

# Transflash

## L'été des fêtes et festivals : quelle gestion des déplacements ?

### L'exemple des Fêtes de Bayonne avec Marc Wittenberg, Directeur Général des Services Techniques de la ville

*Traditionnellement l'été, nombres de villes et agglomérations accueillent des fêtes et festivals qui attirent des milliers de visiteurs. La ville change alors de configuration. Tous les modes de déplacements, la circulation et le stationnement sont repensés en conséquence pour les festivaliers.*

*Retours sur l'exemple des Fêtes d'été de Bayonne qui, chaque année durant la dernière semaine de juillet et ce depuis 1932, accueille des spectacles, bals, courses de vaches, rencontres sportives, défilés, concerts et bals publics, tout en permettant à la population d'envahir la cité pour de joyeuses retrouvailles... Ces quinze dernières années, l'événement a pris de l'ampleur et est devenu un événement social, culturel et touristique majeur.*



© Ville de Bayonne

**La Rédaction :** Les Fêtes de Bayonne attirent 1 million de visiteurs sur cinq jours dans la ville qui compte habituellement environ 45 000 habitants. Quelles sont vos préoccupations majeures dans l'organisation des déplacements ? En particulier comment répondez-vous aux exigences de sécurité ? De quels atouts disposez-vous ?

**M.W.** Les fêtes de Bayonne sont devenues progressivement l'événement que l'on connaît aujourd'hui, avec des préoccupations en matière de transport et de déplacement vraiment prégnantes depuis une quinzaine d'années. C'est pendant cette période que les principaux éléments qui concourent à la sécurité des « festayres » (celles et ceux qui viennent aux fêtes) ont été mis en place : centres de secours avancés, lignes de bus dédiées, gare routière temporaire, PC opérationnel. Le personnel affecté à cet événement est très expérimenté, qu'il s'agisse des agents municipaux de tous grades et de toutes missions, mais aussi des partenaires de la ville sans lesquels les fêtes ne sauraient avoir lieu : services de l'État (police, CRS, gendarmerie, personnel hospitalier, services vétérinaires, douanes, etc.), sapeurs-pompiers, protection civile, Croix-Rouge, sociétés de gardiennage et de sécurité, transporteurs. Les fêtes de Bayonne fonctionnent, et c'est leur atout majeur, car une véritable collaboration a été mise en place entre toutes ces personnes. Il faut aussi mentionner les restaurateurs, tenanciers de bars et associations qui eux aussi font montre d'un réel professionnalisme.

**L.R. Concrètement, comment gérez-vous l'afflux de voitures, la circulation et le stationnement des visiteurs ?**

**M.W.** Le cœur de la ville, qui accueille toutes les animations et dans lequel se trouve la plupart des bars, restaurants et peñas, est fermé à toute circulation tous les jours de 11 h jusqu'à 7 h du matin le lendemain ; les 4 heures restantes permettent le déplacement de la population mais aussi toutes les livraisons. Tous les parcs de stationnement (5 000 places environ) fonctionnent à plein et ont même un périmètre étendu à certains parcs de surface voisins qui fonctionnent ainsi

24 h/24 pour permettre un maximum de rotations. Cependant, plus loin en périphérie, là où le stationnement est non réglementé, les voitures stationnent partout où elles le peuvent, eu égard au nombre démesuré de places de stationnement qui seraient nécessaires en regard de la population attendue.

Deux remarques :

- les itinéraires qui mènent du centre-ville vers le centre hospitalier de la côte basque, désigné comme « axe rouge », font l'objet d'un contrôle permanent par la police nationale pour empêcher tout stationnement qui contrarierait le libre passage des véhicules de secours ;
- la ville milite pour que les festayres prennent le plus possible les transports collectifs, d'où la volonté de ne pas créer de lieu de stationnement massif sur la ville elle-même.

### **L.R. Comment l'offre de transports collectifs s'adapte-t-elle à l'événement ?**

**M.W.** À cet égard, le transport collectif est complètement réorganisé pendant les cinq jours de fête :

- des trains spéciaux fonctionnent depuis St Jean-de-Luz au sud et Dax au nord, avec des circulations de retour nocturnes, entre 1 h et 5 h ; 30 000 personnes empruntent les trains des fêtes ;
- des transports interurbains, coordonnés par l'un des transporteurs locaux, mettent en place une dizaine de lignes de bus pour relier Bayonne aux différentes communes de son proche territoire, depuis Capbreton au nord jusqu'à Cambo et Hasparren au sud-ouest et Hendaye au sud. Elles transportent près de 70 000 personnes pendant la période ;
- les bus urbains mettent en place un système de lignes spécialisées tout au long des nuits, en arrivée à Bayonne avant 23 h et en retour jusqu'à 5 h du matin. Du fait de l'interdiction de la circulation en centre-ville, les bus urbains sont détournés de leur itinéraire habituel ; la gare temporaire des fêtes qui fonctionne vraiment à plein de 21 h à 5 h est aussi utilisée de jour pour les transports urbains réguliers. Pendant la période, on estime à 330 000 le nombre de personnes transportées, sur les lignes urbaines, dont 115 000 la nuit, pour 180 000 en lien direct avec la fête.

### **L.R. Comment organisez-vous le cheminement des piétons ?**

**M.W.** Le centre-ville étant fermé à la circulation, il est considéré comme une gigantesque zone de rencontre au sens du code de la route. Les piétons sont donc amenés à déambuler en toute sécurité sur l'ensemble du périmètre des fêtes, y compris le pont St-Esprit qui franchit l'Adour et qui est un lien majeur tout au long de l'année entre les rives du fleuve. Dans un autre ordre d'idée, de très nombreuses personnes n'hésitent pas à venir dans le centre de la ville à pied sur des distances allant jusqu'à 4 à 5 km. Ce sont alors nos trottoirs régulièrement implantés tout au long des voiries qui présentent une activité nocturne hors norme.

### **L.R. Quels moyens déployez-vous pour accompagner et informer les visiteurs ?**

**M.W.** De nombreux moyens sont déployés :

- tout d'abord un centre d'information municipal est ouvert en continu, de 10 h à 3h le lendemain matin. Mis en place au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville et situé au cœur de l'événement, il permet aux visiteurs de prendre toute information concernant spécifiquement les transports, le stationnement, les animations mais aussi les conduites à avoir ou à éviter pour des fêtes se déroulant en toute sécurité ;
- ceci est relayé par les sites internet de la ville qui proposent toutes ces informations et qui voient leur trafic augmenter de manière exponentielle (données juillet 2013) :

Site Ville : 100 000 visites en juillet (75 000 août – 54 000 septembre) + 10 500 connexions via la version mobile du site,

Site des fêtes : 211 000 visites + 61 000 connexions via la version mobile du site ;

- enfin, au cœur même de la ville, des points de rencontre sont signalés un peu partout pour permettre aux visiteurs de se retrouver ; un fléchage et des panneaux d'information sont disséminés en périphérie et en ville pour indiquer les moindres utilités (plus de 250 messages concernant la vidéoprotection, les postes de secours, les sanitaires, etc.).

### **L.R. D'une année sur l'autre, faites-vous un suivi, une évaluation de l'organisation des déplacements durant l'événement ? Quels enseignements avez-vous pu en retirer ?**

**M.W.** Bien évidemment, les fêtes donnent lieu à tout un lot de réunions avant, pendant et après l'événement afin de les préparer au mieux, d'être réactifs au moment même, et d'en tirer les enseignements pour l'exercice suivant. En matière de déplacement, on constate un véritable plébiscite des transports collectifs par les festayres, même s'il semble maintenant qu'un pallier ait été atteint en matière de personnes transportées, ceci correspondant finalement au maximum de personnes que la ville peut accueillir simultanément. Outre d'évidentes commodités de déplacement offertes par ces services, puisqu'il n'y a pas de stationnement à gérer, il s'agit aussi d'un véritable gain en matière de sécurité car on évite ainsi les conduites en état d'ivresse. Il s'agit d'ailleurs d'un autre volet des fêtes avec de très importants contrôles policiers mis en place à toutes les sorties de la commune pour lutter contre l'alcoolisme au volant. On notera que la notion de « capitaine de soirée », si elle est vraiment acceptée par la population jeune, est plus difficile à mettre en place chez les adultes...

**L.R. Au-delà des déplacements, comment s'organise la vie quotidienne des bayonnais pendant les festivités ? La ville entière s'adapte-t-elle aux festivités ?**

**M.W.** Avec autant de visiteurs en peu de jours qui représentent 20 fois la population annuelle, on devine évidemment que les habitants ont leur quotidien largement perturbé. Si les fêtes sont une aubaine pour les professionnels de bouche et de colifichets, on constate sinon que la plupart des enseignes ferment à cette occasion en prenant des congés. Une part non négligeable de la population permanente quitte la ville du fait des difficultés de déplacement mais aussi du bruit hors norme régnant dans les rues jusqu'à 3 à 4 heures du matin, ce qui complique un sommeil paisible. Plus prosaïquement, la plupart des services municipaux ne travaillent à cette période que pour les fêtes et s'organisent en conséquence, un nombre important d'agents étant affectés à des tâches différentes de leur fiche de poste habituelle. Des renforts de villes voisines viennent nous épauler en matière de propreté, selon le principe de la mutualisation et du retour de services.

**L.R. Le mot de la fin ?**

**M.W.** L'organisation des fêtes a désormais atteint un régime de croisière qu'il convient toutefois d'actualiser chaque année. À ce titre et au-delà de la problématique des déplacements, deux innovations qui s'avèrent très concluantes ont été mises en œuvre sous la direction du Maire et des élus référents :

- un PC opérationnel qui permet, par l'analyse en continu des images fournies par les caméras de vidéo-protection, de dépêcher des équipes de sécurité (police notamment), là où le besoin s'en fait sentir dans l'urgence, qu'il s'agisse de lutter contre des actes de (petit) vandalisme potentiellement dangereux, comme l'endommagement de candélabres ou de clôtures fermant des lieux accidentés, ou alors pour engager des opérations de police face à des violences intempestives. On notera à ce sujet que la gare routière temporaire, pour son bon fonctionnement, impose la présence continue de 22 h à 5 h du matin de CRS, car le nombre très important de personnes se présentant pour des trajets de retour peut être la cause de phénomènes de cohue à l'entrée des bus. Si des systèmes de serpentins temporaires sont mis en place spécifiquement contre ce risque, rien ne remplace la présence de policiers qui apporte sérénité, sécurité et calme aux festayres fatigués par la nuit ;
- un événement d'une telle nature a une empreinte écologique certaine, ne serait-ce que par l'ampleur des moyens mis en œuvre pour assurer les déplacements. Là encore, les transports collectifs sont la meilleure solution, mais la ville a œuvré aussi dans d'autres domaines comme la lutte contre l'usage des gobelets plastiques jetables qui se retrouvaient inévitablement sur les plages voisines. De ce point de vue, l'usage d'un gobelet réutilisable, certes complexe à mettre en œuvre d'un point de vue juridique et pratique, se révèle être une véritable réussite.

► Contact : [dgst@bayonne.fr](mailto:dgst@bayonne.fr)

## Le nombre du mois...

# 45 000 usagers de l'autopartage en Île-de-France

Une étude récente\* réalisée par le bureau de recherche 6-T soutenu par l'ADEME vise à mesurer l'impact spécifique de l'autopartage en trace directe. Rappelons que l'un des objectifs de l'autopartage est de proposer une alternative à la possession automobile, en permettant aux abonnés du service d'utiliser un véhicule pour des besoins occasionnels en complément des transports collectifs.

Dans le cadre de l'étude, la première enquête a donc porté sur l'autopartage en Île-de-France où deux services publics complémentaires sont proposés :

Nom du service	Abonnés actifs	Véhicules	Type de service	Description
Autolib'	43 000	2 000	Trace directe	Véhicule rendu dans n'importe quelle station du réseau, non réservable plusieurs heures à l'avance
Mobizen	2 427	112	Boucle	Véhicule rendu dans la station de départ, réservable à l'avance

Les résultats mettent en évidence une diminution du parc automobile des inscrits, dans des proportions variables selon les systèmes : les non motorisés sont ainsi 60% avec Autolib', contre 50% avant Autolib'. Ces proportions sont respectivement de 87% et 56% pour les abonnés de Mobizen.

\* L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ? Résultats de la première enquête sur l'impact d'un service d'autopartage en trace directe (le cas d'Autolib'). Cette étude fait suite à une première étude portant sur l'autopartage réalisée auprès d'usagers hors Île-de-France - disponible sur <http://6t.fr/autopartage.swf>

On observe aussi que les usagers de l'autopartage en trace directe tendent à moins utiliser la voiture, mais aussi les modes alternatifs à la voiture : le service Autolib' capte donc des déplacements qui étaient auparavant réalisés avec d'autres modes de transport. À l'inverse, les usagers du système en boucle (Mobizen) sont davantage multimodaux car on constate une augmentation de l'utilisation quotidienne de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière.

### Évolution de la part des usagers utilisant quotidiennement les différents modes de transport avant et après l'abonnement à un service d'autopartage

	Autopartage en trace directe IdF (Autolib')			Autopartage en boucle IdF (Mobizen)			Autopartage en boucle hors IdF		
	Part des usagers avant	Part des usagers après	Évolution	Part des usagers avant	Part des usagers après	Évolution	Part des usagers avant	Part des usagers après	Évolution
<b>Voiture personnelle</b>	13 %	5%	- 63 %	9 %	1 %	- 93 %	15 %	4 %	- 76 %
<b>Transport en commun</b>	61 %	50%	- 18 %	64 %	65 %	+ 2 %	40 %	45 %	+ 14 %
<b>Vélo</b>	3 %	2%	- 25 %	11 %	10 %	- 6 %	29 %	35 %	+ 20 %
<b>Vélo en libre-service</b>	4 %	4%	0 %	5 %	7 %	+ 30 %			
<b>Marche à pied</b>	25 %	23%	- 7 %	35 %	36 %	+ 4 %	36 %	38 %	+ 6 %
<b>Deux-roues motorisés</b>	9 %	5%	- 42 %	8 %	8 %	0%	4 %	4 %	0 %
<b>Autopartage</b>	/	16%	/	/	0,2 %	/	/	0,5 %	/

► **Plus d'informations** auprès du bureau de recherche 6-T : **Nicolas Louvet** - [info@6t.fr](mailto:info@6t.fr)  
 ► **Contact** sur l'autopartage au Cerema - Direction technique Territoires et ville : [christophe.saroli@cerema.fr](mailto:christophe.saroli@cerema.fr)

### Chaucibus : quand le bus s'inspire du vélo, à NANTES



Nantes Métropole expérimente, depuis mai, un nouvel aménagement visant à fluidifier la circulation des bus, quand celle des automobiles devient difficile.

L'axe choisi pour ce projet est connu pour supporter un trafic automobile soutenu, impactant la vitesse et la régularité des transports en commun. Sa largeur étant insuffisante pour pouvoir y construire un couloir de bus classique, le principe proposé par Nantes Métropole s'est donc inspiré du « Chaucidou » ou « chaussée à circulation douce ».

Le principe : une voie centrale large de 2,50 m, créée entre les deux voies de circulation automobile, permet aux bus de sortir de la circulation générale, seulement en cas de congestion. Le fonctionnement repose en partie sur le bon vouloir des autres véhicules, qui doivent alors serrer à droite pour

faciliter le passage des bus. D'ailleurs, un réajustement début juin a fait passer la largeur des voies de 2,80 m (automobiles) / 2,50 m (bus) à 2,70 m chacune, ceci pour faciliter un peu plus le passage des bus.

Un bilan de l'expérimentation sera réalisé courant juillet 2014, notamment à partir des observations régulières réalisées sur le site par les services de Nantes Métropole ainsi que des retours des conducteurs du réseau urbain TAN sur l'utilisation du dispositif.

► **Contact** : Nantes Métropole - Damien Garrigue 02 40 99 49 31 - [damien.garrigue@nantesmetropole.fr](mailto:damien.garrigue@nantesmetropole.fr)

### La modernisation de la ligne interurbaine maritime Blaye – Lamarque (GIRONDE)



La ligne Blaye-Lamarque qui relie Médoc et Nord-Gironde, intégrée au réseau interurbain de transport TransGironde, constitue un maillon essentiel des déplacements girondins : elle permet le franchissement de l'estuaire de la Gironde et assure ainsi le lien entre deux territoires éloignés de Bordeaux en évitant un détour de deux heures (la traversée dure une vingtaine de minutes).

En 2013, la ligne a transporté plus de 170 000 passagers et 55 000 véhicules.

Sa gestion en régie directe est assurée par la direction des transports maritimes du département.

Le premier bac à voir le jour avait été mis en service le 18 mars 1934. Depuis les années 70, c'était le « Côte de Blaye » qui assurait cette liaison. Désormais, ce sera la mission du nouveau navire

transbordeur le « Sébastien-Vauban ». Long de 60 mètres pour une largeur de 13 mètres, le « Sébastien-Vauban » peut accueillir 300 passagers et 40 véhicules légers ou 20 véhicules légers et 4 bus. C'est un navire amphidrome, c'est-à-dire capable de naviguer dans les 2 sens sans faire demi-tour (pas de proue ni de poupe, mais deux extrémités identiques).

Il atteint une vitesse de 12 nœuds et est performant en matière de réduction de vibrations et de confort sonore. Construit par la Socarenam à Saint-Malo et Boulogne, le « Sébastien-Vauban » est adapté aux dernières normes technologiques et environnementales. Ce nouveau navire a été entièrement financé par le Département pour un montant total de 11,3 millions d'euros.

Conformément à sa politique de baisse des tarifs des transports en commun, le tarif aller du bac est passé de 3€20 à 2€70 depuis le 1<sup>er</sup> mars dernier.

Le tarif d'une carte de 10 passages est de 21€60 et la traversée en voiture coûte 14€. Des formules avec carte demi-tarif sont proposées pour les utilisateurs réguliers et le service propose également des transports de camions, fourgons, caravanes, remorques, camping-cars.

► **Contact : Conseil général de la Gironde**

**Elsa-Margaux Delpech** - [e.delpech@cg33.fr](mailto:e.delpech@cg33.fr) - **Brigitte Botte** - [b.botte@cg33.fr](mailto:b.botte@cg33.fr) - **Laurent Gazal** - [l.gazal@cg33.fr](mailto:l.gazal@cg33.fr)

► **Pour en savoir plus :** [www.gironde.fr](http://www.gironde.fr) - [www.transgironde.fr](http://www.transgironde.fr)

### Les données de l'enquête ménages déplacements du CALVADOS disponibles sur Internet

Le groupement de commande Caen-métropole, Viacités et Conseil Général 14 a choisi de faire une diffusion très large des résultats mais aussi des données issues de l'enquête qu'il a fait réaliser entre 2010 et 2011. Un site dédié ([www.emd-calvados-data.fr/](http://www.emd-calvados-data.fr/)) a en effet été ouvert en septembre 2013, à partir duquel les différentes bases de données peuvent être gratuitement téléchargées.

Rappelons que cette enquête était une EDGT (Enquête Déplacement Grand Territoire), c'est-à-dire que l'agglomération de Caen a été enquêtée en face à face tandis que le reste du département l'était par téléphone, et qu'elle a comporté un volet complémentaire à la partie standard Certu portant sur les déplacements du week-end. Ce sont par conséquent les trois fichiers qui ressortent de ces trois parties d'enquêtes qui sont à présent disponibles en ligne et constituent une source très riche et très complète sur les déplacements des habitants du Calvados.

Les demandes de téléchargement se font en complétant un bref formulaire, par lequel les utilisateurs potentiels doivent indiquer à minima leur identité, la finalité de leur demande et s'engager à respecter certaines limites dans les conditions d'exploitations des données, en particulier les utiliser dans leur périmètre de pertinence, préciser la source dans tous les documents réalisés et s'interdire d'en faire une exploitation commerciale.

En accompagnement des bases proprement dites, le site met également à disposition toutes les informations utiles sur la méthodologie de l'enquête, sur la constitution des fichiers, sur la fiabilité statistique des indicateurs, ainsi que les données du découpage géographique intégré dans l'enquête au format SIG.

Depuis l'ouverture du site, près de 300 visites ont été enregistrées, soit une moyenne d'environ 40 par mois, provenant principalement d'utilisateurs basés en Basse-Normandie (40 %) et en Île-de-France (28 %). Le groupement de commande n'a pour le moment pas de retours sur les études ou les applications qui ont pu être développées à partir des données communiquées.

► **Contact : Syndicat mixte Caen - Métropole - Émilie Patry 02 31 86 39 00 - [emilie.patry-leblanc@caen-metropole.fr](mailto:emilie.patry-leblanc@caen-metropole.fr)**

### Mobilités Campus LILLE NORD DE FRANCE

Fondé par les 6 Universités de la région Nord-Pas-de-Calais et deux Grandes Écoles lilloises, le Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) Université Lille Nord de France vient d'être transformé en COMUE (Communauté d'universités et établissements) Lille Nord de France, pour regrouper les établissements d'enseignement supérieur.

En 2011-2012, le PRES avait mené un Bilan carbone impulsé par les universités de Lille 1 et Lille 2 ([www.univ-lille-nord-de-france.fr/?q=bilan-carbone-les-resultats](http://www.univ-lille-nord-de-france.fr/?q=bilan-carbone-les-resultats)) posant la base de travaux collaboratifs sur les démarches de développement durable des établissements universitaires du Nord-Pas-de-Calais. Le résultat majeur de ce bilan carbone signale la part prépondérante des déplacements dans les émissions de gaz à effet de serre : près de 70 % des émissions de GES sont dues aux déplacements (tandis que 15 % proviennent des consommations énergétiques<sup>1</sup> et 9 % des biens immobilisés<sup>2</sup>). De plus, la moitié des émissions de GES liés aux déplacements sont générées par les déplacements du quotidien.

Dans la lignée de ces travaux, un PDE « Mobilités Campus Lille Nord de France » est en cours d'élaboration. Ce projet multipartenarial a pour enjeu de créer une dynamique régionale permettant de favoriser l'équité et l'attractivité des universités et grandes écoles nordistes à l'échelle internationale, d'améliorer la fluidité des déplacements régionaux et favoriser le bien-être et la qualité de vie des campus universitaires, tout en limitant les émissions de GES. Le projet est ambitieux dans son envergure innovante, ses méthodes et les publics variés qu'il touche en particulier le public étudiant.

La région Nord-Pas-de-Calais fait partie des régions ayant pour spécificité de disposer de pôles universitaires éclatés sur le territoire, d'où la volonté de créer une région universitaire desservie par tous les modes de transport en mettant l'accent sur les nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage...) pour rejoindre les pôles les plus éloignés.

<sup>1</sup> Chauffage, climatisation, éclairage, électricité, etc.

<sup>2</sup> Bâtiments, mobilier, parc informatique, etc.

Inédit en France, ce projet concerne ainsi plus de 130 000 étudiants et près de 20 000 personnels.

Le PDE « Mobilités Campus Lille Nord de France » regroupe les 6 Universités de la région Nord-Pas-de-Calais, la FUPL (Université catholique de Lille), le Centre universitaire hospitalier de Lille et de nombreuses Grandes Écoles (École Nationale Supérieure de Chimie de Lille, École Centrale de Lille, Polytech Lille, Telecom Lille 1, École Nationale Supérieure d'Arts et d'Industrie Textile, etc).

Le PDE permet aux établissements d'enseignement supérieur de poursuivre leur collaboration avec les acteurs locaux (collectivités territoriales, partenaires du monde économique...) grâce à un projet structurant pour la Région s'insérant dans le projet de Troisième Révolution Industrielle porté par le Conseil Régional et la CCI.

La Direction territoriale Nord-Picardie du Cerema se voit confier par le COMUE une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette mission a pour objectif d'identifier les enjeux du PDE, de trouver de nouveaux partenaires et d'organiser les comités de pilotages.

► **Contacts : Universités Lille 1 : Nina Hautekeete - [nina.hautekeete@univ-lille1.fr](mailto:nina.hautekeete@univ-lille1.fr)**

**Universités Lille 2 : Eugénie Bodin - [eugeny.bodin@univ-lille2.fr](mailto:eugeny.bodin@univ-lille2.fr)**

**Cerema : Sylvie Mathon - [sylvie.mathon@cerema.fr](mailto:sylvie.mathon@cerema.fr) et Géraldine Bodard - [geraldine.bodard@cerema.fr](mailto:geraldine.bodard@cerema.fr)**

### Inauguration du pôle d'échanges multimodal de la gare de DAX

La gare de Dax, considérée comme un élément clé du développement économique de l'agglomération du Grand Dax avec en 1990 l'arrivée du TGV, vient de se transformer en pôle d'échanges multimodal. Cet aménagement permet de redéfinir les usages du quartier. Il regroupe une gare routière comprenant désormais 16 quais utilisés par plus de quinze lignes de bus et cars. Le pôle d'échange multimodal possède dorénavant un passage de voies en site propre réservées aux transports collectifs et deux pistes cyclables, un parking de 300 places et une station de taxi. Le parvis de la gare a également fait l'objet d'un réaménagement et un parc urbain a été créé à proximité.

Ce nouveau pôle est l'aboutissement d'un long processus engagé en 2006 et affiché dans le PDU de l'agglomération. Il est le fruit d'un travail partenarial avec les collectivités (ville de Dax, département des Landes, région Aquitaine), l'Etat, l'Union européenne, RFF et SNCF. Près de 40 millions d'euros ont été investis au cours des dernières années pour engager la mutation du quartier de la gare (requalification de l'avenue Saint-Vincent-de-Paul et mise en accessibilité des quais avec rehaussement, création d'un passage souterrain, d'ascenseurs, d'escalators ; acquisitions foncières sur le secteur gare - Chaulet - Saint-Vincent-de-Paul ; implantation du nouveau siège du Grand Dax et contribution financière au chantier de la LGV Tours-Bordeaux). En 2013, l'investissement global (hors acquisitions foncières) dédié à l'aménagement des abords de la gare en pôle d'échanges multimodal a été de 11,8 M€, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération du Grand Dax.

La construction de la LGV vise à rendre la gare compétitive par rapport à l'avion. Selon les prévisions de la SNCF, sa fréquentation devrait passer de 1 000 000 à 1 700 000 voyageurs par an. La prochaine mise en service de la LGV placera Dax à 3 heures de Paris.

► **Contact : Grand Dax - Aurélie Zimmermann - [azimmermann@grand-dax.fr](mailto:azimmermann@grand-dax.fr)**

### Gare de SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES – MONTIGNY-LE-BRETONNEUX : la rénovation est achevée, une étape décisive dans la modernisation du pôle multimodal



Avec ses quelques 70 000 voyageurs transitant chaque jour via ses 3 lignes ferrées, ses 32 lignes de bus et son réseau de liaisons douces, la gare de St-Quentin est la deuxième plus importante du département des Yvelines. Engagée en 2011, la rénovation de ce pôle multimodal s'est articulée autour d'une série d'actions ciblées :

- l'amélioration de l'accueil des usagers : depuis septembre 2013, la salle des pas perdus a fait peau neuve. Elle est désormais plus accueillante, fonctionnelle et accessible. Le hall bénéficie d'une plus grande luminosité et d'une nouvelle signalétique plus lisible qui facilite l'orientation des usagers. Une agence de la mobilité et de nouveaux commerces s'y sont installés ;
- la requalification de la RD10 en boulevard urbain va de pair avec la modernisation du pôle multimodal de Saint-Quentin-en-Yvelines : limitation de vitesse à 50 km/h (contre 90 km/h

auparavant), construction de ronds-points, d'un terre-plein central et aménagement de passages piétons... Ainsi sécurisé, cet axe facilite l'accès au quartier ;

- la création d'une gare routière interurbaine avec des quais de départ et de dépose pour 10 lignes de bus interurbains. Conformément au souhait de la communauté d'agglomération, les liaisons piétonnes sont améliorées, l'accès aux personnes à mobilité réduite est facilité, les pistes cyclables sont raccordées au cheminement global et un parking à vélo d'environ 30 places a été construit. Reste maintenant, le réaménagement du quartier de la gare et l'avenue du Pas-du-Lac pour l'accès vélos et piétons, à la base de loisirs et au Vélodrome national.

Cette rénovation s'inscrit dans le cadre du contrat de pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines validé en mars 2010 par l'ensemble des partenaires : l'État, la région Île-de-France, le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), la Casqy (Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines), la mairie de Montigny et la SNCF. Le contrat de pôle représente une vingtaine d'actions pour un budget total de 24 M€ sur une durée de 5 ans (2010-2015).

► **En savoir plus : <http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/grands-projets/le-pole-multimodal-de-saint-quentin-en-yvelines>**

► **Contact : Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines - Romain Forsans 01 34 44 76 55 - [romain.forsans@agglo-sky.fr](mailto:romain.forsans@agglo-sky.fr)**



**PONTS FORMATION CONSEIL**  
Vecteur de performance

## Formation continue de l'École des Ponts ParisTech

### Déplacements, mobilités, transports :

- Cycle TCSP - Module 3 : BHNS : « Développer un réseau structurant et hiérarchisé à l'échelle des territoires : BHNS, tramway, bus, cars, navettes fluviales et maritimes, transports à câbles », du 18 au 19 septembre
- Mettre en cohérence urbanisation et déplacements : les conditions de la réussite, du 23 au 25 septembre
- L'organisation des transports en France et le cadre institutionnel des transports collectifs, du 29 septembre au 1<sup>er</sup> octobre
- L'actualité des équipements de la route et de la signalisation, réglementation, techniques, guides, acteurs, nouvelles technologies... 3<sup>e</sup> rencontre annuelle, le 30 septembre
- Société et transports - Module 3 : les nouveaux services à la mobilité : pertinence, faisabilité, usages, du 1<sup>er</sup> au 3 octobre
- Maîtriser l'économie des transports collectifs, du 6 au 8 octobre
- Les systèmes BHNS : opportunité, conception, réalisation, exploitation, du 15 au 17 octobre
- Optimiser le réseau de transports collectifs urbains, du 15 au 17 octobre
- Logistique urbaine et Transport de Marchandises en Ville : leviers, organisation, aménagements, du 22 au 23 octobre

### Trafic, exploitation, sécurité routière, ITS :

- Cycle Sécurité routière - Module 1 : la gestion quotidienne de la sécurité routière dans une collectivité : enjeux, approche globale, méthodes, du 1<sup>er</sup> au 3 octobre
- Cycle Viabilité Hivernale - Module 2 : analyser, suivre et anticiper les risques météo-routiers : connaissances, méthodes et outils du processus de décision, du 4 au 7 octobre
- Signalisation temporaire sur routes bidirectionnelles et voirie urbaine, du 9 au 10 octobre
- Vitesse : quels impacts sur la Sécurité Routière et l'environnement ?, du 13 au 14 octobre
- Cycle Gestion de Trafic et Exploitation de la Route - Module 3 : Plans de Gestion de Trafic (PGT) et gestion de crise, du 15 au 17 octobre

► **Contact** : ENPC - Louisa Belkalem 01 44 58 27 13 - [formation-conseil@enpc.fr](mailto:formation-conseil@enpc.fr)

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



## Une voirie pour tous

### Dates à retenir

#### Journées d'échanges :

**Observer et évaluer les aménagements en modes doux**, le 9 septembre à Arras

**Viabilité hivernale tous modes**, le 17 septembre à Paris

**Urbanisme et déplacement : la place des modes actifs**, le 18 septembre à Orléans

**Zones de rencontre le 30 septembre** à Aix-en-Provence, le 6 novembre à Béziers

**Encourager les rencontres dans des lieux apaisés**, le 2 octobre à Amiens

**Zones de rencontre et le vieillissement des matériaux et leur entretien**, le 2 octobre à Toulouse

**Pacifier les traverses d'agglomération**, le 7 octobre Pays de la Serre (02)

**Le vélo à la conquête des villes européennes, le 16 octobre à Strasbourg**

**Journées d'échanges organisées par Rue de l'Avenir et Nantes Métropole, les 16 et 17 octobre à Nantes**

**Le vélo « acteur de la mobilité douce » : quels moyens pour réussir ?**, le 3 novembre à Grand-Quevilly (76)

**Zones de rencontres et zones de circulations apaisées, quels éléments de choix ?**, le 4 novembre à La Verpillère (38)

**Promouvoir le tourisme en modes doux**, le 18 novembre Parc du Marquenterre (80)

**Voies de transit et apaisement de la circulation - Aménagements modulables**, le 20 novembre à Bordeaux

**Partager les bonnes pratiques transfrontalières**, le 9 décembre à Dunkerque

#### Formations :

**Le partage et la gestion de l'espace public urbain : diversité des usages et zones de circulation apaisée**, du 16 au 18 septembre à Poitiers CNFPT, du 20 au 22 octobre à Nancy CNFPT

► **En savoir plus** : [www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/) (rubrique agenda)

► **Contact** : Cerema - Direction technique Territoires et ville - Pierre Boillon 04 72 74 58 32



## STRASBOURG : le parking relais résidents, outil d'une politique de stationnement déconcentrée

La politique de gestion du stationnement et les équipements mis en place permettent d'apporter des solutions satisfaisantes pour les visiteurs et les pendulaires. En revanche, le stationnement des résidents de centre-ville reste une préoccupation persistante.

### Pourquoi imaginer de nouvelles solutions de stationnement pour les résidents de centre-ville ?

Même si le taux de motorisation des ménages de centre-ville est déjà faible, répondre à la demande de stationnement des résidents est complexe :

- dans les zones centrales, la pression est déjà forte et les contraintes foncières ne permettent pas de créer de nouveaux parkings à un coût raisonnable ;
- ce phénomène est accentué par la densification constatée des centres urbains, conjuguée à la tendance à la baisse des normes de création de places de stationnement privé ;
- même si les ménages utilisent moins leur véhicule, ils ne s'en dépossèdent pas pour autant et l'automobile-immobile est toujours présente sur l'espace public.

En l'absence de solutions nouvelles de stationnement, il en résulte un risque de « grippage » et de report des difficultés de stationnement de surface vers les quartiers limitrophes du centre-ville et les faubourgs.

### Proposer de nouvelles solutions : le concept du P2R

Les parkings-relais pourraient jouer un rôle prépondérant pour répondre à la demande de stationnement des résidents en devenant des P2R (parking relais résidents). Ils conserveraient leur fonction d'accueil des pendulaires à laquelle s'ajouterait celle du stationnement des résidents du centre-ville n'utilisant pas tous les jours leur voiture.



Illustration 1. Principe de Parking-Relais « classique » (source : PTV France)

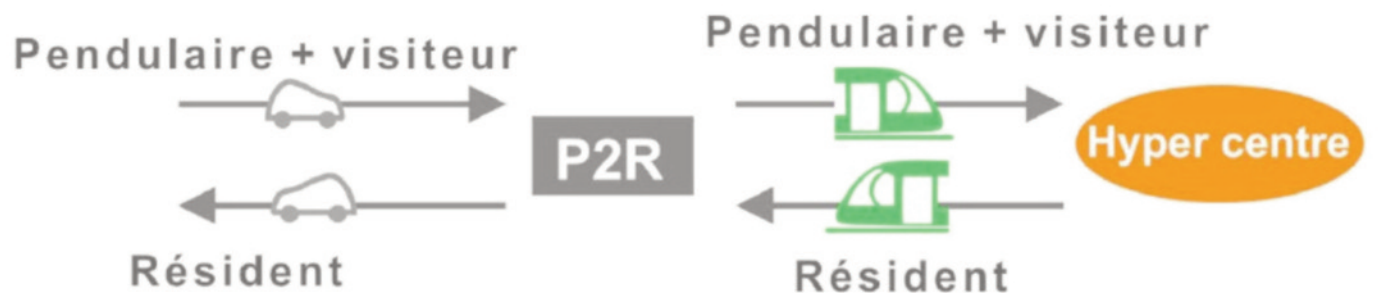


Illustration 2. Principe de Parking-Relais de type « P2R » (source : PTV France)

La fonction nouvelle de P2R peut être obtenue en ouvrant certains parkings-relais existants aux résidents, ou en intégrant de nouveaux parkings dans certaines opérations d'aménagement. Cette nouvelle vocation des parkings-relais permettrait de redonner de la respiration aux zones centrales : passer d'une hyperconcentration des modes de transport et des solutions de stationnement, à une vision déconcentrée et desserrée de la politique de stationnement. Ce dispositif s'inscrit aussi pleinement dans la logique de valorisation des centres historiques et de recherche de complémentarités d'usage entre la voirie et les ouvrages.



## Deux clefs de réussite du dispositif

**La localisation :** les distances doivent être acceptables pour que les résidents du centre-ville puissent rejoindre facilement leur véhicule à pied, à vélo ou en transport collectif. Les P2R doivent donc être situés à proximité des zones centrales. Par effet ricochet, les parkings-relais situés plus en amont, se voient renforcés dans leur rôle de capteurs des déplacements routiers de longue distance, en cohérence avec les objectifs environnementaux et l'évolution des réseaux de transport collectif. Dans le cas de nouvelles opérations d'aménagement en frange de centre-ville ou dans des friches desservies par le réseau de transport collectif structurant, la création de nouveaux parkings mutualisant les usages permet de répondre aux besoins des habitants du secteur et des habitants de centre-ville.

**L'accompagnement :** pour rendre acceptable pour le résident de l'hypercentre cette « mise à distance » de son propre véhicule avec à terme, l'ambition d'un l'abandon partiel (autopartage) ou total du véhicule au profit d'autres modes de déplacement, des outils d'accompagnement sont à prévoir :

- une tarification dans les P2R, adaptée et concurrentielle par rapport au prix du stationnement sur voirie ;
- le développement des titres combinés pour utiliser facilement les autres modes de transport. En particulier, la présence de vélos en libre service est une réponse à l'amplitude restreinte des transports collectifs (en fin de soirée par exemple) et permet de récupérer son véhicule à tout moment ;
- l'intégration de services au P2R : consignes, prêt de matériel, chariots pour transporter ses courses, point relais, espace logistique ;
- des cheminements piétons et un traitement qualitatif des abords des parkings délocalisés ;
- des facilités de stationnement sur voirie pour permettre la dépose et la reprise des résidents ayant opté pour l'abonnement dans un P2R.

À Strasbourg, l'abonnement « Résidéo » mis en place en mars 2013 dans deux parkings à l'extérieur du centre-ville (Halles et Petite-France), peut-être vu comme une première étape vers l'offre P2R. Cet abonnement, alternatif au forfait mensuel sur voirie, permet aux résidents du seul centre historique de stationner au tarif avantageux de 39 € par mois, 24 h/24 dans l'un des deux parkings. Pour ceux qui renoncent à leur abonnement résident classique sur voirie, d'autres facilités sont proposées :

- 30 minutes de stationnement gratuites sur voirie pour permettre la dépose/reprise ;
- 12 h de stationnement payant consécutives au tarif de 2,20 €, pour permettre le stationnement près du logement le week-end ou occasionnellement.

## Deux enjeux pour demain

**Gouvernance :** l'imbrication des compétences nécessaires à la mise en œuvre d'un tel schéma pose la question de la gouvernance et de l'organisation des collectivités : les P2R relèvent-ils du stationnement ou du transport ? Comment garantir la cohérence des tarifs avec ceux du stationnement sur voirie ? À ce titre, la dépénalisation du stationnement sur voirie sera peut-être l'occasion d'apporter une réponse nouvelle et satisfaisante à cette question.

La question du **financement** des P2R se pose de manière complexe dans le cas de parkings mutualisés à l'intérieur d'opérations d'aménagement. Or ces choix ne sont pas anodins en matière d'équilibres financiers et d'objectifs recherchés par les collectivités. Dans un système où les frontières entre le centre-ville et le reste de la ville s'amenuisent, comme celles entre l'aménagement, le transport collectif et les autres mobilités, notre arsenal juridique et nos modes de fonctionnement demandent vraisemblablement à évoluer et à s'adapter.

► **Contacts :** Régis Auriol - [Regis.AURIOL@strasbourg.eu](mailto:Regis.AURIOL@strasbourg.eu)

Communauté urbaine de Strasbourg - Responsable du service stratégie et gestion du stationnement

Laurent Py - [Laurent.PY@strasbourg.eu](mailto:Laurent.PY@strasbourg.eu)

Communauté urbaine de Strasbourg - Chargé de la stratégie du stationnement



## Formations CNFPT La Rochelle

**Interopérabilité des systèmes : aspects techniques, juridiques et financiers**, du 22 au 25 septembre à Toulouse

**Développement et accompagnement des PDE sur un territoire**, du 29 septembre au 2 octobre à Tours

**Suivi des DSP de transport et rapport du délégataire**, du 6 au 9 octobre à La Rochelle

**Aménagement des points d'arrêt**, du 13 au 16 octobre à Alençon

**Exploitation des résultats de l'enquête nationale Cahiers verts**, du 22 au 23 octobre à Lyon

**Marchés publics de transport**, du 17 au 20 novembre à Nancy

**Implantation et desserte des générateurs de déplacements**, du 24 au 26 novembre à Paris

**PDU : évaluation et évolutions**, du 1<sup>er</sup> au 4 décembre à Lyon

**Sécurité dans les véhicules**, du 1<sup>er</sup> au 4 décembre à La Rochelle

► **Contact** : CNFPT La Rochelle - Sandrine Outreman 05 46 50 53 52 - [sandrine.outr eman@cnfpt.fr](mailto:sandrine.outr eman@cnfpt.fr)



## Évaluation des PDU : la méthode ADVANCE finalisée !

Le projet européen ADVANCE, qui vise à proposer aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) une démarche d'évaluation et d'amélioration de leur politique ou plan de déplacements urbains, s'est achevé officiellement le 7 juin dernier. La méthode est désormais finalisée. Elle prévoit de faire appel à un « auditeur », en charge d'animer la démarche tout au long du processus. Il s'agit de parvenir à un diagnostic partagé de l'existant et d'élaborer collectivement un plan local d'actions à court et moyen terme.

En France, 4 auditeurs ont été formés et sont désormais certifiés pour piloter la démarche.

Ils sont recensés sur le site ADVANCE [www.eu-advance.eu](http://www.eu-advance.eu) à la rubrique suivante « Auditors ».

EUROCITIES, partenaire du projet, a récemment recueilli l'avis de ses membres sur la méthode. Elle est perçue comme utile, grâce notamment à sa dimension participative et à l'apport des « auditeurs », en particulier pour les villes les moins expérimentées en matière de planification durable de la mobilité. Et elle est d'autant plus efficace qu'elle est fortement soutenue localement par les élus. Son coût (en l'occurrence celui de la prestation « d'auditeur ») peut en revanche s'avérer un obstacle à son large déploiement.

Une présentation de la méthode ADVANCE et un témoignage de la région Bruxelles capitale, où certaines villes ont pu tester la méthode, sont prévus à l'occasion d'une journée nationale d'échange avec les AOM. Cette journée, organisée conjointement par le Cerema et le Gart, aura lieu **le 18 septembre prochain** et sera aussi l'occasion d'échanger sur le projet européen ENDURANCE.

► **Contact** : Cerema - Direction technique Territoires et ville - Nicolas Merle - [Nicolas.Merle@cerema.fr](mailto:Nicolas.Merle@cerema.fr)

## ORT Pays de La Loire Les mardis de l'ORT

### « Le covoiturage : de l'initiative privée à un service de transport partagé »

Les présentations et la synthèse du Mardi de l'ORT du 15 avril dernier sont consultables sur le site internet de l'ORT des Pays de la Loire : [www.observatoire-transports.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/le-covoiturage-de-l-initiative-r107.html](http://www.observatoire-transports.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/le-covoiturage-de-l-initiative-r107.html)



## « 2040, Rives du Futur » : une production d'imaginaires collectifs

Interview d'Emmanuel Cellier, de l'Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, et de Cédric Le Jeune, chef de projet du SCoT Rives du Rhône.

### Pourquoi avoir lancé une démarche prospective sur votre territoire ?

Le Syndicat Mixte des Rives du Rhône, porteur du SCoT local, est situé au sud de Lyon. En moyenne vallée du Rhône, il comprend entre autres du nord au sud l'agglomération viennoise, l'agglomération roussillonnaise, Condrieu, St Rambert d'Albon et Saint Vallier, mais couvre également le bassin d'Annonay, les vallées de la Valloire et de la Galaure ainsi qu'une partie du Pilat. Il y a un an et demi, cinq nouvelles communautés de communes ont rejoint le Syndicat Mixte des Rives du Rhône. Cela a provoqué la mise en révision du SCoT, alors même qu'il venait d'être approuvé.

Par ailleurs, le territoire est également intégré dans une démarche de Grand projet Rhône-Alpes (GPRA Rhône Médian) autour de la locomotive économique que constitue la zone multimodale (fleuve/mer - fer - autoroute) de Salaise-Sablons. Son objet est de soutenir le développement de projets et d'activités concourant au développement des pratiques multimodales et de l'écologie industrielle.

Dans ce double contexte, Cédric Le Jeune, chef de projet du SCoT, a demandé à l'Agence d'Urbanisme de les accompagner dans une démarche originale de révision du SCoT : une démarche de prospective territoriale, à laquelle s'est associée la Région Rhône-Alpes par l'intermédiaire du GPRA.

L'objectif de cette démarche était de favoriser les échanges entre les acteurs d'un territoire qui venait de s'agrandir, de leur faire connaître ce nouveau territoire, de faire prendre conscience qu'il constitue un bassin de vie et de réfléchir collectivement aux enjeux du futur : transition énergétique, défis économiques, question des transports.

L'horizon 2040 a été choisi comme un horizon à 25 ans, soit une génération, dans l'objectif d'imaginer ce que deviendra le territoire pour nos enfants.

### Comment la démarche a-t-elle été menée ? Quels acteurs ont été associés ?

Le travail a démarré en mai 2013 par deux séminaires de lancement, auxquels élus et techniciens du SCoT étaient conviés. Deux jours de visites ont ensuite été organisés, pour rencontrer des acteurs de sites qui présentent des enjeux pour le territoire.

Puis quatre séminaires créatifs ont eu lieu, auxquels ont participé en particulier : des élus, des techniciens, des représentants de la société civile et du monde associatif, la CCI, le monde économique et immobilier, et le bureau d'étude Adhexo pour une assistance à la démarche prospective.

Ces séminaires ont abouti à la production d'imaginaires collectifs : huit « profils » de ce que pourra être le territoire demain. Ainsi, le « profil Solidaire » inclut en particulier plus de facilités pour les plus vulnérables pour se déplacer. Le « profil Territoire écologique » associe une politique environnementale au développement économique du territoire. Ou encore, le « profil Coopétitif » fait de la coopération économique un levier de croissance, à l'inverse du « profil Morcelé » où les différences, voir oppositions, dans ce territoire à multiples composantes sont renforcées.

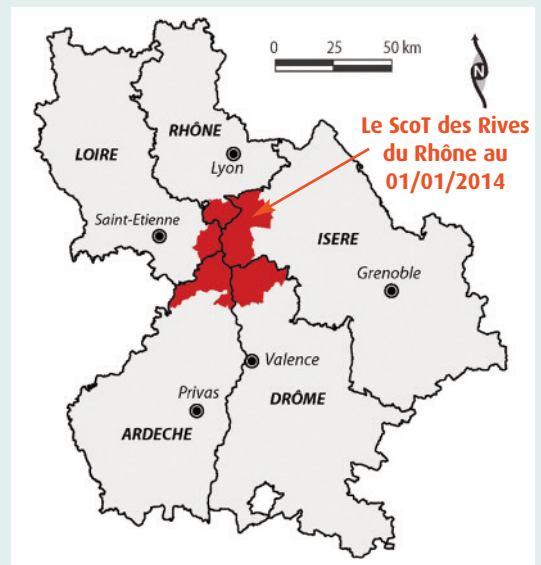
Les élus ont ensuite été invités à se prononcer sur la combinaison des « profils » qui leur paraît la plus souhaitable. Cela a fourni une grille de lecture du territoire souhaité pour demain.

### Quel usage des résultats est-il prévu, en lien avec l'action publique, notamment pour le secteur des transports ?

Depuis la réalisation de ce travail de prospective, les élus ont changé. La question est maintenant double : de quelle manière les nouveaux élus vont-ils s'approprier ce travail ? Comment le décliner dans les différents documents du SCoT ? Enfin, il serait intéressant de mettre en place un système de veille pour évaluer l'évolution du territoire par rapport aux huit « profils » établis et par rapport à la combinaison de « profils » souhaitée.

► **Contacts :** [e.cellier@urbalyon.org](mailto:e.cellier@urbalyon.org) et [clejeune@scot-rivesdurhone.com](mailto:clejeune@scot-rivesdurhone.com)

► **Contact Cerema :** Direction technique Territoires et ville - [Virginie.Lasserre@cerema.fr](mailto:Virginie.Lasserre@cerema.fr)

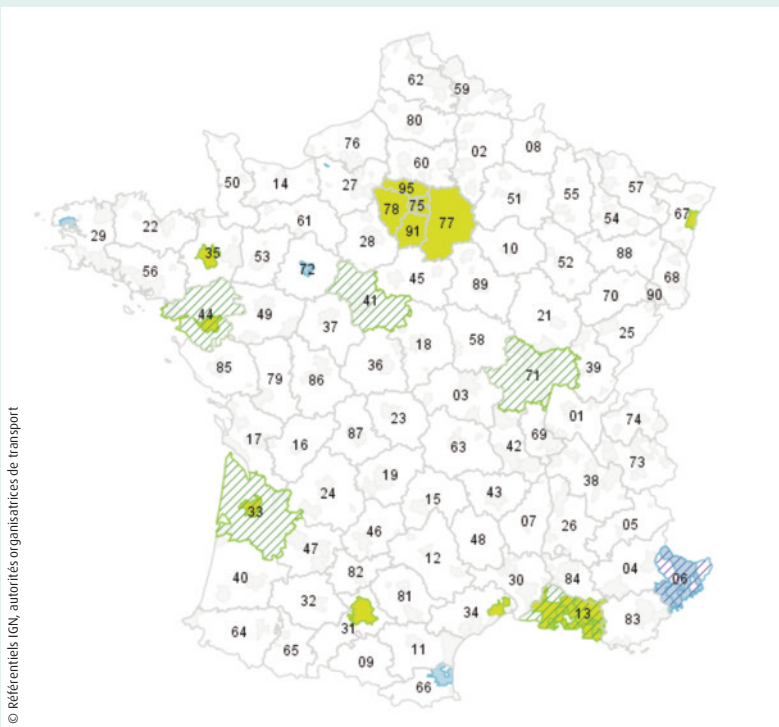


## BASE ATC : la base nationale des arrêts de transport collectif est en ligne !

Pour répondre à des besoins statistiques et d'analyse du territoire, le Cerema a entrepris de constituer une base de données des arrêts de transport collectif. Cette base ATC est un recueil de données géolocalisées des arrêts des réseaux urbains et départementaux.

Les données proviennent des plates-formes Open Data ou d'accords donnés par les autorités de transport. Le Cerema les a ensuite rendues conformes au modèle d'arrêt partagé proposé par l'AFIMB (Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique). Ces données sont ainsi restituées dans un format unique, malgré les multiples formats des données source. Le Cerema a ensuite complété ces données par des indicateurs calculés pour chaque arrêt : population résidant autour, fréquence et amplitude horaire de desserte.

Aujourd'hui, cette base ATC regroupe une trentaine de réseaux. Les territoires **en vert** sur la carte ci-contre indiquent des données en accès libre ; ceux **en bleu**, des données en accès restreint. Soixante réseaux supplémentaires ont déclaré souhaiter intégrer le projet. L'objectif est d'augmenter la couverture territoriale pour permettre plus d'analyses statistiques et territoriales.



© Référentiels IGN, autorités organisatrices de transport

- ▶ Pour en savoir plus, accéder à la carte et aux données : <http://www.certu.fr/base-atc-base-nationale-d-arrets-a1212.html>
- ▶ Contacts : Cerema - Direction technique Territoires et ville - Laurent Chevereau - [laurent.chevereau@cerema.fr](mailto:laurent.chevereau@cerema.fr)

## Appel à communications

### 5<sup>e</sup> Congrès National Santé Environnement « Paysage, santé et urbanisme » 25, 26 et 27 novembre 2014 à Rennes

Les relations entre les paysages, formes et ambiances urbaines, aménagements, vie quotidienne et santé\*, sont des questions ouvertes depuis le 19<sup>e</sup> siècle : comment les ambiances et les formes urbaines peuvent-elles constituer des ressources pour l'amélioration de la qualité de vie ? Quels choix opérer qui tiennent compte des comportements individuels et collectifs, à quelle échelle spatiale et à quel horizon temporel ?

Ces questions suscitent en France un intérêt croissant. Pour mieux comprendre, appréhender ces questions et favoriser la prise de décision, ce 5<sup>e</sup> congrès de la SFSE sera consacré aux liens entre « Paysage, urbanisme et santé ». Il a pour objectif de rassembler les décideurs, les chercheurs et praticiens de l'ensemble des disciplines concernées, pour un partage de connaissances et d'expériences dans la perspective d'élaboration de la combinaison la plus pertinente entre approches quantitatives et qualitatives.

Un appel à contribution vient d'être lancé pour alimenter les neuf sessions prévues :

- Changement climatique, paysage et ville
- Densité urbaine, mixité fonctionnelle et sociale
- Aménagement, biodiversité & santé
- Espaces verts, santé et qualité de vie
- Agricultures urbaines et santé
- Ambiances et formes urbaines : de la gêne au bien-être
- Accessibilité, mobilité, cadre de vie
- Pollutions et nuisances
- Outils / méthodes pour la décision.

- ▶ Pour en savoir plus ou soumettre une communication : [www.sfse.org/article/premiere-annonce-congres-2014](http://www.sfse.org/article/premiere-annonce-congres-2014)
- ▶ Contact : Cerema - Direction technique Territoires et ville - Laurent Jardinier - [laurent.jardinier@cerema.fr](mailto:laurent.jardinier@cerema.fr)

\* Selon la définition de l'OMS, la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et pas seulement une absence de maladie ou d'infirmité.

## Panorama des réseaux de TCU des agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants hors Île-de-France Situation 2011



Ouvrage (48 pages) publié par le Cerema dans la collection « Données »

Cet ouvrage présente les principales caractéristiques des réseaux de transports collectifs urbains dans les pôles urbains de 100 000 à 250 000 habitants. Ce document aborde les contextes démographiques et territoriaux de chaque réseau, puis l'offre et l'usage de ces réseaux avec quelques évolutions observées sur la période 2001-2011. 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 urbains dans un contexte économique tendu.

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

## Panorama des réseaux de TCU des agglomérations de plus de 250 000 habitants hors Île-de-France Situation 2011



Ouvrage (61 pages) publié par le Cerema dans la collection « Données »

Ce panorama présente les principales caractéristiques des réseaux de transports urbains dans les agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants en 2011. Pour ce faire, il s'appuie sur l'exploitation de l'enquête annuelle réalisée auprès des réseaux de transports collectifs urbains hors Île-de-France. Le panorama présente principalement des données sur l'offre, l'usage et les aspects financiers des réseaux de transports collectifs urbains. Quelques évolutions au cours de la dernière décennie y sont aussi décrites. Il permet de mieux appréhender les enjeux des politiques de transports collectifs urbains, en particulier le développement des transports collectifs en site propre dans les grandes villes.

► Ces deux panoramas sont disponibles uniquement en téléchargement gratuit sur la boutique en ligne du Cerema - Direction technique Territoires et ville : [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr)



### Le versement transport : une contribution essentielle au financement des transports urbains

Fiche n°30 (12 pages) publiée par le Cerema dans la collection « Le point sur »

En 2011, le versement transport représente 42 % des ressources mobilisées pour le financement des dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports collectifs urbains et plus de 6,3 milliards d'euros. Quel sera son dynamisme dans les prochaines années ? Faut-il le faire évoluer pour répondre à l'élargissement des bassins de développement et favoriser le développement de l'offre en transport collectif sur les territoires hors périmètres de transport urbains ?

► Document disponible uniquement en téléchargement gratuit sur la boutique en ligne du Cerema - Direction technique Territoires et ville : [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr)



### LU POUR VOUS !

### Ce mois-ci, nous avons repéré pour vous...

► « Nice améliore le rayon d'action de ses Auto Bleue électriques », « Taxis et bus auront bientôt leur voie réservée sur l'A1 », « La Californie alloue plus de fonds aux piétons », « Milan primé pour son péage urbain », « Frédéric Cuvillier lance l'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo »... et d'autres actualités dans la Lettre Mobilité durable n° 22 éditée par la Direction territoriale Nord-Picardie du Cerema. Disponible sur :

<http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr/mobilite-durable-lettre-d-a800.html>

► Toute l'actualité du Transport ferroviaire dans La Lettre d'information n° 23 - juin 2014 éditée par la Direction territoriale Nord-Picardie du Cerema. Disponible sur :

<http://www.cete-nord-picardie.developpement-durable.gouv.fr/transport-ferroviaire-lettre-d-a804.html>

### 17 septembre 2014

#### Rencontre nationale du Club des villes et territoires cyclables

##### « Mobilités actives : la boîte à outils et la vision »

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

► Programme, modalités d'inscription prochainement sur : <http://www.villes-cyclables.org/>

### 18 septembre 2014

#### Première réunion nationale du réseau ENDURANCE sur les PDU

Organisée à Paris par le Cerema en partenariat avec le Gart.

► En savoir plus : <http://www.epomm.eu/endurance/index.php>  
 ► Contact : [nicolas.merle@cerema.fr](mailto:nicolas.merle@cerema.fr)

### 18 et 19 septembre 2014

#### Journées de la mobilité intelligente - Quelle gouvernance pour développer une mobilité efficace ?

Organisées à Lille par l'association ATEC ITS France en partenariat avec la CCI Grand Lille.

► En savoir plus : [www.grand-lille.cci.fr/page-agenda/18-et-1909-lille-journees-de-la-mobilite-intelligente/](http://www.grand-lille.cci.fr/page-agenda/18-et-1909-lille-journees-de-la-mobilite-intelligente/)

### 25 septembre 2014

#### Quels nouveaux outils pour faciliter la mobilité ?

Journée technique sous l'égide de la CoTITA organisée à Nancy par la Direction territoriale Est du Cerema.

Au programme : contexte national et partage d'expériences :

- département de l'Oise : exemple de syndicat mixte SRU

- région Lorraine : intégration tarifaire et billettique, démarche d'intermodalité et de coordination des transports

- région Alsace : titres de transport, billettique, SAE, info-voyageurs.

► Contacts :  
 - informations générales : [Sandrine.fernandes@cerema.fr](mailto:Sandrine.fernandes@cerema.fr)  
 - informations techniques : [francois.tortel@cerema.fr](mailto:francois.tortel@cerema.fr)

### 25 et 26 septembre 2014

#### 18<sup>es</sup> rencontres des Départements & Régions cyclables en Nord-Pas-de-Calais : « Le vélo, le changement en mouvement »

**25 septembre** : journée technique organisée à Lille (au siège de la Région)

**26 septembre** : découverte cyclable dans le Pas-de-Calais.

► En savoir plus : <http://www.departements-regions-cyclables.org/>

### 6 novembre 2014

#### Rencontres nationales DUE « Transport, énergie, climat : de la prospective et la planification au projet urbain »

6<sup>e</sup> séminaire organisé à Lyon par le Cerema en partenariat avec le CNFPT, l'Ademe, le Gart et la Fnau.

► Contact : Cerema [martine.meunier-chabert@cerema.fr](mailto:martine.meunier-chabert@cerema.fr)

### 7 novembre 2014

#### La prise en compte des déplacements dans le PLUi

Séminaire national organisé à Lyon par le club PLUi associant le ministère du logement et de l'égalité des territoires, le ministère de l'écologie, le Cerema, le Gart, l'AdCF et la Fnau et en partenariat avec le CNFPT.

► Contact : [nicolas.merle@cerema.fr](mailto:nicolas.merle@cerema.fr)

### 19, 20 et 21 novembre 2014

#### L'intermodalité dans les villes européennes

##### Échanges d'expériences : Allemagne, Belgique, France, Suisse

Journées européennes Cerema/CNFPT sur la mobilité urbaine en partenariat avec l'UITP, la Communauté Urbaine de Strasbourg, le Gart et l'UTP.

► Contacts :  
 Cerema : [Thierry.gouin@cerema.fr](mailto:Thierry.gouin@cerema.fr)  
 CNFPT : [sandrine.outréman@cnfpt.fr](mailto:sandrine.outréman@cnfpt.fr)

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



Directeur de la publication:

**Bernard LARROUTOUROU**

Directeur délégué de publication:

**Christian CURÉ**

Rédactrice en chef:

**Patricia VARNAISON-REVOLLE (chef du département)**

Rédactrice en chef-adjointe:

**Danièle VULLIET-PALLANDRE**

N° ISSN 2102 - 5835

#### Rédactrice en chef-adjointe

**Danièle VULLIET**  
 Direction technique Territoires et ville  
 04 72 74 58 28  
[daniele.vulliet@cerema.fr](mailto:daniele.vulliet@cerema.fr)

#### Rédacteurs régionaux

*Alsace  
 Champagne - Ardennes  
 Lorraine*

**Nicolas SPEISSER**  
 Direction territoriale Est  
 03 87 20 45 23  
[nicolas.speisser@cerema.fr](mailto:nicolas.speisser@cerema.fr)

*Aquitaine  
 Limousin  
 Midi - Pyrénées  
 Poitou - Charentes*  
**Julien PHILIPOT**  
 Direction territoriale Sud - Ouest  
 05 62 25 93 60  
[julien.philipot@cerema.fr](mailto:julien.philipot@cerema.fr)

*Auvergne - Bourgogne  
 Franche - Comté  
 Rhône - Alpes*  
**Sandira SANIEL**  
 Direction territoriale Centre - Est  
 04 72 14 31 58  
[sandira.saniel@cerema.fr](mailto:sandira.saniel@cerema.fr)

*Bretagne  
 Pays de la Loire*  
**Sandrine HOLUB**  
 Direction territoriale Ouest  
 02 40 12 84 56  
[sandrine.holub@cerema.fr](mailto:sandrine.holub@cerema.fr)

*Centre  
 Basse - Normandie  
 Haute - Normandie*  
**Sylvie CROIZAT**  
 Direction territoriale Normandie - Centre  
 02 35 68 81 17  
[sylvie.croizat@cerema.fr](mailto:sylvie.croizat@cerema.fr)

*Corse - Languedoc - Roussillon  
 Provence - Alpes - Côte - d'Azur*  
**Viviane MARRIÉ**  
 Direction territoriale Méditerranée  
 04 42 24 77 50  
[viviane.marrie@cerema.fr](mailto:viviane.marrie@cerema.fr)

*Île - de - France*  
**Marie CAOUISSIN**  
 Direction territoriale Île - de - France  
 01 34 82 12 87  
[marie.caouissin@cerema.fr](mailto:marie.caouissin@cerema.fr)

*Nord - Pas - de - Calais - Picardie*  
**Nathalie PITAVALE**  
 Direction territoriale Nord - Picardie  
 03 20 49 61 07  
[nathalie.pitaval@cerema.fr](mailto:nathalie.pitaval@cerema.fr)

Contact : [transflash@cerema.fr](mailto:transflash@cerema.fr)