

**Dans quelle ville souhaitons-nous habiter? Le concept de SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan, dénomination européenne du PDU en France) se fonde sur la réponse à cette question. La vision que le SUMP établit se base sur une compréhension partagée de ce que devrait être la ville dans le futur. Dans cette lettre e-update, nous allons examiner les différents choix que font les villes et collectivités dans le développement de cette vision pour le futur. Mais démarrons tout d'abord par les activités récentes d'ENDURANCE.**

**Flash info:** TEMS, la base de données d'EPOMM sur le partage modal, s'est améliorée, tout comme MaxEva ! Voir plus bas pour en savoir plus..

## Les réseaux ENDURANCE se déploient



[Click on the picture to enlarge](#)

Un grand évènement, auquel ENDURANCE a participé, a récemment été organisé : la première conférence européenne sur les SUMP, à Sopot en Pologne. Toutes les présentations sont disponible sur le [site internet d'ENDURANCE](#) . Lors de la conférence, la commission européenne a annoncé la création de la [Plateforme Européenne sur les SUMP](#)s qui sera intégrée au [portail Eltis](#) existant.

En lien avec la conférence, les Points Focaux Nationaux (NFP en anglais) ENDURANCE se sont réunis pour leur atelier de travail annuel des NFP, afin de discuter de l'avancement du projet dans chaque pays. Certaines conclusions des échanges ont montré que convaincre les élus locaux de l'intérêt et des mérites de l'approche SUMP était toujours difficile. La liste complète des « guidelines » sur les SUMP peut paraître décourageante, notamment car il n'a pas toujours été compris que le processus de SUMP doit s'appuyer sur les pratiques et résultats existants. L'atelier des NFP a permis aussi d'enclencher des transferts de politiques entre pays selon [l'approche des politiques de transfert d'EPOMM](#) .

Le [site internet d'ENDURANCE](#) héberge les fiches de nombreuses collectivités intéressées par le processus de SUMP et impliquées à différentes étapes dans la planification de la mobilité urbaine durable. Les points focaux nationaux ENDURANCE sont en appui à ces collectivités pour favoriser les échanges d'expérience, apporter l'information dont elles ont besoin et recenser les besoins de formation. Ils organisent aussi des réunions nationales annuelles pour discuter des sujets relatifs aux SUMP. La plupart des NFP a organisé son premier évènement durant l'année 2014 et est en train de programmer la prochaine réunion.

## Une vision pour le futur



Après la phase préparatoire (voir les [Guidelines sur les SUMP](#)), construire une vision commune pour le futur est la première étape principale du développement du SUMP lui-même. Un point essentiel de cette étape consiste à regarder au-delà des limites de la mandature en cours. Dans la ville suédoise de Lund, le travail sur le SUMP (dénommé LundaMaTs) a commencé dès 1996, mais la vision et les objectifs sont définis pour l'échéance de 2030. « Une municipalité est régie par l'organisation politique, et il est alors assez facile de s'engager dans une habitude qui consiste à ne se fixer que des objectifs pouvant être atteint dans la durée du mandat », indique Jan-Inge Ahlfridh, directeur adjoint. « Plus les changements à venir sont radicaux, plus vous devez avoir une vision de long-terme. » ([LundaMaTs II – Contexte et résultats](#), p. 2)

La vision de chaque ville prend en compte les défis et le contexte de chaque situation locale. Mais elles devraient toutes traiter la question centrale : comment assurer et améliorer la qualité de vie des citoyens et des visiteurs ? Examinons les visions exprimées pour leur SUMP par des collectivités du réseau ENDURANCE, ainsi que les processus ayant amené un accord sur ces visions.

## Ruse : réconcilier croissance économique et préservation du patrimoine culturel et naturel



Le premier évènement national ENDURANCE en Bulgarie, qui a eu lieu en octobre dernier, a rencontré beaucoup d'enthousiasme de la part des participants. 16 villes ont déjà rejoint le réseau bulgare ENDURANCE, parmi lesquelles la ville de Ruse.

Ruse est une ville importante de la région du Danube, du fait de son riche patrimoine culturel et de sa diversité ethnique et religieuse. La ville s'est donnée comme vision pour son développement futur celle d'une ville européenne moderne et une destination touristique attractive. Ils souhaitent développer un tourisme et une mobilité équitables, économiquement viables, respectueux de l'environnement et de la santé, tout en préservant le patrimoine naturel et culturel ainsi que les écosystèmes sensibles du Danube. Le développement de la ville doit aussi offrir de nouvelles opportunités de création d'emplois verts dans la région.



La vision et la liste des mesures à mettre en œuvre ont été développées par CSDCS, NFP d'ENDURANCE pour la Bulgarie, en étroite collaboration avec les experts de la mairie et les représentants de l'agence de l'énergie de Ruse. Le centre d'information touristique a aussi été consulté. Durant deux réunions publiques au printemps 2014, la vision et les mesures ont été examinées par plus de 100 acteurs du tourisme et des transports et des représentants d'associations environnementales. Des priorités ont alors été définies. Le processus a pris 9 mois. La communication a largement été développée en direction des citoyens, par l'utilisation de site internet de la mairie, les groupes de travail et présentations lors d'évènements locaux, et plusieurs conférences de presse écrite et audio-visuelle.

## Lille : des changements de comportements pour atténuer la saturation

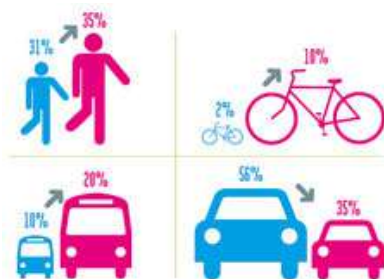


A Lille Métropole, en France, le dernier PDU (plan de déplacements urbains, version française du SUMP européen) a été adopté en 2011, après 5 ans d'élaboration participative. Un moment important du processus a été le « Grand débat » sur la mobilité, organisé en 2009 par Martine Aubry, présidente de la communauté urbaine de Lille. Il a rassemblé experts, institutions, associations et le grand public, et a donné lieu à la publication 'Engager la Métropole Lilloise vers la mobilité du 21ème siècle'. Après cet engagement au niveau politique le plus haut, la concertation s'est poursuivie pour aboutir à la définition des objectifs et mesures du PDU.



La vision de Lille Métropole s'appuie sur la notion de développement durable ou l'habitat, l'économie et les transports sont conçus ensemble. Après avoir inauguré le premier système de métro automatique dans les années 80 et une période de renforcement de l'offre de transport public en surface, la stratégie a évolué pour faire face au nombre croissant de voyageurs (+50% en 10 ans).

Afin de développer une métropole "post-carbone", Lille Métropole s'est fixé des objectifs très ambitieux de report modal (voir les objectifs ci-dessous pour 2020, comparé à 2006).



Pour atteindre ces objectifs, le PDU planifie 170 mesures organisées en 6 thèmes. Pour en savoir plus, consultez la [page de Lille](#) du site internet ENDURANCE et les "éléments clés du PDU" en Français.

## Kaunas : revitaliser le centre historique

A Kaunas, en Lituanie, la vision pour la mobilité du futur est basée sur le récent Plan Directeur de la Ville (2013-2023). Les thèmes principaux concernent la réduction de l'usage de la voiture particulière, l'augmentation en qualité et quantité du nombre de voyages en



transports publics, l'extension significative et l'amélioration des infrastructures cyclables, et la réactivation du centre historique incluant une nouvelle organisation du stationnement public.

Le Plan Directeur a fait l'objet de présentations en réunions publiques. Les précédents projets européens liés à la mobilité ont facilité le développement d'une bonne coopération entre les différents acteurs institutionnels et la communauté. « Il y a plusieurs événements médiatiques, et certaines parties du Schéma Directeur font l'objet de davantage d'intérêt que d'autres bien sûr », indique Jim McGeever de UAB - TAEM Urbanistai, le point focal national d'ENDURANCE en Lituanie. « Mais des campagnes et activités de promotion seraient d'un grand soutien pour maintenir l'intérêt du public lorsque la ville développe une vision à 10 ans. C'est clairement un élément sur lequel nous sommes prêts à nous améliorer ».



Photo by Vygintas

## Dresde : créer les conditions d'un soutien unanime parmi les différents acteurs impliqués



Round Table meeting in 2010 (Urban Planning Office)

A Dresde, en Allemagne, le processus d'élaboration du « Plan de Développement de Transport 2025plus » (TDP) a démarré à l'automne 2009. Depuis le tout début, la table ronde a été le lieu central du processus de planification. Modérée par un bureau de la planification indépendant, elle était composée de représentants de 46 organisations, associations de professionnels, chambres et lobbies, les services de la ville et des représentants de tous les partis du conseil municipal de Dresde. Quatre groupes de travail ont été constitués, dans lesquels les membres de la table ronde aux vues et idées proches ont travaillé ensemble :

- L'équipe projet du TDP au sein des services de la ville;
- L'équipe projet du TDP au sein des services de la ville;
- Les acteurs sociaux;
- Les associations d'usagers ou de professionnels des transports.

Chaque groupe de travail a développé sa propre vision. Un processus de dialogue de 4 mois avec de nombreuses interactions entre groupes a permis à la table ronde d'atteindre un accord sur une vision consensuelle de tous les acteurs. En 2011, le conseil municipal de Dresde a adopté la proposition avec quelques modifications.

Cette vision, ' **Dresde vise un développement futur des transports** ', est la base de l'élaboration du SUMP de Dresde. Elle considère le transport non pas comme une fin en soi, mais comme une façon d'améliorer la mobilité des habitants et soutenir l'économie, en faisant le postulat d'un libre choix du mode de transport. Cette vision met l'accent sur l'équilibre entre les considérations économiques, écologiques et sociales, et sur un processus de planification ouvert basé sur le consensus. Elle a fait l'objet de communication par le site internet, le journal officiel, des lettres d'informations spéciales sur le TDP et des forums de discussion publique.

## Des nouvelles d'autres projets européens sur la même thématique

Le projet **CASCADE** s'est terminé en mai. Il a apporté son soutien aux villes afin de favoriser le partage de connaissance et améliorer la capacité au niveau local de réduire le fossé entre les ambitions et la réalité des villes économes en énergie. Le site internet du projet propose une **boîte à outils** pour organiser l'échange entre ville et des **exemples de bonnes pratiques**. Quelques exemples particulièrement intéressants :

- **La vision des transports de Varsovie** (Pologne)





- [La vision du transport public de Burgas \(Bulgarie\)](#)
- [Le Plan local de transport de Tyne and Wear \(Royaume-Uni\)](#) – une coopération entre 5 autorités locales

## Flash info : TEMS s'améliore



EPOMM a lancé le processus d'amélioration de l'outil d'EPOMM sur le partage modal (TEMS).

- Développement d'un argumentaire sur l'importance d'une base de partage modal, pour faciliter le benchmarking, la comparaison et mesurer les évolutions;
- Ajout de « marqueurs groupés » facilitant la vue générale de la carte;
- Possibilité de [comparer et exporter](#) toutes les villes de la base de données, facilitant l'analyse de la base;
- Recherche de parts modales par un moteur de recherche, en donnant simplement le nom de la ville que l'on souhaite consulter;
- En [téléchargeant](#) vos propres données, vous pouvez fournir des informations sur la méthode d'enquête, le périmètre et rendre ainsi les comparaisons futures plus fiables
- Des données apparaissant comme fausses ont été éliminées, et d'autres légères améliorations de navigation ont été apportées.

La prochaine étape consistera à encourager et faciliter la saisie des données manquantes par les pays ou villes (dont celles du réseau ENDURANCE). Plus de 50% des villes de plus de 100 000 habitants sont déjà dans la base, mais cela signifie aussi que près d'une sur deux n'y sont pas encore. Les pays membres d'EPOMM ont construit un plan d'action visant à mieux faire connaître TEMS et à faciliter le téléchargement des données manquantes.

EPOMM travaille aussi sur l'amélioration de l'outil d'évaluation et de benchmarking [MaxEva evaluation and benchmarking tool](#) – plus d'information dans le prochain e-update.

Le thème du suivi, retenu pour le [SUMP-award](#) s'accorde particulièrement bien avec le thème « suivre la mise en œuvre pour améliorer le SUMP » des guidelines sur les SUMPs, voir ci-dessous.

## Evènements à venir

- **SUMP award (10 000 Euro)**  
Date limite de candidature : 3 novembre 2014  
[Détails ici](#)
- **eBRIDGE Conférence sur la e-mobilité urbaine 2020**  
7-8 octobre 2014, Berlin, Allemagne  
[programme www.ebridge-project.eu](http://www.ebridge-project.eu)
- **Groupe de travail sur la mobilité combinée**  
20 octobre 2014 - Hanovre, Allemagne  
<http://www.uitp.org/growing-integrated-mobility-market>
- **Walk 21**  
21-23 octobre 2014 – Sydney, Australie  
<http://www.walk21.com/conferences/sydney.asp>
- **Conférence annuelle de Polis**  
27-28 novembre 2014 – Madrid, Espagne  
<http://www.polisnetwork.eu/events2/polisconference/2014conference>



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union