

Quoi de neuf ?

- LILLE METROPOLE: des lignes de bus à haut niveau de service
- Mise en place d'une centrale de mobilité à CHAMBÉRY
- Une «Enquête Ménages Déplacements» sur l'agglomération de PAU
- L'Agence Ferroviaire Européenne dans la région NORD-PAS-DE-CALAIS
- PDU volontaristes en villes moyennes: l'exemple de HAGUENAU
- LYON: des vélos en libre service
- Le massif de la SAINTE-VICTOIRE à portée de minibus

Biblio La vitrine

- Intégration urbaine des pôles d'échanges (séries de fiches)
- Recommandation pour les itinéraires cyclables
- Handicaps et Ville
- Concentration économique et ségrégation spatiale
- Accidents contre obstacles en milieu urbain
- Le transport des scolaires

À l'écoute de

- Le site «Innovations transports des collectivités» s'enrichit...
- Les XX^e rencontres du transport public
- Le livre du mois... «Les quatre roues de la fortune: essai sur l'automobile»
- Planification des déplacements urbains, quoi de neuf en France et en Europe ?
- ENPC – Sessions de formation

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: le témoin et le suivi de la mobilité urbaine

Depuis bien plus de 30 ans déjà, des collectivités locales réalisent, sans interruption, avec le soutien de l'État, des enquêtes ménages déplacements (EMD) selon une méthode harmonisée, appelée «standard CERTU». L'objet de ces enquêtes est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population urbaine. Ces enquêtes recensent tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Grâce à la connaissance globale des pratiques de déplacement, ces enquêtes constituent un outil incomparable pour élaborer et évaluer les politiques de transport dans les agglomérations. Planification des grandes infrastructures de transport en milieu urbain, élaboration ou suivi des Plans de Déplacements Urbains, peuvent difficilement se faire sans la connaissance fiable et précise des comportements de mobilité de la population, de la structure actuelle des déplacements, de son évolution récente et de ses déterminants. La nécessité d'un rééquilibrage de l'usage des différents modes de transport, inscrite dans la loi, impose la prise en compte de tous les moyens de déplacements, y compris le vélo et la marche.

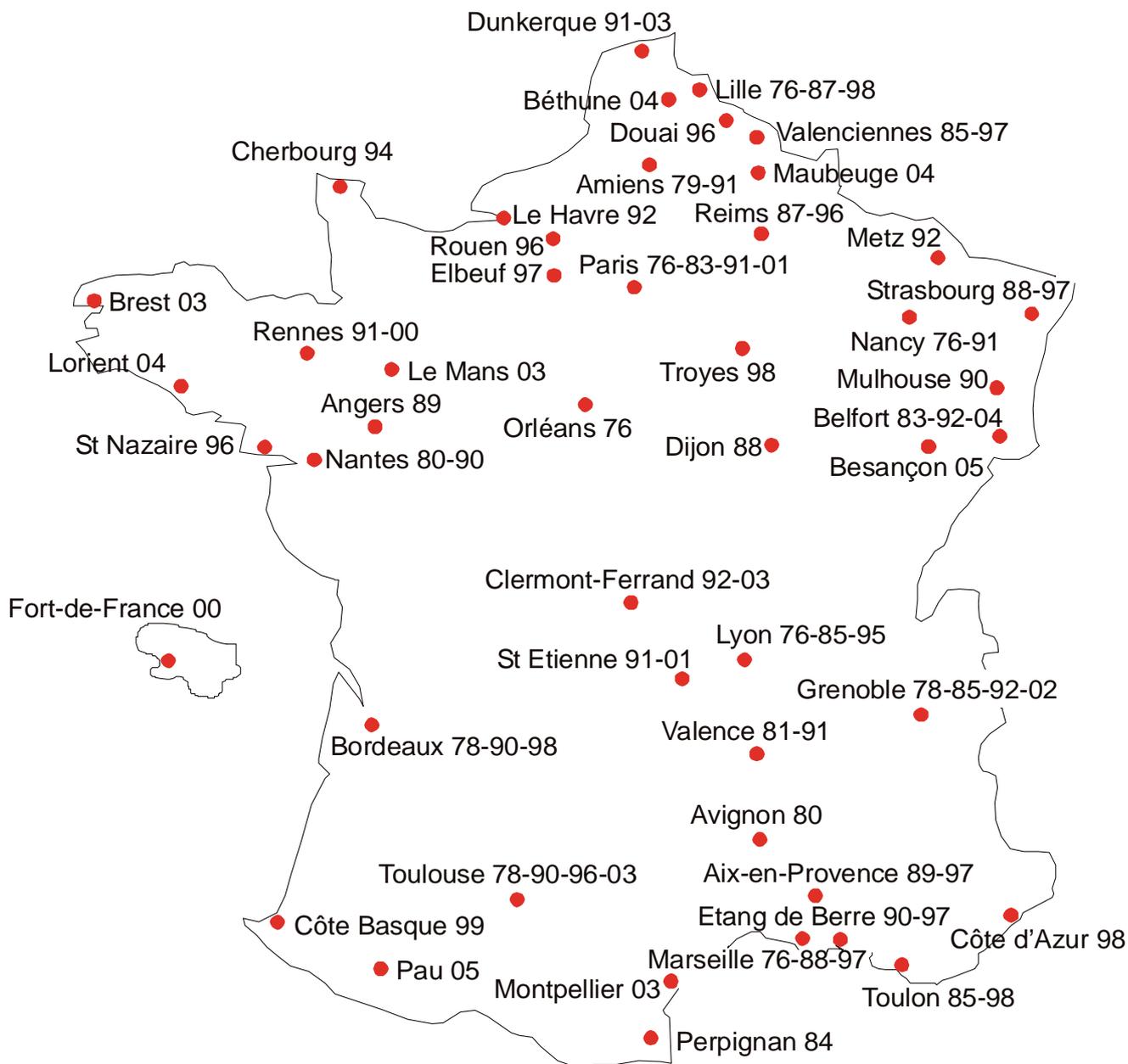
À ce jour, plus de 80 enquêtes ont été réalisées selon le cahier des charges du CERTU dans près de 50 agglomérations (voir carte et tableau ci-après). On a coutume de dire que ces enquêtes sont au domaine des déplacements ce qu'un recensement est à la démographie.

En moyenne, presque 3 enquêtes ont été réalisées chaque année entre 1976 et 2000. Avant la première décentralisation, la maîtrise d'ouvrage en était assurée par l'État. Maintenant, le maître d'ouvrage est l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, avec le soutien financier de l'État. Récemment, et malgré la baisse du taux de subvention par l'État, ce rythme s'est maintenu puisque l'on compte plus de 3 enquêtes chaque année entre 2001 et 2004.

Si l'on excepte les agglomérations qui sont en train de réaliser ou qui ont en projet une EMD «standard CERTU», seules une dizaine de collectivités n'en ont jamais réalisé aucune à ce jour.

Nombre de collectivités ayant réalisé depuis 1976 au moins une enquête ménages déplacements méthode «standard CERTU»	47
<i>Dont nombre de collectivités ayant réalisé depuis 1976 :</i>	
• 1 enquête	24
• 2 enquêtes	15
• 3 enquêtes (Belfort, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille)	5
• 4 enquêtes (Grenoble, Toulouse, Île-de-France*)	3

* La méthode, les concepts et définitions en Île-de-France sont identiques aux enquêtes ménages déplacements mais le questionnaire diffère légèrement. Les résultats sont comparables.



Agglomérations ayant réalisé une ou plusieurs enquêtes ménages déplacements «standard CERTU» et figurant dans la base de données du CERTU

(source: CERTU, réseau des CETE)

Grâce à cette base de données très riche, toute agglomération réalisant une nouvelle enquête peut facilement s'évaluer, se comparer aux autres agglomérations, analyser les évolutions.

Les EMD constituent une aide précieuse à la définition des politiques de déplacements. C'est pourquoi la DGMT prévoit une dotation budgétaire spécifique à destination des collectivités ou de leurs groupements pour subventionner la réalisation de ces enquêtes sous certaines conditions, en particulier le respect de la méthodologie standard mise au point par le CERTU. Pour obtenir cette subvention, une procédure précise doit être mise en œuvre et un calendrier respecté. Les détails de ce processus seront prochainement mis en ligne sur le site web du CERTU et toute collectivité ou DDE pourra en faire la demande auprès du CERTU si elle ne dispose pas d'un accès à Internet.

Pour en savoir plus :

«La mobilité urbaine en France : les années 90», ouvrage publié par le CERTU (collection «Références», 2002)

Et www.certu.fr (choisir «Mobilité transports» puis «Connaissance de la mobilité»/«Données de mobilité» à gauche de l'écran)

■ Contact : **Certu** - Marie-Odile Gascon - Tél. 04 72 74 58 21 - marie-odile.gascon@equipement.gouv.fr

LILLE METROPOLE: des lignes de bus à haut niveau de service

Dans le cadre de sa politique transports et du plan de déplacements urbains, Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) a décidé de mettre en place à l'horizon 2008 une nouvelle offre de transport en commun performante : cinq lignes de bus à haut niveau de service directes et régulières dans des secteurs qui ne sont desservis ni par le métro ni par le tramway afin de redonner à ce moyen de transport une réelle attractivité en terme d'efficacité et en terme d'image.

Une démarche globale intégrant l'infrastructure (couloirs réservés, stations réaménagées,...) et un ensemble d'équipements (priorité aux feux, systèmes d'information, ...) ainsi qu'un réaménagement d'espaces publics environnants va être progressivement engagée afin de permettre d'obtenir une fréquence de huit minutes aux heures de pointe et de dix minutes aux heures creuses et la régularité sur ces nouvelles lignes.

Six critères de performance ont été retenus : la disponibilité, la vitesse-régularité, l'accessibilité, l'intermodalité, la lisibilité, l'identité et l'intégration à l'environnement urbain.

Le vendredi 1^{er} juillet 2005, le Conseil de Communauté a décidé l'aménagement de la première ligne sur l'itinéraire Ronchin - Lille - Saint - André - Marquette - Wambrechies - Quesnoy - sur - Deûle - Comines. Longue de 25 kilomètres dont 5,5 km en site propre, elle desservira dans un rayon de 500 mètres : 95 000 habitants, 70 000 emplois, 20 000 scolaires et étudiants et les centres - villes. 13 000 voyageurs par jour sont attendus, soit 25 % d'usagers supplémentaires. Le coût prévisionnel des travaux sur cette ligne de bus au gaz et biogaz, qui sera la plus fréquentée du réseau, est estimé à 9 millions d'euros. Sa mise en service, prévue pour la fin de l'année 2007, sera accompagnée d'une adaptation progressive des itinéraires et des horaires des autres lignes afin d'améliorer les correspondances.

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

Mise en place d'une centrale de mobilité à CHAMBÉRY

Pour conseiller les habitants de l'agglomération chambérienne sur les modalités de transport les mieux adaptées à leur vie quotidienne, Chambéry Métropole vient de créer, en lien avec divers partenaires locaux, une centrale d'information sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (cars, bus, train, vélos, marche à pied, covoiturage...) baptisée « Mobil'Conseils ».

Trois téléconseillers sont donc à même de répondre au téléphone, en jours ouvrables, aux questions des usagers potentiels, sur les dessertes de bus dans l'agglomération, les itinéraires cyclables en place, les services de la vélostation, les lieux de stationnement des vélos, les horaires des trains et des bus interurbains et les demandes d'organisation de covoiturage. En 2006, ils pourront s'appuyer sur un calculateur d'itinéraire informatique qui permettra de comparer l'efficacité des différents modes de transport, d'évaluer le coût, le temps et l'impact environnemental pour un trajet donné.

Ce service innovant vient compléter les différentes actions et initiatives de Chambéry Métropole pour limiter l'augmentation des déplacements en voiture dans l'agglomération, conformément aux orientations du Plan de Déplacements Urbains adopté par les élus en 2004.

■ **Contact :** Chambéry Métropole
Béatrice Quinquet - Tél. 04 79 96 86 63
beatrice.quinquet@chambery-metropole.fr

Une « Enquête Ménages Déplacements » sur l'agglomération de PAU

La Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées est l'autorité organisatrice des transports urbains de l'agglomération. À ce titre et dans la poursuite des travaux initiés par son Plan de Déplacements Urbains, elle a décidé de réaliser une Enquête Ménages Déplacements (EMD) en 2005. Cette action est inscrite dans le contrat d'agglomération.

La Communauté d'agglomération regroupe 14 communes sur 171 km², avec une population de 141 000 habitants, dont 79 000 sur la ville de Pau.

L'enquête a été réalisée dans le respect de la méthodologie standard rénovée du CERTU. Par rapport à la version classique, les changements portent sur le nombre de personnes à enquêter par ménages et en conséquence sur le nombre de ménages enquêtés : au total 3 219 ménages, soit près de 4 250 personnes.

L'échantillon des logements enquêtés est extrait du fichier des propriétés bâties de la Direction Générale des Impôts.

Les travaux de l'enquête terrain ont été réalisés par la société TEST, au cours du premier semestre (hors vacances scolaires et jours fériés), de fin mars à mi-juin.

Une assistance au maître d'ouvrage a été assurée par le CETE du Sud-Ouest.

Les premiers résultats mettent en évidence une forte mobilité et un fort taux d'utilisation de la voiture particulière.

Les résultats définitifs seront disponibles avant la fin de l'année.

■ **Contact :**

Communauté d'Agglomération de Pau Pyrénées

Sébastien Salaverria - Tél. 05 59 80 74 75

s.salaverria@agglo-pau.fr

L'Agence Ferroviaire Européenne dans la région NORD - PAS - DE - CALAIS

En décembre 2003, le Conseil Européen a décidé que l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE) serait localisée dans la région Nord-Pas-de-Calais au travers d'une double implantation à Valenciennes (siège et bureaux) et à Lille (réunions internationales). Le 16 juin a eu lieu la cérémonie de la pose de la première pierre du futur siège de l'AFE à Valenciennes.

Cette agence a été créée pour renforcer et moderniser le système ferroviaire européen afin de le rendre plus compétitif vis-à-vis de la route par l'harmonisation des procédures de sécurité, des normes techniques et des règles opérationnelles en vue d'assurer principalement les continuités des services des transports ferroviaires à travers les 25 États membres de l'Union Européenne.

Les deux premiers grands chantiers concerneront la sécurité et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires européens. À partir de la mi-2006, l'Agence sera entièrement opérationnelle dans tous les domaines de son activité.

Cette implantation de l'Agence a constitué un atout supplémentaire pour la candidature du Nord - Pas - de - Calais comme « Pôle de compétitivité ferroviaire à vocation mondiale » qui a été effectivement labellisé lors du CIADT du 12 juillet 2005.

■ **Contact :** Cabinet Alquier

Tél. 03 20 20 62 70

cabinetalquier@wanadoo.fr

PDU volontaristes en villes moyennes : l'exemple de HAGUENAU

En séance du 25 mai 2005, le Conseil Municipal de la ville de Haguenau (située à 30 km au nord de Strasbourg) a approuvé son PDU. Le groupement de bureaux d'études TTK-Transitec - Altermodal a été mandaté pour mener les études. Le CETE de l'Est assurait une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Il aura fallu près de trois ans de réflexion durant lesquelles les élus se sont fortement impliqués et les citoyens ont été largement associés.

La concertation à chaque étape de l'étude

Chaque grande étape a été l'occasion de réunir les comités de pilotage et consultatif composés de représentants des principales associations et institutions locales. La concertation a également pris la forme de deux expositions publiques suivies par des réunions publiques. Le magazine local «Haguenau Infos» a également tenu le rôle de vecteur d'informations.

Une hiérarchisation du réseau routier

Dans cette ville de 32 000 habitants, il s'agit avant tout de hiérarchiser le réseau routier et de «rationaliser» l'usage de la voiture pour limiter les gênes occasionnées (bruit, insécurité,...). Cela passe par la limitation des trafics de transit en centre-ville et le développement des modes alternatifs.

Le transport collectif urbain comme alternative à la voiture

La mise en place d'un réseau de deux lignes de transports collectifs s'avère nécessaire pour permettre à chaque habitant de se déplacer, d'avoir une alternative à la voiture et pour répondre à un vrai potentiel d'intermodalité avec le train. En effet, de nombreux haguenuais se rendent chaque jour à Strasbourg pour travailler et la ligne SNCF Haguenau-Strasbourg sera cadencée à la 1/2h à la rentrée 2005.

Le stationnement un autre enjeu important

Par ailleurs, comme pour la plupart des villes de même taille, l'un des enjeux porte sur le stationnement. Il est envisagé la création de parkings «P + M» (Parc + Marche) gratuits à 500 mètres du centre-ville à destination notamment des pendulaires. En parallèle, le stationnement payant sera étendu et les résidents disposeront de tarifs préférentiels.

■ **Contact : Ville de Haguenau :** Francis Wehrung
Tél. 03 88 90 68 52 - francis.wehrung@ville-haguenau.fr

CETE de l'Est : Sébastien Rabuel - Tél. 03 87 76 85 81
sebastien.rabuel@equipement.gouv.fr

LYON : des vélos en libre service

La Communauté Urbaine de Lyon a lancé, avant l'été, avec son projet Vélov', un service de location de vélos particulièrement original et unique à cette échelle. Dans la logique du PDU récemment révisé, l'objectif recherché était de développer l'usage du vélo dans l'agglomération, principalement pour les trajets urbains de courte distance.

Pour ce faire, 2 000 vélos sont mis à disposition des Lyonnais dans près de 200 stations, implantées de façon très dense sur les deux communes centres de l'agglomération. Les premières statistiques confirment leur utilisation pour des distances limitées, d'une station à une autre : les trajets effectués en Vélov' font en moyenne 2,7 km, pour une durée d'utilisation de 20 mn. Leur usage se développe également le week-end, pour des motifs de loisirs et des durées plus longues.

Diverses formules d'abonnements sont mises en place, avec des tarifs particulièrement incitatifs puisque, dans tous les cas, la première demi-heure d'utilisation est gratuite.

Au bout de trois mois de fonctionnement, le concept a séduit les Lyonnais : près de 15 000 ont contracté l'une des différentes formules d'abonnement (dont 3/4 d'abonnements à l'année).

Le service est réalisé par la société Decaux et fait partie du marché de délégation du mobilier urbain. Dans cette première phase, les coûts en sont supportés par le délégataire, en échange de la redevance d'occupation de l'espace public de son matériel publicitaire.

Une deuxième étape de développement du système est prévue pour 2006, avec le doublement du parc de vélos et l'extension des stations.

Les clés du succès semblent liées à la fois au principe même du vélo partagé, qui démultiplie le parc à disposition des utilisateurs (un Vélov' sert quatre fois par jour en moyenne), ainsi qu'à l'importance du maillage en stations, qui libère l'utilisateur du souci de recherche de stationnement et donc du vol.

■ **Contact : Grand Lyon - Florence Larcher**
Tél. 04 78 63 42 87 - flarcher@grandlyon.org

Le massif de la SAINTE-VICTOIRE à portée de minibus



Depuis juillet 2004, les minibus de la ligne «La Victorine» desservent au départ d'Aix-en-Provence les deux versants du Massif de la Sainte-Victoire, l'un des sites les plus fréquentés de la région aixoise.

Cette desserte spécifique permet de désengorger en fin de semaine la route (très étroite) et les parkings aménagés. De plus, pour les usagers des villages principaux, c'est la possibilité de venir sur Aix dans des conditions plus agréables et plus conviviales qu'avec les bus de la ligne régulière (en particulier pas de présence de scolaires).

À l'automne 2003, la Communauté du Pays d'Aix a lancé une expérimentation d'une durée de trois mois. Après une étude approfondie de l'enquête de satisfaction et de fréquentation, il a été décidé de pérenniser «La Victorine». Son développement est l'un des éléments du Plan de Déplacements Urbains Communautaire.

Entre l'itinéraire du versant Nord du massif et celui du versant Sud six villages sont desservis. Mais surtout, la Victorine dessert à la demande l'ensemble des parkings aménagés tout au long de l'itinéraire. Il suffit de faire signe au conducteur pour monter dans le minibus.

Le tarif unique et forfaitaire s'élève à 1,10 € et le carnet de dix tickets est à 7,70 €. La fréquence est importante, 12 allers-retours avec un premier départ à 7 h 20 d'Aix-en-Provence et un dernier retour à 20 h.

Le bilan d'un an de fonctionnement de cette desserte est plus que satisfaisant. En effet, la fréquentation n'a cessé de progresser et entre juillet 2004 et juillet 2005, la moyenne des personnes transportées par jour est passée de 57 à 144 avec une pointe en mai 2005 à 172 personnes/jour.

Une nouvelle enquête aura lieu d'ici la fin de l'année pour étudier une desserte qui pourrait être étendue.

■ **Contact : Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**
Olivier Bodard - Tél. 04 42 91 49 10
obodard@agglo-paysdaix.fr

Intégration urbaine des pôles d'échanges

Fiches thématiques publiées par le Certu dans le cadre de son étude sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges

Les deux premières séries thématiques concernent les acteurs des pôles d'échanges (de la conception des pôles à leur gestion quotidienne), et l'aménagement et le traitement des espaces des pôles d'échanges et de leurs accès.

6 premières fiches viennent d'être éditées :

Série « Acteurs des pôles d'échanges » :

– le pôle d'échanges de Firminy : un projet à l'épreuve du partenariat et de la coordination

Réalisation Epures (agence d'urbanisme de Saint-Étienne)

– un pôle d'échanges en ville moyenne : la gare d'Auch

Réalisation Cete du Sud-Ouest (S. Paillard)

– le centre intermodal d'échanges de Limoges (CIEL) : un protocole d'accord pour la gestion du site

Réalisation Cete du Sud-Ouest (S. Paillard)

Série « Aménagement des pôles d'échanges » :

– le traitement du sol, vecteur de continuité urbaine

– les gares routières en quête d'urbanité

– la prise en compte du piéton dans l'insertion urbaine des pôles d'échanges.

Réalisation Bureau d'études AREP

■ Ces fiches sont téléchargeables sur www.certu.fr

(choisir la rubrique « catalogue » à gauche de l'écran puis le thème : Interface urbanisme et déplacements)

Recommandation pour les itinéraires cyclables

Ouvrage (94 pages) publié par le Certu dans la collection « Références » - Août 2005



L'augmentation de la pratique du vélo de loisir a fait émerger la nécessité de publier un ouvrage de référence adapté à la problématique des petites communes et à la circulation des cyclistes sur les routes interurbaines, en complément du guide « Recommandations pour les Aménagements Cyclables » (RAC) concernant l'intégration du vélo dans les agglomérations.

Des représentants de l'État, des conseils généraux et des usagers se sont réunis pour produire collégialement des « Recommandations pour les Itinéraires Cyclables ». Ce « RIC », consacré au milieu « Interurbain » est principalement destiné aux élus et techniciens des collectivités territoriales, aux services de l'État, aux bureaux d'études et aux représentants du monde associatif.

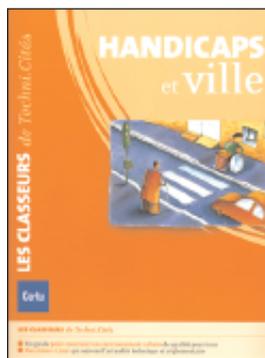
À partir du cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les déplacements cyclables et en s'appuyant sur la doctrine technique qui régit la conception des routes et des carrefours, ce guide présente des méthodes et des outils pour réaliser des itinéraires cyclables alliant confort, sécurité et attractivité.

■ **Certu** : Bureau des ventes - 9 rue Juliette Récamier - 69456 Lyon Cedex 06 - Tél. 04 72 74 59 59
bventes.certu@equipement.gouv.fr - Prix : 20 €

Handicaps et Ville

Ouvrage publié par Techni.cités dans la collection « Classeurs » - Août 2005

Ce document a été réalisé en collaboration avec le CERTU sous la direction de Maryvonne Dejeammes, chargée de mission Accessibilité et personnes âgées.



Cet ouvrage à feuillets mobiles a pour vocation de fournir les bases essentielles à la mise en accessibilité des différents composants de l'environnement urbain, dans les domaines réglementaires, techniques et financiers.

Il comporte cinq parties qui expliquent les situations de handicap et le rôle des acteurs, détaillent les exigences techniques pour le cadre bâti, la voirie et les espaces

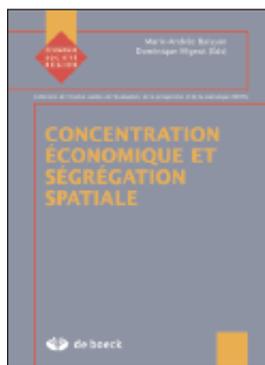
publics, les systèmes de transport, la communication et l'information, puis présentent les outils et méthodes utiles à la mise en œuvre de l'accessibilité dans les projets et travaux de création ou de rénovation. L'illustration par des fiches d'expériences enrichit le contenu de l'ouvrage avec des exemples transposables localement.

Il s'adresse à tous les acteurs : cadres, ingénieurs et techniciens territoriaux, bureaux d'études, architectes...

■ **Éditions Territorial** - Prix : 160 € avec deux mises à jour
www.territorial.fr

Concentration économique et ségrégation spatiale

Ouvrage (368 pages) de Marie-Andrée Buisson et Dominique Mignot, publié par l'Institut Wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) - Mai 2005



La concentration des activités économiques dans les plus grandes villes participe du processus d'internationalisation de l'économie. Elle s'accompagne d'une augmentation des inégalités sociales et territoriales qui tend à s'accroître ces dernières années. L'ouvrage est consacré à l'étude de ce double phénomène de concentration/ségrégation, qui est au cœur des interrogations

actuelles, aussi bien aux États-Unis qu'en Europe. Les politiques publiques se révèlent insuffisantes à combler les inégalités, qu'il s'agisse des politiques de transport ou de logement. Au sein des zones urbaines, la ségrégation s'aggrave et elle est principalement le fait des populations et quartiers riches qui le sont de plus en plus, tandis que les « pauvres » le sont toujours autant.

Cet ouvrage s'adresse tout particulièrement aux universitaires et chercheurs en sciences humaines (économistes, géographes, sociologues...), aux aménageurs et acteurs des politiques urbaines ainsi qu'aux décideurs à divers niveaux : européen, régional, local.

■ **Éditions de Boeck** - Prix : 45 €

Accidents contre obstacles en milieu urbain

Comment limiter leur nombre et leur gravité

Ouvrage (21 pages) publié par le Certu dans la collection «Dossiers» - Mai 2005



En France, le nombre total d'accidents de la circulation en ville diminue régulièrement. Mais une catégorie d'accidents baisse moins vite et concerne plus du tiers des tués, sans compter les blessés : ce sont les accidents contre obstacles. L'objectif du dossier est de sensibiliser à ce problème et d'exposer des pistes de réflexion sur les solutions possibles.

Il s'adresse principalement aux services techniques des collectivités locales et aux maîtres d'oeuvre, ainsi qu'aux bureaux d'études et entreprises intervenant quotidiennement dans l'aménagement des voies urbaines.

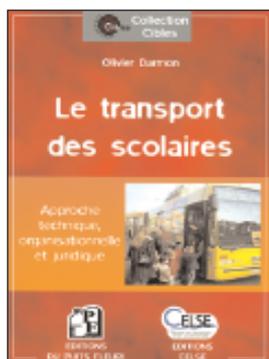
Le document propose une méthode illustrée par une sélection d'exemples concrets. Il comporte deux parties distinctes : la première concerne les actions à mener sur les objets les plus courants de la rue : îlots de carrefours, ouvrages de maçonnerie, poteaux, mâts de signalisation, plantations, mobilier urbain,... La seconde partie traite plus spécifiquement des dispositifs de retenue, glissière ou barrières de sécurité. L'ouvrage se termine par une présentation de perspectives d'avenir qui pourraient contribuer à améliorer encore la sécurité en milieu urbain.

■ **Certu** : Bureau des ventes - 9 rue Juliette Récamier - 69456 Lyon Cedex 06 - Tél. 04 72 74 59 59
bventes.certu@equipement.gouv.fr - Prix : 12 €

Le transport des scolaires

Des usages à la conception

Ouvrage (348 pages) d'Olivier Darmon - Août 2005



Le transport scolaire fait partie du quotidien de plus de 4,3 millions d'élèves. Fréquentant l'école maternelle ou primaire, le collège ou le lycée, ils passent en moyenne une heure par jour à bord de l'autocar ou de l'auto-bus pour aller suivre leur cours et pour en revenir.

Cet ouvrage propose un panorama du transport scolaire en France puis expose ses règles d'organisation, de financement et de réalisation. Il présente les structures qui en ont la charge, les logiques économiques et financières qui les sous-tendent, les moyens matériels dont chacun dispose.

Il se termine par une série de recommandations pratiques s'adressant tant aux organisateurs qu'aux exploitants de services et par une mise en perspective de ce secteur économique qui, même si cela n'est pas toujours perçu par le consommateur final, est en profonde mutation et devra continuer à s'adapter aux exigences et aux contraintes des acteurs qui le composent.

■ **Éditions Celse** - Prix : 27 €

Le site

«Innovations transports des collectivités» s'enrichit...

Créé en vue de croiser les travaux des chercheurs avec les préoccupations des collectivités, le site Internet «Innovations transports des collectivités» s'est enrichi au cours de l'été 2005 de 22 fiches concernant principalement les recherches effectuées dans le cadre du PREDIT mais aussi de quelques expérimentations.

Parmi ces exemples, citons :

- Système interactif d'information auditive pour la mobilité des personnes aveugles dans les transports publics (RAMPE),
- Écomobilité - les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller, éléments-clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine (étude),
- Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) de la Région Alsace (expérimentation),
- Auto'trement à Strasbourg - Auto-partage / *car sharing* (expérimentation),

et bien d'autres fiches à découvrir sur :

www.certu.fr ou www.gart.org

■ *Pour en savoir plus :*

GART : Réginald Babin - Tél. 01 40 41 18 19

Certu : Edmée Richard - Tél. 04 72 74 58 47

Les XX^e rencontres du transport public

Organisé par le GIE GART-UTP «Objectif Transport Public» cet événement qui marque l'actualité des déplacements à l'échelle nationale, vous offrira des moments privilégiés de réflexion, de débats d'actualité et de prospective.

Les XX^e Rencontres du Transport Public regroupent sur trois jours et en un seul lieu :

- **le Congrès du GART** : il permet aux professionnels du transport de participer à des débats et des ateliers informatifs, privilégiant l'actualité et la prospective, autour de thèmes liés aux transports, aux déplacements et plus largement à la mobilité durable. Avec un Congrès intitulé «Les déplacements : cœur de vie, cœur de territoire», le GART a choisi de réfléchir sur l'impact des mutations de notre société et de l'évolution de nos rythmes de vie sur le développement du transport public et de la mobilité.

- **le Forum de l'UTP** : le forum des entreprises est organisé par l'UTP. C'est un temps de rencontre des entreprises de transport public (urbain, interurbain et ferroviaire). Dans le cadre de son Forum, l'UTP proposera une table ronde sur le thème «Quelle compétition pour l'amélioration du service public de transport?» et un atelier professionnel consacré à la diversification de l'offre de services pour répondre aux évolutions du marché de la mobilité et pour satisfaire au mieux les attentes des clients utilisateurs et des autorités organisatrices.

- **le Salon TRANSPORT-EXPO** : sur 17 000 m² et avec plus de 130 exposants, toutes les filières de la mobilité, tous les matériels et innovations qui préfigurent le futur des transports seront présentés.

■ **Contact** : **GART** - anne-marie.commenay@gart.org

Le livre du mois... **«Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile»**

par Alfred Sauvy

L'auteur propose, en 1968, une analyse critique, humoristique et quelque peu explosive de la «grande souveraine» et de son expansion. À l'origine, l'automobile naquit du pouvoir de la fée technique qui remplaça le cheval par trente chevaux, sans réel besoin de les nourrir et fonctionnant par déflagrations : l'automobile bouleversa le monde, son économie, la société et engendra de multiples progrès mais ... A. Sauvy passe en revue les différents aspects de la vie quotidienne avec l'automobile. La fabrication des «conduites intérieures» puis la construction en série ont entraîné la création de nombreux emplois, la mise en place de taxes sur le carburant, et mis en évidence une concurrence de plus en plus forte avec le chemin de fer. Dès le lendemain de la (1^{re}) guerre sont apparus : les exportations, la pression fiscale, la guerre des chiffres et la désinformation sur les coûts réels de l'automobile, le rapport entre les recettes fiscales et les dépenses publiques routières.

La sécurité routière est un problème majeur : vitesse, refus de limitations, alcool, «ceinture d'attache», autant de problèmes non résolus pour ne pas diminuer l'usage de l'automobile. L'assurance obligatoire a vu s'instaurer le système de franchise, bonus malus.

Le conducteur devient agressif et violent sur la route, la concurrence entre voiture, piétons et deux-roues apparaît.

Le train est réservé aux classes sociales à faibles revenus, le choix des investissements va vers le tout routier et autoroutier, mais pas vers le ferroviaire, ni l'autobus ni le métro. Tout est fait pour favoriser l'automobile même la réglementation anti-taxi.

L'automobile est consommatrice d'espace : le «logement dans la rue» est libre et gratuit, le garage payant est une annexe du logement, lui-même soumis à de nombreuses taxes. Le financement de la route et de son extension se fait au détriment du logement avec la stagnation des taxes sur les voitures et le carburant. L'utilisation de la voirie et les encombrements créent de multiples difficultés aux services (pompiers), pour l'enlèvement des ordures ménagères, pour l'accès aux aéroports parisiens (plus longs que le trajet en avion pour Genève par exemple), l'accès aux stades sportifs, entraînant la diminution de la vitesse. On commence à penser à des voies réservées aux transports collectifs, des idées de taxis sans chauffeurs ou de mini-voitures voient le jour ; on pense aussi à des villes «neuves» construites pour la voiture en même temps qu'apparaissent les projets de boulevards périphériques et de voies express dans le SDAU de Paris. La voiture est un moyen d'évasion, mais «l'appel de la route» se heurte aux contrôles, accidents, encombrements... La voiture donne un sentiment de puissance et on découvre le plaisir de la conduite. Elle accentue les différences sociales en favorisant les classes aisées. Elle entraîne l'écrasement des faibles, les sans-voiture deviennent marginaux.

L'information sur les coûts réels de la voiture, sur les investissements routiers, sur la circulation elle-même est très limitée. On ressent une poussée importante en faveur de l'automobile, même dans les pays

communistes, qui entraîne une évolution très rapide, un accroissement des besoins au-delà des frontières ; le reste de la consommation stagne au profit des voitures, les crédits se multiplient, de nombreux ménages ne peuvent y faire face...

Malgré ce constat, la fée «automobile» a encore un bel avenir...

■ **Éditions Flammarion** - Collection «*Le meilleur des mondes*» 1968. Cet ouvrage n'est plus disponible en librairie mais consultable en bibliothèque.

Notes rédigées par le pôle Documentation du Certu.

Planification des déplacements urbains, quoi de neuf en France et en Europe ?

Débat autour des thèmes sécurité, accessibilité et environnement le 29 novembre à Lyon

Pour de nombreuses villes européennes, la planification des déplacements est devenue une préoccupation majeure. C'est le moment de faire le point sur l'actualité des PDU, sur les pratiques et les perspectives en France et en Europe.

Ce colloque, organisé conjointement par le CERTU et l'INRETS, avec la participation de la Commission Européenne, de l'ADEME, du GART et de la Direction Générale de la Mer et des Transports mettra plus précisément l'accent sur plusieurs thèmes essentiels des PDU : la sécurité routière, l'accessibilité et l'évaluation environnementale des PDU.

Il s'adresse aux acteurs chargés de l'élaboration et de la mise en œuvre des PDU : chefs de projet, PDU obligatoires ou volontaires, techniciens de l'État et des collectivités locales, agences d'urbanisme, bureaux d'études, et bien sûr élus concernés par les questions des transports et des déplacements. Il pourra leur permettre de mieux se situer dans l'actualité législative, et aussi d'échanger et de débattre sur la mise en œuvre des politiques de déplacements.

■ **Contact : Certu** - Martine Meunier-Chabert
martine.meunier-chabert@equipement.gouv.fr

ENPC - Sessions de formation

Prendre en compte les déplacements dans la planification urbaine : SCOT/PDU/PLU, les 15 et 16 novembre.

Comment faire face aux responsabilités liées à la gestion de la voirie ?, les 15 et 16 novembre.

Certification, contrôle qualité, haute qualité de service : quelle démarche qualité pour les transports ?, les 23 et 24 novembre.

La signalisation directionnelle : actualités réglementaires et mise en œuvre des cas complexes, le 29 novembre.

Cycle Gestion de Trafic et Exploitation de la Route - Module 1 - Recueil de données, diagnostic et méthodes d'exploitation - Outils et techniques de base, du 30 novembre au 2 décembre.

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

11 octobre 2005

**13^e congrès annuel
du transport par autocar.
Quels métiers pour demain ?**

Organisé par la FNTV à Paris -
Salons de l'Aveyron.

■ **Contact :** FNTV
Tél. 01 40 82 62 72
www.fntv.fr

11 et 12 octobre 2005

**Les ateliers
du développement durable.
Transports durables**

Organisés à Bordeaux,
Palais des Congrès.

■ **Contact :** Réseau IDEAL
Tél. 01 45 15 09 09
www.reseau-ideal.asso.fr

12, 13 et 14 octobre 2005

XX^e Rencontres du Transport Public

Organisées à Toulouse par le GIE
« Objectif Transport Public » créé
par le GART et l'UTP.

3 jours de débats, d'actualité
et de prospective.

■ **Contact :** www.gart.fr
UTP : adg@utp.fr
GART : valerie.rathier@gart.org

20 octobre 2005

**Séminaire de l'observation urbaine.
Dessiner les possibles : hypothèses,
projections et inflexions**
Organisé par le CERTU, la FNAU et l'INSEE
à Saint-Mandé - Vincennes.

■ **Contact :** FORM'équip
Delphine Betka - Tél. 04 72 04 70 02
betka@entpe.fr

8, 9 et 10 novembre 2005

**Tramway : un choix de TCSP
adapté à votre collectivité ?**

Conférence organisée à Levallois-Perret
par EUROFORUM.

■ **Contact :** EUROFORUM
Jean-Michel Pylyp - Tél. 01 44 88 16 74
info@euroforum.fr

9 et 10 novembre 2005

**20^e conférence de Polis : 15 ans
d'innovation dans le transport local.
Les succès, les nouvelles tendances,
les futurs enjeux et les obstacles.**

Quelle vision pour l'avenir ?
Organisée à Paris - Hôtel de Ville.

■ **Contact :** POLIS
Fax : +32 2 500 56 80
www.polis-online.org

14 et 15 novembre 2005

**1^{res} Rencontres Internationales de
Lyon Parc Auto : « Stationnement :
vers une nouvelle urbanité »**
Organisées à Lyon - Palais des Congrès.

■ **Contact :** Société FRANCOM
Tél. 04 72 69 08 20
colloque_lpa@yahoo.fr

16 et 17 novembre 2005

**1^{er} Carrefour national
du management des déplacements**
Organisé à Grenoble par l'ADEME, la CCI
de Grenoble et le CERTU.

■ **Contact :**
www.carrefour-deplacements.com
nadege.lecouturier@grenoble.cci.fr
laurent.lanquar@ademe.fr
maxime.jean@equipement.gouv.fr

29 novembre 2005

**Planification des déplacements
urbains, quoi de neuf en France
et en Europe ?**

Colloque organisé à Lyon par le CERTU
et l'INRETS avec la participation de la
Commission Européenne, du GART, de
l'ADEME et de la DGMT.

■ **Contact :** FORM'équip
Delphine Betka - betka@entpe.fr



le certu a 10 ans

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 : **Paul MARTIN** - Directeur délégué : **Ulrich NOELLE**

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).

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

Rédacteur en chef

Jean-Marie GUIDEZ
CERTU

Tél. 04 72 74 58 27
Mél : 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

Alsace - Champagne - Ardennes - Lorraine

Sébastien RABUEL

CETE de l'Est
Tél. 03 87 20 46 34

Mél : sebastien.rabuel@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

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

Anny BELEY

CETE Méditerranée
Tél. 04 42 24 72 10

Mél : 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

Bretagne - Pays de Loire

Maryse HISLER

CETE de l'Ouest
Tél. 02 40 12 84 46

Mél : 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

Île-de-France

Frédérique MARCHAND-MAILLET

DREIF

Tél. 01 40 61 89 06

Mél : frederique.marchand-maillet@equipement.gouv.fr