

Territoires et ville

Transflash

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

SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 400 000

Zoom sur :

- ▶ Cure de jouvence pour les EMD
- ▶ Bison Futé : phénomène national
- ▶ Aires piétonnes et accès véhicules motorisés
- ▶ Conseil en mobilité
- ▶ Véhicules rechargeables sur les réseaux électriques

Actualité juridique sur :

- ▶ Les PDU et pollutions
- ▶ La création de zone à circulation restreinte
- ▶ Les PCET et gouvernance
- ▶ Le stationnement et bâtiments
- ▶ Les véhicules autonomes
- ▶ Les SRADDET et mobilité
- ▶ L'indemnité kilométrique vélo

En direct de :

- ▶ Lille
- ▶ Metz
- ▶ Bordeaux
- ▶ Paris

Bibliographie

Formations

Agenda



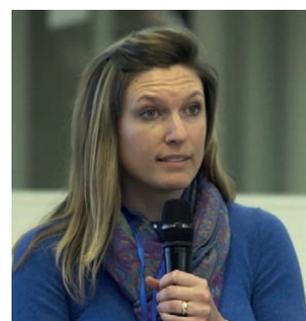
L'accessibilité dans les transports belges



Vincent Snoeck, directeur du bureau Atingo¹ consultance et formation en accessibilité, et également président du CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles)



Francis Thys, spécialiste Mobilité à la Société Régionale Wallonne du Transport



Malvina Richez, chargée de projets Accessibilité des transports publics au Cerema



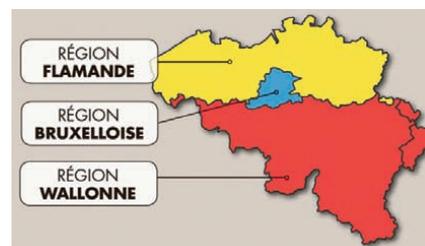
Plus de 10 ans après la loi handicap de 2005, l'accessibilité totale des services de transport en France n'est pas atteinte. Malgré une loi fixant des objectifs ambitieux pour améliorer l'accès des transports aux personnes à mobilité réduite, la

réalité montre qu'il reste encore du chemin à parcourir pour la réalisation des aménagements adaptés et confortables pour tous. La France a-t-elle plus de retard que ses pays voisins ? Qu'en est-il chez nos voisins belges ?

Aujourd'hui, quelle est l'organisation des transports en Belgique ?

Francis Thys : La Belgique est un état fédéral composé de trois régions. L'organisation des transports publics belges est régionalisée depuis 1991 (sauf les chemins de fer). Il y a une société de transports par région :

- ▶ le réseau De Lijn dans la Région flamande ;
- ▶ la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles) dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
- ▶ la SRWT (Société Régionale Wallonne du Transport) dans la Région wallonne qui gère cinq sociétés d'exploitation, commercialisées sous le nom de TEC.



EVENEMENT

Mobilité et tourisme du 6 au 7 octobre 2016 à la Rochelle
 « Comment conjuguer les complémentarités de mobilité et de tourisme au service du développement des territoires »
 Organisé par le Cerema et le CNFPT

¹ Atingo a le statut d'association (équivalent au statut français d'association loi 1901 à but non lucratif). Il se positionne comme un bureau d'études.

Votre bureau Atingo fait partie du CAWaB (collectif accessibilité Wallonie Bruxelles), comment est né ce collectif et quel est son rôle ?



Vincent Snoeck : Atingo (anciennement Gamah) est connue dans le secteur de l'accessibilité depuis les années 80. Nous faisons du conseil, de la formation et de la sensibilisation auprès des acteurs locaux dans le domaine de l'accessibilité.

En 2006, lors de la création du CAWaB qui regroupe une vingtaine d'associations intéressées par l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, nous avons fait le choix d'en devenir membre.

L'objectif du CAWaB est de fédérer les associations représentant les différents types de handicap mais aussi les bureaux d'expertise pour mener des actions militantes et de sensibilisation dans différents domaines (logement, élections, transports en commun, trains). Cela permet également d'avoir un poids plus important lors des débats, notamment avec le ministre de la mobilité de la Région Wallonne.

Pour mieux comprendre le rôle du collectif, il faut revenir sur la chronologie. Comme en France, la première loi sur l'accessibilité des personnes handicapées est introduite en 1975, et c'est en 1986 que les premières lignes de bus accessibles apparaissent à Liège. Mais entre 1986 et 2010, il y a eu une stagnation de la mise en accessibilité des transports publics. Ainsi, en 2012, cinq associations du CAWaB, accompagnées de particuliers, ont décidé de porter plainte pour discrimination contre la Société Régionale Wallonne du Transport. Afin d'éviter d'aller jusqu'au jugement, un dialogue s'est instauré entre le CAWaB, la SRWT et les opérateurs de transport. Ce dialogue a abouti à la signature d'une convention entre la SRWT et le CAWaB en octobre 2013.

Quels sont les grands engagements de cette convention ?



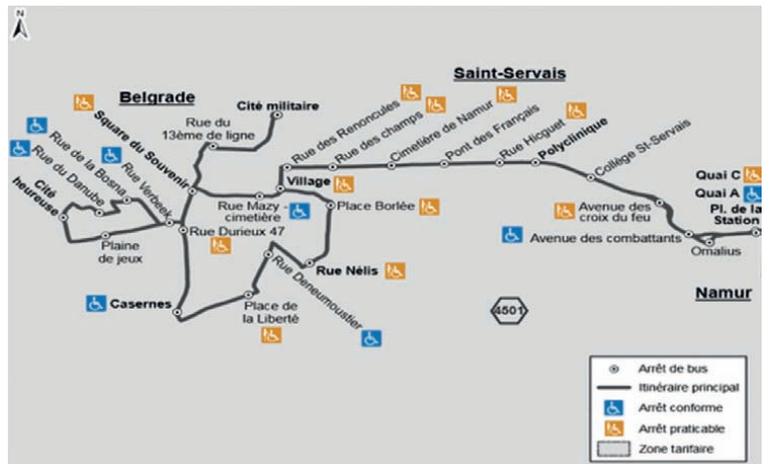
Vincent Snoeck : La construction de la convention a permis de créer une passerelle entre deux mondes qui ne se connaissaient pas. La SRWT a pris conscience de l'importance de transporter tous les passagers, sans discrimination aucune et, de son côté, le CAWaB a pris conscience des difficultés liées à l'exploitation et cela nous a permis de faire quelques concessions. On ne peut pas tout faire d'un coup. Ce qui compte, c'est que cela progresse. Et c'est le cas grâce aux cinq grands engagements inscrits dans la convention, portée aujourd'hui par la Société Régionale Wallonne du Transport :

- ▶ article 1 : proposition au Gouvernement wallon d'un programme d'investissements en termes d'exploitation (améliorer l'accessibilité du matériel roulant) et d'infrastructure (aménager les arrêts) ;
- ▶ article 2 : acquisition de véhicules adaptés au rythme de renouvellement du parc et mise en place d'une procédure unique de manipulation de déploiement de la rampe automatique (la mauvaise manipulation représente 90 % des pannes) ;
- ▶ article 3 : réalisation d'un audit pour les 186 lignes de bus les plus fréquentées afin d'identifier les arrêts selon trois catégories : arrêts conformes (accessibles en toute autonomie), arrêts praticables (accessibles avec assistance), arrêts inaccessibles ;
- ▶ article 4 : mise en place d'une formation des conducteurs et du personnel d'accueil du public ;
- ▶ article 5 : mise en place d'une information aux voyageurs en rendant le site internet accessible aux personnes déficientes visuelles, en communiquant sur les lignes accessibles et en précisant les arrêts conformes et praticables.

Aujourd'hui, où en êtes-vous ?

Francis Thys : Après 2 ans de travail, en collaboration avec le CAWaB, nous avons mis en place un certain nombre d'actions :

- ▶ 106 lignes ont été auditées en Wallonie, ce qui représente environ 7 000 arrêts ;
- ▶ les pictogrammes précisant sur la plaque de l'arrêt si celui-ci est conforme ou praticable ont été apposés sur les lignes où au minimum 90 % des bus sont adaptés ;
- ▶ 80 % des bus exploités en régie sont équipés en rampe d'accès ;
- ▶ 300 personnes ont été formées dans le cadre de la formation initiale pour les nouveaux chauffeurs ;
- ▶ le site d'information aux voyageurs de la SRWT (www.infotec.be) communique les arrêts conformes et praticables lors de la recherche d'itinéraires et sur les plans des lignes ;
- ▶ un guide relatif aux principes d'aménagement des infrastructures ainsi qu'un mode d'emploi à destination des personnes à mobilité réduite ont été édités.



Ces différentes actions se poursuivent, la convention ayant une durée illimitée. Un Comité de pilotage, regroupant tous les intervenants, se réunit au minimum deux fois par an pour veiller au respect et au suivi des accords.

Est-ce que des démarches similaires ont été mises en place sur la région de Bruxelles-Capitale ?

Vincent Snoeck : La STIB (Société des Transports intercommunaux de Bruxelles) avait déjà initié un processus de relevé des arrêts et de qualification de leur accessibilité, mais sur quelques lignes à peine et avec des résultats assez médiocres. Fort de son expérience en Région Wallonne, le CAWaB, trouvant que les avancées bruxelloises étaient trop lentes, a interpellé la STIB en 2014. Une collaboration structurelle s'est alors mise en place. Le principe d'audit de lignes tel que pratiqué en Wallonie a été relancé et la formation des chauffeurs accentuée. Contrairement au SRWT, la STIB gère également des lignes de tramway et de métro. Pour ces dernières, un processus de mise en accessibilité est également en cours mais est beaucoup plus long à mettre en place.

En France, existe-t-il ce type de convention et comment se fait le dialogue entre les associations et les autorités organisatrices des transports ?

Malvina Richez : Non, il n'existe pas en France de conventions de ce type passées entre des associations locales et des autorités organisatrices des transports (AOT). Et si une convention était passée avec chaque AOT, cela aboutirait à un peu plus de 400 conventions sur le territoire national, ce qui ne serait pas efficace en termes d'organisation et de suivi. Cependant, un dialogue au niveau national entre les associations représentant les personnes handicapées, celles représentant les AOT et l'Etat existe et a notamment repris en 2013. L'objectif était de faire un bilan sur la mise en œuvre de [la loi de 2005](#) et de préfigurer les suites à donner après l'échéance de mise en accessibilité de 2015 fixée par la loi. Ces échanges ont abouti à des modifications législatives.

La loi permet ainsi aux AOT de s'engager dans un dispositif appelé SD'AP (schéma directeur d'accessibilité programmée) qui regroupe un certain nombre d'engagements similaires à ceux de la convention wallonne :

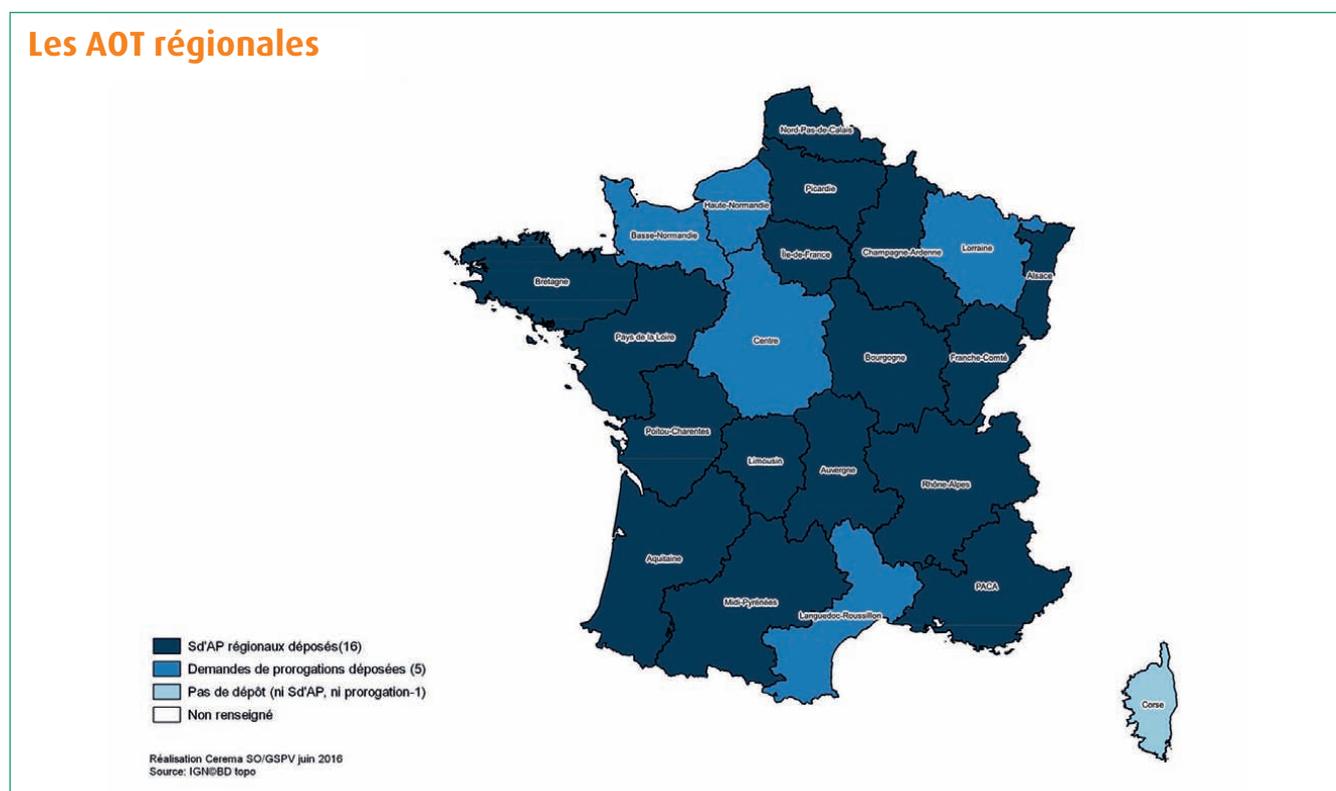
- ▶ la proposition d'un programme d'investissement des infrastructures (calendrier et financement des aménagements des arrêts prioritaires) ;
- ▶ l'acquisition de véhicules adaptés à un rythme déterminé par décret, avec pour objectif d'atteindre 100 % des véhicules accessibles en 2020 ;
- ▶ l'identification d'arrêts prioritaires selon des critères définis par décret. L'état des lieux du niveau d'accessibilité de l'ensemble des arrêts est censé avoir été fait dans le cadre du précédent dispositif de SDA (schéma directeur d'accessibilité) de la loi de 2005 mais le nombre important d'arrêts concernés n'a pas permis d'atteindre cet objectif ;
- ▶ la mise en place de formation des conducteurs et des personnels d'accueil du public ;
- ▶ la mise en place d'une information accessible aux voyageurs.

Dans le cadre de l'élaboration de ce SD'AP, la concertation des associations est nécessaire pour mieux prendre en compte les besoins et attentes des personnes à mobilité réduite. Cette concertation peut se faire via les commissions locales pour l'accessibilité (anciennement CAPH, commission pour l'accessibilité des personnes handicapées) qui sont des instances de dialogues entre les décideurs et les représentants des usagers (associations de personnes handicapées, de personnes âgées, acteurs économiques, ...) ou via des comités ad hoc.

Quel est le bilan des SD'AP depuis janvier 2016 (voir *Transflash* n°402) ?

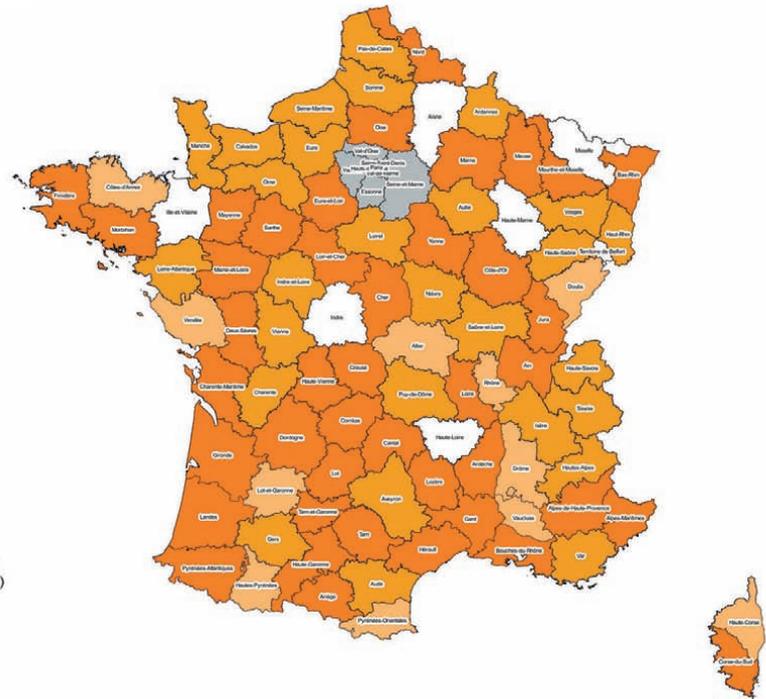
Malvina Richez : Au 1^{er} juin 2016, on estime le nombre de dossiers SD'AP déposés à environ 250 (sachant qu'une autorité organisatrice des transports - AOT - peut être amenée à déposer plusieurs dossiers), contre 170² au 1^{er} décembre 2015 et un peu moins de 100 demandes de prorogations de délai de dépôt.

Les cartes ci-dessous présentent les AOT engagées dans le dispositif SD'AP au 1^{er} juin 2016.

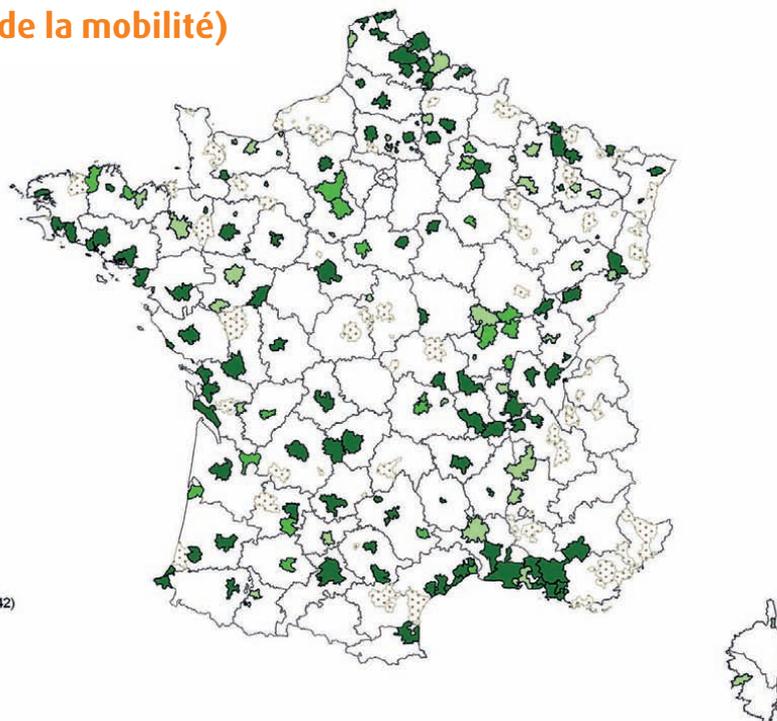


² *Transflash* n° 402 de décembre 2015 / janvier 2016 (rubrique « Chiffre du mois »).

Les AOT départementales



Les AOM (autorités organisatrices de la mobilité)



- + **Pour en savoir plus :** [Site internet d'Atingo - La convention entre le CAWaB et la SRW](#)
 Fiche Cerema « pratiques locales » de la collection Mobilité et Transport sur les SD'AP et le rôle de chef de file : www.certu-catalogue.fr, rubrique Ville Accessible à Tous
- **Contact :** Atingo : vincent.snoeck@atingo.be - SRWT : Francis.THYS@tec-wl.be
- **Contacts Cerema :** Sylvie.Mathon@Cerema.fr - Malvina.Richez@Cerema.fr



Le chiffre du mois : 400 000

“ C’est environ le nombre d’habitants vulnérables aux coûts de la mobilité sur l’aire métropolitaine de Lyon-Saint-Étienne, selon le résultat de l’étude réalisée par le Cerema Centre-Est. ”

Cette étude, a été financée par le Commissariat général à l’égalité des territoires et le Cerema.



L’étude identifie d’abord les personnes potentiellement en difficulté en raison des coûts de la mobilité quotidienne dans l’aire métropolitaine lyonnaise. Elle met en évidence des disparités entre ses différents territoires et révèle des lieux de concentration des vulnérabilités, bousculant plusieurs *a priori* quant aux territoires concernés. De plus, l’étude montre la diversité des personnes susceptibles de basculer vers des situations de vulnérabilité. Elle ouvre de ce fait vers des questions relatives à la pérennité de l’accès

à l’emploi, à la cohésion sociale ou à l’amélioration du cadre de vie de celles et ceux qui sont vulnérables au regard de la mobilité. Elle renvoie également à la fragilité de l’équilibre entre les territoires et des interdépendances qui les lient. Aussi préoccupante soit-elle, cette étude ne montre cependant qu’une partie de la réalité, puisqu’elle méconnaît les personnes qui ne se déplacent plus (fortes précarités, sortie des circuits de mobilités professionnelles, etc.) et qu’elle n’intègre pas les vulnérabilités liées aux coûts de l’énergie pour le logement.

Dans un second temps, l’analyse examine si les réseaux de transports collectifs peuvent fournir une alternative à l’usage de la voiture particulière pour les individus modestes et en situation de vulnérabilité. Le constat est clair : malgré un réseau étoffé et performant, l’offre en transports collectifs ne saura être la solution unique pour sortir des situations de vulnérabilités vis-à-vis de la mobilité.

L’étude ouvre alors des champs très larges de réflexions. Elle invite à questionner différentes politiques publiques et à les croiser, à interroger les stratégies de planification, mais aussi les actions d’opérateurs privés, les choix de vie des individus, ou encore les initiatives citoyennes. Les messages forts renvoient en effet :

- ▶ au rôle de l’aménagement du territoire et notamment aux enjeux de structuration urbaine, de localisations des activités, des biens et services ;
- ▶ au lien entre l’acquisition foncière (stratégie individuelle d’acquisition) et la vulnérabilité énergétique : comment prévenir et accompagner les ménages ?
- ▶ à la réduction des coûts de la mobilité par un ensemble de solutions au service des populations et des territoires, tout comme à la mutualisation des équipements et services à la mobilité ;
- ▶ au changement et à l’adaptation des comportements tant des individus, que des acteurs institutionnels et des acteurs privés.

Tous, acteurs de la mobilité et de la planification, partenaires privés aux côtés des ménages, acteurs institutionnels... sont donc invités à agir collectivement.

En partenariat avec le Secrétariat Général aux Affaires Régionales et Syndicat Mixte des Transports de l’Aire Métropolitaine Lyonnaise, l’étude s’est concrétisée par la réalisation de supports pédagogiques et accessibles, pour permettre aux acteurs locaux du territoire chargés des politiques publiques de prendre en compte ce phénomène et de s’appuyer sur les pistes d’actions proposées.

⊕ Pour en savoir plus : [infographie - www.centre-est.cerema.fr](http://www.centre-est.cerema.fr)

- **Contacts** : Anne Guillabert (SGAR Rhône - Alpes) ; Fabienne Goudard (Syndicat Mixte de l’Aire métropolitaine lyonnaise) ; Guillaume Gardette (DREAL AuRA)
- **Contacts Cerema** : David.Caubel@Cerema.fr



Zoom sur

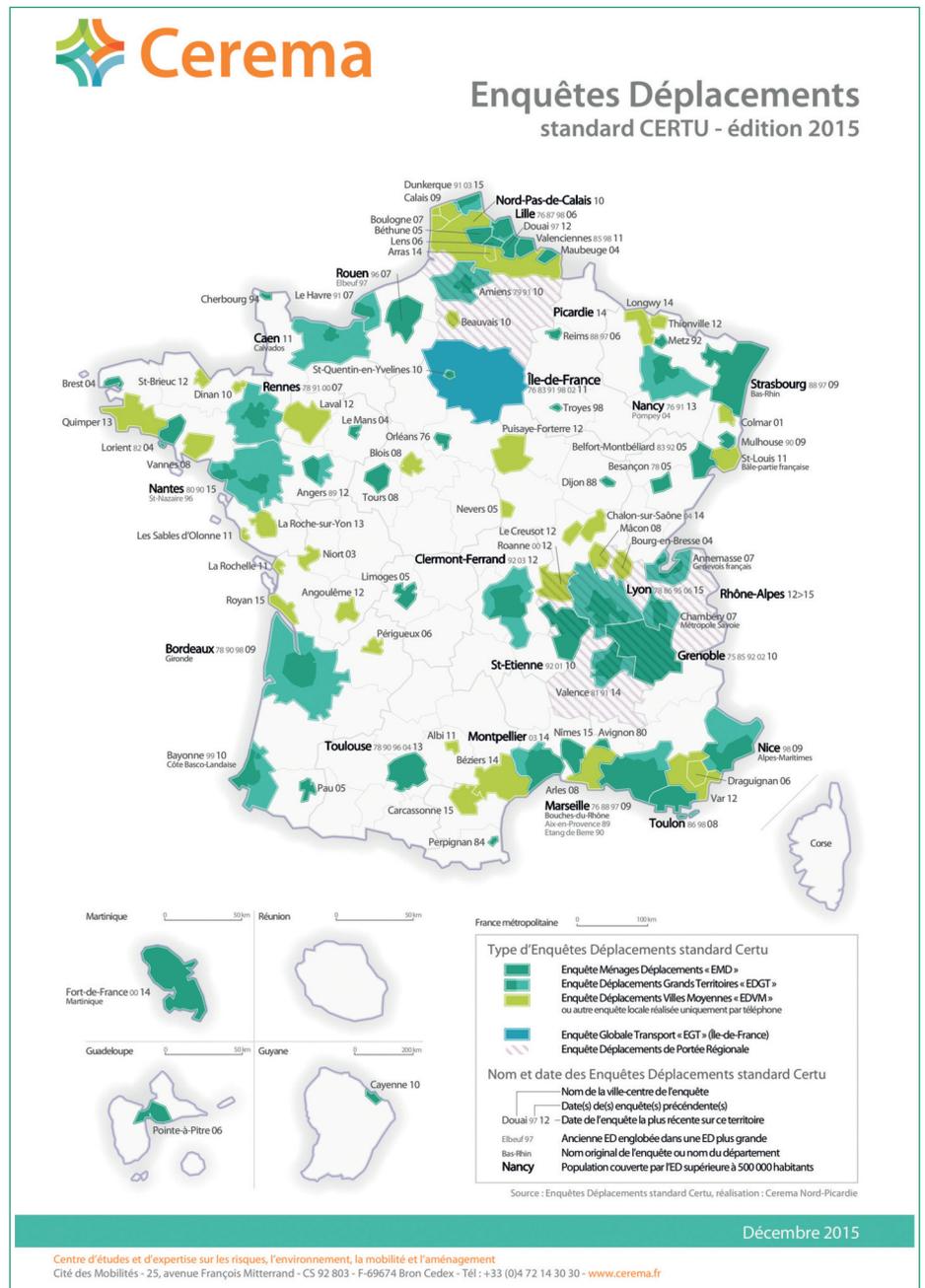
Cure de jouvence pour les enquêtes ménages déplacements

Rouen, Evreux, Creil, Metz, Bourg-en-Bresse, Haute-Savoie et la Corse... ce n'est pas l'itinéraire du prochain Tour de France mais les territoires qui bénéficieront d'une enquête de déplacements « standard CERTU » sur la saison 2016/2017. Les enquêtes ménages déplacements (EMD) (cf. [carte ci-dessous](#)) et leurs déclinaisons pour les villes moyennes (EDVM) et pour les grands territoires (EDGT) connaissent un dynamisme sans précédent avec en moyenne 7 enquêtes par an entre 2014 et 2017.

Ce dynamisme s'explique par le fait que les données de mobilité sont indispensables pour comprendre les pratiques des habitants, modéliser des scénarios, élaborer et évaluer des politiques publiques en lien avec les déplacements (transports, tourisme, aménagement du territoire, risques, énergie, etc.). Cependant, le contexte de la connaissance de la mobilité est en forte évolution avec de nouveaux besoins (fréquence accrue de données, connaissance des modes minoritaires, etc.), de nouvelles contraintes (moyens financiers en baisse, etc.) mais aussi de nouvelles opportunités (enquêtes web, données issues des technologies numériques, etc.).

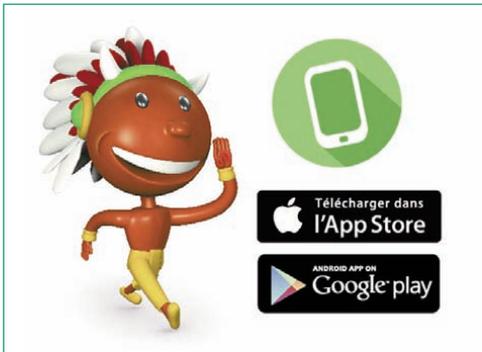
Le Cerema a donc décidé de lancer un chantier de refonte des enquêtes standard qui aboutira en 2018 avec la publication d'un guide méthodologique rénové. Modulaire, numérique, l'enquête ménages déplacements de demain devra aussi préserver ce qui a fait le succès des EMD et qui constitue une vraie réussite française : comparabilité dans le temps et dans l'espace, maîtrise de la qualité des données recueillies et connaissance des liens entre un déplacement, un mode, un motif, une personne et ses caractéristiques socio-démographiques.

Un groupe de travail partenarial ouvert aux acteurs publics est en cours de montage pour nourrir le chantier et préparer des enquêtes pilotes. Le Cerema invite les personnes intéressées à se manifester.



● **Contact Cerema : Olivier.Richard@Cerema.fr**

Bison Futé, 40 ans et une nouvelle appli : retour sur un phénomène national



Depuis 1976, Bison Futé veille sur les routes de France et donne aux automobilistes des conseils avisés pour éviter les embouteillages. Toujours à l'affût des dernières innovations, le célèbre indien n'a pas arrêté de se moderniser pour améliorer la qualité de son service. Pour ses 40 ans, il s'offre une application dernier cri pour smartphone Android et iOS.

Retour sur la petite histoire d'un grand sioux

Derrière les longues plumes de Bison Futé se cache le service public d'information routière. Celui-ci voit le jour dans les années 60 alors que l'usage de l'automobile se généralise.

Les premiers pas de l'information routière

Après la guerre, la France se modernise à grand pas. Le ministère de l'Équipement construit des autoroutes et les Français achètent des autos, qu'ils utilisent notamment pour partir en vacances ou en week-end. Les premiers embouteillages apparaissent.

Pour éviter ces déboires, Radio France et la Gendarmerie nationale mettent en place un partenariat pour informer les automobilistes. L'information publique routière est née. La radio est alors le principal canal d'information. Sa diffusion en temps réel est idéale pour prévenir les automobilistes de l'état du trafic. Au début, seule la région parisienne est couverte. Mais à mesure que le réseau autoroutier français s'étoffe, la couverture s'étend à l'ensemble de la France.

En 1969, une première étape est franchie. Les ministres de l'Intérieur, de la Défense et de l'Équipement-Transports décident de regrouper leurs moyens au sein d'une structure interministérielle : le centre national d'information routière (CNIR). Il est chargé de recueillir, d'analyser et de diffuser l'information routière. Installé dans le Fort de Rosny-sous-Bois en Seine-Saint-Denis, le CNIR se fait connaître sous le nom de « PC de Rosny ».

Pour améliorer le quadrillage du territoire national, sept centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) sont créés en 1972. Ils reprennent le modèle interministériel du CNIR et s'implantent à Metz, Lyon, Bordeaux, Lille, Marseille, Rennes et Créteil.

Naissance de Bison Futé



Le premier logo Bison Futé, créé en 1976

En 1975, un gigantesque embouteillage va tout changer. Le 2 août, 600 km de bouchons cumulés sont enregistrés sur la RN10 qui relie Paris à l'Espagne. 60 000 véhicules sont bloqués. La situation d'impatience des vacanciers engendre des accidents.

Le ministère des Transports décide alors d'améliorer l'information routière. Elle doit être plus audible et les vacanciers doivent être mieux renseignés sur les itinéraires bis. Pour faire passer ce message, une grande campagne de communication est lancée. C'est la naissance de Bison Futé. Le jeune indien sera la voix du CNIR et donnera aux automobilistes des conseils pour éviter les embouteillages.

D'autres noms ont été évoqués : « Thimotée », un oiseau avec de grosses jumelles ; « Super-Gertrude », au nom dérivé de l'ordinateur du centre routier de Bordeaux ; « Ginette », la girafe, qui du haut de son long cou dominerait la situation... Mais c'est finalement Bison Futé imaginé par le publicitaire Daniel Robert, qui est adopté, parce que l'indien est subtil et qu'être Sioux, c'est être adroit et débrouillard !

Durant tout l'été 1976, des jeunes gens déguisés en amérindien sont envoyés sur les routes de France. Ils distribuent des cartes routières et donnent des indications sur les routes les moins fréquentées. L'opération est un succès, l'encombrement chute de 30 %.

Après ce lancement réussi, l'indien des plaines s'installe dans le paysage des vacances. Sur le bord des routes, il prodigue des conseils et à la télévision il avertit les automobilistes sur les jours les plus chargés. Au fil des ans, il devient le compagnon de voyage de tous les Français.

Bison Futé se réinvente

Au début des années 80, notre jeune sioux est menacé. Le succès initial n'est plus au rendez-vous. Les campagnes publicitaires télévisuelles sont jugées peu efficaces. La marque doit se réinventer.

Le renouveau intervient en 1982. Une nouvelle campagne est lancée. La mascotte est modernisée. Un nouvel outil fait son apparition : le calendrier prévisionnel. Il indique avec un code couleur les risques de bouchons : vert tout roule, orange le trafic est dense, rouge c'est saturé et noir tout est bloqué. Bison Futé renoue avec le succès et en 1990, 81% des conducteurs indiquent suivre ses recommandations. Réussite marketing, le cas Bison Futé est enseigné dans toutes les écoles de commerce.



Bison Futé en 1982

L'information routière à l'heure d'internet

Avec l'arrivée d'internet notre indien poursuit son évolution. Dès 1997, le site web est lancé. Il offre aux automobilistes un accès direct aux prévisions. En parallèle, le service public d'information routière s'étoffe avec un contenu spécifique pour les professionnels : transporteurs et médias.

En 2005, Bison Futé met en ligne une carte en temps réel de l'état du trafic. Elle permet de visualiser les conditions de circulation sur le réseau principal en direct grâce à un dispositif alimenté par des capteurs : « Traficolor ».

En 2013, le site est rénové avec une nouvelle cartographie des événements routiers et une version mobile est développée. Par la suite, l'information du trafic est étendue aux principales agglomérations françaises.

Enfin en 2016, la chaîne de remontée d'information depuis les données de terrain est dématérialisée. La modernisation du service d'information routière a ainsi conduit le 1^{er} mai 2016 au déménagement des personnels qualifiés en expertise trafics de Bison Futé du CNIR vers la Défense et des CRICR vers les directions interdépartementales des routes (DIR).



Le sioux préféré des Français se glisse dorénavant dans la poche des automobilistes : une appli pour smartphone est lancée. Son objectif : rendre plus accessibles les conseils de l'indien malin :

- ▶ plus précis et modulable en fonction des besoins et des usages des automobilistes ;
- ▶ plus visuel avec des cartes interactives ;
- ▶ plus clair avec une lecture rapide des difficultés routières et des difficultés météorologiques.

C'est une nouvelle étape dans l'histoire du service public d'information routière.

⊕ **Pour en savoir plus :** www.bison-fute.gouv.fr

● **Contact :** Thomas.Plantier@Developpement-Durable.gouv.fr
(DGTIM - Direction des infrastructures de Transports)

Faut-il contrôler l'accès des véhicules motorisés aux aires piétonnes ?

Après une longue période de vents contraires, la marche a le vent en poupe. Non seulement les aires piétonnes se sont multipliées depuis les années soixante-dix, mais les zones 30, puis les zones de rencontre et les zones à trafic limité (ZTL, courantes en Italie, au stade de test en France) concourent à apaiser la ville.

Encore faut-il que les principes vertueux de ces zones soient respectés. Le rapport [«Contrôles d'accès aires piétonnes juin 2016»](#) publié sur le site internet du Cerema Territoire et villes s'intéresse aux aires piétonnes et aux ZTL, qui par essence n'autorisent les véhicules motorisés à y pénétrer que sous certaines conditions. La question est donc de savoir s'il est besoin d'en contrôler l'accès, et si oui, comment.

Le rapport invite le lecteur à visiter neuf villes françaises et une ville italienne pour constater la diversité des moyens humains ou technologiques.

La question fondamentale réside dans le choix entre d'une part le contrôle humain aléatoire à des fins de dissuasion et d'autre part l'usage de dispositifs techniques de filtrage (bornes, barrières, ...).

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

● Contact Cerema : Benoit.Hiron@Cerema.fr

Zoom sur le conseil en mobilité grâce aux journées nationales du management de la mobilité

Les [5^{es} journées nationales du management de la mobilité](#) ont eu lieu les 28 et 29 juin 2016 à Rennes. Elles ont été organisées par le Cerema, l'Ademe, le Gart et le CNFPT et a permis de réunir deux cent professionnels et élus en charge de la mobilité.

Suite à cet événement, l'Ademe réalise une enquête auprès des acteurs du management de la mobilité avec l'objectif de constituer un réseau de conseillers en Mobilité.

Ce questionnaire permettra de recenser les structures qui proposent du Conseil en Mobilité, connaître précisément leurs activités, identifier leurs besoins et attentes, et évaluer l'intérêt pour la mise en place d'un réseau des acteurs de la mobilité.

Une quinzaine de minutes est nécessaire pour compléter ce questionnaire.

● Pour répondre au questionnaire : <https://response.questback.com/ademe/kf8ewkym5s>

Une feuille de route française pour une intégration des véhicules rechargeables dans les réseaux électriques

Les travaux de normalisation sur l'intégration des véhicules rechargeables dans les réseaux électriques – et en particulier sur la « recharge intelligente » qui doit favoriser le déploiement d'une infrastructure de recharge permettant une meilleure utilisation des réseaux électriques – sont à la frontière entre les mondes des acteurs du transport, des énergéticiens et des équipementiers électriques. Pour coordonner une vision française de ces travaux de normalisation, l'AFNOR a organisé un Groupe de Coordination Stratégique « Électromobilité et véhicules décarbonés » rassemblant les acteurs des différentes filières concernées.

Ce groupe vient de finaliser une proposition de feuille de route, dont l'objectif est de proposer **une vision française de la recharge intelligente, partagée par les acteurs industriels nationaux et construite dans une perspective de développement européen.**

Ce document présente les enjeux de la recharge intelligente et propose une stratégie de déploiement qui tiennent compte à la fois des besoins de l'utilisateur, de l'acceptabilité par les différents acteurs et des contraintes économiques. Il analyse les normes existantes et les évolutions nécessaires.

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

Nouvelles juridiques

Les PDU (plans de déplacement urbains) devront prendre en compte les pollutions atmosphériques

Le décret du 7 juin 2016 relatif aux évaluations des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques à réaliser dans le cadre des plans de déplacement urbains (PDU) a été publié, en application de l'article 66 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV).

Il permet de mieux prendre en compte et de réduire les émissions de polluants engendrées par les déplacements urbains. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) valant PDU sont également concernés. Avant l'adoption de la loi TECV, seules les émissions de gaz à effet de serre étaient prises en compte.

Ces dispositions du décret s'appliquent aux PDU et aux PLU valant PDU dont l'élaboration ou la révision est engagée à compter du 1^{er} janvier 2017 afin de laisser le temps aux collectivités de s'approprier les méthodes d'évaluation en cours de consolidation.

➕ **Pour en savoir plus :** www.legifrance.gouv.fr

● **Contact Cerema :** Thomas.Durlin@Cerema.fr

Des procédures d'élaboration et de concertation pour la création de zones à circulation restreinte

Le décret fixant les procédures d'élaboration et de concertation pour la création de zones à circulation restreinte pour améliorer la qualité de l'air a été publié le 29 juin 2016 au Journal Officiel.

La loi de transition énergétique offre la possibilité aux collectivités qui le souhaitent de mettre en place des zones à circulation restreinte (ZCR) pour les véhicules les plus polluants, sur tout ou partie de leur territoire, afin de protéger la santé des populations dans les zones soumises régulièrement à la pollution atmosphérique.

Une ZCR est créée par un arrêté local après justification par une étude environnementale et avis des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones concernées et leurs abords, des conseils municipaux des communes limitrophes, des gestionnaires de voirie, ainsi que des chambres consulaires concernées.

➕ **Pour en savoir plus :** www.legifrance.gouv.fr

Les plans climat air énergie territoriaux recentrent leur gouvernance

Le décret publié le 29 juin 2016 renforce la lutte contre la pollution atmosphérique :

Les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) sont des outils d'animation du territoire qui définissent des objectifs stratégiques pour :

- ▶ atténuer le changement climatique ;
- ▶ de combattre efficacement et s'y adapter ;
- ▶ développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie, en cohérence avec les engagements internationaux de la France.

Ils intègrent désormais les enjeux de qualité de l'air.

Ce décret, recentre la gouvernance sur l'échelon intercommunal et complète le contenu des plans climat air énergie territoriaux (PCAET) existants. Le PCAET comprend un diagnostic, une stratégie territoriale, un programme d'actions et un dispositif de suivi et d'évaluation.

➕ **Pour en savoir plus :** www.legifrance.gouv.fr

Stationnement des véhicules électriques et des vélos dans les bâtiments : les règles changent

Décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs.

Prenant effet le 1^{er} janvier 2017, ce décret étend les dispositions actuellement prévues dans le code de la construction et de l'habitation pour les bâtiments neufs équipés de places de stationnement, qu'il s'agisse d'habitation, de bâtiments tertiaires, de bâtiments à usage industriel, accueillant un service public, constituant un ensemble commercial ou abritant un cinéma.

- ▶ Pour les bâtiments à usage d'habitation, industriel ou tertiaire, le décret étend l'obligation **à tous les parcs de stationnement et non plus aux seuls parkings clos et couverts** de pré-câbler une partie des places des immeubles neufs en vue de l'installation ultérieure éventuelle d'un point de charge.
- ▶ Les motos et scooters électriques sont désormais mentionnés spécifiquement dans les exigences en matière de pourcentage « de places de stationnement destinées aux véhicules automobiles et deux-roues motorisés ». Ces exigences varient selon la capacité du parc de stationnement et sa destination.
- ▶ Concernant le stationnement des vélos, le décret impose qu'au 1^{er} janvier 2017, il soit prévu au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos soit prévu pour les bâtiments neufs suivants : habitations avec au moins 2 logements et un parc de stationnement d'accès réservé aux occupants de l'immeuble, bureaux ou locaux industriels avec places de stationnement **destinées** aux salariés (et non plus réservées exclusivement aux salariés), locaux accueillant un service public avec des places ouvertes aux agents et aux usagers ou enfin les locaux constituant un ensemble commercial ou avec un cinéma proposant un parking pour leur clientèle.
- ▶ Ce texte modifie également les exigences en matière de modalité d'attache des vélos : les dispositifs de stationnement doivent désormais permettre d'attacher le vélo par le cadre **et** au moins une roue (l'obligation était jusqu'alors de permettre d'attacher le vélo par le cadre **ou** au moins une roue).

⊕ Pour en savoir plus : www.legifrance.gouv.fr

Un nouveau cadre juridique pour faciliter les expérimentations des véhicules autonomes

Une ordonnance du 3 août 2016 facilite les expérimentations des véhicules autonomes. En effet, l'article 37 de la loi de transition énergétique habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures « afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes, à des fins expérimentales, dans des conditions assurant la sécurité de tous les usagers ».

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

SRADDET et mobilité : un nouveau cadre pour la planification régionale de l'intermodalité et des infrastructures de transport

Suite à la publication de la loi NOTRe du 7 août 2015 (nouvelle organisation territoriale de la République, l'ordonnance n° 2016-1028 sur les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a été publiée le 27 juillet 2016.

Celle-ci indique notamment l'intégration dans le SRADDET de la planification régionale de l'intermodalité (ancien schéma régional de l'intermodalité - SRI) et de la planification régionale des infrastructures de transports (ancien schéma régional des infrastructures des transports - SRIT).

Elle précise que les autorités organisatrices de la mobilité ayant élaboré un PDU (plan de déplacements urbains) sont associées à la création du SRADDET.

Le premier SRADDET doit être adopté par délibération du conseil régional dans un délai de trois ans.

Le **décret n° 2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET** en précise l'organisation et le contenu.

Pour chacun de ses domaines de compétences le SRADDET se compose d'un **rapport** contenant l'état des lieux, les enjeux, la stratégie et les objectifs, d'un **fascicule** déterminant les règles et d'annexes.

Les **objectifs du rapport** visent l'articulation entre les différents modes de déplacement, la cohérence des services de transport et des dispositions des PDU ainsi que la coordination des politiques de transport et de mobilité.

Les **règles du fascicule** portent sur :

- ▶ les modalités de **coordination de l'action** des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux **pôles d'échanges**, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des **connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements**, en particulier les modes non polluants ;
- ▶ les mesures pour **favoriser la cohérence des services** de transport public et de mobilité et la **cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes** ;
- ▶ les mesures en faveur de l'**information des usagers** sur l'ensemble de l'offre de transports, d'une **intégration tarifaire** et d'une **billettique** correspondantes ;
- ▶ les **infrastructures nouvelles** relevant de la compétence de la région et aux voies et axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional.

Le fascicule détermine les modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de ces règles.

⊕ **Pour en savoir plus :** www.legifrance.gouv.fr

● **Contact Cerema :** Bertrand.Depigny@Cerema.fr

L'indemnité kilométrique vélo est expérimentée dans 2 ministères

Le décret n° 2016-1184 du 31 août 2016 instituant à titre expérimental une prise en charge de l'indemnité kilométrique vélo prévue à l'article L. 3261-3-1 du code du travail relative aux trajets effectués à vélo par les agents relevant des ministères chargés du développement durable et du logement ainsi que de leurs établissements publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail a été publié au journal officiel.

Ce texte entre en vigueur le 1^{er} septembre 2016 et instaure l'indemnité kilométrique vélo au sein des ministères chargés du développement durable et du logement et de leurs établissements publics pour une période expérimentale de 2 ans.

«La prise en charge des frais engagés pour se déplacer à vélo ou à vélo à assistance électrique correspond au montant de l'indemnité kilométrique vélo multiplié par la distance aller-retour la plus courte pouvant être parcourue à vélo entre le lieu de résidence habituelle de l'agent et son lieu de travail ainsi que par le nombre de jours de travail annuel de l'agent. [...] Cette prise en charge est versée dès lors que l'agent effectue un trajet d'au moins 1 kilomètre par jour. Le montant maximum pris en charge par l'employeur est fixé à 200 € par an et par agent. [...]»

⊕ **Pour en savoir plus :** www.legifrance.gouv.fr



En direct des territoires

Le challenge européen du vélo



Du 1^{er} au 31 mai 2016, la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est mesurée pour la quatrième année à de nombreuses villes et métropoles européennes (Rome, Varsovie, Bologne, Barcelone, Hasselt, ...) lors du Challenge Européen du Vélo. Il s'agit d'une compétition amicale entre des territoires européens, pour enregistrer le plus de kilomètres à vélo. Initiée par la ville de Bologne, l'opération monte en puissance : 12 participants en 2013, 52 en 2016. En incitant à s'emparer de l'espace public, l'objectif est d'agir sur les modes de vies : démontrer par le test et l'exemple qu'il est possible de se déplacer à vélo !

Un bénéfice inattendu du challenge fut l'intérêt des participants pour les données relatives à leurs déplacements, et la motivation qu'elles suscitent : vitesse, kilométrage enregistré pendant une semaine ou le mois, la comparaison avec des amis ou collègues.

Pour la Métropole Européenne de Lille, ce challenge permet de faire tester le vélo à des non-initiés, notamment via la participation en groupe (entreprises, universités, institutions publiques...), de valoriser la pratique cyclable tout en générant une dynamique d'acteurs très positive. Ce projet s'inscrit dans l'axe « promotion du vélo et communication » de la politique cyclable menée par la MEL, et contribue à atteindre les objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains 2010-2020.



Pour le Cerema, le challenge européen du vélo permet depuis quatre ans d'alimenter et d'exploiter une base de données anonymisées recueillies à l'aide de GPS (18 000 déplacements).

La MEL et le Cerema se sont particulièrement distingués puisque la MEL est arrivée 7^e sur 52 participants (avec un total de 147 534 km parcourus à vélo en une augmentation de 90 % par rapport à 2015) et l'équipe du Cerema Nord-Picardie première du challenge « institutions publiques » (avec 5 066 km parcourus).

- **Contact Métropole Européenne de Lille :** **Élodie Vanpouille** - evanpouille@lillemetropole.fr
- **Contact Cerema :** Bertrand.Deboudt@Cerema.fr
- **Correspondante locale :** Nathalie.Pitaval@Cerema.fr

METTIS voyage en Gironde et donne des idées



METTIS est l'appellation des deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) de Metz Métropole. Les véhicules utilisés pour ces lignes mesurent 24 mètres de long et peuvent accueillir 150 passagers. Ni bus, ni tram, ce BHNS constitue une première mondiale de par la combinaison de ses dimensions, de son design et de sa motorisation hybride. De nombreuses collectivités se sont donc montrées intéressées par le BHNS messin.

Ainsi en 2015, une délégation de Bordeaux Métropole est venue découvrir METTIS dans son environnement. METTIS a conquis les élus bordelais puisque quelques semaines plus tard, Bordeaux a officiellement demandé à Metz Métropole d'emprunter un véhicule pour quelques jours. En avril 2016, un METTIS a fait le voyage à Bordeaux dans le but de le faire découvrir aux habitants. Cette exposition s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre, au cœur de la capitale bordelaise. Franc succès à Bordeaux, comme dans de nombreuses intercommunalités en France et à l'étranger, preuve s'il en fallait, que ce modèle de bus à haut niveau de service est une belle alternative en termes de mobilité.



Une vingtaine de délégations françaises et étrangères ont été intéressées et sont venues le découvrir sur place.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.metzmetropole.fr
- **Contact :** Céline NUNEZ - cnunez@metzmetropole.fr
- **Correspondant local du Cerema :** Samuel.Lab@Cerema.fr

Bordeaux va mettre en service un BHNS



Bordeaux Métropole va prochainement (2019) mettre en service une ligne de bus à niveau de service qui va, chaque jour, réduire d'au moins 5 000 véhicules le trafic automobile. Une vidéo a été tournée en avril

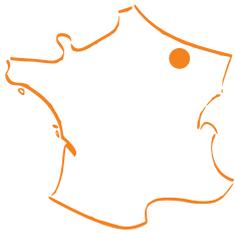
2016, avec de futurs utilisateurs de la ligne désireux de montrer les vertus collectives de ce projet et mettant en scène le véhicule prêté par Metz Métropole (cf. article ci-dessus).

La future liaison Bordeaux-Saint-Aubin de Médoc en BHNS permettra de desservir d'importants bassins d'emplois et d'habitat (soit 100 000 personnes).



- **Twitter**
- **Contact :** sjude@bordeaux-metropole.fr

Metz : vis ma vie de conducteur



À Metz, le grand public, la presse et les salariés de l'administration du réseau LE MET ont été invités à découvrir le métier de conducteur-receveur de bus en accompagnant l'un (l'une) d'entre eux (elles) pendant une partie de son service.

Ces rencontres se sont déroulées le mercredi 22 juin dès la prise de service des conducteurs du matin, au Centre d'Exploitation et de Maintenance. Les participants étaient en binôme avec un conducteur volontaire et ont pu découvrir l'envers du décor : la prise de service, le contrôle du véhicule, les appels PC, ...

Cette initiative a permis à 13 personnes de découvrir le métier de conducteur-receveur.

L'opération « vis ma vie de conducteur » a permis de rapprocher deux mondes : celui des conducteurs et celui des clients, afin de les aider à mieux comprendre les contraintes et les attentes de chacun.



- **Contact :** Nathalie.Petit@leMET.fr - 03 87 31 85 45
- **Correspondant local du Cerema :** Samuel.Lab@Cerema.fr

Keolis Lille lance un appel à projets : « Mobilidées » pour simplifier la mobilité

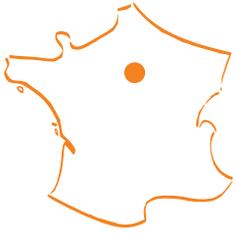


Quels nouveaux services mettre en œuvre pour digitaliser encore d'avantage le parcours voyageur ? Quelles solutions technologiques proposer pour renforcer le sentiment de sécurité dans les transports en commun ? Quelles technologies développer pour faciliter le quotidien des 2 800 collaborateurs de Keolis Lille ? Pour répondre à ces enjeux de mobilité, Keolis Lille, exploitant du réseau de transports en commun de la métropole lilloise, a lancé la 1^{re} édition de Mobilidées : un appel à projet auprès des entreprises et startups des Hauts de France pour soutenir les innovations liées à la mobilité.

Mobilidées s'articule autour de 3 axes de mobilité : l'expérience et le parcours client digital, l'ambiance et le sentiment de sécurité dans les transports, les processus internes ou comment les technologies digitales peuvent contribuer à l'amélioration des conditions de travail des 2 800 collaborateurs de Keolis Lille. Les projets devront prendre la forme de démonstrateurs. La portée opérationnelle concrète est un critère obligatoire. L'exploitant a la volonté d'identifier des innovations qui pourront être à moyen terme déployées sur le réseau. C'est pourquoi, le lauréat sélectionné aura jusqu'à fin 2016 pour finaliser son projet. Celui-ci sera ensuite expérimenté sur le réseau lillois Transpole début 2017. L'objectif est de tester cette innovation en conditions réelles afin d'évaluer son impact sur les comportements de mobilité et affiner ainsi les modalités de déploiement.

- **Contact :** innovation@keolis-lille.fr
- **Correspondante locale du Cerema :** Nathalie.Pitaval@Cerema.fr

La société du Grand Paris travaille sur un « parcours de bienveillance »



Le Grand Paris est un projet d'aménagement à l'échelle de la métropole parisienne comprenant la création d'un métro périphérique de 200 km de long et la construction de 68 nouvelles gares (appelé le Grand Paris Express).

L'accessibilité de ce nouveau réseau est un enjeu essentiel pour la Société du Grand Paris. Cette accessibilité est pensée autour d'un parcours spécifique qui distribue les grandes fonctions nécessaires au transport (point d'accueil, zone de vente, passage élargi de la ligne de contrôle, ...) depuis l'entrée de la gare jusqu'au train. Ce parcours est dénommé « le parcours de bienveillance » car il vise à simplifier le cheminement des publics fragiles au sens large (plus particulièrement les personnes en situation de handicap) mais également les personnes non habituées aux gares, les personnes étrangères...

Pour ces 68 nouvelles gares, ce parcours est continu sur l'ensemble des niveaux qui les composent : hall, correspondance, mezzanine et quais.

Compte tenu de la particularité des gares du Grand Paris Express, qui sont majoritairement implantées à de fortes profondeurs, le parti pris retenu est d'orienter l'ensemble des personnes en situation de handicap vers les ascenseurs.

Dans un second temps la Société du Grand Paris ambitionne de prolonger ce principe de « parcours de bienveillance » aux parvis des gares, afin d'assurer la meilleure accessibilité aux autres modes et ainsi faciliter l'intermodalité. Ces réflexions se font en partenariat avec les différentes collectivités, le STIF ainsi que les transporteurs.

Dans ses réflexions autour de l'accessibilité, la Société du Grand Paris est accompagnée par neuf associations représentatives de handicap, avec lesquelles un protocole de concertation a été signé en janvier 2016. Plusieurs réunions sont organisées sur l'année afin de leur présenter les aménagements et équipements prévus au sein des gares. Le partage de leurs besoins et recommandations favorisent les réflexions autour d'une conception d'accessibilité universelle.

Ces aménagements et équipements seront testés, par tous, à l'échelle réelle dans la « fabrique du métro » : un bâtiment de 1 600 m² en cours de rénovation à Saint-Ouen.

- **Contact :** Laurent.Colin@societedugrandparis.fr
- **Correspondant local du Cerema :** Emmanuel.Dansaut@Cerema.fr

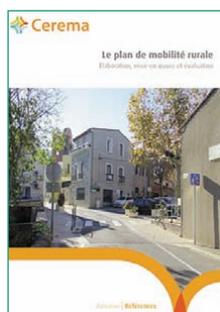


Bibliographie

Le plan de mobilité rurale

Élaboration, mise en œuvre et évaluation

Ouvrage de 105 pages (+ annexe de 63 pages), publié par le Cerema dans la collection «Références»



Dans les zones à faible densité, il apparaît de plus en plus essentiel de répondre aux besoins de mobilité des diverses populations et d'améliorer leurs modes de déplacements dans des conditions durables pour tous. Certaines collectivités imaginent et mettent en œuvre des outils adaptés à une demande faible et diffuse. La palette des réponses apportées démontre que la question des déplacements en zone peu dense ne présente pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

Afin d'encourager ces efforts, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 crée un plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Ce nouveau dispositif vise à proposer sur ces territoires une approche globale de la gestion de la mobilité. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires.

Outil adapté aux besoins des acteurs locaux des territoires ruraux ou faiblement urbanisés, publics et privés, ce guide apporte une aide à l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ces plans de mobilité rurale. Il fait référence à des expériences locales remarquables dont certaines bénéficient de plusieurs années de fonctionnement.

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

Transports collectifs urbains de province

Évolution 2009-2014 - Annuaire statistique

Ouvrage de 586 pages, publié par le Cerema dans la collection «Données»



Ce document présente la mise à jour pour l'année 2015 (intégration des données 2014 recueillies au cours de l'année 2015) des principales données relatives aux réseaux de transport urbain de province. Il a été réalisé pour le compte de la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

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

L'enquête sur les données 2014 a été réalisée sur internet pour la sixième fois. Ce mode d'enquête remplace désormais l'envoi des cahiers verts papier.

La présente édition comporte 239 réseaux pour lesquels les séries de données statistiques ont été fournies et sont cohérentes sur la période 2009-2014. Quelques redressements ont dû être opérés pour certains d'entre eux.

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



La Revue Transport

Le numéro 7 de revue Transport publié par le Cerema Infrastructures de transport et matériaux est paru en juin 2016.

Ce numéro propose un premier article sur la logistique urbaine qui fait un état des lieux des leviers d'actions possibles pour les acteurs publics en matière de logistique urbaine. Le second article présente les mutations en cours dans les grands ports maritimes. Le dernier article propose un focus sur la logistique des circuits courts dans le Nord-Pas-de-Calais.

- ⊕ Pour en savoir plus : www.infra-transports-materiaux.cerema.fr

Les fiches du Cerema**Mobilités et transports - Outils et méthodes****Fiche n° 6 - La TVA dans les transports publics Incidence du mode de gestion**

La TVA (Taxe sur la valeur ajoutée) ne constitue pas une spécificité du domaine du transport public. Ce secteur d'activité présente cependant des caractéristiques particulières qui impactent les modalités de perception de cet impôt. Cette fiche vise à faire le point sur l'incidence, en matière de TVA, du mode de gestion retenu pour l'exploitation du réseau de transport, notamment au regard de l'impossibilité d'utiliser désormais le mécanisme de transfert de droit à déduction.

- En téléchargement gratuit sur www.certu-catalogue.fr

Mobilités et transports - Le point sur**Fiche n° 33 - L'information multimodale****Quelle place pour les acteurs publics à l'heure de l'ouverture des données ?**

À l'occasion des récentes lois sur l'Open Data, cette fiche fait le point sur l'information multimodale : historique et état des lieux de l'information diffusée aujourd'hui en France, présentation des différents types de SIM (Systèmes d'Information Multimodale) et obligations portant sur chaque acteur de cet écosystème. Elle met en avant le défi de l'ouverture des données, et les défis qui y sont liés : le financement et la gouvernance des systèmes d'information.

- En téléchargement gratuit sur www.certu-catalogue.fr

Transports : que dit la loi de transition énergétique ? (fiche n° 2)**Décryptage de la loi de transition énergétique**

Ces fiches «Décryptage» visent à fournir des éclairages techniques et juridiques sur les mesures inscrites dans la loi relative à la Transition Énergétique et la Croissance Verte.

Elles ont pour objectif de faciliter la compréhension de la loi, ainsi que son déploiement par les services déconcentrés de l'État et les collectivités territoriales.

- En téléchargement gratuit sur www.certu-catalogue.fr

Fiche Vélo n° 35 - Réseau cyclable à haut niveau de service : objectifs et principes d'aménagement

Plusieurs pays et quelques villes européennes se sont lancés dans la réalisation d'infrastructures cyclables performantes. Bien au-delà de la vitesse permise par ces infrastructures, c'est bien un niveau de service qui est attendu par l'utilisateur cycliste (confort, sécurité, services, ...). C'est pourquoi, le terme «réseau cyclable à haut niveau de service» (RCHNS) a été choisi pour désigner ce type d'infrastructure en France. Il s'inspire du concept de bus à haut niveau de service (BHNS) mis en œuvre depuis plus de dix ans sur notre territoire. Cette fiche a pour objet de dégager des grands principes d'aménagement à recommander pour la création d'un RCHNS.

- En téléchargement gratuit sur www.certu-catalogue.fr

Fiche Vélo n° 36 - Les dispositifs anti-accès motorisé : comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

- En téléchargement gratuit sur www.certu-catalogue.fr



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

► Département de la sûreté dans les transports – Bilan 2015

L'année 2015 a été riche de productions conduites par le département de la sûreté dans les transports de la DGITM.

Ce bilan présente une sélection des travaux réalisés, sur des sujets allant des incivilités quotidiennes au risque terroriste et qui visent à :

- produire de la connaissance ;
- élaborer des méthodes et des techniques ;
- adapter la réglementation ;
- accompagner les acteurs ;
- aider à la décision dans la gestion de crise ;
- contribuer aux travaux européens et internationaux.



Deux thématiques ont plus particulièrement marqué l'activité : la lutte contre la fraude, avec la réécriture du décret du 22 mars 1942, et la contribution à la proposition de loi « Savary », relative à la lutte contre les incivilités et les atteintes à la sécurité dans les transports collectifs de voyageurs.

Les attentats ont souligné l'enjeu pour le ministère d'approfondir son rôle de production de connaissances pour imaginer comment mieux articuler fluidité et sûreté dans les transports.

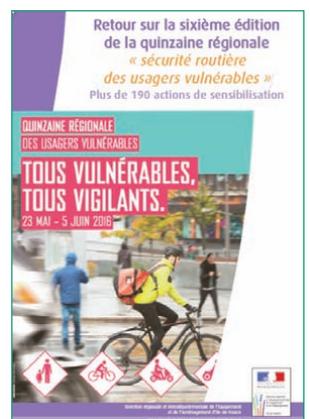
Opérateurs et autorités organisatrices ainsi que leurs représentants, associations, ministères, experts sont associés pour construire collectivement une réflexion partagée et trouver ensemble des solutions adaptées à leurs besoins.

- **Télécharger le document :** www.developpement-durable.gouv.fr

► Retour sur la sixième édition de la quinzaine régionale « Sécurité routière des usagers vulnérables » Plus de 190 actions de sensibilisation

Du 23 mai au 5 juin 2016, la Quinzaine régionale a fédéré plusieurs acteurs de la sécurité routière en Île-de-France autour des usagers vulnérables (piétons, cyclistes et utilisateurs de 2 roues motorisés), grâce à la mobilisation des équipes sécurité routière de la préfecture de police de Paris et des coordinations sécurité routière des sept préfectures de département.

Des dizaines d'actions de sensibilisation, programmées en association avec de nombreux partenaires, ont mis l'accent sur les spécificités des trois catégories d'usagers vulnérables. Certaines ont abordé les thématiques plus transversales « jeunes », « seniors », « inter-générationnel » et « risque routier professionnel ».



- **Télécharger le document :** www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

➤ Stratégie de développement de la mobilité propre - Document préparatoire

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), dans son article 40, charge l'État de définir une stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP), annexée à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE).

La publication du document « Stratégie de développement de la mobilité propre : document préparatoire » constitue une étape de l'élaboration de la SDMP.

Préparé en lien avec les parties prenantes, ce document présente l'état des lieux de l'offre de mobilité propre, ainsi que des orientations et pistes d'actions possibles, en les rattachant aux priorités précisées par la LTECV :

- ▶ la maîtrise de la demande de mobilité ;
- ▶ le développement des véhicules à faibles émissions de polluants et de gaz à effet de serre, et le déploiement des infrastructures permettant leur ravitaillement ;
- ▶ l'optimisation des véhicules et des réseaux existants ;
- ▶ l'amélioration des reports modaux vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et gaz à effet de serre, y compris la marche et l'usage du vélo ;
- ▶ le développement des modes de transports collaboratifs.

Ce document présente la contribution de divers plans d'actions ou stratégies thématiques au développement de la mobilité propre, et propose des pistes pour des actions complémentaires ou des domaines d'innovation à privilégier dans les transports.

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

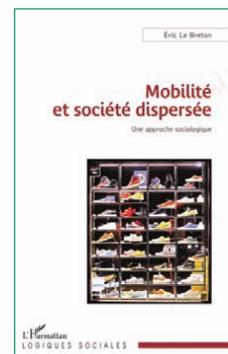


➤ Mobilité et société dispersée : une approche sociologique

Éric Le Breton

Nous vivons dans des espaces fragmentés. Cette dispersion est plus ou moins marquée selon les milieux sociaux mais nous avons tous franchi un seuil irréversible : la mobilité est au cœur de nos vies quotidiennes. Nous explorons quatre épreuves de la dispersion : la décohabitation de jeunes qui s'affranchissent du domicile parental ; le voyage de routards traversant le monde ; l'écartèlement des cadres entre les espaces de la famille et de l'entreprise ; l'épreuve du morcellement de soi de populations prisonnières de territoires dont elles ne peuvent sortir.

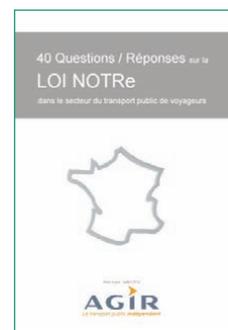
➕ Pour en savoir plus : www.editions-harmattan.fr



➤ 40 Questions / Réponses sur la LOI NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs

Forte de son expertise juridique et des nombreux échanges organisés depuis 1 an avec les collectivités territoriales, l'association AGIR publie un Guide pratique consacré à la loi NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs. Organisé sous la forme de « 40 Questions / Réponses », il permet d'apporter des réponses pratiques aux questions les plus courantes posées par les autorités organisatrices de transport, toutes concernées par la nouvelle organisation territoriale : modalités du transfert des compétences, des compensations financières, délégations de compétences, sort des opérateurs internes, transfert des agents, etc.

● Télécharger le guide : www.agir-transport.org



➤ **La mobilité, la nuit**

La nuit, certains dorment, d'autres travaillent ou encore font la fête. Immobiles à leur domicile ou hyper mobiles dans la ville, les habitants ont des usages différenciés en terme de mobilité qu'il s'agit de mieux appréhender.

À partir des données récentes de l'Enquête Déplacements Grand Territoire (2014-2015), l'Auran (Agence d'urbanisme de la région nantaise) propose sa lecture des déplacements la nuit dans la grande métropole nantaise. Car, même si ceux-ci ne représentent que 10 % des déplacements journaliers des métropolitains, la mobilité, la nuit, interroge durablement le rapport aux espaces publics, aux modes de transports et les principaux motifs pour se déplacer.

L'étude propose une photographie générale de cette mobilité, la nuit, avec deux zooms structurants : le premier concerne une approche genrée des déplacements. Le second cherche à en savoir davantage sur les travailleurs de la nuit.

Ces travaux de l'Auran visent à enrichir les projets que l'Agence mène autour de la question de l'articulation des temps dans la ville et de la place des femmes et des hommes dans celle-ci.

➕ **Pour en savoir plus :** www.auran.org

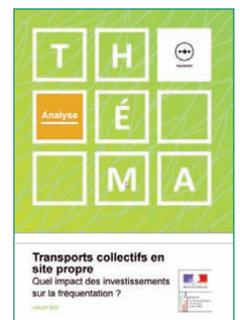


➤ **Transports collectifs en site propre : quel impact des investissements sur la fréquentation ?**

Publié par Commissariat général au développement durable en juillet 2016.

Les transports collectifs en site propre (TCSP), métro, tramway et bus à haut niveau de service, utilisent en général une voie ou un espace affecté à leur seule exploitation. Ils intéressent particulièrement les autorités organisatrices de transport car leur rôle structurant est susceptible d'augmenter l'attractivité et la fréquentation des réseaux de transport collectif. Pour favoriser leur développement, l'État a subventionné des investissements en TCSP par le biais de trois appels à projets successifs en 2009, 2011 et 2014.

Cette étude présente des éléments d'analyse de l'impact sur l'utilisation des réseaux de transports collectifs urbains des premiers projets financés. Pour cela, elle compare les évolutions observées dans neuf réseaux aidés au travers de ces appels à projet avec celles de neuf réseaux de taille équivalente n'ayant pas investi dans des TCSP. Il ressort que la fréquentation a davantage augmenté pour les réseaux avec TCSP et que le développement de TCSP s'accompagnerait d'une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation des réseaux concernés rapportés à l'offre mesurée en places-kilomètres.



➤ **Mobilité et intermodalité, une nouvelle donne**

Une étude AdCF-Transdev sur les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale

À la veille de la publication de l'ordonnance relative au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), en application de la loi NOTRe, l'AdCF et Transdev publient une étude sur les politiques intermodales de déplacements. Promotrice, avec le GART, des schémas régionaux de l'intermodalité instaurés par la loi MAPTAM de 2014, l'AdCF a souhaité s'associer à Transdev pour la réalisation, au cours de l'année 2015, d'une étude exploratoire afin de préciser certaines attentes des collectivités locales et d'identifier des chantiers opérationnels pour les autorités organisatrices de transport et de la mobilité. Volet intermodalité des SRADDET, ces schémas nécessitent un dialogue territorial entre Régions et intercommunalités.



➕ **Pour en savoir plus :** www.transdev.com - www.adcf.org



Formations



Formations CNFPT

- Sécurité dans les véhicules - **Du 27 au 30 septembre** à La Rochelle
- Évolution des comportements et choix du mode de transport - **Du 28 au 30 septembre** à Poitiers
- Les marchés publics en mobilité et transport - **Du 3 au 7 octobre** à La Rochelle
- Tarification sociale des transports: un enjeu d'équité - **Le 11 octobre** à Paris
- Maîtrise d'ouvrage et gouvernance des gares et pôles d'échanges multimodaux - **Du 12 au 14 octobre** à Paris
- Suivi des DSP en mobilité et transport et rapport du délégataire - **Du 17 au 20 octobre** à La Rochelle

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



PONTS FORMATION CONSEIL
Vecteur de performance

Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Déplacements, mobilité, transports :

- AOT/Exploitant : quelle relation contractuelle ? - **Du 20 au 22 septembre**
- Les nouveaux services à la mobilité : pertinence, faisabilité, usages - **Du 4 au 6 octobre**
- Les techniques de plates-formes de TCSP : conception, entretien et exploitation des aires dédiées aux BHNS, systèmes guidés et tramways - **Du 4 au 6 octobre**
- Maîtriser l'économie des transports collectifs - **Du 7 au 9 novembre**
- Logistique urbaine et Transport de Marchandises en Ville : leviers, organisation, aménagements - **Du 9 au 10 novembre**
- Identifier les évolutions de la société pour appréhender la mobilité et adapter son offre - **Du 16 au 18 novembre**
- Documents de planification SCOT, PDU, PLUi, PLU : améliorer la prise en compte des déplacements - **Du 16 au 18 novembre**

Infrastructures ferroviaires et guidées :

- Conduire un projet de transport collectif guidé urbain - Approche méthodologique et opérationnelle - **Du 20 au 22 septembre**
- Tracé ferroviaire de voie courante - **Du 22 au 23 septembre**
- La signalisation ferroviaire : conception et mise en œuvre - **Du 26 au 28 septembre**
- Les fondamentaux de la technique ferroviaire - **Du 3 au 4 octobre**
- Les techniques de plates-formes de TCSP : conception, entretien et exploitation des aires dédiées aux BHNS, systèmes guidés et tramways - **Du 4 au 6 octobre**
- Les matériels roulants ferroviaires : fondamentaux, exploitation et maintenance - **Du 10 au 12 octobre**
- Projet ferroviaire : étapes, points de vigilance et conditions de réussite - **Du 12 au 13 octobre**
- Alimentation électrique : les spécificités et la mise en œuvre en urbain et en ferroviaire lourd - **Du 8 au 9 novembre**

Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- Études et simulation de trafic - **Du 5 au 7 septembre**
- Viabilité Hivernale : analyser, suivre et anticiper les risques météo routiers : connaissances, méthodes et outils du processus de décision - **Du 5 au 6 septembre**

- Méthodologie des études de sécurité routière en milieu interurbain - **Du 27 au 28 septembre**
- Mettre en œuvre les équipements de la route en milieu interurbain - Signalisation et dispositifs de retenue - **Du 28 au 30 septembre**
- Gérer le trafic sur autoroutes et voies rapides - **Du 29 au 30 septembre**
- Concevoir et évaluer les carrefours à feux - **Du 3 au 5 octobre**
- La signalisation verticale : actualité réglementaire et mise en application - **Du 12 au 14 octobre**
- Plans de Gestion de Trafic (PGT) et gestion de crise - **Du 7 au 9 novembre**

Maîtrise d'ouvrage en infrastructures :

- Appréhender l'ensemble des procédures pour les projets d'infrastructure et élaborer leur planning - **Du 27 au 29 septembre**
- Piloter les études d'impacts socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires - **Du 27 au 28 septembre**
- Maîtriser le déroulement d'un projet d'infrastructure - **Du 8 au 10 novembre**
- Sécuriser le dossier de DUP des projets d'infrastructures - **Du 14 au 15 novembre**

Infrastructures et développement durable :

- Stratégie et moyens de réduction du bruit - Cycle bruit des transports terrestres - Module 3 - **Du 21 au 22 septembre**
- Valoriser les matériaux alternatifs dans les travaux publics - **Du 4 au 6 octobre**
- Réaliser une étude d'impact : caractérisation des impacts, cumuls, mesures compensatoires - **Du 5 au 7 octobre**
- Dossier loi sur l'eau des projets d'infrastructures linéaires - **Du 5 au 7 octobre**

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



Agenda

17 septembre 2016

La mobilité connectée

La Journée du transport public est le grand rendez-vous français des acteurs de la mobilité durable. Organisée dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, cette opération valorise auprès du grand public les transports de proximité pour encourager le changement de comportement. Elle est organisée par le GIE Objectif transport public avec le soutien du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer.

► Pour en savoir plus : www.journeedultransportpublic.fr

20-21 septembre 2016

6^{es} Assises du Port du futur Édition 2016 (Paris)

Les 6^{es} Assises Port du Futur sont organisées par le Cerema et le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Elles proposeront quatre sessions de conférences ainsi que des tables rondes à destination des professionnels du secteur portuaire.

► Pour en savoir plus : www.cerema.fr

22 au 23 septembre 2016

3^{es} assises nationales de la qualité de l'air se dérouleront (Montrouge)

Ces journées sont organisées par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et par l'ADEME. Pour cette édition, l'action dans les territoires sera à l'honneur.

L'objectif est de mobiliser l'ensemble des acteurs pour : échanger, valoriser les retours d'expériences, mieux connaître les outils mobilisables, et définir ensemble les bonnes pratiques pour changer les comportements en faveur de la qualité de l'air intérieur et extérieur, dans tous les secteurs d'activité.

Ces journées sont à destination des élus, représentants de collectivités en charge de la santé-environnement, de l'urbanisme, de la mobilité, de la petite enfance et de l'éducation, associations, universitaires, représentants de l'État, bureaux d'études, représentants des acteurs économiques...

► Pour en savoir plus : www.assisesdelair2016.ademe.fr

27 septembre 2016

Intermodalité : quelle place pour les modes actifs ? (Aix-en-Provence)

Cette rencontre s'inscrit dans le cadre du programme national « une voirie pour tous » et dans celui de la CoTITA Méditerranée.

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

28 septembre 2016

Colloque Rail 2020 (Paris)

Ce colloque, organisé par la Fnaut et Mobilette, interroge l'avenir du transport ferroviaire en France : modalités d'exploitation, maillage optimal du réseau, financement et gouvernance seront au cœur des débats.

► Pour en savoir plus : www.fnaut.fr

► Contact : [Fabienne Guigue](#)
Transport Public / Mobilités

30 septembre 2016

Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) (Saint-Médard-en-Jalles)

Cette demi-journée d'information et d'échanges s'inscrit dans le cadre du programme « une voirie pour tous » et celui de la CoTITA du Sud-Ouest.

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

4 octobre 2016

Carrefour Data innovation (Paris)

Organisé avec le soutien d'Open Data France, de la Fabrique des Mobilités (ADEME), de Paris&Co de Keolis / Kisio Digital et Transdev / Catalogue, ce carrefour data innovation a pour objectifs :

- de présenter des services de mobilité innovants complémentaires des services de transports publics : covoiturage ciblé, aide à la mobilité (vélo, taxi, ...), calculateurs, ... parmi lesquels plusieurs services adaptés aux zones périurbaines ou rurales ;
- de débattre de l'ouverture des données : open data (loi Lemaire / Macron, licences, formats, priorités d'ouverture) mais aussi accès aux données des transporteurs et aux données utilisateurs des startups ;

- de présenter des coopérations originales entre collectivités territoriales et startups sur le sujet de la smart mobilité, notamment en dehors du cadre des marchés publics (Living labs, hackathon, concours, mise à disposition d'espaces public, ...).

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

5 octobre 2016

Pourquoi tout change ? (Paris)

C'est le thème du 24^e congrès annuel de la FNTV. Des experts et des politiques viendront débattre autour de plusieurs thématiques fortes : les nouveaux comportements de mobilité, la loi NOTRe et ses conséquences, les nouvelles offres de mobilité, le numérique... sans oublier le bilan des services librement organisés un an après l'ouverture du marché.

► Pour en savoir plus : www.fntv.fr

5 au 7 octobre 2016

Territoires no(s) limit(es) (Pyrénées-Atlantiques, entre Pays Basque et Béarn)

Dans le contexte de reconfi contours et des compétences des différentes strates de collectivités, la 37^e rencontre nationale des agences d'urbanisme interrogera la construction et la mise en projets de ces nouveaux grands territoires. « Faire avec l'autre », en transversalité et en complémentarité, devient la condition et l'opportunité de la constitution de ces territoires XXL, des intercommunalités aux nouvelles régions. Cette Rencontre interrogera comment les agences d'urbanisme, dans le cadre de partenariats renouvelés, peuvent accompagner ces bouleversements majeurs, ces changements de limites pour faire de ces nouvelles échelles des opportunités pour les collectivités, les territoires et les citoyens. Élus, urbanistes, techniciens des agences d'urbanisme, des collectivités, des bureaux d'études viendront débattre, travailler et apporter des réponses le temps des plénières et des ateliers-visites.

► Pour en savoir plus : <http://37eme-rencontre.audap.org/>

6 octobre 2016

La viabilité hivernale en milieu urbain (Saint - Priest - 69)

Cette journée organisée dans le cadre du programme national « une voirie pour tous » comporte des retours d'expériences de collectivités, des apports juridiques et réglementaires ainsi que des pistes de réflexions globales pour une amélioration de la qualité de service en ville lors des phénomènes hivernaux.

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

6 octobre 2016

Journée simulation dynamique des déplacements 2016 (Paris)

À l'aide de retours d'expérience et de témoignages de maîtres d'ouvrage, de bureaux d'études et de chercheurs, cette journée d'information et d'échanges présentera les principes de l'utilisation de la simulation dynamique ainsi que ses applications opérationnelles et innovantes.

Elle sera également l'occasion de fournir des ressources aux commanditaires et aux bureaux d'études sur les bonnes pratiques en simulation dynamique, d'échanger entre professionnels, d'assister à des démonstrations d'outils et de rencontrer des fournisseurs de logiciels de simulation.

► Pour en savoir plus : www.simulationdynamique.fr

6 et 7 octobre 2016

Les modes actifs : un choix pour se déplacer au quotidien dans Poitiers et son agglomération ?

Cette rencontre est organisée par l'association Rue de l'avenir en lien avec le Grand Poitiers et la ville de Poitiers et en partenariat avec Vélocité 86, la ville de Buxerolles, Une Voirie Pour Tous, et la Direction Départementale des Territoires (Vienne).

Elle aura pour fil directeur une interrogation sur la réalité des modes actifs (vélo, marche, VAE*, roller, ...) comme choix pour se déplacer au quotidien dans Poitiers et son agglomération.

► [Programme et inscription](#)

6 et 7 octobre 2016

Le numérique au service des mobilités : quelles opportunités pour les territoires ? (Strasbourg)

ATEC ITS France co-organise la 3^e édition des Journées de la Mobilité Intelligente avec l'Eurométropole de Strasbourg, en partenariat avec Thales, le Club des Villes et Territoires Cyclables, Egis et le Cerema.

► Pour en savoir plus : www.atec-itsfrance.net

6 et 7 octobre 2016

Mobilité et tourisme (La Rochelle)

Le Cerema et le CNFPT organisent dans le cadre des rencontres scientifiques et techniques territoriales des journées d'échanges sur la question « comment conjuguer les complémentarités de mobilité et de tourisme au service du développement des territoires ».

Ces rencontres seront l'occasion pour les professionnels du tourisme et du transport de confronter leurs visions et de revisiter leurs stratégies et plans d'actions dans un souci de complémentarité au service du développement des territoires.

► [Les programmes et les inscriptions](#)

► [Contacts : Cecile.Clement@Cerema.fr](mailto:Cecile.Clement@Cerema.fr)
Philippe.souche@cnfpt.fr

6 au 9 octobre 2016

Autonomy : 4 jours pour faire ensemble, la révolution de la mobilité urbaine (Paris)

Autonomy est un festival inédit qui rassemblera citoyens, entreprises et décideurs publics afin d'accélérer ensemble la transition vers une mobilité urbaine intelligente et durable. Dans la Grande Halle du parc de la Villette, Autonomy comblera un salon, un cycle de conférences et d'ateliers, une plateforme d'échanges dédiée aux professionnels, et des animations grand public. Le festival sera la vitrine des dernières innovations en matière de déplacements urbains : voitures électriques et sans chauffeur, applications de mobilité partagée et à la demande, vélos classiques et électriques, transports publics alternatifs, technologies révolutionnaires, micro-véhicules électriques, et bien d'autres.

► Pour en savoir plus : www.autonomy.paris

11 octobre 2016

Des petits bourgs aux villes moyennes : quels outils pour apaiser la circulation et favoriser le partage de la voirie (Limoges)

Cette journée de présentations et d'échanges est organisée par le Cerema Sud-Ouest et la délégation Limousin du CNFPT.

Elle s'inscrit dans le cadre du programme « une voirie pour tous » et de la CoTITA du Sud-Ouest.

► Pour en savoir plus : [programme et inscription](#)

11 et 12 octobre 2016

Révolution numérique : révolution des métiers ? (Paris)

Il s'agit du thème des 5^{es} Assises du Transport et de la Mobilité.

Organisées par les institutions de protection sociale du Transport et de la Logistique réunies sous la marque Carcept Prev et leur partenaires AFT et OPCA-TS, elles réuniront plus de 500 professionnels, décideurs économiques et politiques, institutionnels des secteurs du transport, de la logistique, de la protection sociale et de la formation professionnelle.

Au programme de ces deux journées, des plénières et ateliers sur les enjeux du numérique pour les métiers du transport et de la mobilité. Le programme complet et le détail des intervenants sera précisé courant septembre.

► Pour en savoir plus : www.fntv.fr

12 au 15 octobre 2016

Autocar Expo (Lyon)

Événement national pour la promotion du tourisme et de la mobilité en autocar. Il a lieu tous les 2 ans dans une ville de France. Cette année il revient à Lyon au parc des expositions Eurexpo.

► Pour en savoir plus : <http://autocar-expo.com/fr>

15 octobre 2016

Appel à communications : « Le transport pour des sociétés urbaines inclusives »

La prochaine conférence CODATU aura lieu en Inde, du 7 au 10 novembre 2017, conjointement avec la 10^e conférence et exposition « Urban Mobility India » (UMI), un événement phare organisé chaque année par le Ministère du Développement Urbain (MDU) indien.

Cette 17^e Conférence CODATU réunira à Hyderabad universitaires, chercheurs, praticiens, collectivités locales, professionnels du transport et société civile pour débattre des défis persistants et des opportunités à venir, mais aussi favoriser l'échange d'expériences en vue de soutenir la coopération internationale.

Les résumés doivent être transmis à partir du formulaire ci-dessous avant le 15 octobre 2016.

► Pour en savoir plus : www.codatu.org/actualites/codatu2017/

21 au 23 octobre 2016**20^e congrès de la FNAUT (Strasbourg)**

Il est co-organisé par ASTUS et la FNAUT Alsace.

► Pour en savoir plus : www.fnaut.fr

8-9 novembre 2016**Mobilités et (R)évolutions numériques (Marne-la-Vallée)**

Ce 15^e colloque du groupe « Mobilités Spatiales, Fluidité Sociale » est organisé par l'IFSTTAR.

Dans la continuité des précédentes éditions, le colloque a pour objectif d'interroger les évolutions et mutations à l'œuvre dans le domaine des mobilités spatiales. Cette année, le colloque explorera de manière plus spécifique les relations entre déplacements (sans distinction *a priori* de temporalité et de distance), mobilité(s) et technologies numériques.

► Pour en savoir plus : <https://msfs2016.sciencesconf.org>

9 novembre 2016**Les carrefours à feu : sécurité des piétons et simulation dynamique (Nancy)**

Le Cerema et le CNFPT organisent une journée technique sur le thème de l'aménagement et du fonctionnement des carrefours à feu.

Cette journée, organisée dans le cadre du programme national « une voirie pour tous » et de la CoTITA Est, s'adresse aux gestionnaires de voirie et plus généralement à tous les personnels confrontés à la gestion de carrefours à feu.

La matinée sera consacrée à la prise en compte des piétons et l'amélioration de leurs conditions de sécurité. L'après-midi traitera de l'évaluation du fonctionnement de ces carrefours grâce à des logiciels de simulation dynamique, qui permettent de modéliser les flux de véhicules légers, de transports collectifs et de piétons.

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

16-18 novembre 2016**L'efficacité des réseaux de transports urbains (Strasbourg)**

3^{es} Journées Cerema / CNFPT sur la mobilité dans les villes européennes en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, le GART, l'UITP, et l'UTP

Ces troisièmes journées de Strasbourg sur la mobilité dans les villes européennes se proposent d'abord le thème de l'efficacité des réseaux de transports urbains : quels enjeux économiques, environnementaux et sociaux ? quelles difficultés rencontrées ? quelles solutions ? quelles perspectives ?

Comme en 2012 à propos des enjeux et leviers du report modal et en 2014 au sujet de l'intermodalité, la démarche proposée ici par le CEREMA et le CNFPT devrait permettre à tous les acteurs concernés de comparer pour comprendre et de comprendre pour agir, en s'appuyant sur les réflexions et témoignages d'experts, d'élus et de techniciens français et européens.

► Contacts : Thierry.Gouin@Cerema.fr (04 72 74 58 23)

Philippe.Souche@cnfpt.fr (05 46 50 53 52)

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

21 novembre 2016**Transports : « Recherche et accessibilité » (Paris)**

Comme chaque année, ce colloque national est organisé par la délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer et du Ministère du logement et de l'habitat durable.

Il posera les questions liées à l'accessibilité dans les transports publics autour de quatre grands sujets : droit européens des passagers ; data, numérique et information voyageurs ; gouvernance de l'accessibilité ; pôles de recherche partenariale en mobilité et handicap.

► Pour en savoir plus : www.cerema.fr

21-23 novembre 2016**Les entretiens Jacques Cartier (Lyon) Facteurs humains, technologies embarquées et numériques : quel rôle pour les politiques de sécurité routière ?**

► Pour en savoir plus : www.centrejacquescartier.com

22 au 23 novembre 2016**Vers une mobilité « sans couture » dans la ville ? Multimodalité et intermodalité, quelles innovations en France et au Québec ? (Lyon)**

Ce colloque s'inscrit dans le cadre des 29^{es} Entretiens Jacques Cartier, et rassemblera universitaires et professionnels de la mobilité, français et québécois. Ce colloque est organisé par l'Université de Montréal, l'Université du Québec à Montréal, le LAET (Laboratoire aménagement économie transports) et le Cerema en partenariat avec la Métropole de Lyon.

► Pour télécharger [le programme](#) et s'inscrire :

[le site des Entretiens Jacques Cartier](#), rubrique « Les Entretiens »

► Pour toute information complémentaire :

patricia.lejoux@entpe.fr

martine.meunier-chabert@Cerema.fr

gilles.bentayou@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/>

1^{er} et 2 décembre 2016

Séminaire DUEE (déplacement urbanisme environnement énergie): Mobilité et équité : cuisine nouvelle ou vieilles recettes ? (Lyon)

Le Cerema, le CNFPT et l'ADEME co-organisent ces journées DUEE et RSTT (Rencontres Scientifiques et Techniques Territoriales) sur le thème de la mobilité et les inégalités sociales : quelles solutions proposer pour une meilleure équité sur les territoires ? Comment réduire les inégalités face à la mobilité dans les politiques publiques conduites sur les territoires tout en respectant l'environnement et les contraintes budgétaires ?

► Pour en savoir plus :

www.territoires-ville.cerema.fr

► Contacts :

Laurent.Cottier@cnfpt.fr

Philippe.Souche@cnfpt.fr

Martine.Meunier-Chabert@Cerema.fr

Laurent.Jardinier@Cerema.fr

8 et 9 décembre 2016

Techniques et équipements pour la ville (Lyon)

1^{er} congrès de la ville intelligente et attractive.

► Pour en savoir plus :

www.capurba2016.com/

24 et 25 janvier 2017

Les Rencontres de la Mobilité intelligente : quels pilotes pour la mobilité ? (Montrouge)

Le prochain congrès d'ATEC ITS France analysera le rôle des acteurs de la mobilité, dans un contexte de transformation constante. Les mutations sont nombreuses, avec l'apparition de nouvelles pratiques de mobilité, le renforcement du dialogue entre infrastructures et objets connectés, l'affirmation de la conscience écologique dans les stratégies territoriales et la recherche d'optimisation énergétique et économique,

notamment dans le domaine de la logistique. Ces problématiques, apparemment éclatées, invitent pourtant les acteurs du secteur à s'interroger sur leurs missions, sur les solutions qui leur sont offertes et sur l'évolution de leurs différents modèles d'affaires. Pour les accompagner dans leurs réflexions, le congrès 2017 reviendra sur ces transformations et présentera les innovations les plus récentes.



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

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).