

Transflash

▶▶▶▶ LE MENSUEL DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

L'équipe de Transflash vous présente tous ses vœux pour 2017



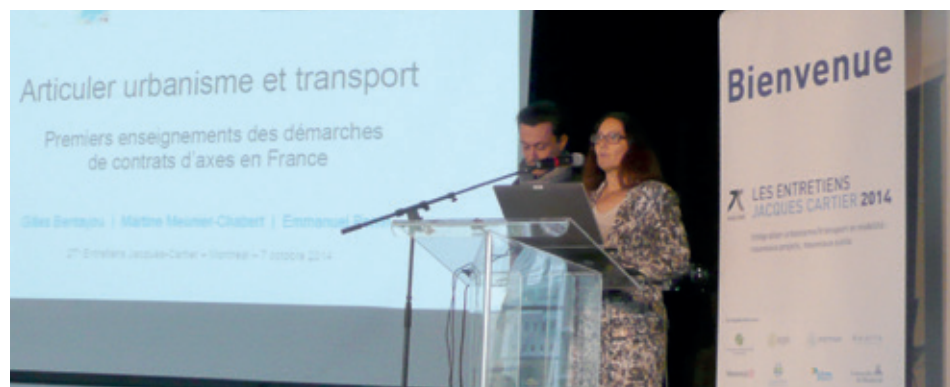
Déplacement, Urbanisme, Environnement, Énergie : 20 ans d'expériences

Martine Meunier-Chabert, vous allez cesser votre activité professionnelle pour partir à la retraite. Vous avez été chargée de mission Déplacements-Urbanisme au Cerema, Territoires et ville. En tant qu'urbaniste qualifiée et spécialiste des transports, vous aviez la responsabilité d'un programme d'activités sur l'interface Déplacements, Urbanisme, Environnement et Énergie (DUEE). Vous avez exercé au Certu puis au Cerema votre métier d'expertise et de pilotage de projets durant une vingtaine d'années. Pourriez-vous nous faire part des faits marquants ou des progrès significatifs que vous avez pu constater ainsi que de ceux qui vous ont le plus surpris tout au long de votre carrière ?



Martine Meunier-Chabert : On a commencé à parler de l'articulation transport-urbanisme déjà dans les années 70.

Pour moi, le premier progrès significatif concerne la cohérence entre les politiques d'urbanisme et de déplacements. Il apparaît en 2000, avec les outils de planification et de programmation créés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU). Cette loi a imposé notamment la prise en compte des déplacements dans les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU). De plus, elle a établi des liens juridiques de compatibilité entre ces documents et le plan de déplacements urbains (PDU).



SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 38 %

- ▶ Mobilités et tempos société@ux
- ▶ Lille : oser le changement à l'heure de pointe
- ▶ L'Enquête Déplacements Grand Territoire du SCoT de l'Agglomération Messine
- ▶ La RATP lance un appel à idées auprès des voyageurs
- ▶ La fermeture du grand tunnel du Chambon
- ▶ Des stickers auto-réfléchissants à Montoire-sur-le-Loir (41)
- ▶ Le Sytral retrace l'histoire des transports en commun lyonnais en vidéos
- ▶ Auvermoov « Pour que vos rêves deviennent mobilité »
- ▶ Mais qui est « L'inconnu du tramway » de Nantes ?
- ▶ KorriGo

Zoom sur :

- ▶ La Délégation interministérielle à la sécurité routière lance un « Prix innovation »
- ▶ Le Journal officiel précise les modalités de reversement du forfait post-stationnement (FPS) aux collectivités
- ▶ Le Cerema réaffirme son implication dans l'initiative MobiliseYourCity lors de la COP22 à Marrakech

Bibliographie

Agenda



Le Grenelle II de l'environnement (2010) et la loi ALUR¹ (2014) sont, pour moi, le deuxième progrès marquant. Ils offrent la possibilité d'élaborer un document unique « 3 en 1 » intégrateur des politiques urbaines : le PLUi-HD (Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat-Déplacement), tenant lieu de PLUi, de PDU et de PLH (programme local de l'habitat). Cela s'applique de façon variable sur les territoires, en fonction de la diversité des maîtres d'ouvrage compétents...

Ma crainte au départ, était de voir se réaliser de vrais PDU d'un côté et de faux PDU de l'autre, car intégrés dans le PLUi. Cette inquiétude me semble désormais levée par les premiers retours que j'en ai !

Enfin, la troisième innovation concerne la mise en œuvre de l'articulation transport-urbanisme par l'arrivée des contrats d'axe. Ces derniers créent des lieux de dialogue entre les acteurs de l'aménagement et

ceux des transports. Ces démarches innovantes de gouvernance rendent cohérentes les différentes temporalités, l'objectif étant que les nouvelles constructions sortent de terre au même moment que l'offre de transport associée.

Depuis 2009, vous avez organisé chaque année, avec le CNFPT et l'Ademe, des Rencontres Scientifiques et Techniques Territoriales (RSTT) consacrées à cette problématique « Déplacements, Urbanisme, Environnement et Énergie » (la huitième édition s'est déroulée en décembre dernier sur le thème de la mobilité et de l'équité). Avez-vous observé des évolutions dans ces thématiques et leur relation étroite dans les projets menés sur le territoire ?



M. M.-Ch. : L'objectif de la première édition était, à partir de projets concrets (ex : PDU, aménagement d'un boulevard urbain...), de faire évoluer les pratiques transversales dans la mise en œuvre des politiques publiques. Ce séminaire a donc consisté à présenter un état des lieux des dialogues possibles entre spécialistes du déplacement, de l'urbanisme et de l'environnement.

Les thématiques des éditions suivantes ont été choisies en fonction de l'actualité législative, économique, sociale et environnementale. L'idée était de partager une culture commune auprès des participants de tous horizons, toujours à partir de cas concrets. Il s'agissait également de mettre en évidence les processus d'organisation et de gouvernance autour d'un même projet.



Aujourd'hui, après la huitième édition, je peux dire que l'évolution de ces pratiques transversales (en équipe projet pluridisciplinaire) peut sembler lente. Cela est dû, notamment, à la complexité du jeu des acteurs locaux (diversité des maîtres d'ouvrage compétents) : il est essentiel de trouver le bon compromis dans les réalisations et cela malgré des sensibilités différentes et des objectifs divergents. Toutefois, les comportements évoluent, en particulier, grâce à la présentation d'innovations locales qui « font école ». Les participants au séminaire se les approprient, tentent de les transposer et de les expérimenter sur leur territoire. Les techniciens, les politiques sont à même de mieux comprendre les enjeux de l'interaction déplacements / urbanisme / environnement / énergie.

¹ Accès au Logement et un Urbanisme Rénové

Ces évolutions positives sont un encouragement pour poursuivre nos efforts. Face à l'actualité législative (NOTRe, MAP-TAM, Transition énergétique, Loi Macron, ...), il me semble nécessaire que le Cerema continue de proposer ces journées d'échanges et de dialogue. Le CNFPT dans le cadre des RSTT et l'Ademe sont des partenaires historiques précieux. Cette collaboration pourrait être élargie en fonction des thèmes à traiter.

À votre avis, que faudrait-il faire évoluer pour aller plus loin ?

M. M.-Ch. : Comme je l'ai dit, aujourd'hui la plupart des acteurs ont pris conscience qu'il fallait travailler ensemble pour mener à bien les projets transversaux : au-delà des outils, cette démarche permet aux partenaires d'aboutir à un consensus.

Pour moi, dans les années avenir, il se dégage un enjeu en matière de compétences.

D'abord, il est nécessaire de distinguer les généralistes d'un côté et les spécialistes de l'autre.

Ensuite, il convient de ne pas les opposer, mais d'y voir une complémentarité dans l'élaboration des projets : les généralistes doivent avoir un rôle d'ensemblier (coordinateur et pilote des équipes) et les spécialistes doivent quant à eux œuvrer au sein des équipes projets pluridisciplinaires.

Enfin, il est important que les organismes de formation tiennent compte des compétences nécessaires aux projets transversaux en même temps que les employeurs responsables de ces mêmes projets (collectivités territoriales, bureaux d'études, État...). Autrement dit, il ne faudrait pas que seuls les spécialistes soient sur le marché du travail.

De plus je pense qu'il faudrait sans doute réfléchir au moyen de mieux intégrer le citoyen dans les projets transversaux et éviter que les politiques et les techniciens ne pensent à leur place. Par exemple, on pourrait imaginer la présence, dans les équipes pluridisciplinaires, d'un « citoyen expert des usages ». Son point de vue permettrait d'envisager autrement certains aménagements.

Vous êtes très active dans votre vie professionnelle. Comment imaginez-vous la suite ?

M. M.-Ch. : Mon métier d'urbaniste est, par essence, très impliquant lorsque je parcours la ville et son exercice a forgé mes aptitudes à lire l'espace et son contenu (les gens, les bâtiments, les véhicules...). Mon nouveau rythme de vie va me permettre d'utiliser ces aptitudes différemment, de découvrir de nouveaux usages de l'espace public (en dehors des heures de pointe, en semaine...) et d'avoir un autre regard sur les aménagements.

En tant que citoyenne, je me sens concerné et j'aurai envie de faire profiter de ces compétences dans d'autres cadres, associatifs par exemple.

En outre, j'ai transmis mon savoir tout au long de ma carrière. Cette activité me tient à cœur. Il me semble important de relayer mes connaissances auprès des jeunes générations à laquelle appartient ma petite-fille !

D'une vie active, je veux passer à une retraite active !





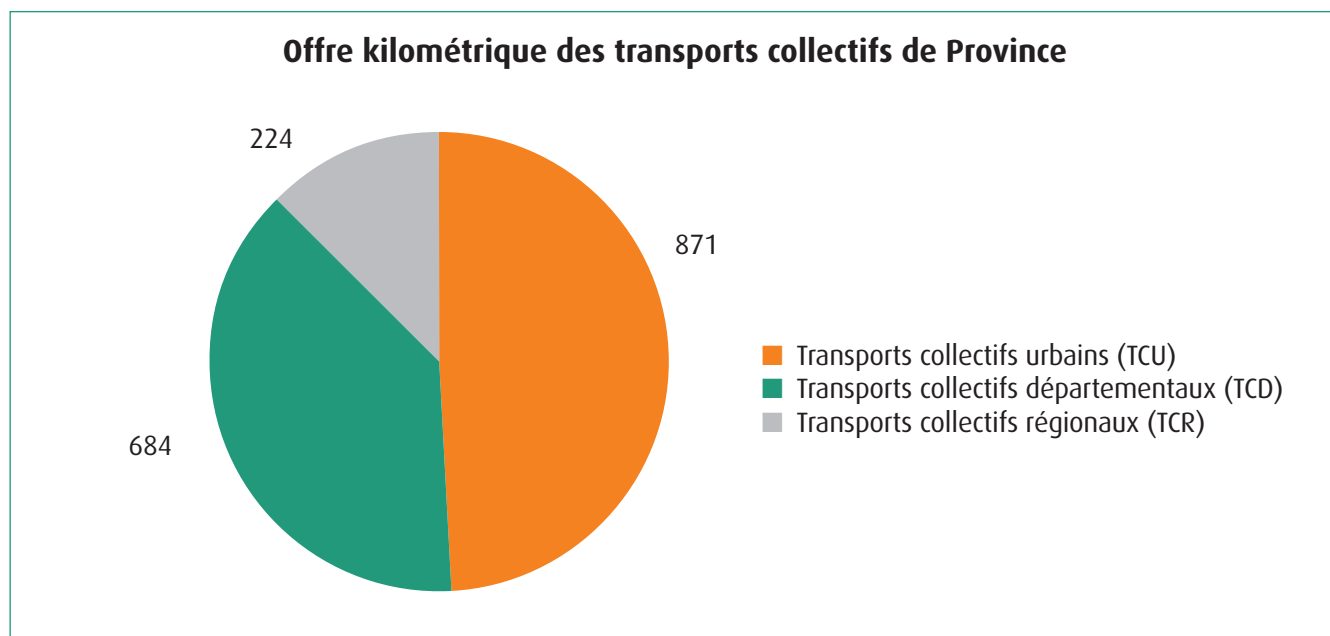
Le chiffre du mois : 38 %

“ C’est la part de l’offre départementale dans l’ensemble des transports collectifs de province. ”

Les transports collectifs urbains (TCU) représentent la moitié (49 %) de l’offre² kilométrique des transports collectifs de province, tandis que les transports collectifs régionaux (TCR) représentent 13 %.

Avec une offre de 684 360 000 kilomètres parcourus en 2014, l’échelon départemental représente donc 38 % des transports collectifs de province.

Ce chiffre montre le poids de l’offre de transport réalisée par les départements dont la compétence va être transférée aux régions dès 2017. Cette nouvelle responsabilité sera l’occasion pour les régions de prendre à bras-le-corps leur rôle de chef de file de l’intermodalité.



● **Contact Cerema Territoires et ville : Florian.Vanco@Cerema.fr**

² Ces chiffres incluent transport régulier et transport scolaire. Ils concernent l’ensemble des modes de transport (métro, tram, bus, fluvial, car, train).

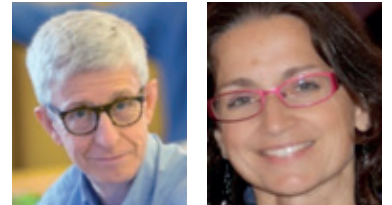


En direct des territoires

Mobilités et tempos sociét@ux : un minilab pour une réflexion collaborative et innovante

Dominique Laousse - SNCF (direction innovation et recherche) - Chef de groupe Innovation & Prospective à la Direction Innovation & Recherche SNCF

Sandrine Gomes - Région Hauts-de-France - Direction des Transports - Chargée de mission Fret et Innovation



1 - Dans quel contexte un MiniLAB a-t-il été mis en place dans les Hauts-de-France. Pourquoi la Région s'est-elle lancée dans cette démarche ? Quels résultats en attend-elle ?

Sandrine Gomes et Dominique Laousse : L'intérêt pour la thématique « Mobilités et tempos sociét@ux » est né de plusieurs constats.

D'abord, les résultats de l'enquête régionale montrent que près d'un tiers des picards peuvent être qualifiés de « grands mobiles » et plus particulièrement les utilisateurs du train, qui passent 3h30 par jour dans les transports, un record. Ces particularités régionales nous ont incités à travailler sur le thème des « temps sociétaux » (temps de travail, temps personnel, temps domestique, temps des loisirs, temps de déplacement...) : comment mieux occuper tout ce temps passé à se déplacer, que ce soit en gare ou à bord du train ? Quels services mettre en place pour être mieux en phase avec les rythmes quotidiens de nos usagers ?

Ensuite, face à la profusion de temps collectifs et individuels que doit maîtriser une personne, le pluriel de « mobilités » s'imposait.

Enfin, l'importance prise par le numérique dans la vie quotidienne des voyageurs une mutation sociétale majeure justifie l'arobase « @ » dans le titre (Mobilités et tempos sociét@ux).

Sandrine Gomes : La convention d'exploitation TER 2013-2018 signée entre l'ex-Région Picardie et la SNCF comporte un volet Innovation. Elle précise notamment la volonté de favoriser les projets collaboratifs innovants.

Dans ce cadre, la Région et la Direction Innovation Recherche SNCF ont co-organisé un MiniLab.

L'enjeu principal était de mener une **réflexion collaborative et innovante** pour explorer de nouvelles solutions et définir de nouveaux services de mobilités, en y associant des acteurs picards de tous horizons (collaborateurs de la Région, universités de Picardie, instituts de recherche, Cerema, représentants SNCF, PME, Associations, AOT...).

Une quarantaine de concepts/projets ont été identifiés, pour certains desquels nous souhaitons maintenant lancer des expérimentations concrètes.



Hall principal de la gare d'Amiens

2 - Qu'est-ce qu'un MiniLAB ? Quel en est l'élément déclencheur ? Comment s'organise-t-il ? À quoi sert-il ?

Dominique Laousse : Tout part du constat que l'innovation a changé de nature pour devenir plus concurrentielle, plus intense et plus répétée. Les thématiques des territoires et des mobilités n'échappent pas à cette mutation sociétale. La nature de l'innovation rend indispensable l'adoption de méthodes de conception innovantes, à l'image du MiniLab.

Les MiniLAB³ partent du postulat que l'innovation ne se restreint pas à l'accumulation de connaissances, ni à quelques idées brillantes, mais qu'elle procède d'un travail de conception collaborative avec un groupe d'acteurs de différents horizons.

³ Les MiniLAB ont été élaborés par l'équipe « Innovation & Prospective » de la SNCF, avec Mines ParisTech (Chaire Théorie et Méthodes de Conception Innovante). Le MiniLAB est une déclinaison opérationnelle des Ateliers KCP© (Knowledge-Concept-Project) développés par Mines ParisTech. Cette démarche de conception innovante a désormais une audience internationale.

Parmi les idées qui ont été discutées dans le MiniLab :

« Le bon train » ou « Blabltrain » consiste à organiser des « rendez-vous » de natures diverses durant le voyage en train. Par exemple, la permanence d'un conseiller d'orientation pour les scolaires, d'un notaire-conseil, d'un *Pimms* (Point Information Médiation Multiservices) mobile, d'une association locale d'échanges de services, etc. On peut ainsi choisir son train en fonction de l'activité que l'on souhaite réaliser : « en voiture 4 du TER Amiens-Compiègne, prenez rendez-vous avec votre conseiller info-énergie... »

« Chef de gare temporaire » vise à permettre l'appropriation active des gares régionales parfois dés-humanisées. De façon très symbolique, il s'agirait de donner les « clés de la gare » à un « chef de gare temporaire » (un usager, un riverain, une association, une institution locale...) pour redonner vie à ce lieu vitrine du territoire.

Il s'agissait cependant d'éviter avant tout deux écueils principaux : une logique de créativité débridée (un forum de plus, mais quid de l'utilisation des résultats ?), une restriction des débats à des problèmes prédéfinis (une question certes utile, mais quelle pertinence pour les acteurs ?).

Dès le départ d'un MiniLAB, le principe d'un travail dans « l'inconnu » est donc posé, pour se démarquer du mode projet régi par des règles de management qui brident naturellement l'innovation. In fine, en sortie de MiniLAB, le mode projet reprendra ses droits pour concrétiser les avancées faites, mais le MiniLAB doit rester un espace de liberté et d'ouverture conceptuelle.

La SNCF a une grande expérience des MiniLAB (environ 50 à ce jour). Dans celui des Hauts-de-France, le MiniLAB proposait à la fois un dispositif simple et clair de laboratoire ouvert (LAB) organisé en version concentrée (« Mini » signifiant ici une démarche courte, 5 sessions sur 5 mois) et un défi « Mobilités et tempos sociét@ux » ne pouvant être relevé qu'en mode collaboratif. Les cinq sessions du MiniLAB ont réuni une trentaine de participants venus de tous horizons.

3 - Quels sont les projets en cours d'expérimentation dans le cadre du MiniLAB des Hauts-de-France ?

Dominique Laousse : Les projets retenus sont cohérents avec les enjeux du MiniLAB :

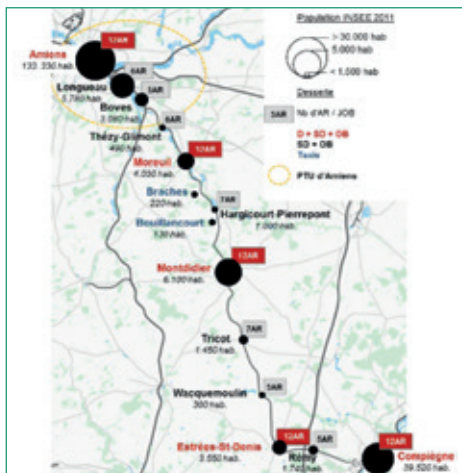
- ▶ d'une part proposer des services qui redonnent de l'autonomie aux voyageurs face aux mutations des tempos sociét@ux,
- ▶ d'autre part élaborer une stratégie d'exploration permettant de travailler à toutes les échelles temporelles par des projets ciblés.

Sandrine Gomes : En l'occurrence, nous proposons plusieurs projets, à des horizons différents :

1. « **Des balises de géolocalisation à bord des trains** pour des services personnalisés aux usagers ».

Il s'agit de placer des balises de géolocalisation dans les trains, pour apporter aux voyageurs des nouveaux services personnalisés, tels que l'information, le guidage... (par exemple : rassurer le client sur le fait qu'il est dans le bon train, l'informer des nouvelles grilles horaires en cas de travaux à venir ou d'allègement de services...). D'autres services pourront être testés. On pourrait ainsi informer l'usager des événements ou animations régionales ou locales sur la ligne-test, lui proposer une forme d'interprétation du paysage qu'il traverse, en lui apportant des informations culturelles, touristiques... Une phase intermédiaire de développement précédera celle de l'expérimentation, sur la ligne Amiens-Compiègne, et permettra d'approfondir les réflexions sur les services à déployer.

Ce projet n'est qu'une étape et pourrait conduire à la constitution d'une plateforme partenariale utilisant les balises, sur laquelle des acteurs locaux pourraient venir proposer des services divers, à la mobilité ou dans d'autres domaines. Il devrait en tout cas donner des résultats rapidement, ce qui permettra d'engager une dynamique d'innovation visible.



Ligne TER Amiens-Compiègne



TER en région Hauts-de-France

2. « Réflexions sur les **services à la mobilité** dans les gares des Hauts-de-France ».

Cette deuxième action reprend le concept de « gare ouverte » ou comment relier la gare à son territoire proche ? C'est un projet à moyen terme car il nécessite de faire des investigations complémentaires et de mobiliser de nouvelles compétences. Concrètement, nous cherchons à définir des services d'aide aux usagers (stationnement, covoiturage...) selon les profils de gare (gares orientées vers Paris, gares tournées vers un pôle économique interne à la région...). La volonté est de mobiliser les usagers et référents locaux (élu, associations...) pour la définition des services et de travailler à leur mise en œuvre en relation avec les autres collectivités.



Gare de Estrees Saint-Denis sur la ligne Amiens-Compiègne

© Cerema Nord-Picardie

3. « Recherche sur le **rôle des gares** dans les dynamiques locales ».

Enfin, sur le long terme, des travaux de recherche seront menés sous la forme d'une thèse portée par plusieurs partenaires du MiniLAB : le Cerema (Cyprien Richer), qui a participé au MiniLAB, souhaite capitaliser l'élan donné par cette dynamique pour proposer une collaboration de plus long terme avec la Région, en y associant la SNCF et « l'éco-système ferroviaire » existant (Railenium et ITrans). Cette configuration collective est inédite dans la mesure où elle n'était pas prévisible en début de MiniLAB. Ce projet s'inscrit dans une démarche de suivi, d'expérimentation et d'évaluation en région Hauts-de-France de projets de valorisation (notamment par les services) des gares ferroviaires et de leurs quartiers.

4 - Quel est votre retour d'expérience sur le MiniLab ? Quelles seraient vos recommandations pour la mise en place d'ateliers similaires sur d'autres territoires ?

Dominique Laousse : Avec trois MiniLAB⁴ réalisés en Région, dont celui sur « Mobilités et tempos sociét@ux » en Hauts-de-France, et deux autres démarches qui se lancent dans les régions Centre et Pays de la Loire, l'équipe « Innovation & Prospective » de la SNCF commence à avoir du recul sur l'apport de la démarche MiniLAB.

Ces opérations soulignent l'importance d'une démarche guidée et structurée pour qu'un débat constructif naisse entre des acteurs hétérogènes qui, progressivement, se constituent en un réseau de conception éphémère à même d'explorer des concepts en rupture.

Il est clair aujourd'hui, au vu des expériences de MiniLAB territorialisées dans diverses régions, que ce dispositif permet de créer des collectifs d'innovation et de conception solidaires et efficaces.

Sandrine Gomes : Pour en revenir au MiniLab « Mobilités et tempos sociét@ux », son succès est dû avant tout à l'implication active des participants, qui sont restés mobilisés tout au long de la démarche. Certains sont aujourd'hui particulièrement motivés pour s'impliquer plus concrètement dans les futures phases d'expérimentation.

Dominique Laousse : La qualité du sponsoring de la Région et une organisation très intégrée au niveau de l'équipe-projet Région-SNCF sont également des facteurs clés de succès.

Sandrine Gomes : Nous sommes heureux que le MiniLAB ait également permis de créer des relations entre des partenaires se découvrant des pôles d'intérêt communs. Aujourd'hui, notre souhait est de poursuivre nos partenariats et de maintenir ce réseau actif.

Dominique Laousse : Pour les acteurs, l'intérêt d'un MiniLAB est double. D'une part, participer à une aventure humaine qui redonne du sens collectif à des questions de vie quotidienne. D'autre part, construire, de façon collaborative, des innovations potentielles, sachant que toutes les idées ne pourront être mises en œuvre. D'un point de vue plus méthodologique, l'objectif d'un MiniLAB est de « faire sortir » des projets, mais aussi de recréer des capacités d'innovation et de conception, de manière individuelle et collective.

- **Contacts** : Sandrine.GOMES@nordpasdecalspicardie.fr - Dominique.Laousse@sncf.fr
- **Contact Cerema Nord-Picardie** : Cyprien.Richer@Cerema.fr
- **Correspondante locale Cerema Nord-Picardie** : Nathalie.Pitaval@Cerema.fr

⁴ Mobilités sociét@les en Bretagne, Mobilités frug@les en Normandie.

Lille : oser le changement à l'heure de pointe



La Région Hauts-de-France et la Métropole Européenne de Lille ont recherché des solutions temporelle et/ou organisationnelle pour limiter l'engorgement sur la route et dans les transports en commun aux heures de pointe. En 2015, grâce à un comité partenarial élargi qui a d'abord établi un diagnostic, deux territoires (zone d'activités de la Haute Borne – 4 cantons à Villeneuve-d'Ascq, Centre Hospitalier Régional Universitaire de Lille) ont accepté de tester concrètement des solutions. Le Cerema Nord-Picardie et le cabinet Flexineo ont accompagné l'ensemble de la démarche.

En 2016, durant un mois, les salariés des deux sites volontaires se sont prêtés à une expérimentation sans précédent. Pour éviter l'heure de pointe, ils ont testé de nouveaux modes de déplacements, pris en main les outils d'information en temps réel et/ou modifié l'organisation de leur journée (décalage des horaires, télétravail...). Parallèlement, ils ont rempli un journal de bord afin de consigner leurs impressions et prendre du recul sur leurs habitudes.

Des freins principalement liés au poids de la routine

L'expérimentation a permis de montrer que les changements de mode de déplacement ou d'organisation étaient particulièrement difficiles. Selon les salariés volontaires appelés « chrono-testeurs », « faire bouger » les horaires, c'est provoquer une perturbation collective des systèmes d'organisation. Il faut réinterroger les routines et négocier avec son cercle professionnel, familial, scolaire et parascolaire. L'effort que cela implique est, pour certains, trop important. D'autres chrono-testeurs ont évoqué le regard des autres comme limite au test de nouvelles solutions. Arriver plus tard ou partir plus tôt du travail, télétravailler, prendre le métro avec un vélo pliant, sont autant de solutions qui n'ont pas été adoptées car elles impliquent de se distinguer des pratiques habituelles et collectives.

Des leviers puissants dès que l'on accompagne le changement

En dépit des freins exprimés, des chrono-testeurs ont passé le cap et changé leurs pratiques. L'accompagnement et le conseil personnalisé dispensés tout au long de l'expérimentation ont facilité les choses. En raison de sa durée limitée et de son caractère collectif, le principe même de l'expérimentation a permis « d'oser le changement ». Par ailleurs, le principe ludique d'auto-évaluation de ses performances, grâce au prêt d'un podomètre, a particulièrement séduit les participants.

En conclusion, l'expérimentation a mis en exergue l'importance de l'accompagnement au changement pour assurer la réussite de ce projet. La poursuite de celui-ci s'axera donc prioritairement sur une communication à destination des salariés et des employeurs pour poursuivre la sensibilisation. L'organisation d'évènements de type challenge ou « expérimentation éclair » pourra également susciter de nouvelles vocations de « chrono-testeurs ». Enfin, l'encouragement d'une démarche de compagnonnage de la part de ces derniers est une piste à retenir pour démultiplier les effets de cette première expérimentation.

- **Contacts : Métropole européenne de Lille : Laure Gasperi (lgasperi@lillemetropole.fr)**
Région Hauts-de-France (Benoit.Guinamard@nordpasdecalspicardie.fr)
- **Correspondante locale Cerema Nord-Picardie : Nathalie.Pitaval@Cerema.fr**

L'Enquête Déplacements Grand Territoire du SCoT de l'Agglomération Messine



Metz Métropole et le Syndicat Mixte du SCoT de l'agglomération messine (SCoTAM) se sont engagés dans la réalisation d'une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) afin de connaître les pratiques actuelles de déplacements dans le périmètre du SCoTAM. Cette démarche collaborative, mise en place avec l'aide de l'État, de la Région Grand Est et des intercommunalités du SCoTAM, porte sur l'ensemble des déplacements réalisés la veille du jour d'enquête, tout en recensant les caractéristiques des personnes enquêtées.

Le questionnaire sera également enrichi de questions complémentaires locales liées par exemple aux pratiques d'achat, à la mobilité résidentielle et la possession d'un smartphone.

L'EDGT, respectant le standard Cerema, combinera deux modalités d'entretien pour les déplacements quotidiens en semaine :

- ▶ en face-à-face sur Metz Métropole sur un échantillon de 4 160 personnes ;
- ▶ par téléphone pour le reste du SCoTAM pour près de 3 575 personnes.

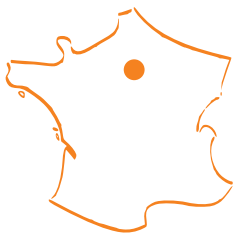
2 100 personnes supplémentaires seront interrogées par téléphone sur leur pratique de déplacement le samedi. Au total, ce sont près de 9 850 personnes de 5 ans et plus qui seront sollicitées jusqu'à fin février 2017.

Les premiers résultats seront livrés à partir du second semestre 2017.

- **Contacts : Maxime Le Corre - Cyrille Densa**
- **Correspondant Local Cerema Est : Samuel.Lab@Cerema.fr**



La RATP lance un appel à idées auprès des voyageurs



En novembre, la RATP a invité pour la première fois ses voyageurs à participer à un appel à idées afin de mieux répondre aux attentes de ses clients. L'objectif était de créer, aussi bien dans les gares que via des applications numériques, une nouvelle offre de commerces et services conçue au plus près de l'attente des usagers.

Comment ça marche ?

1. Novembre 2016 : appel à idées sur 7 thématiques (Innovation et digital, Ambiance, Nouveaux services, Environnement, Mobilité et expérience du voyage, Commerces, Autres). L'appel à idées était ouvert à tous sur la plateforme www.ratp.fr/idees. Pendant un mois, les internautes ont pu partager leurs idées, donner leur avis, faire des commentaires et suivre toutes les propositions en temps réel pour faire avancer leurs idées préférées.

De leur côté, des agents RATP sont allés à la rencontre des voyageurs dans 5 stations et gares du réseau pour expliquer la démarche et les inciter à participer (du 8 au 10/11).

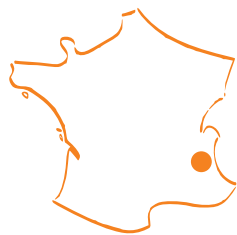
2. En janvier 2017 : les internautes peuvent voter pour une première sélection de 15 idées choisies par un jury, dont les membres sont issus de la RATP et de partenaires extérieurs.

3. Le 6 février : la RATP annoncera les 3 à 5 projets à réaliser ayant remporté le plus de votes.

- ⊕ **Pour en savoir plus : <https://idees.ratp.fr/>**
- **Correspondant local Cerema Île-de-France : Emmanuel.Dansaut@Cerema.fr**



La fermeture du grand tunnel du Chambon perturbe les déplacements dans la vallée de la Romanche



Au fond de la vallée de la Romanche, une route unique (RD1091) relie Grenoble et Briançon (et plus loin l'Italie). Au niveau de la rive droite de la retenue du barrage hydroélectrique du Chambon., le grand tunnel du Chambon, d'une longueur de 756 mètres, permet de traverser un éperon rocheux.

En 2013, le trafic sur cette portion de la RD1091 était en moyenne de 2 400 véhicules par jour (les deux sens confondus), avec des pointes jusqu'à 10 000 véhicules par jour lors de certaines saisons touristiques.

Suite à un glissement de terrain de grande ampleur (environ 600 000 m³) qui a rendu le tunnel instable, le Conseil Départemental de l'Isère (CD38) a décidé de fermer l'ouvrage d'art de manière préventive à partir du 10 avril 2015.

Cette coupure a eu de lourdes conséquences sur la vie quotidienne des 800 habitants des communes de La Grave et Villar d'Arène et sur l'économie locale, en particulier le tourisme. **Le nouveau tunnel a été ouvert mi-décembre 2016.** La finalisation des travaux est prévue pour fin 2017.

Glissement de terrain

Le glissement de terrain à l'origine de l'effondrement du tunnel a sans doute commencé à l'automne 2014 et a connu deux « crises » en juillet 2015 : le glissement s'est déplacé de 20 à 25 mètres, parfois à grande vitesse, et 100 000 m³ de roches sont tombés dans le lac. Il reste aujourd'hui 500 000 m³ de roches instables sur le versant de la montagne, qui continuent à se déplacer à des vitesses de l'ordre de quelques millimètres par jour.



La voûte effondrée du tunnel en juillet 2015

Que s'est-il passé ?

Pour faire face au phénomène de glissement de terrain survenu en 2015, le CD38, EDF et l'État ont mobilisé les géologues de leurs services techniques (dont ceux du Cerema Centre-Est) afin d'identifier, d'interpréter les phénomènes géologiques en jeu et de prévoir leur évolution dans le temps. Cet appui technique au Préfet de l'Isère et au Président du CD38 a notamment permis d'ajuster au mieux les mesures prises pour la continuité des déplacements locaux dans la haute vallée de la Romanche.

Dans l'attente du rétablissement définitif de la RD1091, plusieurs solutions ont été proposées aux usagers :

- **Déviations** via Gap (par la RN85 et RN94) ou via le tunnel du Fréjus (A43), pour la liaison entre Grenoble et Briançon (temps de trajet rallongé de 70 km par rapport à l'itinéraire direct), en bénéficiant de tarifs préférentiels négociés par le Pays du Grand Briançonnais et le Conseil Départemental des Hautes-Alpes auprès des sociétés concessionnaires de l'ouvrage (même temps de parcours que l'itinéraire direct).



La tête du tunnel côté Hautes-Alpes avec le glissement de terrain en arrière-plan.

► **Navettes lacustres** entre les rives orientale et occidentale de la retenue du Chambon. Pour des raisons de sécurité, ce dispositif a dû être interrompu durant plusieurs semaines à cause du glissement de terrain. Entre mi-août 2015 et fin novembre 2015, le service des navettes lacustres a pu être assuré 7 jours sur 7, sous la surveillance permanente d'une vigie et avec la présence des SDIS (Service départemental d'incendie et de secours) de l'Isère et des Hautes-Alpes, sur trois plages horaires (matin, midi et soir), jusqu'à la mise en service de la route de secours (cf. ci-contre).

► **Navettes hélicoptées** (durant la période d'interruption de la navette lacustre : juillet à août 2015), sur deux plages horaires (matin et soir), notamment pour les 75 habitants des Hautes-Alpes travaillant en Isère. L'unique hélicoptère assurant la navette pouvait transporter 4 à 5 personnes par rotation.

► **Solution pédestre.** Durant l'été 2015, les déplacements entre les rives orientale et occidentale de la retenue du Chambon n'ont été parfois possibles qu'à pied par des sentiers de randonnée dans les versants raides de la retenue. Cependant, les sentiers ont souffert des orages de l'été et des crues. Ils ont surtout été temporairement fermés pour raisons de sécurité lors des périodes de grands déplacements du glissement de terrain, interdisant ainsi tout déplacement entre les deux parties de la vallée.

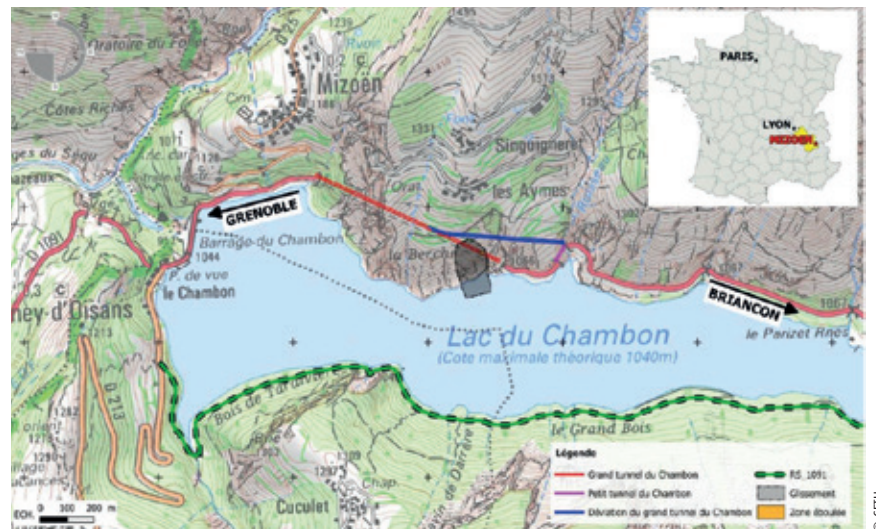
La route de secours RS1091

La route de secours présente un linéaire de 5300 m et une largeur de 5 m (localement 3,5 m, soit une seule voie) et a nécessité de lourds travaux de confortement et de sécurisation pour le passage d'un éperon rocheux. La décision de réalisation a été prise le 23 juin 2015 ; les travaux ont débuté fin juin 2015 et ont été menés 6 jours sur 7 pour une mise en service le 24 novembre 2015 (soit un peu plus de 7 mois après la fermeture du tunnel). La circulation sur cette route est limitée aux véhicules de moins de 3,5 tonnes et de moins de 8 m de long.

Pour rétablir au plus vite la circulation routière dans la vallée, le CD38 a mené de front plusieurs chantiers :

► Travaux de confortement dans le tunnel mais l'effondrement partiel de la voûte de l'ouvrage a conduit à l'abandon de ces travaux.

► Mise en place d'une route de secours (RS1091) en **rive gauche** de la retenue du Chambon. Dans un premier temps, cette route a été réservée aux seuls usagers locaux, puis, après quelques mois d'exploitation et à partir de l'été 2016, elle a été ouverte également pour le tourisme local. Compte tenu de ses caractéristiques géométriques et de son exposition à certains risques naturels (avalanches, chutes de pierres et de blocs, etc.), cette route de secours n'a pas pu constituer une solution définitive pour le rétablissement de la route départementale.



► Construction d'une route départementale définitive en **rive droite** de la retenue du Chambon. Différentes options ont été envisagées : réparation du tunnel, percement d'un tunnel de dérivation profond, construction d'un viaduc. Le CD 38 a finalement décidé de percer un tunnel de dérivation. Ce choix a été validé il y a un an par l'ensemble des financeurs (CD38, État, Région Auvergne-Rhône-Alpes et Région Provence-Alpes-Côte d'Azur). Le percement du nouveau tunnel a débuté en mai 2016 et s'est achevé fin octobre 2016.

● **Contact Cerema Centre-Est : Laurent.Dubois@Cerema.fr**

● **Correspondante locale Cerema Centre-Est : Sandira.Saniel@Cerema.fr**

À Montoire-sur-le-Loir (41), des stickers rétro-réfléchissants permettent de penser différemment la « sécurité routière »

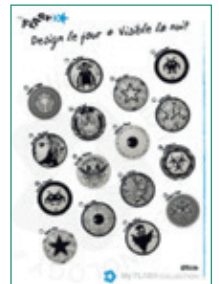


Depuis 2008, la mairie de Montoire-sur-le-Loir, dans le Loir-et-Cher, profite de la remise officielle des « permis vélo » pour offrir aux heureux lauréats un cadeau en rapport avec la prévention routière. Après avoir exploré les « classiques » gilets et autres brassards rétro-réfléchissants, la mairie a été séduite par une fabrication locale, My FLASH, créée par la société Aire Cube.

Ce produit est défini comme un sticker rétro-réfléchissant, respectant la norme 3M de visibilité nocturne sur la voirie publique. Par ailleurs, ces stickers sont repositionnables.

Une commande de 250 stickers a été faite par la mairie de Montoire et, avec le « permis vélo », fin juin 2016, chaque enfant de l'Étoile Cyclo s'est vu remettre 2 stickers.

Il est à noter que ces stickers s'exportent. En effet, Aire Cube en a déjà fabriqué pour des préfetures, des DDT(M) ainsi que pour la Métropole Européenne de Lille.



- **Contact : Christine.Legeay@mairie-montoire.fr (02 54 85 00 29)**
- **Correspondant local Cerema Normandie-Centre : Yohan.Urie@Cerema.fr**



Le Sytral retrace l'histoire des transports en commun lyonnais en vidéos



Le Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), propriétaire d'un patrimoine de plus de 4 milliards d'euros composé des stations, dépôts, bureaux et du matériel roulant du réseau TCL, mène une politique forte de sauvegarde et de valorisation de ses infrastructures et équipements.

Dans le cadre de la 33^e édition des Journées Européennes du Patrimoine (septembre 2016), le SYTRAL a lancé un nouveau site internet « Une histoire en commun » - www.retro.tcl.fr - dédié à l'histoire des transports en commun de la ville de Lyon.

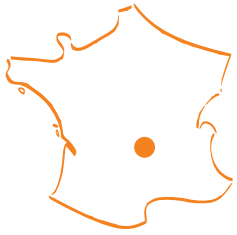
Depuis septembre les lyonnais, usagers et curieux, ont pu découvrir en images, à travers plus de 50 vidéos issues des archives de l'Institut national de l'Audiovisuel (INA), les moments forts de l'évolution du réseau des transports en commun lyonnais. Ces précieuses images d'archives permettent de (re)vivre l'arrivée historique du funiculaire en 1862, du tramway en 1880, le développement du trolleybus dans les années 60, faisant de Lyon la capitale mondiale de ce mode électrique, ou encore l'apparition du métro en 1974, puis de la première ligne au monde de métro automatique à grand gabarit, en 1991.



Ce site propose également d'observer l'évolution des pratiques de déplacement des usagers du réseau et des métiers des personnels TCL. Désireux de partager cette histoire passionnante, qui constitue une part de l'identité de Lyon et accompagne la vie des habitants de l'agglomération depuis plus de 150 ans, le SYTRAL a collaboré avec l'Institut national de l'Audiovisuel et son délégataire Keolis Lyon.

- **Pour accéder à la vidéo : <http://sites.ina.fr/retro-tcl/>**
- **Correspondante locale Cerema Centre-Est : Sandira.Saniel@Cerema.fr**

Auvermoov « Pour que vos rêves deviennent mobilité »



Dans le cadre des rencontres citoyennes de la mobilité, le Syndicat Mixte des Transports de Clermont-Ferrand et ses partenaires ont lancé, courant octobre, Auvermoov, projet participatif en matière de mobilité au service des attentes des habitants de l'agglomération clermontoise.

L'originalité d'Auvermoov est de permettre la mise en relation entre les idées et propositions des habitants en matière de mobilité et le savoir-faire des porteurs de projets innovants (entreprises innovantes et startups, chercheurs, universitaires...).



Auvermoov se compose d'un dispositif associant plateforme digitale (auvermoov.fr) et rencontres physiques. À partir du 11 octobre 2016 et jusqu'en janvier 2017, habitants et entrepreneurs transforment des idées sur la mobilité en projets concrets. Plus de 20 startups participent déjà à Auvermoov et sont prêtes à accueillir les idées et propositions des habitants.

Les projets sont « évalués » à la fois par les citoyens et par un jury d'experts. Ceux qui auront recueilli le plus de votes seront mis en œuvre en phase pilote dès 2017 par le SMTC et ses partenaires.

Cette démarche s'inscrit dans la continuité des actions lancées depuis deux ans en matière de mobilité. La restitution publique des Rencontres citoyennes de la mobilité « Libre comme l'R » organisée en novembre a été un nouveau temps fort de cette dynamique. Auvermoov est rendu possible à la fois par le développement du numérique et par l'écosystème très dynamique de Clermont-Ferrand en matière d'entreprises et de startups, notamment dans le domaine de la mobilité.

Lors de 4 rencontres Auvermoov, entre mi-octobre et fin novembre, les participants ont pu découvrir et tester de nouveaux modes de transport, dialoguer avec les startups, participer à des ateliers et rencontrer des experts.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.auvermoov.fr
- **Contact :** Frédéric Louradour - frederic.louradour@towards.fr
- **Correspondante locale Cerema Centre-Est :** Sandira.Saniel@Cerema.fr

Mais qui est « L'inconnu du tramway » de Nantes ?



Lassé de voir des transports silencieux où personne ne parle, Allan Touchais, informaticien nantais et photographe confirmé s'est inspiré de « L'inconnu du métro » de Marie Dinkle pour rencontrer des inconnus du tramway nantais... et raconter la vie des voyageurs du quotidien.

Chaque jour, du lundi au vendredi, depuis 2013, il interviewe et tire le portrait de gens qu'il croise dans le tramway, en allant au travail. Tel un rituel, la demande est renouvelée chaque jour de la même manière : « bonjour je voudrais vous prendre en photo et savoir deux ou trois choses de votre vie... ». Parler à un ou une inconnue n'est pas naturel. Cependant, dans cet espace-temps très contraint d'un trajet en tramway, les gens acceptent généralement la proposition d'Allan. Le soir, il publie son travail sur son blog : la photo de son inconnu, toujours accompagnée d'un texte sur sa vie, ses projets. À raison de 5 portraits chaque semaine, le blog s'est vite enrichi et remporte un vif succès auprès d'un public de plus en plus nombreux et fidèle.



Le pari d'Allan conjugue savamment travail artistique et message humaniste : la volonté d'améliorer les rapports humains dans les transports publics, là où les gens ont le plus tendance à vouloir s'isoler, à se renfermer. Pour lui, la parole est un moyen de créer du lien social, de lutter contre les préjugés, voire d'éviter les agressions dans les transports en combattant l'indifférence ou la peur des autres. Un sentiment qui viendrait corroborer les résultats d'une étude publiée en 2014 dans le *Journal of Experimental Psychology*, dans laquelle des chercheurs de l'Université de Chicago ont découvert que la majorité des gens ayant entamé une discussion avec un inconnu rapportent se sentir mieux après l'avoir fait...

Source : nantes.fr

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.inconnudutramway.fr
L'inconnu du métro, projet parisien de Marie Dinkle (2010-2011)
- **Contact :** Semitan - mbreheret@semitan.fr
- **Correspondante locale Cerema Ouest :** Karine.Nicolleau@Cerema.fr

KorriGo : une carte des déplacements multiservices pour les Bretons



Lancée il y a 10 ans par la Région Bretagne, Rennes Métropole et le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, la carte KorriGo a su devenir un véritable sésame de la mobilité en Bretagne. Ce support unique, personnel et gratuit, permet l'accès et promeut l'usage de nombreux modes de transport à travers la Bretagne : train, métro, bus, cars, bateau, tramway, vélo libre-service et stationnement vélos.

Depuis mai 2016, la carte des déplacements revêt une nouvelle dimension puisqu'elle offre la possibilité d'accéder à de multiples services de la vie quotidienne (piscines, autopartage, recharge des véhicules électriques, restaurant universitaire et bibliothèque pour les étudiants ...).

Pour en arriver là, Rennes Métropole et la Région Bretagne ont mené une expérimentation, initialisée à la rentrée 2014, auprès d'étudiants des Universités Rennaises, pour l'ouverture de la carte KorriGo aux services de la vie étudiante (CROUS et Bibliothèques universitaires). L'expérimentation de 18 mois s'est avérée concluante. Parallèlement, le projet de norme nationale expérimentale AMG (Application Multi-services Générique) élaboré par les collectivités partenaires a été validé. L'intégration de cette norme à la carte KorriGo, constitue une première en France.



Soucieuses d'offrir un support résolument moderne en constant développement, Rennes Métropole et la Région Bretagne, associées à de nouvelles collectivités bretonnes (Quimper Communauté, Brest Métropole, Lorient agglomération, Saint-Brieuc agglomération, le Conseil départemental d'Ille-et-Vilaine, le Conseil départemental des Côtes d'Armor, Saint-Malo Agglomération) continuent de travailler à l'extension géographique de la carte et au déploiement d'autres services comme l'accès aux services publics des collectivités.

Mise en circulation au 2e trimestre 2016, la nouvelle carte multiservices se substitue progressivement aux plus de 600 000 cartes KorriGo déjà existantes.

- **Contacts : Région Bretagne - Rose-Marie Louis - presse@bretagne.bzh**
Rennes, Ville & Métropole - prescom@rennesmetropole.fr
- **Correspondante locale Cerema Ouest : [Karine Nicolleau@Cerema.fr](mailto:Karine.Nicolleau@Cerema.fr)**



Zoom sur

La Délégation interministérielle à la sécurité routière lance un « Prix innovation »

Ce concours s'adresse aux entrepreneurs, groupes ou startups qui mettent leur créativité au service de la sécurité routière. Pour concourir, les innovations doivent être déjà commercialisées ou distribuées. Tous les gagnants auront le droit d'utiliser le label « Prix innovation sécurité routière tous responsables » pour la commercialisation de leurs produits ou services innovants. Chaque année, au vu des produits et services présentés, un jury présidé par le délégué interministériel à la sécurité routière établit le nombre de prix et leur dénomination. L'objectif est double : encourager la diffusion de produits et services innovants et inciter les entreprises à poursuivre sur le long terme une politique d'innovation dans le domaine de la sécurité routière.

+ Pour en savoir plus : <https://www.legifrance.gouv.fr/> - <http://routeplussure.fr>

Le Journal officiel précise les modalités de reversement du forfait post-stationnement (FPS) aux collectivités

Le Journal Officiel du 16 novembre 2016 a publié **l'arrêté** relatif aux modalités de reversement aux collectivités bénéficiaires du forfait de post-stationnement⁵ [FPS] prévu par l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

Lorsque l'avis de paiement sera notifié par l'Antai (Agence nationale de traitement automatisé des infractions), les encaissements seront à régler auprès des services relevant de la direction régionale des finances publiques de Bretagne et du département d'Ille-et-Vilaine. Le reversement sera effectué mensuellement à chaque collectivité bénéficiaire.

L'arrêté précise également les conditions de remboursement et d'annulation d'un titre exécutoire (document permettant au comptable public de lancer la procédure de recouvrement forcé des FPS impayés et de la majoration due), ainsi que les modalités liées aux changements de bénéficiaire du produit du FPS.

+ Pour en savoir plus : <https://www.legifrance.gouv.fr/> - [Guide Décentralisation du stationnement payant sur voirie - Guide de recommandations](#)

⁵ À compter du 1^{er} janvier 2018, le conducteur aura le choix pour s'acquitter des droits d'occupations de la voirie soit en début de stationnement à l'horodateurs, soit a posteriori sous la forme d'un forfait post-stationnement.

Le Cerema réaffirme son implication dans l'initiative MobiliseYourCity lors de la COP 22 à Marrakech

À la Cop 22 à Marrakech, le programme MobiliseYourCity, qui a pour but d'aider les villes des pays émergents et en développement à mieux planifier une mobilité durable, a été mis en avant.

Le 3 décembre 2015, dans le cadre du Transport Focus de la COP 21, la ministre de l'Environnement Mme Ségolène Royal avait annoncé le soutien de la France au projet « MobiliseYourCity », dont le Cerema était un des membres fondateurs.

Près d'un an plus tard, à Marrakech, le 11 novembre 2016, lors de l'événement spécial organisé pendant la COP 22 sur son Pavillon, la France et son partenaire l'Allemagne ont réaffirmé leur soutien à cette initiative, qui vise à accompagner les gouvernements locaux de pays en développement et émergents dans leur planification de la mobilité urbaine durable, afin de rendre les villes plus inclusives, agréables à vivre, d'améliorer leur attractivité économique et de diminuer leurs émissions de gaz à Effet de Serre (GES).



Pavillon France - 11 novembre 2016 - Signatures MobiliseYourCity

Cette réaffirmation a pris la forme de la signature d'une déclaration conjointe des partenaires fondateurs allemands et français, dont le Cerema, ainsi que la signature par les mêmes avec la direction générale des collectivités locales du ministère de l'intérieur marocain d'une lettre d'intention qui affirme la volonté de développer cette initiative au Maroc. Cet événement s'est tenu devant une foule nombreuse, dont de nombreux officiels français et marocains.

En 2016, le Cerema s'est particulièrement impliqué dans le chantier méthodologique propre à l'initiative, dont il a assuré le co-pilotage avec la GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit⁶).

Le Cerema va accompagner le Maroc, qui rejoint le programme MobiliseYourCity

L'annonce, sur le Pavillon France, de l'entrée du Gouvernement marocain et de la ville de Casablanca dans MobiliseYourCity marque une nouvelle étape dans l'implication du Cerema dans l'initiative puisque, à partir de 2017, une équipe composée d'experts du Cerema Centre Est, Méditerranée et Territoires et ville, devrait commencer à accompagner le déploiement de MobiliseYourCity au Maroc, au niveau national comme au niveau local.



Action Day - 12 novembre 2016 - Show case initiatives Transports

Le Cerema a participé à l'événement spécial organisé sur le Pavillon France, ainsi qu'aux autres événements de la COP 22 qui ont permis de faire la promotion de l'initiative : présentation en show case, lors de l'Action Day (12 novembre) des 15 initiatives transports en cours dans le cadre de la lutte contre le changement climatique sous l'égide des Nations Unies ; participation à la session « Multi-modality : converging paths towards low carbon cities » organisée dans le cadre du Transport Day (13 novembre)...

En marge de la COP 22, le 11 novembre, MobiliseYourCity a tenu son premier comité de pilotage auquel a participé le Cerema (représentant et observateurs). Ce comité de pilotage a permis de désigner Eric Beaume de DEVCO (Direction du Développement

et de la Coopération de la Commission Européenne), comme le premier Président du Comité de Pilotage de l'initiative et de confirmer Markus Delfs (GIZ) comme son Directeur. Le Secrétariat de MobiliseYourCity est en cours d'installation et devrait s'établir à Bruxelles en janvier 2017 avec deux permanents à ce stade.

+ Pour en savoir plus : Présentation du [programme MobiliseYourCity](#) (en anglais)

● Contact Cerema Territoires et Ville : Thierry.Gouin@Cerema.fr

⁶ Regroupement effectué en 2011 de la GTZ (Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit, ancienne agence de coopération technique), du Service allemand de développement (Deutschen Entwicklungsdienst, DED) et de InWent (Internationale Weiterbildung und Entwicklung gGmbH, Capacity Building International, Germany).



Bibliographie

Espaces publics des centres-bourgs - repères pour de belles réalisations

Ouvrage de 120 pages publié par le Cerema Territoires et ville

Aujourd'hui, un habitant d'une commune rurale effectue environ 3 déplacements par jour et parcourt 30 km. Or près d'un déplacement sur deux fait moins de 5 km, ce sont des distances sur lesquelles la marche et le vélo peuvent être utilisés. L'un des intérêts d'aménager les espaces publics des centres-bourgs est de rendre l'espace aux habitants, les inciter à se déplacer à pied ou à vélo, plutôt qu'en voiture jusqu'aux équipements municipaux, commerces et services de proximité. Révéler et valoriser le cadre de vie de la commune permettra de les rendre attractifs et incitera les usagers à les pratiquer. Cet ouvrage du Cerema apporte ainsi quelques clés de lecture et une sensibilisation des élus et des techniciens sur le sujet.



- Pour commander l'ouvrage : www.certu-catalogue.fr ou bventes.dtectv@cerema.fr - 30 €

Les fiches du Cerema

Le plan de mobilité rurale - Élaboration, mise en œuvre et évaluation (Fiche de synthèse)

Le Cerema a publié en juillet 2016 un guide pour l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans à destination des acteurs locaux. Cette note de synthèse présente les éléments fondamentaux pour comprendre ce nouvel outil de planification.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Marche : mieux accueillir les piétons âgés - Recommandations d'aménagement (fiche n° 2)

Dans 30 ans, la part des plus de 75 ans dans la population aura doublé. La santé et l'autonomie de ces seniors dépendent en partie de leur mobilité piétonne. Or les seniors sont sur-représentés dans les accidents de piétons. Les accueillir dans un espace public où les déplacements à pied sont effectués avec le moins de risques possibles de chuter ou d'être accidenté est donc un enjeu de société.

Les recommandations proposées aux aménageurs dans cette fiche montrent que cet objectif est atteignable en appliquant les règles de l'art et les recommandations d'accessibilité, tout en les complétant par des aménagements utiles à tous mais répondant spécifiquement aux besoins de la population âgée en perte de mobilité.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Savoirs de base en sécurité routière : réglementation concernant les véhicules à moteur à deux ou trois roues et les quadricycles - Véhicules, équipements et conditions de conduite (Fiche n°15)

L'objectif de cette fiche est de faire connaître les différents véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi que les quadricycles à moteur, les équipements de leurs utilisateurs et les différentes conditions de conduite.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Plan d'actions pour les mobilités actives : mieux partager l'espace public : les règles évoluent ! La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives (fiche n°12).

L'objet de cette fiche est, à partir des textes officiels, d'explicitier leur contenu et leur raison d'être, puis de donner les premières indications de mise en œuvre possible. Elle est à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Zones de circulation apaisée - Les Béalières à Meylan (38) : un quartier précurseur du concept de la zone de rencontre (Fiche n°13)

Le quartier des Béalières a été conçu, dès le départ, avec la volonté de préserver les éléments du milieu naturel et de donner aux espaces publics des qualités pour développer la convivialité et les échanges entre habitants. La fonction habiter prédomine sur la fonction circuler dans ce quartier. De par sa conception, ce quartier vivait déjà comme une zone de rencontre bien avant l'introduction de celle-ci dans le code de la route en 2008.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr



LU POUR VOUS ! Ce mois-ci, nous avons repéré

➤ EVOLMOB - Évolution du rapport des jeunes à la voiture Recherches terminées

Dans la plupart des pays de l'OCDE, l'usage de la voiture tend à baisser depuis le début des années 2000 et, pour la première fois depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les jeunes passent moins le permis de conduire. La recherche EVOLMOB visait à comprendre ce que cette tendance dessinait pour le futur. Pour ce faire, elle s'est intéressée de plus près aux comportements de déplacement des jeunes dans trois métropoles régionales en France et au Canada. Quel rapport les jeunes entretiennent-ils aujourd'hui à l'automobile dans ces territoires ? Quels sont les ressorts des évolutions observées, dans deux contextes économiques, géographiques et sociaux différents ?



Pour en savoir plus : <http://fr.forumviesmobiles.org>

➤ Comment la France a tué ses villes

Auteur : Olivier Razemon - Collection : Diagonales

Des vitrines vides et sombres, des façades aveugles, des stores métalliques baissés. Calais, Agen, Le Havre, Landerneau, Avignon, Lunéville... La crise urbaine ronge les préfectures et sous-préfectures, les détruit de l'intérieur. Les boutiques abandonnées ne constituent que le symptôme le plus flagrant d'un phénomène plus large : la population stagne, les logements sont vacants, le niveau de vie baisse. Alors que se passe-t-il ?

L'offensive délibérée de la grande distribution, en périphérie, tue les commerces du centre-ville et des quartiers anciens, et sacrifie les emplois de proximité. En outre, les modes de vie sont fortement liés aux modes de déplacement. Partout, la voiture individuelle reste considérée comme une obligation, un dû. Or, parce qu'elle occupe de l'espace et génère bruit et pollution, la motorisation contribue largement à l'asphyxie des villes.

Comment la France peut-elle sauver ses villes ? Aucune solution miraculeuse, mais une série de petits pas, de décisions empreintes de sobriété.

- Pour en savoir plus : www.ruedelechiquier.net



► Les agences de mobilité

Une agence de mobilité est l'un des outils du management de la mobilité sur le territoire. Elle permet d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, du conseil et des services à la mobilité. L'agence de mobilité peut également réaliser des animations locales, mettre en réseau les acteurs et opérateurs de services de mobilité du territoire, et accompagner une collectivité dans sa politique de mobilité.

La présente note s'inscrit dans le cadre d'un panorama réalisé par le Cerema, chargé par la direction Générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN) du Ministère du Logement et de l'Habitat durable d'une mission de capitalisation et de valorisation des projets EcoCité de la première tranche de l'appel à projets Ville de Demain. Dix-neuf EcoCités ont bénéficié à ce titre du soutien financier de l'Etat sur la période 2010-2014.

Le travail réalisé par Elsa Alexandre (Cerema Territoires et ville), Maxime Jean (Cerema Centre-Est) et Marie Laure Papaix (Cerema Territoires et ville) porte sur un état de l'art des agences de mobilité, une description de cinq éco-cités ayant mis en œuvre des actions concourant à la réalisation d'une agence de mobilité ou d'un dispositif équivalent, ainsi que des innovations réalisées en la matière. La note s'attache à mettre en évidence les facteurs de réussite et les freins rencontrés, afin de dégager des enseignements plus généraux qui pourraient servir à d'autres collectivités.



● Pour en savoir plus : www.ecocites.logement.gouv.fr



Agenda

19 au 20 janvier 2017

Gouvernance urbaine dans une société en réseau : France, Thaïlande, Japon (Lyon)

Le colloque a pour objectif de constituer une plateforme inter-disciplinaire et trans-disciplinaire regroupant des universitaires, des praticiens, des militants et des étudiants de diverses disciplines, du point de vue des politiques urbaines, de la planification des espaces urbains, des bases de données et big data informatiques sur la ville, ceci dans un échange de vues tirées d'expériences françaises, thaïlandaises et japonaises.

► Pour en savoir plus : <http://imu.universite-lyon.fr>

24 et 25 janvier 2017

Les Rencontres de la Mobilité intelligente : quels pilotes pour la mobilité ? (Montrouge)

Le prochain congrès d'ATEC ITS France analysera le rôle des acteurs de la mobilité, dans un contexte de transformation constante. Les mutations sont nombreuses, avec l'apparition de nouvelles pratiques de mobilité, le renforcement du dialogue entre infrastructures et objets connectés, l'affirmation de la conscience écologique dans les stratégies territoriales et la recherche d'optimisation énergétique et économique, notamment dans le domaine de la logistique. Ces problématiques, apparemment éclatées, invitent pourtant les acteurs du secteur à s'interroger sur leurs missions, sur les solutions qui leur sont offertes et sur l'évolution de leurs différents modèles d'affaires. Pour les accompagner dans leurs réflexions, le congrès 2017 reviendra sur ces transformations et présentera les innovations les plus récentes.

25 et jeudi 26 janvier 2017

Journées techniques route (JTR) 2017 (Nantes)

Ces journées sont organisées par l'IFSTTAR, avec l'IDRRIM et le Cerema. Les JTR 2017 sont à destination des professionnels du domaine des infrastructures terrestres de transport, pour connaître les derniers résultats de recherche et d'innovation, partager les expériences et échanger sur les enjeux auxquels il faut faire face.

► Pour en savoir plus : www.cerema.fr

2 février 2017

Réinventer l'ordinaire : les fronts pionniers du tourisme : lieux, acteurs, imaginaires (Paris)

Ce séminaire organisé par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer - La Défense s'inscrit dans un cycle de 3 rencontres de réflexion inter-disciplinaire co-organisées par le Puca et l'EA EIREST, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

► Pour en savoir plus : www.urbanisme-puca.gouv.fr

Du 6 au 8 mars 2017

Transport public et méga événement (Lyon)

Ces journées sont organisées par l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) en partenariat avec CITEC et le Sytral.

► Pour en savoir plus : www.uitp.org

Du 13 au 14 mars 2017

Billettique : repères pour des solutions innovantes adaptées aux territoires (Paris)

Ces journées sont organisées par le Cerema et le CNFPT, en partenariat avec l'AFIMB.

Elles ont pour objectifs de présenter les enjeux de la billettique aujourd'hui et le panorama des nouvelles offres et technologies.

Les participants pourront y acquérir les repères essentiels et les clés de compréhension des nouveaux outils disponibles, leur permettant de juger de leur opportunité pour un réseau donné. In fine, il s'agit d'une formation pour effectuer les choix les plus efficaces en matière de billettique.

► Pour en savoir plus : www.territoires-ville.cerema.fr

Du 24 au 25 avril 2017

Journées d'échanges sur la mobilité urbaine (Paris)

Ces journées sont organisées par le Cerema en partenariat avec la FNAU et le CNFPT.

Elles seront l'occasion de dialoguer ensemble sur le thème de la mobilité urbaine et de construire une culture commune dans le domaine des recueils de données.

Ces journées aborderont les sujets suivants : évolution du standard des enquêtes ménages déplacements, mobilité et tourisme, mobilité et commerce.

► Programme et inscription à venir

Du 21 mai au 2 juin 2017

21^e conférence européenne du Management de la Mobilité (MM) à Maastricht (Pays-Bas)

Maastricht deviendra la capitale du MM où les participants partageront leurs bonnes pratiques et leur expérience de terrain sur les choix modaux réalisés par leurs concitoyens et la façon d'influencer leur comportement.

Que les gens se déplacent en vélo, en voiture, à pied, en transport en commun, ECOMM 2015 mettra les usagers au cœur des débats.

► Pour en savoir plus : www.ecomm2017.com

19 au 22 juin 2017

ITS Europe (Strasbourg)

► Pour en savoir plus : <http://strasbourg2017.itsineurope.com>

10 au 12 octobre 2017

26^{es} Rencontres nationales du transport public (Marseille)

Ces rencontres sont organisées par le GIE Objectif Transport Public, le GART et l'UTP.

► Pour en savoir plus : www.objectiftransportpublic.com

11 au 13 octobre 2017

Congrès du Club des villes et territoires cyclables (Paris)

► Pour en savoir plus : www.villes-cyclables.org



Glossaire

- ▶ **ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- ▶ **AFIMB** : Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique
- ▶ **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- ▶ **AOT** : Autorité Organisatrice de Transports
- ▶ **ARENE** : Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies
- ▶ **CGEDD** : Conseil Général de l'environnement et du développement durable
- ▶ **DDT(M)** : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
- ▶ **DGITM** : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
- ▶ **DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- ▶ **MEEM** : Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
- ▶ **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- ▶ **PCET** : Plan Climat Énergie Territoire
- ▶ **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- ▶ **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- ▶ **PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- ▶ **PUCA** : Plan, Urbanisme, Construction et Architecture
- ▶ **ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur le site

[Cerema Territoires et ville](#)

> Outils de diffusion > Les e-lettres > Transflash



Directeur
de publication
**Bernard
Larroutou**

Directeur délégué
de publication
Christian CURÉ

Rédacteur en chef
Grégoire CARRIER

N° ISSN 2102-5835

Rédactrice en chef-adjointe : Malika ZEROUAL-CLÉMENT

Cerema Territoires et ville - 04 72 74 59 23

Correspondants locaux du Cerema



- 1 **Cerema Île-de-France**
Emmanuel DANSAUT - 01 48 38 81 32
- 2 **Cerema Nord-Picardie**
Nathalie PITAVAL - 03 20 49 61 07
- 3 **Cerema Est**
Samuel LAB - 03 87 20 45 21
- 4 **Cerema Centre-Est**
Sandra SANIEL - 04 72 14 31 58
- 5 **Cerema Méditerranée**
Viviane MARRIÉ - 04 42 24 77 50
- 6 **Cerema Sud-Ouest**
Julien PHILIPOT - 05 62 25 93 60
- 7 **Cerema Ouest**
Karine NICOLLEAU - 02 40 12 84 60
- 8 **Cerema Normandie-Centre**
Yohan URIE - 02 35 68 81 08

Contact : transflash@cerema.fr

Retrouver transflash sur twitter : [@transflash_mob](https://twitter.com/transflash_mob)

Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif (EPA).