

Cher lecteur,

La plupart des efforts en matière de planification de la mobilité durable sont orientés sur les grandes agglomérations. Cependant, la moitié des citoyens européens vivent dans des villes plus petites, qui ont leurs propres défis. Dans cette lettre d'information, nous regarderons de plus près les défis et les grands opportunités en termes de mobilité durable de ces territoires. L'outil du SUMP (sustainable urban mobility planning, pour plan de mobilité urbaine durable) peut tout à fait être appliqué à ces villes moyennes et petites.

## Les communautés “petite échelle” en Europe



Un type d'habitat dominant, cliquer pour agrandir

L'Europe est un continent fortement urbanisé, mais le rapport entre les territoires à forte densité et ceux à faible densité varie d'un pays à l'autre (voir la [ESPON Fact sheet](#) et la carte associée). Les définition d'une petite ville ou d'une ville moyenne varient significativement entre les pays. L'OECD et ESPON ont tenté de développer une approche commune. Dans cette lettre d'information, nous nous concentrerons sur les pôles de moins de 100 000 habitants et les territoires ruraux. Selon EPSON, il y a 8 500 villes comprises entre 10 000 et 100 000 habitants, qui abritent environ 52% de la population européenne. Autour de ces villes et entre elles se trouvent également d'importants secteurs péri-urbains qui mêlent urbain et rural.

Du fait de leurs densités et de la proximité qu'elles permettent entre population et activités économiques, les villes sont globalement plus efficaces en termes de consommation d'énergie que les zones peu denses ([EEA Technical report n°23/2015](#)). Cependant, l'Union Européenne (UE) a clairement établi le droit à chacun d'habiter où il le souhaite, et d'avoir accès à des services publics, à des transports efficaces, à des réseaux d'énergie de qualité et à internet à haut débit sur l'ensemble du territoire. Les petites villes et agglomérations ont un rôle critique à jouer pour connecter les aires rurales aux centres plus importants et préserver la [cohésion territoriale](#) de l'UE. En d'autres mots, l'UE a besoin d'un territoire polycentrique associé à un maillage par des villes petites et moyennes en alternative aux grandes métropoles ([Interim Cohesion Report 2004](#)).

## Les SUMP à petite échelle



**The Poly-SUMP Methodology**  
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region  
Guidelines

Le [guide méthodologique pour une mobilité urbaine durable \(SUMP - Sustainable Urban Mobility Planning\)](#) décrit en détail une démarche de planification, complète et déroulée selon un cycle, qui pourrait s'avérer trop lourde pour des villes petites et moyennes. Cependant, les petites agglomérations ont elles-aussi besoin d'outils de planification des déplacements, et la méthodologie SUMP peut également leur apporter beaucoup. Si plusieurs villes sont concentrées dans une région, un SUMP commun peut être réalisé en s'appuyant sur l'[outil POLY-SUMP](#). Voir le [CIVITAS webinar](#) pour en savoir plus.

En France, seules les villes de plus de 100 000 habitants sont obligées d'élaborer un SUMP, appelé PDU (plan de déplacements urbains). Les villes plus petites ont deux possibilités, basées sur le volontariat : développer un PDU complet, identique au PDU obligatoire, ou adopter une politique globale de déplacement au cadrage moins formel que les PDU et qui n'a pas de statut légal. Environ un tiers des petites autorités locales se sont engagées dans l'une de ces deux démarches volontaires. Le ministère français envisage actuellement d'en augmenter le nombre. Pour en savoir plus sur les PDU et les démarches volontaires, voir [ici](#).

Au Portugal, un SUMP appelé **PMT** est obligatoire pour les communes de plus de 50 000 habitants, ainsi que pour toutes les capitales de district. Il est également conseillé pour certains groupements de communes et les plus petites communes peuvent choisir de s'engager dans le même processus de PMT.

## Des ressources limitées

Les villes plus petites ont naturellement des budgets plus limités ainsi que des équipes restreintes et moins spécialisées. Beaucoup de petites villes n'ont qu'une personne



Judenburg, Autriche

responsable de la planification de la ville et des déplacements. Les processus de SUMP y sont souvent portés par la motivation, l'enthousiasme et les compétences de cette seule personne. Les projets et réseaux européens tels que [Cittaslow](#), [Eurotowns](#), [METREX](#) et [PURPLE](#) proposent un grand nombre de ressources en ligne (souvent en anglais), dont le nouveau [programme de formation en ligne de CIVITAS](#).

Mais les possibilités de formations données dans la langue locale et déclinées selon le contexte national local devraient exister également. Avec [ENDURANCE](#), nous avons proposé des conseils sur mesure, du réseautage dans les langues locales ainsi que des échanges d'expérience à destination des villes aussi bien grandes que petites. Ceci peut être particulièrement utile aux petites villes. Par exemple à [Judenburg](#) en Autriche (9 000 habitants), le support externe proposé par les projets [ADVANCE](#) et [ENDURANCE](#) a été le principal moteur pour initier le processus de SUMP. Il a ainsi aidé Judenburg à appréhender un processus assez complexe et à mieux asseoir le concept de planification urbaine durable des déplacements au sein du département technique de la ville. Un autre exemple est celui de la ville polonaise de [Tomaszów Mazowiecki](#) (65 000 habitants). Płock CIFAL, le point de contact national [ENDURANCE](#), a aidé cette ville à démarrer son processus de SUMP marqué par une association citoyenne forte, ce qui a permis de construire une vision partagée de la ville à l'horizon 2020. Voir [ici](#) pour en savoir plus.

## Attirer les actifs créatifs



Beaucoup de villes et de régions européennes font face à une population en baisse (cf ce [rapport du projet CIREs](#) ou cet [article de VOX](#)). Ce phénomène s'accompagne souvent d'un déclin des ressources humaines, des opportunités d'emplois, des services publics et des fonctions commerciales ; un déclin qui accélère encore davantage la baisse de population. Ce cercle vicieux est décrit dans le cas [des petites villes hongroises en déclin](#). D'autres villes près de grandes agglomérations ont complètement changé de caractère pour devenir des cités dortoirs, sous l'effet de la part croissante de navetteurs tournés vers l'agglomération centre et à la recherche de logements moins chers. Voir par exemple cette analyse intéressante sur [Built Environment Forum Scotland](#).

D'après le spécialiste de la revitalisation des centres-villes [N. David Milder](#), la stratégie qui consiste à attirer des entreprises extérieures qui offrent de nombreux emplois échoue très souvent. L'enjeu est en fait d'attirer de nouveaux résidents qui n'ont pas besoin d'emplois, qui apportent leurs emplois avec eux ou qui peuvent créer leur propre emploi. Les observations suggèrent que les emplois et la croissance suivent autant les actifs créatifs - tels que les experts en informatique, les architectes, les enseignants, les écrivains, les artistes et les artisans créatifs (la "force de production créative") - que les actifs créatifs sont attirés par les emplois, la croissance et les lieux attractifs. Vous pouvez lire plus à ce sujet dans [ESPON Territorial Observation - n°5](#); (la page 19 présente une liste de professions créatives). Des recommandations à destination des autorités locales sont disponibles dans la brochure [Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for Local Authorities](#) (des stratégies basées sur la créativité dans les petites et moyennes villes : recommandations pour les autorités locales).

La force de travail créative n'est pas attirée par les seules grandes villes. Les petites villes ou les milieux ruraux restent attractifs pour un nombre significatif de personnes. Ceci est notamment vrai depuis que les nouvelles technologies, les possibilités de mobilité et les rythmes de travail plus flexibles ont rendu une vie "urbaine" possible partout. En plus de cela, les petites villes et les territoires ruraux ont des atouts supplémentaires tels que la nature, le patrimoine culturel et des logements abordables. En fait, chaque ville devrait chercher sa propre identité et son argument de vente, et en faire la promotion à une échelle plus large. Voir par exemple le cas de la ville de [Roanoke](#) (98 465 habitants) aux USA, ou le projet [Soho Solo](#) qui a attiré 500 familles dans des petites villes du Gers en France.

## Des villes cyclables et marchables avec des espaces attractifs



Les espaces publics marchables, cyclables et attractifs sont devenus des arguments de vente forts pour attirer et retenir des habitants. Voir par exemple cette vidéo sur le projet [Destination Portsmouth](#) (95 000 habitants, USA), où une nouvelle politique urbaine encourage la mobilité durable dans le centre de la ville plutôt que de favoriser l'étalement urbain.

Les petites villes ont l'avantage des distances courtes, mais elles sont souvent très orientées sur la voiture. Même dans la ville de [Walhalla](#) au Danemark, très tournée vers le vélo, des [études](#) ont montré que ceci est bien la principale barrière au développement du vélo. Dans les plus petites communes, des bandes cyclables "de compétition" sont irréalistes compte tenu des distances et du nombre de cyclistes potentiels. L'accent peut être mis sur des solutions créatives, par exemple les routes qualifiées de 2-1, où les automobilistes n'ont qu'une voie, alors que les modes doux ont une voie large et bien marquée de chaque côté. Lorsque deux voitures se rencontrent, elles doivent alors se déporter pour se croiser. Les solutions de partage de l'espace fonctionnent également souvent bien, car les volumes de trafic restent faibles.

De plus en plus de villes commencent à prendre conscience de l'importance des infrastructures à destination des piétons et des vélos. Par exemple, la ville de [Torrelodones](#)



Portsmouth avant et après

(23 000 habitants) en Espagne était un exemple typique d'étalement péri-urbain porté par la voiture, jusqu'à ce qu'un SUMP soit introduit et commence à développer un réseau piéton et vélo. L'accent a été mis sur les sites clés, tels que les écoles, les centres sportifs, les lieux culturels, etc. La municipalité était assistée par le point focal national d'Endurance Gea 21. [En savoir plus sur leur stratégie ici.](#) La ville de Veenedaal (63 000 habitants) est l'une des 10 villes néerlandaises pratiquant le plus le vélo. Cette excellente [publication](#) montre comment les infrastructures pour le vélo ont été intégrées aux nouveaux quartiers résidentiels en développement à Veenedaal (ainsi qu'à d'autres villes).

## Un prise de conscience en cours



Le jour sans voiture à Ramnicu Valea

Les mesures de management de la mobilité telles que les campagnes d'information et de formation sont très utiles dans le cas des petites villes, car elles ont généralement un coût limité et un bon ratio coût – bénéfice. Le projet MMOVE a développé une [boîte à outils](#) comprenant de nombreuses mesures de management de la mobilité essayées et éprouvées par des petites villes.

Les municipalités roumaines de Ramnicu Valcea (99 000 habitants) et Odorheiu Secuiesc (34 000 habitants) ont déployé de nombreux efforts pour des activités de sensibilisation, telles que la campagne du Traffic Snake Game (« Emile le serpent mobile ») pour les enfants des écoles, le jour sans voiture et la semaine de la mobilité. En lire davantage sur les expériences de [Ramnicu Valcea](#) et [Odorheiu Secuiesc](#).

## Les solutions de transport public à petite échelle



Du fait de sa population limitée, une petite ville ne peut pas proposer les services de transport publics à haute capacité que l'on retrouve en ville. Elle doit donc trouver des solutions créatives tout en assurant de bonnes connexions en transport public vers les grandes villes. Il est également possible d'apporter d'important services aux personnes, par exemple avec les services publics en ligne, le commerce en ligne ou les consultations de santé réalisées dans des lieux (villages ou villes) différents tous les jours.

En particulier dans les zones rurales, les personnes sans accès à la voiture sont plus exposées au risque de précarité et d'isolement. La part plus importante de personnes âgées dans les territoires ruraux amplifie davantage le problème (voir par exemple [2013 Defra Rural Ageing Research](#) au Royaume-Uni). Il est simplement trop coûteux de déployer du transport public régulier. Donc le transport à la demande et les services organisés autour de communautés ou de volontaires sont des solutions envisageables.



Voici quelques ressources et exemples intéressants :

- Fiche [Transport à la demande dans les villes moyennes](#) (France)
- A Arlon (29 000 habitants), en Belgique, les citoyens peuvent appeler un bureau local de mobilité pour les aider à trouver la solution pour leur déplacement. S'il n'y a pas d'alternative, ils peuvent réserver le [service FlexiTEC](#) à la demande pour le prix d'un ticket de bus normal.
- Le réseau de transport indépendant d'Amérique propose des déplacements de porte à porte. Les clients les payent avec des crédits qu'ils gagnent en échangeant leur voiture ou en se portant volontaires pour conduire lorsqu'ils le peuvent encore. Les organisateurs sont également en lien avec des centres commerciaux ou de santé pour co-financer les voyages faits par les personnes plus âgées. Voir leur [vidéo sur YouTube](#).
- [Siilinjärvi area en Finland](#): "Service Line" est un minibus utilisé par deux centres d'accueil, et le reste du temps comme service à la demande sur appel ouvert à tous les usagers.
- La ville de Mechelen (83 000 habitants) en Belgique a récemment annoncé qu'elle allait démarrer la vente de coupons de taxi aux habitants à mobilité réduite ainsi qu'à ceux en précarité. Tous les trois mois, les usagers peuvent utiliser jusqu'à 20 coupons de 2,5 €, qu'ils achètent à 1,25 €. Un déplacement en taxi coûte 2,5 € plus 1,7 € par kilomètre.

## Gérer le transport motorisé

Dans les régions à faible densité, la voiture est souvent le seul mode pertinent voire possible afin de se déplacer d'un point éloigné vers un centre-ville. Pour que le commerce de détail d'une ville soit en mesure de rester en compétition avec les villes voisines, les centres commerciaux et les plus grandes villes, le centre-ville doit trouver un certain équilibre entre les mesures pro-voiture et les infrastructures pour la marche, le vélo et le transport public. Voir le site internet [100 façons d'aider la Grand Rue](#) ainsi que la brochure [les petites et moyennes villes passent à la vitesse supérieure](#) pour des conseils.





L'autopartage dans les petites villes est difficile, et la plupart du temps réalisé par des volontaires (voir cette [brochure du projet européen momo](#) sur l'autopartage). Il est également possible de partager la flotte de véhicules municipaux avec les habitants les soirs et les week-ends, comme le pratique la ville suédoise de [Linköping](#) (97 000 habitants) avec sa flotte de voiture au bio-gaz.

Enfin, le trafic de marchandise peut prendre une place considérable dans les petites et moyennes villes. Voici encore quelques exemples intéressants que nous avons listés :

- le projet [ENCLOSE](#) sur la logistique urbaine dans les petites et moyennes villes historiques d'Europe.
- La [note de politique générale de CIVITAS sur la logistique urbaine](#) dans les petites et moyennes villes.
- En Suède, [Borlänge](#) (50 000 habitants) et trois autres municipalités rurales ont organisé un centre de distribution en 1999 pour centraliser les livraisons de provisions à destination des écoles et des autres organisations municipales, réduisant le nombre de livraison de 75%.

## Focus sur les opportunités



Il est clair que les petites villes font face à des défis forts lorsqu'il s'agit de mobilité durable, mais qu'elles ont également beaucoup d'opportunités. Par ailleurs, leurs interactions avec les centres urbains plus importants ne doivent pas être oubliées. Pour citer le réseau PURPLE : "les problèmes sont trop souvent abordés du côté des besoins des centres urbains, et non des opportunités existants avec les secteurs péri-urbains".

## Événements à venir

- **Urban Future global conference**  
2-3 March - Graz, Austria  
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**  
17-18 March - Milton Keynes, UK  
<http://www.smartertravellive.com>
- **Smart Cities Exhibition and Conference for South-East Europe**  
5-7 April – Sofia, Bulgaria  
<http://viaexpo.com>
- **Smart Cities Summit Frankfurt**  
6-7 April – Frankfurt, Germany  
<http://smartcitiesseries.net/frankfurt/>
- **3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**  
12-13 April - Bremen, Germany  
<http://eltis.org/SUMP2016>
- **Design & the city**  
19-22 April – Amsterdam, the Netherlands  
<http://designandthecity.eu/>
- **20th European Conference on Mobility Management**  
1-3 June – Athens, Greece  
<http://ecomm2016.com/>

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