

Transflash

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

SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 86 %

- ▶ Les commerçants messins paient votre parking
- ▶ À Fontenay-sous-Bois, la municipalité fait connaître les itinéraires « malins » aux piétons

Zoom sur :

- ▶ Vers un nouveau dispositif de jalonnement pour piétons et cyclistes : la méthode « chromorientation » ?
- ▶ La loi « Égalité et citoyenneté » modifie le PLUi
- ▶ Les schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) organisent le regroupement des intercommunalités en 2017

Bibliographie
Formations
Agenda



Décentralisation du stationnement

La décentralisation du stationnement payant sur voirie entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Elle offre un nouvel outil pour mener une véritable politique de mobilité durable et adapter la réglementation du stationnement aux spécificités des territoires.



Stéphane Rouvé, préfet, délégué de la mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement, nous fait part de l'avancement de sa mise en œuvre.

Quels sont les grands changements qu'implique cette décentralisation du stationnement ?

Cette réforme voulue par le Parlement donne aux élus de nouveaux moyens pour organiser le service public du stationnement. Elle s'accompagne de la dépénalisation du stationnement payant sur voirie : le 1^{er} janvier 2018, le dispositif pénal actuel, identique sur l'ensemble du territoire avec une amende forfaitaire de 17 €, laissera la place à un dispositif reposant sur une redevance d'occupation du domaine public. Lorsque celle-ci ne sera pas réglée ou le sera insuffisamment, un forfait de post-stationnement (FPS) sera dû, dont le montant sera fixé localement. De nouvelles modalités de contestation du paiement de ce FPS verront le jour (avec un recours administratif préalable obligatoire et la création d'une juridiction administrative spécialisée).

Comment l'État a-t-il préparé cette réforme pendant l'année 2016 ?

Les chantiers ont été nombreux. Sur le plan juridique, la dernière brique importante du dispositif a été posée avec la loi de finances rectificative pour 2016 (LFR 2016). Son article 78 précise les modalités de la compensation des pertes de recettes pour les collectivités et règle la situation particulière de l'Île-de-France. De même, la Direction Générale des finances publiques (DGFiP) a publié une série d'arrêtés au dernier trimestre¹. Sur le plan technique, l'Agence nationale de traitement des infractions automatisées (ANTAI), qui émettra les avis de paiement des FPS pour le compte des collectivités utilisant ses services, est en train de construire son système d'information (la première version des spécifications détaillées a été livrée le 6 janvier) avec l'objectif de lancer les tests en juillet prochain. Quant à la nouvelle juridiction (la commission du contentieux du stationnement payant), sa mise en place à Limoges avance selon le calendrier prévisionnel.

EVENEMENT



Journées d'échanges
sur la mobilité urbaine

24 et 25 avril 2017 à Paris
Organisé par le Cerema
en partenariat avec
la FNAU et le CNFPT
Pour en savoir plus :
www.territoires-ville.cerema.fr

¹ [Le page actualité du guide du Cerema](#) mentionne les références de ces textes.

Quelles ont été les actions mises en place pour aider les collectivités ?

Sous l'égide de la mission interministérielle, un plan d'action a été conçu avec les services de l'État, les associations d'élus et les professionnels pour accompagner et soutenir les collectivités. Ce plan a été décliné depuis la fin 2015 à travers les publications des différents acteurs, notamment la mise en ligne sur le site du Cerema d'un [guide de recommandations](#)² et de son [mémento](#), un cycle de formations du CNFPT dont les dernières sessions se dérouleront au premier semestre 2017, des journées et colloques nationaux organisés début 2016 et déclinés dans sept réunions régionales, des fiches techniques et, dernièrement, l'ouverture d'un [portail collaboratif](#) permettant de suivre l'avancement des travaux sur les systèmes d'information de l'ANTAI et de la future juridiction. De nouvelles initiatives seront prises dans les prochaines semaines.

Toutes les collectivités sont-elles prêtes pour ce changement ?

Le niveau de préparation des quelques 800 collectivités potentiellement concernées est variable. Les grandes collectivités (la capitale et les métropoles régionales) travaillent activement à la mise en œuvre de la réforme depuis plusieurs mois. Certaines ont déjà délibéré et d'autres le feront prochainement. En revanche, la situation est inégale dans les collectivités petites et moyennes : certaines ont avancé, d'autres non. Or le temps presse.

Que doivent traiter en priorité les collectivités qui n'ont pas encore réfléchi à cette décentralisation ?

Les élus de ces collectivités ont des orientations importantes à prendre sans tarder. Elles concernent d'abord la politique de stationnement qu'ils entendent conduire. En découleront la détermination du barème tarifaire et du montant du forfait de post-stationnement puis les choix d'organisation (surveillance en régie ou externalisée, traitement des recours administratifs préalables...). Enfin, des actions de concertation et de communication sont à prévoir pour expliquer ces orientations et donner les informations pratiques à la population et à certaines catégories d'usagers (commerçants, professionnels...).

Que se passera-t-il au 1^{er} janvier 2018 pour celles qui n'auront rien fait ?

Le législateur a décidé qu'à compter de cette date, aucune sanction de quelque nature que ce soit ne pourra être prononcée en cas d'absence ou d'insuffisance de paiement de la redevance de stationnement. Autrement dit, il ne sera plus possible d'établir un procès-verbal dans ces cas. La collectivité qui n'aura pas pris ses dispositions à cette date, alors qu'elle a instauré le stationnement payant sur tout ou partie de son territoire, n'aura d'autre choix que d'appliquer le stationnement gratuit à durée limitée (avec disque) si elle entend continuer de réguler le stationnement.

Quels sont les messages que vous souhaiteriez faire passer aux collectivités pour qu'elles soient prêtes fin 2017 ?

Le message principal est celui de la mobilisation. À quelques mois de l'échéance, il est plus que temps, pour les collectivités qui n'auraient pas encore pris les mesures, de s'atteler aux différents volets de la réforme. Ils sont d'ordre juridique (préparation puis adoption des délibérations, des arrêtés), technique (adaptation des matériels...), informatique (organisation des échanges avec l'ANTAI, suivi des recours...) et organisationnel (surveillance, traitement des recours...). Pour conduire ces chantiers, réunir toutes les compétences internes au sein d'une équipe projet, le cas échéant avec un appui externe, peut être opportun. Les professionnels (installateurs d'équipements, éditeurs de logiciels...) se mobilisent de leur côté mais les collectivités qui les saisiront tardivement prennent le risque, faute de disponibilité des prestataires, de ne pas voir leurs demandes prises en compte dans le calendrier imparti.

² Complété par l'actualité juridique et foire aux questions sur le site : www.territoires-ville.cerema.fr/



Le chiffre du mois : 86 %

“ 86 % des systèmes de vélos en libre-service publient leurs données (géolocalisation et disponibilité en temps réel) en Open Data sur internet (31 sur 36). ”

À titre de comparaison, ce chiffre n'est que de 11 % pour les services de transport collectif urbain (et seulement 7 % avec les horaires planifiés), et 18 % pour les services de transport collectif départemental (et seulement 11 % avec les horaires planifiées).

Quant aux horaires en temps réel, on dénombre maintenant 15 « réseaux » qui les diffusent : 10 réseaux urbains, ainsi que la navette Rhône Express et les services opérés par la SNCF (TGV, Intercités, Transilien, et les TER).



+ **Pour en savoir plus :** Tous les détails sont disponibles grâce au moteur de recherche de l'Observatoire de l'Open Data du Cerema : <http://www.passim.info/#opendata>



En direct des territoires

Les commerçants messins paient votre parking



Pour préserver l'attractivité du centre-ville et faire face à la concurrence de certaines zones commerciales, une carte de fidélité d'un nouveau genre a fait son apparition à Metz.

Imaginée par un commerçant messin, cette carte gratuite, intitulée « Bonjour Metz », est le sésame du dispositif.

Son principe de fonctionnement est simple. Lorsqu'un achat est effectué chez un commerçant participant, une partie de la somme dépensée est créditée sur la carte de l'utilisateur sous forme de « cashback³ », qui pourront ensuite être utilisés pour payer le stationnement dans les parkings participants.



Le but est de permettre aux commerçants d'offrir à leur clientèle leur stationnement, reproduisant ainsi le modèle de « gratuité » des zones commerciales afin de supprimer cet avantage concurrentiel. À ce jour, plus de 150 commerçants participent au dispositif.

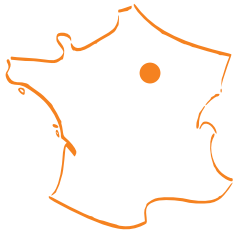
Avantage supplémentaire, la carte permet d'entrer et de sortir de la quasi-totalité des parkings en ouvrage messins sans avoir à conserver de ticket et sans avoir à faire la queue aux caisses. Début 2017, le concept sera même étendu au stationnement sur voirie.

Pour fêter le lancement de « Bonjour Metz », les possesseurs de la carte ont pu bénéficier d'un mois de stationnement gratuit dans certains parkings de la ville. À cette occasion, près de 3 000 cartes ont été distribuées.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** <http://bonjourmetz.com>
- **Contact :** Sandro Di Bernardi (06 07 97 10 64)
- **Correspondant local Cerema Est :** Samuel.Lab@Cerema.fr

³ Cashback : Il s'agit d'une technique commerciale permettant à un client de créditer sur sa carte d'abonnement un pourcentage du montant de son achat. Cette somme peut ensuite être utilisée pour payer le parking (ou d'autres achats chez des commerçants partenaires). L'utilisateur utilise donc sa carte d'abonnement comme moyen de paiement. Si elle n'est pas suffisamment créditée, la différence est prélevée sur le compte bancaire de l'utilisateur (les coordonnées bancaires sont renseignées au moment de l'activation de la carte).

À Fontenay-sous-Bois, la municipalité fait connaître les itinéraires « malins » aux piétons



Fin 2016, un nouvel itinéraire jalonné pour piétons et cyclistes a été réalisé à Fontenay-sous-Bois, un pas de plus dans la promotion des modes de déplacements alternatifs à l'auto-solisme.

Le plan local de déplacement, validé en 2012, avait notamment pour objectif de favoriser les modes actifs. Après le développement des zones de circulation apaisée

d'une bonne partie de la voirie, la Ville de Fontenay-sous-Bois a souhaité agir en faveur des piétons. Pour permettre le report modal vers les modes doux, elle a aménagé des dispositifs réducteurs de vitesse, généralisé la zone 30 et les double-sens-cyclables et expérimenté des « cédez-le-passage-cycliste-au-feu ».

Ainsi, quatre parcours ont été aménagés depuis 2014. Pour une meilleure lecture du territoire, chaque itinéraire prédéfini est associé à un symbole, une couleur et un nom ainsi qu'à un thème (gares, parcs, marchés, vieille ville, ville nouvelle).

Pour assurer la prise en compte de tous les habitants y compris les personnes en situation de handicap⁴, ce projet a été mené en concertation avec le service accessibilité de la commune. Le mobilier urbain répond à toutes les normes en vigueur. Il indique les obstacles (escaliers, pente) qu'une personne pourrait rencontrer et un code couleur et des pictogrammes facilitent l'identification des parcours, notamment pour les personnes ayant des difficultés de lecture. Les mâts de jalonnement proposent aux piétons comme aux cyclistes des itinéraires alternatifs et sécurisés. Ils permettent en outre de découvrir des itinéraires « malins », des raccourcis à travers parcs et sentiers qui font gagner du temps.

Sur chaque mât de signalisation, on retrouve des informations de direction, de temps de parcours piéton et un QR-Code qui permet d'accéder via son smartphone à des informations complémentaires : plan schématique du parcours, mentions supplémentaires et itinéraires alternatifs. Avec tout cela, plus aucune crainte de se perdre !



Un jalonnement pour tous à Fontenay-sous-Bois



+ Pour en savoir plus :

www.fontenay-sous-bois.fr/actualites-videos/a-fontenay/actus/jalonnement-pieton/index.html

- Contact : Bruno.Amadote@fontenay-sous-bois.fr
- Correspondant local Cerema Île-de-France : Dan.Magnan@Cerema.fr

⁴ Handicap moteur, cognitif, sensoriel et en situation de handicap (mobilité réduite).



Zoom sur

Vers un nouveau dispositif de jalonnement pour piétons et cyclistes : la « chromorientation » ?

Dans la lignée des travaux du PREDIT Cyclable et suite à des enquêtes qualitatives menées par le Cerema Nord Picardie, l'idée de travailler sur une méthode visant à améliorer les jalonnements piétons et cyclables a germé. En effet, les systèmes de jalonnement actuels ont pour fonction première de baliser un chemin « prêt à suivre » (voir l'article : A Fontenay-sous-Bois, la municipalité fait connaître les itinéraires « malins » aux piétons). En milieu urbain dense, elle rend l'utilisateur relativement prisonnier d'un itinéraire, certes pensé pour lui, mais à sa place.

Un jalonnement d'itinéraires marchables ou cyclables est souvent dédié aux touristes de passage en ville. N'a-t-il pas aussi vocation à s'adresser à l'immense majorité des résidents qui estiment la portée de ces déplacements, a priori irréalisables à pied ou à vélo. Il s'agit donc de s'interroger sur les logiques de mobilité de ce mode de déplacement. Le constat est alors sans appel : les dispositifs de jalonnements pour piétons ou cyclistes existants sont pour la plupart des copier-coller de panneaux routiers contribuant implicitement à asseoir le postulat infondé selon lequel cyclistes et piétons s'orienteraient de la même manière qu'un automobiliste.

C'est ainsi qu'est née la « chromorientation ». Il s'agit d'une proposition de jalonnement innovante et respectueuse des logiques de mobilité des piétons et cyclistes en ville dense. Elle consiste à ajouter des informations chromatiques au sommet des potelets situés à toutes les intersections viaires d'une ville-centre dense et maillée. Les pastilles colorées livrent moins un « prêt à suivre » que des directions générales qui pointent vers des lieux emblématiques situés à la périphérie du centre urbain dense : portes, pôles d'échanges ou carrefours bien connus.

Les illustrations 2 et 3 présentent un système de jalonnement par chromorientation à Lille. 12 couleurs sont associées à 12 destinations périphériques emblématiques et les arcs de cercle portant une couleur sont orientés vers la destination correspondante. Pour optimiser leur lisibilité, les couleurs chaudes sont privilégiées pour indiquer le sud et la couleur verte est utilisée lorsque le toponyme fait référence à un parc ou une zone arborée. La pastille choisie (illustration 2) est celle que l'on pourrait découvrir sur le premier potelet visible en arrivant en gare Lille-Europe si la métropole s'engageait dans la démarche de chromorientation. En plus des 12 destinations emblématiques, la pastille indique le nord et une flèche pointe vers la place de la République, place centrale bien connue à Lille. Sur cette pastille, la couleur associée à la gare Lille-Europe est prépondérante parce que cette destination est très proche, alors que celle associée au Centre Hospitalier (CHR) occupe très peu de place parce que cette destination est éloignée.



Le mobilier urbain en vue d'une Chromorientation

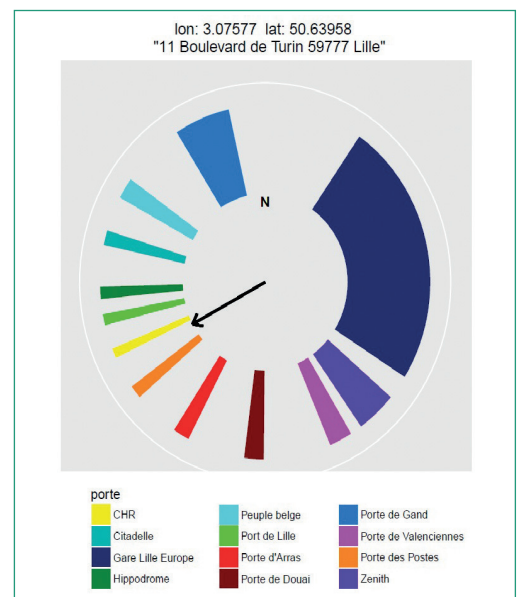


Illustration 2 : Les pastilles colorées en vue d'une chromorientation

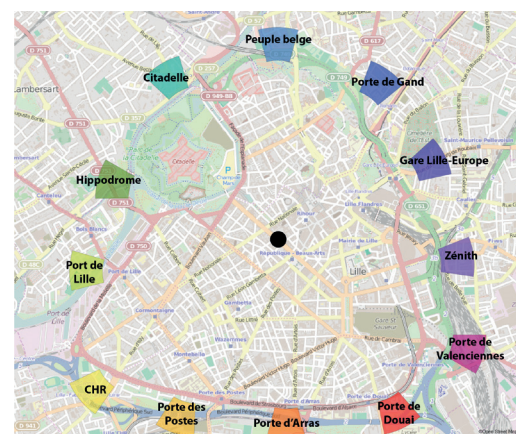


Illustration 3

Le logiciel de conception des pastilles colorées a été développé par le Cerema. La chromorientation ne dispense pas d'utiliser une carte ou d'un système GPS pour trouver une adresse précise mais elle a vocation à apporter l'assurance de s'engager dans la bonne direction. Elle n'a pas d'intérêt pour les cyclistes ou piétons qui réalisent un déplacement routinier bien connu. En revanche, elle doit leur permettre d'oser utiliser les modes actifs pour d'autres déplacements, moins routiniers, plus occasionnels ou moins reliés au domicile. La chromorientation vise d'une part un moindre effort cognitif de repérage et d'orientation dans la perspective d'une mobilité urbaine plus inclusive (c'est-à-dire pour tous). Elle vise d'autre part à enhardir piétons et cyclistes qui, à ce jour, hésitent encore à traverser des quartiers bien maillés mais non-jalonnés, alors qu'ils sont pourtant plus calmes et que les vitesses des véhicules y sont apaisées.

Cette recherche du Cerema Nord-Picardie doit se poursuivre pour affiner le principe, sachant que de nombreuses collectivités ont déjà fait part de leur intérêt pour la chromorientation.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** www.nord-picardie.cerema.fr
- **Contact Cerema Nord Picardie :** [Joël Meissonnier - Patrick Palmier](#)
- **Correspondante locale Cerema Nord-Picardie :** [Nathalie Pitaval](#)

La loi « Égalité et citoyenneté » modifie le PLUi

Dans son chapitre V de « mesures de simplification » et notamment par son article 117, la loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté facilite les procédures d'évolution des plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUi) élaborés par les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Elle modifie le code de l'urbanisme. Ces modifications ont également des impacts du point de vue de la mobilité.

Lors de l'évolution du périmètre d'un EPCI, les délais liés aux codes de l'urbanisme, de la construction et de l'habitation et des transports pour la révision du PLUi tenant lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plan de déplacements urbains (PDU) sont mis en cohérence et le principe de l'unicité des plans sur le périmètre de l'EPCI est réaffirmé : ces PLUi existants doivent être mis à jour pour étendre le périmètre du PLH et/ou du PDU à l'ensemble de l'EPCI dans un délai maximal de 3 ans et continuent de porter leurs effets pendant ce temps. L'EPCI dispose également d'un délai d'un an pour approuver une démarche de PLUi tenant lieu de PLH et/ou PDU arrêté sur une partie de son périmètre.

Les grands EPCI de plus de 100 communes (hors métropoles) ont désormais la possibilité d'élaborer des PLU infracommunautaires. Deux conditions sont nécessaires : que ces PLU couvrent l'ensemble du territoire de l'EPCI et qu'un SCoT couvrant également le territoire de l'EPCI existe ou soit élaboré dans un délai de 6 ans. Ces plans infracommunautaires ne peuvent toutefois pas tenir lieu de PDU ni de PLH.

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

Les schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) organisent le regroupement des intercommunalités en 2017

Le schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI), régi par l'article L5210-1-1 du code général des collectivités territoriales, définit la carte des établissements de coopération intercommunale (EPCI) de chaque département et ses évolutions. Il précise donc les périmètres des communautés de communes (CC), communautés d'agglomération (CA), communautés urbaines (CU) et métropoles.

En 2015, la loi NOTRe a défini un nouveau seuil minimal de population pour les CC, qui doivent désormais regrouper 15 000 habitants (hors zone de montagne et zones peu denses). La mise en application de ce nouveau seuil a donné lieu en 2016 à un remaniement important des périmètres des EPCI, dans un objectif de réduction de leur nombre et pour une application au 1^{er} janvier 2017.

Par rapport à 2016, le nombre d'EPCI à fiscalité propre en 2017 diminue ainsi de près de 40 % et se stabilise autour de 1260. Cette baisse est principalement portée par les CC qui ont fusionné en nouvelles CC, en CA ou qui ont intégré un EPCI existant. La taille moyenne des CC passe de 16 à 26 communes, leur population moyenne augmentant de 14 100 à 22 400 habitants. Les CA voient également leur nombre moyen de communes croître de 24 à 33 communes, pour un nombre moyen d'habitants de 109 400.

Ce nouveau paysage de l'intercommunalité, marqué par des EPCI plus gros et moins nombreux, impacte la mobilité à plusieurs niveaux. Le schéma ci-après présente les principales compétences des EPCI en matière de mobilité et les obligations légales qui leur incombent, selon les seuils réglementaires de population appliqués à l'EPCI d'une part et à la plus grosse unité urbaine⁵ qui couvre tout ou partie de l'EPCI d'autre part.

Le nouveau périmètre des EPCI coïncide en outre de mieux en mieux avec les périmètres d'organisation de la vie quotidienne des habitants, facilitant ainsi la réflexion et l'action des structures intercommunales sur la mobilité à cette échelle qui est la plus pertinente.

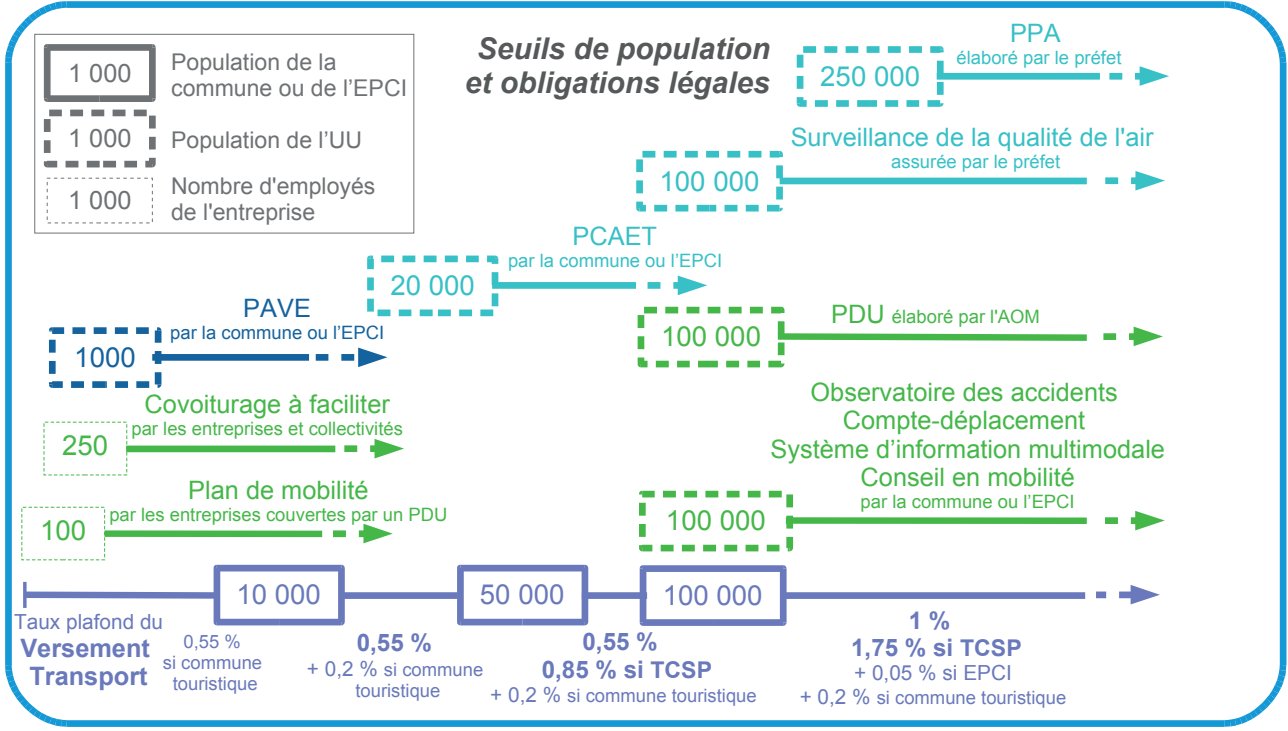
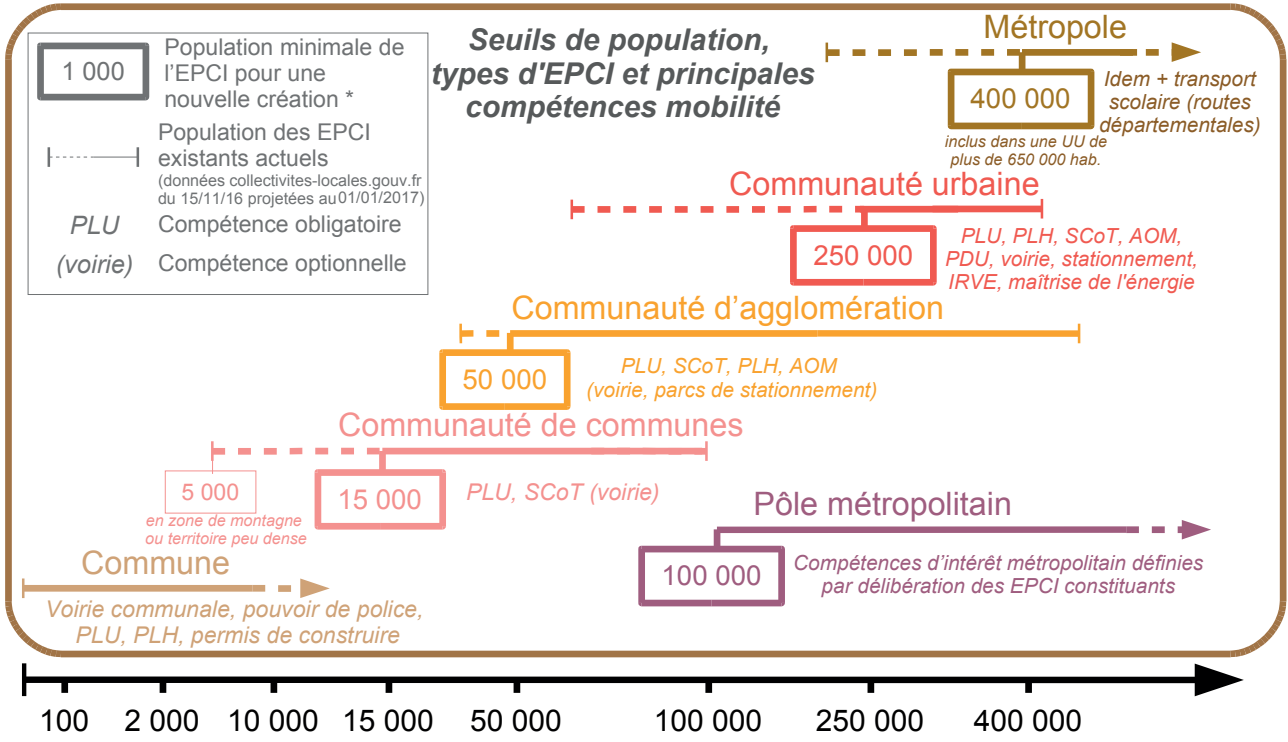
Par exemple, en 2016, au Pays Basque, trois Autorités organisatrices de la mobilité⁶ (AOM) recoupaient deux unités urbaines d'une population supérieure à 100 000 habitants chacune (celles de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz-Hendaye). Les 41 communes de ces trois AOM étaient donc soumises à l'exigence d'élaboration d'un plan de déplacement urbain (PDU). En 2017, ces 3 AOM ont fusionné avec d'autres EPCI (qui comptabilisaient pour leur part 117 communes) pour former l'unique CA du Pays Basque, regroupant un total de 158 communes. Désormais c'est l'ensemble des communes de ce nouveau territoire qu'un unique PDU doit couvrir.

Ce cas témoigne d'un autre phénomène de plus en plus fréquent : l'augmentation de l'hétérogénéité au sein d'un EPCI. Les EPCI de la génération précédente, plus petits, étaient marqués par une dominante urbaine, péri-urbaine ou rurale. La dynamique d'extension a conduit à fusionner des territoires ruraux à une centralité urbaine, créant ainsi des territoires aux profils contrastés et modifiant l'équilibre entre urbain et rural. Les situations et les enjeux de mobilité sont désormais plus variés au sein d'un même EPCI. Techniquement, il s'agit d'être en capacité d'appréhender un spectre plus large de situations de mobilité à traiter, pour concevoir et mettre en œuvre des solutions adaptées. Politiquement, cela implique d'accepter et de faire accepter d'avoir des réponses différentes à l'intérieur d'un même territoire.

⁵ Selon l'INSEE : La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

⁶ Le syndicat des transports de l'agglomération Côte Basque Adour, le Syndicat mixte du transport urbain de Pau « Porte des Pyrénées » et la CA du sud Pays Basque.

Mobilité, seuils de population et effets légaux



* Pour la création d'un EPCI, d'autres critères que la population de l'EPCI peuvent s'appliquer, notamment en lien avec la population de l'UU ou le statut de la ville centre (chef lieu de département, plus grande commune du département, ancien chef lieu de région).

- Exemples de lecture :**
- Pour créer une communauté d'agglomération, l'EPCI doit regrouper au moins 50 000 hab. Il exercera les compétences obligatoires de PLU, SCoT, PLH, AOM, et de manière optionnelle la voirie et les parcs de stationnement. La population des CA en 2017 varie de 30 000 à 430 000 habitants (cf barre jaune horizontale) ;
 - Un EPCI à la fois AOM et appartenant à une unité urbaine de plus de 100 000 habitants doit élaborer un PDU, un observatoire des déplacements, un compte-déplacement...
 - Le plafond du versement transport pour un EPCI de population comprise entre 50 000 et 100 000 habitants est de 0,55 %, 0,85 % s'il possède un transport en commun en site propre, majoré de 0,2 % s'il comprend une commune touristique.

Notations :	PAVE : plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics	PLU : plan local d'urbanisme
AOM : autorité organisatrice de la mobilité	EPCI : établissement public de coopération intercommunale	PPA : plan de protection de l'atmosphère
IRVE : infrastructure de recharge de véhicule électrique	PCAET : plan climat – air – énergie territorial	SCoT : schéma de cohérence territoriale
	PDU : plan de déplacement urbain	TCSP : transport en commun en site propre
	PLH : plan local d'habitat	UU : Unité urbaine

● **Contacts Cerema Territoires et ville :** Bertrand.Depigny@Cerema.fr – Thomas.Durlin@Cerema.fr



Bibliographie

ÉcoQuartiers, quels enseignements ?

Ouvrage de 96 pages, publié par le Cerema Territoires et ville



Depuis une dizaine d'années, le projet urbain fait face à des mutations importantes qui bouleversent le paysage de l'aménagement.

Que ce soit dans le cadre de projets labellisés ÉcoQuartier⁵ par le ministère en charge du logement, ou de quartiers lauréats issus de démarches régionales et associatives ou encore d'écoquartiers autoproclamés, la production de la ville actuelle surfe sur la vague du développement durable. Mais au final, qu'y a-t-il de réellement nouveau ? Quelle différence y a-t-il entre une opération d'aménagement des années 70-80 et les projets urbains dit « durables » d'aujourd'hui ?

Partout en France, le label ÉcoQuartier valorise des opérations exemplaires, permettant aux habitants de vivre dans des quartiers conçus selon les principes du développement durable.

Sans viser l'exhaustivité, le présent ouvrage ambitionne de mieux comprendre ce que sont réellement ces projets labellisés, aujourd'hui en grande partie réalisés et habités.

À partir de l'analyse des 39 opérations labellisées ÉcoQuartier en 2013, 2014 et 2015, et présentes dans la plupart des grandes régions françaises, cette publication réalisée par le Cerema vise à dépasser les idées préconçues et à faire évoluer les représentations collectives. Elle démontre qu'un ÉcoQuartier n'est pas un objet stéréotypé, mais une démarche qui permet un ensemble de réalisations adaptées à chaque contexte.

Fortes de leur expérience, les équipes du Cerema se sont forgé un point de vue et une vision qui leur permettent aujourd'hui d'avoir la nécessaire prise de recul pour mettre en avant les enseignements des ÉcoQuartiers labellisés. En aucun cas, le présent document n'est une aide à la décision ou un guide de recommandations. Il propose simplement de porter un regard distancié sur les résultats des ÉcoQuartiers sortis de terre et démontre clairement que la démarche ÉcoQuartier a porté ses fruits dans une pluralité de territoires.

- Pour commander l'ouvrage : www.certu-catalogue.fr ou bventes.dtectv@cerema.fr - 20 €

Les ÉcoQuartiers à l'épreuve de l'usage - Un guide du Cerema pour évaluer les pratiques de mobilité



Les écoquartiers en France traduisent les ambitions des collectivités pour une évolution de leur territoire fondée sur un développement soutenable. Le label ÉcoQuartier garantit cette ambition en reconnaissant la qualité du pilotage et des dispositifs mis en oeuvre par la collectivité. Au-delà du label, les collectivités souhaitent s'assurer de la qualité de vie et de la performance réelle du projet réalisé. Dans cette perspective, le ministère en charge du logement a publié en 2016 un référentiel national pour l'évaluation. Le guide national pour l'évaluation des EcoQuartiers propose, pour chacun des vingt engagements de la charte ÉcoQuartier, des questions évaluatives qui invitent les collectivités à interroger leur projet d'ÉcoQuartier en phase de vie.

Pour aller plus loin sur chaque engagement, des travaux ou des retours d'expériences de collectivités viennent également enrichir ces questions évaluatives. Ainsi, une équipe du Cerema a élaboré, avec plusieurs agences d'urbanisme, un guide spécifique sur l'évaluation de la mobilité dans les ÉcoQuartiers. Les moyens mis en oeuvre pour réduire la dépendance à la voiture ont-ils incité les usagers de l'ÉcoQuartier à privilégier les transports en commun et les modes actifs dans leurs pratiques de mobilité ? Pour répondre à cette question centrale, la méthode propose des questions-clés déclinées en sept sous-questions et s'appuie sur une approche cartographique, des indicateurs et des enquêtes.

- ⊕ Pour en savoir plus : www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/boite-a-outils-pour-l-evaluation-des-ecoquartiers-r524.html

⁷ ÉcoQuartiers : Les majuscules du terme précisent qu'il s'agit de quartiers inscrits dans une la démarche ÉcoQuartiers portée par le ministère en charge du logement (qui favorise l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir et gérer la ville).

Accidentalité domicile-travail et choix modal

L'accidentalité dans le cadre des trajets domicile-travail représente un enjeu important de sécurité routière (11 % des personnes tuées).

Les politiques publiques visent à favoriser des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière, notamment dans les trajets domicile-travail. Favoriser ces modes diminue-t-il l'insécurité routière ou au minimum ne l'augmente-t-elle pas ?

Afin de répondre à cette question, l'analyse des accidents du fichier national des bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) a été menée sur la période 2013-2014.

L'étude a été réalisée par le Cerema Méditerranée et le Cerema Territoires et ville.

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

Les fiches du Cerema

Décryptage - Gouvernance énergie-climat: que dit la loi de transition énergétique ? (fiche n°6)

Fiche publiée par le Cerema dans la collection *Références*

La loi de transition énergétique vient modifier la gouvernance énergie-climat. Les collectivités et les services déconcentrés sont ainsi confrontés à un environnement institutionnel changeant. Au niveau national, la loi crée de nouveaux outils de planification : la PPE⁸, la SNBC⁹, le PREPA¹⁰, la stratégie nationale de valorisation de la biomasse. Au niveau local, elle modifie le contenu des outils de planification énergie-climat (SRCAE¹¹, plan climat, PPE, SNBC), ou spécifiquement dédiés à des thématiques sectorielles (PLUi¹², PPA¹³). Ce sont donc de nouvelles missions que les collectivités et les services déconcentrés devront intégrer. Cette fiche récapitule et détaille l'ensemble des modifications issues de la loi de transition énergétique, et donne un exemple d'outil permettant de faciliter l'articulation entre les différents documents de planification.

● Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

Gestion dynamique des trafics : Apports de la signalisation dynamique dans la gestion des intempéries (fiche n°5)

Fiche publiée par le Cerema dans la collection « *Expériences et pratiques* »

Cette fiche s'insère dans la thématique « Gestion dynamique du trafic ». Elle donne suite à l'ouvrage « Gestion dynamique des voies » qui a dressé un premier état de l'art au niveau national et international des aménagements liés à l'affectation dynamique des voies. Elle permet de tenir à jour les connaissances sur les projets réalisés en matière de gestion dynamique des trafics en France et à l'étranger.

Certains secteurs routiers sont fortement exposés aux rigueurs hivernales et peuvent nécessiter l'activation de mesures de gestion du trafic afin d'éviter ou de minimiser la dégradation des conditions de circulation. Le déploiement d'équipements dynamiques peut constituer un outil pour renforcer l'efficacité des mesures prises sur le terrain.

Cette fiche présente les retours d'expériences de deux types de dispositifs de signalisation variable :

- ▶ le déploiement de « panneaux intempéries » à prismes sur l'A75 ;
- ▶ l'insertion de signaux dynamiques dans les panneaux de signalisation directionnelle sur l'A89.

● Téléchargement gratuit : www.certu-catalogue.fr

⁸ PPE : Programmation pluriannuelle de l'énergie.

⁹ SNBC : stratégie nationale carbone.

¹⁰ PREPA : Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

¹¹ SRCAE : Schémas régionaux climat air énergie.

¹² PLUi : plan local d'urbanisme intercommunal.

¹³ PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère.



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

➤ **L'intermodalité vélo-train : une évaluation socio-économique des bénéfices**

La desserte des zones périurbaines, pour desserrer la dépendance à la voiture, peut s'appuyer sur la combinaison du vélo et des transports collectifs pour réaliser des chaînes de déplacement à la fois performantes, plus respectueuses de l'environnement et économiques. Le projet de recherche VERT – Le vélo évalué en rabattement dans les territoires – porté par l'IFSTTAR et Beauvais Consultants, et financé par la direction de la recherche et de l'innovation du Commissariat général au développement durable, dans le cadre du Predit 4 (Programme de recherche et d'innovation dans les transports), a procédé à une évaluation conjointe des contraintes qui pèsent sur les usagers et des avantages qu'ils peuvent en attendre, ainsi que du coût pour la collectivité qui voudrait assurer un tel service attractif (par rapport à d'autres solutions).



Cette évaluation a montré que le gain socio-économique était suffisamment intéressant pour encourager les acteurs à développer ces politiques. Le projet conjugue un état de l'art d'expériences étrangères (incluant une analyse de la littérature scientifique récente), une approche économique (mise au point de méthodes d'évaluation), la construction et l'application d'un modèle de coûts, une approche sociologique (entretiens auprès d'acteurs) et une étude de cas dans le périurbain de Tours. Il apporte des résultats permettant de mesurer les apports potentiels de l'intermodalité vélo-train dans la desserte des territoires périurbains, tant sur les plans environnementaux ou urbains que de santé publique.

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

➤ **Paysages du mouvement : Architectures des villes et des territoires XVIII^e - XXI^e siècles** Cahiers de l'Ipraus - Éditions recherches

Un port, un canal, une ligne ferroviaire « classique » ou à grande vitesse, un tramway, une autoroute ou un aéroport sont des objets « lourds », par l'investissement qu'ils requièrent et par leurs effets sur les paysages et sur leur voisinage. Mais, par suite, ce sont aussi des objets appelés à persister et qu'il importe de considérer dans leur durée et sous maints aspects : à partir des projets et/ou réalisations dont ils sont issus ou qu'ils suscitent, à travers le jeu des intervenants ou les problématiques techniques et théoriques qu'ils matérialisent, les formes qu'ils génèrent, les valeurs patrimoniales qu'ils représentent.



Les 26 articles ici réunis couvrent ensemble une période menant du XVIII^e siècle à nos jours et abordent largement la question des routes : que ce soit comme unique support des déplacements terrestres jusqu'au milieu du XIX^e siècle, ou comme lieux focalisant nombre de pratiques sociales dans et hors les villes. Le XX^e siècle et donc l'automobile étant plus présents, les autoroutes et voies rapides, leur meilleure insertion, voire leur reconversion, le sont aussi. Études de cas ou analyses critiques de projets ou d'options d'aménagement questionnent ainsi les architectures des villes et des territoires, les paysages anciens et contemporains, les façons de les penser et de les concevoir.

⊕ **Pour en savoir plus :** <http://editions-recherches.com/>

➤ **Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des tramways (année 2015 ; évolution 2006-2015)**

Le rapport annuel établi par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) sur les accidents concernant les tramways français est publié et disponible sur son site internet (rubrique « transports guidés urbains »).

Ce rapport concerne les accidents de l'année 2015 et l'évolution 2006-2015 ; les données et analyses sont fondées sur les événements déclarés par les exploitants.

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



➤ **Les mobilités partagées - Nouveau capitalisme urbain**

Auteur : Maxime Huré – publication de la sorbonne

En mêlant réflexion théorique et perspectives opérationnelles, ce livre souhaite questionner les transformations urbaines occasionnées sur le temps long par l'émergence des mobilités partagées mises en oeuvre par de grandes firmes privées mondialisées. Dans quelle mesure la participation de ces nouveaux acteurs aux politiques de mobilité des villes transforme-t-elle le rôle des institutions publiques dans la gestion urbaine ? Ces systèmes de mobilité peuvent-ils répondre aux enjeux écologiques du XXI^e siècle ? Quels sont les gagnants et les perdants de ces recompositions dans l'économie des transports, les institutions et les structures sociales urbaines ? Ces questions sont abordées à partir de l'analyse du développement récent des systèmes de vélos en libre-service et d'auto-partage, en proposant une réflexion plus générale sur la place du capitalisme dans l'innovation en matière de mobilité et dans la fabrique de la ville. L'ouvrage permet de saisir les contours des nouvelles économies collaboratives en interrogeant la gouvernance « public-privé » des mobilités partagées.

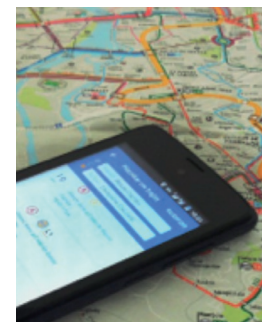
⊕ **Pour en savoir plus :** www.publications-sorbonne.fr



➤ **Les mobilités connectées à travers le prisme des applications mobiles : de nouveaux services pour de nouveaux comportements**

La CODATU réalise en ce moment une étude sur l'impact des technologies du numérique sur le secteur de la mobilité. Cette première partie s'intéresse au rôle des applications mobiles dans l'amélioration et l'optimisation du transport et de la mobilité urbaine.

⊕ **Pour en savoir plus :** www.codatu.org





Formations



PONTS FORMATION CONSEIL
Vecteur de performance

Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Déplacements, mobilité, transports :

- SAEIV : opportunités, fonctionnalités, état de l'art et perspectives - **En avril 2017**
- Concevoir la modélisation des déplacements - **Du 9 au 11 mai**
- Optimiser et piloter les ressources énergétiques des gares et stations du réseau ferré urbain - **Le 16 mai**
- Définir et mettre en œuvre une politique de mobilité intermodale - **Du 17 au 19 mai**
- Entretien et maintenance des plates-formes de tramways - **Du 23 au 24 mai**

Infrastructures et développement durable :

- Améliorer l'acceptabilité des chantiers : organisation, méthodes et outils nouveaux - **Du 18 au 19 mai**

Infrastructures ferroviaires et guidées :

- Conduire des travaux sous exploitation sur le RFN - **Du 10 au 12 mai**
- Les matériels roulants ferroviaires : fondamentaux, exploitation et maintenance - **Du 15 au 17 mai**
- Tracé ferroviaire de voie courante - **Du 18 au 19 mai**

Maîtrise d'ouvrage en infrastructures :

- Nouvelles exigences réglementaires et environnementales pour les projets maritimes et fluviaux - **Du 25 au 27 avril**

Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- La géolocalisation au service de la mobilité durable - **En mai 2017**
- Signalisation et affichage publicitaire : réglementation et mise en œuvre - **En mai 2017**
- La signalisation directionnelle : actualités réglementaires et traitement des cas complexes - **Du 9 au 10 mai**
- La signalisation horizontale : actualité réglementaire, mise en application et produits - **Du 17 au 19 mai**

● **Contact :** [Luca Demurtas](#)



Formations CNFPT

- Transport à la demande : approche juridique et organisationnelle à Grenoble - **Du 13 au 14 avril**
- Transports scolaires et démarche d'intégration tarifaire à Paris - **Du 5 au 6 avril**
- Gestion et contrôle du versement transport à Dunkerque - **Du 26 au 28 avril**
- Stationnement : du diagnostic à la mise en œuvre à Paris - **Du 24 au 26 avril**
- Incitation et accompagnement des plans de déplacements d'établissement sur un territoire à Paris - **Du 18 au 20 avril**
- Dépenalisation du stationnement : mise en pratique à Angers - **Du 3 au 4 mai**
- Desserte scolaire et rôle des opérateurs de proximité à Paris - **Du 3 au 4 mai**
- La médiation et le transport scolaire à Paris - **Du 7 au 9 mai**
- Délégations de service public en stationnement à Toulon - **Du 9 au 10 mai**
- Transport à la demande : approche juridique et organisationnelle à Vannes - **Du 10 au 11 mai**
- La sécurité dans les véhicules de transport collectif à Paris - **Du 15 au 17 mai**
- Marche et vélo en ville : conduite d'un projet à Montpellier - **Du 15 au 19 mai**
- Covoiturage : Accompagnement et évaluation des démarches à Paris - **Du 30 au 31 mai**
- Vers l'école à pied: accompagnement de projets «carapattes» à Nancy - **Du 29 au 31 mai**
- Maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport à Lille - **Du 29 au 31 mai**
- Mobilité en zone peu dense à Clermont-Ferrand - **Du 29 au 31 mai**

● **Contact :** [Olivia Neuray](#)



Agenda

Du 24 au 25 avril 2017

Journées d'échanges sur la mobilité urbaine (Paris)

Ces journées sont organisées par le Cerema en partenariat avec la FNAU et le CNFPT.

Elles seront l'occasion de dialoguer ensemble sur le thème de la mobilité urbaine et de construire une culture commune dans le domaine des recueils de données.

Ces journées aborderont les sujets suivants : évolution du standard des enquêtes ménages déplacements, mobilité et tourisme, mobilité et commerce.

► [Programme et inscription](#)

26 avril 2017

Le Cerema invite les professionnels intéressés par les enquêtes de mobilité à un échange sur les évolutions en cours et leurs conséquences sur la réalisation de ces enquêtes.

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

Du 21 mai au 2 juin 2017

21^e conférence européenne du Management de la Mobilité (MM) à Maastricht (Pays-Bas)

Maastricht deviendra la capitale du MM où les participants partageront leurs bonnes pratiques et leur expérience de terrain sur les choix modaux réalisés par leurs concitoyens et la façon d'influencer leur comportement.

Que les gens se déplacent en vélo, en voiture, à pied, en transport en commun, ou par d'autres moyens de transport, ECOMM 2015 mettra les usagers au cœur des débats.

► Pour en savoir plus : www.ecomm2017.com

Du 19 au 22 juin 2017

ITS Europe (Strasbourg)

► Pour en savoir plus : <http://strasbourg2017.itsineurope.com>

Du 6 au 7 juillet 2017

Innovative city (Nice)

L'édition 2017 est intitulé « where innovation means new models for cities and citizens ».

► Pour en savoir plus : <https://www.innovative-city.com>

Du 10 au 12 octobre 2017

26^{es} Rencontres nationales du transport public (Marseille)

Ces rencontres sont organisées par le GIE Objectif Transport Public, le GART et l'UTP.

► Pour en savoir plus : www.objectiftransportpublic.com

Du 11 au 13 octobre 2017

Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables (Paris)

► Pour en savoir plus : www.villes-cyclables.org

Du 20 au 23 novembre 2017

Congrès des maires de France (Paris)

► Pour en savoir plus : www.amf.asso.fr

Du 21 au 25 novembre 2017

Solutrans

Salon international des solutions de transports routiers urbains. Ce 5^e rendez-vous de la filière du véhicule industriel et urbain, traitera de sujets d'actualité tels que l'autonomie des véhicules industriels, la traçabilité des biens et des personnes, l'encadrement juridique entre transporteurs et chargeurs, l'augmentation de la charge utile des VUL...

► Pour en savoir plus : www.solutrans.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)
- ▶ **DGITM** : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
- ▶ **DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- ▶ **MEEM** : Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
- ▶ **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
Larroutou**

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**
Dan MAGNAN-CESARETTI - 06 61 74 14 40
- 2 **Cerema Nord-Picardie**
Nathalie PITAVAL - 03 20 49 61 07
- 3 **Cerema Est**
Samuel LAB - 03 87 20 45 21
- 4 **Cerema Centre-Est**
Mathias GENT - 04 72 14 31 75
- 5 **Cerema Méditerranée**
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).