



**Cher lecteur,**

La **seconde édition de la conférence européenne sur les SUMP** qui s'est tenue à Bucarest en juin a été un succès. Le retour très positif des participants montre que l'intérêt porté au sujet des PDU (Sustainable Urban Mobility Planning ou SUMP en langue anglaise) reste important. Les occasions de réseauter ont été nombreuses, et de multiples exemples européens ont pu être présentés. L'équipe d'ENDURANCE est heureuse de contribuer à faire vivre les échanges et le partage de connaissance entre acteurs des SUMP.

EPOMM, la plateforme européenne sur le management de la mobilité, coordonne le projet ENDURANCE. Ses adhérents, en particulier les nouveaux États membres, encourage EPOMM à dépasser les simples questions de management de la mobilité (MM) et à s'engager sur les SUMP. En effet, comme vous le verrez dans cette e-lettre, le MM et les SUMP sont étroitement liés.

Nous vous proposons de commencer cette e-lettre par une présentation du travail du consortium ENDURANCE réalisé partout en Europe.

## ENDURANCE : des réseaux nationaux en croissance







La Ville de Torres Vedras reçoit un prix pour son système de vélo en libre service Agostinhas.

Les points focaux nationaux du projet ENDURANCE ont travaillé dur pour mettre en place des réseaux de ville à même de soutenir les territoires dans la mise en place et le renouvellement de leur SUMP. Ils peuvent fièrement vous présenter quelques réussites.

Europe du Nord :

-  **Suède – 7 villes**  
 En **Suède** beaucoup de villes ont déjà mis en place un SUMP en utilisant les outils **TRAST** (lien en suédois). L'intérêt principal pour les villes suédoises en participant à ENDURANCE est de pouvoir échanger au sein d'un réseau européen sur la mise en œuvre de solutions de mobilité durable. Jusqu'à présent 7 villes, comprenant les deuxième et troisième villes les plus peuplées du pays, ont rejoint le réseau ENDURANCE. De nombreuses autres villes et associations de collectivités ont déjà signalé leur intérêt pour participer prochainement à ce réseau.
-  **Danemark – 9 villes**  
 Le **point focal national Danois** a invité ses correspondants **français** du Cerema et **suédois** de Trafikverket à intervenir lors de la Conférence nationale danoise des Transports. Leurs interventions ont attiré plus de 300 chercheurs et techniciens. Le sujet de leurs deux interventions vise à mettre en perspective les liens entre les SUMP et les nouvelles infrastructures de type tramway.
-  **Finlande – 4 villes**  
 En **Finlande** plusieurs réseaux déjà en place ont été invités à participer à un séminaire en ligne. Le réseau belge **BEPOMM** a proposé une formation sur les bénéfices résultant de la réalisation d'un SUMP. La troisième réunion d'échange aura pour ordre du jour l'évaluation et la mise en place d'indicateurs. Cette réunion sera incluse à une nouvelle manifestation de deux jours organisée en coopération avec plusieurs acteurs nationaux: « Les journées du transport urbain durable ».

Europe de l'Est :

-  **Bulgarie – 20 villes**  
 Le **réseau bulgare** a mis en place une conférence annuelle. À l'occasion des 3ème rencontres nationales à **Ruse** en juin 2015, présidées par le maire de la ville M. Plamen STOILOV, 12 collectivités roumaines et institutions scientifiques ont pu transmettre leurs bonnes pratiques à leurs voisins. Déjà 5 villes ont élaboré leur premier SUMP. **Pour en savoir plus, cliquez ICI**
-  **Roumanie – 17 villes**  
 Le **point focal national roumain** prépare la mise en place d'un atelier à l'automne pour présenter le premier SUMP roumain. Le réseau national compte déjà 17 membres et d'autres municipalités se sont signalées pour le rejoindre.
-  **République tchèque – 10 villes**  
 **Slovaquie – 5 villes**  
 Les réseaux **tchèque** et **slovaque** ont uni leurs forces pour créer le **réseau CIVINET** des

républiques tchèque et slovaque. Ce réseau a organisé trois voyages d'étude pour faire partager les réussites des villes en matière de mobilité durable. Ces trois voyages d'étude ont été une occasion pour de nouveaux membres de rejoindre le réseau.

Europe du Sud :

- **Italie – 33 partenaires**

Le **réseau italien** prépare actuellement sa troisième rencontre nationale en octobre à l'occasion du **MobyDixit 2015**, la 15ème conférence nationale sur le management de la mobilité.

- **Portugal – 24 partenaires**

Au **Portugal** plus de 200 personnes ont participé au dernier atelier sur les SUMP, mis en place en partenariat avec **la plateforme SUMP** et le réseau **Civinet Portugal Espagne**, qui a mis en avant des exemples des deux pays.

La ville membre de **Torres Vedras** commence la mise en œuvre de son SUMP. Elle a été récompensée pour ses efforts en faveur de la mobilité durable, de la biodiversité et sa politique de l'eau par le « **European Green Leaf 2015** » ; pour son système de vélo en libre service Agostinhas par le « **Energy Globe Award 2015** » et pour son système intégré et centralisé de gestion du stationnement par le « **Smart Project for Smart Cities seal** ».

Europe de l'Ouest :

- **Royaume-Uni – 20 villes**

Le **réseau anglo-saxon** est composé de 20 autorités locales, de plusieurs bureaux d'études et du ministère des transports. Après deux rencontres fructueuses, la 3ème réunion du réseau est programmée le 30 septembre 2015 à Birmingham en partenariat avec le CLIT, Atkins Global, **CIVINET UK & Ireland** et le projet **BUMP**. Des SUMP ont été mis en place en Angleterre et au Pays de Galles depuis 2001 sous le vocable de Local Transport Plans (LTPs). Le principal succès du réseau a été de diffuser les bons messages sur les pratiques anglo-saxonnes et européennes. Ils ont aussi encouragé la mise en place de SUMP en Écosse. Il est à noter que certaines autorités ont commencé à utiliser le guide européen sur la réalisation des SUMP lors du renouvellement de leur LTPs.

- **Irlande – 7 villes**

Le **point focal national irlandais** a développé un modèle pour intégrer les principes des SUMP à la planification. Une version bêta a reçu un retour positif des membres du réseau lors de sa présentation en juin. En août, le réseau a accueilli deux nouvelles villes membres.

- **Belgique – 9 villes**

**BEPOMM** est un réseau d'échange de bonnes pratiques vieux de 15 ans d'expérience et s'appuyant sur une solide politique flamande de promotion des SUMP. Le réseau a déjà organisé deux événements bilingues de promotion des SUMP.

- **France – 12 villes**

Le **réseau français** a saisi l'opportunité offerte par la conférence mondiale du vélo **Velo-city 2015**, qui s'est déroulée à Nantes, pour organiser la seconde réunion nationale du réseau **ENDURANCE** en partenariat avec **CIVINET Francophone**. Les échanges ont eu pour fil rouge « la mobilité active dans les SUMP ». Vous pouvez télécharger les présentations sur le site web du **Cerema**. Le Cerema coopère étroitement avec les autres réseaux et les organismes existants, comme le ministère des transports ou le groupement des autorités organisatrices des transports (GART), pour rendre le réseau viable et autonome en 2016 après la fin du projet.

## SUMP et MM: un lien évident



La ville tchèque de Litomerice réalise un audit QUEST.

Les objectifs poursuivis par le MM et les SUMP sont similaires. Comme les SUMP, le MM se base sur :

- une approche participative ;
- un équilibre entre développement économique, équité sociale et qualité environnementale ;
- des politiques publiques intégrées ;
- des objectifs clairs et mesurables et leurs évaluations ;
- l'optimisation des ressources financières.

Bien que les SUMP et le MM soient étroitement liés, il y a de nombreux pays où ces deux politiques ne sont pas combinées. Par exemple, en Italie, où il y a pourtant une tradition du MM, cette politique n'est pas incluse dans les plans de mobilité traditionnels. En République tchèque, le MM est un tout nouveau sujet pour les villes et il n'y a pas encore de SUMP finalisé. Actuellement, la ville de Litomerice (24 000 habitants) située dans la partie nord de la Bohême, mène une analyse de la congestion de son système de transports avec la méthode **QUEST audit**. Les résultats seront une première étape pour la réalisation d'un SUMP complet. Ils déboucheront probablement aussi sur la mise en place d'actions MM car

c'est l'objectif de méthodes comme QUEST audit ou d'autres outils d'évaluation des SUMP comme [ADVANCE-audit](#).

## L'approche participative du MM



La ville belge d'Anvers réalise de grands travaux routiers pour encourager ses habitants à changer de mode de transport.

### Impliquer les citoyens pour rendre les transports plus durables

Pour créer des villes dynamiques offrant une bonne qualité de vie, nous avons besoin que les citoyens s'impliquent et adoptent des comportements de mobilité durable. Il n'y a pas d'intérêt à construire une ligne de tramway si les gens ne l'utilisent pas. Les mesures douces sont nécessaires pour renforcer et compléter l'impact des mesures dures. Dès l'amont de la construction d'une infrastructure, le MM est nécessaire. Par exemple, à Anvers (Belgique) d'important travaux de voirie vont provoquer une perturbation importante du trafic sur plusieurs années. Pour cette raison, Anvers a mis en place dès aujourd'hui le projet **PTP-Cycle**. Ce projet vise à encourager autant de personnes que possible à emprunter des transports intelligents et durables via la mise en place d'un conseil personnalisé. Le but final de ce projet est de déclencher un changement de comportement à long terme qui perdurera après les travaux. [Pour en savoir plus sur PTP à Anvers, cliquez ICI](#)

En Pologne, la question des SUMP et du changement de comportement est en haut de l'agenda politique (cf. «La politique nationale des transports de 2006 à 2025» et «La politique nationale pour l'urbain»). [Cracovie](#) a été la première ville de Pologne à adopter en 1993 un schéma de transport durable. Ce plan reconnaît la nécessité de réduire la circulation automobile et promeut l'utilisation de modes de transport durables. Cracovie est aussi la première ville polonaise à disposer d'un [système de vélos publics](#) et [de transports publics à la demande](#). Ces mesures « douces » vont de pair avec des mesures « dures » tels que [les restrictions d'accès](#).

### Mobiliser les citoyens pour les SUMP



Bâtiment de la faculté d'économie de Rennes I (France). Crédit photo : [XIIIfromTOKYO / CC BY-SA 3.0](#)

Les SUMP ont besoin du soutien du public pour réussir. En Bulgarie, où les acteurs locaux ne disposent pas de beaucoup d'expérience en matière de participation citoyenne, cette approche est au centre du soutien que le réseau ENDURANCE apporte aux villes. [Pour en savoir plus, cliquez ICI](#)

Certaines mesures peuvent être très impopulaires en amont de leur mise en œuvre ... puis se révéler être largement acceptées après une période d'essai. À Paris, par exemple, la ville a décidé de réduire la vitesse de circulation sur certains axes principaux. Afin de mieux comprendre l'impact sur les utilisateurs d'une restriction de la vitesse de circulation à 30 km dans une zone urbaine dense, une expérience a été menée avenue de Clichy. Avant la mise en place du projet, les usagers craignaient une augmentation des temps de parcours et de la congestion. Après sa mise en place, la nouvelle limite de vitesse a été plébiscitée (80% des répondants, y compris les automobilistes, se sont déclarés favorables à la mesure).

Négocier avec les différentes parties prenantes d'un projet peut prendre un certain temps. La ville de Rennes (France) a dû dialoguer pendant trois ans pour aboutir à modifier les horaires des cours de ses campus universitaires dans l'objectif de diminuer le pic de fréquentation à l'heure de pointe dans le métro. En décalant les horaires de certains grands générateurs de trafic dans la ville, Rennes a évité d'investir 12 millions € dans l'achat de trois rames de métro supplémentaires. (Source : [www.metropolitiques.eu](#))

## Développement durable



L'école cycliste de Leuven. Crédit photo : Mobiel 21

Un SUMP vise à rendre le transport plus écologique, plus équitable et économiquement viable. L'équité, c'est de donner à chacun un accès au système de transport suffisant pour répondre à ses besoins, et de veiller à une répartition équitable de ce réseau dans l'espace public. Cette notion est bien décrite dans [le rapport des journées nationales françaises de la recherche 2014](#). Plus vous vous éloignez des villes, plus le trafic routier va plus vite. Ceux qui choisissent de vivre loin des villes dépendent du réseau routier pour accéder aux services. Cette mobilité conduit donc nécessairement à la mise en place d'artères de circulation rapide qui traversent les centres-villes et créent des problèmes de congestion et de pollution. Des mesures audacieuses, comme des limitations de vitesse, permettent aux villes d'inverser cette tendance et de redonner de l'espace à tous les usagers de la voirie. La mobilité lente et active peut ainsi devenir le pilier d'une société plus équitable.

Le MM contribue au trois piliers du développement durable : l'environnement, le social et le volet économique. Par exemple, les écoles cyclistes pour adultes peuvent stimuler l'autonomie et accroître l'intégration des personnes isolées, en particulier de certains groupes cibles comme les femmes migrantes. La mise en place d'une offre (comme une réduction du prix d'achat d'un vélo à assistance électrique) pour les chômeurs de longue durée peut les aider à obtenir un meilleur accès aux zones d'emploi ... ce qui à son tour est bon pour l'économie. Sur ce sujet, « Wheels to Work » est un programme qui s'étend dans tout le Royaume-Uni, par exemple à [Staffordshire](#). La ville de Lucerne en Suisse aide les personnes malvoyantes et les utilisateurs de fauteuils roulants à prendre les transports en commun en organisant des [formations](#) pour ses chauffeurs d'autobus. Ces cours les aident à mieux comprendre les problèmes quotidiens rencontrés par ces personnes.

## Efficiace de l'investissement financier



Shopping à vélo. Crédit photo : Harry Schiffer / [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Bien sûr, un SUMP a pour objectif de proposer les investissements les plus efficaces possible. Or de nombreuses mesures de MM présentent un retour sur investissement très rapide et très élevé. Tom Rye lors de la Conférence sur les SUMP à Bucarest a démontré que le produit intérieur brut d'un pays ne dépend pas de la vitesse moyenne des déplacements ou de la quantité d'infrastructures de transport à grande vitesse. Les investissements locaux plus petits, comme des actions de gestion du stationnement, la création d'infrastructures cyclables, l'apaisement de la circulation ont des ratios coût/bénéfice plus élevés.

Le projet EVIDENCE a réalisé un bilan des études sur les coûts et les avantages de la mobilité durable. Les experts rendront leurs conclusions lors du CIVITAS Forum Conference 2015 où leur rapport de synthèse sera dévoilé. Vous pourrez vous rendre sur le stand d'EVIDENCE pour disposer d'un exemplaire de ce rapport, vous inscrire pour participer, et obtenir un petit cadeau !

## MM : les ingrédients essentiels pour réussir votre SUMP !



Les citoyens sont le cœur d'un SUMP. Crédit photo : Harry Schiffer / [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

Tout comme les SUMP, le MM aborde beaucoup de domaine politique (santé, environnement, transport, éducation, économie, etc.). Avec les outils MaxSumo et MaxEva des plans d'évaluation clairs peuvent être réalisés pour toutes les mesures MM afin d'assurer que tous les éléments d'un SUMP soient entièrement contrôlés et évalués.

La différence essentielle entre une planification des transports traditionnelle et un SUMP réalisé selon le guide SUMP de la commission est la transition d'une focalisation sur le trafic et les infrastructures à une vision systémique plaçant l'habitant au centre du dispositif et se basant sur des arbitrages coûts/efficacité. En conclusion, le MM s'accorde parfaitement avec la philosophie des SUMP et en compose une partie indispensable présentant un très bon bilan financier.

## Les dates à retenir

- **Creating Better Places for People: Lifestyles and Logistics**  
Troisième réunion du réseau SUMP au Royaume-Uni.  
30 septembre 2015 – Birmingham (RU)  
[www.acttravelwise.org](http://www.acttravelwise.org)
- **European Cycle Logistics Federation Conference 2015**  
15-17 October 2015 – San Sebastian, Spain  
Cities, logistics companies, bike couriers and experts will come together in the fall at the European Cycle Logistics Federation Conference in San Sebastian to discuss how to make urban logistics more sustainable and to handle last mile deliveries as efficiently as possible. The [baseline study](#) of the Cyclelogistics project shows that one out of two motorised trips that involve the transport of goods (for shopping, leisure, work, deliveries, etc.) can be replaced by a (cargo) bike trip. For goods deliveries, this is true for 25% of motorised trips.  
[eclfconference2015.bike](http://eclfconference2015.bike)
- **MobyDixit 2015, the 15th Italian Conference on Mobility Management**  
Includes the 3rd national ENDURANCE workshop  
15-17 October 2015 – Palermo, Italy  
[www.mobydixit.it](http://www.mobydixit.it)



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

EDMM 2015

allinx

feedback

subscribe

unsubscribe

fullscreen

news archive