attribution Améliorer les tramways ou autobus existants pour accroître leur efficacité énergétique Utiliser des matériaux recyclés dans la construction des routes et pistes cyclables	La législation européenne autorise l'application de critères d'attribution autres que le prix le plus bas
Accroître la qualité des produits et services	Accroître l'attractivité des transports publics	Critères de qualité pour les transports publics (véhicules silencieux, informations à bord pour les usagers, wi-fi, etc.)	
Acheter des produits et services innovants	Introduire les innovations sur le marché	Achat de bus électriques Conclure des accords avec des fournisseurs de vélos en libre-service dans le cadre du système de transports publics	Les communes jouissent d'un pouvoir de marché dans de nombreux domaines, notamment les transports publics Les achats peuvent nécessiter une gestion des risques



D'autres conseils et approches étape par étape concernant les marchés publics durables sont proposés dans le guide thématique **Marchés publics de mesures de mobilité urbaine durable**.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Région du Piémont, Italie: Acquisition conjointe de 19 bus de ville

La région du Piémont a appliqué une procédure de passation conjointe de marché pour introduire des bus électriques dans les flottes des exploitants de transports régionaux. Pour cela, elle a suivi cinq étapes:

- Demande de propositions de projets auprès des exploitants de transports publics;
- Étude de marché pour recenser les fournisseurs;
- Phase de présélection comprenant un appel d'offres auprès des fournisseurs;
- Sélection des fournisseurs;
- Demande de propositions auprès des fournisseurs sélectionnés.

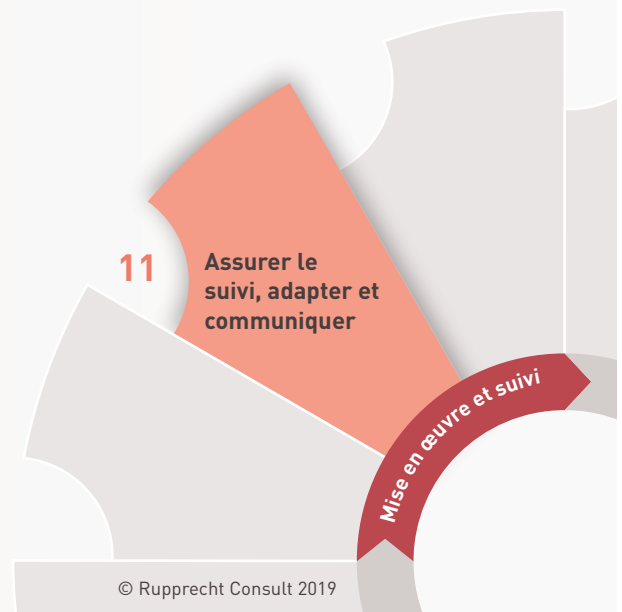
L'offre a été attribuée à BYD EUROPE B.V., qui a signé des contrats individuels avec chacune des entreprises de transport public concernées. La région a financé 90 % du coût d'achat des bus et les exploitants en ont financé les 10 % restants. La région prévoit d'économiser environ 50 000 € sur une période de 10 ans, et 769 tonnes de CO₂/an.

Auteur: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, recueilli par l'ICLEI
Image: La région du Piémont



ÉTAPE 11: Assurer le suivi, adapter et communiquer

- 11.1 Suivre les progrès et adapter
- 11.2 Informer et solliciter les citoyens et les parties prenantes



Le suivi continu est une caractéristique essentielle du plan de mobilité urbaine durable; il augmente l'efficacité du processus et favorise une qualité de mise en œuvre supérieure. Pour garantir la réussite de la phase de mise en œuvre, vous devez déterminer une valeur de référence au préalable et commencer le suivi dès le début afin de pouvoir réagir de manière adéquate aux changements. Les résultats du suivi doivent être intégrés dans le processus afin d'optimiser davantage la mise en œuvre et ils devraient être communiqués aux citoyens et aux parties prenantes. À cette étape, le grand public est généralement directement concerné par la mise en œuvre de l'action pour la première fois aussi démontre-t-il un grand intérêt dans son déroulement. Par conséquent, la population locale a besoin d'être régulièrement informée et mobilisée.

ACTION 11.1: Suivi des progrès et adaptation

Motivation

Des dispositions de suivi et d'évaluation plus générales ont été définies et la collecte des données a été réalisée avant l'adoption du plan de mobilité urbaine durable (voir actions 3.1, 6.1 et 7.3). Avec la mise en œuvre des actions vient le temps d'appliquer régulièrement les outils de suivi sélectionnés et d'analyser les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs. Grâce à un suivi et une réflexion réguliers, les problèmes peuvent être détectés rapidement et des adaptations peuvent être apportées. Le type d'adaptation à apporter dépend de la situation spécifique et du contexte local de chaque ville et de son PMUD. Il est nécessaire de faire preuve de souplesse pendant le processus du PMUD afin de garantir la prise en compte des nouvelles perspectives et des nouveaux éclairages. Des mesures ou actions nouvelles et améliorées peuvent voir le jour et répondre à un défi spécifique de la ville, ou de nouvelles connaissances pourraient rendre une mesure obsolète. La nécessité d'adapter la mise en œuvre d'une mesure peut s'expliquer par des facteurs internes en lien avec la planification (du

calendrier ou du budget, par exemple) ou divers types de facteurs externes (ex.: la désapprobation d'une action par le public, la législature politique, des processus de réglementation ou des actions d'aménagement qui pourraient avoir une influence sur le processus, de nouvelles technologies, etc.).

Objectifs

- Détecter les problèmes, goulets d'étranglement et autres obstacles à l'aboutissement de la mise en œuvre dans les temps.
- Suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs.
- Adapter les actions en fonction des évolutions technologiques, juridiques, financières ou politiques.
- Adapter et optimiser le processus de mise en œuvre.

Missions

- Suivez les actions de mise en œuvre en maintenant un contact régulier avec les référents (voir activité 12.1).
- Mesurez régulièrement vos indicateurs grâce aux méthodes de collecte des données et selon la fréquence définie à l'action 7.3. Utilisez les indicateurs des mesures pour suivre les progrès accomplis par les mesures individuelles ou les groupes de mesures dans la réalisation de leurs objectifs (tous les 1 à 5 ans, selon le type de mesure). Utilisez les indicateurs stratégiques pour suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs généraux de votre PMUD (généralement, tous les 1 à 2 ans). Dans les deux cas, comparez les mesures avec les valeurs de référence avant le début de la mise en œuvre, en prenant également en considération d'autres facteurs déterminants, afin d'estimer l'impact de vos mesures.
- Suivez les nouvelles découvertes, notamment les évolutions et changements survenus dans les réglementations nationales, les technologies, les financements ou la politique locale. Réfléchissez régulièrement à l'incidence des tendances actuelles sur vos actions.
- Soyez ouvert à l'adaptation de vos mesures et à la modification des actions de mise en œuvre. Vous devrez peut-être les adapter dans les cas suivants :
 - Difficultés rencontrées avec les actions de mise en œuvre. Si, par exemple, une mesure suscite une forte opposition, envisagez de la transformer en expérimentation temporaire qui sera correctement évaluée après une certaine période (un an, par exemple), puis conservez-la ou arrêtez-la en fonction des résultats. Souvent, l'opposition diminue lorsque la population s'habitue au changement et en constate les bénéfices (comme ce fut le cas lors de l'introduction d'une tarification routière à Stockholm).
 - Des mesures, ou l'intégralité du PMUD, atteignent des résultats décevants dans la réalisation d'objectifs importants. Si des mesures individuelles de l'ensemble de mesures du PMUD sont moins efficaces que prévu, étudiez les raisons de ce mauvais résultat et adaptez les mesures à temps. Si, par exemple, de nouvelles pistes cyclables protégées ne sont pas autant empruntées que prévu, cherchez à comprendre si le problème vient des pistes elles-mêmes ou d'un manque d'accès à celles-ci, et réagissez en conséquence. Si la pollution atmosphérique dans votre ville stagne malgré vos efforts, par exemple parce que la croissance économique permet à de plus en plus de personnes de posséder sa propre voiture, envisagez de renforcer ou d'augmenter les mesures d'amélioration de la qualité de l'air. Vous pourriez par exemple augmenter les frais de stationnement ou la tarification routière tout en mettant en circulation des autobus électriques modernes.
- Des évolutions technologiques, juridiques ou politiques rendant vos mesures obsolètes ou permettant d'autres mesures plus efficaces. À titre d'exemple, de nouveaux types de véhicules électriques pourraient nécessiter la reconception de l'infrastructure prévue, ou des élections locales pourraient rendre possibles des mesures de redistribution de l'espace routier, alors que celles-ci n'auraient pas obtenu la majorité des votes auparavant.
- Chaque fois que cela est nécessaire, adaptez les actions en coopération avec les référents. Ayez le courage d'interrompre une mesure si elle ne fonctionne pas ! Le programme de mise en œuvre devrait être modifié tout au long de la période de mise en œuvre, en fonction des résultats du suivi.
- Indiquez clairement les changements apportés aux mesures du PMUD découlant du processus de suivi et veillez à obtenir l'approbation formelle des responsables politiques pour les changements les plus importants.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Intégrez un «contrôle d'intégrité» dans le suivi de la mise en œuvre, de sorte que les parties prenantes, le public et les éventuels pairs d'autres villes transmettent leurs commentaires sur les résultats de la mise en œuvre en comparaison avec les objectifs et cibles du PMUD.
- Faites réaliser le suivi et l'évaluation en toute transparence, de préférence par une agence indépendante afin de garantir la neutralité, et appliquez le même ensemble d'indicateurs que celui utilisé lors des étapes précédentes. Si cette activité semble irréalisable (du fait de restrictions budgétaires, par exemple), les autorités peuvent, à la place, réaliser elles-mêmes le suivi et l'évaluation.
- Diffusez les résultats de votre évaluation, en particulier ceux concernant de nouvelles mesures, afin que d'autres puissent apprendre de votre expérience (voir activité 12.2).

Calendrier et coordination

- Processus mené en parallèle de la phase de mise en œuvre.

Liste de vérifications

- ✓ Suivi constant de l'avancée des actions de mise en œuvre.

- ✓ Évaluation à intervalle régulier des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs des mesures et des objectifs stratégiques du PMUD.

- ✓ Identification des ajustements nécessaires dans la mise en œuvre des mesures.

- ✓ Discussion des ajustements et accords obtenus avec les acteurs concernés.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Lund, Suède: Rapports de suivi annuels résumant la situation en matière d'accomplissement des objectifs

La ville de Lund surveille de près les actions de son PMUD et les évalue par rapport aux objectifs définis par les responsables politiques lors du processus de planification. Le nombre de piétons, de cyclistes et de véhicules à moteur et le taux d'utilisation des transports publics sont donc mesurés chaque année. Une enquête menée auprès des citoyens collecte des informations sur les attitudes et comportements en matière de mobilité tous les quatre ans. Lorsque les objectifs ne sont pas atteints, les actions sont intensifiées ou des modifications sont proposées pour l'année suivante. Pour présenter visuellement et communiquer les résultats du processus de suivi, Lund utilise un système de feu tricolore: feu vert si les actions se déroulent bien et atteignent les objectifs définis, feu orange si elles doivent être adaptées, et feu rouge si elles doivent être replanifiées, modifiées ou remplacées.

Auteur: Anders Söderberg, ville de Lund, recueilli par l'UBC
Image: Ville de Lund

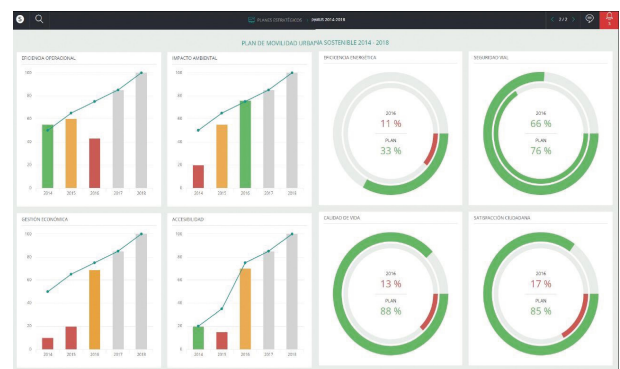


EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Saint-Sébastien, Espagne: Plateforme de suivi interactive pour le PMUD

Saint-Sébastien utilise une plateforme de suivi de la mobilité pour surveiller l'avancée des mesures du PMUD. L'outil numérique s'appuie sur les données fournies par les systèmes de collecte de données existants, obtenant des estimations très précises et fiables. Les référents et les décideurs peuvent obtenir un aperçu global de la situation générale, tandis que l'application leur permet d'approfondir le sujet s'ils le souhaitent. Les progrès s'affichent dans un format simple, utilisant les couleurs du feu tricolore pour montrer si la ville est en bonne voie ou non dans la réalisation des objectifs de son PMUD, et même dans d'autres stratégies municipales, dans le domaine en question.

Auteur: Municipalité de Donostia/Saint-Sébastien, recueilli par l'UBC
Image: Municipalité de Donostia/Saint-Sébastien



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Funchal, Portugal: Suivi systématique des mesures pour renforcer leur acceptation

Le processus de suivi des mesures de piétonnisation s'accompagnait d'une évaluation territoriale axée sur l'accessibilité. L'évaluation visait à recenser les zones pouvant bénéficier d'une amélioration des conditions piétonnes. De plus, les comptages routiers ont été analysés afin d'identifier les flux de circulation et d'estimer les émissions de polluants atmosphériques. Un questionnaire a également été envoyé afin d'étudier de façon plus approfondie l'acceptation des mesures ainsi que leur incidence potentielle. L'étude et l'évaluation des mesures mises en œuvre étaient nécessaires à l'adoption de mesures correctives. La stratégie est parvenue à démontrer les avantages des mesures et à renforcer leur acceptation. Il est donc recommandé de l'appliquer dans d'autres endroits où la mise en place de mesures de piétonnisation serait bénéfique.

Auteur: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, recueilli par Polis
Image: Commune de Funchal; service mobilité et circulation



ACTION 11.2: Informer et mobiliser citoyens et parties prenantes

Motivation

La communication et la mobilisation de la population locale ne devraient pas s'arrêter à la phase de planification. Elles sont les ingrédients essentiels à toutes les étapes du processus du PMUD. En parallèle de la mise en œuvre, il est nécessaire de communiquer publiquement sur l'état d'avancement des actions mises en œuvre, en soulignant la contribution qu'elles ont apportée à la vision et aux objectifs convenus. Les citoyens et les parties prenantes directement concernés par certaines actions devraient être spécifiquement ciblés dans le processus. De cette façon, les citoyens peuvent prendre conscience du lien entre leur contribution préalable sur le plan stratégique et à un niveau détaillé, et les changements effectifs dans leur ville ou leur quartier. Ce processus requiert une communication honnête, continue et respectueuse, tant de la part de la municipalité que du public: les citoyens, qui sont les experts ultimes de la réalisation effective des mesures dans la vie réelle, devraient être encouragés à partager des observations constructives sur la façon d'améliorer et d'adapter les mesures, et ils devraient bénéficier de moyens pratiques pour le faire. Prendre ces observations en compte avec sincérité et y répondre permet d'alimenter un climat de confiance et offre l'occasion d'améliorer le processus de mise en œuvre et les résultats finaux de la mise en œuvre des mesures.

Objectifs

- Utiliser efficacement les ressources, en tirant profit de l'expertise des professionnels et de la connaissance du terrain des citoyens, afin d'atteindre les meilleurs résultats possible.
- Renforcer l'adoption des mesures en faisant participer les citoyens le plus possible au processus de suivi et de mise en œuvre.
- S'assurer que les résidents sont conscients des conséquences des changements qui s'annoncent dans leur ville, en décrivant les avantages et en proposant des options lorsque des changements dans les habitudes de déplacement quotidiennes seront possibles ou nécessaires.

Missions

- Discutez avec les citoyens ou les parties prenantes directement concernés (positivement ou négativement) par une mesure programmée avant d'entamer sa mise en œuvre et répondez à leurs inquiétudes. Gardez à l'esprit que les personnes craignant de subir les effets d'une mesure feront naturellement plus de «bruit» que les personnes qui

en bénéficieront, même si elles ne représentent qu'une minorité.

- Atténuez les effets négatifs accompagnant la mise en œuvre (ex.: soutenez les entreprises affectées par la construction d'une nouvelle ligne de tramway dont le chantier s'étale sur une longue période).
- Cherchez le cas échéant des moyens créatifs pour faire participer les parties prenantes (ex.: demandez à des enfants de peindre des empreintes de pas sur le sol afin de tracer des itinéraires sûrs pour se rendre à l'école).
- Tenez le grand public bien informé de l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures. Publiez les résultats de l'évaluation visant les citoyens et les responsables politiques. Présentez une sélection d'indicateurs (indicateurs émotionnels de base, voir activité 6.1) sous forme d'illustrations de haute qualité, faciles à comprendre par des profanes. Informez le conseil local sur l'état d'avancement de la mise en œuvre tous les un à deux ans afin de maintenir le PMUD en tête des préoccupations de la ville (ex.: sous forme d'état des lieux ou de présentation lors d'une réunion du conseil).
- Mettez en exergue les étapes intermédiaires de la mise en œuvre des mesures et célébrez les accomplissements avec la population (ex.: organisez une fête de rue lorsque celle-ci a été piétonnisée).

Actions au-delà des besoins essentiels

- Envisagez des possibilités de mise en œuvre participative des mesures avec des acteurs civiques (ex.: résidents, entreprises, artistes, clubs de sport,

écoles, retraités, écoles de commerce, groupes religieux, musées, etc.). Selon le contexte, ils pourraient se charger des missions de maintenance, exécuter de petites tâches faciles, donner accès à leurs propres canaux de communication, participer à des actions de formation et de tutorat, signaler les problèmes, organiser des événements, fournir des données, apporter leur savoir-faire et leurs idées, voire verser une contribution financière (financement/investissement participatif). Consultez les lignes directrices de mise en œuvre participative SUNRISE pour plus d'inspiration et découvrez un ensemble d'exemples concrets (ex.: pistes cyclables construites par les citoyens, lieu de création d'initiatives avec les résidents, bus citoyens, journées de nettoyage collectif, etc.).

Calendrier et coordination

- Différentes formes de mobilisation des citoyens et parties prenantes sont nécessaires tout au long du processus du PMUD ainsi que pendant la phase de mise en œuvre et de suivi.

Liste de vérifications

- ✓ Les citoyens et parties prenantes directement concernés par la mise en œuvre des mesures participent au processus de mise en œuvre.
- ✓ Des solutions d'atténuation des effets négatifs pendant la mise en œuvre ont été recensées et appliquées.
- ✓ Le grand public est informé des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la mesure.

La réussite de la mise en œuvre est étroitement liée à la qualité de la communication avec les parties prenantes et les citoyens concernés. Concernant les mesures pour les véhicules électriques, telles que les infrastructures de recharge ou les zones à émissions nulles, les résidents doivent être mobilisés et encouragés à participer aux changements. Convaincre les citoyens de troquer leurs voitures individuelles pour d'autres options n'est pas chose simple, car un tel changement ne peut être directement contrôlé par l'autorité de planification de la mobilité et doit être atteint au moyen d'une pluralité de mesures incitatives et de communication. Dans votre campagne de communication, il est recommandé d'utiliser une marque reconnaissable et différents canaux pour cibler les différents groupes. Les messages devraient se concentrer sur les avantages directs pour les utilisateurs (ex.: coûts au long cours du cycle de vie, accès à une infrastructure de recharge, etc.) plutôt que sur les avantages pour la société. Vous devriez faire connaître au plus grand nombre les avantages et mesures d'incitation existants, comme les subventions financières et les avantages pratiques dont peuvent se prévaloir les conducteurs de véhicules électriques (ex.: accès aux zones à émissions nulles, stationnement gratuit, recharge gratuite, etc.).

Vous trouverez de plus amples informations sur la façon d'électrifier avec succès les modes de transport dans le cadre d'un plan de mobilité urbaine durable dans le guide thématique intitulé **L'électrification dans le cadre de la planification de la mobilité urbaine durable**.





Pour en savoir plus

Projet SUNRISE, 2019. Lignes directrices de mise en œuvre participative, www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

Projet CH4ALLENGE, 2016. Manuel de participation - Mobilisation active des citoyens et parties prenantes dans l'élaboration des plans de mobilité urbaine durable, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit

CiViTAS DYN@MO, 2016. Participation 2.0 au processus de planification de la mobilité urbaine durable - Expériences du projet CIVITAS DYN@MO, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Ljubljana, Slovénie: Fermeture temporaire des rues menant à une réhabilitation de l'espace urbain et à une fermeture permanente

En 2013, la ville de Ljubljana a profité de la semaine européenne de la mobilité pour fermer temporairement (pendant quatre mois) la rue centrale Slovenska à tous les véhicules motorisés. Cette décision a entraîné la transformation de l'espace urbain en une nouvelle rue publique piétonne, uniquement accessible en transports en commun, à vélo et à pied. Elle comprend désormais du nouveau mobilier urbain et des espaces verts. Quatre mois plus tard, fin janvier 2014, le niveau de CO2 avait chuté de 70 %, améliorant la qualité de vie, la qualité de l'air et le niveau sonore de la rue. Face aux résultats et aux retours positifs du grand public, les autorités de Ljubljana ont rendu cette fermeture permanente en septembre 2015.

Auteur: Matic Sopotnik, ville de Ljubljana, recueilli par EUROCIITIES
Image: Ville de Ljubljana



EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Bologne, Italie: Formats de participation nouveaux et interactifs pour mobiliser les citoyens

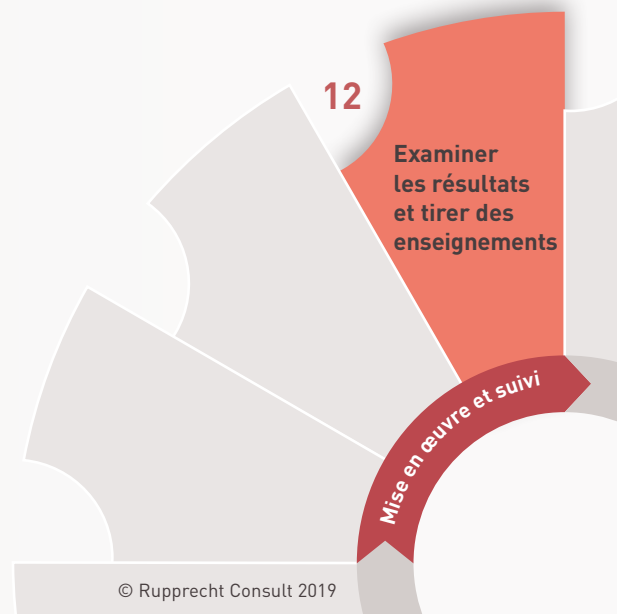
Fondée sur une approche pluridisciplinaire, la participation des citoyens a joué un rôle décisif dans la mise en place d'un PMUD pour Bologne. Dans le cadre d'un «forum sur la mobilité durable», plusieurs parties prenantes ont été invitées à travailler sur les objectifs, stratégies, politiques et actions à mettre en place. Au total, 55 communes différentes et leurs citoyens ont participé aux réunions de présentation publiques du PMUD et les six quartiers de Bologne ont pris part à des ateliers et à des points d'information spécifiques. En plus de l'élaboration du PMUD, le projet «PUMS Bologna Metropolitana» visait à mobiliser tous les acteurs et citoyens au moyen d'activités participatives, informatives et de communication (mise en œuvre participative).

Auteur: Catia Chiusaroli, ville métropolitaine de Bologne, recueilli par Polis
Image: Ville métropolitaine de Bologne



ÉTAPE 12: Examiner les résultats et tirer des enseignements

- 12.1 Analyser les réussites et les échecs
- 12.2 Principaux résultats et enseignements tirés
- 12.3 Examiner les nouveaux défis et les solutions



Le processus du PMUD est un cycle, car il fait l'objet d'un développement continu. La fin du processus annonce donc le commencement d'un nouveau cycle. Le monde, et donc notre ville, continue de changer et de se développer. Même lorsqu'un cycle se termine, il est important de se pencher sur ce qui a bien ou moins bien fonctionné, partager et échanger les expériences avec les citoyens et tenir compte des nouveaux obstacles et défis à relever ainsi que des nouvelles solutions possibles à y apporter. À cette étape, vous pouvez apprendre des réussites et des échecs du processus, et intégrer les enseignements tirés dans le plan de mobilité urbaine durable suivant.

ACTION 12.1: Analyser les réussites et les échecs

Motivation

Tout ne se déroule pas toujours comme prévu; la situation est parfois pire, et parfois meilleure. Il est important d'étudier attentivement ce qui a bien fonctionné et ce qui a échoué, car il y a une leçon à tirer de chaque expérience. Cette analyse requiert d'étudier l'incidence de vos efforts sur la mobilité urbaine et au-delà (niveau d'accomplissement de la vision, des objectifs et des cibles) et l'efficacité du processus de planification en soi. Il se peut que certaines choses aient fonctionné et d'autres pas.

Pour déterminer et comprendre ces réussites et ces échecs, vous devez mobiliser des citoyens engagés et concernés, et écouter attentivement ce qu'ils ont à dire sur le processus et ses résultats. Ces aspects sont essentiels pour apprendre et améliorer vos compétences et connaissances qui, à leur tour, vous aideront à fournir une base solide pour le prochain cycle de planification.

Objectifs

- Évaluer le processus de planification, le PMUD et sa mise en œuvre dans le but de comprendre les causes des réussites et des échecs.
- Développer votre compréhension du processus de planification de la mobilité urbaine durable et de l'incidence globale des mesures avec l'aide des citoyens et des parties prenantes.
- Compiler les leçons apprises en vue de la préparation du prochain PMUD.

Missions

- Évaluez les réussites et les échecs du PMUD en analysant les forces et les faiblesses de toutes les phases et étapes ainsi que leurs résultats finaux.

- Étudiez le processus en analysant rétrospectivement l'intégralité du cycle. Cette étape peut inclure, par exemple, une observation participative, des groupes de discussions ou des entretiens. Utilisez ces données pour examiner de façon constructive l'efficacité de la participation des parties prenantes et des citoyens afin d'améliorer les actions de mobilisation aux étapes suivantes et dans les prochains plans.
- Faites participer activement les parties prenantes et les citoyens clés en vue de recenser les réalisations et les étapes du processus qui pourraient, selon eux, être améliorées. Après des années de planification de la mobilité urbaine durable, les personnes extérieures au processus peuvent apporter un regard assez différent sur la situation et avoir observé des aspects importants qui vous échappent.
- Concernant l'évaluation de l'incidence, les répercussions plus larges des mesures mises en œuvre peuvent commencer à être évaluées dès que des résultats en quantité suffisante sont disponibles. Analysez ce qui a fonctionné et ce qui a échoué. Faites la liste des objectifs et cibles stratégiques qui n'ont pas pu être atteints, mais qui restent à l'ordre du jour.
- Communiquez les «leçons apprises» à l'équipe centrale et aux parties prenantes clés (par exemple, le groupe de pilotage).

- Développez ce qui a réussi et veillez à tirer des leçons des erreurs commises pour le prochain cycle de planification.

Calendrier et coordination

- Examinez l'efficacité de la planification et le processus de mobilisation des citoyens pendant la phase de mise en œuvre.
- Examinez l'impact global (en d'autres termes, évaluez si vous vous êtes rapproché de la vision initiale) après qu'un nombre suffisant de mesures ait été mis en œuvre.

Liste de vérifications

- ✓ Évaluation des réussites et des échecs du processus du PMUD.
- ✓ Conclusion de l'évaluation de la mise en œuvre des mesures.
- ✓ Mobilisation des parties prenantes et citoyens clés et acquisition de différentes perspectives.
- ✓ Leçons apprises, partagées et communiquées.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Nantes Métropole, France: Analyse complète du précédent PMUD avant d'entamer l'élaboration du plan

échecs du plan précédent (2010-2015) afin d'améliorer son nouveau PMUD. Pour cette évaluation, la métropole a réalisé des études qualitatives et quantitatives (adressées respectivement à 20 000 et 1 000 personnes) en vue de comprendre comment le comportement en matière de mobilité a évolué et comment la population a vécu et observé les différentes mesures de mobilité mises en œuvre depuis 2010. De plus, un groupe d'experts a mené une analyse quantitative, tiré des conclusions et émis des recommandations pour l'élaboration du prochain PMUD. Dans ce contexte, la consultation de la population et la participation des experts et parties prenantes ont joué un rôle crucial dans la bonne préparation du nouveau PMUD.

Auteur: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, recueilli par Polis
Image: Christine Blanchard



ACTION 12.2: Partage des résultats et des enseignements

Motivation

Toutes les villes ont des forces et des faiblesses et elles peuvent apprendre les unes des autres dans différents domaines et aspects du processus du PMUD. Partager ses connaissances et son expérience aide en premier lieu les villes de toute l'Europe à avancer et à s'améliorer ensemble. Ensuite, cela donne l'occasion de réfléchir sur son expérience et d'apprendre des autres. Ce que l'on choisit de partager est également important. Les villes sont généralement enthousiastes à l'idée de partager leurs réussites, mais la plupart d'entre elles préfèrent ne pas parler publiquement de leurs échecs. Bien que ces réserves soient compréhensibles, les imprévus (qu'ils soient positifs ou négatifs) peuvent offrir les meilleurs enseignements.

Objectifs

- Trouver la possibilité de partager les enseignements tirés avec d'autres villes du pays, de la région ou de la zone linguistique (et au-delà, si possible).
- Trouver la possibilité d'apprendre de l'expérience d'autres entités dans le pays, la région ou la zone linguistique (et au-delà, si possible). Ces enseignements pourraient faire partie du contenu, du processus ou des mesures du PMUD.
- Être prêt à partager ouvertement des expériences moins positives et, plus important encore, ce que l'on en a tiré, et déterminer comment procéder différemment la prochaine fois.

Missions

- Réfléchissez aux enseignements tirés et documentez-les.
- Partagez les résultats de votre analyse des réussites et échecs de sorte que d'autres villes puissent apprendre de votre expérience.
- Prenez contact avec d'autres villes du pays ou de la région avec lesquelles vous avez déjà des liens et invitez-les à partager et à échanger. Ces échanges pourraient prendre la forme d'ateliers simples d'une demi-journée, réunissant des acteurs d'une ou deux autres villes invités à partager, échanger et réfléchir ensemble.

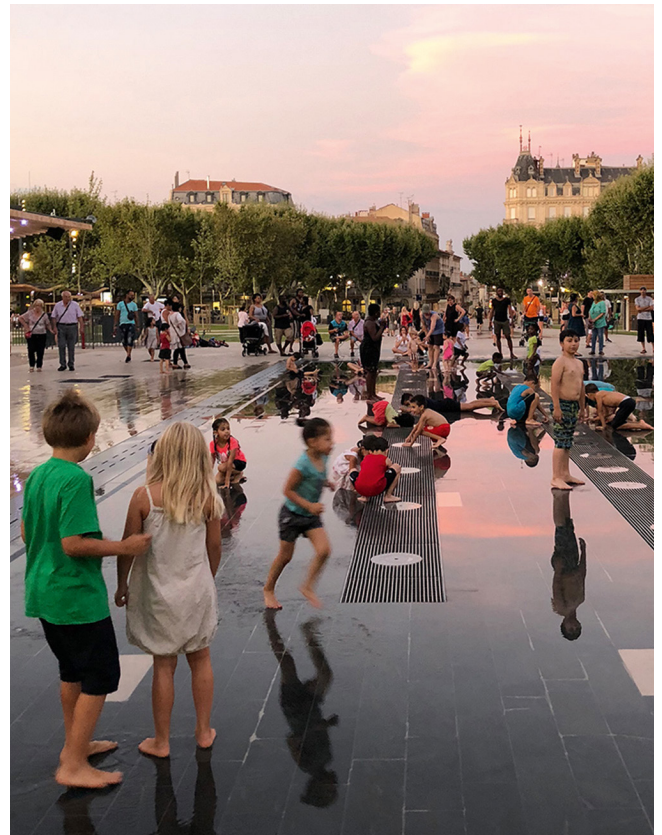


image © Gehl

Actions au-delà des besoins essentiels

- Rédigez une étude de cas sur l'un des aspects de l'expérience du PMUD dans votre ville pour Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Inscrivez-vous sur le portail CiViTAS pour partager et échanger avec d'autres villes qui travaillent également sur le sujet de la mobilité durable <https://civitas.eu>

Calendrier et coordination

- Commencez à partager les enseignements tirés une fois que vous avez eu le temps de réfléchir à vos réussites et vos échecs – et de les comprendre.

Liste de vérifications

- ✓ Enseignements tirés mis à l'écrit et mis à la disposition d'autrui.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Échange de connaissances au sein d'un programme européen d'apprentissage pour les villes

Le 3^e programme d'apprentissage sur le PMUD du projet CIVITAS SUMP-*Up* a permis à des villes petites et moyennes de partager leurs connaissances et leurs expériences à travers diverses actions. À l'issue des échanges, la ville de Rivas-Vaciamadrid a acquis des connaissances sur les étapes de sélection, de hiérarchisation et de description des mesures, étapes qu'elle a suivies dans le but de réorganiser son système de transports en commun. Le groupe de travail sur le PMUD de la ville de Kilkis s'est appuyé sur des enseignements concernant la mobilisation des parties prenantes et la sélection, le suivi et l'évaluation des mesures pour mettre au point une méthodologie de mise en œuvre efficace. La ville de Ginosa, quant à elle, envisage d'établir un groupe de travail sur le PMUD qui intégrerait les enseignements du programme à ses stratégies à long terme et, partant, contribuerait à la création d'une ville plus durable.

Auteur: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, commune de Ginosa, Eleftheria Spanou, commune de Kilkis, recueilli par l'ICLEI

Image: Ana Dragutescu



ACTION 12.3: Prise en compte des nouveaux défis et solutions

Motivation

Avant de commencer à travailler sur votre nouveau plan de mobilité urbaine durable, vous devriez évaluer les nouveaux défis et les nouvelles solutions en matière de transport urbain et de mobilité dans votre ville. Vous avez déjà adapté et analysé le processus pendant sa mise en œuvre, à présent, vous pouvez prendre du recul et adopter un point de vue plus stratégique sur la façon dont les conditions et attentes ont évolué afin d'optimiser le processus de planification et la sélection des mesures à l'avenir.

Après avoir fait le point sur votre situation (activité 12.1), vous devez décider l'axe que vous souhaitez emprunter et choisir les enseignements, solutions et connaissances que vous souhaitez intégrer au cycle suivant. L'expérience démontre que chaque cycle de planification aide à améliorer l'expertise et à renforcer l'efficacité du cycle de planification suivant. Une première analyse des difficultés peut influencer la conception du nouveau processus de planification et permettre de refermer la boucle entre le PMUD actuel et le suivant.

Objectifs

- Se préparer pour le prochain cycle de planification.
- Se pencher sur les expériences tirées du cycle de planification actuel en vue des nouveaux défis à venir.

Missions

- Prenez en considération les nouveaux défis à venir (sociétaux, technologiques et en lien avec le système de transport) qui pourraient avoir une incidence sur le cycle de planification et la mise en œuvre du PMUD. Plus particulièrement, des évolutions technologiques et dans le domaine de l'utilisation des données pourraient entraîner des changements majeurs dans un avenir proche (ex.: mobilité à la demande, conduite automatisée, mégadonnées, mobilité partagée).
- Déterminez comment les politiques appliquées dans d'autres domaines pourraient créer des synergies avec la stratégie en matière de mobilité (aménagement du territoire, énergie, environnement, développement économique, inclusion sociale, santé et sécurité).

- Préparez-vous à développer la prochaine version de votre plan de mobilité urbaine durable.
- Déterminez quelles actions des étapes 1 et 2 du cycle n'ont pas besoin d'être répétées.

Actions au-delà des besoins essentiels

- Recensez les nouveaux défis qui se sont fait jour pendant la phase de mise en œuvre (en discutant avec les parties prenantes clés, grâce à une analyse des données, en fonction de vos échecs et réussites identifiés à l'activité 12.1, etc.).

Calendrier et coordination

- Avant de se consacrer à la création d'un nouveau PMUD (toujours pendant la période de mise en œuvre du plan actuel).
- Envisagez de réviser et d'actualiser l'intégralité du plan de mobilité urbaine durable tous les 5 à 10 ans. Au bout de 10 ans, l'ensemble du document pourrait être dépassé, par conséquent les mesures devraient être contrôlées et mises à jour plus fréquemment afin d'augmenter la probabilité que les mesures les plus appropriées soient appliquées.

Liste de vérifications

- ✓ Identification des nouveaux défis à venir pour les transports urbains et la mobilité.
- ✓ Les enseignements tirés du cycle de planification actuel sont prêts à être mis à profit dans les prochains processus de planification.
- ✓ Mise à jour du PMUD terminée.

Lorsque l'on pense aux enjeux majeurs de demain, l'automatisation arrive en tête. Les constructeurs automobiles ont déjà commencé à ajouter de plus en plus de fonctionnalités connectées et automatisées dans leurs véhicules. Mais, bien que le déploiement de véhicules connectés et automatisés (VCA) progresse rapidement, la réussite de la transition vers ce type de véhicules sera dans une large mesure déterminée par la bonne intégration de cette nouvelle technologie dans le système de mobilité urbaine actuel, dans le cadre des processus d'un PMUD. De toute évidence, il convient de tenir compte de la conduite connectée et automatisée dans tout PMUD, cependant, il serait erroné de considérer que cela revient à cautionner sans réserves les technologies de rupture et leurs conséquences, alors qu'il s'agit plutôt de donner aux autorités locales les moyens d'étudier de façon critique les changements technologiques anticipés et de définir l'avenir en fonction de leurs attentes. Les villes doivent impérativement jouer un rôle actif en adoptant une vision claire et qui remporte l'adhésion des citoyens, garantissant ainsi que leurs objectifs sont «alimentés» par la technologie plutôt que «dictés» par cette dernière. Pour plus d'informations sur la manière de répondre aux défis de demain en matière de VCA, voir les instructions de mise en pratique intitulées **Automatisation des véhicules routiers dans la planification de la mobilité urbaine durable.**



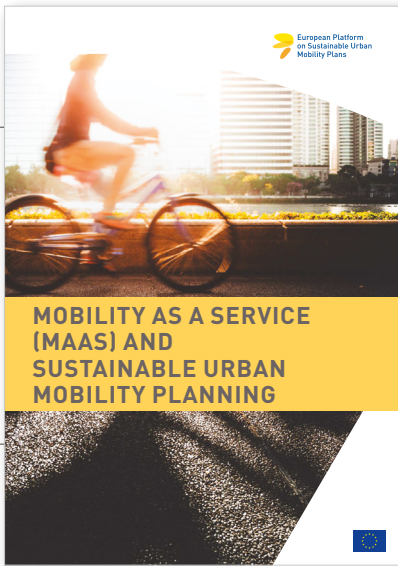
Pour en savoir plus

Le manuel du projet SUMPs-UP concernant les mesures pour les villes avancées, comprenant des recommandations sur la manière d'évaluer les nouvelles technologies, d'encourager de nouvelles mesures innovantes et de créer une stratégie pour l'innovation:
<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



image © Gehl





Tout comme l'automatisation, la mobilité servicielle (MaaS) est largement reconnue comme l'une des grandes tendances de demain. La mobilité servicielle peut réunir les différentes nouvelles options de mobilité (systèmes de partage, micro-mobilité, automatisation) pour contribuer à la naissance d'un système multimodal dans les transports urbains.

Les instructions de mise en pratique intitulées **Mobilité à la demande (MaaS) et planification de la mobilité urbaine durable** donnent les clés pour comprendre ce qu'est le MaaS, évaluer le degré de préparation d'une ville et explorer les modèles opérationnels et de gouvernance possibles pour le MaaS dans la planification de la mobilité urbaine durable.

EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Grand Manchester, Royaume-Uni: Base de données en ligne continuellement mise à jour

La stratégie en matière de transports pour 2040 du Grand Manchester et le nouveau plan d'exécution du Grand Manchester (2020-2025) s'appuient sur une base de données exhaustive structurée autour des six tendances et enjeux sociétaux qui orientent la demande en matière de transports dans le Grand Manchester.

La base de données est continuellement mise à jour afin de tenir compte des défis et tendances de demain, mais aussi de manière à garantir que les intentions et aspirations présentées dans le PMUD soient fondées sur des tendances et des données pertinentes d'un point de vue local et temporel. Il est important que la ville dispose de suffisamment de ressources pour mettre régulièrement et systématiquement à jour les données/informations et, par conséquent, garantir la pertinence durable des données collectées.

Auteur: Ben Brisbourne, Traffic for Greater Manchester Authority, recueilli par EURO CITIES | **Image:** Grand Manchester



Étape clé: Évaluation de la mise en œuvre des mesures

Félicitations, vous avez atteint la dernière étape clé du cycle!

Cette étape du cycle marque la fin de la mise en œuvre des mesures et leur évaluation, la fin du cycle tout entier et, dans le même temps, le commencement du processus d'un nouveau PMUD. Cette étape clé est un moment de réflexion pendant lequel vous réexaminez les mesures que vous avez planifiées et mises en œuvre, les connaissances et compétences que vous avez acquises et les difficultés que vous avez rencontrées. Sur cette base, vous osez vous projeter dans l'avenir. Que pouvez-vous attendre du prochain cycle de planification et quelles améliorations et idées souhaitez-vous cibler à l'avenir? Partagez les résultats de cette évaluation et, si vous l'avez déjà prise, faites part de votre décision de poursuivre le processus et de préparer votre prochain plan de mobilité urbaine durable. Vous pourriez communiquer ces résultats et votre décision lors d'un événement public, auquel les citoyens, les parties prenantes et la presse (locale) seraient invités.

L'aboutissement du cycle et ses réussites méritent d'être célébrés avec la population locale. Vous pourriez faire preuve de créativité et présenter les expériences du processus de planification dans divers formats interactifs (par exemple, une visite à pied de la ville, des présentations avant/après, un film retraçant les événements marquants du plan, etc.). Montrez à la population ce que vous avez réalisé ensemble, ce dont vous pouvez être fiers et ce que l'avenir vous réserve si vous continuez à mettre en œuvre une approche de mobilité urbaine durable.



image © Gehl

www.eltis.org