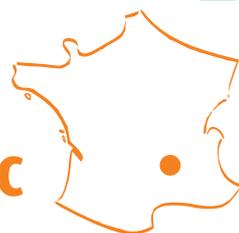


Direction technique Territoires et ville

Transflash



Transport et tourisme : la desserte de la Caverne du Pont d'Arc



Le-fac-similé-© illustration-agence-Fabre-et-Speller-Atelier-3A1

La Caverne du Pont d'Arc, ouverte depuis le 25 avril 2015, permet à un large public de visiter une restitution en grandeur réelle de la Grotte Chauvet.

Interview de Laurent Ughetto, 1^{er} Vice Président du conseil départemental de l'Ardèche.



Quelques semaines seulement après l'ouverture de la Caverne du Pont d'Arc, le succès semble au rendez-vous. Combien de visiteurs attendez-vous cette année ?

400 000 visiteurs sont prévus cette année puis entre 250 000 et 300 000 par an par la suite. 3 500 visiteurs par jour sont attendus en été. Entre 2 000 et 2 500 visiteurs au printemps et à l'automne.

La question se pose évidemment de l'accès de tous ces visiteurs au site de la Caverne. Comment y avez-vous travaillé ?

La Caverne du Pont d'Arc est située sur l'axe structurant le plus direct reliant la Vallée du Rhône au territoire de Vallon-Pont-d'Arc. Sitôt le choix du site entériné, en lien avec les principaux partenaires du projet, le Département a défini une stratégie pour assurer l'accessibilité et la desserte de l'espace de restitution et de son territoire environnant. Un plan de déplacements a été voté et s'est décliné en 25 actions opérationnelles.

L'offre de transport mise en place a principalement vocation à éviter aux touristes venant de Vallon-Pont-d'Arc d'utiliser leur voiture individuelle pour se rendre sur le site de la Caverne. La volonté politique, sur le territoire du Sud Ardèche, est de remplacer progressivement l'utilisation de la voiture individuelle par l'usage des transports

[...] trois navettes gratuites permettent d'accéder à la Caverne depuis Vallon-Pont-d'Arc : deux desservent le site en direct, la troisième passe par les Gorges de l'Ardèche.

en commun et des modes doux. Pour cela, il est nécessaire de proposer une offre de transport maillée permettant de se rendre vers tous les sites touristiques majeurs de la zone. Aujourd'hui, en complément de l'offre départementale et régionale existant toute l'année, un réseau de **4 lignes estivales** irrigue le Sud-Ardèche à partir de Vallon-Pont-d'Arc, parmi lesquelles trois navettes gratuites permettent d'accéder à la Caverne depuis Vallon Pont d'Arc : deux desservent le site en direct, la troisième passe par les Gorges de l'Ardèche.

Quels ont été les acteurs institutionnels impliqués dans la mise en œuvre de cette nouvelle offre de transport et comment son financement a-t-il été assuré ?

Le maître d'ouvrage de la Caverne du Pont d'Arc est un syndicat mixte créé pour l'occasion et associant l'État, la Région et le Département. Il a mis en place une délégation de service public pour assurer la gestion du site. Le délégataire s'est vu confier la gestion de la Caverne pour une durée de vingt ans.

En complément, le Département, la Région et la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche ont pu s'appuyer sur le travail partenarial qu'ils mènent depuis plusieurs années afin de proposer une desserte fine du territoire en transports collectifs. La desserte de la Caverne a ainsi pu profiter du protocole signé par les trois collectivités, qui apporte une garantie de cofinancement par tiers pour toutes les actions liées à la mobilité mises en place sur le territoire.

Quel premier bilan pouvez-vous tirer des navettes mises en place pour desservir le site de la Caverne ?

À la différence des autres stationnements définis sur le territoire du Sud Ardèche, qui ont été dimensionnés pour permettre un maximum de report modal sur les transports collectifs, le stationnement sur le site de la caverne est gratuit et a été calibré au cours du montage de la délégation de service public pour accueillir les flux touristiques plus réduits en début et fin de saison mais aussi pour absorber les pics de fréquentation liés à la pleine saison estivale.

Les navettes mises en place à l'ouverture de la Caverne restent donc pour l'instant relativement peu empruntées dans la mesure où, en début de saison, les visiteurs sont surtout des touristes de passage, qui empruntent peu l'offre de transport public locale et préfèrent venir jusqu'à la Caverne en voiture, en utilisant précisément le parking gratuit aménagé sur le site.

En été, avec l'arrivée de touristes installés plus durablement autour de Vallon-Pont-d'Arc, les navettes devraient connaître un regain d'intérêt. Il faudra donc attendre l'automne pour pouvoir faire un premier bilan complet.



Plus généralement, comment cette offre s'insère-t-elle dans la politique de mobilité durable menée par le département de l'Ardèche ?

Depuis plusieurs années, nous avons mis en place le dispositif Sept l'été, constitué de lignes régulières estivales qui circulent du 1^{er} juillet au 31 août en direction des sites touristiques ardéchois. La volonté est d'inciter les touristes à abandonner leur voiture au profit des transports en commun pour visiter ces sites. Ce dispositif est assis sur une tarification attractive. Deux pass ont été créés : un Pass Journée à 3 € et un Pass 7 jours à 7 €. Nous allons lancer cette année la cinquième ligne Sept l'été et nous sommes en discussion avec des intercommunalités pour en créer d'autres pour la saison estivale 2016.

En parallèle, nous avons passé des accords avec les entreprises de transport pour l'installation de porte-vélos à l'arrière des cars. Là aussi, cette action est menée en partenariat avec les intercommunalités qui cofinancent ces projets. Pour l'été 2015, 3 lignes régulières départementales seront ainsi équipées. Nous avons la volonté de développer l'usage du vélo sur notre territoire. Celui-ci étant relativement accidenté, nous avons également incité les intercommunalités à s'équiper de vélos à assistance électrique, au travers d'un appel à projets largement cofinancé par le Département. Ces vélos pourront être mis à la disposition des touristes mais aussi des habitants des territoires qui ne doivent pas non plus être oubliés.

Les intercommunalités ont un vrai rôle de proximité à jouer en matière de mobilité. Elles connaissent parfaitement les caractéristiques de leur territoire et les attentes de leurs habitants. Elles doivent donc être partie prenante dans tous les projets touchant à la mobilité mais manquent de ressources internes pour développer ces projets. Elles se tournent donc vers le Département pour bénéficier de son expérience et de son ingénierie en matière de transports. Chaque fois que nous sommes sollicités, nous veillons donc à accompagner le plus possible les intercommunalités dans le portage de leurs projets. C'est la dynamique que nous sommes en train d'impulser au niveau du Département de l'Ardèche, en impliquant fortement les intercommunalités à la fois dans la construction de l'offre de transports sur leur territoire, mais aussi dans son cofinancement.

Puisque vous évoquez les intercommunalités, quelles conséquences la création du périmètre de transport urbain de la Communauté de Communes des Gorges de l'Ardèche pourrait-elle avoir sur l'organisation de la desserte de la Caverne ?

La mission du Syndicat mixte était essentiellement de réaliser la construction de La Caverne du pont d'Arc. Depuis l'ouverture du site, son rôle est amené à être redéfini. C'est au Département, autorité de transports sur ce territoire que revient la mission d'accompagner la Communauté de Communes dans la prise de compétence qui découlera de la création de son PTU. L'enjeu est qu'elle définisse sa propre politique de transports, celle qui correspond le mieux aux besoins de ses habitants mais aussi des touristes, qui viennent multiplier par dix le nombre de résidents en période estivale. Cette politique doit lui permettre de définir un niveau d'offre rationnel, une tarification adaptée, le tout en lien avec une politique de stationnement cohérente. Le Département restera très présent aux côtés de la Communauté de Communes dans cet apprentissage de son nouveau rôle d'autorité organisatrice des transports urbains.

+ Pour en savoir plus : www.ardeche.fr et www.cc-gorgesardeche.fr
Voir aussi : les publications du Cerema « [transports urbains et tourisme](#) »



Le chiffre du mois : 7 000

“ C’est le nombre de participants à la vélo-parade de Nantes, organisée le 3 juin 2015 dans le cadre de Vélo-city, la conférence mondiale annuelle du vélo ”

L’événement a ainsi réuni, sur les 12 kilomètres de son parcours, 7 000 participants, dont la majorité des 1 500 congressistes. Il s’agit d’un record d’affluence pour la parade organisée chaque année dans la ville hôte de Vélo-city.

Le congrès lui-même a aussi connu un record de fréquentation, et les sessions plénières et parallèles ont permis aux participants issus de milieux très divers de débattre autour des 4 axes thématiques du congrès Vélo-city : résilience, bénéfices inattendus, mode de vie et partage.



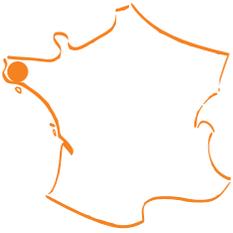
- ⊕ **Pour en savoir plus :** les vidéos des sessions plénières (et bientôt les diaporamas des sessions parallèles) sont accessibles depuis la page d’accueil de la conférence : www.velo-city2015.com
- Vélo-city 2016 sera organisé par la Ville de Taipei (Taiwan) du 27 février au 1^{er} mars 2016
- Contact au Cerema : Thomas.Jouannot@Cerema.fr



En direct des territoires

Brest se dote d'un téléphérique urbain

« Un système de transport innovant pour relier les deux rives de la Penfeld »



Le premier téléphérique urbain de grande capacité de France devrait voir le jour en 2016.

Il sera intégré au réseau de transport public existant de Brest Métropole. Ainsi, avec un titre de transport unique, l'utilisateur pourra utiliser le bus, le tramway et le téléphérique.

La Métropole brestoise vise, avec ce projet d'envergure, à rééquilibrer le développement économique des deux rives de la Penfeld, notamment en ouvrant son centre urbain vers la rive droite.

Le téléphérique reliera, en trois minutes seulement, le futur quartier des Capucins (16 hectares mêlant habitat, culture, loisirs et activités économiques), situé sur la rive droite, et le centre-ville, situé en bas de la rue de Siam, sur la rive gauche, en réalisant un trajet en ligne droite de 420 mètres. Il permettra, en outre, de délester les deux ponts routiers existants, le pont de Recouvrance et le pont de l'Harteloire, aujourd'hui en limite de capacité.

L'appel d'offres avait été lancé en 2014 par la Semtram (maître d'ouvrage délégué au nom et pour le compte de Brest Métropole). C'est le projet présenté par le groupement de conception-réalisation porté par Bouygues Construction et BMF qui a été retenu. Il bénéficiera d'un financement du Ministère du Développement durable, dans le cadre de l'appel à projets sur les transports propres.

Accessible à tous, le téléphérique urbain de Brest fonctionnera 358 jours par an, soit plus de 6 000 heures sur l'année, avec une amplitude horaire journalière de 17 heures. Sa fréquence de passage de 5 minutes lui permettra de transporter jusqu'à 1 200 passagers en heure de pointe (675 000 passagers par an). Les vélos seront également les bienvenus à bord.



- **Contact :** Victor Antonio, Directeur - Mission tramway et téléphérique
projet-telepherique@brest-metropole.fr
- **Correspondante locale du Cerema :** Karine.Nicolleau@Cerema.fr

Les Transports Clermontois mettent en place une nouvelle tarification solidaire

“ Prendre en compte le revenu des bénéficiaires plutôt que leur statut ”



Depuis le 1^{er} juillet 2015, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de Clermont-Ferrand propose une nouvelle tarification solidaire, conformément à la loi Solidarité et Renouvellement urbain de 2000. Cette tarification solidaire a pour ambition d'être plus juste et de toucher un plus grand nombre de bénéficiaires, économiquement fragiles.

Alors que l'ancienne grille tarifaire était basée sur le statut du demandeur, la nouvelle grille s'adosse aux revenus des personnes. Elle comprend trois tranches correspondant à des réductions de 50, 80 et 92 % sur l'abonnement mensuel ainsi qu'un seul tarif pour les jeunes scolaires et étudiants de 6 à 25 ans. Les droits sont établis sur la base du quotient familial ou de l'échelon de la bourse pour les étudiants, pour une durée d'un an pour l'ensemble des membres d'une famille (personnes rattachées au foyer fiscal).

Fruit d'un travail collaboratif entre les 23 communes du Périmètre de Transports Urbains (PTU) et le SMTC de Clermont-Ferrand, cette mesure s'applique de la même manière à tous les citoyens. Le nombre d'abonnés solidaires supplémentaires est estimé à 6 500 pour un nombre de bénéficiaires potentiels total de 60 000. Le coût de cette nouvelle tarification est évalué à 600 000 € et son financement sera assuré à parts égales (200 000 €) par Clermont Communauté, le SMTC et les 23 communes du PTU (au prorata de leur population).

- **Référent :** 04 73 44 68 01 - Patrick.Ferri@smtc-clermontferrand.com
- **Correspondante locale du Cerema :** Sandira.Saniel@Cerema.fr

Grenoble expérimente le paiement sans contact par carte bancaire à bord des bus



C'est une première en France : une ligne de bus du réseau TAG de la Métropole grenobloise sera équipée d'un système permettant aux voyageurs de payer leur trajet directement avec leur carte de paiement Visa sans contact.

L'expérimentation sera lancée sur la ligne Chrono C1 du réseau TAG (Grenoble-Meylan), durant la semaine de la mobilité, le 19 septembre 2015. Ce projet innovant est piloté par Transdev, en partenariat avec la Semitag, le SMTC, la Caisse d'Épargne Rhône-Alpes, Visa et la société grenobloise ACTOLL.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.mediaconseilpresse.com/fr
- **Contact technique :** Romuald.Bodoy@Transdev.com
- **Correspondante locale du Cerema :** Sandira.Saniel@Cerema.fr

Les bus angevins sont moins gourmands en énergie grâce à des ventilateurs micro-hybrides

“ L'équipement de 100 bus devrait permettre d'économiser plus de 120 000 litres de gazole par an, soit une réduction des émissions de CO₂ de 312 tonnes ”



Dans le cadre du Plan Climat et afin de réduire la dépendance au pétrole et de maîtriser les coûts de fonctionnement du réseau Irigo, Angers Loire Métropole et Keolis Angers cherchent à limiter la consommation des bus urbains.

Un système de ventilateurs micro-hybrides a ainsi été testé sur six bus à Angers et a montré selon les résultats présentés par l'[AOM](#), une réduction de la consommation d'environ 5 % (soit 2,4 l. / 100 km).

Au regard du succès du test réalisé, Angers Loire Métropole s'engage sur un équipement à grande échelle de son parc bus : 100 bus au total seront équipés entre 2015 et 2017, via un contrat signé fin mars 2015 pour un montant global de 700 000 € HT.

Les économies attendues devraient permettre de réduire les coûts d'exploitation du réseau, en économisant plus de 120 000 litres de gazole par an, soit une réduction des émissions de CO₂ de 312 tonnes.



Le système e-Fan qui remplace l'équipement de ventilation hydraulique des moteurs par des microventilateurs électriques a été développé par la société AVID Technology Ltd, basée en Grande-Bretagne. Il a été testé à Angers sur 6 bus.



Mise en œuvre du système e-Fan visible à l'arrière d'un bus du réseau d'Angers Loire Métropole

- Contact presse : Corine.Busson-Benhammou@ville.angers.fr
- Correspondante locale du Cerema : Karine.Nicolleau@Cerema.fr

Les services de l'État mesurent la pratique du covoiturage à la douane de Jougne

« Un système innovant testé pour la première fois en Europe »



Du 26 mai au 17 juin 2015, un système de mesure de la pratique du covoiturage a été expérimenté sur la RN57 au niveau de la plate-forme douanière de Jougne/Vallorbe. Cette expérience est pilotée par les services de l'État ([Dreal](#) et Cerema), la réalisation technique étant assurée par la société Xerox, avec le soutien logistique de la Direction Interdépartementale des Routes Est et un financement par Xerox, l'Ademe et la direction interdépartementale des routes de l'Est (DIR-Est).

Cette démarche s'inscrit dans le contexte général des migrations quotidiennes des travailleurs frontaliers, qui se traduisent en particulier, au poste frontière de Jougne/Vallorbe, par de forts encombrements aux heures de pointe du matin et du soir.

En 2012-2013, une étude avait montré qu'un tiers des conducteurs pratiquait déjà le covoiturage de manière régulière ou occasionnelle, qu'un autre tiers y songeait, et que le tiers restant n'était pas intéressé. Il existe donc un potentiel significatif d'extension de cette pratique, qui permettrait de réduire le nombre de véhicules en circulation et, donc, les encombrements liés aux trajets domicile-travail.



Le dispositif, constitué de deux appareils photos fonctionnant dans l'infrarouge, permet de compter automatiquement le nombre de passagers par véhicule

Cette expérience permettra à la fois d'évaluer la précision du dispositif et d'avoir une connaissance plus fine du nombre de personnes présentes dans les véhicules à l'heure de pointe du matin. Cette donnée de base est essentielle pour estimer la pertinence des mesures d'accompagnement du dispositif et le potentiel d'amélioration technique. Le dispositif, constitué de deux appareils photos fonctionnant dans l'infrarouge, permet de compter automatiquement le nombre de passagers par véhicule. Cet équipement, est déjà en place aux États-Unis sur des voies réservées au covoiturage. Son expérimentation à Jougne, dans des conditions de circulation différentes, est une première en Europe.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.covoiturage-jougne.fr
- **Contact :** Cerema Centre - Est - Alexis.Bacelar@Cerema.fr
- **Correspondante locale du Cerema :** Sandira.Saniel@Cerema.fr

Bordeaux agrandit son réseau de tramways et complète son offre intermodale



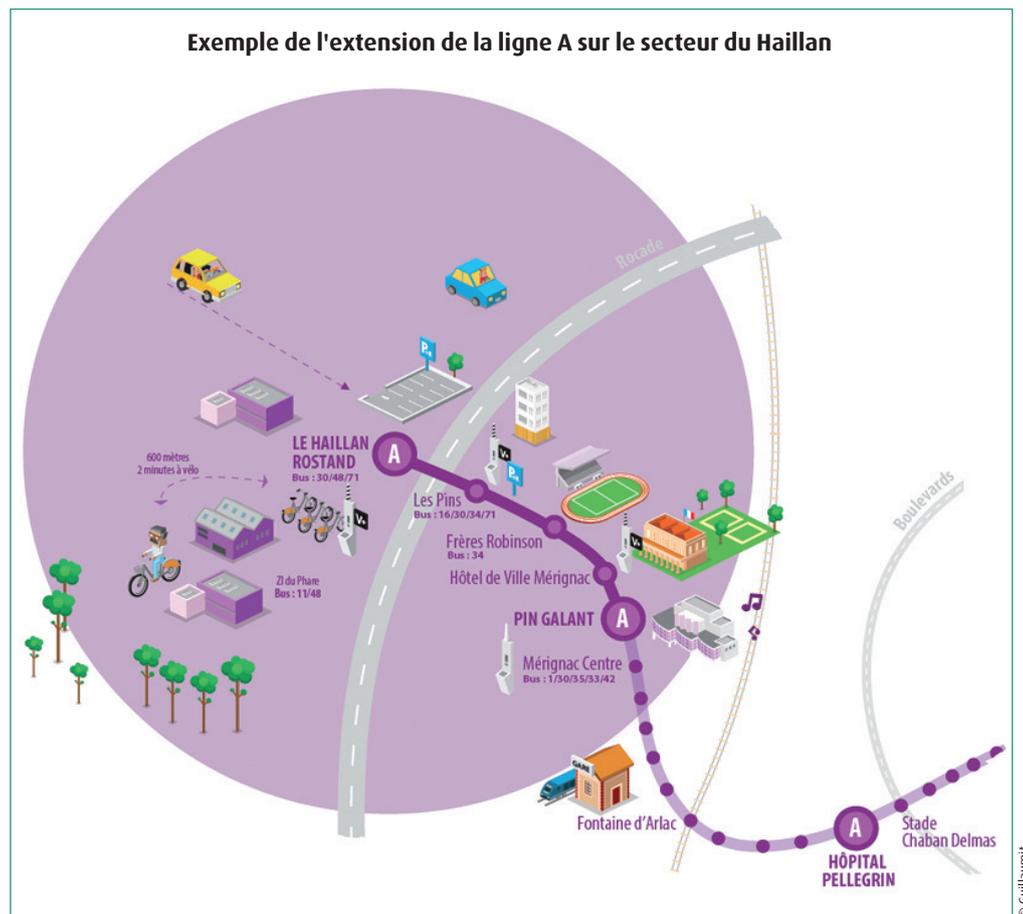
Depuis janvier 2015, les extensions des lignes A et C du tramway de Bordeaux Métropole sont en service, sur 7 km de voie supplémentaires. Ainsi le tramway de l'agglomération étend sa toile au nord-ouest vers les communes de Mérignac, d'Eysines et Le Haillan (cinq nouvelles stations ligne A) et plus au nord vers le quartier de Bordeaux-Lac (quatre nouvelles stations ligne C), pour un coût total de 186 M€.

Le prolongement des lignes A et C s'inscrit dans la phase 3 de déploiement du tramway, qui prévoit à terme la création de 33 km de lignes supplémentaires, lesquelles s'ajouteront aux 44 km déjà opérationnels en 2014.

Ces extensions franchissent la rocade de Bordeaux pour rendre le tramway plus attractif vis-à-vis des automobilistes qui arrivent de l'extérieur de l'agglomération. Elles desservent d'importantes zones d'habitat et d'activités, notamment à Mérignac (66 000 habitants, plus de 50 000 emplois), ainsi que des équipements métropolitains majeurs comme le Palais des Congrès, le Parc des Expositions ou encore le Grand Stade qui vient d'être inauguré en mai 2015. Les fréquences de passages sont modulées en fonction des secteurs. Elles varient entre 3 min 30 sur le cœur du réseau (2 min 30 lors de grandes manifestations propres au nouveau stade) et un maximum de 10 min sur les extensions. En termes de fréquentation, 13 600 nouveaux passagers quotidiens sont attendus sur la ligne A et 9 500 passagers sur la ligne C.

L'intermodalité n'est pas en reste avec la création de :

- ▶ deux parcs-relais de 220 places voitures et vingt places sécurisées pour les vélos ;
- ▶ un nouveau local vélos de cinquante places accessible avec la carte TBC ;
- ▶ cinq nouvelles stations Vcub+ (l'une des offres de vélos en libre-service de la CUB), de plus de vingt places chacune ;
- ▶ 200 arceaux vélos supplémentaires offrant 400 places de stationnement, notamment près du nouveau stade.



De nouveaux aménagements cyclables complètent enfin le dispositif : voie verte, pistes et bandes cyclables le long de la nouvelle infrastructure.

- **Contact : Emmanuel Mazet - Service maîtrise d'ouvrage - Direction des grands travaux et des investissements de déplacement - Pôle mobilité - emazet@bordeaux-metropole.fr**
- **Correspondant local du Cerema : Julien.Philipot@Cerema.fr**

Thionville sera bientôt reliée à la Chine par une ligne de fret ferroviaire

« Un atout indéniable pour le territoire »



L'Europort Lorraine de Thionville a récemment été sélectionné pour accueillir le terminal d'une ligne ferroviaire qui doit relier la Chine à l'Europe Occidentale. Ce dossier en négociation depuis plus d'un an est resté secret jusqu'au verdict final en raison de la concurrence. D'autres villes comme Lyon ou Grenoble étaient en effet candidates mais c'est bien l'Europort de Thionville qui l'a emporté grâce notamment à sa situation géographique privilégiée et son caractère trimodal associant route, fer et eau.

La mise en place de ce terminal à Thionville permettra de prolonger la ligne ferroviaire déjà existante reliant Chengdu (Chine) à Lodz (Pologne) via le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie. Cette nouvelle liaison facilitera ainsi les échanges entre la Chine et l'Europe de l'Ouest avec des acheminements de moins de 15 jours, trois fois plus rapides que par bateau mais deux fois plus cher.

Dans le sens Chine - Europe, les trains transporteront essentiellement des produits informatiques, des composants électroniques et du prêt-à-porter, alors que dans le sens contraire ce sont principalement des produits alimentaires et des pièces automobiles qui seront exportées.

L'aménagement de ce terminal ferroviaire à Thionville représente un investissement de 7 millions d'euros. À la clé, ce sont environ 50 emplois qui sont annoncés. La présence de ce terminal ferroviaire est un atout indéniable pour le site, qui devrait attirer de grandes sociétés logistiques ou encore des industriels spécialisés dans l'assemblage de composants venant de Chine, notamment dans le domaine de l'informatique. À terme, le Syndicat Mixte de l'Europort espère ainsi la création de 2 000 emplois avec le développement des activités sur les 200 hectares de terrains encore disponibles sur le site.

Même si les travaux ne sont pas achevés, le premier convoi pourrait partir dès cet été.



© Communauté d'Agglomération Portes de France - Thionville

Vue projetée du site de l'Europort

- **Contact :** Communauté d'Agglomération Portes de France - Thionville
Anabelle.Ferrol@agglo-thionville.fr
- **Correspondant local du Cerema :** Samuel.Lab@Cerema.fr



Zoom sur

Les 5 messages d'Utrecht

« La plateforme européenne sur le management de la mobilité (EPOMM) interpelle les décideurs nationaux et européens »

La 19^e conférence européenne sur le management de la mobilité (ECOMM) s'est achevée le 22 mai 2015 à Utrecht par l'adoption d'une déclaration adressée à la nouvelle présidence néerlandaise de l'Union Européenne et préconisant un large déploiement des politiques de management de la mobilité.

Lors de cet événement annuel, plus de 300 décideurs nationaux, experts et professionnels de toute l'Europe, ont débattu des pratiques développées aux Pays-Bas et dans les États membres d'EPOMM¹. Les présentations peuvent être retrouvées en ligne ici :

<http://epomm.eu/ecomm2015/>

Les 20, 21 et 22 mai s'est tenue à Utrecht (Pays-Bas) la 19^e conférence européenne sur le management de la mobilité (ECOMM 2015).

Ce rendez-vous annuel est le lieu de dialogue des acteurs du management de la mobilité de toute l'Europe.

Les échanges se sont organisés autour de visites de terrain, d'expositions, d'ateliers et de prises de parole d'experts internationaux.

Le Cerema fait partie intégrante de l'équipe de la plateforme européenne du management de la mobilité (EPOMM) qui est à l'origine de ces conférences : il a ainsi contribué à sélectionner les présentations et a participé à la session spéciale d'élaboration des « 5 messages d'Utrecht ».

Au cours d'un séminaire «VIP», les représentants d'EPOMM, des États membres de l'Union Européenne, des fonctionnaires de la Commission Européenne et des experts du ministère néerlandais des Infrastructures et de l'Environnement ont par ailleurs exprimé la nécessité d'inscrire le management de la mobilité au cœur des politiques nationales et européennes de transports.

Dans sa déclaration d'Utrecht, EPOMM appelle donc à un large déploiement du management de la mobilité dans les politiques nationales et européenne pour tendre vers des transports adaptés aux usagers, plus respectueux de l'environnement, plus sobres en énergie et plus efficaces.

La «Déclaration d'Utrecht» appelle ainsi à une large diffusion des concepts clefs du management de la mobilité en Europe. Une stratégie européenne globale dépassant les questions d'infrastructures et de technologie est en effet nécessaire pour atteindre les objectifs 2020 et 2030 tels que définis dans le paquet Climat Énergie de l'Union Européenne ainsi que dans le Livre blanc de la commission européenne sur les transports et la mobilité urbaine. Dans sa déclaration d'Utrecht, EPOMM appelle donc à un large déploiement du management de la mobilité dans les politiques nationales et européenne pour tendre vers des transports adaptés aux usagers, plus respectueux de l'environnement, plus sobres en énergie et plus efficaces.

À l'occasion de la prochaine présidence néerlandaise de l'Union Européenne, la déclaration d'Utrecht adresse ainsi 5 messages politiques aux décideurs nationaux et européens :

1. Le monde change plus rapidement que jamais et les politiques publiques doivent anticiper et s'adapter à ces changements : le management de la mobilité doit être pris en compte dans les politiques publiques de transports, notamment en prospective.

¹ EPOMM est la plate-forme européenne du management de la mobilité. Elle comprend un nombre croissant d'États membres engagés qui prennent en charge le développement et la diffusion des concepts du management de la mobilité en Europe.

2. Le management de la mobilité impacte de nombreuses autres politiques et vice versa : une stratégie européenne de management de la mobilité fondée sur une approche d'ensemble est nécessaire.
3. La mise en évidence des impacts des mesures de management de la mobilité est nécessaire pour promouvoir son développement : il faut recueillir les éléments objectivant les effets de ces mesures, notamment dans des cas emblématiques ; la collecte des données doit être améliorée dans ce sens.
4. Le management de la mobilité permet une approche équilibrée dans la planification des déplacements : il est nécessaire d'élaborer une vision commune entre membres et d'identifier les contributions que le management de la mobilité peut apporter pour l'atteinte des objectifs transports de l'Union Européenne.
5. Un management de la mobilité efficace requiert nécessairement la coopération de tous les acteurs concernés à tous les niveaux institutionnels. Les plans de déplacements urbains durables (SUMP) sont une première étape importante pour la concrétisation d'une coopération des différents acteurs au niveau métropolitain ; l'élaboration d'un plan stratégique du management de la mobilité à l'échelle européenne serait une nouvelle étape importante vers une mobilité plus durable en facilitant sa déclinaison au niveau local, régional, national ou européen.

+ Pour en savoir plus : [accès au manifeste et aux conclusions](#)

- **Contact :** EPOMM c/o Patrick Auwerx, Mobiel 21, Tél. +32 16 31 77 08
- **Contacts Cerema :** Elsa.Alexandre@Cerema.fr et Stéphane.Chanut@Cerema.fr

Le code de la route évolue pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons

Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'Actions pour la Mobilité Actives et au stationnement vient d'être publié.

Ce décret vise à sécuriser et à développer la pratique de la marche et du vélo. Il améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes, en aggravant les sanctions en cas d'occupation par des véhicules motorisés. Il interdit l'arrêt ou le stationnement à cinq mètres en amont du passage piéton (en dehors des places aménagées) pour accroître la visibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons souhaitant traverser la chaussée. Il généralise également les doubles sens cyclables aux aires piétonnes et à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h (sauf décision contraire de l'autorité de police). Sur les voies où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, il permet aux cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée. Dans le même temps, il autorise le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité est suffisante.

Il est consultable sur le site [Légifrance](#).

Le Cerema publiera en août 2015 des fiches d'accompagnement dont l'objectif est d'explicitier les modifications réglementaires introduites et de donner les premières indications de mise en œuvre possible.

- **Contact :** Thomas.Jouannot@Cerema.fr

La mobilité des touristes piétons en ville

Bien qu'il existe de nombreuses manières de visiter les villes (vélo, bus...), la marche reste le mode de déplacement le plus naturel pour les promenades touristiques. Ce mode de déplacement laisse la liberté de découvrir, de surprendre, d'interpeller les touristes sur leur environnement au hasard de leur flânerie. À l'inverse des déplacements professionnels par exemple, où le temps est un élément qui rythme la journée et détermine souvent, –et parfois à tort– le mode de déplacement, les marcheurs urbains sont prêts à faire des détours, des arrêts pour s'imprégner au mieux de la vie urbaine. «Ré-enchanter la ville» comme le dit Sonia Lavadinho (directrice, fondatrice du bureau d'étude Bfluid) prend tout son sens pour ces piétons, car la ville doit, au-delà de son aspect économique, rester un lieu ludique et d'émerveillement. Il reste donc essentiel que l'espace public soit adapté aux pratiques des touristes piétons : confort d'aménagement, sécurité et repérage !



Non, le touriste n'est pas livré à lui-même !

Même si se perdre prend une autre dimension pour le touriste, il doit pouvoir à tout moment se repérer (savoir où il s'est perdu et s'orienter (retrouver son chemin facilement)). La morphologie de la ville (clocher, places, collines, architecture générale des lieux ou des bâtiments...) permet au touriste de s'orienter, mais cela ne suffit pas toujours. Divers outils sont mis en place par les collectivités pour les accompagner : un jalonnement (baliser un itinéraire), une signalisation, des applications numériques, etc.

Ces outils peuvent prendre plusieurs formes :

- Panneaux de signalisation directionnelle.** L'information doit être **fiable, actualisée, homogène, cohérente et continue sur tout l'itinéraire** quel que soit le gestionnaire de l'espace public ;
- Plans de quartier ou de secteur.** L'orientation des plans (dans le même sens que la vision périphérique de leur lecteur) favorise la lecture des cartes par le plus grand nombre. La représentation d'édifices remarquables oriente le touriste imparablement. Dans le cadre du « **Legible London** », les totems mis en place par la ville de Londres en sont un bel exemple ;
- Information sur les temps de parcours.** Même si en période, de vacances, le temps est moins compté, il est nécessaire de donner aux usagers une information fiable et systématique sur le temps moyen de parcours d'un point à un autre. C'est une aide à la décision très utile pour déterminer le mode de déplacement en fonction des moyens de chacun ;
- Cohérence entre les indications des transports collectifs et la « morphologie » des lieux.** L'édifice remarquable est illustré sur chaque point d'arrêt. **Toulouse** a travaillé sur ses stations de métro afin que leur nom et leur signalisation, soient facilement mémorisables (associer le nom de la station à un édifice remarquable proche...);



Nantes

► **Recherche d'universalité de l'information quel que soit le registre sensoriel mis en œuvre.** La ville de Nantes a mis en œuvre une « ligne de vie » (ligne de peinture verte de 1 cm de large) permettant de suivre sans effort les itinéraires de visite de la ville. Le piéton suivant cette ligne passe devant tous les points d'intérêt de la commune. D'autres villes ont choisi des plots métalliques (La Souterraine : commune de la Creuse) ;



Ligne verte à nantes

► **Association de la marche et des applications mobiles.** Des applications proposent aux touristes de les accompagner dans leur visite : calculateur d'itinéraire classique, navigateur géolocalisé, applications audio-guide,...

Par exemple :

www.monument-tracker.com,
<http://penguinnavi.erba-hd.com>,
www.mtrip.com/fr/applications-mobiles-offices-tourisme,
www.optimodlyon.com,
www.aroundmeapp.com,
www.mapmywalk.com.



Un **récent ouvrage**¹ du Cerema destiné aux concepteurs et aux collectivités récapitule ces outils. Les divers aspects cognitifs de l'orientation et du cheminement sont abordés . L'ouvrage propose ainsi une démarche de conception du jalonnement et de la signalisation, l'objectif étant de permettre au piéton de se repérer et de s'orienter pour prendre les décisions nécessaires à son déplacement. Chaque site doit révéler, à travers son environnement global et architectural, ses clés d'orientation, ses points d'intersection ou de divergence. S'appuyant sur tous ces points remarquables, le touriste peut aller d'un endroit à un autre via un ou plusieurs itinéraires. Les circuits seront jalonnés par les édifices remarquables, des mâts de signalisation, des repères (rivière, escalier, colline, etc.). Autant que de besoin, les collectivités auront pris soin de ponctuer les parcours de plans (afin d'assurer aux touristes qu'ils poursuivent le bon chemin ou du moins qu'ils puissent le retrouver), de zones ombragées ou couvertes, de bancs, de lieux d'aisance, etc. L'objectif est de rendre leur flânerie la plus agréable possible.

● **Contacts Cerema : Zo.Rakotonirina@Cerema.fr et Daniel.Lemoine@Cerema.fr**

¹ Piéton, usager des lieux publics, un jalonnement pour tous – ISSN 0247-1159 – déc.2013



Bibliographie

Mesurer l'accessibilité multimodale des territoires État des lieux et analyse des pratiques

Ouvrage de 76 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection « Connaissances »



Le concept d'accessibilité des territoires permet de mieux comprendre les enjeux de mobilité, en évaluant la cohérence entre la desserte assurée par les réseaux de transport et les usages des territoires. Les cartes et indicateurs qui en découlent sont au cœur des études de planification et de l'évaluation des projets de transport, en permettant une communication sur des résultats quantifiés et visuels.

Cet ouvrage vient éclairer les possibilités offertes par ces analyses d'accessibilité des territoires, qu'il s'agisse des paramètres qui peuvent être pris en compte ou des types de résultats qui peuvent être générés.

Il propose un retour d'expérience sur les pratiques et les difficultés rencontrées, ainsi que des éléments de méthode pour réaliser ces études. L'accessibilité y est considérée dans un contexte multimodal, c'est-à-dire qu'elle peut concerner les transports collectifs, les modes individuels (voiture, vélo, marche) et leurs combinaisons.

Cet ouvrage s'adresse principalement aux producteurs d'études d'accessibilité. Il intéressera aussi les maîtres d'ouvrage et tous ceux qui souhaitent mieux comprendre le déroulement de ces études.

- [En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

Contractualisation des vélos en libre-service en France État de lieux 2005-2013

Ouvrage de 55 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection « Données »



Ces dix dernières années, le vélo en libre-service (VLS) s'est installé dans le paysage des déplacements urbains français. Ce service, que certains voyaient à ses débuts comme un gadget coûteux, a démontré son utilité pour compléter l'offre de transports existante et accompagner l'essor du vélo comme mode de déplacement efficace et moderne.

La diversité des services est grande tant du point de vue du matériel, de la combinaison avec d'autres services vélos ou les transports collectifs que du point de vue des conditions de prise et de dépose des vélos. Cette pluralité se retrouve dans les différents types d'encadrement juridique de ces services.

Le présent ouvrage a pour objectif de faciliter la rédaction des futurs dossiers de consultation des entreprises en améliorant la connaissance sur la contractualisation des VLS en France. Pour cela, un panorama exhaustif (août 2013) des types de contractualisation retenus a été dressé, ainsi qu'une classification des éléments présents dans les différents contrats étudiés, et ce pour un très grand nombre de thématiques (taille des services, durée des contrats, fourniture, vie du service).

Cet ouvrage s'adresse principalement :

- ▶ aux collectivités qui souhaitent mettre en place un service de VLS ;
- ▶ aux collectivités qui ont déjà un service de VLS et qui sont en phase de renouvellement de leur contrat ;
- ▶ aux bureaux d'études accompagnant les collectivités dans ces démarches.

- [En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

Mobilité en transitions

Connaître, comprendre et représenter

Ouvrage de 327 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) en partenariat avec l'Ifsttar dans la collection « Rapport de recherche et rapport technique »



Parce qu'elles ont vu pour la première fois l'usage de la voiture stagner, les années 2000 marquent un tournant dans l'histoire de la mobilité quotidienne.

Cette évolution de nos sociétés est à inscrire dans un contexte marqué par la transition numérique en cours, une transition environnementale que chacun appelle de ses vœux et l'augmentation des contraintes financières pesant sur les ménages et les acteurs publics.

Issu d'un partenariat entre l'Ifsttar et le Cerema, cet ouvrage invite à explorer plus en avant les causes et les conséquences de tels changements dans le contexte actuel. Pour cela, les méthodes d'enquêtes demandent à être adaptées, les analyses approfondies et diversifiées et les outils d'aide à la décision repensés.

C'est à ce triple exercice que ce travail, qui rassemble une quarantaine de contributions de chercheurs et techniciens des domaines de l'aménagement et des transports, se propose de contribuer.

- Pour commander l'ouvrage : catalogue.tv.cerema.fr ou bventes.dtectv@cerema.fr - 55 €

Les fiches du Cerema

Ville accessible à tous

Élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) - Éléments pour un cahier des charges

Cette nouvelle version mise à jour et publiée en mai 2015 permet de consolider la rédaction du cahier des charges en ajoutant des éléments sur la mise en place de la concertation, ainsi que sur le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre du PAVE.

- [En téléchargement gratuit](#)



Retours sur événements

« Ville Accessible à Tous » sur le tourisme et les loisirs accessibles

12^e édition des journées nationales « Ville Accessible à Tous », co-organisée par le Cerema et le CNFPT, le 4 juin 2015 à Grenoble

Cette journée a permis de réunir des collectivités territoriales (1/3 des participants), des agents du Ministère (1/4), le monde associatif et les différents acteurs du tourisme (bureau d'études, maîtrise d'œuvre, structure privée et parapublique) autour du thème : « Tourisme et loisirs accessibles : quels enjeux et quelles pratiques pour les acteurs ? ».

Au travers des différentes interventions, notamment celles liées aux exemples concrets mis en place sur les territoires, il a été démontré la possibilité, pour les acteurs du tourisme et les collectivités locales, de mettre en place des actions facilitant l'accueil des personnes à mobilité réduite, leur accès aux sites touristiques et aux activités proposées (qu'elles soient liées à la découverte d'espaces naturels, à la culture, à la pratique sportive, au secteur de l'événementiel, etc.).



Les nombreux échanges avec la salle ont notamment fait ressortir un sujet essentiel pour favoriser l'attractivité du territoire : la communication et l'information auprès des touristes à mobilité réduite ! Mais vaut-il mieux privilégier une communication spécifique et adaptée selon le type de handicap (mais pouvant apparaître comme stigmatisante) ou bien privilégier une communication intégrée (au risque de ne pas être adaptée à tous les types de handicap) ? La question a fait débat et méritera d'être approfondie dans le cadre des futurs travaux du Cerema...

+ Pour en savoir plus sur la journée : www.territoires-ville.cerema.fr

Sommet mondial Climat et Territoires

Le sommet, placé sous le Haut Patronage du Président de la République française, était organisé par les grands réseaux internationaux de collectivités territoriales, en collaboration avec la Convention Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et accueilli par la Région Rhône-Alpes les 1^{er} et 2 juillet 2015 à Lyon.

Le Sommet mondial Climat et Territoires, labellisé COP21, est le principal rendez-vous des collectivités territoriales et de l'ensemble des acteurs non-étatiques avant la Conférence intergouvernementale Paris Climat 2015 (COP21). Des élus de collectivités et des groupes d'acteurs non étatiques issus 80 pays étaient venus pour échanger sur les leviers d'actions possibles pour lutter contre le changement climatique.

Un atelier, animé par la Codatu (association de Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains), a notamment été dévolu aux questions de transports. Les représentants locaux ont pris l'engagement de mettre en œuvre les actions suivantes :



© Région Rhône-Alpes

« [...] »

- ▶ *Initier avant 2020 et mettre en œuvre de manière participative, un Plan de mobilité durable à l'échelle de nos territoires (municipalité, métropole, région) avec un objectif clair de réduction des émissions de CO₂ qui devra avoir été atteint à l'horizon de 10 ans (cf. initiative « MobiliseYourCity »).*
- ▶ *Réguler l'utilisation des véhicules privés à faible occupation et encourager le renouvellement des flottes de véhicules plus propres, notamment en mettant en place des zones basses émissions et en promouvant les appels d'offres mutualisés (cf. UEMI, GFEI, alliance ZEV).*
- ▶ *Contribuer à augmenter le report modal vers le transport public et les modes actifs ainsi que réduire les émissions de CO₂ produites par les transports publics, en augmentant les capacités par le biais d'achats publics (cf. initiative UITP et Déclaration C40).*
- ▶ *Promouvoir les moyens de transports actifs, en particulier la marche et le vélo, notamment en offrant de meilleures conditions de sécurité pour les usagers (cf. initiative ECF). »*

+ **Pour en savoir plus : [Sommet mondial Climat et Territoires](#)**



L'initiative **MobiliseYourCity** vise à renforcer les démarches de planification de mobilité urbaine dans les pays en développement afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le transport urbain.

Les partenaires de cette initiative souhaitent réunir 100 villes prêtes à s'engager, d'ici 2020, dans la mise en œuvre des politiques intégrées de mobilité urbaine contribuant à l'atténuation du dérèglement climatique. Ils accompagneront les gouvernements locaux dans leur planification de la mobilité urbaine afin de rendre les villes plus inclusives et agréables à vivre, d'améliorer leur attractivité économique et de diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre.

Pour garantir le succès de ces politiques métropolitaines, les partenaires proposent d'associer les gouvernements nationaux et de les accompagner dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un contexte national favorable. En agissant à ces deux niveaux, l'objectif est d'inscrire les villes dans une trajectoire de réduction des émissions d'au moins 50 % dans le transport urbain d'ici à 2050 comparé à un scénario au fil de l'eau.

MobiliseYourCity offrira un cadre méthodologique, du renforcement de compétences, une assistance technique et facilitera l'accès au financement au niveau local et national. L'initiative développera une plateforme internationale de référence pour partager les meilleures pratiques et l'expertise technique et académique en matière de planification de la mobilité urbaine soutenable.

+ **Pour en savoir plus : [L'initiative MobiliseYourCity et s'inscrire](#)**



Formations



PONTS FORMATION CONSEIL
Vecteur de performance

Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Infrastructures et développement durable :

- Les fondamentaux techniques du ferroviaire lourd et les spécificités des tramways et tram-train - **Du 12 au 14 octobre 2015** - Réf 0538-00

○ Pour en savoir plus : <http://formation-continue.enpc.fr> - ENPC - Louisa.Belkalem@enpc.fr - 01 44 58 27 33



Formations CNFPT

- Suivi du versement transport - **Du 23 au 25 septembre 2015** à La Rochelle
- Évolution des comportements et choix du mode de transport - **Du 30 septembre au 2 octobre** à Tours
- Incitation et accompagnement des PDE sur un territoire - **Du 7 au 9 octobre 2015** à Rennes
- Les marchés publics en mobilité et transport - **Du 12 au 16 octobre 2015** à La Rochelle
- La sécurité dans les véhicules - **Du 13 au 16 octobre 2015** à Niort
- Les nouveaux PDU - **Du 4 au 6 novembre 2015** à Bordeaux
- Suivi des DSP et rapport du délégataire - **Du 17 au 20 novembre 2015** à La Rochelle
- Rationalisation des dessertes urbaines et périurbaines - **Du 25 au 27 novembre 2015** à La Rochelle
- Transport à la demande : approches juridique et organisationnelle - **Du 26 au 27 novembre** à Vannes
- Médiation et transport scolaire - **Du 1^{er} au 4 décembre 2015** à La Rochelle
- Dépenalisation du stationnement : éléments de mise en pratique - **Du 8 au 9 décembre 2015** à La Rochelle
- Le stationnement : du diagnostic à la mise en œuvre - **Du 8 au 10 décembre 2015** à Lille
- Prise en main du logiciel Fret'urb - **Du 10 au 11 décembre 2015** à Lyon

⊕ Pour en savoir plus : CNFPT La Rochelle - Sandrine.Outreman@cnfpt.fr - 05 46 50 53 52



Une voirie pour tous

Le partage et la gestion de l'espace public urbain : diversité des usages et zones de circulations apaisées :

- **du 16 au 18 septembre 2015** à Poitiers (86)
- **du 12 au 14 octobre 2015** à Nancy (54)
- **du 13 au 15 octobre 2015** à Lyon (69)

⊕ Pour en savoir plus : www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

● Contact : Catia.Rennesson@cerema.fr



Agenda

19 septembre 2015

Journée du transport public

En partenariat avec les journées européennes du patrimoine, cette journée est placée sous le signe de la lutte contre le changement climatique.

- Pour en savoir plus : www.journeedutransportpublic.fr

24 et 25 septembre 2015

19^{es} Rencontres des Départements & Régions cyclables

Accueillies par le Département de la Drôme, les 19^{es} Rencontres des DRC auront pour thème « Le vélo sans frontières ». Comme chaque année, elles rassembleront élus et techniciens des collectivités pour échanger sur la mobilité à vélo, les véloroutes et voies vertes et le tourisme à vélo.

- Pour en savoir plus : www.departements-regions-cyclables.org
- Contact : info@departements-regions-cyclables.org

29 septembre 2015

Expérimenter le nivellement pour les modes actifs (Nord)

Dans le cadre des journées d'échanges « une voirie pour tous ».

- Pour en savoir plus : www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

29 septembre 2015

Exploitation et sécurité des tramways en lien avec l'espace public (Francfort - Allemagne)

Initiée fin 2011 par le Certu et le STRMTG, l'action de coopération scientifique et technique européenne (COST) « Exploitation et sécurité des tramways en lien avec l'espace public » regroupe 35 partenaires divers issus de 15 pays. Elle se terminera par la tenue, le 29 septembre 2015 à Francfort (Allemagne), d'une session de restitution adossée à la conférence annuelle de l'Association Européenne des Transports (ETC2015).

- Programme et inscription sur : www.tram-urban-safety.eu
- Contact : webmaster@tram-urban-safety.eu

30 septembre au 2 octobre 2015

25^{es} Rencontres nationales du transport public (Lyon)

Les prochaines Rencontres nationales du transport public, organisées par le GIE Objectif transport public, créé par le Gart et l'UTP, rassembleront tous les acteurs de la filière autour de ce rendez-vous stratégique de la mobilité, du 30 septembre au 2 octobre 2015 à Lyon.

L'optimisation des ressources sera au cœur de cette nouvelle édition des congrès biennuels du GART et de l'UTP.

Le Cerema participera aux Rencontres.

- Pour en savoir plus : www.rencontres-transport-public.fr

1^{er} octobre 2015

Appel à projet : IA_Rout15 : Véhicule routier et mobilité du futur Édition 2015

L'appel à projet a pour objectif de sélectionner des projets développant des technologies, des services et des solutions industrielles ambitieuses, innovantes et durables en matière de transport routier (véhicule et services associés). Les travaux peuvent porter sur des applicatifs variés, allant du deux-roues motorisé au véhicule lourd incluant les services associés.

- Pour en savoir plus : https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/IA_Rout152015-45

1^{er} octobre 2015

Rencontres Nationales de l'Autopartage (Lyon)

Avec une organisation et un programme indépendants, elles sont adossées aux Rencontres Nationales du Transport Public.

Lors de cette journée, élus, experts, exploitants de transports publics et autopartageurs échangeront autour du thème : « Voitures partagées et transports publics : je t'aime moi non plus ? »

- Pour en savoir plus : www.rencontres-autopartage.fr

5 au 7 octobre 2015

8^e congrès de la logistique sur l'information interconnectée et les technologies de la communication

Attendant au congrès ITS de Bordeaux, cette conférence traitera des solutions de logistiques intelligentes – catalyseur de l'économie digitale.

- Pour en savoir plus : www.ecitl.eu/index.php

5 au 9 octobre 2015

22^e Congrès mondial sur les systèmes de transports Intelligents (Bordeaux)

Mobilité intelligente – un meilleur usage de l'espace.

- Pour en savoir plus : <http://itsworldcongress.com>

19 et 20 novembre 2015

Conférence annuelle Polis (Bruxelles)

- Pour en savoir plus : www.polisnetwork.eu/2015conference

24 et 25 novembre 2015

6^e Congrès National Santé Environnement sur le thème « Changement climatique et Santé : quels risques ? Quels remèdes ? » (Paris)

- Pour en savoir plus : www.sfse.org

25 au 28 novembre 2015

Transport à Haut Niveaux de Services (Paris)

Pour sa 8^e édition, le forum franco-chinois THNS 2015 se tiendra à Paris du 25 au 28 novembre 2015.

Il aura pour thème « Green Integrated Intelligent Safe Transport System ».

- Pour en savoir plus : [programme](#)

26 et 27 novembre 2015**Transport et santé : quelle mobilité urbaine et quelle qualité de l'air dans les territoires pour le bien-être des habitants ? (Lyon)**

Le Cerema, le CNFPT et l'ADEME co-organisent ces journées DUEE (séminaire déplacement urbanisme environnement énergie) et RSTT (Rencontres Scientifiques et Techniques Territoriales) sur :

- les enjeux de déplacements et de la qualité de l'air dans les territoires,
- les outils de mise en œuvre des politiques de déplacements et de qualité de l'air au bénéfice de la santé des habitants.

► *Contacts :*

Philippe.Souche@cnfpt.fr

Martine.Meunier-Chabert@Cerema.fr

Laurent.Jardinier@Cerema.fr

**30 novembre au 11 décembre 2015
COP 21 (Paris)****24 au 26 mai 2016****21^e conférence Transport and Air Pollution Conference (TAP 2016) (Lyon)**

Les papiers sont à soumettre jusqu'au 30 novembre 2015.

► *Pour en savoir plus :*

<http://tap2016.sciencesconf.org/>



Glossaire

- **AOT** : Autorité Organisatrice de Transports
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **DDT(M)** : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
- **DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- **PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- **PUCA** : Plan, Urbanisme, Construction et Architecture
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée



Mobil'ÉTÉ

on peut y aller	Transflash en est une	on y monte ou descend	prendre vie	drôle				
il agit	urbanisme orienté gares	unité d'œuvre		manganèse				
			proche					
dans un tiers lieu								
lumières								
		premier au volant	mesures les effets	aluminium				
lacets	transversal							
	connu							
			reine					
			bêtes à crête					
lieu de formation		organe de décision			don	trois mois	we can	
fleuve		nationale						
	véhicule électrique							
crainte	recueil							
		expérimentales						

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur le site
[Cerema / Direction technique Territoires et ville](#)
> Outils de diffusion > Les e-lettres > Transflash



Directeur
de publication
**Bernard
LARROUTOUROU**

Directeur délégué
de publication
Christian CURÉ

Rédacteur en chef
Grégoire CARRIER

N° ISSN 2102 - 5835

Rédactrice en chef-adjointe : Malika ZEROUAL-CLÉMENT

Direction technique Territoires et ville - 04 72 74 59 23 - Malika.Zeroual@cerema.fr

Correspondants locaux du Cerema

*Alsace
Champagne-Ardennes
Lorraine*

Samuel LAB
Direction territoriale Est
03 87 20 45 21
Samuel.Lab@cerema.fr

*Auvergne - Bourgogne
Franche-Comté
Rhône-Alpes*

Sandira SANIEL
Direction territoriale
Centre - Est
04 72 14 31 58
Sandira.Saniel@cerema.fr

*Centre
Basse-Normandie
Haute-Normandie*

Yohan URIE
Direction territoriale
Normandie - Centre
02 35 68 81 08
Yohan.Urie@cerema.fr

Île-de-France

Marie CAOUISSIN
Direction territoriale
Île-de-France
01 34 82 12 87
Marie.Caouissin@cerema.fr

*Aquitaine - Limousin
Midi-Pyrénées
Poitou-Charentes*

Julien PHILIPOT
Direction territoriale
Sud-Ouest
05 62 25 93 60
Julien.Philipot@cerema.fr

*Bretagne
Pays de la Loire*

Karine NICOLLEAU
Direction territoriale
Ouest
02 40 12 84 60
Karine.Nicolleau@cerema.fr

*Corse - Languedoc-Roussillon
Provence-Alpes-Côte-d'Azur*

Viviane MARRIÉ
Direction territoriale
Méditerranée
04 42 24 77 50
Viviane.Marrie@cerema.fr

*Nord-Pas-de-Calais
Picardie*

Nathalie PITAVAL
Direction territoriale
Nord-Picardie
03 20 49 61 07
Nathalie.Pitaval@cerema.fr

Contact : transflash@cerema.fr

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

Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du Logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, regroupant depuis le 01/01/2014 les 8 directions territoriales (les CETE) et les 3 directions techniques (CERTU, CETMEF, SETRA).