

Territoires et ville

# Transflash

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

## SOMMAIRE

 Chiffre du mois :  
8,1 Milliards d'euros

 19 Grands Bisontins  
expérimentent la multimodalité

 En Ile-et-Vilaine,  
une innovation de covoiturage  
favorise le retour à l'emploi

 La communauté  
d'agglomération du Grand  
Poitiers propose des solutions  
de stationnement adapté  
à la diversité des situations

 La métropole européenne  
de Lille mène une campagne  
« stop aux bonnes excuses »  
afin de favoriser l'accessibilité  
aux équipements pour tous

 Toulouse fait le bilan de 30 ans  
d'expérience en matière de  
prise en compte des piétons  
aux feux tricolores

 L'usage de la voiture en baisse  
sur la Métropole lyonnaise

 Grenoble Alpes Métropole  
expérimente un nouveau  
marquage dans les zones 30

 Le versement transport : ce qui  
change, ce qui ne change pas

 Le législateur fait évoluer  
le plan local d'urbanisme

 De nouveaux panneaux de  
signalisation du covoiturage  
officialisés par arrêté

Bibliographie

Formations

Agenda



## Morbihan : dans 20 ans, des maisons individuelles sans voiture individuelle ?

*Interview de Ludovic Devernay, délégué territorial, Direction  
départementale des territoires et de la mer du Morbihan*

 Écocité du pré vert à Saint-Nolff (56) - Une expérimentation de maisons individuelles  
détachées de la voiture - MENGUY § Territoires en mouvement architectes

Ci-contre : Ludovic Devernay, délégué territorial, DDTM du Morbihan



**V**ous avez organisé une journée  
d'échanges et de prospective sur la  
maison individuelle dans 20 ans, en  
partenariat avec le Syndicat National des  
Aménageurs Lotisseurs (SNAL), l'Union des  
Maisons Françaises (UMF) et le Cerema.  
Pourquoi ce sujet et ce partenariat ?

Nous sommes partis d'un constat : aujourd'hui, nous arrivons à concevoir des projets de quartiers innovants et durables, les « écoquartiers », mais nous butons sur la difficulté d'y insérer les modèles de maisons individuelles proposés par les constructeurs (place des fenêtres, garage obligatoire, positionnement au milieu de la parcelle...). C'est pourquoi nous souhaitons contribuer à une dynamique d'innovation pour des modèles de maisons qui répondent aux critères des écoquartiers tout en restant économiques.

Parallèlement, la maison individuelle tend à se transformer : évolution de la cellule familiale, complexification du foncier, impératifs écologiques nécessitant des constructions performantes, bouleversement des aspirations à la propriété lié au numérique (logements partagés, location chez le particulier, covoiturage).



Pour évoluer avec ces mutations, il est préférable de savoir où l'on va, c'est-à-dire d'imaginer l'avenir de la maison individuelle à long terme. Après avoir discuté avec le SNAL et l'UMF, la démarche de prospective est ainsi apparue comme la plus adaptée et nous avons conçu ensemble une journée d'échanges et de réflexion d'anticipation sur les évolutions de la maison individuelle. Le Cerema nous a apporté son expertise avec un ouvrage récent sur **« Maison individuelle et qualité urbaine : vers des opérations d'aménagement contextualisées »**, réalisé en partenariat avec le SNAL et l'UMF. Enfin, le sociologue Stéphane Chevrier a proposé une approche socioculturelle stimulante.

80 acteurs ont participé à cette journée d'échanges et de prospective : des constructeurs, des aménageurs, des maîtres d'œuvre, avec qui nous avons partagé ce temps de réflexion.

## Quels sont les enjeux de mobilité autour de la maison individuelle dans le Morbihan ?

Les 600 000 habitants du Morbihan sont peu concentrés dans les cœurs des agglomérations (Vannes et Lorient). La gratuité de l'ensemble des infrastructures routières permet de se déplacer facilement en voiture et la maison individuelle s'est beaucoup développée. Avec cet éparpillement de l'habitat, les distances de déplacement ont augmenté. Notre réflexion sur la maison individuelle est ainsi très liée aux questions de mobilité.

Dans les écoquartiers, nous avons constaté que les porteurs de projet ne dissociaient jamais maison et voiture, estimant que les habitants ne voudraient jamais acheter une maison sans pouvoir y garer leur voiture.

En abordant ce sujet en dehors d'un projet réel, à partir de l'élaboration commune de futurs fictifs, nous avons pu ouvrir d'autres possibilités, notamment celle de séparer la maison de la voiture.



## Pouvez-vous nous en dire davantage sur cette fiction de maison individuelle séparée de la voiture ?

À partir de signaux faibles dans les comportements actuels et des possibilités des technologies numériques, comme Airbnb ou Blablacar, nous avons imaginé que, dans 20 ans, la voiture et la maison ne feraient plus l'objet d'un désir de possession. Pour la jeune génération, la liberté ne sera plus synonyme de possession (d'une voiture, d'un logement) mais de légèreté par la location ou le partage, permettant de s'adapter plus facilement aux différentes étapes de la vie et de « zapper » d'une solution à une autre. Ainsi, on a pu imaginer une offre résidentielle constituée d'un pack alliant logement et offre de service de mobilité grâce aux traitements numériques. Dans ce système, logement et voiture sont géographiquement détachables : ce sont des services consommables et modifiables en continu.

Plus largement, les différentes visions du futur sur lesquelles nous avons travaillé concernant la maison individuelle sont très imbriquées avec les questions de mobilité : Et si l'habitat partagé devenait majoritaire ? Et si l'auto-entrepreneuriat et le télétravail se généralisaient, quelles conséquences sur les choix résidentiels et sur la mobilité ?

## Quel a été l'apport de cette réflexion collective ?

Au fil des discussions sur les différentes fictions, nous avons compris qu'à l'avenir l'association de la voiture et la maison individuelle pourrait être dépassée. Ainsi, en réunissant des mondes différents (État, expertise urbaine, sociologie, monde privé de la construction et de l'aménagement), nous sommes arrivés à construire des visions de l'avenir pouvant modifier nos stratégies professionnelles respectives et les entrepreneurs ont fait preuve d'inventivité pour un avenir durable. Lorsqu'on travaille ensemble, l'appropriation de la réflexion est beaucoup plus forte et chacun prend conscience des changements à préparer.

Ce nouveau positionnement de l'État a été apprécié pour son approche collaborative.

⊕ Pour en savoir plus : [www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr](http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr)

● Contact : [Ludovic.Devernay@morbihan.gouv.fr](mailto:Ludovic.Devernay@morbihan.gouv.fr) - 02 97 85 64 75

● Interview réalisée par [Florence.Bordere@Cerema.fr](mailto:Florence.Bordere@Cerema.fr) - 04 72 74 58 27

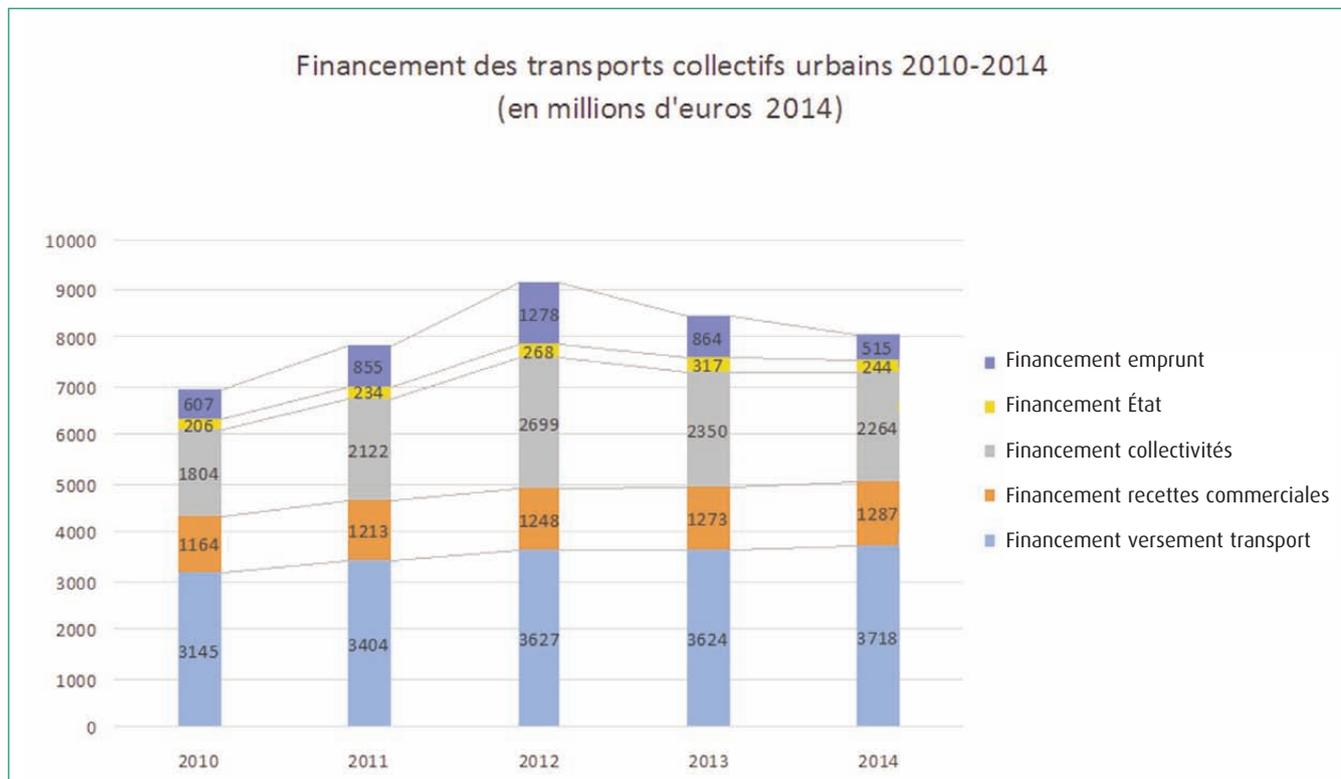


## Le chiffre du mois : 8,1 Milliards d'euros

“ C'est le montant total du financement des transports collectifs urbains en 2014, hors Île-de-France, en baisse de 4,7 % par rapport à 2013. ”

Le versement transport reste le principal mode de financement des transports collectifs urbains avec 47 % du montant global, suivi par la contribution des collectivités (28 %), les recettes commerciales (16 %), l'emprunt (6 %) et les aides de l'État (3 %).

Les élections municipales expliquent certes pour partie la baisse observée, mais c'est aussi dans la chute globale des sources de financement, amorcée en 2013, qu'on trouve les causes profondes de cette évolution.



Exploitation Cerema de l'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains de province (DGITM - CEREMA - GART - UTP) sur la base de 195 réseaux.

On note ainsi que les financements de l'État et des collectivités sont respectivement en baisse de 23 % et de 3,6 %. La baisse de la participation de l'État s'explique notamment par la baisse de la dotation globale de décentralisation tandis que pour les collectivités, c'est avant tout une difficulté à financer l'investissement qui prévaut.

A contrario, les montants du versement transport et des recettes commerciales sont toujours en hausse, respectivement 2,6 % et 1,1 %.

La tendance à la baisse devrait se poursuivre en 2015, principalement à cause du contexte économique et de la baisse de la participation de l'État.

● Contact Cerema : [Florian.Vanco@Cerema.fr](mailto:Florian.Vanco@Cerema.fr)



## En direct des territoires

### 19 Grands Bisontins expérimentent la multimodalité



Face au constat de la difficulté à faire évoluer les comportements de déplacements dans un contexte de crise énergétique, la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a souhaité mener une expérimentation inspirée des techniques de marketing individualisé.

Dans un double objectif de réduction de l'usage de la voiture et de report modal, le Grand Besançon a proposé à 19 habitants un essai gratuit d'une offre multimodale pendant une semaine. Les testeurs étaient volontaires, quasi exclusivement automobilistes et en évolution dans leur situation personnelle : nouveaux arrivants, personnes ayant déménagé dans le Grand Besançon ou changé de lieu de travail, étudiants en première année ou jeunes retraités... Tous ont reçu des notes d'information et des titres de transport gratuits pour tester l'offre de transport public Ginko (tramway et bus), les vélos en libre-service Vélocité, le service d'autopartage Citiz, sans oublier le covoiturage, la marche et le vélo.

Des questionnaires sur les pratiques de déplacement, un carnet de bord rempli avant et pendant la semaine-test, un focus-groupe ainsi qu'un suivi six mois après, ont permis l'évaluation de cette expérimentation.

On note une évolution positive de la perception des différents modes de déplacement et 73 % des testeurs d'un nouveau mode de déplacement continuent à l'utiliser. L'expérimentation a bien été l'occasion pour les participants de repenser leurs modes de déplacements, d'expérimenter d'autres façons de faire, même s'il ressort qu'une semaine est un laps de temps plutôt court.

En revanche, il apparaît que, même avec des dispositions favorables (gratuité et mode d'emploi), le changement de comportement n'est pas facile : parfois pour des raisons d'organisation personnelle, d'offre insuffisante ou de connaissance incomplète des offres (notamment pour le vélo en libre-service et l'autopartage, quasiment pas utilisés).

Dans une perspective de pérennisation de la démarche, il ressort qu'une information plus précise est nécessaire. Le besoin d'un accompagnement plus poussé avec mise en situation concrète est souhaitable pour la prise en main des modes, et particulièrement celle des modes inconnus.

● **Partenaires :** Grand Besançon à l'initiative du Conseil de développement participatif (CDP) ; Ademe Franche-Comté ; cabinet 6T ; laboratoire Théma (université de Bourgogne Franche-Comté)

⊕ **Pour en savoir plus :** [www.grandbesancon.fr/cdp](http://www.grandbesancon.fr/cdp)

● **Contact :** [Sebastien.Perrin@grandbesancon.fr](mailto:Sebastien.Perrin@grandbesancon.fr)

● **Correspondante locale du Cerema :** [Sandira.Saniel@Cerema.fr](mailto:Sandira.Saniel@Cerema.fr)

## En Ille-et-Vilaine, une innovation de covoiturage favorise le retour à l'emploi



Depuis 2002, l'association rennaise Covoiturage+, soutenue par Rennes Métropole, le conseil général d'Ille-et-Vilaine, la région Bretagne et l'Ademe, promeut le covoiturage pour les trajets domicile-travail en Ille-et-Vilaine via son offre de service « Ehop ». À ce service de transport spécialisé, vient s'ajouter le projet *éhop Solidaires !*, expérimenté durant l'année 2015.

Soutenue par les entreprises et les collectivités du département, le projet vise à apporter une nouvelle solution de covoiturage aux personnes en situation de retour vers l'emploi.

Les difficultés d'accès à la mobilité sont en effet souvent un frein à l'insertion professionnelle. C'est pourquoi, en mettant en contact ceux qui ont un emploi et une automobile avec ceux qui n'ont ni l'un ni l'autre, l'offre *éhop Solidaires !* constitue une réponse originale aux enjeux de retour à l'emploi.

Les publics concernés sont des bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA), des demandeurs d'emploi, des jeunes accompagnés par les missions locales ou des personnes suivies par la MEIF (Maison de l'emploi, de l'information et de la formation du Pays de Rennes).

Aujourd'hui, le service compte plus 400 conducteurs solidaires (actifs prêts à covoiturer ponctuellement une personne en insertion professionnelle). L'association recherche toujours de nouveaux conducteurs (pour tous types de trajets et/ou horaires de travail) afin de rendre accessible ce service au plus grand nombre de demandeurs.

- **Source :** <http://ehop-solidaires.fr/>
- **Contact :** [Lenaig.Lharidon@ehop-covoiturage.fr](mailto:Lenaig.Lharidon@ehop-covoiturage.fr)
- **Correspondante locale du Cerema :** [Karine.Nicolleau@Cerema.fr](mailto:Karine.Nicolleau@Cerema.fr)



## La communauté d'agglomération du Grand Poitiers propose des solutions de stationnement adapté à la diversité des situations



En janvier 2016, la communauté d'agglomération a mis à disposition des usagers une brochure « pour stationner malin en centre-ville ».

Il s'agit de présenter autant de solutions de stationnement que de raisons de venir dans le centre de l'agglomération ou d'y séjourner. Cette brochure s'adresse tour à tour aux habitants du centre-ville, à ceux qui viennent y travailler, à ceux qui le fréquentent occasionnellement (loisir, achat, tourisme). Elle propose des abonnements adaptés selon les besoins (courtes ou longues durées, abonnement professionnel...). Et en fournissant

des solutions de stationnement pour les automobilistes, les cyclistes ou les motocyclistes, la communauté d'agglomération affiche une approche multimodale.

Cette plaquette est complétée par un site internet <http://megareraoitiens.fr> qui permet également, en fonction des besoins des utilisateurs, de payer en ligne leur abonnement.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** <http://megareraoitiens.fr>
- **Contacts :** 05 49 52 35 35 - [service.mobilites.transport.stationnement@mairie-poitiers.fr](mailto:service.mobilites.transport.stationnement@mairie-poitiers.fr) pour les parkings [stationnement@mairie-poitiers.fr](mailto:stationnement@mairie-poitiers.fr) pour le stationnement sur voirie
- **Correspondant local du Cerema :** [Julien.Philipot@Cerema.fr](mailto:Julien.Philipot@Cerema.fr)

## La métropole européenne de Lille mène une campagne « stop aux bonnes excuses » afin de favoriser l'accessibilité aux équipements pour tous



Dans le cadre de la loi du 11 février 2005 visant à favoriser la continuité de la chaîne de déplacement, la métropole européenne de Lille (MEL) a créé des aménagements tels que l'équipement des carrefours en feux sonores ou l'implantation sur la voirie de bandes d'éveil à la vigilance.

Cependant, comme ces aménagements ne suffisent pas en eux-mêmes, ils doivent être accompagnés par une sensibilisation des métropolitains pour créer de la cohérence entre les actions mises en place par la MEL et les comportements citoyens, afin de favoriser la mobilité de tous sur le territoire.

Le conseil métropolitain avait adopté à l'unanimité en décembre 2013 le Plan Lille Métropole Accessible à Tous (LM-Act). Son ambition était de permettre une meilleure inclusion des personnes à mobilité réduite sur le territoire métropolitain. La Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) a ainsi été mise à contribution pour sélectionner les messages qu'elle souhaitait porter auprès du grand public. Afin d'identifier ces messages, une enquête exploratoire a été menée auprès des associations membres de la CIA (j'accède.com, Prêtons l'oreille, APF, et Unadev), des communes (Arementières, Herlies, Séclin, Villeneuve d'Ascq), des services métropolitains (voirie et espaces publics, résidus urbains, stationnement, mobilité et transport) et de Transpole.

Il en est résulté une campagne intitulée « **Stop aux bonnes excuses** », qui vise à informer et sensibiliser les métropolitains aux gestes citoyens à adopter, pour faciliter la mobilité de chacun dans l'espace public et dans les transports en commun. Chacun, dans ses pratiques du quotidien, peut lever les obstacles que peuvent rencontrer les personnes à mobilité réduite, et plus largement, faciliter la mobilité de tous.

Cette campagne fait l'objet d'un affichage dans les transports en commun et sur 120 plans de la ville. Des affiches ont été placées dans les parcs relais métropolitains. La diffusion a été élargie grâce aux réseaux sociaux (Facebook MEL community). De plus, les 85 communes de la MEL ont reçu des affiches et des flyers à distribuer dans leurs lieux publics et ont été invitées à continuer la campagne sur leurs sites internet respectifs. Elles ont pu relayer cette campagne auprès des Conseils municipaux d'enfants, des Commissions Communales pour l'Accessibilité ou dans le cadre des centres de loisirs ou des NAP/TAP (Nouvelles Activités Périscolaires/ Temps d'activités Périscolaires) après l'école. Une deuxième campagne devrait intégrer le Rectorat de Lille et ainsi toucher plus de 700 établissements scolaires.

- **Contacts MEL :** [Isabelle Smaghe](#) - [Emma Marliangeas](#)
- **Correspondante locale du Cerema :** [Nathalie.Pitaval@Cerema.fr](mailto:Nathalie.Pitaval@Cerema.fr)



## Toulouse fait le bilan de 30 ans d'expérience en matière de prise en compte des piétons aux feux tricolores



Expérimenté dès 1986 à Toulouse et évalué par le Certu (aujourd'hui Cerema), le Passage Piéton Spécifique (P.P.S) a montré son efficacité à prendre en compte de manière non antagoniste deux types d'usages de la rue : celui -individuel et moins prévisible- du piéton et celui -plus massifié et canalisé- de l'automobiliste.

Après avoir testé différentes solutions de feux tricolores qui ne donnaient pas entière satisfaction, une étude des comportements des piétons et des conducteurs a permis de dégager un concept satisfaisant.



Piéton détecté et passage du signal R12pps au jaune clignotant

Le dispositif développé utilise :

- ▶ un nouveau signal piéton comprenant une barre verticale «jaune clignotant» placée entre la figurine verte et la figurine rouge (cf. image ci-contre) ;
- ▶ des feux tricolores classiques pour les véhicules ;
- ▶ un panneau C20a pour alerter les conducteurs de la présence d'un passage piéton. Ce panneau est allumé la nuit.



Signal piéton : R12pps



Panneau C20a

Le fonctionnement est le suivant :

- ▶ l'ensemble du dispositif est éteint en l'absence de piéton ou lorsque celui-ci arrive et traverse immédiatement.
- ▶ si le piéton s'arrête devant la traversée, la barre jaune clignote et prévient le piéton qu'il est détecté. Au même moment, les feux tricolores pour les voitures s'allument en «jaune clignotant» pour prévenir l'automobiliste de la présence d'un piéton.

2 scénarios sont alors possibles pour le piéton :

- ▶ s'il traverse dans les 5 secondes qui suivent sa détection, les feux tricolores continueront de clignoter pendant une durée lui permettant d'atteindre le trottoir d'en face ;
- ▶ s'il attend plus de 5 secondes, les feux tricolores basculeront au rouge et le signal piéton au vert, pour lui permettre de traverser en toute sécurité.

L'arrêté du 23 septembre permet désormais aux collectivités d'implanter ce type de passage piétons.

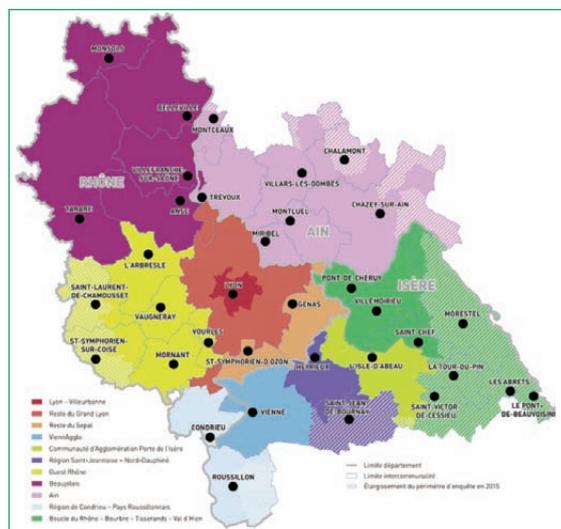
- **Contacts :** [Patrick.Laffont@Toulouse-Metropole.fr](mailto:Patrick.Laffont@Toulouse-Metropole.fr) - [Serge.Mathieu@Toulouse-Metropole.fr](mailto:Serge.Mathieu@Toulouse-Metropole.fr)
- **Correspondant local du Cerema :** [Julien.Philipot@Cerema.fr](mailto:Julien.Philipot@Cerema.fr)

## L'usage de la voiture en baisse sur la Métropole lyonnaise



Sur le territoire de la Métropole de Lyon, les premiers résultats de la nouvelle enquête déplacements (méthode Enquête Déplacements Grand Territoire - EDGT) indiquent que la part modale de la voiture est passée de 48 % en 2006 (date de la précédente enquête) à 42 % en 2015. Parallèlement l'attractivité des transports en commun se confirme avec une part modale qui passe de 15 % en 2006 à 19 % en 2015. Pour la marche, l'évolution est également positive avec une part modale de 35 % en 2015, soit 2 points de plus qu'en 2006. La part modale du vélo reste stable à 2 %.

Les données de l'enquête seront analysées plus finement mais, parmi les résultats immédiats, on note que le motif travail génère 26 % des déplacements et que les déplacements pour le motif études sont en hausse, en lien avec l'augmentation du nombre d'étudiants à Lyon-Villeurbanne. Si le temps quotidien de déplacement a tendance à diminuer de 8 minutes, soit 62 min/jour, la distance de déplacements augmente pour s'établir à 17 km/j en moyenne.



Le territoire de l'enquête déplacements et la Métropole de Lyon en quelques chiffres :  
Enquête déplacements :

- 569 communes enquêtées soit 2 292 000 habitants ;
- 56 % des habitants résident dans la métropole de Lyon.

- Métropole de Lyon :
- 59 communes ;
  - 1,3 million d'habitants.

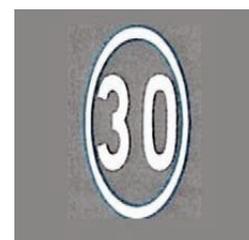
- ⊕ **Pour en savoir plus :** [www.sytral.fr](http://www.sytral.fr)
- **Référent technique :** Sytral - Séverine Asselot - [asselot@sytral.fr](mailto:asselot@sytral.fr)
- **Contact Cerema :** [Christophe.Hurez@Cerema.fr](mailto:Christophe.Hurez@Cerema.fr)

## Grenoble Alpes Métropole expérimente un nouveau marquage dans les zones 30



La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, adoptée le 22 juillet 2015, permet désormais de généraliser une limitation de vitesse à 30 km/h.

Grenoble Alpes Métropole s'est ainsi engagée dans la généralisation du 30 km/h sur 43 des 49 communes de la Métropole par vagues successives. Dans ce cadre, il est prévu que l'ensemble de la partie urbanisée de chaque commune forme une zone 30.



Afin de libérer l'espace public des panneaux de signalisation qui peuvent faire obstacle aux cheminements piétons, le « 30 km/h » sera marqué au sol dans une ellipse. L'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives introduit en effet la possibilité de rappeler aux usagers qu'ils sont en zone 30, à l'aide du marquage ci-dessus. Pour tenir compte de la réalité du terrain, à l'intérieur de la zone 30, quelques axes à 50 km/h seront conservés et signalés eux aussi par un marquage « 50 km/h » inscrit dans une ellipse.

Un dispositif de suivi défini par Grenoble Alpes Métropole, avec l'aide du Cerema et de la DSCR, permettra d'évaluer la bonne compréhension et les effets de ce marquage sur les comportements.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** <http://www.lametro.fr/930-ma-rue-apaisee.htm>
- **Contact :** Grenoble Alpes Métropole - [lionel.faure@la-metro.org](mailto:lionel.faure@la-metro.org)
- **Contact Cerema :** [Benoit.Hiron@Cerema.fr](mailto:Benoit.Hiron@Cerema.fr)



## Zoom sur

### Le versement transport : ce qui change, ce qui ne change pas

Les transports urbains ont fait l'objet, fin 2015, de deux évolutions législatives

#### La loi de finances 2016 relève le seuil au-delà duquel les employeurs sont assujettis au versement transport

La loi de **finances pour 2016**<sup>1</sup> a **modifié l'article** L. 2531-2 du code général des collectivités territoriales en relevant le seuil au-delà duquel les employeurs sont assujettis au versement transport. Jusqu'à présent, cet impôt concernait les employeurs de plus de 9 salariés au sein de communes ou de groupements de communes ayant institué ce versement. Désormais, seuls les employeurs d'au moins 11 salariés seront assujettis.

Le dispositif d'assujettissement progressif, qui concernait initialement les employeurs atteignant le seuil de 10 salariés, est revu en conséquence. Il concerne désormais les employeurs qui, par accroissement de leurs effectifs, atteignent le seuil de 11 salariés. Ces derniers sont dispensés du paiement de cet impôt, totalement les 3 premières années et partiellement les trois années suivantes.

L'écart de recettes lié à cette évolution sera compensé par l'État aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Le montant de la compensation versée est basé sur l'écart entre le versement transport perçu et celui qui aurait été perçu avec l'application du précédent seuil.

#### La nouvelle distinction entre services urbains et non urbains n'a pas de conséquences sur la perception du versement transport

Le décret d'application de l'article L. 1231-2 du code des transports, paru le 8 décembre 2015<sup>2</sup>, précise la distinction entre services de transport public de personnes « urbains » et « non urbains » introduite par la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République).

Il définit en effet les critères d'espacement moyen des arrêts et de variation de fréquence de passage permettant de qualifier d'urbains les services routiers de transport public régulier de personnes.

Si cette distinction permet à l'AOM d'assurer, au sein de son ressort territorial<sup>3</sup>, à la fois des services urbains et non urbains, elle n'a pas de conséquences sur la perception du versement transport. En effet, le périmètre spatial d'assujettissement à cet impôt reste le ressort territorial de l'AOM. Un employeur d'au moins 11 salariés au sein d'une commune ou d'un groupement de communes ayant institué ce versement est donc assujetti, indépendamment de la nature (urbaine et/ou non urbaine) des services de transport desservant ses établissements.

● **Contact Cerema :** [Pierre-Francois.Nouaille@Cerema.fr](mailto:Pierre-Francois.Nouaille@Cerema.fr)

<sup>1</sup> Article 15 de la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015.

<sup>2</sup> Décret n° 2015-1610 du 8 décembre 2015 relatif aux critères d'espacement moyen des arrêts et de variation de la fréquence de passage des services réguliers de transport public routier urbain de personnes.

<sup>3</sup> Pour rappel depuis la loi NOTRe la notion de ressort territorial de l'AOM succède à celle du Périmètre des Transports Urbains (PTU).

## Le législateur fait évoluer le plan local d'urbanisme

Le **code de l'urbanisme** a évolué au 1<sup>er</sup> janvier 2016 afin de moderniser le plan local d'urbanisme (PLU). Cette modification des règles d'urbanisme a également une incidence en termes de mobilité, en particulier concernant les règles de stationnement que le PLU peut imposer.

Il est désormais possible de limiter le nombre de places de stationnement pour tous les types de bâtiments, y compris désormais les bâtiments d'habitation, ou encore d'imposer un nombre minimal de places de stationnement. Cette dernière obligation doit tenir compte de la desserte en transports collectifs et des capacités de stationnement ouvertes au public à proximité. Si le bâtiment assure plusieurs fonctions (habitation, bureaux, ...), ces bornes minimales et maximales de l'offre en stationnement peuvent être abaissées pour encourager la mutualisation des places de stationnement.

Par ailleurs, le PLU doit désormais fixer un nombre minimal de place de stationnement vélos dès qu'une obligation de stationnement voiture est fixée.

Cette évolution du PLU va donc dans le sens d'une meilleure intégration entre transport et urbanisme et d'une action mieux coordonnée entre les modes voiture à usage individuel, vélos et transports en commun.

● **Contacts Cerema :** [Thomas.Durlin@Cerema.fr](mailto:Thomas.Durlin@Cerema.fr) - [Julie.Espinas@Cerema.fr](mailto:Julie.Espinas@Cerema.fr)

## De nouveaux panneaux de signalisation du covoiturage officialisés par arrêté

D'après **l'article L3132-1 du code des transports**, le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Le Cerema, qui pilote des travaux sur le covoiturage, a été mandaté par la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) afin de définir une signalisation permettant de réserver les emplacements dédiés à l'arrêt et au stationnement des véhicules dédiés au covoiturage.

La signalisation proposée vient d'être officialisée par un arrêté daté du 8 janvier 2016. Elle s'applique aux emplacements réservés aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage, pour l'arrêt ou le stationnement, sur chaussée et hors chaussée.

Les images ci-dessous résument ces nouveautés :

### Signalisation verticale

	<p>Signalisation d'une aire et/ou emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage</p>		<p>Idéogramme pour le jalonnement vers une aire réservée à l'arrêt ou au stationnement des véhicules des usagers pratiquant le covoiturage</p>		<p>Lieu de stationnement où des places sont réservées aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage</p>		<p>Arrêt et stationnement réservés aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage</p>
---	--	---	--	--	---	---	--

### Signalisation horizontale

Les emplacements réservés aux véhicules pratiquant le covoiturage sont délimités par une ligne blanche discontinue, avec la mention « COVOITURAGE », pour le stationnement sur voirie.

Cette nouvelle signalisation devrait permettre d'améliorer la visibilité et l'attractivité des aires de stationnement dédiées au covoiturage. Accompagnée d'autres mesures (politique globale de stationnement équilibrée entre les différents modes, campagnes d'information pour améliorer la compréhension du fonctionnement des services, articulation avec les transports collectifs – en particulier le TER...) elle devrait contribuer à faciliter le développement de cette pratique.

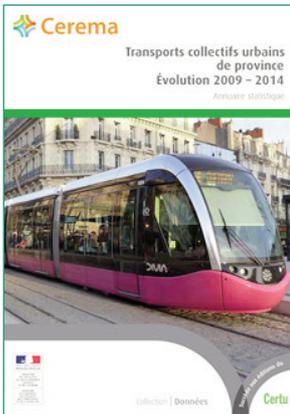
● **Contacts Cerema :** [Christophe.Saroli@Cerema.fr](mailto:Christophe.Saroli@Cerema.fr) - [Olivier.Baille@Cerema.fr](mailto:Olivier.Baille@Cerema.fr) - [Daniel.Lemoine@Cerema.fr](mailto:Daniel.Lemoine@Cerema.fr)



# Bibliographie

## Annuaire statistique : Transports collectifs urbains de province - Évolution 2009-2014

Ouvrage de 564 pages publié par le Cerema dans la collection « Données »



Cet ouvrage présente les résultats de l'enquête annuelle relative aux transports collectifs urbains menée en collaboration avec le Groupement des autorités responsables de transports (Gart) et l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP).

Il présente les informations statistiques relatives à 239 réseaux de transports collectifs urbains, les données étant présentées en évolution de 2009 à 2014. Celles-ci portent principalement sur les caractéristiques des réseaux, l'offre, l'usage, le parc de véhicules, le personnel et la tarification. Ce document comporte également quelques données financières et des ratios qui permettent de situer l'importance économique de ce secteur, de suivre les réseaux dans leur évolution dans le temps, de les comparer entre eux...

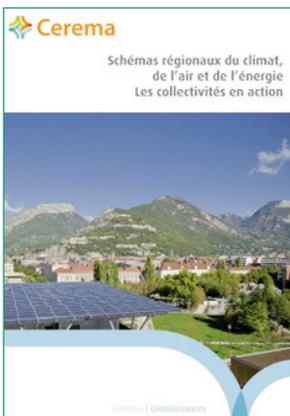
La production de ces données statistiques et l'édition de cet annuaire sont réalisées pour le compte de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) par le Cerema.

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

## Schémas régionaux du climat, de l'air et de l'Énergie (SRCAE)

Les collectivités en action

Ouvrage et 4 cahiers thématiques (urbanisme, transport, bâtiment, énergie renouvelable), publié par le Cerema dans la collection « Connaissances »



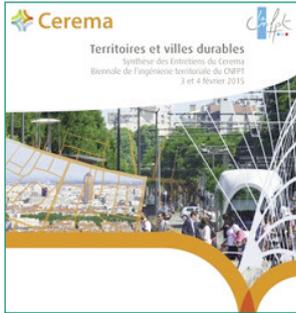
Destiné aux collectivités et aux services déconcentrés de l'État, cet ouvrage constitue une aide précieuse à la mise en oeuvre des Schémas régionaux climat air et énergie (SRCAE) et des démarches régionales de planification énergie-climat. S'appuyant sur une analyse d'un panel de trois SRCAE et de 15 actions menées par des collectivités infra-régionales, cet ouvrage comprend :

- un dossier offrant un panorama :
  1. des leviers énergie-climat disponibles dans un SRCAE en matière d'économies d'énergies, d'émissions de gaz à effet de serre évitées, et de production d'énergie renouvelable,
  2. des actions que les collectivités infra-régionales peuvent mener afin de contribuer à la mise en oeuvre des SRCAE,
  3. des outils de financement mobilisés par les collectivités dans la mise en oeuvre opérationnelle des leviers, des indicateurs de suivi du SRCAE ;

- un ensemble de cahiers thématiques regroupant par domaine de l'aménagement (urbanisme, transport, bâtiment, énergie renouvelable) un ensemble de quinze fiches. Chacune de ces fiches détaille une action d'une collectivité contribuant à la mise en oeuvre effective du SRCAE. Des informations importantes sont ainsi livrées concernant le contenu de l'action, son efficacité sur le plan énergétique et climatique, son degré de répliquabilité, ses impacts sociaux et environnementaux, ses modes de financement et son coût.

Au final, le lecteur trouvera dans cet ouvrage des indications sur les leviers des SRCAE et leurs articulations avec des actions de collectivités infra-régionales, ainsi que de nombreux enseignements concernant le contenu de telles actions et leurs résultats.

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



## Synthèse des Entretiens du Cerema Biennale de l'ingénierie territoriale du CNFPT des 3 et 4 février 2015 à Lyon

La synthèse est disponible en téléchargement :  
[www.evenements.cerema.fr](http://www.evenements.cerema.fr)



## Décentralisation du stationnement payant sur voirie Guide de recommandations à l'attention des collectivités territoriales

Ouvrage de 130 pages, publié par le Cerema dans la collection « Références » en téléchargement gratuit sur [catalogue.tv.cerema.fr](http://catalogue.tv.cerema.fr)

Une **rubrique internet** a été mise en ligne en complément du guide pour accompagner l'entrée en vigueur de la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

### Les fiches du Cerema

#### Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes Retours d'expériences sur des aménagements de voirie

Fiche n° 09 : Carrefours comportant au moins une traversée équipée de signaux R25

L'accessibilité de la ville est essentielle pour satisfaire l'usage par tous de ses structures.

Parallèlement au programme « Ville accessible à tous », le Cerema Territoires et ville élabore des recommandations pour aider les collectivités territoriales à mettre en application la réglementation.

Cette collection de fiches concerne la réglementation relative à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, et plus particulièrement les aménagements destinés à faciliter les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes (PAM) et à leur assurer une meilleure sécurité.

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

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

Fiche n° 13 : Extension du domaine d'emploi du « cédez-le-passage cycliste au feu rouge »

Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.

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

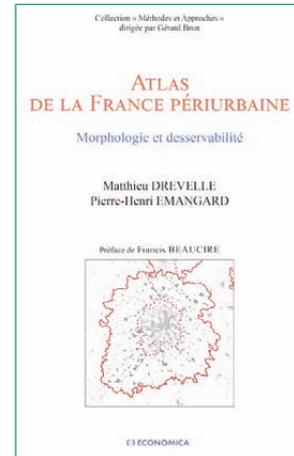


## LU POUR VOUS ! Ce mois-ci, nous avons repéré

### ➤ Atlas de la France périurbaine - méthodes et approches

La périurbanisation touche en France la quasi-totalité des agglomérations urbaines, même de taille relativement petite, et beaucoup d'études et de travaux de recherche ont été menés sur cette question depuis de nombreuses années. Mais pour autant, connaît-on bien le phénomène, notamment dans ses modalités spatiales ?

Contrairement aux idées reçues, la périurbanisation présente une étonnante diversité géographique. L'objet de cet atlas du périurbain est tout d'abord d'analyser cette diversité sur 70 agglomérations françaises provinciales, selon cinq critères : l'intensité, la portée, l'hétérogénéité, le grain et la morphologie. Cette analyse typologique permet en particulier de mettre en évidence trois formes dominantes de périurbanisation : satellitaire, linéaire et dispersée. On découvre ce faisant une étonnante et insoupçonnée géographie régionale, découpant la France en régions contrastées selon les grands axes cardinaux du pays.



Il en résulte que la desserte par transport public de l'espace périurbain exige une densité de réseau très variable : certains périurbains sont faciles à desservir, d'autres exigent un linéaire de réseau dispendieux rendant peu probable leur desserte intégrale par transport public. C'est l'objet d'une autre partie de l'ouvrage, qui a comme visée pratique d'apporter une aide à la décision quant à la desserte du périurbain. La configuration autour de chaque agglomération est-elle favorable ou non à une desserte économique par le transport public ? Quatre scénarios sont systématiquement étudiés. Dans ce cas également, les laissés-pour-compte potentiels, qui selon les scénarios oscillent entre deux et cinq millions de périurbains, se répartissent selon une géographie très typée, avec une nette concentration des problèmes dans le Sud-Ouest de la France.

Matthieu Drevelle, docteur en aménagement de l'Université Paris 1, est chargé d'études au sein de la société Transamo (ingénierie, conseil et assistance à maîtrise d'ouvrage pour les projets de transport et de mobilité).

Pierre-Henri Emangard, docteur ENPC, est chercheur associé en géographie au laboratoire CNRS Idées à l'Université du Havre et directeur de la société Mestrans (Mesure de l'Efficacité des Systèmes de Transport).

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

### ➤ Agir pour la qualité de l'air : le rôle des collectivités

Brochure éditée par le ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie – Direction générale de l'énergie et du climat

Quel est le rôle des collectivités en ce qui concerne la gestion de la qualité de l'air ? Quelles sont les bonnes pratiques à engager ? Quels sont les outils pour y parvenir ? La brochure « Agir pour la qualité de l'air : le rôle des collectivités », a été publiée en janvier par le ministère de l'Écologie afin d'apporter des réponses claires aux collectivités qui s'engagent pour la réduction des émissions de polluants et protéger la santé des populations.

● **Télécharger la brochure :** [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)





# Formations



**PONTS FORMATION CONSEIL**  
Vecteur de performance

## Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

### Déplacements, mobilité, transports :

- Mettre en cohérence urbanisation et déplacements : les conditions de la réussite - **Du 7 au 9 mars** - Réf. 9560-07
- Gares et villes en devenir : stratégies et projets urbains - **Du 16 au 17 mars** - Réf. 1507-05

### Infrastructures et développement durable :

- Piloter une étude d'impact - **Du 23 au 25 mars** - Réf. 0176-08

### Infrastructures ferroviaires et guidées :

- L'exploitation ferroviaire : du graphique de circulation à la gestion - **Du 9 au 10 mars** - Réf. 0442-02
- Conduire un projet de transport collectif guidé urbain - Approche méthodologique et opérationnelle - **Du 16 au 18 mars** - Réf. 2292-03
- Les fondamentaux de la technique ferroviaire - **Du 21 au 22 mars** - Réf. 9197-16

### Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- Méthodologie des études de sécurité routière en milieu interurbain - **Du 15 au 16 mars** - Réf. 9263-09
- Gestion de trafic et exploitation de la route : principes et enjeux - **Du 16 au 18 mars** - Réf. 0138-06
- Sécurité et aménagement des routes interurbaines - **Du 16 au 18 mars** - Réf. 9063-06
- Pour une gestion et une exploitation « intelligentes » des routes et des rues - **Du 21 au 22 mars** - Réf. 2199-04

**+** Pour en savoir plus : <http://formation-continue.enpc.fr> - ENPC - [Luca.Demurtas@enpc.fr](mailto:Luca.Demurtas@enpc.fr) - 01 44 58 27 17



## Formations CNFPT

Dépénalisation / décentralisation du stationnement : solutions techniques et prestations de service (une journée technique - Réf. R6136) :

- **15 mars** à Paris (E.I.V.P.)
- **16 mars** à Lyon (Délégation Rhône-Alpes-Lyon)
- **22 mars** à Bordeaux (Délégation Aquitaine)

Dépénalisation du stationnement : éléments de mise en pratique (1,5 jour de stage - Réf. SX7RU)

- **du 7 au 8 avril** à Pantin (Délégation Première Couronne)
- **du 2 au 3 mai** à Angers (INSET)
- **du 12 au 13 mai** à Nancy (INSET)
- **du 12 au 13 mai** à Toulouse (Délégation Midi-Pyrénées)
- **du 24 au 25 mai** à Aix-en-Provence (Délégation PACA)
- **du 24 au 25 mai** à Toulon (Délégation PACA)
- **du 25 au 26 mai** à Paris (Délégation Grande Couronne)
- **du 31 mai au 1<sup>er</sup> juin** à Lyon (Délégation Rhône-Alpes-Lyon)
- **du 2 au 3 juin** à La Rochelle (Pôle déplacements- transports)
- **du 27 au 28 juin** à Grenoble (Délégation Rhône-Alpes-Grenoble)
- **du 22 au 23 septembre** à Paris (Délégation Grande Couronne)
- **du 22 au 23 septembre** à Montpellier (INSET)

**+** Pour en savoir plus : CNFPT La Rochelle - [Sandrine.Outreman@cnfpt.fr](mailto:Sandrine.Outreman@cnfpt.fr) - 05 46 50 53 52



# Agenda

**Du 1<sup>er</sup> au 3 mars 2016**  
**IT Trans (Allemagne)**

**8 mars 2016 (Arras)**  
**et 26 avril 2016 (Amiens)**  
**Mieux partager l'espace public :**  
**les règles évoluent avec le PAMA**

Organisées par le Cerema Nord-Picardie dans le cadre du programme national « Une Voirie pour Tous », ces deux 1/2 journées visent à présenter les évolutions réglementaires (code de la route, signalisation) introduites par le Plan d'Action pour les Mobilités Actives afin de mieux partager l'espace public et favoriser les déplacements à pied et à vélo.

► Pour en savoir plus :  
[www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/nord-picardie-r85.html](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/nord-picardie-r85.html)

► Contact : [Bertrand.Deboudt@Cerema.fr](mailto:Bertrand.Deboudt@Cerema.fr)

**8 mars 2016**  
**Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) :**  
**les règles du code de la route et de la signalisation évoluent (Saint - Pourçain - sur - Sioule)**

Cette journée d'information est la première d'une série de rencontres locales qui seront proposées par le Cerema Centre - Est dans le cadre du programme « Une Voirie Pour Tous » et du dispositif de la CoTITA, sur les régions de Bourgogne - Franche - Comté et Auvergne - Rhône - Alpes, au cours des mois de mai et juin 2016.

Leur objectif : présenter les nouvelles mesures réglementaires introduites par le PAMA, les expliciter, recueillir et répondre aux questions afin de faciliter leur mise en œuvre.

La DDT de l'Allier sera co - organisatrice de la journée du 8 mars à Saint - Pourçain - sur - Sioule.

► Pour en savoir plus :  
[www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/centre-est-r83.html](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/centre-est-r83.html)

► Contact : [Nicolas.Merle@Cerema.fr](mailto:Nicolas.Merle@Cerema.fr)

**9 mars 2016**  
**La décentralisation du stationnement payant sur voirie en Europe :**  
**enseignements pour la mise en place de la réforme française (Paris)**

La réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur en France le 1<sup>er</sup> janvier 2018. De nombreux pays européens ont déjà mis en place une réforme semblable. Leurs retours d'expériences sont très précieux pour les collectivités territoriales françaises.

C'est dans ce cadre que le GART et la FNMS organisent conjointement une journée d'échanges entre les collectivités territoriales françaises, européennes, et les représentants des professionnels du stationnement en France et en Europe.

L'objectif de cette journée d'échanges est de présenter quelques retours d'expériences européens pour identifier concrètement les « bonnes pratiques » et les écueils à éviter pour la mise en place de la réforme française.

► Pour en savoir plus : [www.gart.org](http://www.gart.org)  
► Contacts : GART : Romain Cipolla ([romain.cipolla@gart.org](mailto:romain.cipolla@gart.org)) et Mounia Moudjed ([mounia.moudjed@gart.org](mailto:mounia.moudjed@gart.org))  
FNMS : Thierry Brusseau ([t.brusseau@fnms.fr](mailto:t.brusseau@fnms.fr)) et Édouard Lecomte ([e.lecomte@fnms.fr](mailto:e.lecomte@fnms.fr))

**10 mars 2016**  
**Réinventer Paris, innover dans la commande urbaine ? (Paris)**

Conférence - débat organisé par le **CGEDD**.  
Peut-on réinventer une ville comme l'indique **la consultation « Réinventer Paris »**, lancée par la ville de Paris fin 2014 ? Peut-on en outre réinventer la commande urbaine en sollicitant des offres financières et conceptuelles ? Tel est le défi proposé par Paris, qui conditionne la vente de 23 terrains de tailles diverses à des propositions soumises par des opérateurs / investisseurs / concepteurs dans le cadre d'un appel à projets dont les résultats seront connus début 2016.

► Pour en savoir plus :  
[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**16 mars 2016**  
**Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables (Paris)**

Chaque année, la rencontre nationale du club des villes et territoires cyclables propose d'échanger sur les politiques cyclables dans les collectivités. Cette année le thème « Nul n'est censé ignorer le vélo ! ».

► Pour en savoir plus :  
[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

**22 au 25 mars 2016**  
**Europe SITL (Semaine internationale du Transport et de la logistique) 2016 (Paris)**

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

**18 au 21 avril 2016**  
**TRA 2016 : ses solutions innovantes pour la mobilité de demain (Varsovie - Pologne)**

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

**27 au 29 avril 2016**  
**8<sup>e</sup> conférence sur les villes durables (Bilbao - Espagne)**

Thème : « Transformative Action: the potential for Europe ».

► Pour en savoir plus :  
[www.construction21.org](http://www.construction21.org)

**12 mai 2016**  
**Comment prendre en compte la diversité des usagers dans l'aménagement urbain ? (Lyon)**

Organisée dans le cadre de « Ville Accessible à Tous » et « ÉcoQuartiers », cette journée sera centrée sur la conception de la « ville ergonomique », permettant de mieux se repérer, se déplacer, accéder aux services. Comment intégrer très en amont la pluralité des publics et de leurs fragilités : enfants, seniors, personnes malvoyantes, malentendantes ou atteintes d'un trouble cognitif, personnes contraintes dans leurs déplacements (bagages, poussettes, béquilles, etc.) ?

Cette journée d'échanges réunira un vaste panel d'acteurs : architectes, urbanistes, aménageurs, maître d'ouvrage publics, experts de l'usage, bureaux d'études, services de l'État...

Les pré - inscriptions à cette journée gratuite se font à l'adresse : [vat@cerema.fr](mailto:vat@cerema.fr)

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

### 24 au 26 mai 2016

#### Conférence internationale sur le transport et la pollution de l'air (Lyon)

Cette conférence :

- traitera les aspects relatifs aux émissions de polluants des transports depuis l'émission jusqu'aux impacts sur la santé et l'environnement ainsi que sur l'économie et l'emploi ;
- permettra à tous les acteurs d'échanger sur l'utilisation des résultats des recherches et sur les futurs besoins (acquis marquants des projets, enjeux, réponses aux questions clés – sources, impact, voies d'amélioration).

► Pour en savoir plus :

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

### 31 mai au 2 juin 2016

#### Salon des maires (Paris)

Le Salon des Maires et des collectivités locales est le seul rendez-vous annuel national qui réunit tous les grands acteurs de la commande publique avec l'ensemble de leurs partenaires institutionnels ou spécialisés dans la gestion, les services, l'aménagement et le développement des villes, départements et régions de France.

► Pour en savoir plus :

[www.salondesmaires.com](http://www.salondesmaires.com)

### 14 au 16 juin 2016

#### Transport public 2016, Salon européen de la mobilité et interroute & ville (Paris)

► Pour en savoir plus :

[www.transportspublics-expo.com/fr](http://www.transportspublics-expo.com/fr)



## Glossaire

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

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

[Cerema Territoires et ville](#)

> Outils de diffusion > Les e-lettres > Transflash



Directeur  
de publication  
**Bernard  
LARROUTOUROU**

Directeur délégué  
de publication  
**Christian CURÉ**

Rédacteur en chef  
**Grégoire CARRIER**

N° ISSN 2102-5835

**Rédactrice en chef-adjointe : Malika ZEROUAL-CLÉMENT**

Cerema Territoires et ville - 04 72 74 59 23

### Correspondants locaux du Cerema



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

Contact : [transflash@cerema.fr](mailto: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).