

# Transflash

▶▶▶ LA LETTRE D'INFOS DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

## SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 28 % 5

▶ La Métropole Nice Côte d'Azur remplace la flotte de ses scooters thermiques par des électriques 6

▶ En Essonne, la commune des Molières se lance dans le court-voiturage 7

▶ Covoiturage spontané dans le Val d'Oise 8

▶ Grenoble – Expérimentations collaboratives de mobilité dans un éco-quartier 9

▶ Avec le ticket par SMS, le réseau TAG facilite l'accès aux transports en commun à Grenoble 10

▶ Strasbourg inaugure la première vélorue de France 11

### Zoom sur :

▶ L'Autorité de la qualité de service dans les transports 12

▶ Cédez-le-passage cycliste au feu 13

▶ Baromètre des villes cyclables 13

▶ Le Cerema produit des brèves « code de la route » 14

▶ La géo-visualisation dynamique de la composition des territoires au service de la mobilité 14

Bibliographie 15

Événements 22

## ÉVÉNEMENTS

1<sup>re</sup> journée d'échanges sur la modélisation multimodale

31 mai 2018 à Paris

Co-organisé par le Cerema et le CNFPT

## Retour sur les Assises nationales de la mobilité



**E**lisabeth Borne, ministre chargée des transports, a lancé en septembre 2017, les Assises nationales de la mobilité qui se sont déroulées jusqu'en décembre 2017. Cette grande consultation s'est adressée à tous les acteurs du territoire afin de préparer une loi d'orientation des mobilités, prévue pour le premier semestre 2018.

### Les objectifs des Assises

Comme l'avaient annoncé le premier ministre et Mme Borne le 19 septembre 2017, les Assises nationales de la mobilité ont constitué une large concertation permettant de dégager les pistes d'améliorations de la mobilité au quotidien des Français.

Pour ce faire, le site des [Assises](#) a permis aux citoyens et aux acteurs de s'exprimer afin de faire connaître leurs besoins et leurs attentes prioritaires en matière de mobilité. Cette grande consultation s'est adressée à tous (usagers, collectivités, associations, opérateurs de la mobilité, acteurs économiques...) afin d'imaginer collectivement les mobilités de demain.

Par ailleurs la concertation s'est aussi organisée autour :

- ▶ d'ateliers d'experts (plus de 400 réunions avec 600 spécialistes de tous horizons !) autour de 6 thématiques :
  - Mobilités plus propres : réduire notre empreinte environnementale,
  - Mobilités plus connectées : accélérer l'innovation et la révolution numérique,
  - Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales,
  - Mobilités plus intermodales : mieux articuler toutes les offres de transport,
  - Mobilités plus sûres : réduire les accidents et les risques,
  - Mobilités plus soutenables : revoir les modèles économiques et la gouvernance ;
- ▶ d'une soixantaine d'ateliers territoriaux ;
- ▶ d'ateliers de l'innovation, autour des questions de covoiturage courte distance, d'apports du numérique, de commande publique... Nous avons notamment réalisé une cartographie des innovations aux niveaux national et international.

La conférence nationale de clôture a eu lieu le 13 décembre et le site des Assises propose en ligne l'ensemble des [synthèses](#) de la consultation publique, des ateliers en région et des ateliers territoriaux.

→ P.2



## En 2018

Le grand chantier de 2018, et même du 1<sup>er</sup> semestre, est la préparation d'une loi d'orientation des mobilités (LOM).

La ministre l'a annoncé le 13 décembre : cette loi définira une stratégie globale refondée pour nos politiques de mobilité. L'objectif est de passer d'une politique d'équipements en réseaux de transport à une véritable politique de mobilité du quotidien. Cette politique doit permettre de donner toutes les chances à tous les citoyens et tous les territoires. L'organisation des mobilités en zones peu denses sera notamment l'un des grands axes, afin qu'il n'y ait plus de « zones blanches de mobilité » où personne n'est chargé d'organiser les mobilités locales, comme c'est le cas de 80 % de notre territoire aujourd'hui et pour 30 % de nos concitoyens.

Mais il y aura également à définir le verdissement de nos véhicules, la promotion des modes actifs et notamment du vélo, l'accroissement de la mise à disposition des données de transport... Cette loi d'orientation doit asseoir une nouvelle approche des mobilités au même titre que la LOTI de 1982 a pu fonder l'organisation des transports intérieurs.

## L'innovation : un axe fort des débats

L'innovation a été au cœur des Assises, et ce mouvement se poursuit. Elisabeth Borne, ministre chargée des Transports, a lancé 26 janvier, à l'occasion de la « matinée de l'innovation », l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) intitulé « French Mobility – Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables ». Lors de cette matinée ont été décernés des prix « French Mobility » qui permettent aux innovations lauréates d'être mises en visibilité vis-à-vis de territoires candidats pour les expérimenter.



*Le Cerema est l'un des acteurs techniques impliqués dans les Assises. **Christian Curé**, directeur du Cerema Territoires et ville, apporte son éclairage et évoque l'implication de l'établissement dans les Assises.*



Christian Curé

## Pourquoi le Cerema a-t-il été impliqué dans cette démarche ?

Le Cerema développe des méthodes et des outils opérationnels pour répondre, à toutes les échelles territoriales, aux besoins des collectivités locales ainsi qu'à ceux des acteurs économiques et associatifs. Nous sommes également présents sur l'ensemble du territoire national grâce à nos directions territoriales et nous bénéficions ainsi d'une connaissance approfondie des défis et des contextes locaux. Cette proximité nous permet de capitaliser et d'évaluer des solutions innovantes portées par des interlocuteurs concernés et engagés. Nos travaux et nos publications résonnent d'ailleurs avec les thématiques des Assises (voir page 4).

## En quoi et comment le Cerema a-t-il apporté sa contribution ?

Les experts du Cerema ont été fortement mobilisés dans les Assises et ont notamment contribué aux ateliers d'experts, notamment sur les mobilités plus solidaires, plus connectées (en lien avec les travaux réalisés dans le cadre de l'initiative [Mobilité 3.0](#), et plus soutenables. Nous sommes également intervenus dans des ateliers territoriaux pour apporter notre éclairage lors d'événements organisés dans les régions.

En ce qui concerne les ateliers de l'innovation, plusieurs de nos spécialistes ont apporté leur expertise et leur contribution, non seulement aux groupes de travail des ateliers, mais aussi à la cartographie des innovations aux niveaux national et international pour laquelle nous avons apporté notre assistance pour l'élaboration du questionnaire et l'analyse de l'enquête.

## Et maintenant ?

Dans la foulée des Assises et de la future loi d'orientation des mobilités qui va en résulter, nous serons attentifs à être présents, au côté des pouvoirs publics, collectivités et acteurs des territoires, dans la mise en œuvre et l'opérationnalisation de ces nouvelles orientations et de solutions innovantes. En particulier nous sommes aux côtés des acteurs qui le souhaitent pour expérimenter, évaluer et capitaliser sur ces innovations. Dans un contexte de mutations profondes du champ de la mobilité, à la fois institutionnelles, technologiques et sociétales, il y a plus que jamais besoin de travaux pour éclairer les choix des décideurs publics et aider les praticiens pour l'élaboration, la mise en œuvre ou l'évaluation de leurs politiques publiques. C'est la vocation du Cerema et c'est donc tout naturellement que nous continuerons à apporter notre contribution à la concrétisation de ces Assises.



Infographie téléchargeable sur le [site des Assises](#) dans la partie : « Mobilités plus solidaires »


**+ PROPRES**

- + Promouvoir les modes actifs dans les PDU - retour d'expérience et recommandations
- + Plan d'actions pour les mobilités actives - PAMA - recueil de fiches
- + Bornes de recharge pour les véhicules électrique
- + Décryptage de la Loi de Transition Énergétique : transports (fiche)
- + Vélo aménagement (série de fiches) : Réseau cyclable à haut niveau de service ; Les dispositifs anti-accès motorisé ; Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h ; Chaussée à voie centrale banalisée


**+ CONNECTÉS**

- + Outil pour l'acquisition de systèmes intelligents pour les transports collectifs - Système billettique
- + Mobilité en transitions - Connaître, comprendre et représenter
- + Open data en collectivité à la lumière des données de mobilité
- + Normes et standards de l'information voyageur - Des outils pour favoriser l'interopérabilité
- + L'information multimodale Quelle place pour les acteurs publics à l'heure de l'ouverture des données ? (fiche)


**+ INTERMODALES**

- + Gares routières
- + Signalétique intermodale dans les aéroports - facilité l'accès aux transports collectifs
- + Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable
- + Développer des services dans les gares TER - Premiers enseignements d'expériences locales
- + Logistique urbaine: connaître et agir
- + L'enquête transport de marchandises en ville - Guide méthodologique + Annexes
- + Mesurer l'accessibilité multimodale des territoires - États des lieux et analyse des pratiques
- + Management de la mobilité - Une palette d'outils et de services pour encourager le changement de comportement de mobilité (fiche)
- + Voies Structurantes d'Agglomération : aménagement des voies réservées aux services réguliers de transports collectifs
- + Boîte à outils de l'intermodalité


**+ SOUTENABLE**

- + Évaluation à posteriori des transports collectifs en site propre - note méthodologique
- + La TVA dans les transports publics : incidence du mode de gestion (fiche)
- + Hiérarchiser son réseau de bus pour optimiser l'offre de transport (fiche)
- + Réforme du système ferroviaire français. Éléments de décryptage de la loi de 2014
- + Qualité de services dans les transports collectifs urbains
- + Articuler urbanisme et transport - les contrats d'axe français à la lumière du transit-Oriented development (TOD)
- + Décentralisation du stationnement payant sur voirie - Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales
- + Mémento de la décentralisation du stationnement payant sur voirie - Guide de l' élu
- + Versement transport : une contribution essentielle au financement des transports urbains (fiche)
- + 30 ans de tarification des transports collectifs urbains (fiche)
- + Mobilité dans les SCoT (fiche n°3)


**+ SOLIDAIRES**

- + Le plan de mobilité rurale : élaboration, mise en œuvre et évaluation (ouvrage + annexes)
- + Réseau de transports collectifs pour les territoires périurbains - conception et mise en œuvre
- + Transports urbains et Tourisme. Regards sur les villes touristiques moyennes
- + Schéma directeur d'accessibilité des transports SDA - Agenda d'accessibilité programmée ADAP - Guide méthodologique d'élaboration
- + Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP) - organiser, coordonner et concerter : le rôle de chef de file (fiche)
- + Seniors, un enjeu pour les politiques de déplacements (fiche)
- + Mieux accueillir les piétons âgés - Recommandations d'aménagement (fiche)
- + Arrêts de bus ou de car accessibles à tous : de la norme au confort - guide de recommandation


**+ SÛRES**

- + Giratoires et tramways : franchissement d'un carrefour giratoire par une ligne de tramway - Guide de conception
- + Giratoires et bus à haut niveaux de service (BHNS)
- + Voirie urbaine - Guide d'aménagement
- + Valise formation Conducteurs de PL interaction avec les piétons et les vélos (vidéo)
- + Insertion urbaine des transports collectifs de surface IUTCS (fiches) : tramway et visibilité : enjeux et règles existantes ; Tramway et traversées piétonnes : principes d'aménagement
- + Zones de circulation apaisée - Les Béalières à Meylan (38) : un quartier précurseur du concept de la zone de rencontre (fiche)

**+ AUTRES**

- + Annuaire statistiques : Transports collectifs urbains de province ; Transports collectifs départementaux (TCD) ; Panorama des transports collectifs régionaux - résultats issus de l'enquête 2014 pour les données 2012



## Le chiffre du mois : 28 %

“ C’est l’estimation de la part de la population française qui réside en dehors d’un ressort territorial d’une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). ”

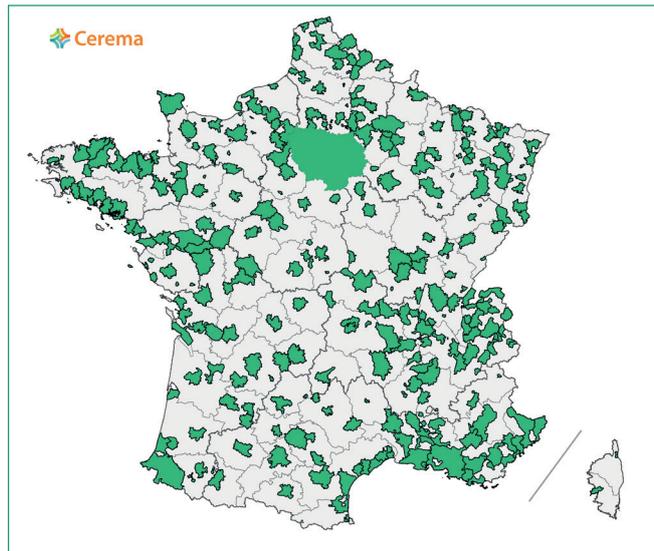
Ce pourcentage est calculé à partir de la base des ressorts territoriaux mise à jour au 1<sup>er</sup> janvier 2017 par le Cerema, en s’appuyant notamment sur les remontées des services déconcentrés de l’État.

Sur leur ressort territorial, les AOM<sup>1</sup> organisent des services réguliers de transport public de personnes et concourent au développement des modes actifs et des usages partagés des véhicules. Elles peuvent organiser des services de transport à la demande, de transport de marchandises et de logistique urbaine.

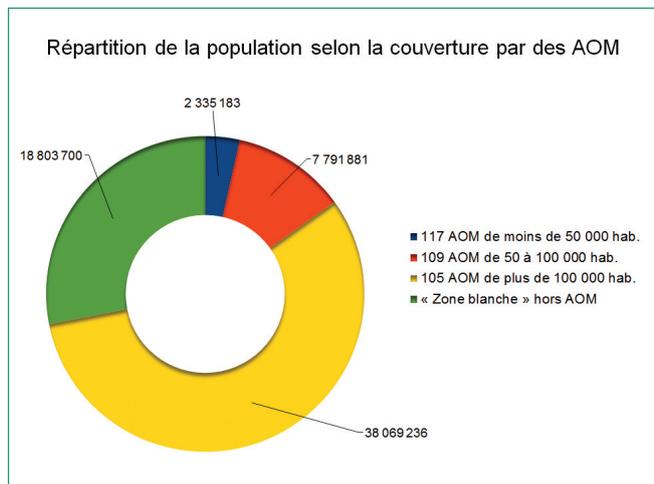
Si les 330 AOM françaises couvrent près des trois quarts de la population, elles ne représentent en superficie que 25 % du territoire. Elles sont en effet constituées autour des centres urbains, là où les enjeux de mobilité sont les plus marqués. Les principaux outils de planification (le plan de déplacement urbain) et de financement (le versement transport) à leur disposition sont d’ailleurs construits pour ce type de territoires. Ce choix historique se conçoit au regard du poids prépondérant des grandes AOM en termes de population.

En creux, il apparaît donc que plus du quart de la population française, soit près de 19 millions d’habitants répartis sur les trois quarts du territoire, habite dans une « zone blanche de mobilité », c’est-à-dire hors d’une zone couverte par une AOM.

La mobilité dans ces « territoires peu denses » n’en est pas moins essentielle à la vie du monde rural et au quotidien de ses habitants. Il s’agit donc d’identifier de nouvelles formes d’organisation de la mobilité adaptées à ces spécificités. Lors de la clôture des Assises de la Mobilité, Elisabeth Borne a signifié son intérêt sur ce sujet : « La loi mettra donc en œuvre les leviers nécessaires pour que l’ensemble du territoire soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité. »<sup>2</sup>



Ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 - Source : Cerema - 03/08/2017



18,8 millions de personnes habitent une «zone blanche» non couverte par une AOM

### + Pour en savoir plus :

► sur les ressorts territoriaux au 1<sup>er</sup> janvier 2017 :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/liste-composition-aom-au-1er-janvier-2017>

► sur le plan de mobilité rurale :

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-mobilite-rurale>

● Contact Cerema Territoires et ville : [Thomas Durlin](#)

<sup>1</sup> Les AOM sont constituées de toutes les communautés d’agglomération, communautés urbaines et métropoles, mais également de communes ou groupements de communes volontaires (communautés de communes, syndicats mixtes).

<sup>2</sup> [Discours d’Elisabeth Borne : Clôture des Assises nationales de la mobilité](#)



## En direct des territoires

### La Métropole Nice Côte d'Azur remplace la flotte de ses scooters thermiques par des électriques



Un appel d'offres pour l'acquisition de 40 scooters électriques a été publié par la Métropole Nice Côte d'Azur le 22 novembre 2016. Le marché a été notifié à la société ECCITY le 13 avril 2017. Ces deux-roues ont une autonomie de 100 kilomètres et sont capables d'atteindre les 100 km/h. Sur une période de 4 ans, la Métropole Nice Côte d'Azur renouvellera progressivement sa flotte de scooters entièrement en électrique.



Suite à la délibération du conseil municipal du 11 décembre 2009, la mairie de Nice et la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur avaient initié une politique d'achat de véhicules électriques pour équiper les services de l'administration en constituant un groupement de commandes et afin de lancer un marché d'acquisition en 2010.

Depuis, la Ville de Nice, la Métropole Nice Côte d'Azur et le Centre Communal d'Action Sociale ont mutualisé leur parc de véhicules pour une meilleure gestion des ressources. Une partie du parc a été mise en « pool » à travers une application permettant automatiquement,

sur quatre sites de retrait, de récupérer un véhicule électrique ou hybride après l'avoir réservé depuis son PC ou son smartphone.

Ce système a permis une économie de 10 % des dépenses. Ce sont déjà 150 véhicules électriques, voitures et deux roues, qui ont été affectés aux services et mis à disposition des agents.

Cette politique volontariste d'achat s'insère dans un ensemble de mesures visant à privilégier les modes de déplacements moins émetteurs de gaz à effet de serre, moins consommateurs d'énergies fossiles et moins bruyants et invitant les usagers à modifier leurs habitudes de déplacements :

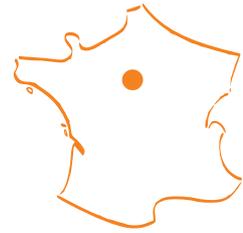
- ▶ création, dès 2009, d'un système de location de vélos en libre-service Vélobleu, disponible 24h/24 (175 stations et 1 750 vélos) ;
- ▶ lancement, en 2011, du dispositif Auto Bleue, un service d'auto-partage couplé à des bornes de recharge pour les véhicules électriques des particuliers comptant 68 stations et 210 voitures électriques ;
- ▶ création d'une ligne de tramway Ouest-Est, prévue en 2018 ;
- ▶ mise en œuvre d'une politique incitative via l'attribution de subventions pour l'acquisition par les particuliers résidant sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur :
  - de deux roues électriques depuis le 18 avril 2011,
  - d'une voiture 100 % électrique neuve depuis le 27 janvier 2017.

Ces mesures sont des points d'ancrage pour le Schéma Directeur du Réseau de Transports Urbain - horizon 2030 -, qui propose une vision à long terme en matière de mobilité durable.

**+** Pour en savoir plus : **Philippe ELLENA**, Chef de Service - Direction de la Modernisation, des Moyens et de la Stratégie Immobilière - Service du Parc Auto - Métropole Nice Côte d'Azur  
[www.eccity-motocycles.com/fr/](http://www.eccity-motocycles.com/fr/)

● Correspondant local Cerema Méditerranée : **Mathieu Marechal**

## En Essonne, la commune des Molières se lance dans le court-voiturage



La commune des Molières propose à ses habitants une solution de covoiturage courte distance, qui entre dans l'offre de transport multimodale de l'Île-de-France avec son pass Navigo.

Pour le maire des Molières, Yvan Lubraneski, la problématique liée à la mobilité est importante dans sa commune non seulement parce que Les Molières se situe en zone périurbaine mais est également une commune très traversée. Afin de réduire la congestion et de respecter l'environnement, il a souhaité offrir aux habitants de sa commune une offre alternative à la voiture particulière avec une solution de court-voiturage. Le trafic de passage important devient alors un avantage puisqu'il permet une offre de partage de trajet plus élevée.



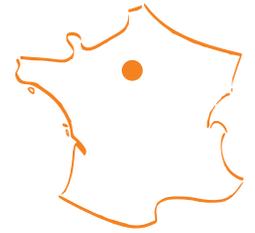
Yvan Lubraneski, maire des Molières. Source : leparisien.fr

Cette offre complémentaire aux transports en commun parisiens permet, via la plateforme collaborative de Karos et son partenariat avec Île de France Mobilité (ex STIF), d'offrir deux trajets par jour aux usagers en possession d'un pass Navigo. L'application utilise un algorithme qui analyse les trajets, grâce à la géolocalisation, afin de trouver les covoitureurs qui correspondent le mieux aux besoins des usagers. Un trajet inhabituel peut aussi être saisi manuellement pour trouver une correspondance aux critères voulus. L'application rémunère

le conducteur à hauteur de 10 centimes le kilomètre. Dans le cadre du partenariat, Île-de-France Mobilité rembourse à Karos les trajets offerts aux détenteurs du pass Navigo.

La communauté virtuelle, regroupant les usagers des Molières dans l'application de court-voiturage de la start-up Karos a officiellement été créée en avril dernier. La commune finance cette start-up à hauteur de 2000 euros par an.

- **Correspondant local Cerema Île-de-France :** [Dan Magnan-Cesaretti](#)
- **Rédacteur :** [Damien Rajaobelison](#)



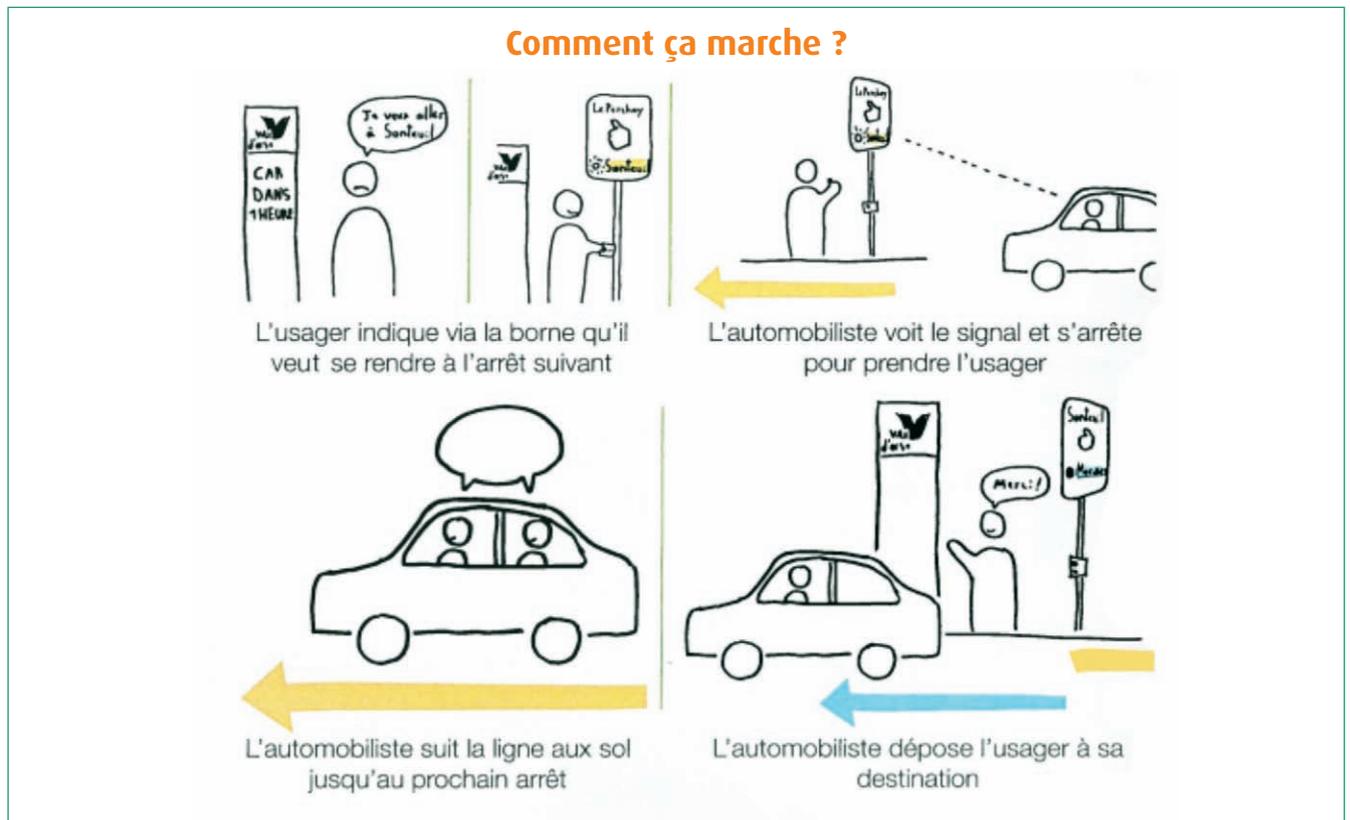
## Covoiturage spontané dans le Val d'Oise

À l'occasion de son cinquième colloque Futurs Composés, journée d'échanges et de partages d'expériences autour des innovations dans les services publics, le Conseil départemental du Val d'Oise a voulu orienter les débats sur la question de la mobilité périurbaine. Le département compte de nombreux territoires périurbains qui favorisent les déplacements en voiture au détriment des transports collectifs ou des modes actifs. De plus, des réponses innovantes en termes de mobilité peuvent répondre à des besoins sociaux et économiques du territoire, facilitant l'accès au travail pour les habitants.

Le département a lancé, sous le pilotage du vice-président du Conseil départemental, Gérard Seimbille, mais aussi des conseillers départementaux, Yannick Boëdec et Sophie Borgeon, une expérimentation à la rentrée 2017 et jusqu'à fin 2018, pour répondre aux problématiques de mobilité dans les zones rurales.

Cette expérimentation, qui a pu être testée une première fois lors de l'évènement « Fête en Seine », prend la forme d'un dispositif de covoiturage spontané, de très courte distance, suivant deux itinéraires définis, sur le tracé des lignes de car existantes. L'utilisateur a la possibilité de se signaler, via une borne placée à côté des arrêts de bus, afin de faire la liaison entre Longuesse et Vigny ainsi qu'entre Nucourt et Cléry-en-Vexin, et de rejoindre éventuellement les services et les lignes de transport situés dans ces communes, avec notamment un rabattement sur un bus à haut niveau de service en direction de Cergy.

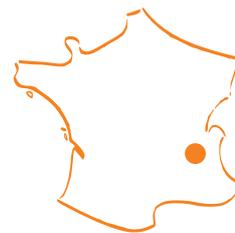
Un suivi de l'expérimentation sera effectué en continu, permettant d'adapter le dispositif selon les retours des usagers. Ces retours pourront être faits par mail ou directement sur le terrain (des passations de questionnaires et des enquêtes sont prévues). De plus, le département s'appuiera sur les données récupérées sur les bornes du dispositif.



Source : Mission innovation, Conseil départemental du Val d'Oise

● Correspondant local Cerema Île-de-France : [Dan Magnan-Cesaretti](#)

## Grenoble – Expérimentations collaboratives de mobilité dans un éco-quartier



Rendre plus visible l'offre de transports en commun, favoriser la marche urbaine, ouvrir le quartier sur l'extérieur : telles sont les ambitions du projet « Chrono en marche ! » mené dans l'éco-quartier Bouchayer-Viallet à Grenoble, en co-construction avec ses habitants et usagers.

Les trois temps de cette opération participative et itérative – portée par LEMON, le laboratoire d'expérimentations de l'agglomération grenobloise, voulu par le syndicat de transports SMTC et créé par Transdev – avaient pour but d'imaginer (phase 1), de tester (phase 2) puis d'évaluer (phase 3) des opérations d'aménagement répondant aux ambitions exprimées ci-dessus.

Tout a commencé en 2015 par la phase 1 du projet, qui donnait aux habitants et usagers la parole, mais aussi le crayon, sous forme d'une tablette numérique et de l'application « ville sans limite ». 1054 « mix » ou propositions d'aménagements imaginées par les habitants ont été recueillies. Cette étape a été relatée dans le [Transflash n°402](#) (décembre 2015).

La deuxième phase a débuté par une première série d'expérimentations, en juillet 2016, suivie par la mise en place, sur la voie publique, depuis le 28 septembre 2017, plusieurs types d'aménagements et d'équipements expérimentaux. Un axe apaisé a été co-réalisé avec Grenoble-Alpes Métropole. Un abri nouvelle génération accueille les voyageurs à la station de bus. Ces derniers peuvent également profiter de l'élégant banc Cétoi-Cémoi, réalisé par des étudiants en architecture, et qui reçoit jusqu'à 20 personnes. Par ailleurs, le Gouvernail, outil de signalétique non digital, indique aux marcheurs leur destination finale selon la direction qu'ils choisissent d'emprunter.

Ces réalisations feront l'objet d'une évaluation, fondée sur les avis et suggestions des utilisateurs, qui permettra d'aboutir au projet « idéal ». Chacun est invité à formuler son avis sur le site web dédié.



Le Gouvernail, outil de signalétique non digital. Source : Transdev



Abri nouvelle génération et le banc Cétoi-Cémoi. Source : Transdev

**+** Pour en savoir plus : [www.chronoenmarche.fr](http://www.chronoenmarche.fr)

- **Contact : Sébastien Noll - Responsable projets Innovation et Produits - 04 37 69 72 80**
- **Correspondant local Cerema Centre Est : Mathias Gent**

## Avec le ticket par SMS, le réseau TAG facilite l'accès aux transports en commun à Grenoble



Finie la recherche de monnaie. Terminée l'attente aux Agences de Mobilité ou aux distributeurs automatiques. Après Rouen, Nîmes, Ajaccio ou Toulouse, le réseau TAG<sup>2</sup> lance le ticket SMS.

Pour obtenir ce ticket dématérialisé, l'utilisateur envoie un SMS avec le mot-clé « 1H » au 93 123. Il reçoit par retour un titre de transport valable 1 heure, y compris en correspondance, sur l'ensemble du réseau TAG de l'agglomération grenobloise (hors lignes Transisère et TER). Le montant du ticket est directement prélevé sur la facture de son opérateur mobile<sup>3</sup>.



Chaque année, plus de 2,8 millions de tickets 1 voyage sont utilisés sur le réseau TAG, dont 23 % sont vendus à bord des bus. Ce « ticket par SMS » vient enrichir la panoplie d'outils de vente de la SEMITAG (Société d'économie mixte des transports de l'agglomération grenobloise). « Le téléphone portable devient un véritable titre de transport ».

Les avantages du ticket SMS pour l'utilisateur :

- ▶ gain de temps : plus besoin pour le voyageur de se rendre en agence de Mobilité ou d'utiliser un distributeur automatique ;
- ▶ spontané, simple et rapide : avec un outil universel comme le SMS, pas besoin d'autres moyens de paiement ;
- ▶ sécurisé : le système ne nécessite aucune inscription ni application, et ne demande pas la saisie de coordonnées bancaires.

Par ailleurs, cet outil, en réduisant la vente de titres à bord des bus, permet aux transports en commun de gagner en rapidité et en ponctualité.

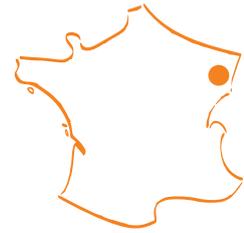
+ Pour en savoir plus : [www.smtc-grenoble.org/](http://www.smtc-grenoble.org/)

● Correspondant local Cerema Centre Est : [Mathias Gent](#)

<sup>2</sup> Réseau de transport en commun de l'agglomération grenobloise.

<sup>3</sup> Un service disponible avec les opérateurs Orange, SFR et Bouygues Télécom, hors forfaits professionnels ou offres commerciales particulières.

## Strasbourg inaugure la première vélorue de France



Première ville cyclable de France, Strasbourg expérimente depuis le 12 mai la première vélorue de France dans le but de favoriser toujours plus la pratique du vélo.

Ce concept de « Vélorue », qui existe notamment aux Pays-Bas et en Allemagne, est possible en France depuis juillet 2015 grâce à une évolution du code de la route. Dans ce type de voie, les cyclistes ne sont pas tenus de serrer à droite et peuvent rouler au milieu de la chaussée. Les automobilistes doivent alors circuler derrière eux, à la même allure sans chercher à les dépasser.

La position du cycliste sur la chaussée est matérialisée par le dessin d'un vélo et une série de chevrons placés au centre de la chaussée. Un panneau d'information est placé à l'extrémité de la rue pour informer cyclistes et automobiles. Trois rues sont testées durant cette expérimentation, dans des zones où le trafic automobile est faible et la circulation des vélos importante.

La ville de Strasbourg évaluera l'impact de cet aménagement sur la circulation et les comportements grâce à des enregistrements vidéo.



Source : Eurométropole de Strasbourg

Si l'expérimentation donne de bons résultats, le concept pourrait être étendu sur les axes où la cohabitation entre piétons et cyclistes reste difficile et dans les rues étroites où le dépassement des cyclistes par les voitures peut être dangereux. Cet aménagement pourra également être utilisé pour marquer la continuité d'itinéraires cyclables, tel que Vélostras, réseau structurant vélo de Strasbourg.

- **Contact :** [Serge ASECIO](#) - Chargé de mission Vélo - Ville et Eurométropole de Strasbourg
- **Correspondant local Cerema Est :** [Samuel LAB](#)

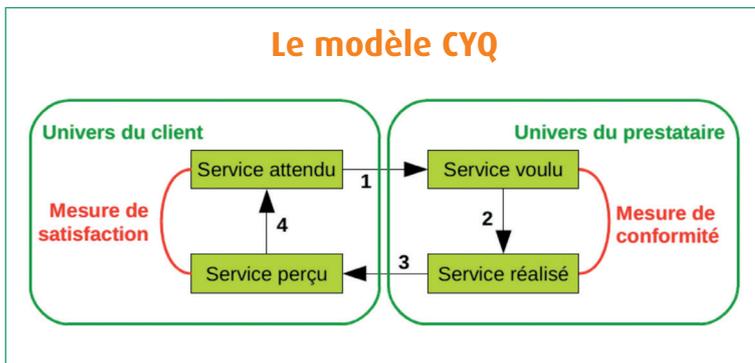


## Zoom sur

# L'Autorité de la qualité de service dans les transports

### Service et qualité de service

La notion de service dépend de sa mesure et du point de vue. Cette mise en perspective peut être schématisée de la façon suivante :



Source : AVEROUS, B. ; AVEROUS, D., *Mesurer et manager la qualité de service : la méthode CYQ*. INSEP Consulting, 2004.

Le service attendu est le service que les usagers des transports en communs attendent explicitement ou implicitement lorsqu'ils voyagent.

Le service voulu correspond à la qualité que l'autorité organisatrice des transports souhaite offrir à ses usagers.

Le service réalisé est le service offert aux clients et mesuré avec des critères objectifs. C'est le service qui, après contrôle et comparaison avec la situation de référence souhaitée, est réellement atteint par l'exploitant.

Le service perçu par les usagers est très subjectif, il dépend de facteurs tels que les expériences passées que l'utilisateur a pu avoir sur le réseau, ou encore des informations sur le sujet que peut par exemple lui fournir l'exploitant.

Définir la qualité de service des transports en commun urbains, c'est définir un engagement de service à satisfaire et en mesurer les écarts aux services rendus, perçus ou réalisés.

### Évaluation de la qualité de service

Dans la plupart des réseaux de transports urbains, les critères principaux d'évaluation de la qualité de service sont les suivants :

- ▶ Régularité/Ponctualité : il s'agit ici de vérifier que les usagers bénéficient d'un service « à l'heure ».
- ▶ Sécurité du matériel et accidentologie.
- ▶ Traitement des réclamations.
- ▶ Traitement des situations perturbées.
- ▶ Lutte contre la fraude.
- ▶ Confort à bord et qualité de conduite.
- ▶ Accessibilité du réseau.
- ▶ Information dynamique.
- ▶ Information statique.
- ▶ Qualité de l'accueil.
- ▶ Propreté et entretien des équipements.
- ▶ Réalisation de l'offre / Fiabilité des véhicules.

En France la norme non obligatoire NF EN 13816 et les règles de certification NF 281 (révisée en 2016) reprennent ces principaux critères et constituent, auprès notamment des usagers, une assurance de la qualité du service rendu.

### Les missions de l'Autorité de la qualité de service dans les transports (AQST)

Créée par décrets en 2012, l'AQST a pour objectif de contribuer à l'amélioration de la qualité de service dans les transports de voyageurs terrestres (ferroviaires et routiers, urbains et interurbains), maritimes et aériens, en accordant une attention particulière à la régularité, à la ponctualité et à la qualité de l'information diffusée aux voyageurs. Elle veille à ce que les opérateurs de transport respectent leurs obligations en matière de qualité de service. La mission de l'Autorité consiste ainsi à informer les voyageurs, selon des modalités claires et transparentes, sur l'évolution dans la durée de la qualité de leurs services de transport, sur leurs droits et sur les démarches à accomplir pour les faire valoir.

⊕ **Pour en savoir plus :** [www.qualitetransports.gouv.fr](http://www.qualitetransports.gouv.fr) - [www.afnor.org](http://www.afnor.org)

**Ouvrage Cerema, *Qualité de service dans les transports collectifs urbains - Quelle prise en compte dans les contrats ?*, 2015 en téléchargement gratuit**

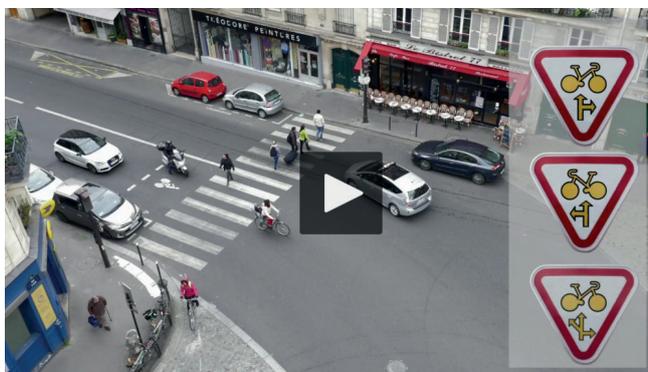
● **Contact Cerema Territoires et ville :** [Cécile Clément-Werny](#)

## Cédez-le-passage cycliste au feu : un film explique les nouveaux mouvements autorisés

Les gestionnaires de voirie ont la possibilité d'autoriser les cyclistes arrivant à un feu rouge à franchir celui-ci après avoir cédé le passage aux piétons et aux véhicules ayant le vert. Depuis 2015, il n'y a plus de limite à la nature ou au nombre de mouvements autorisés, alors qu'ils étaient auparavant limités au tout droit en carrefour en T et au tourne-à-droite.

Cette disposition, unique au monde pour ce qui concerne les manœuvres autres que le tourne-à-droite, est souvent considérée comme dangereuse par les collectivités, qui appréhendent de la mettre en place. Pourtant, dans de nombreux cas, elle constitue potentiellement un moyen d'améliorer la sécurité des cyclistes.

C'est pourquoi la coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (CIDUV), en partenariat avec le Cerema et avec le concours de la Ville de Paris et celui de l'association « mieux se déplacer à bicyclette », a produit et réalisé le film « feux rouges : faire confiance aux cyclistes ! » afin d'expliquer ce dispositif et donner ainsi la possibilité aux gestionnaires de le déployer en toute confiance.



<http://voiriepour tous.cerema.fr/>

### Vocabulaire de l'aménagement et de l'urbanisme - des transports et de la mobilité

*La commission de la langue française a adopté notamment le terme « cyclabilité » qui signifie « qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo ».*

➔ Pour en savoir plus : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

- **Contacts Cerema Territoires et ville :** [Pierre Toulouse](#) (adjoint à la coordinatrice interministérielle pour le développement de la marche et de l'usage du vélo) - [Thomas Jouannot](#) (Cerema)

## Baromètre des villes cyclables

Le 30/11/2017, la fédération des usagers de la bicyclette a terminé l'enquête « Baromètre des villes cyclables », dont l'objectif est de mesurer la perception qu'ont les usagers cyclistes des différents éléments du système vélo sur leur commune.

Cette enquête a obtenu plus de 113 000 réponses. La publication des résultats est prévue pour mars 2018 et permettra aux villes de mieux cerner les attentes des citoyens qui souhaitent se déplacer à vélo.

⊕ Pour en savoir plus : [www.parlons-velo.fr](http://www.parlons-velo.fr)

## Le Cerema produit des brèves « code de la route »

Ces dernières années, le code de la route a connu de nombreuses évolutions, notamment pour améliorer la sécurité en ville et mieux protéger les plus fragiles : les piétons et les cyclistes. Le Cerema, avec son équipe « Une Voirie pour Tous », a produit une série de brèves pédagogiques pour porter à la connaissance du grand

public les évolutions principales. Elles existent sous deux formes : une version flyer A5 « recto-verso » à imprimer ; une version « recto seul », plus compacte, à insérer dans un document numérique ou papier, pour être diffusée plus largement. Ces brèves sont aussi disponibles [en téléchargement](#).

- **Contacts Cerema Territoires et ville :** [Thomas Jouannot](#) et [Catia Rennesson](#)

## La géo-visualisation dynamique de la composition des territoires au service de la mobilité

Le Mobiloscope est un outil interactif de géo-visualisation de la composition sociale des secteurs de la région parisienne sur 24h selon les mouvements de la population. Les données proviennent de l'Enquête Globale Transport (STIF, OMNIL, DRIEA - 2010) et prennent en compte plus de 25 000 réponses, 100 000 déplacements en semaine, 125 000 destinations pour les personnes de plus de 16 ans. La population a été regroupée en 5 groupes en fonction de la catégorie socioprofessionnelle des interrogés, et la région parisienne a été découpée en 109 secteurs (14 km<sup>2</sup> d'aire médiane)



Deux raisons ont motivé les chercheurs pour ce projet :

- ▶ Jusqu'à présent, les enquêtes en sciences sociales se sont principalement concentrées sur la répartition inégale des catégories sociales en fonction du lieu de résidence. Or en se déplaçant, les habitants peuvent être confrontés à différents contextes sociaux ou bien modifier l'environnement social des personnes ne bougeant pas. Les chercheurs émettent l'hypothèse que les problèmes de société pourraient être liés à une ségrégation résidentielle, surtout nocturne, mais aussi à une ségrégation diurne.

- ▶ En outre, ces données pourraient être utiles aux pouvoirs publics afin de mener des actions, d'une part dans les quartiers d'habitation à forte concentration de population vulnérable, et d'autre part dans les zones où se retrouve cette même population la journée.

Développé par des membres de l'UMR Géographie-cités, cet outil interactif apporte un éclairage sur les rythmes quotidiens des territoires. Et peut aider à comprendre les dynamiques de quartiers, ou encore à répondre au mieux au besoin de mobilité des populations.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** <http://mobiloscope.parisgeo.cnrs.fr/info.html>

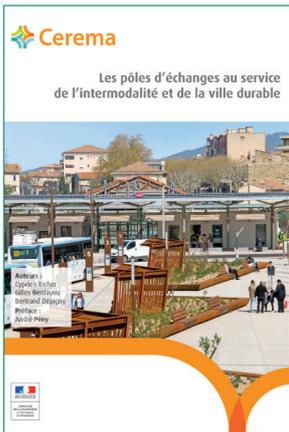
- **Correspondant Cerema Île-de-France :** [Dan Magnan-Cesaretti](#)



# Bibliographie

## Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable

Publié par le Cerema en octobre 2017 dans la collection « Références »



Les pôles d'échanges multimodaux constituent à la fois un objet d'action publique et un lieu de pratiques collectives complexes. En effet, ils révèlent aussi bien des fonctionnalités liées à la mobilité des personnes, à des formes d'activité commerciale et servicielle tout en s'insérant dans les tissus urbains des territoires sur lesquels ils déploient leurs usages.

Ce sont donc tout à la fois des acteurs institutionnels variés (collectivités, aménageurs, opérateurs, enseignes, services) et des usagers pluriels (voyageurs, consommateurs, utilisateurs de services, habitants du territoire) qui se rencontrent dans ce lieu unique mais polymorphe. Le véritable défi des acteurs de ces objets consiste dès lors à créer et à maintenir une harmonie entre les différentes fonctions des pôles d'échanges, de leur genèse jusqu'au moment de leur mutation.

Au regard des enjeux de cohérence, de cohésion et d'articulation de ces fonctions et de ces usages, les auteurs de cet ouvrage ont souhaité prendre le parti de centrer le propos sur les éléments qui concourent à l'unité du pôle d'échanges.

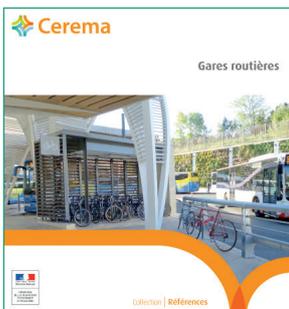
Cet ouvrage s'appuie sur une connaissance approfondie du Cerema des pratiques locales ainsi que sur un dialogue nourri et régulier avec les acteurs des pôles d'échanges. Il s'adresse à l'ensemble des acteurs qui interviennent dans la vie d'un pôle d'échanges et à ceux qui concourent à la conception et la mise en œuvre d'un projet d'intermodalité sur un territoire.

Il propose une lecture organisée des différentes facettes d'un projet de pôle d'échange accompagnée ainsi que des recommandations pour l'action. Ces éléments sont organisés autour de repères sur la réalité de la mobilité au sein des pôles d'échanges et des enjeux auxquels ils sont confrontés. Ils proposent une mise en exergue des stratégies territoriales et des intérêts à agir sur ces objets ainsi que la gouvernance et la conduite de projet qui en découlent. Enfin, ils proposent des repères en termes de dimensionnement, avant de revenir sur les conditions propices à des usages, à une gestion et à une évolution durables des pôles d'échanges.

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Gares routières

Publié par le Cerema en juin 2017 dans la collection « Références »



Les gares routières, et plus largement les pôles d'échanges multimodaux, doivent être aménagés pour améliorer et faciliter les déplacements intermodaux des usagers. Ces objectifs ambitieux sont portés aussi bien par les régions que par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

De manière concomitante, l'ouverture du marché du transport par autocar depuis 2015 a induit un développement important de l'offre interurbaine de mobilité. De ce fait, certaines gares routières doivent faire face à une augmentation de leur fréquentation et mettre en place une gestion adaptée.

Cet ouvrage constitue un ouvrage de référence sur les gares routières. Il propose une approche tant opérationnelle que juridique destinée à éclairer les acteurs locaux et les aménageurs pour répondre au mieux à ces nouveaux enjeux. Il fournit également des éléments concrets sur la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières.

- Pour commander l'ouvrage : <https://www.cerema.fr> ou [bventes.dtectv@cerema.fr](mailto:bventes.dtectv@cerema.fr) - 55 €

## Outil pour l'acquisition de systèmes intelligents pour les transports collectifs

Publié par le Cerema en novembre 2017 dans la collection « Références »



La billettique permet d'améliorer et de simplifier l'expérience client des voyageurs dans les transports collectifs.

L'écosystème de ce domaine se complexifie aujourd'hui sensiblement avec l'arrivée de nouvelles technologies sur le marché. Parallèlement, de nouveaux territoires souhaitent s'équiper, dans un contexte réglementaire qui a évolué pour les collectivités.

Cet ouvrage constitue un outil d'accompagnement pour l'élaboration d'un projet de billettique.

Il présente, de façon pédagogique, les principaux enjeux liés au domaine de la billettique et les fonctionnalités de ce type de systèmes. Puis l'ouvrage fournit un panorama complet des différentes solutions billettiques, avec, pour chacune d'entre elles : sa description technique, son domaine de pertinence et une proposition synthétique de bonnes pratiques quant à son usage, dans le but d'obtenir la meilleure adéquation possible entre les

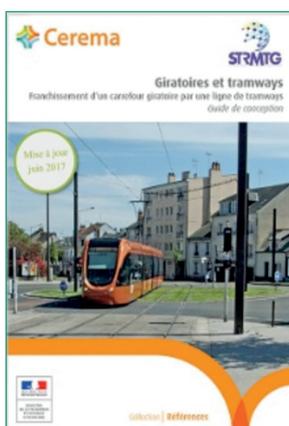
besoins de la collectivité et la technologie choisie. Enfin, diverses recommandations sont formulées concernant la façon de mener son projet de billettique, la problématique particulière de l'interopérabilité des systèmes, l'architecture des systèmes, et la question du respect de la vie privée. En fin d'ouvrage sont regroupées plusieurs fiches synthétiques et opérationnelles, qui constituent un outil d'aide à la rédaction des cahiers des charges.

Le lecteur, qu'il soit peu familier des technologies de la billettique, ou bien qu'il soit en recherche d'informations précises sur la pertinence des différentes solutions technologiques, trouvera dans cet ouvrage les informations et les clés de compréhension lui permettant de mener son projet en effectuant les choix les plus efficaces en matière de billettique.

- Pour commander l'ouvrage : <https://www.cerema.fr> ou [bventes.dtectv@cerema.fr](mailto:bventes.dtectv@cerema.fr) - 60 €

## Giratoires et tramways - Franchissement d'un carrefour giratoire par une ligne de tramways - Guide de conception

Publié par le Cerema en juin 2017 dans la collection « Références »



Le retour d'expérience en matière d'accidentologie des tramways montre que les carrefours giratoires traversés par une plateforme réservée à celui-ci peuvent poser des problèmes de sécurité. Leur conception et leur exploitation doivent donc se faire avec précaution lorsque les réflexions préalables aboutissent au choix d'un tel type de carrefour.

Conscients de ce fait, le Cerema et le STRMTG avaient publié en 2008 un guide de conception spécifique à cette configuration, destiné à compléter le guide d'aménagement de voirie pour les transports de collectifs paru en 2000.

Avec le développement des réseaux de tramway il est apparu opportun d'actualiser cet ouvrage, en s'appuyant notamment sur la consolidation du retour d'expérience.

Le présent ouvrage constitue donc une mise à jour du guide de 2008, fondé notamment sur sa relecture critique par un panel d'utilisateurs et l'exploitation de la base de données « événements tramways » sur la période 2006-2015.

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Annuaire statistique - Transports collectifs urbains de province - Évolution 2010-2015

Publié par le Cerema en août 2017 dans la collection « Données »



Ce document présente la mise à jour pour l'année 2016 (intégration des données 2015 recueillies au cours de l'année 2016) des principales données relatives aux réseaux de transport urbain de province.

Il présente les résultats de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains menée en collaboration avec le Groupement des autorités responsables de transport (GART), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) avec la collaboration des directions territoriales du Cerema.

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Transports collectifs urbains - Base de données 1995-2015 de l'annuaire statistique

Cédérom



Les données sont issues de l'enquête annuelle TCU menée par le Ministère en partenariat avec le Groupement des Autorités Responsables de Transport et l'Union des Transports Publics et ferroviaires auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et de leurs exploitants de réseaux.

L'annuaire Statistique - Transports Collectifs Urbains Évolution 2010-2015 au format PDF est inclus dans le cédérom. Il comporte deux pages de données synthétiques pour chaque réseau présent dans la base de données et ayant répondu à l'enquête en 2016.

- Pour commander le cédérom : <https://www.cerema.fr> ou [bventes.dtectv@cerema.fr](mailto:bventes.dtectv@cerema.fr) - 500 €

## Panorama des transports collectifs régionaux - Données 2011 à 2014

Publié par le Cerema en août 2017 dans la collection « Données »



Cet ouvrage présente, pour l'ensemble de la France métropolitaine, les principales caractéristiques des réseaux de transports ferroviaires et routiers, dont les compétences relèvent des régions.

Ce document aborde les contextes démographiques et territoriaux, ainsi que l'offre, l'usage, la tarification et la gestion de chaque réseau.

Il se conclut par quelques éléments financiers relatifs aux transports régionaux et une synthèse d'analyse. Il permet d'appréhender les enjeux des politiques de transport et met notamment en avant les efforts consentis par les régions pour poursuivre le développement de leurs transports collectifs dans un contexte économique tendu.

Ces résultats s'appuient sur l'exploitation des différentes enquêtes annuelles réalisées de 2012 à 2015 (pour les données 2011 à 2014) auprès des régions par le Cerema, la DGITM, le CGDD, Régions de France, le Gart, l'UTP et la FNTV.

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir

Publié par le Cerema en août 2017 dans la collection « Essentiel »



Quels sont les principaux leviers d'action pour lutter contre l'insécurité routière au niveau local ? Comment fédérer les acteurs autour d'une politique locale de sécurité routière ? Concrètement, comment est-il possible de mettre en œuvre des actions locales de sécurité routière lorsque les ressources humaines et financières à disposition d'une collectivité territoriale sont limitées ?

Cet ouvrage s'adresse aux maires et aux présidents d'intercommunalité qui sont régulièrement confrontés à ces questions et qui souhaitent s'organiser localement pour participer à la lutte contre l'insécurité routière.

Ainsi, ce guide propose et détaille 8 leviers essentiels à disposition des élus pour mettre en œuvre des actions de sécurité routière locales concrètes et efficaces. Il répond également aux principales interrogations sur la sécurité routière en milieu urbain et fournit les repères et contacts indispensables à la réussite de ces actions.

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Signalétique intermodale dans les aéroports - Faciliter l'accès aux transports collectifs

Publié par le Cerema en août 2017 dans la collection « Connaissances »



L'accueil des voyageurs est une composante essentielle de l'offre touristique. Les aéroports y jouent un rôle fondamental car c'est la première image qu'ont les touristes de leurs destinations. La facilité d'orientation, notamment pour rejoindre les différents moyens de transport, est une des composantes principales de la qualité de service au sein des aéroports. Elle constitue l'une des attentes prioritaires de la part des usagers.

Cet ouvrage est à destination des gestionnaires aéroportuaires et des opérateurs de transports. Il propose des outils pour concevoir et implanter une signalétique capable de faciliter le cheminement des voyageurs vers les différents services de mobilité et ainsi promouvoir l'usage des transports publics.

Il traite spécifiquement des différents services de mobilité alternatifs à la voiture, et plus particulièrement des modes de transports publics.

Enfin il aborde les conditions de la mise en œuvre d'une signalétique efficace, et notamment la nécessaire coordination entre les acteurs intervenant sur le territoire de l'aéroport.

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Annuaire statistique - Transports collectifs départementaux évolution 2010-2015

Publié par le Cerema en août 2017 dans la collection « Données »



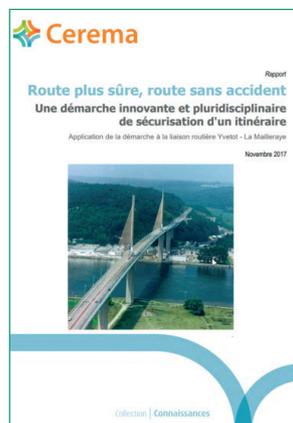
Ce document présente les résultats de l'enquête annuelle relative aux transports collectifs départementaux routiers de voyageurs (TCD).

Il a été réalisé pour le compte de la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) par le Cerema, le Groupement des autorités responsables de transport (GART), l'Assemblée des départements de France (ADF), l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) et la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

- Téléchargement gratuit : <https://www.cerema.fr>

## Route plus sûre, route sans accident - Une démarche innovante et pluridisciplinaire de sécurisation d'un itinéraire - Application de la démarche à la liaison routière Yvetot-La Mailleraye

Publié par le Cerema dans sa collection « Connaissances »



La démarche innovante « Route plus sûre, route sans accident », conçue en collaboration avec le Cerema Normandie-Centre, a été mise en œuvre sur un itinéraire structurant du département de la Seine-Maritime de 23 km, situé entre Yvetot et La Mailleraye-sur-Seine, et sujet à une accidentologie avérée.

L'objectif de cette démarche est de lutter contre l'insécurité routière en offrant aux usagers de la route, pris dans leur diversité, un itinéraire qui présente un très haut niveau de sécurité.

Cette démarche vise à supprimer les accidents graves en mobilisant les principaux acteurs, à la fois le gestionnaire routier et les usagers.

En mettant d'abord en œuvre les démarches nationales de sécurité routière et en bénéficiant de l'innovation et de la valorisation des résultats de la recherche, cette méthode spécifique et pluridisciplinaire a été développée afin que l'objectif de sécurité routière soit pris en compte le plus en amont possible depuis la conception jusqu'à la mise en œuvre, en passant par les ajustements nécessaires. Elle a permis de faire progresser les techniques mobilisées pour les gestionnaires départementaux afin d'atteindre l'objectif fixé initialement de « Route plus sûre, route sans accident ».

➕ Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr>

### Les fiches du Cerema

#### Ville accessible à tous

- Les commissions pour l'accessibilité : quelles pratiques, quelles évolutions, quelles pistes de progrès ? (Fiche n°10 – mise à jour 2017) - **Téléchargement gratuit** : <https://www.cerema.fr>
- La mise en accessibilité : un levier en faveur des personnes âgées (Fiche n°3 – mise à jour 2017) - **Téléchargement gratuit** : <https://www.cerema.fr>

#### Qualité de l'air et Plan local d'urbanisme

Bien qu'identifiée comme un véritable enjeu de santé publique, la qualité de l'air dans les PLU(i) reste encore souvent perçue comme secondaire au regard des enjeux économiques liés au développement du territoire. Cependant les PLU(i), outils de planification et de mise en œuvre d'un aménagement durable des territoires, ont un rôle important à jouer dans l'amélioration et la préservation de la qualité de l'air au niveau local, ceci plus particulièrement à moyen et long termes. Ils peuvent contribuer à réduire non seulement les émissions de polluants à la source mais aussi l'exposition des populations à la pollution atmosphérique.

De nombreux leviers existent dans le domaine des transports pour réduire les émissions de polluants. Par la mise en place d'une organisation territoriale adéquate, le PLU(i) peut contribuer à limiter les déplacements en véhicules motorisés - mixité des fonctions - réduisant ainsi les kilomètres parcourus et de fait les émissions de polluants. L'organisation du territoires peut également permettre/favoriser le recours aux modes actifs ou aux transports en commun, en créant les conditions favorables à leur développement.

La série de fiches «Qualité de l'air et PLU» a pour vocation d'apporter aux acteurs locaux un corpus de connaissance dans le domaine de la qualité de l'air. Elle présente, en outre, les leviers mobilisables dans un PLU(i) pour réduire les émissions et protéger les populations, ceci dans différents secteurs : transports, résidentiel, tertiaire, agriculture, industrie.

● **Téléchargement gratuit** : <https://www.cerema.fr>

## Les lettres d'info du Cerema

### Signature

Le dernier numéro est paru.

Éditée par le groupe Géomatique Nationale et Systèmes d'Information, Sign@ture traite selon son acronyme historique, de la Situation de l'Information Géographique Numérique dans l'Aménagement, les Transports, l'Urbanisme, les Réseaux et de l'Environnement pour tous les acteurs qui y contribuent (publics, privés et associations). Elle paraît 3 fois par an.

+ Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters/revue-transport>

### La revue Transport

La Revue Transport est une publication de la Direction d'études « Évaluation et Organisation des Systèmes de Transports » du Cerema Infrastructures de transport et matériaux

Elle rassemble des articles traitant des sujets relatifs aux transports de marchandises et à la logistique. Au sommaire : Transport ferroviaire : l'organisation de Ferovergne en transport combiné ; Portuaire : la coopération interportuaire : enjeux et modalités ; Logistique : les entrepôts et plates-formes logistiques.

+ Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters/revue-transport>



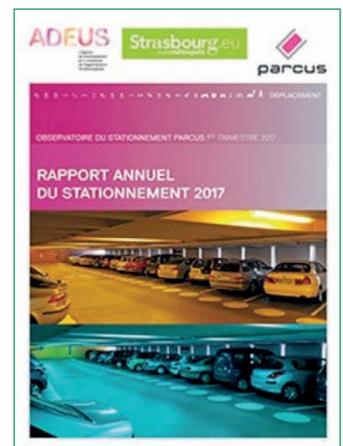
## LU POUR VOUS ! Ce mois-ci, nous avons repéré

### ➤ Rapport annuel du stationnement 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.

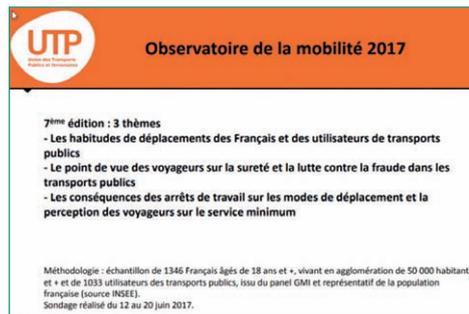


+ Ce rapport est disponible en ligne à l'adresse suivante : [www.adeus.org/](http://www.adeus.org/)

## ➤ Observatoire de la mobilité 2017

Publié par l'UTP

L'enquête 2017 permet de suivre l'évolution du comportement des Français et des voyageurs : habitudes de déplacement des Français, raisons d'utilisation des transports publics, modes privilégiés, critères de qualité jugés prioritaires. Cette année, l'observatoire se focalisait par ailleurs sur deux nouveaux thèmes : la sûreté et la fraude ainsi que les grèves et les obligations des opérateurs lors de mouvements sociaux.



⊕ Pour en savoir plus :

<https://utp.fr/observatoire-de-la-mobilite>



## ➤ L'Arafer publie son 1<sup>er</sup> bilan du transport ferroviaire de voyageurs en France

L'Observatoire des transports et de la mobilité de l'Arafer publie le 16 novembre un bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs en France pour les années 2015 et 2016.

Le document de 50 pages (+ annexes) dresse un panorama détaillé de l'offre, de la qualité de service, de la demande, des résultats financiers des entreprises ferroviaires ainsi que des concours publics, région par région.

Un contenu inédit qui complète les statistiques publiées par d'autres organismes nationaux et européens.

⊕ Pour en savoir plus : [www.arafer.fr/](http://www.arafer.fr/)

## ➤ La revue TEC

⊕ Pour en savoir plus : [www.atec-itsfrance.net/](http://www.atec-itsfrance.net/)



## Événements

**Du 6 au 8 mars 2018**

### IT TRANS

- Pour en savoir plus : [www.it-trans.org](http://www.it-trans.org)

**14 mars 2018**

### Les mobilités numériques (Rennes)

Un événement économique international qui rassemblera les professionnels du numérique et de la mobilité, et les usagers.

- Pour en savoir plus : [www.inout2018.com/](http://www.inout2018.com/)

**Du 20 au 23 mars 2018**

### SITL Europe (Paris)

La SITL Europe est un événement qui réunit les filières du transport et de la logistique, et les « décloisonne », dans une optique multimodale, de bout en bout.

- Pour en savoir plus : [www.sitl.eu/](http://www.sitl.eu/)

**28 mars 2018**

### L'acoustique dans le transport du futur

La cellule vibro-acoustique, soutenue par les pôles de compétitivité ID4car, I-trans, Cara et Move'o et la Société Française d'Acoustique organise une journée autour de deux thèmes : *Le véhicule de demain : quelles conséquences sur l'acoustique ?* *La spécification des sources vibratoires dans les véhicules.*

- Pour en savoir plus : [www.univ-lemans.fr/fr](http://www.univ-lemans.fr/fr)

**Du 16 au 19 avril 2018**

### TRA 2018 (Vienne)

- Pour en savoir plus : [www.traconference.eu/](http://www.traconference.eu/)

**Du 30 mai au 1<sup>er</sup> juin**

### ECOMM 2018 (Uppsala – Suède)

22<sup>nd</sup> European Conference on Mobility Management.

- Pour en savoir plus : <https://ecomm2018.com/>

**Du 6 au 8 juin 2018**

### 1<sup>res</sup> Rencontres Francophones Transport-Mobilité (Lyon)

Les RFTM se veulent un lieu de rencontre et d'échanges de la communauté scientifique francophone mondiale dans ce champ. Les principaux mots-clés de ce forum scientifique sont mobilité, transport, société, territoires, logistique, environnement, ainsi que leurs interactions.

- Pour en savoir plus : <https://rftm2018.sciencesconf.org/>

**Du 12 au 14 juin 2018**

### Salon européen de la mobilité 2018 (Paris)

Ce rendez-vous professionnel réunira plus de 250 exposants et 11 000 participants. Des acteurs de 66 pays pourront découvrir les dernières innovations au Salon et participer au Congrès du GART et de l'UTP.

- Pour en savoir plus : [www.transportspublics-expo.com/fr](http://www.transportspublics-expo.com/fr)

**4-5 juillet 2018**

### 6<sup>es</sup> Journées nationales du management de la mobilité (Toulouse)

Cette 6<sup>e</sup> édition sera sur le thème « l'ère des nouveaux services » en accordant une place particulière à l'innovation, au « MaaS » (mobility as a service) et aux nouveaux acteurs de la mobilité à l'aune de la transition écologique et énergétique. Elles s'attacheront également à évoquer les réponses du management de la mobilité adaptée aux spécificités des types de territoires (métropoles, périurbain, zones peu denses).

- Pour en savoir plus : [www.territoires-ville.cerema.fr](http://www.territoires-ville.cerema.fr)



## Retour sur événements

**12 septembre 2017**

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

- Présentations disponibles : <http://voiriepourous.cerema.fr/>

**16 et 17 novembre 2017**

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

- Présentations disponibles : <https://www.cerema.fr>

Pour vous abonner à Transflash, il suffit d'écrire à : [transflash@cerema.fr](mailto:transflash@cerema.fr)  
ou directement sur le site : <https://www.cerema.fr>

Directeur  
de publication  
**Bruno  
LHUISSIER**

Directeur délégué  
de publication  
**Christian CURÉ**

Rédacteur en chef  
**Stéphane CHANUT**

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](mailto:transflash@cerema.fr)

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



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).