

Transflash

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

L'équipe
de Transflash
vous présente tous
ses vœux pour 2016.



**Ensemble pour imaginer :
une démarche
participative innovante**

SOMMAIRE

Chiffre du mois : 170

**Alsace : les conducteurs
bénévoles répondent présent**

**Rennes : « Trok'it » peut
transformer un fraudeur
en client**

**Bus et Car à Haut Niveau
de Service, où en est-on ?**

**Walking Meeting :
comment lier le travail
et la santé par la marche ?**

**Le ministère de l'Économie,
de l'Industrie et du Numérique
dresse un premier bilan de la
mise en œuvre de la réforme
du transport par autocars**

**La COP21 et la France
soutiennent l'initiative
MobiliseYourCity**

Bibliographie

Retours sur événements

Formations

Agenda



Ci-contre : Sébastien Noll pilote du projet
(Transdev - Responsable projet et assistance Technique) et
Brigitte Guichard (Semitag - Directrice « études et développement durable »)



**Le projet « Chrono augmentée » est une
démarche participative à travers laquelle les
usagers imaginent l'aménagement d'une ligne
de bus dans un quartier de Grenoble. Ce projet
pilote par Transdev en partenariat avec la
Semitag émane du Laboratoire Grenoblois
d'Expérimentation des Mobilités. Transflash a interrogé Sébastien
Noll (Transdev) et Brigitte Guichard (Semitag).**

En quoi consiste « Chrono augmentée » ?

À Grenoble, les habitués du quartier Bouchayer-Viallet ont pu imaginer le futur environnement de la ligne de bus Chrono C5 qui dessert le quartier, en utilisant une tablette numérique l'application tactile « Unlimited Cities », en français « Ville sans limite », développée par la start-up UFO. C'est une première, une nouvelle manière de consulter la population sur des projets de transports urbains. L'idée est de libérer la parole, de stimuler la créativité, de favoriser la participation citoyenne aux prises de décisions dans les projets urbains. À partir de photos réelles, on peut mixer de multiples critères : place laissée aux mobilités, configuration d'arrêts, signalétique et guidage, présence de la nature... En quelques minutes, les participants accompagnés de médiateurs ont pu produire leur simulation idéale, qui viendra alimenter le projet final. Plus de 1 000 contributions ou « mix » ont ainsi été captées *in situ* de mai à juillet 2015. Les sondés sont séduits par cette co-production, initiée par la Sémitag et le Groupe Transdev.

ÉVÉNEMENT

**Du 26 au 27 janvier
2016**

Les Rencontres de la
MOBILITÉ INTELLIGENTE
2016

Un événement organisé par ATEC ITS FRANCE

Comment cette démarche a-t-elle vu le jour ? Et pourquoi avoir choisi le quartier de Bouchayer-Viallet et la ligne de bus Chrono C5 ?

Si les lignes Chrono se caractérisent par un haut niveau de service, elles pèchent par une visibilité encore faible alors que le tramway bénéficie, lui, d'un fort pouvoir d'attractivité : les stations et les rails sont visibles, les arrêts sont devenus des lieux de rendez-vous même si on n'utilise pas le service. Nous cherchons à appliquer ces recettes aux lignes de bus Chrono, en travaillant sur des éléments visuels et d'ambiance pour mieux visualiser les axes, les arrêts. L'objectif est de faire connaître ces lignes pour augmenter leur fréquentation. C'est tout le sens du travail de co-production mené autour du projet « Chrono Augmentée ».

Le quartier Bouchayer-Viallet traversé par la ligne Chrono C5 était un terrain idéal pour notre démarche. Il s'agit d'un quartier en pleine mutation (activités récentes de restauration, nouvelles implantations d'entreprises, salle de concert, salle d'escalade...) où certains aménagements urbains restent encore à concevoir. En termes de fréquentation, la ligne Chrono C5 (Grenoble <-> Gières) est en constante progression depuis son lancement en septembre 2014 avec en moyenne, 13 400 voyages par jour.



« J'ai fait une route jaune pour le bus, grise pour les voitures et les motos et une verte pour les vélos. J'ai mis beaucoup d'herbe parce que j'aime la nature et quand il y a beaucoup d'herbe on dirait qu'on est dans un champ. »



« Je trouve que la station sera mieux comme ça parce que s'il y a des enfants qui à leur tour veulent prendre le bus, ils auront de quoi s'occuper et en plus les parents pourront boire un verre de chocolat chaud... et il y aura aussi une bibliothèque où les enfants pourront lire et être plus calmes. »



« J'adore la rue et le décor et j'aime bien les panneaux. »



« J'aime la couleur : il y a beaucoup de choses. »

Quels sont les acteurs mobilisés autour de ce projet ?

La SEMITAG, exploitant du réseau TAG, le SMTC, autorité organisatrice et la start-up UFO sont les partenaires principaux du projet. Mais pour la réussite de la démarche, nous avons mobilisé de nombreux acteurs du quartier : entreprises, sites culturels et sportifs, écoles, commerces... Dans un tel projet, tout participant est un partenaire !

Quels sont les principaux résultats et ceux qui vous ont le plus surpris ?

Nous analysons actuellement les plus de 1 000 mix récoltés et serons en mesure de présenter des résultats très prochainement, mais certaines tendances se dégagent déjà. On voit par exemple que les participants se sont montrés certes créatifs mais en restant raisonnables. En matière d'aménagement, ils ont plutôt plébiscité des dispositifs pratiques et dans l'air du temps comme, par exemple, une signalétique au sol avec boussole directionnelle.



« Plus de végétation, moins de circulation voiture pour moins polluer, les façades avec plus de couleurs, des habitants dans la passerelle. Quand on sort du théâtre et qu'on veut rentrer chez soi on sait quand le bus va arriver. »



« Je trouve que cette amélioration est super mais je ne rajouterai pas trop de végétation pour qu'on reste un petit peu dans la ville et non la jungle ; les panneaux solaires sont une super idée, les éoliennes aussi mais je voudrais rajouter plus de lumière pour éclaircir cet endroit, les signalisations je les trouve un peu exagéré mais c'est une super idée. »



« Il y a beaucoup de nature pour faire plus comme si on était à la campagne. J'ai mis un peu de jour dans la nuit. »



« Une rue que pour les piétons et les vélos. Des éoliennes pour la lumière et l'électricité des habitants, un peu de nature pour décorer. Une façade de la salle rouge pour donner du relief. Un panneau pour montrer la Belle Électricité et le snack vers la gauche, on y vend des souvenirs, des bijoux et des vêtements. »

Compte tenu de l'ampleur et de la diversité des contributions à la démarche, comment va se dérouler le choix définitif d'aménagement de la ligne sur ce quartier ?

Nous allons analyser les propositions recueillies pour essayer de dégager les éléments les plus plébiscités, qui pourraient raisonnablement être mis en place « grandeur nature », en collaboration avec la collectivité, la Semitag et les autres acteurs concernés. Après la phase numérique, nous allons donc attaquer la phase physique, avec l'objectif de mettre en place des aménagements d'ici à l'été 2016. Là aussi, chaque étape sera menée en concertation avec les acteurs locaux (école d'architecture, entreprises...).

Quel bénéfice escomptez-vous à court et moyen terme pour vous d'une part et pour les habitants du quartier d'autre part ?

La démarche participative et les résultats obtenus sont à eux seuls déjà des bénéfices ! Nous souhaitons que les aménagements qui pourront être mis en place suite à cette consultation répondent aux attentes du plus grand nombre et participent à l'attractivité de la solution de mobilité que représente la ligne Chrono concernée.



« J'aime bien parce qu'il y a des voitures électriques, les stations sont transparentes et colorées, la station est plus visible et l'endroit pour que les cyclistes passent est plus visible. »



« J'aimais bien l'idée des serres sur la terrasse mais sans le mur végétal. Je voulais que les habitants passent plus de temps et profitent de cet endroit. La voiture électrique pour pas que ça pollue trop. Des arrêts de bus jolis et qui attire l'œil pour les inciter à prendre le bus. »



« Je trouve que c'est mieux comme ça, que c'est joli et qu'il y a plus de choses pour les bus et pour que les gens d'attendent pas. »



« La nature s'est agrandie. Les stations se sont agrandies et sont plus confortables. La mobilité s'est élargie. »

Comment prévoyez-vous de maintenir les relations avec les habitants ?

Les habitants vont rester acteurs de la démarche tout au long du projet. Les restitutions et les consultations sont un élément fort d'animation de notre méthode.

Quelles leçons tirez-vous de cette expérience et cette approche vous semble-t-elle de nature à modifier à l'avenir la réflexion amont sur le tracé des lignes ?

« Chrono augmentée » nous a permis de consulter différemment celles et ceux qui utilisent nos services aujourd'hui ou les utiliseront demain. Avec cette consultation 2.0, Transdev replace la ligne de bus dans un environnement urbain qui favorise son attractivité et son rôle social dans la cité. La thématique de la mobilité a en effet toute sa place dans le cadre des réflexions menées autour de l'aménagement d'un secteur alors que, par le passé, les solutions de mobilité n'ont pas toujours été considérées comme des éléments moteurs dans l'aménagement d'un quartier et n'ont pas toujours pu s'intégrer entièrement dans leur environnement. La mobilité est pourtant bien un élément moteur et central, au cœur des préoccupations des habitants et utilisateurs du lieu. C'est pourquoi il convient d'intégrer les solutions de mobilité dès l'amont. Rendre un quartier facile à marcher permet aux habitants de s'intéresser à leur environnement et donc à l'offre de transports proposée. En profitant de la restructuration en cours du quartier Bouchayer - Viallet à Grenoble, nous avons pu penser la mobilité simultanément au projet urbain et non pas après-coup.

● Contact : Sebastien.Noll@Transdev.com



Le chiffre du mois : 170

“ C’est le nombre de dossiers Sd’AP (schéma directeur d’accessibilité des transports – agenda d’accessibilité programmée) déposés au 1^{er} décembre 2015. Près de 200 dossiers sont encore attendus dans les tous prochains mois (hors procédures de prorogation du délai de dépôt) ! ”

Le Sd’AP est l’opportunité pour les autorités organisatrices de transport (AOT) qui n’auraient pas pu atteindre les objectifs de la [loi de 2005](#) de poursuivre, en toute légalité, la mise en accessibilité de leur réseau de transport au-delà du 12 février 2015. Cela consiste notamment, pour les parties prenantes, à réaliser une programmation budgétaire pour définir les arrêts de transports en commun prioritaires à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La date limite de dépôt des dossiers d’agenda d’accessibilité programmée (Ad’AP) élaborée par les AOT et les gestionnaires ou propriétaires d’établissements recevant du public (ERP) était fixée au 27 septembre 2015. Les préfectures ont connu ce jour-là un afflux de dossiers, notamment en provenance des ERP.

Pour les AOT qui n’ont pas fait de demande de prorogation du délai de dépôt, **il est encore temps pour elles de déposer leur dossier Sd’AP à la préfecture**. Pour éviter d’être pénalisées, il leur faudra **expliquer au préfet les raisons de leur retard**.

● Contact au Cerema : Malvina.Richez@Cerema.fr





En direct des territoires

Alsace : les conducteurs bénévoles répondent présent



Dans le Sundgau (Alsace), l'association Culture et Solidarité, œuvrant actuellement à Wittersdorf, Emlingen et Obermorschwiller, s'est mobilisée pour développer sur son territoire le transport solidaire, qui repose sur le bénévolat des adhérents de l'association. Les chauffeurs et les usagers doivent en effet être membres de Culture et Solidarité, moyennant une cotisation annuelle de 5 €. Chaque jour du mois, un chauffeur bénévole différent est identifié pour répondre aux besoins de déplacements ponctuels (rendez-vous médical, courses, entretien d'embauche...) d'une ou de plusieurs personnes, en mutualisant les déplacements lorsque cela est possible.

Les réservations sont faites 48 heures en amont et sont gérées par l'association. Le service est gratuit et les chauffeurs qui utilisent leur voiture personnelle ne se font pas rembourser les frais kilométriques. De manière informelle, il est cependant constaté régulièrement que les personnes transportées remercient leur chauffeur en lui rendant service en retour ou en faisant un don à l'association.

Les objectifs de cette démarche sont multiples. Le transport solidaire permet de développer des relations de voisinage, d'établir des liens de solidarité, de favoriser le partage tout en rompant l'isolement des personnes âgées.

Le bouche-à-oreille a déjà fait son œuvre et l'association regroupe aujourd'hui 170 membres, dont 48 chauffeurs bénévoles, qui ont effectué 174 transports en 2014 !



© Association Culture et Solidarité

+ Pour en savoir plus : www.culture-solidarite.com

Contact : Association Culture et Solidarité - 06 02 23 22 88 - assoc.culture.solidarite@gmail.com

Correspondant local du Cerema : Samuel.Lab@Cerema.fr

Rennes : « Trok'it » peut transformer un fraudeur en client



À Rennes, les fraudeurs circulant dans le métro ou les bus du Service de Transports de l'Agglomération, le STAR, ont le choix. Les contrôleurs leur proposent en effet, en cas de première fraude, soit de régler l'amende forfaitaire, soit de souscrire un abonnement. Avec le dispositif « Trok'it », le client verbalisé peut donc troquer son amende en abonnement de trois mois. L'abonnement valant de 84,30 € à 148,80 € en fonction de l'âge, celui-ci peut être un bon compromis quand l'amende peut coûter entre 34,50 € et 51,50 €, si elle est réglée immédiatement, mais de 53,50 € à 89,50 € si elle est réglée dans un délai variant de 1 à 60 jours... Attention, ceci n'est possible qu'une seule et unique fois !

La formule, appliquée à Rennes depuis début juin 2015, est toujours en cours d'expérimentation dans le réseau des bus et dans le métro et devrait se poursuivre début 2016. À ce jour, 900 fraudeurs ont opté pour l'abonnement, ce qui correspond à environ 5 % du nombre total des procès-verbaux dressés en une année. Mais l'entreprise relève que ce n'est pas son seul intérêt. Selon Jacques-Antoine Bothorel-Gérard, Responsable Contrôle et Sécurité chez Kéolis Rennes, ce geste commercial génère également moins de conflits et permet d'apaiser la relation avec le fraudeur.

« Trok'it » fait partie d'un plan de lutte global contre la fraude qui représenterait, selon Kéolis, 30 millions d'euros par an de préjudice en France. Le dispositif, qui est né à Dijon, a été adopté dans d'autres villes comme Caen et Orléans, avec un retour d'expérience également positif. Un bilan de « Trok'it » sera réalisé en juin 2016 après une année d'expérimentation au STAR.



Bus et métro station Poterie _ LE STAR

Contact : Jacques-Antoine Bothorel-Gérard - Responsable Contrôle et Sécurité / Direction de l'Exploitation jacques-antoine.bothorel@keolis.com

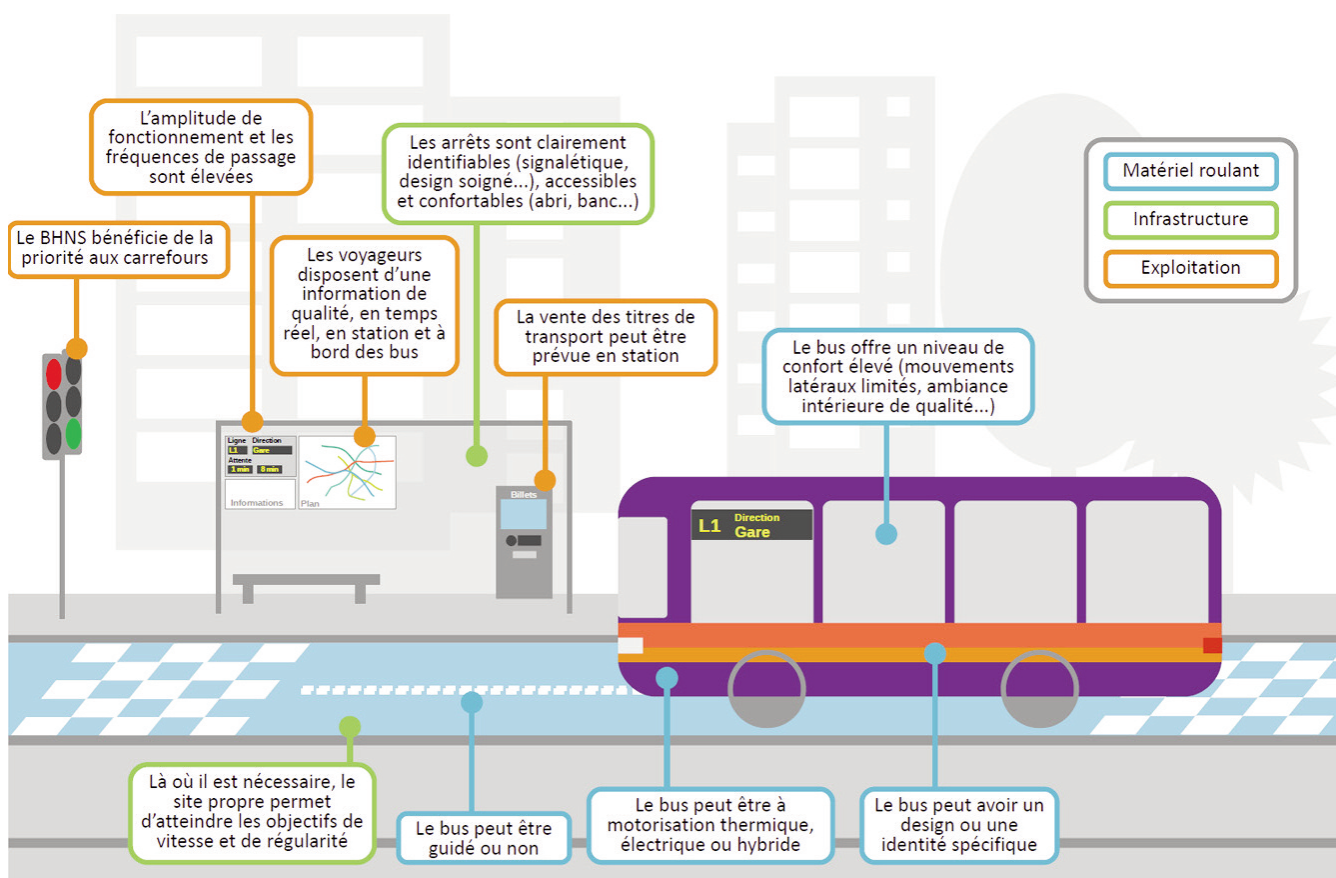
Correspondante locale du Cerema : Karine.Nicolleau@Cerema.fr



Zoom sur

Bus et Car à Haut Niveau de Service, où en est-on ?

Le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) initié par l'État est l'articulation cohérente de 3 éléments fondamentaux : une **infrastructure**, un **matériel roulant** et des **offres de services** de transport performant. L'infrastructure est l'élément premier du système pour atteindre les objectifs de performance, de capacité, de pérennité et de lisibilité. Les premiers motifs d'attractivité et de confiance sont en premier lieu la ponctualité et la régularité. D'autres caractéristiques complètent la qualification du haut niveau de service : l'amplitude horaire, la billettique et la qualité de l'information voyageur, l'accessibilité, le confort...



L'approche système permet la cohérence entre le véhicule, l'infrastructure et les modalités d'exploitation (source : Cerema Centre - Est)

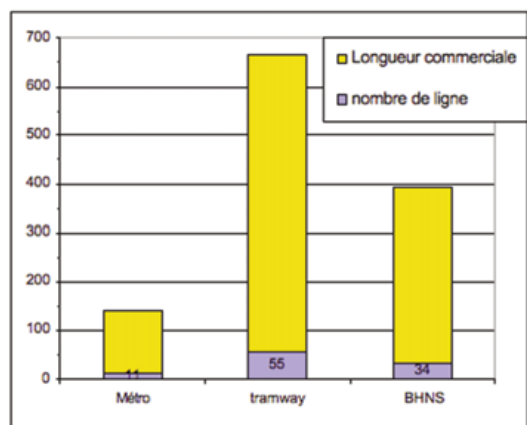
Les agglomérations de Rouen puis de Nantes ont été les premières à mettre en œuvre de tels systèmes en s'inspirant des progrès d'insertion urbaine induits par le tramway moderne. Mis en œuvre respectivement en 2001 et 2006, les systèmes Teor (Rouen) et Busway (Nantes) sont aujourd'hui plébiscités, tant par les usagers que par les élus.

Les BHNS sont attractifs du fait de leur flexibilité et leur adaptabilité à tous les territoires. Ils se développent désormais dans les grandes agglomérations en rabattement vers des systèmes plus capacitifs comme le métro ou pour mailler le réseau, et dans les petites ou moyennes agglomérations comme mode structurant.

De plus, comme le tramway, ils permettent la requalification urbaine à l'échelle de la ville.



Metz : 2 lignes de BHNS sur 18 km [dont 5 km de tronc commun aux deux lignes], à 93 % en site propre.



Longueur et nombre de lignes métro, tramway, et BHNS déclarées par les réseaux de province en 2013 (source : Enquête TCU, GART/UTP/Cerema)



A48, entrée nord de Grenoble, le transport collectif seul autorisé sur la voie réservée.

Mis en service fin 2013, le Mettis de Metz fait partie des BHNS français les plus récents. Son intégration a profondément modifié les secteurs traversés. Sa particularité tient d'une part à sa motorisation hybride diesel-électrique, d'autre part à ses véhicules de 24 mètres (la longueur maximale autorisée), qui offrent une capacité de transport de l'ordre de 150 voyageurs.

En 2014, plus d'une cinquantaine d'agglomérations se sont lancées dans des projets de BHNS avec le soutien financier de l'État. D'ici à 2020, le nombre de kilomètre de lignes de BHNS en France devrait rattraper celui des lignes de tramway, avec une centaine de services totalisant près de 800 km.

Initialement déployé en milieu urbain, le concept se décline aussi dans les dessertes des secteurs périurbains à forte demande et soumis à congestion récurrente.

Plusieurs grandes agglomérations françaises sont maintenant très intéressées à étendre un service de qualité en périphérie, en empruntant notamment les autoroutes urbaines, appelées aujourd'hui « voies structurantes d'agglomération » (VSA).

Le département de l'Isère a ainsi mis en place une ligne de car à haut niveau de service entre Grenoble et Voiron. Depuis 2007, les autocars empruntent en heure de pointe l'espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) de l'autoroute A48, sur une section d'environ 8 km. La voie réservée est activée dès que la vitesse de circulation générale est inférieure à 50 km/h. 10 lignes empruntent cet aménagement, ce qui correspond au passage sur cette section de 30 bus ou autocars à l'heure. L'amélioration de la régularité a donc augmenté l'attractivité du service.

Suite à cette expérimentation, quelques aménagements ont été réalisés en recherchant la simplicité et la baisse des coûts, comme à Marseille sur les autoroutes A7 (2014) et A51 (2015). De nombreux aménagements sont à l'étude, à Strasbourg sur l'A351, à Montpellier sur l'A9, en Île-de-France où 11 corridors sont envisagés, dont quelques sections sont déjà en service (A10, A6a).

En fonction du contexte et des objectifs, les choix techniques sont variés : voie réservée permanente, temporaire, voie à gauche ou à droite, utilisation ou non de la bande d'arrêt d'urgence.

La stabilisation du référentiel technique devrait permettre de rendre plus facile la mise en œuvre de tels services.

La déclinaison du concept de BHNS à des lignes périurbaines nécessite par ailleurs d'adopter, comme en milieu urbain, une approche globale afin d'assurer la régularité et la sécurité de bout en bout du tracé de telles lignes, et ainsi de proposer, comme en milieu urbain, des techniques d'insertion performantes.

+ Pour en savoir plus :

- **BHNS - Du choix du mode à sa mise en œuvre**, 2009, Certu, 160 p.
- **Rapport final (action COST TU603) - Bus à Haut Niveau de Service, caractéristiques fondamentales et recommandations pour les décideurs**, 2011, Certu, 180 p.
- **Voies structurantes d'agglomération, aménagement des voies réservées**, 2013, Certu, 170 p.
- **Un réseau de transports collectifs pour les territoires périurbains**, 2015, Cerema, 160 p.

● **Contacts Cerema** : Isabelle.Treve@Cerema.fr - Francois.Rambaud@Cerema.fr - David.Dubois@Cerema.fr
Sandrine.Rousic@Cerema.fr - Mathieu.Luzerne@Cerema.fr

Walking Meeting : comment lier le travail et la santé par la marche ?

Le constat de l'Organisation Mondiale de la Santé

La sédentarité est reconnue comme le 4^e facteur de risque de mortalité globale¹. La pratique d'une activité physique régulière permet de diminuer cette mortalité : jusqu'à 39 % le risque de développer un cancer du sein, 26 % celui d'un cancer colorectal, 25 % celui d'une attaque cérébrale et 34 % celui d'un diabète².

L'activité physique ne correspond pas uniquement à la pratique d'une activité sportive de loisir ou de compétition, mais à toutes les activités de la vie quotidienne : tâches domestiques, jardinage, travail, marche... En fait, il s'agit de toute forme de mouvements qui se traduit par une dépense énergétique.

Pour entretenir sa forme et préserver sa santé, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande de faire 10 000 pas par jour³.

Quelques chiffres⁴:

- 5 623 : c'est le nombre de pas effectués par jour par un Français qui passe, en dehors de son temps de travail, 6 heures ou plus devant un écran, contre 7 891 pas pour ceux qui y passent entre 1 à 2 heures quotidiennes.
- 29 % des personnes interrogées déclarent manquer de temps, en dehors de leur travail, pour pratiquer une activité physique ou sportive (APS). 26 % déclarent manquer d'envie.
- 82 % des 18-24 ans sont prêts à changer de comportement au profit d'une APS régulière alors qu'ils ne sont que 60 % des 65-75 ans.

La solution : utiliser les temps de réunions pour marcher !

Les réunions marchées, ou Walking Meeting, sont une affaire sérieuse. Chez LinkedIn⁵ par exemple, tous les jours, les collaborateurs se promènent et parlent ensemble en longeant la piste cyclable de Mountain View (Californie), siège de la société. Parcourir cette boucle prend environ 20 à 25 minutes – parfait pour un moment en tête-à-tête avec un collègue. D'autres sociétés se convertissent à cette pratique. Facebook vient d'installer une promenade d'un kilomètre sur le toit de son nouveau siège social à Menlo Park, en Californie, pour que ses collaborateurs y tiennent des réunions. Comble de la consécration : une conférence TED⁶ a été intégralement consacrée à cette nouvelle pratique. (<http://on.ted.com/Nilofer>).

Allier marche et discussion présente des bénéfices évidents pour lutter contre la sédentarité, mais les bons côtés des réunions marchées dépassent les enjeux de santé. Marcher aide à briser le formalisme d'une réunion, désamorce les tensions d'un face-à-face et favorise la camaraderie entre collègues. Avec les aménagements intérieurs actuels, les personnes sont en vis-à-vis, séparées par une table. « *Vous vous sentez comme dans le bureau du directeur* », souligne le vice-président de LinkedIn Igor Perisic. Mener ses réunions en extérieur minimise également les distractions : pas de téléphone, pas de courriels, pas de sms, pas de collègues pour vous interrompre.

Les fans des réunions marchées sont aujourd'hui nombreux de Mark Zuckerberg président de Facebook à Jack Dorsey, co-fondateur de Twitter en passant par Barack Obama.

Comme le met en avant une étude des chercheurs de l'université de Stanford ayant travaillé sur cette pratique, marcher aide à développer une pensée plus créative en mobilisant simultanément plusieurs aires cérébrales. Mais attention, leurs conclusions n'invitent pas à convertir toutes les salles de conférence en gymnases. Nous aurons toujours besoin de nous asseoir et de pouvoir prendre des notes pour des projets qui demandent une grande concentration et font moins appel à la créativité.

● **Contact Cerema : Elsa.Alexandre@Cerema.fr**

¹ Wen, C. P. Lancet (2011).

² Gonçalves AK. J Phys Act Health. (2013) ; Boyle T. J Natl Cancer Inst. (2012); Reimers CD. Dtsch Arztebl Int. (2009); Fossum E. J Intern Med. (2007).

³ Global health risks. World Health Organization, 2009.

⁴ Chiffres issus de la grande enquête sur le niveau d'activité physique et sportive et de sédentarité de la population française adulte menée par Assureurs Prévention.

⁵ Source : <http://everybodywalk.org/why-walking-meetings-can-be-better-than-sitting-meetings/>

⁶ Les conférences TED (*Technology, Entertainment and Design*) sont une série internationale de conférences organisées par la fondation à but non lucratif The Sapling foundation. Cette fondation a été créée pour diffuser des « idées qui valent la peine d'être diffusées » (en anglais : « *ideas worth spreading* ») (source : [Wikipédia](https://fr.wikipedia.org/wiki/TED)).

L'Arafer régule de nouvelles liaisons routières par autocars

Créée en 2009, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Arafer) a vu ses compétences élargies aux activités routières depuis la publication du [décret relatif aux services réguliers interurbains de transport public routier de personnes du 14 octobre 2015](#). Ce décret fait suite à la promulgation de la récente loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite «*Loi Macron*» du 6 août 2015, qui permet l'ouverture du marché du transport routier interurbain de voyageurs. La nouvelle Arafer ainsi créée est notamment chargée de réguler l'ouverture des nouvelles liaisons routières régulières dont la distance entre deux points d'arrêt est inférieure ou égale à 100 km. Dans ce cas, l'Arafer peut être saisie par une autorité organisatrice de transport (AOT) en vue de limiter ou d'interdire une nouvelle liaison routière, en cas «*d'atteinte substantielle*» à l'équilibre économique du service public conventionné (TER, train d'équilibre du territoire ou service routier). Par ailleurs, les compétences de l'Arafer s'étendront, dès février 2016, au contrôle des contrats de concession autoroutière.

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

Le ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique dresse un premier bilan de la mise en œuvre de la réforme du transport par autocars

Emmanuel Macron : «*Les créations d'emplois se poursuivent à un rythme soutenu et la croissance du secteur est confirmée et amplifiée*».

Quatre mois après la promulgation de la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (6 août 2015), plus de 1 000 emplois ont été créés et au moins 500 000 passagers ont été transportés dans toute la France – à titre de comparaison, c'est trois fois plus que sur l'ensemble de l'année 2014.

Au 15 décembre 2015, 146 villes et aéroports sont desservis et plus de 600 autocars assurent chaque jour des liaisons en France, alors que, fin septembre, on n'en était qu'à 75 villes et 274 autocars. Cette forte croissance est confirmée par l'évolution du nombre de départs et arrivées d'autocars par jour sur le territoire national, qui passe de près de 800 en septembre à plus de 2 000 en décembre. Quant aux emplois créés et aux passagers transportés, ils sont passés respectivement de 700 à 1 000 et de 250 000 à 500 000 entre fin septembre et mi-décembre.

Par ailleurs, le réseau continue de s'étendre avec une meilleure couverture du territoire : les cinq villes les plus desservies (Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Lille) ne représentent plus que 34,3 % des arrêts contre 43,3 % en septembre.

Ce développement est notamment tiré par l'offre des PME aux côtés des grands groupes opérant des lignes de transport par autocars.

Le développement de l'offre doit encore se poursuivre dans les prochains mois. Depuis le 15 octobre dernier, les dessertes entre villes espacées de moins de 100 km sont ouvertes. Plus de 70 dossiers ont été déposés par les autocaristes auprès de l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) en vue d'ouvrir de nouvelles lignes. Le processus complet d'autorisation est détaillé sur le site de l'Arafer : <http://arafer.fr/autocar/la-regulation-des-liaisons-autocar/>

Source : cabinet du ministre de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique.

La COP21 et la France soutiennent l'initiative MobiliseYourCity

Le 3 décembre, dans le cadre du «*Transport Focus*» de la COP21, la ministre de l'Environnement Ségolène Royal a annoncé le soutien de la France à «*MobiliseYourCity*».

Lancée officiellement le jour même, cette initiative, portée par l'Ademe, l'AFD, le Cerema, Codatu, la GIZ (coopération allemande), vise à accompagner les gouvernements locaux dans les pays en développement dans leur planification de la mobilité urbaine afin de rendre les villes plus inclusives, agréables à vivre, d'améliorer leur attractivité économique et de diminuer leurs émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

D'ici 2020, 100 villes seront engagées dans une transformation profonde de l'organisation des déplacements grâce à la mise en œuvre de Plans de Mobilité Urbaine Soutenable (*Sustainable Urban Mobility Plans* – SUMP) qui s'articuleront au niveau national avec une Politique Nationale pour le Transport Urbain (*National Sustainable Urban Transport Policies* – NUTP). Le Cerema sera fortement mobilisé dans un premier temps sur l'élaboration du cadre méthodologique de l'initiative et sur le développement de la plateforme internationale de référence qui permettra de partager les meilleures pratiques et l'expertise technique et académique en matière de planification de la mobilité urbaine soutenable.

Il participera ensuite activement au déploiement de MobiliseYourCity en apportant son assistance technique à des villes et des pays engagés dans l'initiative.

+ Pour en savoir plus : <http://mobiliseyourcity.net>
<http://mobiliseyourcity.net/wp-content/uploads/sites/2/2015/09/MobiliseYourCity-A3-BD-V2.pdf>
mobiliseyourcity@codatu.org - Tél. +334 78 62 23 09 - #MobiliseYourCity



Bibliographie

Études de simulation dynamique de trafic

Guide de réalisation

Ouvrage de 80 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection «Références»



Prévoir le fonctionnement d'un nouveau carrefour, quantifier l'impact d'un tramway sur la circulation ou anticiper les conséquences d'un grand concert sur les voies desservant la salle de spectacle: les applications de la simulation dynamique du trafic sont multiples et variées.

Cet outil d'aide à la décision a depuis longtemps débordé du cadre des laboratoires de recherche pour devenir un maillon essentiel de l'évaluation des aménagements, des infrastructures ou de la gestion du trafic.

Destiné à un public technique, cet ouvrage fournit les éléments nécessaires à la réalisation d'une étude de simulation dynamique dans les meilleures règles de l'art en complément des manuels d'utilisations des logiciels. Il comprend ainsi une liste de

questions préalables sur la pertinence et la faisabilité de la simulation dynamique, un descriptif détaillé du processus de réalisation d'une étude et une liste de réponses à des points méthodologiques particuliers.

● Pour commander l'ouvrage : catalogue.tv.cerema.fr ou bventes.dtectv@Cerema.fr – 30 €

Bande de guidage au sol

Guide de recommandations

Ouvrage de 56 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection «Références»



Document accessible suite à la mise à jour de la norme NF P98-352 de novembre 2015.

La loi n° 2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, a introduit le principe du traitement de l'intégralité de la chaîne du déplacement. Cette loi exigeante pose des obligations de résultat. Les arrêtés d'application du 1^{er} août 2006 (cadre bâti), du 15 janvier 2007 et du 18 septembre 2012 (espace public) précisent les caractéristiques des circulations et cheminements accessibles. Ceux-ci doivent en particulier être libres de tout obstacle et assurer le guidage et le repérage des personnes handicapées.

Les dispositifs de guidage tactile au sol font partie des solutions potentielles d'aide au déplacement des personnes aveugles ou malvoyantes.

Une étude exploratoire, publiée par le ministère du Développement durable en 2009, avait mis en évidence le besoin de normaliser des dispositifs de guidage.

La norme NF P98-352, élaborée à cette fin, a permis de définir les caractéristiques du produit.

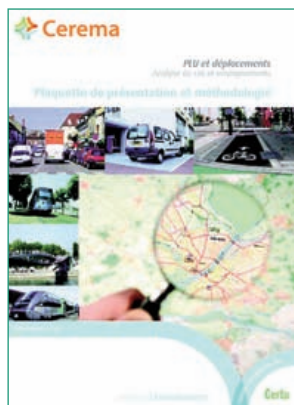
Ce guide, destiné aux collectivités et aux gestionnaires d'établissements recevant du public (ERP), répond essentiellement aux besoins des personnes aveugles et mal voyantes et apporte des éléments de méthode pour implanter des produits de type «bandes de guidage» préconisés par cette norme.

● Ouvrage en téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr

PLU et déplacements

Analyse de cas et enseignements

Le Cerema (direction Territoires et ville) a publié un ensemble d'une trentaine de fichiers pdf indissociable dans la collection « Connaissances »



La prise en compte des déplacements dans les documents d'urbanisme et notamment les Plans Locaux d'Urbanisme est une condition indispensable à l'atteinte des objectifs d'une mobilité plus durable.

Cet ouvrage, qui fait suite à la publication en avril 2007 de « **PLU** et déplacements : l'essentiel » a ainsi vocation à présenter et analyser les pratiques actuelles des collectivités dans l'intégration de la thématique mobilité dans l'élaboration de leur PLU.

Pour cela, il s'appuie notamment sur l'analyse de 19 PLU communaux, approuvés récemment et comportant une approche intéressante de cette thématique. Les cas sont sélectionnés de manière à présenter une diversité de contextes importante.

Il s'adresse principalement aux professionnels de l'urbanisme, notamment les acteurs associés de façon directe ou indirecte à l'élaboration des PLU ou des **PLUi** : collectivités, services déconcentrés de l'État, départements, régions, bureaux d'études et représentants de la société civile et économique.

● En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr

Bornes de recharge pour véhicules électriques

Réglementation et préconisations de mise en œuvre sur la voie publique

Ouvrage de 78 pages, publié par le Cerema (direction Territoires et ville) dans la collection « Références »



Accélérer le développement des transports propres représente un des enjeux de la loi transition énergétique pour la croissance verte votée en août 2015. Parmi les objectifs inscrits dans cette loi, la mise à disposition d'ici à 2030 de sept millions de bornes de recharge pour les véhicules électriques est particulièrement ambitieux.

Les collectivités territoriales ont un rôle clairement affirmé dans l'atteinte de cet objectif, elles sont en effet incitées à poursuivre leur plan de développement en encourageant l'installation de points de charge et à accompagner les initiatives privées visant à la mise en place d'un réseau de bornes à caractère national accessible.

Cet ouvrage, destiné principalement à un public de techniciens, vise à présenter les entrants nécessaires à la mise en œuvre d'un réseau de bornes de recharge, que ce soit en termes de réglementation, de préconisations techniques, comme de cohérence avec la politique globale de déplacement et avec la politique énergétique des territoires.

● En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr

Les fiches du Cerema

Insertion urbaine des transports collectifs de surface

Cette série de fiches traite des questions d'aménagement, de voirie et de signalisation routière liées à l'interface entre ces systèmes de transport et les autres usages de l'espace public.

La fiche n°1 (collection Connaissances) concerne les questions de visibilité liées au tramway, en rappelant les enjeux de sécurité liés aux différents types de masques à la visibilité et les outils pour la prévention et le traitement de ceux-ci. La fiche n°2 (collection Références) est consacrée aux traversées piétonnes de voies tramway en site propre et dans la circulation générale. Elle vise à expliciter les enjeux, clarifier le cadre réglementaire et les règles de l'art actuel ; et énoncer les principes d'aménagement essentiels qui font aujourd'hui consensus.

● En téléchargement gratuit sur catalogue.tv.cerema.fr



LU POUR VOUS !

Ce mois-ci, nous avons repéré

➤ « Les mots de l'autocar » : une étude pour mieux connaître la perception de l'autocar par les Français

Les résultats d'une étude sur les « mots de l'autocar », réalisée par l'Institut Médiascopie pour la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), ont été présentés lors du 23^e congrès de la Fédération le 14 octobre. Cette étude permet d'éclairer les perceptions et les attentes des Français à l'égard du car.

La loi Macron a ouvert le marché du transport par autocar sur longue distance. Cette réforme a permis de révéler la place de l'autocar au sein de l'offre de transports actuelle. Il était intéressant de s'interroger sur son image passée et à venir. Ainsi, l'Institut Médiascopie a interrogé 600 personnes sur la perception qu'ils avaient de l'autocar, afin de dresser la « carte mentale » des Français relative à ce mode de transport, leurs représentations, leurs attentes et les lignes de risque propres à l'autocar.



● Pour télécharger le rapport : www.fntv.fr



Retours sur événements

Mobilité / aménagement / qualité de l'air Comment les articuler au service la santé

Septième séminaire DUEE (déplacement urbanisme environnement énergie) et RSTT (Rencontre scientifique et technique territoriale) organisé par le Cerema en partenariat avec le CNFPT, l'Ademe et le réseau des villes santé de l'OMS les 26 et 27 novembre 2015 à Lyon.

Ce séminaire a permis à un public nombreux et varié (élus, techniciens, représentant d'association, entreprises) d'échanger autour du thème de la santé en lien avec le territoire. Les présentations (travaux de recherche, retours d'expérience, planification de projets urbains) ont cherché notamment à approfondir ce thème et ont suscité des débats animés.

Dans le cadre de démarches de territoires de planification urbaine ou de projets urbains, en France et à l'étranger, les enjeux de la santé ont été mis en évidence. Ainsi, l'importance du rôle des outils d'observation et d'évaluation de la qualité de l'air a été démontrée. Cette connaissance est apparue déterminante dans le changement des comportements de mobilité. Face à la préservation de la santé, l'usage des transports collectifs et des modes actifs restent prioritaires à celui de la voiture. Enfin, les journées ont mis l'accent sur la nécessité de développer des compétences transversales : être expert de son domaine tout étant ouvert au dialogue avec d'autres experts. En définitive, la santé ne doit plus être un élément parmi d'autres dans la conception des projets urbains, mais bien l'élément central du développement de la ville durable pour le bien être des habitants.



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

● Contacts Cerema : Martine.Meunier@Cerema.fr – Laurent.Jardinier@Cerema.fr

● Contacts CNFPT : Laurent.Cottier@cnfpt.fr – Philippe.Souche@cnfpt.fr

Walk 21

Événement organisé du 20 au 23 octobre 2015 à Vienne (Autriche)

Depuis la seconde moitié du 20^e siècle, l'extension des réseaux routiers et ferroviaires a répondu au besoin de mobilité individuelle pour se rendre au travail, pour transporter voyageurs et marchandises ou s'évader en voyageant. Elle a fait de la voiture la composante essentielle des déplacements et l'élément structurant pour l'aménagement. Dès les années 70-80 l'augmentation de la population urbaine de plus en plus motorisée, les chocs pétroliers, l'engorgement des centres-villes, la pollution, le gaspillage énergétique ont conduit les pouvoirs publics à rechercher des solutions alternatives au « tout voiture ».

Dès lors, la marche se développe dans un contexte international et européen marqué par un regain d'intérêt pour ce mode de transport, redevenu un objet de recherches et de recommandations après une longue période d'oubli.

Au niveau international, cette reconnaissance se traduit par exemple par la prise compte de la thématique dans le Programme paneuropéen sur le transport, la santé et l'environnement créé en 2002 par l'Organisation Mondiale de la Santé et l'Organisation des Nations Unies, ou encore par l'Organisation de Coopération et de Développement Économique (OCDE) à travers son rapport de 2011 intitulé « Piétons : sécurité, espace urbain et santé ».

Les conférences internationales sont nombreuses également à traiter du sujet de la marche. Walk 21 en fait partie. Cette conférence, qui s'est tenue cette année à Vienne, en Autriche, réunit régulièrement entre 600 et 800 personnes représentant une centaine de nationalités pour échanger autour du thème de la marche en partageant l'expérience acquise dans l'étude des comportements, l'aménagement, la planification de ce mode de transport plus que jamais d'actualité.

⊕ **Pour en savoir plus :** <http://walk21vienna.com> ainsi que [les présentations](#)

Les plans de mobilité, un levier pour la transition écologique : quelles obligations ? quels outils ? comment communiquer ? quels rôles respectifs des acteurs ?

Organisée par France Nature Environnement et le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie en partenariat avec l'[Ademe](#) et le Cerema, cette [demi-journée](#) s'est tenue le 15 décembre 2015 à Paris.

L'initiative fait suite aux engagements de la Conférence Environnementale sur les transports et la mobilité durable et répond à l'obligation de la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte en matière d'élaboration de plans de mobilité.

Cette demi-journée a été l'occasion de faire un bilan des plans mis en place depuis 15 ans et de promouvoir les [outils](#) développés par l'Ademe et le Cerema pour aider les acteurs locaux.

⊕ **Pour en savoir plus :** plan de mobilité d'autres pays européens :
www.epomm.eu - www.mobilitymanagement.be

● **Contact Cerema :** Elsa.Alexandre@Cerema.fr

Routes et mobilité : le transport, source de valeur ajoutée !

Organisé par l'Association Mondiale de la Route (AIPCR), la 25^e édition du Congrès Mondial de la Route, qui se déroule tous les 4 ans à la fin de chaque cycle de travail de l'Association, s'est tenue du 2 au 6 novembre derniers à Séoul et a réuni près de 3 500 personnes venant de plus de 150 pays.

Le thème du congrès, « Routes et mobilité : le transport, source de valeur ajoutée », montre bien que l'Association Mondiale de la Route (AIPCR) ne s'intéresse pas qu'à la question de l'infrastructure, mais qu'elle aborde également les notions de transport et de mobilité. Ces notions sont notamment traitées dans les comités techniques « amélioration de la mobilité en milieu urbain » et « exploitation des réseaux routiers et systèmes de transport intelligents ». D'ailleurs, les principaux résultats des travaux produits par ces comités au cours des 4 dernières années ont entre autres été présentés lors de ce congrès, avec une mobilisation notable du Cerema.



L'un des temps forts de ce congrès de Séoul a été la déclaration ministérielle partagée par près de 40 pays représentés par leur Ministre ou Ministre « délégué ». Concernant la question de la mobilité, la déclaration précise que les ministres vont « chercher à améliorer l'accessibilité et la mobilité (...) en limitant la congestion liée au trafic dans les zones urbaines, et en promouvant une plus grande efficacité grâce à un transport multimodal efficient ».

Cette déclaration aborde également la question des nouvelles technologies qui apparaissent comme « nécessaires pour surmonter les défis » comme celui du changement climatique. L'AIPCR estime qu'il s'agit là d'une réponse aux préoccupations actuelles, en lien avec la conférence COP21 à Paris.

Le futur n'a pas non plus été oublié, avec l'intérêt marqué par les ministres en matière d'investissement sur la recherche et le développement des véhicules propres et des véhicules autonomes qui devraient à terme modifier profondément le système de transport.

Le prochain congrès se tiendra en 2019 aux Émirats Arabes Unis, après un nouveau cycle de travail de 4 ans de l'AIPCR. Le plan de travail stratégique de l'Association comprend les quatre thèmes traités dans le cycle précédent, à savoir : « gestion et finance », « accès et mobilité », « sécurité » et « infrastructures ». Le congrès de Séoul a, de plus, officialisé un nouveau thème de travail : « changement climatique, environnement et catastrophes ».

⊕ **Pour en savoir plus :** www.piarc.org/fr - www.infra-transport-materiaux.cerema.fr

● **Contacts Cerema :** Sylvain.Belloche@Cerema.fr - Florence.Comes@Cerema.fr
Francois.Rambaud@cerema.fr - Pascal.Rossigny@Cerema.fr



Formations



PONTS FORMATION CONSEIL
Vecteur de performance

Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Déplacements, mobilité, transports :

- Mettre en cohérence urbanisation et déplacements : les conditions de la réussite - **Du 7 au 9 mars 2016** - Réf. 9560-07
- Gares et villes en devenir : stratégies et projets urbains - **Du 16 au 17 mars** - Réf. 1507-05
- Gouvernance, régulation et exploitation de la gare - **Du 30 mars au 1^{er} avril 2016** - Réf. 2288-04

Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- Les dispositifs de retenue : réglementation, géométrie et conditions d'implantation - **Du 3 au 5 février 2016** - Réf. 9046-10
- Méthodologie des études de sécurité routière en milieu interurbain - **Du 15 au 16 mars 2016** - Réf. 9263-09
- Gestion de trafic et exploitation de la route : principes et enjeux - **Du 16 au 18 mars 2016** - Réf. 0138-06
- Sécurité et aménagement des routes interurbaines - **Du 16 au 18 mars 2016** - Réf. 9063-06
- Pour une gestion et une exploitation « intelligentes » des routes et des rues - **Du 21 au 22 mars 2016** - Réf. 2199-04

+ Pour en savoir plus : <http://formation-continue.enpc.fr> - ENPC - Luca.Demurtas@enpc.fr - 01 44 58 27 17



Agenda

26 et 27 janvier 2016

Nouveaux services et connectivités : de l'innovation au déploiement (Beffroi de Montrouge - Paris)

Édition 2016 des rencontres de la mobilité intelligente (ATEC-ITS).

► Pour en savoir plus :

www.congres-atecitsfrance.fr

28 janvier 2016

Développer les modes actifs sur les territoires (Nantes)

Organisée par le Cerema Ouest, en collaboration avec l'Ademe et la Dreal des Pays de la Loire, cette journée s'inscrit dans le cadre du programme national « Une Voirie pour Tous ». Au programme, la présentation d'initiatives locales intéressantes ainsi que d'outils méthodologiques et réglementaires.

► Pour en savoir plus :

www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr

29 janvier 2016

Appel à contribution

Les 5^{es} journées nationales d'études sur le management de la mobilité sont organisées par l'Ademe, le Cerema, le Cnft et le Gart. Elles sont accueillies par Rennes Métropole les 28 et 29 juin 2016.

Les collectivités locales, conseillers en mobilités, bureaux d'études, experts ou chercheurs sont de plus en plus sollicités pour participer à des actions de management de la mobilité en tant que politique publique et comme nouveau secteur d'activités.

L'appel à contribution est ouvert jusqu'au **29 janvier 2016**.

► Pour en savoir plus :

www.territoires-ville.cerema.fr

3 février 2016

ÉcoCités (Paris)

La Direction générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature du MEDDE et du MLETR, le Commissariat général à l'investissement et la Caisse des Dépôts, organisent la deuxième Rencontre Nationale « ÉcoCité et Ville de demain ».

Le matin sera consacré aux points d'actualité et à la présentation des nouvelles actions ÉcoCité sélectionnées et l'après-midi sera consacré à des ateliers préparés par le Cerema. Ces ateliers aborderont la

gestion alternative de l'eau, la gestion des déchets, les agences de mobilité, la conception bioclimatique, la simulation des îlots de chaleur, les systèmes d'alerte et de prévention des risques.

4 et 5 février 2016

HyVolution 2016 : les premières journées européennes de l'énergie hydrogène (Paris)

Ces premières Journées européennes de l'Énergie Hydrogène sont organisées par l'AFHYPAC, Association française pour l'Hydrogène et les Piles à Combustible.

L'apport de l'énergie hydrogène comme solution crédible pour la mobilité durable et le stockage de l'énergie est aujourd'hui clairement démontré. La mobilisation active des pouvoirs publics et des acteurs européens et français lui apporte un soutien efficace.

► Pour en savoir plus : www.hyvolution.fr

9 février 2016

La réforme du stationnement payant sur voirie (Paris)

Cette journée a lieu dans le cadre des Rencontres techniques de l'AMF en partenariat avec la mission interministérielle pour la décentralisation du stationnement, le Gart, France urbaine et l'Assemblée des communautés de France.

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

15 février 2016

L'appel à projets « Rue aux enfants »

Cet appel à projets national porté par Rue de l'avenir, ANACEJ, CAFEZOÏDE, Vivacités Île-de-France est destiné aux acteurs souhaitant mettre en place une « Rue aux enfants » dans leur quartier (collectivité territoriale, comité de quartier, association locale, structure d'animation socioculturelle, conseil de jeunes...). Fin mars 2016, six à huit sites expérimentaux seront retenus selon différents critères : co-construction, participation des habitants, territoire dit en « politique de la ville »... Les acteurs des sites retenus bénéficieront de mars 2016 à mars 2017 d'un accompagnement par les associations partenaires pour la mise en œuvre des projets, le travail d'animation pour leur lancement et les actions de communication.

Date limite des candidatures : **15 février**

► Pour en savoir plus :

www.ruedelavenir.com

► Contact : Denis Moreau - Tél. 06 09 01 55 15

infosrda@ruedelavenir.com

22 au 25 mars 2016

Europe SITL (Semaine internationale du Transport et de la logistique) 2016 (Paris)

► Pour en savoir plus : www.sitl.eu

18 au 21 avril 2016

TRA 2016 : ses solutions innovantes pour la mobilité de demain (Varsovie - Pologne)

► Pour en savoir plus :

www.traconference.eu/

24 au 26 mai 2016

Conférence internationale sur le transport et la pollution de l'air (Lyon)

Cette conférence :

- traitera les aspects relatifs aux émissions de polluants des transports depuis l'émission jusqu'aux impacts sur la santé et l'environnement ainsi que sur l'économie et l'emploi ;
- permettra à tous les acteurs d'échanger sur l'utilisation des résultats des recherches et sur les futurs besoins (acquis marquants des projets, enjeux, réponses aux questions clés - sources, impact, voies d'amélioration).

► Pour en savoir plus :

<http://top2016.sciencesconf.org/>

31 mai au 2 juin 2016

Salon des maires (Paris)

Le Salon des Maires et des collectivités locales est le seul rendez-vous annuel national qui réunit tous les grands acteurs de la commande publique avec l'ensemble de leurs partenaires institutionnels ou spécialisés dans la gestion, les services, l'aménagement et le développement des villes, départements et régions de France.

► Pour en savoir plus :

www.salondesmaires.com

14 au 16 juin 2016

Transport public 2016, Salon européen de la mobilité et interoute & ville (Paris)

► Pour en savoir plus :

www.transportspublics-expo.com/fr



Glossaire

- ▶ **ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- ▶ **AFIMB** : Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique
- ▶ **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- ▶ **AOT** : Autorité Organisatrice de Transports
- ▶ **ARENE** : Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies
- ▶ **DDT(M)** : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
- ▶ **DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- ▶ **MEDDE** : Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.
- ▶ **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- ▶ **PCET** : Plan Climat Énergie Territoire
- ▶ **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- ▶ **PLU** : Plan Local d'Urbanisme
- ▶ **PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- ▶ **PUCA** : Plan, Urbanisme, Construction et Architecture
- ▶ **ZAC** : Zone d'Aménagement Concertée



Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur le site
[Cerema / Direction technique Territoires et ville](#)
> Outils de diffusion > Les e-lettres > Transflash

Directeur
de publication
**Bernard
LARROUTOUROU**

Directeur délégué
de publication
Christian CURÉ

Rédacteur en chef
Grégoire CARRIER

N° ISSN 2102-5835

Rédactrice en chef-adjointe : **Malika ZEROUAL-CLÉMENT**

Direction technique Territoires et ville - 04 72 74 59 23 - Malika.Zeroual@cerema.fr

Correspondants locaux du Cerema

*Alsace
Champagne-Ardenne
Lorraine*

Samuel LAB
Direction territoriale Est
03 87 20 45 21
Samuel.Lab@cerema.fr

*Auvergne - Bourgogne
Franche-Comté
Rhône-Alpes*

Sandira SANIEL
Direction territoriale
Centre-Est
04 72 14 31 58
Sandira.Saniel@cerema.fr

*Centre
Basse-Normandie
Haute-Normandie*

Yohan URIE
Direction territoriale
Normandie-Centre
02 35 68 81 08
Yohan.Urie@cerema.fr

Île-de-France

Emmanuel DANSAUT
Direction territoriale
Île-de-France
01 48 38 81 32
Emmanuel.Dansaut@cerema.fr

*Aquitaine - Limousin
Midi-Pyrénées
Poitou-Charentes*

Julien PHILIPOT
Direction territoriale
Sud-Ouest
05 62 25 93 60
Julien.Philipot@cerema.fr

*Bretagne
Pays de la Loire*

Karine NICOLLEAU
Direction territoriale
Ouest
02 40 12 84 60
Karine.Nicolleau@cerema.fr

*Corse - Languedoc-Roussillon
Provence-Alpes-Côte-d'Azur*

Viviane MARRIÉ
Direction territoriale
Méditerranée
04 42 24 77 50
Viviane.Marrie@cerema.fr

*Nord-Pas-de-Calais
Picardie*

Nathalie PITAVAL
Direction territoriale
Nord-Picardie
03 20 49 61 07
Nathalie.Pitaval@cerema.fr

Contact : transflash@cerema.fr

Retrouver transflash sur twitter : [@transflash_mob](https://twitter.com/transflash_mob)

Cerema

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif (EPA), sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère du Logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, regroupant depuis le 01/01/2014 les 8 directions territoriales (les CETE) et les 3 directions techniques (CERTU, CETMEF, SETRA).