

TRANSFLASH



▶▶▶ LA REVUE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

SOMMAIRE

Le chiffre du mois : 124	6
En direct des territoires :	
▶ Vélotour : (re)découvrir sa ville à vélo	7
▶ L'autopartage débarque à Bouzigues	8
▶ France Mobilités organise sa première rencontre régionale à Saint-Flour	9
▶ Annemasse agglomération : « Dites-nous tout ! »	10
▶ Bonneville lance son aide à l'achat de vélos	11
▶ Saint-Brieuc : un diagnostic exploratoire pour préparer la mise en service du pôle d'échanges multimodal	12
Zoom sur :	
▶ L'accidentalité routière des piétons	13
▶ Mobilité et adaptation au changement climatique	14
▶ Un dispositif innovant pour fiabiliser la détection des contresens	15
▶ Le 21 septembre : Journée du transport public	15
▶ PlaMADE tour	16
▶ Des revêtements adhérents pour des cheminements piétons confortables et sûrs	17
▶ Une Centrale d'Achat pour le Transport Public	18
Bibliographie	19
Événements	22



Nantes Métropole a un nouveau plan de déplacements urbains

La 27^e édition des Rencontres nationales du transport public aura lieu à Nantes du 1^{er} au 3 octobre prochain. Ces rencontres sont l'occasion de partager les expériences des territoires mises en œuvre dans le domaine des transports et des déplacements. Soucieuse d'anticiper les transports de demain tout en relevant le défi de la transition énergétique, Nantes Métropole a adopté un nouveau plan de déplacements urbains (PDU) fin 2018.



Bénédicte Levionnais, directrice du département Déplacements de Nantes Métropole, en partage avec nous les éléments clés.



Comment votre nouveau PDU traduit-il la stratégie de mobilité de Nantes Métropole et quelles sont ses ambitions ?

La Métropole nantaise doit répondre à des enjeux majeurs d'accessibilité, d'accompagnement du développement urbain et d'évolution des modes de vie. Elle le fait dans le contexte spécifique du changement climatique et des enjeux écologiques, énergétiques, de santé et de qualité de l'air avec la perspective de se réinventer pour dessiner une métropole, solidaire et juste, attractive, qui crée des emplois pour tous, à la fois sobre et créative, plus apaisée et accessible.

Cela concerne naturellement les déplacements, car ils sont au cœur des attentes et du quotidien des habitants et les défis sont nombreux. Il s'agit notamment d'accompagner le développement de notre territoire, de répondre aux besoins croissants de déplacement, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie, en lien avec son Plan climat territorial et les ambitions portées par la feuille de route transition énergétique.

Il est donc indispensable de multiplier les actions et les leviers pour permettre aux habitants de choisir les modes « durables » de déplacement les plus adaptés à leurs besoins.

C'est cela notre ambition : concilier accessibilité, mobilité au quotidien et exigence écologique, au service de la qualité de vie.

→ P.2

EVENEMENT

Les rencontres nationales du transport public du 1^{er} au 3 octobre 2019 à Nantes.
Retrouver le Cerema et Transflash au stand H3-28a.

27^e Rencontres nationales du transport public

Comment ces nouveaux défis se traduisent-ils en actions concrètes ?

Pour répondre à cette ambition, le Plan de déplacements urbain (PDU) 2018-2027 perspectives 2030 se décline en une cinquantaine d'actions, parmi lesquelles :

- ▶ la mise en place en janvier du service e-transport, portail de démarches en ligne pour accéder facilement à l'ensemble des services de la métropole (état civil, stationnement, transport scolaire, transports en commun, déchets, etc.) pour impulser le changement de comportement vers une mobilité facile, intermodale, connectée et intelligente ;
- ▶ la mise en service, en fin d'année, du nouvel e-busway, de 24 mètres 100% électrique, afin de maintenir la performance des transports collectifs ;
- ▶ le confortement du maillage du réseau et son extension par la mise en service de 3 nouvelles lignes chronobus en 2018 et l'étude en cours de 3 nouvelles lignes de tramway ;
- ▶ la création de 36 % de voies apaisées sur la Métropole pour un objectif de 70 % à l'horizon 2027 afin de favoriser une mobilité de proximité douce et apaisée, des continuités cyclables structurantes en amplifiant le déploiement de la ville apaisée et les actions en faveur du vélo et de la marche ;
- ▶ impulser un usage raisonné et plus collectif de la voiture avec l'objectif qu'une voiture sur deux soit partagée au lieu d'un peu plus d'une voiture sur quatre aujourd'hui, il s'agit de faire de la voiture l'un des transports collectifs de demain.



Source : Dossier de presse Semitan

Par quelle(s) action(s) comptez-vous faire évoluer l'usage de la voiture individuelle au quotidien ?

L'ambition du Plan de déplacements urbain est de faire de la voiture un transport collectif du quotidien en affichant un objectif d'augmentation de l'occupation des véhicules.

Ainsi, le plan covoiturage présenté en 2019 intègre la création d'outils de mise en relation (application ouestgo), des infrastructures favorisant la pratique du covoiturage (création de voies de circulation dédiées, de nouvelles aires de covoiturage et points stop), et le développement d'actions d'incitation aux changements de comportement (tarification, avantages, accompagnement, ...).

Fin 2019, la Semitan lancera le covoiturage urbain. Ce service de mise en relation de conducteurs non professionnels et de passagers propose une solution aux besoins de mobilité des habitants de l'agglomération nantaise. Il incite à la mutualisation des trajets en voitures individuelles combinées à l'offre de transport Tan (Semitan). La nouveauté réside dans la tarification du covoiturage qui sera pour le passager totalement intégrée aux formules d'abonnement Libertan et à la participation financière versée au conducteur.

Dans le PDU vous affichez des objectifs ambitieux pour les modes actifs. En particulier, quels sont les dispositifs prévus afin d'atteindre les 12 % de part modale vélo d'ici 2030 ?

Favoriser les modes actifs constitue un des axes d'action prioritaire de notre politique de déplacements. En effet, 54 % des déplacements sont réalisés sur des distances de moins de 3 km, cependant une grande partie d'entre eux sont réalisés en voiture. Nantes métropole actionne donc plusieurs leviers pour inviter à pratiquer le vélo :

- ▶ la qualité des espaces publics et des ambiances urbaines pour inciter à l'usage des modes actifs, tout en modérant la place de la voiture et sa vitesse (création de zones apaisées, de cheminements doux, etc.) ;
- ▶ le schéma directeur d'aménagement cyclable (en cours) pour définir les priorités à inscrire dans les prochains Plans Vélo ;
- ▶ l'intermodalité et la lisibilité du réseau cyclable ;
- ▶ le franchissement des grandes infrastructures routières et des cours d'eau ;
- ▶ l'offre de stationnement sécurisé, en lien avec l'essor des vélos à assistance électrique (VAE).

Très concrètement, début juillet, après 10 mois de travaux, l'axe cyclable structurant Nord/Sud a été prolongé par une piste sécurisée de 2km le long des bords de l'Erdre.

Depuis septembre 2018, Nantes métropole a également enrichi son offre de 1 230 nouveaux vélos en libre-service (VLS). Elle propose d'ailleurs un nouveau service de location de moyenne et longue durée de 2 000 vélos (dont 74% de VAE). Au sein de deux espaces inédits, la « maison bicloo » au centre-ville et la « bicloo mobile », itinérante sur les 24 communes, les habitants peuvent se renseigner auprès de conseillers sur l'ensemble des services « bicloo » : tester les vélos, souscrire un abonnement, obtenir des conseils sur les vélos, etc.

Enfin, Nantes Métropole s'appuie aussi sur les associations via un certain nombre d'actions comme Écomobilité scolaire, Faites du vélo, cours de vélo urbain... Un pack vélo étudiants sera également expérimenté d'ici fin 2019.



Source : Nantes Métropole

Le vélo à Nantes Métropole en bref...

- 570 km de bandes et pistes cyclables
- 7 000 appuis-vélos
- 1 230 vélos en libre-service
- 2 000 vélos Monbicloo disponibles à la location moyenne et longue durée d'ici 2020
- 1 service de proximité pour les usagers : la maison bicloo et la bicloo mobile
- 8,2 km d'axes structurants Nord/Sud et Est/Ouest
- 50 M€ d'investissement entre 2015 et 2020 dans le cadre du Plan Vélo

Nantes est la 6^e agglomération de France avec ses 630 000 habitants. Les enjeux de logistique urbaine y sont très importants. Comment intégrez-vous la question du dernier kilomètre dans votre démarche ?

Les fonctions logistiques d'approvisionnement et d'enlèvement sont des fonctions inhérentes aux activités urbaines. Pour être le moins nuisibles et le plus durables possibles, elles doivent être pensées et intégrées dans la ville, au plus près des habitants, et adaptées à l'évolution des comportements d'achat (consommation locale, développement du télé-achat, des points-relais, pick-up, ...). Cette adaptation ne peut se faire sans l'implication de tous, citoyens comme entreprises, secteur public comme privé.

Deux actualités majeures sont à souligner en 2019, dans ce champ de la logistique urbaine et de la livraison du dernier kilomètre sur le territoire de Nantes Métropole :

L'appel à projets FLUX – Fabriquons la logistique urbaine ensemble – a été lancé en septembre 2018 et a suscité plus de 30 candidatures. Destiné aux acteurs économiques du territoire, il avait pour objectif d'accompagner des projets qui facilitent et améliorent la livraison du dernier kilomètre sur le territoire de Nantes Métropole. Les 13 projets lauréats et 4 « graines de FLUX » sélectionnés proposent des modalités d'organisation et de transport logistiques plus écologiques et respectueuses de la qualité de vie en ville. Ces projets ambitieux et innovants embrassent des thématiques extrêmement variées : du stockage mutualisé à la logistique fluviale, de la logistique circulaire et solidaire à la « vélogistique », ou encore du déploiement d'énergies alternatives à la programmation logistique dans la ville de demain. Pour lancer et faire vivre cette démarche, Nantes Métropole s'est entourée de 14 partenaires, qui accompagneront les lauréats à ses côtés en fonction de leurs besoins. Leur suivi et leur évaluation permettront d'en mesurer les impacts concrets sur le territoire métropolitain.

En parallèle de cet appel à projets, Nantes Métropole souhaite accompagner tous les acteurs de la livraison en centre-ville qui font déjà et feront demain le choix d'une livraison en véhicules moins polluants : les véhicules à énergie alternative – électrique, GNV, hydrogène – peuvent ainsi, depuis le 1^{er} juin 2019, bénéficier d'un accès élargi au centre-ville de Nantes l'après-midi et en soirée pour leurs activités de livraison. Alors qu'un véhicule « classique » peut aujourd'hui livrer en centre-ville de 7h30 à 11h30, les véhicules à énergie alternative bénéficient d'une plage élargie de 4h à 23h. Dans un second temps, en septembre 2020, la réglementation des livraisons sera harmonisée (fin d'un certain nombre de régimes spécifiques et dérogations) afin d'être plus claire et lisible pour tous.

Nantes fait partie des métropoles précurseuses en matière de politique de mobilité. Selon vous, comment peut-elle continuer à anticiper et à répondre aux besoins de ces habitants ?

Le PDU, tel que conçu par la Métropole, est un document qui doit vivre et évoluer pour permettre une adaptation permanente de la politique de déplacements métropolitaine. Ce principe d'évaluation continue, associant les acteurs du territoire, permettra, au besoin, d'ajuster les actions.

De plus la mise en place d'une véritable stratégie du « tous acteurs du changement » implique que la Métropole ne soit plus seule à penser ni à mettre en œuvre cette politique.

C'est pourquoi le rôle de la Métropole est amené à évoluer et à s'enrichir : de celui de porteur de projet, d'autorité organisatrice et de donneur d'ordre, elle doit désormais ajouter celui de facilitateur et de promoteur des bonnes pratiques et des nouveaux services. Dans cette optique, la Métropole impulse et impulsera, accompagne et accompagnera, les projets en lien avec les acteurs du territoire, via l'expérimentation : logistique urbaine durable, développement de navettes fluviales et mise en service de navettes autonomes, encourageant ainsi l'innovation au service de la fabrique de la mobilité de demain.

Nantes Métropole a historiquement une habitude de collaboration avec le monde associatif dans la mise en œuvre de sa politique de déplacements. Cette collaboration s'est élargie durant ce mandat par la mise en œuvre d'un conseil des usagers de l'espace public, composé d'associations et d'usagers. Il contribue à faire évoluer nos référentiels en intégrant davantage l'expertise des usagers. Citons à titre d'exemple le lancement d'une concertation publique sur le « tram de demain » qui a permis de définir le design de notre futur tramway ainsi que le lancement de 2 appels à projets (Flux en 2018 sur la logistique urbaine et Flots en août 2019 pour favoriser l'émergence de projets de mobilité fluviale sur la Loire).

Par ailleurs Nantes Métropole renforce ses partenariats avec les intercommunalités voisines afin de coordonner les infrastructures et services de déplacements, toujours dans l'idée de faciliter le parcours de l'utilisateur et de l'inciter à la mobilité durable, et ce à l'échelle de l'aire urbaine et pas uniquement du territoire métropolitain.

Enfin, ce qui nous permet également de continuer à innover c'est notre ouverture sur le monde qui nous entoure et le partage des retours d'expérience avec d'autres territoires aussi bien en France qu'à l'étranger.

Anticiper la mobilité de demain : Nantes Métropole sollicite l'aide du Cerema pour l'évaluation d'une navette autonome

Début 2019, une navette autonome, sans chauffeur et 100% électrique a été expérimentée sur des voies ouvertes à la circulation sur la commune de Bouguenais. La portion d'itinéraire empruntée mesure 2,5 km avec une vitesse limite autorisée de 20 km/h. Elle assure la liaison entre le Technocampus Océan (implanté sur le site de l'Institut de Recherche Technologique Jules Verne, proche de l'aéroport de Nantes Atlantique) et un restaurant inter-entreprises (RIE) en desservant 3 arrêts fixes sur l'itinéraire. La navette peut transporter jusqu'à 8 passagers assis. Elle embarque également un superviseur, systématiquement à bord, chargé de veiller à son bon fonctionnement et d'intervenir en cas d'incident. Elle a circulé du lundi au vendredi, de 11h à 14h de fin février jusqu'au 15 mai 2019.



Source : Cerema

Cette expérimentation de navette autonome (la seconde sur Nantes) est menée dans le cadre du projet européen H2020 « mySMARTLife » en faveur de la ville intelligente, pour lequel Nantes Métropole constitue l'un des trois sites démonstrateurs avec Hambourg et Helsinki. Partenaire du projet, le Cerema a notamment en charge **l'évaluation du démonstrateur nantais** qui porte sur deux volets :

- ▶ **le fonctionnement de la navette et le ressenti des usagers / non usagers de la navette** : des questionnaires ciblés sur l'acceptabilité ont été adressés par courriel à quelques entreprises. Cette enquête visait à comparer la perception de la navette entre ceux qui l'ont déjà empruntée (occasionnellement ou régulièrement) en recueillant leurs motivations, leurs attitudes et ceux qui ne l'ont jamais prise en analysant les raisons avancées et leur perception de la navette ;
- ▶ **l'impact de la circulation de la navette en termes de sécurité pour les piétons, cyclistes et automobilistes** : dans la mesure où la mise en place d'un service autonome modifie l'environnement routier et les habitudes de déplacements des usagers, les interactions entre la navette et les usagers seront analysées. À cet effet, les comportements des usagers de la voirie en présence de la navette ont fait l'objet d'analyses vidéo par le biais de caméras installées par le Cerema sur différents points de l'itinéraire parcourus par la navette. Pour confirmer les observations de comportements, une autre enquête par questionnaire a été élaborée et administrée au RIE. Elle visait à confirmer les interactions et situations rencontrées entre la navette autonome et l'utilisateur mais également à évaluer la perception de la navette autonome par les usagers extérieurs à la navette.

Pour la fin d'année 2019, le Cerema produira un rapport d'évaluation ainsi qu'un document synthétisant la description du projet, les adaptations de l'infrastructure nécessaires à sa mise en œuvre, le choix du parcours et les choix techniques.

+ Pour en savoir plus :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-evalue-navette-autonome-nantes-metropole>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/vehicules-autonomes-quels-apports-termes-services-mobilite>



Le chiffre du mois : 124

“ C’est le nombre de nouveaux territoires sélectionnés pour développer les mobilités actives au quotidien. ”

Le plan « Vélo et mobilités actives » présenté par le Gouvernement en septembre fixe l’objectif de tripler la part des déplacements du quotidien réalisés à vélo d’ici 2024, pour la faire passer de 3 à 9 %. Le projet de Loi d’Orientation des Mobilités présenté par Elisabeth Borne, Ministre chargée des Transports, et en cours d’examen à l’Assemblée nationale, traduit cette ambition à travers de nombreuses dispositions concrètes pour favoriser l’usage du vélo.

Afin d’accompagner les territoires dans cette transition vers une mobilité quotidienne plus active, le ministère de la Transition Écologique et Solidaire et l’ADEME ont lancé en septembre 2018 un appel à projets « Vélo et territoires ». Cet appel a connu un grand succès et 124 nouveaux territoires viennent d’être sélectionnés.

L’objectif est de permettre à ces territoires d’anticiper le déploiement du plan vélo en les aidant à définir, expérimenter et animer leur politique cyclable. Il s’agit de territoires ruraux, péri-urbains et urbains peu denses, répartis sur tout le territoire national.

Les projets retenus comportent pour 85 % d’entre eux des études de planification des aménagements cyclables, pierre angulaire de toute politique cyclable efficace (itinéraires, stationnement, ...). 42 % proposent l’expérimentation de services vélo (location, partage, réparation et entretien, apprentissage du vélo à l’école, ...). 49 % des lauréats prévoient la mise en place d’une animation territoriale dédiée, via le recrutement de chargés de mission et la création de campagne de communication grand public.

Consultez [la cartographie des lauréats](#).

● Source : communiqué de presse de l’Ademe



Répartition des lauréats ADEME du 1^{er} relevé de l’AAP Vélo

- Moins de 5 dossiers
- Entre 5 et 10 dossiers
- 10 dossiers et plus

Cette deuxième vague de lauréats porte le nombre de territoires engagés à 227 au total. Cette mobilisation inédite des territoires, dans toute leur diversité, confirme que le vélo est l’une des solutions de mobilité plébiscitées par les citoyens et leurs élus locaux, tant pour engager la transition écologique que pour lutter contre les fractures sociales et territoriales.

Les projets des 227 territoires retenus seront accompagnés techniquement et financièrement à hauteur de 15 M€, dont 2 M€ accordés par l’ADEME et 13M€ versés dans le cadre d’un programme d’accompagnement au titre des Certificats d’Économies d’Énergie (CEE).



En direct des territoires

Vélotour : (re)découvrir sa ville à vélo



Vélotour est une fête unique en France autour d'une balade insolite à vélo à allure libre et accessible à tous.

Dans une ambiance de festival urbain, les participants découvrent toutes les facettes d'une ville en visitant à vélo des sites souvent fermés au public, décalés, inconnus ou encore incontournables.

Avez-vous déjà roulé sous terre ? fait du vélo dans une prison ? traversé un théâtre à vélo ? pédalé dans un hôtel 5 étoiles ?

C'est à Dijon que tout a commencé en 2006... Depuis, 13 éditions de Vélotour ont rassemblé plus de 100 000 participants et permis de (re)découvrir plus de 180 sites ! Et c'est loin d'être fini : pour sa 14^e édition en septembre 2019, Vélotour continuera à vous faire découvrir Dijon comme rarement ! Un seul mot d'ordre pour participer... le sourire !



Né à Dijon en 2006, Vélotour a essaimé depuis et se déroule dans 9 villes en France en 2019 : Toulouse, Orléans, Paris, Marseille, Bordeaux, Valenciennes, Le Havre, Tours et bien sûr Dijon ! Les parcours changent chaque année, c'est donc l'occasion unique de (re)découvrir son territoire ou de découvrir une nouvelle ville le temps d'une balade de 2 à 3 heures accessible à tous. Dans chaque ville, entre 3 000 et 8 000 participants sont au rendez-vous chaque année !

 Pour en savoir plus : <https://velotour.fr>

L'autopartage débarque à Bouzigues



Une station d'autopartage avec un véhicule électrique a été inaugurée le vendredi 15 février 2019 à Bouzigues, au bord de l'étang de Thau, sur la place de la Golette.

Une volonté de la commune

Le service sera géré par Modulauto, la société d'autopartage qui propose déjà des voitures en libre-service à Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan.

L'originalité est que le véhicule se situe dans une commune de seulement 1753 habitants. Le modèle économique repose sur le fait que le véhicule sert à la fois pour les services de la commune, les habitants, les abonnés Modulauto et les touristes.

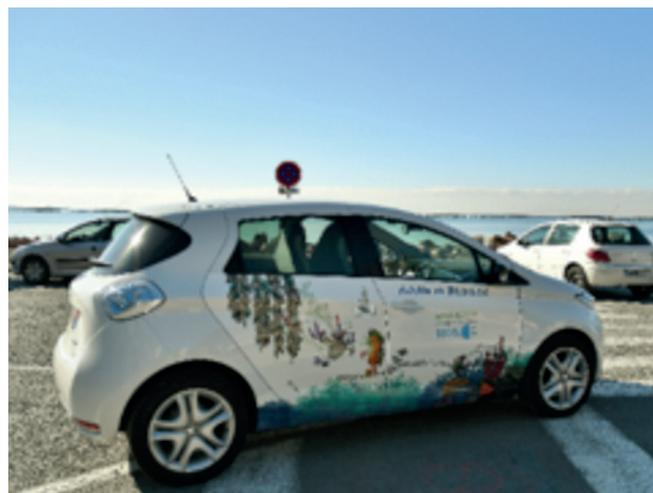
La municipalité met à disposition le véhicule et prend en charge l'abonnement pour les habitants du village. Le badge qui permet d'ouvrir le véhicule est disponible en mairie. Pour réserver la voiture, il suffit d'aller sur le site, sur l'application smartphone ou de téléphoner. Le tarif est de 4 € de l'heure pour les Bouzigauds et de 6 € de l'heure pour les personnes extérieures.

La voiture est une Zoé électrique, rechargeable sur une borne en charge accélérée (22 Kva), qui possède 5 places et une autonomie de 300 kilomètres. Elle a été décorée aux couleurs du village.

L'intérêt de l'autopartage

L'intérêt est à la fois écologique et économique. Une étude¹ a démontré qu'une voiture en autopartage libère en moyenne 8 places de stationnement sur la voie publique, limite le nombre de voitures en circulation et que son usage incite davantage à l'utilisation d'autres modes de déplacement moins émetteurs de CO₂ (marche, vélo, transports en commun, covoiturage).

Les coûts d'assurance, de réparation et d'achat du véhicule sont mutualisés. L'autopartage est plus avantageux que l'achat d'un véhicule personnel si les kilomètres parcourus sont inférieurs à 10 000 kilomètres par an.



Source : commune de Bouzigues

La loi d'orientation des mobilités (LOM) et l'autopartage

Les autorités organisatrices de mobilités (AOM) pourront avoir la compétence « Autopartage » afin de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle.

L'autopartage fera partie intégrante de l'ensemble des services de mobilité proposés et sera encouragé grâce à plusieurs leviers (application de plateforme multimodale, forfait mobilité pour les salariés...).

Les AOM vont faciliter l'octroi de places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage. À ce titre, un label sera accordé aux véhicules selon des conditions définies par l'AOM (type de véhicules autorisés, durée de location, ...).

+ Pour en savoir plus : site de la [mairie de Bouzigues](#) ; site de [Modulauto](#)

● **Contacts :** [Audrey David](#) - 04 67 78 30 12 - Mairie de Bouzigues

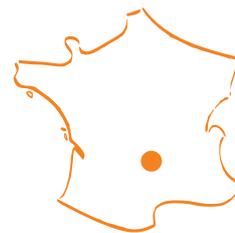
● [Olivier de Broissia](#) - 04 67 58 03 04 - Modulauto

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

¹ Enquête nationale sur l'autopartage en France, 6-t, 2016.

France Mobilités organise sa première rencontre régionale à Saint-Flour

Mobilité durable : quelles solutions pour les territoires peu denses ?



France Mobilités est une démarche collaborative qui met en relation les collectivités, entreprises, opérateurs ou encore associations... qui proposent des solutions de mobilité innovantes et durables ou qui cherchent à expérimenter un projet sur leur territoire. Elle recense déjà plus de 120 projets innovants et plus de 420 solutions de mobilité.

Se rendre à son travail, déposer ses enfants à l'école, aller à une formation, accéder aux services publics, aux commerces... pour Pierre Jarlier, Maire de Saint-Flour et Président de Saint-Flour Communauté « *la mobilité est un enjeu essentiel du développement et de l'équilibre de nos territoires, notamment pour ceux situés en zones peu denses. La démarche France Mobilités vise à améliorer au quotidien les transports pour tous et dans tous les territoires en favorisant l'innovation dans les mobilités. Je me réjouis que la première rencontre de sa communauté régionale en Auvergne-Rhône-Alpes se soit tenue à Saint-Flour, le jour même où l'Assemblée nationale a adopté en première lecture le projet de Loi d'Orientation des Mobilités* ».

Conçue pour accompagner le déploiement dans les territoires de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM), France Mobilités s'articule avec d'autres programmes tels que « *Action Cœur de ville* » qui « *participent à une dynamique globale qui doit bénéficier à tous les territoires et dans laquelle le Cerema apporte son savoir-faire en matière d'ingénierie territoriale* » explique Pierre Jarlier.

Le Cerema, dont le Conseil d'administration est présidé par Pierre Jarlier, dispose de compétences importantes dans le domaine des mobilités. Il propose une expertise publique de haut niveau en appui des projets de territoires mis en œuvre par les collectivités territoriales. Le Cerema s'investit fortement dans la mise en œuvre de France Mobilités notamment en mettant son ingénierie au service des territoires peu denses, à travers la mise en place de cellules locales d'appui en partenariat avec la DREAL, l'Ademe et la Banque des Territoires. « *Cette journée, avec les solutions, prototypes que l'on nous a présentés, les échanges et les retours d'expérience partagés est une bonne illustration du soutien qu'apportera le Cerema, avec ses partenaires, dans l'appui aux territoires pour la mise en œuvre de solutions concrètes et innovantes au bénéfice des habitants* » souligne Pierre Jarlier.



Martine Guibert, vice-présidente déléguée aux transports de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, souligne de son côté la nécessité de développer les mobilités en zone peu dense en les articulant avec les dispositifs déjà existant : « *la Région Auvergne-Rhône-Alpes développe une plateforme de covoiturage public gratuit, Mov'ici ou encore la carte OÙRA!, support unique qui permet d'acheter les titres de transport des différents réseaux de la région. Les zones peu denses ont des spécificités qui nécessitent des solutions légères, agiles. Elles ont également besoin d'être connectées avec les transports en commun, les réseaux routiers, ferroviaires... des autres territoires dans une démarche intermodale. Nous travaillons, sur ces sujets, dans une démarche partenariale avec le Cerema* ».

« *Cette première rencontre régionale a permis d'apporter des éclairages concrets sur les dispositifs de financement et d'accompagnement des territoires ou encore sur les changements apportés par la future Loi d'Orientation des Mobilités* » indique Pierre Jarlier. Elle a également été l'occasion pour les acteurs du dispositif, élus et techniciens des collectivités locales, représentants d'associations et porteurs de solutions de mobilités, d'échanger sur des retours d'expériences ainsi que sur des solutions innovantes : autopartage, covoiturage, vélo au quotidien, transport à la demande, bouquets de services de mobilité... « *On nous a par exemple présenté un prototype de Sensation Bike, un vélo commun qui peut accueillir huit passagers ou encore la mise en place d'un parc de vélos à assistance électrique en location, l'organisation d'un service de transport à la demande intercommunautaire par Saint-Flour Communauté* » illustre Pierre Jarlier.

La première rencontre régionale France Mobilités à Saint-Flour a été organisée par la cellule régionale France Mobilités (Cerema, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, Ademe, Banque des Territoires), en partenariat avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, Saint-Flour Communauté et la ville de Saint-Flour.



À l'automne 2019 et début 2020, ces rencontres seront organisées dans toutes les régions par les cellules régionales d'appui **France Mobilités**, qui se déploient progressivement sur tout le territoire national afin d'être pleinement opérationnelles en 2020.

- + Pour en savoir plus : <https://www.francemobilites.fr/>
- Contact Cerema : [Gérome Charrier](#)

Annemasse agglomération : « Dites-nous tout ! »



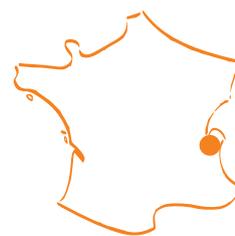
Ouverte à tous, la plateforme « Dites-nous tout ! » est un outil numérique innovant, qui lance le débat en ligne en permettant l'expression citoyenne sur l'avenir du territoire de l'agglomération, dans le cadre de la démarche de révision de son document d'urbanisme, **le Schéma de Cohérence Territoriale**.



Le sujet du moment est la mobilité. Comment vous déplacez-vous généralement ? Quelles sont vos contraintes de mobilité ? Et surtout, à quelles conditions changeriez-vous vos pratiques pour le vélo, la marche, le covoiturage ou les transports en commun ?

- Dites-nous tout sur : www.ditesnoustout.fr/
- Source : <https://www.annemasse-agglo.fr/>

Bonneville lance son aide à l'achat de vélos (Haute-Savoie)



Rien de tel qu'un coup de pouce financier pour rompre l'habitude et changer ses pratiques de mobilité. C'est en ce sens que Bonneville, sous-préfecture de Haute-Savoie (13 000 habitants), a mis en place le 1^{er} mai 2019 son service local d'aide à l'achat de vélos et de vélos à assistance électrique (VAE).



Source : Mairie de Bonneville

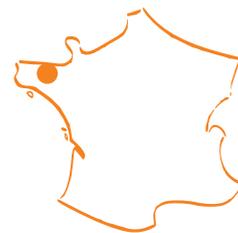
Délivrée pour un usage du vélo lors des déplacements quotidiens, l'aide n'est pas négligeable. Elle représente 25 % du prix du vélo, à concurrence de 150€ pour un vélo classique et de 250 € pour un VAE. Les profils des premiers bénéficiaires sont variés mais les 20 % d'actifs de Bonneville qui travaillent à moins de 5 km de leur domicile, dans la partie urbanisée du territoire qui est majoritairement plate, devraient être intéressés.

Ce dispositif s'inscrit dans une dynamique plus vaste. Située en basse vallée de l'Arve, soucieuse de la préservation de la qualité de l'air et de l'amélioration du cadre de vie, Bonneville a pour ambition de réduire

la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens. Elle s'engage en faveur des modes actifs et mobilise l'ensemble des leviers favorisant la pratique du vélo. Le réseau d'infrastructures cyclables se développe et se hiérarchise. Outre l'aide à l'achat, d'autres services sont à l'étude ou en cours de mise en place : une flotte de location de vélos longue durée, un atelier d'entretien, une offre de stationnement sous forme de consignes sécurisées et d'arceaux vélo.

- **Contact Bonneville :** [Camille Dunglas](#)
- **Correspondant local Cerema Centre Est :** [Mathias Gent](#)

Saint-Brieuc : un diagnostic exploratoire pour préparer la mise en service du pôle d'échanges multimodal



La réalisation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) est un projet d'aménagement souvent long et complexe, en raison du nombre d'acteurs impliqués. Il est souvent nécessaire de faire en sorte que le projet de pôle d'échanges passe « l'épreuve de l'usage » ; c'est-à-dire que l'aménagement suscite effectivement de nouvelles habitudes conformes aux principes urbains et architecturaux préalablement définis.

C'est la raison pour laquelle Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) a travaillé avec le Cerema pour améliorer la « rencontre » entre le nouvel équipement et ses multiples usagers. En particulier, l'enjeu consistait à élaborer des principes de signalétique et de jalonnement pour donner de l'autonomie aux utilisateurs dans un contexte d'intense transformation des mobilités. Ce pôle d'échanges de Saint-Brieuc sera inauguré le 21 septembre 2019 et s'inscrit dans plusieurs dynamiques :

- à l'échelle régionale, le projet « Bretagne à Grande Vitesse » autour de la Ligne à grande vitesse (LGV) mise en service le 1^{er} juillet 2017 et de la modernisation des lignes Rennes-Brest ;

- à l'échelle de l'agglomération, le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui reliera l'Est et l'Ouest de la ville, ce qui inclut le réaménagement de nombreux espaces publics.

Les équipes du Cerema (Hauts-de-France et Ouest) ont procédé à un travail de terrain s'appuyant sur un mix de méthodes qualitatives (observations flottantes, entretiens, parcours commentés...). Les résultats du diagnostic ont permis de mettre en évidence plusieurs enjeux : faire du PEM une centralité de transport complète, valoriser le quartier de gare comme une extension du centre-ville et créer un espace lisible et fonctionnel qui apporte de l'autonomie aux futurs usagers. Des propositions ont été faites pour ajuster le fonctionnement du pôle d'échanges et valoriser au maximum les aménagements réalisés.

Ces travaux seront présentés par le Cerema et Saint-Brieuc Armor Agglomération lors des prochains « Entretiens du cadre de ville », qui se tiendront à Paris le 15 octobre 2019 :

<https://www.cadredeville.com/announces/2019/06/11/le-programme-des-entretiens-du-cadre-de-ville-2019>



Chantier du pôle d'échanges de la gare de Saint-Brieuc. Vue sur le bâtiment voyageur, janvier 2019.

- **Contact Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) :** [Maël Caillebot](#), Chef de Projet Transport Est-Ouest
- **Contacts Cerema :** [Cyprien Richer](#) et [Véronique Guéquan](#)
- **Correspondante locale Cerema Nord-Picardie :** [Nathalie Pitaval](#)



Zoom sur

L'accidentalité routière des piétons

Quelles pratiques de mobilité selon la luminosité ? Quelle accidentalité la nuit en milieu urbain ? Hors agglomération ?

Le constat est là : les piétons payent un lourd tribut à l'accidentalité routière lors de leurs déplacements. En 2017, 487 piétons ont été tués, 4439 ont été blessés avec hospitalisation. Analyser finement les enjeux de l'accidentalité routière des piétons sous différents angles apportera des éléments de connaissance afin de réduire le nombre de victimes de la route.

C'est ainsi que le Cerema a engagé une série d'études visant à mieux connaître l'accidentalité routière des piétons :

- ▶ la mobilité des piétons la nuit ;
- ▶ l'accidentalité des piétons la nuit en agglomération ;
- ▶ l'accidentalité des piétons hors agglomération.

Les données utilisées dans l'étude de la mobilité ont permis de calculer l'exposition au risque des piétons la nuit en milieu urbain et ainsi d'alimenter l'étude d'accidentalité.

La marche est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé après l'automobile avec environ une personne sur trois qui réalise au moins un déplacement à pied sur une période de 24 heures. Si on se concentre uniquement sur la nuit (à partir de 30 minutes après le coucher du soleil et jusqu'à 30 min avant son lever), la proportion



Source : Cerema

de la population qui se déplace au moins une fois à pied est de 7 %, mais ce sont tout de même environ 17 % des déplacements à pied qui ont lieu pendant cette période.

Les personnes marchant la nuit sont aussi bien des femmes que des hommes, avec des motifs variés : loisirs en soirée, mais aussi travail ou études, notamment le matin.

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la marche ne se concentre pas dans les centre-villes urbains la nuit, elle est présente sur tous les types de territoires, notamment dans les couronnes des pôles urbains et dans les communes hors aires urbaines.

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

- **Contacts Cerema :** Mobilité : [Mathieu Rabaud](#) ; Luminosité : [Romain Borrod](#), [Paul Verny](#) ; Piétons : [Florence Decouzon](#)

Mobilité et adaptation au changement climatique

Le Cerema développe, en partenariat avec l'Ademe et l'ONERC (Observatoire National des Effets du Réchauffement Climatique), un centre de ressources sur l'adaptation au changement climatique. La vocation de ce centre de ressources est de proposer, via notamment un site internet, des fonds documentaires et pédagogiques, des espaces d'échanges, un recensement d'initiatives et une liste d'acteurs, afin d'aider les parties prenantes à mieux intégrer l'adaptation au changement climatique dans leurs pratiques.

En effet, la société doit s'ajuster aux conséquences des évolutions du climat (recrudescence des canicules, augmentation du risque de submersion, élévation du niveau de la mer, ...) qui impactent le confort des usagers (utilisation de voiture climatisée par exemple au détriment des transports collectifs et des modes actifs).

Dans ce cadre, des actions sont d'ores et déjà mises en place dans les territoires par des élus, techniciens des collectivités, acteurs économiques, bureaux d'études, particuliers...

Le Cerema recueille toutes ces initiatives d'importance afin de les valoriser et les cartographier en tant que bonnes pratiques.

Il met à disposition une boîte mail cracc@cerema.fr par l'intermédiaire de laquelle les acteurs peuvent décrire l'initiative qu'ils ont mis en place, en précisant



Piste cyclable arborée, créant de l'ombre pour les cyclistes, en période de fortes chaleurs. Source : Cerema

leur structure d'appartenance. Par la suite, les responsables Cerema se mettent en relation avec le rapporteur de l'initiative et enfin, si elle relève d'une bonne pratique à valoriser, elle pourra figurer sur la plateforme en fonction de sa pertinence. Les initiatives signalées par mail avant fin septembre pourront figurer sur le site lors de sa mise en ligne prévue fin 2019.

Ce centre est l'une des actions du Plan National Adaptation au Changement Climatique (PNACC), adopté par la France pour mieux préparer la population au changement climatique et présenté par François de Rugy, ministre de la Transition écologique et solidaire, le 20 décembre 2018.

⊕ **Pour en savoir plus :** cracc@cerema.fr

● **Responsable thématique mobilité et adaptation :** [Joris Marrel](#)

Un dispositif innovant pour fiabiliser la détection des contresens

Le contresens consiste à emprunter les voies de circulation dans le mauvais sens. Rare, mais ayant de graves conséquences, surtout sur autoroute, ce comportement est souvent lié à une mauvaise interprétation des panneaux de signalisation ou à des demi-tours ou marches arrière intempestifs. Atlandes, société d'autoroute concédée, a donc souhaité trouver une solution pour prévenir ce comportement dangereux.

En réponse à cette demande, le Cerema a développé et mis en place un dispositif innovant de détection.

À l'entrée de l'autoroute, le Cerema a implanté un dispositif vidéo interfacé avec le système de boucle de comptage de véhicules existants (capteurs électromagnétiques intégrés dans la chaussée).

Des caméras dotées de fonctionnalités avancées ont été installées au niveau des barrières de péage pour enregistrer des clips vidéos : avant, pendant et après l'évènement.



Une première caméra filme la bretelle où peut avoir lieu le contresens. Une seconde filme, en amont de la bretelle, pour comprendre l'origine de ce contresens et déterminer son caractère volontaire ou non.

L'incident est ainsi filmé sous deux angles différents. Le flux vidéo correspondant est envoyé en temps réel à l'opérateur qui évalue la situation avant d'ordonner le départ d'un patrouilleur.

Le projet a également été l'occasion de tester, en partenariat avec l'industriel Bosch, les futurs modèles de caméras intégrant la reconnaissance des véhicules, avant leur mise à disposition sur le marché.

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

● Contact Cerema : [Erwan Broquaire](#)

Le 21 septembre : Journée du transport public

La Journée du transport public est une opération reposant sur la participation des réseaux locaux qui proposent des offres promotionnelles pour que le grand public redécouvre ses transports de proximité. Elle valorise ainsi les offres de transports et les réseaux au travers d'une grande campagne de sensibilisation aux transports publics et à l'éco-mobilité.

Cette année, pour sa 13^e édition, la Journée du transport public 2019 a eu lieu le samedi 21 septembre dans toute la France et avait pour thème le pouvoir d'achat.

Cette vaste campagne de sensibilisation a mobilisé les réseaux de transport locaux qui ont proposé des offres tarifaires et des animations pour inciter les Français à se déplacer en transports publics.

Dans un contexte de crispations croissantes autour du pouvoir d'achat et de tensions autour de l'augmentation du prix de l'essence et du diesel, choisir les transports publics plutôt que la voiture individuelle pour ses déplacements, c'est alléger son budget transport en voyageant moins cher.

+ Pour en savoir plus : <http://www.journeedutransportpublic.fr>

● Source : <http://www.journeedutransportpublic.fr/>

PlaMADE tour : une tournée d'information au plus près des territoires

Dès la rentrée 2019, le Cerema et la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) organisent **12 journées d'information gratuite** à destination des gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre, des agglomérations/ élus/services environnement - mobilité - trafic, des gestionnaires d'aéroports, des sociétés concessionnaires d'autoroutes, des acteurs du bruit concernés par la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

Ces journées permettront de :

- ▶ comprendre la directive « bruit » et ses obligations ;
- ▶ améliorer la qualité et l'exploitation des données ;
- ▶ ouvrir de nouvelles perspectives d'application des données par le croisement de thématiques (ex : air - bruit - bâtiment - trafic) ;
- ▶ découvrir la valeur ajoutée de l'outil PlaMADE et les opportunités de la collaboration avec le Cerema.

Un besoin d'accompagnement des gestionnaires de voiries dans la mise en œuvre de la directive « bruit » (2002/49/CE)

Les deux principaux objectifs de la directive « bruit »² sont l'établissement de cartes d'exposition aux bruits des populations (Cartes de Bruit Stratégique - CBS) et l'adoption de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ainsi que la préservation des zones calmes. Sa mise en œuvre est quinquennale. Ainsi les CBS et les PPBE doivent être réexaminés voire révisés.

C'est dès cette année qu'il faut préparer la 4^e échéance pour qu'elle se réalise dans les meilleures conditions par chacun des acteurs gestionnaires.

Les précédentes échéances ont révélé de nombreuses difficultés liées à la donnée d'entrée (trafic, données comptage, population, ...) indispensable pour l'élaboration des CBS.

- **Contact Cerema : [Fabrice Boblique](#)**



PlaMADE : Kézako ?

Ainsi, pour pallier au mieux ces difficultés et réaliser un travail de qualité et dans les délais, le ministère de la Transition Énergétique et Solidaire (DGPR) a chargé le Cerema de mettre en place un outil accessible à tous les gestionnaires de voiries qui permette de faciliter cette élaboration des CBS : l'outil PlaMADE (Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental). Cet outil permet de :

- ▶ collecter et rassembler toutes les données d'entrée nécessaires à la production des cartes : typographie des sols, bâtiments, vitesses, revêtements utilisés, protections acoustiques, trafics moyens journaliers... ;
- ▶ stocker les fichiers de modélisation acoustique produits à partir de ces données d'entrée ;
- ▶ stocker les produits de sortie (cartes, tables d'objets...) utiles notamment pour l'établissement des plans d'action.

Ces journées sont également l'occasion d'apporter un éclairage et une réflexion sur l'utilisation de données pour mener une politique de territoire portant sur les enjeux de la mobilité avec comme objectif l'amélioration de la qualité de vie des riverains.

² La directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement impose aux États membres un cadre commun pour la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries.

Des revêtements adhérents pour des cheminements piétons confortables et sûrs

Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures piétonnes et cyclables sécurisées et agréables. Par ailleurs, les zones de circulation apaisée (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30) se développent, avec une cohabitation entre divers usagers : piétons, cyclistes, utilisateurs de trottinettes ou d'engins de déplacement personnels (EDP), véhicules motorisés (avec une vitesse modérée). Ainsi, le besoin en adhérence propre à chacun de ces usagers doit devenir une préoccupation constante des maîtres d'ouvrage et des concepteurs.



Modes actifs. Source : Cerema

Répondre à cet objectif n'est pas simple. Il doit concilier les attentes et exigences parfois contradictoires des différents usagers tout en prenant en compte les nouvelles mobilités urbaines.

Les besoins peuvent être difficiles à concilier :

- ▶ garantir la sécurité des déplacements ;
- ▶ permettre une prise d'information haptique³ au pied ou à la canne par les personnes déficientes visuelles, de manière à faciliter leur repérage et leur guidage ;

- ▶ assurer le confort des déplacements, notamment pour les personnes en fauteuil roulant, ou utilisant des poussettes, trottinettes...

Pour ces raisons, les caractéristiques d'adhérence ou de glissance des revêtements doivent être prises en compte dès la conception des projets d'aménagement afin d'en maîtriser les risques financiers.

- ⊕ **Pour en savoir plus :** <https://www.cerema.fr>
- **Contacts Cerema :** [Marion Ailloud](#) et [Cédric Chatenoud](#)

³ Haptique : qui concerne le sens du toucher.

La Centrale d'Achat pour le Transport Public

La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) est une association loi 1901 créée en 2011 par des élus locaux et des techniciens de collectivités territoriales pour optimiser les achats en matière de transport public et de mobilité.

Elle compte aujourd'hui plus de 250 adhérents, tous acheteurs publics de la mobilité : villes, communautés d'agglomérations, régions, régies, EPIC, SPL, etc.

Les missions de la CATP :

- ▶ assurer les procédures de marchés publics à la place des acheteurs publics ;
- ▶ mettre à disposition des acheteurs une équipe d'experts pour les accompagner dans l'identification des besoins et l'exécution des marchés ;
- ▶ optimiser les achats grâce à la mutualisation des volumes et la standardisation des produits ;
- ▶ permettre aux collectivités d'acheter en toute indépendance vis-à-vis de leurs opérateurs.

La CATP est devenue rapidement la référence en matière d'achats grâce à une équipe d'experts qui travaillent à la réalisation d'un catalogue spécialisé :

- ▶ plus de 2 000 bus et cars vendus depuis 2011 et une gamme élargie pour aider les collectivités dans leur transition énergétique ;
- ▶ une offre de systèmes et de logiciels adaptée aux besoins des réseaux et mise à jour pour intégrer les innovations digitales ;
- ▶ le développement d'une offre vélos, trottinettes, abri vélos, etc. ;
- ▶ un catalogue de fournitures : carburant, outillage, tenues, etc.

Un référencement CATP passe par une consultation de marché public sous la forme d'un accord-cadre qui permet aux acheteurs publics de ne pas devoir passer leur propre procédure. En cela, la CATP facilite l'accès des collectivités à des solutions de mobilité durable.

Le covoiturage en est un exemple. La CATP a souhaité référencer ce maillon complémentaire de l'offre durable de mobilité, pour qu'il puisse venir compléter une offre de transport public, quand elle existe, notamment par le rabatement.

Le référencement de Karos Territoires s'inscrit dans ce cadre : permettre aux acheteurs publics d'accéder plus facilement à une solution techniquement optimale de covoiturage sur Internet et smartphone.

La CATP a fait le choix d'une solution techniquement performante (algorithme évolutif, apport d'une dimension prédictive, etc.) et sécurisée (preuve de covoiturage de haut niveau de sécurité). Mais Karos permet aussi aux acheteurs de disposer de solutions de marketing et de communication qui vont très au-delà de ce que peuvent proposer habituellement les collectivités. La capacité à capter de nouveaux utilisateurs et à les fidéliser est un facteur clé de succès du covoiturage, c'est pourquoi la CATP a souhaité que la solution référencée puisse proposer des outils à destination des particuliers comme des entreprises : marketing digital, gamification⁴ du covoiturage, formats événementiels plus traditionnels, etc.

⊕ **Pour en savoir plus :** <http://www.catp.fr/>

● **Contact :** [Magalie Dujeancourt](#) CATP, Responsable Communication & Nouvelles technologies

⁴ La **ludification**, couramment désignée par l'anglicisme **gamification**, est l'utilisation des mécanismes du jeu dans d'autres domaines, en particulier des sites web, des situations d'apprentissage, des situations de travail ou des réseaux sociaux. Son but est d'augmenter l'acceptabilité et l'usage de ces applications en s'appuyant sur la prédisposition humaine au jeu (source : [Wikipedia](#)).



Bibliographie

Véhicules et mobilités autonomes : quelles attentes citoyennes pour demain ?



Publié par le Cerema en mai 2019 dans sa collection « Connaissances »

Cet ouvrage capitalise les enseignements d'un débat citoyen sur les questions des véhicules autonomes et sur l'avenir des mobilités du quotidien. Il les met en perspective avec les enjeux de mobilité durable actuels et futurs. Il interroge également le rôle des acteurs publics et celui de la société civile dans l'élaboration de politiques publiques de mobilité s'appuyant sur le déploiement de véhicules autonomes.

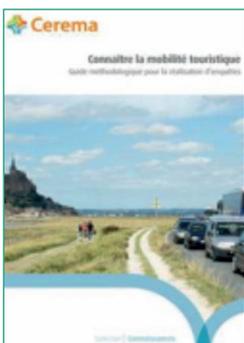
À destination des collectivités locales, associations de citoyens et des opérateurs de mobilité, il propose des éclairages neufs sur le développement des nouvelles technologies au regard des attentes et des défiances des citoyens.

Ce débat citoyen, organisé à l'initiative du cabinet conseil Missions Publiques, a eu lieu le 27 janvier 2018 et a réuni plus de 350 citoyens et citoyennes pour échanger sur les questions des véhicules autonomes. Il s'est déroulé simultanément dans cinq villes : La Rochelle, Sophia-Antipolis, Rennes, Toulouse et Conflans-Sainte-Honorine.

Cette journée a été organisée en partenariat avec les groupes Allianz, Airbus et Keolis, le pôle Leonard (groupe Vinci), le Forum Vies Mobiles, les communautés d'agglomération de La Rochelle et de Sophia-Antipolis, la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, Rennes Métropole, Toulouse Métropole et Sicoval, ainsi que le Commissariat général au développement durable (CGDD).

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

Connaître la mobilité touristique - Guide méthodologique pour la réalisation d'enquêtes



Publié par le Cerema en avril 2019 dans sa collection « Connaissances »

La mobilité touristique présente des enjeux économiques et environnementaux très importants et influe sur l'attractivité d'un territoire, à la fois pour les touristes et pour ses résidents. Cet ouvrage a pour ambition de lever la zone d'ombre qui existe entre le système statistique touristique, axé sur l'impact économique du tourisme, et le système statistique des transports, centré sur la mobilité quotidienne.

Il décrit les méthodes d'observation de la mobilité des résidents et des non-résidents afin d'aider à la conception et à l'évaluation de politiques de déplacements spécifiques adaptées à chaque contexte. Il fournit aux maîtres d'ouvrage, décideurs et techniciens

les bonnes pratiques et les outils pour connaître les données existantes, mais aussi pour spécifier un recueil de données de mobilité touristique adapté aux objectifs fixés. Ce faisant, il constitue un pont entre les domaines du tourisme et des transports.

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

Les fiches à télécharger gratuitement

- ▶ **Pratiques françaises pour une mobilité touristique durable**
Fiche publiée en avril 2019 dans la série « Transport urbains et tourisme ».
- ▶ **Adhérence des revêtements pour des cheminements piétons confortables et sûrs**
Fiche n°17 publiée en juin 2019 dans la série « Villes accessibles à tous ».
- ▶ **Démarches de sécurité routière - Fiches de présentation**

Ce travail, initié par le Cerema, fait suite à un besoin exprimé par les collectivités locales, afin de pouvoir mieux appréhender les démarches de sécurité routière réalisées sur le Réseau Routier National, et s'en inspirer pour structurer leur politique de sécurité routière.



LU POUR VOUS !

▶ Comment assurer la sécurité des usagers de la route vulnérables sur les routes européennes ?

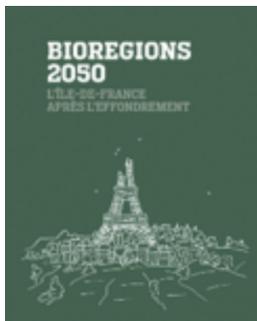
Alors que l'Europe a fait de grands progrès en matière de sécurité routière, les usagers de la route vulnérables (VRU)

sont encore confrontés à des niveaux de risque élevés. Un projet financé par l'UE avait pour objectif de changer cela.



⊕ Pour en savoir plus : <https://cordis.europa.eu>

▶ Risques d'effondrement de l'Île-de-France : des recommandations pour mettre en œuvre une biorégion résiliente



Le Forum Vies Mobiles (think tank de la mobilité soutenu par la SNCF pour imaginer la transition vers des modes de vies plus durables et désirés) et l'Institut Momentum (réseau de réflexion sur les politiques de l'Anthropocène) présentent le visage d'une Île-de-France post-effondrement et proposent des recommandations pour limiter les conséquences du collapse de notre société industrialisée.

⊕ Pour en savoir plus : <http://fr.forumviesmobiles.org/>

▶ Comment développer l'autopartage en zone périurbaine

Publié par la Caisse des dépôts en novembre 2017

Pour remplacer l'utilisation classique d'une voiture particulière, les dispositifs se multiplient, facilités par les technologies numériques d'information. Et pas uniquement dans les grandes villes.

Les espaces périurbains sont aussi des territoires où les nouvelles mobilités sont attendues et notamment l'autopartage. Quelles sont les pratiques des ménages en matière de mobilité dans les zones périurbaines ? À quoi correspondent les différents services de partage d'automobile ? Quels sont leurs avantages respectifs et leur modèle économique ? Comment les collectivités peuvent-elles adapter l'autopartage aux besoins spécifiques des zones périurbaines ? Les réponses dans ce petit guide.



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

➤ Prendre en compte le temps dans les mobilités

Cet ouvrage, coordonné par le Bureau des Temps de Rennes, a été publié à l'occasion du séminaire Temps et Mobilités organisé à Rennes les 23-24 mai 2019, avec le concours de la ville et de la métropole.

Ce guide fait suite aux travaux de Tempo sur le sujet « des temps et des mobilités ». Il met l'accent sur quelques axes majeurs mettant en évidence une dimension temporelle de la mobilité et des bonnes pratiques à découvrir :

- comprendre les rythmes de vie des habitants et des territoires et leur impact sur la demande en mobilité : les sources de données à utiliser, les évolutions des rythmes de déplacements quotidiens... ;
- adapter l'offre aux nouvelles attentes sociétales et agir sur les temps sociaux pour lisser les pics en heures de pointe : adaptation de l'offre aux besoins, agir sur les horaires pour modifier la demande de déplacements, la question du télétravail, et du décalage des horaires pour réduire la congestion.



⊕ Pour en savoir plus : <http://tempoterritorial.fr/>

➤ Les espaces logistiques urbains



Ouvrage réalisé par le ministère de la Transition écologique et solidaire et publié par La Documentation française

Comment optimiser la circulation des marchandises en ville, tout en réduisant les mouvements des véhicules en même temps que les nuisances environnementales et les coûts de desserte ?

Ce guide méthodologique apporte à tous ceux qui veulent agir des clés d'analyse concrètes pour améliorer l'approvisionnement de leur territoire. Il s'appuie sur de nombreux exemples en France et à l'étranger. Il a été réalisé dans le cadre du programme national « Marchandises en ville ».

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



Événements

Les Rencontres Régionales de la Mobilité au Travail 2019 et 2020.

Organisées dans le cadre d'un partenariat entre l'Ademe et l'Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement (APCC) avec le soutien du Cerema, elles visent, durant 6 demi-journées, à sensibiliser et encourager les employeurs publics et privés au management de la mobilité et aux solutions alternatives à la voiture individuelle en partageant des retours d'expériences, tout en permettant la mise en relation et l'échange entre acteurs sur le thème de la mobilité liée au travail.

Ces demi-journées se dérouleront successivement :

- ▶ à Toulouse en septembre 2019 ;
- ▶ à Lyon en décembre 2019 ;
- ▶ à Bordeaux en janvier 2020 ;
- ▶ à Strasbourg en février 2020 ;
- ▶ à Nantes ou Rennes en février 2020 ;
- ▶ et à Lille en mars 2020.

Le programme et les modalités d'inscription seront prochainement accessibles sur le site de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie : www.ademe.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^{er} au 3 octobre 2019

27^{es} rencontres nationales du transport public (Nantes)

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

Du 1^{er} au 3 octobre 2019

22^e congrès du Club des villes et territoires cyclables (Nantes)

Ce congrès aura lieu dans le cadre des 27^{es} Rencontres nationales du transport public.

10 et 11 octobre 2019

Les mobilités émergentes (Montpellier)

Le prochain colloque de la commission de géographie des transports du CNFG sera organisé par l'UMR GRED.

Le colloque a pour objectifs d'étudier les modalités de déploiement de ces nouvelles pratiques en lien avec les innovations technologiques et organisationnelles et, conjointement, d'analyser leurs implications territoriales.

- ▶ Pour en savoir plus : <https://mobilites2019.sciencesconf.org/>

17 octobre 2019

Simuday'19 : une dynamique pour votre mobilité ! (Bordeaux)

En partenariat avec l'IFSTTAR et Bordeaux INP, le Cerema organise sur le campus de l'Université de Bordeaux une rencontre sur le thème de la simulation dynamique. Créer un réseau d'acteurs autour de la simulation dynamique et au plus près des préoccupations concrètes des territoires : tel est l'enjeu de cette première journée « SimuDay'19 ».

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

16 et 17 octobre 2019

4^e édition d'Autonomy (Paris)

- ▶ Pour en savoir plus : <https://www.autonomy.paris/>

16 et 17 octobre 2019

Les rendez-vous Carnot 2019 (Paris)

- ▶ Pour en savoir plus : <https://www.rdv-carnot.com/>

Du 21 au 25 octobre 2019

Congrès mondial ITS (Singapour)

Pour l'édition 2019, Singapour a retenu le thème « Smart Mobility, Empowering Cities ».

- ▶ Pour en savoir plus : <https://itsworldcongress2019.com/>

8 novembre 2019

Mobility-cités : les rencontres du Maas (Paris)

L'édition 2019 de « Mobily-Cités » reviendra sur le développement du véhicule autonome et connecté dans l'offre de mobilité.

Constructeurs, opérateurs et collectivités locales se sont associés pour enrichir leurs réflexions et partager leurs retours d'expérience. Les acteurs économiques (employeurs, pôles attracteurs de trafic, équipements structurants...) rejoignent peu à peu le mouvement. L'évolution de la réglementation est-elle assez rapide ? Le grand public s'est-il approprié ces nouveaux modes de transport ?

- ▶ Pour en savoir plus sur [l'évènement](#)

19-23 novembre 2019

Solutrans 2019 (Lyon)

Salon international des solutions de transport routier et urbain.

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

5 décembre 2019

6^{es} Rencontres de la Mobilité inclusive (Paris)

Dans la continuité des 5^{es} Rencontres, traiter de la mobilité inclusive, c'est aussi replacer la question des déplacements à la bonne échelle, au croisement des grands enjeux sociaux, politiques, économiques et environnementaux.

► Pour en savoir plus :

<https://www.mobiliteinclusive.com/>

22-23 janvier 2020

Congrès de l'ATEC ITS France (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/>

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

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**
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).