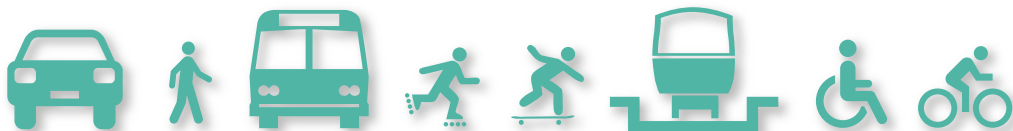


TRANSFLASH



▶▶▶ LA REVUE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 7 6

En direct des territoires :

▶ Le « e-Busway » fait son entrée à Nantes en 2019 7

▶ La DIRMED prolonge la voie réservée aux transports en commun sur l'axe autoroutier Aix-Marseille 8

▶ Cayenne inaugure sa Kaz à Vélo Pou zafé bisiklèt 9

▶ Privas : un panel de solutions de mobilité en territoire peu dense (Ardèche) 10

▶ Ajaccio, une ville accessible à tous 11

▶ Les transports collectifs, l'aménagement et la mobilité au service de la revitalisation urbaine à Dunkerque 12

▶ Un nouveau bus 100 % électrique à Strasbourg 13

▶ Un nouveau PDU pour changer les habitudes de transports quotidiens des rennais 14

Zoom sur :

▶ La mobilité des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville 15

▶ Blockchain, quezako ? 16

▶ La mobilité dans Action Cœur de Ville 17

▶ France Mobilité a désormais sa plateforme collaborative 17

▶ La foire-aux-questions « Politiques de mobilité » 18

Bibliographie 19

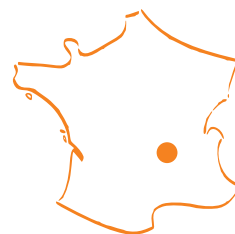
Événements 21



Le nouveau dispositif EMC² (Enquête Mobilité Certifiée Cerema)



Les Journées d'échanges sur la mobilité urbaine « Collecter et traiter les données de déplacements pour l'analyse stratégique de la mobilité » sont l'occasion de présenter le nouveau dispositif EMC² (Enquête Mobilité Certifiée Cerema), qui est l'aboutissement de la rénovation des enquêtes ménages-déplacements (EMD). Après Besançon, Brest, Le Havre et Rennes en 2018, Tours et Valenciennes en 2019, un pas de plus est franchi en 2020 car Saint-Étienne devrait profiter d'un tirage de l'échantillon directement dans la base de sondage des enquêtes de l'Insee, pour une fiabilité accrue des résultats de l'enquête.



Guillaume Triollier de l'épures, agence d'urbanisme de la région stéphanoise, qui accompagne le partenariat aux côtés du Cerema, répond à nos questions, au côté de Barbara Christian, référente EMC² pour le Cerema.



Guillaume Triollier, chargé d'étude déplacements à epures, l'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise



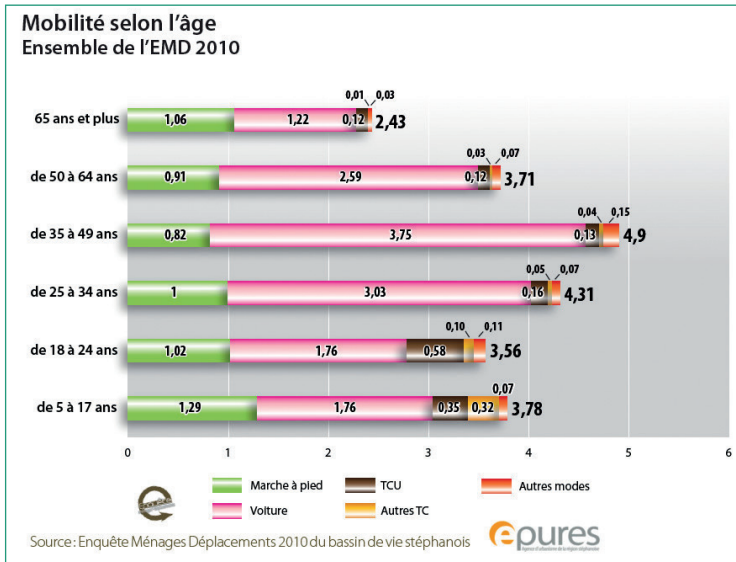
Barbara Christian, Directrice de projets « Connaissance de la mobilité » au Cerema

Revenons d'abord sur les enquêtes précédentes, dont celle de 2009-2010. Pouvez-vous nous citer quelques analyses marquantes de l'enquête précédente ?

Guillaume Triollier : Il y en a tellement ! Alors bien sûr on pense tout de suite à ce que certains appellent la donnée « reine » des EMD : les parts modales... Les partenaires attendent souvent ces résultats avec impatience, certains avec une certaine appréhension. Se positionner par rapport aux autres agglomérations ou connaître les évolutions depuis la précédente enquête est toujours très attendu, mais la dernière enquête sur le bassin de vie stéphanois a produit des résultats en décalage avec ceux observés dans d'autres grande villes françaises : augmentation de 4 points de la part modale de la voiture ; baisse de presque 1 point de celle des transports en commun. Ces chiffres sont donc compliqués

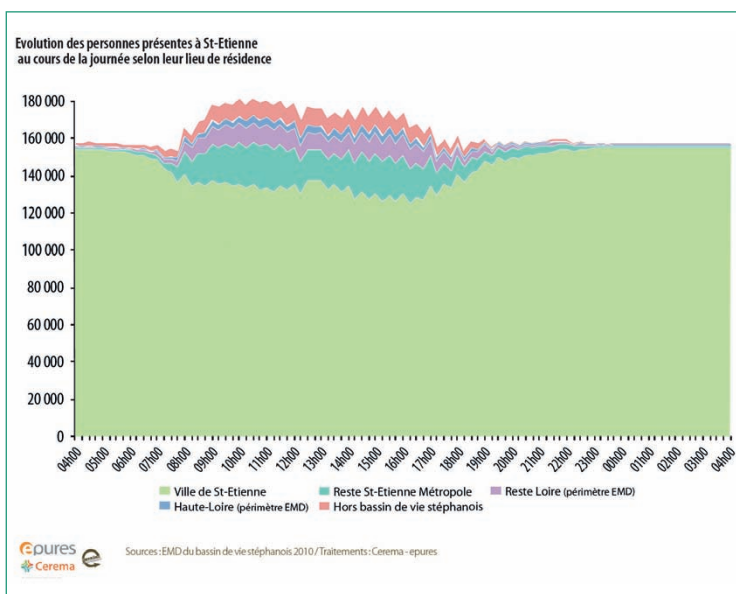
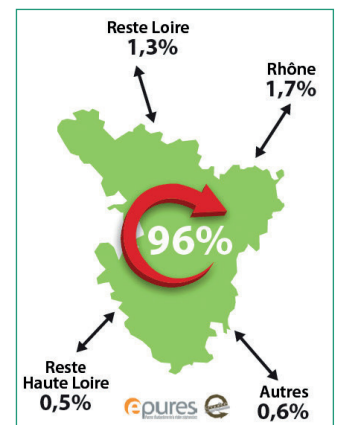
→ P.2

à expliquer dans une ville qui venait pourtant de réaliser quelques années plus tôt une extension de son réseau de tramway vers la gare centrale. Heureusement, la richesse des EMD et le grand niveau de détail des analyses qui peuvent être menées grâce à elles, nous ont permis d'expliquer et de relativiser rapidement ces résultats : l'augmentation de quatre points de la part modale de la voiture était due pour plus de la moitié à une augmentation du nombre de passagers de véhicule (et donc que partiellement à des voitures supplémentaires en circulation) surtout dans certains secteurs, en particulier périurbains.



Quant aux transports collectifs, le tramway, sur lequel avait été fait la majorité des investissements, se portait plutôt bien : le nombre de déplacements était stable depuis 2001 (chose très positive dans une ville qui avait perdu 10% de ses habitants sur la même période, une partie de ses emplois et où la mobilité par personne avait nettement baissé). Sur la ville centre, la part modale du tramway était en augmentation de presque 2 points et encore plus dans les secteurs directement desservis. **Bref l'EMD ne nous a pas juste permis de « donner un chiffre », elle nous a permis de le relativiser et surtout de l'expliquer au regard des politiques publiques et des dynamiques à l'œuvre sur le territoire.**

En terme d'exploitation toujours, je pense aussi aux analyses sur les relations avec la Métropole voisine de Lyon. Les stéphanois – et les lyonnais ! – ont trop souvent l'impression d'une relation majoritairement orientée sur la Métropole voisine. Pourtant en 2010, les chiffres étaient là pour nuancer cette « image d'Épinal » : sur les plus de 2 060 000 de déplacements quotidiens réalisés par les habitants du bassin de vie stéphanois, seuls 36 000 étaient des échanges avec le Rhône (dont le Grand Lyon). S'ils ont une importance économique certaine, et des impacts sur le fonctionnement des réseaux en heures de pointe, ces échanges sont donc loin d'être le quotidien de tous les habitants et ils doivent être relativisés... par exemple en regard des 550 000 déplacements réalisés intégralement à pied chaque jour en région stéphanoise.



Dans un autre registre, je pense aussi aux exploitations sur les « pulsations urbaines », réalisées conjointement avec le Cerema. Cette représentation, non plus de la population résidente d'un territoire, mais de la population présente, quart d'heure par quart d'heure tout au long de la journée, est très intéressante. On apprend ainsi que le nombre de personnes présentes dans la ville de Saint-Étienne est en augmentation d'environ 20% à 10h30 du matin par rapport à la population résidente « la nuit ». Ce type d'exploitation avait aussi été poussé sur le secteur hypercentral de la Ville, pour estimer le nombre de voitures stationnées et détecter les heures de conflits d'usage entre résidents, actifs et visiteurs des commerces...

Et pour finir, il n'y a bien sûr pas eu un Scot, un PLU ou PLUi dans lequel l'EMD n'ait été utilisée. De même, l'outil de modélisation multimodale des déplacements du Sud Loire ne serait pas aussi performant sans l'EMD.

Dix ans après, qu'est-ce qui selon vous a changé sur le territoire qui nécessite d'actualiser les chiffres ?

Guillaume Triollier : Avant tout, les périmètres institutionnels des partenaires historiques : la Métropole de Saint-Étienne a étendu 2 fois son territoire depuis 2010, d'abord sur des territoires couverts par la précédente enquête, puis sur des territoires plus ruraux, vierges de toute enquête. Les autres partenaires ont aussi beaucoup « grossi » sur des territoires « sans données », comme l'Agglomération de Loire-Forez, passée de 45 à 87 communes, ou la nouvelle collectivité de Forez Est. A l'heure de la révision du Scot Sud-Loire et de la mise en œuvre des PLUi, il devenait donc compliqué de travailler avec des données ne couvrant que partiellement les territoires. D'autres territoires, au centre du Département, souffraient aussi de ce manque de données et ont souhaité rejoindre le partenariat.

Et puis, depuis presque 10 ans, les dynamiques de répartition des populations ont continué, les modes de vie ont changé (tout le monde se demande aujourd'hui quel sont les impacts locaux de l'explosion du e-commerce sur les mobilités par exemple) et les questions de droit à la mobilité, de dépendance à la voiture ou de précarité énergétique deviennent de plus en plus prégnantes.

Il devenait donc de plus en plus nécessaire de réactualiser et d'étendre à ce nouveau territoire notre socle de connaissance fine des mobilités avec l'accompagnement du Cerema.

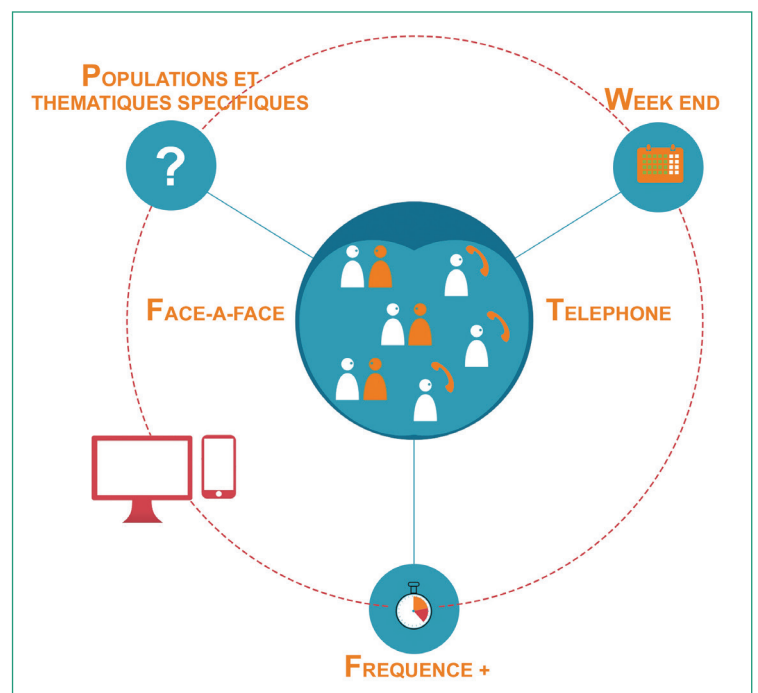
Entre temps le Cerema a lancé un chantier de refonte méthodologie qui a transformé les EMD en EMC² : quelles sont selon vous les différences fondamentales pour les territoires ?

Barbara Christian : Le chantier a débuté en 2016 par une écoute des besoins des territoires, qu'ils soient ou non des habitués de nos méthodes. Ce dialogue avec nos partenaires a montré que les enquêtes ménages-déplacements ont encore toute leur place le système d'observation de la mobilité des collectivités, mais que les besoins de connaissance avaient tendance à s'accroître dans un contexte finance de plus en plus contraint.

Le dispositif proposé est donc modulable, pour s'adapter au plus près des besoins des collectivités :

- un cœur d'enquête rénové, qui continue de fournir l'indicateur-phare des EMD, les fameuses parts modales qu'évoque G. Triollier : pour diminuer son coût, le questionnaire a été réduit à l'essentiel, en supprimant notamment la fiche Opinion, et il est désormais possible de recourir à des enquêtes téléphoniques dans les zones les plus denses¹ (sans dépasser le seuil de 50% pour bien représenter la diversité de la population, plus facile à toucher en face-à-face) ;
- des options sur-mesure, qui permettront aux collectivités de continuer à se comparer entre elles sur chaque volet :
 - week-end, pour recenser les déplacements de fin de semaine, souvent méconnus malgré les enjeux qu'ils peuvent représenter aux abords des grandes zones commerciales,
 - population et thématiques spécifiques, pour approfondir les questionnements locaux auprès de ménages volontaires,
 - fréquence +, pour actualiser les indicateurs-clefs entre deux enquêtes.

Une [vidéo en ligne](#) détaille notre approche et un guide Cerema paraîtra prochainement pour aider les territoires à s'approprier le dispositif et à le décliner localement.



¹ Unité urbaine (au sens de l'Insee) de plus de 100 000 habitants.



De votre côté, quelles sont les options du dispositif EMC² qui vous ont intéressé ? Quelles sont celles qui seront mises en œuvre in fine ?

Guillaume Triollier : En plus du mixage entre enquêtes en face à face et en téléphonique dans le même secteur de tirage, les partenaires ont été intéressés principalement par les « questionnaires web » et les enquêtes de mobilité du weekend. D'autres options comme les enquêtes « fréquences + » ou les suivis GPS auraient aussi pu être intéressantes, mais il fallait être raisonnable sur les capacités financières.

Au final, seule l'enquête weekend a été retenue, mais grâce à la nouvelle méthodologie des EMC² et en incluant cette option, l'enquête ne coûtera au final pas plus chère que l'enquête de 2010 alors qu'elle couvre 152 communes supplémentaires. Sans cela, le financement de la réactualisation de l'enquête aurait sans doute été très compliqué, voire infaisable.

Quels sont les analyses de vous prévoyez de faire prioritairement après l'enquête ?

Guillaume Triollier : Au vu des précédents résultats, des analyses fines des parts modales feront bien sûr partie des premiers travaux.

Il faudra aussi surement réactualiser les questions des relations avec le Rhône et la Métropole de Lyon, car elles demeurent prégnantes dans l'analyse du fonctionnement des bassins de vie, au sein de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne (AMELYSE), cadre de coopération interinstitutionnelle original structuré autour de l'Inter-Scot, du Pôle métropolitain et du Syndicat mixte SMT-AML.

Et puis les questions d'actualité comme le covoiturage, que cette nouvelle enquête aussi devrait nous permettre de mieux appréhender, de mobilité dans les zones rurales et de précarité énergétique, tout cela fera aussi partie des analyses à mener rapidement car on sent une certaine attente sur ces sujets.

Enfin, les analyses de la mobilité des weekends seront aussi très attendues, notamment en lien probablement avec les enjeux d'offre commerciale et de loisir. De toute façon, comme on a l'habitude de le dire, une EMD et maintenant une EMC², c'est 2 ans de préparation, 5 mois d'enquêtes et 10 ans d'études alimentées grâce à ces données. Il y a donc de nombreuses analyses à faire, refaire... ou inventer !



Comment le Cerema accompagne-t-il les territoires ?

Le Cerema est présent sur tous les territoires quelles que soient leurs tailles. Il est à leur écoute pour les orienter selon les problématiques de mobilités exprimées.

Il contribue à affiner le projet d'enquêtes -- et donc au choix des options, à définir le périmètre d'enquête, dimensionner son coût, suggérer des partenaires potentiels.

Dans le cadre d'une coopération «public-public », une fois le projet défini, il accompagne les collectivités dans la rédaction du cahier des charges de la collecte, de son suivi et de son contrôle, et la préparation de son exploitation.

Pour alimenter la base nationale des enquêtes mobilité, et garantir la comparaison des résultats dans le temps et dans l'espace, il centralise notamment après la collecte les tâches suivantes : contrôle de cohérence des données, redressement, enrichissement des fichiers (dont diagnostic énergie émissions des mobilités - DEEM), premières exploitations. Par ailleurs, le Cerema peut proposer aux collectivités un ensemble d'analyses complémentaires et sur mesure.

● **Contact Cerema :** [Barbara Christian](#)

+ **Pour en savoir plus :**
Plaquette de présentation
de l'offre de service
« Observation et analyse
de la mobilité »

Correspondants nationaux

Barbara CHRISTIAN
Cerema Territoires et ville
04 72 74 58 26

Nicolas NUYTENS
Cerema Territoires et ville
04 72 74 58 21

observation.mobilite@cerema.fr

Correspondants locaux du Cerema



- ① **Cerema Île-de-France**
[Frédéric FABRE](#) - 01 34 82 12 84
- ② **Cerema Nord-Picardie**
[Patrick PALMIER](#) - 03 20 49 60 70
- ③ **Cerema Est**
[Sylvain LAROSE](#) - 03 87 20 45 02
- ④ **Cerema Centre-Est**
[Eric PASQUIER](#) - 04 72 14 31 48
- ⑤ **Cerema Méditerranée**
[Valérie BUTIGNOL](#) - 04 42 24 77 44
- ⑥ **Cerema Sud-Ouest**
[Stéphane MAGRI](#) - 05 56 70 66 17
[Christian FRANCOISE](#) - 05 62 25 97 76
- ⑦ **Cerema Ouest**
[Julien HARACHE](#) - 02 40 12 84 53
- ⑧ **Cerema Normandie-Centre**
[Gaëlle SCHAUNER](#) - 02 35 68 88 85



Le chiffre du mois : 7

“ *Sept salariés sur dix vont travailler en voiture.* ”

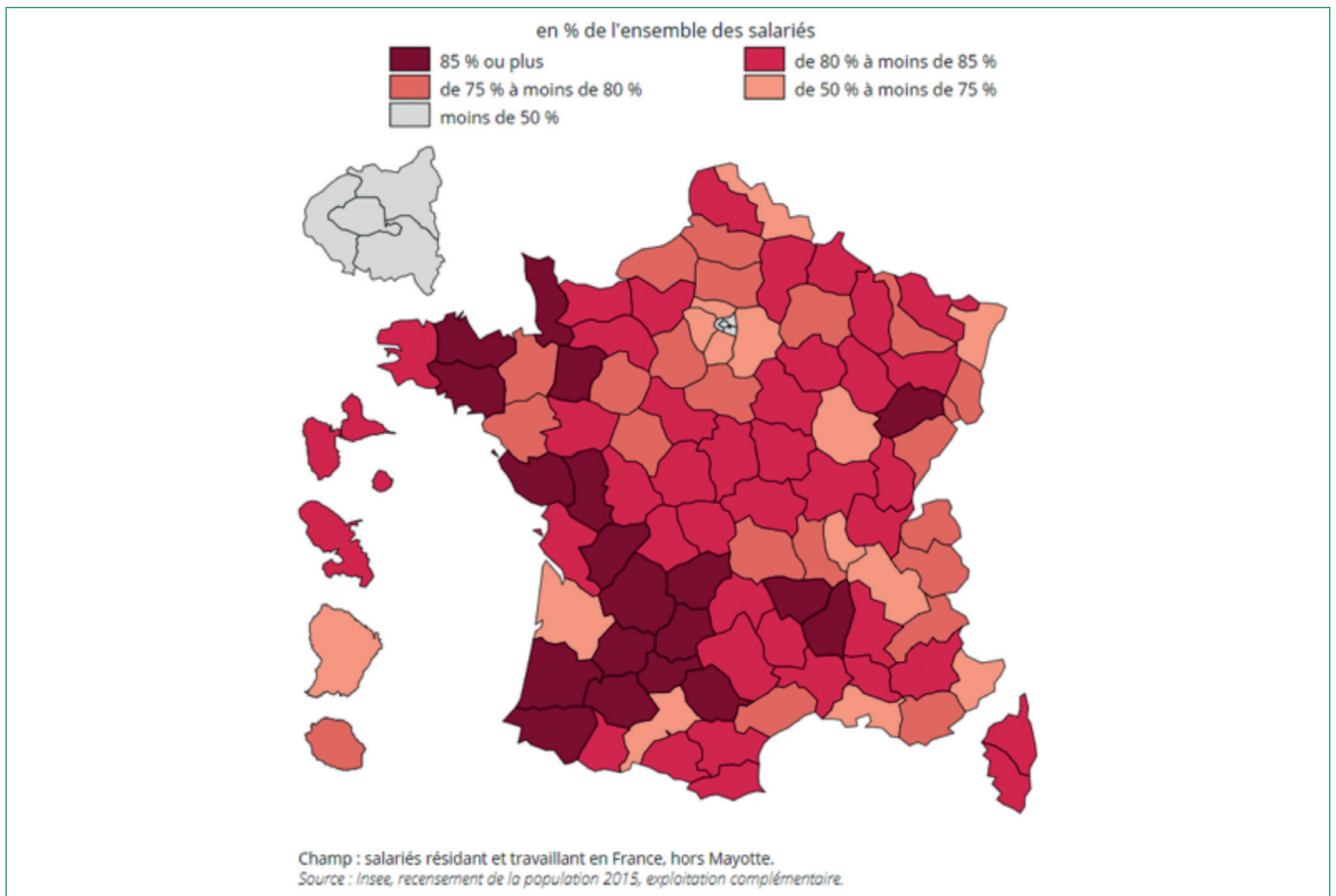
Pour se rendre à leur travail, les salariés utilisent principalement leur voiture.

Au niveau départemental, ce mode de déplacement n'est supplanté par les transports en commun que dans la capitale et ses départements limitrophes.

En 2015, la moitié des salariés habitant et travaillant dans la même commune vont travailler en voiture. Cette proportion s'élève à huit salariés sur dix pour ceux travaillant hors de leur commune de résidence. Les cadres et les employés utilisent moins leur voiture que les autres catégories socio-professionnelles.

La voiture, premier mode de transport des salariés

En 2015, parmi les 23,2 millions de salariés habitant et travaillant en France (hors Mayotte), 70 % utilisent leur voiture pour aller travailler. Les autres modes de transports sont minoritaires : 16 % des salariés empruntent les transports en commun, 7 % marchent et 4 % utilisent des deux-roues, motorisés ou non. Enfin, 3 % n'ont pas besoin de se déplacer pour exercer leur activité professionnelle. Le mode de déplacement utilisé pour se rendre à son travail varie selon le lieu de résidence. Il dépend notamment de l'offre de transports en commun, liée elle-même à la densité du tissu urbain.



Proportion de salariés utilisant principalement la voiture pour se rendre au travail par département de résidence

● Source publiée par [l'Insee](https://www.insee.fr) en février 2019



En direct des territoires

Le « e-Busway » fait son entrée à Nantes en 2019



Le premier bus totalement électrique de grande capacité, appelé « e-Busway », a été livré à Nantes en décembre 2018. Cette livraison est une première européenne et concrétise l'aboutissement d'un projet inscrit au programme de recherche et d'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne. Le budget global s'élève à de 52,9 millions d'euros TTC comprenant l'achat de 22 véhicules, les travaux et les infrastructures de recharge électrique.

Ainsi, depuis décembre dernier, sur la ligne en site propre reliant le centre historique de Nantes et le sud de la Loire, le nouvel « e-Busway » a réalisé des tests, sans voyageurs afin d'appréhender le gabarit du véhicule en giration, son ergonomie, la communication avec les systèmes... Actuellement, les tests se poursuivent avec et sans voyageurs.

Nantes Métropole a souhaité une nouvelle génération de bus sur cette ligne « armature » de son réseau car la ligne actuelle du Busway, lancée en novembre 2006, a connu un succès croissant avec une fréquentation qui n'a cessé de progresser, dépassant rapidement les objectifs fixés au départ. En février 2016, la collectivité validait donc le projet d'augmenter la capacité de la ligne et confiait cette réalisation à la Semitan, la société d'économie mixte mandatée pour exploiter le réseau de transport en commun de l'agglomération nantaise. En juin 2017 le marché était attribué au constructeur suisse Hess pour son système HESS-E-BUS et son véhicule lightram^{®25 TOSA}.

Les 22 futurs « e-Busway », longs de 24 mètres, permettront d'améliorer la capacité d'accueil des voyageurs, de maintenir la qualité de service de la ligne avec une garantie de régularité, de confort, et des fréquences respectées. Ils permettront aussi de répondre aux



Source : Dossier de presse Semitan

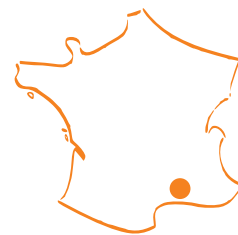
ambitions de transition écologique de la Métropole avec le choix de l'énergie électrique : les véhicules équipés de batteries et d'un bras télescopique se rechargeront à 2 stations et 2 terminus, équipés de leurs totems de recharge, sans incidence sur les temps de trajet, ni l'exploitation de la ligne. Cette solution de recharge électrique dite par « opportunité » permet un rechargement pendant la montée et la descente des voyageurs. Seule cette technique permet de remplir la condition d'équilibre entre la taille des batteries, le temps en station, le nombre de points de recharge sur l'ensemble de la ligne et la puissance du transfert d'énergie.

Enfin, à l'intérieur des nouveaux véhicules, six grands panneaux d'information dynamiques offriront à la clientèle des données visuelles et sonores en temps réel (progression de la ligne, annonce du prochain arrêt, correspondances, perturbations, info trafic, actualités commerciales, etc.).

Le lancement commercial des premiers « e-Busways » aura lieu fin septembre 2019 à Nantes. L'objectif est de transporter jusqu'à 56 000 voyageurs par jour à l'horizon 2020, contre 43 000 actuellement.

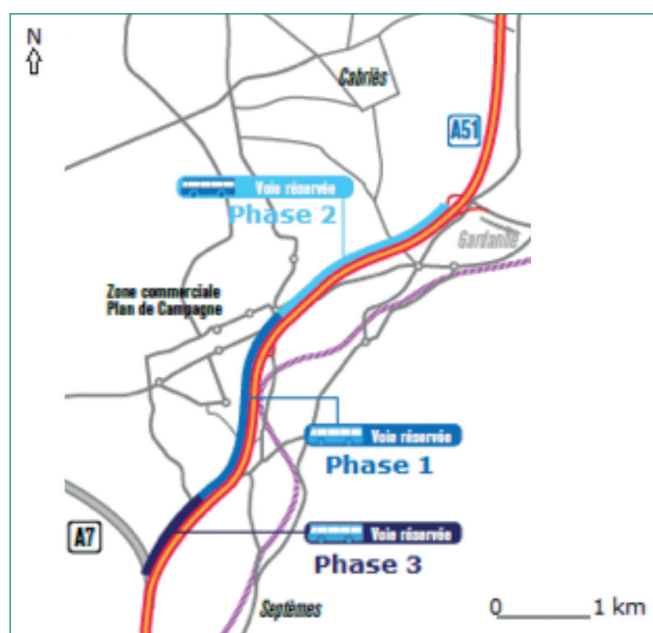
- **Contact Semitan :** [Murielle Breheret](#)
- **Correspondante Cerema Ouest :** [Karine Nicolleau](#)

La DIRMED prolonge la voie réservée aux transports en commun sur l'axe autoroutier Aix-Marseille



5 kilomètres de voies réservées

L'itinéraire autoroutier A51-A7, reliant Aix-en-Provence à Marseille, présente dans le sens nord-sud des congestions récurrentes entre l'échangeur de la D6 qui mène à Gardanne et l'échangeur de l'A7 où se concentrent environ 60 % des pertes de temps de parcours entre Aix-centre et Marseille-centre.



Phasage de l'aménagement. Source : Préfecture de la Région PACA

Pour répondre à ce problème, une voie réservée aux transports en commun a été mise en œuvre en direction de Marseille par phases entre 2015 et 2018. Au total, la longueur de la voie bus est de 5 km, sur le secteur le plus congestionné de l'A51.

Réalisée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED), en partenariat avec les collectivités locales (la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône, Aix-Marseille Provence Métropole), l'aménagement des 5 kilomètres représente un coût de 3,5 millions d'euros. La DREAL PACA avait mis en évidence en amont l'opportunité du projet et le Cerema a apporté une assistance continue depuis les premières réflexions jusqu'à l'évaluation après mise en service.

Un gain de temps pour les usagers

Le prolongement de la voie réservée a permis de réduire le temps de parcours en transports en commun à l'heure de pointe. Ce gain pouvant aller jusqu'à plus de 10 minutes, il améliore ainsi la régularité sans gêner les autres usagers de la route.

Autres avantages, la création de voies réservées permet un passage prioritaire des autocars aux heures de pointe sur l'itinéraire Aix-Marseille. Cette voie contribue à améliorer la fluidité de l'itinéraire pour les transports en commun, à fiabiliser les temps de parcours et à répondre plus efficacement aux besoins de mobilité des voyageurs.

La poursuite des aménagements sur l'axe Aix-Marseille

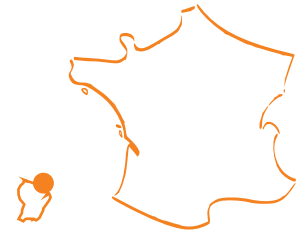
- D'autres voies réservées existent ou sont prévues sur cet axe :
- ▶ à Marseille, un tronçon de 2 kilomètres a été construit en 2013 sur l'A7 à l'arrivée à Saint-Charles ;
 - ▶ sur l'A7, à la convergence avec l'A51, en allant vers Marseille (prévu pour 2019) ;
 - ▶ à Aix-en-Provence, à l'entrée de la ville (prévu pour 2019) ;
 - ▶ sur l'A7, vers le nord, en amont du convergent avec l'A507 (prévu pour 2020) ;
 - ▶ puis à partir de la convergence A7/A51 jusqu'à Marseille (prévu pour 2019-2022).

Le saviez-vous ?

Les voies réservées aménagées sur l'espace de la bande d'arrêt d'urgence sont très efficaces. Réalisées pour des coûts réduits, elles garantissent aux transports collectifs une circulation protégée pendant les congestions et sont sans impact pour les autres usagers. Ces voies permettent un gain de temps moyen d'une minute par kilomètre aménagé et améliorent la régularité du service. Ces voies réservées sont respectées : même si le nombre de contrevenants peut égaler le nombre de cars, cela représente moins de 1 % des véhicules en circulation sur le site.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** site de la DREAL PACA - [Les voies bus sur autoroute](#) ; site de la DIR Méditerranée - [Voies dédiées aux transports en commun entre Aix et Marseille](#)
- **Contacts :** [Mathieu Luzerne](#) - 04 42 24 77 56 - Cerema Méditerranée ; [Mustapha Makhloufi](#) - DREAL PACA ; [Olivier Nalin](#) - 04 86 94 68 26 - DIR Méditerranée
- **Correspondant local Cerema Méditerranée :** [Mathieu Marechal](#)

Cayenne inaugure sa Kaz à Vélo *Pou zafé bisiklèt*



La Kaz à Vélo est un lieu associatif convivial pour les usagers de la bicyclette à Cayenne. Ouverte en 2017 sous l'impulsion de l'association Ranjé to Bisiklèt (Répare ta bicyclette) et de son président Florent Martinod, elle rassemble dans le quartier Calimbé tous ceux qui souhaitent entretenir et réparer eux mêmes leur vélo. Elle propose également le marquage anti-volet Bicycode et la location longue durée de vélos pour une somme modique, entretien inclus.



Un des aspects méconnus de la Guyane est le fort usage du vélo quotidien. Avec, plus 10 000 déplacements quotidiens à vélo dans Cayenne pour une population de près de 60 000 habitants, la Guyane se situe selon l'INSEE au second rang français, après le département du Bas-Rhin, pour la part modale des déplacements domicile travail.



Équipe Kaz à Vélo. Source : Julien Lecointre, Cerema

Avec 40 visites à l'atelier par semaine, la Kaz à vélo fait face à une forte demande et démontre qu'il existe une véritable nécessité de développer une « économie de la petite reine » que ce soit pour les enfants comme pour les parents, pour les travailleurs comme pour les visiteurs. Avec un pouvoir d'achat et des moyens limités (le vélo reste le seul moyen de transport accessible à tous), des problèmes récurrents de qualité des bicyclettes (les vélos d'occasion tout comme les vélos de moyenne gamme sont rares et chers), d'entretien (beaucoup de vélos présentent des défauts d'éclairage et de freins), de disponibilité de pièces de rechange ou de simple entretien, le marché est loin de répondre aux besoins. C'est dans ce contexte que la Kaz à Vélo essaye de structurer le recyclage et les filières d'approvisionnement. Elle peine pourtant à répondre à ces enjeux forts.

activement à lutter contre l'insécurité routière (entre 2006 et 2015, 23 cyclistes sont morts sur les routes de Guyane). Son rôle d'insertion professionnelle et de cohésion sociale ouvre des perspectives originales et concrètes dans un environnement économique difficile.

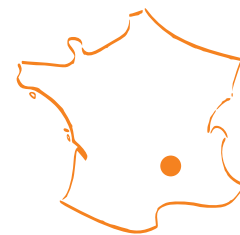
La Kaz à Vélo favorise l'accès à des vélos de qualité et crée du lien entre usagers, et en particuliers les jeunes. C'est avant tout un lieu de vie pour les cyclistes. C'est un moyen pour eux de valoriser leur savoir empirique autour de la mécanique du vélo, plus complexe qu'il n'y paraît et qui pourrait rapidement amener vers des emplois qualifiés.

Des tentatives d'essaimage à Saint Laurent du Maroni, à Kourou et d'autres villes guyanaises, où la part modale du vélo est également importante, sont en cours. Aujourd'hui la pratique du vélo en Guyane, mieux connue suite à un diagnostic du Cerema en 2016 et à une étude menée par le bureau d'études Inddigo en 2018 sous la maîtrise d'ouvrage de la DEAL de Guyane, se caractérise par un besoin important et urgent d'accompagnements et de services aux cyclistes. La Kaz à Vélo y répond très vaillamment face à ce qui constitue aujourd'hui un enjeu de mobilité majeur pour ce territoire d'ordinaire plus connu au travers de son centre spatial, de la richesse de sa forêt ou de l'histoire de son bague.

La Kaz à vélo, en rénovant les vélos, améliore ainsi les conditions de circulation des cyclistes et, à sa façon, participe

- ⊕ **Pour en savoir plus :** [La kaz à Vélo](#) ; [Bicycode](#) ; [DEAL Guyane consacrée aux mobilités actives](#)
- **Rédacteur :** [Julien Lecointre](#)
- **Contributeurs :** [Sébastien Trejbal](#), [Florent Martinod](#) et [Pierre Toulouse](#)
- **Contacts :** [Florent Martinod](#) - Kaz à vélo ; [Sébastien Trejbal](#) ou [Yohan Urie](#) - Cerema ; [Leïla Hamidi](#) ou [Manuel Delmas](#) - DEAL de Guyane

Privas : un panel de solutions de mobilité en territoire peu dense (Ardèche)



La naissance d'un nouveau réseau de transports est déjà en soi un évènement important. A fortiori lorsqu'il prend place dans un territoire à dominante rurale, et plus encore lorsqu'il entend investir les différents champs possibles de la mobilité.

Forte de ses 42 communes et de ses 45 000 habitants, la Communauté d'agglomération Privas Centre Ardèche (CAPCA) se déploie sur un territoire peu dense¹, mais attractif, constitué de plateaux et de vallées. Une politique ambitieuse en faveur du vélo y est notamment menée, et le territoire accueille un maillage étroit en matière de voies vertes. 3 voies sont déjà présentes : la Dolce Via, la Via Rhôna et la voie de la Payre. Une 4^e est en cours d'étude dans la vallée de l'Ouvèze.

Symbole de cette ruralité qui invite à l'innovation, T'Cap a vu le jour le 3 septembre 2018. D'abord lignes de transports scolaires, puis ouvertes aux autres passagers, il s'agit aujourd'hui d'un véritable réseau urbain. Les nouveaux bus T'Cap ont été construits en Ardèche, à Annonay. Les clés en ont été remises aux conducteurs officiellement le 24 janvier 2019.



Extrait de l'infographie « Étude des besoins de mobilité en Ardèche »

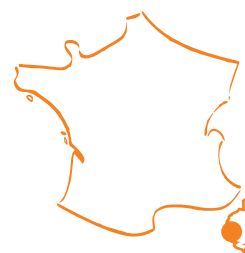


L'offre ne se limite pas à la desserte en bus, et un riche panel de services se développe en 2019 : un site web dédié ; une information des voyageurs en temps réel ; un service de location de vélos ; des actions et dispositifs en faveur de la marche (jalonnement, carte des temps) ; 10 nouvelles aires de covoiturage ; des expérimentations en matière d'autostop organisé et d'autopartage. Celle concernant l'autopartage s'inscrit dans le dispositif France Mobilités, en collaboration avec le Cerema Centre Est. Elle prévoit d'une part le développement de l'autopartage entre particuliers, d'autre part la mise à disposition de véhicules électriques par la collectivité.

- + Pour en savoir plus : <http://www.ardeche.fr/1236-mobilites-transport.htm> (bloc de gauche « réalisation d'une étude sur les besoins en mobilité des ardéchois »)
- Contact CAPCA : [Yvan Thiébaud](#)
- Correspondant local Cerema Centre Est : [Mathias Gent](#)

¹ Cf. également : *Étude des besoins de mobilité en Ardèche*, réalisée en 2019 par le Cerema Centre Est pour le Conseil Départemental de l'Ardèche.

Ajaccio, une ville accessible à tous



Du 11 au 15 février 2019, une campagne de sensibilisation en faveur du handicap² a eu lieu dans la communauté d'agglomération du pays d'Ajaccio (CAPA). Dans une agglomération caractérisée par des dénivelés importants, l'amélioration de la mobilité des personnes en situation de handicap est nécessaire pour leur permettre de participer pleinement à la vie sociale, éducative, culturelle et professionnelle de la ville. Dans ce cadre, plusieurs actions ont été réalisées depuis 2014.

Les transports urbains et la mobilité

Dans le cadre du plan de déplacement urbain de la CAPA, l'ensemble de la flotte des transports publics urbains est aux normes d'accessibilités (écran, palette, annonce sonore). Un abonnement mensuel de 10 euros est proposé pour toutes les personnes en situation de handicap et l'abonnement annuel est gratuit pour les personnes dont le niveau de handicap est d'au moins 80%. Les points d'arrêts de la navette ferroviaire Ajaccio-Mezzana, et certains points d'arrêts des lignes interurbaines de cars et des lignes de bus urbaines ont également été mis en accessibilité. En 2018, sur le territoire de la CAPA, 155 des 272 points d'arrêts sont accessibles soit 57% ; la mise en accessibilité se poursuit en 2019.

Le transport à la demande (TAD) a été développé à destination des personnes à mobilité réduite devant circuler en fauteuil roulant ou des personnes non voyantes. Il fonctionne 6 jours sur 7 de 7h30 à 19h30. Des arrêts municipaux accentuent le principe de faciliter la circulation des véhicules issus de transports spécialisés, qui peuvent par exemple emprunter les voies de bus pour éviter les embouteillages.

L'espace public

Par ailleurs, la ville compte 165 places de stationnement adaptées aux personnes à mobilité réduite. Les parkings collectifs comprennent obligatoirement 2% de places de stationnement adaptées.



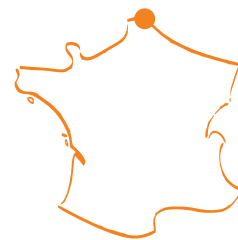
À terme, dans le cadre du PAVE³, 16 millions d'euros seront investis par la ville d'Ajaccio pour la mise en conformité des espaces publics et de la voirie. Ce PAVE a pour ambition de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune.

- +** Pour en savoir plus : https://www.ajaccio.fr/Actualites-du-Handicap_r213.html
<https://www.ca-ajaccien.corsica/capa-accessible> - <https://www.ca-ajaccien.corsica/muvistrada/>
- **Contacts :** **Adrien Castanier** - Direction des Transports et de la Mobilité - CAPA - 04 95 52 53 37
Murielle Auneau - Directrice Urbanisme, Accessibilité et Gestion des Risques - Ville d'Ajaccio - 04 95 22 96 13
- **Correspondant local Cerema Méditerranée :** **Mathieu Maréchal**

² Au regard de la loi du 11 février 2005 est considéré comme handicap : « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable, ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

³ La loi du 11 février 2005 impose aux communes d'élaborer et de mettre en œuvre un document de planification pour une mise en accessibilité de la voirie (PAVE).

Les transports collectifs, l'aménagement et la mobilité au service de la revitalisation urbaine à Dunkerque



Depuis le 1^{er} février 2019, un nouveau parc à vélos gratuit de 100 places est ouvert place de la Gare à Dunkerque, communauté urbaine de 200 000 habitants et 17 communes. Sécurisé par un système de vidéo-protection et par un contrôle d'accès par badge au moyen d'une carte de type PassPass, cet équipement est le premier des 6 parcs à vélos prévus dans l'agglomération. Ce nouvel aménagement, outre le service qu'il procure aux cyclistes, s'intègre dans un réaménagement complet du pôle d'échange intermodal de la gare. Celui-ci étend la zone piétonne sur cette place et invite les piétons à s'orienter vers le centre-ville, affirmant la résolution de redynamiser le centre d'agglomération. Il existe une forte volonté politique de conforter la stratégie cyclable et de corriger ainsi certaines erreurs du passé, qui ont eu pour conséquence de laisser une trop grande place à la voiture particulière. En outre, un schéma directeur cyclable élaboré avec les partenaires du territoire devrait être adopté dès cette année.

Ainsi, une véritable hiérarchie des modes de transports d'accès à la gare a été repensée et instaurée en rapport avec la pollution produite et la place occupée sur la voirie. Vélos et piétons bénéficient d'un accès privilégié à la gare, vient ensuite un accès pour les bus et en dernier lieu celui pour les voitures. En parallèle, Dunkerque a fait le choix d'aménagements de voirie avec des couloirs dédiés aux bus et de donner la priorité aux bus dans les carrefours majeurs, afin d'accroître la performance du trafic.

La mise en place de ce parc à vélos complète la politique de mobilité lancée en 2018 avec la refonte du réseau de transports collectifs et le passage à la gratuité des transports collectifs effective depuis le 1^{er} septembre 2018. Le nouveau réseau est plus efficace grâce à ses cinq nouvelles lignes dites « Chrono » avec une fréquence de 10 minutes entre 7 et 19 heures, du lundi au samedi.

De plus, trois « midibus »⁴ électriques circulent dans la ville sur la ligne 16 depuis début février 2019. D'une taille plus petite que celle des bus classiques, conçus pour fonctionner en totale autonomie toute une journée, roulant 200 kilomètres maximum, ces bus électriques sont rechargés au dépôt à tour de rôle durant la nuit.

- **Contacts Communauté urbaine de Dunkerque : [Rebecca Guignard](#) et [Xavier Dairaine](#)**
- **Contact Transflash Cerema Nord-Picardie : [Nathalie Pitaval](#)**



Abri vélo gare de Dunkerque. Source : Communauté urbaine de Dunkerque

Les premiers résultats sont très positifs. On enregistre une hausse de 58 % de la fréquentation des bus depuis septembre 2018. On constate le retour des jeunes vers le centre-ville les week-ends, et une meilleure accessibilité pour tous... Il faut rappeler que certaines communes de l'agglomération de Dunkerque se particularisent notamment par la présence de ménages en situation de précarité et par le fait qu'un tiers des ménages ne possède pas de voiture ; et que la part modale des bus était seulement de 4,7 % des déplacements avant la refonte du système.



Abri vélo gare de Dunkerque. Source : Communauté urbaine de Dunkerque

Par ailleurs, il convient de souligner que le financement de la refonte du transport collectif et celui de la gratuité n'entraînera pas de hausse d'impôts pour les habitants. En effet, l'annulation d'un projet d'Arena de l'ancienne municipalité a permis de dégager des marges financières pour compenser les pertes liées à l'accès gratuit au réseau. Les travaux d'aménagement du projet de refonte du réseau de transport collectif ont coûté 65 millions d'euros.

En définitive, la refonte du réseau de transport et le passage à la gratuité ont pour enjeux de re-dynamiser le centre d'agglomération, de favoriser la mobilité des plus démunis et d'endiguer la vacance commerciale du centre-ville.

⁴ Un midibus est un type d'autobus, généralement plus grand qu'un minibus, dont la longueur est comprise entre 8 et 11 mètres (source [wikipédia](#)).

Un nouveau bus 100 % électrique à Strasbourg



À Strasbourg, un nouveau bus à haut niveau de service 100 % électrique sera bientôt mis en service. Cette acquisition par la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) vient s'ajouter aux actions multiples engagées et soutenues par l'Eurométropole de Strasbourg pour améliorer la qualité de l'air, promouvoir des solutions de transport décarbonées, contenir les nuisances sonores et optimiser la qualité de ses transports publics. Cette commande de 12 véhicules constitue le premier marché de la CTS dans l'objectif d'électrification de son parc.

La mise en circulation d'une douzaine de ces véhicules à haut niveau de service est programmée pour décembre 2019. Elle permettra d'inaugurer une ligne directe (ligne H) reliant la gare centrale de Strasbourg, au futur Parc des Expositions, au Palais de la Musique et des Congrès, au quartier d'affaires international Archipel, et aux institutions européennes ; le tout en moins de 15 minutes.

La ligne H aura un niveau de service proche de celui du tram (distributeurs automatiques de titres de transport, bornes d'information voyageurs et valideurs à quai, forte fréquence et grande amplitude de fonctionnement...).



Source : Alstom - A. Février

- **Correspondant :** [Véronique Petitprez](#) - 03 68 98 83 40 - Eurométropole de Strasbourg
- **Correspondant local Cerema :** [Samuel Lab](#)

Un nouveau PDU pour changer les habitudes de transports quotidiens des rennais



Permettre à chacun de se déplacer de manière plus fluide et plus responsable dans la métropole de Rennes, c'est l'enjeu du nouveau plan de déplacements urbains (PDU). Un plan dont le projet a été arrêté ce 31 janvier 2019 par le conseil métropolitain, après concertation avec les habitants et avant enquête publique.

PDU, derrière ces 3 lettres se cache un enjeu fondamental pour la métropole et chacun de ses habitants, comme l'explique Jean-Jacques Bernard, vice-président de Rennes Métropole en charge des transports et des déplacements : « L'objectif, c'est de déterminer une feuille de route et d'organiser les mobilités dans la métropole à une échelle de 10 ans. Le PDU devra penser et organiser les déplacements quotidiens de 500 000 métropolitains afin de répondre à des enjeux fondamentaux : diminuer de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, répondre aux besoins croissants de mobilités liés à l'arrivée de nouveaux habitants, trouver une réponse aux problèmes de congestion, mettre en place des offres de déplacements alternatives à l'usage de la voiture solo. »

Afin d'élaborer ce plan, Rennes Métropole a mis en place une vaste concertation d'avril à octobre 2018, durant laquelle 1 300 métropolitains ont échangé et livré leur vision des déplacements de demain. « Ce débat public a permis de souligner l'attachement des métropolitains à notre modèle de développement, dit "ville-archipel", et qui repose sur une alternance de zones urbaines et de campagne », note Jean-Jacques Bernard.

« La concertation a également permis de constater à quel point les enjeux du PDU sont présents dans l'esprit des usagers, poursuit Jean-Jacques Bernard. Beaucoup nous ont dit avoir conscience que les modes de déplacements actuels ne sont pas tenables. Les gens sont prêts à changer de comportements, notre rôle est de leur en donner les moyens. »

Le futur PDU devra donc proposer des alternatives efficaces à la voiture solo, en proposant un panel de solutions passant par le développement des transports en commun, du covoiturage, du ferroviaire, et des modes doux.



Source : <https://metropole.rennes.fr/>

Des actions concrètes

Le PDU s'articule autour de 12 axes et 26 actions concrètes. En voici quelques-unes :

- ▶ mise en service de la ligne B du métro en 2020 et 1 million de km de lignes de bus intrarocades repositionnés sur les communes en extra rocade ;
- ▶ renforcement de l'offre ferroviaire sur les lignes Rennes-Châteaubriant et Rennes-Vitré ;
- ▶ création de 35 km de voies réservées au covoiturage permettant d'accéder à la rocade et au cœur de Métropole ;
- ▶ réalisation de parcs-relais à proximité de la deuxième ceinture d'agglomération ;
- ▶ réalisation d'un Réseau Express Vélo de 102 km dans le cœur de Métropole, de Rennes jusqu'aux communes de la 2e ceinture, en complémentarité avec le Schéma directeur vélo qui vise à la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal de plus de 500 kilomètres ;
- ▶ poursuite de la mise à disposition de 1 800 nouveaux vélos à assistance électrique chaque année ;
- ▶ déploiement d'un réseau d'« ambassadeurs de la mobilité ». Ces femmes et ces hommes auront pour mission d'accompagner le plus grand nombre d'usagers aux changements de comportements en matière de mobilité.

Et maintenant ?

Une enquête publique, au printemps 2019, permettra à tous les habitants, associations... de prendre connaissance du projet complet et de faire des remarques, avec pour objectif d'aboutir à l'approbation du PDU en fin d'année 2019.

● Sources : <https://metropole.rennes.fr/>



Zoom sur

La mobilité des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Les enquêtes ménages certifiées Cerema rassemblées dans une base unique ont été traitées spécifiquement pour permettre une exploitation des données sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Le Cerema a ainsi pu comparer la mobilité des habitants des QPV avec celle des autres habitants des unités urbaines.

Dans les QPV, les déplacements par personne sont moins nombreux, ainsi que les distances parcourues dans la journée. Cependant le nombre de sorties (qui peuvent compter plusieurs déplacements) et les temps de déplacements sont très proches dans les QPV et en dehors.

Cela signifie que les sorties comptent moins de déplacements, et donc moins de motifs, en QPV et que les déplacements y sont plus lents.

La raison principale de cette lenteur des déplacements tient au moindre accès à l'automobile. Cet accès plus faible à la voiture est particulièrement fort pour les habitantes des quartiers. Quel que soit leur âge, elles ont moins le permis que leurs homologues des autres secteurs et leurs ménages disposent beaucoup moins souvent de plusieurs véhicules.

L'agglomération parisienne se distingue nettement des agglomérations de province, même des plus importantes, par un moindre usage de la voiture, compensé par les transports collectifs. De ce fait, les écarts de mobilité sont moindres entre les habitants des quartiers et les autres dans l'unité urbaine francilienne.

Quatre modélisations ont déterminé les probabilités de conduire une voiture, le nombre, la distance et le temps des déplacements quotidiens dans les quartiers



Source : Bernard Suard – Terra

et en dehors. L'effet propre de la domiciliation dans un quartier prioritaire n'est pas neutre, mais son influence est très inférieure à celle des caractéristiques socio-économiques des ménages.

Les coefficients des modèles ont ensuite été utilisés pour générer plusieurs profils particuliers d'habitants afin de représenter leurs écarts de mobilité selon la domiciliation en quartiers prioritaires ou non. Ainsi, malgré un taux d'accès à la voiture très inférieur dans les quartiers, du fait de sa domiciliation, un homme actif ouvrier a, toute chose égale par ailleurs, plus de probabilités (de nécessités ?) d'utiliser sa voiture pour aller travailler lorsqu'il habite en QPV. Ce paradoxe est à mettre en lien avec les localisations souvent excentrées des quartiers et des emplois peu qualifiés et avec le peu d'offres alternatives à la voiture pour aller travailler : les lignes de transport collectif rabattent le plus souvent sur les centres aux densités élevées.

- + Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr/>
- Contact Cerema : [Nicolas Juste](#)

Blockchain, quezako ?

La blockchain est le système de confiance distribuée, c'est-à-dire sans organe de contrôle centralisé, par excellence. Monnaie, banques, notaires, brevets, ... tout ce qui nécessite aujourd'hui une entité tierce chargée de garantir la confiance d'un système est susceptible d'être touché. On peut même imaginer uberiser demain les uberiseurs d'hier : une blockchain pourrait en effet remplacer Blablacar pour le covoiturage ou Uber pour les VTC. Mais nous n'en sommes pas encore là. Et d'abord, qu'est-ce que la blockchain et comment fonctionne-t-elle ?

Comme son nom l'indique, il s'agit avant tout une « chaîne de blocs » stockée dans un fichier informatique. Chaque « bloc » représente un élément unique tel qu'une transaction. Le bitcoin, cette monnaie virtuelle, est l'exemple le plus emblématique d'utilisation de la blockchain, où chaque « bloc » représente une transaction effectuée avec cette monnaie. Les blocs sont écrits les uns derrière les autres dans un fichier qui retrace l'intégralité de la chaîne de blocs.

Mais alors quelle est l'innovation de rupture de la blockchain, s'il ne s'agit que de retracer une succession d'événements élémentaires dans un fichier ? C'est justement dans le devenir de ce fichier : celui-ci est non seulement crypté mais dupliqué sur un nombre important d'ordinateurs dans le monde entier, appartenant à des « mineurs », c'est-à-dire des personnes qui acceptent, bénévolement ou contre rémunération, d'offrir une partie de la capacité de calcul de leurs machines à l'inscription des nouvelles transactions à la suite des autres.

C'est ainsi que la blockchain acquiert sa fiabilité. En effet, des protocoles de communication entre les ordinateurs des « mineurs » permettent de s'assurer de l'intégrité de la chaîne de blocs : si un bloc a été falsifié sur un ordinateur, les autres ordinateurs seront en mesure de témoigner

de la fraude et de la corriger. La fiabilité de la blockchain réside dans le fait qu'il est techniquement très difficile de modifier simultanément une même chaîne de blocs sur un nombre important d'ordinateurs.

Ainsi, la blockchain sera d'autant plus fiable qu'elle sera stockée sur un nombre important d'ordinateurs, que les échanges entre eux seront bien cryptés et que les protocoles de vérification seront efficaces. Cependant, cette sécurité a un coût : la puissance de calcul nécessaire au minage, donc la consommation énergétique associée, et la vitesse avec laquelle l'inscription d'une nouvelle transaction peut s'effectuer (de l'ordre de 15 minutes pour le bitcoin, par exemple). Avec la contrainte supplémentaire que plus une chaîne de bloc s'allonge, plus le temps nécessaire à l'inscription d'une nouvelle transaction s'allonge également.

C'est pour cela qu'il existe aujourd'hui sur le marché différentes solutions de blockchain, avec chacune leur point fort et leur point faible en matière de vitesse et de sécurité.

Par ailleurs, la blockchain n'est pas inviolable, comme l'a prouvé une attaque dont a été victime en mai 2016 une organisation décentralisée qui fonctionnait sur la blockchain d'Ethereum. Sans une intervention centralisée de cette dernière pour stopper la fraude à temps, de l'argent aurait pu être dérobé, ce qui pose la question de la gouvernance de tels réseaux s'ils étaient réellement et totalement décentralisés, en cas de crise.

De plus, des mineurs, qui sont pour certains déjà organisés en coopératives pour cumuler leur puissance de calcul et réduire leurs coûts de fonctionnement, pourraient décider de s'allier pour truquer le système. Il leur suffirait pour cela de représenter 51 % des mineurs d'une même chaîne...

● **Contact Cerema : [Florent Boithias](#)**

La mobilité dans Action Cœur de Ville

Le programme national Action Cœur de Ville a pour objectif de soutenir et d'accompagner 222 villes moyennes dans leur stratégie de redynamisation. Le Cerema contribue au pilotage national et accompagne des collectivités en direct, notamment sur le volet mobilité.

Lancée en mars, le plan « Action cœur de ville » permet à 222 villes de taille moyenne de bénéficier d'un accompagnement via une convention de revitalisation sur 5 ans.

Ce plan repose sur 5 axes structurants :

- ▶ de la réhabilitation à la restructuration : vers une offre attractive de l'habitat en centre-ville ;
- ▶ favoriser un développement économique et commercial équilibré ;
- ▶ développer l'accessibilité, la mobilité et les connexions
- ▶ mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine ;
- ▶ fournir l'accès aux équipements et services publics.

Le Cerema, de par sa forte implantation territoriale et d'une compétence reconnue sur les thématiques essentielles de ce plan, dont la mobilité, joue un rôle essentiel auprès des partenaires et des collectivités :

- ▶ dans le cadre des missions d'assistance au management de projet et d'expertises lancées

par la CDC pour 70 villes lauréates du programme Actions Cœur de Ville, le Cerema accompagne certaines d'entre elles dans l'élaboration et la mise en œuvre de leur stratégie. La 1^{re} mission d'expertise a notamment démarré à Saverne sur le volet mobilité ;

- ▶ le Cerema est également en appui de certaines villes par des missions confiées en direct. C'est le cas à Pontivy par exemple dans le cadre d'un partenariat public-public de la collectivité avec le Cerema pour la définition d'une stratégie de mobilité dans le cœur de ville en compléments d'actions d'aménagement des espaces publics ;
- ▶ sur le plan national, le Cerema se positionne aux côtés du Commissariat Général à l'égalité des territoires (CGET) pour le pilotage du programme et l'expertise notamment à travers le déploiement d'ateliers thématiques dans les territoires. Un de ces ateliers porte sur le sujet Mobilités et connexions.

● **Contacts Cerema : [Anne Vial](#) - [Cécile Clément](#)**

France Mobilité a désormais sa plateforme collaborative

Lancée ce mercredi 20 mars, la Plateforme collaborative « [France Mobilités](#) » vise à favoriser les retours d'expérience et la mise en relation des acteurs. Elle s'adresse, tant aux acteurs économiques (startups, entreprises, opérateurs, groupements...) ou associatifs proposant des solutions de mobilité innovante et durable, qu'aux collectivités cherchant à innover, expérimenter ou implémenter un projet de mobilité, ou bien ayant des réalisations et retours d'expériences à partager.

Portée par le Ministère des Transports, avec l'appui du Cerema et ATEC ITS France, la Plateforme collaborative « France Mobilités » recense déjà plus de 70 projets innovants dans les territoires, et plus de 300 solutions de mobilité.

Une plateforme collaborative à valeur ajoutée multiple :

- ▶ pour l'ensemble des acteurs économiques et associatifs : une visibilité accrue, une recherche de partenaires et de terrains d'expérimentation facilitée ;
- ▶ pour le territoire : la découverte de nouvelles solutions, une vitrine pour ses propres initiatives, et des mises en relation ;
- ▶ pour tous les bénéficiaires : l'accès ouvert à des ressources pour faciliter l'innovation et l'expérimentation.

La plateforme propose déjà plusieurs fonctionnalités :

- ▶ connaître les thématiques innovantes de la mobilité ;
- ▶ découvrir la cartographie des territoires porteurs de projets et expérimentations en termes de nouvelles mobilités ;
- ▶ identifier des solutions de mobilité innovante ;
- ▶ rechercher et contacter les acteurs économiques et associatifs proposant ces solutions ;
- ▶ référencer ses propres projets ou solutions de mobilité.

⊕ **Pour en savoir plus : <https://www.francemobilités.fr/>**

● **Contact Cerema : [Fabrice Reclus](#)**

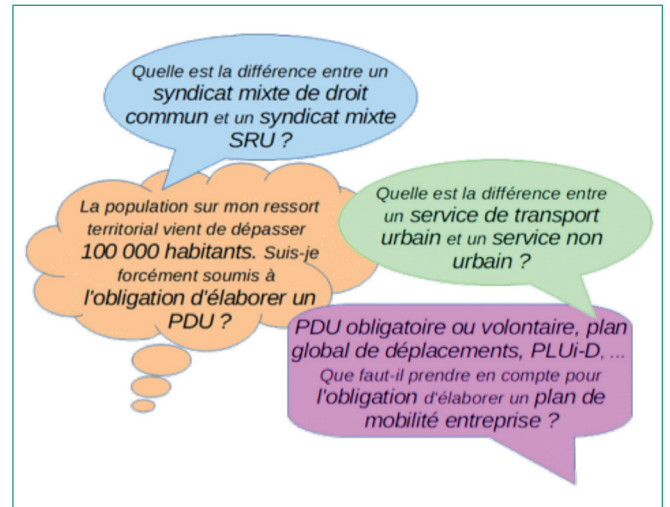
La foire-aux-questions « Politiques de mobilité »

En matière de politiques de mobilité, les questions, les demandes de renseignements ou les idées reçues sont nombreuses. Régulièrement sollicité sur les champs de la gouvernance, la planification et le financement de la mobilité, le Cerema a regroupé dans une foire-aux-questions (FAQ) un ensemble de réponses aux questions les plus fréquentes. Ces réponses ont été consolidées en collaboration avec les équipes du ministère en charge des transports et le GART (groupement, etc.).

Elle est organisée en quatre rubriques :

- ▶ le cadre de l'autorité organisatrice de la mobilité, de son ressort territorial et des services qu'elle organise ;
- ▶ la coopération entre collectivités ;
- ▶ le financement de la mobilité ;
- ▶ la planification des déplacements.

Pour chacune de ces quatre rubriques, des sous-rubriques regroupent un ensemble cohérent de questions. À chaque question, une réponse littérale est proposée, illustrée au besoin d'un visuel et accompagnée le cas



échéant des références réglementaires utiles à la précision de la réponse et de renvois vers d'autres questions de la FAQ.

Cette FAQ est dès à présent disponible en ligne sur le [site internet du Cerema](#).



+ Pour en savoir plus : [Thomas Durlin](#) - [Bertrand Depigny](#)



Bibliographie

Mobilité dans les villes moyennes



Publié par le Cerema en janvier 2019 dans sa collection « Connaissances »

Les villes moyennes concentrent des enjeux de société, cristallisés autour de la place de la voiture et de la vitalité commerciale de leurs centres-villes.

Pour accompagner cette réflexion, cet ouvrage fait le point sur la mobilité de leurs résidents à trois échelles, de l'aire urbaine à la ville-centre.

Les résultats d'enquêtes ménages-déplacements de 36 territoires sont analysés pour répondre à plusieurs questions :

- ▶ En quoi cette mobilité est-elle spécifique par rapport à celle des grandes agglomérations ?
- ▶ Ces territoires forment-ils une catégorie homogène ?
- ▶ Où sont les marges de progression de la marche, du vélo, des transports collectifs et du covoiturage ?
- ▶ Les comparaisons effectuées et les enjeux identifiés ont vocation à esquisser des pistes de travail dont les techniciens pourront ensuite s'emparer pour affiner des diagnostics locaux.

● **Télécharger gratuitement :** <https://www.cerema.fr>

Les fiches à télécharger gratuitement

▶ **Mobilités et transports - Le point sur**

Fiche n°36 Coût et performance des réseaux de transports publics urbains entre 2002 et 2014 : Les réseaux à TCSP au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants – Publiée en janvier 2019 par le Cerema.

▶ **Vélo**

Fiche n°39 Encourager la pratique du vélo de la maternelle jusqu'au lycée - Retours d'expériences d'écomobilité scolaire.

▶ **Gestion dynamique du trafic**

- Fiche n°07 Gestion dynamique des voies - La voie auxiliaire sur l'axe Genève-Lausanne – Publiée en février 2019 par le Cerema.
- Fiche n°08 Voie réservée aux bus et au covoiturage à Linz (Autriche) – Publiée en mars 2019 par le Cerema.

▶ **Handicaps et usages**

Fiche n°04 Comprendre les stratégies de déplacement des plus fragiles pour améliorer la lisibilité urbaine – Publiée en février 2019 par le Cerema.

▶ **Petits aménagements de sécurité : Thème V - Aménagement de carrefour**

Fiche n°07 Giratoires avec entrée à deux voies séparées par un îlot refuge - Publiée par le Cerema en mars 2019.



LU POUR VOUS !

➤ Rapport Mobilités des Jeunes

La mobilité est-elle une des clefs de l'émancipation, un levier vers l'autonomie des jeunes ?

C'est à cette question que la commission insertion du Conseil d'orientation des politiques de jeunesse (COJ) a souhaité répondre. Pour cela un groupe de travail ad hoc a été constitué sous le pilotage de Sandrine Charnoz vice-présidente de la commission insertion des jeunes et Léa Pierret représentant le Forum Français de la jeunesse.

L'objectif de ces travaux est de répondre à la lettre de mission transmise en août 2018 par le ministre de l'Éducation nationale et de la jeunesse au Président du COJ et de proposer des préconisations sur la thématique des mobilités pour le prochain comité interministériel de la jeunesse.



⊕ Pour en savoir plus : <http://www.jeunes.gouv.fr>

➤ Piloter le véhicule autonome au service de la ville



de Jean-Pierre Orfeuil et Yann Leriche, aux éditions Descartes & Cie (collection Cultures Mobiles) en librairie le 7 mars 2019

Pour beaucoup, l'affaire est entendue : d'ici peu, une dizaine d'années tout au plus, le véhicule autonome (VA) se sera imposé, les embouteillages et les accidents auront disparu, nos villes seront plus agréables, il aura contribué à soulager le réchauffement climatique et donc sauvé la planète. Tout cela grâce à une intelligence artificielle embarquée qui rend le véhicule intelligent. Quel crédit accorder à ces affirmations ? Ne sont-elles pas un peu trop belles pour être vraies ?

⊕ Pour en savoir plus : <https://www.ville-en-mouvement.com/>



Événements

13-14 mai 2019

Journées d'échanges sur la mobilité urbaine (Paris)

Organisées par le Cerema, ce séminaire s'intéresse aux données de déplacements, de la collecte à l'analyse. Il s'adresse à l'ensemble des acteurs de la mobilité (services de l'État, collectivités locales, agences d'urbanisme, bureaux d'études, laboratoires de recherche, exploitants...). Pour cette 7^e édition, les débats aborderont l'actualité des méthodes d'enquête et des tendances à l'œuvre en matière de comportements de mobilité.

Du 19 au 22 mai 2019

32^e édition de la mobilité électrique (EVS) (Lyon)

Le thème sera cette année « A world of E MOTION ».

► Pour en savoir plus : <http://evs32.org/>

28 mai 2019

Mobilité quotidienne dans les zones peu denses : quelles solutions ? (Les Molières - 91)

Dans le cadre du programme « Une voirie pour tous », le Cerema organise cette journée d'échanges, afin de disposer d'une connaissance élargie autour des solutions d'offres de mobilité dans ces territoires.

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

4 juin 2019

Transport & transition énergétique (Paris)

Organisée par Bus & car connexion, l'édition 2019 de la conférence TTE se propose de faire le point sur l'offre des constructeurs, l'état des connaissances techniques, les circuits de financement, les bonnes pratiques...

► Pour en savoir plus : <https://evenium.net/>

Du 11 au 13 juin 2019

2^{es} Rencontres Francophones Transport Mobilité (Montréal, Québec)

Ces rencontres sont organisées par le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT).

Les RFTM se veulent un lieu de rencontres et d'échanges pour la communauté scientifique francophone mondiale s'intéressant aux transports et à la mobilité.

Les thèmes de la conférence couvrent donc tous les modes de transport terrestres, maritimes, fluviaux et aériens, ainsi que les différentes formes de mobilité (liées à la vie quotidienne, touristiques et événementielles, à courte et longue distance...).

► Pour en savoir plus : <https://symposia.cirrelt.ca/>

17-18 juin 2019

6^e conférence européenne sur les SUMP (Groningen, Pays-Bas)

La 6^e édition de la Conférence européenne sur les plans de mobilité urbaine durable (sustainable urban mobility plan ou SUMP), dont le plan de déplacements urbains est la déclinaison française, se tiendra les lundi 17 et mardi 18 juin 2019 à Groningen, aux Pays-Bas. Cet événement gratuit est un vrai forum pour les décideurs politiques, les autorités locales, les planificateurs des transports urbains, les universitaires, les ONG et autres professionnels de la mobilité. L'événement offrira l'occasion de nouer des contacts, de débattre des questions clés et d'échanger des idées sur la planification de la mobilité urbaine durable. L'édition 2018 à Nicosie, Chypre, a ainsi attiré plus de 500 participants. Cette année, la conférence se consacra notamment à la mise à jour de la méthodologie SUMP, cinq ans après la sortie du guide méthodologie européen.

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

19-20 juin 2019

14^{es} rencontres internationales du stationnement et de la mobilité (Paris)

Pendant ces deux jours, un programme de conférences, organisé par Parkopolis en partenariat avec des acteurs leaders du secteur, sera proposé aux visiteurs avec quatre temps forts autour des enjeux majeurs du marché.

► Pour en savoir plus : <http://www.salonparkopolis.com>

20 juin 2019

Mobilité 3.0 - Quels systèmes de transports intelligents sur l'arc méditerranéen ? (Aix-en-Provence)

Journée d'échanges organisée par le Cerema Méditerranée en partenariat avec ATEC ITS France, sous l'égide de France Mobilités et de la CoTITA Méditerranée.

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

20 juin 2019

Territoires peu denses : concilier déplacements pendulaires et mobilité durable (Chedigny - 37)

Cette journée a pour objectif de rassembler élu-e-s, techniciens des collectivités et de l'État, tissu associatif, professionnels de la mobilité ou de l'aménagement, acteurs économiques et étudiants, pour façonner collectivement les déplacements pendulaires régionaux de demain et ambitionne également de lancer une dynamique dans l'élan de la LOM. Les réponses à apporter étant transversales et multi-partenariales, cette journée laissera une place importante aux temps d'échanges, afin que chacun des acteurs et participants puissent exprimer ou partager ses expériences, interrogations ou inquiétudes et bonnes pratiques.

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

25 juin 2019

**Une voirie pour tous
Mobilités en territoires peu denses :
quelle place pour le vélo ?
Quels aménagements ? (Angoulême)**

Cette journée est destinée à tous les acteurs de l'aménagement de l'espace public interurbain, périurbain et urbain (élus et techniciens des structures territoriales, Services de l'État, professionnels du secteur privé, associations...).

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

26-27 juin 2019

Journées Agir (Poitiers)

Comment les réseaux peuvent-ils mettre en œuvre ces nouveaux outils ? Quelles innovations privilégier selon les caractéristiques des territoires ? Comment optimiser les investissements pour réussir la transformation de la mobilité du quotidien ? LOM, MaaS, covoiturage, véhicules électriques, etc. les conférences des Journées AGIR déclinent les questions les plus opérationnelles des autorités organisatrices et des opérateurs et y répondent par des expertises, des retours d'expériences, des points de vue de décideurs, etc. Le cycle de conférences traite de solutions que tous les réseaux peuvent mettre en œuvre.

► Pour en savoir plus :
<https://www.journees-agir.org/>

Du 26 au 28 juin 2019

**XTerM2019 - Systèmes complexes,
Intelligence territoriale, Mobilité
(Le Havre)**

Ce colloque vise à réunir la communauté de chercheurs et de praticiens, quelle que soit leur discipline, s'intéressant à l'intelligence territoriale et

aux enjeux autour de la relation entre complexité, territoire, prospective et aide à la décision.

► Pour en savoir plus :
<https://xterm2019.sciencesconf.org/>

Du 27 au 30 août 2019

**Cities, regions and digital
transformations: opportunities,
risks and challenges (Lyon)**

► Pour en savoir plus :
<https://ersa.eventsair.com/>

17-18 septembre 2019

**ITS4C 2019 - Congrès smart mobility
for climate (Bordeaux)**

Il s'agit du premier événement d'ampleur européenne consacré aux solutions de mobilité intelligente et au climat. Ce symposium International est orchestré par Topos, le réseau d'acteurs néo aquitains spécialisés dans les solutions et services de mobilité intelligente, avec le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine, de France Mobilités et du Cerema.

► Pour en savoir plus :
<https://www.its4climate.eu/>

**Du 30 septembre
au 3 octobre 2019**

Conférence Smart Rivers (Lyon)

Cette conférence est organisée par l'AIPCn avec l'appui du Cerema, VNF et CNR. Les présentations et conférences viseront à partager les pratiques et expériences des gestionnaires de voies navigables ou ports fluviaux, opérateurs de transport, bureaux d'études et entreprises, en particulier sur les sujets innovants.

► Pour en savoir plus :
<http://smartrivers2019.com/fr/>

Du 1^{er} au 3 octobre 2019

**27^{es} rencontres nationales
du transport public
(Nantes)**

► Pour en savoir plus :
<http://www.rencontres-transport-public.fr/>

Du 1^{er} au 3 octobre 2019

**22^e congrès du Club des villes
et territoires cyclables
(Nantes)**

Ce congrès aura lieu dans le cadre des 27^{es} Rencontres nationales du transport public.

10 et 11 octobre 2019

Les mobilités émergentes (Montpellier)

Le prochain colloque de la commission de géographie des transports du CNFG sera organisé par l'UMR GRED. Le colloque a pour objectifs d'étudier les modalités de déploiement de ces nouvelles pratiques en lien avec les innovations technologiques et organisationnelles et, conjointement, d'analyser leurs implications territoriales.

► Pour en savoir plus :
<https://mobilites2019.sciencesconf.org/>

16 et 17 octobre 2019

4^e édition d'Autonomy (Paris)

► Pour en savoir plus :
<https://www.autonomy.paris/>

19-23 novembre 2019

Solutrans 2019 (Lyon)

Salon international des solutions de transport routier et urbain.

► Pour en savoir plus :
<https://www.solutrans.fr/>

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

Directeur
de publication
**Pascal
BERTEAUD**

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**
Joël MBALLA - 05 62 25 97 82
- 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)



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).