

## Quoi de neuf ?

- Projet de centrale de mobilité en RÉGION LIMOUSIN
- Destination PAYS-BAS pour le Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC)
- Résultats de l'opération TER - Mer à 1 euro dans le NORD-PAS-DE-CALAIS
- Le maintien des services Corail, l'exemple de la ligne CAEN - LE MANS - TOURS
- Les transports urbains BLAISIS au cœur de la fête !
- FINISTÈRE : des aires de covoiturage aménagées
- La « brigade interco » du PAYS CHAUMONTAIS à pied d'œuvre

## À l'écoute de

- Mise en œuvre de la loi de février 2005 pour les personnes handicapées
- ENPC – Sessions de formation
- Cheminement piéton en milieu urbain dense
- Club mobilité numéro 13 Quelles mobilités après le pétrole... ?
- Ecomm 2006 : 10<sup>e</sup> Conférence Européenne sur le Management de la Mobilité
- Stationnement : portrait d'une ville Toulouse
- Transport de Marchandises en Ville le 29 juin 2006, à Lyon.
- SafetyNet – Construire un Observatoire Européen de la Sécurité Routière

## Biblio La vitrine

- Le livre du mois : Pétrole Apocalypse
- Transport Urbain – L'Essentiel Exemple du Languedoc-Roussillon
- Guide des services à horaires originaux ou décalés sur le Grand Lyon
- ÉcoMobiListe 2006
- Intercommunalités et transports scolaires : état des lieux et perspectives
- Mobilités et temporalités
- L'Offre de transports : les limites de la (dé)réglementation
- Les plans de déplacements urbains
- L'erreur urbaine

## 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)



## Entretien avec Paul Martin Directeur du Certu

*Paul Martin, directeur du Certu, a fait valoir ses droits à la retraite. À cette occasion, nous l'avons interrogé sur sa perception du Certu et de son environnement.*

### La rédaction Par rapport à l'image que vous aviez du Certu en arrivant, avez-vous été surpris ? Si oui, en quoi ?

**P.M.** J'étais passé auparavant par le Cete de Lyon. J'avais donc déjà eu des contacts avec le Certu et connaissais son travail.

En plus de l'image traditionnelle d'un service technique central, j'ai découvert un mode de relations avec les collectivités tout à fait particulier... (unique dans le ministère de l'Équipement ?) Des relations institutionnelles, mais bien autre chose... Les mots qui me viennent à l'esprit sont : multiforme, ambigu, intense, essentiel...

### L.R. Au niveau « humain », que tirez-vous de votre action ?

**P.M.** J'ai beaucoup aimé au Certu la confrontation de différentes générations, dans un mélange d'enthousiasme et d'expérience...

### L.R. Le (les) meilleurs souvenirs de votre passage au Certu ?

**P.M.** Tout d'abord, lors de mon arrivée, le « pot de départ » de mon prédécesseur, André Lauer, qui m'a tout de suite mis dans le bain du « style » Certu, quelque peu empreint de convivialité et de créativité. J'ai toujours souhaité avoir droit au même « traitement » pour mon départ...

Ensuite la venue de quelques « personnalités » (je me souviens de Marie-Noëlle Lienemann).

Enfin, une mention particulière pour le CODOR (Comité d'Orientation) de fin 2004, avec un débat prospectif sur le Certu, dont il est ressorti que les conditions n'étaient pas réunies pour une évolution institutionnelle, et que nos partenaires étaient, dans l'ensemble, satisfaits du Certu.

### L.R. De votre point de vue, la principale qualité (principal atout) du Certu ?

**P.M.** Le positionnement construit par André Lauer, constitué d'un service État ayant une forte reconnaissance des collectivités locales.

### L.R. La principale difficulté qu'il a à surmonter ?

**P.M.** Ce même positionnement, pas toujours (au jour d'aujourd'hui) pleinement reconnu et accepté par certaines composantes du Ministère. Cette posture du Certu, conforme au décret de sa création, est actuellement diversement appréciée... Nous devons faire mieux passer l'idée que l'État est bien dans son rôle d'élaboration et de pédagogie de doctrines techniques, même là où les collectivités locales sont maître d'ouvrage.

### L.R. Le principal enjeu dans un avenir proche ?

**P.M.** Un enjeu double.

Tout d'abord, suite aux enjeux de repositionnement des DDE, gérer au mieux un certain rapprochement avec le Ministère, mais pas au détriment des collectivités locales. Et être plus proche, dans nos perceptions, des petites et moyennes collectivités, au-delà de notre présence dans les grandes villes.

### L.R. Qui est (et avec quel parcours) votre successeur ?

**P.M.** Bruno Verdon était précédemment Président Directeur Général de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (A.F.T.R.P.). Le Certu, pour lui, est clairement le choix d'une structure qui lui a semblé intéressante. Les 9 postes occupés précédemment, entre les DDE, un conseil général, un établissement public d'aménagement, une agence foncière et une direction centrale couvrent une palette assez large de partenaires ou clients du Certu...

### L.R. Un message pour lui ?

**P.M.** André Lauer a créé et ancré le Certu. J'ai essayé de préserver ces acquis en réaffirmant le positionnement du Certu dans le contrat d'objectifs. À très court terme, je ne dissimulerai pas la forte probabilité de quelques difficultés... tout ne se passera pas tout seul. Mais les atouts du Certu sont forts au niveau de son positionnement à moyen et long terme.

## Projet de centrale de mobilité en REGION LIMOUSIN

L'insertion du Limousin dans les grands réseaux de communication et d'échanges est l'une des priorités de la Région. Cette politique s'inscrit dans une démarche de collaboration étroite avec les autres autorités organisatrices des transports de la région: les départements de la Creuse, de la Haute-Vienne et de la Corrèze ainsi que les agglomérations de Brive, Limoges Métropole et les villes de Guéret et Tulle.

### Pourquoi un projet de centrale de mobilité à l'échelle régionale ?

Ce projet se fonde sur plusieurs constats tels que le déficit d'information sur les offres de transports et leurs complémentarités, un territoire largement desservi en transports collectifs (aérien, ferré et routier), la pratique des autorités organisatrices de travailler sur la complémentarité de leurs réseaux.

#### Les objectifs :

- Améliorer la qualité d'information ;
- Sortir des idées reçues « sans voiture on ne peut pas se déplacer en Limousin... » ;
- Rendre plus complémentaires les modes de transport ;
- Augmenter le nombre d'utilisateurs des différents réseaux ;
- Réduire l'usage de la voiture en ville ;
- Faciliter l'adaptation des services de transport pour mieux répondre aux besoins exprimés des voyageurs.

#### Procédure suivie :

- Constitution d'une structure d'études avec un comité technique et un comité de pilotage intégrant toutes les autorités organisatrices de la région ;
- Recensement de l'existant, définition du périmètre et des fonctionnalités de la Centrale de Mobilité. Une consultation a été menée auprès de toutes les autorités organisatrices de la Région, des exploitants, des acteurs économiques,... pour choisir les types d'information à diffuser, les médias, le périmètre d'action, les fonctionnalités de la centrale de mobilité.

#### Le contenu de la Centrale de Mobilité :

- Informations structurelles sur les réseaux urbains et départementaux et le réseau régional TER, le réseau national SNCF, les lignes aériennes, le transport à la demande, les taxis ainsi que la recherche d'itinéraires ;
- Informations tarifaires ;
- Informations événementielles (perturbations, grèves...);
- Autres informations : touristiques, Personnes à Mobilité Réduite, points de vente des titres de transport...

#### Les moyens d'accès aux informations :

Dans un 1<sup>er</sup> temps : plateforme téléphonique et site internet.  
Extension possible : écran vidéo et panneaux des départs dans les pôles d'échanges, SMS.

#### Le coût estimé :

Le projet est estimé à 300 000 euros en investissement et 200 000 euros par an en fonctionnement.  
Une participation de l'État est attendue en investissement (35 %), et une participation de l'Europe a été demandée en fonctionnement. La Région finance pour sa part 50 %, la répartition entre les autres collectivités étant effectuée au prorata de leur population.

**Les suites à donner :** finalisation du cahier des charges (CCTP), charte d'interopérabilité, appel d'offres, définition de la communication. Mise en œuvre de la centrale de mobilité en 2006.

■ Contact : **Région Limousin** - Service Infrastructures et Transports - Valérie Bouvard - Tél. 05 55 45 18 47  
[v-bouvard@cr-limousin.fr](mailto:v-bouvard@cr-limousin.fr)

## Destination PAYS - BAS pour le Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC)

Le collège « Ingénierie publique » du CGPC réalise chaque année un voyage d'études dans un pays voisin de la France afin de découvrir quelques aspects de l'ingénierie publique et de l'organisation des services qui en sont chargés.

À sa demande, le CETE Nord-Picardie, en collaboration avec la Mission d'Inspection Générale Territoriale 1 (MIGT1), a organisé et mis au point, en 2005, la visite des Pays-Bas autour des principaux thèmes suivants: les politiques publiques, le partage des compétences, les partenariats public-privé, les rôles de l'ingénierie publique et de l'ingénierie privée, les missions, enjeux et relations des services en charge de l'ingénierie publique.

Ce voyage de 3 jours a permis de rencontrer les services des ministères, de visiter différents chantiers et d'avoir des explications sur quelques grands projets. Parmi ceux-ci, citons :

- l'aménagement du pôle de transport multimodal de la gare centrale et du pôle commercial intégré de la ville d'Utrecht, ce qui a permis d'examiner les réponses de l'administration des Pays-Bas à un problème d'aménagement du territoire conduit en partenariat avec des sociétés commerciales de droit privé ;
- la réalisation de la plus grande opération de développement urbain des Pays-Bas « Leidsche Rijn » (ville nouvelle de 100 000 habitants) réalisée par les autorités locales dans le cadre d'une politique nationale volontariste (quasi doublement, en superficie, de la ville d'Utrecht) ;
- la présentation du projet « Mainport Rotterdam » (nouvelle extension du port gagné sur la mer) : problèmes techniques, administratifs, financiers et environnementaux ;
- le chantier de la ligne à grande vitesse suivi d'un débat autour du montage, de la réalisation et des questions liées à cet événement.

Un cédérom, rassemblant l'ensemble des documents (compte-rendu, présentations, rapports, photographies) a été réalisé pour garder la trace de ces rencontres. Il peut être consulté à la Médiathèque du CETE Nord-Picardie.

■ Contact : **CGPC** - Jean-Marie Dormagen - Tél. 01 40 81 98 96

## Résultats de l'opération TER - Mer à 1 euro dans le NORD - PAS - DE - CALAIS

Rappelons que l'opération menée en partenariat entre la SNCF et le Conseil régional Nord-Pas-de-Calais proposait, moyennant l'achat d'une carte Grand'TER à 5 €, de bénéficier d'un aller-retour à 1 euro pour se rendre au bord de mer en TER sur 4 week-ends de juillet et août. (Cette carte permettait également à 4 autres accompagnants de profiter d'un aller-retour au même prix. Voir Transflash n° 306).

Les premiers résultats donnent satisfaction. Malgré une météo peu clémente, 70 % des places offertes ont été vendues et 50 000 voyageurs ont été transportés. Pour faire face à la demande, 10 allers-retours ont été proposés en plus de l'offre habituelle.

Une enquête réalisée lors du premier week-end d'août apprend que 45 % des voyageurs avaient déjà participé à l'opération de l'année précédente et que 96 % comptent participer à l'édition 2006. La moitié de ces voyageurs n'utilise jamais ou très rarement le TER le reste de l'année. Cette année, l'opération va être étendue en direction de l'Avesnois avec un TER-Vert.

■ Contact : **SNCF** - Nathalie Toussaint - Tél. 06 07 37 14 75

## Le maintien des services Corail, l'exemple de la ligne CAEN - LE MANS - TOURS

Depuis août 2005, des Présidents de Régions se sont élevés contre le souhait de la SNCF de supprimer des services Corail non rentables ; et ont rappelé à l'État ses obligations d'autorité organisatrice. La ligne Caen - Le Mans - Tours est emblématique, puisque l'ensemble de la desserte Corail devait être supprimé, alors qu'elle était fréquentée par 6 700 voyageurs chaque semaine. Les régions concernées ont obtenu le maintien des rotations quotidiennes entre Caen et Tours, l'une assurée avec du matériel Corail, l'autre par des TER (transport express régional) loués aux Régions.

On remarquera une substitution du matériel Corail par du matériel TER pour effectuer la desserte interrégionale relevant de services nationaux, ce qui pose un problème de lisibilité des services.

Pour l'utilisation du matériel TER, la SNCF versera au compte TER Basse - Normandie un montant annuel forfaitaire de 100 000 € qui viendra en déduction des charges payées par la Région à la SNCF dans le cadre de la convention relative à l'organisation et au financement du service public de transport régional de voyageurs.

Une convention relative à l'utilisation de matériel roulant TER dans le cadre de l'évolution des services ferroviaires nationaux sur l'axe Caen - Tours à compter du service annuel 2006 sera signée entre la SNCF et chaque région, Basse - Normandie, Centre et Pays de la Loire.

La SNCF est une entreprise commerciale tenue d'équilibrer ses comptes, ce qui l'amène à reconsidérer certaines dessertes. Ainsi, le maintien de l'équilibre des territoires, la garantie d'un service public, le respect de l'environnement sont à mettre en balance avec la pression de l'équilibre financier. Les arbitrages relèvent alors bien naturellement des choix politiques...

■ **Contact presse : Conseil Régional Basse - Normandie**  
Emilie Chansel - Tél. 02 31 06 96 27  
[www.cr-basse-normandie.fr](http://www.cr-basse-normandie.fr)

## Les transports urbains BLAISOIS au cœur de la fête !



À l'occasion du Carnaval de Blois qui s'est déroulé le 26 mars, les Transports Urbains Blaisois (TUB) ont proposé à toutes les personnes maquillées ou déguisées de voyager gratuitement ! Étant donné que le centre-ville est bloqué à la circulation pendant la manifestation et face au flot de personnes, l'exploitant met à la disposition

son parc de bus en recourant notamment à ses bus articulés. Cette opération est gratuite depuis 4-5 ans et ne cesse de faire le plein. C'est un partenariat entre la ville et l'exploitant car ce dernier reçoit une compensation financière pour la mise en place de bus gratuits. Pour l'exploitant, l'opération vise principalement à coller aux besoins de la ville et à participer à la vie de la cité. L'exploitant montre à cette occasion sa capacité à faire autre chose que du transport. Ainsi, les Transports Urbains Blaisois bougent au rythme des temps forts de la cité et répondent aux besoins de déplacements des citoyens.

■ **Contact : TUB - M. Lepers - Tél. 02 54 58 55 75**  
[www.tub-blois.fr](http://www.tub-blois.fr)

## FINISTÈRE : des aires de covoiturage aménagées

Dans le cadre de l'Agenda 21, le conseil général du Finistère s'est engagé en 2005 en faveur du covoiturage.

Au-delà de la création, d'un site de mise en relation des covoitureurs ([www.covoiturage-finistere.fr](http://www.covoiturage-finistere.fr)), le département a réalisé l'aménagement de huit aires de covoiturage. Ces aires ont été implantées à partir de l'observation des pratiques spontanées préexistantes. Quatre sont situées sur les routes express : RN 12, RN 164 et RN 165, deux au sud de Quimper et deux au nord de Brest.

La sécurisation et le confort des automobilistes sont le point fort des aménagements : signalisation, entrées et sorties sécurisées, revêtement en enrobé, marquage au sol des places, éclairage si possible, espaces verts, poubelles.

Le conseil général envisage de poursuivre la promotion du covoiturage (plus de 1 000 mises en relations depuis septembre 2005) en améliorant l'accès pour tous au site internet. À cet effet, des contacts de partenariat sont envisagés avec les mairies et les associations. De même, des articles de presse sont prévus pour inciter à la pratique du covoiturage notamment lors des grandes manifestations culturelles et des nombreux festivals finistériens.

Une étude qualitative du site internet est prévue au printemps.

■ **Contact : Conseil Général du Finistère**  
Olivier Bosch - Tél. 02 98 76 20 20  
[olivier.bosch@cg29.fr](mailto:olivier.bosch@cg29.fr)

## La « brigade interco » du PAYS CHAUMONTAIS à pied d'œuvre

La « brigade intercommunale d'entretien du petit patrimoine et des espaces ruraux » de la Communauté de Communes du Pays Chaumontais (CCPC) poursuit un double objectif.

Sa mission initiale, très large et évolutive grâce à la formation continue de son personnel, consiste en la valorisation du cadre de vie des 19 communes membres : entretien des espaces verts et du mobilier urbain, réhabilitation du petit patrimoine... La CCPC ayant pris la compétence transport, cela concerne aussi le mobilier du réseau urbain. La stratégie de son intervention est basée sur la rapidité afin de prévenir la spirale des dégradations. Pour cela, les chauffeurs de bus remplissent des « fiches navette » lors de leur parcours, détaillées pour une intervention plus ciblée, qu'ils faxent à la brigade dès la fin de leurs tournées.

Un second objectif, placé sur un plan identique au premier, a été assorti à la création de cette brigade : l'insertion de personnes en difficulté. Aujourd'hui 7 personnes y travaillent, soit 3 de plus que lors de sa mise en place en 2002 : 3 agents territoriaux, dont 2 titularisations à la suite de Contrats Emploi Solidarité, et 4 employés sous la forme de contrats conjuguant réinsertion sociale et formation. Les personnes recrutées sont par ailleurs issues des quartiers où les dégradations sont les plus fréquentes. Responsabilisé, le personnel est très motivé pour faire respecter son travail et, proche du terrain, son message est accepté et écouté.

Autre intérêt, la brigade agit sur la visibilité de l'intercommunalité, grâce aux tenues et aux véhicules marqués du logo de la CCPC.

■ **Contact : CCPC - Éric Lardin, responsable technique**  
Tél. 03 25 30 50 74 - [elardin@ville-chaumont.fr](mailto:elardin@ville-chaumont.fr)

## Mise en œuvre de la loi de février 2005 pour les personnes handicapées

### Accessibilité de la chaîne de déplacement

Les articles 45 et 46 de la loi requièrent que les collectivités territoriales élaborent des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs, des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, une annexe accessibilité au PDU lorsqu'il existe. Enfin elles doivent mettre en place une commission communale pour l'accessibilité.

Le Certu, dans le cadre de son programme «Ville accessible à tous» et à la demande des administrations centrales concernées, a entrepris plusieurs actions qui visent à recommander aux collectivités des outils et méthodes pour répondre à leurs nouvelles obligations. Ces recommandations, pour être pertinentes, doivent s'appuyer sur les savoir-faire et les pratiques locales. Ainsi le Certu mobilise les services des CETE et des DDE mais il cherche aussi à étoffer ses sources d'information. N'hésitez pas à nous faire part de toute expérience dont nous pourrions tirer les enseignements.

#### ■ Contacts : CERTU

[maryvonne.dejeammes@equipement.gouv.fr](mailto:maryvonne.dejeammes@equipement.gouv.fr)

[bernard.fiolo@equipement.gouv.fr](mailto:bernard.fiolo@equipement.gouv.fr)

### A noter sur ce thème, deux formations ENPC :

**Le 16 mai :** une journée d'actualité intitulée :

L'accessibilité de la chaîne du déplacement : ce que les décrets d'application apportent à la loi du 11 février 2005

**Le 17 mai :** un nouveau stage «Élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport»

### ENPC - Sessions de formation

**La signalisation verticale : réglementation et mise en application**, le 9 mai.

**Marketing du transport et marketing de la mobilité : l'action concertée entre autorités organisatrices et opérateurs pour conquérir et fidéliser les clients**, les 10 et 11 mai.

**Mieux prendre en compte le piéton dans la ville**, du 10 au 12 mai.

**L'information multimodale**, les 16 et 17 mai.

**Aménager le territoire autour d'un projet de TCSP**, les 16 et 17 mai.

**Comment aménager les traverses de petites agglomérations ? Et journée optionnelle d'étude de cas**, du 17 au 19 mai.

**Comment faire évoluer le transport de marchandises en ville : outils et expériences**, les 31 mai et 1er juin.

**Mener la concertation et le débat public dans les projets de transports : méthodes et outils**, du 31 mai au 2 juin.

■ Contact : ENPC - Louisa Belkalem - Tél. 01 44 58 27 13

[louisa.belkalem@mail.enpc.fr](mailto:louisa.belkalem@mail.enpc.fr)

## Cheminement piéton en milieu urbain dense

Le Certu pilote un groupe de travail sur la « mise en Site Propre des cheminements Piétons en milieu urbain dense (SPP) ». Dans un double objectif de sécurité et de fluidité, le groupe élaborera une méthodologie de stricte séparation des flux par rapport aux autres modes de transport, rédigera un dossier pilote de recommandations qui aboutira à la création d'un label « Site Propre Piéton ». Cette démarche transversale s'inscrit dans la ligne « développement durable » des PDU.

Une journée de présentation sera organisée avant l'été. Toute personne ou organisme pouvant présenter une « bonne pratique » de site propre piéton pourra être intégrée au groupe de travail. Plus d'informations seront communiquées dans le prochain numéro.

#### ■ Contacts : CERTU

Catia Rennesson - Tél. 04 72 74 58 66

[catia.rennesson@equipement.gouv.fr](mailto:catia.rennesson@equipement.gouv.fr)

Jean-Marie Guidez - Tél. 04 72 74 58 27

[jean-marie.guidez@equipement.gouv.fr](mailto:jean-marie.guidez@equipement.gouv.fr)

## Club mobilité numéro 13 Quelles mobilités après le pétrole... ?

**mardi 30 mai 2006 à Lyon (voir agenda page 8)**

Organisé par le Certu en partenariat avec Futuribles.

Avec :

**P.H. Emangard**, maître de conférence géographie à l'université du Havre ;

**J. Laherrère**, ancien directeur des techniques d'exploration chez TOTAL ;

**J.L. Wingert**, ingénieur conseil spécialisé dans les questions énergétiques auteur du livre *La vie après le pétrole* ;

**B. Clementin**, cofondateur de la revue *La décroissance* ;

**G. Le Blanc**, professeur d'économie à l'école des mines de Paris ;

**V. Lamblin**, directrice d'études du groupe Futuribles.

ECOMM 2006  
GRONINGEN

**10<sup>e</sup> Conférence Européenne  
sur le Management de la Mobilité**

**10-12 mai 2006 à Groningen (NL)**

**Accessibilité et attractivité des villes : comment le management de la mobilité peut-il y contribuer ?**

Au programme : bilan de 10 années de management de la mobilité en Europe en session plénière ;

16 ateliers et 4 tables rondes en parallèle sur des thèmes divers touchant au management de la mobilité comme la coopération régionale, l'accessibilité des aires urbaines, l'attractivité des villes centre, la concertation du public et les solutions pour chaque groupe d'usagers, la gestion du stationnement, le partage de véhicules, l'effet du marketing et l'implication des jeunes, le suivi et l'évaluation... sans oublier les visites d'expériences sur le terrain. Soyez nombreux à vous inscrire sur [www.ecomm2006.nl](http://www.ecomm2006.nl)

■ Contact national : CERTU

[maxime.jean@equipement.gouv.fr](mailto:maxime.jean@equipement.gouv.fr)

## Stationnement : portrait d'une ville



### TOULOUSE, 6 mois après la mise en œuvre de son plan local de stationnement

Retour sur les temps forts de cette démarche...

A l'origine du projet, les travaux en cours sur le PDU et les mêmes constats qu'ailleurs : des voitures ventouses qui saturent les places, une rotation trop faible, des places payantes (2500 places) uniquement sur les grandes artères commerçantes, des temps de recherche de places de stationnement importants et une génération de trafic non négligeable.

Les mêmes causes produisant les mêmes effets ...au total, ce sont les visiteurs qui sont pénalisés et, avec eux, l'ensemble de l'activité urbaine et commerciale. Pour les résidents, les problèmes de stationnement commencent à se poser comme un obstacle à habiter en centre-ville.

Pour pallier ces dysfonctionnements, la cité rose s'est donc employée depuis 6 mois, à mettre en œuvre une politique visant à favoriser le stationnement résidant ainsi que le stationnement courte durée pour les visiteurs et maîtriser le stationnement de longue durée des pendulaires.

#### Quelques points forts marquent cette politique :

– **l'extension de la zone payante dans des rues adjacentes au cœur commerçant**, amorcée en 2005 se poursuit cette année (+ 1 200 places) par vagues successives. Le stationnement est payant de 9h à 20h. Exit donc la pause méridienne gratuite. Quant au parti pris de retenir 20h comme plafond horaire, il garantit au résidant qui rejoint son domicile vers 19h - 19h30 de trouver une place.

– **l'introduction d'une politique résidant « musclée »** avec un abonnement mensuel à 15 €/mois en vigueur sur 4 et bientôt 6 quartiers du centre-ville. Les résidents peuvent stationner dans leur quartier d'origine et les quartiers limitrophes. Ils ne sont autorisés à stationner dans les rues très commerçantes que de 18h le soir à 9h le lendemain matin. Enfin, seul un véhicule par foyer peut bénéficier du macaron résidant.

– **une mise en œuvre pragmatique et par touches évolutives**. Le pragmatisme, c'est le « tour de France » des autres villes fait par les ingénieurs stationnement de Toulouse pour « prendre ce qui se fait de mieux ailleurs ». Les stages en particulier ont été des lieux d'échanges précieux. C'est aussi une délégation d'élus qui s'est rendue à Grenoble... et qui est revenue convaincue.

Enfin, face à des habitants initialement sceptiques, ce sont des réunions de concertation et une mise en œuvre concrète pas à pas qui ont fait évoluer les esprits. Une enquête de satisfaction auprès des résidents vient de s'achever : 83 % des personnes interrogées se déclarent satisfaites et estiment que leur temps de recherche d'une place de stationnement a été divisé par 2. Quant aux résidents des rues encore gratuites, ils sont aujourd'hui les premiers à faire pression auprès des élus pour bénéficier du stationnement résidant.

Bien que souvent un peu mises de côté, **les questions de surveillance du stationnement et d'évaluation** ont été intégrées dès l'amont. La brigade spécialisée

pour la surveillance du stationnement a été renforcée avec l'extension de la zone payante. La question de l'évaluation a d'ores et déjà été mise sur la table : un observatoire alimenté par une gestion centralisée des horodateurs se met en place pour assurer un suivi mensuel. De plus, toute une batterie d'enquêtes auront lieu en 2006 (occupation respect/rotation et temps de recherche) et permettront de dresser un panorama de la situation avant/après, puisque un point de référence grâce à ces mêmes enquêtes avait été dressé l'an passé. C'est au final un projet d'ensemble auquel se sont attelés techniciens et élus.

**CERTU - Danièle Vulliet avec l'aimable collaboration de M. Rabinovitch et A. Turlan, ingénieurs déplacements à la ville de Toulouse.**

■ Pour en savoir plus : [arnaud.turlan@mairie-toulouse.fr](mailto:arnaud.turlan@mairie-toulouse.fr)  
[michel.rabinovitch@mairie-toulouse.fr](mailto:michel.rabinovitch@mairie-toulouse.fr)

## Transport de Marchandises en Ville le 29 juin 2006, à Lyon

**2<sup>e</sup> journée nationale** organisée par Le Grand Lyon, en partenariat avec la Ville de Lyon, la CCI de Lyon, l'ADEME, Renault Trucks, TLF (Transport et Logistique de France), la FNTR et la chambre des métiers du Rhône.

Cet événement de dimension nationale, à destination des collectivités, des transporteurs, des acteurs économiques et des chercheurs sera l'occasion d'échanger sur une thématique en pleine évolution et en particulier de développer les deux thèmes suivants :

– Harmonisation des arrêtés municipaux sur les livraisons : où en est-on ?

– Acteurs du Transport des Marchandises en Ville : comment mieux collaborer pour mieux agir ?

Cette manifestation fait suite à la première journée nationale organisée à Paris en juin dernier, qui avait été l'occasion d'échanges fructueux sur le sujet des marchandises dans la ville.

Un programme détaillé sera diffusé prochainement.

■ Contact (pour toute information ou inscription) :  
**Grand Lyon** - Joëlle Kopp - Tél. 04 78 63 43 48  
[jkopp@grandlyon.org](mailto:jkopp@grandlyon.org)

## SafetyNet

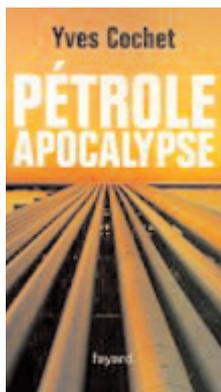
### Construire un Observatoire Européen de la Sécurité Routière

**SafetyNet** est un projet européen qui a pour but de créer une structure au sein de laquelle pourront être recueillies, regroupées et analysées les informations nécessaires à l'aide à la décision en matière de politiques européennes : un Observatoire de la Sécurité Routière

#### Première Conférence de SafetyNet à Prague les 10 et 11 mai 2006

Plus d'information à propos de SafetyNet et de la première conférence sur : <http://safetynet.swov.nl/>  
Si vous êtes intéressés par la conférence et si vous voulez recevoir plus d'information sur son contenu vous pouvez contacter [safetynet@lboro.ac.uk](mailto:safetynet@lboro.ac.uk)

■ Contacts : **INRETS**  
[gilles.vallet@inrets.fr](mailto:gilles.vallet@inrets.fr) - [heikki.jahi@inrets.fr](mailto:heikki.jahi@inrets.fr)



**Le livre du mois**  
**Pétrole Apocalypse**  
 d'Yves Cochet - janvier 2006

Nos économies reposent sur une consommation de pétrole dans tous les domaines : transport, agriculture, biens de consommation, vêtements, médicaments... Et la demande de pétrole va sans cesse croissant : les économies de la Chine et de l'Inde décollent et leur demande en or noir va de pair...

**Faim et fin de l'or noir**

La fin de l'or noir peut d'ores et déjà être programmée : le pic de déplétion ou pic de Hubert est prévu dans les 10 à 15 ans à venir, peut-être même moins. Inexorablement, cette matière première non renouvelable deviendra de plus en plus rare, donc plus chère. Ce qui devient très préoccupant aujourd'hui, c'est la fin du pétrole bon marché. La rareté de cette matière première, face à une demande en hausse, va se traduire par des tensions internationales, des conflits, des guerres.

C'est donc un triple choc auquel nous allons devoir faire face : géologique avec l'épuisement des réserves ; économique avec une hausse de la demande par rapport à l'offre ; géopolitique avec une intensification du terrorisme et des guerres pour garantir l'accès et le transport sécurisé de l'or noir... car qui contrôle le pétrole contrôle le monde, c'est bien là tout l'enjeu des conflits du Moyen-Orient.

**« Imagine »**

Imaginer un monde où nous choisirions le durable au lieu de l'éphémère, le renouvelable à l'extraction, les transports collectifs aux transports individuels, la nourriture biologique de proximité à la nourriture industrielle accessible par la grande distribution., où nous irions « moins vite, moins loin, moins souvent, plus cher »... est... tout simplement inimaginable. Rien ne nous prépare à un tel déclin, à un tel changement de société. Le problème est que nous n'aurons tout simplement pas le choix !

**Empreinte écologique**

En nombre de barils consommés, un américain vaut deux européens, sept chinois, 10 kenyans et quatorze indiens. Autrement dit, en termes d'écobilan, les États-Unis sont deux fois plus peuplés que la Chine et trois fois plus que l'Inde ! Il va donc bien falloir procéder à quelques ajustements sur notre planète Terre.

**Sobriété, frugalité : moins de biens, plus de liens**

Un seul scénario possible : la sobriété énergétique ! Retour à une agriculture de proximité, développement des jardins familiaux, des circuits d'échanges raccourcis, développement du troc, gestes simples d'économies au quotidien, isolation des habitations.

L'implication du citoyen au niveau local, l'abandon du consumérisme et une frugalité partagée sont autant d'ingrédients qui peuvent contribuer au maintien de la démocratie et de la solidarité, qui risquent sinon d'être sérieusement mises à mal.

■ **Éditions Fayard** - 275 pages Prix : 19 €

Notes rédigées par le pôle Documentation du Certu

**Transport Urbain - L'Essentiel**  
**Exemple du Languedoc - Roussillon**

Document (40 pages) publié par la Direction régionale de l'Équipement Languedoc - Roussillon

Fournir des notions de base concernant le transport collectif en ville, en les illustrant par la réalité du Languedoc - Roussillon, tel est l'objectif du présent document. On y trouvera, sous forme de fiches synthétiques, des éléments de connaissances sur la mobilité urbaine et ses fondements, qui sont les acteurs et leurs marges de manœuvre ?, les coûts, les outils, et les enjeux des politiques de transport collectif. Le transport collectif en Languedoc - Roussillon est ainsi présenté au regard des principes généraux régissant l'organisation des TCU.

Chaque fiche a vocation à fournir, par thème, quelques idées essentielles, les grands chiffres significatifs, des données régionales, comparées si possible avec d'autres exemples. Un renvoi à une bibliographie ou site internet permet d'aller plus loin, de rechercher de plus amples informations. D'autres fiches viendront ultérieurement compléter ce premier document.

■ *Le document peut être téléchargé, fiche par fiche ou dans son intégralité, à partir du site internet de la DRE : [www.languedoc-roussillon.equipement.gouv.fr](http://www.languedoc-roussillon.equipement.gouv.fr) (choisir la rubrique : Aménagement, transport, prospectives)*

**Guide des services à horaires originaux ou décalés sur le Grand Lyon**

Plaquette (54 pages) réalisée par l'Espace des Temps de la Communauté Urbaine de Lyon - Décembre 2005

L'organisation des temps des habitants a beaucoup changé ces vingt dernières années. Qu'ils soient vécus au positif comme au négatif, ces changements de rythmes influent forcément sur l'organisation quotidienne de la ville et de ses services. Ainsi les horaires des services urbains publics ou privés ne sont plus adaptés autant que l'on pourrait le souhaiter.

Mais les choses commencent à bouger. Pour en attester, l'Espace de temps du Grand Lyon, vient de sortir un guide qui donne des exemples de réussite en matière d'horaires d'ouvertures originaux ou décalés sur le périmètre de la communauté urbaine de Lyon. Les fiches de ce guide le montrent, des secteurs très variés sont concernés : les marchés de fin de journée, la mise en place de navettes de nuit par le Sytral, une crèche 24/24 h qui vient d'ouvrir dans le 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, ainsi que des mairies plus largement ouvertes au public.

Le guide met ainsi l'accent sur 4 thématiques : les services liés à la vie quotidienne, à l'enfance, à la mobilité et à la culture. Son objectif n'est pas de faire l'éloge systématique des horaires décalés, mais de diffuser les expériences réussies ou originales afin de les démultiplier. Il veut aussi faciliter la vie des habitants quand cela correspond visiblement à des besoins.

Guide téléchargeable sur [www.espacedestemps.com](http://www.espacedestemps.com)

■ **Contact : Grand Lyon** - Espace des temps - Lucie Tortel  
 Tél. 04 26 99 39 91 - [lvertchere-tortel@grandlyon.org](mailto:lvertchere-tortel@grandlyon.org)

**EcoMobiListe 2006**

Magazine spécial (51 pages) de la revue suisse Leonardo publiée par l'ATE (Association Transport Environnement)

Le guide de l'ATE pour l'achat écologique d'une voiture évalue les véhicules de tourisme en fonction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>, de gaz polluants et de bruit. Outre le palmarès et l'évaluation de plus de 500 modèles de voitures quant à leur impact environnemental, l'EcoMobiListe présente un palmarès par catégories de véhicules et fournit une multitude d'astuces et d'informations utiles à l'achat d'une voiture.

La brochure peut être téléchargée partiellement ou en totalité sur [www.ate.ch](http://www.ate.ch)

## Intercommunalités et transports scolaires : état des lieux et perspectives

L'ANATEEP (Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public) a analysé les impacts des intercommunalités (principalement la création des Communautés d'Agglomération) sur l'organisation des transports scolaires. Cette étude a été subventionnée par le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Habitué à une problématique des déplacements à dominante urbaine, les intercommunalités apparaissent, parfois, déstabilisées par la logique des transports scolaires : arrêts à sécuriser, place des AOT2 (autorités organisatrices de second rang), interconnexions entre lignes régulières et lignes spécialisées, participation de l'Éducation nationale ou des parents d'élèves au plan de transport, nécessité d'adapter le plan de transport à chaque rentrée scolaire ou à chaque création de lycées ou de collèges, tarification sociale appliquée aux scolaires...

Le rapport (81 pages) est consultable sur le site de l'ANATEEP, rubrique « Publications » : [www.anateep.fr](http://www.anateep.fr)

## Mobilités et temporalités

Ouvrage (228 pages) de Bertrand Montulet, Michel Hubert, Christophe Jemelin, Serge Schmitz - 2005

La question des relations entre mobilités et temporalités conjugue deux préoccupations contemporaines qui semblent s'alimenter l'une l'autre. D'une part la question des mobilités (et particulièrement des congestions liées aux mobilités) est inscrite à l'agenda politique depuis plus de vingt ans. D'autre part, la question du temps, du discours sur son « accélération » à celui sur son individualisation, semble émerger timidement depuis le début de ce siècle dans la sphère politique.

La question des relations entre mobilités et temporalités apparaît d'une extrême complexité car elle suppose, pour l'éclairer, d'interroger tout aussi bien la transformation des temps sociaux, les effets des dynamiques temporelles sur les structures (socio)-spatiales, l'organisation des modes de transports ou encore les attitudes temporelles propres à l'usage des divers modes de transport.

Cet ouvrage reprend dix contributions issues du colloque Mobilités et temporalités organisé aux Facultés universitaires Saint-Louis à Bruxelles en mars 2004. Cette réunion s'inscrivait dans le cadre des travaux du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales » de l'Association internationale des sociologues de langue française (AISLF).

■ **Publications des Facultés universitaires Saint-Louis**  
[libwabr@club-internet.fr](mailto:libwabr@club-internet.fr) - [www.fusl.ac.be](http://www.fusl.ac.be) - Prix : 40 €

## L'Offre de transports : les limites de la (dé)réglementation

Rapport de la 129<sup>e</sup> table ronde d'économie des transports tenue à Paris les 13 et 14 mai 2004

Ouvrage (176 pages) publié par la CEMT - 2006

La déréglementation et la privatisation dans le secteur des transports ont certes entraîné, en général, des gains de productivité, mais les espoirs suscités par les réformes ne se sont pas tous matérialisés. En particulier, la réforme de la fourniture de services d'infrastructure n'a pas mobilisé des capitaux privés comme prévu. En outre, les relations contractuelles se sont révélées moins stables et leur efficacité s'est moins

améliorée que l'on ne s'y attendait. Dans l'optique du débat actuel sur les résultats des réformes, la Table Ronde était axée sur les questions suivantes : Où se situent les limites de la déréglementation ? Quels sont les facteurs cruciaux qui nécessitent une réglementation ? Quel est le rôle des coûts de transaction associés à la réglementation ? Quel est le coût de la réglementation ?

■ **La Documentation Française** - Prix : 50 €  
[www.ladocumentationfrancaise.fr](http://www.ladocumentationfrancaise.fr)

## Les plans de déplacements urbains

Ouvrage (92 pages) de Jean-Marc Offner édité dans la collection *Transports Recherche, Innovation du Predit*

Relancés par la loi sur l'air de 1996, les plans de déplacements urbains (PDU) sont un outil majeur de la conduite des politiques publiques locales. Par delà les aspects sociaux, économiques et environnementaux du transport, les PDU mettent en cause pratiques et structures urbaines. Les impératifs du développement durable lui confèrent des enjeux aussi bien locaux que globaux.

Mieux articuler gestion de la mobilité et organisation des territoires agite les institutions publiques depuis plusieurs décennies. C'est à l'aune de ces apprentissages que doit s'analyser le mode de fabrication actuel des PDU. Les recherches concluent à une quête inachevée de la cohérence et de l'efficacité de l'action publique.

Deux principes permettront de dépasser ces démarches par trop sectorielles : l'élaboration de référentiels, aptes à formaliser une vision mobilisatrice du monde que les acteurs entendent transformer ; l'attention aux modalités concrètes du travail au sein des instances technico-administratives. Dans cette œuvre idéologique et pragmatique de « repolitisation », l'expertise tant savante que participante constitue une ressource stratégique pour l'État et les pouvoirs locaux.

■ **La Documentation Française** - Prix : 11,50 €  
[www.ladocumentationfrancaise.fr](http://www.ladocumentationfrancaise.fr)

## L'erreur urbaine

Défaillances, facteurs, et contextes de production des accidents d'agglomération

Ouvrage (116 pages) - Août 2005 - Publié par l'INRETS dans la collection « Rapports »

L'erreur humaine est trop souvent avancée en tant qu'explication première des accidents, sans qu'on se pose la question de ses déterminants. On a ainsi tendance à oublier que dans ses tentatives d'ajustement aux situations rencontrées, l'opérateur se fait l'involontaire héritier des failles du système dans lequel il évolue, de ses lacunes de conception.

Le but de cet ouvrage est de chercher à mieux comprendre en quoi l'environnement participe à l'accidentalité, notamment dans la conduite en ville qui concentre les deux tiers des accidents de la route. Son titre, « L'erreur urbaine », évoque la spécificité des erreurs de conduite des usagers de la ville, ainsi que le rôle que l'aménagement urbain joue plus ou moins directement dans leur genèse. L'étude se fonde sur une analyse comparative de données détaillées d'accidents, selon une approche cognitive, et dans une perspective ergonomique d'adaptation des environnements aux modes de fonctionnement humains.

■ **Librairie Lavoisier** - Tél. 01 47 40 67 00  
[livres@lavoisier.fr](mailto:livres@lavoisier.fr) - Prix : 15,24 €

**21 avril 2006****8<sup>e</sup> journée d'étude de la FUBicy****« À vélo, dès l'école »**

Organisée à Amiens par la FUBicy (Fédération française des usagers de la bicyclette).

■ Contact : FUBicy - Tél. 03 88 75 71 90  
[fubicy@fubicy.org](mailto:fubicy@fubicy.org) - [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

**10 au 12 mai 2006****Ecomm 2006 - X<sup>e</sup> Conférence européenne sur le management de la mobilité**

Organisée à Gröningen (Pays-Bas).

■ Contact : [www.ecomm2006.nl](http://www.ecomm2006.nl)

**11 et 12 mai 2006****Le péage urbain est-il une solution pour une meilleure mobilité en ville ?**

Journées organisées par l'UITP à Stockholm (Suède).

■ Pour en savoir plus : [www.uitp.com](http://www.uitp.com)  
(choisir Events puis Workshops)

**16 mai 2006****2<sup>e</sup> journée sur l'interopérabilité des systèmes de transports Présentations d'application d'ACTIF**

Organisée à Paris (UIC) par la DGMT et le Certu.

■ Contact : CERTU - Yannick Denis  
[yannick.denis@equipement.gouv.fr](mailto:yannick.denis@equipement.gouv.fr)  
[www.its-actif.org](http://www.its-actif.org)

**30 mai 2006****Quelles mobilités après le pétrole ?**

Club Mobilité n° 13 organisé par le Certu à Lyon en partenariat avec Futuribles.

■ Contact : FORM 'equip  
Delphine Betka - Tél. 04 72 04 70 02  
[betka@entpe.fr](mailto:betka@entpe.fr)

**12 au 14 juin 2006****2<sup>e</sup> Conférence Environnement Transports incluant le 15<sup>e</sup> colloque Transports et Pollution de l'Air**

Organisée à Reims par l'Inrets.

■ Contact : [lea.sire@inrets.fr](mailto:lea.sire@inrets.fr)  
[www.inrets.fr](http://www.inrets.fr) (rubrique : manifestations)

**13 au 15 juin 2006****2<sup>e</sup> Salon Européen de la mobilité Transports publics 2006**

Organisé à Paris (Porte de Versailles) par « Objectif Transport Public », le Gie GART-UTP.

■ [www.transportspublics-expo.com](http://www.transportspublics-expo.com)

**15 et 16 juin 2006****3<sup>e</sup> Congrès ITS de Saint-Brieuc Systèmes de transports Intelligents, de nouveaux usages pour de nouveaux marchés**

Organisé à Saint-Brieuc par le Conseil Général des Côtes d'Armor.

■ Contact : [its2006@cg22.fr](mailto:its2006@cg22.fr)  
[www.cg22.fr](http://www.cg22.fr)

**20 juin 2006****Ville accessible à tous****Comment aborder tous les handicaps ?**

4<sup>e</sup> journée organisée par le Certu à Lyon (au Grand Lyon).

■ Contact : Certu  
[sandrine.d-lejeune@equipement.gouv.fr](mailto:sandrine.d-lejeune@equipement.gouv.fr)

**29 juin 2006****2<sup>e</sup> journée nationale Transport de Marchandises en Ville**

Organisée à Lyon par le Grand Lyon en partenariat avec la Ville de Lyon, la CCI, l'Ademe, Renault Trucks, TLF, la FNTR et la chambre des métiers du Rhône.

■ Contact : Grand Lyon  
Joëlle Kopp - Tél. 04 78 63 43 48  
[jkopp@grandlyon.org](mailto:jkopp@grandlyon.org)

**5 au 7 juillet 2006****XII<sup>e</sup> Conférence CODATU à Lyon.**

Coopération décentralisée pour les déplacements urbains : quand les collectivités locales du monde échangent leurs expériences.

■ [codatu@wanadoo.fr](mailto:codatu@wanadoo.fr) - [www.codatu.org](http://www.codatu.org)

**18 au 20 septembre 2006****Conférence Européenne des Transports 2006**

Organisée à Strasbourg par l'AET (Association européenne des transports).

■ Contact : [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)



Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques  
Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer  
Directeur de la publication : **Bruno VERDON** - Directeur délégué : **Dominique PRAT**  
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](http://www.certu.fr) (Mobilité et Transports).

Depuis janvier 2004, Trans Flash est réalisé au Certu. Pour vous abonner à la version électronique, ou pour transmettre vos informations, envoyez un mél à [michelle.simon@equipement.gouv.fr](mailto:michelle.simon@equipement.gouv.fr)

**Rédacteur en chef****Jean-Marie GUIDEZ**

CERTU

Tél. 04 72 74 58 27

Mél : [jean-marie.guidez@equipement.gouv.fr](mailto:jean-marie.guidez@equipement.gouv.fr)

**Rédacteurs régionaux**

*Nord-Pas-de-Calais - Picardie*

**Philippe GALLOIS**

CETE Nord-Picardie

Tél. 03 20 49 62 58

Mél : [philippe.gallois@equipement.gouv.fr](mailto:philippe.gallois@equipement.gouv.fr)

*Alsace - Champagne - Ardennes - Lorraine*

**François BRUNEL**

CETE de l'Est

Tél. 03 87 20 45 19

Mél : [francois.brunel@equipement.gouv.fr](mailto:francois.brunel@equipement.gouv.fr)

*Auvergne - Bourgogne  
Franche-Comté - Rhône-Alpes*

**Françoise MERMOUD**

CETE de Lyon

Tél. 04 72 14 31 58

Mél : [francoise.mermoud@equipement.gouv.fr](mailto:francoise.mermoud@equipement.gouv.fr)

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

**Anny BELEY**

CETE Méditerranée

Tél. 04 42 24 72 10

Mél : [anny.beley@equipement.gouv.fr](mailto:anny.beley@equipement.gouv.fr)

*Aquitaine - Limousin  
Midi-Pyrénées - Poitou-Charente*

**Jean-Pierre GARRABOS**

CETE du Sud-Ouest

Tél. 05 56 70 66 54

Mél : [jean-pierre.garrabos@equipement.gouv.fr](mailto:jean-pierre.garrabos@equipement.gouv.fr)

*Bretagne - Pays de Loire*

**Maryse HISLER**

CETE de l'Ouest

Tél. 02 40 12 84 46

Mél : [maryse.hisler@equipement.gouv.fr](mailto:maryse.hisler@equipement.gouv.fr)

*Centre - Basse-Normandie  
Haute-Normandie*

**Xavier BAUDE**

CETE Normandie Centre

Tél. 02 35 68 89 27

Mél : [xavier.baude@equipement.gouv.fr](mailto:xavier.baude@equipement.gouv.fr)

*Île-de-France*

**François BERTRAND**

DREIF

Tél. 01 40 61 85 02

Mél : [francois.bertrand@equipement.gouv.fr](mailto:francois.bertrand@equipement.gouv.fr)