



Les Vulnérables de la mobilité : qui, comment, où ?

Entretien avec Florian Vanco et Damien Verry du Certu (Département Déplacements durables)

La Rédaction : Un certain nombre de « tendances lourdes », qui ont toutes chances de durer, vont fragiliser de plus en plus certaines catégories de la population urbaine (au sens large) : le pétrole cher, les considérations environnementales, l'augmentation de la précarité, le vieillissement, ... vous avez effectué une recherche sur ce thème malheureusement porteur. Quel est le thème exact de cette recherche ?

F.V. et D.V. Notre recherche s'intéresse aux efforts budgétaires des ménages consacrés à leur mobilité. Elle vise à identifier les ménages qui pourraient être amenés à modifier leur comportement de mobilité suite à une augmentation des prix de l'énergie.

L.R. Avec quelle méthode ?

F.V. et D.V. La méthode consiste à coupler les données des Enquêtes Ménages Déplacements (méthodologie CERTU) aux données des Enquêtes Budgets des Familles (INSEE). Plus précisément, nous utilisons des typologies de ménages communes aux deux enquêtes pour rapprocher les dépenses des ménages et leurs pratiques de mobilité quotidienne. Certaines dépenses, comme le carburant, sont estimées très finement à l'aide de modèles de trafics et d'émissions.

L.R. Dans quel contexte ?

F.V. et D.V. Notre recherche a débuté suite au pic des prix du pétrole en 2008. Le ministère a en effet souhaité que des réflexions sur cette thématique soient menées à partir des analyses sur les données de mobilité que nous possédions. Suite à la crise économique, les prix du pétrole ont été divisés par deux, mais à moyen terme, toutes les études prospectives concluent à une hausse importante des prix de l'énergie. Les travaux portant sur la vulnérabilité s'inscrivent dans les réflexions sur la transition énergétique qui nous conduira vers un monde où l'énergie sera plus chère.

L.R. Avec quelles suites ?

F.V. et D.V. Nous allons actualiser nos recherches avec des données sur la mobilité plus récentes, notamment l'Enquête Nationale Transport (2008). En effet, cela nous permet de ne plus seulement travailler sur la mobilité quotidienne mais aussi sur la mobilité globale des ménages français.

L.R. La question que tous se posent : qui sont ces populations vulnérables ?

F.V. et D.V. Majoritairement, ces populations sont composées de classes moyennes « inférieures » vivant dans des zones périurbaines, peu denses. Concrètement, il s'agit de familles avec un chef de ménage actif appartenant aux catégories socioprofessionnelles « ouvriers » et « professions intermédiaires ».



En page 2 : le nombre du mois...

La vulnérabilité s'explique à la fois par des niveaux faibles de revenus et de fortes contraintes de mobilité : présence d'enfants, éloignement à l'emploi, aux écoles et aux services, peu d'offres de transports alternatives à la voiture particulière...

L.R. Sont-elles facilement localisables géographiquement ?

F.V. et D.V. Les EMD permettent de localiser assez précisément ces ménages. Nous travaillons en effet sur des données désagrégées issues d'échantillons représentatifs de la population localisés spatialement.

L.R. Peut-on les quantifier (en proportion) ?

F.V. et D.V. Nos résultats sur l'enquête de Lyon montrent qu'avec nos hypothèses méthodologiques, 21 % des ménages peuvent être considérés comme vulnérables. En valeur absolue, cela représente 147 000 ménages en 2006 dans le périmètre de l'aire urbaine lyonnaise.

L.R. Sont-elles en augmentation ?

F.V. et D.V. Nous avons simulé l'impact de la hausse de prix du carburant en 2008. Les résultats ont montré que si les comportements de mobilité restaient les mêmes, 24 500 ménages supplémentaires seraient passés à l'état de « vulnérables ».

L.R. Quelles pistes pour traiter ces problèmes ?

F.V. et D.V. À court et moyen termes, il est nécessaire de développer des services de transports spécifiques à ces populations et à ces territoires : transports à la demande, co-voiturage, chèques mobilité, nouvelles technologies automobiles... En effet, les transports collectifs « classiques » ne sont pas une solution envisageable dans le cas présent pour des raisons de niveaux de dessertes et de financement. À long terme, il faut s'orienter vers un urbanisme plus économe en mobilité : favoriser le rapprochement entre emplois et habitats, introduire plus de mixité, développer des infrastructures dédiées aux modes doux... et finalement organiser l'étalement urbain en faisant émerger des centralités secondaires en cohérence avec un système de transports adapté. La fiscalité environnementale peut être un outil permettant de s'orienter vers un tel système.

L.R. Peut-on raisonnablement anticiper, ou agira-t-on, comme souvent « le dos au mur » ?

F.V. et D.V. Dans le cas présent, certains ménages sont déjà « dos au mur ». Il ne s'agit plus d'anticiper, mais d'agir dès maintenant. Nous constatons que certains territoires sont moins dépendants de la voiture que d'autres. Des mesures efficaces existent donc. On peut parier que dans le futur, ces territoires seront plus à même de surmonter cette transition énergétique sans trop pénaliser les ménages les plus vulnérables qui y vivent.

En savoir plus : voir l'article « Hausse du prix des carburants : les ménages vulnérables » sur www.certu.fr (> Mobilité et déplacements > Déplacements et planification)

■ Contact : Certu - florian.vanco@developpement-durable.gouv.fr
damien.verry@developpement-durable.gouv.fr

Le nombre du mois...

20 000

Le nombre d'abonnés au service d'autopartage Communauto au Québec

Ce service d'autopartage, essentiellement concentré à Montréal et à Québec, rassemblait 20 000 abonnés fin octobre 2009. Cela représente :

- 1 000 voitures réparties sur 310 stations ;
- 8 000 places de stationnement en moins pouvant être redistribuées pour les autres modes (élargissement de trottoirs, pistes cyclables, couloirs bus, etc.) ;
- 13 500 tonnes de CO₂ en moins par an, soit environ 5 fois le bilan CO₂ d'une ligne de tramway de 15 km ;
- un investissement très faible de la collectivité (mise à disposition de places sur voirie) car le service s'autofinance.

À noter également :

- une croissance de clientèle de 25 % par an ;
- 62 % des nouveaux abonnés se séparent d'une voiture ou renoncent à un achat prévu initialement ;
- en moyenne, 40 % de km voiture en moins par abonné et un report important vers les modes alternatifs, grâce notamment aux tarifications combinées.

Pour en savoir plus : se reporter aux présentations proposées lors de la rencontre internationale Lyon Parc Auto du 30/11/2009 : www.lpa.fr (> Téléchargement > Les rencontres internationales de Lyon Parc Auto)

■ Contact : Certu - Régis de Solère - regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Enquête ménages dans le cadre du PDU du BEAUVAISIS

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis (CAB) a approuvé en février 2009 la démarche PDU. Bien que ce document ne soit pas obligatoire pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants, les élus de la CAB (31 communes regroupant 82 500 habitants) se sont engagés dans un processus dit « volontaire » afin, dans le cadre d'une démarche durable, de limiter l'usage de la voiture en proposant des transports alternatifs, anticiper et accompagner les grands projets du territoire impactant les déplacements et la circulation.

La première phase d'étude en cours est l'enquête téléphonique « ménages déplacements », auprès d'un échantillon de 1 120 foyers tirés au sort et répartis en 8 secteurs géographiques représentatifs de l'agglomération, pour établir un état des lieux fiable de la mobilité et des modes de transport utilisés dans le Beauvaisis. Cette enquête est effectuée selon la méthode « standard CERTU ville moyenne » en collaboration avec la Direction départementale de l'équipement et de l'agriculture (DDEA) et le Cete Nord-Picardie pour l'assistance technique.

Les résultats de l'enquête seront connus en mai 2010 et permettront la comparaison avec d'autres agglomérations de taille similaire. Hors l'assistance du Cete qui bénéficie d'un financement de l'État, le coût des études du PDU est estimé à 198 000 € HT.

■ Contacts : **Cete Nord-Picardie**

Nicolas Merle - 03 20 49 61 11

CAB - David Ivernel - 03 44 79 37 71

Mise en service d'une seconde ligne de Bus à Haut Niveau de Service à LILLE

Dans le cadre du Plan bus 2006-2009 a été mis en service le 11 janvier 2010 la Liane 2, ligne à haut niveau de service qui vise à rééquilibrer la politique des transports en faveur des bus dans le sud-ouest de la Métropole.

Longue de 9,8 km, elle dessert Loos les Oliveaux – Lille CHR (terminus de la ligne 1 du métro) – Wattignies. Elle circule dans un secteur plus ramassé et à la densité économique plus forte. Elle touche à moins de 500 mètres 17 000 habitants, 6 500 emplois, 11 000 étudiants et 1 500 scolaires. Elle devrait transporter 6 200 voyageurs par jour.

Un tiers du parcours est réalisé en site propre par des autobus articulés neufs roulant au gaz. La fréquence sera de 8 minutes en période de pointe et de 12 minutes en heure creuse. Son amplitude est calquée sur celle du métro soit de 5 h 30 à 0 h 30.

Un dispositif électronique sur tout le long de la ligne lui donnera la priorité au feu. L'information des voyageurs est renforcée notamment à l'intérieur des bus. Les voyageurs disposeront, en temps réel, des durées de

parcours, de la progression et de la destination. Le nom des arrêts est annoncé par des messages sonores. Sur les quais, les voyageurs seront informés en temps réel par des écrans vidéo principalement sur les délais d'attente et les destinations desservies.

Sa mise en service a été retardée pour des problèmes d'acquisitions foncières. La prochaine étape est la mise en service de la Liane 3 (Roubaix-Wattrelos), prévue en avril 2010.

■ Contact : **RP Carrées** - Vincent Lavandier

vincent.lavandier@rp-carrees.com

TER : Harmonisation des tarifs en BRETAGNE et PAYS-DE-LA-LOIRE

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la réciprocité des tarifs TER entre la Bretagne et les Pays-de-la-Loire est étendue aux jeunes ainsi qu'aux personnes en situation sociale fragile. Jusqu'à présent, seuls les abonnés salariés et tout public bénéficiaient de l'harmonisation des tarifs mise en place en 2004, sur la liaison Nantes-Rennes.

Face à la croissance des flux interrégionaux, y compris pour les déplacements privés/loisirs, les deux collectivités ont souhaité élargir le public concerné. Les tarifs jeunes et les cartes sociales qui présentaient déjà des similitudes dans les deux régions ; c'est-à-dire 75 % de réduction sur l'ensemble des trajets TER pendant un an pour la carte sociale bretonne Actuel et l'Acticarte ligérienne, et 50 % de réduction pour les moins de 26 ans avec la carte loisirs Tiva et le billet aller-retour Palmel Jeunes, sont devenus applicables pour toutes les liaisons entre la Bretagne et les Pays-de-la-Loire (sauf les vendredi et dimanche de 15 h à 20 h).

À noter que cette réciprocité a pu être adaptée à certaines manifestations exceptionnelles. Ainsi, dès fin 2009, les festivaliers ligériens ont pu profiter de l'opération TER à 10 € l'aller-retour pour se rendre aux TransMusicales de Rennes, tout comme les spectateurs bretons dans le cadre de la Folle Journée de Nantes. Ainsi, par exemple, près de 200 bretons ont bénéficié de ce tarif pour venir à Nantes.

Les deux régions ont également travaillé à la création de nouvelles dessertes fonctionnelles depuis décembre 2009 :

- Le Mans-Rennes : un aller-retour supplémentaire du lundi au vendredi
- Brest-Nantes : création d'un aller-retour le week-end en hiver, quotidien en période estivale.

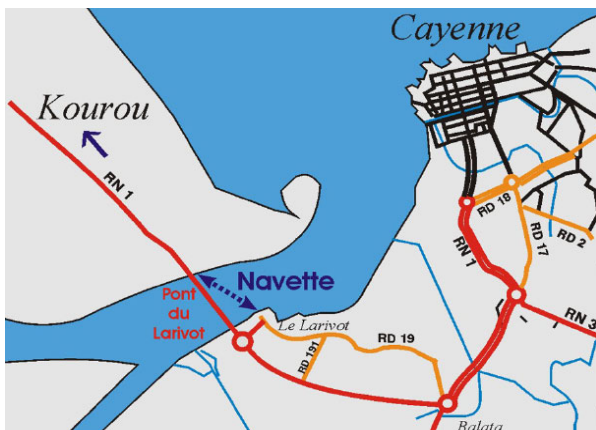
Le renforcement de l'offre sur Nantes-Rennes est aussi prévu pour une mise en œuvre en décembre 2010.

■ Contacts : **Région Pays-de-la-Loire**

Laurence Guimard - 02 28 20 60 61

Région Bretagne - Odile Bruley - 02 99 27 13 55

Fermeture du pont du Larivot en GUYANE



Depuis le 25 novembre 2009, le pont du Larivot (sur la RN1 à la sortie de Cayenne en direction de Kourou) est fermé à la circulation suite à la découverte d'une fragilité sur l'une de ses piles. Il est toujours possible de relier Cayenne à Kourou par la route mais uniquement pour les véhicules de moins de 17 tonnes et avec un détour de près d'une heure.

Pour pallier à la fermeture de l'un des axes les plus fréquentés de Guyane (13 000 véhicules/jour), une navette fluvio-maritime ainsi qu'un service de car spécifique ont été mis en place pour permettre d'effectuer la traversée. La navette, gratuite et fonctionnant de 6h du matin à 20h avec une fréquence de 20 minutes à l'heure de pointe, permet 4 600 traversées par jour. Le service est pour l'heure composé de 4 navires de 35 à 100 places. Un bac a également été mis en place pour les camions de plus de 17 tonnes.

Cette navette, mise en place dans l'urgence, pourrait être une expérimentation grandeur nature d'une desserte régulière en fluvio-maritime entre la pointe Liberté (à l'ouest du pont) et le vieux port de Cayenne (en centre-ville), permettant un report modal depuis la route vers le fluvial, notamment pour le domicile-travail (les grands axes de circulation sont très congestionnés à l'heure de pointe). Cela permettrait également de satisfaire à d'autres types de demande comme le tourisme ou l'accès au marché de Cayenne. Des aménagements spécifiques (aire de stationnement, appontements, abris pour les passagers) restent à réaliser. La liaison serait également connectée avec le réseau de TC urbain et interurbain.

Le pont (1 200 mètres de long) doit pour sa part réouvrir en avril prochain.

■ Contact : **DDE de Guyane** - Philippe Coasne
philippe.coasne@developpement-durable.gouv.fr

Impact du tramway de NICE sur la mobilité et le logement des étudiants

Une série d'études innovantes conduites par le GIR Maralpin et l'Université de Nice Sophia Antipolis se déroule à Nice

depuis 2003 sur la problématique du logement et de la mobilité étudiante.

D'une enquête vélo au PDE de la Faculté de Sports

Une enquête sur l'usage du vélo par les étudiants ayant révélé que les moindres utilisateurs étaient ceux de la Faculté des Sports (dont l'implantation, la dispersion des enseignements, ainsi que l'inconfort des accès et des dessertes, vouaient ses étudiants à la dépendance automobile), a conduit à entreprendre le PDE de cet établissement, en l'assortissant d'une spatialisation portant sur les aménagements à apporter aux infrastructures d'accès et aux transports.

Au Campus Valrose, 3 enquêtes « pré-post » mise en service du Tramway de Nice

Les chercheurs ont ensuite porté leur attention sur le Campus Valrose dont la desserte par la première ligne de tramway de Nice était imminente, les instruments dont ils avaient acquis la maîtrise leur permettant d'évaluer l'incidence d'une ligne TCSP sur le comportement des étudiants du site, en matière à la fois de mobilité et de logement.

Trois enquêtes ont été menées au cours de deux années universitaires successives :

- avant mise en service du Tramway [« état zéro »]
- état zéro + 4 mois
- état zéro + 12 mois,

à partir de questionnaires extrêmement détaillés visant à recueillir toutes informations sur le logement des étudiants, leurs choix modaux et leur perception du nouveau mode de transport urbain (le tramway).

Les 3 enquêtes ont porté sur une seule et même cohorte d'environ 600 étudiants constituée par les effectifs de deux Départements d'enseignement.

En un an seulement, un fort report modal et de notables changements de comportement des étudiants :

- 59 % ont choisi leur logement en fonction de la facilité d'accès au tramway et au campus, contre 30 % l'année précédant sa mise en service (2007) ;
- 40 % sont devenus utilisateurs habituels du tramway ;
- recul de 43 % de l'usage de la voiture passé du 2^e au 4^e rang modal.

Parachèvement de l'étude pilote et lancement des PDU de l'ensemble de l'Université

En clôture de cette étude pilote, sur ce même site de Valrose qui abrite les services généraux de l'Université, une même démarche portera cette année sur l'ensemble des personnels enseignants, techniques et administratifs (~ 700 agents), en prélude à l'instauration dès 2010-2011 des PDE de chacun des Campus de l'Université.

■ Contact : **GIR Maralpin** - Jacques Molinari
gir.maralpin@wanadoo.fr
<http://www.gir-maralpin.org>

Des voies réservées aux autobus sur le réseau voies rapides de TOULOUSE ?

Des lignes structurantes, ... mais permettant peu les échanges transversaux

Le réseau de transports en commun urbain toulousain est organisé autour de 2 lignes de métro sur lesquelles sont rabattues les lignes d'autobus. Quelques lignes transversales de périphérie se sont ajoutées ces dernières années. Or, des pôles d'activités importants sont situés aux portes de la ville-centre (zones d'activités de haute-technologie, université, pôles d'échanges), entre lesquels les échanges sont aujourd'hui essentiellement effectués en voiture, faute de réseau de transport collectif performant.

C'est pourquoi le syndicat des transports en commun de l'agglomération toulousaine, Tisséo, a décidé d'étudier la faisabilité d'un réseau d'autobus reliant ces différents pôles et empruntant une partie des voies rapides de l'agglomération.

Utiliser les voies rapides urbaines ?

Pour faciliter la circulation des bus, les boulevards du centre ancien de Toulouse et quelques entrées de ville ont déjà été aménagés : couloirs de bus, bus en site propre. Toutefois, ces aménagements restent focalisés sur les lignes radiales vers le centre historique.

Il a donc été envisagé d'étudier la possibilité de réserver, en périodes de pointe du trafic, des voies pour la circulation des autobus sur les axes routiers rapides toulousains (qui représentent un linéaire global de 82 km). Quelques expérimentations ont été menées en France (notamment une voie réservée dite voie spécialisée partagée sur l'A48, à Grenoble, pour les autocars) mais le retour d'expérience est encore limité et ce type d'aménagement n'a encore jamais été étudié à l'échelle de l'ensemble d'un réseau de voies rapides.

Une étude d'opportunité

Pour assister Tisséo dans l'élaboration du projet toulousain, la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Haute-Garonne a fait effectuer une étude d'opportunité, menée en 2009 par le Cete du Sud-Ouest. Cette étude a permis de mettre en évidence quatre catégories de sections des voies rapides toulousaines, selon le degré estimé de faisabilité d'un aménagement propre à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun. Selon les sections, la circulation des autobus affecterait essentiellement la bande d'arrêt d'urgence (qui serait alors transposée en voie spécialisée partagée), mais également des bretelles de diffuseurs ou la voie de gauche.

L'étude, pilotée par un comité de suivi composé de représentants du maître d'ouvrage, de Tisséo, du Conseil général de la Haute-Garonne et d'ASF, a été rendue à l'automne 2009. La DDT de la Haute-Garonne et Tisséo envisagent maintenant d'approfondir la réflexion, en faisant effectuer une étude de faisabilité pour l'aménagement des sections des voies rapides à partir des propositions de l'étude d'opportunité.

■ Contacts : Cete du Sud-Ouest

C. Françoise - 05 62 25 97 76

Florence Saint Paul - 05 62 25 97 71

Présentation - bilan des enquêtes villes moyennes des agglomérations de DRAGUIGNAN et du PAYS D'ARLES

Les enquêtes déplacements villes moyennes (EDVM) sont des recueils de données sur les mobilités quotidiennes des résidents d'un territoire. Elles s'adressent aux agglomérations dont les pôles urbains comptent moins de 100 000 habitants, avec un questionnaire réalisé par téléphone sur les personnes de 11 ans et plus, adapté aux enjeux correspondants.

En région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, deux EDVM spécifiques ont été réalisées en 2006-2007 sur le territoire de SCOT de Draguignan, sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération Dracénoise et en 2007-2008 sur le territoire de SCOT du Pays d'Arles, sous maîtrise d'ouvrage de la région PACA. Le Cete Méditerranée a assuré l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur ces deux enquêtes. Ces deux territoires étaient de taille disparate : 93 000 habitants en 2006 et 712 km² pour l'agglomération de Draguignan, 178 000 habitants en 2007 et 2 136 km² pour le Pays d'Arles.

Parmi les résultats significatifs, il faut noter un fort taux de motorisation de ces territoires, respectivement 0,85 et 0,81 véhicules par habitant de plus de 18 ans, nettement plus élevé que dans les grandes agglomérations. La part de marché de la voiture, bien que prépondérante sur les deux territoires, est moins importante sur le Pays d'Arles (64 % contre 72 %), en raison d'une proportion plus forte de déplacements à pied (28 % contre 23 %). En effet, le Pays d'Arles est un territoire rural et traditionnel, avec une vie communale autonome s'appuyant sur des équipements de proximité (commerces, services publics), favorisant ainsi la marche à pied.

L'importance de ces déplacements de proximité favoriserait à la fois une mobilité moyenne plus forte sur le Pays d'Arles (4,25 déplacements par jour contre 3,85), et des budgets-temps de déplacement par jour et par personne plus faibles sur le Pays d'Arles (54 minutes) que sur le territoire Dracénois (65 minutes), aux bassins de vie moins autonomes et à la topographie plus contraignante.

Les EDVM ont permis d'analyser et de comprendre des différences majeures dans le fonctionnement de ces deux territoires : les enquêtes montrent une agglomération Dracénoise centrée sur Draguignan, tandis que le Pays d'Arles conjugue un fonctionnement autonome des communes ayant de faibles relations entre elles avec, pour les communes situées au nord d'Arles, de fortes relations avec le Vaucluse (motifs travail et achat).

■ Contact : Cete Méditerranée

Jean-Louis Valgalier - 04 42 24 72 10

jean-louis.valgalier@developpement-durable.gouv.fr

Formation à ACTIF

Construire l'interopérabilité des systèmes de transports et la maintenir

le 16 mars 2010 au Certu
le 22 avril 2010 à Paris (CVRH: Centre de Valorisation des Ressources Humaines)

Cette formation est destinée aux chefs de projets de systèmes de transports, maîtrises d'ouvrage, AMO et maîtres d'œuvre.

■ **Contacts :** **Certu** - Yannick Denis - 04 72 74 59 26
Cete Nord - Picardie - Thomas Durlin 03 20 49 60 93
www.its-actif.org



■ POITOU-CHARENTES ■
 Pôle national déplacements

Formation CNFPT La Rochelle

Cycle « Responsable de service déplacement-transport : aspects juridiques », du 3 au 7 mai à La Rochelle

Journée d'informations et d'échanges « Bilan coût/efficacité des navettes de centre-ville », le 4 mai à Paris

« Décentralisation et dépenalisation du stationnement », les 10 et 11 mai à Paris

« Aménagement des points d'arrêt », du 17 au 20 mai à Alençon

« Évaluer le rapport coût/efficacité d'un réseau de transport collectif urbain », du 17 au 20 mai à La Rochelle

« Tramway ou busway: quel TCSP en milieu urbain ? », du 25 au 27 mai à Nantes

« Bilan des politiques de gratuité et de tarification unique », du 25 au 28 mai à La Rochelle

« Optimisation d'un réseau de transport collectif urbain », du 1^{er} au 4 juin à La Rochelle

Cycle « Responsable de service déplacement-transport : aspects techniques liés au matériel », du 14 au 18 juin à La Rochelle

■ **En savoir plus :**
<http://www.poitoucharentes.cnfpt.fr>
 (Pôle de compétence « Transports » > historique et programmation)

Contact : **CNFPT La Rochelle** - 05 46 50 53 52
 Sandrine Outreman - sandrine.outreman@cnfpt.fr



La formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Cycle TCSP, choisir un système de TCSP : BHNS, tramway, métro léger, tram-train : quels choix pour quels contextes ? les 22 et 23 mars

Cycle TCSP, bus à haut niveau de service (BHNS) : de la définition du programme à la mise en œuvre, du 24 au 26 mars

Cycle Sécurité Routière, module 1 : conduire et mettre en œuvre une politique de Sécurité Routière dans une collectivité, du 24 au 26 mars

Améliorer la sécurité dans les transports scolaires : acteurs, responsabilités, actions, du 30 mars au 1^{er} avril

Modélisation de l'interaction « transport - usage des sols » : évaluer les effets indirects de la mise en service d'une infrastructure de transport, les 4 et 5 mai

Cycle Sécurité Routière, module 2 : sécurité et aménagement des routes interurbaines, du 5 au 7 mai

Grenelle, la relance des PDU : élaborer, suivre, réadapter, du 5 au 7 mai

Cycle TCSP, module 4 : conduire un projet de transport collectif urbain & ferroviaire périurbain ; approche méthodologique, les 18 et 19 mai (et atelier d'application le 20 mai)

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public : élaboration et mise en œuvre, les 18 et 19 mai (et atelier d'application le 20 mai)

Conception des accès des voies rapides urbaines (VRU.A) et dispositions de l'ICTAVRU, le 19 mai (et atelier d'application le 20 mai)

La signalisation horizontale : actualité réglementaire, mise en application et produits, les 26 et 27 mai

Aménager les traverses de petites agglomérations : enjeux, responsabilités, méthodologie et dispositifs, du 26 au 28 mai

■ **Contact :** **ENPC** - Louisa Belkalem
 01 44 58 27 13 - louisa.belkalem@mail.enpc.fr

La mobilité durable

Les aides au transports urbains

Ouvrage (75 pages) de Jean-Claude Christophe publié par Territorial éditions, collection « Dossier d'experts »

Cet ouvrage relève les énormes besoins de financement en matière de transports collectifs urbains, puis présente les nouvelles modalités d'octroi des aides de l'État issues du Grenelle de l'environnement : appel à projets et conditions d'éligibilité, dépenses subventionnables, taux, plafonds...

Le document rappelle ensuite les sources de financement « traditionnelles » : la fiscalité locale (dont le versement transport, taxe affectée aux TCU), les emprunts et la recette tarifaire. Il est complété de modèles de délibérations (appel à projets notamment) et de conventions.

■ Territorial éditions - www.territorial.fr - 49 €

La mobilité des pauvres

Pratiques d'habitants et politiques publiques

Ouvrage (261 pages) de Sylvie Fol

Au cours des dernières décennies, la croissance sans précédent de toutes les formes de déplacement fait sans doute partie des phénomènes qui ont le plus marqué les évolutions de la ville. Cependant, tous les groupes sociaux ne sont pas concernés au même titre par l'explosion de la mobilité et celle-ci constitue aujourd'hui un véritable discriminant social.

À partir d'exemples pris en France, en Grande-Bretagne et aux États-Unis, cet ouvrage tend à montrer que si l'accès à la mobilité est une ressource dont il est évidemment nécessaire de doter les habitants des « quartiers pauvres », il est beaucoup plus contestable de transformer l'objectif d'amélioration de la mobilité en injonction à la mobilité, comme l'évolution récente des politiques d'insertion semble en témoigner. En effet, si l'incitation à bouger devient obligation, il est à craindre que les habitants des quartiers en difficulté y perdent une bonne partie de leurs ressources, fondées aujourd'hui sur la proximité et les réseaux sociaux au sein du quartier.

■ Editions Belin - Collection Mappemonde - 26 €

Transports urbains

Mobilités, réseaux territoires N°116 Décembre 2009

Revue trimestrielle publiée par l'association GETUM (Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes)

Au sommaire de ce numéro, entre autres :

- l'ergonomie spatiale, réflexions sur une avancée conceptuelle
- quel mode de transport en commun en site propre pour la ligne transfrontalière entre valenciennes et Quiévrain ?
- le tramway pour transporter les marchandises en ville...

Pour consulter les sommaires ou commander les numéros : <http://olegk.free.fr>

■ Contact : francis.beaucire@wanadoo.fr

Annuaire statistique :

Transports collectifs départementaux 2008-2009

Évolution 2003-2008

Ouvrage (204 pages) réalisé par le Certu dans la collection « Les données »

Ce document présente les principales données relatives aux transports collectifs départementaux routiers de voyageurs. Il a été réalisé pour le compte de la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM).

Les données présentées dans ce document proviennent de trois sources différentes :

- les données démographiques sont issues du recensement général de la population réalisé par l'Insee,
- les données sur la population scolaire proviennent du ministère de l'Éducation nationale,
- les données sur les transports départementaux sont fournies annuellement par les conseils généraux répondant à une enquête réalisée auprès de 88 départements de la France métropolitaine, hors région Île-de-France et DOM-COM (Collectivités d'Outre-Mer).

■ Pour commander l'ouvrage : www.certu.fr/catalogue

ou Certu - Bureau des ventes - 04 72 74 59 59

bventes.certu@developpement-durable.gouv.fr - 40 €

Observatoire des déplacements de

la région grenobloise - Lettre d'information N° 2

Cette lettre d'information trimestrielle est réalisée par l'Observatoire des déplacements de la région grenobloise.

Information sur les réseaux, focus sur des thématiques et projets particuliers, retours d'expérience permettent de porter un regard d'ensemble sur les déplacements dans la région grenobloise.

■ Document disponible sur :

www.aurg.org/_obsdep/_02/set_obssecu.html

Pour télécharger la lettre :

[www.aurg.org/_obsdep/_02/pdf/](http://www.aurg.org/_obsdep/_02/pdf/obsdep_newsletter02.pdf)

[obsdep_newsletter02.pdf](http://www.aurg.org/_obsdep/_02/pdf/obsdep_newsletter02.pdf)

Contact : AURG - marie.couvratdesvergnés@aurg.asso.fr

La mobilité des seniors

Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population

Ouvrage (78 pages) publié par le Gart

Les générations du baby-boom arrivent à la retraite. De plus en plus motorisés, périurbains, les seniors sont aussi de plus en plus mobiles.

Répondre à leurs besoins de déplacements nécessite de travailler trois axes majeurs : anticiper et dédramatiser l'abandon de la conduite automobile, donner à tous la possibilité de se déplacer librement, à un coût acceptable pour l'individu comme pour la société, enfin, garantir la sécurité des piétons âgés en leur assurant des cheminements aisés et confortables.

■ Téléchargeable sur www.gart.org (> Publications)

Le plan de déplacements inter-entreprises

Un outil de management de la mobilité sur les zones d'activité

Ouvrage (126 pages) publié par l'ADEME en partenariat avec l'association Orée

Lieux privilégiés de collaboration entre les acteurs économiques et d'attractivité du territoire, les zones d'activités (ZA) n'ont pas toujours été aménagées en tenant compte des problématiques d'accessibilité et de mobilité des personnes.

Face à ce constat, il est nécessaire de mobiliser les entreprises implantées sur ces espaces afin qu'elles engagent des actions collectives.

Le PDIE (Plan de déplacements inter-entreprises) vise à réduire l'usage de la voiture et optimiser les déplacements, tout en assurant sécurité et confort aux usagers de la ZA.

Ce guide, fruit du travail d'un groupe d'experts animé par l'association Orée, auquel a contribué activement le Certu pourra aider à la mise en place de PDIE sur les ZA. Les responsables d'entreprises et les gestionnaires de parcs d'activités y trouveront des éléments méthodologiques et des exemples caractéristiques.

■ Document téléchargeable sur : www.ademe.fr/publications

Réaliser un Plan de Déplacements Établissement Scolaire

Guide à destination des chefs de projet

Ouvrage (110 pages) publié par l'ADEME

Ce guide propose à tout établissement scolaire et ses partenaires (collectivités locales, associations, parents d'élèves, etc.) une méthode pour mettre en œuvre un Plan de Déplacements. Son objectif : se déplacer autrement qu'en voiture, pour les courts trajets quotidiens des élèves, en encourageant la marche et le vélo.

■ ADEME Éditions - 25 € - www.ademe.fr/publications

Le Maire et les Transports

Guide (61 pages) co-rédigé par AGIR et l'AMF, collection « Les cahiers du réseau » N° 9, novembre 2009

L'Association des maires de France et l'association AGIR, le Transport public indépendant, se sont associés pour réaliser un « Cahier du réseau » dédié au transport public urbain. Il s'agit d'un guide à destination des élus afin de les aider à mieux appréhender le fonctionnement et les enjeux du transport public de voyageurs.

Ce guide développe les principaux aspects de contexte et d'organisation :

- les textes de référence,
- les missions des différentes autorités organisatrices de transport,
- le financement des transports collectifs urbains,
- l'articulation entre politique des déplacements et documents de planification, etc.

mais aussi des questions plus techniques telles la qualité du service public, l'intermodalité, etc.

■ Document téléchargeable sur : www.amf.asso.fr et www.agir-transport.org

Qui paie quoi en matière de transports urbains ? Guide de bonnes pratiques

Ouvrage (110 pages - Français / Anglais) réalisé par CODATU

Le présent « guide de bonnes pratiques de financement des transports urbains » est né d'une initiative conjointe du ministère français de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM) et de l'Agence française de Développement (AFD). Sa rédaction a été réalisée par l'association « Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports urbains et périurbains » (CODATU), qui s'est fondée sur des analyses thématiques et des études de cas, en bénéficiant de l'appui du Certu.

Ce document présente, en fonction des contextes locaux et nationaux, des expériences originales de « contribution des employeurs et des activités commerciales », de « récupération publique de la valorisation foncière des sites desservis par les réseaux de transport » ou encore de « péage des infrastructures de voirie et de stationnement ».

Ces exemples associent, selon les cas, différents niveaux d'institutions publiques, parfois des autorités organisatrices de transports urbains, mais aussi des acteurs privés, notamment dans le cadre de partenariats public-privé.

Leur objectif reste commun : le développement pérenne et efficace des transports urbains et leur adaptation durable à la croissance des villes.

■ Cet ouvrage est téléchargeable sur : www.codatu.org

Les transports, la planète et le citoyen

Ouvrage (189 pages) de Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon



Les auteurs dressent avec le recul de leur expérience un panorama critique de la situation des transports actuels mis en place par différents courants politiques.

Ainsi, cet ouvrage brosse, non sans humour, un tableau complet de la situation actuelle : alors que mobilité rime avec modernité, pour quoi est-ce si souvent « la galère » de se déplacer, entre embouteillages, saturation des transports en commun et coûts prohibitifs ? Sur quelles fausses bonnes idées s'est construite la politique des transports depuis soixante ans ? Et si le progrès passait par l'optimisation des moyens existants plutôt que par une course folle au kilomètre de voirie supplémentaire ?

En replaçant les comportements du voyageur au centre de leur réflexion, les auteurs, experts du sujet, proposent un panorama de toutes les solutions possibles.

■ Éditions Rue de l'échiquier - 12 €

15 mars 2010**1^{re} journée nationale technique du Diester 30 % (B30)**

Organisée à Paris par l'association «Partenaires Diester», plateforme nationale fédérant les collectivités et les entreprises utilisatrices du biodiesel français.

■ *En savoir plus :*

www.partenaires-diester.com

25 au 27 mars 2010**Les mobilités éprouvantes (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires**

Colloque international organisé par le groupe de travail n° 23 de l'AISLF (Association Internationale des Sociologues de Langue Française).

Inscription gratuite mais obligatoire.

■ *En savoir plus :*

<http://metices.ulb.ac.be>

25 au 28 mars 2010**Ever 2010 - Salon international des véhicules écologiques et des énergies renouvelables**

Organisé à Monaco au Grimaldi Forum. Expositions et conférences scientifiques réuniront des spécialistes dans le domaine des véhicules écologiques, des énergies renouvelables et du développement durable.

■ *En savoir plus :*

www.ever-monaco.com

1^{er} avril 2010**Infrastructures routières & changement climatique**

Séminaire interrégional du Grand Sud-Ouest organisé à Bordeaux dans le cadre de la CoTITA.

■ *En savoir plus :* *Cete du Sud-Ouest Carole Riffé-Chambret - 05 56 70 66 33*

construirelavenir@developpement-durable.gouv.fr

www.construirelavenir.fr

1^{er} avril 2010**Rencontre du Club des villes et territoires cyclables Le stationnement vélo**

Organisée à Paris (Hôtel de Ville) en partenariat avec la Ville de Paris.

■ *Contact :* info@villes-cyclables.org

23 avril 2010**12^e journée d'étude de la FUBicy « Le vélo, un moteur économique »**

Organisée à Strasbourg par la FUBicy et son association locale, le CADR67.

■ *En savoir plus :* www.fubicy.org

5 au 7 mai 2010**ECOMM 2010****Management de la mobilité : revisiter les infrastructures et leurs usages**

Conférence européenne organisée par EPOMM à Graz en Autriche.

■ *En savoir plus :*

www.ecomm2010.eu

19 mai 2010**L'accessibilité, le développement durable et sa gouvernance**

Colloque organisé à Paris par le GART et l'APF (Association des Paralysés de France).

■ *Contact :* *Gart - Anne-Marie Frédéric*

annemarie.frederic@gart.org

7 juin 2010**Application du règlement sur les Obligations de Service Public (OSP)**

Colloque organisé à Paris par l'UTP et l'UITP. Au programme : bilan des six premiers mois ? impact sur le transport urbain et ferroviaire dans les différents pays d'Europe ? conséquence sur les relations contractuelles entre l'autorité organisatrice et l'opérateur ?

■ *En savoir plus :* www.utp.fr

Contact : lae@utp.fr

8-10 juin 2010**Transports publics 2010****Le Salon européen de la mobilité**

Organisé à Paris (Porte de Versailles) par le GIE Objectif transport public GART-UTP. Ce salon rassemble tous les professionnels des déplacements urbains, interurbains et régionaux de France et d'Europe : autorités organisatrices, opérateurs, industriels, constructeurs et sous-traitants...

■ *En savoir plus :*

www.transportspublics-expo.com

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur :

www.certu-liste.com

Rédacteur en chef**Jean-Marie GUIDEZ**

CERTU

04 72 74 58 27

jean-marie.guidez@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs régionaux

Alsace - Champagne-Ardennes

Lorraine

François BRUNEL

CETE de l'Est

03 87 20 45 19

francois.brunel@developpement-durable.gouv.fr

Aquitaine

Limousin

Midi-Pyrénées

Poitou-Charentes

Julien PHILIPOT

CETE du Sud-Ouest

05 62 25 93 60

julien.philipot@developpement-durable.gouv.fr

Auvergne - Bourgogne

Franche-Comté

Rhône-Alpes

Françoise MERMOUD

CETE de Lyon

04 72 14 31 58

francoise.mermoud@developpement-durable.gouv.fr

Bretagne

Pays de la Loire

Sandrine HOLUB

CETE de l'Ouest

02 40 12 84 56

sandrine.holub@developpement-durable.gouv.fr

Centre

Basse-Normandie

Haute-Normandie

Mathieu RABAUD

CETE

Normandie Centre

02 35 68 81 17

mathieu.rabaud@developpement-durable.gouv.fr

Corse

Languedoc-Roussillon

Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Goran SITNICA

CETE Méditerranée

04 42 24 77 38

goran.sitnica@developpement-durable.gouv.fr

Nord-Pas-de-Calais

Picardie

Philippe GALLOIS

CETE Nord-Picardie

03 20 49 62 58

philippe.gallois@developpement-durable.gouv.fr

Contact : transflash@developpement-durable.gouv.fr

Directeur
de la publication:

Jean-Louis HELARY

Directrice déléguée:

Patricia

VARNAISON-REVOLLE

Équipe de rédaction:

Jean-Marie GUIDEZ,

Michelle SIMON

9, rue Juliette Récamier

69456 Lyon cedex 06

Tél. 04 72 74 58 00

Fax: 04 72 74 59 20

www.certu.fr

(Mobilité et déplacements)

N° ISSN 2102-5835