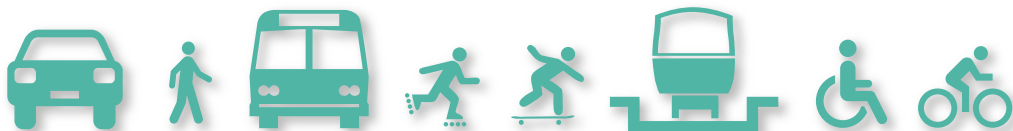


TRANSFLASH



▶▶▶ LA REVUE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 94 % 6

En direct des territoires :

▶ La Saône-et-Loire échange sur la mobilité en milieu rural (Cluny, 17 septembre 2019) 7

▶ Le programme COSMOS tire le bilan de 4 années de réflexion et d'échanges pour réduire le nombre des usagers de deux-roues motorisés tués ou blessés sur les routes 9

▶ Le Pack Hérault Mobilité Inclusive propose des solutions innovantes aux territoires ruraux du département 10

Zoom sur :

▶ Quelle organisation des compétences mobilité à l'heure de la LOM ? 11

▶ Le Cerema travaille à l'amélioration du contrôle automatisé des voies de covoiturage 13

▶ Les acteurs français de la mobilité se mobilisent pour le covoiturage au quotidien 14

▶ Un modèle de base de données géographiques pour décrire l'accessibilité de la chaîne de déplacement 15

▶ Le Cerema développe le premier observatoire du MaaS en France 16

▶ Les espaces de coworking : des outils au service de la mobilité durable ? 18

Bibliographie 19

Événements 23



Une mission dédiée à l'innovation à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Claire Baritaud, Directrice de la Mission innovation, numérique et territoires de la Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer (DGITM) en partage avec nous les éléments clés.

Bio express

Diplômée de l'École Supérieure de Physique et Chimie Industrielles (ESPCI) et doctorat à l'école des Mines de Paris en sciences et génie des matériaux.

Une dizaine d'années d'activités de recherche, développement et innovation pour des groupes industriels (Arkema, Michelin). En 2015, entrée au service de l'État dans le corps des ingénieurs des mines, directrice-adjointe du pôle 3E à la DIRECCTE des Pays de la Loire et chargée de mission économie, entreprises et innovation au SGAR.

En 2018, cheffe du département des politiques d'innovation par le transfert de technologie au MESRI : préfiguration et lancement du Conseil de l'Innovation et des grands défis d'innovation de rupture financés par le fonds pour l'innovation et l'industrie (FII), programmes et concours de soutien à la création de start-ups issues de la recherche publique, négociations européennes aboutissant à la création de l'EIC, le Conseil Européen de l'innovation.



La Mission innovation, numérique et territoires (Mint) a été créée récemment. Quels sont ses objectifs et ses principales missions ?

Au sein de la DGITM, la Mint a pour mission principale d'accompagner la révolution numérique, écologique et sociétale dans le monde de la mobilité. Cela se décline en 5 axes :

1. Faciliter l'innovation, notamment par l'écoute des besoins en matière d'évolution des réglementations tout en ayant une très bonne connaissance du terrain et des acteurs, l'appui aux expérimentations et aux opérations pilotes ayant un caractère stratégique ;
2. Observer, évaluer et diffuser les bonnes pratiques sur l'ensemble du territoire, en relation étroite avec un réseau de collectivités et d'opérateurs volontaires ;
3. Élaborer et piloter des actions à court et moyen terme sur des thématiques innovantes répondant à la demande politique et sociétale, via notamment la mobilisation et la fédération des acteurs ;
4. Élaborer une stratégie globale en matière de données de mobilité et de mise en œuvre pour les données de mobilité servicielle (ou Mobility as a Service-MaaS) ;
5. Valoriser l'innovation par une stratégie de communication affirmée.

→ P.2

Sur quelles thématiques travaillez-vous à la MINT ?

J'aime décrire la MINT comme un incubateur/accélérateur d'innovations du secteur des mobilités. Nous traitons autant des questions sur la mobilité des personnes, avec la montée en puissance des mobilités actives, des engins de déplacement personnel motorisé, des services de mobilités innovants comme le covoiturage et l'émergence de nouveaux services numériques d'intermodalité, que des questions de transport de marchandises, avec les enjeux de logistique urbaine, de digitalisation des documents de transport ou de groupement de véhicules par peloton (platooning) à expérimenter dans le transport de marchandise. Nous sommes aussi très attachés à comprendre et contribuer à inventer les systèmes de mobilité de demain. Le transport deviendra de plus en plus intelligent avec les véhicules, les infrastructures, les services connectés, mais aussi grâce aux données et analyses permettant d'éclairer les politiques publiques dans les décisions qui sont à prendre. Nous accompagnons notamment la mise en œuvre de la stratégie nationale du véhicule autonome en tant que membre du GISVA (Groupe Inter Services pour le Véhicule Autonome) et instruisons à ce titre les demandes d'autorisation d'expérimentation sur routes ouvertes à la circulation publique. Par ailleurs, nous animons l'Atelier Prospectif sur la Vie Robomobile (APVR), un lieu de débats et de co-exploration des changements liés à l'émergence de la robomobilité, c'est-à-dire de la mobilité sans conducteur généralisée, dans une perspective à long terme.



Source : Arnaud Bouissou, Terra

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a été adoptée en fin d'année 2019. Quelle a été la contribution de la MINT sur cette loi ?

La MINT, ou tout du moins sa préfiguration [NDLR : la MINT a été créée en juillet 2019], a largement contribué aux titres II¹ et III² de la loi d'orientation des mobilités, après une importante concertation avec l'ensemble des acteurs durant les assises de la mobilité.

Tout au long du processus de concertation et du processus législatif, l'attention a été portée sur la nécessité de trouver un juste équilibre entre la facilitation des innovations, la régulation et l'encadrement de nouveaux services en constante évolution.

De grandes avancées ont ainsi vu le jour grâce au travail de l'équipe, en particulier la création d'une section spécifique dédiée aux mobilités actives et à l'intermodalité dans le code des transports, et la création d'un forfait de mobilités durables.

Au total, ce ne sont pas moins de 5 articles, 10 décrets et 3 ordonnances à venir que porte la MINT dans un processus de concertation. En ça, je souhaite souligner le travail considérable et de qualité de mes collaborateurs.

¹ Améliorer la gouvernance en matière de mobilité pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens des territoires et des entreprises.

² Réussir la révolution des nouvelles mobilités.



Source : Arnaud Bouissou, Terra

Q u'apporte plus particulièrement la LOM sur les questions de covoiturage ?

- Par son article 82, la LOM donne une place importante au covoiturage. Elle permettra notamment :
- ▶ l'intégration du covoiturage parmi les leviers d'action des intercommunalités et des régions, qui pourront notamment verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers dans le cadre de déplacements en covoiturage ;
 - ▶ l'inscription des questions de déplacements des travailleurs comme un des thèmes obligatoires dans les négociations au sein des entreprises de plus de 50 salariés sur un même site ;
 - ▶ l'accélération de la création de voies réservées sur les axes routiers structurants et du stationnement dédié au covoiturage ;
 - ▶ la création du forfait mobilités durables pour les déplacements domicile-travail, notamment effectués en covoiturage. Il permettra aux employeurs de verser jusqu'à 400€/an, sans charges et sans fiscalité, à leurs salariés venant au travail à vélo ou en covoiturage, qu'ils soient conducteurs et/ou passagers. Il s'agit d'un dispositif plus simple que l'indemnité kilométrique vélo. L'État le mettra en place dès 2020 pour tous ses agents, à hauteur de 200€ par an et par agent.

L e volet numérique de la LOM se traduit par de nouveaux concepts, tel que le MaaS « Mobility as a Service », de quoi s'agit-il exactement ?

On parle souvent de « Mobility as a Service » (MaaS) ou mobilité servicielle pour désigner des services numériques qui combinent l'information sur les déplacements, la distribution et la vente de billets de transport intégrant dans un bouquet plusieurs services tels que les transports en commun urbains, le vélo en libre-service, l'autopartage, le covoiturage et le stationnement. L'utilisateur peut ainsi choisir le service de mobilité le plus adapté au déplacement qu'il souhaite effectuer et acheter le titre de transport correspondant ou procéder à sa réservation. Ces services MaaS permettent de faciliter la mobilité de bout en bout, d'encourager l'utilisation de services de mobilité plus propres et de diminuer l'autosolisme, contribuant ainsi à la politique de réduction des gaz à effet de serre.

Le comité stratégique « données-MaaS » a été mis en place avec l'objectif de mobiliser les acteurs pour réussir l'ouverture des données et faciliter le déploiement des projets MaaS. Plus de la moitié des autorités organisatrices de la mobilité a d'ores et déjà ouvert leurs données sur la plateforme transport.data.gouv.fr et la SNCF vient d'ouvrir les données des TGV.

De son côté, le Cerema travaille à un observatoire du MaaS qui sera précieux pour suivre l'évolution de l'état de l'art (voir article plus loin).



La question de la mobilité dans les territoires peu denses suscite de fortes attentes, comment y répondre ?

La question du manque de mobilité dans les zones peu denses a été de nombreuses fois abordée lors des assises de la mobilité. Le mouvement des gilets jaunes nous rappelle que la majorité des Français sont dépendants de leur voiture pour se déplacer, n'ayant pas d'autres alternatives ou bien assignés à résidence ce qui est une condition inacceptable.

Pour autant, les territoires en zones peu denses sont riches d'initiatives et d'innovations dans les mobilités, que ce soit en termes d'innovation technologique, sociale, organisationnelle. Une première analyse à partir des données de la [Plateforme France Mobilités](#) montre que près de 60 % des acteurs adressent des solutions de mobilité pour les territoires ruraux et peu denses. Par ailleurs, la moitié des collectivités recensant des projets et retours d'expériences relèvent de territoires peu denses et ruraux. Tout cela est très encourageant.

À ce titre, je tiens à souligner la belle dynamique engagée grâce aux appels à manifestation d'intérêt « France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » opérés par l'ADEME, qui ont permis de récompenser 61 projets dans les territoires peu denses, ruraux et de montagne pour des expérimentations de mobilité partagée, inclusive, durable, autonome, active, connectée, mais aussi sur la logistique. Le quatrième appel à manifestation d'intérêt a débuté le 13 décembre.

La démarche France Mobilités est à présent lancée depuis deux ans maintenant. Comment se positionne-t-elle par rapport à la Loi d'Orientation des Mobilités ?

Auparavant, je souhaite revenir sur l'état d'esprit dans lequel la démarche France Mobilités a été lancée. Les assises de la mobilité ont suscité l'envie de lancer, de tester de nouvelles solutions de mobilité qui seront les grandes innovations de demain, sans attendre la promulgation de la LOM. C'est avec cette ambition que France mobilités a été créée pour soutenir, dans tous les territoires, l'expérimentation, le développement et la diffusion des solutions innovantes qui améliorent durablement la mobilité du quotidien, accessibles à tous et plus respectueuses de l'environnement.



France Mobilités s'adresse à tous les acteurs concernés par les enjeux de mobilité. Elle se nourrit de leurs initiatives locales et se construit grâce à leurs retours d'expériences et propositions, et elle leur offre en retour les outils nécessaires à la diffusion des bonnes pratiques.

Un **plan d'action** structuré a été ensuite dévoilé par la ministre Élisabeth Borne en janvier 2019. La plateforme collaborative favorise les innovations grâce à la mise en relation des collectivités et des acteurs économiques. Elle permet la duplication de solutions, voire la réplique (passage à l'échelle) par le partage de bonnes pratiques, avec des exemples de projets réussis et des retours d'expériences. Elle est déjà riche de près de 700 contributions et rassemble une communauté de près de 550 contributeurs (opérateurs, startups, associations, collectivités, etc.).

Sa double approche, ascendante et descendante, permet d'apporter une réponse forte aux fractures et au sentiment d'injustice devant la mobilité du quotidien que ressentent beaucoup de Français.

La démarche France Mobilités se positionne donc comme le pendant opérationnel de la LOM, grâce à de nombreux outils pour faciliter la mise en œuvre des dispositions proposées par loi. Elle accompagne ainsi les territoires dans leurs nouvelles missions sur les mobilités. Les cellules régionales de soutien en ingénierie territoriale, dont le Cerema est un des acteurs majeurs, permettront ainsi d'accompagner la LOM (c'est le « service après vote »), d'animer l'écosystème régional de la mobilité, d'aider les projets des collectivités – et entre autres, les contrats de transition écologique sur leurs volets mobilités – avec un apport d'expertise, d'ingénierie technique, financière ou réglementaire. Cet accompagnement portera notamment sur la prise de compétence mobilité et l'exercice des missions correspondantes au sein des communautés de communes.

Après la parution de la LOM, quels sont vos chantiers à venir ?

Il s'agit maintenant d'accompagner la mise en œuvre de la loi. Comme je l'évoquais plus haut, nous avons de nombreux décrets et ordonnances à publier courant 2020. Nous savons que les acteurs y sont très attentifs et nous veillerons à les préparer en concertation étroite avec eux.

Un autre des chantiers importants de 2020 est de travailler à la réplique des solutions de mobilité pour tous les territoires et tous les Français avec l'appui de la démarche France Mobilités.



Le chiffre du mois : 94 %

“ Selon une enquête nationale du Cerema, c’est la part des chargés de projet " Planification des déplacements " ou " Logistique urbaine " des collectivités qui estiment que le plan de déplacements urbains (PDU) est pertinent ou très pertinent pour élaborer une stratégie pour les marchandises en ville. ”

Depuis la Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Énergie de 1996, le transport de marchandises en ville est considéré comme une dimension essentielle de la mobilité urbaine à intégrer au PDU. Au-delà de cette disposition législative, quelle est la prise en compte réelle des marchandises dans le PDU et quels en sont les résultats concrets ?

Pour répondre à cette question, le Cerema a récemment publié une fiche qui dresse le bilan de 20 ans d’intégration de la logistique urbaine dans les PDU et propose des recommandations pour en améliorer le caractère opérationnel. Elle s’appuie sur une enquête nationale menée par le Cerema et l’analyse de dix cas d’autorités organisatrices de la mobilité disposant d’un PDU de seconde génération ou plus.

En témoigne le chiffre du mois, le PDU paraît bien être l’outil le plus pertinent pour donner au transport de marchandises en ville une dimension stratégique. L’approche transversale du PDU donne aussi une plus forte visibilité à la thématique des marchandises et en facilite les interactions avec les autres thématiques. Le PDU permet également d’initier ou de maintenir une dynamique partenariale entre la collectivité et les autres acteurs, tant publics que privés, et il apporte un cadre pour traduire la stratégie des marchandises en ville en programme d’actions.

Toutefois, la dimension opérationnelle du PDU en matière de logistique urbaine reste limitée compte tenu de la faiblesse du portage politique de la thématique, de la coordination entre autorités locales parfois délicate (notamment lorsque les compétences sont partagées)

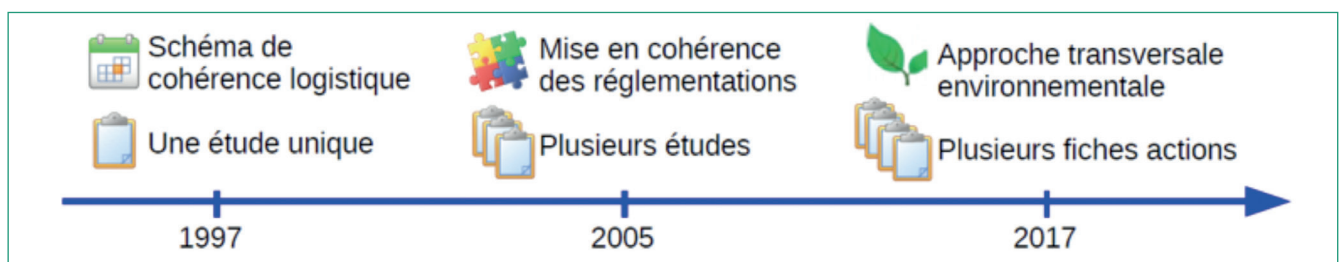
et des moyens techniques limités au sein des AOM. Cela interroge sur le caractère opérationnel du PDU pour la logistique urbaine, considéré pourtant comme pertinent voire très pertinent par 72 % des répondants.

L’analyse des dix PDU a fait émerger plusieurs conseils à destination des AOM pour améliorer leur caractère opérationnel, en particulier de leur programme d’action. En premier lieu, clarifier le financement des actions et plus largement attribuer à chaque action un pilote, des échéances et une modalité de suivi afin de mieux impliquer les acteurs, clarifier leurs interventions et faciliter le suivi dans le temps de la mise en œuvre des mesures.

Le PDU devrait également oser recourir davantage à l’expérimentation, souple, essentielle dans la relation avec les acteurs privés. Il doit aussi mieux adapter les actions au territoire, notamment en se basant sur un vrai diagnostic marchandises et en s’appuyant sur les acteurs et les atouts du territoire.

Par ailleurs, le plan d’action doit inscrire la logistique urbaine dans toutes les temporalités en associant des mesures à court terme (réglementation par exemple) à des actions de fond (identification dans les PLU des terrains à enjeux liés aux marchandises, animation continue d’un groupe de travail dédié, ...).

La complémentarité avec d’autres approches de planification ou de concertation est également à développer, en particulier en lien avec l’essor des chartes de logistique urbaine et les appels à projet dédiés.



Le traitement des marchandises en ville au fil des trois PDU successifs de Lyon : d’une thématique isolée à l’intégration dans la politique de mobilité urbaine.

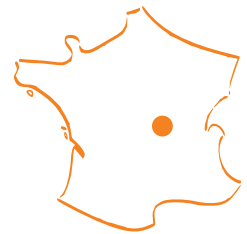
+ Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr>

● Contact Cerema : [Thomas Durlin](#), Chargé de projet planification des déplacements



En direct des territoires

La Saône-et-Loire échange sur la mobilité en milieu rural (Cluny, 17 septembre 2019)



Quels sont les défis auxquels le monde rural est confronté en matière de mobilité ? Quels outils mobiliser ? Comment innover ? Comment accompagner les initiatives qui se font jour ?

groupes, sur les difficultés rencontrées ou sur les conditions de réussite de diverses solutions de mobilité. Plusieurs stands étaient également à disposition du public au cours de la journée, et plus particulièrement à l'occasion d'un « marché de la mobilité » au cours duquel les participants ont pu librement prendre contact et échanger sur leurs démarches, interrogations et solutions.

La Direction Départementale des Territoires (DDT) de Saône-et-Loire a organisé le 17 septembre dernier, à Cluny, un forum d'échanges sur le thème de la mobilité en milieu rural. La DDT a souhaité accompagner les collectivités locales de Saône-et-Loire dans l'appréhension de ce sujet qui se trouve au cœur de la Loi d'Orientation des Mobilités, et qui implique de relever le défi de l'accessibilité et de l'attractivité des territoires ruraux tout en répondant aux enjeux de santé et de transition écologique.

La préfecture de Saône-et-Loire, la Banque des Territoires et la Direction régionale environnement aménagement logement (DREAL) Bourgogne-Franche-Comté ont pu présenter aux collectivités les possibilités d'accompagnement et de soutien aux projets, ainsi que les objectifs de la cellule régionale d'appui France Mobilités et les perspectives offertes par la future Loi d'Orientation des Mobilités. Des collectivités de Saône-et-Loire, comme la communauté urbaine Creusot-Montceau, le Grand Chalon ou la communauté de communes Grand Autunois Morvan, ont été invitées à faire part de leurs expériences, qu'il s'agisse de planification des déplacements ou de mise en œuvre concrète de solutions de mobilité sur leurs territoires.

Ce forum d'échanges, ouvert par monsieur Jérôme Gutton, préfet de Saône-et-Loire, a rassemblé un peu plus de 100 personnes pour une journée au cours de laquelle ont alterné présentations et temps de travail, en petits



Cette journée a ainsi permis d'aborder des facettes très différentes mais complémentaires du sujet de la mobilité, comme par exemple :

- ▶ les atouts et les limites du transport public régulier pour la desserte des zones peu denses, avec le témoignage de plusieurs collectivités présentes ;
- ▶ le rôle du transport à la demande pour la desserte des zones éloignées, en lien notamment avec la politique de maintien à domicile des personnes âgées (expérience du Grand Autunois Morvan) ;
- ▶ l'enjeu d'accès aux services publics, avec l'expérience des Points d'information et de médiation multi-services et des Maisons des services au public ;
- ▶ le soutien aux mobilités partagées, avec par exemple la démarche de l'agence de développement Bresse Initiative pour accompagner les salariés des entreprises dans la pratique du covoiturage, ou pour remettre l'auto-stop au goût du jour ;
- ▶ l'importance également d'une approche solidaire et inclusive de la mobilité, avec une attention particulière aux missions des plateformes de mobilité, comme C'Mobil Charolais-Brionnais, en direction notamment des publics en recherche d'emploi ou en situation de précarité économique ;
- ▶ les nombreuses expériences et attentes autour de la mobilité active, et notamment de la pratique du vélo (classique ou à assistance électrique) dont le développement est porté par des associations souvent très impliquées comme « Mâcon Vélo en ville » ou « Mines de rayon ».

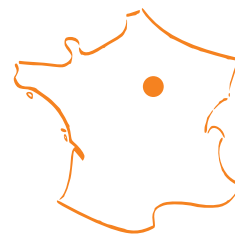
Madame Catherine Gaildraud, directrice-adjointe de la DDT de Saône-et-Loire, a conclu cette journée d'échanges en rappelant l'enjeu pour l'État d'accompagner ces démarches et de favoriser les échanges entre collectivités locales, porteurs de projets, associations et société civile.

Cette journée, labellisée France Mobilités, a été organisée en collaboration avec le Cerema Centre-Est.

⊕ **Pour en savoir plus :** ddt-mobilite@saone-et-loire.gouv.fr
<http://www.saone-et-loire.gouv.fr/mobilite-r2798.html>

● **Contacts Cerema :** [Marc Lanfranchi](#), [Gilles Bentayou](#), Cerema Centre-Est

Le programme COSMOS tire le bilan de 4 années de réflexion et d'échanges pour réduire le nombre des usagers de deux-roues motorisés tués ou blessés sur les routes



Les deux-roues motorisés (2RM) sont des véhicules protéiformes, conduits par des usagers aux profils divers pour des usages variés : pratique loisir sur un roadster ou une moto sportive, déplacements domicile-travail sur un scooter de moyenne cylindrée, usage professionnel d'un cyclomoteur pour effectuer des livraisons...

Les usagers de 2RM sont surreprésentés dans les victimes graves d'accidents de la route. En effet, alors que les 2RM représentent moins de 2 % du trafic motorisé, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) a recensé 133 cyclomotoristes et 627 motocyclistes tués en 2018, ce qui représente 23,4 % des usagers décédés sur les routes de France métropolitaine, auxquels s'ajoutent les milliers d'usagers 2RM blessés, souvent gravement.

Face à ces constats, la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) a financé le projet collaboratif Connaissances Scientifiques pour les MOTOCYCLES (COSMOS), porté par les équipes du Cerema et de l'Ifsttar. Durant 4 ans, le comité de pilotage du projet a organisé 5 séminaires favorisant le partage et la production de connaissances entre les acteurs travaillant sur la sécurité et la mobilité des 2RM.

Le colloque de clôture du projet s'est tenu les 4 et 5 novembre 2019 et a réuni plus de 100 personnes dans les locaux de l'Ifsttar à Champs-sur-Marne. Cet événement final a permis à des institutions aussi diverses que des établissements de recherches, des experts automobiles, une mutuelle de motards, des directions départementales des territoires (et de la mer), des universitaires ou bien encore la gendarmerie nationale de présenter leurs travaux respectifs au cours des 6 sessions suivantes :

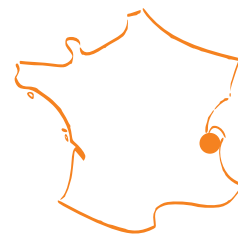
1. Le 2RM, quelle place dans la circulation, quels risques encourus et quelles recommandations pour améliorer la sécurité ?
2. Équipements de sécurité
3. Perception
4. Vitesse, dynamique et infrastructure
5. Formation, politique de sécurité
6. Posters

Les échanges entre participants se sont avérés particulièrement riches. Tous les acteurs, institutionnels, chercheurs ou motards, s'accordent sur la nécessité de poursuivre la production et le partage de connaissances pour diminuer fortement la part et le nombre des usagers de 2RM tués ou blessés gravement dans les accidents de la route. En attendant une reconduction du projet COSMOS pour un nouveau cycle, l'ensemble des présentations fera l'objet d'une publication d'actes au cours du 1^{er} trimestre 2020.



+ Pour en savoir plus : [Peggy Subirats](#), Cerema Normandie-Centre – [Marc Lanfranchi](#), Cerema Centre-Est
Le programme détaillé du colloque : <https://cosmos2019.sciencesconf.org/program>

Le Pack Hérault Mobilité Inclusive propose des solutions innovantes aux territoires ruraux du département



Les territoires ruraux de l'Hérault se caractérisent par un éloignement important entre les habitations et les pôles de commerces, les services de proximité et les bassins d'emploi. Il est donc important de garantir des moyens de mobilité adaptés à un contexte local dépourvu d'infrastructures de transport et d'offres de mobilité.

Le Pack Hérault Mobilité Inclusive (PHMI) tente de répondre à cette problématique en mobilisant des offres de mobilités innovantes et inclusives, avec la volonté de faire évoluer les pratiques. Avec ce projet original de mobilité en direction des territoires et des publics les plus fragiles, lauréat depuis le 26 septembre 2018 de l'Appel à Manifestation d'Intérêt France Mobilités « Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables (TENMOD) », le Département de l'Hérault a l'ambition d'organiser et d'améliorer une offre de mobilité complémentaire aux réseaux de transports collectifs.

Il le fait en particulier à travers les conventions « Hérault Mobilité », qui proposent aux territoires concernés un partenariat large portant sur les aires de covoiturage, le maillage fin de places de covoiturage, l'autostop organisé, le développement du vélo, le télétravail, les plateformes de mobilités et un dispositif d'animation associé. Une première convention a été signée le 29 novembre 2019 avec les Communautés de Communes du Grand Pic-Saint-Loup et des Cévennes Gangeoises et Suménoises. Ce dispositif a vocation à être répliqué progressivement avec l'ensemble des intercommunalités du département.

C'est aussi dans le cadre du PHMI que le Département de l'Hérault a signé une convention de partenariat avec le service d'autostop organisé Rezo Pouce, première du genre, le 20 septembre 2018.

Rezo Pouce a été créé en 2009 et constitué en société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) en 2015. L'objectif de la structure est de développer un service porté par chaque collectivité territoriale et de faire de l'autostop un mode de déplacement à part entière. Pour sécuriser le système, conducteurs et passagers signent une charte et reçoivent des cartes de membre et un macaron à coller sur la voiture, pour mieux se reconnaître.



Ce panneau vert signale les rendez-vous du Rezo Pouce. Source : Rezo Pouce

L'objectif de la convention de partenariat entre le Département de l'Hérault et Rezo Pouce est d'accompagner et de favoriser le déploiement du service sur le département. Pour cela, comme pour les autres collectivités qui souhaiteraient mettre en place le système sur leur territoire, le Département prend en charge le droit d'entrée et assure la fourniture et l'installation des panneaux. Les communautés de communes, pour leur part, assument uniquement l'abonnement annuel à Rezo Pouce.

Une convention de recherche et de développement permettra au Cerema de procéder en 2020 au suivi et à l'évaluation de ce projet départemental. Elle se penchera particulièrement sur l'axe Ganges - Saint-Martin-de-Londres - Montpellier et comportera trois volets : une analyse des objectifs et de la gouvernance, une évaluation de l'offre, une évaluation de la fréquentation. À terme, il s'agira d'analyser la pertinence de l'offre et de déterminer les leviers d'action pour un développement de l'usage du covoiturage et de l'autostop organisé. Des évolutions du service pourront être envisagées : positionnement géographique de l'offre, modalités d'appariement, gouvernance... Les résultats seront évalués par rapport aux objectifs des politiques locales : report modal de la voiture individuelle vers les autres modes de transport, lien social, accès à la mobilité, sensibilisation au changement de comportement.

+ Pour en savoir plus : <http://www.herault.fr> - <https://www.rezopouce.fr>

- **Contacts :** **Stéphane Loubié**, Responsable Mission Mobilité Durable, Département de l'Hérault - 04 67 67 75 54
- **Bénédicte Rozes**, Coordinatrice Rezo Pouce - 05 82 16 00 11
- **Correspondant local Cerema Méditerranée :** **Mathieu Maréchal**



Zoom sur

Quelle organisation des compétences mobilité à l'heure de la LOM ?

Près de 40 ans après le vote de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), le champ de la mobilité et des transports se dote d'un cadre législatif et réglementaire renouvelé. À quels changements les collectivités doivent-elles s'attendre dans l'organisation de leur compétence mobilité ? Quelles injonctions à la coopération entre collectivités sont mises en avant, au service d'une mobilité plus durable ? Retour sur les principales dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) relatives à la gouvernance de la mobilité.

Des autorités organisatrices de la mobilité sur tout le territoire

Dans un contexte d'accroissement des inégalités sociales et territoriales et de lutte contre les effets du changement climatique, agir en faveur d'une mobilité plus durable constitue un enjeu de taille.

L'une des réponses apportées par la LOM réside dans la volonté de rendre obligatoire, sur l'intégralité du territoire national, l'exercice de la compétence mobilité par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). En effet, jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles étaient obligatoirement AOM, les communautés de communes pouvant faire le choix d'exercer cette compétence de manière facultative.

De la sorte, il s'agit de garantir que, sur chaque territoire, un acteur public soit compétent pour organiser des services de mobilité alternatifs à l'usage individualisé de la voiture (services réguliers ou à la demande de transport public de personnes, services de transport scolaire, services relatifs aux mobilités actives et aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur).

Ainsi, après la mise en application de la LOM, chaque communauté de communes devra faire le choix de prendre cette compétence d'AOM ou d'en laisser l'exercice à la région.

Plus précisément, la LOM dispose qu'au 31 décembre 2020, les communautés de communes aujourd'hui non AOM devront s'être prononcées sur la décision de se faire

transférer ou non la compétence d'organisation de la mobilité par leurs communes membres. Dans le cas contraire, la région, qui dispose désormais également du statut d'AOM, exercera cette compétence en lieu et place de la communauté de communes.

Toutefois, dans une optique de souplesse dans la prise de compétence AOM, la loi offre la possibilité aux communautés de communes qui le souhaiteraient de confier cette compétence à un syndicat mixte ou à un pôle d'équilibre territorial et rural (ex Pays). Par cette disposition, c'est la recherche de la meilleure adéquation entre des besoins de mobilités observés sur un territoire et l'échelle de gouvernance la plus adaptée qui est visée.

Des outils pour accompagner ces nouvelles AOM

Pour accompagner cette évolution, le versement mobilité (ex-versement transport) pourra être prélevé par chaque AOM (existante ou nouvellement créée), mais à condition que celle-ci organise des services de transport réguliers ou à la demande.

Par ailleurs, afin de les inciter à définir une stratégie de mobilité sur leur territoire, les AOM non soumises à PDU obligatoire pourront choisir d'élaborer un plan de mobilité simplifié. Cette démarche volontaire et non opposable vise notamment les territoires de plus faible densité. Si un tel outil ne dispose donc pas de la portée juridique d'un plan de mobilité (ex PDU), il offre l'opportunité à l'AOM de se doter d'un projet de mobilité susceptible de fédérer les acteurs publics et privés pouvant contribuer à la mise en œuvre d'actions de mobilité sur le territoire de l'AOM.

Un renforcement de la coopération entre AOM

Dans l'optique d'accélérer le développement de services de mobilités actives ou partagées là où ils peuvent constituer une réponse appropriée aux besoins de mobilité des territoires, la LOM dispose que les régions voient leur champ de compétences élargi aux mobilités actives et partagées, au-delà de leurs compétences inter-urbaines routières et ferroviaires. Ainsi, auparavant autorités organisatrices des transports (AOT), ces collectivités deviennent également autorités organisatrices de la mobilité (AOM) « régionales ».

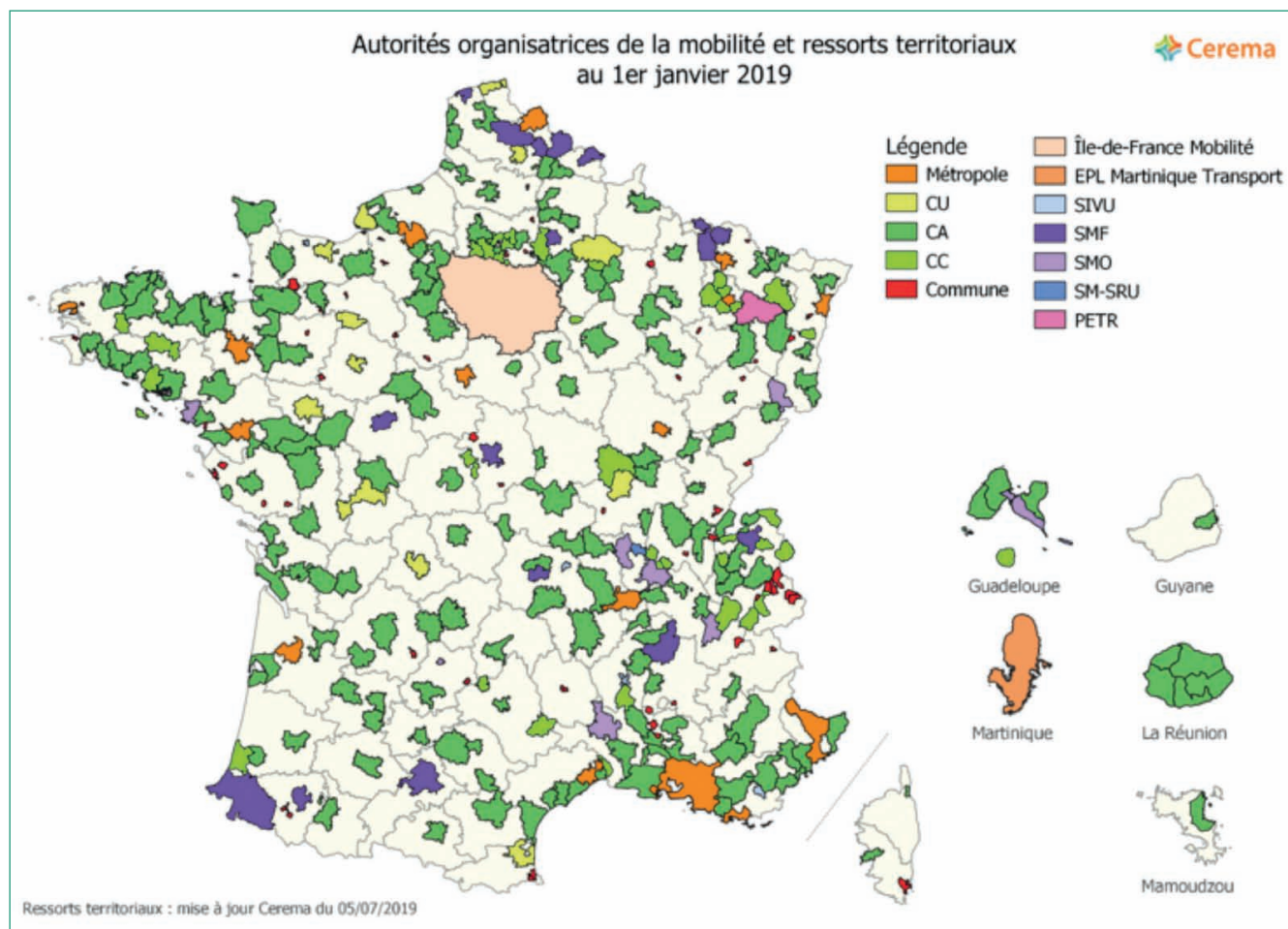
En outre, dans la lignée des lois MAPTAM³ et NOTRe⁴ et en vue de faciliter l'intermodalité, la LOM renforce le rôle des régions comme chef de file des mobilités à l'échelle régionale. À l'échelle de bassins de mobilité qu'elles doivent définir en association avec les AOM de leur territoire, les syndicats mixtes de coopération (SRU) et les départements, elles pilotent les modalités de l'action commune des AOM. Parmi celles-ci, l'articulation des dessertes, des horaires, des tarifications, des systèmes d'information, la création et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, la gestion des situations dégradées constituent autant d'objets sur lesquels la région sera chargée de piloter les modalités de coopération.

Pour y parvenir, un contrat opérationnel de mobilité doit être conclu à l'échelle de chaque bassin de mobilité par la région avec les AOM, les syndicats mixtes SRU, les départements et les gestionnaires de gares ou de pôles

d'échanges multimodaux. Dans une optique de facilitation du développement de nouveaux services de mobilité, ce contrat définit également les modalités de la coordination des AOM avec les gestionnaires de voiries et d'infrastructures.

De nouveaux leviers d'action pour la mobilité du quotidien ?

Généralisation de la compétence d'AOM sur tout le territoire, élargissement des compétences des régions à l'organisation de services de mobilités douces et partagées, renforcement de la coopération entre collectivités AOM, gestionnaires de voiries et gestionnaires d'infrastructures, ces dispositions de la LOM constituent autant de leviers au service des collectivités pour leur permettre d'agir sur leur territoire, en coordination avec l'ensemble des acteurs publics du champ de la mobilité et des transports.



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

● Contact Cerema : Bertrand Dépigny, Chargé de projet gouvernance de la mobilité

³ Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014.

⁴ Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015.

Le Cerema travaille à l'amélioration du contrôle automatisé des voies de covoiturage

En France, le covoiturage fait partie des pratiques de mobilité en plein essor. Avec la multiplication des infrastructures numériques (applications de mise en relation des covoitureurs), il commence à atteindre une certaine masse critique. La prochaine étape de son développement concerne les infrastructures physiques et en particulier les voies de covoiturage, qui vont se multiplier à l'entrée des grandes agglomérations françaises dans les prochaines années.

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités, il va être possible de contrôler que les véhicules présents dans les voies réservées sont bien autorisés à y circuler. Aussi, des pistes sont explorées pour voir comment un contrôle des voies de covoiturage peut être mis place, et quels paramètres liés au système de mesure du nombre d'occupants doivent être pris en compte dans cette optique.

Un des objectifs de la mise en place du contrôle automatisé est de minimiser très fortement le risque de recours. Il est indispensable de s'intéresser à ce qui peut être considéré comme la principale faiblesse d'un tel système : la fausse détection d'infraction dont les cas sont communément appelés « faux positifs ». Ils correspondent aux cas où les véhicules ont un nombre d'occupants suffisant pour circuler dans la voie de covoiturage (ex. VR 2+, voie réservée au covoiturage avec deux occupants minimum), mais pour lesquels le système automatique « sous-compte » le nombre d'occupants dans la voiture et relève ainsi une infraction.

Suite à l'expérimentation en 2018 d'un capteur de mesure du taux d'occupation des véhicules sur le réseau de la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF), le Cerema oriente à présent ses recherches vers la diminution de



Mesure automatique du nombre d'occupants d'un véhicule. Source : University of California PATH (Partners for Advanced Transportation Technology)

ces faux positifs générés potentiellement par la machine, et non plus sur l'obtention d'une précision de mesure du nombre d'occupants de 100%. Il est en effet préférable d'avoir un pourcentage de faux positifs faible (< 1 %) afin qu'il n'y ait pas de fausses détections d'infraction.

Néanmoins, cela se fait au détriment du taux de fraudeurs détectés (vrais positifs) qui doit rester assez élevé afin d'assurer l'efficacité du système. Il est cependant admis qu'une perte raisonnable d'actes de contravention ne nuit pas à l'objectif premier du contrôle : la dissuasion.

Les recherches en cours visent donc à optimiser la détection des fraudeurs, tout en minimisant les faux positifs du dispositif.

● **Contact Cerema :** [Alexis Bacelar](#)

Les acteurs français de la mobilité se mobilisent pour le covoiturage au quotidien

Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, et Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des Transports, ont lancé, le jeudi 28 novembre, avec tous les acteurs de la mobilité dont le Cerema, la mobilisation pour le covoiturage au quotidien. Il s'agit de l'aboutissement d'une démarche initiée en décembre 2018 et qui vise à créer des synergies pour développer au niveau national comme au niveau local l'usage du covoiturage.

Partant du constat que, sur de nombreux territoires, l'utilisation de la voiture reste incontournable pour une grande part des citoyens dans leurs déplacements vers le travail, cette mobilisation affiche l'objectif ambitieux de tripler la part du covoiturage d'ici 2024. L'objectif est donc d'arriver à une part modale du covoiturage de 9 % sur les déplacements domicile-travail, ce qui se concrétiserait par 3 millions de covoitureurs au quotidien. À terme, cela permettrait également d'apporter un gain économique substantiel aux futurs covoitureurs (de l'ordre de 2 000 € par an pour un trajet de 30 km).

La mobilisation repose sur la mise en place d'appuis spécifiques de l'État aux collectivités locales porteuses de projet :

- des appuis législatifs, via la Loi d'Orientation des Mobilités qui donnera un cadre plus clair de développement du covoiturage, notamment quant à l'ouverture / partage des données, et facilitera les incitations à l'usage du covoiturage ouvertes aux collectivités (incitations financières mais aussi actions sur l'espace public avec les voies réservées au covoiturage) ;
- des appuis financiers, en permettant la prise en compte du covoiturage dans la Dotation de Soutien à l'Investissement Local et dans les Certificats d'Économie d'Énergie ;

● **Contact Cerema : [Jean Robert](#)**



- des appuis opérationnels avec la mise en place du programme France Mobilités, qui capitalise les différentes expérimentations et recense les porteurs de solutions, et la mise à disposition d'un registre de preuve de covoiturage permettant d'assurer aux collectivités porteuses de projet que les trajets ont bien été réalisés sur le territoire. En proposant des services de covoiturage dans les Centrales d'Achats (CATP-Centrale d'Achat du Transport Public, UGAP-Union des groupements d'achats publics), les relations contractuelles entre opérateurs et porteurs de projets seront facilitées.

Afin d'améliorer la prise en compte du covoiturage en tant que mode de déplacement à part entière, une charte d'engagement en faveur du covoiturage pourra être signée par l'État et les collectivités locales volontaires. Il s'agit notamment de mettre en œuvre localement les engagements pris au niveau national et d'accompagner ainsi le développement de services, depuis le diagnostic jusqu'à l'évaluation en passant par la création d'outils de mise en relation et d'aménagements de voirie adaptés.

Dès 2020, les services de l'État, le Cerema, l'Ademe, l'équipe de covoiturage.beta.gouv et le GART (Groupement des autorités responsables de transport) mettront notamment en place un observatoire du covoiturage du quotidien.

Un modèle de base de données géographiques pour décrire l'accessibilité de la chaîne de déplacement

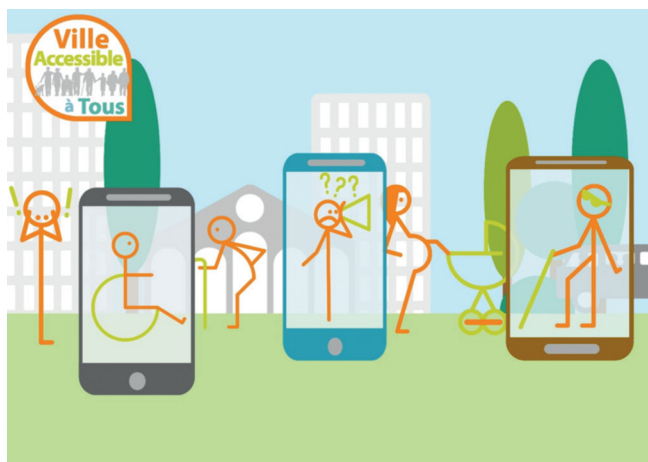
Le Cerema a développé, en partenariat avec Lorient Agglomération, Grenoble Alpes Métropole et Toulouse Métropole, un modèle de base de données géographiques permettant de décrire l'accessibilité de la chaîne de déplacement, composée de la voirie, des espaces publics, des bâtiments et des transports. L'objectif d'un tel modèle est de répondre à un besoin d'homogénéisation des données afin d'assurer une interopérabilité entre les différents services et applications numériques destinés à améliorer la mobilité des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les données serviront à alimenter :

- ▶ des calculateurs d'itinéraires et des services adaptés à tous et non discriminatoires ;
- ▶ des GPS piétons apportant une information précise et qualitative sur l'accessibilité ;
- ▶ des outils d'aide à la décision et au suivi de l'évolution de l'accessibilité de leur territoire pour les collectivités.

Le modèle de données est né de la convergence des modèles existant dans les collectivités partenaires et du profil accessibilité de NeTEx issu de Transmodel, le modèle d'échange européen des informations voyageurs. Une première version du modèle a fait l'objet d'un test terrain sous la forme d'un atelier réunissant les principaux acteurs travaillant sur le sujet de l'accessibilité et des SIG (système d'information géographique), ce travail a permis d'affiner la pertinence des classes d'objets à la réalité du terrain.

Orienté usagers, le modèle de données est construit autour de la notion de cheminement qui permet de traiter des maillons de la chaîne du déplacement de manière homogène et de s'affranchir des questions de gouvernance, qui doivent être transparentes pour l'utilisateur.



Dans un souci d'efficacité et pour permettre au plus grand nombre d'acteurs de s'approprier ce modèle, le choix a été fait de prioriser les caractéristiques de portions de cheminement (attributs) suivant leur caractère bloquant pour la mobilité des usagers dans leur diversité. 124 attributs ont ainsi été recensés comme pouvant être un frein déterminant pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, tous types de handicaps confondus.

Ce partenariat est venu alimenter la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et notamment l'article sur l'obligation de la collecte des données accessibilité de la voirie, sur les 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires. Cet article fait également l'objet d'un décret en cours de rédaction.

Le présent travail est une première étape vers une standardisation des données accessibilité de la chaîne du déplacement. Des travaux sont actuellement en cours auprès du Conseil national de l'information géographique (CNIG) et des tests de terrains sont également prévus pour consolider ce modèle de données.

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

● **Contacts Cerema : Accessibilité : Sébastien Froment – SIG : Arnaud Gallais**

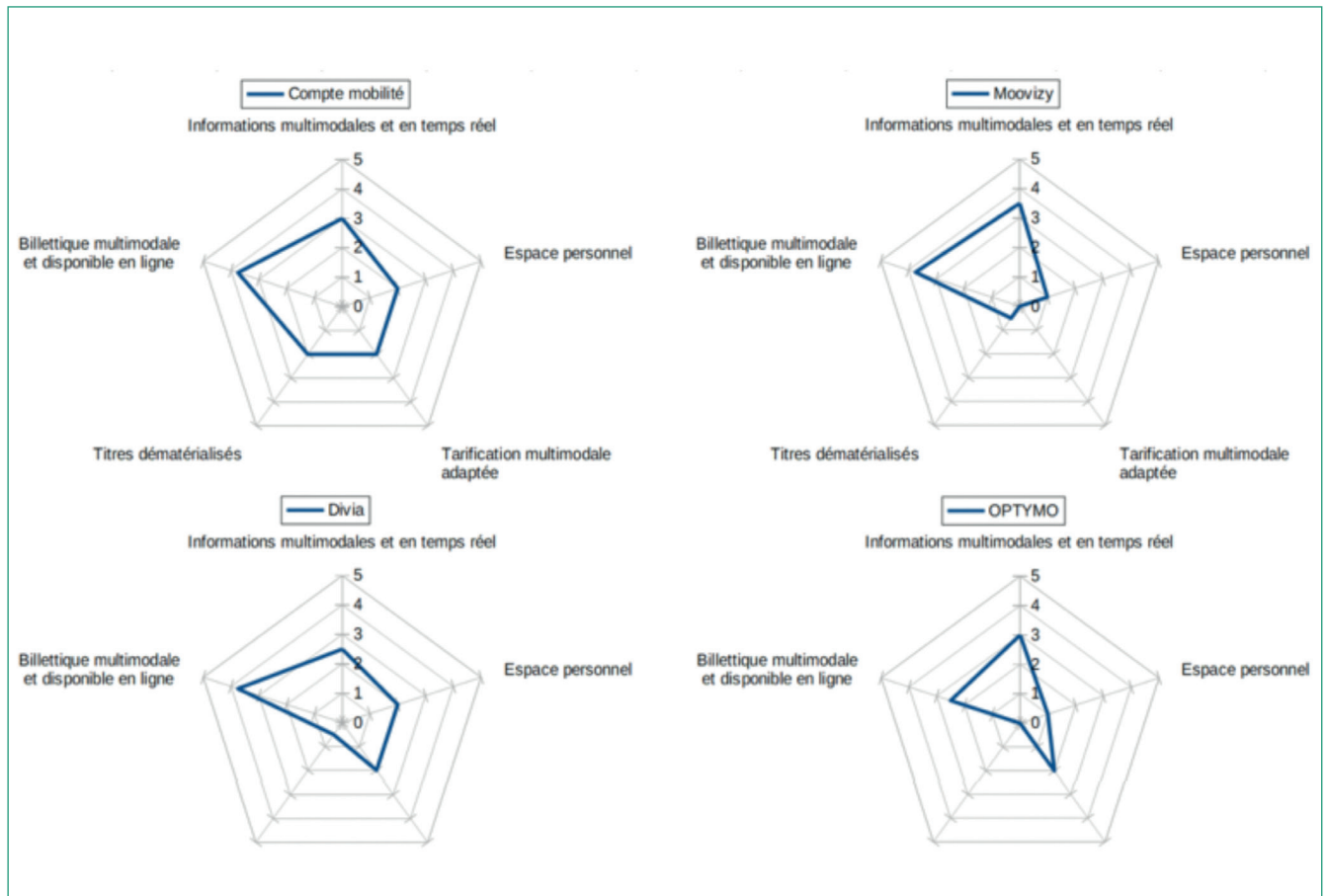
Le Cerema développe le premier observatoire du MaaS en France

S'il n'existe pas de définition unanime du MaaS (Mobility-as-a-Service), l'acception la plus commune considère qu'il s'agit d'un système intégré proposant information, réservation, achat et validation, pour un panel de services de mobilité le plus étendu possible. Cela passe par un compte unique où l'utilisateur définit une fois pour toutes son profil, ses préférences et où il peut gérer ses achats et abonnements pour l'ensemble des modes.

Le Cerema a développé un observatoire du MaaS, en commençant par l'analyse des fonctionnalités et services proposés à l'utilisateur. S'il y a encore peu de systèmes qui soient unanimement reconnus comme proposant un MaaS en France, de nombreux acteurs y tendent petit à petit. Les plus en vue sont les systèmes portés par les grandes villes, mais les SIM (Systèmes d'information multimodale) régionaux historiques et les fournisseurs privés sont aussi candidats pour proposer un service de MaaS dans les années à venir.

Du côté urbain, les plus avancés sont le Compte-Mobilité de Mulhouse, Emma à Montpellier et surtout Moovizy à Saint-Étienne, les seuls à bénéficier d'un nom spécifique, différent du nom du réseau de transport. Le Compte-Mobilité se caractérise notamment par un ensemble de 5 modes de transports accessibles (avec carte ou téléphone) grâce à un compte unique et une facturation multimodale unique en post-paiement mensuelle. Emma se distingue par des abonnements multimodaux et un accès à plusieurs offres dont le stationnement sur voirie. Moovizy est le système le plus complet avec achat et validation intégrés dans l'application pour plusieurs modes : transports collectifs, parcs relais, vélos ainsi que depuis le début 2020 taxis, autopartage, vélos et parkings privés.

L'acteur le mieux positionné aujourd'hui pour proposer un service de MaaS sur le territoire français est la SNCF avec son « Assistant ». Il fournit une information



Exemple de caractérisation des systèmes dans l'observatoire du MaaS (version beta). Source : Cerema

multimodale sur toute la France avec le mode ferroviaire comme colonne vertébrale, complétée par les transports urbains, le taxi et les VTC. Avec « L'Assistant », il est également possible d'acheter sur l'application ses titres de transport pour le train, et depuis peu pour les transports urbains de Strasbourg. Uber et Blablalines sont prévus à court terme.

Tous ces ingrédients tendent vers une facilitation de l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière, mais il ne suffit pas de tous les ajouter, il faut sélectionner ceux qui permettront d'atteindre les objectifs assignés

au système, en tenant compte des spécificités du territoire et du public cible.

Au-delà de ces fonctionnalités qui se répandent et se démocratisent petit à petit, il reste à mieux comprendre comment les politiques publiques de mobilité durable se déclinent en termes de mobilité servicielle. L'observatoire du MaaS aura donc vocation à éclairer les décideurs en analysant plus en profondeur ces questions stratégiques : Quelle posture des pouvoirs publics ? Quelles offres et quels services offerts ? Quelle architecture du système MaaS ?

⊕ **Pour en savoir plus :** [Découvrir la version beta de l'observatoire du MaaS](#)

● **Contact Cerema :** [Laurent Chevereau](#), Directeur d'études « Mobilités Serviциelles »

Les espaces de coworking : des outils au service de la mobilité durable ?

Depuis quelques années, les espaces de coworking et autres tiers-lieux dédiés au travail se multiplient sur le territoire français avec pour objectif, entre autres, de concourir à la réduction de la demande de mobilité. Mais qu'en est-il vraiment ? De quelle manière les espaces de coworking font-ils évoluer les pratiques de mobilité de ceux qui les fréquentent ? Que peut-on réellement attendre de ces espaces en matière de mobilité ?

Pour apporter des éléments de réponse à ces questions, outre un travail de revue de littérature et d'entretiens d'acteurs, le Cerema a réalisé des enquêtes auprès d'usagers d'espaces de coworking au printemps 2017, afin d'appréhender l'évolution de leurs pratiques de mobilité. Ces enquêtes quantitatives et qualitatives ont porté sur des espaces de coworking aux localisations diversifiées (quartiers centraux ou périphériques de métropoles, villes moyennes, espaces périurbains).

Parmi les principaux enseignements de ces enquêtes, on peut retenir les résultats suivants :

- ▶ si les usagers des espaces de coworking présentent des profils variés, les travailleurs indépendants et les auto-entrepreneurs sont dominants par rapport aux salariés en télétravail ;
- ▶ de ce fait, la réduction des déplacements est rarement une raison essentielle dans le choix de fréquenter un espace de coworking. Ce choix apparaît d'abord motivé par l'envie de rompre avec un certain isolement et par la recherche d'interactions sociales et professionnelles ;

- ▶ les utilisateurs travaillant auparavant en entreprise ont en général réduit les kilomètres parcourus pour aller travailler, ce qui a également pu occasionner du report modal vers la marche, le vélo ou le transport collectif ;
- ▶ pour ceux qui travaillaient auparavant à domicile, le coworking a certes engendré des déplacements supplémentaires pour aller travailler, mais cette mobilité nouvelle s'est souvent accompagnée de stratégies d'optimisation dans l'organisation de leurs déplacements (en regroupant ou en enchaînant davantage les déplacements) ;
- ▶ en ce qui concerne les modes de transport utilisés pour accéder aux espaces de coworking, on retrouve une distinction nette selon les contextes territoriaux : dans les espaces périphériques et périurbains, la voiture reste le mode d'accès principal, avec cependant des distances qui demeurent généralement limitées (inférieures à 15 km dans la plupart des cas) ; dans les centres urbains, les modes actifs dominant, suivis des transports collectifs, en raison notamment de la proximité entre le domicile et l'espace de coworking.

Il en ressort que le bilan des effets de la pratique du coworking sur la mobilité quotidienne reste globalement mitigé en tout cas pour la population actuelle. Pour autant, le soutien à son développement peut aussi se justifier par d'autres motivations tout aussi légitimes : développement économique, innovation, revitalisation des territoires...

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

● **Contact Cerema :**

[Joris Marrel](#), Directeur de projets « Maîtrise de la demande de mobilité dans les projets de territoires »



Bibliographie

Traversées de bourgs : des rues et des places à vivre – Analyse de cinq aménagements



En s'appuyant sur l'analyse de cinq bons exemples de requalifications de voirie en petites communes, cette publication donne des repères en matière d'aménagement de traversées de bourg. Comment des projets de requalification de voirie se révèlent des opportunités pour dynamiser le centre-bourg ? Comment des lieux de passage sont-ils devenus des lieux de vie ? Comment concilier les contraintes fonctionnelles et les enjeux qualitatifs ? Il s'agit ici de montrer des réponses en matière d'aménagement, de choix de conception, d'éléments de projet qui répondent de manière transversale aux enjeux des traversées de bourgs.

Cet ouvrage s'adresse aux élus et aux techniciens de petites collectivités, aux maîtres d'œuvre et aux assistants à maîtrise d'ouvrage accompagnant les collectivités sur des projets d'aménagement de voiries et d'espaces publics.

- Pour commander l'ouvrage : <https://www.cerema.fr> ou bventes.dtectv@cerema.fr - 51 €

Panorama du stationnement public en parc – Enseignements de l'enquête nationale



Cet ouvrage apporte des enseignements issus de l'enquête nationale menée par le Cerema pour mieux connaître le stationnement public. Elle a été réalisée principalement auprès de 460 communes de plus de 20 000 habitants pour recueillir les données chiffrées relatives au stationnement sur voirie et en parc. Le présent ouvrage dresse une photographie du stationnement public en parc à partir de l'exploitation des principales données recueillies, et il apporte également des éclairages utiles à la compréhension de ces données. Ainsi, sont analysés aussi bien la typologie des parcs, leur mode de gestion, leur capacité, que leur tarification.

La question du stationnement réglementé sur voirie a été traitée dans une publication du Cerema parue en 2018 : *Panorama du stationnement public sur voirie - Enseignements de l'enquête nationale 2015*.

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

Transports collectifs urbains de province – Évolution 2011-2016

Ce document présente la mise à jour pour l'année 2017 (intégration des données 2016 recueillies au cours de l'année 2017) des principales données relatives aux réseaux de transport urbain de province. Il a été réalisé pour le compte de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) par le Cerema.

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

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

Expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain



Pour permettre aux publics fragiles de mieux se déplacer, et pour développer les alternatives à la voiture dans les territoires peu denses, nombre d'acteurs mettent en place un accompagnement personnalisé, en constituant notamment des centrales et des plateformes de la mobilité. Ces différentes aides, matérielles ou immatérielles, comme les bilans de compétences, les apprentissages théoriques et pratiques de la mobilité, les garages solidaires, les transports d'utilité sociale, visent à répondre au plus près aux besoins des habitants. L'étude réalisée par le Cerema, pour le ministère de la Transition écologique et solidaire chargé des Transports, capitalise les travaux réalisés sur l'accompagnement à la mobilité et analyse 6 expériences. Elle décrit les différents types d'acteurs et interventions réalisés, et tire 4 grands enseignements de cette analyse.

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



Signalétique intermodale dans les gares : enjeux et recommandations pour une meilleure prise en compte des besoins des voyageurs

La signalétique dans les gares ferroviaires a pour ambition de compléter le travail d'aménagement en visant prioritairement à clarifier l'espace en permettant un accès facile et quasi immédiat aux trains mais aussi en permettant un repérage simple et un accès facilité aux différents services et modes de transports à proximité. Elle doit constituer une chaîne d'information continue répondant aux usages et aux différentes périodes des principaux flux en gare. Enfin, elle doit offrir, dans un principe de cohérence, l'information nécessaire sur chaque mode de transport dans la gare et hors la gare pour permettre une grande fluidité des flux entrants ou sortants.

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

Les fiches à télécharger gratuitement

- ▶ [Logistique urbaine et planification des déplacements](#)
- ▶ [Reconversion d'un parking en parc urbain à Saint-Étienne](#)
- ▶ [Gestion du domaine public routier – Voirie et espaces publics](#)
- ▶ [Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville](#)
- ▶ [Les itinéraires pédestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération](#)
- ▶ [Mobilité et commerces – Quels enseignements des enquêtes déplacements ?](#)
- ▶ [Véloroutes et intersections – Quel régime de priorité? Quel aménagement?](#)
- ▶ [Les aménagements pour les cyclistes en zones 30](#)

**LU POUR VOUS !****➤ Livre blanc de la mobilité en free-floating : pour une régulation efficace et pertinente des services**

Les diverses polémiques soulevées par la présence dans l'espace public de flottes de véhicules partagés sans station ni borne d'attache soulèvent l'enjeu de la régulation de ces offres privées par la puissance publique.

Cette étude vise à objectiver la façon dont les collectivités locales appréhendent aujourd'hui les services de véhicules partagés en free-floating et la façon dont elles les encadrent, afin de tirer le meilleur parti de la présence de ces flottes sur leur territoire.

Le défi nouveau posé par les offres privées en free-floating appelle en effet une transition sociotechnique, afin d'assurer un équilibre optimal entre technologies, infrastructures, usages et politiques publiques.



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

**➤ La sécurité routière en France
Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives**

Depuis les années 1970, l'accidentalité routière a connu une évolution remarquable, qui a conduit à moins de tués et moins de victimes sur les routes françaises. Mais les accidents restent trop nombreux et défraient encore les chroniques. Une plus grande sécurité routière justifie des mesures qui soulèvent des discussions animées où chacun se proclame expert. Pour aider à y voir plus clair, cet ouvrage guide le lecteur à travers des thématiques telles que les traumatismes des victimes, l'alcool ou les médicaments au volant.

+ Pour en savoir plus : <https://www.editions-harmattan.fr>

**➤ Mobiliser les énergies, mobiliser les territoires
La politique locale de sécurité routière de 1982 à 2008**

Cet ouvrage présente la politique locale de sécurité routière et son dispositif, analyse son fonctionnement, ses résultats, et propose des principes méthodiques et des outils pour la conception et la mise en oeuvre d'une politique publique nationale territorialisée. Il s'ouvre sur les témoignages de six délégués interministériels à la sécurité routière.

+ Pour en savoir plus : <https://www.editions-harmattan.fr>



➤ **Les mobilités partagées – Régulation politique et capitalisme urbain**

En mêlant réflexion théorique et perspectives opérationnelles, ce livre souhaite questionner les transformations urbaines occasionnées sur le temps long par l'émergence des mobilités partagées mises en œuvre par de grandes firmes privées mondialisées. Cette seconde édition souhaite actualiser le développement de l'auteur à travers l'introduction d'une étude de cas de l'évolution historique des mobilités partagées à Paris, la prise en compte de l'arrivée des dispositifs de mobilité en free floating dans les grandes villes et l'intégration de nombreux éléments d'actualité (changement d'opérateur, nouveaux acteurs, etc.).



⊕ **Pour en savoir plus :** <http://www.editions-sorbonne.fr>

➤ **Repenser les mesures d'accompagnement liées au développement du covoiturage : une nécessité pour maximiser les bénéfices environnementaux**

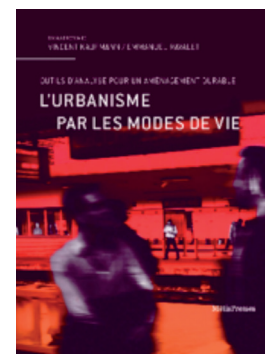


En l'absence de mesures d'accompagnement, 50 à 75 % des bénéfices environnementaux liés au développement du covoiturage pourraient être annulés par un changement de comportement des usagers. À partir d'une modélisation originale, des chercheurs démontrent qu'il est nécessaire d'inscrire le covoiturage dans des politiques plus larges de réduction des émissions de CO₂. Plus généralement, ils illustrent comment des mesures visant à réduire l'impact environnemental de l'activité humaine peuvent avoir des effets complexes et inattendus. Les résultats de leurs travaux ont été publiés dans la revue Transportation Research Part D : Transport and Environment.

⊕ **Pour en savoir plus :** <https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr>

➤ **L'urbanisme par les modes de vie
Outils d'analyse pour un aménagement durable**

Le présent ouvrage propose un état des lieux des recherches autour de la question des modes de vie à partir d'enquêtes originales et récentes portant sur l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, les États-Unis, la France, l'Italie, la Grande-Bretagne, le Japon, la Suisse et la Turquie. Il vise à mettre en évidence l'ampleur et la variété des connaissances nécessaires à l'urbaniste pour concevoir des politiques d'aménagement plus compréhensives et plus réflexives.



⊕ **Pour en savoir plus :** <https://www.unitheque.com>



Événements

22-23 janvier 2020

Congrès de l'ATEC ITS France (Paris, Beffroi de Montrouge)

Le 47^e congrès ATEC ITS France 2020 permettra comme chaque année de montrer la richesse des idées, des développements et des résultats obtenus dans le secteur des systèmes de transport intelligents. Il s'inscrit dans les démarches de Mobilité 3.0, de France Mobilités et de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités). La thématique pour cette édition : « Mobilités : projets et réalisations ».

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

Du 2 au 4 avril 2020

6^e édition d'Electric Road (Parc des expositions de Bordeaux)

La 6^e édition du congrès ELECTRIC-ROAD se tiendra du 2 au 4 avril 2020 au Parc des Expositions de Bordeaux. Ce forum d'envergure internationale, organisé sous le haut patronage du ministère de la Transition écologique et solidaire chargé des transports, réunira les experts et les acteurs clés de l'électro-mobilité. Le congrès abordera les grandes thématiques d'actualité liées aux nouvelles attentes et solutions : offres électro-mobiles, batteries, infrastructures de charge, production et stockage de l'énergie, mutations du secteur industriel et automobile, véhicules connectés et autonomes... mais aussi routes et villes connectées. Ce sera un rendez-vous d'information, de débat mais aussi de partage articulé autour d'une exposition, de workshops, d'ateliers avec des experts, d'essais et de démonstrations pour le public. Le Cerema est fortement impliqué dans l'évolution de conditions de mises en œuvre des offres de mobilité sur les territoires. À ce titre, il organise l'atelier du 2 avril : « Quel est l'apport de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) dans la mobilité électrique ? ».

► Pour en savoir plus :
<https://electric-road.com>

Du 23 et 24 avril 2020

Atelier prospectif « La vie robomobile » Grand Rendez-Vous Annuel 2020 (Paris - La Défense)

Après un tour d'horizon autour de 9 parcours thématiques en 2018, l'ouverture à l'international en 2019, notre 3^e Grand Rendez-Vous annuel aura pour thème principal « Les villes et territoires à l'aune

de la vie robomobile ». Acteurs des territoires, venez explorer avec la communauté de l'Atelier, ces futurs robomobiles et les implications en matière de politiques publiques territoriales.

► Pour en savoir plus :
www.mobilite-intelligente.com/

Du 14 au 17 mai 2020

inOut : Explorateur des nouvelles mobilités (Rennes)

Née de la volonté de Rennes Métropole, inOut est une initiative unique autour des nouvelles mobilités. Plate-forme d'expérimentation, réseau d'acteurs et événement professionnel – le [IN] – et grand public – le [OUT], inOut rassemble tous ceux qui souhaitent inventer et explorer les mobilités de demain.

► Pour en savoir plus :
<https://inout.rennes.fr/>

Du 18 au 19 mai 2020

Rencontres de la Modélisation des Déplacements 2020 (Marne-la-Vallée)

Organisées par le Cerema avec l'appui de IFSTTAR, ces rencontres sont à destination des collectivités locales, des bureaux d'études, des opérateurs de transports et des décideurs. Elles mêleront séances plénières, ateliers et exposition où seront réunis les fournisseurs de solutions logicielles ou d'outils innovants. Ces 2 journées seront structurées autour de trois thématiques : les différentes modélisations et leur articulation, l'appréhension des nouvelles pratiques de mobilités et l'évaluation des solutions de transport innovantes, les nouvelles données et méthodes.

Du 18 au 20 mai 2020

Congrès ITS européen de Lisbonne 2020
Avec le thème ITS : le Game Changer, le 14^e Congrès européen ITS, organisé par ERTICO-ITS Europe et la Commission européenne, présentera les dernières technologies adoptées par la Région de Lisbonne, hôte de l'événement, ainsi que tous les services et solutions ITS disponibles en Europe.

► Pour en savoir plus :
<https://itseuropeancongress.com/>

Du 23 juin au 25 juin 2020

European Mobility Expo (Paris) (ex Transports Publics - Salon européen de la Mobilité)

European Mobility Expo est l'événement incontournable de tous les acteurs du transport public pour partager leurs savoir-faire

et échanger autour des dernières innovations. Il rassemble à Paris des professionnels du transport urbain, interurbain et régional venus de plus de 66 pays. Décideurs, hauts responsables et élus y découvrent les meilleures innovations – véhicules, équipements, services – et débattent des orientations politiques pour l'avenir du secteur.

► Pour en savoir plus :
<https://www.eumo-expo.com/>

Du 30 juin au 1^{er} juillet 2020

Les 7^{es} Journées Nationales sur le Management de la Mobilité (Lille)

Les 7^{es} Journées Nationales sur le Management de la Mobilité sont organisées par le Cerema, l'ADEME, le CNFPT et la Métropole Européenne de Lille. Elles auront lieu les 30 juin et 1^{er} juillet 2020 à Lille, au sein d'un territoire fortement très concerné par l'intermodalité, les mobilités transfrontalières et l'ouverture vers l'Europe. Ces journées s'adressent aux collectivités locales, services de l'État, associations, bureaux d'études, experts, chercheurs, universités, industriels, entreprises et start-up.

À l'heure où les questions liées à la mobilité sont plus que jamais au centre des différentes problématiques économiques et sociales, comment le management de la mobilité participe-t-il à créer les conditions d'une mobilité « sans couture » ? Comment les solutions du management de la mobilité peuvent-elles aider à fluidifier la manière dont on peut se déplacer, en surmontant les ruptures constatées entre les territoires ou les populations ?

L'appel à contributions est ouvert. Les propositions devront être renvoyées au plus tard pour le 31 janvier 2020.

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

Du 8 au 10 juillet 2020

3^{es} Rencontres Francophones Transport Mobilité (Marne-la-Vallée)

Conçues comme un lieu de rencontre et d'échanges de la communauté scientifique mondiale dans la continuité des « séminaires francophones de socio-économie des transports », les Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM) ont pour principaux mots clés *mobilité, transport, société, territoires, logistique, environnement*, ainsi que leurs interactions.

► Pour en savoir plus :
<https://rftm2020.sciencesconf.org/>

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
Yannick PREBAY

Rédacteur en chef
Stéphane CHANUT

N° ISSN 2102-5835

Rédacteurs en chef-adjoints : **Laurent JARDINIER** et **Fabrice RECLUS**

Cerema Territoires et ville - 04 72 74 58 22 - 04 72 74 59 24

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**
Marc LANFRANCHI - 04 72 14 32 80
- 5 **Cerema Méditerranée**
Mathieu MARECHAL - 04 42 24 77 41
- 6 **Cerema Sud-Ouest**
Joël MBALLA - 05 62 25 97 82
- 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).