



Entretien avec Thomas Plantier, chargé de projets logistique urbaine au Certu

« Trois leviers semblent fondamentaux : gouvernance, réglementation, aires de livraisons »

Le Certu vient de publier deux fiches « *Transport de marchandises en ville : quels enjeux pour les collectivités ?* » et « *Aires de livraison : planifier, aménager et gérer l'accueil des véhicules* ». Petit décryptage d'un sujet souvent abordé entre initiés.

La Rédaction : Pour beaucoup d'entre nous, le transport de marchandises en ville évoque un camion qui livre les commerces à l'heure de pointe...

T.P. En effet, l'image que vous citez est celle que beaucoup de personnes ont en tête. Mais le transport de marchandises ne se résume pas à ce cliché qui ne représente que 40 % du trafic de marchandises. On le sait peu mais 50 % du trafic de marchandises est le fait de particuliers lors de leur déplacements d'achat. Enfin les 10 % restant correspondent à l'approvisionnement et à l'évacuation des chantiers et aux transports des déchets ménagers. En un mot, les particuliers sont très présents dans cette problématique qui ne se résume donc pas au camion de livraison, camion qui n'est donc pas le seul responsable de la congestion.

Quant à la gêne à l'heure de pointe que vous évoquez, elle n'est pas le fruit du hasard : il faut bien comprendre que ce sont encore souvent les établissements qui définissent les horaires de livraison. Or la meilleure période pour s'occuper des réceptions de marchandises est juste avant l'ouverture (afin de faire la mise en rayon par exemple). Ainsi, la période de pointe du matin concentre à la fois les déplacements domicile-travail des particuliers et une grande part des déplacements de marchandises, ce qui crée des conflits d'usage sur la voirie.

L.R. Puisqu'on parle des ménages, comment évoluent nos habitudes de consommation ? On peut supposer que l'essor du e-commerce réduit les flux liés aux transports de marchandises.

T.P. Oui et non. De manière générale, les ménages consomment plus qu'avant et les commandes sur internet se développent très rapidement : le budget annuel des ménages consacré à la consommation a triplé en 50 ans¹ et le chiffre d'affaire du e-commerce a été multiplié par 5 entre 2005 et 2012². Ces augmentations engendrent des transports supplémentaires, qu'ils soient le fait des particuliers (pour faire leurs courses) ou des professionnels (pour les livraisons à domicile ou en points relais). Il ne faut par contre pas croire qu'un achat sur Internet correspond à un déplacement de marchandises en moins : d'une part car il faudra toujours amener la marchandise, d'autre part car un achat sur Internet ne se substitue pas forcément à un déplacement d'achat (repérage, achats fractionnés...). D'ailleurs, on ne note pas de diminution des déplacements d'achats des ménages : leur part est restée stable à 20 % entre 1994 et 2008³. Cependant, rappelons que lorsque l'on vous livre un colis suite à une commande sur Internet, le transport est optimisé (les livraisons s'effectuent en tournée) ce qui n'est pas le cas lorsqu'il est le fait de particuliers.



¹ Source : Insee, *La consommation des ménages depuis cinquante ans*.

² D'après données Févad 2013.

³ Source : *Enquête Nationale Transport Déplacements*.

En page 4 : le nombre du mois...

Au 1^{er} janvier 2014, les 8 Cete, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement



L.R. 34 % des Français se déclarent gênés par le bruit notamment celui dû au trafic routier⁴. Dans quelle mesure le transport de marchandises en ville contribue-t-il à cette pollution sonore ? Quels types de solutions peuvent être envisagés ?

T.P. Une modélisation menée à Bordeaux nous indique que le niveau de bruit des seuls véhicules particuliers en circulation atteint la valeur de 65 dB(A) (l'équivalent d'une salle de classe bruyante) en heure de pointe du matin sur les pénétrantes, la rocade et les voies rapides intérieures. La prise en compte des véhicules de transport de marchandises amène une hausse de 5 dB(A) en moyenne (soit quasiment quadrupler la puissance sonore). Il existe donc un vrai enjeu à ce niveau, mais c'est bien sur les deux types de trafic qu'il convient d'agir : voyageurs et marchandises.

Les nuisances liées aux opérations de livraisons elles-mêmes (hayon élévateur, manipulation des palettes...) peuvent être réduites : c'est le concept de « livraisons silencieuses ». Je m'explique. Il s'agit d'intervenir sur toutes les sources de bruit : un véhicule certifié qui ne dépasse pas 60 dB(A), des moyens de manutention moins bruyants (transpalette électrique, pose d'un tapis de sol...) mais aussi un conducteur formé à éteindre l'autoradio lorsqu'il ouvre la portière ! Plusieurs sites parisiens expérimentent les livraisons silencieuses en horaires décalés dans le cadre d'une démarche portée par l'association Certibruit. Cela présente un intérêt pour les prestataires de transport qui peuvent ainsi livrer à des périodes où la circulation dans la ville est relativement fluide mais aussi pour les riverains dont les préoccupations sont ainsi mieux prises en compte.

L.R. Quels sont exactement les enjeux du transport de marchandises en ville par rapport aux émissions de GES et à la qualité de l'air ?

T.P. En France, dans les aires urbaines, 20 % du trafic est imputable aux marchandises et 80 % aux voyageurs kilomètres. Le transport de marchandises en milieu urbain représente 15 % à 20 % des émissions de GES (30 % pour les voyageurs⁵), 30 % des NOx (oxydes d'azotes) et 20 % des émissions de particules (PM10). C'est donc un secteur important sur lequel il est nécessaire d'agir. Mais n'oublions pas non plus les progrès qui ont déjà été réalisés : depuis 20 ans les émissions de polluants des poids lourds sont encadrées par les normes Euro (de la norme Euro 0 en 1990 à la norme Euro 6 aujourd'hui) qui ont permis de diviser par 7 les émissions par véhicule de NOx et par 20 les particules.

Plusieurs agglomérations se sont engagées dans des plans d'actions pour réduire les émissions du transport. Toulouse n'autorise plus que les livraisons en véhicules électriques l'après-midi dans son centre-ville, Paris souhaite que 50 % des livraisons du dernier kilomètre soient réalisées en véhicule non diesel à horizon 2017, Saint-Étienne a mis récemment en place un centre de distribution urbain permettant de desservir le centre-ville en véhicule électrique...

L.R. On entend dire qu'il faut créer des espaces logistiques urbains (ELU) plus proches, voire dans la ville, pourquoi ?

T.P. Sur la dernière décennie, on constate que les activités logistiques s'implantent de plus en plus loin des cœurs de ville. À cela, deux raisons principales : le prix élevé du foncier en centre-ville et les nuisances du transport (réelles ou supposées) qu'on a souhaité éloigner des zones d'habitat. Cela contribue à créer des problèmes de congestion et réduit l'efficacité des tournées (le temps d'accès à la ville est plus long).

Dans plusieurs agglomérations, comme Paris, Lyon ou Saint-Étienne on crée effectivement des espaces logistiques urbains. Ils permettent l'arrivée massifiée des marchandises en ville de manière décalée (généralement tôt le matin), avant qu'elles soient distribuées de manière optimisée. C'est donc une façon d'augmenter le temps effectif de livraison des chauffeurs au lieu de le perdre dans un temps d'accès au centre-ville. Ce type d'organisation permet d'éviter de recourir à un nombre plus important de véhicules avec les conséquences que l'on sait (accroissement des émissions de GES, pollution atmosphérique...).

L.R. Vous êtes membre du réseau des référents territoriaux marchandises⁶ qui regroupe les chargés de missions « logistique urbaine » des collectivités. Selon vous, comment les villes et agglomérations se sont-elles appropriées cette problématique ?

T.P. On observe que les élus s'intéressent de plus en plus au transport de marchandises en ville mais malheureusement quelques contre-vérités ont la vie dure. Par exemple, l'idée selon laquelle un véhicule sur deux roule à vide ou que le taux de chargement ne dépasse pas 50 % est déconnectée des réalités car on ne fait pas la part des choses entre ce qui relève du transport professionnel (le transport pour compte d'autrui) du transport en compte propre (le transport réalisé par une entreprise pour ses propres marchandises). Dans le transport professionnel, les véhicules sont évidemment remplis au maximum au départ mais ils se déchargent au fur et à mesure. Par contre, le compte propre, qui représente 55 % des flux de marchandises en ville, est généralement moins efficient...

⁴ Enquête nationale réalisée par le LET (Ifsttar), *Les nuisances environnementales des transports*.

⁵ Le reste étant imputable à d'autres secteurs que les transports.

⁶ Réseau animé par le CNFPT et le Certu. Pour en savoir plus ou intégrer ce réseau contacter Thomas Plantier.

C'est donc bien un sujet à part entière, qui nécessite des connaissances en transport, en aménagement, en urbanisme mais surtout de savoir faire travailler entre eux des acteurs très divers (services techniques, transporteurs, logisticien, commerçants, riverains...). On comprend donc que pour un portage technique efficace, il faut véritablement une personne ressource dédiée, ce qui est le cas dans plusieurs agglomérations. La spécificité du sujet fait que les référents territoriaux se sentent parfois isolés d'où l'idée de créer un dynamisme de groupe entre ces chargés de mission afin de mettre en commun des pratiques, connaissances, expérimentations et études.

L.R. Quels leviers conseillez-vous d'actionner pour mieux prendre en compte le transport de marchandises en ville ?

T.P. Trois leviers me semblent fondamentaux : gouvernance, réglementation, aires de livraisons.

Il y a d'abord un principe de base lié à la gouvernance. Une des caractéristiques majeures de ce secteur est d'impliquer de multiples acteurs : les acteurs économiques (les chargeurs détenteurs du fret, les destinataires qui déterminent jour et plage/horaire de livraisons, les professionnels du transport), les habitants qui subissent les nuisances des véhicules de transport sans toujours bien cerner qu'indirectement ils sont concernés par l'approvisionnement de la ville et enfin les acteurs institutionnels qui organisent et régulent cette activité. Le fait de concerter et de disposer d'une instance de discussion où l'ensemble des acteurs publics et privés peuvent échanger est donc fondamental : toute action positive sur le transport de marchandises passe par la participation et l'adhésion de l'ensemble des acteurs.

Ensuite, la réglementation est essentielle ; aujourd'hui elle est trop souvent faite au coup par coup, et l'on constate une multiplicité de paramètres réglementaires que ce soit en termes de tonnage autorisés ou d'horaires de livraison. Prenons le cas concret d'une rue commerçante qui traverse trois communes : comment voulez-vous que le transporteur adapte sa tournée si trois réglementations différentes coexistent pour une même rue ? On observe alors fréquemment un non respect de la réglementation. L'un des premiers éléments pour améliorer le transport de marchandises en ville est de reprendre l'ensemble des arrêtés municipaux et de redonner du sens à la réglementation. Rapellons que le PDU constitue un cadre intercommunal privilégié à cette fin et que la mise en cohérence des réglementations fait partie de ses attributions.

Le dernier levier porte sur les aires de livraisons : l'aire de livraison n'est utilisée pour l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou déchargement que dans 10 % des cas ! Trop souvent elles sont mal positionnées ou trop petites et ne permettent pas l'utilisation dans de bonnes conditions du hayon par exemple. Mieux dimensionner ces aires, étudier plus finement leurs implantations permet à mon sens d'améliorer les flux et de limiter les arrêts en double file par exemple. Evidemment, cela doit être couplé avec un contrôle renforcé pour éviter les véhicules « ventouses », véhicules qui stationnent longtemps sur ces aires.

L.R. Revenons à la réglementation. Quels conseils donneriez-vous aux collectivités pour bien réglementer ?

T.P. Il n'y a pas dans l'absolu de réglementation idéale ! Tout dépend de l'objectif poursuivi ! Si l'enjeu est de réduire la pollution et les émissions de GES, une réglementation environnementale mettant l'accent sur les normes euros, les véhicules électriques... sera la plus appropriée. Si l'objectif est de lutter contre la congestion, la bonne réponse sera plutôt une réglementation portant sur le gabarit des véhicules de livraisons. Enfin si l'enjeu est un meilleur partage de l'espace public, il s'agira de réglementer en définissant des tranches horaires dans lesquelles les livraisons sont autorisées.

FICHES EN
TÉLÉCHARGEMENT
GRATUIT
SUR www.certu.org

Le point sur n°28



« Transport de marchandises en ville :
quels enjeux pour les collectivités ? »

Outils et méthodes n°2



« Aires de livraison : planifier, aménager
et gérer l'accueil des véhicules »

■ Contact : **Certu** - Thomas.Plantier@developpement-durable.gouv.fr

Le nombre du mois...

5 millions de Français utilisent les transports collectifs du quotidien un jour donné de semaine

Selon la dernière enquête nationale transports et déplacements (ENTD), plus de 5 millions de Français utilisent les transports collectifs du quotidien (urbains ou régionaux) un jour donné de semaine. Cela représente environ 10 % de la population de plus de 5 ans.

Cette part monte à 20 % dans les villes-centres des grandes aires urbaines, et à 45 % à Paris.

Ceux qui se déplacent le moins en transports collectifs sont les habitants de l'espace rural (moins de 1 %) et ceux des communes polarisées des petites aires urbaines (environ 1 %).

Toutefois, si la cible privilégiée du transport collectif capacitaire se situe dans les espaces denses, le transport collectif joue un rôle social important dans les zones de faible densité et contribue au droit au transport inscrit dans la loi depuis plus de 30 ans.

Population ayant utilisée les transports collectifs urbains ou régionaux la veille

Territoire		Population de plus de 5 ans	Population de plus de 5 ans ayant utilisé des TC la veille	Part de la population ayant utilisé les TC la veille
Île - de - France	Paris	1 991 291	888 464	44,6 %
	Banlieue de Paris	7 180 760	1 759 766	24,5 %
	Couronne périurbaine	1 458 398	101 032	6,9 %
Aires urbaines de plus de 500 000 habitants	Centre pôle urbain	3 602 556	754 324	20,9 %
	Banlieue pôle urbain	5 054 818	375 855	7,4 %
	Couronne périurbaine	1 930 551	161 259	8,3 %
Aires urbaines de 100 000 à 500 000 habitants	Centre pôle urbain	4 934 654	541 708	11,0 %
	Banlieue pôle urbain	4 004 090	316 889	7,9 %
	Couronne périurbaine	3 980 768	48 757	1,2 %
Aires urbaines de moins de 100 000 habitants	Pôle urbain	6 192 386	289 418	4,7 %
	Couronne périurbaine	2 301 574	26 126	1,1 %
Commune multipolarisée		3 320 734	18 144	0,5 %
Espace à dominante rurale		10 206 347	56 036	0,5 %
France (Métropole)		56 158 927	5 337 778	9,5 %

Source : traitement Certu, ENTD 2008 Insee - Soes

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

LE BUSINOVA SÉDUIT LES AGGLOMÉRATIONS MIDI-PYRÉNÉENNES !



La société albigeoise Safran vient de concevoir le Businova, premier bus tri-hybride sur le marché des véhicules de transports publics combinant deux innovations majeures : une architecture au design attractif, assemblée autour d'un châssis bi-modulaire et une motorisation unique au monde. Le système de propulsion multi-hybride associe trois moteurs (électrique, hydraulique et thermique) unis par une boîte de couplage.

Répondant à l'attente des réseaux urbains, Businova est un véhicule propre avec des émissions polluantes réduites (350 g/km de rejet de CO₂ : taux inférieur aux directives européennes 2009/33/CE). Peu gourmand avec 15 l/100 km, il consomme en effet trois fois moins qu'un bus classique et offre une grande capacité (10,50 m de long pour 90 passagers).

© Société Safran

Son autonomie de 200 kilomètres est en adéquation avec le kilométrage moyen parcouru au quotidien par un bus en milieu urbain et périurbain. La recharge des batteries réalisée en soirée est de l'ordre de 6 à 8 heures.

Ce bus est annoncé très rentable sur sa durée de vie d'exploitation en terme de coût direct (achat, consommation énergétique, maintenance) ou indirect (coût lié aux rejets d'émissions polluantes). Il propose ainsi l'un des plus faibles coûts de possession du marché des bus urbains.

L'expérimentation d'un Businova sur le réseau toulousain est prévue dans le cadre d'une convention de partenariat début 2014 en collaboration avec Tisséo, l'AOTU. Durant huit mois, les essais seront conduits sur différentes lignes et dans différentes configurations.

Ce véhicule atypique offre aux passagers des solutions de confort innovantes : un silence de fonctionnement et un « belvédère panoramique à l'arrière », surélevé, spacieux et lumineux.

Ce bus a déjà séduit la ville de Gaillac qui a fait l'acquisition d'un véhicule pour 2014. La ville d'Albi devrait également se porter acquéreur d'un véhicule.

■ Contact : **SAFRA** - Emmanuelle Saux - e.saux@safra.fr

Une signalétique spécifique pour sensibiliser les GRENOBLOIS sur les temps de parcours à pied

Il s'agissait d'une des actions du Plan municipal de santé de la ville de Grenoble, adopté en 2011 : favoriser l'activité physique au quotidien en mettant en place une signalétique urbaine piétonne. Depuis le printemps 2013, c'est chose faite avec le déploiement de 270 panneaux dans le centre-ville, sur les voies vertes et dans les zones urbaines sensibles (dont les habitants avaient exprimé une attente forte en matière d'accès à l'activité physique dans une précédente étude).

L'implantation de cette signalétique a été conduite par la Ville de Grenoble, en partenariat avec la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole, le Syndicat mixte des transports en commun et l'Inpes (Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé), qui a développé cette signalétique pour la campagne « Bouger 30 minutes par jour, c'est facile » et qui accompagne les collectivités qui souhaitent la mettre en place. Testé dans neuf villes françaises, ce dispositif vise à inciter la population à pratiquer une activité physique régulière bénéfique pour la santé.

En exprimant non pas des distances mais des temps de trajets moyens à pied, la nouvelle signalétique urbaine de Grenoble vise à faire évoluer les habitudes de mobilité, en amenant la population à reconsidérer la marche comme une alternative crédible pour certains déplacements. Le piéton peut ainsi estimer son temps de parcours et prendre conscience que de nombreuses destinations sont « à sa portée » dans des délais raisonnables. Une enquête a été menée auprès des Grenoblois sur la perception de cette opération et l'évolution de leurs pratiques de mobilité. Une évaluation scientifique de ce dispositif doit être réalisée par le laboratoire Hypoxie-Physiopathologie, l'Université Joseph Fourier, l'Inserm U1042 et l'unité médicale sports et pathologies du CHU de Grenoble.

■ Contact : **Ville de Grenoble** - Faouzia Perrin 04 76 03 43 40 - faouzia.perrin@grenoble.fr

Le réaménagement du parvis de la gare du HAVRE incite à délaisser la voiture



Le projet du tramway, mis en service en décembre 2012, a constitué une opportunité que la Codah (Communauté de l'Agglomération havraise) et la Ville du Havre ont su saisir pour repenser l'ensemble des déplacements quotidiens, en s'attachant particulièrement à rendre crédibles des solutions alternatives à la voiture reposant sur la complémentarité des modes. L'orientation affichée dans la dernière version du PDU, en termes de développement de l'intermodalité TC/modes actifs n'emporte pas d'emblée l'adhésion de tous et appelle au Havre – ville de la reconstruction conçue en référence à l'automobile – peut-être plus encore qu'ailleurs, une communication adaptée et des actions convaincantes à forte visibilité.

Le réaménagement du parvis de la gare du Havre est une bonne illustration du niveau d'ambition que se sont donné les pouvoirs publics sur le sujet. Le secteur où sont implantées la gare SNCF et la gare routière a effectivement tiré le meilleur parti de son articulation à la nouvelle ligne de tramway et de sa proximité au centre-ville pour, au travers de la requalification de ses espaces publics,

apparaître à présent comme un véritable pôle d'échanges multimodal : non seulement il constitue de fait l'interface des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains, mais à la descente du train ou du bus, tout a été revu en faisant la part belle au vélo et à la marche pour que les usagers soient réellement en situation de choix modal. Profitant de l'installation de la plate-forme du tramway, la circulation et le stationnement voitures ont été radicalement réduits sur le Boulevard de Strasbourg et le Cours de la République, dégagant de larges trottoirs qui accueillent confortablement piétons et vélos. Le parvis est lui-même devenu un plateau piétonnier donnant directement accès aux TC, aux vélos en location et aux pistes cyclables et l'on y notera la présence d'une signalétique spécifique piétons, indiquant les temps de marche pour rallier les principaux équipements.

Ce travail de requalification orienté vers le rééquilibrage des modes de déplacement accompagne autant qu'il favorise la redynamisation des quartiers environnants (nouveaux équipements universitaires, tertiaires, de loisirs, construction de logements...), actualisant en quelque sorte le rôle décisif joué par cette gare terminus depuis son origine sur le fonctionnement de toute l'agglomération du Havre.

■ Contact : **CODAH** - Jean-Sébastien Chaboche 02 35 22 24 19 - jean-sebastien.chaboche@agglo-havraise.fr

dk'vélo : les Vélos en Libre - Service de la Communauté urbaine de DUNKERQUE



Les vélos en libre-service ont été lancés le 31 août 2013 sur le Dunkerquois avec 200 vélos répartis sur 20 stations. Le dispositif sera prochainement porté à 280 vélos sur 31 stations. Ce service, intégré à la Délégation de Service Public des transports urbains, s'intègre dans la politique mobilité de l'agglomération dont l'un des objectifs est de favoriser les modes doux. Le VLS offre une alternative à des besoins de déplacements courts et favorise la multimodalité et l'intermodalité avec les autres modes de transports et les parkings relais (train/bus/voiture + vélo). C'est également un élément d'image et d'attractivité du territoire qui contribuera à une politique dynamique autour du vélo.

Quelle stratégie de déploiement ? En cohérence avec les objectifs d'un système de vélos en libre-service, c'est la partie plus agglomérée du territoire qui a été

retenue comme zone de déploiement des stations : elles couvrent donc Dunkerque Centre, Rosendaël, Malo, Petite-Synthe, Saint-Pol-sur-Mer, Grande-Synthe et Coudekerque-Branche.

L'implantation exacte des stations a été définie en concertation avec les élus et techniciens des mairies concernées pour favoriser l'usage du service. Plusieurs paramètres ont été pris en compte : tout d'abord la distance entre deux stations est en moyenne de 500 m dans le Cœur d'Agglomération et de 800 m sur les zones moins denses. Ensuite tout comme la qualité du maillage, la desserte de pôles générateurs de déplacements (services publics, zones de commerces, gares, universités...) est essentielle : pour garantir le succès du dispositif, chaque vélo doit être utilisé au moins 2 à 3 fois par jour et cela chaque jour de la semaine. Ainsi, ont été privilégiés les sites pouvant générer un usage constant plutôt que les lieux générant d'importants besoins sur des périodes courtes (week-end) ou trop fortement liés à la saisonnalité. L'usage touristique du VLS, s'il existe, ne constitue pas l'objet premier du dispositif.

Les autres paramètres pris en compte pour localiser les stations sont notamment : le maintien de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la visibilité et les contraintes techniques.

Une évaluation du dispositif est prévue pour septembre 2014 après un an de fonctionnement. Mais d'ores et déjà le démarrage s'avère très positif avec plus de 1 600 abonnés annuels et un usage très satisfaisant des vélos : en moyenne sur ces premiers mois, chaque vélo est déjà loué en moyenne 2 fois par jour.

■ Contact : **Communauté Urbaine de Dunkerque** - Rébecca Guignard 03 28 62 70 57 - Rebecca.GUIGNARD@tud.fr

Actualités Prospective

Deux territoires contrastés mènent un exercice de prospective territoriale : « Quels scénarios pour le territoire limousin à 2040 ? » « Quel littoral pour le Languedoc-Roussillon de 2010 à 2050 ? »

Interviews de Emmanuel Emery, Marc Chevrier et d'Agnès Gadilhe, du service référentiel stratégique de développement durable de la Dreal Limousin, et de Régis Morvan, responsable de la Mission Prospective à la Dreal Languedoc-Roussillon.



La Rédaction - Pourquoi avoir lancé des travaux de prospective sur votre territoire ?

Dreal Limousin : Le Limousin est une petite région pour laquelle de nombreux projets qui orientent son avenir sont supra-régionaux. La prospective permet de se préparer au dialogue en valorisant les ressources des territoires dans une logique d'anticipation des changements tels que : climat, vieillissement de la population, artificialisation des sols, perte de biodiversité, etc. C'est également l'occasion pour la Dreal de contribuer techniquement à la construction des politiques publiques locales.

Dreal Languedoc-Roussillon : Le littoral présente des enjeux importants : vulnérabilité de l'environnement, pression démographique, métropolisation, périurbanisation, etc. La prospective permet de questionner des discours mécanistes, voire fatalistes, pour envisager les différentes configurations territoriales possibles et faisables. La Dreal et la Préfecture de Région Languedoc-Roussillon, à l'initiative de la démarche démarrée en 2010 et achevée en juin 2012, ont co-construit un partenariat avec des acteurs locaux.

L.R. - Quels acteurs ont été associés à votre démarche ?

D.L. : Nous avons associé l'ensemble des services de l'État, les acteurs techniques de l'aménagement du territoire, les Chambres régionales de l'Agriculture et du Commerce et de l'Industrie, le monde associatif et des chercheurs. Nous avons également pris l'appui d'experts, qui ont été des partenaires pour l'élaboration des scénarios.

D.L.R. : L'objectif était d'associer le plus largement possible un échantillon représentatif d'acteurs locaux. Élus et techniciens de collectivités locales, socioprofessionnels, associations, chercheurs et agents de l'État se sont fortement impliqués dans cette démarche de prospective participative.



L.R. - En quoi a consisté la démarche et quels ont été les principaux enseignements ? Quelle place donnée à la mobilité et aux transports ?

D.L. : Quatre scénarios exploratoires dessinant les futurs possibles du Limousin, en tant que territoire du grand sud-ouest, ont été élaborés. Ils proposent différentes approches de la mobilité avec par exemple : mobilité « individuelle » et large diffusion des TIC dans le scénario « tension et ouverture », mobilité « faible » dans le scénario « crise et fermeture », mobilité collective (LGV, TER, TC...) et TIC dans le scénario « modèle d'adaptation ». Ces scénarios ont mis en lumière des enjeux centraux tels que le rôle de la métropole régionale au sein du centre-ouest atlantique et de sa connexion au réseau à grande vitesse ferroviaire.

D.L.R. : Quatre ateliers de prospective ainsi qu'un travail conséquent de l'équipe-projet ont abouti à la co-construction de cinq scénarios, dans lesquels le secteur des déplacements est une composante. Il convient notamment de citer : une taxe annuelle incitant aux déplacements de proximité dans le scénario de relance par l'innovation face aux enjeux énergétiques et environnementaux ; 80 % des déplacements en modes doux

et en transports collectifs dans le scénario de croissance verte, décisions visant à réduire le recours à la voiture pour se déplacer dans le scénario d'anticipation sociétale et écologique, etc. Les enseignements tirés de ces scénarios exploratoires portent sur la gouvernance, le changement des pratiques par la sensibilisation, la formation et la promotion de l'innovation.

L.R. - Quels usages était-il prévu de faire de l'exercice de prospective ? Y a-t-il aujourd'hui des premières utilisations ?

D.L. : L'objectif était d'alimenter les débats dans les lieux de gouvernance à cinq suite au Grenelle de l'Environnement pour construire « l'intérêt général ». Les scénarios éclairent les voies possibles et ont déjà permis aux services de l'État de contribuer à des réunions techniques diverses : PASE (Projet d'Action Stratégique de l'État), FEDER, SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie), SCOTs et aux échanges avec RFF et les AOT...

D.L.R. : L'objectif initial était modestement de faire travailler ensemble les acteurs locaux¹. Aujourd'hui, l'exercice de prospective nourrit également des documents de planification tels que le SRCAE et le SCOT du Sud Biterrois, des stratégies d'établissement tel que le conservatoire du littoral, le volet littoral des futures mesures contractuelles FEDER, FEAMP (Fond Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche, FEADER (Fond Européen Agricole pour le Développement Rural), FSE (Fond Social Européen) et CPER (Contrat de Projet État-Région) 2014-2020, un programme de recherche-action SOLTER, coordonné par l'Université Montpellier 1, sur les questions d'adaptation au changement climatique (ex : à la Grande Motte), un travail de diagnostic et de réduction de la vulnérabilité des établissements d'hôtellerie de plein air, en partenariat avec Fédération Régionale de l'Hôtellerie de Plein Air.

¹ Revue Futuribles, « Quel littoral à l'horizon 2050 ? », septembre - octobre 2013.

- Plus d'informations sur : <http://www.limousin.developpement-durable.gouv.fr/journee-debats-du-28-septembre-a898.html>
<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/prospective-r1072.html>
- Contact : Certu - Virginie Lasserre - Virginie.Lasserre@developpement-durable.gouv.fr



Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

Déplacements, mobilités, transports :

- **Identifier les évolutions de la société pour construire son offre de transports collectifs - Cycle Société et Transports**, du 26 au 28 novembre
- **Les pôles d'échanges au cœur de la multimodalité**, du 3 au 5 décembre
- **Documents de planification SCOT, PDU, PLU, PLUI : améliorer la prise en compte des déplacements**, du 4 au 6 décembre
- **Vie du contrat de service public de transport : mise en œuvre, suivi et fin du contrat**, du 9 au 10 décembre
- **Transports et mobilités transfrontalières quotidiennes**, du 10 au 11 décembre

Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- **Mise en œuvre d'une politique cyclable : enjeux, conception et signalisation**, du 27 au 29 novembre
- **Évaluer une démarche de sécurité routière - Cycle Sécurité Routière**, du 3 au 4 décembre
- **Les SIG appliqués aux transports, aux déplacements et à l'exploitation de la route - Méthodologie et outils**, du 4 au 6 décembre
- **La régulation du trafic en faveur des transports collectifs - Cycle Carrefours à Feux**, du 10 au 12 décembre

Infrastructures de transports ferroviaires et guidés :

- **Sécuriser ou supprimer les passages à niveaux**, du 21 au 22 novembre
- **Les rencontres ferroviaires : à la recherche d'un nouveau modèle économique et organisationnel**, le 26 novembre

■ Contact : **ENPC** - Louisa Belkalem 01 44 58 27 13 - formation-conseil@enpc.fr

■ En savoir plus sur l'ensemble des formations : <http://formation-continue.enpc.fr>



Dix ans pour déployer des transports en commun en site propre dans les grandes villes marocaines

Après la tenue d'un cycle de conférences régionales de 2010 à 2012 (Damas, Marseille, Barcelone), le programme « Transports urbains durables » (UD4) du Centre de Marseille pour l'Intégration en Méditerranée (CMI), piloté par l'Agence Française de Développement, s'est orienté vers l'organisation de journées nationales dans les pays membres du CMI.

Après la Tunisie en décembre 2012, les Journées Nationales du Transport Urbain marocaines, co-organisées avec le Ministère de l'Intérieur, se sont tenues à Rabat les 23 et 24 septembre 2013. Le Certu et CODATU ont participé à leur animation, en apportant en particulier des éclairages internationaux sur les questions de gouvernance, de financement, d'articulation transport-urbanisme. C'est en effet autour de ces thèmes qu'ont été organisées les Journées, à un moment qui apparaîtra peut-être, avec du recul, comme décisif dans l'histoire des transports urbains au Maroc.

Le Ministre de l'Intérieur, M. Laenser, a en effet rappelé en ouverture des Journées que « la problématique du transport public urbain constitue une question centrale à laquelle les pouvoirs publics doivent s'atteler et consacrer d'importants efforts pour assurer une meilleure mobilité des citoyens et améliorer l'attractivité et la compétitivité des villes » marocaines. Conscient de cet enjeu, le Secrétaire général du Ministère, M. Boutayeb, a exposé le lendemain les grandes lignes de la stratégie qu'entend mettre en œuvre l'État marocain pour doter à un horizon de dix ans les grandes agglomérations du pays en infrastructures de Transport en Commun en Site Propre (métro, tramway ou bus à haut niveau de service) et donner ainsi un second souffle aux transports urbains marocains après la mise en service des premières lignes de tramway des agglomérations de Rabat et Casablanca, respectivement en 2011 et 2012.

L'effort financier correspondant est estimé à environ 26,5 milliards de dirhams (soit environ 2,3 milliards d'euros), auxquels il faudrait ajouter 2 milliards de dirhams pour couvrir les déficits d'exploitation des TCSP pendant les phases de démarrage. Pour relever ce défi,



le FART, Fonds d'Affectation spécial dédié aux Réformes du Transport, devrait être amendé dès la loi de finance 2014 pour devenir un fonds d'investissement dédié au financement des infrastructures de transport collectif en site propre.

En parallèle, le gouvernement marocain entend mettre en place les outils institutionnels qui permettront de porter localement cette stratégie. Cette question reste compliquée dans un contexte où le processus de décentralisation est engagé mais n'est pas allé assez loin pour permettre le portage autonome des projets de TCSP par les collectivités locales. Les groupements d'agglomération et les sociétés de développement local pourraient être les pièces maîtresses de cette nouvelle organisation institutionnelle des transports urbains mais les modèles envisagés restent à tester et valider, d'abord dans les agglomérations de Rabat et Casablanca, ensuite dans les villes moins importantes.

Toujours de ce point de vue de la gouvernance, le gouvernement marocain semble aussi avoir tiré les leçons de l'expérience difficile de la gestion déléguée du réseau de bus de Rabat (retrait précipité du délégataire Veolia après seulement quelques mois de contrat) pour repenser complètement les relations entre autorités organisatrices et opérateurs, tant du point de vue de la répartition des rôles que de celui de la répartition des risques financiers entre les parties.

L'enjeu de ces différents projets de réformes, dont l'annonce a bien évidemment été le temps fort des Journées, est donc de taille. Au-delà du déploiement des TCSP, il s'agit bien de donner aux acteurs du transport urbain, nationaux et internationaux, la visibilité qui permettra l'émergence à moyen terme d'un éco-système marocain de la mobilité urbaine, où se côtoieront et se développeront ensemble autorités organisatrices, opérateurs, bureaux d'études, constructeurs, organismes de formation...



Païement dématérialisé du stationnement à SAINT-NAZAIRE

Depuis octobre, Saint-Nazaire propose un service de païement du stationnement par téléphone mobile, en complément des horodateurs, sur plus de 1 600 places.

Nommé «Paybyphone», ce système propose une grande souplesse aux utilisateurs qui n'ont plus besoin de monnaie et qui peuvent prolonger ou raccourcir la durée de leur stationnement à distance, en payant toujours le temps réellement consommé.

Ce service est accessible selon différents canaux : numéro de téléphone dédié, application pour smartphone, site mobile www.paybyphone.fr, lecture du tag NFC ou du QR code sur l'horodateur le plus proche. Seul la création de l'identifiant au cours de la première utilisation nécessite l'indication d'une carte bancaire et d'un numéro d'immatriculation. Par la suite, les titres dématérialisés sont automatiquement débités sur le compte bancaire, de façon sécurisée. Le client peut également, à partir d'un même compte, régler le stationnement de plusieurs véhicules (gestionnaire de flotte par exemple).

Les agents de surveillance de la voie publique sont équipés d'un terminal pour le contrôle du ticket dématérialisé. En indiquant le numéro d'immatriculation des véhicules ils connaissent en temps réel l'état du ticket de stationnement.

■ Contact : **Ville de Saint-Nazaire / Saint-Nazaire Agglomération (CARENE)** - Bruno Leduc 02 51 16 48 67 - leducb@agglo-carene.fr



Formations CNFPT La Rochelle

PDU : évaluation - évolutions, du 19 au 21 novembre à Nantes

Conception et mise en œuvre d'une politique de mobilité durable : approche stratégique, les 2 et 3 décembre à La Rochelle

Conception et mise en œuvre d'une politique de mobilité durable : le plan d'actions, du 4 au 6 décembre à La Rochelle

Suivi des DSP de transport et rapport du délégataire, du 9 au 12 décembre à La Rochelle

Analyse des comptes des entreprises de transport public, du 13 au 17 janvier 2014 à La Rochelle

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



Carrefour final du PREDIT 4

Retour sur des recherches sur la logistique et le transport de marchandises

Courant octobre s'est tenu à Paris le carrefour final du Predit 4, l'occasion de faire le bilan de six années de recherche et d'innovation. Voici ci-dessous une sélection de ces travaux dans le domaine de la logistique urbaine, extraite du *Livre des projets - 66 projets sélectionnés pour 19 prix* édités à l'occasion du carrefour final.

ALF (Aires de livraison du futur) - LIRIS (CNRS et École Centrale de Lyon) - Primé dans la catégorie « Logistique et transports des marchandises : connaissances »

Le but du projet est d'améliorer la livraison (et la collecte) des marchandises en ville en appliquant aux aires de livraison la démarche de réservation des salles de réunions. Outre la réservation préalable, faite par un logisticien/exploitant transport, l'ajustement par le chauffeur-livreur doit être possible pour lui permettre de tenir compte des aléas liés aux conditions de circulation, retard, modification du client, annulation des livraisons, etc.

LUMD (Logistique Urbaine Mutualisée Durable) - Prestalis - Primé dans la catégorie « Logistique et transports des marchandises : technologies et services »

Le projet LUMD porte sur la mutualisation des flux logistiques. LUMD est une plate-forme d'intermédiation sur internet visant à identifier, assembler et commercialiser les capacités résiduelles disponibles de différents transporteurs présents sur une ville pour répondre à des demandes de livraisons ou de stockage. Les bénéfices attendus sont de transformer des espaces vacants et des moyens de transports sous utilisés en source de création de valeur et de réduction des émissions de CO₂. Développée par différents partenaires, la plate-forme doit encore être interfacée à un TMS (Transport Management System) et bénéficier d'une infrastructure technologique ouverte porteuse et enfin être testée en conditions réelles à l'échelle d'une communauté urbaine pour mesurer précisément les résultats obtenus.

Simulation de l'internet physique. Contribution à la mesure des enjeux et à sa définition - CGS - Mines ParisTech - Primé dans la catégorie « coopération internationale »

Ce programme de recherche qui s'inscrit dans un partenariat international, porte sur une nouvelle organisation de la logistique appelée « Internet Physique » : il s'agit de généraliser la mutualisation tout en supprimant les contraintes de coordination généralement associées grâce à des conteneurs modulaires standardisés, une utilisation accrue des standards de l'Internet des objets, ainsi que la mise en œuvre de hubs au service du routage. Une modélisation a été réalisée sur la base des flux de produits alimentaires de grande consommation de deux enseignes françaises. Les premiers résultats obtenus sont prometteurs : les scénarios de l'internet physique montrent l'intérêt d'un jeu de conteneurs permettant des gains économiques substantiels de -10 % à -32 %, tout en conservant le service, voire en l'améliorant, et tout en divisant les émissions par un facteur proche de 3 grâce à un meilleur taux de chargement et au report modal rendu possible par la conteneurisation modulaire.

PLUME (Plates-formes en centre-ville pour la logistique urbaine : étude sur la ville de Marseille) - École des Mines de St-Étienne

Ce projet s'interroge sur le retour des plates-formes logistiques urbaines vers les centres-villes. Il s'intéresse en particulier aux questions suivantes : en fonction d'un niveau de demande prévisionnel et de contraintes environnementales, budgétaires, matérielles et organisationnelles, combien utiliser de plates-formes, où les positionner, comment les dimensionner, comment organiser le transport à partir de ces plates-formes, quels types de véhicules utiliser ? Pour y répondre, un modèle innovant, durable et générique a été développé : un outil d'aide à la décision pour les agglomérations et les acteurs du transport de marchandises en ville en ce qui concerne l'intégration et l'acceptabilité des activités logistiques en milieu urbain.

Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040 - Samarcande Études et Conseils

La situation du monde est marquée par une grande incertitude. Le besoin de prospective est d'autant plus grand, en particulier dans le domaine de l'économie des échanges. La réflexion menée propose des scénarios contrastés mais excluant des « scénarios catastrophes » qui ne sont malheureusement pas impossibles.

Les transports et la logistique interpellent toute la société et les réponses à leurs enjeux relèvent d'une approche systémique : les ruptures en cours et prévisibles sont à chercher autant dans l'organisation de l'économie, du territoire et des institutions ou dans les modes de vie que dans les technologies.

■ Pour en savoir plus : www.carrefour-predit4.org

NF Service Transport : des critères de certification plus stricts en faveur des voyageurs

NF Service Transport de voyageurs est une marque attribuée, après audit, par AFNOR Certification. Peuvent être certifiés : les services de desserte d'aéroport, de transports urbains de voyageurs, de transport ferré à grande vitesse (à vocation internationale et avec réservation), de transport à la demande, de transport scolaire mais aussi les services associés au transport de voyageurs c'est-à-dire les agences commerciales, l'information en gare...

Aujourd'hui, environ soixante opérateurs affichent cette certification qui porte sur les critères suivants :

- propreté des installations et des modules de transports / accueil, confort, disponibilité des équipements / régularité et ponctualité / attitude du conducteur / arrêt au trottoir (bus) ;
- accueil et information des voyageurs / temps d'attente en agence / propreté des locaux / contrôle des titres et assistance aux voyageurs / accessibilité au service d'information à distance et rapidité de prise en charge par un téléopérateur / disponibilité des services et équipements (ascenseurs, escalators) / orientation pour l'accès au transport / gestion des réclamations.

Les critères de certification viennent d'être revus à la hausse en fixant des objectifs plus précis sur les délais et la qualité de traitement des réclamations et sur la qualité de la gestion des situations perturbées. Ces critères vont au-delà des exigences européennes*. La certification NF Service transport est contrôlée tous les ans par la réalisation d'audits qui visent à vérifier la conformité et l'atteinte des engagements et moyens mis en œuvre. Si le service n'est plus conforme aux caractéristiques fixées, AFNOR Certification retire la certification NF Service.

■ Contact : marque-nf@afnor.org

■ Pour en savoir plus : <http://www.marque-nf.com/marquenf/argumentaires/NF-service-transport-de-voyageurs.html>

* prévues par les normes NF EN 13 816 « Transport public de voyageurs - définition de la qualité de service, objectifs et mesures » et NF EN 15 140 « exigences fondamentales et recommandations pour les systèmes de mesure de la qualité réalisée ».



Décroissance de l'usage de la voiture individuelle aux États-Unis : une tendance de fond et pas un simple « accident de parcours »

Est-ce la fin du « driving boom » aux États-Unis ? C'est en tout cas, le constat dressé par le rapport intitulé *A new direction: our changing relationship with driving and the implications for america's future* publié au printemps dernier par U.S. PIRG Education Fund Frontier Group.

Qu'est-ce que le « driving boom » ? C'est l'augmentation constante des distances parcourues en voiture par les Américains (+ 85 % entre 1970 et 2004). Cette croissance des kilomètres parcourus fut concomitante d'un urbanisme basé sur la voiture individuelle : en 1950, 23 % des Américains habitaient en banlieue, en 2000 ils étaient 50 %.

La fin du « driving boom » : entre 1946 et 2004, le total des kilomètres parcourus a cru de 3,8 % par an, et celui des kilomètres parcourus per capita, de + 2,5 % par an.

Depuis on observe une rupture : entre 2004 et 2012, les kilomètres parcourus stagnent et les kilomètres parcourus per capita diminuent de 1 % par an. Sur la même période, la fréquentation des transports en commun a connu une hausse de 10 %.

Un changement encore plus marqué pour les jeunes : parmi les nouvelles générations (entre 16 et 34 ans), le kilométrage annuel moyen parcouru a diminué de 23 % entre 2001 et 2009. Parallèlement, l'usage des modes alternatifs a progressé : toujours entre 2001 et 2009, cette même classe d'âge a accru ses déplacements en vélo de 24 %, et en transport en commun, de 40 %.

Un changement structurel de la société américaine : Pour expliquer la fin du « driving boom », plusieurs éléments entrent en ligne de compte : la diminution relative de la part de la population active, la diminution du ratio de voiture par conducteur, la diminution du taux de personnes ayant le permis de conduire dans la population totale et la hausse du coût réel des carburants.

Si le dernier fait pourrait être considéré comme plus conjoncturel (et avec un poids décroissant, du fait de l'amélioration de l'efficacité énergétique des nouvelles voitures), les trois premiers points reflètent bien un changement structurel de la société américaine, qui devrait se poursuivre sur les 20 à 30 ans. Cette décroissance de l'usage de la voiture individuelle aux États-Unis n'est donc pas un simple « accident de parcours », plus ou moins dû à la crise actuelle, mais révèle des mutations profondes.

L'émergence de nouvelles valeurs : une connexion internet plutôt qu'une voiture

On observe également un changement de valeurs chez les nouvelles générations, moins attachées à la voiture : seulement 15 % des jeunes se déclarent « car enthousiaste », contre 30 % pour les générations plus âgées, issues du baby boom. De la même façon, ces nouvelles générations déclarent à 35 % que la perte de leur connexion internet serait la pire chose qui pourrait leur arriver, alors que la perte de l'usage de leur voiture n'arrive qu'en troisième position, avec seulement 28 %.

Au contraire, les baby boomers, âgés de 55 ans et plus, déclarent à près de 50 % que la perte de leur voiture serait la pire chose pouvant leur arriver (31 % pour la perte de la connexion internet).

Quelles conséquences pour les politiques publiques ? Ces nouveaux schémas de mobilités qui sont en train d'émerger aux États-Unis entraînent plusieurs conséquences : réduction de la consommation d'énergie fossile et des pollutions induites ainsi que des coûts de construction et d'entretien des infrastructures routières. Cependant, les revenus associés, et notamment les taxes sur les produits pétroliers, sont, eux, en stagnation, voire en déclin.

Pour les rédacteurs du rapport, ces nouvelles mobilités doivent entraîner une adaptation des stratégies fédérales :

- mettre d'avantage l'accent sur l'entretien des infrastructures, et non plus sur des constructions nouvelles ;
- développer des alternatives de déplacements, notamment via les transports en commun et les modes doux ;
- promouvoir un nouvel urbanisme, favorisant plus de déplacements de proximité, à pied.

■ Contact : **Certu** - jean-francois.fritsche@developpement-durable.gouv.fr



**Le Certu sera présent
au Salon des Maires et aux Rencontres du Transport public.
Venez vous informer sur nos dernières publications
et nous rencontrer sur nos stands.**

Voici quelques temps forts de ces manifestations :

19, 20, 21
NOVEMBRE 2013



**À découvrir sur notre stand
notre nouveau dépliant**



10 messages clefs pour élus et décideurs
sur ce sujet du quotidien,
sujet polémique

**Présentation
en avant-première
des ouvrages suivants
en présence des auteurs**

- Piétons, usagers des lieux publics : un jalonnement pour tous
- Collection de fiches sur la gestion du domaine public routier
- Réduire l'impact environnemental des bâtiments : agir avec les occupants

**> Mercredi 20 novembre <
de 15 h à 16 h
Salle de réunion 1 – Allée A
Pavillon 2.1**

27, 28, 29
NOVEMBRE 2013



**Café-débat avec les auteurs
du Guide juridique pour l'élaboration des PDU,
(Gart et Certu)**

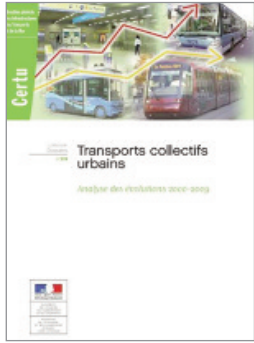


**> Jeudi 28 novembre <
de 9 h 30 à 10 h
et de 13 h 30 à 14 h
sur le stand Certu**

Transports collectifs urbains

Analyse des évolutions 2000-2009

Ouvrage (56 pages) publié par le Certu dans la collection « Dossiers »



Cet ouvrage présente les évolutions constatées durant la décennie 2000-2009 dans le secteur des transports collectifs urbains, au regard des changements contextuels et institutionnels survenus.

Il permet d'appréhender les enjeux des politiques de transport et met notamment en avant les efforts consentis par les collectivités pour poursuivre le développement des transports collectifs, en particulier sur des axes forts et pour la desserte des zones peu denses.

Ces résultats s'appuient principalement sur l'exploitation de l'enquête annuelle réalisée auprès des réseaux de transports collectifs urbains hors Île-de-France.

■ Ouvrage disponible uniquement en téléchargement sur : www.certu-catalogue.fr - 15 €

Le RFSC (cadre de référence pour la ville durable) en France - Retours d'utilisations

Trois fiches publiées par le Certu pour comprendre les apports de l'outil

Fiche n°1 : Le RFSC et le projet « Action hyper pointe » de Rennes

Fiche n°2 : Le RFSC et l'Agenda 21 de La Rochelle

Fiche n°3 : Le RFSC et le Baro'Métropol de Rennes

Cette série de fiches a pour objectif de valoriser les retours d'utilisations du RFSC (cadre de référence pour la ville durable) par les collectivités françaises. Initiée dans le cadre de la formation RFSC assurée par le Certu, en lien avec la Fnau, en 2013, elle est appelée à couvrir une large palette de projets de territoires (Agenda 21, SCoT, écoquartiers, PLUi, etc.).

À travers les exemples développés, ces fiches fournissent des éléments de méthode pour les collectivités qui souhaiteraient s'engager dans une démarche de développement durable à l'échelle de leur territoire.

■ Fiches disponibles en téléchargement gratuit sur : www.certu-catalogue.fr/le-rfsc-en-france-retours-d-utilisations.html

Trois nouvelles fiches publiées par le Certu

(octobre 2013)

Stratégies foncières aux abords des gares TER

Fiche n°4 : Repérer et maîtriser le foncier stratégique autour des gares TER

Zones de circulation apaisée

Fiche n°10 : Aménagement du Pont de la Barrière en zone de rencontre

Ville accessible à tous

Fiche n°15 : L'accessibilité de la chaîne de déplacement pour favoriser l'emploi des personnes handicapées

■ Fiches disponibles en téléchargement gratuit sur : www.certu-catalogue.fr

Sans bureau fixe

Transitions du travail, transitions des mobilités

Ouvrage (96 pages) de Bruno Marzloff



Souvent pénibles et chronophages, les déplacements entre les lieux de vie et de travail cristallisent des enjeux de qualité de vie, d'économie, d'environnement, d'aménagement territoriaux. Les modes d'organisation des transports et des territoires ne correspondent plus aux besoins et enjeux actuels. Les formes statutaires du travail et les actifs s'affranchissent des carcans hérités de la révolution industrielle en développant de nouveaux modes d'organisation. Les travailleurs exercent de plus en plus leur activité hors des locaux de l'entreprise. Ils deviennent « Sans Bureau Fixe ». De nouveaux lieux et communautés de travail émergent : coworking, lieux de travail ouverts, etc.

Ce livre rend lisibles toutes les nouvelles articulations entre le travail, les territoires et le transport. Il explique comment évoluer pour accompagner rapidement ces nouveaux usages et répondre aux besoins engendrés par cette refondation du travail et des mobilités.

■ Fyp Editions - www.fypeditions.com - 9,90 €

**Le Certu sera présent
au Salon des Maires
stand E 44 - Pavillon 2.1**



**Rendez nous visite aussi
aux Rencontres Nationales
du transport public - Stand 54 A**



**Tous les temps forts de
ces manifestations (voir page 12)**

25 novembre 2013

**Pôles d'Echanges Multimodaux
et Urbanisme Orienté Transport :
regards croisés**

Colloque organisé à Lyon (Salle Louis Pradel, Grand Lyon) dans le cadre des 26^{es} Entretiens Jacques Cartier.

- *En savoir plus :*
www.entretiens.centrejc.org
- *Contact :* hpinto@keolis-lyon.fr

26 novembre 2013

**Nouvelles mobilités
et urbanisme en milieu rural**

Colloque organisé à Orléans par la Région Centre, l'Université François Rabelais de Tours et l'Ademe.

- *Contact :* Marie Huyghe
(CNRS - CITERES, Université de Tours)
huyghe.marie@gmail.com

28 novembre 2013

**Ville accessible à tous :
ville accueillante et compréhensible ?**

Journée organisée à Lyon conjointement par le Certu, le CNFPT et l'AITF.

- *Contact :* Certu
bernard.fiole@developpement-durable.gouv.fr
- *Programme :* www.certu.fr

2 décembre 2013

4^e atelier de l'UITP
sur la mobilité combinée
**Connecter le transport public
et les autres modes durables**

**Qui pourra jouer le rôle d'intégrateur
des services de mobilité ?**

Organisé à Paris, (interprétation française-anglaise).

- *En savoir plus :*
www.uitp.org/paris2013

4 et 5 décembre 2013

Conférence annuelle 2013 Polis

Organisée à Bruxelles, la conférence (en anglais) réunira des représentants des autorités municipales et régionales sur les solutions de transport novatrices.

- *En savoir plus :*
www.polisnetwork.eu/events2/polisconference

28, 29 et 30 janvier 2014

15^{es} Assises nationales de l'Énergie

Organisées au Palais des Congrès de Dunkerque par la Communauté Urbaine de Dunkerque et la MÉTRO de Grenoble.

- *En savoir plus :*
www.assises-energie.net
- *Contact :*
laurence.histre-trager@tud.fr

29 et 30 janvier 2014

ATEC ITS France

Les rencontres

de la mobilité intelligente

Congrès organisé à Paris, Espace Champerret par l'association ATEC ITS France.

- *En savoir plus :*
www.congres-atecitsfrance.fr

**Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement),
il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur :
www.certu-liste.com**

Rédacteur en chef

Danièle VULLIET

CERTU
04 72 74 58 28
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs régionaux

*Alsace - Champagne-Ardennes
Lorraine*

Nicolas SPEISSER

CETE de l'Est
03 87 20 45 23
nicolas.speisser@developpement-durable.gouv.fr

*Aquitaine
Limousin
Midi-Pyrénées*

Julien PHILIPOT

CETE du Sud-Ouest
05 62 25 93 60
julien.philipot@developpement-durable.gouv.fr

*Auvergne - Bourgogne
Franche-Comté
Rhône-Alpes*

Emmanuel PERRIN

CETE de Lyon
04 72 14 31 68
emmanuel.perrin@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*

Sylvie CROIZAT

CETE
Normandie Centre
02 35 68 81 17
sylvie.croizat@developpement-durable.gouv.fr

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

Viviane MARRIÉ

CETE Méditerranée
04 42 24 77 50
viviane.marrie@developpement-durable.gouv.fr

Nord-Pas-de-Calais - Picardie

Sylvie MATHON

CETE Nord-Picardie
03 20 49 63 52
sylvie.mathon@developpement-durable.gouv.fr

Contact : transflash@developpement-durable.gouv.fr

Directeur
de la publication:
Christian CURÉ

Directrice déléguée:

Patricia

VARNAISON - REVOLLE

Équipe de rédaction:

**Danièle VULLIET,
Michelle SIMON**

2, rue Antoine Charial
69426 Lyon cedex 03
Tél. 04 72 74 58 00

Fax: 04 72 74 59 20

www.certu.fr

(Mobilité et déplacements)

N° ISSN 2102-5835