

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE 2019

MANUEL

AVEC ORIENTATIONS THÉMATIQUES ET
GUIDE POUR LES ANIMATEURS LOCAUX



#mobilityweek



Auteurs

POLIS - European Cities and Regions networking for innovative transport solutions

Dagmar Köhler

DKoehler@polisnetwork.eu

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Thomas Mourey

TMourey@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

SOMMAIRE

Introduction à ce manuel	4
Background information about the campaign	5
ORIENTATIONS THÉMATIQUES DE 2019	7
Thème de cette année : <i>Marchons ensemble!</i>	8
GUIDE POUR LES ANIMATEURS LOCAUX	30

Introduction à ce manuel

Ce manuel contient toutes les informations nécessaires à l'organisation de la **SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ** du 16 au 22 septembre 2019.

Il comprend notamment :

- ◆ les Orientations thématiques pour une explication du thème
- ◆ le Manuel pour les animateurs locaux présentant les conditions de participation à cette initiative européenne.

Le manuel commence par des informations générales sur la campagne. Il comprend également une liste de liens utiles à la fin du document.

L'objectif de cette publication est d'inciter les animateurs locaux à organiser des activités de campagne attrayantes, à mettre en œuvre des mesures permanentes pertinentes et à célébrer la Journée sans voiture.

Il comporte aussi un chapitre sur la façon de présenter sa candidature pour les Prix de la **SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ**.

Les municipalités sont libres d'adapter ces orientations au contexte local. Les informations contenues dans ce manuel ne sont pas exhaustives et de nouvelles idées sont toujours les bienvenues pour le compléter.

Background information about the campaign

La **SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ** a lieu chaque année du 16 au 22 septembre. Cette initiative européenne encourage les villes à présenter et à promouvoir des mesures de transport durable et à inviter la population à essayer des alternatives à l'utilisation de la voiture.

La Commission européenne s'est fixé deux objectifs ambitieux en matière de mobilité urbaine :

- ◆ L'élimination progressive des voitures à carburant conventionnel dans les villes d'ici 2050 ;
- ◆ Le passage à une logistique urbaine sans émissions dans les grands centres urbains d'ici 2030.

La commissaire européenne chargée des transports, Violeta Bulc, se concentre sur quatre domaines prioritaires : l'innovation, la numérisation, la décarbonisation et les personnes.

Depuis son introduction en 2002, l'impact de la **SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ** n'a cessé de croître, tant en Europe que dans le monde entier. En 2018, la campagne a battu son record de participation ; 2792 villes de 54 pays ont organisé des activités pendant la semaine.

Plus de la moitié des villes participantes ont mis en œuvre des mesures permanentes, soit un total de 8848, principalement axées sur la gestion de la mobilité, l'accessibilité et les installations cyclables nouvelles ou améliorées.

La semaine culmine avec la Journée sans voiture, où les villes participantes réservent un ou plusieurs espaces destinés entièrement aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics durant toute une journée. En 2018, 1 153 villes ont célébré la Journée sans voiture.

ORIENTATIONS THÉMATIQUES DE 2019

Les orientations thématiques présentent une explication du thème de la campagne de cette année et de l'appel à l'action («Marchons ensemble ! »), les avantages de la sécurité à pied et à vélo, les mesures politiques nécessaires pour une marche à pied et à vélo plus sûres et quelques idées d'activités autour du thème annuel.



Thème de cette année : *Marchons ensemble!*

Le mot d'ordre de la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** en 2019 est : *Marchons ensemble!* Ce slogan rappelle le thème de cette année, « Marcher et pédaler en toute sécurité » tout en mettant l'accent sur un mode de transport souvent négligé : la marche.

Avec le vélo, elle constitue l'un des deux moyens de transport les plus actifs, et ceux-ci deviendront cruciaux pour l'avenir de nos villes européennes. Il y a 50 ans, les seules personnes qui se déplaçaient à pied ou à vélo étaient celles qui ne pouvaient s'acheter une voiture. De nos jours, ce sont les villes européennes elles-mêmes qui ne peuvent plus s'offrir le luxe de déplacements uniquement en voiture. Nous n'en avons plus les moyens.

La campagne de la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** 2019 encourage tout un chacun à opter pour des modes de transport actifs ou à associer la marche et le vélo avec les transports en commun. Outre la flexibilité, la marche et le vélo présentent de nombreux autres avantages, tels que leur facilité d'accès sociale et économique, leur fiabilité, l'absence d'émissions et un impact positif sur la santé. Plus encore, les villes où prédomine la mobilité active se transforment.

Pour conserver ces avantages, la marche et le vélo doivent ÊTRE sûrs et INSPIRER la sécurité auprès du public. Les collectivités locales doivent mettre en place des infrastructures routières pour que les piétons et les cyclistes ne soient plus des « usagers de la route vulnérables », pour qu'ils puissent circuler sans danger et se sentir en sécurité dans nos villes. Une majorité de personnes choisiront de marcher ou de faire du vélo si le réseau de voiries alloue un espace suffisant aux piétons et aux cyclistes. En mettant en place des voies de circulation plus sûres pour ces derniers, les villes deviennent plus inclusives en augmentant l'espace public accessible à tous, y compris les jeunes enfants et leurs parents, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes avec bagages.

Le financement d'infrastructures sûres et confortables pour les modes de transport actifs n'est pas seulement un investissement pour ceux qui se considèrent comme piétons ou cyclistes : c'est un investissement pour la collectivité. Nous sommes tous piétons quand nous nous rendons à pied à l'arrêt d'autobus, à la gare ou à notre place de stationnement, quand nous nous promenons avec nos amis et notre famille, quand nous visitons une nouvelle ville, ou simplement quand nous traversons la rue pour faire nos courses ou rendre visite à un voisin. Des infrastructures sûres et accessibles sont un investissement pour la société.

Et n'oublions pas : nous sommes TOUS responsables du respect et de la sécurité de tous les usagers de la route.

Créez une ville piétonne et cyclable, et vous la rendrez plus agréable.

En 2019, marchons ensemble!



Les bienfaits de la marche et du vélo

Walking and cycling bring a broad range of benefits. In this section, local campaigners can find facts and figures to enable them to be better advocates for more safe walking and cycling in cities.

LES BIENFAITS POUR LA SANTÉ

Les cyclistes vivent en moyenne deux ans de plus que les non-cyclistes et prennent 15 % de jours de congé de maladie en moins¹.

25 minutes de marche rapide par jour rallongent votre espérance de vie de sept ans. Une étude de grande ampleur menée en Norvège² a suivi un groupe d'hommes septuagénaires et octogénaires et a découvert que seulement 30 minutes d'exercice quotidien comme le vélo permettaient à ces hommes de vivre jusqu'à cinq ans de plus que les hommes qui ne pratiquaient aucune activité physique.

1. CTC: Safety in Numbers. Halving the risks of cycling. <https://bit.ly/2EUEh86>

2. Holme, I., & Anderssen, S. A. (2015). Increases in physical activity is as important as smoking cessation for reduction in total mortality in elderly men: 12 years of follow-up of the Oslo II study. British Journal of Sports Medicine, 49(11), 743-748.

LES AVANTAGES POUR L'ENVIRONNEMENT

Un citoyen qui parcourt 8 km à vélo pour se rendre au travail, quatre jours par semaine, évite 3220 km de conduite par an, soit l'équivalent de 380 litres d'essence et 750 kg d'émissions de CO₂³.

Une personne qui effectue cinq trajets aller et retour de moins de 2 km par semaine en marchant au lieu de prendre sa voiture réduit son empreinte carbone de 86 kg par an (Potter 2004 ; étude citée par la Fédération européenne de cyclisme).

Les usagers de l'automobile sont généralement exposés à des niveaux de pollution deux fois plus élevés que les piétons et les cyclistes.⁴ Cet écart est principalement dû au fait qu'un environnement fermé (tel que l'intérieur d'une voiture) est sujet à une plus forte concentration de polluants en suspension dans l'air qu'un environnement ouvert. De plus, comme le vélo est souvent le mode de déplacement le plus rapide dans les zones urbaines - surtout en période de pointe - les cyclistes passent moins de temps dans la circulation et, de ce fait, sont moins affectés par la pollution.

La pollution de l'air réduit-elle à néant les bienfaits du vélo et de la marche pour la santé? Non, car les avantages pour la santé l'emportent sur les risques. Une étude montre que les effets bénéfiques du vélo et de la marche sur la santé ne sont compensés

3. <http://bit.ly/2L2zF3l>

4. Dons, Evi & Int Panis, Luc & Van Poppel, Martine & Theunis, Jan & Wets, Geert. (2012). Personal exposure to Black Carbon in transport microenvironments. Atmospheric Environment.



♥♥♥ +2ans



25min
♥♥♥ +7ans



↓ 750 kg
CO₂



↓ 86 kg



Moins de transports motorisés dans les zones urbaines et des modes plus actifs peuvent améliorer les relations sociales et renforcer les interactions entre voisins

qu'après 7 heures de vélo ou 16 heures de marche dans un environnement urbain moyen. (Tainio ea. 2016)⁵

LES AVANTAGES SOCIAUX

Les personnes qui vivent dans une rue sans circulation automobile directe connaissent et aident leurs voisins dans une bien plus grande mesure que celles vivant dans des rues à forte circulation. Des transports moins motorisés dans les zones urbaines et des moyens de circulation plus actifs peuvent améliorer les liens sociaux et stimuler l'interaction entre voisins. (Source : Aldred/University of Westminster)

En fait, 20 piétons peuvent marcher dans l'espace occupé par une voiture. (The Ramblers Association, 2010)

La marche est un élément clé de presque tous les trajets de transport public, de sorte que l'amélioration des infrastructures piétonnes profite aux transports publics. Une étude démontre qu'une ville dont le maillage urbain est orienté vers les transports en commun génère une augmentation significative de la demande potentielle de transports publics.⁶

5. Tainio, M., Nazelle, A. D., Gotschi, T., Rojas-Rueda, D., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., Woodcock, J. (2016). Can Air Pollution Negate the Health Benefits of Cycling and Walking? *Journal of Transport & Health*, 3(2).

6. García-Palomares, J. C., Sousa Ribeiro, J., Gutiérrez, J., & Sá Marques, T. (2018). Analysing proximity to public transport: the role of Street network design. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 76, 102-130.

LES AVANTAGES POUR LA SÉCURITÉ

Les avantages du vélo pour la santé l'emportent sur les risques pour la sécurité avec un facteur de 20 pour 1.⁷

La sécurité en chiffres : l'augmentation du nombre de piétons et de cyclistes rend la marche et le vélo plus sûrs. Ce phénomène s'explique par le fait que les automobilistes s'attendent toujours à rencontrer davantage de piétons et de cyclistes. Par exemple, le risque d'incident en marchant dans une localité où il y a deux fois plus de piétons est réduit de 66 %.⁸

De plus, le vélo n'est pas aussi dangereux qu'on le pense généralement. Bien que chaque décès soit toujours un de trop, en moyenne au Royaume-Uni, on ne compte qu'un décès pour 32 millions de kilomètres parcourus à vélo. Cette distance représente 800 fois le tour de la terre.⁹

Les experts estiment que nous devrions marcher au moins 6000 pas par jour pour améliorer notre santé et 10000 pour perdre du poids. Cela semble beaucoup, mais en se rendant au travail à pied et en restant actif tout au long de la journée, on atteint rapidement ce résultat.

<https://bit.ly/2JLZ0uy>

7. Mayer Hillman (1993) Cycling and the promotion of health, *Policy Studies*

8. Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9(3), 205-209

9. European Cyclists' Federation (ECF), <https://bit.ly/2NDaRkZ>



↓ 66%
risque d'accident

Temps passé dans les magasins locaux



LES AVANTAGES ÉCONOMIQUES

En rendant les rues plus conviviales pour les piétons et les cyclistes, on génère des avantages économiques tangibles pour les commerces locaux, les restaurants, etc. De nombreux exemples montrent que la diminution de la circulation automobile, la réduction des places de stationnement, ou la fermeture d'une rue aux voitures profitent aux entreprises locales.

Par exemple, depuis la mise en œuvre du nouveau plan de circulation de Madrid et de son règlement d'accès aux véhicules urbains (UVAR) dans le centre-ville, les achats en décembre 2018 ont augmenté de 9,5 % sur la Gran Via (sans voiture), de 8,6 % à Madrid Central et de 3,3 % dans l'agglomération.¹⁰

De même, au Royaume-Uni, une enquête a montré qu'après la mise en place d'une nouvelle infrastructure piétonne dans un quartier londonien, 66 % des piétons ont déclaré qu'ils faisaient plus d'achats et 90 % des commerces locaux ont convenu que les changements apportés à la rue avaient entraîné une augmentation générale des achats.¹¹

Une étude¹² menée par la Fédération Française de Cyclisme (Fubicy) et le CNRS, avec le soutien du gouvernement français, a montré que les

10. El País, El gasto en Navidad aumentó un 8,6% en Madrid Central frente al 3,3% en el resto de la ciudad, 22. Januar 2019, <https://bit.ly/2Hr8r6n> + <https://bit.ly/2EZVYU8>

11. Living Streets, 2018, The Pedestrian Pound, <http://bit.ly/2FkflgO>

12. Fubicy and ADEME, 2003, 'Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité', study led by Fubicy, with the cooperation of ADEME. Dossier du vélo urbain n°6, August 2003 – publication Ademe n°4841

automobilistes ne passent en moyenne que 53,7 % du temps passé par les piétons dans les commerces de proximité. Les cyclistes passent plus de temps dans les commerces de proximité que les automobilistes : en moyenne 60,4 % du temps passé par les piétons dans les commerces de proximité. Les piétons et les cyclistes ont tendance à entrer plus souvent dans les magasins locaux que les automobilistes.

Outre les retombées économiques pour les commerçants locaux, la mobilité active se traduit également par des économies considérables pour les particuliers. Une étude belge¹³ réalisée à la demande du gouvernement régional de Bruxelles a montré que le Bruxellois moyen remplaçant la voiture par un vélo économisait 2853 € par an. Ce montant comprend les coûts tels que l'entretien, les taxes et le carburant, sans même intégrer les coûts d'achat.



€2,853
épargne/année

13. Transport & Mobility Leuven. (2012). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

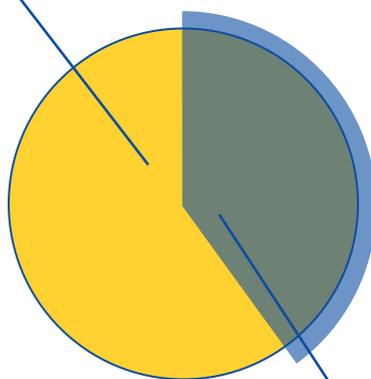
Les actions à long terme dans les villes européennes

Que peuvent faire les collectivités locales pour promouvoir l'utilisation des modes de transport actifs? Voici quelques exemples d'activités et de mesures que les villes peuvent mettre en place.

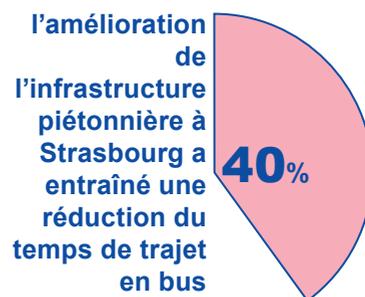
Il existe un potentiel considérable de déplacements à pied et à vélo dans les villes où les distances sont généralement courtes. À titre d'exemple, les Londoniens effectuent en transports motorisés (voiture, moto, taxi ou transports publics) près de 2,4 millions de trajets quotidiens qu'ils pourraient réaliser à pied (moins de 2 kilomètres). 40 % de ces voyages prendraient moins de 10 minutes de marche pour la plupart des gens. Une étude a identifié 1,2 million de trajets motorisés supplémentaires qui pourraient être partiellement parcourus à pied (par exemple en conduisant ou en prenant le bus de/vers une gare ferroviaire).¹⁴

Par conséquent, des investissements doivent être réalisés dans les infrastructures pour la marche et le vélo afin de valoriser ce potentiel. Or, les décideurs politiques et administratifs européens redoutent souvent une congestion accrue lors de l'introduction de mesures en faveur de la marche et du vélo dans leurs villes. Plusieurs études de cas publiées par le projet FLOW¹⁵ montrent néanmoins que la création d'infrastructures pour piétons ou cyclistes permet de réduire les embouteillages. Par exemple, l'introduction d'infrastructures piétonnes mieux adaptées à Strasbourg a permis de réduire de 40 % la durée des trajets en bus.

2.4 millions de voyages par jour en mode motorisé



40% prendrait la plupart des gens moins de 10 minutes à pied



l'amélioration de l'infrastructure piétonne à Strasbourg a entraîné une réduction du temps de trajet en bus

Plusieurs types de mesures peuvent être prises pour promouvoir le vélo et la marche, et pour sécuriser ces modes de mobilité.

LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Si l'on veut planifier de manière cohérente la pratique de la marche et du vélo dans les villes et harmoniser celle-ci avec la stratégie globale de mobilité urbaine, il est nécessaire d'adopter des plans ou des stratégies spécifiques. Ces documents de planification peuvent faire partie du Plan de mobilité urbaine durable (PMUD) d'une ville ou être intégrés à celui-ci.

En Pologne, Cracovie a été la première ville à adopter en 1993 une politique de transport durable visant une meilleure utilisation de l'espace et un traitement équitable des différents modes de transport. À cette fin, la ville a été divisée en trois zones (A, B et C). Toutes les zones A ont été réservées aux piétons et aux cyclistes, les zones B ont permis un accès limité aux véhicules motorisés et les zones C ont été principalement réservées à la circulation automobile. Dans toutes les zones, un des objectifs majeurs était de rendre la ville plus accessible aux personnes à mobilité réduite. Cracovie a donc mis en place des systèmes d'information vocale aux feux de circulation. Certains trottoirs ont été abaissés à des intersections et des ascenseurs ont été installés aux grands carrefours à plusieurs niveaux. Sur certains trottoirs, des structures tactiles ont été posées pour indiquer aux aveugles les carrefours proches. Cette infrastructure améliorée a profité à tous les utilisateurs, et pas seulement aux personnes à mobilité réduite.¹⁶

Le canton de Bâle, en Suisse, a intégré la marche et le vélo au cœur de son Plan de mobilité urbaine durable. Ce document stratégique prévoit d'associer la mise en œuvre d'infrastructures et d'actions de sensibilisation. Parmi les mesures les plus visibles, on compte la création d'un pont cyclable et piétonnier au-dessus d'une intersection dangereuse, l'augmentation du nombre de places de stationnement pour vélos dans les grands centres de transport public ou des campagnes de planification personnalisée des transports.

14. Transport for London, 2017, Analysis of Walking Potential

15. Flow Quick Facts: <https://bit.ly/2ve8wjS>

16. European Commission, 2017, Health Equity Pilot Project, Walkability in Kraków, <http://bit.ly/2L2NDCr>

En outre, l'attribution de rôles de «Préposés aux piétons» et de «Préposés aux cyclistes» au sein du personnel de l'administration municipale, comme dans le cas de Vienne¹⁷, peut aider à mieux planifier et coordonner les plans et actions de mobilité active.

L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

Lorsque l'on parle d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes, il est essentiel de prévoir des trottoirs et des pistes cyclables larges, confortables, sans danger et bien entretenus.

Au centre de Paris, un nouvel espace sans voiture de huit hectares a été créé le long de la Seine pour la marche, le vélo et les loisirs.¹⁸ Jusqu'à une époque récente, la zone était une voie rapide saturée le long du fleuve avec une forte circulation de véhicules à moteur. Six mois après l'ouverture des quais aux cyclistes et aux piétons, Paris a enregistré 1349 voitures en moins (28,8 %) par jour dans son centre-ville (chiffres de février 2017 par rapport à ceux de 2016). Ce projet s'inscrit dans un contexte d'investissements importants dans les pistes cyclables et l'instauration de grandes zones de 30 km/h, de «zones de rencontre» de 20 km/h et de zones piétonnes.¹⁹



Les infrastructures cyclables et piétonnes ne sont pas réservées aux grandes villes comme Paris. Des villes moyennes comme Vitoria-Gasteiz (Espagne), Groningue (Pays-Bas) ou Graz (Autriche) prennent des mesures innovantes pour rendre la mobilité active aussi facile et confortable que possible.

Vitoria-Gasteiz a été pionnière dans la mise en œuvre du concept des «superblocs»²⁰. La ville a été divisée en plusieurs îlots à l'intérieur desquels

17. Ville de Vienne: <https://bit.ly/2Gsa5kw>

18. Paris Info: <https://bit.ly/2ZtFVpS>

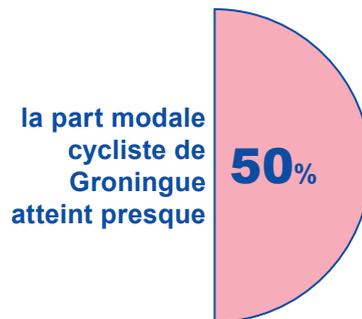
19. Villes sans particules fines: <https://bit.ly/21RNv7J>

20. Actions CIVITAS: <https://bit.ly/2Utclrn>



la priorité a été donnée aux personnes se déplaçant à pied ou à vélo. Les voitures et les transports en commun ont été déplacés des pâtés de maisons vers les routes avoisinantes. En 2014, après la mise en place des superblocs, Vitoria-Gasteiz a atteint une proportion de 67 % pour les modes de transport actifs.²¹

Dans la ville de Groningue, dans le nord des Pays-Bas, des infrastructures cyclables ont été développées depuis les années 70 pour donner aux cyclistes des avantages non négligeables par rapport aux automobilistes. Ces infrastructures comprennent plusieurs «rues cyclables» qui sont des rues conçues comme des pistes cyclables, mais sur lesquelles les voitures sont également autorisées à circuler. Ce type d'aménagement améliore grandement la sécurité des cyclistes. La municipalité continue d'innover en matière d'infrastructures cyclables avec l'installation de pistes cyclables chauffées et de feux de circulation intelligents donnant la priorité aux cyclistes.²² Selon le gouvernement central des Pays-Bas, la part du vélo à Groningue atteint presque 50 % des moyens de transport.²³



Graz a adopté une stratégie globale pour promouvoir la mobilité active par des investissements dans les infrastructures cyclables et des campagnes d'information. Le réseau cyclable de la ville est composé de 123 km de pistes cyclables, en plus de 800 km de zones cyclables de 30 km/h. La ville possède également l'une des plus grandes zones piétonnes contiguës du monde (6 % du centre-ville).²⁴ Il en résulte une forte répartition modale pour le cyclisme et la marche : 20 % pour chaque mode de transport²⁵.

21. EPOMM: <https://bit.ly/2XGygCZ>

22. The Guardian, How Groningen invented a cycling, <https://bit.ly/2emxN54>

23. Ministry of Infrastructure and water management, 2018, Cycling Facts, <https://bit.ly/2vqpzAF>

24. Villes sans particules fines : <http://www.sootfreecities.eu/sootfreecities.eu/public/city/graz>

25. EPOMM: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=1&list=1

Une ville plus petite, Igoumenitsa (Grèce), lauréate du prix SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ de l'an dernier, a amélioré son réseau cyclable (création de nouvelles voies, extension, rénovation, signalisation des voies existantes) et développé des systèmes publics de location et de partage de vélos. La municipalité a également créé et agrandi des rues piétonnes, amélioré les trottoirs, les traversées des routes et les passages piétons.

LE STATIONNEMENT CYCLABLE

La mise à disposition de solutions adéquates de stationnement pour vélos est essentielle pour promouvoir le cyclisme urbain, pour créer une connexion avec les transports publics, ou simplement pour permettre aux gens de marcher dans le centre-ville après y être arrivés avec ce moyen de transport.

De nombreuses villes européennes investissent dans des parkings à vélos et créent parfois des structures de grande dimension pour répondre à la demande. À Utrecht, aux Pays-Bas par exemple, le parc à vélos prévu sous la gare pourra accueillir 12500 vélos d'ici fin 2020.²⁶ Bien que leurs résultats puissent paraître moins spectaculaires, les villes bulgares sont très actives dans l'installation de nouveaux parcs à vélos, puisque la réglementation nationale sur le stationnement a imposé depuis 2016 la création de ce type de parcs à différents emplacements dans les zones urbaines. Cette réglementation s'applique aux zones résidentielles (1,5 place de parking par appartement), aux résidences étudiantes (1 place de parking pour 2 lits), aux immeubles de bureaux (1 place de parking pour 100 m² de bureaux), aux commerces (1 place de parking pour 35 m²) et bien sûr, aux stations de transport public (1 place de stationnement pour 30 personnes/heure), entre autres dispositions.²⁷

La conception innovante des installations de stationnement pour vélos est une caractéristique des villes européennes comme Hradec Králové en République tchèque, où une «tour de stationnement» entièrement automatisée a été construite en 2015.²⁸ La tour de sept étages permet de loger en toute sécurité plus de 110 vélos dans un espace de seulement 8 m × 8 m. Elle est située à proximité

26. City of Utrecht: <http://bit.ly/2MWtOPV>

27. ECF, 2018, Making Buildings Fit for Sustainable Mobility, <https://bit.ly/2UKIPVF>

28. ENDURANCE, 2015, Bike Tower – Automatic Parking System for Bikes, <https://bit.ly/2lCoE8y>

directe de la gare, de sorte que le parking est visible et permet aux résidents de se déplacer en toute sécurité par des modes de transport durables.

LA MISE EN ŒUVRE DE NOUVEAUX OUTILS POUR LA MARCHÉ ET LE VÉLO

augmentation du nombre d'élèves se rendant à l'école à Gdansk à la suite d'un jeu de mobilité active



L'utilisation d'applications mobiles et d'autres dispositifs électroniques peut aider les villes à mobiliser leurs populations et les inciter à marcher et pédaler davantage. La municipalité de Gdansk (Pologne) a organisé un jeu de mobilité active dans plusieurs écoles locales. Les élèves pouvaient enregistrer leurs déplacements à pied et à vélo en touchant leurs cartes personnalisées sur des capteurs électroniques.

Trois mois après la campagne, le nombre d'élèves se rendant à l'école à pied a atteint 57,4 %, contre 48,4 % auparavant.²⁹ À Bologne, l'application Bella Mossa³⁰ récompense les cyclistes et les piétons avec des prix tels que des billets de cinéma ou des boissons gratuites dans les bars partenaires. L'application permet à la municipalité de garder 15000 utilisateurs actifs sur une base régulière.

La mise en service de vélos électriques contribue à promouvoir l'utilisation de la bicyclette pour les longs trajets et rend le vélo plus accessible, par exemple aux personnes âgées. En incluant les vélos électriques dans leurs parcs de vélos en libre-service, les villes peuvent les rendre accessibles à tous. Deux excellents exemples sont donnés par Milan, avec son programme BikeMi³¹ et Madrid, avec son programme BiciMAD³². Ces villes proposent respectivement 1150 et 2028 vélos électriques à leurs habitants. Alors que la flotte de Madrid est 100 % électrique, les vélos électriques et classiques de Milan partagent les mêmes stations d'accueil.

29. Fiche d'information SWITCH: <https://bit.ly/2XFwvG5>

30. Bonne pratique REFORM <https://bit.ly/2GuwwFS>

31. Site web de BikeMi : <https://www.bikemi.com/en/service-info/info/whats-bikemi.aspx>

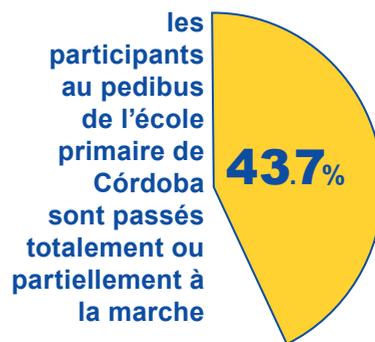
32. Site web de BiciMAD : <https://www.bicimad.com/index.php?s=que>

RÉGLEMENTATION ET SENSIBILISATION

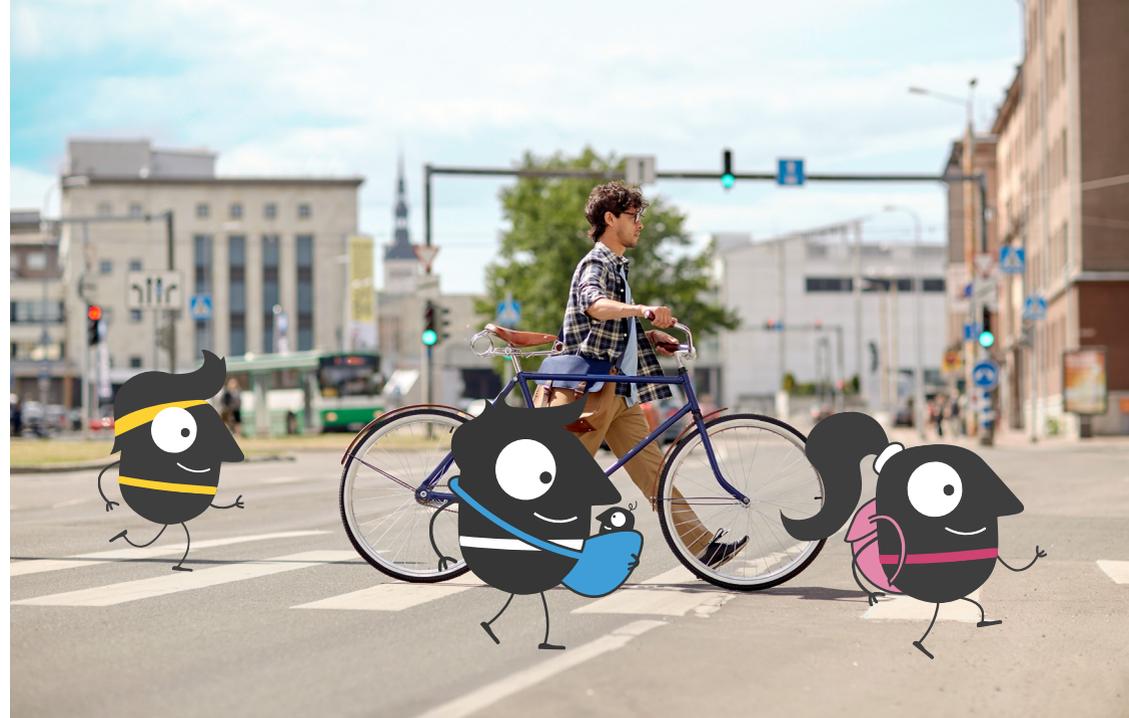
En plus de rendre le cyclisme et la marche plus sûrs, la création de zones à 30 km/h peut également diminuer la circulation automobile et, par conséquent, réduire le bruit et les émissions dans certaines zones. En Allemagne, les ministres des Transports ont approuvé des modifications législatives visant à faciliter l'instauration de zones à 30 km/h le long des routes principales à proximité des écoles, des jardins d'enfants et des hôpitaux. Jusqu'à présent, ces zones étaient limitées aux zones résidentielles.

L'initiative School Streets vise à accroître la sécurité et l'autonomie en matière de transport des enfants qui fréquentent les écoles primaires de Bolzano. L'initiative prévoit une restriction horaire pour l'accès en automobile à certaines rues autour d'une école pendant une courte période (par exemple, 15 minutes) pendant les heures de pointe et correspondant aux horaires de début et de fin des classes. Cela empêche efficacement les parents de déposer et de récupérer leurs enfants en voiture aux portes de l'école. Bolzano compte environ 6000 écoliers du primaire, dont les trajets représentent 80 % de tous les déplacements sans voiture à l'intérieur de la ville. Ainsi, si les 6000 enfants se rendaient à l'école en voiture, il faudrait compter au moins 4800 déplacements supplémentaires sur le réseau routier aux heures de pointe. Cela équivaut à 8 % du volume total quotidien des déplacements en automobile.³³

Une étude pilote sur un service de pédibus (c'est-à-dire, un autobus pédestre) pour une école primaire de Cordoue (Espagne) a montré que 43,7 % des participants sont passés complètement ou partiellement de la voiture particulière à la marche. Selon une étude de Kingham et Ussher (2007), les pédibus scolaires peuvent contribuer à renforcer le sentiment d'appartenance à la



33. FLOW, 2018, The role of walking and cycling in reducing congestion, <https://bit.ly/2a01oAX>



communauté et aider les enfants à développer des aptitudes sociales dès leur jeune âge. Le concept se généralise actuellement dans plusieurs pays, dont l'Irlande, où des villes comme Dublin, Waterford et Limerick encouragent cette bonne pratique.

Les campagnes de marche et de vélo ne ciblent pas seulement les enfants. À Bruxelles, des campagnes de sensibilisation telles que « Bike to Work »³⁴ ou « Bike Experience »³⁵ ont contribué à un transfert de mode de transport vers le vélo et la marche est mise à l'honneur grâce à l'extension de la zone piétonne centrale à 50 hectares, soit la deuxième en Europe.

34. Site web Bike to Work : <https://www.biketowork.be/>

35. Site web Bike Experience : <https://bikeexperience.brussels/>

Quelles activités organiser pour promouvoir la multimodalité ?



Utilisez les réseaux sociaux et impliquez la population locale :

- Encouragez la pratique de la marche et du vélo sur vos réseaux sociaux. Utilisez le slogan mobilisateur de cette année et le hashtag correspondant : *Marchons ensemble!* #WalkWithUs
- Challenge de marche : lancez une campagne sur les réseaux sociaux et impliquez les commerçants locaux. Pendant le week-end, demandez aux participants combien de temps il leur faudra pour se rendre à pied à leur café ou parc préféré. Et vérifiez s'ils ont raison! Il est fort à parier qu'ils auront surestimé ce temps. Et pendant qu'ils y sont, ils peuvent faire leurs courses ou prendre un bon café et un gâteau, puis prendre un autre chemin pour rentrer chez eux.
- Organisez un concours de selfies sur les réseaux sociaux, et voyez qui affiche des photos de soi en utilisant les modes de mobilité les plus actifs pour aller de A à B afin de remporter le prix! Le prix peut être matériel ou un service lié à la marche et/ou au vélo.



La marche et le vélo ne se limitent pas à la question des transports, il s'agit aussi de relier les personnes :

- La mobilité active est bon marché et doit être accessible à tous. Montrez qu'une ville équipée pour la marche et le vélo est également accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Invitez les participants à partager leur expérience de la marche et du vélo. Par exemple, les «champions» de la mobilité active peuvent accompagner les volontaires dans leurs déplacements quotidiens pendant une semaine et leur montrer les meilleurs itinéraires.

- Dans les entreprises et les écoles, demandez aux participants d'indiquer où ils vivent sur une carte. Les personnes qui empruntent les mêmes itinéraires peuvent se déplacer ensemble à pied ou en vélo!
- Organisez des concours de mobilité active au sein ou entre les lieux de travail, les quartiers et les écoles afin d'encourager chacun à faire du vélo et à marcher davantage. Proposez une incitation effective à laisser sa voiture à la maison : offrez un prix de valeur (par exemple, un vélo ou un jour de congé supplémentaire).
- Travaillez avec d'autres villes et participez à un concours inter-villes, via une application mobile commune. Qui entreprendra le plus d'actions?
- Il existe vraiment de nombreux modes de transport actifs : la marche, le vélo, le vélo électrique, le vélo cargo, la trottinette et même le roller, le skateboard ou le hoverboard. Prévoyez un «point de mobilité active» temporaire où la population pourra tester de nouveaux modes de mobilité.
- Mettez en place un système d'information participative temporaire. Les usagers pourront y écrire sur des panneaux d'information la distance et le temps nécessaire pour atteindre un point particulier à pied ou en vélo.
- Beaucoup de citoyens ne connaissent leur ville qu'en voiture. Organisez des «circuits alternatifs» à pied ou à vélo et aidez-les à découvrir la ville autrement, comme des touristes dans leur propre ville!
- Profitez de la semaine d'activités pour créer des parcs «pop-up» ou des lieux de rencontre «pop-up». Au lieu de places de stationnement, le public y aura la possibilité de faire de nouvelles rencontres et de s'amuser!



Mobilisez les résidents et les intervenants locaux pour améliorer la marche et le vélo tout au long de l'année :

- Utilisez la campagne pour mener une enquête auprès des habitants de votre ville sur ce qu'ils pensent de la marche et du vélo dans votre ville, sur les changements qu'ils aimeraient voir et sur ce qui pourrait les convaincre de laisser la voiture à la maison. Si votre ville mène un processus de consultation, par exemple pour un plan de mobilité urbaine durable, la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** est l'occasion idéale pour lancer cette opération!
- Coopérez avec les opérateurs locaux de vélo en libre-service et proposez de bonnes offres pendant la semaine d'activités. Septembre est un bon moment pour prendre de nouvelles habitudes de déplacement à l'école ou au travail.
- Il existe de nombreuses applications mobiles pour rendre la pratique de la marche et du vélo plus confortable et plus attrayante. Pourquoi ne pas travailler avec l'une de ces applications pour encourager la population à marcher et pédaler davantage? ³⁶
- Collaborez avec les médias pour obtenir un reportage régulier sur les radios locales. Certaines stations de radio offrent des tarifs réduits pour les initiatives locales, mais vous pouvez peut-être même négocier une couverture ou un parrainage gratuit.
- Travaillez avec les compagnies de train et/ou de transport public de votre ville et assurez-vous que la population est encouragée à se rendre à pied ou à vélo à leur gare. Un parc à vélos fonctionnel et facile à utiliser peut certainement vous aider.

36. <http://mobilityweek.eu/eu-initiatives/social-biking-challenge/>



L'éducation est essentielle pour accroître la part de la marche et du vélo à long terme :

- Plus tôt les enfants découvrent la marche et le vélo en ville, plus ils favoriseront ces modes de déplacement et s'y tiendront quand ils seront adultes. Élaborez des outils pédagogiques et des jeux en collaboration avec les écoles, et faites de ces jeunes la génération de la mobilité active.
- Les constructeurs se sont efforcés de rendre les voitures plus lourdes (SUV) et les véhicules de transport de marchandises moins dangereux en cas de collision avec des piétons ou des cyclistes. De nombreux accidents sont évités, car les nouveaux véhicules sont désormais équipés de systèmes de détection des piétons et des cyclistes. D'autres améliorations comprennent la vision directe pour les conducteurs de camions et de fourgonnettes. Présentez des exemples de véhicules plus sûrs en collaboration avec les propriétaires de parcs de véhicules locaux et sensibilisez la population.
- Organisez une campagne de sensibilisation des enfants et des adultes sur les réflecteurs, qui réduisent jusqu'à 85 % le risque d'accident. Inspirez-vous de la « Journée nationale des réflecteurs » du Danemark : Distribuez des réflecteurs de sécurité et organisez une « Course de réflecteurs ».



Adaptez votre langage et vos messages :

- Pour encourager la mobilité à pied ou à vélo, utilisez des arguments qui ont un impact clair sur la vie quotidienne de la population : c'est moins cher, c'est une activité sportive gratuite, c'est plus rapide que la voiture. Les arguments liés à la santé ou à l'environnement sont parfois trop abstraits.
- Encouragez le respect mutuel entre tous les modes de transport et rappelez aux automobilistes que les piétons et les cyclistes sont les plus vulnérables.

- Pour promouvoir la marche et le vélo, utilisez les infrastructures existantes, confortables et agréables, et encouragez un comportement respectueux.
- Ne parlez pas trop de sécurité ; dans l'esprit des gens, la sécurité routière implique la notion de danger.
- Lorsque vous réglemez l'accès des véhicules à certaines zones, vous ne les fermez pas (aux voitures), vous les OUVREZ à tous!



Soyez ambitieux

- Organisez une journée sans voiture dans toute la ville.
- Comme la Journée sans voiture tombe cette année un dimanche (22 septembre), vous pouvez concevoir et promouvoir une offre alternative pour les familles et les touristes, en les invitant à tester toutes les options de mobilité. Comme vos rues seront libérées des voitures, vous pouvez organiser un festival, comme celui de Vienne <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival/>
- Pourquoi ne pas battre un record du monde? Il y a beaucoup de records du monde à établir ou à battre. Utilisez votre imagination et établissez un record du monde de mobilité active avec vos habitants!
- Inspirez-vous de la « Boîte à activités » préparée par le coordinateur national allemand de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ.
- Parmi les idées : lancer un concours de photos avec des habitants reproduisant la célèbre photo de l'album Abbey Road des Beatles sur... un passage piéton. Pourquoi ne pas participer au concours photo européen? Vous trouverez d'autres idées originales (en allemand) sur <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-downloads>
- Choisissez quelques idées parmi les meilleurs exemples recensés par la Fédération européenne du cyclisme : <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141223-Map-of-Ideas.pdf>

Ressources

European Commission

DG MOVE https://ec.europa.eu/transport/home_en

- Urban Mobility: <https://bit.ly/2kLbVDu>
- Road Safety, Walking and Cycling as Transport Modes <https://bit.ly/2TIOFeg>
- Cycling: <https://bit.ly/2I77OOO>

European organisations, platforms and projects

CIVITAS: <https://civitas.eu/>

- Thematic Group: Car-Independent Lifestyles: <https://bit.ly/2UISIWM>
- CIVITAS INSIGHT, The high potential of walking: <https://bit.ly/2KPuky6>
- CIVITAS INSIGHT, Accessible mobility: enabling independent living for all: <https://bit.ly/2Gx7DdO>

Eltis: <http://www.eltis.org/>

Walk 21: <https://www.walk21.com/>

European Cyclists Federation: <https://ecf.com/>

- ECF Map of ideas: <https://bit.ly/2Civt4e>

FLOW: <http://h2020-flow.eu/>

- FLOW Quick Facts: <https://bit.ly/2ve8wjS>

ISAAC, Pedbike planner: <https://www.pedbikeplanner.eu/#home>

National and local initiatives and good practices

- Activity box (and other materials) developed by the German EUROPEANMOBILITYWEEK National Coordinator: <https://bit.ly/2Br5Lmz>
- Vienna's platform for walking: <https://www.wienzufuss.at/> and cycling: <https://www.fahrradwien.at/>
- Transport for London. Economic benefits of walking and cycling: <https://bit.ly/2qQvqYO>

GUIDE POUR LES ANIMATEURS LOCAUX

Le guide des animateurs locaux explique les trois critères de participation (activités pendant la semaine, mesures permanentes et Journée sans voiture) et comment s'inscrire en ligne. Il comprend également un chapitre sur les prix de la SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ.

LES TROIS CRITÈRES DE PARTICIPATION

Toute ville d'Europe ou d'au-delà est invitée à participer à la SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ. Son inscription en ligne sera approuvée à condition de répondre à au moins l'un des critères suivants:

- ◆ L'organisation d'activités durant la semaine du 16 au 22 septembre, en tenant compte du thème annuel.
- ◆ La mise en œuvre d'au moins une nouvelle mesure permanente qui contribue au passage de la voiture particulière à des moyens de transport durables. Les mesures mises en œuvre au cours des 12 derniers mois sont également éligibles à condition qu'elles soient promues au cours de la semaine du 16 au 22 septembre.
- ◆ L'organisation de la Journée sans voiture, de préférence le 22 septembre, en réservant une ou plusieurs zones exclusives aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics pendant au moins une journée entière (1 heure avant et 1 heure après les heures de bureau).

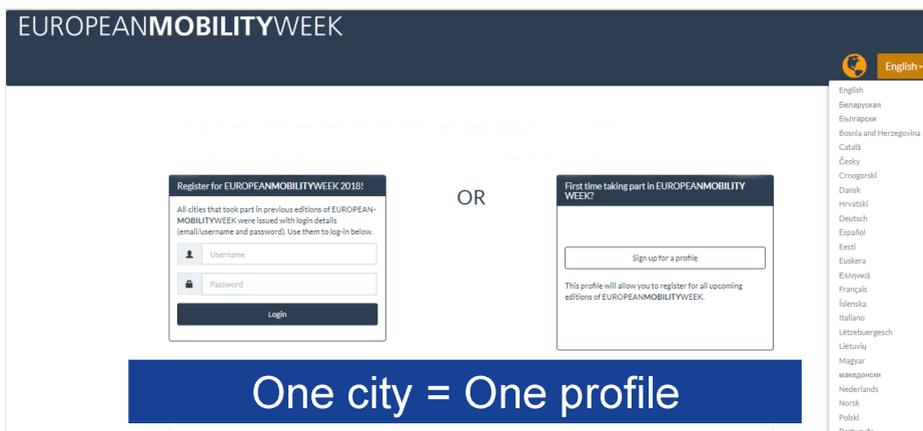
Seules les villes qui s'engagent à respecter les trois critères ci-dessus deviendront des «Participants d'or» et seront éligibles pour les prix de la SEMAINE EUROPEENNE DE LA MOBILITÉ (voir le chapitre ci-dessous).

COMMENT S'INSCRIRE EN LIGNE

Rendez-vous sur le site www.mobilityweek.eu et cliquez sur le bouton d'inscription.

The screenshot shows the 'Multilingual registration' page for European Mobility Week 2019. The page features a dark blue header with the text 'EUROPEAN MOBILITY WEEK 16-22 SEPTEMBER 2019' and a 'Subscribe to our e-newsletter' button. Below the header is a navigation menu with links for 'About', 'Useful Resources', 'Participants', 'MOBILITYACTIONS', 'Mobility Awards', and 'Latest Updates'. The main content area is split into two columns: a dark blue column for 'ARE YOU A CITY?' and a yellow column for 'ARE YOU AN NGO, BUSINESS, OR SCHOOL?'. The 'ARE YOU A CITY?' section includes text about testing new forms of clean mobility and a note that registration for 2019 is to be opened soon. The 'ARE YOU AN NGO, BUSINESS, OR SCHOOL?' section encourages businesses, NGOs, schools, and other actors to register their MOBILITYACTION online, with a 'Register your MOBILITYACTION' button. A small cartoon character is visible in the bottom left corner of the page.

Après une première inscription ou une connexion au compte de l'année dernière, vous devez remplir le formulaire d'inscription en ligne. Vous pouvez choisir votre langue.



Les villes doivent fournir les informations suivantes :

- ◆ Les activités organisées durant la semaine du 16 au 22 septembre.
- ◆ Les mesures permanentes mises en œuvre au cours des 12 derniers mois et promues au cours de la semaine du 16 au 22 septembre.
- ◆ Les informations sur les zones fermées à la circulation routière pendant la Journée sans voiture et les activités organisées pendant cette manifestation.
- ◆ Les initiatives liées à l'UE auxquelles votre ville participe également.

Une fois l'inscription en ligne terminée, votre Coordinateur national validera votre candidature. Lorsque celle-ci est approuvée, un e-mail de confirmation automatique vous sera envoyé. Ce n'est qu'à cette étape que la participation de votre ville sera publiée en ligne sur la page « Participants ».

Participating cities

54 Participating countries in 2018 (total cities: 2792)

	Albania	8
	Andorra	1
	Argentina	4
	Austria	559
	Belarus	66
	Belgium	97
	Bosnia and Herzegovina	6
	Bulgaria	25
	Croatia	16
	Cyprus	2
	Czech Republic	30
	Ecuador	2
	Estonia	6
	Finland	23
	France	55
	Georgia	1
	Germany	52
	Greece	62



Vous serez en mesure de mettre à jour les informations fournies à tout moment jusqu'à la fin du mois de septembre.

Si nécessaire, vous pouvez facilement mettre à jour votre profil de ville avec le nom et l'adresse électronique du responsable local de la campagne de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ au sein de la municipalité. Si votre ville a déjà un profil, mais que vous ne vous souvenez pas des détails de connexion ou de l'adresse électronique, vous pouvez contacter votre Coordinateur national ou le Secrétariat européen pour obtenir de l'aide.

La signature de la Charte n'est obligatoire que si vous postulez pour le Prix de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ.

COMMENT LANCER VOTRE CAMPAGNE

Commencez par analyser le thème annuel, en observant ce qu'il implique et en identifiant une approche qui convient à votre ville et au contexte national. Donnez la priorité aux bonnes pratiques qui existent déjà. Vous pourrez peut-être voir comment ces pratiques pourraient être amplifiées ou développées davantage, puis prévoir des changements pour les améliorer.

Obtenez un soutien politique. Si votre autorité locale éprouve des difficultés à établir un lien avec le thème annuel parce qu'elle ne le perçoit pas comme étant pertinent pour votre ville, demandez à votre Coordinateur national une lettre d'appui.

Ne soyez pas trop polémique ou négatif dans les messages que vous choisissez de transmettre. S'il n'est pas réaliste de s'attendre à ce que les voitures particulières, les camions et autres véhicules disparaissent des routes pour lutter contre les effets économiques négatifs du transport individuel motorisé, nous pouvons pourtant démontrer que le public et les entreprises disposent d'une variété d'options pour déplacer et transporter des marchandises.

Rassemblez vos preuves. Recueillez les informations et les chiffres qui justifient la mobilité durable dans votre ville. Utilisez-les comme preuve pour mettre en valeur vos messages auprès de différents groupes cibles.

Établissez des partenariats efficaces. La réalisation d'une mobilité intelligente et durable est un processus de longue haleine qui exige non seulement un soutien politique, mais aussi des partenariats engagés. Les autorités locales sont encouragées à conclure de tels partenariats et à impliquer autant que possible les acteurs locaux. Chaque autorité locale doit rechercher des partenaires locaux pertinents pour les différents événements et coordonner la préparation de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ en étroite collaboration avec ceux-ci.

Par conséquent, les municipalités doivent établir des partenariats avec les organisations (publiques) de transport, les associations environnementales, sanitaires et sportives, les entreprises locales (y compris leurs contacts externes, c'est-à-dire leurs clients, fournisseurs, partenaires), les médias (locaux), etc.

Les entreprises manifestent souvent le désir de participer, de montrer qu'elles acceptent leur responsabilité dans la lutte contre le changement climatique et de prendre soin de la collectivité et de la santé de leurs employés. Les autorités locales doivent utiliser ces ressources pour obtenir l'adhésion du plus grand nombre de partenaires.

Les entreprises, organisations et autres partenaires potentiels qui ne sont pas éligibles pour contribuer à la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ (16-22 septembre), mais qui prévoient d'organiser des activités complémentaires au cours de l'année, peuvent s'inscrire individuellement. Grâce aux ACTIONSD'EMOBILITÉ, ces organisations peuvent aller sur www.mobilityweek.eu/about-mobilityactions et enregistrer leur action.

Appuyez-vous sur les initiatives existantes. Que ce soit à l'échelle locale, régionale ou nationale, il y a forcément un certain nombre d'initiatives existantes qui se rapportent d'une manière ou d'une autre au thème de votre campagne. En harmonisant vos actions avec celles-ci, vous pouvez renforcer votre argumentation, amplifier vos messages et réduire vos efforts.

ACTIVITÉS MENÉES DURANT LA SEMAINE DU 16 AU 22 SEPTEMBRE

Les villes sont invitées à privilégier le thème annuel de la campagne lors de l'élaboration de leur programme. Cependant, elles peuvent organiser des activités sur des sujets spécifiques liés au transport urbain durable. Voici quelques exemples d'activités qui sont mises à l'honneur régulièrement.

Lancement officiel de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ

Les événements publics et médiatiques du 16 septembre forment l'occasion idéale pour lancer la campagne. Lors d'un événement de lancement, vous pouvez :

- ◆ Signer la Charte en public avec un représentant politique pour montrer votre engagement.
- ◆ Lancer les mesures permanentes prévues par la ville.
- ◆ Instaurer des offres spéciales telles qu'un billet avec des tarifs spéciaux pour les transports publics.
- ◆ Organiser une visite guidée à pied ou un important rassemblement de cyclistes.

Et n'oubliez pas d'inviter les médias, les partenaires et la population à l'avance !

Activités autour des transports en commun

Tous les acteurs des transports en commun peuvent utiliser la campagne comme une occasion de promouvoir des solutions multimodales, prouvant que celles-ci peuvent offrir une véritable alternative à la voiture particulière.

Vous trouverez ci-dessous un ensemble d'activités liées aux transports publics.

- ◆ Les déplacements en transports en commun : lancer des offres spéciales, offrir des boissons après le travail aux arrêts proches ou dans les bus, mettre en place un défi pour les usagers quotidiens, organiser un débat entre les opérateurs de transports publics et les usagers, informer les passagers sur les systèmes de partage de véhicules et le covoiturage, etc.
- ◆ Des transports en commun accessibles : travailler avec des organisations pour les personnes handicapées, des activités avec des fauteuils roulants ou des bandeaux pour faire comprendre aux autres les défis auxquels sont confrontées les personnes à mobilité réduite, etc.
- ◆ La communication avec les clients et le personnel : réaliser des enquêtes pour connaître la satisfaction et les attentes des usagers, organiser des visites au bureau de contrôle des transports publics avec des explications sur la fréquence, la vitesse et les itinéraires, préparer une exposition de transports publics innovants avec des essais de nouveaux véhicules propres et intelligents, etc.

Activités autour du vélo

Le vélo est lié à tous les aspects qui font une « ville vivable ». Le vélo économise de l'espace et de l'énergie et ne cause ni bruit ni pollution de l'air.

Toutes les propositions d'activités énumérées ici visent à attirer l'attention sur les avantages du vélo.

- ◆ Les déplacements quotidiens en vélo : mise en place d'un point d'information, mise en place d'un « partenariat » nouveaux cyclistes/ cyclistes expérimentés, organisation d'une journée « En vélo au boulot », offre de petits-déjeuners pour les cyclistes au travail, utilisation des applications disponibles pour les défis cyclistes, participation au Social Biking Challenge, etc.
- ◆ Les services et infrastructures cyclistes : travailler avec les clubs cyclistes locaux, offrir un service de réparation de vélos, diffuser des informations sur les itinéraires cyclables sûrs, organiser un tour sur une piste cyclable récemment inaugurée, demander aux clubs cyclistes locaux ou à la police de donner aux vélos un numéro de série contre le vol, etc.
- ◆ Le cyclisme, c'est la mode : organiser une exposition de nouveaux modèles et prototypes de vélos, organiser un défilé de vêtements de cyclisme ou développer des kits de cyclisme, etc.



Activités autour de la marche

Bien que parfois ignorée, la marche est un moyen de transport important. Les activités proposées peuvent être organisées facilement.

- ◆ Les trajets quotidiens à pied : encourager les entreprises à récompenser le personnel qui se rend au travail à pied (par exemple, en offrant un petit-déjeuner, des incitations pécuniaires ou des congés payés supplémentaires), demander au directeur général de faire une promenade dans les rues autour du ou des bâtiments de l'entreprise afin d'évaluer l'accessibilité pour les piétons, etc.
- ◆ Des rues animées : inviter les conseillers municipaux à explorer la ville à pied pour évaluer les problèmes tels que les obstacles physiques, les trottoirs dégradés, les stationnements illégaux, les décharges d'ordures, etc.
- ◆ La « Journée du stationnement » : invitez les résidents à faire un usage créatif des espaces de stationnement, plantez des arbres dans les rues moins attrayantes, invitez les commerçants à se joindre à la campagne.
- ◆ Les écoles : les enfants sont accompagnés par des officiels de haut niveau sur leur trajet quotidien à l'école, tout type de compétition ou d'activité, comme le Jeu du serpent est une bonne idée, ainsi que l'utilisation des nouvelles technologies pour s'engager avec les enfants, etc.
- ◆ Les voies vertes : organisez des randonnées pédestres ou cyclistes,

ou des pique-niques, sur les voies vertes existantes et non officielles (avec précautions), avec l'accompagnement de représentants locaux.

Promotion de l'utilisation responsable de la voiture

Ceux qui ont besoin d'utiliser leur voiture à certaines fins peuvent également contribuer à un environnement urbain plus durable.

Un large éventail d'activités est envisageable, comme cela est indiqué ci-dessous. Cela va de la conduite prudente et sûre à l'augmentation du nombre de passagers par voiture (covoiturage).

- ◆ Offrez aux automobilistes coincés dans les embouteillages une « balle anti-stress » ou d'autres objets pour les sensibiliser aux conséquences de leur comportement.
- ◆ Invitez les auto-écoles à offrir des séances de formation sur l'efficacité énergétique (éco-conduite).
- ◆ Encouragez l'éco-conduite auprès des conducteurs professionnels comme les chauffeurs de bus scolaires, les chauffeurs de taxi, les chauffeurs d'entreprises et d'institutions, etc.
- ◆ Lancez une campagne avec les stations-service locales pour encourager le contrôle régulier de la pression des pneus (une pression inférieure à 0,4 bar signifie une augmentation de la consommation de carburant de 10 %).
- ◆ Organisez des concours où les automobilistes remettent leur permis de conduire pour une certaine période de temps et reçoivent un billet de transport public en retour.
- ◆ Lorsque vous diffusez des informations sur la circulation à la radio locale, demandez aux conducteurs de changer leurs habitudes et de combiner la voiture avec d'autres modes de transport s'ils veulent éviter les embouteillages.
- ◆ Lancez des programmes de véhicules en libre-service et de covoiturage.
- ◆ S'il n'y a pas de système de véhicules en libre-service dans votre ville, lancez une enquête pour identifier les utilisateurs potentiels d'un futur programme.
- ◆ Organisez une exposition où le public peut voir et tester des véhicules propres, électriques, hybrides et au gaz naturel.
- ◆ Assurez-vous que le maire puisse utiliser un véhicule électrique pendant la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** pour attirer l'attention des médias.



Activités liées au fret urbain

La mobilité durable ne concerne pas seulement la manière dont nous nous déplaçons à l'intérieur de nos villes, mais aussi la manière dont nous transportons nos marchandises. Afin de promouvoir le fret urbain durable, vous pouvez organiser un tour en vélo cargo, une exposition de moyens de livraison, lancer de nouveaux schémas de partage de vélos cargo, gérer la logistique de votre événement en vélo cargo, etc.

Selon les recherches de la Vrije Universiteit Brussel et l'expérience du projet Cyclelogistics, entre 50 % et 70 % des mouvements de marchandises dans les villes européennes pourraient être confiés à des vélos (cargo).

Créez un espace réservé aux livraisons. Une plateforme ou un parking situé à l'extérieur de la ou des zones sans véhicules motorisés pourrait être réservés aux livraisons de marchandises destinées aux magasins. Des véhicules propres livreraient ensuite ces marchandises à leurs destinataires.

Promotion de la gestion de la mobilité

La gestion de la mobilité peut être un outil puissant pour obtenir un changement de comportement. Pendant la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ**, les autorités locales peuvent établir des partenariats avec les écoles et les entreprises et mettre en œuvre des plans de mobilité scolaire et des plans de trajets quotidiens domicile-travail.

Afin d'encourager le changement de comportement, vous pouvez organiser des activités telles que la promotion du transport durable dans les bulletins d'information des entreprises, la remise de prix pour les entreprises durables, la mise en place d'un groupe de travail des employés ou d'un coordinateur sur les questions de mobilité, etc.

Activités liées aux PMUD

La **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** est une excellente occasion d'éveiller l'intérêt pour les plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Vous pouvez organiser plusieurs activités pour promouvoir votre PMUD :

- ◆ Organiser une exposition sur les scénarios possibles pour le développement des transports.
- ◆ Organiser une conférence sur le plan de mobilité urbaine.
- ◆ Organiser des réunions de quartier sur la mobilité urbaine.
- ◆ Présenter/mettre en œuvre certaines des mesures du plan de mobilité urbaine (nouvelles lignes d'autobus, nouvelles installations de parcs relais, pistes cyclables, plans verts pour les trajets quotidiens, centres de mobilité, etc.

Loisirs et activités conviviales

Les activités de loisirs pourraient donner l'occasion de découvrir la ville en toute sécurité et d'en profiter dans un environnement plus calme et sans voiture. Néanmoins, la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** doit rester centrée sur les transports urbains, et non sur le sport ou la culture.

- ◆ Des services de navettes spéciales pour explorer la ville.
- ◆ Des visites organisées par des guides touristiques ou des clubs de randonnée.
- ◆ Des rallyes piétons en partenariat avec des magasins de sport, des écoles, des associations, etc.
- ◆ Des clés d'hôtel qui permettent également l'accès aux transports en commun ou à des vélos en libre-service.
- ◆ Organisation de concerts gratuits, de représentations théâtrales, de spectacles de rue, d'artistes, de clowns, etc. dans les espaces publics.
- ◆ Prévoyez un mur blanc sur la place principale pour recueillir les opinions du public.
- ◆ Demandez aux associations sportives locales et/ou aux commerces et entreprises d'organiser des activités sportives dans les rues.
- ◆ Offrez des promenades en utilisant des modes de transport spécifiques tels que les voitures hippomobiles, les trains touristiques, les bateaux solaires, etc.



Activités liées à la santé

Les conséquences des transports sur la santé touchent la majorité de la population, et en particulier les groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes âgées.

Les services de santé locaux, les compagnies d'assurance maladie, les associations médicales et les organisations sportives peuvent être des partenaires appropriés pour l'organisation de la mobilité et des activités de santé.

- ◆ Demandez au réseau de surveillance de la qualité de l'air, à l'agence de l'environnement et/ou de l'énergie (AEE) ou aux centres d'information et de documentation sur le bruit (INCE, CIDB) de mettre en place une exposition sur l'air et le bruit.
- ◆ Demandez à la police et/ou aux centres de contrôle technique automobile de proposer des tests antipollution sur les véhicules dans les parkings.
- ◆ Invitez les organismes d'assurance maladie à fournir des informations sur les bienfaits de l'activité physique pour la santé, sur la façon d'intégrer l'activité physique dans la routine quotidienne, etc.
- ◆ Demandez à un hôpital ou à des médecins d'offrir des « bilans de santé » (tension artérielle, circulation, poids, masse osseuse, etc.) pour

encourager la sensibilisation à la santé.

- ◆ Utilisez un appareil portable de mesure de la qualité de l'air, qui pourrait être utilisé pendant différents modes de transport.

LES MESURES PERMANENTES

Une liste actualisée des mesures permanentes sera affichée sur le formulaire en ligne lors de votre inscription. Ce chapitre n'est qu'une introduction à la longue liste de mesures permanentes que votre ville peut mettre en œuvre.

Les villes participantes sont invitées à présenter de nouvelles mesures permanentes qui contribuent au transfert modal de la voiture particulière vers des moyens de transport respectueux de l'environnement.

Dans la mesure du possible, au moins une de ces mesures doit être une réaffectation permanente de l'espace routier en faveur de la marche, de la bicyclette ou des transports publics, par exemple, des trottoirs plus larges, une nouvelle voie pour les cyclistes ou les autobus, un nouveau système de modération de la circulation, une limitation de vitesse plus faible.

Ces mesures n'ont pas besoin d'être coûteuses. Elles témoignent de l'engagement de la collectivité locale en faveur d'une mobilité urbaine durable. Exemples de mesures permanentes envisageables:

Transports publics

- ◆ Amélioration et extension du réseau de transport public (voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation, nouveaux arrêts, nouvelles lignes, nouvelles zones réservées, etc.)
- ◆ Augmentation de la fréquence, introduction de services express, etc.
- ◆ Utilisation de véhicules propres pour les flottes de transport public (électrique, hybride, gaz naturel, etc.).
- ◆ Billetterie multimodale.
- ◆ Services intégrés pour les différents modes de transport public.
- ◆ Négocier les arrêts près des principaux lieux de travail avec les opérateurs.
- ◆ Autoriser l'embarquement des vélos dans les transports publics aux heures creuses.
- ◆ Construction de nouveaux supports à vélos aux arrêts de transport en commun.
- ◆ Adapter les arrêts de bus.



- ◆ Avoir des horaires et d'autres informations dans des formats accessibles (gros caractères, braille, format audio, etc.).
- ◆ Adapter les infrastructures pour permettre l'accessibilité (autobus à plancher surbaissé, ascenseurs, rampes d'accès, etc.).
- ◆ Assurer l'information sur le niveau d'accès par le biais de sites web, d'applications mobiles, de brochures, etc.
- ◆ Introduire de nouveaux styles d'horaires, de sites web ou d'applications, des services d'information multimodaux ouverts et découvrir ce que pensent les clients.

Les installations pour vélos

- ◆ Amélioration du réseau cyclable et des installations (extension, rénovation, signalisation, stationnement, serrures, etc.).
- ◆ Création de systèmes de vélos publics ou en libre-service.
- ◆ Mettez en place un point d'information sur le vélo ou un stand pour donner de l'information aux employés, aux propriétaires, aux visiteurs, etc.
- ◆ Prévoyez des vestiaires et des douches pour les cyclistes.
- ◆ Mettez en place des parkings à vélos sûrs et abrités.
- ◆ Achetez des vélos pour un parc de vélos public ou d'entreprise.
- ◆ Établissez un service public de réparation de vélos.
- ◆ Réinstallez le stationnement pour vélos à l'entrée des bâtiments de l'administration publique, des bureaux, des centres commerciaux, etc.

Zones piétonnes

- ◆ Création ou agrandissement de zones piétonnes.
- ◆ Amélioration des infrastructures : passerelles, trottoirs, passages pour piétons, éclairage, etc.
- ◆ Réattribution ou piétonisation de l'espace public.

Nouvelles formes d'utilisation et de possession des véhicules

- ◆ Lancement de programmes de covoiturage et de véhicules en libre-service.
- ◆ Utilisation responsable de la voiture (éco-conduite, etc.).
- ◆ Utilisation de véhicules (plus) propres.
- ◆ Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Distribution du fret

- ◆ Nouvelle réglementation pour la distribution du fret.
- ◆ Utilisation de véhicules (plus) propres.
- ◆ Création de plateformes de déchargement pour le transfert de fret.

Stationnement

- ◆ Aménagement de nouvelles zones de stationnement ou de zones de stationnement interdit.
- ◆ Application plus stricte des règles de stationnement.
- ◆ Communication d'informations sur la réglementation en matière de stationnement.
- ◆ Instauration d'horaires de travail flexibles pour réduire les embouteillages aux heures de pointe.
- ◆ Attribution des meilleures places de stationnement (les plus proches de l'entrée) aux covoitureurs.
- ◆ Offre d'une garantie de retour au domicile aux covoitureurs en cas d'urgence.
- ◆ Réimplantation du stationnement à l'écart de l'entrée du bureau.

Dispositifs de modération du trafic et d'accès réduit

- ◆ Programmes de réduction de la vitesse à proximité des écoles.
- ◆ Réduction des zones de stationnement extérieures.
- ◆ Création de parcs relais.
- ◆ Restriction permanente de l'accès aux centres-villes.

Accessibilité

- ◆ Lancement de plans d'accessibilité.
- ◆ Création d'installations pour les personnes à mobilité réduite.
- ◆ Suppression des obstacles architecturaux.
- ◆ Abaissement et élargissement des trottoirs.
- ◆ Création de trottoirs tactiles et de rampes pour fauteuils roulants.
- ◆ Installation de dispositifs sonores dans les feux de circulation.

Gestion de la mobilité

- ◆ Adoption de plans de déplacement en milieu professionnel et scolaire.
- ◆ Création de centres de mobilité et de services d'information.
- ◆ Élaboration de matériel pédagogique.
- ◆ Plans de mobilité urbaine en concertation avec les acteurs locaux.
- ◆ Attribution d'incitations et de primes aux employeurs.
- ◆ Faciliter l'accès au monde des affaires ou à d'autres domaines sociaux.



LA JOURNÉE SANS VOITURE

La Journée sans voiture offre une excellente occasion d'expérimenter de nouveaux modèles de circulation et de transport durable. Cependant, il est nécessaire d'organiser cette journée bien à l'avance, car la fermeture des rues à la circulation peut représenter un véritable casse-tête bureaucratique.

Quand a lieu la journée sans voiture ?

Nous invitons toutes les villes européennes à continuer à organiser la Journée sans voiture à sa date d'origine : le 22 septembre.

Si elle correspond mieux à l'objectif de l'événement, elle peut être déplacée à n'importe quel autre jour de la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ** (16-22 septembre). Il est aussi possible d'organiser plus d'une journée sans voiture pendant la semaine.

Si votre ville organise une journée récurrente sans voiture tout au long de l'année (c'est-à-dire en mars ou en juin), nous vous conseillons de l'enregistrer comme **ACTION DEMOBILITÉ**.

Définition d'une journée sans voitures ?

Une ou plusieurs zones sans voiture peuvent être définies à l'intérieur d'une ville. Ces zones seront fermées à la circulation automobile pendant la majeure partie de la journée (c'est-à-dire une heure avant et une heure après les heures habituelles de bureau).

Seuls les piétons, les cyclistes, les transports publics et les véhicules propres, tels que le GPL (gaz de pétrole liquéfié), les VGN (véhicules au gaz naturel), électriques, etc. y seront admis.

Si plusieurs zones sont définies, des voies piétonnes peuvent les relier. Ces zones sans voiture peuvent également être complétées utilement par une zone tampon contenant des informations spécifiques pour les automobilistes.

Pourquoi est-il important de participer à la Journée sans voiture ?

La journée sans voiture est l'un des trois critères de participation à la **SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ**, et elle est obligatoire si votre ville souhaite poser sa candidature pour le Prix.

Mais la Journée sans voiture représente bien plus encore. De nombreuses villes profitent de l'occasion pour aménager des zones piétonnes pendant la journée et organiser de grands événements ouverts dans l'espace public libéré.

Au-delà de l'aspect festif, l'événement constitue le moment idéal pour montrer aux résidents à quoi peut ressembler un centre-ville ou un quartier sans voiture.

De plus, la Journée sans voiture a un impact : <https://bit.ly/2YMZCHX>. Mesurez la qualité de l'air et le bruit le jour même, la veille et le lendemain. Communiquez les résultats aux habitants. Montrez-leur que leur changement de comportement et l'acceptation d'un mode de vie moins dépendant de la voiture fait partie de la solution. Il en va de la lutte contre le changement climatique, de l'amélioration de notre santé et de la qualité de vie dans nos villes.

Comment définir l'espace sans voiture ?

L'emplacement et la taille de la ou des zones sans voiture doivent être choisis avec soin, en tenant compte du contexte local. Ces zones peuvent servir à :

- ◆ donner plus de visibilité à des questions spécifiques (bruit, qualité de l'air, etc.) ;



- ◆ présenter ou mettre à l'essai les mesures prévues (par exemple, une zone piétonnière permanente) ;
- ◆ cibler des groupes spécifiques (enfants, travailleurs, etc.) ;
- ◆ mettre en valeur l'engagement des entreprises situées dans la région.

Lorsque vous choisissez la ou les zones pour organiser la Journée sans voiture, vous devez tenir compte du nombre de visiteurs dans cette zone lors d'une journée « normale » et du nombre prévu de visiteurs supplémentaires pendant la Journée.

Les installations de stationnement requises dans le secteur environnant doivent également être prises en compte.

Si votre ville définit plusieurs zones sans voiture, veillez à les relier.

Comment garantir une zone sans voiture tout en accordant des dérogations ?

L'accès aux zones sans voiture sera surveillé et des barrières seront installées. L'assistance de l'autorité de la circulation urbaine, de la police et d'autres membres du personnel des autorités locales sera nécessaire.

Il convient d'établir une liste restreinte des véhicules autorisés. En plus des véhicules plus propres (GPL, GNV, électrique, etc.), des dérogations peuvent être accordées aux professionnels de santé, aux personnes handicapées et aux travaux de réparation urgents.

Les services d'urgence (police, pompiers, ambulance) et les travailleurs de l'électricité ou du gaz seront automatiquement admis dans la zone.



Les demandes de dérogation non prévues dans la liste ci-dessus doivent être adressées au service municipal compétent. Elles doivent néanmoins être réduites au minimum.

Les résidents doivent être invités à déplacer leur voiture la veille pour dégager les rues. Il peut être nécessaire de prévoir des parcs de stationnement spéciaux et de signer des contrats avec des exploitants de parking.

Une autre solution consiste à permettre aux résidents de conduire leur voiture hors de la zone, mais pas de revenir avant une heure précise. Ils doivent alors laisser leur voiture dans un parc de stationnement.

Les livraisons sont autorisées jusqu'à une certaine heure (à préciser) conformément aux conditions générales. Pour les commerçants qui ont besoin de livraisons de jour, une zone de chargement peut être créée à l'extérieur de la zone. La marchandise sera livrée à partir de ce point par des vélos cargo ou des véhicules propres.

Quels sont les modes alternatifs à proposer lors de la Journée sans voiture ?

Les transports publics sont la façon la plus immédiate et la plus efficace de se déplacer pendant la Journée sans voiture. Les actions suivantes sont favorisées :

- ◆ Une fréquence plus élevée des rotations.
- ◆ Une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

- ◆ Des tarifs spéciaux ou le transport gratuit.
- ◆ Des initiatives spécifiques (stationnement et billets d'autobus ou d'autobus et de train combinés, billets offrant des réductions dans les cinémas, les piscines, etc.).

Il vaut également la peine d'utiliser des services de navettes pour relier les parkings au centre-ville ou à des itinéraires spécifiques (tour de ville, périphérique, etc.).

Des véhicules plus propres (GPL, GNV et électriques) peuvent être utilisés à l'intérieur de la zone sans voiture pour la livraison de marchandises ou pour le transport de personnes handicapées.

Les vélos représentent également une grande partie des alternatives :

- ◆ Impliquez les groupes et clubs cyclistes locaux.
- ◆ Proposez la location de vélos dans les parcs relais, les gares ferroviaires, les arrêts de bus, etc.
- ◆ Combinez autobus et vélo ou stationnement et billets de vélo.
- ◆ La possibilité d'échanger un vélo en prêt contre des clés de voiture ou un document d'immatriculation est également une bonne initiative.
- ◆ Prévoyez des installations de stationnement couvertes pour vélos et surveillées par du personnel.
- ◆ Définissez des itinéraires cyclables sûrs et bien marqués à l'extérieur des zones sans voiture.
- ◆ N'oubliez pas l'utilisation de vélos cargo pour la logistique de votre événement et plus encore !

Où laisser votre voiture ?

Les parcs relais

Pour encourager les habitants à quitter leur voiture et à utiliser les transports publics, des parkings sécurisés peuvent être mis en place dans les banlieues. Ces parkings doivent être surveillés par un préposé et les heures d'ouverture doivent correspondre aux heures d'ouverture de la Journée sans voiture. Ils peuvent être gratuits ou non (par exemple, stationnement et autobus combinés ou ticket de stationnement et de bicyclette). Les parkings qui ne sont pas situés le long des lignes régulières de transport public doivent être desservis par des navettes spéciales.

Parkings de proximité

Des parkings spéciaux doivent être aménagés à proximité des zones sans voiture pour ceux qui ont besoin d'utiliser leur voiture. Ces parkings peuvent servir à déposer un passager, pour un stationnement de courte durée (moins d'une heure), pour faciliter le covoiturage, pour livrer des marchandises, etc. Ils ne doivent pas être utilisés comme parking à long terme et ils doivent être dotés de personnel de gardiennage pour la journée. Des navettes peuvent être assurées à partir de ces parkings jusqu'au centre-ville.

Parkings des résidents

Des parkings doivent être réservés à l'usage des résidents. Ils doivent être situés à l'intérieur ou à proximité des limites des zones interdites aux voitures. Ils doivent être ouverts uniquement la veille de l'événement et le rester jusqu'au lendemain. Des frais de stationnement spécifiques peuvent être appliqués pour encourager les résidents à laisser leur voiture sur les parkings pendant toute la journée. Les détails sont à convenir avec les exploitants de parking.

Quels sont les meilleurs partenaires pour l'organisation d'une journée sans voiture ?

L'organisation de la Journée sans voiture peut susciter des inquiétudes chez certains commerçants. C'est pourquoi il faut déployer des efforts particuliers pour les impliquer à un stade précoce.

- ◆ Communiquez spécifiquement aux commerçants par le biais d'un document officiel contenant des informations personnalisées sur la façon de se rendre au centre-ville sans voiture.
- ◆ Associez le nom d'un arrêt de bus, de tramway ou de métro à un magasin.
- ◆ Faites la promotion des magasins du centre-ville dans la publicité de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ (par exemple, en plaçant les logos des magasins sur la carte de la zone sans voiture).
- ◆ Créez un espace réservé aux livraisons et utilisez des véhicules propres à cette fin.
- ◆ Distribuez des tickets de transport public dans les magasins.
- ◆ Encouragez les commerçants à occuper l'espace public, récupéré par l'interdiction des véhicules, comme une extension de leur espace de vente (terrasses ou espace pour les étals dans la rue). Notez cependant que la Journée sans voiture ne doit pas se transformer en un vaste événement commercial organisé à des fins de marketing.

PEU IMPORTE CE QUE VOTRE VILLE FAIT CETTE ANNÉE, SOYEZ ATTENTIFS AUX POINTS SUIVANTS

Pour garantir une synergie au niveau européen et donner au public le sentiment de faire partie d'un mouvement mondial, n'oubliez pas ce qui suit :

- ◆ Appliquez les directives visuelles de manière cohérente : <http://www.mobilityweek.eu/communication-toolkit/>
- ◆ Soyez créatif, proposez de nouvelles mesures et activités et partagez-les avec votre Coordinateur national ou avec le Secrétariat européen. <http://www.mobilityweek.eu/contact/>
- ◆ Valorisez le hashtag #semainedelamobilité et suivez les comptes officiels sur :
Facebook www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek
Twitter <https://twitter.com/mobilityweek>
Instagram <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/>
YouTube www.youtube.com/user/europeanmobilityweek
Flickr www.flickr.com/photos/europeanmobilityweek
- ◆ Utilisez les réseaux sociaux en gardant à l'esprit les points suivants :
 - Partagez du contenu pertinent pour votre public.
 - Corrigez les erreurs, mais faites-le avec respect (distinguez les faits des opinions).
 - Interagissez, parlez des succès de vos partenaires et sympathisants.
 - Ne spammez pas.
 - Vérifiez l'orthographe et revérifiez les liens de tout ce que vous publiez.
 - Ne vous engagez à aucune action, sauf si vous y êtes autorisé.
- ◆ Envoyez des lettres d'information aux groupes cibles les plus sensibles (commerçants, entreprises, habitants des zones sans voiture) pour les informer sur la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ et les inviter à participer à son organisation.
- ◆ Abonnez-vous à notre newsletter bimestrielle. <http://www.mobilityweek.eu/newsletter/>
- ◆ Impliquez les employés municipaux dans l'organisation de la campagne, incitez les membres du personnel à utiliser davantage les modes de transport durables et lancez un plan de transport quotidien durable pour eux.
- ◆ Suivez et évaluez vos actions (nombre de nouveaux usagers des transports publics grâce à une activité donnée, nombre de personnes décidant d'abandonner la voiture après la campagne, chiffres sur l'amélioration de la qualité de l'air, réduction du bruit, opinion publique)

- ◆ sur vos plans et actions, etc.).
- ◆ Reliez vos activités aux initiatives européennes connexes (Projet EDWARD - Journée européenne sans mort sur les routes, Semaine européenne du sport, CIVITAS, Convention des Maires, etc.).
- ◆ Exploitez d'autres ressources utiles disponibles en ligne (dépliants, affiches, guides des meilleures pratiques). <http://www.mobilityweek.eu/campaign-resources/>

Tous les documents de communication sont disponibles en anglais. Le présent manuel, la brochure annuelle, l'affiche et la vidéo de la campagne sont disponibles dans toutes les langues officielles de l'UE.

LES PRIX DE LA SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

Le Prix de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ est décerné aux autorités locales qui ont été jugées les plus actives dans la sensibilisation à la mobilité durable lors de la dernière édition de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ (16-22 septembre).

Depuis 2017, il est réparti en deux catégories : un prix pour les grandes municipalités et un autre pour les petites municipalités.

Il vise à promouvoir des campagnes réussies et à faire prendre conscience de la nécessité d'une action locale dans le domaine de la mobilité urbaine durable.

Les finalistes sont récompensés lors d'une cérémonie prestigieuse à Bruxelles en mars et sont présentés dans différentes vidéos et publications.

Critères d'éligibilité

Les mêmes critères s'appliquent pour les deux catégories.

Les autorités locales sont éligibles pour le prix de la SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ si :

1. Elles se sont enregistrées en ligne sur www.mobilityweek.eu
2. Elles ont renvoyé la Charte signée.
3. Elles constituent des « Participants en or », car elles remplissent les trois critères :



L'organisation d'activités pendant la semaine désignée et en relation avec le thème annuel.

La mise en œuvre d'au moins une nouvelle mesure permanente visant à réduire l'utilisation de la voiture particulière.

L'organisation de la Journée sans voiture.

4. Elles sont situées dans l'UE-28, les pays candidats à l'adhésion à l'UE, les pays candidats potentiels qui font partie du Processus de stabilisation et d'association (PSA), les pays de l'Espace économique européen (EEE) ou les pays de la zone européenne de libre-échange (AELE). Il s'agit des pays suivants : l'Albanie, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, Chypre, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, le Kosovo¹, la Lettonie, le Liechtenstein, la Lituanie, le Luxembourg, la Macédoine, Malte, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Serbie, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Turquie.

Critères d'évaluation

Un jury indépendant composé d'experts en mobilité urbaine évaluera :

1. La qualité des activités qui reprennent le thème annuel.
2. Le plan d'action pour les événements et la participation du public.
3. La stratégie de communication.

¹ Cette désignation est sans préjudice des positions sur le statut et est conforme à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies ainsi qu'à l'avis de la CIJ sur la déclaration d'indépendance du Kosovo.

4. L'impact de la ou des mesures permanentes.
5. La portée des partenariats avec les parties prenantes locales.

Procédure de candidature

Les autorités locales qui souhaitent poser leur candidature pour le prix de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ doivent :

- ◆ Remplir le formulaire de demande en anglais, en fournissant les renseignements demandés.
- ◆ Soumettre le formulaire de candidature de la manière indiquée sur le site web de la campagne.
- ◆ Joindre une copie numérisée de la Charte signée.
- ◆ Fournir une carte de la zone fermée à la circulation automobile pendant la Journée sans voiture.
- ◆ Envoyer une sélection de supports tels que des images (en bonne résolution), des vidéos, des outils de communication et des coupures de presse.
- ◆ Le tout doit être envoyé entre le 23 septembre et le 23 octobre.

Cérémonie de remise des prix

La cérémonie de remise des prix de la SEMAINEEUROPÉENNEDELAMOBILITÉ se tient à Bruxelles en présence du Commissaire européen aux transports. Elle a généralement lieu en mars. Au cours de la cérémonie, il est également remis le Prix pour la planification de la mobilité urbaine durable.

Les autorités locales lauréates recevront chacune une vidéo promotionnelle d'une durée maximale de trois minutes pour présenter leurs réalisations en tant que champions du transport urbain durable en Europe.

LIENS CONNEXES

Site web et documents de l'Union européenne

- ◆ European Commission - Mobility and Transport portal <https://bit.ly/1epTAXu>
- ◆ European Commission - Clean transport, Urban transport <https://bit.ly/2US0w8o>
- ◆ European Commission - Sustainable Transport <https://bit.ly/2vjGggO>
- ◆ European Commission - Intelligent Transport Systems (ITS) <https://bit.ly/2fSaRtl>

Rapports et études scientifiques

- ◆ CIVITAS www.civitas.eu
- ◆ Eltis www.eltis.org
- ◆ BiTiBi project – Bike Train Bike www.bitibi.eu
- ◆ EBSF_2 project: <http://ebsf2.eu/>
- ◆ FLOW project <http://h2020-flow.eu/>
- ◆ FREVUE project <https://frevue.eu/>
- ◆ MaaS4EU project: <http://www.maas4eu.eu/>

Autorités locales, organisations et initiatives d'entreprises spécialisées

- ◆ BKK Budapest, launch of the FUTÁR tool: <https://bit.ly/2sMaf2L>
- ◆ FUTÁR tool: <http://futar.bkk.hu>
- ◆ Blue Bike: <https://www.blue-bike.be/en>
- ◆ City of Esch-sur-Alzette, Pedestrian signposting, <https://bit.ly/2BQlcC9>
- ◆ City of Paris, Paris respire: <https://bit.ly/2HxHWrQ>
- ◆ Hitch: <http://www.hitchit.co/>
- ◆ International Post Corporation, Parcel Lockers webpage: <https://bit.ly/2oyyKf7>
- ◆ MaaS Alliance: <https://maas-alliance.eu/>
- ◆ MaaS Global: <https://maas.global/>
- ◆ The Money Advice Service (car cost calculator): <https://bit.ly/1Ds8xRu>
- ◆ Le Moniteur Automobile (car cost calculator): <https://bit.ly/2HmdTUg>
- ◆ Mulhouse Alsace Agglomération, news item on Compte Mobilité: <https://bit.ly/2EZAu7s>
- ◆ RATT Timisoara, bike-sharing webpage: http://www.ratt.ro/velo_tm.html
- ◆ STIB Brussels, walking map: <https://bit.ly/2ZpuAHb>
- ◆ Street Life Festival 2018, Vienna, <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival>
- ◆ Swiss Federal Railways, Multimodal webpage: <https://bit.ly/2CMV6xz>
- ◆ Tisséo Toulouse, Pastel Card: <https://bit.ly/2l4sUPx>
- ◆ Transport for London (TfL), walking map: <https://bit.ly/1MIEkxp>
- ◆ UPS, trial of electric tricycles: <https://bit.ly/2F322NI>

SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ

16-22 SEPTEMBRE 2019

