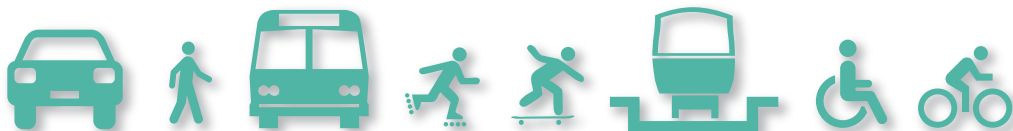


TRANSFLASH



▶▶▶ LA REVUE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

SOMMAIRE

▶ Pays de Colombey et du Sud Toulousain : 6 ans de mobilité solidaire	4
▶ Verdun : un bilan positif pour la navette autonome	4
▶ Un parcours frais à Lyon	5
▶ Montreuil : comment améliorer la valeur d'usage des espaces publics à moindre coût ?	6
▶ Le Pays de Fougères construit sa vision d'une mobilité durable en territoire peu dense	7
▶ Grand Est : parution du 1 ^{er} Tableau de bord « Transports & Logistique »	8
Zoom sur :	
▶ LOGICOUT : une application web pour évaluer le coût des livraisons en circuit-court	9
▶ La démarche French Mobility	10
▶ Open data : quelles réutilisations ? quel accompagnement ?	11
▶ L'utilisation d'Hoplink pour développer l'interopérabilité	11
▶ Installer un passage pour piétons en trois dimensions - PP3D	12
▶ Comment favoriser la mobilité grâce à l'accessibilité des cœurs de villes ?	13
▶ Les arrêts « orphelins » des services librement organisés par autocar	15
▶ #CraftaVille	16
Bibliographie	19
Événements	23



Quelle place des services partagés dans l'offre de mobilité ?

Les offres de services de transports partagés se développent sur les territoires urbains. Organisées par de nouveaux acteurs, elles complètent ou concurrencent selon les cas, les offres de mobilité des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Comment mieux les connaître, les intégrer ou les réguler ?

Entretien avec Jean Baptiste Gernet, adjoint au Maire de Strasbourg, en charge des mobilités alternatives, de la logistique urbaine et de la vie fluviale.



Jean Baptiste Gernet, adjoint au Maire de Strasbourg, en charge des mobilités alternatives, de la logistique urbaine et de la vie fluviale

Comment, à votre avis, les AOM peuvent-elles connaître ces nouvelles offres de mobilité qui s'appuient sur les principes de l'économie collaborative et d'une société numérique ?

Les AOM déploient des services de transport publics, des systèmes de vélo partagé, mais elles doivent aussi assurer une cohérence globale de l'offre de mobilité sur le territoire dont elles ont la responsabilité.

Il s'agit pour nous de suivre avec attention l'émergence de ces offres, de dialoguer avec les clusters, les réseaux de start-ups, et d'explorer les synergies possibles au bénéfice des usagers. Nous avons ici à Strasbourg un exemple de synergie entre l'économie collaborative, le numérique et l'action publique avec la plateforme de location des vélos entre particuliers, Bikerr.

Des événements comme l'accueil du congrès ITS en 2017, avec l'organisation d'un « boulevard des start-up » nous permettent de fluidifier les échanges avec de nouveaux acteurs, et de leur donner une visibilité.

→ P.2

ÉVÉNEMENTS



Quelle place des services partagés dans l'offre urbaine de mobilité.

Du 28 au 30 novembre 2018.

Organisé par le Cerema et le CNFPT en partenariat avec le GART, l'UTP et Strasbourg Métropole.

Quels sont les points positifs de l'apparition de ces offres, quelles en sont les limites ?

Ces nouveaux services permettent de diversifier les offres de mobilité pour les usagers, de personnaliser des trajets, d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes.

À Strasbourg, la coopérative Citiz propose un double service d'autopartage en boucle et en free-floating, et offre une alternative à l'achat d'une voiture qui s'intègre dans un mix de services de mobilité (billettique commune avec les transports en commun, abonnements combinés...). Cette offre de service est utile à la collectivité, et vertueuse : c'est un service d'auto-partage qui contribue à la démotorisation des ménages, avec un modèle économique et un soutien public financier très limité.

Mais le déploiement parfois non concerté de nouveaux services peut se révéler prédateur de l'espace public, et ne pas être au service d'une évolution durable des mobilités, parce que les AOM ne disposent pas du cadre réglementaire pour les réguler. Le déploiement de services sans investissement financier public ne veut pas dire que cela ne coûte pas aux territoires. Je pense notamment au déploiement des vélos en free-floating qui au final peut être disqualifiant pour l'image du vélo dans nos villes.



Source : CREUTZ

Comment les AOM peuvent-elles travailler avec ces acteurs privés ? Entre régulation, organisation, coordination, quelles sont les nouvelles relations à inventer ?

J'observe que les modalités de travail avec les nouveaux acteurs privés s'améliorent. La disruption a pu être un peu sauvage, quand on se remémore les conditions de déploiement de l'offre « UberPop », qui n'étaient absolument par concertées. Les débordements qui ont suivi ont sûrement incité Uber, mais aussi tous les autres acteurs privés porteurs d'innovation, à prévoir un échange avec les collectivités avant le déploiement de leur service.

Les acteurs privés ont aujourd'hui globalement le souci d'échanger avant de déployer leurs services, même s'ils profitent souvent de vides juridiques, la règle n'existant pas a priori quand il s'agit d'une nouvelle forme de mobilité et de partage de ces mobilités. Il y a une conscience de la part des acteurs privés que le dialogue est inévitable pour qu'un service soit accepté par tous, il faut s'appuyer dessus pour réguler et coordonner les offres de mobilité, encore faut-il que la loi se mette à jour des innovations et donne aux collectivités les outils nécessaires.

De ce point de vue, [les journées de la mobilité](#) organisées à Strasbourg avec un prisme européen nous permettront de comparer la méthode, réglementaire mais pas seulement, avec laquelle les États et les villes intègrent les nouveaux services dans leur offre de mobilité.

Comment associer les nouveaux acteurs de la mobilité à la planification et l'évaluation des politiques publiques de mobilité ?

Nous sommes très attentifs aux dispositions qui seront introduites dans le projet de loi d'orientation des mobilités afin de permettre de réglementer les offres de type free-floating dans l'espace public. Nous privilégions la mise en place de règles transparentes et une démarche d'appels à projets afin de faire valoir nos attentes et d'organiser un dialogue et une collaboration avec les porteurs privés de services de mobilité.



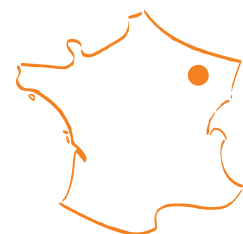
Source : BOGNER -BP07596

Les AOM doivent faire valoir leurs orientations et leurs objectifs en matière d'évolution des mobilités sur leur territoire, disposer du cadre réglementaire et des leviers permettant de choisir, réguler les offres qui se déploient, et les intégrer à un bouquet de mobilités alliant offres publique et privée par des supports d'abonnements communs par exemple. ■



En direct des territoires

Pays de Colombey et du Sud Toulinois : 6 ans de mobilité solidaire et 5 fois le tour de la Terre



Il y a six ans, l'association « famille rurale » a mis en place une offre de mobilité solidaire sur son territoire dans le but d'offrir à tous le moyen de se déplacer.

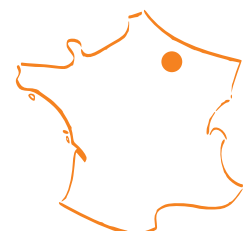
Cette offre est proposée sous conditions de ressources et repose exclusivement sur la présence d'une vingtaine de bénévoles qui utilisent leurs véhicules personnels pour les voyages effectués. Attachée à développer du lien social sur son territoire, l'association accepte tous les déplacements, quel que soit le motif.

Il en ressort cependant que les motifs « achats » et « rendez-vous médicaux » sont les plus représentés. Pour chaque kilomètre parcouru, un défraiement de 0,35 euro/km est versé aux conducteurs. En fonction des ressources des bénéficiaires, l'association prend en charge tout ou partie de cette somme.

Ainsi, en 2017, 1 058 déplacements (tous motifs) ont été réalisés représentant environ 50 500 km. Depuis novembre 2012, ce sont environ 4 400 déplacements qui ont été effectués. Cela représente plus de 210 000 km effectués en six ans, soit cinq fois le tour de la terre !

- **Contact : Erwan Breney - animateur du Relais Familles pour Mobilité Solidaire - 09 77 76 23 40**
- **Correspondant local Cerema Est : Samuel LAB**

Verdun : un bilan positif pour la navette autonome



Le 29 mai 2018 a été inauguré une navette autonome sur route ouverte dans le centre-ville de Verdun. Cette expérimentation a été mise en place par la communauté d'agglomération du Grand Verdun, la ville de Verdun et Transdev entre le 29 mai et le 11 août 2018.

L'objectif était de faciliter les déplacements dans le centre-ville en proposant aux 20 000 habitants de Verdun ainsi qu'aux touristes une solution de transport durable, efficace et innovante.

La navette permettait ainsi d'accéder aux commerces et restaurants du centre-ville ainsi qu'aux quais très animés en période estivale, tout en faisant la liaison avec les arrêts du réseau de bus et les parkings relais. Le parcours proposé était une boucle de 1,4 km desservant 5 arrêts et traversant la Meuse à deux reprises avec une fréquence de passage de 12 minutes. Ce véhicule de



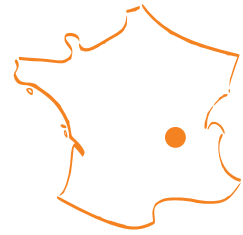
Source : Transdev

12 places, répondant aux normes d'accessibilité, était gratuit et ouvert à tous.

Les résultats de cette expérimentation sont encourageants, avec 3 528 passagers transportés pour 1 678 km parcourus et un taux de confiance dans ce nouveau système de mobilité de 98 %.

- **Contact : Sophie Geng - Responsable Relations presse**
- **Correspondant local Cerema Est : Samuel LAB**

Un parcours frais à Lyon



Un lieu frais est un refuge dans la ville en cas de forte chaleur. Intérieur ou extérieur, il est accessible à toutes et à tous gratuitement aux horaires proposés et permet de se reposer tout en profitant des ressources offertes par la ville : son patrimoine végétal et architectural, ses équipements publics rafraîchis, ses bornes fontaines d'eau potable... Les seniors peuvent être accueillis également dans les pièces rafraîchies des résidences pour personnes âgées référencées.

En complément de la carte des lieux frais qui répertorie 600 lieux où l'on peut se réfugier lors de fortes chaleurs, la ville de Lyon a proposé cette année des parcours frais à travers ses arrondissements. Reliant parcs et jardins, monuments, traboules, rues ombragées, ces parcours ont été l'occasion de (re)découvrir le patrimoine végétal et patrimonial de la cité, de manière agréable même par temps chaud.

En consultant les parcours sur la carte et en cliquant sur les différents flocons (de couleur marron, vert, bleu, orange),



Source : Ville de Lyon

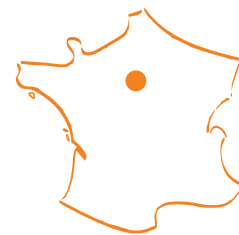
L'utilisateur a pu obtenir diverses informations complémentaires (adresses des lieux ou objets repérés, informations patrimoniales, etc.).

Cette action participe à l'adaptation au changement climatique dans le cadre du Plan Climat Énergie de la Ville.

+ Pour en savoir plus : <http://cartes.lyon.fr/>

● Contact : [Isabelle Niesseron](#) (Ville de Lyon)

Montreuil : comment améliorer la valeur d'usage des espaces publics à moindre coût ?



Optimiser les usages en recherchant l'efficacité dans l'utilisation de l'argent public... tel est le nouveau défi des collectivités locales confrontées à une réduction constante et durable de leurs finances.

La démarche PEPA (Petits Espaces Publics Autrement) développée par les services techniques de la Ville de Montreuil depuis 2014 et consistant à « faire vite, bien et pas cher » est en ce sens exemplaire.

Pour répondre au mieux aux besoins et garantir ainsi l'efficacité du projet, la concertation avec les usagers et les riverains fait partie intégrante de ces projets d'aménagement, depuis les phases amont jusqu'à l'étape de bilan, soit après la mise en service.

Contrairement à un aménagement classique, les PEPA vont plutôt limiter les techniques constructives lourdes et coûteuses au profit de petits aménagements simples et légers privilégiant la réutilisation des éléments existants, à l'instar de l'aménagement de la rue Navoiseau.

Petite rue de quartier, bordée de trottoirs étroits, la rue Navoiseau était initialement dédiée à la circulation des automobiles, à des vitesses parfois peu adaptées avec la vie locale. Après aménagement, la rue Navoiseau a perdu son caractère routier en devenant une rue-jardin pleinement appréciée par les riverains.



Exemple de la rue Navoiseau à Montreuil transformée en une rue-jardin très prisée des enfants

Une fiche de retour d'expérience est en cours d'élaboration et sera publiée prochainement.

Pour répondre à l'attente des collectivités, le Cerema mène également une étude visant à élaborer des outils et définir des méthodes afin de les aider à évaluer des solutions économes et innovantes tant en matière de conception que de gestion de leur patrimoine.

À cette fin, mais également pour être au plus près de leurs besoins et pratiques, le Cerema va lancer un questionnaire¹ à l'attention des collectivités, de leurs services techniques et des autres organismes de maîtrise d'œuvre.

+ Pour en savoir plus : www.cerema.fr

● Contact Cerema Territoires et villes : [Nicolas Furmanek](#)

ERRATUM

Carcassonne Agglo devient la première communauté d'agglomération de France à acquérir un train électrique.

Dans le numéro 413 de juin 2018, il fallait lire pour les deux illustrations figurant page 12, « source : agglomération de Carcassonne ».

¹ Questionnaire sur le recensement des solutions et démarches économes et innovantes dans la gestion et l'aménagement de la voirie et des espaces publics.

Le Pays de Fougères construit sa vision d'une mobilité durable en territoire peu dense



Depuis fin 2017, le Syndicat Mixte du SCoT du Pays de Fougères dispose d'une étude réalisée par le Cerema Ouest, qui constitue la « colonne vertébrale » de la révision du SCoT, actuellement en cours. L'étude du Cerema Ouest a défini huit orientations stratégiques et a proposé un plan d'actions qui soit à la fois prospectif et opérationnel, tenant compte des prévisions économiques et démographiques du territoire. Dans un contexte de révision prochaine du SCoT, de forte évolution institutionnelle et réglementaire (avec la mise en place de la nouvelle carte intercommunale et des transferts de compétences importants dans le domaine du transport et de la mobilité), cette mission du Cerema s'est inscrite dans le cadre de la volonté du Syndicat Mixte du SCoT du Pays de Fougères bâtir sa stratégie en matière de mobilité durable.

Il s'agissait d'étudier et de proposer des solutions spécifiques à un territoire rural : covoiturage avec garantie retour, autopartage, location de vélos classiques et à assistance électrique, etc.

Des réunions partenariales avec les élus et les services techniques du Pays, en association avec les collectivités locales partenaires, la Région et les services de l'État, ont permis de co-construire une définition de la mobilité durable dans ce territoire peu dense.



Source : scot.pays-fougères.org

Porte d'entrée de la Bretagne, le Pays de Fougères (Ille-et-Vilaine) rassemble un peu plus de 85 000 habitants et présente un visage essentiellement rural avec une densité de 82 habitants au km² contre 118 en moyenne dans les Pays de la Loire.

À la rentrée 2018, des actions (un service location de scooters et vélo électrique pour aider à démarrer sa vie professionnelle à Louvigné-du-Désert) et expérimentations (une ligne de bus supplémentaire pour Fougères agglomération) avaient d'ores et déjà vu le jour sur le territoire.

- **Orientation 1** : Lutter contre l'exclusion par la mobilité et améliorer l'accessibilité PMR de l'offre de transport du Pays
- **Orientation 2** : Penser systématiquement l'aménagement du territoire et son développement en intégrant la question des déplacements et de l'accessibilité
- **Orientation 3** : Assurer la desserte des principaux pôles d'attraction du territoire
- **Orientation 4** : Réduire l'accidentologie routière
- **Orientation 5** : Favoriser un basculement vers les modes actifs (marche, vélo)
- **Orientation 6** : Renforcer la performance et donc l'usage de l'offre de transport public, notamment en assurant une meilleure coordination entre les différentes offres (internes et externes au Pays de Fougères)
- **Orientation 7** : Favoriser et soutenir l'évolution vers un parc automobile plus propre dans sa composition comme dans ses usages
- **Orientation 8** : Susciter et accompagner les changements de comportements

Un plan d'action bâti sur des interventions dans 4 grands domaines

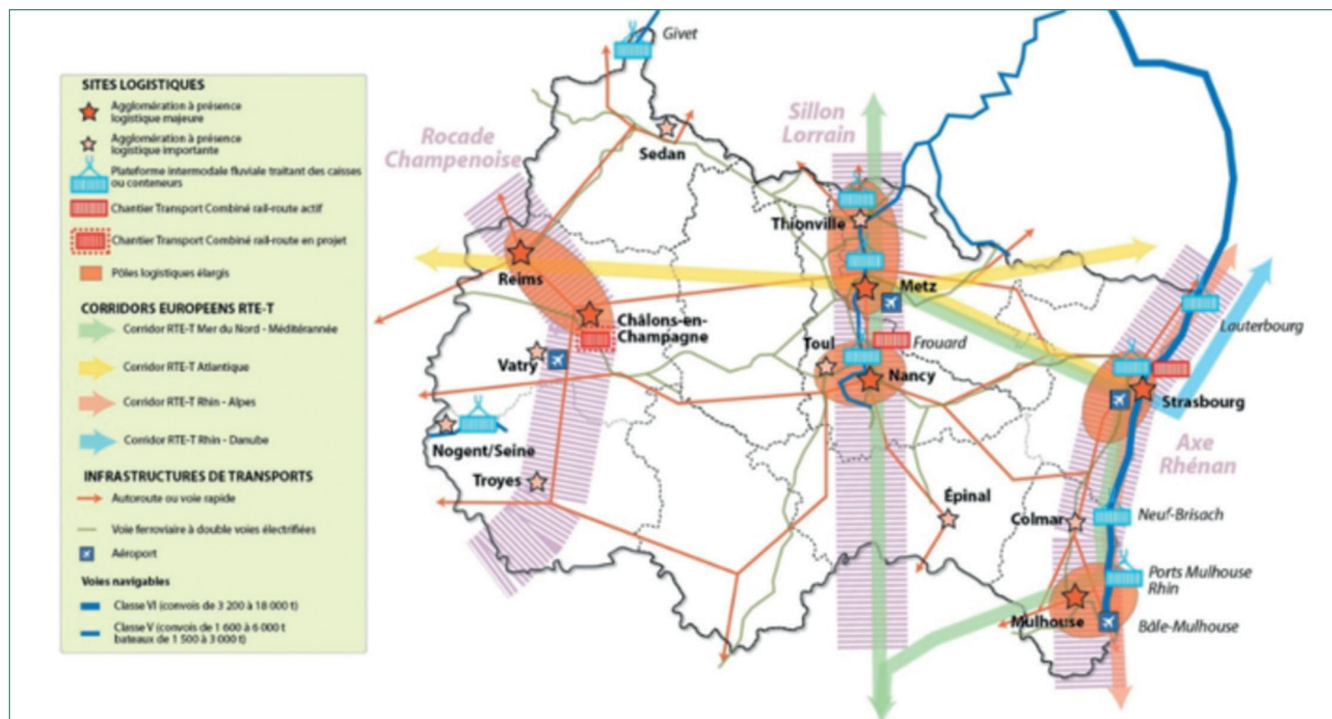
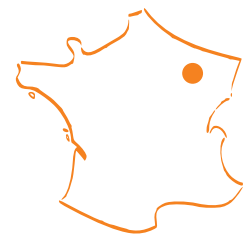
- Aménagement du territoire et planification
- Aménagement d'infrastructures et aménagement urbain
- Organisation et gestion de l'offre de transport public du Pays en « bouquet de services »
- Management de la mobilité et communication

Des principes d'actions transversaux

- Raisonner en niveau et bouquet de services, en donnant sa place à la voiture
- Valoriser et optimiser l'existant
- Expérimenter et privilégier des choix sobres
- Accompagner, accompagner, accompagner

- **Contact Cerema Ouest** : [Radoine Dik](#)
- **Correspondante locale Cerema Ouest** : [Karine Nicolleau](#)

Grand Est : parution du 1^{er} tableau de bord « Transports & Logistique »



L'Observatoire Régional Transports & Logistique (ORT&L) du Grand Est a réalisé un document inédit le « **Tableau de bord des transports et de la logistique dans le Grand Est : connaissances et perspectives** ».

Le document-cadre France Logistique 2025 présente la logistique comme un atout pour le développement territorial. Ce tableau de bord permet donc de la connaître et de l'observer dans la région. Ce document a été réalisé par les bureaux d'études Samarcande et Jonction avec l'appui technique du Cerema.

Les « enjeux » retenus pour structurer ce document ont été identifiés à travers un diagnostic de la logistique dans la région et la réalisation d'un catalogue d'indicateurs possibles.

Le tableau de bord met en lumière les atouts de la logistique pour la compétitivité du Grand Est. Ainsi, elle concerne directement plus de 126 000 emplois (7 % des salariés).

Par ailleurs, la région bénéficie d'un **excellent positionnement au cœur de l'Europe**. Son cas est unique puisqu'elle est reliée au reste du monde par **4 corridors européens multimodaux**.

De plus, elle bénéficie d'un **très bon maillage en infrastructures** tant routières que ferroviaires, fluviales et portuaires. La **multimodalité** est, d'ailleurs, une caractéristique fondamentale du Grand Est. Avec 16 % des tonnes transportées, la part des modes alternatifs à la route s'élève à plus du double de la moyenne nationale. Le Grand Est représente, par exemple, à lui seul, **26 % du trafic ferroviaire fret national** soit 360 trains de fret par jour.

Le tableau de bord et l'ensemble des documents produits sont consultables en ligne sur le site de l'ORT&L : www.ortl-grandest.fr

Ces travaux ont non seulement permis de mieux connaître la logistique dans le Grand Est, mais également de concevoir une méthodologie pour développer des outils comparables sur d'autres territoires.

- **Contact : Nicolas Boidevezi**, chargé de mission transports de marchandises et logistique à la DREAL Grand Est, animateur technique de l'ORT&L
- **Contact Cerema Infrastructures de transport et de matériaux : Karine Rolas**



Zoom sur

LOGICOUT : une application web pour évaluer le coût des livraisons en circuit-court

Afin d'aider les producteurs agricoles à évaluer le coût réel des livraisons qu'ils effectuent dans le cadre des circuits courts, le Cerema développe une application web d'aide à la décision appelée *Logicout*. En calculant les coûts économiques et environnementaux des déplacements effectués lors des livraisons, cet outil donne aux producteurs la connaissance des coûts cachés de leur organisation logistique. *Logicout* s'adresse aux producteurs agricoles, éleveurs, artisans qui souhaitent mieux connaître le coût de leurs livraisons en circuits courts, et aussi à tout organisme les accompagnant dans la recherche de solutions (Chambre d'agriculture, CIVAM¹, association de producteurs, coopérative, plate-forme web, etc.).



Source : Cerema Nord-Picardie

Créée dans le cadre du projet de recherche OLICO-Seine (acronyme pour Organisations Logistiques Intelligentes des Circuits courts en vallée de Seine) pour lequel le Cerema et l'IFSTTAR ont travaillé avec la Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie, l'association BIO Normandie, La Ruche Qui Dit Oui, et l'Agence d'Écologie Urbaine de la commune de Paris, *Logicout* est financé par l'ADEME. OLICO-Seine comme **ALLOCIRCO** ont révélé que l'ampleur des tâches logistiques est souvent un frein au développement des ventes en circuits-courts et que leurs coûts sont le plus souvent ignorés des producteurs.

Logicout a donc pour objet de combler ce manque en calculant les coûts d'utilisation d'un véhicule utilitaire, selon les itinéraires de livraison, les fréquences de livraison, et le temps passé aux multiples tâches logistiques et de transport.

En outre, *Logicout* offre le moyen de calculer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Il permet ainsi d'évaluer différents scénarios de livraison, avec plus ou moins de relais et d'intermédiaires, et d'en connaître le coût précis.

Pour connaître ses coûts, l'agriculteur décrit le type de véhicule qu'il utilise (motorisation, taille, année de mise en service), le parcours de livraison (kilométrage, durée du trajet) et le temps passé dans les points de livraison, le temps passé aux activités logistiques, le coût qu'il souhaite retenir pour l'heure de travail. Le détail du calcul, accessible en ligne, affichera le coût que représente le temps passé à charger, décharger, préparer les marchandises, conduire, coût qu'il pourra comparer à son prix de vente.

Connaître ses coûts logistiques n'est pas une fin en soi. En revanche, le fait de pouvoir les estimer précisément peut aider à établir des prix de vente, à optimiser ses déplacements, à savoir s'il est rentable de livrer tel ou tel débouché, ou encore à choisir la meilleure heure de départ pour éviter les problèmes de circulation.

Logicout permet par conséquent de dresser un diagnostic précis des pratiques de livraison d'un producteur ou d'un groupe de producteurs et d'évaluer tout aussi précisément différents scénarios alternatifs, avec plus ou moins de relais et d'intermédiaires. Il peut alors aider à trouver des solutions de livraison qui prennent moins de temps, sont moins stressantes, voire à étudier la façon de livrer de nouveaux débouchés, seul ou en partenariat avec d'autres producteurs.

+ Pour en savoir plus : Logicout.fr - logicout.mt.datha.dternp.cerema@cerema.fr

● Correspondante locale Cerema Nord-Picardie : [Nathalie Pitaval](#)

¹ CIVAM : Les Centres d'Initiatives pour Valoriser l'Agriculture et le Milieu rural (CIVAM) sont des groupements agricoles et ruraux organisés en réseau et fédérés par la Fédération Nationale des CIVAM (FNCIVAM). Source [Wikipedia](#).

La démarche French Mobility



French Mobility, c'est une communauté ouverte à tous les acteurs de la mobilité : entreprises de transport, start-ups, collectivités locales, incubateurs, fonds d'investissement, organismes

de formation, associations... Dans une démarche de co-construction, tous sont appelés à participer à la création d'un environnement propice au développement de nouvelles mobilités, pour les voyageurs et les marchandises, en proposant des solutions concrètes et opérationnelles qui répondent aux besoins des porteurs de projets.

La démarche French Mobility s'inscrit en complément opérationnel de la Loi d'Orientation des Mobilités, qui vise à moderniser le cadre législatif de la mobilité et s'ancre dans les actions en faveur de l'innovation portées par le Gouvernement. Elle participe à la promotion de l'innovation française portée par de nombreux acteurs institutionnels et s'appuie sur les démarches existantes (French Tech, France expérimentation, Plan d'investissement d'avenir...) au bénéfice de ses membres.

Le plan d'actions French Mobility, annoncé lors du salon européen des mobilités 2018, comporte 7 mesures principales déployées sur deux ans. Plusieurs groupes pluridisciplinaires (État, collectivités, entreprises, start-up, associations...) travaillent déjà à des prototypes pour sa mise en œuvre.

➕ **Pour en savoir plus :** <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/french-mobility>

● **Source :** <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr>



Le Cerema s'est vu confier la responsabilité de deux actions clés : la réalisation de la plateforme collaborative en lien avec l'association Atec ITS France et la mise en œuvre d'un dispositif de soutien en ingénierie pour les territoires peu denses.

La plateforme collaborative, un lieu d'échanges, de formation et d'information entre les acteurs

L'objectif de cette plateforme est de permettre des mises en relation efficaces et des échanges constructifs entre les acteurs de l'innovation dans le domaine de la mobilité (collectivités, start-up, PME...). Elle sera réalisée à partir du prototype présenté en juin 2018 au salon européen de la mobilité et auquel le Cerema avait déjà activement contribué. Elisabeth Borne, Ministre en charge des transports a annoncé qu'elle serait en place dans le courant de l'année 2019. Elle permettra de partager une vision territorialisée et thématique des initiatives innovantes en matière de mobilité, de diffuser les bonnes pratiques et d'éviter de reproduire des erreurs déjà commises pour d'autres projets.

La plateforme aura aussi pour rôle de mettre en relation les territoires porteurs de projets et les acteurs qui ont des solutions à leur apporter. Elle permettra d'avoir une vision claire des enjeux et des besoins des collectivités, des start-ups et du monde économique sur les questions de mobilité. Enfin, un espace ressources proposera une liste des appels d'offres et des appels à projets en cours, des documents thématiques tels que des cahiers des charges ou des résultats d'évaluation...



L'appui en ingénierie pour les territoires peu denses

La Ministre a également annoncé un dispositif de soutien à l'ingénierie pour les territoires peu denses dont la mise en place a été confiée au Cerema.

Des **plateformes régionales d'appui à l'ingénierie territoriale des mobilités** seront mises en place. S'appuyant sur des réseaux régionaux d'experts sur les plans technique, administratif et financier, elles rassembleront aussi les acteurs institutionnels. Ces plateformes régionales représenteront un point d'entrée pour les territoires. Elles seront aussi un vecteur pour constituer des lieux d'échanges techniques et organisationnels afin d'apporter les premiers appuis et conseils aux territoires et de définir et mettre en œuvre leurs projets.

Open data : quelles réutilisations ? quel accompagnement ?

L'ouverture des données n'a jamais autant été au centre des préoccupations de très nombreux acteurs. Le numéro spécial « open data », de la newsletter **Signature**, publiée par le Cerema, montre tout le chemin parcouru et permet aussi d'avoir une idée de celui qui reste devant nous.

- + Pour en savoir plus : **Signature**
- Contact Cerema Territoires et villes : **[Bernard Allouche](#)**



L'utilisation d'Hoplink pour développer l'interopérabilité

L'application billettique Hoplink est un nouvel outil permettant de développer l'interopérabilité sans ajouter de complexité à la billettique en place.

Hoplink est une application gratuite. Elle offre la possibilité aux autorités organisatrices de transport d'améliorer sensiblement l'accès des citoyens à une mobilité simplifiée et performante, sans investissement conséquent, et de réduire leurs coûts de distribution, en particulier pour les titres de transport de courte durée (tickets 1 voyage, carnets de tickets, titres 1 jour...).

Reposant sur le standard Calypso, elle permet à un usager d'utiliser le support qu'il a déjà en sa possession (une carte de transport sans contact, ou une application

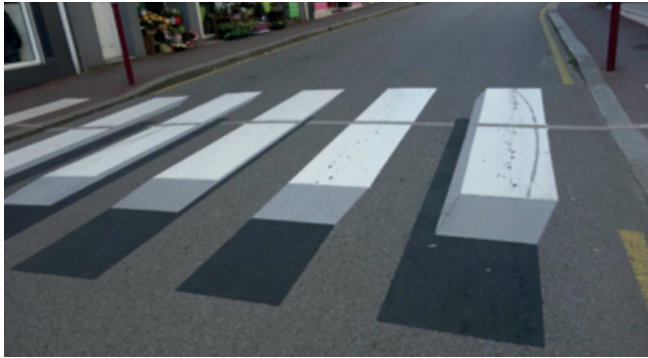
Hoplink sur son téléphone mobile) pour voyager sur tous les réseaux de l'Alliance Hoplink, en France, en Europe et dans le monde, sans avoir à effectuer préalablement de procédure d'enrôlement ou autre formalité particulière.

La fiche proposée par le Cerema permettra à toute collectivité intéressée par cette application d'en comprendre le principe et de connaître la façon de rejoindre l'Alliance Hoplink pour déployer et accepter cette application sur son réseau de transport. De plus, le lecteur y trouvera des recommandations pour intégrer le déploiement de cette application dans son cahier des charges lors de l'acquisition d'un système billettique².

- + Pour en savoir plus : **<https://www.cerema.fr/>** puis sélectionner « pdf »

² Fiche n°1 : Communication sans contact entre les équipements et les supports billettique ; Fiche n° 2 : Déploiement de services de vie quotidienne sur cartes et téléphones mobiles ; Fiche n° 3 : Le référentiel « architecture et sécurité » : l'architecture modulaire des systèmes d'acceptation billettique.

Installer un passage pour piétons en trois dimensions - PP3D



Ce passage pour piétons un peu... ludique, que l'on trouve de plus en plus dans nos villes et villages, est-il réglementaire ?

Non, il ne l'est pas. Cependant, **un arrêté interministériel** publié ce 21 juillet 2018, vient d'entamer le processus visant à acquérir de la connaissance sur cet aménagement, a priori novateur, afin notamment **d'examiner sa légitimité à entrer dans la réglementation**.

Pour bien connaître les qualités et les défauts de cet objet routier dans l'air du temps, la Direction de la sécurité routière (DSR) du ministère de l'Intérieur, appuyée par le Cerema, a adapté la procédure utilisée habituellement pour instruire les demandes d'expérimentation d'une nouvelle signalisation.

Besoin d'expérimenter

Ainsi, si les expérimentations en cours, ou à venir de ce PP3D sont concluantes et démontrent un intérêt pour la sécurité routière sans effet secondaire, il est possible que ce marquage fasse son entrée dans la réglementation. C'est ce principe qui est généralement adopté pour toute nouvelle signalisation.

En effet, si les 4 premiers signaux routiers officiels français datent de 1919, leur nombre augmente constamment depuis pour répondre aux nouveaux besoins des usagers et des gestionnaires de voirie. Il convient donc de n'ajouter que des signaux indispensables et de mesurer leur compréhension et leur efficacité avant de les généraliser sur le territoire. C'est ainsi que, depuis plusieurs années une procédure est en place : un gestionnaire

de voirie exprime un nouveau besoin que la signalisation réglementaire ne prend pas en compte, il dépose une demande en vue de l'expérimentation d'un nouveau produit, l'État instruit le dossier avec l'assistance du Cerema, puis publie au JO, le cas échéant, un arrêté d'autorisation imposant notamment une évaluation par un organisme indépendant. Le travail du gestionnaire profite donc à la communauté nationale.

Besoin d'adapter la procédure

Cette procédure a été adaptée pour les passages piétons en 3D afin que les collectivités ayant déjà ou souhaitant réaliser un PP3D puissent s'y inscrire.

Pour bénéficier de l'officialisation de leur réalisation, les collectivités de province doivent renseigner l'annexe 2 de l'arrêté précité. L'envoi par la DSR de l'accusé de réception, conformément à l'article L. 112-3 du code des relations entre le public et l'administration, permet au déclarant d'implanter le PP3D.

La ville de Paris bénéficie d'un arrêté indépendant, paru au JORF **le 13 juillet 2018**, afin de tenir compte de certaines spécificités.

Besoin d'évaluer

Une évaluation comporte toujours une analyse de l'existant, puis une analyse après mise en service de l'aménagement. Parmi les paramètres examinés, les mesures de vitesse avant/après sont toujours relevées. Une analyse qualitative doit également être menée. Pour les mesures des vitesses pratiquées, seules les données individuelles seront retenues, les données agrégées ou réalisées par tranches étant quasiment toujours inexploitable.

Ces évaluations effectuées par des référents experts du domaine routier permettront au ministère de l'Intérieur de réaliser une évaluation nationale.

Le Cerema se tient à disposition des collectivités souhaitant implanter un passage pour piétons en 3D. Il pourra également participer à la nécessaire évaluation de chaque site.

- +** Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr>
- Contact Cerema Territoires et villes : [Daniel Lemoine](#)

Comment favoriser la mobilité grâce à l'accessibilité des cœurs de villes ?



Dans le cadre de l'ouvrage publié en juin 2018 « **Cœur de villes et de villages accessibles à tous** », le Cerema a recueilli des bonnes pratiques en matière d'accessibilité des centres-bourgs au travers de l'analyse de 23 opérations d'aménagement, dans des territoires très variés. En quoi ces aménagements vont-ils dans le sens d'une **mobilité durable** ?

Quels enseignements en tirer, notamment en revenant sur deux opérations analysées par le Cerema Méditerranée sur les communes d'Assignan (Hérault, 167 habitants) et de Cap-d'Ail (Alpes-Maritimes, 4 606 habitants) ?

Dans ces exemples, les démarches d'accessibilité ont permis de passer d'un espace auparavant encombré (véhicules, mobilier, éléments techniques...), à des espaces fonctionnels, dégagés, sans obstacles.

Favoriser la marche grâce à des cheminements accessibles, sécurisés et agréables

Les difficultés de mobilité rencontrées par les personnes à mobilité réduite sont généralement révélatrices d'un défaut ou d'un dysfonctionnement de l'aménagement, aussi un travail sur l'accessibilité permet-il d'améliorer le niveau global de confort pour l'ensemble des usagers. Les aménagements « accessibles » (au sens de la réglementation) permettent de proposer aux piétons, et notamment aux personnes âgées, un niveau de confort appréciable, qui rend l'espace public plus agréable et plus attractif : des cheminements plus larges et de meilleure qualité, des traversées piétonnes repérables et sécurisées, du mobilier de repos plus fréquent, un meilleur éclairage le soir...

Garantir la continuité des déplacements

Cette démarche de mise en accessibilité ne prend vraiment tout son sens que si elle s'applique à l'ensemble de la chaîne du déplacement dans sa continuité, depuis le logement jusqu'aux différents services et équipements.

Cela implique nécessairement de coordonner son action avec d'autres outils de planification existant sur le territoire : plans de déplacements, plans de circulation...

Les documents de programmation tels que les SDAP (schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée dans le domaine des transports) et les AdAP (agenda d'accessibilité programmée dans le domaine du cadre bâti) permettent de prioriser et de planifier les interventions. Les cheminements desservant les établissements recevant du public, les bâtiments ou les arrêts de bus accessibles seront ainsi traités en priorité, ce qui rendra l'action plus efficace.

Optimiser le stationnement

Le centre du village d'Assignan a récemment fait l'objet d'une opération de requalification, dont le principal enjeu résidait dans la capacité à restaurer l'attractivité d'espaces publics souvent dégradés, aujourd'hui désertés par les piétons et monopolisés par les voitures.

Le traitement qualitatif des revêtements de sols et des pieds de façade a largement contribué à redistribuer l'espace au profit des piétons, dans l'esprit d'une zone de rencontre. Cette « piétonisation » a été réaffirmée avec la création, en proche périphérie (moins de 200 m de la place centrale), d'un parking en lieu et place d'un ancien court de tennis peu utilisé. Le stationnement qui encombrait les rues du village y est aujourd'hui reporté, laissant ainsi la possibilité pour les piétons d'investir la rue dans toute sa largeur.



Assignan – place centrale avant/après : requalification de la place ayant permis un lieu de vie et une activité commerciale
© pour avant : CAUE34 - © pour après : Cerema

Il en résulte une véritable redynamisation du centre du village, dans lequel les espaces publics ne sont plus réduits à des fonctions circulatoires, mais constituent désormais des lieux de vie et d'échanges plus favorables au développement de nouvelles activités économiques.

Des accès plus faciles aux arrêts de transports en commun

La ville de Cap d'Ail a souhaité améliorer l'accessibilité de deux de ses artères principales, autour desquelles s'articulent de nombreux services publics et lieux d'activités touristique et commerciale.

La topographie particulièrement défavorable constituait un véritable obstacle à la continuité de la chaîne du déplacement, ce qui rendait indispensable de mener en cohérence les travaux de mise en accessibilité de la voirie (prévus dans le PAVE³) et ceux concernant les transports.



Cap d'ail : quai modulaire - Source : Cerema

En coordination avec la métropole Nice Côte d'Azur, les principaux arrêts de bus ont été rendus accessibles. La configuration des trottoirs existants a nécessité la réalisation de quais en avancée, à l'aide d'éléments préfabriqués en béton. Cet aménagement garantit ainsi le maintien d'une largeur suffisante pour le cheminement et la rotation des fauteuils.

+ **Pour en savoir plus : [Ouvrage du Cerema « Cœurs de villes et de villages accessibles à tous – Recueil de belles pratiques »](#), juin 2018**

- **Contacts : [Marion Ailloud](#) (Cerema Territoires et ville) - [Fabrice Lopez](#) (Cerema Méditerranée)**
- **Correspondant local Cerema Méditerranée : [Mathieu Maréchal](#)**

³ PAVE : plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les arrêts « orphelins » des services librement organisés (SLO) par autocar – Quelles actions de la part des AOM/AOT ?

En 3 ans, près de 15,7 millions de voyageurs ont déjà voyagé en autocar. Les ingrédients de ce succès sont a priori simples : des tarifs très bas et des lignes à géométrie variable selon la saisonnalité (lignes vers les stations de ski l'hiver et les stations balnéaires l'été). Malgré ce succès, quelques points restent à améliorer. Certains arrêts SLO sont situés dans ou à proximité de gares routières. Or, d'après le registre de l'Arafer⁴, les gares routières présentent des niveaux d'équipement assez faibles, en particulier ceux participant au confort des voyageurs (salle d'attente, toilettes, salle de repos, distributeur de boissons, restauration...).



Arrêt Sabines à Montpellier

Une amélioration de la qualité de service de ces pôles intermodaux est donc à chercher pour assurer l'attractivité des services de transports collectifs en général.



Porte maillot à Paris

Quelles solutions pour les arrêts isolés ?

Cette situation des arrêts devient préoccupante en particulier lorsque ces arrêts se situent sur une aire de sortie d'autoroute, juste après la barrière de péage, comme c'est le cas à Montargis, Beaune ou encore Montélimar. Dans ce cas, la localisation de l'arrêt n'est pas toujours précisée à l'utilisateur et les interconnexions avec les réseaux de transports collectifs soit n'existent pas, soit ne font pas l'objet d'une information auprès du client.

Au 3^e trimestre 2017, il s'agissait de 37 arrêts desservant des communes de 22 000 habitants en moyenne. Des solutions pourraient être proposées aux usagers en fonction des situations, tout en prenant en compte le caractère parfois éphémère de ces arrêts :

- ▶ pour les communes ayant un ressort territorial, **cadencer les lignes régulières de TC avec les SLO** comme c'est aujourd'hui le cas pour desservir les gares TGV ;
- ▶ **développer une offre de Transport A la Demande (TAD) lorsqu'une ligne régulière n'est pas adaptée** comme cela est largement utilisé dans les zones rurales peu denses (par exemple, le Conseil Départemental de Haute-Garonne a mis en place une TAD pour les personnes situées hors des circuits traditionnels du réseau du département) ou dans des communes peu denses d'une agglomération (par exemple l'offre de TAD « Plus de Pep's » à Marne-la-Vallée) ;

- ▶ **mettre en place une « ligne de covoiturage de proximité »** comme le propose aujourd'hui certaines communes : Avignon avec Cityway, Lyon avec EcoV ou encore Taxito en transfrontalier dans l'arc jurassien. Toutes les solutions de covoiturage citées en exemple fonctionnent à partir d'une borne connectée. L'utilisateur active un trajet de covoiturage soit par SMS soit directement sur la borne d'arrêt.
- ▶ **afficher lors de la réservation en ligne, des informations intermodales** : *a minima*, les coordonnées téléphoniques et l'adresse Internet de la société de service de transport collectif à proximité de l'arrêt ou bien les horaires de transports collectifs en correspondance à l'arrêt des lignes principales.

Afin d'assurer une continuité dans la chaîne des déplacements, et quelles que soient les solutions envisagées, une concertation en continu entre l'Autorité Organisatrice et les opérateurs de SLO est primordiale.

⊕ **Pour en savoir plus** : [« Transport routier de voyageurs : Les services librement organisés par autocar »](#) - [« Gares routières »](#) - [« Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité et de la ville durable »](#)

⁴ Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires.

#CraftTaVille

Le ministère de la Cohésion des territoires lance un grand concours : crée ta ville et ton territoire de demain avec Minecraft.

Du 5 octobre 2018 au 31 janvier 2019, les grands comme les plus jeunes sont invités à participer à un grand concours pour inventer les villes et territoires de demain. À partir de véritables cartes des régions françaises, les joueurs pourront aménager ou repenser une ville ou un territoire pour proposer leur vision de la ville du futur, et relever les défis de la transition écologique et du mieux vivre ensemble.

Les jeunes générations doivent être sensibilisées aux problématiques qui touchent leur quotidien : repenser nos centres-villes, contribuer à avoir une société plus solidaire, plus responsable, développer les espaces verts, concevoir une mobilité urbaine tout en limitant la pollution.

L'institut national de l'information géographique et forestière (IGN) met à disposition ses cartes du territoire français pour qu'elles soient téléchargeables sur la plateforme Minecraft. Il s'agit d'aménager ou de transformer son territoire avec une vision originale, créative et innovante grâce au célèbre jeu Minecraft en préservant l'environnement, et en valorisant le mieux vivre ensemble.

Le concours est ouvert à trois catégories de participants :

- ▶ la catégorie « **Jeunesse** » qui s'adresse à tous les jeunes de 13 à 18 ans (possibilité de concourir seul ou en équipe) ;
- ▶ la catégorie « **Adultes et professionnels** » qui s'adresse à toutes les personnes de plus de 18 ans et notamment les étudiants en géographie, cartographie, informatique, graphisme, design, architecture, urbanisme ou encore les cabinets de consultants urbanistes et architectes, les start-uppers ou artistes (possibilité de concourir seul ou en équipe) ;



- ▶ la catégorie « **Projet pédagogique** » qui s'adresse à des élèves encadrés par un représentant de la communauté éducative (majeurs et mineurs peuvent concourir dans cette catégorie qui se joue en équipe seulement).

À l'issue de la compétition, les participants devront réaliser une courte vidéo de 3 minutes pour présenter la ville ou le territoire qu'ils auront réinventé(e). Les vidéos pourront être visionnées directement sur le site du concours.

Le jury sélectionnera la meilleure vidéo dans chacune des catégories, selon un ensemble de critères (originalité, créativité, qualité artistique, prise en compte des contraintes environnementales, recherche de solutions innovantes...).

Une cérémonie de remise des prix sera organisée en mars en présence du ministre de la Cohésion des territoires. À cette occasion, les lots (Xbox One S, imprimante 3D pour la catégorie projet pédagogique et la maquette 3D du projet qui remportera le prix spécial du jury) seront remis aux gagnants de chaque catégorie.

Le vote en ligne sera ouvert au public pour soutenir son projet favori.

+ Pour en savoir plus : villesterritoires-minecraft.gouv.fr

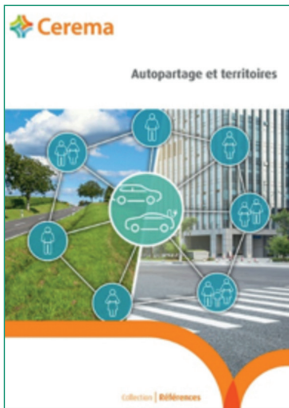
● Source : www.cohesion-territoires.gouv.fr/



Bibliographie

Autopartage et territoires

Publié par le Cerema en septembre 2018 dans sa collection « Références »



Les différentes formes d'**autopartage** (boucle, trace directe ou free floating) constituent un atout supplémentaire pour les politiques publiques de **mobilité durable**.

En se référant aux pratiques existantes dans les pays voisins – notamment la Suisse et l'Allemagne – l'ouvrage souligne l'importance du potentiel de développement de ces offres ainsi que l'adhésion des populations quel que soit le type de territoire. De plus les pouvoirs publics ont exprimé leur intérêt à promouvoir et à faciliter l'autopartage lors des **Assises de la Mobilité** qui se sont tenues fin 2017.

Cet ouvrage a pour ambition d'apporter à l'ensemble des acteurs concernés et plus particulièrement aux **techniciens** de collectivités des éléments permettant de mettre à profit les différentes formes d'autopartage afin de déployer les systèmes les plus adaptés aux **politiques locales de mobilité**.

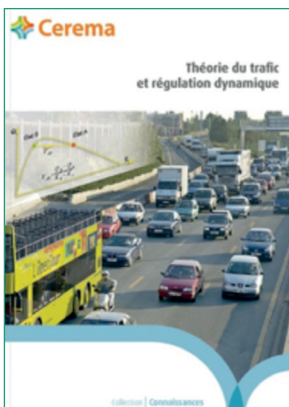
En effet, les enjeux diffèrent selon les acteurs (collectivités, employeurs, individus) et les territoires (métropoles, espaces ruraux...).

Les formes d'autopartage décrites dans ce recueil sont mises en perspective vis-à-vis de ces enjeux et illustrées par des études de cas.

- Pour commander l'ouvrage : <https://www.cerema.fr> ou bventes.dtectv@cerema.fr - 40 €

Théorie du trafic et régulation dynamique

Publié par le Cerema en septembre 2018 dans sa collection « Connaissances »



Cet ouvrage présente la **synthèse** des connaissances actuelles concernant les effets attendus des **mesures de régulation dynamique des trafics** (régulation des vitesses, régulation des accès et interdiction de doubler pour les poids-lourds).

Il s'adresse principalement aux techniciens et ingénieurs chargés d'évaluer le fonctionnement des **infrastructures routières**, mais aussi aux maîtres d'ouvrage et gestionnaires.

Après avoir introduit les grands principes de l'ingénierie du trafic qui entrent en jeu dans les solutions de régulation, il expose les savoirs actuels relatifs aux mécanismes d'efficacité de ces mesures.

Ces connaissances ainsi restituées permettent d'agir en amont des problèmes en mettant en place des stratégies d'exploitation innovantes et pertinentes. Elles permettent également, par une meilleure compréhension des phénomènes, de réagir en temps réel face à des situations de **trafic** générant de la congestion.

- Télécharger gratuitement : <https://www.cerema.fr/fr/>

Piétons et chantiers urbains

Publié par le Cerema en septembre 2018 dans sa collection « Expériences et pratiques »



Les villes sont en constante évolution, ce qui se traduit notamment par la multiplication des **chantiers** impactant la **voirie** et les **espaces publics**. Ces travaux engendrent généralement des perturbations des **cheminements** pour les **piétons** : empiètement sur les trottoirs, modification d'une traversée piétonne, déplacement d'un arrêt de bus, déviation, etc.

Comment limiter **l'impact** des **chantiers urbains** sur les circulations piétonnes ?

Comment maintenir **l'accessibilité** de la voirie et des espaces publics pendant les travaux, sans oublier de répondre aux besoins des plus **vulnérables** ?

Comment assurer **l'accès** des riverains, et traiter les abords des **commerces**, des **établissements recevant du public**, des **arrêts** de transport ?

Après un rappel des **enjeux** et de la **réglementation** relative à l'accessibilité et à la **signalisation temporaire**, cet ouvrage qui s'adresse aux **techniciens des collectivités locales et aux maîtres d'œuvre** réalisant les travaux, présente des **recommandations** et des **retours d'expériences** relatifs à la prise en compte des piétons en phase chantier tant sur un plan technique qu'organisationnel.

- Télécharger gratuitement : <https://www.cerema.fr/fr/>

Cœurs de villes et de villages accessibles à tous : recueil de belles pratiques

Publié par le Cerema en juin 2018 dans sa collection « Expériences et pratiques »



L'objectif de cet ouvrage est de valoriser des opérations d'aménagement de centres-bourgs de villes de petite taille ou de villages, intéressantes tant sur le plan de l'accessibilité qu'au regard des autres enjeux de l'aménagement durable (qualité urbaine et paysagère, incitation aux modes de déplacements actifs, revitalisation des centres-bourgs, etc.). Il s'adresse aux techniciens des collectivités locales et à toute personne intéressée par l'aménagement.

Les 23 opérations d'aménagement présentées dans ce recueil, qui concernent des territoires et des contextes très variés, permettent d'illustrer différents choix opérés, différentes méthodes, techniques et solutions mises en œuvre.

- Télécharger gratuitement : <https://www.cerema.fr/fr/>

Revêtements des espaces publics

Publié par le Cerema en juin 2018 dans sa collection « Références »



L'aménageur de **l'espace public urbain** dispose d'un grand nombre de **matériaux**, de finitions et de couleurs variées qui doivent lui permettre de répondre au mieux aux exigences grandissantes des maîtres d'ouvrage et des usagers en matière de durabilité, de sécurité, d'esthétique et d'environnement.

Le but de cet ouvrage est de présenter toute la palette des **matériaux** disponibles et de donner aux **maîtres d'œuvre** des outils pour faciliter leur adéquation avec les usages envisagés et le lieu où ils sont mis en place.

Il présente les principaux **critères** qui entrent en considération dans le choix d'un **revêtement**. Il décrit, pour chaque type de revêtement :

- ▶ le domaine d'emploi ;
- ▶ les caractéristiques du matériau ;
- ▶ ses performances ;
- ▶ les précautions de mise en œuvre ;
- ▶ et les contraintes d'exploitation et d'entretien.

- **Pour commander l'ouvrage :** <https://www.cerema.fr> ou bventes.dtectv@cerema.fr - 43 €

Les fiches à télécharger gratuitement

- ▶ **Boîte à outils de l'intermodalité - L'intermodalité : enjeux, gouvernance et leviers (fiche 1)** dans la collection « Référence »
- ▶ Dans sa collection « Connaissance », **sur les « Savoirs de base en sécurité routière »**, publications des fiches : « Hiérarchisation des voiries urbaines » et « Les zones à circulation restreinte (ZCR) juin 2018 »
- ▶ Dans sa collection « Expériences et pratiques », parution de la fiche vélo : **Un réseau vélo transfrontalier - le réseau franco-allemand « Vélo visavis »**
- ▶ Les fiches N°4 et N°5 - **Outil d'aide à la rédaction des cahiers des charges de septembre 2018** puis sélectionner « pdf »



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

➤ Péages urbains : quels enseignements des expériences étrangères ?

Juillet 2018 : synthèse d'enseignements des péages urbains en Europe et dans le monde

La synthèse « Trésor-éco » de la Direction générale du Trésor parue en juillet réalise une synthèse des enseignements pour la France de la mise en place d'un péage urbain. Essentiellement basée sur les études des péages de Londres et Stockholm et prenant également en compte les dispositifs de Singapour, Göteborg, Rome et Milan, elle souligne « l'importance de l'utilisation de technologies embarquées, l'installation dans des zones suffisamment peuplées, adapter la durée du dispositif du péage pour garantir le retour sur investissement, la mise en place d'une grille de tarifs prévisible pour les usagers et sans exonérations et enfin l'accompagnement par un renforcement de l'offre de transports si nécessaire ».



⊕ Pour en savoir plus : <https://www.tresor.economie.gouv.fr>

➤ Bilan transversal de l'impact de l'électrification par segment



L'ADEME et IFP Énergies nouvelles publient les résultats d'une « Étude Économique, Énergétique et Environnementale pour les technologies du transport routier français » (E4T). Alors que le transport est le premier émetteur de Gaz à effet de serre (GES) en France avec plus de 30 % des émissions totales du pays, cette étude analyse les grandes tendances de l'électrification des véhicules, son efficacité et sa capacité à réduire les impacts environnementaux du transport.

⊕ Pour en savoir plus : <https://www.ademe.fr>

➤ Tout comprendre sur le nouveau pacte ferroviaire

Publié le fin juin 2018 sur le site internet du ministère de la Transition écologique et solidaire.

⊕ Pour en savoir plus : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>



➤ Annuaire national des transports publics



Comme chaque année, le GART publie l'un des documents de référence du secteur, l'annuaire national des transports publics. Dans cette nouvelle édition, vous trouverez la carte de France actualisée des autorités organisatrices de transport, accompagnée de leurs fiches d'identité respectives (informations générales, élus et services, contrat de transport...). La présentation des différentes institutions qui font le transport public en France est également au programme, avec en préambule, la préface de la ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, ainsi que l'édito du président du GART, Louis Nègre.

⊕ Pour en savoir plus : <https://www.gart.org>



Événements

6 novembre 2018

Carrefours à feux : vers de nouvelles pratiques pour une ville des mobilités actives ! (Paris)

Le Cerema organise en partenariat avec la ville de Paris, une journée d'échanges nationale autour des carrefours à feux et des nouvelles pratiques en faveur d'une ville des mobilités actives.

Au programme : états des connaissances, retours d'expériences et échanges avec la salle. Avec à la clé, la question de la pertinence de certains carrefours à feux et celle des adaptations souhaitables pour favoriser les modes actifs.

Cette journée se tiendra dans l'auditorium de l'hôtel de ville de Paris.

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

6 novembre 2018

Cybersécurité & mobilité : comprendre et prévenir les risques (Paris)

Organisé par l'ATEC ITS France.

► Pour en savoir plus : <https://atec-its-france.com>

8-9 novembre 2018

Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement (Tours)

À travers l'analyse et l'explicitation des méthodologies (de collecte, d'analyse et de traitement des données de la recherche) développées dans les recherches sur les mobilités spatiales, nous souhaitons réinterroger les cadres théoriques et épistémologiques dans lesquels nous inscrivons nos recherches.

► Pour en savoir plus : <https://msfs2018.sciencesconf.org/>

12 novembre 2018

Mobilité des personnes, mobilité des marchandises, aménagement des territoires métropolitains : quelles convergences possibles ? (Lyon)

Dans le cadre des entretiens Jacques Cartier 2018, ce colloque est organisé par le LAET, l'Université du Québec à Montréal, la Métropole de Lyon, le Cerema, l'université de Montréal et l'Ifsttar. Il accueillera des professionnels et des chercheurs français et québécois.

► [Programme et inscription](#)

14 novembre 2018

Congrès de la FNTV (Paris)

► Pour en savoir plus : <https://www.fntv.fr/>

15 et 16 novembre 2018

Forum international de la mobilité durable (Grand Genève)

Plus de 600 participants internationaux (élus, collectivités, entreprises, chercheurs, etc.) sont attendus sur deux jours pour partager leur expérience et co-construire durablement la mobilité de demain.

► Pour en savoir plus : <https://eventwise.ch/>

22-23 novembre 2018

Annual Polis Conference (Manchester UK)

► Pour en savoir plus : www.polisnetwork.eu

27 novembre 2018

Smart Mobility and Intelligent Vehicles (SMIV) 2018 (Paris)

Pour répondre aux enjeux du véhicule autonome et des mobilités de demain, la 3^e Conférence Scientifique VEDECOM approfondit cette année deux thématiques de recherche transverses, développées au sein de l'Institut, celles des « Nouvelles solutions de mobilités et réalité virtuelle » et sur « Le véhicule autonome dans son environnement ».

► Pour en savoir plus : www.vedecom.fr

28 au 30 novembre 2018

4^{es} journées sur la mobilité urbaine en Europe (Strasbourg)

Ces journées sont organisées par le Cerema et le CNFPT, en partenariat avec l'Euro-métropole de Strasbourg, le GART, l'UTP et l'UITP.

Cette quatrième édition se propose de réfléchir à la place des services partagés dans l'offre urbaine de mobilité : quelles pratiques ? quels enjeux ? quelles difficultés rencontrées ? quelles solutions ? quelles perspectives ? La démarche proposée ici 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.

23-24 janvier 2019

46^e congrès ATEC ITS France (Montrouge)

► Pour en savoir plus : <https://atec-its-france.com>

Du 18 au 20 mars 2018

La Biennale du Cerema (Montrouge)

Organisée par le Cerema sur le thème de la « Vulnérabilité et résilience des réseaux de transport : état des lieux et perspectives pour les territoires », cet événement est à destination des décideurs et des acteurs des territoires. Ce sera l'occasion d'échanger autour d'une **nouvelle vision de la résilience des réseaux de transport**. Il proposera à la fois retours d'expérience et montages de solutions innovantes, que ce soit pour répondre aux situations de crise, pour prendre en compte les dégradations chroniques des réseaux ou les évolutions de la société et des technologies. Le croisement de ces approches et l'éclairage de pratiques internationales permettront de **poser les bases d'une stratégie de gestion résiliente**.

► Pour en savoir plus : <https://www.biennaledes territoires.fr/>

Pour vous abonner à Transflash, il suffit d'écrire à : transflash@cerema.fr
ou directement sur le site : <https://www.cerema.fr>

Directeur
de publication
**Pascal
BERTEAUD**

Directeur délégué
de publication
Christian CURÉ

Rédacteur en chef
Stéphane CHANUT

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**
Mathieu MARECHAL - 04 42 24 77 41
- 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)



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).