



Cher lecteur,

Le suivi régulier et le rendu-compte constituent l'un des sept principes du SUMP (sustainable urban mobility plan – ou plan de mobilité urbaine durable, dont le plan de déplacement urbain – PDU – est la version française) tel que défini par la Commission Européenne dans son [paquet sur la mobilité urbaine](#) (Urban Mobility Package). Dans cette lettre d'information, nous explorerons les phases du processus d'élaboration d'un SUMP dans lesquelles le suivi et l'évaluation sont nécessaires. Nous montrerons des exemples issus de villes ENDURANCE et vous proposerons des outils et des documents utiles, tirés notamment du [projet NISTO](#), récemment arrivé à terme.

Les derniers mois d'ENDURANCE



Une session ENDURANCE de partage d'expérience à Barcelone

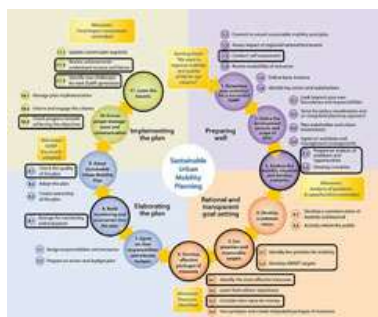
Il ne reste que trois mois d'ici la fin du projet ENDURANCE. Il affiche déjà **296 villes activées en ligne!** Ceci prouve que l'assistance apportée aux villes, associant les réunions de réseau, les formations et les ateliers, les [partages de bonnes pratiques](#) et les services d'experts à la demande, sont un succès. Un grand merci à nos 25 points de contact nationaux (NFP – national focal point) qui ont conçu cette assistance aux besoins locaux et nationaux. Les informations de chaque ville ENDURANCE est d'ailleurs désormais téléchargeable en ligne sous forme d'un fichier pdf.

Notre NFP portugais est le champion de la sensibilisation au SUMP : 28 villes ont ainsi démarré ou amélioré leurs SUMP. Depuis 2015, il y a eu une nouvelle dynamique de développement de PMT (version portugaise du SUMP) résultant de l'exigence formulée dans l'accord de partenariat entre le Portugal et la Commission Européenne 2014-2020. Cet accord conditionne le financement de mesures et d'actions de mobilités urbaines à l'existence d'un PMT. Un court rapport de deux pages est disponible [ici](#).

Au calendrier d'ENDURANCE :

- En janvier dernier, ENDURANCE a co-organisé une [session internationale d'échange](#) avec des représentants de cinq métropoles européennes : Barcelone, Helsinki, Frankfurt Rhine main, le Grand Manchester et Copenhagen.
- Le 4 mars, l'administration norvégienne des routes a organisé une session de formation à Oslo sur la proposition de stratégie nationale en vue de la prochaine feuille de route relative au plan national à long terme (2018-2029).
- Le 23 mars 2016, le réseau belge BEPOMM organise une visite de Verviers et de Liège, deux villes citées en exemple dans cette [publication sur les SUMP](#)s (en français) par l'administration de la Région Wallonne.
- Nous présenterons nos résultats finaux lors de notre prochaine lettre d'information et lors de la conférence européenne SUMP à Bremen (Allemagne) les 12 et 13 avril. [S'enregistrer pour la conférence](#)

Que dit la méthodologie SUMP sur la question du suivi et de l'évaluation ?



les composants de suivi et d'évaluation dans le

Suivre, estimer et évaluation apparaissent régulièrement dans de nombreuses étapes, telles que décrites par les [SUMP Guidelines](#) européennes ([disponibles en 9 langues](#)):

- L'auto-évaluation des pratiques actuelles de planification (étape 1.3)
- L'analyse de la situation actuelle de mobilité (étape 3.1.)
- L'élaboration de scénarios et l'estimation de leurs effets (étape 3.2)
- Le développement d'objectifs mesurables (étape 5)
- Le bilan de l'efficacité et de l'intérêt économique des mesures (étapes 6.1, 6.3)
- La planification du suivi du processus et du déploiement (étapes 8, 9.1)
- Le suivi et le pilotage de la qualité (étape 10.3)

Suivre, estimer et évaluer: une grande variété d'activités

Les termes de suivi et d'évaluation sont souvent mentionnés dans un même élan, et beaucoup de personnes ne réalisent pas les différences entre ces deux termes. Nous détaillerons leurs significations, ainsi que celles d'autres termes en lien avec l'évaluation, et proposerons des exemples de projets et d'outils pour les illustrer.

Remarque du traducteur : afin de conserver la traçabilité des notions décrites ci-après, les termes anglais correspondants sont mentionnés en italique.



Heat Map Carte des déplacements vélo à Bologne durant le Challenge Européen du vélo 2015. Crédit photo : ECC.

Le suivi (monitoring)

= *mesure régulière d'indicateurs pour suivre l'atteinte d'objectifs*

Un recueil de données systématique et plus ou moins continu constitue la base. L'interprétation temporelle des données – l'évaluation – montre si vous êtes sur la bonne voie ou si vous devez faire face à des développements imprévus. Le projet Horizon 2020 récemment démarré **CREATE** a pour objectif la description du cycle d'évolution des politiques sur une période d'au moins quatre décennies pour plusieurs de ses villes, afin de montrer si elles ont atteint un "pic de voiture". Un tel recueil systématique de données est rare.

La plupart des villes ENDURANCE dispose de leurs parts modales des déplacements. Certaines d'entre elles disposent de plus de profondeur historique de ces données (par ex. **Vienne** et **Graz**). Ces éléments sont disponibles sur **TEMS**, l'outil de part modale d'EPOMM.

Une manière intéressante de collecter des données pour certains aspects spécifiques de la situation de mobilité utilise des applications Smartphone pour suivre les comportements des usagers. Citons en exemple **RouteCoach** à Leuven, Belgique, le projet **B-TRACK-B** et l'application de comptage vélo en **Flandres** et aux **Pays-Bas**. L'application **Cycling365** utilisée durant le **Challenge vélo européen** regroupe également des données vélo pour les planificateurs locaux. Les données brutes sortant d'une application ne sont toutefois pas toujours faciles à utiliser. Le projet NISTO a développé des "**Recommandations pour la conversion de données issues de smartphones (par ex. GPS) en indicateurs qui peuvent être utilisés pour l'évaluation**".



Évaluation (evaluation)

= *Détermination systématique de l'intérêt d'une mesure pendant et après sa mise en œuvre*

Alors que la différence entre les données de suivi et d'évaluation peuvent être évidentes, il est plus difficile de distinguer les deux en termes de processus ou plus généralement en termes de sorties. Un bon aperçu des différences entre suivi et évaluation est fourni par ce **Blog de l'évaluation véritable**.

L'évaluation fait partie d'un processus de pilotage continu qui consiste en la planification, la mise en œuvre et l'évaluation ; idéalement, chaque phase se substitue à une autre dans un cycle continu et simultané jusqu'à aboutir à une mesure finale réussie. L'évaluation vous dit de combien et pourquoi vous vous écarterez de votre but et ce que cet écart peut vous apprendre.

Un terme associé :

- **l'évaluation ex-post** : une évaluation finale après un certain délai à l'issue de la finalisation du projet afin de déterminer son efficacité et sa durabilité.



Source: Active Access, www.eltis.org

Bilan (Assessment)

= *jugement des performances, des forces et des faiblesses d'un système, d'un processus ou d'une personne*

Le processus de SUMP démarre classiquement avec une auto-évaluation (self-assessment) des pratiques actuelles de planification. ENDURANCE a développé un **questionnaire d'auto-évaluation** afin d'aider les villes à identifier leurs principaux besoins d'assistance. Le questionnaire pouvait également être rempli par les points focaux nationaux d'ENDURANCE, afin de fournir une lecture du niveau des pratiques SUMP de la ville d'un point de vue extérieur.

Termes associés :

- **Systèmes de gestion de la qualité (quality management systems)**: souvent associés à un audit, ils sont conçus pour faire le bilan des processus organisationnels et proposer des conseils sur leur amélioration. Des exemples en sont **MaxQ** pour le management de



La ville de Maia, Portugal

la mobilité, [EcoMobility SHIFT](#) pour les performances des transports urbains, [ISEMOA](#) pour l'élaboration de politiques d'accessibilité aux espaces publics et aux transports publics, et le [Common Assessment Framework](#) pour le pilotage en général.

- **Audit (audit):** estimation du respect d'un ensemble de standards ou d'exigences réglementaires, portée par un expert externe et donnant lieu à un certificat. Des exemples d'audit sont [QUEST](#) et [ADVANCE](#) pour les SUMP, et [BYPAD](#) pour les politiques cyclables.
- **Étude de marché ou parangonnage (benchmarking):** comparaison de résultats provenant de différents projets (voir par exemple la [base de données MaxEva](#) d'EPOMM) ou de différentes villes (voir encore [TEMS](#)). Sur l'[échelle de durabilité](#) néerlandaise, les performances de mobilité des villes sont classées selon 10 critères.

Estimation (appraisal)

= *juger de la valeur et de l'importance d'une mesure ou d'un projet – dans le contexte d'un suivi et d'une évaluation, ce jugement est effectué **avant** la mise en œuvre, afin d'être en mesure de faire un choix éclairé entre les différentes options. Ceci est également appelé **évaluation ex-ante**.*

(voir également notre [e-update sur les packages intelligents de mesures](#) ainsi que la [base de données Konsult](#)).

Lorsque les objectifs d'un SUMP ont été définis, la ville doit choisir un ensemble pertinent de mesures. Pour cela, elle doit produire une estimation des mesures, c'est à dire identifier quelles mesures ont le plus grand potentiel de réalisation des objectifs. Par exemple, la ville Endurance de [Maia](#), au Portugal, a un groupe technique municipal et une commission de suivi composés d'acteurs extérieurs afin de mener le suivi et l'évaluation. Pour l'évaluation ex-ante, ils ont développé différents scénarios d'évolution du système de mobilité sur la base de la technique [rétro-active](#). En partant des objectifs à atteindre dans le futur en termes de parts modales et d'impacts environnementaux, l'ensemble de mesures a été ajusté afin de parvenir à l'atteinte de ces objectifs. Une analyse multi-critère a permis de sélectionner le bon scénario.

[Bremen](#), en Allemagne, vainqueur du [prix européen SUMP 2014 pour le suivi de son plan](#), a réalisé son évaluation ex-ante en trois étapes : une analyse des forces, des faiblesses, des opportunités et des menaces ([SWOT](#) en anglais, pour strengths, weaknesses, opportunities and threats), une [analyse de scénario](#) à partir de cinq scénarios de "choix extrême", et une [analyse coût-bénéfices](#) en collaboration avec un expert externe. Le meilleur scénario s'est révélé être celui de la promotion des modes actifs (Source: [Eltis](#), voir également les autres études de cas des autres finalistes [Gand](#) et [Dresden](#), et le gagnant du prix spécial du jury [Thessaloniki](#)).

Termes associés :

- Analyse coût-bénéfice (Cost-benefit analysis - BCA), analyse coût-bénéfice-gains sociaux (social cost-benefit analysis - SBCA): différentes méthodes qui ont fait l'objet d'une [synthèse par le projet NISTO](#).
- [analyse multi-critère](#) (multi-criteria analysis - MCA): analyse qui intègre une pondération de différents critères, tels que les coûts, les gains économiques, mais également la qualité de vie, les gains en termes de santé, l'acceptabilité, la difficulté de mise en œuvre, etc. L'analyse multi-critère est la méthode d'estimation la plus utilisée d'après l'étude du projet NISTO [stakeholder survey](#). L'outil [MaxExplorer](#) sur le site internet d'EPOMM et l'[outil d'évaluation de NISTO](#) proposent une analyse multi-critère.

Une tâche stimulante pour les villes et les municipalités



La ville de Brasov, Roumanie

Les points de contact nationaux du projet ENDURANCE ont identifié beaucoup de points de vigilance pour les autorités locales en lien avec le suivi, le bilan et l'évaluation des SUMP.

Par exemple, Cătălin Frangulea, le coordinateur SUMP de la ville ENDURANCE de [Braşov](#) en [Roumanie](#) a fait part de manque d'expertise en termes de planification des déplacements et d'évaluation au sein des autorités locales. L'équipe technique doit savoir exactement ce qu'il faut demander aux consultants et attendre de leur part et, encore plus important, cette équipe doit être capable de faire un bon usage des productions – les résultats de suivi et d'évaluation – que leur fournissent les consultants. Les données peuvent être obtenues avec des efforts et des moyens, mais c'est la capacité de les traiter et les analyser qui fait défaut.

Notre [point de contact national autrichien](#), l'Agence Autrichienne de l'Energie, a remarqué que **les plans locaux de transport et de mobilité incluent rarement des mesures de suivi et d'évaluation**. Et même lorsque c'est bien le cas, les approches ne sont pas systématiques mais sont basées sur des exigences individuelles. C'est pourquoi le suivi et l'évaluation ont fait l'objet d'une attention particulière dans la méthodologie et les ateliers proposés par ENDURANCE en Autriche. La ville de Vienne est un bon exemple de processus de suivi en cours et d'études d'évaluation de politiques en soutien au plan de développement urbain (STEP2025). [Lire plus à ce sujet](#)



Tallinn, Estonie

Notre point national de contact en Estonie indique que **les coûts des études constituent un obstacle**. ENDURANCE a soutenu le développement d'une méthodologie détaillée d'enquête de déplacement pour les régions de Tallinn et Tartu, dans le cadre d'un groupe d'expert du ministère Estonien de l'économie et des communications. Cependant un premier appel d'offre a échoué, car les coûts de l'étude dépassaient le budget prévu. Finalement, une étude plus restreinte, qui incluait les déplacements de 4000 résidents de Tallinn, a été menée en novembre et décembre 2015 et sera disponible sous forme d'open data. La ville de Tallinn et le gouvernement national ont tous deux coopéré pour pouvoir financer les études, par exemple via [Interreg](#).

Les recherches norvégiennes sur l'évaluation de projets d'infrastructures de transport ont montré que des moyens substantiels sont dévolus à l'amélioration des méthodes d'estimation (techniques d'estimation des coûts, modèles de transport, valorisation des effets pour les usagers, etc.) et que la plupart des pays ont développé des méthodologies pour l'analyse coût-bénéfice. De manière ironique, les ressources dédiées aux évaluations ex-post atteignent rarement les montants déployés pour les évaluations ex-ante ([Evaluation ex post des projets de transport – retours d'expérience de la Norvège](#)).

Une part encore plus importante du travail d'estimation s'appuie sur les opinions des partenaires. L'implication des citoyens et des partenaires est un élément central de la stratégie mentionnée précédemment de Bremen, vainqueur du prix SUMP. C'est également une part essentielle de [la boîte à outil NISTO](#) qui aide à identifier les synergies et les freins entre différents groupes de partenaires. "L'implication des groupes de partenaires dans le processus d'évaluation et l'utilisation des données de suivi pour informer le public sont deux axes en progression, mais qui restent perçus comme difficile et potentiellement sujets à des pressions de la part de groupes d'intérêt", a écrit le consortium CH4ALLENGE dans son article [Pourquoi le suivi et l'évaluation constituent un défi de la planification durable des déplacements?](#) (Why is monitoring and evaluation a challenge in sustainable urban mobility planning?).

Conclusion and recommendations



Source: www.eltis.org

Le suivi et l'évaluation sont importants pour différentes raisons : la responsabilité et la crédibilité (pour ne pas dire « le rapport qualité prix »), une meilleure prise de décision, une optimisation au fil de l'eau, l'analyse comparative, la confirmation du succès d'un projet – et parfois la mise en évidence des points faibles. Le suivi et l'évaluation devraient être une composante à part entière de la gestion de projet.

Puisqu'ils sont souvent négligés, nous vous proposons quelques outils et informations utiles :

- le [chapitre sur le suivi et l'évaluation](#) dans le guide SUMP définit le contexte du suivi et de l'évaluation dans les SUMP.
- CIVITAS propose son guide extensif (179 pages) ['IL'évaluation compte'](#)
- [MaxSumo](#) est un guide pratique pour l'évaluation qui intègre le processus d'évaluation. [MaxEva](#) est une base de données d'évaluation et un outil d'évaluation pour les projets de mobilité, basés sur MaxSumo. Ils sont tous deux proposés par EPOMM.
- Ce [guide court](#) de NISTO fournit des exemples pour identifier les objectifs et alimenter les indicateurs.
- Afin de sélectionner et ensuite d'estimer les mesures, il existe beaucoup de critères potentiels de nombreux outils :
 - La [base de données KonSult](#) propose des dispositifs législatifs facilement sélectionnables. Leurs descriptions et l'analyse multicritère correspondantes ont été complètement mises à jour par le projet CH4ALLENGE. Pour chaque politique, il propose une description complète, des exemples et des références.
 - EPOMM propose l'outil [MaxExplorer](#) qui, à partir d'une analyse rapide du contexte, offre une palette de mesures, auxquelles il est possible d'appliquer une analyse multi-critère.
 - Finalement, NISTO propose une [analyse multicritère élaborée finement](#) basée sur 16 critères durables organisés sous les items économie, environnement et société, et qui peuvent être affinés individuellement.
- Le projet CH4ALLENGE a développé une auto-évaluation pour l'ensemble du processus SUMP. Vous pouvez trouver [l'outil ici](#) (identification requise) ainsi qu'une [courte introduction](#).
- CH4ALLENGE met également à disposition ses livrables phares en téléchargement dans 9 langues, parmi lesquels figurent les chapitres suivi et évaluation. Ils contiennent une brochure synthétique ainsi qu'un manuel détaillé. Retrouvez l'ensemble des documents [ici](#).
- Quelques éléments de contexte sur l'analyse coût-bénéfice:
 - Le projet EVIDENCE : [les pratiques actuelles d'analyse coût bénéfice en Europe](#)
 - Le Forum International sur le Transport : Comprendre la valeur de l'infrastructure de transport - [Méthode pour une mesure internationale comparative des dépenses et des actifs](#) et par exemple: [L'appréciation des projets de transformation – le cas du](#)

Grand Paris Express ; et finalement en recommandation: Améliorer les pratiques de l'analyse coût- bénéfice dans le transport

Evénements à venir

- **3rd European Conference on SUMP**
12-13 April 2016 – Bremen, Germany
www.eltis.org
- **SWITCH Final Conference**
14 April 2016 – Bremen, Germany
www.polisnetwork.eu
- **20th European Conference on Mobility Management**
1-3 June – Athens, Greece
www.ecomm2016.com

Pour plus d'événements, merci de consulter le [Calendrier EPOMM](#).

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

 [Ecomm 2016](#)  [allinx](#)  [feedback](#)  [subscribe](#)  [unsubscribe](#)  [fullscreen](#)  [news archive](#)