

Quoi de neuf ?

- AVIGNON s'équipe de navettes écologiques et gratuites pour desservir le centre-ville
- ÎLE-DE-FRANCE : Vélib' plébiscité par ses usagers
- VILAVIL : une ligne de cars relie HAYANGE et THIONVILLE (Moselle) au LUXEMBOURG
- 140 millions de voyages à LILLE
- Du cadencement pour les cars du TARN
- Espace Info Déplacements NORD-PAS-DE-CALAIS
- La route en expérimentation dans les CÔTES D'ARMOR
- « Noctenbus », une desserte transfrontalière FRANCO-BELGE
- Succès confirmé pour la ligne de car à haut niveau de service VESOUL BESANÇON
- Depuis un an, révolution dans les transports collectifs du TERRITOIRE DE BELFORT

À l'écoute de

- Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) : des fiches pour mieux penser le stationnement
- PREDIT - Appel à propositions Sécurité et sûreté dans les différents modes de transport
- Résultats de la première édition des prix européens PDE
- La formation continue de l'École Nationale des Ponts et Chaussées
- Ville accessible à tous : « S'organiser pour planifier les déplacements dans le cadre de la loi handicap »

Biblio La vitrine

- Note de synthèse n°3 Péages urbains : permettre leur expérimentation en France
- Atlas tactiles des transports publics d'Île-de-France pour les personnes aveugles et malvoyantes
- Service de mobilité et d'information : innovation et recherche
- Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains Éléments de méthode
- Quels avenir pour les systèmes d'assistances technologiques à la conduite ?
- Virage serré

Agenda

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Tél. 04 72 74 58 00
Fax 04 72 74 59 00
www.certu.fr
(Mobilité et Transports)



Les enquêtes ménages déplacements (EMD) : une deuxième jeunesse ?

Entretien avec Marie-Odile Gascon, chef du groupe « Observation de la mobilité » au Certu

La Rédaction : Depuis quand les EMD existent-elles ? Combien d'enquêtes réalisées à ce jour ? Quelles sont les villes « records » ?

M.-O.G. Les enquêtes ménages déplacements (EMD) existent depuis les années 60 (leur méthode nous vient des États-Unis). Après harmonisation, les premières enquêtes réalisées avec une méthode vraiment comparable datent de 1976. Depuis, une centaine d'enquêtes ont été conduites sur une soixantaine de villes. Certaines ont donc réalisé une EMD plusieurs fois comme Paris, Grenoble, Lille ou Lyon, qui en ont déjà mené quatre. C'est d'ailleurs l'une des forces des EMD : la comparabilité dans le temps et entre villes. Une base de données nationale a été constituée et est gérée par une « équipe ressources » au Cete Nord-Picardie.

L.R. Quelle est la principale spécificité des EMD ?

M.-O.G. L'autre point fort est le recueil de TOUS les déplacements, quel que soit le mode utilisé. À l'époque du « tout voiture », beaucoup ont été tentés de recentrer les enquêtes sur les seuls modes motorisés. Mais les temps ont changé et aujourd'hui, on se félicite de n'avoir pas suivi cette mode et d'avoir gardé tous les modes y compris les modes doux.

L.R. Quelle utilité ? Quels exemples de résultats pertinents ?

M.-O.G. Grâce aux EMD réalisées chaque année, on peut saisir les inflexions profondes de la société en matière de déplacements, les « tendances lourdes ». PDU, Grenelle de l'environnement, ville durable : en donnant une photo des déplacements à intervalles réguliers, les EMD permettent de mesurer les évolutions, les effets des politiques menées et d'en tirer les enseignements pour orienter ces politiques. Les EMD donnent des résultats statistiques objectifs. Les connaître aide à prendre les décisions : mieux vaut avoir une boussole que naviguer à vue. C'est ce qu'a fait Strasbourg lorsqu'en 1997, l'EMD a montré une baisse globale du vélo et une hausse continue de la voiture. L'analyse géographique des données a montré que là où une politique forte avait été menée pour réguler la voiture et favoriser les autres modes, elle avait été suivie d'effets. Si bien que la décision a été prise de mener une politique ambitieuse dans ce sens sur toute l'agglomération. De même, à Lyon, la baisse de la part de marché des transports collectifs enregistrée dans l'EMD de 1995, malgré les investissements réalisés, a confirmé qu'il ne suffit pas d'améliorer l'offre dans les TC pour accroître leur part de marché. Cet enseignement a servi de base aux orientations du PDU (limitations des accès en voiture...).

L.R. Trouve-t-on l'équivalent des EMD à l'étranger ?

M.-O.G. Il existe des enquêtes locales, mais souvent menées avec des méthodes différentes, peu encadrées, d'où l'absence de comparabilité, même à l'intérieur du pays. Néanmoins une méthode a été mise au point en Allemagne et diffusée y compris hors d'Allemagne. Ressemblant par certains côtés à l'EMD, son atout est également d'être contrôlée et harmonisée. D'autres pays comme la Suisse, la Belgique ou les Pays-Bas ont des enquêtes nationales, parfois déclinées localement à des échelles plus grandes que l'agglomération (le canton ou la région), ce qui assure une certaine comparabilité... si l'on ne change pas trop la méthode dans le temps.

Un projet de recherche européen, Sésame, que j'ai coordonné en 1996, a montré la quasi-impossibilité de comparer les données entre pays. L'harmonisation des définitions comme des méthodes est indispensable si l'on veut pouvoir dire des choses sensées.

L.R. Quelles alternatives ?

M.-O.G. Les EMD sont adaptées aux grandes zones urbanisées. Le nouveau guide méthodologique que nous publions aujourd'hui actualise celui de 1998 pour tenir compte d'avancées statistiques, de divers tests réalisés conduisant à des contrôles renforcés, des adaptations dans la technique. Mais ces évolutions ont totalement préservé la comparabilité des données sur les déplacements. C'est ce principe qui est également respecté dans le travail mené actuellement pour la mise au point de méthodes adaptées aux villes moyennes et aux grands territoires peu urbanisés. Plusieurs tests et une collaboration fructueuse avec les bureaux d'études qui les ont réalisés vont nous permettre de publier prochainement les guides méthodologiques correspondants.

L.R. Quel avenir et quel positionnement de l'État ?

M.-O.G. Les collectivités locales qui adoptent la méthode « standard Certu » peuvent bénéficier d'une subvention de l'état, de l'ordre de 20 % du coût total. Auparavant, cette part atteignait 50% et pourtant il n'y a jamais eu autant d'EMD en projet ou en cours qu'aujourd'hui. Preuve, s'il en fallait, de leur utilité. Aucune ville n'a « regretté » l'utilisation des résultats d'une EMD, localement ou au niveau national. Les récentes baisses de la mobilité en voiture révélées par les EMD à Lille, Lyon et d'autres villes, mises « en vitrine » par nos publications, sont un enseignement pour ces villes comme pour d'autres. Ce n'est pas le cas d'enquêtes bon marché parfois réalisées par certaines collectivités locales, qui se demandent ensuite comment « redresser » des résultats qui semblent bien peu crédibles. Les EMD constituent aussi une culture commune pour éviter les débats inutiles ou ne reposant sur aucune donnée objective. Elles viennent parfois quantifier des impressions, comme le « frémissement » du vélo, constat bien peu statistique mais souvent annoncé... et finalement mesuré au bout de quelques années dans les EMD.

Une dizaine d'enquêtes sont programmées d'ici à 2010. Rares sont les grandes villes qui n'en ont jamais fait. J'ai souvent entendu des critiques – les EMD sont lourdes, chères, complexes – pourtant, trente ans après, elles existent toujours.

À noter : une formation à l'ENPC (PFE) « Connaître et réaliser les enquêtes de déplacements », du 20 au 22 octobre 2008. En savoir plus : <http://pfe.enpc.fr> - Tél. 01 44 58 27 13

- Contacts : **Certu** - Marie - Odile Gascon - marie-odile.gascon@developpement-durable.gouv.fr
Régis de-Solère - regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr
- Cete Nord - Picardie** - Bernard Quetelard - bernard.quetelard@developpement-durable.gouv.fr

Les EMD décrivent les déplacements des résidents d'une zone urbanisée pendant les jours ouvrables. Tous les déplacements, tous les modes, tous les motifs, sont recensés. La définition des déplacements est très précise, la collecte est strictement encadrée, en particulier pour ne pas oublier les déplacements très courts ou rares mais qui peuvent être déterminants dans le choix modal.



L'enquête ménages déplacements « standard Certu »

Guide méthodologique (202 pages) publié par le Certu en mai 2008, dans la collection « Références »

Ce nouveau guide méthodologique décrit en détail la méthode et fournit, sur le cédérom associé, tous les documents nécessaires à la réalisation de l'enquête. Les EMD sont utilisées au niveau local, pour la constitution et l'évaluation des politiques menées. Au niveau national, des analyses menées plus globalement permettent de dégager les « tendances lourdes » (cf « La mobilité urbaine en France - les années 90 », ouvrage Certu, août 2002, collection « Références »).

- Pour commander l'ouvrage : www.certu.fr/catalogue ou **Certu** - Bureau des ventes
Tél. 04 72 74 59 59 - bventes.certu@equipement.gouv.fr - Prix : ouvrage + cédérom : 35 €

En complément des guides méthodologiques ou des études globales, et pour être réactif et appréhender rapidement des inflexions, le Certu conduit des analyses plus ciblées et présente des résultats synthétiques sous forme de fiches* :

Dans la série « **Mobilités : faits et chiffres** » :

La mobilité urbaine des années 2000 : vers un « découplage » entre la possession et l'usage de la voiture ? (fiche n° 3), consultez : www.certu.fr (mobilité et déplacements)

- Contact : **Certu** - jean-marie.guides@developpement-durable.gouv.fr

Dans la série « **Note de synthèse – Mobilité et transports** » (éléments de méthodes et leurs conséquences) :

Les recueils de données sur la mobilité urbaine (fiche n° 2), consultez : www.certu.fr (mobilité et déplacements)

- Contact : **Certu** - regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

* Toutes les fiches sont téléchargeables gratuitement sur : www.certu.fr/catalogue

AVIGNON s'équipe de navettes écologiques et gratuites pour desservir le centre-ville

Après la mise en service au centre-ville des «Baladines» en mai 2007, la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon a lancé au début de l'année deux navettes cent pour cent électriques et gratuites dénommées «OREOS».

Pour la première fois en France, ces deux mini-bus sont équipés d'un système de climatisation par évaporation, donc 100 % électriques et propres. Ils assurent la navette entre le parc relais des Italiens (900 places gratuites) et le centre-ville. En 2007, ce service était assuré par un bus non électrique qui avait enregistré une augmentation de 70 % par rapport à 2006.

D'une capacité de 22 places, ces navettes sont accessibles à tous grâce à leur rampe d'accès et à l'emplacement réservé aux personnes à mobilité réduite ou en fauteuil roulant. Elles disposent d'une autonomie de 100 à 120 km/jour, et leur petite taille font qu'elles sont bien adaptées à une utilisation fréquente dans les rues étroites du centre-ville.

Pour cette opération, la Communauté d'Agglomération a investi 400 000 €, dont 10 % subventionnés par l'ADEME. L'objectif de la mairie étant l'amélioration de la qualité de vie des habitants de l'intra-muros, ces mini-bus confortables, silencieux et écologiques sont appelés à se multiplier à moyen terme.

■ **Contact : Communauté d'agglomération du Grand Avignon** - Dominique Vidal - Tél 04 90 84 47 34 dominique.vidal@agglo-grandavignon.fr

ÎLE-DE-FRANCE : Vélib' plébiscité par ses usagers

Mise en place depuis près d'un an, l'offre de vélos en libre service sur Paris «Vélib'» représente actuellement plus de 25 millions d'utilisations, dont 60 % sont réalisées par des abonnés longue durée.

Afin d'en mieux connaître les usagers, une enquête de satisfaction conduite par TNS SOFRES a été menée auprès d'un échantillon de 878 utilisateurs composé pour moitié d'abonnés de longue durée.

La quasi-totalité de la clientèle se déclare globalement satisfaite du service notamment par sa facilité d'utilisation et son coût. Une très large majorité considère également que «Vélib'» renvoie une image positive de la capitale tout en étant bénéfique pour la santé et constituant un moyen de lutte contre la pollution. En revanche, la disponibilité en station tant des vélos que des places constituerait un point à améliorer.

Même si l'utilisateur de «Vélib'» est plutôt jeune et parisien, le service recrute parmi une assez large clientèle. Ainsi, il compte une majorité d'hommes parmi ses abonnés tandis que les femmes sont plus nombreuses à l'utiliser occasionnellement. Plus d'un usager sur trois a entre 25 et 36 ans mais «Vélib'» fait des émules de 16 à 65 ans. Et, si son implantation incite davantage les Parisiens à l'utiliser, un tiers des usagers sont banlieusards.

Considéré le plus souvent comme une offre de transport complémentaire, «Vélib'» contribue à accroître la mobilité et constitue parfois une alternative à la voiture.

■ **Contact : Société JCDecaux** - Nathalie Delebarre
Tél. 01 30 79 35 38 - dircom@jcdecaux.fr
Pour en savoir plus : <http://www.velib.paris.fr/>

VILAVIL : une ligne de cars relie HAYANGE et THIONVILLE (Moselle) au LUXEMBOURG

Depuis le 2 mai, la ligne de car «VilaVil» offre aux nombreux travailleurs frontaliers une alternative à la voiture pour se rendre au Luxembourg. Cette ligne relie les communes de Hayange et Thionville à Luxembourg ville.

Le ministère des Transports Luxembourgeois a délégué l'exploitation de ce service à deux transporteurs : La Trans Fensch (transdev) d'une part, exploitant du réseau de la région de Thionville et d'autre part à une entreprise luxembourgeoise (voyages Vandivinit). Cette ligne assure un service du lundi au samedi de 4 h 47 (premier départ de Thionville) à 23 h 00 (dernier retour du Luxembourg), avec une fréquence au 1/4 d'heure en période de pointe et à la 1/2 heure le reste de la journée. On compte 6 arrêts du côté français et 10 du côté luxembourgeois.

Au Luxembourg les autocars empruntent les sites réservés aux transports publics urbain avec priorité aux carrefours.

Les usagers peuvent régler leur voyage avec un ticket journalier (1 aller-retour) pour 7 € ou en prenant un abonnement mensuel à 75 €. Les premiers résultats après un mois d'exploitation font état de plus de 1 000 voyages par jour avec environ 700 abonnés mensuels.

■ **Contact : Trans Fensch**
Stéphanie Bletoux - Tél. 03 82 59 31 05 - www.citeline.fr

140 millions de voyages à LILLE

Le réseau de transports en commun de Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) exploité par Transpole a franchi un cap historique : celui des 140 millions de voyages. Il s'agit d'une tendance de fond ; l'usage des transports en commun a augmenté de 7 % en un an, de 16 % en trois ans et de 31 % ces six dernières années.

Tous les modes sont concernés par cette croissance. Le métro, qui représente 62 % du trafic global, continue de progresser : 4 % en un an. Pour répondre à cette demande, la capacité des rames de métro a augmenté de 20 % depuis le début de l'année grâce à la modification de leur agencement intérieur. Le tramway progresse également avec une augmentation de près de 10 % ces 12 derniers mois. L'évolution du réseau bus est encore plus spectaculaire en atteignant plus de 12 % en un an.

LMCU commence à récolter les fruits du «Plan bus 2006-2009» lancé en 2006. D'ailleurs, la LIANE Ronchin-Lille-Comines, première ligne à haut niveau de services, inaugurée le 25 janvier 2008, rencontre déjà le succès attendu avec une augmentation de 13 % du trafic.

■ **Contact : LMCU** - Fatima Khadir - Tél. 03 20 21 20 21

Du cadencement pour les cars du TARN

Le conseil général du Tarn, dans le cadre de son deuxième plan départemental des transports (2006-2012) a décidé de lancer une offensive sur les déplacements domicile-travail. Le Tarn est un département rural de 350 000 habitants. Son réseau de car « Tarnbus » est majoritairement utilisé par les scolaires. Comment capter une clientèle non captive ? La recette est simple, mais efficace : un nouveau visuel pour les cars, des poteaux d'arrêts qui se voient, un tarif unique et pas cher (2 € le trajet, 15 € les 10, 40 € le mois) et, cerise sur le gâteau, une ligne cadencée au 1/4 h entre Albi et Castres (2 h le matin et 2 h le soir).

Le plus dur a été de le faire savoir : communication sur l'arrière des cars et distribution de sets de table dans les restaurants d'entreprises. L'objectif d'augmenter de 40 % la clientèle commerciale est atteint. La progression est constante : sur le premier semestre, la fréquentation a augmenté de plus de 49 % sur l'ensemble du réseau et de 109 % sur la ligne Albi-Castres. L'augmentation du prix du carburant a aussi contribué à cette réussite. La liaison routière Albi-Castres a perdu 250 véhicules par jour. L'intermodalité n'a pas été oubliée et des accords tarifaires sont déjà en vigueur avec la SNCF : les abonnés TER peuvent emprunter le réseau Tarnbus gratuitement, et en 2009 une nouvelle billettique interopérable avec les TER sera en place.

Le conseil général pense aussi multimodal en facilitant le covoiturage : une aire de stationnement a été aménagée aux abords de l'autoroute, mais c'est l'occasion de faire d'une pierre deux coups, le bus s'arrête désormais sur ce parking pour prendre des passagers.

Fort de ce succès, la ligne Albi-Castres est cadencée à 10 minutes de 6 h 30 à 7 h et trois autres lignes sont au programme de la rentrée 2008 : Albi-Carmaux, Albi-Gaillac, Albi-Graulhet Lavaur.

Des solutions urbaines dans un département rural, c'est possible.

■ **Contact : Conseil Général du Tarn**

Jean-Franck Cornac - jean-franck.cornac@c81.fr

Espace Info Déplacements NORD-PAS-DE-CALAIS

Devant la part de plus en plus importante que prennent les transports dans les rejets de gaz à effet de serre, l'Association Droit Au Vélo de Lille (ADAV) a été missionnée par la Région Nord-Pas-de-Calais et la délégation régionale de l'ADEME pour animer un Espace Info-Déplacements (EID). Son objet est d'informer le public sur les différentes possibilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle en termes de matériel, d'itinéraire et d'intermodalité.

L'EID est un service gratuit, neutre et indépendant qui se décline en plusieurs offres :

- pour les particuliers : des rendez-vous téléphoniques ou physiques pour donner des informations indispensables à la réussite d'un déplacement rapide, économique et respectueux de l'environnement ;

- pour les parents, les écoles et les municipalités : des conseils pour la réalisation de plans de déplacements scolaires ;
- pour les entreprises et les administrations : des séances de sensibilisation et des stands d'information sur les plans de déplacement d'établissement.

L'EID apporte également une information complète sur les abonnements et services offerts par les différents opérateurs de transport en commun et propose des cours de « remise en selle » en petits groupes pour apprendre à circuler à vélo en ville en toute sécurité et avec assurance. Il sera également amené à renseigner les automobilistes qui souhaitent s'équiper d'un véhicule moins polluant.

Aujourd'hui, l'EID tient une permanence quotidienne à Lille avec une présence lors d'événements dans d'autres villes de la région. À terme, il tiendra des permanences régulières dans les principales villes de la métropole lilloise et s'intégrera dans une future Maison des Déplacements.

■ **Contact : ADAV**

Sébastien Torro-Tokodi - Tél. 03 20 86 17 25

sebastienadaville@nordnet.fr

Pour en savoir plus : www.info-deplacements.org

La route en expérimentation dans les CÔTES D'ARMOR

Issu du PREDIT 3, le projet SARI vise la réduction des accidents liés aux sorties de route ou pertes de contrôle de véhicule, en informant au mieux les conducteurs des difficultés de conduite auxquelles ils doivent faire face. Ce projet concerne particulièrement les routes de campagne et les 2 x 2 voies.

SARI se décline en quatre thèmes. Les trois premiers traitent les difficultés liées :

- aux ruptures physiques de la route qui entraînent des accélérations (ou décélérations) fortes du véhicule (projet RADARR) ;
- aux ruptures de visibilité de la route pouvant entraîner des trajectoires inappropriées (projet VIZIR) ;
- aux dégradations apportées par la pluie et le vent (projet IRCAD).

Le thème transversal AJISE évalue l'acceptabilité des systèmes d'information développés dans ces trois projets.

Dans le cadre de ces études (budget = 9,8 millions d'euros sur 4 ans), un partenariat est établi entre 40 participants dont le Conseil Général des Côtes d'Armor, le LRPC (Laboratoire régional des Ponts et Chaussées) de Saint-Brieuc, les collectivités locales et les entreprises. Le Conseil Général, volontariste en matière de recherche et d'innovations routières (en particulier dans les Systèmes de Transport Intelligents), met son réseau à disposition des chercheurs. L'Équipe de Recherche Associée « Comportement de l'Usager et Infrastructure » du LRPC de Saint-Brieuc s'occupe de la coordination du projet AJISE ; elle met en œuvre puis suit les expérimentations des projets RADARR, IRCAD et VIZIR.

Il faut savoir que les accidents de la route en rase campagne représentent 70 % du nombre de morts, et que plus de 80 %

d'entre eux sont liés à un défaut de trajectoire ou à une perte de contrôle (chiffres 2005).

Les derniers tests ont eu lieu en juin 2008. Ils concernaient des panneaux lumineux actifs en fonction des conditions climatiques difficiles et de la vitesse des véhicules. Désormais, le projet SARI arrive à son terme, les résultats, très attendus, devraient être diffusés prochainement.

■ **Contacts : ITS Bretagne** - Isabelle Dussutour
dussutourisabelle@cg22.fr - Tél. 02 96 62 85 80
 LRPC St Brieuc - Katell Kertudo
katell.kertudo@developpement-durable.gouv.fr
 Tél. 02 96 75 93 33

«Noctenbus», une desserte transfrontalière FRANCO-BELGE

À titre expérimental, depuis début mai, une navette de nuit, le «Noctenbus», est proposée les vendredis et samedis, à toutes les personnes de la région lilloise désirant se rendre dans l'une des trois discothèques frontalières situées à Pecq (Belgique). Les deux villes sont distantes d'une trentaine de kilomètres.

Mise en place par l'Association Pour des Transports Adaptés (APTA) et l'entreprise de transports de voyageurs Baobus, ce service vise à diminuer les nombreux accidents de la route lors des retours. Après un premier week-end de test où les horaires se sont montrés inadaptés et après concertation avec les discothèques, il fonctionne depuis maintenant deux mois chaque vendredi et samedi avec un départ à 0h30 de la gare Lille-Flandres et un retour de Pecq à 7h pour un prix de 10 euros A/R.

Après deux mois de test, l'une des trois discothèques souhaite déjà prolonger le service jusqu'à la rentrée universitaire (165 000 étudiants dans Lille Métropole). Le taux de remplissage a été satisfaisant dès le second week-end de mai, avec les horaires modifiés.

Si les jeunes de moins de 20 ans sont majoritaires dans la navette, on y voit régulièrement des personnes jusqu'à 35/40 ans, le plus souvent seul(e)s.

La sécurité dans le bus va être renforcée par l'installation de caméras vidéo.

Pour en savoir plus, voir le site internet : www.noctenbus.fr

■ **Contact : Baobus** - Thibault Vayron - Tél. 03 20 96 16 00

Succès confirmé pour la ligne de car à haut niveau de service VESOUL BESANÇON

Vesoul étant la seule Préfecture de Franche-Comté qui ne soit pas reliée par fer à la capitale régionale, il y a plus de vingt ans qu'un car express assure la liaison d'une soixantaine de kilomètres entre les deux villes, pour une clientèle de salariés, d'étudiants et de scolaires.

En 2004, la Région Franche-Comté a décidé de rénover en profondeur la desserte et la qualité du service, avec la création d'une identité propre et du nom commercial «Livéo». Avec 14 allers-retours express quotidiens et une demi-douzaine de semi-directs, la ligne offre aujourd'hui quasiment un cadencement à la demie-heure en pointe, assuré par

7 véhicules haut de gamme affectés à la ligne, confortables et climatisés. Les voyageurs trouvent à bord la presse quotidienne et des magazines, ainsi que la diffusion d'informations régionales. Ils peuvent aussi recevoir des informations sur leurs trajets par SMS.

Le succès de Livéo s'explique aussi par les accords tarifaires passés avec la SNCF et les réseaux urbains de Besançon et de Vesoul, permettant de voyager avec un seul titre de transport ou des abonnements mensuels combinés. Depuis 2004, la clientèle a quasiment doublé atteignant aujourd'hui les 550 voyageurs quotidiens. Le seul point noir reste l'entrée et la sortie des agglomérations aux heures de pointe.

Le Conseil Régional, autorité organisatrice, a décliné le même principe de ligne express en 2007 sur une ligne entre Besançon et Gray.

■ **Contact : Conseil Régional Franche-Comté**
 Cendrine Montangon - Tél. 03 81 61 61 61
cendrine.montangon@cr-franche-comte.fr

Depuis un an, révolution dans les transports collectifs du TERRITOIRE DE BELFORT

Pour enrayer la perte de vitesse de son réseau de transport collectif, maintenant exploité en régie, et pour répondre aux nouveaux enjeux du Territoire de Belfort, le SMTC décidait, il y a un an, les principes d'une restructuration de la desserte de son territoire, à budget constant. Tout a été bouleversé avec la naissance du réseau Optymo : les itinéraires, les horaires, la gamme tarifaire et même le parc, qui fonctionne désormais au GPL. 4 niveaux de services complémentaires et adaptés aux différents secteurs de ce département de 140 000 habitants, ont ainsi été définis en cohérence avec le «contrat de mobilité» (appellation préférée localement à PDU) :

- un service urbain cadencé à 10 minutes sur Belfort et la première couronne, complété de services spéciaux ;
- un service suburbain cadencé à l'heure, en correspondance avec le réseau urbain ;
- un service de transport à la demande pour les territoires de plus faibles densité, conçu d'entrée pour répondre aux besoins de «porte à porte» des personnes à mobilité réduite ;
- un service de transport scolaire desservant toutes les communes, en complément des lignes régulières.

Pour améliorer la vitesse commerciale des lignes, 7 km de couloirs bus ont été implantés et les bus sont désormais prioritaires à tous les carrefours à feux de Belfort

Côté usagers, les changements portent à la fois sur la tarification et sur les modes de paiement. La vente à bord, qui occupait 1/4 du temps de travail des chauffeurs, a été supprimée. Le prix du voyage a été forfaitisé (0,80 euros) et la grande innovation réside dans l'instauration du post-paiement, rendu possible grâce à la mise en place d'une nouvelle billétique par carte à puce (délivrée gratuitement). Les clients ne paient que le nombre de voyages qu'ils ont effectué dans le mois, dans la limite du plafond de leurs anciens abonnements. Entre avril 2007 et avril 2008, les chiffres de fréquentation ont progressé de 40 %, sans impact sur les recettes pour l'instant.

■ **Contact : SMTC** - Marc Rovigo - Tél. 03 84 90 99 25
marc.rovigo@smtc90.fr



Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)

Des fiches pour mieux penser le stationnement

Avec la volonté de faire du stationnement un thème fort de la révision en cours de son PDU, la communauté urbaine de Lille vient de publier un dossier de fiches répondant à un double objectif :

- créer, promouvoir et faire partager une même « culture » sur le stationnement au sein des services communautaires et des 87 communes de l'agglomération lilloise ;
- écrire « noir sur blanc » les concepts fondamentaux du stationnement et leur déclinaison stratégique pour la métropole.

Valoriser l'ensemble des informations déjà disponibles dans les études et enquêtes existantes, avant d'engager de nouvelles investigations, tel est le parti qui a présidé à ce travail.

Une fiche-pochette rappelle la place du stationnement au sein de la politique des déplacements et contient neuf fiches développant des approches complémentaires, le tout sous forme de questions/réponses, de schémas pédagogiques et de chiffres. Leur illustration par des photographies réparties sur tout le territoire de la communauté urbaine agrmente la présentation mais renforce aussi l'ancrage local des thématiques traitées :

- 1/ Comment élaborer une politique consensuelle ?** ou l'enchevêtrement des compétences entre de nombreux acteurs et les dysfonctionnements qui en découlent.
- 2/ Comment faire du stationnement un atout plutôt qu'une contrainte ?** ou la démonstration qu'une offre de stationnement « statique » peut être optimisée par une gestion dynamique pour les activités commerciales et l'amélioration du cadre de vie.
- 3/ Peut-on limiter la présence des voitures stationnées sur nos espaces publics ?** ou la nécessité d'établir des priorités d'usage.
- 4/ Quelle alternative crédible proposer aux pendulaires ?** ou le fonctionnement en système des parcs-relais et des limitations du stationnement de longue durée en centre-ville.
- 5/ Comment inciter l'automobiliste à utiliser un autre mode pour certains déplacements ?** ou la marge de manœuvre pour obtenir du report modal, vu l'importance dans la métropole de l'offre de stationnement sur le lieu de travail et le temps moyen très court du parcours final en marche à pied.
- 6/ Comment concilier nécessité et inconvénients des livraisons ?** ou une contribution au débat en quelques données chiffrées et un éclairage sur les logiques d'acteurs.

7/ Quel stationnement à l'attention des résidents ?

ou comment l'espace public a absorbé de façon croissante depuis 10 ans les besoins de stationnement liés au logement et quelles pistes pour redonner sa place à l'offre privative.

8/ Comment une politique de stationnement s'inscrit dans les PLU ? ou les dispositions prises dans la métropole lilloise, en relation avec l'organisation des transports et le traitement du stationnement résidentiel.

9/ Comment concilier efficacité et... esthétique ? ou quelques exemples en images avant/après valant mieux qu'un long discours...

L'ambition est que la large diffusion de ce socle d'informations aide à la définition des orientations du PDU2 et apporte aussi une vision plus complète pour les projets de voirie, espace public, habitat ou activité économique...

Pour en savoir plus ou se procurer ces fiches :

LMCU - Catherine Ganter - Tél. 03 20 21 28 53
cganter@cucl-lille.fr

■ **Certu**, Danièle Vulliet
avec le concours de Catherine Ganter, **LMCU**

PREDIT - Groupe Opérationnel N° 4

Appel à propositions

Sécurité et sûreté dans les différents modes de transport

La France et la Norvège lancent un appel conjoint dans le cadre de l'Eranet - Transports 13.

Date limite de réponse : 10 septembre 2008.

■ *Pour en savoir plus :* www.predit.prd.fr

Résultats de la première édition des prix européens PDE

Prix 2008 pour la gestion de la mobilité par les entreprises : ST Microelectronics de Grenoble.

Prix 2008 pour l'initiative locale la plus innovante pour le développement des PDE par les acteurs publics : la communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole, en partenariat avec la Chambre de commerce et de l'industrie de Grenoble et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise.

Pour plus d'infos : www.certu.fr

■ **Contact :** **Certu**
muriel.mariotto@developpement-durable.gouv.fr

La formation continue de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Passer et suivre un marché public de signalisation : fourniture, maintenance et renouvellement, les 22 et 23 septembre.

Bus à haut niveau de service (BHNS) : de la définition du programme à la mise en œuvre, les 23 et 24 septembre.

Les équipements ferroviaires : fonctions et contraintes, du 23 au 25 septembre.

Concevoir des échangeurs « multi/inter-modaux » en milieu urbain : quelles perspectives ?, le 25 septembre.

Les matériels roulants ferroviaires : fondamentaux, exploitation et maintenance, du 29 septembre au 1^{er} octobre.

Comprendre le cadre institutionnel et l'organisation des transports publics, du 29 septembre au 1^{er} octobre.

Comprendre les enjeux de la billettique appliqués aux transports collectifs, du 30 septembre au 1^{er} octobre.

Mettre en cohérence urbanisation et déplacements : les conditions de la réussite, les 2 et 3 octobre.

Cycle Signalisation - Module 2 : mettre en œuvre les équipements de la route en milieu interurbain - Signalisation et dispositifs de retenue, du 6 au 8 octobre.

Promouvoir les usages alternatifs à la voiture solo : comment développer et gérer les services liés au vélo urbain, les 7 et 8 octobre.

Les obstacles latéraux : méthodes et démarches locales pour un traitement efficace (milieu interurbain), les 7 et 8 octobre.

Concevoir les accès des voies rapides urbaines (VRU.A) selon les nouvelles dispositions de l'ICTAVRU - JE, le 9 octobre.

Journée optionnelle d'études de cas, le 10 octobre.

Cycle Sécurité Routière - Module 4 : sécurité des déplacements et aménagements urbains, du 14 au 17 octobre.

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

Ville accessible à tous : «S'organiser pour planifier les déplacements dans le cadre de la loi handicap»

Les actes de la 5^e journée organisée conjointement par le Certu, les délégations Rhône-Alpes du CNFPT et de l'AITF le 25 octobre 2007 sont téléchargeables sur :

www.certu.fr

Note de synthèse Mobilités et transports

Nouvelle série éditée par le Certu

Note n° 3 - Péages urbains : permettre leur expérimentation en France

Les péages urbains sont régulièrement présentés comme une des solutions concrètes pour répondre aux problèmes de congestion, de dégradation du cadre de vie urbain et de financement des politiques de transports partagés par la plupart des agglomérations européennes.

Ces péages sont pourtant majoritairement restés l'apanage de quelques grandes villes étrangères et n'ont pas encore été lancés en France. Toutefois, les conclusions du Grenelle de l'environnement de l'automne 2007 invitent à développer les outils destinés à instaurer une fiscalité environnementale pour rationaliser l'usage de la voiture particulière. Elles recommandent de donner aux collectivités territoriales «la compétence pour mettre en œuvre les péages urbains (...) afin de réguler la circulation (...) et de financer des actions en faveur notamment des transports collectifs». Alors, en quoi serait-il intéressant de laisser la possibilité aux villes françaises d'instaurer des péages urbains ?

Le Certu apporte dans cette note de synthèse (8 pages) quelques éléments de réponse à cette question.

Document téléchargeable gratuitement sur le site du Certu : www.certu.fr

■ **Contacts : Certu - Nathalie Pitaval et Damien Verry**
nathalie.pitaval@developpement-durable.gouv.fr
damiem.verry@developpement-durable.gouv.fr

Atlas tactiles, grands caractères et sonores des transports publics d'Île-de-France pour les personnes aveugles et malvoyantes

Édités par la Mission Accessibilité de la RATP, ces Atlas ont été réalisés en partenariat avec l'Institut pour la ville en mouvement, l'IRAG et l'APAM, avec le soutien et le financement de la Région Île-de-France et du STIF.

Ces atlas se composent de deux séries :

- les réseaux - Métro, Tramway, Bus Mobilien, RER
- les pôles d'échange - Quarante-cinq dans la première couronne parisienne.

Ils sont proposés en deux versions :

- l'une en relief destinée aux personnes aveugles ;
- l'autre en grands caractères destinée aux personnes malvoyantes.

Pour en savoir plus : www.ville-en-mouvement.com

■ **Contact : APAM**
(association pour les personnes aveugles et malvoyantes)
Tél. 01 40 44 67 69 - Diffusion gratuite

Service de mobilité et d'information

Innovation et recherche

Ouvrage (82 pages) de Guillaume Ulster, publié par le Predit

Aujourd'hui, le citoyen se déplace autrement. Les 35 heures et les nouveaux modes de vie ont bousculé les déplacements quotidiens qui s'organisent autrement qu'entre le domicile et le travail.

Pour répondre à ce défi, de nouvelles offres de mobilité urbaine se développent, comme la voiture en temps partagé, le covoiturage, le vélo en libre service. La multimodalité s'impose comme une nouvelle forme de mobilité.

Comment la recherche et l'innovation en France intègrent-elles ces changements sociétaux ? Comment favoriser l'usage des transports collectifs en informant et en gommant le handicap ? Comment tendre vers une mobilité durable ou tout du moins raisonnée ? etc.

L'objectif de cet ouvrage est de proposer des réponses au travers de projets du Programme national de recherche et d'innovation dans les transports (Predit) tout en rendant compte d'expérimentations et de services opérationnels en cours.

■ **La Documentation Française** - Prix : 11,50 €
www.ladocumentationfrancaise.fr

Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

Éléments de méthode

Ouvrage (82 pages) publié par le Certu dans la collection «Dossiers»

La loi du 11 février 2005 définit par son article 45 de nouveaux outils de planification que sont les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports urbains et les plans d'accessibilité de voirie et des aménagements des espaces publics.

Pour aider les autorités organisatrices de transports à réaliser ces schémas, le Certu apporte dans ce dossier des éléments de méthode pour la planification et la programmation de la mise en accessibilité des services de transports urbains. Il propose d'adopter une démarche de projet qui s'appuie principalement sur la concertation avec les associations de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, et la coordination entre les différentes autorités de transports et de voirie.

Les éléments de méthode exposés dans ce dossier demandent à être encore affinés, car ils sont fondés sur très peu d'exemples des schémas directeurs d'accessibilité. L'analyse doit être poursuivie sur d'autres exemples, au fur et à mesure que les autorités organisatrices des transports auront élaboré leur schéma, afin de comparer leur contenu, d'identifier les difficultés éventuellement rencontrées dans leur élaboration et d'en tirer des enseignements pour publier une version révisée de ce dossier en cours d'année 2009.

Par ailleurs, d'autres réflexions sont conduites actuellement par le Certu sur la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les PDU, notamment dans son annexe. Nous espérons ainsi répondre aux attentes des collectivités territoriales concernées pour la réalisation de l'ensemble de ces documents.

■ Ce document est téléchargeable gratuitement sur le site du Certu : www.certu.fr/catalogue

Quels avenir pour les systèmes d'assistances technologiques à la conduite ?

Ouvrage (157 pages) sous la direction de Laurent Meillaud, publié par le Predit (groupe opérationnel n°4 sur les technologies pour la sécurité)

Ce livre présente les avancées en termes de perception et de diagnostic de la route, de communication et de restitution de l'information, de fonctions d'alerte et de correction de la conduite et enfin d'évaluation des impacts des systèmes développés. Il essaie d'estimer les impacts que ces systèmes peuvent avoir pour les principaux utilisateurs et bénéficiaires de ces résultats. Il étudie les différentes contraintes pour de bonnes conditions de déploiement et enfin il cite les principaux verrous à leur développement et à leur application.

En termes de conclusion, les auteurs proposent que l'ensemble des acteurs se mette d'accord sur une direction de recherche-développement consensuelle et importante pour la sécurité routière.

■ **La Documentation Française** - Prix : 11,50 €
www.ladocumentationfrancaise.fr

Virage serré

Roman (271 pages) de Jean-Noël Blanc

Un accident de la circulation, tout ce qu'il y a de banal. Une route de campagne, un virage serré, une voiture qui verse dans le fossé, l'hôpital... Fatalité ? Imprudence ? Ou délit d'un chauffard qui a pris la fuite ? Comment savoir ?...

En France, chaque citoyen est usager de la route, qu'il soit conducteur ou piéton, et chacun croit connaître les raisons des accidents de la route et les éviter. Les choses sont à la fois moins simples et plus banalement tragiques qu'il n'y paraît.

Pour illustrer de manière romancée ce problème de société actuel, l'auteur s'est mis à l'écoute de chercheurs ayant travaillé dans le groupe «Nouvelles connaissances pour la sécurité» du Predit.

Grâce à ce roman, le lecteur prendra connaissance de la pluralité des facteurs explicatifs d'accidents mis en évidence par la recherche et comprendra comment un enchaînement de faits ordinaires peut entraîner un accident.

■ **Éditions Archipoche** - Prix : 6,50 €

16 septembre 2008**Le covoiturage en Rhône - Alpes
Quel rôle pour les acteurs ?**

Journée d'échanges organisée à Bourg-lès-Valence à destination des collectivités, entreprises, administrations et associations de Rhône - Alpes.

■ *Pour en savoir plus :*

Contenu et programme :

marie.martese@laroueverte.com

Inscriptions :

virginie.bouchet@bourg-les-valence.com

17 septembre 2008**Journée du transport public**

Opération de promotion du transport public organisée par le GIE Objectif Transport Public GART/UTP pendant la **Semaine européenne de la mobilité qui se tiendra du 16 au 22 septembre.**

■ *Pour en savoir plus :*

sophie.bochereau@objectiftransportpublic.com

www.journeedutransportpublic.fr

www.bougezautrement.gouv.fr

18 et 19 septembre 2008**12° Rencontres****des départements cyclables :****« Les grands itinéraires à vélo »**

organisées à Montpellier par le Conseil Général de l' Hérault et l'Association des Départements Cyclables.

■ *Pour en savoir plus :*

www.departements-cyclables.com

23 au 24 septembre 2008**Interoute & Ville 2008 :****« Place à l'innovation »**

Salon et congrès des infrastructures routières et de transports en milieu urbain et interurbain, organisé à Rennes.

■ *Pour en savoir plus :*

www.interoute-ville.com

25 septembre 2008**Formation à l'Aide à la Conception
de Transports Interopérables
en France, ACTIF**

Journée organisée au Cete de Lille par le Certu, en collaboration avec le Cete de Lille.

■ *Pour en savoir plus :*

www.its-actif.org

Cete de Lille :

Philippe Quoy - Tél. 03 20 49 63 51

Certu :

Yannick Denis - Tél. 04 72 74 59 46

25 et 26 septembre 2008**23^{es} journées AGIR****Salon du transport public indépendant**

Organisées à Albi, ces journées ouvertes à tous proposeront 9 conférences autour de thématiques précises.

■ *Pour en savoir plus*

(programme, inscriptions) :

www.agir-transport.org

26 septembre 2008**25^e journée Rue de l'Avenir****« Chambéry, la ville qui a donné
la priorité aux piétons »**

Organisée à Chambéry conjointement par Rue de l'Avenir Suisse et Rue de l'Avenir France.

Pré-journée à Grenoble le 25 septembre : « La reconquête de l'écomobilité en ville grâce au tram ».

■ *Pour en savoir plus :*

www.rue-avenir.ch

8 et 9 octobre 2008**Colloque international en sécurité
routière : modernisation de l'État,
sécurité routière et nouvelles
logiques de décision en transport**

Organisé à Québec (Université Laval) dans le cadre des 21^{es} entretiens du centre Jacques Cartier.

■ *Pour en savoir plus :*

www.aqtr.qc.ca

25 et 26 octobre 2008**16^e Congrès de la FNAUT**

Organisé au Mans par la FNAUT Pays-de-la-Loire, ce congrès sera l'occasion de fêter le 30^e anniversaire de la fédération.

■ *Pour en savoir plus :*

secretariat@fnaut.org

Compte tenu de la rapidité d'évolution de ce secteur, les informations qui paraissaient auparavant dans le supplément Télématique de Transflash sont désormais disponibles sur le site : www.transport-intelligent.net



Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Directeur de la publication : **Bruno VERDON** - Directrice déléguée : **Patricia VARNAISON-REVOLLE**

Équipe de rédaction : **Dalila AZZOUZ, Jean-Marie GUIDEZ, Michelle SIMON**

9, rue Juliette Récamier - 69456 Lyon cedex 06 - Tél. 04 72 74 58 00 - Fax : 04 72 74 59 20

Internet : www.certu.fr (Mobilité et Transports).

Pour vous abonner à Transflash (version électronique exclusivement), il suffit de remplir le formulaire d'inscription sur : www.certu-liste.com - Contact : transflash@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur en chef**Jean-Marie GUIDEZ**

CERTU

Tél. 04 72 74 58 27

jean-marie.guidez

@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs régionaux

Nord - Pas - de - Calais - Picardie

Philippe GALLOIS

CETE Nord - Picardie

Tél. 03 20 49 62 58

philippe.gallois@developpement-durable.gouv.fr

Alsace - Champagne - Ardennes - Lorraine

François BRUNEL

CETE de l'Est

Tél. 03 87 20 45 19

francois.brunel@developpement-durable.gouv.fr

Auvergne - Bourgogne
Franche-Comté - Rhône-Alpes

Françoise MERMOUD

CETE de Lyon

Tél. 04 72 14 31 58

francoise.mermoud

@developpement-durable.gouv.fr

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

Anny BELEY

CETE Méditerranée

Tél. 04 42 24 72 10

anny.beley@developpement-durable.gouv.fr

Aquitaine - Limousin
Midi - Pyrénées - Poitou - Charente

Myriam MONTCOUQUIOL

CETE du Sud - Ouest

Tél. 05 62 25 93 60

myriam.montcouquiol

@developpement-durable.gouv.fr

Bretagne - Pays - de - Loire

Sandrine HOLUB

CETE de l'Ouest

Tél. 02 40 12 84 56

sandrine.holub@developpement-durable.gouv.fr

Centre - Basse - Normandie
Haute - Normandie

Xavier BAUDE

CETE Normandie Centre

Tél. 02 35 68 89 27

xavier.baude@developpement-durable.gouv.fr

Île - de - France

Christine COUDERC

DREIF

Tél. 01 40 61 85 23

christine.couderc

@developpement-durable.gouv.fr