

Territoires et ville

Transflash

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

SOMMAIRE

Chiffre du mois : 26

La faculté de sciences de Toulouse réalise son plan de mobilité

Lyon : des personnes en insertion sociale et professionnelle apprennent la mobilité grâce à un serious game « En route »

Le Bas-Rhin réserve 1 000 places au covoiturage

En Île-de-France, un nouveau service de covoiturage de proximité «Covoit'ici»

À Paris, l'association Carton Plein 75 réalise des déménagements à vélo

Le Nord-Pas-de-Calais identifie les vecteurs et les freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts

Strasbourg adopte l'abonnement unique !

Les feux tricolores, où en est-on ?

La circulation inter-files des deux-roues motorisés est expérimentée depuis le 1^{er} février 2016

Transmodel : une norme utile pour les autorités organisatrices de transport

Bibliographie

Agenda



DEEM : mieux connaître les émissions liées aux déplacements pour mieux les réduire !

Interview d'Agnès Descamps, Xavier Lepetit et Isabelle Reynaud

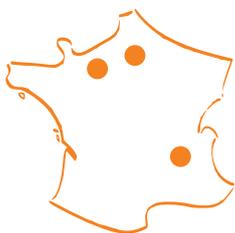
Agnès Descamps, chargée d'études Déplacements - Transports à l'Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois



Xavier Lepetit, chargé d'études Mobilités à l'Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole



Isabelle Reynaud, chargée d'études Déplacements à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise



Le DEEM est le Diagnostic Énergie Émission des Mobilités. Cette démarche proposée par l'Ademe, le Cerema et l'Ifsttar vise à estimer les impacts environnementaux de la mobilité quotidienne d'un territoire, en se fondant sur les caractéristiques recensées dans les Enquêtes Ménages standard Certu (Enquêtes Ménages Déplacements - EMD et apparentées).

L'objectif du DEEM est d'améliorer les politiques environnementales liées aux mobilités. Dans cet esprit, pour produire une information qui soit accessible et utilisable par tous les acteurs locaux et donner ainsi du sens à leurs actions, le développement méthodologique s'est co-construit avec des collectivités pilotes. Leurs retours d'expériences ont permis d'orienter la démarche. **Les utilisateurs du DEEM dans ces 3 collectivités pilotes témoignent.**

Dans les travaux que vous menez, à quoi vous ont servi les résultats produits par le DEEM ?

Agnès Descamps : Pour le moment, les données du DEEM ont été utilisées pour diffuser la connaissance, pour sensibiliser et pour évaluer.

Elles alimentent ainsi la plaquette de présentation des **principaux résultats** de l'enquête et les **états des lieux** des plans locaux d'urbanisme intercommunaux en cours d'élaboration dans le Grand Amiénois. Elles ont été exploitées pour **sensibiliser** les élus du territoire au lien entre l'urbanisme, les pratiques de déplacements et la consommation de carburant. En collaboration avec l'Ademe, elles nous ont permis de construire un modèle simple pour **évaluer** les impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) de différents scénarios du plan de déplacements urbains d'Amiens Métropole.

Xavier Lepetit : L'enrichissement de l'enquête ménages déplacements sur le grand territoire du Calvados avec les données DEEM a permis en premier lieu de compléter le dispositif d'observation territoriale avec de nouveaux indicateurs. Elles ont aussi servi à mieux faire **connaître** les conséquences de nos comportements de mobilité en termes d'émissions de GES. Nous avons ainsi réalisé une étude spécifique sur les consommations énergétiques et émissions des habitants du Calvados dont les résultats ont été partagés en 2015 lors d'une conférence intitulée « Les rendez-vous de l'Agence d'Urba au Pavillon ». Le pavillon étant un lieu dédié à **la pédagogie** en matière d'urbanisme et d'architecture en direction du grand public.

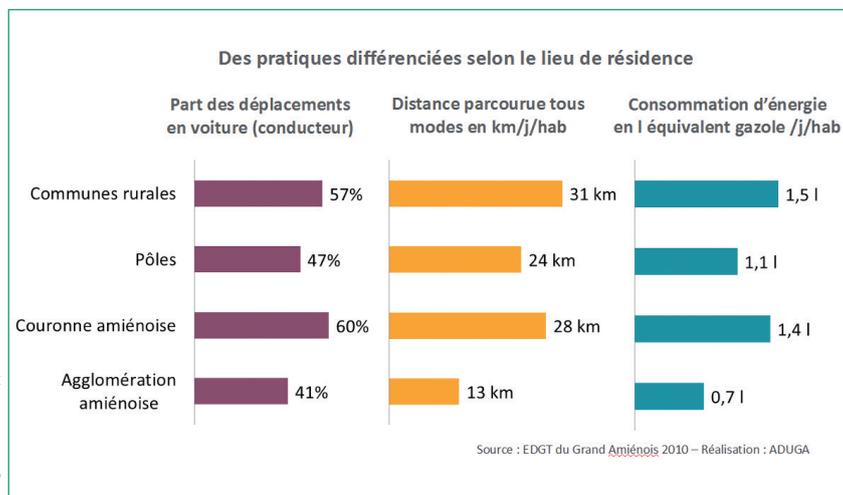
Les données DEEM ont également permis **d'évaluer** le coût socio-économique des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'élaboration du compte déplacements de l'agglomération caennaise. Elles ont aussi alimenté les diagnostics de territoire des **EPCI** membres de l'agence. Elles serviront demain à la révision des différentes démarches de planification (**SCoT, PDU**) en cours.

Isabelle Reynaud : Les données DEEM sont un outil précieux pour **mettre en évidence** et hiérarchiser les enjeux des politiques de mobilité au regard de leurs impacts environnementaux.

Elles sont en mesure d'enrichir **l'évaluation** environnementale des démarches de planification telles que le PDU ou le **PCEI**. Elles ont notamment permis d'établir des diagnostics quantifiés des émissions de polluants occasionnées par les déplacements des habitants de la région grenobloise et de les relier aux facteurs explicatifs de la mobilité (forme urbaine, démographie...). Il a ainsi été possible d'évaluer les impacts environnementaux de la mobilité des habitants selon leur territoire de résidence ou leur profil socio-économique.

Les principaux résultats des analyses DEEM ont été diffusés par l'intermédiaire d'un « Zoom EMD ». Ces publications, réalisées par le club des partenaires de l'EMD de la grande région grenobloise, sont **accessibles au grand public** sur le site de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise : www.aurg.org.

D'après vous, quels ont été les résultats les plus marquants ou intéressants sur votre territoire ?



Agnès Descamps : Le croisement des données du DEEM avec la typologie des communes définie dans le schéma de cohérence territoriale donne des résultats intéressants. Par exemple, pour réaliser l'ensemble de ses activités quotidiennes, un habitant d'une commune rurale parcourt, en moyenne, 31 km par jour et consomme l'équivalent d'1,5 l de gazole, alors qu'un habitant d'un pôle ou de l'agglomération amiénoise parcourt des distances nettement plus courtes et consomme moins de carburant (jusqu'à deux fois moins). Ces résultats sont particulièrement utiles pour expliquer aux élus que leurs choix de localisation des futures zones d'habitat auront des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre, les consommations de carburant et les budgets transport des futurs habitants.

Xavier Lepetit : Pour nous, le résultat le plus marquant a été de chiffrer les conséquences environnementales de la forte périurbanisation du territoire et de montrer l'impact de la déconnexion des lieux d'habitat par rapport aux lieux d'emplois et de vie quotidienne centrés sur l'agglomération. Aujourd'hui, un habitant du cœur métropolitain caennais émet deux fois moins de gaz à effet de serre par jour qu'un résident périurbain.

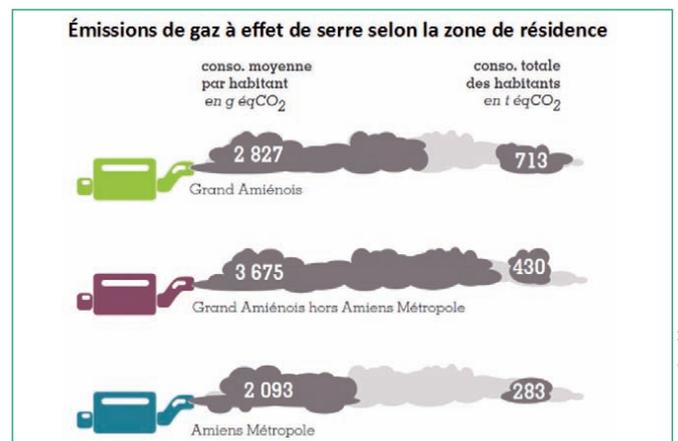
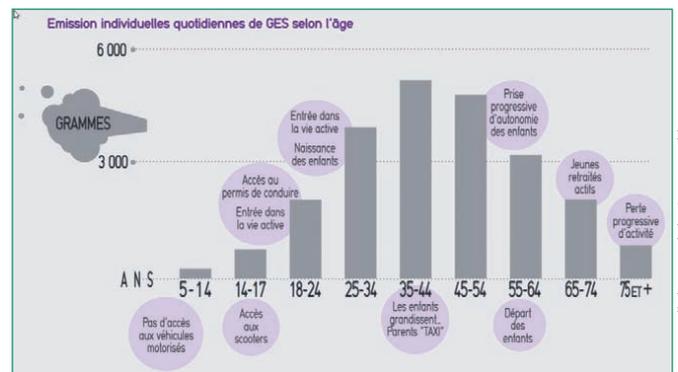
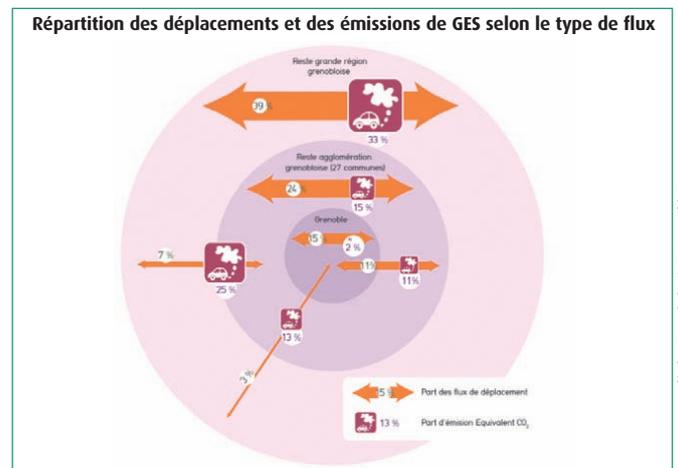
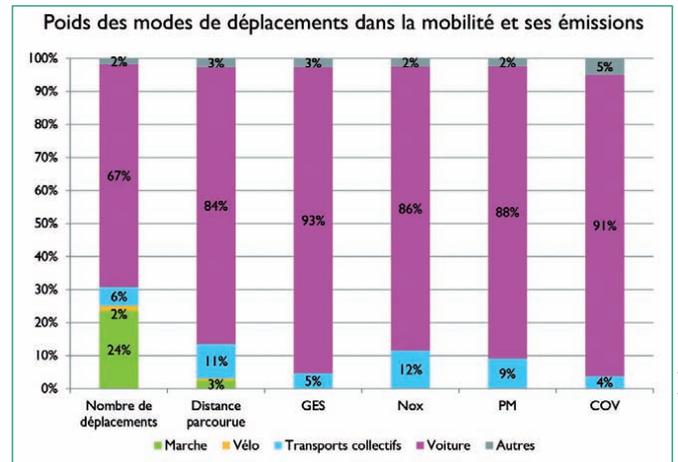
Les données DEEM ont également mis en exergue le poids considérable de l'automobile dans le système de mobilité, notamment au regard des émissions de polluants. L'automobile est à l'origine de 93 % des émissions de gaz à effet de serre, pour 67 % des déplacements des résidents du Calvados.

Isabelle Reynaud : Deux constats sont apparus particulièrement marquants et viennent directement interroger les politiques d'aménagement du territoire et les politiques de mobilité. Le premier constat concerne la contribution aux émissions de polluants des flux d'échanges entre la métropole grenobloise et les territoires périurbains. Si ceux-ci représentent seulement 10 % des déplacements, ils concourent pour 40 % aux émissions de polluants générées par la mobilité quotidienne des habitants. Ce type de flux est désormais identifié comme une cible privilégiée pour une politique offensive de report modal.

Le deuxième constat est sociologique. Il est apparu que, malgré l'évolution de l'image de la voiture auprès des jeunes générations, il se produisait toujours un basculement dans les comportements à l'âge de 18 ans. La distance moyenne quotidienne parcourue augmente alors de 6 %, tandis que les émissions de polluants sont multipliées par 2,7, du fait du changement de mode de transport. Cela nous a montré que la sensibilisation des jeunes, au moment de la prise progressive de l'autonomie, demeure un enjeu important.

De votre point de vue, comment les acteurs locaux ont accueilli ces résultats ?

Agnès Descamps : L'appropriation des résultats n'est pas aisée. Les notions d'émissions de gaz à effet de serre en grammes-équivalent CO₂, de consommation en gramme-équivalent pétrole sont difficiles à appréhender pour le technicien comme pour l' élu. La conversion des résultats du DEEM en « litre-équivalent gazole » ou « coût de carburant en euros » permet de rendre ces résultats plus compréhensibles et appropriables. La plupart des résultats sont des moyennes qui ne reflètent pas la réalité des pratiques des habitants mais qui ont un intérêt pour comparer des territoires entre eux.



EDGT du Grand Amiénois 2010



Comparaison des déplacements de moins de 1 km faits à pied et en voiture dans le Calvados

Xavier Lepetit : La diffusion des résultats au cours d'une conférence grand public nous a obligé à un effort de pédagogie et d'explicitation des résultats, qui a du coup bénéficié à nos études et publications à destination des acteurs locaux. Cet effort de pédagogie a été d'autant plus nécessaire qu'il n'y avait pas de véritables attentes vis-à-vis de ces problématiques. Utiliser des indicateurs d'impacts rend plus « concrètes » ces données. Ainsi la monétarisation des coûts externes (notamment liés à la santé) engendrés par les transports à partir des données DEEM a permis de mieux sensibiliser les élus aux enjeux environnementaux et de santé publique.

Pour accéder à l'étude :

www.auceme.fr/web/publications/OpenData/fichiers/151124_DEEM.pdf

Isabelle Reynaud : Les analyses ont suscité un fort intérêt dans les démarches d'évaluation environnementale des documents de planification. Au préalable, un important travail d'analyse et de vulgarisation a été mené, puis partagé au sein du club des partenaires de l'EMD, pour rendre ces résultats appropriables. Ils ont également été croisés avec les analyses menées par l'Observatoire Régional de la Qualité de l'Air, afin de mettre en évidence les complémentarités entre les outils et la convergence des résultats.

Comment est née la démarche DEEM ?

Le DEEM (Diagnostic Energie Emission des Mobilités) est une démarche multi partenariale associant l'Ademe, le Cerema et l'Ifsttar. À l'origine, le pari méthodologique de relier les comportements individuels de mobilités, mesurés via les Enquêtes Ménages Déplacements, aux impacts environnementaux associés, vient du monde de la recherche. Les premières expérimentations menées par l'IRT (ancêtre de l'Ifsttar) datent de la fin des années 70. Aujourd'hui, le diagnostic opérationnel qui est proposé vise à aider les collectivités dans l'évaluation de leur politiques de mobilité et d'aménagements (PDU, SCot, PLUi, PCET...). Pour en arriver là, la méthodologie, côté recherche, a évolué en intégrant d'abord les questions énergétiques (la décennie 70 correspond aux premiers chocs pétroliers) puis les questions de qualité de l'air dans les années 90 à l'Inrets et enfin les enjeux de réchauffement climatique dans la première décennie 2000 en associant le Cete Nord-Picardie¹ pour revisiter le cas Lillois. Par la suite, une phase d'expérimentation et de standardisation impliquant notamment trois territoires pilotes ont permis d'aboutir à la démarche actuelle.

En quoi consiste cette démarche ?

Le DEEM permet deux niveaux d'analyses différents : le « DEEM résident » qui concerne la mobilité des habitants d'un territoire y compris leur mobilité hors périmètre d'étude et le « DEEM territoire », qui touche l'ensemble des déplacements, voyageurs comme marchandises sur un périmètre d'étude. Pour l'ensemble de ces mobilités, le DEEM permet de réaliser le bilan le plus précis possible des consommations énergétiques et des émissions de polluants liées à l'ensemble de ces mobilités. Afin de réduire les impacts environnementaux des transports, il faut comprendre la mobilité dans son ensemble : qui se déplace ? avec qui (accompagnement / partage...) ? pour quoi faire ? comment ?... La mobilité ne peut se résumer à des trafics ou des flux de personnes ou de marchandises qu'il faudrait réguler pour atteindre des niveaux souhaitables en termes d'impacts sanitaires. C'est dans cette logique que depuis 2014, le Cerema Nord-Picardie enrichit systématiquement toutes les Enquêtes Ménages standard Certu (EMD, EDGT, EDVM) des données DEEM selon une même méthode. L'objectif du DEEM est, d'autre part, d'améliorer les politiques environnementales liées aux mobilités. Il est donc important de travailler à produire une information qui soit accessible et utilisable par tous les acteurs locaux et de donner ainsi du sens à leurs actions. Pour ce faire, le développement méthodologique s'est co-construit avec des collectivités pilotes. Leurs retours d'expériences ont permis d'orienter la démarche.

Où en êtes-vous aujourd'hui et quelles sont les prochaines étapes ?

Aujourd'hui, le « DEEM résident » fonctionne bien et le Cerema Nord-Picardie a déjà enrichi plus de 14 enquêtes ménages déplacements sur les deux dernières années. Une journée nationale d'échanges, organisée par l'Ademe, le Cerema et l'Ifsttar a eu lieu en septembre 2015 et de nouveaux territoires se mettent à exploiter ces données. L'année qui vient va d'abord être consacrée aux retours d'expériences afin de voir si des besoins spécifiques émergent notamment en termes d'analyse. La base de données ainsi constituée devrait d'ici environ deux ans pouvoir éclairer les débats actuels sur des questions de formes urbaines, de technologies et d'offres de transports en s'appuyant sur des chiffres fiables et standardisés. A moyen terme, nous allons poursuivre les travaux commencés sur le transport de marchandises.

Comment doivent s'y prendre les collectivités qui s'intéressent à la démarche ?

La démarche DEEM repose sur les enquêtes ménages standard Certu. Les données DEEM sont incluses, par le Cerema Nord-Picardie, dans les enquêtes récentes (depuis 2013), en cours ou à venir. Leurs maîtres d'ouvrage reçoivent automatiquement les estimations DEEM dans les fichiers d'enquêtes qui leur sont livrés ainsi qu'une exploitation standard de celles-ci. Par la suite, les collectivités peuvent envisager des analyses complémentaires selon leurs propres besoins.

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

● **Contacts Cerema :** Damien.Verry@Cerema.fr - Fabrice.Hasiak@Cerema.fr

● **Contacts Ifsttar :** Laurent.Hivert@ifsttar.fr – porteur du programme de recherche Betti² (bilans environnementaux transports dans les territoires intégrés, Ifsttar pour l'Ademe, 2011 - 2015)

¹ Devenu aujourd'hui le Cerema Nord-Picardie.

² Accéder au rapport de recherche Betti par le site de l'Ifsttar (chercher « betti »).



Le chiffre du mois : 26

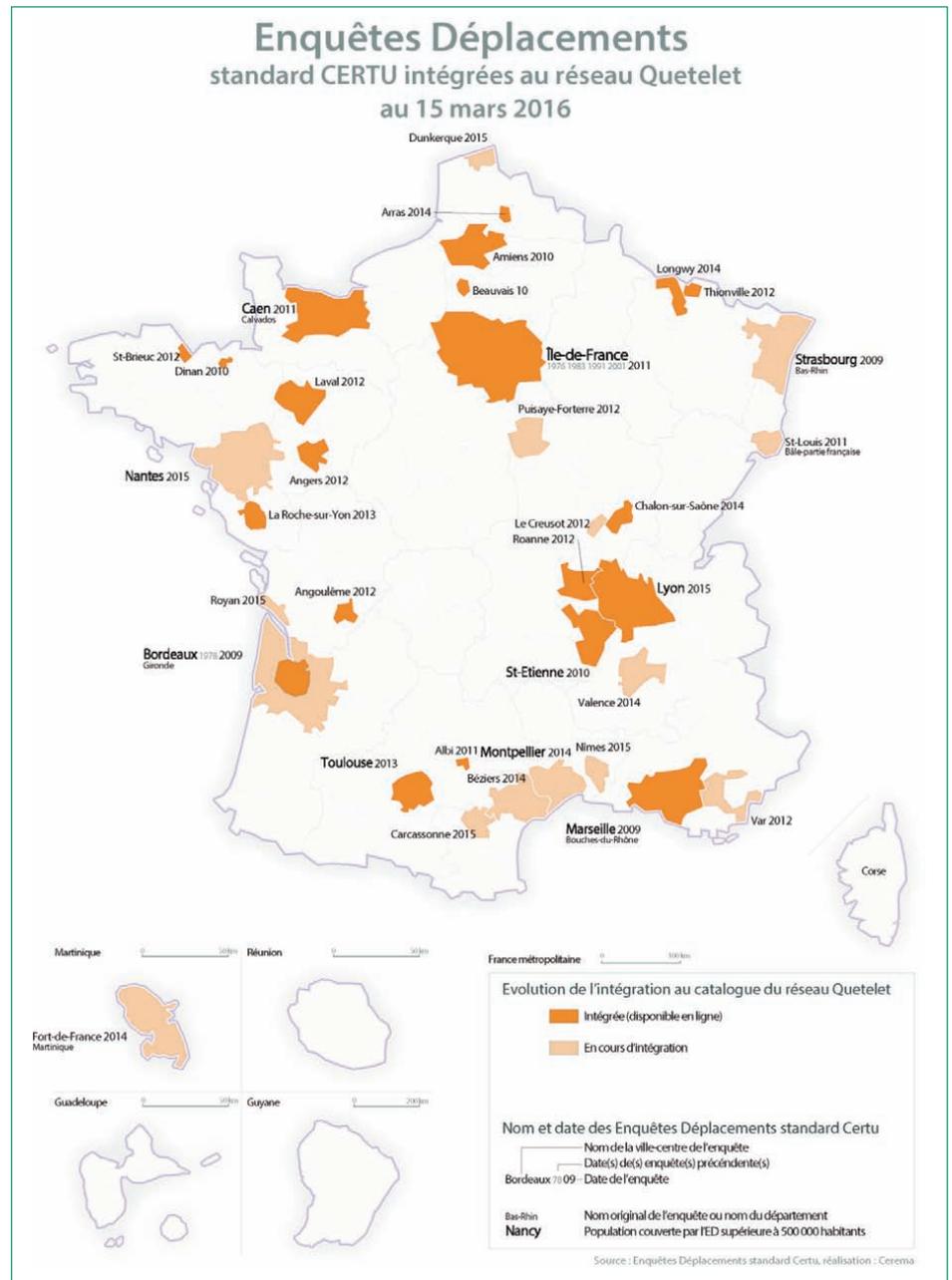
“ C’est le nombre d’enquêtes ménages-déplacements déjà accessibles aux chercheurs sur le réseau Quetelet, le portail français d’accès aux données pour les sciences humaines et sociales. ”

Ce chiffre inclut les 5 Enquêtes Globales Transport (EGT) franciliennes réalisées depuis 1976, deux enquêtes ménages-déplacements bordelaises datant de 1978 et 2009 et 19 enquêtes récentes, reformattées selon un format de fichiers commun qui facilite leur utilisation en comparaison (voir la carte). 15 enquêtes supplémentaires sont en cours d’intégration.

Les fichiers sont fournis sur demande aux chercheurs par l’Adisp³, après signature d’un engagement individuel, spécifique à chaque projet de recherche. Les utilisations commerciales et à des fins d’enseignement sont exclues.

Cette ouverture aux chercheurs n’aurait pas été possible sans l’autorisation des maîtres d’ouvrage, propriétaires des données. Celle-ci est encore en suspens pour une petite quinzaine d’enquêtes. Les nouvelles enquêtes, en cours et à venir, enrichiront le catalogue au fur et à mesure.

Il appartient maintenant au monde de la recherche de s’emparer de cette nouvelle possibilité. Les maîtres d’ouvrage seront informés annuellement de l’utilisation qui est faite de leurs données.



● **Contacts :** Julie.Pelata@Cerema.fr - Mathieu.Raubaud@Cerema.fr - diffusion.adisp@ens.fr

+ **Pour en savoir plus :** www.cmh.ens.fr/greco/serie_emd.php

³ Adisp : Archive de données issues de la statistique publique. Cet organisme placé au CNRS, au sein du Centre Maurice Halbwachs, assure le suivi des demandes et la mise à disposition des fichiers.

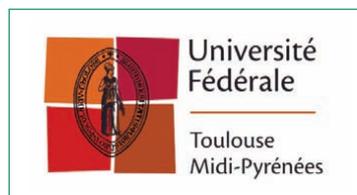


En direct des territoires

La faculté de sciences de Toulouse réalise son plan de mobilité



Dans le cadre du Plan de Déplacement - Mobilité Universitaire (PDMU) de l'Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées, les étudiants ont bénéficié, à la rentrée 2015, des premières actions axées sur l'information et la communication: un «village de l'écomobilité» organisé avec des partenaires «mobilité» et de prévention:



- ▶ informations et jeux concours (SNCF et TER);
- ▶ présentation de vélos électriques et du «vélo smoothie»;
- ▶ animation d'un stand participatif de réparation de vélos (le ZINC⁴);
- ▶ crash test de la Sécurité Routière;
- ▶ distribution du «guide de prévention des risques de la nuit» par l'association «Toulouse Nocturne».



La démarche plus globale Toulouse Éco-Campus dans laquelle s'inscrit ce PDMU, vise à améliorer la qualité environnementale du campus pilote de Rangueil. Elle est élaborée en partenariat avec l'Université III Paul Sabatier (Rangueil), Toulouse Métropole, la Caisse des Dépôts et Consignations et le Rectorat.

Ce plan, débuté en 2014 se concentre sur le périmètre du complexe scientifique de Rangueil qui regroupe: 7 établissements institutionnels répartis sur près de 100 hectares au sud-est de Toulouse, 5 500 employés et plus de 31 000 étudiants.

Trois publics cibles ont été identifiés et enquêtés: le personnel, les étudiants et les visiteurs (dont livreurs) pour bâtir un plan d'action à déployer jusqu'en 2019.

➕ **Pour en savoir plus:** www.univ-toulouse.fr

● **Contact:** Christophe.Sonnendrucker@univ-toulouse.fr - 05 61 14 80 25

● **Correspondant local du Cerema:** Julien.Philipot@Cerema.fr

⁴ Association étudiante de l'Université Toulouse III, Paul Sabatier.

Lyon : des personnes en insertion sociale et professionnelle apprennent la mobilité grâce à un serious game ⁵ « En route »



L'équipe de la « Ville lisible » (projet de recherche réunissant l'Institut de [la ville en mouvement](#) (IVM), la Métropole de Lyon et [l'association Uni-Est](#) propose un outil d'apprentissage ludique à la mobilité : le serious game « En route ».

L'équipe a identifié trois types de freins à l'apprentissage ou de besoins d'apprentissage de la mobilité chez les personnes en insertion sociale et professionnelle : l'habileté cognitive (aptitude à se servir d'un automate), les savoirs procéduraux (apprendre à apprendre) et la gestion des émotions. Le jeu « En route » répond ainsi à ces besoins non satisfaits par les outils classiques de formation à la mobilité.

Le joueur, après avoir défini son profil (à l'aide d'un questionnaire à choix multiples), effectue différentes missions et parcourt ainsi la ville. Il se trouve confronté à divers éléments caractéristiques de la mobilité : les aléas d'un parcours, les normes implicites (économiques, de comportement...). Le joueur s'appuie sur son expérience afin de s'adapter à des situations différentes et travaille ainsi sur ses propres ressources.

Ce *serious game* sera proposé à des structures d'insertion sociale et professionnelle, qui pourront proposer à des volontaires identifiés d'utiliser « En route » en groupe. Le jeu pourra se poursuivre par l'accompagnement vers d'autres actions, par exemple un parcours « découverte » en situation réelle. Uni-Est participera au déploiement du jeu en accompagnant les structures d'insertion sociale et professionnelle du territoire lyonnais qui en ont manifesté l'intérêt.



© Dowino

- **Pilotes :** l'équipe « Ville lisible » : Métropole de Lyon, Institut de la ville en mouvement, Uni-Est
- **Partenaires :** PSA – Ubisoft. **Réalisation :** Dowino. **Référent technique :** aderrien@grandlyon.com
- **Correspondante locale du Cerema :** Sandira.Saniel@Cerema.fr

Le Bas-Rhin réserve 1 000 places au covoiturage



Le Conseil Départemental du Bas-Rhin a achevé en janvier 2016 les travaux d'aménagement d'une aire de covoiturage à **Rountzenheim**, à proximité de l'échangeur de l'A35.

Dotée d'une capacité de **49 places**, cette nouvelle aire a été financée par le **Conseil Départemental** du Bas-Rhin (travaux d'aménagement, équipements, signalisation) et par la **commune de Rountzenheim** (accès, éclairage).

Désormais, le Bas-Rhin met à la disposition de ses habitants et de ses visiteurs plus de **1 000 places réservées au covoiturage et réparties sur 82 aires** !

Cette dynamique a été impulsée par le schéma départemental des aires de covoiturage adopté en juin 2013. En 2 ans et demi, ce schéma a favorisé la création de plus de 750 places de covoiturage sur près de 50 aires (aménagées ou étendues par le Conseil Départemental du Bas-Rhin ou officialisées en partenariat avec des communes ou supermarchés sur des parkings existants).

La localisation de l'ensemble des aires de covoiturage est accessible depuis le site www.covoiturage67-68.fr, qui permet également de mettre en relation conducteurs et passagers désirant covoiturer pour des trajets domicile/travail ou domicile/étude sur le territoire.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.bas-rhin.fr
- **Contact :** cecile.lanza@bas-rhin.fr
- **Correspondant local du Cerema :** Samuel.Lab@Cerema.fr



© Conseil Départemental du Bas-Rhin

⁵ Serious game : jeu sérieux (de l'anglais *serious game* : *serious*, « sérieux » et *game*, « jeu ») est un logiciel qui combine une intention « sérieuse » — de type pédagogique, informative, communicationnelle, marketing, idéologique ou d'entraînement — avec des ressorts ludiques. De manière synthétique, un jeu sérieux englobe tous les jeux vidéo qui s'écartent du seul divertissement (source : [Wikipedia](https://fr.wikipedia.org/wiki/Serious_game)).

En Île-de-France, un nouveau service de covoiturage de proximité « Covoit'ici »



Depuis le début de l'année, plusieurs stations Covoit'ici ont été installées dans les Yvelines et dans le Val d'Oise, aux frais des collectivités, afin de développer l'offre de covoiturage courtes distances.

Ces stations sont équipées d'une borne et d'un panneau lumineux faciles d'accès et visibles.

L'utilisateur voulant covoiturer se présente à la borne, s'identifie (ou crée un compte si ce n'est pas déjà fait) et indique sa destination. La borne lui fournit en retour : le temps d'attente estimé⁶ et le prix du voyage (12 centimes d'euros au kilomètre, auxquels il faut rajouter 1,99 euro de frais fixe les mois où le service est utilisé). Il peut ensuite valider, payer et récupérer son ticket.



La borne communique au panneau d'affichage la destination de l'utilisateur afin d'informer les conducteurs de la présence d'une demande de covoiturage.

N'importe quel conducteur peut alors s'arrêter et amener la personne à sa destination. En contrepartie, il obtient le ticket récupéré à la borne par le passager, lui permettant ainsi de recevoir une indemnisation sur le site Covoit'ici (en créant un compte sur internet).

Le covoiturage de proximité (cf. [Transflash de septembre 2015](#)) prend un nouveau tournant avec ce projet qui commence à susciter l'intérêt d'entreprises privées voulant développer le service de covoiturage sur leur secteur d'activité. Plus largement, chaque borne installée contribue à un service public de covoiturage.

- **Contacts :** <https://covoitici.fr/> - <http://www.ecov.fr/contact@ecov.fr>
Thomas Matagne et Arnaud Bouffard - <https://covoitici.fr/> - <http://www.ecov.fr/>
- **Correspondant local du Cerema :** Emmanuel.Dansaut@Cerema.fr

⁶ Ce temps d'attente est estimé aux cas par cas en fonction des statistiques de circulation (voirie concernée, du jour et de l'heure...).

À Paris, l'association *Carton Plein 75* réalise des déménagements à vélo



À Paris intra-muros et quelques villes de banlieue, l'association *Carton Plein 75* réalise des déménagements à vélo, pour une distance de moins de 10 km entre l'ancien et le nouveau logement.

Pour transporter les meubles sans risques, l'association dispose d'un plateau accroché à l'arrière d'un vélo. L'ensemble peut supporter jusqu'à 300 kilos de meubles et bagages divers.

De plus, l'association basée dans les 14^e et 18^e arrondissements de Paris livre⁷ avec des vélos électriques, aux parisiens qui déménagent, des cartons collectés auprès de professionnels après leur installation. Ces cartons sont au préalable triés et reconditionnés.

L'association *Carton Plein 75* réussit à faire du déménagement une action solidaire, économique et écologique.

⊕ **Pour en savoir plus :** <http://cartonplein.weebly.com/>

● **Contact :** bonjour@cartonplein.org

● **Correspondant local du Cerema :** Emmanuel.Dansaut@Cerema.fr

Le Nord-Pas-de-Calais identifie les vecteurs et les freins d'une logistique plus durable dans les circuits courts



La durabilité de la logistique des circuits courts fait débat et les formes collectives d'organisation des activités de transport sont perçues comme une solution « de bon sens » pour améliorer leur bilan économique et environnemental. Mais dans quelle mesure améliorent-elles (réellement) la performance des circuits courts ? Dans le secteur alimentaire en particulier, à qui pourrait ou devrait profiter cette meilleure performance ? Aux agriculteurs ? À la collectivité ? Les producteurs sont-ils en outre prêts à adopter ce type de solutions ?

Telles sont certaines des questions auxquelles l'IFSTTAR, la Chambre Régionale d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais et le Cerema Nord-Picardie ont choisi de répondre dans le cadre d'un partenariat de recherche financé par la Région Nord-Pas-de-Calais.

Deux hypothèses fondent ce travail :

- ▶ Les circuits courts de proximité sont générateurs d'importants coûts liés au transport, qu'il est possible de réduire grâce à des organisations logistiques alternatives. Tester cette hypothèse a nécessité la création d'un outil de calcul capable d'évaluer la performance des organisations logistiques des circuits courts alimentaires. La performance est approchée selon les points de vue respectifs de l'exploitant agricole et de la collectivité. Cet outil permet également de quantifier les coûts économiques et environnementaux de diverses formes d'organisation logistique et de les comparer.
- ▶ Les solutions, en particulier collaboratives, permettent la réduction de l'ensemble des coûts logistiques, n'émergent pas spontanément. Par ailleurs, les acteurs sont peu enclins à les adopter.

Des investigations poussées ont été conduites auprès de 79 agriculteurs de la région Nord-Pas-de-Calais, pour connaître leur niveau de satisfaction quant à leur organisation logistique et leur propension à la modifier. Si l'enquête révèle un faible consentement à mettre en place des solutions collaboratives (partage d'un véhicule ou mutualisation des flux par exemple), elle identifie cependant certains vecteurs pouvant la faciliter telle que la contribution à des réseaux professionnels ou à des dynamiques territoriales.

L'un des enjeux majeurs de la durabilité des circuits courts de proximité implique la sensibilisation des producteurs et des collectivités aux coûts logistiques afin de faire émerger des systèmes collaboratifs optimisés.

● **Contact Cerema Nord-Picardie :** Ludovic.Vaillant@Cerema.fr

● **Correspondante locale du Cerema :** Nathalie.Pitaval@Cerema.fr

⁷ Forfait de 4 h sans manutention (le transport à vélo seul) = 160 euros avec deux personnes (1 encadrant et une personne en réinsertion).
Forfait de 4 h avec manutention (descente des cartons, meubles) = 250 euros.

Strasbourg adopte l'abonnement unique !



À Strasbourg, les pratiques d'intermodalité évoluent. La Région Alsace et l'Eurométropole sont parvenues à s'entendre pour une intégration tarifaire entre leurs deux réseaux. Dès l'automne 2016, les abonnés du réseau urbain CTS⁸ pourront ainsi accéder sans surcoût aux TER pour des déplacements internes à l'Eurométropole.

L'avancée est notable car si des titres de transports intermodaux existaient déjà, c'était avec un surcoût par rapport à un titre de transport unique.

Cette nouvelle offre sera uniquement réservée aux abonnés habitant l'Eurométropole, sur présentation d'un justificatif. Les bénéficiaires pourront alors voyager avec leur abonnement via les 14 gares SNCF présentes sur l'Eurométropole, tout en bénéficiant de dessertes cadencées et de temps de parcours optimisés.

Pour parvenir à cet accord, une compensation financière devra être versée par l'Eurométropole à la Région pour combler une partie du manque à gagner. Le montant de la compensation a été évalué à quelque 1,2 million d'euros/an. En tenant compte des nouvelles recettes perçues, cette charge serait ramenée à 790 000 €/an.

Cette avancée était particulièrement attendue par les habitants de première et deuxième couronne, car l'accès au TER sans supplément tarifaire va leur permettre d'améliorer sensiblement leurs temps de trajet.

- **Contact :** Eurométropole de Strasbourg - [Bruno.Jansem@strasbourg.eu](mailto: Bruno.Jansem@strasbourg.eu)
- **Correspondant local du Cerema :** [Samuel.Lab@Cerema.fr](mailto: Samuel.Lab@Cerema.fr)



© P. Bagnier / Eurométropole de Strasbourg

Erratum

Dans Transflash de février 2016, pour l'article intitulé : « Grenoble Alpes Métropole expérimente un nouveau marquage dans les zones 30 ».

Une erreur s'est glissée dans le titre qu'il fallait lire : « **Grenoble Alpes Métropole expérimente un nouveau marquage 50 dans chacune de ses communes qui ont choisi d'être une unique zone 30** »

Afin d'être plus précis :

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 par un marquage expérimental prescriptif « 50 » inscrit dans une ellipse. Pour signaler le retour en zone 30 à partir de ces axes, afin de libérer l'espace public des panneaux de signalisation qui peuvent faire obstacle aux cheminements piétons, « 30 » sera marqué au sol dans une ellipse conformément à l'arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives.

⊕ Lire l'article complet sur : www.territoires-ville.cerema.fr

⁸ Compagnie des Transports Strasbourgeois.



Zoom sur

Les feux tricolores, où en est-on ?

De leur rôle natif qui permettait aux piétons et aux véhicules de traverser des axes fréquentés, les feux sont devenus au cours du temps un moyen de réguler les flux.

Des premiers feux en 1868 à nos jours

Le premier feu était muni d'une source lumineuse alimentée au gaz et de deux bras articulés actionnés par un policier pour permettre aux piétons de traverser une chaussée. Une explosion liée à une fuite de gaz a mis fin à son utilisation.



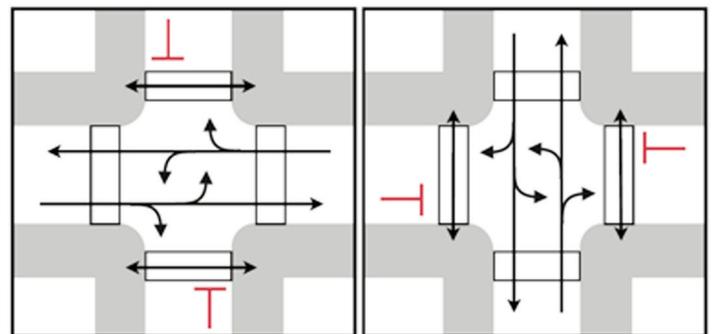
Dans les années 1900, un policier posté au centre de l'intersection (ou dans une tourelle de vigie) régulaient la circulation des carrefours encombrés. À Paris, en 1912, un kiosque muni d'un système lumineux a été installé mais ce dispositif qui attirait les badauds fut très vite abandonné.

Les premiers feux lumineux électriques, d'abord bicolores à Salt-Lake City en 1912, puis tricolores à Detroit en 1920, ont été mis au point par des policiers. Le modèle tricolore s'est imposé comme standard en 1931.

Dès 1920 des automates pilotent des feux à New-York. L'automatisation sans cesse croissante va permettre d'adapter les durées de vert et de rouge aux variations du trafic. Avec l'arrivée de l'électronique

dans les années 50, puis des premiers systèmes de régulation du trafic dans les années 1970 en enfin des microprocesseurs dans les années 80, les feux peuvent désormais réguler les flux.

Aujourd'hui, la France compte environ 30 000 carrefours à feux (5 à 12 carrefours à feux pour 10 000 habitants). Leur nombre augmente sensiblement encore aujourd'hui dans la plupart des grandes agglomérations notamment lors de la création de lignes de tramways ou de BHNS.

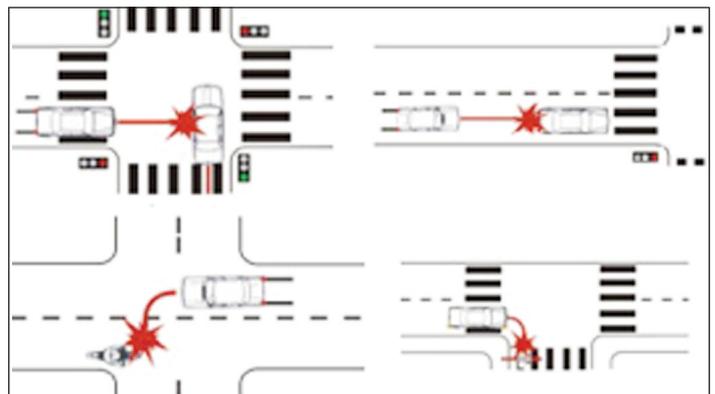


Phasage habituel d'un carrefour en croix

Et la sécurité ?

Beaucoup d'utilisateurs perçoivent les feux comme des équipements de sécurité, mais l'étude des accidents remet en cause ce sentiment général. En effet, 14 % des accidents en France surviennent en carrefour à feux : 10 000 accidents par an, 1 500 blessés hospitalisés, et environ 150 tués.

Contrairement aux idées reçues, un usager a franchi le feu au rouge dans un tiers des cas seulement. Dans les autres situations d'accidents, on retrouve de manière prédominante les accidents avec véhicules effectuant un mouvement tournant, les accidents avec piétons, ainsi que les chocs arrière - spécifiques aux carrefours à feux (10 à 15 % des accidents). En ville, le franchissement involontaire de rouge est notamment dû au fait que la perception des couleurs est limitée à 30° autour de l'axe visuel et que tout événement qui détourne le regard d'un usager rend le feu non perceptible.



Principales configurations d'accidents en carrefour à feux

Des feux oui mais partout...

L'implantation de feux doit être réservée aux seules intersections qui le justifient. En effet, les feux nécessitent une maintenance performante et durable qui n'est pas toujours compatible avec les budgets des collectivités. La priorité à droite doit être privilégiée en premier lieu car elle favorise le débouché des voies à faible trafic sur les voies à plus fort trafic et contribue également à une réduction des vitesses.

Si la priorité à droite ne donne pas satisfaction, on envisage le giratoire, comme l'a expérimenté Nantes depuis de nombreuses années.

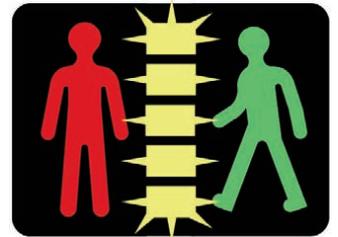
Enfin si ces deux solutions ne conviennent pas, on envisage les feux tricolores.

Perspectives

Nos villes évoluent : la généralisation des zones 30 et la réduction de trafic dans les centres-villes permettent d'envisager le retour de la priorité à droite.

La réglementation s'adapte également aux besoins des usagers :

- ▶ extension des possibilités données aux villes d'autoriser le franchissement du rouge par les cyclistes qui doivent néanmoins céder le passage aux autres usagers ;
- ▶ passages piétons intelligents qui s'allument uniquement lorsqu'un piéton est détecté (expérimentation de la métropole de Toulouse - [Transflash de février 2016](#)).



Le fonctionnement des feux pourra s'adapter au nombre de piétons en approche, à leur vitesse de marche, etc. grâce aux progrès des capteurs. Les communications infrastructures/véhicules, véhicules/véhicules et l'arrivée des véhicules « autonomes » auront indéniablement des impacts forts sur le fonctionnement des intersections.

● **Contact Cerema :** Christophe.Damas@Cerema.fr

La circulation inter-files des deux-roues motorisés est expérimentée depuis le 1^{er} février 2016

La circulation inter-files consiste à circuler à deux-roues ou trois-roues motorisés entre les files de véhicules à l'arrêt ou roulant à vitesse réduite dans un trafic congestionné. Aujourd'hui, bien que massivement pratiquée, elle n'est pas autorisée par le code de la route. Afin de sécuriser cette pratique, la circulation inter-files est expérimentée pour une durée de 4 ans sur les axes de circulation à caractéristiques autoroutières de 11 départements particulièrement embouteillés.



Les règles de la circulation inter-files se trouvent sur le site internet de la [sécurité routière](#).

Afin de déterminer les bénéfices et les risques de la circulation inter-files, la Délégation à la Sécurité et la Circulation Routière (DSCR) a chargé le Cerema de procéder à une évaluation du dispositif en termes de sécurité routière, de respect des règles et d'acceptabilité par les différentes catégories d'usagers motorisés. À la fin de l'expérimentation, ces éléments aideront la DSCR à décider du devenir de la circulation inter-files sur le territoire national.

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

● **Contact Cerema :** Marc.Lanfranchi@Cerema.fr

Transmodel : une norme utile pour les autorités organisatrices de transport

Transmodel - norme EN 12896 (ou Modèle de Données Européen de référence pour les opérations de Transport Public) définit le modèle conceptuel de base de données (MCD) permettant de réaliser le système central d'information d'un système de transport.

Cette norme propose une structure de référence pour organiser une base de données unique dans laquelle se trouvent toutes les données utiles au transporteur.

Elle peut être utilisée partiellement, complétée ou adaptée afin de :

- définir une base de données qui constitue le cœur du système informatique, à laquelle seront reliées des applications soit directement, soit par l'intermédiaire d'interfaces ;
- permettre la génération des messages d'échange, particulièrement lors de la mise en place des interfaces entre différents systèmes informatiques.

Transmodel forme une suite de standards avec les normes d'interface NeTex (échange de données d'offre théorique) et SIRI (échange de données temps réel) et facilite l'interopérabilité des systèmes⁹.

Dans le cadre de la révision de la norme Transmodel, il a été décidé de la scinder en 8 parties et d'étendre les domaines fonctionnels traités, afin d'assurer une totale cohérence avec NeTex et SIRI. Ces nouveaux éléments intégrés à Transmodel sont par exemple :

- une représentation spatiale détaillée des arrêts ;
- des concepts¹⁰ liés à l'accessibilité ;
- un modèle des équipements¹¹ de transport public¹² ainsi que certains aspects¹³ du mode ferré longue distance ;
- un modèle pour le transport à la demande.

Sur les 8 parties prévues pour Transmodel révisé, les 3 premières parties viennent d'être publiées. Elles concernent :

- la partie 1 : les concepts communs, partagés par l'ensemble des domaines fonctionnels ;
- la partie 2 : les éléments spatiaux qui permettent de représenter la topologie du réseau de transport en commun ;
- la partie 3 : les composants temporels, tels que les courses, les horaires et les services voiture.

Cette nouvelle version de Transmodel est en cours d'intégration à la norme GDF (Geographic Data Files - ISO 14825) qui modélise la voirie et constitue la base de la cartographie pour les navigateurs embarqués.

⊕ **Pour en savoir plus :** www.transmodel-cen.eu (en anglais) et www.billetique.fr

● **Contact :** **Kasia Bouree**, consultante, intervient en tant qu'experte au sein des organisations de normalisation nationale (AFNOR), et internationales (CEN et ISO), dans le domaine des transports publics

● **Contact Cerema :** Isabelle.Talabar@Cerema.fr

⁹ C'est-à-dire l'échange aisé de données entre applications.

¹⁰ Ce sont des concepts qui permettent d'exprimer l'accessibilité, soit en termes de pertinence pour les BESOINS D'UTILISATEUR spécifiques, soit en terme de limitations de l'accessibilité (par exemple disponibilité d'un ascenseur, d'un escalier roulant, présence d'annonces sonores, ...).

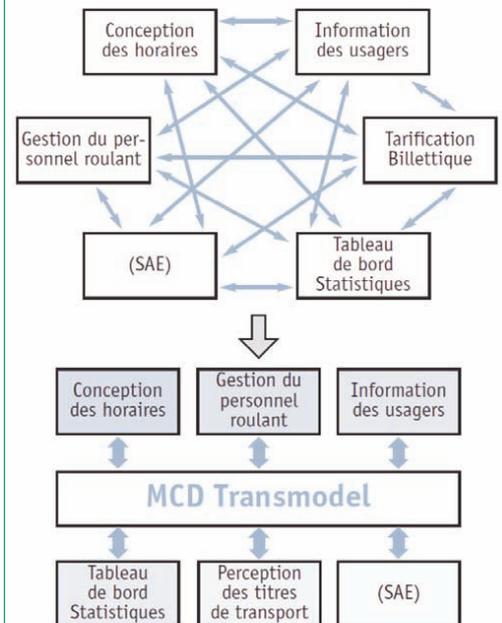
¹¹ Le concept générique « *EQUIPMENT* » est décliné en différentes classes qui permettent de décrire à la fois les équipements fixes (par exemple des automates de vente), et les éléments embarqués (liés au véhicule). Quelques exemples de ces classes : *Waiting & Luggage Equipment*, *Passenger Service Equipment*, *Ticketing Equipment*, *Access Equipment*, *Sign Equipment Models*.

¹² Proposés par la norme IFOPT (EN 28701).

¹³ Dans certains concepts, on introduit des éléments permettant de décrire le mode ferré longue distance. Exemple dans la classe « *Submode* », on introduit « *international rail* ».

AVANT

Les logiciels dialoguent par des interfaces 2 à 2, ce qui multiplie le nombre des interfaces, et rend inextricable l'évolution du système.



APRÈS

Les logiciels dialoguent par l'intermédiaire d'une référence unique, et disposent chacun d'une seule interface avec la base de données centrale.



Bibliographie

Réforme du système ferroviaire français

Éléments de décryptage de la loi de 2014

Ouvrage de 31 pages, publié par le Cerema dans la collection « Connaissances »



La loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a profondément modifié le système ferroviaire français. Si sa mise en œuvre s'est échelonnée tout au long de l'année 2015, elle a été marquée par l'étape importante de la constitution du groupe public ferroviaire au 1^{er} juillet 2015.

Cet ouvrage synthétique permet d'appréhender les apports et les enjeux de cette loi pour en faciliter sa compréhension. Il constitue un décryptage de la loi, basé sur une relecture croisée des différentes parties prenantes de ce système. Il présente le contexte dans lequel s'inscrit cette réforme et la nouvelle architecture du système ferroviaire qu'elle crée. Il synthétise les apports de cette loi sur ses thématiques essentielles : gouvernance, financement, rôle des régions, régulation de l'activité ferroviaire, gestion du foncier, ou encore transport de marchandises...

L'ouvrage s'adresse aux personnes souhaitant comprendre les évolutions de l'organisation ferroviaire en France notamment au sein des services transport ou aménagement des différents EPCI ou autorités organisatrices de transport (régions, AOM...).

Plus largement, il concerne les acteurs impliqués de façon directe ou indirecte dans des projets en lien avec le système ferroviaire (assistance à maîtrise d'ouvrage, collectivités associées, bureaux d'études, services déconcentrés de l'État, associations...).

- En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr

Les fiches du Cerema

Mobilités et transports - Pratiques locales

Fiche n°04 – Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP) – Organiser, coordonner et concerter : le rôle de chef de file

Cette fiche de 12 pages est publiée par le Cerema dans la collection « Expériences et pratiques ».

Dix ans après la loi du 11 février 2005, le nouveau dispositif de schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou plus simplement SD'AP) répond à la nécessité d'un pilotage de la démarche en attribuant le rôle de chef de file à l'AOT qui élabore et met en œuvre son schéma de mise en accessibilité. Mais comment s'y prendre ? Plusieurs retours d'expériences, présentés dans cette fiche, permettent d'illustrer les enjeux et les points clés de la mise en place d'un pilotage dans le cadre du SD'AP.

- En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr

Villes d'Europe et sécurité routière

Fiche n°06 - Le Shared Space : concept et premiers retours

Cette fiche de 8 pages est publiée par le Cerema dans la collection « Expériences et pratiques ».

Développé dans plusieurs pays d'Europe du Nord, le Shared Space repose entre autre sur la mixité des usages et la suppression des règles et contraintes. Ce concept, très intéressant pour lutter contre les accidents et les conflits, ne constitue pas pour autant le remède universel, il doit être adapté en fonction des situations rencontrées.

Cette fiche présente le concept du Shared Space et l'évaluation du programme européen associé. Sur la base de ces résultats et de ceux d'autres évaluations, elle propose une analyse critique de ce concept.

- En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr



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

➤ Usages novateurs de la voiture et nouvelles mobilités

Étude de prospective sur les usages novateurs de la voiture et les nouvelles mobilités, réalisée sous l'égide du PIPAME (pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques), du CGDD (Commissariat général au Développement durable) et de la DGE (direction générale des entreprises) :

De nouveaux usages de la voiture se développent (autopartage, covoiturage...), fondés sur l'utilisation plutôt que sur la propriété du véhicule. Portés par les technologies du numérique, ces nouveaux services sont susceptibles de transformer profondément les pratiques de mobilité, tout en modifiant les rapports entre les acteurs – nouveaux et traditionnels – qui contribuent à les mettre en oeuvre.



L'étude dresse un état des lieux des usages novateurs de la voiture et explore les conditions et les conséquences d'un développement à grande échelle des offres qui les sous-tendent. La confrontation de ces offres avec les besoins de mobilité laisse entrevoir de fortes opportunités de développement pour ces nouveaux services, moyennant un déploiement de stratégies adaptées. L'examen détaillé de la situation des ménages pour répondre à leurs impératifs de déplacement, sur la base de critères de densité démographique et de pouvoir d'achat, souligne l'existence d'un « réservoir de demande » pour ces services de mobilité. Toutefois, les modèles d'affaires qui se dessinent ne permettent pas de miser avec certitude sur la structuration d'une réponse économique spontanée et proportionnée à cette demande potentielle. L'analyse prospective examine au moyen de différents scénarios les potentialités économiques et environnementales d'un essor et d'une diffusion territoriale de ces services. Cette évolution impliquerait l'optimisation d'un parc automobile plus restreint, utilisé plus intensément et davantage renouvelé. Les préconisations qui en découlent plaident notamment pour le développement de synergies entre les acteurs – nouveaux entrants et professionnels traditionnels – que l'action publique pourrait accompagner.

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

➤ Vers une mobilité sobre en CO₂ : une opportunité pour vivre mieux ?

La SNCF a publié une étude sur les évolutions possibles de la mobilité des personnes en France à l'horizon 2050 et leurs impacts environnementaux. Trois scénarios ressortent de cette étude : « l'ultramobilité », « l'altermobilité » et la « proximobilité ». Le scénario de la proximobilité est le seul qui permettrait de réaliser l'objectif national de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050* et ainsi limiter le réchauffement de la planète en deçà de 2°C. Pour atteindre ce chiffre, SNCF veut multiplier par deux la part de la mobilité partagée d'ici 2030. Elle compte pour cela simplifier l'accès aux modes de transports partagés et proposer des solutions de porte à porte adaptées, avec le train au centre du voyage. Cela passe aussi par des offres et des applications pour mobiles pour rendre le déplacement le plus facile possible. Objectif pour 2050 : passer de 4 à 6 millions de voyageurs en train par jour.

*par rapport à 1990



● Document en téléchargement : www.sncf.com/fr

➤ **Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit**

Nous nous déplaçons souvent. Ces mouvements structurent notre existence. Que nous soyons migrant, voyageur ultra-premium ou navetteur, percevons-nous combien nos expériences du déplacement sont hétérogènes ? Savons-nous pourquoi et comment elles sont produites et organisées ?

À partir de l'exemple de deux des plus grands carrefours de la mobilité en Europe, l'aéroport de Schiphol à Amsterdam et la gare du Nord à Paris, les auteurs révèlent comment l'idéal européen de la libre circulation, l'espace Schengen et les politiques commerciales des opérateurs de transport fabriquent des expériences contrastées du mouvement qui façonnent nos identités.

Nos mobilités sont bien plus que le simple déplacement d'un point A à un point B : elles engagent des questions politiques et sociales centrales pour le partage d'un monde commun.

Avec cet ouvrage, Tim Cresswell et Mikaël Lemarchand éclairent ces questions en interrogeant le fonctionnement des lieux de transit internationaux.

À travers la publication de cet ouvrage, Le Forum Vies Mobiles, institut de recherche et d'échanges pour explorer les mobilités du futur, interroge le modèle de société qui sous-tend les systèmes de production de nos mobilités.

Ce document est disponible en librairie !



⊕ **Pour en savoir plus :** <http://fr.forumviesmobiles.org>



Agenda

« Une voirie pour tous »

Dans le cadre du programme national « Une Voirie pour Tous » plusieurs demi-journées sont organisées par le Cerema et ses partenaires habituels pour faire connaître les mesures introduites par le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) afin de mieux de mieux partager l'espace public et favoriser les déplacements à pied et à vélo. Ces rencontres visent à présenter les évolutions réglementaires (code de la route, signalisation...), expliciter leur potentiel, échanger en réseau, recueillir et répondre aux questions.

26 avril 2016 (Amiens)

► Pour en savoir plus : www.voiriepour tous.developpementdurable.gouv.fr/nord-picardier85.html

► Contact : Bertrand.Deboudt@Cerema.fr

12 mai 2016 (Toulouse)

► Pour en savoir plus : www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/sud-ouest-r87.html

► Contact : Carine.Flahout@Cerema.fr

25 mai 2016 (Dijon), 1^{er} juin 2016 (Bourg-en-Bresse), 2 juin 2016 (Besançon), 3 juin 2016 (Auxerre), 9 juin 2016 (Saint-Étienne)

► Pour en savoir plus : www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/programme-centre-est-de-demi-journees-de-diffusion-a1302.html

► Contact : Nicolas.Merle@Cerema.fr

25 mai 2016 Une ville à vivre, pour les enfants aussi ! (Dijon)

Les associations EVAD & Rue de l'Avenir, en partenariat avec la DREAL Bourgogne Franche-Comté, l'Académie de Dijon, le Grand Dijon et Une voirie pour tous, proposent un moment de réflexion pour faire émerger des solutions afin de redonner une place à l'enfant dans la rue.

► Pour en savoir plus : www.evad-dijon.fr/spip.php?article1491

18 au 21 avril 2016

TRA 2016 : ses solutions innovantes pour la mobilité de demain (Varsovie - Pologne)

► Pour en savoir plus : www.traconference.eu/

26 avril 2016

La mobilité en Bretagne à l'horizon 2035 (Rennes)

La DREAL Bretagne et les Directions Départementales des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor, du Finistère, d'Ile-et-Vilaine et du Morbihan organisent une matinée de restitution des ateliers de prospective. Cette demi-journée, ouverte à tous, fera une large place au dialogue avec les participants.

► Inscription en ligne : <http://enqueteur.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/index.php?sid=62486&lang=fr>

27 au 29 avril 2016

8^e conférence sur les villes durables (Bilbao - Espagne)

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

► Pour en savoir plus : 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

► Pour en savoir plus : 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://top2016.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

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

18-20 novembre 2016

L'efficacité des réseaux de transports urbains (Strasbourg)

Les réseaux de transports urbains sont aujourd'hui confrontés à des défis économiques, sociaux et environnementaux majeurs. Dans ce contexte complexe, la recherche de l'efficacité s'impose.

Nos voisins européens sont confrontés aux mêmes défis et ils nous diront, lors de ces 3^{es} Journées de Strasbourg sur la

mobilité dans les villes européennes, s'ils ont pu commencer à les relever et comment. Ils présenteront leurs réflexions, leurs démarches, leurs solutions.

Ces rencontres sont organisées par le Cerema et le CNFPT en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, le GART, l'UITP et l'UTP.

► Pour en savoir plus : Thierry.Gouin@Cerema.fr

28-29 novembre 2016 Qualité de l'air et santé : science et échelles d'action (Strasbourg)

La SFSE (société française de santé et de l'environnement) souhaite, lors de son congrès 2016, rassembler durant 2 jours, scientifiques, opérateurs de terrain et décideurs pour avancer vers la formulation de principes d'action au niveau des villes et des régions. Elle propose de présenter et discuter les données scientifiques

disponibles sur lesquelles s'appuyer pour prendre des décisions d'action à différentes échelles spatiales, locale, régionale, voire transfrontalières, tenant compte du contexte économique.

Le congrès veut contribuer à définir les éléments d'appui aux décideurs confrontés à la complexité du sujet et les moyens d'impliquer les citoyens, acteurs nécessaires de leur propre santé.

► Pour en savoir plus : <http://sfse.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
- **EDGT** : Enquête Déplacement Grand Territoire
- **EDVM** : Enquête déplacement ville moyenne
- **EMD** : Enquête Ménages Déplacement
- **EPCI** : Établissement Public de Coopération Intercommunale
- **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
- **SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- **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

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).