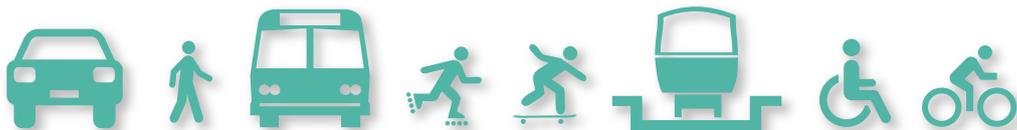


# TRANSFLASH



▶▶▶ LA REVUE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

L'équipe  
de Transflash  
vous présente tous  
ses vœux pour 2019.



## French Mobility pour structurer et animer l'écosystème de la mobilité du quotidien

### SOMMAIRE

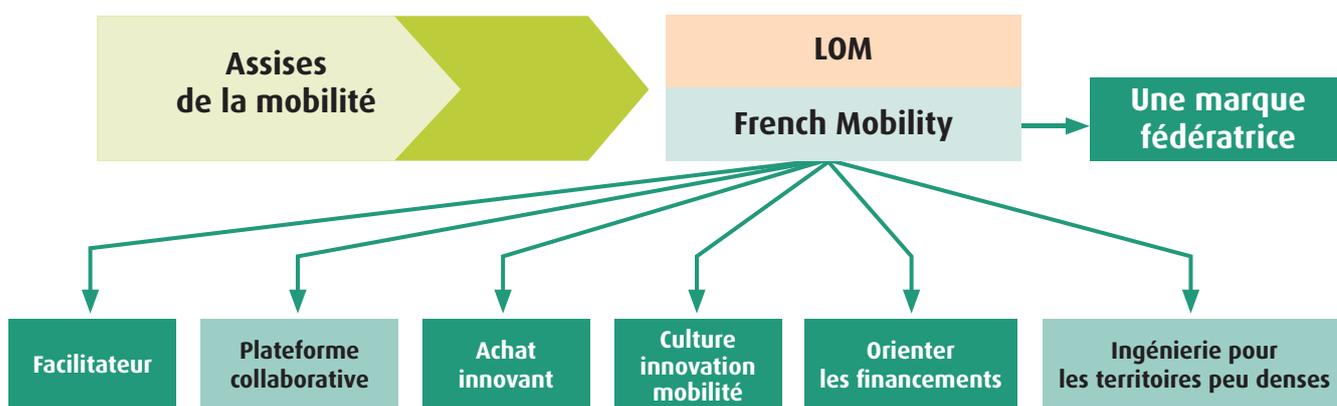
Le chiffre du mois : 1 000	6
En direct des territoires :	
▶ Strasbourg : un contrôle technique pour les vélos	7
▶ Baillargues (Occitanie) : un Pôle d'Échange Multimodal	8
▶ Lyon : Z'œufs code	9
▶ La Région Nouvelle-Aquitaine teste un nouveau modèle de car électrique sur l'île de Ré	10
Zoom sur :	
▶ Un appel à projets national pour résorber les discontinuités dans les itinéraires cyclables	11
▶ Les initiatives citoyennes de mobilité au service du projet de territoire	12
▶ Le MaaS : quézako ?	13
▶ Enquête sur la réforme du stationnement	14
Bibliographie	15
Événements	19

Les Assises de la mobilité se sont clôturées voilà un an. Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a été présenté au Conseil des ministres. Il devrait être prochainement débattu au parlement. En parallèle, la ministre des Transports a lancé un plan d'action French Mobility pour structurer et animer l'écosystème de la mobilité du quotidien. Il se décline en 6 mesures.

Transflash a interviewé les pilotes de deux mesures phares du programme French Mobility : **la plateforme collaborative** et **l'ingénierie pour les territoires peu denses**.



→ P.2





## Une plateforme pour trouver des solutions et innover dans la mobilité

Interview de David Caubel, chargé de mission mode de vie durable, CGDD.

### Quels sont les objectifs généraux de la plateforme collaborative ?

Les objectifs de la plateforme collaborative French Mobility peuvent se traduire en quatre points :

- ▶ Éviter aux porteurs de projets de réinventer en partageant des bonnes pratiques, avec des exemples de projets réussis et des retours d'expériences ;
- ▶ Trouver des solutions de mobilité pour tous. Il s'agira d'apprendre et connaître les thématiques de la mobilité, et aussi de prospecter grâce au recensement et la capitalisation de produits de mobilité et d'expérimentations de solutions sur les territoires ;
- ▶ Favoriser l'innovation en mettant en relation des acteurs de la mobilité, et notamment les collectivités, le monde économique, le monde associatif ;
- ▶ Mettre en visibilité l'innovation sous toutes ces formes dans la mobilité (technologique, mais aussi sociale, sociétale, organisationnelle et en termes de gouvernance).

### À qui est-elle destinée ?

La plateforme collaborative French Mobility est gratuite, accessible à tous. Elle est bien évidemment destinée en premier lieu aux collectivités, aussi bien urbaines, que rurales ou périurbaines, qui souhaitent mettre en œuvre des expérimentations, des innovations ou des actions de mobilité sur leurs territoires et pour leurs citoyens. Les collectivités peuvent participer et alimenter la plateforme par leurs réalisations et retours d'expériences. Les collectivités pourront également y trouver des réponses à leurs problématiques de mobilité et favoriser la mise en relation pour innover, expérimenter ou développer des actions de mobilité.

La plateforme s'adresse également à l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la mobilité, qu'ils soient des acteurs économiques (startup, TPE, PME, entreprises, groupement, opérateurs...), des acteurs associatifs (associations, coopératives...) ou des organismes publics. Ces acteurs peuvent participer et alimenter la plateforme de leurs produits et solutions innovantes de mobilité. Ils pourront également bénéficier du recensement des solutions de mobilité ou de la cartographie des projets de territoire.

### Comment va-elle répondre aux besoins des collectivités ?

La plateforme collaborative French Mobility est co-construite avec tous les acteurs de la mobilité et notamment les collectivités via, en particulier, des ateliers participatifs : OpenLab (cf encadré ci-après). Ainsi, les contenus et fonctionnalités de la plateforme seront adaptés aux besoins des collectivités tout au long de la démarche de diagnostic, d'identification et de mise en œuvre de solution de mobilité : benchmark des solutions existantes, identification des partenaires potentiels...

Cette plateforme apportera donc des réponses concrètes et pragmatiques à tous les territoires.

Pour aller plus loin, la plateforme proposera à termes d'autres fonctionnalités, en lien avec l'ensemble des autres mesures du plan d'actions French Mobility : appels à manifestation d'intérêt (AMI) ou appels à projets (AAP), documentations sur les commandes publiques, sur les sources de financements possibles, sur l'accompagnement juridique, économique, et technique (en lien avec les cellules régionales d'appui – voir interview du Cerema)...

La plateforme est donc un outil à l'interface du plan d'actions French Mobility. Elle sera un support essentiel pour l'accompagnement en ingénierie des territoires dans la co-construction des projets, des expérimentations et des innovations des mobilités au sein des collectivités.

## Qui est impliqué dans la création (et le rôle de chacun) ?

Avant tout, ce sont les acteurs de l'écosystème qui sont directement impliqués dans la création de la plateforme French Mobility. C'est un outil co-construit par et pour l'écosystème. Les collectivités, et prochainement les acteurs économiques et associatifs, sont mobilisées en ateliers créatifs (openlab). Les entreprises, les associations sont mobilisées sur les différentes rencontres autour de French Mobility et elles alimentent la plateforme via le référencement des solutions de mobilité. Les collectivités sont aussi engagées pour faire part de leurs réalisations et retours d'expériences.

Pour accompagner cette co-construction, le Ministère des Transports, représenté par la DGITM<sup>1</sup>, en assure le pilotage. Il s'appuie notamment sur les partenaires de l'ATEC ITS<sup>2</sup> et le Cerema (ce dernier contribuant notamment à la réalisation du recensement initial et à l'alimentation de la plate-forme, et assurant également le développement en tant que tel du site French Mobility).

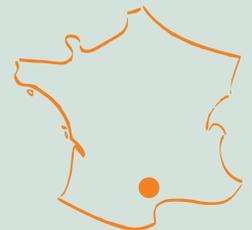
## À partir de quand sera-t-elle opérationnelle ?

La plateforme French Mobility sera présentée en point d'avancement lors des Rencontre de la mobilité intelligente du 24 janvier 2019. La poursuite des développements s'effectuera sur le premier semestre 2019, pour arriver à une première version opérationnelle en juin 2019. Elle évoluera au fil de l'eau pour coller au plus près des usages et retours des bénéficiaires. L'intégration des mesures du plan d'actions French Mobility est également prévue sur l'ensemble de l'année 2019.

### Un open-lab pour co-construire la plateforme French Mobility



Un OpenLab a été organisé le 9 janvier dans la Communauté de Communes du Grand-Pic-Saint-Loup, afin de co-construire avec les acteurs du territoire la plateforme French Mobility.



Cette journée de travail en atelier, pilotée par le MTES<sup>3</sup>, le Cerema, et la Communauté de Communes du Grand-Pic-Saint-Loup, a rassemblé plus d'une cinquantaine d'acteurs du territoire, principalement des élus et techniciens des collectivités locales, ainsi que la Banque des territoires, la DREAL, l'ADEME, et le CNFPT.

Lors de cette matinée, chaque participant a été mis à contribution à travers des travaux de groupe pour faire émerger leurs attentes vis-à-vis de la plateforme collaborative French mobility. Ce temps de travail collectif a été très riche d'échanges constructifs et a mis en évidence les besoins des collectivités pour identifier, expérimenter et mettre en œuvre des solutions de mobilité innovantes. Il a par exemple été question de disposer d'un espace de retours d'expériences concrets et détaillé de solutions de mobilité déployées dans des territoires similaires aux leurs.

Les échanges ont également été nourris par la présentation des objectifs de la Loi d'orientation des Mobilités et du plan d'action French Mobility, ainsi que par le retour d'expériences du Parc National Régional des Grands Causses. Le covoiturage, l'autopartage, le prêt de vélo électrique font partie des solutions de mobilité offertes sur ce territoire.

Enfin, cet atelier a été l'occasion d'annoncer le lancement d'une cellule régionale d'appui à l'ingénierie territoriale (cf. p.4), dans le cadre du plan French Mobility.



Alain Barbe, Président de la Communauté de communes du Grand-Pic-Saint-Loup

<sup>1</sup> DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

<sup>2</sup> ATEC-ITS : Association du « Réseau des acteurs de la mobilité intelligente ».

<sup>3</sup> MTES : ministère de la Transition écologique et solidaire.



## La démarche d'accompagnement à l'ingénierie de mobilité pour les territoires peu denses

Interview de Jérôme Charrier, chef de Groupe Politiques de mobilité, Cerema.

### Quels sont les enjeux de votre démarche ?

Dans les territoires ruraux, les villes petites et moyennes ou dans les périphéries des grandes agglomérations, les habitants ont très peu accès aux services de transport public. Pour ces habitants qui représentent près de 40 % de la population française, l'usage de la voiture individuelle constitue le principal mode de déplacement. Or, pour les ménages les plus fragiles, pour les seniors ou les jeunes adultes en situation difficile, cette situation constitue une entrave aux besoins primaires de mobilité. Plus généralement, pour tous ceux qui n'ont pas la possibilité physique, les moyens financiers ou matériels de posséder et conduire leur propre voiture, cette situation se traduit par une grande précarité d'accès aux services publics, à l'emploi et aux commerces.

### Que peut-on faire pour améliorer la mobilité dans les territoires peu denses ?

Des solutions existent et se développent pour améliorer la mobilité du quotidien dans les territoires peu denses : auto-stop organisé, transport solidaire, autopartage entre particuliers, plateformes de mobilité... Ces solutions sont souvent mal connues et peinent à se développer, faute de moyens en ingénierie au sein des « petites » collectivités. En effet, la mise en place de ces services innovants soulève un certain nombre de questions : quels sont les principaux besoins de déplacements et quel public concernent-ils ? Quelles sont les solutions possibles et quelles entreprises sont capables de les déployer ? Quels sont les coûts des différentes solutions et comment choisir celles qui seront les plus adaptées aux besoins ? Quels sont les écueils à éviter et les facteurs de réussite ?

C'est pour faire face à ces défis que le programme national French Mobility intègre une mesure de soutien à l'ingénierie des collectivités qui le nécessitent. Le Cerema et la Banque des Territoires, avec le soutien de l'Ademe, s'organisent pour mettre en place en 2019, en lien avec les partenaires locaux et les services de l'État, des **cellules régionales d'appui à l'ingénierie de mobilité dans les territoires peu denses**.

### Vous mettez en place des cellules régionales d'appui. Quelles seront précisément leurs missions ?

Les missions de ces cellules régionales d'appui, s'organiseront selon trois axes majeurs :

- ▶ **Animer l'écosystème des acteurs régionaux de la mobilité innovante** au sein d'un réseau unique : collectivités, petites et moyennes entreprises, start-up, services de l'État et ses établissements publics, tissu associatif, etc. L'objectif est de favoriser la mise en relation et le partage d'expérience à l'échelle régionale, par exemple, en organisant un forum annuel régional, des ateliers de travail à l'échelle des bassins de mobilité, la mise en ligne de questions/réponses, etc.



Manuel Martinez, Directeur de l'agence de Montpellier au CeremaMed, annonce le lancement de la cellule régionale de soutien à l'ingénierie territoriale en Occitanie lors de l'OpenLab du 9 janvier 2019 dans la Communauté de Communes du Grand Pic Saint-Loup.

► **Aider la réalisation des projets** sous l'angle technique, administratif et financier. Le Cerema mettra notamment du temps d'ingénierie à disposition des intercommunalités, des parcs naturels régionaux, des pôles d'équilibres territoriaux ou des syndicats mixtes qui souhaitent se lancer dans une démarche, pour les aider à amorcer leur réflexion. La caisse des dépôts, l'Ademe pourront également apporter leur conseil et leur appui en matière d'ingénierie financière et les services de l'État en matière d'appui réglementaire.

► **Capitaliser et recenser** les études réalisées sur le territoire, les retours d'expériences, les contacts utiles, les bonnes initiatives, etc.



## Q uand ces cellules régionales d'appui seront-elles opérationnelles ?

Le Cerema, la Banque des Territoires, l'Ademe, l'État et tous les partenaires locaux intéressés, se mobilisent pour que ce dispositif soit opérationnel dès 2019 et qu'il puisse rapidement se déployer dans les régions dans le courant de l'année.

Une adresse mail de contact a d'ores et déjà été mise en place pour recueillir les attentes et les observations des collectivités intéressées par la démarche ([frenchmobility@cerema.fr](mailto:frenchmobility@cerema.fr)) et co-construire le dispositif, afin qu'il réponde aux attentes des territoires.

Des correspondants locaux du Cerema, de la Banque des Territoires et de l'Ademe sont identifiés dans chaque région. Ils bâtissent les partenariats locaux et écoutent les attentes des collectivités. Plusieurs événements phares seront également organisés dès la mi-2019, notamment dans les régions Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Pays de la Loire, qui font aujourd'hui figure de pilote dans la construction de ces cellules d'appui. ■





## Le chiffre du mois : 1 000

“ C’est l’estimation du nombre de plans de mobilité urbaine durable approuvés en Europe en 2017. Ce chiffre est issu d’un travail d’enquête et d’analyse co-piloté par le Cerema dans le cadre du projet européen Civitas SUMP-UP. ”

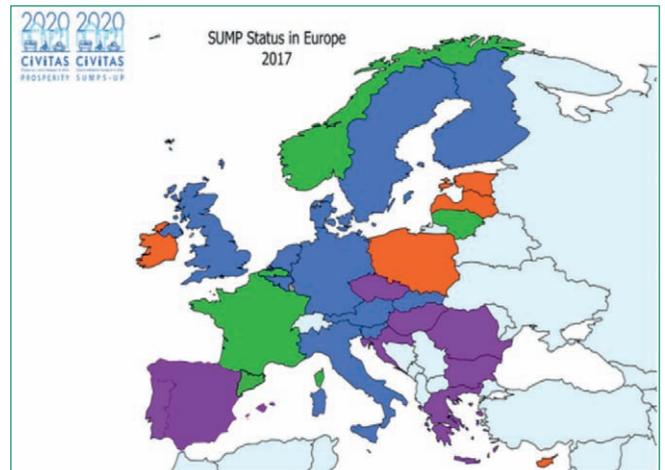


Le plan de mobilité urbaine durable, ou « sustainable urban mobility plan » (SUMP), désigne la démarche de planification collaborative et participative qui permet à une autorité organisatrice de la mobilité de définir une vision de la mobilité sur son territoire et de se doter d’un programme d’action commun à l’ensemble des acteurs. Le plan de déplacements urbains (PDU) en est la déclinaison française.

Depuis 2013, la Commission Européenne soutient largement le concept de SUMP en Europe. Elle propose ainsi de nombreux projets de développement de méthodologie ou d’aide auprès des autorités locales, ainsi que des outils de promotion tels que la plateforme Eltis (<http://www.eltis.org/>) ou encore la conférence européenne annuelle sur les SUMP (la prochaine aura lieu à Groningen aux Pays-Bas en juin 2019).

Le travail mené dans le cadre de SUMP-UP permet un premier retour à large échelle sur le développement des SUMP depuis que la Commission Européenne a initié son soutien. Parmi les 1 000 SUMP existant en Europe, 290 sont dits de seconde génération, c’est-à-dire qu’ils ont déjà été approuvés et mis en œuvre une première fois puis mis à jour dans une seconde version. Par ailleurs, 350 plans sont en cours d’élaboration pour la première fois, ce qui témoigne de la dynamique enclenchée. Certains pays précurseurs ont déjà une longueur d’avance : les trois quarts des plans sont situés dans seulement six pays. Parmi ceux-ci la France, pionnière avec un PDU créé dès 1982 et rendu obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 1996, compte une centaine de plans.

Au-delà de ce constat, l’étude menée par SUMP-UP s’est également intéressée à une nouvelle dimension de la planification urbaine : le rôle des cadres nationaux.



### 1. Pays précurseurs

Un cadre de planification de la mobilité urbaine bien établi, qui intègre le SUMP et avec un **soutien large** de la part du niveau national.

### 2. Pays avancés

Un cadre de planification de la mobilité urbaine bien établi, qui intègre le SUMP et avec **quelques actions de soutien** de la part du niveau national.

### 3. Pays engagés

Un cadre de planification de la mobilité urbaine bien établi, qui intègre le SUMP **sans soutien** de la part du niveau national.

### 4. Pays inactifs

Le concept de SUMP reste peu maîtrisé et **non intégré**.

Si les plans sont bien élaborés et mis en œuvre localement par les autorités organisatrices de la mobilité, il est en effet apparu essentiel de disposer d’un cadre national facilitateur garantissant aux acteurs locaux les capacités légale, technique et financière suffisantes. Le travail a donc permis de dresser un premier état des lieux de ces cadres nationaux à l’échelle complète de l’Union Européenne, d’identifier les points de blocage, les attentes des acteurs locaux et les bonnes pratiques et de proposer des premières pistes d’évolutions adaptées au niveau de développement des pays. Cela sera poursuivi dans la suite du projet SUMP-UP qui se terminera en 2020.

### + Pour en savoir plus :

- ▶ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/etat-lieux-cadres-nationaux-mobilite-urbaine-durable-europe>
- ▶ L’observatoire des PDU et autres plans de mobilité en France : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/base-pdu-autres-plans-deplacements-au-1er-janvier-2018>

● Contact Cerema : [Thomas Durlin](#)



## En direct des territoires

### Strasbourg : un contrôle technique pour les vélos



Si, pour les vélos, le contrôle technique n'est pas obligatoire, certains éléments doivent cependant être vérifiés régulièrement. Le 12 novembre dernier était organisée une opération de prévention à destination des cyclistes pour expliquer l'importance de l'entretien et du contrôle régulier des vélos. Cette opération de prévention était organisée par la Police Nationale et la Police Municipale de la Ville de Strasbourg, en partenariat avec l'association Cadr67, et les animateurs sécurité routière de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.

Les équipes présentes sur place ont pu réaliser un contrôle technique rapide et remettre un document précisant les défauts éventuels détectés.

38 contrôles de vélos ont ainsi été réalisés. Seuls 2 présentaient un équipement réglementaire. Parmi les défauts les plus observés figure l'absence d'un ou plusieurs catadioptr<sup>1</sup>, d'avertisseur sonore ou d'éclairage.



Cette opération de prévention a également permis de remettre aux participants une plaquette de communication « bien s'équiper » et un kit réflecteur rayons pour être mieux vu lors des déplacements à vélo.

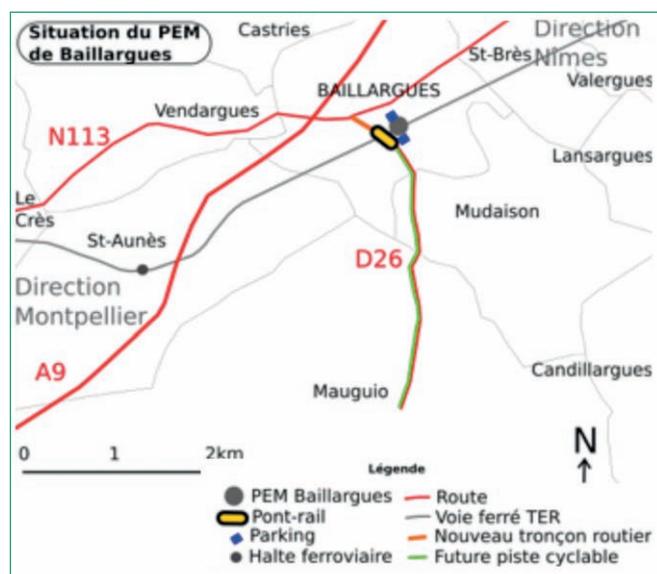
- **Contact :** [Yves Laugel](#)
- **Correspondant local Cerema Est :** [Samuel Lab](#)

<sup>1</sup> Le catadioptr ou plus précisément un système optique catadioptrique est la base des dispositifs rétro réfléchissants (source [wikipédia](#)).

## Baillargues (Occitanie) : un Pôle d'Échange Multimodal pour développer les modes de déplacement alternatifs à la route



Dans le cadre de son Schéma Régional des Transports et des Communications et en cohérence avec le plan de déplacement de la métropole de Montpellier, la région Occitanie s'est engagée dans le développement des modes de déplacement alternatifs à la route. Cela se concrétise notamment par la création de plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM). Celui de Baillargues, dont la Région est maître d'ouvrage, est emblématique de cette volonté.



Cartographie : Cerema



Pont-rail de Baillargues. Source : France 3 Occitanie



PEM de Baillargues. Source : Région Occitanie

### Les enjeux du PEM de Baillargues

Le rythme de croissance de Montpellier Méditerranée Métropole, avec 1,5 % de population en plus par an, est 2,5 fois plus rapide que celui enregistré dans des agglomérations françaises comparables par leur taille ; il entraîne des flux importants de déplacements domicile-travail pour les actifs dont le lieu de travail ne se situe pas dans la commune où ils résident. Les distances parcourues s'allongent, car l'attractivité de Montpellier s'étend au-delà des frontières de l'agglomération. L'accès à la ville-centre, malgré le développement des infrastructures de transport, demeure difficile et les embouteillages sont fréquents.

Le PEM de Baillargues, situé en lieu et place de la halte ferroviaire, à environ 15 km de Montpellier, servira de pôle de rabattement pour les communes de l'Est de la métropole et permettra à tous les moyens de transports collectifs et individuels d'être réunis sur un même lieu et facilement accessibles.

### Les différentes phases

Lancé en 2010, le projet du PEM est porté par le Conseil Régional d'Occitanie. SNCF réseau avait en charge l'aménagement des quais et la suppression du passage à niveau. Le département de l'Hérault assurait quant à lui la réfection de la voirie. La ville de Baillargues, la métropole de Montpellier, la communauté d'agglomération du Pays de l'Or et l'État ont aussi participé financièrement au projet, qui a coûté au total 20 millions d'euros et a été divisé en 2 phases.

**La phase 1** a été achevée en 2014, le service TER est alors passé de 8 à 40 trains par jour, la fréquence est dorénavant de 2 trains par heure de 7h à 10h et de 16h à 19h et un train par heure le reste de la journée à partir de 5h30 et jusqu'à 22h30. Le temps de trajet entre Montpellier et Baillargues est de 8 minutes. Les quais ont été allongés jusque 225 mètres et 250 places de parking ont été construites.

Les objectifs de **la phase 2** sont, d'une part, de supprimer le passage à niveau n°33, situé sur la ligne ferroviaire Nîmes-Montpellier, et créer une nouvelle route d'environ 700 mètres qui passe sous un pont-rail et,

d'autre part, de poursuivre l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Baillargues, conformément au programme de travaux ci-dessous :



Le PEM phase 2, à sa mise en service fin 2018, devrait comporter une halte routière de 4 quais, qui accueillera les transports à la demande du Pays de l'Or, les bus de Montpellier Méditerranée Métropole et les autocars du réseau Hérault Transport ; un parking d'une capacité de 163 places supplémentaires avec une voie d'accès au giratoire sud ; un cheminement doux permettant l'accès aux quais, avec notamment un cheminement piéton accessible ; une piste cyclable de 3 kilomètres en direction du parking sud ; un parking vélo sécurisé de 50 places ; une aire de covoiturage de 7 places.

À l'échelle régionale, la réalisation de ce programme soucieux du développement durable s'est déjà traduite par un transfert d'usagers de la route vers le rail, diminuant de ce fait les émissions de gaz à effet de serre liées aux circulations routières. Selon la Région, la gare de Baillargues a accueilli 380 000 passagers en montée-descente en 2017, contre 17 000 en 2013. La fréquentation de la gare a donc été multipliée par plus de 20 en moins de 5 ans.

L'économie de consommation énergétique est de 910 tonnes-équivalent-pétrole par an grâce au report route-rail, auxquels il convient de soustraire les 90 tonnes-équivalent-pétrole par an liées au rabattement routier. L'économie effective est donc de 820 tonnes-équivalent-pétrole par an.

## Le succès du projet

Le projet présente des avantages en termes de sécurité, de fluidité de la circulation routière et d'évolution urbaine.

**+** Pour en savoir plus : [site de la Région Occitanie](#)

● **Contact :** [Jacques Rouveyre](#), chargé de mission Intermodalités - 04 67 22 81 03

● **Correspondant local Cerema Méditerranée :** [Mathieu Maréchal](#)

## Lyon : Z'œufs code : Et vous, la rue, vous la partagez comment ?



Automobilistes, conducteurs de deux-roues motorisés, cyclistes, piétons... Le nombre d'usagers de la rue ne cesse d'augmenter, et avec lui, un constat sans appel : les accidents corporels – et notamment les accidents mortels – ont augmenté ces dernières années sur le territoire de la Métropole de Lyon (+ 6 % en 2017). Pour améliorer la sécurité de tous les usagers de la rue ainsi que la cohabitation des modes de déplacement, la Métropole de Lyon – en concertation et en partenariat avec les associations d'usagers – a lancé une campagne autour du « partage de la rue ». Portée par la web-série « Z'œufs code », cette campagne de communication volontairement décalée et pédagogique questionne le public sur ses propres pratiques et usages de la rue en proposant deux scénarii interactifs – avec le bon ou le mauvais comportement – qui décideront du destin des « Z'œufs », qui sont tour à tour automobilistes, cyclistes et piétons.



**+** Pour en savoir plus : <https://met.grandlyon.com/>

● **Correspondant local Cerema Centre Est :** [Mathias Gent](#)

## La Région Nouvelle-Aquitaine teste un nouveau modèle de car électrique sur l'île de Ré



La Région Nouvelle-Aquitaine est à l'initiative de plusieurs expérimentations dans le domaine des transports en commun propres et innovants.

À ce titre, en 2018, en collaboration avec Keolis, elle a expérimenté sur le réseau « la moutette » un nouveau modèle de car 100 % électrique sur la ligne La Rochelle – Île-de Ré.

Avec 344 855 passagers en 2017, la ligne 3 du réseau Les Mouettes permet de relier La Rochelle aux dix communes de l'île de Ré, ce qui en fait la ligne-phare de ce réseau en termes de fréquentation.

L'autonomie de 200 km du car électrique devrait permettre d'effectuer jusqu'à 3 allers-retours sans obligation de recharge des batteries du véhicule.

Pendant la durée du test, un questionnaire a été distribué aux passagers, les invitant à donner leur avis sur leur expérience d'usager d'un car électrique.

Il s'agit d'une première en Europe en matière de liaison effectuée par un car 100 % électrique.

Construit par le constructeur chinois BYD et commercialisé par la filiale B.E Green, cet autocar de tourisme de 12 mètres de long compte 51 places assises, et possède les mêmes équipements de confort que ses équivalents thermiques de dernière génération (sièges inclinables, WiFi, climatisation, 6 m<sup>3</sup> de soute, etc.).



La ligne 3 dessert La Rochelle et les dix communes de l'île de Ré.  
Source : Jean-Christophe Sounalet (journal Sud-Ouest)

B.E. green est un loueur multimarque de véhicules électriques pour le transport de voyageurs. Avec sa nouvelle acquisition, la société devient la première de son genre dans l'Hexagone à proposer un car de tourisme 100% électrique.

Pour la Région Nouvelle-Aquitaine, autorité organisatrice du réseau départemental, cette expérimentation va dans le même sens que celle effectuée en novembre 2017 avec un car TransGironde roulant au bioéthanol de raisin sur la ligne Bordeaux/Saint-André-de-Cubzac/Blaye, la collectivité souhaitant maîtriser l'impact environnemental de ses cars.

- **Contact Région Nouvelle-Aquitaine :** Rachid Belhadj - [presse@nouvelle-aquitaine.fr](mailto:presse@nouvelle-aquitaine.fr)
- **Correspondant local Cerema Sud-Ouest :** [Julien Philipot](#)



## Zoom sur

# Un appel à projets national pour résorber les discontinuités dans les itinéraires cyclables



Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo présenté par le Premier ministre en septembre dernier, Élisabeth Borne, Ministre chargée des Transports, a annoncé mi-décembre le lancement du premier appel à projets « Fonds mobilités actives - Continuités cyclables » visant à soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables structurants dans tous les territoires.

De nombreux itinéraires cyclables font en effet face à des discontinuités (rocares urbaines, voies ferrées, etc.) qui génèrent un inconfort important dans le parcours des cyclistes. Ces ruptures sont des freins majeurs à l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien : c'est pourquoi le Plan Vélo prévoit de consacrer 350 M€ de soutien public pour accompagner les collectivités dans les aménagements visant à résorber ces discontinuités.

L'appel à projets lancé mi-décembre est la première traduction concrète de cette ambition : il a pour objectif de soutenir des maîtres d'ouvrage publics pour la réalisation de projets d'infrastructures structurants visant la résorption des discontinuités dans les itinéraires cyclables et particulièrement celles créées par des grandes infrastructures de transport. Il s'agit ainsi de relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

Cet appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics, notamment les collectivités locales (y compris départements) et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, établissements publics de coopération intercommunale, quelle que soit leur taille, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement définis et déjà en cours de réalisation.

L'enveloppe de cet appel à projets pour la seule année 2019 doit permettre, par l'effet levier du cofinancement, la réalisation d'un volume de projets de 100 M€ à 200 M€ pour cette première année.



Source : Laurent Mignaux - Terra

Par ailleurs, la dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) prévoit de consacrer 100 M€ par an durant tout le quinquennat au financement des projets locaux en matière de mobilité, lesquels peuvent tout particulièrement bénéficier aux mobilités actives (pistes cyclables, flottes de vélos, abris vélo, etc.) : 24 M€ de soutien de l'État ont ainsi été décidés en faveur des mobilités actives depuis le début de l'année 2018.

**Le cahier des charges et les modèles de dossier de candidature sont disponibles en téléchargement sur [le site du ministère chargé des transports](#).**

Un premier relevé est prévu le 15 avril 2019, un deuxième relevé le 30 juin 2019.

Les candidats sont invités à déposer leur projet sur [la plateforme](#).

Une [adresse mail](#) est à disposition pour toute demande de renseignements concernant cet appel à projets.

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

## Les initiatives citoyennes de mobilité au service du projet de territoire

Autostop organisé, pédibus, transport solidaire... le champ de la mobilité bénéficie d'une dynamique « ascendante » de création d'initiatives portées par des citoyens, des collectifs ou encore des entreprises. Ces initiatives ont pour objectif d'apporter une réponse à un besoin de mobilité qui n'apparaît pas (complètement) satisfait par l'offre de transport public. À ce titre, il peut être utile de qualifier le lien entre les porteurs de ces initiatives et les collectivités locales sur les territoires desquelles elles se déploient.

### Des initiatives citoyennes hétérogènes

Dans une étude qu'il a réalisée récemment, le Cerema propose de découvrir certaines de ces initiatives et d'analyser les conditions de leur émergence, le service qu'elles proposent et la relations que leurs porteurs entretiennent avec la collectivité.



Carte des initiatives étudiées par le Cerema

Les initiatives citoyennes sont hétérogènes :

- ▶ la promotion du vélo (association Pignon sur rue à Lyon) ;
- ▶ le développement d'un outil numérique mettant en relation des parents pour l'accompagnement d'enfants (start-up Hopways et CmaBulle en Île-de-France et Hauts-de-France) ;
- ▶ le rabattement en taxi sur des lignes de bus (association Lahglo à Grenoble) ;
- ▶ les démarches de type pédibus (collectif informel de parents à Villefontaine en Isère) ;
- ▶ l'auto-stop organisé (association Covoiturons sur le pouce - Rezo Pouce) ;
- ▶ l'autopartage entre particuliers (association à Mens) ;
- ▶ le développement de covoiturage sur une ligne de bus (laboratoire d'expérimentation partenarial collectivité/exploitant à Grenoble) ;
- ▶ la cartographie d'accessibilité des lieux de transport aux personnes à mobilité réduite (collectif open source à Brest) ;
- ▶ un dispositif de transport solidaire mis en place par des bénévoles (association Culture et solidarité sur le Pays de Sundgau).

À partir de ces initiatives, plusieurs pistes sont proposées pour être inscrites dans des projets de territoires, en particulier dans les territoires peu denses :

- ▶ une plus grande ouverture de la gouvernance aux porteurs d'initiatives ;
- ▶ une expérimentation facilitée ;
- ▶ une simplification des partenariats public-privé pour la mise en œuvre de solutions de mobilités partagées ;
- ▶ une meilleure coopération et co-construction de l'action en tenant compte notamment des différences de cultures.

Certaines des dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités devraient contribuer au déploiement de telles initiatives en facilitant notamment les innovations en matière de mobilité.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** [Fiche « Les initiatives citoyennes de mobilité au service du projet de territoire »](#)
- **Contact Cerema :** [Bertrand Depigny](#)

## Le MaaS : quézako ?

### On entend souvent parler du « Maas », mais finalement quel est ce service/ cet outil ?

Le concept de **Mobility as a Service (MaaS)** consiste à réunir au sein d'une unique plateforme l'ensemble des offres de transport disponibles au sein d'un territoire, qu'ils soient publics ou privés. L'objectif est de faciliter les déplacements multimodaux, grâce à une information complète et à la possibilité de réserver et payer directement sur la plateforme, avec une tarification adaptée à chaque profil d'utilisateur (« pack de mobilité »). Mais ce n'est qu'un concept : il n'y a pas de définition précise, et il peut y avoir plusieurs types de services différents qui se rapportent à ce concept.

### Qu'est-ce le « MaaS » apporte de plus à l'utilisateur, par rapport aux applications et calculateurs d'itinéraires qui existent déjà ?

Aujourd'hui, beaucoup de collectivités ont déjà développé des applications recensant l'offre de mobilité sur leur territoire et proposant des calculateurs multimodaux.

Cependant, le panel des offres alimentant ces applications est partiel, il se limite souvent aux réseaux de transports publics, et intègre parfois le vélo (itinéraires cyclables et services de VLS) ou le covoiturage. L'ambition du MaaS serait d'intégrer également des services privés comme les taxis ou les VTC.

Par ailleurs, l'objectif du MaaS est de proposer une solution clef en main pour l'utilisateur en lui permettant non seulement d'identifier les modes de transport à sa disposition, mais également de les réserver (dans le cas du covoiturage par exemple) et de payer son titre de transport.

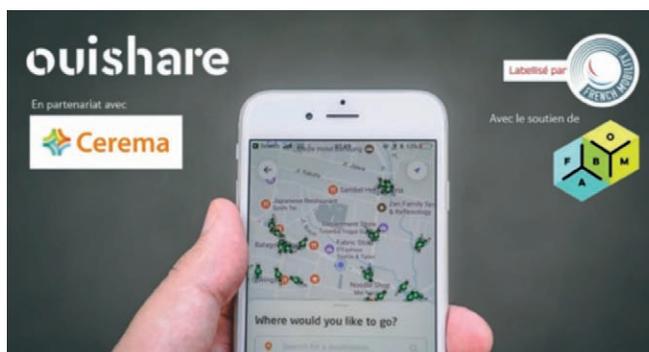
### Quel est l'intérêt pour la puissance publique de développer un MaaS ?

Afin de mettre en œuvre leurs politiques publiques de mobilité, les collectivités pourront s'appuyer sur un service de MaaS pour réduire l'usage de la voiture individuelle grâce aux alternatives efficaces proposées par un tel service.

Un service de MaaS permet également de mettre en évidence des offres de mobilité parfois peu connues dans les territoires non desservis par les transports en commun, voire même de mettre en service de nouvelles offres.

Le Cerema interviendra sur ce sujet aux journées techniques organisées les 4 et 5 février 2019 par OuiShare : [« Le MaaS comme levier des politiques publiques »](#).

Un MaaS peut être également porté par un acteur privé, le critère de rentabilité est alors le premier.



### Concrètement, quelles collectivités ont déjà développé des MaaS et quel usage en est fait ?

L'un des exemples de MaaS les plus connus est « Whim » en Finlande, le premier à avoir été développé.

Deux offres sont proposées à l'utilisateur :

- ▶ l'offre « Whim urban » à 49 € par mois qui propose un abonnement mensuel au réseau de TC public + des tarifs réduits pour la location de voiture (49 € par jour) et les taxis (10 € pour une distance inférieure à 5 km) + la gratuite pour les VLS (jusqu'à 30 min) ;
- ▶ l'offre « Whim unlimited » à 499 € qui inclut l'abonnement TC, et l'usage illimité des VLS, taxis, location de voiture et covoiturage.

La plupart des utilisateurs souscrivent à l'offre « urban ».

Les premiers retours sur l'usage (source : Maas Global), indiquent que parmi les utilisateurs de Whim, l'usage des transports collectifs est passé de 50 % à 75 % sur la période 2016-2017, tandis que la voiture est passée de 40 % à 20 %. En moyenne, un utilisateur de Whim utilise 4,5 fois le taxi par mois (contre 1 fois avant la mise en place du service), et dépense 125 € par mois pour les différents services de mobilité (contre 30 € avant, sans compter l'usage de sa voiture individuelle).

En France, des services se rapprochent du MaaS, sans en être pleinement : Le Compte Mobilité de Mulhouse propose un compte unique, une carte unique et le post-paiement, mais le bouquet de services de mobilité ne comporte que des offres publiques. D'autres approches se basent sur une application pour smartphone pour gérer l'identification et le paiement : c'est le cas d'Orléans (application Plan-Book-Ticket) et de Saint-Étienne (application Moovizy), mais là-encore le panel de modes est très limité et commence uniquement par le transport collectif.

De nombreux autres projets de MaaS sont à l'étude, notamment dans le cadre de l'appel à projets « Expérimentations pour le Développement de la Mobilité Servicielle » géré par l'Ademe.

● **Contacts Cerema : Florence Girault – Laurent Chevereau**

## Enquête sur la réforme du stationnement

La réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Elle a entraîné des changements profonds dans l'organisation du stationnement, donnant l'opportunité aux villes de définir une nouvelle politique tarifaire et leur confiant de nouvelles possibilités en matière de surveillance du stationnement.

Le GART (Groupement des autorités responsables de transport) et le Cerema sont mobilisés depuis plusieurs années pour accompagner les collectivités dans les différentes étapes de déploiement de cette réforme. Ils souhaitent maintenant améliorer la connaissance collective sur les modalités de sa mise en œuvre dans les villes françaises, et sur ses premiers impacts concrets.

Pour ce faire, ils **sollicitent les villes ayant mis en place du stationnement payant sur voirie** pour répondre à une enquête en ligne.

Cette [enquête](#) est ouverte **du 7 janvier au 15 février 2019**.

Les informations issues de cette enquête et les études qui en découleront permettront d'avoir une meilleure connaissance des politiques de stationnement et plus globalement des politiques de mobilité durable menées localement, d'en analyser les évolutions et d'orienter les



choix de demain. Les 550 villes concernées par cette réforme disposeront de données précises et homogènes à l'échelon national, qui leur permettront de mieux se situer par rapport à des communes aux caractéristiques similaires et, le cas échéant, d'adapter au mieux leur politique de stationnement.

En tant qu'établissement public, le Cerema sera tenu de publier les résultats de cette enquête, une fois ces données anonymisées (informations personnelles du répondant).

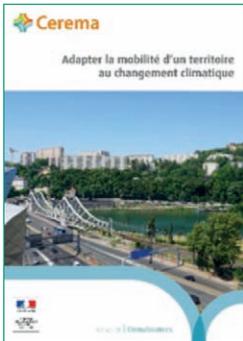
Cette enquête est complémentaire des [enquêtes quinquennales](#) réalisées par le Cerema, dont la prochaine devrait avoir lieu en 2021 (portant sur les données de l'année 2020).

- **Contacts Cerema :** [Emmanuel Perrin](#) – [Bradley Livermore](#)



# Bibliographie

## Adapter la mobilité d'un territoire au changement climatique



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

Les changements du climat, déjà sensibles et amenés à s'amplifier à l'avenir, ont et auront des incidences importantes sur la mobilité des territoires.

Destiné aux acteurs des territoires, le présent ouvrage propose dans un premier temps une démarche puis développe une méthode en quatre étapes.

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

## Transports collectifs départementaux : Évolution 2011-2016 – Annuaire statistique



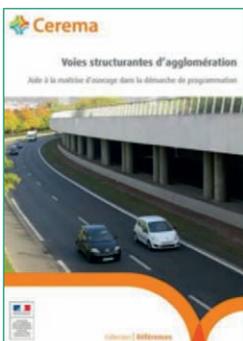
Publié par le Cerema en septembre 2018 dans sa collection « Données »

Cet ouvrage présente les résultats de l'enquête annuelle relative aux transports collectifs départementaux routiers de voyageurs (TCD).

Il a été réalisé à la demande de la DGITM du Ministère de la Transition énergétique et solidaire, du CEREMA, du GART, de l'ADF, de l'ANATEEP et de la FNTV.

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

## Voies structurantes d'agglomération : Aide à la maîtrise d'ouvrage dans la démarche de programmation



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

L'évolution des mobilités urbaines, la prise en compte des enjeux de la ville durable et du changement climatique obligent les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'oeuvre à imaginer une conception renouvelée des voies structurantes d'agglomération pour les rendre plus acceptables que les anciennes voies rapides urbaines.

La réussite des projets de VSA passe par la capacité des maîtres d'ouvrage routiers à adopter une approche collective pour positionner le projet dans un système de déplacements multimodal et dans un contexte urbain.

Ce guide met l'accent sur les spécificités à intégrer dans la démarche de programmation de ces projets à forts enjeux, souvent longs et complexes.

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

## Le giratoire à terre-plein central franchissable en milieu interurbain



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

Après une phase expérimentale menée depuis la fin des années 1990, des modifications ont été apportées au code de la route en novembre 2010, permettant dorénavant l'implantation en milieu interurbain d'un carrefour giratoire à terre-plein central franchissable.

Cette note d'information rappelle la réglementation en vigueur et fournit des recommandations techniques pour mener à bien la réalisation de ce type d'aménagement.

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

## Infrastructures routières – Démarches de sécurité sur tous les réseaux



Publié par le Cerema en novembre 2018 dans sa collection « Les p'tits essentiels »

- ▶ En quoi les collectivités sont-elles concernées par les démarches de sécurité routière ?
- ▶ Pourquoi mettre en place des démarches de sécurisation des infrastructures ?
- ▶ Quels outils pour quelle stratégie ?
- ▶ Et maintenant, comment s'organiser ?

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

## Changement climatique – Les réseaux de transport aussi sont vulnérables !



Publié par le Cerema en novembre 2018 dans sa collection « Les p'tits essentiels »

- ▶ Pourquoi le changement climatique menace-t-il nos réseaux ?
- ▶ Pourquoi identifier les vulnérabilités face au changement climatique ?
- ▶ Comment analyser les vulnérabilités et leurs évolutions ?
- ▶ Quelles sont les actions à engager ?

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

**Les fiches à télécharger gratuitement**

Le Cerema a publié :

**► Insertion urbaine des transports collectifs de surface – IUTCS**

Publication de :

- Tramway dans la circulation générale (Fiche n°3)
- Tramway et visibilité : méthodes et outils (Fiche n°4)

**► Vélos en libre-service sans station - Premier état des lieux**

À partir d'un travail d'inventaire à l'échelle européenne mené par les équipes du Cerema, l'objectif de cette fiche est de décrire ces nouveaux services et de capitaliser sur les différentes mesures pouvant être mises en œuvre afin de répondre aux interrogations des collectivités.

**► Les initiatives citoyennes de mobilité au service du projet de territoire**

Cette fiche s'appuie sur un travail d'exploration et d'analyse d'initiatives de la société civile dans le champ de la mobilité. Elle présente des enseignements, des pistes d'actions en vue d'une meilleure interaction entre initiatives et collectivités territoriales.

**► Boîte à outils de l'intermodalité : la tarification intégrée pour faciliter l'intermodalité**

La série de fiches « Boîte à outils de l'intermodalité » synthétise les connaissances et recommandations essentielles à la planification et à la mise en œuvre d'une politique intermodale. Elle s'adresse aux techniciens et élus des AOM et des Régions, à leurs assistants à maîtrise d'ouvrage, ainsi qu'aux services de l'État.



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

### ➤ L'UTP présente les résultats de l'observatoire de la mobilité 2018

L'observatoire de la mobilité de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) a été lancé en 2014 afin que la profession dispose d'indicateurs sur les habitudes de déplacements des Français en ville et leur perception des transports publics.



L'édition 2018 s'articule autour de trois thématiques majeures : l'utilisation des transports publics (modes préférés, fréquence...), le coût des transports publics et leur perception (et notamment la question de la gratuité), et les grèves. Le printemps 2018 a en effet été marqué par les grèves liées à la loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire, qui ont significativement perturbées la circulation des trains.

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

### ➤ Transport collectif urbain : malgré la croissance des coûts d'exploitation, la participation financière des usagers diminue



Publié par le Commissariat général au développement durable dans sa collection Data-Lab « Essentiels » en septembre 2018

Pour faire face à l'accroissement de la population urbaine, et par conséquent de la congestion automobile et des émissions polluantes qui en résultent, l'offre de transport urbain s'est fortement développée au cours des vingt dernières années. La fréquentation des réseaux a suivi et les charges d'exploitation ont augmenté très rapidement, notamment dans les réseaux de province non équipés de métros ou tramways, qui n'ont pas cherché à compenser la croissance de leurs dépenses par des augmentations tarifaires. Dans les réseaux dotés de métros ou tramways, les recettes tarifaires et les dépenses d'exploitation se sont accrues à des rythmes comparables. En 2015, les usagers supportaient 12 % du coût du transport urbain dans les réseaux ne disposant pas de tramway ou métro, 20 % dans les grands réseaux de province équipés de métro ou tramway et 38 % en Île-de-France.

⊕ Pour en savoir plus : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>



## Événements

**23-24 janvier 2019**

**46<sup>e</sup> congrès ATEC ITS France (Montrouge)**

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

**4 et 5 février 2019**

**Faire du concept de Maas un levier de politique publique (Paris)**

Ces 2 journées, organisées par OuiShare en partenariat avec le Cerema expliqueront le concept « *Mobility as a Service* », ses enjeux et ses opportunités, afin de s'en approprier les rouages pour répondre aux problématiques de mobilités locales. Ces journées alterneront approches théoriques, témoignages et favoriseront les échanges entre participants.

► Pour en savoir plus : <https://www.ouishare.net>

**Du 18 au 20 mars 2019**

**La Biennale du Cerema (Montrouge)**

Organisée par le Cerema sur le thème « 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. Il sera l'occasion d'échanger autour d'une **nouvelle vision de la résilience des réseaux de transport** et de proposer 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.cerema.fr/>

**13-14 mai 2019**

**Journées d'échanges sur la mobilité urbaine (Paris)**

Organisées par le Cerema, ce séminaire s'intéresse aux données de déplacements, de la collecte à l'analyse. Il s'adresse à l'ensemble des acteurs de la mobilité (services de l'État, collectivités locales, agences d'urbanisme, bureaux d'études, laboratoires de recherche, exploitants...). Pour cette 7<sup>e</sup> édition, les débats aborderont l'actualité des méthodes d'enquête et des tendances à l'œuvre en matière de comportements de mobilité.

**Du 19 au 22 mai 2019**

**32<sup>e</sup> édition de la mobilité électrique (EVS), (Lyon)**

Le thème sera cette année « A world of E MOTION ».

► Pour en savoir plus : <http://evs32.org/>

**Du 11 au 13 juin 2019**

**2<sup>es</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité (Montréal, Québec)**

Ces rencontres sont organisées par le Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT).

Les RFTM se veulent un lieu de rencontres et d'échanges pour la communauté scientifique francophone mondiale s'intéressant aux transports et à la mobilité.

Les thèmes de la conférence couvrent donc tous les modes de transport terrestres, maritimes, fluviaux et aériens, ainsi que les différentes formes de mobilité (liées à la vie quotidienne, touristiques et événementielles, à courte et longue distance...).

► Pour en savoir plus : <https://symposia.cirrelt.ca/>

**17-18 juin 2019**

**6<sup>e</sup> conférence européenne sur les SUMP (Groningen, Pays-Bas)**

La 6<sup>e</sup> édition de la Conférence européenne sur les plans de mobilité urbaine durable (sustainable urban mobility plan ou SUMP), dont le plan de déplacements urbains est la déclinaison française, se tiendra les lundi 17 et mardi 18 juin 2019 à Groningen, aux Pays-Bas. Cet événement gratuit est un vrai forum pour les décideurs politiques, les autorités locales, les planificateurs des transports urbains, les universitaires, les ONG et autres professionnels de la mobilité. L'événement offrira l'occasion de nouer des contacts, de débattre des questions clés et d'échanger des idées sur la planification de la mobilité urbaine durable. L'édition 2018 à Nicosie, Chypre, a ainsi attiré plus de 500 participants. Cette année, la conférence se consacrera notamment à la mise à jour de la méthodologie SUMP, cinq ans après la sortie du guide méthodologie européen.

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

**Du 30 septembre au 3 octobre 2019**

**Conférence Smart Rivers (Lyon)**

Cette conférence est organisée par l'AIPCn avec l'appui du Cerema, VNF et CNR. Les présentations et conférences viseront à partager les pratiques et expériences des gestionnaires de voies navigables ou ports fluviaux, opérateurs de transport, bureaux d'études et entreprises, en particulier sur les sujets innovants.

► Pour en savoir plus : <http://smartrivers2019.com/fr/>

**Du 1<sup>er</sup> au 3 octobre 2019**

**27<sup>es</sup> rencontres nationales du transport public (Nantes)**

► Pour en savoir plus : <http://www.rencontres-transport-public.fr/>

**19-23 novembre 2019**

**Solutrans 2019 (Lyon)**

Salon international des solutions de transport routier et urbain.

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

Pour vous abonner à Transflash, il suffit d'écrire à : [transflash@cerema.fr](mailto: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](mailto: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).