

Transflash

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

SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 27 %

- ▶ Lyon : lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun
- ▶ Nancy : des aires de livraison sous surveillance
- ▶ Lyon : le cotravail tient ses premières assises
- ▶ Lorient Agglomération : un calculateur d'itinéraires pour les personnes à mobilité réduite
- ▶ Chambéry : le Vélobulle

Canada : la Ville de Brossard lance un projet pilote de micro-transit

Zoom sur :

- ▶ L'AFITF
- ▶ L'évaluation environnementale se réforme
- ▶ Stationnement : une nouvelle carte pour les personnes handicapées
- ▶ La collecte et le traitement des véhicules hors d'usage abandonnés

Rétro Transflash

Bibliographie

Formations

Agenda



La mobilité en 2017, quelle organisation institutionnelle ?

MAPTAM, « Fusion des régions », NOTRe... autant d'acronymes ou d'expressions qui ont façonné le dialogue des élus et des techniciens de la mobilité ces dernières années en France.

Au-delà de ces éléments de sémantique, ces nouvelles lois ont apporté des évolutions dans la répartition des compétences entre collectivités locales. Bertrand Dépigny, chargé de projets gouvernance de la mobilité au Cerema, propose d'apporter des éléments d'éclairage sur ce point.



On a beaucoup parlé réforme ces dernières années, a-t-on assisté à un vrai changement au niveau de l'organisation institutionnelle de la mobilité en France ?

En 1982, la LOTI faisait office de loi fondatrice pour l'organisation des transports publics français. Certes, au cours des 30 années qui ont suivi, un certain nombre de lois qui n'avaient pas pour objet les transports ont produit des ajustements, des changements dans l'organisation des compétences et des relations entre collectivités en matière de transport, mais aucune n'avait fait figure de point de recomposition majeure comme la loi NOTRe en 2015, en provoquant la mise en retrait de l'échelon départemental dans l'organisation du transport interurbain au profit du niveau régional.

Autrement dit, le cadre général posé par la LOTI a été successivement adapté jusqu'à aujourd'hui pour s'articuler avec les évolutions des pratiques de mobilité observées ainsi que le renforcement du rôle de certaines échelles de collectivités sans pour autant remettre en cause en profondeur le cadre institutionnel et fonctionnel dans lequel la mobilité peut être organisée par les acteurs publics et privés.

EVENEMENTS

Nouveaux usages de la voiture, nouveaux visages des territoires ? Les 16 et 17 novembre à Paris. Co-organisé par le Cerema, le CNFPT et l'ADEME avec le soutien de la Caisse des Dépôts.

Les rencontres nationales du transport public 10 au 12 octobre 2017 à Marseille. Retrouver le Cerema et Transflash au stand 61F.

26 Rencontres nationales du transport public

Pouvez-vous nous faire un rapide récapitulatif des principales lois ayant impacté l'organisation de la mobilité ces dernières années ?

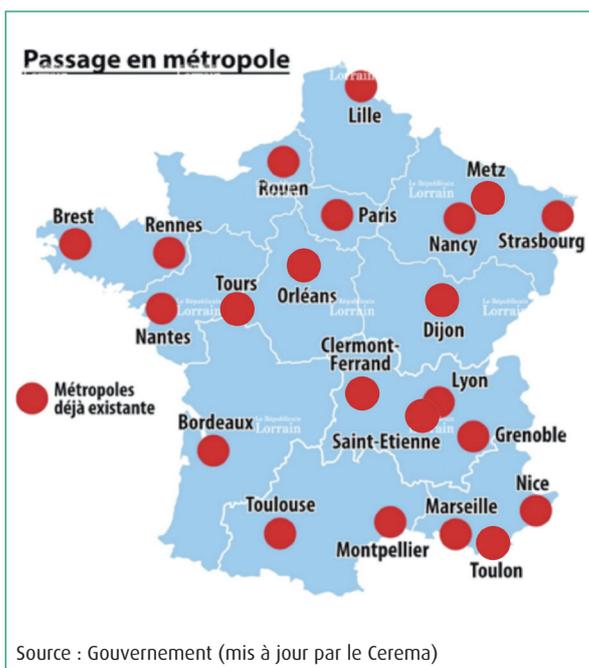
En 1982, le vote de la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) garantit un droit au transport pour tous, tout en précisant et clarifiant le cadre dans lequel les collectivités locales peuvent organiser des services de transports collectifs. Deux outils incarnent notamment cette clarification :

- ▶ le statut d'autorité organisatrice des transports (AOT) attribué aux collectivités locales désignées pour organiser du transport collectif urbain, puis aux départements et enfin aux régions à l'aube des années 2000 sur l'interurbain.
- ▶ le plan de déplacement urbain (PDU) qui vise à définir une vision de l'organisation des déplacements à l'échelle d'une commune ou d'un ensemble de communes.

En 1996, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) confère un caractère obligatoire aux PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Quatre ans plus tard, c'est la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) qui encourage la coopération entre les AOT (via des syndicats mixtes) et essaie de mieux articuler la planification des transports urbains et la planification territoriale, à travers les SCoT.

Le tableau ci-après récapitule de manière synthétique les différentes lois mises en œuvre depuis la LOTI.

2015	Amélioration du régime de la commune nouvelle, pour des communes fortes et vivantes
2015	TECV : transition énergétique pour la croissance verte
2015	Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques
2015	NOTRe : nouvelle organisation territoriale de la République
2015	Délimitation région / département
2014	MAPTAM : modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
2010	Réforme des collectivités territoriales
2000	SRU : solidarité et au renouvellement urbains
1996	LAURE : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
1982	LOTI : loi d'organisation des transports intérieurs



L'acte III, concrètement, c'est quoi ?

L'acte III correspond au troisième grand moment réformateur en faveur de la décentralisation. Sur le champ de la mobilité, il faut mettre en perspective l'acte III de la décentralisation avec les deux vagues précédentes. Alors que l'acte I (1982-1983) et l'acte II (2003) ont surtout traduit un transfert de compétences de l'État vers les collectivités locales, l'acte III se caractérise principalement par un transfert de compétences entre niveaux de collectivités locales. L'Acte III de la décentralisation s'articule autour des trois lois MAPTAM, « fusion des régions » et NOTRe.

A - Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM)

Initiatrice de la dynamique de l'acte III, la loi MAPTAM crée de nouvelles métropoles (carte ci-contre) dans le sillage de la métropole Nice Côte d'Azur issue de la loi sur la réforme des collectivités territoriales. Ces nouveaux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sont dotés de compétences renforcées, notamment en matière de gestion de la voirie présente sur leur territoire.

¹ En 2015, la loi NOTRe intègre le SRI au SRADET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). Il en devient le volet « intermodalité ».

Sur le champ de la mobilité, la loi MAPTAM élargit le domaine de compétence de l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) qui devient autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et voit ses prérogatives élargies au transport à la demande, à la logistique urbaine et à l'appui au développement des nouveaux services à la mobilité.

Par ailleurs, afin de faciliter le développement des modes de transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture, la loi MAPTAM crée le schéma régional de l'intermodalité (SRI).

Enfin, avec la décentralisation et la dépénalisation du stationnement, les collectivités locales disposent d'un levier d'action supplémentaire pour agir sur la mobilité pour leur territoire.

B – Loi de « fusion des régions » Les périmètres des régions françaises depuis le 1^{er} janvier 2016

Légitimée par une volonté de donner aux régions françaises une taille comparable à celle de leurs voisines européennes, cette loi redessine les contours de certaines régions en les fusionnant.

Ces changements n'impactent pas directement l'organisation des compétences de la région. En revanche, pour celles qui ont fusionné cette loi constitue l'opportunité de repenser leur politique et leur offre de transport sur leur nouveau périmètre.

C – Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)

Souvent considérée comme le dernier volet de l'acte III de la décentralisation, la loi NOTRe a induit la suppression de la clause de compétence générale pour les régions et les départements et une refonte de la carte intercommunale au profit d'intercommunalités plus grandes.



Sur le volet « déplacement », 2017 est l'année où le département transfère sa compétence d'organisation du transport non urbain, régulier ou à la demande, et scolaire², à la région. Toutefois la compétence d'organisation du transport non urbain et scolaire peut être déléguée par la région au département (ou à un établissement de coopération intercommunale (EPCI) pour le scolaire). Ainsi, le paysage de l'organisation du transport interurbain à court et moyen terme va être recomposé selon les discussions menées dans chaque région avec les départements et EPCI concernés, pour élaborer des schémas de gouvernance variables selon les territoires.

De plus, la loi NOTRe crée le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). Dans son volet « intermodalité », ce nouvel outil de planification a pour objectif de définir et mettre en œuvre une politique favorisant la cohérence des réseaux, la coordination des offres ainsi que la recherche d'une intégration tarifaire, d'une information multimodale et d'une billettique intégrée au service de l'usager. Pour y parvenir, la région, chef de file de l'intermodalité, associe l'ensemble des AOM et collectivités concernées.

Par ailleurs, afin d'accompagner la transformation de l'AOTU en AOM par la loi MAPTAM, la loi NOTRe crée le « ressort territorial » de l'AOM en remplacement du PTU, permettant ainsi aux AOM d'organiser du transport non urbain sur leur territoire.

Les régions se voient ainsi offrir la possibilité de redéfinir leur stratégie de desserte de leur territoire en recherchant la cohérence et l'efficacité entre leurs réseaux routiers et ferroviaires.

Ce sont donc ces trois lois qui ont un impact direct sur l'organisation institutionnelle de la mobilité.

² Le département continue d'organiser le transport des élèves handicapés vers leurs établissements scolaires au titre de sa compétence d'action sociale et santé.

O n a également parlé de la loi « pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ». Quel est son impact sur les services de transports ?



Promulguée à l'été 2015 comme la loi NOTRe, cette loi a impacté le champ des transports, par la possibilité qu'elle offre à des entreprises de développer des services réguliers interurbains de transport public routier de personnes. En effet, jusqu'à cette date, de tels services n'existaient que sur des liaisons internationales avec la possibilité de cabotage³ en France.

Désormais toute ouverture d'une ligne dont deux points d'arrêts sont distants de plus de 100 km peut s'effectuer librement. En deçà de ce seuil, une déclaration d'ouverture du service est déposée auprès de l'autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) et peut faire l'objet d'un recours par une autorité organisatrice des transports (AOT) s'estimant menacée dans l'équilibre économique d'une ligne conventionnée qu'elle organise.

Les lieux de dépose et de reprise des passagers s'étant développés rapidement, **une ordonnance** a été publiée pour en redéfinir le cadre réglementaire.

E t la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) ?

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) repose davantage sur des mesures et des objectifs en faveur d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement que sur une redéfinition des cadres organisationnels. On peut notamment citer les dispositions en faveur du développement des véhicules partagés, des véhicules à faibles émissions ou encore la création de zones à circulation restreinte et du plan de mobilité rurale.

Il n'en demeure pas moins que ces dispositions s'ajoutent à l'élargissement des compétences dévolues aux AOM pour en faire les acteurs clefs d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

C omment expliquer cet afflux de nouvelles lois pour réformer l'organisation de la mobilité en France ?

On peut considérer que trois raisons ont conduit les décideurs politiques à mettre au débat des projets et propositions de lois traitant de l'organisation de la mobilité.

La première est l'injonction à une simplification du paysage institutionnel français. En effet, l'éclatement des compétences d'organisation de la mobilité et des transports entre plusieurs niveaux de collectivités pouvait paraître à certains égards comme un frein au développement d'offres de transport pour répondre aux besoins des usagers. De plus, la réduction du nombre d'acteurs facilite l'organisation de l'intermodalité.

La deuxième raison relève de la volonté politique de lutter contre le changement climatique et ses effets. Le champ de la mobilité, contributeur important à la production de nuisances environnementales, constitue un potentiel d'action élevé. Dès lors, il est apparu indispensable de chercher à donner aux collectivités compétentes les moyens d'agir avec efficacité pour organiser une mobilité plus respectueuse de l'environnement.

Enfin, la troisième raison que l'on peut mettre en exergue fait référence à l'évolution constante des modes d'habiter, notamment au regard de la distance croissante entre lieux de résidence et de travail. L'étalement urbain induit par la périurbanisation a rendu, en outre, de plus en plus difficilement identifiable la frontière entre urbain et rural. La possibilité offerte aux AOM d'organiser du transport public régulier et à la demande, à caractère urbain et non urbain, sur leur ressort territorial, entérine cette évolution.

³ Selon « **dico du commerce international** » : le cabotage est la faculté accordée à titre temporaire à un transporteur européen, non-établi en France, titulaire d'une licence communautaire, de réaliser un transport intérieur sur le territoire national. Le principe du cabotage est régi par le règlement (CE) 1072/2009 du 14 mai 2010.

Selon vous, quelles sont les questions que ces changements soulèvent ? Est-ce que ces lois stabilisent durablement l'organisation de la mobilité (moyen et long terme) ?

Cet arsenal législatif permet de donner davantage de cohérence à la répartition des compétences entre les différents niveaux de collectivités. Cette dynamique s'inscrit parfaitement dans la vision politique de plus long terme observable ces trois dernières décennies autour de la montée en puissance du binôme intercommunalité-région dans l'organisation décentralisée de la République. Pour autant, plusieurs éléments de constat peuvent nourrir l'idée d'une nécessaire poursuite de cette clarification de gouvernance.

On observe, en effet, une porosité croissante entre les caractères individuel et collectif, public et privé, ou encore d'individu transporteur et transporté dans les offres de mobilité. Ce constat invite à une nouvelle clarification des modes de coopération entre les acteurs publics en charge de l'organisation de la mobilité et les acteurs privés, aux postures plurielles. À titre d'exemple, l'actualité récente du covoiturage courte distance révèle des formes de concurrence dans l'innovation que portent des acteurs privés d'une part et des structures de coopération entre AOT d'autre part. En effet, à la différence des acteurs privés, ces dernières disposent des leviers nécessaires pour organiser l'intermodalité sur leur territoire.

Le défi à relever par les collectivités pourrait bien être celui d'une mise en dialogue de l'ensemble de ces acteurs aux différentes échelles où s'organise la mobilité. Actuellement, l'élaboration des SRADDET constitue sans doute une opportunité pour renforcer le dialogue entre des acteurs de la mobilité sans cesse plus variés, au service du citoyen mobile. Mais ne doit-on pas aller plus loin en redéfinissant les bases de l'organisation de la mobilité intérieure dans un contexte où la puissance publique n'en a plus le monopole ?

Il s'agirait en quelque sorte de faire de la collectivité locale non plus seulement un acteur de l'organisation de la mobilité qui agirait en s'appuyant sur les compétences dont elle dispose mais également un animateur de l'ensemble du jeu d'acteurs publics, privés, institutionnels ou de la société civile qui disposent à un moment donné, sur un territoire donné, de la capacité d'apporter une réponse à un problème de mobilité des citoyens.



Le chiffre du mois : 27 %

“ C’est une estimation de la part modale du covoiturage conforme à sa définition légale pour l’agglomération de Royan Atlantique. ”



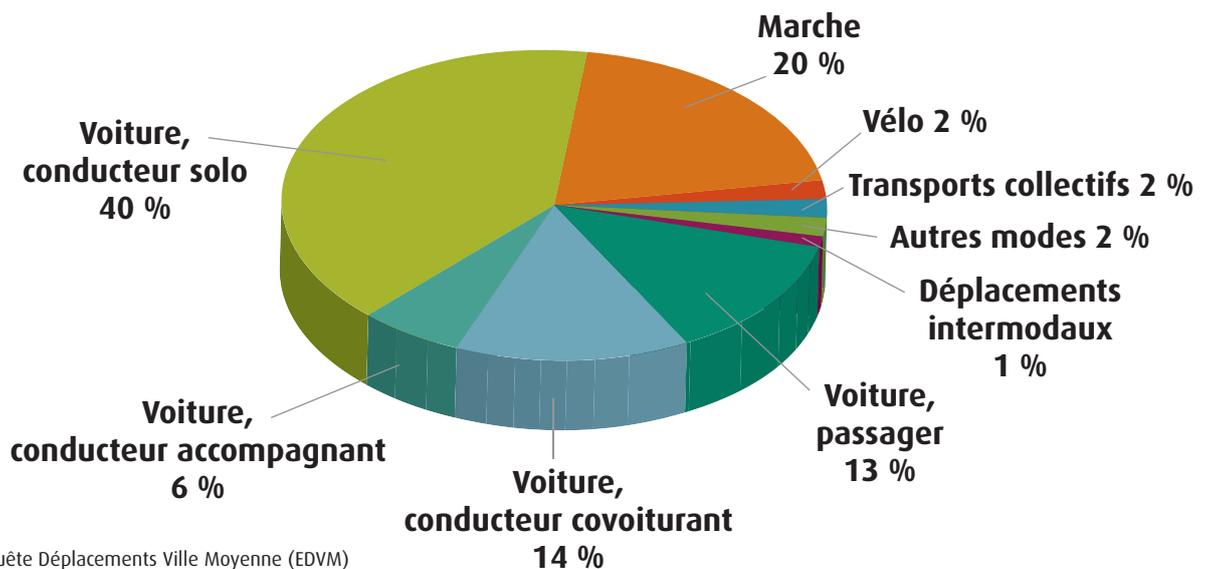
Ce pourcentage est calculé à partir de l’Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) de l’agglomération de Royan Atlantique réalisée en 2014-2015.

C’est la somme de :

- ▶ la part des déplacements des conducteurs « covoiturant » 14% : ils déposent ou vont chercher un passager sur leur trajet, sans que cela constitue l’unique motif de leur déplacement.
- ▶ la part des passagers des voitures (13%).

Répartition modale de la population de 11 ans et plus

Résidents de l’agglomération de Royan Atlantique



Source : Enquête Déplacements Ville Moyenne (EDVM) de l’agglomération de Royan Atlantique

Cette part exclut les déplacements des conducteurs « accompagnant », dont la sortie du domicile est motivée uniquement par des accompagnements (6%).

Cet indicateur est donc conforme à la **définition légale du covoiturage** qui introduit la notion de « déplacement pour son propre compte » pour le différencier de l’accompagnement.

Pour en savoir plus :

- ▶ sur l’EDVM de l’agglomération de Royan Atlantique : <https://www.agglo-royan.fr>
- ▶ sur le covoiturage et la mesure de sa pratique : [Ademe](#) ; [Cerema](#).

● **Contact Cerema Territoires et ville : [Julie Pélata](#)**



En direct des territoires

Lyon : lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports en commun



Le Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) poursuit sa campagne de lutte contre le harcèlement sexiste sur l'ensemble du réseau des Transports en commun lyonnais (TCL). Initiée en 2016 par les « marches exploratoires », elle s'est poursuivie en particulier par une campagne de communication mise en place

du 28 janvier à la fin mars 2017. De nouvelles « marches » sont prévues pour cette année.

Le cadre général

Ces opérations s'inscrivent dans un dispositif global intitulé Stratégie Territoriale de Sécurité et de Prévention 2014-2017, dont le Sytral et son délégataire Keolis Lyon sont porteurs et signataires. Les publics cibles de cette démarche sont les jeunes et les femmes.



© SYTRAL - KEOLIS Lyon

Contenu des actions

Première nationale pour ce type d'initiative, et symbole de la libre circulation des femmes, les marches exploratoires sont menées par de petits groupes de femmes afin de réaliser un diagnostic de terrain sur le risque et le sentiment d'insécurité. Des voyageuses volontaires effectuent et analysent leur trajet habituel. Des marches ont ainsi été réalisées de janvier à mars 2016 sur la ligne 7, de septembre à décembre 2016 sur la ligne C14. Des propositions et des réponses concrètes ont pu être apportées par exemple en termes d'éclairage et de vidéosurveillance.

À la demande des voyageuses volontaires, une communication spécifique contre le harcèlement sexiste a également été mise en place. Déployée au 1^{er} trimestre 2017 autour de 5 visuels, la campagne a cherché en particulier à interpeller les agresseurs, à rappeler aux témoins les bons réflexes et à informer les victimes sur le dépôt de plainte. Afin de mettre davantage en avant la présence des 6 500 caméras présentes sur le réseau, plus de 5 000 stickers, avec le visuel d'une caméra et le message « On vous protège », ont été appliqués dans l'ensemble des stations, bus et tramways. Le 8 mars, Journée internationale de la femme, une action de sensibilisation du public a été organisée. Un [guide pratique complet](#) a été distribué aux voyageurs du réseau.



Les ambassadrices Pauline, Michèle et Touroussi

© SYTRAL - KEOLIS Lyon



Les prochaines marches exploratoires se dérouleront en 2017 sur la ligne C12.

- +** Pour en savoir plus : www.sytral.fr
- Contact : [Sandra Bernard](#) (04 72 84 58 45)
- Correspondant local Centre Est : [Mathias Gent](#)

Nancy : des aires de livraison sous surveillance



Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local de l'Urbanisme intercommunal, intégrant le Plan de Déplacements Urbains, le Grand Nancy a réalisé plusieurs actions afin d'améliorer la prise en compte du transport de marchandises dans la nouvelle stratégie de mobilité du territoire : création d'un groupe de travail dédié et réalisation d'un diagnostic complet sur l'approvisionnement du territoire, couplé à une analyse fine des aires de livraison en cœur d'agglomération.

Une expérimentation de mutualisation et de contrôle d'aires de livraison a également été lancée au début du mois de janvier 2017 afin d'améliorer le respect des aires de livraison, souvent occupées par des véhicules particuliers.

Ainsi, une borne de contrôle d'aire de livraison a été installée dans un quartier commerçant de Nancy. Grâce à des capteurs situés sous l'aire de livraison, celle-ci permet à la fois aux commerçants de réserver un créneau horaire pour leurs livraisons et aux particuliers d'effectuer des «arrêts minute» (max 15 minutes) hors de ces créneaux.

La borne affiche l'interdiction de stationner lorsque l'espace est réservé ainsi que le temps de stationnement restant. En cas de stationnement lors de créneaux réservés ou en cas de dépassement de la durée autorisée (15 minutes), la borne informe l'utilisateur qu'un message est transmis à la Police municipale et affiche également le montant de l'amende correspondant (35 euros).

La borne est jugée dissuasive par les commerçants qui trouvent que la rotation devant leurs commerces est ainsi favorisée. Une autre borne sera installée prochainement en hypercentre.

- **Contact : Aurélie Doré**
- **Correspondant local Cerema Est : Samuel Lab**



© Grand-Nancy

Lyon : le cotravail tient ses premières assises



Les 1^{res} Assises du Coworking (ou cotravail⁴) ont accueilli 300 personnes à Lyon le 3 février 2017.

Cet évènement inédit, organisé par le réseau [coworking.grandlyon](http://coworking.grandlyon.com) avec le soutien de la Métropole de Lyon et ouvert à tous les publics, s'est attaché à faire découvrir, penser et développer le cotravail et les tiers-lieux⁵.

Le coworking propose de nouveaux espaces (lieux de partage et de moyens) et de nouveaux modes de travail (vecteurs de convivialité, d'échange d'idées). En rapprochant parfois les lieux de vie et de travail, il peut aussi limiter les déplacements et interroge donc les grands enjeux de mobilité et leurs interactions avec l'aménagement du territoire particulièrement en milieu rural.

Les débats ont permis de mettre en valeur des initiatives locales, comme celle de la Trame, soutenue par la région Auvergne-Rhône-Alpes et l'Europe, et qui a pour but d'accompagner et de faire connaître les créations de nouveaux lieux dans le Pays de l'Ardèche méridionale. On retiendra aussi, dans la Métropole de Lyon, l'exemple de l'espace Melchior à Charly, qui a pour vocation de rassembler les salariés d'entreprises et les travailleurs indépendants afin de rompre leur isolement. Le coworking suscite également l'intérêt d'autres communes éloignées du cœur de l'agglomération. Au-delà de la métropole lyonnaise, la question du coworking et de ses conséquences sur les pratiques de déplacements est souvent posée, par exemple dans l'appel à projets [Open Gare](#), qui vise, en partenariat avec la SNCF, à transformer en tiers-lieux des espaces vacants dans trente-trois gares de la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes. Une prochaine édition de ces assises du cotravail devrait permettre d'approfondir ces échanges féconds.



© Métropole de Lyon



© Métropole de Lyon

- ⊕ Pour en savoir plus : <http://assisesducoworking.fr>
- Contacts : lverchere@grandlyon.com - juliette.bisson@grandlyon.com
- Correspondant local Cerema Centre Est : [Mathias Gent](#)

⁴ Cotravail : le [journal officiel](#) donne la définition suivante : « Mode de travail consistant, pour des professionnels indépendants, à partager espace, poste de travail, expérience ou compétences. »

⁵ Tiers lieux ou troisième place est un terme traduit de l'anglais. Il fait référence aux environnements sociaux se distinguant des deux principaux que sont la maison et le travail. (source [wikipédia](#))

Lorient Agglomération : un calculateur d'itinéraires pour les personnes à mobilité réduite



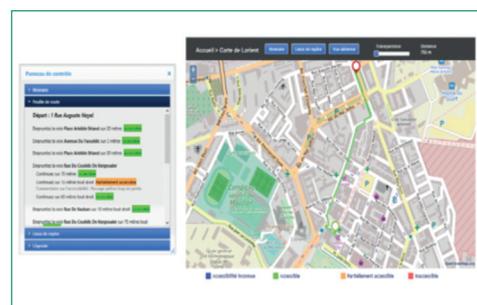
Sur le territoire de Lorient Agglomération, les piétons valides, les personnes mal marchantes ou en fauteuil roulant, les personnes déficientes visuelles, auditives ou mentales peuvent désormais connaître le cheminement le plus accessible pour atteindre leur destination.

Une interface grand public pour connaître l'accessibilité du territoire

L'interface, développée par Handimap, cartographie un itinéraire en fonction du niveau de difficulté ou du type de handicap de l'utilisateur et identifie les points d'intérêts (par exemple, la mairie, l'école...) selon leur niveau d'accessibilité. Selon le profil de l'utilisateur, le calculateur d'itinéraires propose le cheminement le plus adapté et fournit une feuille de route décrivant les étapes du parcours ainsi que le niveau d'accessibilité associé.

Les données utilisées pour le calculateur d'itinéraires sont issues du système d'information géographique (SIG) de Lorient Agglomération qui intègre depuis plusieurs années les données relatives à l'accessibilité de la voirie, des bâtiments et des espaces publics.

En effet, la collectivité souhaitait disposer d'un outil permettant d'assurer le suivi et la programmation de la mise en accessibilité du territoire et d'en tenir informés ses administrés. La base de données initiale s'est construite à partir des diagnostics voirie et ERP (établissement recevant du public). Aujourd'hui, ce sont 25 référents de chacune des communes de l'agglomération qui tiennent à jour la base de données au fil des travaux réalisés.



Des initiatives variées sur le territoire national

La démarche de Lorient Agglomération s'inscrit parmi un florilège d'initiatives ayant toutes pour objectif de donner de l'information aux usagers à mobilité réduite dans le cadre de leurs déplacements.

Ces initiatives prennent des formes variées, selon :

- ▶ le territoire couvert (d'une commune... au monde entier !)
- ▶ le référentiel géographique utilisé (OpenStreetMap, Google Maps, IGN, référentiel propre à la collectivité) ;
- ▶ le type de géométrie retenu (ponctuel, linéaire ou surfacique : une traversée piétonne sera par exemple définie comme un segment à Rennes et comme un point à Montpellier) ;
- ▶ les fonctionnalités proposées (de la simple liste de lieux accessibles aux calculateurs d'itinéraires, en passant par des informations en temps réel comme celles concernant les ascenseurs en cours de maintenance).

Afin de faciliter la lisibilité pour l'utilisateur face à un panorama varié d'outils numériques, il apparaissait opportun d'organiser la convergence vers un modèle de données sur l'accessibilité qui couvrirait l'ensemble des maillons de la chaîne du déplacement. Celui-ci aurait vocation à opérer la synthèse des différents systèmes des collectivités pionnières, tout en assurant la compatibilité avec les standards déjà existants. C'est ce travail qui a été entrepris avec les collectivités participant à l'atelier organisé par le Cerema et Lorient Agglomération les 17 et 18 novembre 2016 (voir encadré ci-dessous) et qui maintenant se poursuit. À terme, un modèle standard, partagé et approprié par tous, permettra la compatibilité entre divers outils qui continueront de coexister.

Atelier annuel ouvert aux collectivités : faites-vous connaître !

Chaque année, le Groupe technique des Référents accessibilité des villes inclusives (GT-RAVI), animé par le Cerema, organise un atelier participatif thématique. En novembre 2016, celui-ci était consacré à la communication sur l'accessibilité. Trois groupes ont ainsi permis aux participants d'échanger et de réaliser une production opérationnelle en réponse aux questions : quel modèle de données commun ? quel équilibre entre communications dédiée et universelle ? quels liens entre instances de concertation spécifiques et dispositifs de participation citoyenne ?

Pour être tenus informés, les référents accessibilité en collectivité peuvent s'inscrire sur : <http://tinyurl.com/cerema-vat>

- **Contact de Lorient Agglomération :** [Hélène Leblanche](#) - [Sylvaine Duceux](#)
- **Contact Cerema Territoires et ville :** [Laurent Saby](#)

Chambéry : le Vélobulle vous transporte en centre-ville



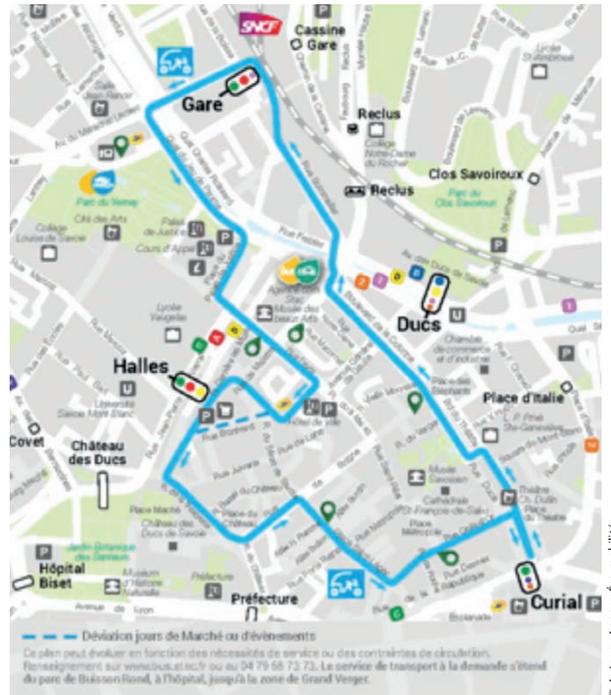
Dans l'hyper-centre de Chambéry, des triporteurs électriques sont mis à disposition pour effectuer de petits déplacements, dans le cadre d'un circuit défini ou par le biais d'un service à la demande (tarif zéro à quatre euros). Seul, à deux ou avec des bagages, les utilisateurs de Vélobulle sont pris en charge par le conducteur et déposés le

long des trois kilomètres de la ligne. Depuis l'été dernier, Vélobulle est disponible six jours sur sept hors jours fériés. Dans une zone de desserte plus large, le service personnalisé à la demande peut être réservé deux heures à l'avance du lundi au vendredi.

Vélobulle est utilisé à la fois pour faire des courses, pour une visite médicale, ou encore pour aller pratiquer ses activités. Il est aussi prisé des visiteurs, pour une ballade touristique à la découverte du paysage urbain. Les principaux utilisateurs sont les seniors habitant l'agglomération. Le parcours dessert des lieux d'intermodalité : la gare, des arrêts du réseau de transport urbain STAC, la Vélostation, ainsi que le parking Curial. Il remplace ainsi l'ancienne navette du centre-ville.

Quatre triporteurs sont en activité, conduits par une équipe de quatre conducteurs permanents. Outre le bénéfice utilitaire et social pour la population âgée, il est apprécié des commerçants et bien accepté par les usagers de la voirie, notamment les piétons. Son coût d'exploitation est par ailleurs plus faible que celui d'un bus de centre-ville.

Cette opération s'effectue en partenariat avec le STAC, opérateur de transports en commun, et dans le cadre de la politique de transport de l'agglomération Chambéry métropole cœur des Bauges. En expérimentation pour deux ans, le dispositif a vocation à s'étoffer et des pistes d'amélioration sont à l'étude : simplification des tarifs, matérialisation physique de la ligne, installation dans d'autres secteurs de l'agglomération...



- +** Pour en savoir plus : www.velostation-chambery.fr
- Contacts : [Julien Manniez](#) - [Xavier Groleau](#) - 04 79 96 34 13
- Correspondant local Cerema Centre Est : [Mathias Gent](#)



Au-delà de nos frontières

Canada : la Ville de Brossard lance un projet pilote de micro-transit pour améliorer la mobilité de ses citoyens

Le conseil municipal de Brossard a accordé à Transport social Netlift inc. un contrat d'un an pour un projet pilote de micro-transit destiné aux résidents de Brossard. Le projet pilote consiste à offrir aux Brossardois (conducteurs et passagers) des rabais et le remboursement de certains frais liés au covoiturage automobile. C'est la première fois qu'une municipalité québécoise dédie directement des fonds publics à une plateforme multimodale pour améliorer la mobilité de ses citoyens ; via une plateforme multimodale.



« Les avantages de notre entente avec Netlift sont multiples pour Brossard, explique le maire Paul Leduc. Investir dans des infrastructures de transport en commun est complexe et coûte très cher. Le projet pilote mise sur l'engagement des citoyens et sur les possibilités offertes par l'économie de partage pour augmenter la disponibilité et la diversité des offres de transport sur le territoire. Le programme s'inscrit dans nos objectifs de réduire la congestion automobile ainsi que le nombre de places de stationnement et d'accroître le recours à des solutions alternatives de transport. Il permettra aussi de collecter des données précieuses pour mieux planifier la mobilité à Brossard. ». Le projet pilote, basé sur le covoiturage, offre de jumeler des conducteurs et des passagers pour des trajets et des horaires qui conviennent aux deux parties.

Par exemple, un citoyen inscrit à Netlift qui se rend en voiture à son travail tous les jours de Brossard à Boucherville peut offrir de prendre un ou plusieurs passagers intéressés par le même trajet. Netlift identifie les jumelages possibles et lui propose des utilisateurs potentiels. Contrairement à ce qu'on retrouve dans Uber, le conducteur n'est pas payé : Netlift lui rembourse plutôt une partie importante de ses dépenses (entre 50 % et 75 %, selon les cas) liées directement aux trajets effectués, notamment l'essence, le stationnement et le kilométrage. Le coût du forfait mensuel acquitté par le passager est basé sur son scénario de déplacement. L'entente entre Netlift et Brossard prévoit que la Ville prend en charge une partie importante des coûts supportés par les citoyens passagers faisant appel à la plateforme. Par exemple, un passager qui détient un forfait de covoiturage avec Netlift à 195 \$ par mois verra sa mensualité réduite à 75 \$, puisque Brossard paiera la différence.

Le contrat de service liant Transport social Netlift inc. et la Ville de Brossard a été accordé pour une durée d'un an, pour un montant maximal de 547 000 \$, taxes incluses, avec possibilité de renouvellement pour deux années additionnelles. Il fait suite à l'avis d'intention lancé par la Ville afin de trouver un prestataire de services en mesure de combler ses exigences en matière de déplacements. Le contrat est accordé de gré à gré, car aucun autre prestataire ne s'est manifesté dans les délais prévus au processus. Netlift entrevoit la mise en œuvre de l'entente au profit des résidents de Brossard à compter du 15 mai prochain.

● **Source : Direction des communications - Ville de Brossard - +1(450) 923-6311**

⊕ **Pour en savoir plus : www.ville.brossard.qc.ca/**



Zoom sur

L'AFITF, un opérateur financier de l'État au service du développement durable

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)⁶ est un établissement public de l'État sous tutelle du Ministère de la transition écologique et solidaire. Elle a pour mission de concourir au financement des projets d'infrastructure dans un souci de développement durable. Elle honore les décisions de financement prises par le Gouvernement en lien avec le Parlement.

Agence de financement
des infrastructures de
transport de France



À cet effet, elle mobilise les ressources d'origine essentiellement routières et autoroutières qui lui sont affectées pour financer les grands équipements nationaux et les projets contractualisés quel que soit le mode de transport : ferroviaire, routier, fluvial, maritime, collectif urbain ou intermodal.

Créée en 2005 pour mettre en œuvre les grands projets structurants à horizon de 20 ans, l'AFITF a vu son rôle s'étendre :

- au financement de l'ensemble du volet mobilité des contrats de Plan État Régions ;
- à l'amélioration des réseaux existants, particulièrement le réseau routier national non concédé et le réseau fluvial ;
- aux projets de transport collectif urbain de personnes ;
- au financement par l'État des marchés de partenariat⁷.

Un vecteur financier destiné à l'ensemble des modes de transport...

Depuis sa création l'AFITF a mis en place des financements réguliers sur le long terme, indispensables pour des projets qui s'échelonnent sur plusieurs années. Elle a ainsi adopté plus de 500 conventions de financement représentant 35 milliards d'euros d'engagements, dont 23 milliards ont été payés.

Ces financements ont concerné majoritairement les modes alternatifs au transport routier, avec 66% des engagements et 59% des paiements :

- des grands projets, notamment de lignes ferroviaires à grande vitesse⁸ ;
- des études et travaux pour la mise en place d'autoroutes ferroviaires, de liaisons fluviales à grand gabarit, des travaux d'aménagement portuaires ;
- des actions financées dans le cadre des contrats de Plan État- Régions ;
- des financements touchant à la vie quotidienne : travaux de mise en accessibilité et en sécurité de gares, renouvellement d'une partie des matériels roulants sur les lignes intercity, transports collectifs urbains dans le cadre des trois appels à projets lancés par le Ministère depuis 2009...

... qui profite également aux routes

Les incitations à un report modal conservent toute leur légitimité, mais la route reste de loin le mode de transport le plus utilisé. L'importance des moyens dévolus aux infrastructures routières⁹ reste considérable, avec plus de 12 Md€ engagés dont plus de 9,5 Md€ payés depuis 2005.

⁶ Conseil d'administration : composé pour moitié de représentants de l'Etat et pour moitié d'élus et d'une personnalité qualifiée. Il est présidé par un élu, Philippe Duron depuis septembre 2012, et est géré par un secrétariat général constitué d'une équipe de quatre fonctionnaires.

⁷ Le marché de partenariat est un contrat de la commande publique français défini par l'article 67 de l'ordonnance no 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. Il remplace les contrats de partenariat créée en 2004 par ordonnance du 17 juin 2004 à compter de l'entrée en vigueur de l'ordonnance précitée, le 1^{er} avril 2016. (source [wikipédia](https://fr.wikipedia.org/wiki/Contrat_de_partenariat_public))

⁸ Comme Rhin Rhône branche Est 1^{re} phase, la LGV Est, Tours Bordeaux, Bretagne-Pays de Loire.

⁹ Nouvelle Route littorale de la Réunion et de la rocade L2 à Marseille.

Les grandes lignes du budget 2017

Pour le transport du quotidien, le budget 2017 (environ 3,2 Md€) est notamment dédié :

- ▶ aux transports collectifs urbains dans le cadre des contrats de Plan État Régions et du troisième appel à projets « mobilité durable » (respectivement plus de 180 M€ et 90 M€)
- ▶ au renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire. Il est à noter que 900 M€ sont dédiés à des lignes dont certaines ont vocation à être transférées aux régions.

Pour 2017, le niveau des dépenses d'intervention de l'Agence et les ressources correspondantes ont été portés à 2,2 Md€, contre 1,9 Md€ prévus dans le pluriannuel triennal. Cependant, l'ensemble des engagements pris et des projets annoncés, en particulier le projet de canal Seine-Nord-Europe et celui de la liaison ferroviaire Lyon-Turin, nécessitera de mobiliser des ressources complémentaires.

➕ Pour en savoir plus : www.afitf.net/

Nouvelles juridiques

L'évaluation environnementale se réforme

L'évaluation des impacts sur l'environnement des projets et des plans et programmes est soumise à l'avis d'une autorité environnementale. La procédure de consultation de cette autorité environnementale a été modifiée par [les décrets n°2016-519 du 28 avril 2016](#) et [n°2016-1110 du 11 août 2016](#).

Des missions régionales d'autorité environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable (MRAe du CGEDD) ont notamment été créées pour compléter le dispositif précédent. Elles ont pour mission de donner des avis :

- ▶ sur les projets concernant le territoire de la région concernée qui ont fait l'objet d'une saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public (CNDP) mais qui ne donnent pas lieu à une décision du ministre en charge de l'environnement ou sous maîtrise d'ouvrage du ministère de la Transition écologique et solidaire ou d'un organisme placé sous sa tutelle ;
- ▶ sur tous les plans et programmes dont le périmètre n'excède pas les limites territoriales d'une région ou qui ne donnent pas lieu à une approbation par décret ou à une décision ministérielle, ou qui ne sont pas listés au 1° du IV de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

Le décret d'août 2016 et [l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016](#) ont remodelé les études d'impacts des projets et l'évaluation environnementale des plans et programmes. Ils ont permis de préciser certaines notions fondamentales comme le projet, l'autorisation, la démarche d'évaluation environnementale en parallèle de la disparition de la notion de programme de travaux.

Les catégories de projets soumis à « étude d'impact » systématiquement ou au cas par cas, d'une part (annexe de l'article R. 122-2 du code de l'environnement), et la liste des plans et programmes soumis à évaluation environnementale (R 122-17 du code de l'environnement), d'autre part, ont évolué. Par exemple les pistes cyclables et voies vertes sont désormais explicitement citées (rubrique 6. c)) alors que la rubrique dédiée aux ouvrages d'art a été supprimée.

De façon plus marginale, le contenu des rapports synthétisant ces démarches a également évolué.

Enfin, ces réformes introduisent des procédures communes et coordonnées d'évaluation environnementale à l'initiative des autorités responsables d'un plan ou programme et/ou des maîtres d'ouvrages concernés. Cela permet, sous certaines conditions de contenu et de consultation et participation du public, qu'une évaluation environnementale unique valant à la fois évaluation environnementale d'un plan ou d'un programme et d'un projet soit réalisée.

● **Contact Cerema Territoires et ville : [Charlotte Le-Bris](#)**

Stationnement : une nouvelle carte pour les personnes handicapées

Une nouvelle carte de stationnement pour personnes handicapées entre en vigueur. La carte mobilité inclusion remplace progressivement les cartes de priorité, d'invalidité et de stationnement depuis le 1^{er} janvier 2017.

La carte mobilité inclusion (CMI) a pour but d'attester d'une situation de handicap. Elle est accordée sous conditions et permet de bénéficier de certains droits notamment dans les transports. Elle remplace progressivement depuis le 1^{er} janvier 2017 les cartes d'invalidité, de priorité et de stationnement.

Elle permet à la personne en situation de handicap de stationner gratuitement¹⁰ sur les emplacements de stationnement publics (y compris ceux non réservés aux personnes handicapées).

La carte est attribuée :

- soit à titre définitif (cas du bénéfice de l'allocation personnalisée d'autonomie (Apa) avec degré d'autonomie classé dans les groupes 1 ou 2) ;
- soit à titre temporaire (pour une durée d'au minimum 1 an selon l'état de dépendance). Cette durée peut être prolongée si ledit état n'est pas susceptible d'évoluer favorablement.

En réalité, la CMI comporte trois volets.

Le volet « invalidité » est attribué à toute personne dont le taux d'incapacité permanente est au moins de 80% ou qui a été classée en 3^e catégorie de la pension d'invalidité de la sécurité sociale.

Le volet « priorité » est attribué à toute personne atteinte d'une incapacité inférieure à 80% rendant la station debout pénible.

Le volet « stationnement pour personnes handicapées » est attribué à toute personne atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements.

Le décret instituant cette carte est disponible sur www.legifrance.gouv.fr.

Un support spécifique est prévu pour le volet « stationnement » de la CMI, conformément à [l'arrêté du 28 décembre 2016 fixant le modèle de la carte mobilité inclusion](#). Il présente une photographie du bénéficiaire et doit être apposé en évidence à l'intérieur du véhicule, derrière le pare-brise, de manière à être vu aisément par les agents habilités à constater les infractions aux règles de stationnement. Il reste lié à la personne et non au véhicule. Il doit donc être retiré dès que la personne handicapée n'utilise plus le véhicule. Il reste également valable dans l'ensemble des pays de l'Union européenne.

Le titulaire de la carte pourra être soumis au paiement d'une redevance pour se garer dans les parcs de stationnement munis de bornes d'entrée et de sortie accessibles aux personnes handicapées depuis leur véhicule.

Cette réforme ne concerne pas les personnes relevant du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre, qui conservent le bénéfice de la carte européenne de stationnement.

Dans tous les autres cas, la carte de stationnement « ancienne formule » a pu être délivrée jusqu'au 1^{er} juillet 2017 et demeure valable jusqu'à sa date d'expiration et, au plus tard, jusqu'au 31 décembre 2026. Toutefois, son titulaire peut demander une CMI sans en attendre la date d'expiration.

⊕ **Pour en savoir plus :** www.legifrance.gouv.fr

● **Contact Cerema Territoires et ville :** [Daniel Lemoine](#)

¹⁰ Toutefois, les autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement peuvent fixer une durée maximale de stationnement qui ne peut être inférieure à 12 heures.

La collecte et le traitement des véhicules hors d'usage abandonnés pourront être pris en charge par les constructeurs automobiles dans les Outre-mer

La parution au Journal Officiel d'un [décret](#) et d'un [arrêté](#) va permettre d'améliorer significativement les conditions de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage abandonnés dans les Outre-mer.

Ce décret et cet arrêté mettent en place de manière opérationnelle des mesures proposées par le député Serge Letchimy, dans le rapport sur les déchets de l'automobile dans les Outre-mer qu'il avait remis à Ségolène Royal le 17 juillet 2015.

Le dispositif prévoit le déploiement dans ces territoires d'actions pilotées et financées par les constructeurs automobiles afin de résorber les stocks de véhicules hors d'usage présents sur le domaine public ou dans des lieux privés, et d'éviter la reconstitution de ces stocks.

Ces stocks causent d'importants problèmes sanitaires, car les véhicules hors d'usage abandonnés constituent des gîtes pour le développement d'insectes susceptibles de véhiculer des maladies. Ils constituent également un problème environnemental, les véhicules hors d'usage étant des déchets dangereux dont les fluides encore présents sont susceptibles de se répandre dans les sols.

Ces mesures ont été préparées en concertation avec les constructeurs automobiles. Ceux-ci seront donc en mesure de débiter rapidement les opérations de repérage des véhicules abandonnés en lien avec les dispositions adoptées par la loi de transition énergétique pour la croissance verte.

- **Source :** www.developpement-durable.gouv.fr



Rétro Transflash

Pour le 40^e anniversaire de Transflash, né en janvier 1977, nous nous sommes penchés sur le contenu des numéros parus pendant sa première année de publication. Voici quelques brèves datant de cette époque et qui nous ont interpellés et parfois surpris... Autant d'occasions de mesurer le chemin parcouru par les transports urbains en quatre décennies. Extraits...

Saint-Étienne réalise une nouvelle gare

À Saint-Etienne, on prend la décision de réaliser une nouvelle gare : la Gare Carnot, qui aujourd'hui fait partie du paysage urbain.

SAINT ETIENNE (Loire)

Suite aux études de l'agence d'urbanisme E.P.U.R.E.S. et aux propositions faites par la S.N.C.F., la ville de Saint-Etienne examine ces jours-ci la possibilité de réaliser la nouvelle gare S.N.C.F. de Carnot. Cette gare, proche du centre, serait en liaison directe avec la ligne de tramway et à proximité d'un terminus ou point de passage important de cars suburbains.

Transflash de janvier 1977

Cherbourg applique la gratuité des correspondances

À Cherbourg, il est décidé d'appliquer la gratuité des correspondances : la jeune génération, sait-elle qu'à l'époque, les usagers utilisaient autant de tickets que de bus pour un même trajet ?

CHERBOURG (Manche)

La communauté de Cherbourg, répondant au souhait général, a décidé d'appliquer un tarif unique et de généraliser la gratuité des correspondances.

Transflash de février 1977

Lille teste les émetteurs « micro-ondes »

À Lille on teste des émetteurs « micro-ondes » pour qu'aux carrefours, les feux passent au vert pour les bus retardataires.

Aujourd'hui, cette pratique est systématique en France pour les projets de BHNS et de Tram. Ces véhicules sont prioritaires dans les carrefours à feux. Cela a pour avantages de fiabiliser les temps de parcours et la vitesse commerciale. Plusieurs outils ITS (boucle au sol, balise radio, GPS ...) peuvent être utilisés pour détecter les véhicules en amont et transmettre l'information au contrôleur (ordinateur qui gère automatiquement les carrefours).

LILLE (Nord)

Un procédé électronique vient d'être essayé avec succès sur un parcours expérimental (ligne n° 2 de la Compagnie Générale Industrielle de Transports - CGIT - territoire de Loos).

Un émetteur placé à bord de l'autobus envoie par micro-ondes un message codé à une balise placée au carrefour. Le message est envoyé à un ordinateur qui décrypte le texte et compare l'horaire réel à l'horaire théorique de l'autobus.

Si les deux horaires coïncident, l'ordinateur n'intervient pas. Au contraire, si le bus accuse un retard, l'ordinateur fait passer au vert les feux des carrefours franchis par l'autobus jusqu'à ce que le retard soit nul.

Transflash d'avril 1977

Reims compte ses voyageurs

À Reims, on comptabilise 18,9 millions de voyages dans les transports urbains pour l'année 1977. En 2014, le chiffre a presque doublé, avec près de 36,6 millions voyages. La population desservie est passée de 201 191 en 1976 à 223 087 en 2014.

Source : [annuaire Statistique « Transports collectifs urbains de province » Évolution 2009-2014](#)

REIMS (Marne)

14 millions en 1976 ; 18,9 millions en 1977, tel est le nombre de voyageurs transportés par les transports urbains rémois. Les enquêtes faites en octobre pour étudier les effets de la nouvelle tarification (tarif unique à 60 centimes, correspondance gratuite) expliquent cette augmentation par :

- une augmentation du taux de correspondance (de 17,5 % à 26 % pour les lignes enquêtées),
- une augmentation de mobilité aux heures creuses pour les achats et les loisirs,
- des transferts modaux aux heures de pointe pour le travail, l'école et l'université.

Transflash d'avril 1977

MARSEILLE (Bouches-du-Rhône)

Les résultats de l'enquête ménages de l'agglomération marseillaise permettent de dégager l'évolution de certains indicateurs globaux entre 1966 et 1976 :

	1966		1976	
Taille du ménage	3.04		2.08	
Actifs/ménage	1.15		1.0	
* VP possédées/ménage	0.57		0.7	
Mobilité/ménage (motorisée)	4.33		4.7	
Mobilité/ménage (Total)	9.91		9.7	
Mobilité/personne (Total)				
Travail	0.79	24 %	0.5	15 %
Autres	1.85	57 %	2.3	68 %
Secondaires	0.62	19 %	0.6	17 %
Ensemble	3.26	100 %	3.4	100 %
Marche à pied	1.85	57 %	1.8	52 %
Deux roues	0.16	5 %	0.2	5 %
Voitures particulières	0.83	26 %	1.1	33 %
Transport collectif	0.42	12 %	0.3	10 %
Mobilité/personne(motorisée)	1.41		1.6	
** Mobilité HDPS/Personne (Total)	0.25		0.31	
** Mobilité HDPS/Personne (motorisée)	0.12		0.17	

* Voitures Particulières
** Heure de pointe le soir

Les résultats sont disponibles à l'AGAM (M. Robineau), à l'OCOTRAM (M. Costet), à la DDE (M. Caffu), au CETE d'Aix (M. Granier), à l'IRT (M. Bien), au CETUR (M. Ferry).

Transflash d'avril 1977

Marseille publie les résultats de son enquête ménages

1976, c'est l'année de la standardisation des enquêtes ménages-déplacements : elles deviennent comparables dans le temps et dans l'espace. Les chiffres de 1966 sont donc à intégrer avec davantage de précautions.

Ce qui frappe à la lecture des chiffres de l'enquête de 2009 sur le périmètre de 1976¹¹, c'est que l'explosion de la mobilité motorisée annoncée par les grandes tendances d'évolution 1966-1976 n'a pas eu lieu. Le taux d'équipement automobile des ménages a certes augmenté mais, sur la zone centrale de l'agglomération marseillaise, il ne dépasse toujours pas un véhicule par ménage. La part de la voiture est passée en plus de 30 ans de 33% à 41% de l'ensemble des déplacements des habitants. Surtout, la voiture n'a pas révolutionné globalement la mobilité totale de la population. Le nombre de déplacements réalisés un jour moyen de semaine est passé de 3.4 à 3.5 déplacements par personne.

Par contre, l'augmentation de la part des déplacements secondaires¹² montre que les Marseillais enchaînent plus leurs déplacements qu'il y a 40 ans, sans repasser par leur domicile. Ils marchent aussi significativement moins.

Autre résultat marquant, la quasi-disparition du vélo comme mode de transport entre 1976 et 2009 (quand la mobilité en deux roues motorisés se maintient) et l'augmentation notable de l'usage des transports collectifs (la première ligne de métro est inaugurée en 1977).

À l'heure où d'autres évolutions technologiques se profilent, ces résultats montrent la grande plasticité des centres des métropoles, qui absorbent les chocs sans fondamentalement remettre en cause leur fonctionnement.

P.S. : les différences de chiffres sont des différences d'arrondi sauf pour la taille des ménages... qui était une erreur à l'époque !

	1966	1976		2009 (périmètre de 1976)	
Taille du ménage	3,0	2,9		2,2	
Actifs / ménage	1,2	1,0		0,8	
VP possédées / ménage	0,6	0,7		0,9	
Travail	0,8	0,5	14%	0,4	12%
Autres	1,9	2,3	67%	2,2	64%
Secondaires	0,6	0,6	18%	0,8	24%
Ensemble	3,3	3,4	100%	3,5	100%
Marche à pied	1,9	1,7	51%	1,4	41%
Deux roues	0,2	0,2	5%	0,1	3%
Voitures particulières	0,8	1,2	35%	1,4	41%
Transport collectif	0,4	0,3	8%	0,5	14%
Autre		0,0	1%	0,0	1%

● Contact Cerema Territoires et ville : [Julie Pelata](#)

⊕ Pour en savoir plus : 40 ans d'enquêtes ménages-déplacements en cartes et en chiffres
www.territoires-ville.cerema

¹¹ Communes de Marseille, Allauch, Aubagne, La Penne-sur-Huveaune, Les Pennes-Mirabeau, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-Vallons.

¹² Déplacements qui n'ont le domicile ni pour origine ni pour destination.

Tours expérimente les bus électriques

À Tours on expérimente les bus électriques pour une mise en circulation prévue en 1978.

TOURS (Indre-et-Loire)

Création d'autobus électriques, prototypes expérimentaux, qui seront mis en circulation en 1978, dans le centre ville et les quartiers en voie de rénovation. De plus, un effort a été fait par la SEMITRAT : augmentation du nombre de véhicules, extension du réseau desservi, amélioration du confort, baisse du tarif.

Transflash d'octobre 1977

Reims réalise une étude « deux roues »

L'agence d'urbanisme de Reims a réalisé courant décembre 1977 une étude « deux roues » qui s'intitulera aujourd'hui « vélo » orientée « exploitation et réglementation ».

Des thèmes précurseurs tels que l'intermodalité vélo/autres modes, la mixité des usages sur la voirie et l'adaptation des règles aux comportements des cyclistes ont été abordés.

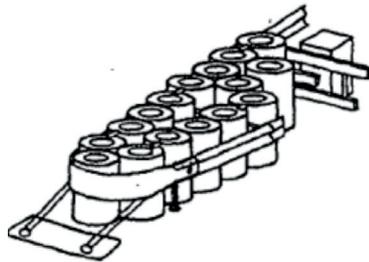
• Dans le cadre des études "ville-pilote", l'Agence d'urbanisme de Reims réalise une étude deux-roues plus orientée vers l'aspect exploitation et réglementation que vers l'aspect aménagement physique. Parmi les thèmes abordés, citons :
 - la recherche d'une signalisation adaptée au comportement des cyclistes en ville,
 - la coexistence entre deux-roues, transports collectifs et piétons dans des rues réservées,
 - l'offre de cycles aux utilisateurs de parking au centre-ville.
 (M. Franiatte - Agence d'urbanisme - Tél. (26) 88.35.22)

Transflash de décembre 1977

Le Setra et l'Onser étudient les atténuateurs de chocs

En septembre 1977, on étudie les atténuateurs de chocs. Cette étude conduit à généraliser l'utilisation d'atténuateurs de choc en France avec la circulaire 88-49 :

Depuis 2009, les atténuateurs de choc sont soumis à une norme européenne (NF EN 1317) et doivent être marqués CE.



10. SECURITE

• Afin d'améliorer la sécurité secondaire au droit des divergents à l'intérieur desquels sont situés des obstacles durs ne pouvant être supprimés, une étude sur les atténuateurs de chocs est en cours (SETRA - ONSER). Il s'agit de dispositifs capables d'arrêter des véhicules légers venant les heurter frontalement sans faire supporter aux occupants des décélérations pouvant entraîner des lésions graves. Ils doivent également pouvoir rediriger les véhicules en cas de chocs latéraux. (Mme Didier - SETRA-DES - Tel. 655.42.42.)

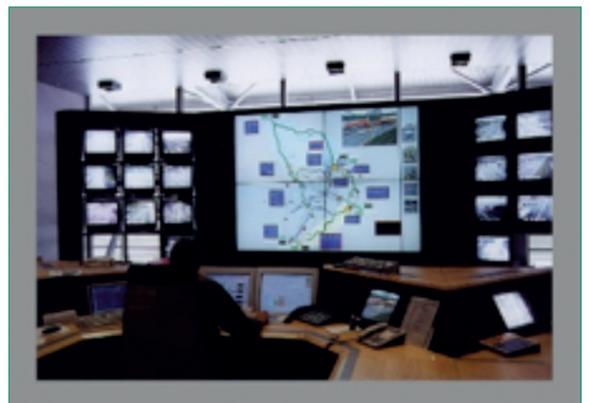
Transflash de septembre 1977

Le Cetur travaille sur l'utilisation de la télévision pour la surveillance du trafic

L'utilisation de système de vidéo pour assurer la surveillance du trafic et la détection des événements (bouchons, accidents...) est désormais un standard des PC de gestion et de régulation de trafic, tant en milieu urbain qu'interurbain.

• Le CETUR anime un groupe de travail sur l'utilisation de la télévision pour la surveillance du trafic en agglomération. (M. Almanzor - CETUR - Tel. 657.11.47.)

Transflash de septembre 1977



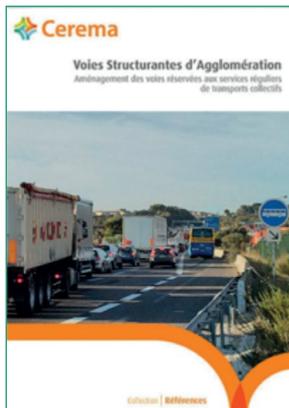
L'exemple du PC Coraly



Bibliographie

Voies Structurantes d'Agglomération

Aménagement des voies réservées aux services réguliers de transports collectifs



L'objectif principal de la création de voies réservées est d'améliorer l'efficacité du système de transport, d'accroître l'occupation des véhicules, notamment par le développement des transports collectifs, avec en perspective des gains environnementaux.

L'ouvrage publié en décembre 2013 intitulé « Voies Structurantes d'Agglomération, aménagement des voies réservées », présente au lecteur des repères en termes de méthode et de choix de conception d'une voie réservée selon différentes configurations.

Ce guide constitue le référentiel technique de conception des VRTC, voies réservées aux véhicules assurant des services réguliers de transports publics collectifs – services régis par le code des Transports (L3111-1 à 25).

Ces voies sont réalisées sur des voies structurantes d'agglomération à 90 km/h et 110 km/h. Sauf cas particulier, elles sont aménagées sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU).

- Pour commander l'ouvrage : www.certu-catalogue.fr ou bventes.dtectv@cerema.fr - 25 €

Décentralisation du stationnement payant

Publié par le Cerema dans sa collection « Références »



La version actualisée du guide (avril 2017) est téléchargeable sur le catalogue du Cerema. Des précisions ont été apportées par rapport à la version initiale qui datait de septembre 2015.

Les principaux ajouts portent notamment sur :

- Les barèmes tarifaires applicables aux zones de longue durée (cf partie 2.2.2)
- Les FPS minorés (cf. partie 2.2.3)
- Le Conventionnement Collectivités / ANTAI (cf partie 3.1.6)
- Les échanges entre les collectivités et la commission du contentieux du stationnement payant (partie 4.2.4)
- Le chapitre relatif aux modalités de répartition des recettes du FPS a été modifié (cf. partie 5.2).
- Enfin la partie 8 présente les recommandations pour être prêt au 1^{er} janvier 2018.

À noter également l'ajout des modèles de conventions avec l'ANTAI (en annexe XI et XII) et la mise à jour des textes législatifs et réglementaires encadrant la décentralisation du stationnement payant sur voirie (annexe XIII).

- Télécharger [la mise à jour 2017](#) du guide de recommandations sur la décentralisation du stationnement payant sur voirie.

Développer des services dans les gares TER - Premiers enseignements d'expériences locales

Publié par Cerema en avril 2017 dans la collection « Expériences et pratiques »



À se focaliser sur les profondes mutations que connaissent les grandes gares, situées à Paris ou dans les grandes métropoles, on en oublie que les gares TER constituent un enjeu fort pour le quotidien de centaines de milliers de Français et deviennent, elles aussi, des lieux d'expérimentation pour le développement de services. Conciergeries, paniers fraîcheur, maisons du vélo, tiers-lieux du travail... une diversité d'offres s'installe dans ces gares, et contribue à en faire des lieux de vie, animés et agréables.

C'est de cette dynamique que rend compte cet ouvrage. À travers la restitution des premiers enseignements de projets menés dans les gares TER et la présentation détaillée de huit expériences contrastées, l'ouvrage a pour ambition de donner aux acteurs locaux des repères et des idées pour développer des services dans leur gare.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

L'enquête transport de marchandises en ville - Guide méthodologique + Annexes

Publié par Cerema en avril 2017 dans la collection « Références »



Le transport de marchandises en ville est un élément indispensable à la dynamique économique des agglomérations. Sa maîtrise constitue cependant un levier d'action indispensable pour limiter les externalités négatives des déplacements dans les zones urbaines (gestion des trafics, amélioration de la qualité de l'air, transition énergétique).

C'est pourquoi la connaissance des flux liés à la mobilité des biens est aujourd'hui essentielle dans l'élaboration des politiques publiques locales d'aménagement et de déplacements. Dans ce cadre, l'enquête Transport de Marchandises en Ville constitue un outil très utile pour les territoires afin de construire une politique de logistique urbaine.

Cette méthodologie de référence, conçue et actualisée par le Laboratoire Aménagement et Économie des Transports, se veut adaptée aux nouvelles exigences et organisations logistiques.

Cet ouvrage, à destination de tous les acteurs locaux, techniciens et décideurs, vise à présenter le processus et la méthode à mettre en place lors de la réalisation d'une enquête Transport de marchandises en ville.

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Les fiches du Cerema

Plan d'actions pour les mobilités actives : Mieux partager l'espace public : les règlements évoluent !

Modification de l'arrêté relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière - Arrêté du 23 septembre 2015

Le Cerema a publié la collection « Références » les fiches suivantes :

Fiche n° 16 : Les nouveaux marquages possibles dans les zones 30

Fiche n° 17 : Les nouveaux marquages possibles en entrée de zone de rencontre

Fiche n° 18 : Les nouveaux marquages possibles en entrée d'aire piétonne

Fiche n° 19 : Le marquage d'animation devient légal en aire piétonne et zone de rencontre

- Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Chaussée à voie centrale banalisée - Éléments de recommandation (Fiche vélo n°37)

Fiche publiée par le Cerema dans la « références »

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.

- **Téléchargement gratuit** : www.certu-catalogue.fr

Parution du rapport « Accidentalité domicile-travail et choix modal »

L'accidentalité dans le cadre des trajets domicile-travail représente un enjeu important de sécurité routière (11% des personnes tuées).

Les politiques publiques visent à favoriser des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière, notamment dans les trajets domicile-travail. Favoriser ces modes diminue-t-il l'insécurité routière ou au minimum ne l'augmente-t-il pas ?

Pour répondre à cette question, une analyse du fichier national des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) a été menée sur la période 2013-2014.

L'étude a été réalisée par le Cerema Méditerranée et le Cerema Territoires et ville.

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



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

- **Les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises**
Résultats synthétiques de l'enquête nationale - 2015/2016

Le Club des villes et territoires cyclables, dans le cadre de l'Observatoire des mobilités actives créé en 2010, interroge les politiques en faveur des cyclistes et des piétons dans les villes et agglomérations françaises. Les résultats de l'enquête 2015-16 donnent une photographie des politiques en faveur des cyclistes et des piétons à mi-mandat municipal et dressent un point d'étape des avancées et des efforts à poursuivre pour atteindre les objectifs fixés au début de la mandature 2014-2020.

- ⊕ **Pour en savoir plus** : www.villes-cyclables.org



- **Équipements et usages du numérique**
Baromètre du numérique : publication de l'édition 2016

L'Arcep, le Conseil général de l'économie (CGE) et l'Agence du Numérique ont publié les résultats de leur enquête annuelle sur la diffusion des technologies de l'information et de la communication en France. Cette étude s'intéresse aux équipements des Français et à l'évolution de leurs usages du numérique.

Réalisée par le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC), elle porte sur un échantillon représentatif de 2 213 personnes de 12 ans et plus interrogées en face-à-face, ainsi qu'un sur échantillon de 100 personnes résidant en zone peu dense.

- ⊕ **Pour en savoir plus** : www.arcep.fr



➤ Inscrire les dynamiques du commerce dans la ville durable Les fondements d'une nouvelle politique des périphéries urbaines et commerciales

Publié par le CGEDD en mars 2017

Ce travail a été conduit suite à la publication du rapport de juillet 2016 portant sur la « revitalisation commerciale des centres-villes », qui établissait un diagnostic préoccupant de la dégradation affectant les centres-villes et préconisait une meilleure régulation des concurrences entre pôles centraux et périphériques. Les éléments contenus dans ce rapport ont été enrichis par des visites dans cinq villes françaises et dans quatre pays européens. Ces travaux ont permis d'approfondir l'analyse des évolutions des modes de consommation et des stratégies des acteurs. Malgré les ajustements législatifs, l'augmentation des surfaces commerciales périphériques se poursuit. Les pays voisins semblent mieux maîtriser ce développement et parvenir à l'orienter vers le cœur des villes ou des tissus urbains. La dégradation et la désorganisation des périphéries des villes françaises ne saurait justifier l'abandon de ces territoires et le recul devant l'obligation de recadrage et de réparation urbaine. Le rapport propose une refondation des principes de l'urbanisme commercial :



- en accordant la priorité à la consolidation des centres urbains et à la requalification des tissus commerciaux afin de produire un développement urbain cohérent et d'éviter la consommation de nouveaux espaces ;
- en renforçant les dispositifs de régulation et de planification qui encadrent l'urbanisme commercial, selon une application équilibrée du droit européen partagée par les principaux pays voisins ;
- en engageant une politique partenariale de rénovation des périphéries urbaines qui inclue les principaux espaces commerciaux d'entrées de ville.

Ces principes sont assortis de recommandations opérationnelles et un plan d'action global est proposé. Réconcilier les dynamiques du commerce avec la ville durable, tel est l'enjeu de la réorientation proposée. Sa finalité transcende les sensibilités et les oppositions entre les types de commerce ou d'opérateurs. Cette réorientation suscitera une organisation urbaine cohérente autour de centralités confortées.

➕ Pour en savoir plus : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

➤ Guide de la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme

Le ministère de la Cohésion des territoires publie un guide pour accompagner les collectivités et permettre aux élus de s'approprier les outils offerts par la nouvelle réglementation - Avril 2017
Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016, le décret de modernisation du contenu du plan local d'urbanisme vise à répondre aux nouveaux enjeux de transition énergétique et écologique des territoires tout en simplifiant et en clarifiant le contenu du PLU.



Le décret propose aux collectivités territoriales de nouvelles possibilités dans leur règlement et à travers les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) pour mieux traduire leur projet de territoire dans leur PLU et pour mieux répondre aux aspirations des habitants et des acteurs de l'urbanisme. La modernisation du contenu est progressive et s'applique au fil des nouvelles élaborations de PLU ou de leur révision.

Le guide comprend la déclinaison de vingt propositions autour de plusieurs principes directeurs :

- simplifier, clarifier et faciliter l'écriture des règlements de PLU et les rendre plus facilement appropriables par leurs utilisateurs en les structurant de manière thématique ;
- offrir plus de souplesse aux collectivités pour une meilleure adaptation des règles à leurs territoires.

Les principes directeurs s'attachent également à réaffirmer les objectifs nationaux :

- préserver le cadre de vie ;
- encourager l'émergence de projets ;
- intensifier les espaces urbanisés et accompagner le développement de la construction de logements ;
- favoriser la mixité fonctionnelle et sociale...

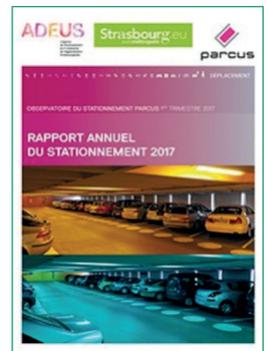
➕ Pour en savoir plus : www.logement.gouv.fr

➤ **Rapport annuel du stationnement en 2017**

La Ville de Strasbourg, l'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) et la société d'économie mixte Parcus ont mis en ligne leur premier rapport de l'Observatoire du Stationnement fournissant un état des lieux détaillé du stationnement sur le territoire strasbourgeois.

Cet observatoire a été conçu comme un véritable outil d'aide à la décision en matière de politiques de mobilité et d'aménagements urbains dont les conclusions permettront d'alimenter des discours objectifs sur le stationnement et de guider l'action publique en la matière.

Compte-tenu du niveau d'ambition de cet observatoire, PARCUS a mis en place un système expérimental, unique en France, de collecte des données sur la voirie et en parking : scan des plaques minéralogiques par des scooters équipés d'une solution de positionnement GPS, concentrateur de données, interface sur les open-sources des parkings et des horodateurs, etc. Après deux ans de calage de la méthode et de recueil de données, le dispositif est aujourd'hui opérationnel. En parallèle, PARCUS a également souhaité s'associer à l'ADEUS pour analyser et mettre en perspective les données collectées dans cet Observatoire du Stationnement.



- **Ce rapport est disponible en ligne à l'adresse suivante : www.adeus.org/**



Formations



Formations CNFPT

- Territoires et mobilités : éléments pour un état des lieux - Paris - **Du 5 au 7 septembre (2 jours)**
- L'évolution des comportements et le choix du mode de transport - Saint-Martin-d'Hères - **Du 14 au 15 septembre (2 jours)**
- Covoiturage : accompagnement et évaluation des démarches - Saint-Martin-d'Hères - **Du 18 au 19 septembre (1,5 jour)**
- La politique d'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux - Dunkerque - **Du 2 au 4 octobre (2 jours)**
- Stationnement : du diagnostic à la mise en œuvre - Angers - **Du 2 au 4 octobre (3 jours)**
- Évaluation et optimisation de la situation financière d'un service transport - Dunkerque - **Du 23 au 25 octobre (2,5 jours)**
- Logistique urbaine : éléments de stratégie et plans d'action - Saint-Martin-d'Hères - **Du 26 au 27 octobre (2 jours)**
- Mobilité en zones peu denses - Angers - **Du 8 au 10 novembre (2,5 jours)**
- Du schéma de mobilité à la mise en œuvre : délégation de compétences et de moyens - Paris - **Du 13 au 15 novembre (2,5 jours)**

● **Contact :** [Olivia Neuray](#)



Agenda

Du 7 au 9 septembre 2017

NEXT Rail 17 (Suisse)

Conférence internationale sur les transports ferroviaires et la mobilité à Lausanne, Suisse.

Cet événement est co-organisé par l'EPFL, SMA et OpenTrack sous le titre « Combiner planification stratégique et flexibilité ».

► Pour en savoir plus : www.nextrail17.ch/fr/

12 septembre 2017

Petits bourgs, Villes moyennes, ÉcoQuartiers : comment apaiser la circulation et favoriser le partage de la voirie (Tarbes)

Dans le cadre du programme « Une Voirie pour Tous » cette journée est organisée en partenariat avec la DDT des Hautes Pyrénées, le CNFPT délégation Midi-Pyrénées - région Occitanie et le Cerema dans le cadre de la CoTITA (Conférence Technique Interdépartementale sur les Transports et l'Aménagement).

► Pour en savoir plus : <http://voiriepour tous.cerema.fr/>

21 et 22 septembre 2017

La ville autrement, des rues pour tous (Dunkerque)

Ces deux journées sont organisées par Rue de l'Avenir avec le soutien de la communauté urbaine de Dunkerque, de l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque, du CNFPT et du Cerema.

Ces journées s'inscrivent dans le cadre du programme « Une Voirie Pour Tous ».

► Pour en savoir plus : <http://voiriepour tous.cerema.fr/>

Du 4 au 6 octobre 2017

45th European Transport Conference (Barcelone)

Cette 45^e édition aura pour thème « À l'intersection de la recherche, des politiques et des pratiques de transport ».

► Pour en savoir plus : <http://etconferencings.org/>

5 et 6 octobre 2017

21^{es} Rencontres des départements et régions cyclables (La Rochelle)

Événements organisés par les Départements & Régions Cyclables en partenariat avec le Département de la Charente-Maritime. Sur le thème Développement durable : stratégies, innovations, aménagements, élus et techniciens des collectivités, acteurs touristiques, associatifs et usagers seront invités à croiser leur regard et leurs expériences.

► Pour en savoir plus : www.rencontresdrc2017.com

Du 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

Du 11 au 13 octobre 2017

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables (Paris)

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

18 et 19 octobre 2017

Les rendez-vous Carnot 2017 (Paris)

► Pour en savoir plus : www.rdv-carnot.com

Du 19 au 21 octobre 2017

Sommet de la mobilité urbaine (Paris)

L'Institut pour la ville en mouvement et Autonomy sont partenaires pour l'édition 2017.

► Pour en savoir plus : www.autonomy.paris/

16 et 17 novembre 2017

Nouveaux usages de la voiture, nouveaux visages des territoires ? (Paris)

Co-organisé par le Cerema, le CNFPT et l'ADEME avec le soutien de la Caisse des Dépôts, le séminaire propose deux jours de dialogue entre métiers et entre acteurs autour d'expériences audacieuses et d'études et recherches en pointe : autant d'idées pour éclairer les missions de chacun.

► Programme provisoire : www.territoires-ville.cerema.fr

Du 21 au 23 novembre 2017

Salon des maires et des collectivités locales (Paris)

► Pour en savoir plus : www.salondesmaires.com

Du 21 au 25 novembre 2017

Solutrans

Salon international des solutions de transports routiers urbains. Ce 5^e rendez-vous de la filière du véhicule industriel et urbain, traitera de sujets d'actualité tels que l'autonomie des véhicules industriels, la traçabilité des biens et des personnes, l'encadrement juridique entre transporteurs et chargeurs, l'augmentation de la charge utile des VUL...

► Pour en savoir plus : www.solutrans.fr

23 et 24 novembre 2017

Symposium international géotechnique ferroviaire « Géorail » 2017 (Marne-la-Vallée)

À la suite de GEORAIL 2011 et 2014, le 3^e Symposium International GEORAIL 2017 est consacré aux aspects géotechniques de la construction, de l'entretien et de la gestion des voies ferrées et autres infrastructures de transport guidé, y compris l'interaction des charges roulantes avec la structure des voies.

► Pour en savoir plus : <http://georail2017.fr>

30 novembre et 1^{er} décembre 2017

Mobilité et tourisme : conjuguer les complémentarités (Caen)

Ces rencontres sont co-organisées par le CNFPT et le Cerema, en partenariat avec Atout France et la Région Normandie. Ces journées, par le biais de tables rondes, présentations d'études récentes et retours d'expériences, vont donner aux professionnels du tourisme et des déplacements l'occasion d'échanger sur leurs stratégies et leurs plans d'actions respectifs, et, de faire évoluer leurs approches dans un souci de complémentarité, au service du développement des territoires.

► Programme provisoire : www.territoires-ville.cerema.fr



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**
Dan MAGNAN-CESARETTI - 06 61 74 14 40
- 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**
Mathias GENT - 04 72 14 31 75
- 5 **Cerema Méditerranée**
Mathieu MARECHAL - 04 42 24 77 41
- 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).