

Les transports dans les grandes métropoles européennes à l'heure de la mobilité durable

Les références bibliographiques sont issues de la base de données Urbamet. La cote permet de localiser le ou les centres de documentation où consulter l'ouvrage.

IA (Iau-Idf) ; CDU (Centre de documentation sur l'Urbanisme) ; DCN ; DRE (Direction régionale de l'équipement) ; CGPC (Ponts et Chaussées) ; CTM (CETE méditerranée) ; TU (Certu).

Nous recommandons la lecture de certaines revues telles que *Transports urbains*, *Transport public international*, *Ville et Transports*, pour leur approche comparative avec l'étranger.

Les publications du **Forum international des transports** (anciennement Conférence européenne des ministres des transports) proposent des références incontournables.

<http://www.internationaltransportforum.org>

1 Agir dans un contexte qui évolue

Savy, Michel (dir.)

Questions clés pour le transport en Europe

Paris : La documentation Française, 2009.- 294 p., tabl., graph., bibliogr.

Alors que l'Europe des transports n'existe encore que de manière imparfaite et inaboutie, le projet ou le défi qu'elle constitue appellent une approche organisée à son échelle. C'est l'objet des questions-clés traitées par quinze experts européens du domaine des transports. Les domaines abordés portent sur le système européen des transports, l'analyse comparative des systèmes de transport, les différents modes de transport, le rôle de l'Etat et des régions dans les politiques de transport, le service public de transport, la mobilité durable, la politique européenne des transports.

Livre vert : Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine

Bruxelles : Commission des Communautés Européennes, 2007.- 25 p.

Après avoir rappelé l'importance du milieu urbain en terme de localisation des populations et de production économique, les problèmes que cela pose (pollution atmosphérique, accidents de la route), et se proposant de poser les jalons d'une stratégie européenne de la mobilité urbaine, ce livre vert expose les défis qui doivent être relevés dans le cadre d'une approche intégrée : des villes fluides (problème de congestion, solutions possibles, promotion de la marche à pied et du vélo, optimisation du recours à la voiture particulière, transport de marchandises), des villes moins polluées (pollution par les transports, solutions possibles par l'utilisation de nouvelles technologies, de politiques d'achats respectueuses de l'environnement, de marchés publics verts, par la promotion de nouveaux modes de conduites, par de possibles restrictions de circulation), des transports urbains plus intelligents (face à l'augmentation des flux de fret et de passagers, utilisation de péages intelligents, meilleure information), des transports urbains accessibles (pour toutes les

catégories de personnes, avec un cadre juridique approprié et des solutions innovantes, un maillage équilibré des territoires), des transports urbains sûrs et sécurisants (risques d'accident, promotion de comportements moins dangereux, infrastructures plus sûres et sécurisantes, véhicules plus sûrs). Le rapport souligne ensuite l'importance du développement d'une nouvelle culture de la mobilité urbaine en s'appuyant sur l'amélioration des connaissances et de la collecte des données. Est enfin abordée la question du financement avec le concours européen.

CDU 61368 ; DCN 58-1299

Commission staff working document accompanying the Green Paper : Towards a new culture for urban mobility

Bruxelles : Commission des Communautés Européennes, 2007.- 39 p.

Pour préparer la réalisation de son Livre vert sur la mobilité urbaine, la Commission européenne a organisé une large consultation des usagers et des citoyens pendant la première moitié de 2007. Des conférences à grande échelle ont été organisées par la Commission européenne pour marquer le début et la fin de la période de consultation, qui a duré du 31 janvier 2007 au 4 juin 2007. Des ateliers techniques : mobilité verte, financement, intermodalité et transport intelligent, et approches intégrées de transport urbain - ont été également tenus. Ce document de travail présenté en annexe du Livre vert, est le résultat de cette phase de consultation.

DCN 58-1300

2 Offrir un cadre favorable

2 – 1 ARTICULER TRANSPORT ET AMENAGEMENT

Autriche et Vienne

Transport public international vol. 58, no 1, janv.-fév. 2009.- pp. 4-35, carte, phot.

A l'occasion du 58e congrès mondial de l'UITP à Vienne en juin 2009, la situation du transport public à Vienne et dans quelques villes autrichiennes est présentée. Chaque jour, quelque 5,5 millions de trajets sont effectués en bus ou en train en Autriche et le pays se classe en première position des plus fervents utilisateurs des transports publics en Europe. Sans transport public, 54% de la population ne pourraient pas atteindre leurs destinations quotidiennes. A Vienne, les transports publics revêtent une importance primordiale, 35% des Viennois empruntent un transport en commun et 32% se déplacent en voiture. A Vienne, 48% des habitants se rendent au travail en transport en commun, à pied ou à vélo : ces résultats s'expliquent par la bonne organisation du réseau de transports publics avec ses 120 lignes, un réseau d'arrêts dense et une parfaite intégration des métros, trams et bus avec les transports en commun de la région Est. La ville de Graz possède aussi un réseau de transport public très important et à Linz, les transports sont modernes et innovants.

IA P.421

Perben, Dominique

Imaginer les métropoles d'avenir. Rapport au Président de la République

Paris : Assemblée nationale, 2008.- 79 p., ann., bibliogr.

Afin de fournir les conditions à remplir pour que les métropoles françaises soient à la pointe de l'exigence de modernisation en terme d'attractivité et de développement durable dans la dynamique du Grenelle de l'Environnement, le rapport formule dix-neuf propositions à inscrire au sein d'une loi-cadre dont dix mesures phares applicables à court terme. Ces propositions concernent en priorité les neuf plus grandes villes françaises : Paris, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Nice, Nantes, Bordeaux et Strasbourg.

IA 48989

Etteinger, Bernard (dir.) ; Delaporte, Carole ; Mangeney, Catherine ; Peuvergne, Claire ; Prédali, Frédérique ; Blum, Emmanuel ; Courel, Jérémy ; Médic, Michel

Polarités, attractivités et notion de bassin de vie dans le territoire Centre-Essonne-Seine-Orge. Première phase d'une étude sur l'amélioration de la desserte par transports collectifs en grande couronne

Paris : Iau-Idf, 2008.- 120 p., tabl., cartes, ann.

Ce rapport constitue la première phase d'une étude sur l'amélioration de la desserte en transports en commun du secteur géographique Centre-Essonne-Seine-Orge situé dans le département de l'Essonne. En effet, en grande couronne, l'utilisation de la voiture particulière dans les déplacements quotidiens est privilégiée et sa part ne cesse d'augmenter au fil du temps. Si les grands réseaux régionaux de transports collectifs (RER, trains de banlieue) représentent globalement une offre compétitive face à la voiture, la densité du réseau local reste faible. Le nouveau projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France propose de rendre les transports collectifs au niveau local plus présents et structurés. Cette première approche propose de dresser un diagnostic territorial de l'espace étudié et d'axer la réflexion sur la notion de bassin de vie afin d'introduire les réflexions futures sur le maillage en transports en commun de ce territoire.

IA 49220

Perrin, Laurent

Les enjeux de la planification urbaine du Grand Londres

Note rapide sur les territoires , No 460, déc. 2008.- 4 p., carte, phot., bibliogr.

En 1999, une loi a été votée pour établir une nouvelle administration en charge des affaires régionales de Londres. Un maire, élu au suffrage universel pour 4 ans, cette administration est en charge des transports, du développement économique et de la régénération urbaine, la police et la sécurité civile. Huit ans plus tard, les compétences du maire se sont élargies à la politique du logement, la formation professionnelle et la santé publique. Un premier bilan des huit ans du premier maire Ken Livingstone est dressé. La question des tours est soulevée, le maire ayant adopté une politique très permissive à leur égard.

IA P.246/10

Planchou, Jean-Paul

Rapport de la commission Scenarii pour la métropole Paris - Ile-de-France demain

Paris : Conseil régional d'Ile-de-France, 2008.-, 65 p., ann., graph.

Par délibération du 25 octobre 2007, une commission extraordinaire a été créée afin d'identifier les finalités et les bénéfices concrets d'éventuels changements institutionnels ou organisationnels pour le coeur de l'agglomération en interrogeant les grandes politiques et les besoins les plus urgents pour les habitants. Le rapport tire les leçons des exemples étrangers, revient sur les propositions institutionnelles énoncées, identifie les défis majeurs posés et leurs causes profondes et enfin, formule dessine un scénario qui comprend trois dynamiques et dix propositions. La Commission souhaite une nouvelle cohérence métropolitaine qui doit s'accompagner d'une clarification des responsabilités entre

collectivités locales, que ce soit entre les communes et les intercommunalités ou entre les régions et les départements à des fins de plus grande mutualisation.

IA DN.57 ; MV 12135

Debrincat, Laurence ; Rascol, Dominique

L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France

Transport environnement circulation, no 199, sept. 2008.- pp. 40-47, graph., tabl.

Compte rendu d'une évaluation du Plan de déplacements urbains d'Ile de France (PDUIF). Les auteurs décrivent et expliquent tout d'abord l'évolution de la mobilité depuis 2000 en termes d'utilisation des transports en commun, de choix de mode de transport, de transport de marchandises. Ils traitent ensuite des impacts positifs mais limités de ces évolutions (diminution des accidents de la circulation, diminution des gaz à effet de serre liés aux véhicules particuliers, évolutions diverses des polluants). Ils soulignent le caractère effectif mais contrasté (suivant les modes de transport et les territoires) de la mise en oeuvre du programme d'actions du PDUIF du point de vue des transports collectifs (constitution d'un réseau principal, amélioration de leur attractivité, émergence du management de la mobilité par les plans de déplacements d'entreprise ou PDE), de la circulation, du stationnement et des modes doux de transport, des marchandises et des livraisons. Ils commentent enfin l'évolution de la dynamique de la gouvernance dont ils soulignent les risques d'essoufflement.

IA P. 400 ; CDU

Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Rapport. Projet arrêté par délibération du Conseil Régional le 15 février 2007

Paris : CRIF, 2007.- 234 p., cartes, graph., tabl

Visant la robustesse, la qualité de vie et la cohésion régionale, le SDRIF, dont l'IAU a été le maître d'oeuvre pour le compte de la Région, fixe trois défis majeurs transversaux à ses orientations et cinq objectifs fondamentaux pour un développement durable de l'Île-de-France.

Les trois défis sont de : favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale; anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles; développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial. Les cinq objectifs qui répondent à ces défis sont : offrir un logement à tous les Franciliens en construisant 60 000 logements par an pendant 25 ans et viser un taux de 30% de logement social à terme; doter la métropole d'équipements et de services de qualité; préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité; accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international; promouvoir une nouvelle politique de transport au service du projet régional.

IA 48602

Lecroart, Paul (dir.) ; Palisse, Jean-Pierre (dir.)

Grands projets urbains en Europe : conduire le changement dans les métropoles

Cahiers de l'Iaurif, no 146, mars 2007.- 208 p., cartes, fig., phot., bibliogr.

Au travers d'une série d'exemples diversifiés de projets ambitieux, innovants, bien que discutables dans leurs résultats comme dans leurs approches, ce numéro a pour but d'éclairer les acteurs de l'aménagement de l'Ile-de-France sur la capacité et les limites des projets urbains comme outils de mise en oeuvre d'une stratégie métropolitaine globale. Il tente de décrypter les logiques qui sous-tendent leur conception et leur réalisation et d'en évaluer l'impact sur les métropoles. Il s'agit d'observer comment nos voisins s'y prennent pour concevoir et mettre en oeuvre des projets répondant à leurs stratégies d'aménagement et de

développement et comment ces projets modifient en retour les stratégies. Il révèle les mutations structurelles en cours dans les villes européennes qui sont des concurrentes sur les plans économique et culturel mais aussi des sources d'inspiration, d'échanges et de coopérations. Le choix de la quinzaine de cas présentés a été dicté par le souci de réunir des projets répondant à une définition large et permettant des parallèles avec les enjeux franciliens : renouvellement de grands territoires dégradés, intensification de lieux stratégiques, dimension urbaine des pôles de compétitivité, nouveaux quartiers urbains... Le Cahier examine les projets sous deux aspects : le premier chapitre aborde la manière dont ils s'inscrivent et interagissent avec les stratégies économiques, sociales, environnementales et spatiales des métropoles; le second chapitre aborde la question de la mise en oeuvre des projets à travers leurs modes de planification, de réalisation et de gestion. Des enseignements peuvent en être tirés pour l'Ile-de-France.

IA P.117

Paumier, Jean-Michel ; Rabardel, Daniel

Perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF

Paris : Cesrif, 2007.- 9-4-71 p., carte, graph., ann.

Après un rappel du rôle et des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), le rapport traite du cadre organisationnel et institutionnel actuel et de ses perspectives d'évolution à moyen terme en particulier, celle liée à l'adoption du Règlement européen relatif aux "Services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route". Il aborde les problématiques de délégation à des Autorités organisatrices de proximité et celle de l'élargissement des compétences du STIF aux questions touchant à la mobilité. Des recommandations sont formulées en vue d'une organisation plus cohérente de la mobilité et des déplacements, tant individuels que collectifs. Le principe et les bases d'une expérimentation au niveau d'un bassin de déplacement sont développés.

IA 48778

Courel, Jérémy ; Nguyen-Luong, Dany ; Pretari, Alexia

Habiter ou travailler près d'une gare de banlieue. Quels effets sur les comportements de mobilité ?

Paris : Iaurif, 2007.- 54 p., tabl., graph., cartes

Le projet de Schéma Directeur de la Région Île-de-France arrêté au 15 Février 2007 accorde une importance majeure aux quartiers de gare. En effet, en les rendant attractifs, la densification autour de ces quartiers permettrait à terme d'optimiser l'utilisation des transports en commun. Cette étude a pour objectif d'étudier les comportements de mobilité des habitants de ces territoires. Pour cela, les auteurs exploitent les données de l'Enquête Globale des Transports de 2001-2002 et procèdent à des analyses descriptives et économétriques selon les caractéristiques des ménages concernés et selon des caractéristiques géographiques. A l'issue de cette étude, trois enseignements sont dégagés :-la proximité d'une gare influence la décision de recourir à la voiture pour se déplacer d'autant plus que l'on habite loin de Paris ;-il n'existe pas de corrélation directe entre la distance parcourue lors d'un déplacement et le fait d'habiter près d'une gare ;-le nombre de kilomètres parcourus en voiture ne se détermine pas de la même manière pour les individus habitant à proximité d'une gare et pour les autres.

IA 48837

Strada, André

Équilibre de la mobilité urbaine dans le développement spatial et économique des villes ; Gestion de la mobilité et choix des projets urbains

Transports, no 445, sept.-oct. 2007.- pp. 314-324, bibliogr.

L'adaptation mutuelle du développement spatial et du développement économique, décisive pour le fonctionnement et l'efficacité des villes contemporaines, est difficile à apprécier et à maîtriser entièrement. De fait, elle est conditionnée par la mobilité urbaine des personnes qui constitue une jonction entre l'économie (effets économiques) et l'espace (organisation spatiale). Ensemble, ils forment le système tripartite, vital pour chaque ville. L'analyse des rapports régissant ce système montre que l'adaptation spatio-économique se reflète dans l'équilibre offre-demande de la mobilité. L'équilibre de la mobilité apparaît ainsi comme un outil de la planification urbaine, permettant la maîtrise de cette adaptation spatio-économique, à travers les projets urbains appropriés. Il en résulte l'importance de l'équilibre référentiel de la mobilité, tant pour la programmation des aménagements envisagés, que pour l'évaluation des projets urbains proposés. La corrélation entre l'offre et la demande de mobilité conduit à élaborer l'indice de la mobilité urbaine, facilitant la prise de décision dans le processus de la planification. Cet indice est examiné sur l'exemple de l'agglomération parisienne.

IA P.403

Philip, Christian

Pour une Europe en mouvement. Mobilité durable pour notre continent. Examen à mi-parcours du Livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne

Paris : Assemblée nationale, 2006.- 55 p., ann.

Après avoir évoqué le débat soulevé par la démarche de la Commission européenne, le rapport souligne le renforcement nécessaire de la politique européenne des transports et aussi de mieux analyser les conséquences de l'élargissement, de mettre en place un cadre de financement viable et de combler certaines lacunes du transport routier.

IA 48021

Offner, Jean-Marc

Les Plans de déplacements urbains

Paris : La Documentation Française, 2006.- 92 p., schémas, bibliogr.

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, cette procédure de planification met 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 enquête 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 oeuvre idéologique et pragmatique de "repolitisation", l'expertise tant savante que participante constitue une ressource stratégique pour l'Etat et les pouvoirs locaux.

IA 47344 ; CDU RST PREDIT0065 ; CDU 59942 ; DRE 9978

Bilan et révision du SDRIF : synthèse des propositions de la RATP. Développement des réseaux en région Ile-de-France

Paris : Ratp, 2005.- 33 p., cartes, tabl., graph

Dans un premier temps, un bilan de la situation régionale est dressé : montée des préoccupations environnementales, tendance à l'étalement de la ville, forte progression des déplacements avec une prédominance de l'automobile et une chute de la part modale des transports en commun, prédominance des déplacements de banlieue à banlieue, diagnostic territorial mitigé pour le réseau de transport en commun francilien. Les perspectives d'évolution en matière de déplacements à l'horizon et les enjeux pour les transports collectifs sont exposés. La Ratp formule des propositions dans le cadre de la révision du SDRIF : terminer les projets du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 et proposer des extensions logiques, offrir un système de transport performant en proche couronne par métro selon un principe de rocade.

IA 46455

Paumier, Jean-Michel ; Dumont-Fouya, Lucien

Les transports et la révision du SDRIF de 1994 : bilan, orientations, premières propositions

Paris : Cesrif, 2005.- 25-6-97 p., bibliogr

Après avoir rappelé les objectifs du SDRIF de 1994 en matière de transports, la première partie du rapport évoque les difficultés rencontrées dans sa mise en oeuvre, fait le point de la réalisation des principales opérations envisagées et présente un premier bilan. La seconde met en relief les éléments concernant le volet transport qui, à la lumière des enjeux d'aujourd'hui, semblent devoir être mieux pris en compte dans la nouvelle démarche de planification qui s'engage et dans l'élaboration des projets de transport appelés à la concrétiser. Sur ces bases, le rapport tente de dégager des orientations pour le futur SDRIF. La troisième partie formule des propositions pour le volet transport du futur SDRIF.

IA 46304 ; DRE O.CESRIF.RA ; CDU 59124 ; IA T.7051

Jemelin, Christophe ; Kaufmann, Vincent ; Barbey, Julie; Klein, Tina ; Pini, Giuseppe

Politique de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations européennes

Lausanne : Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Genève : Observatoire Universitaire de la mobilité, 2007.- 150 p., cart., bibliogr.

Le rapport se décompose en quatre parties principales. Une première partie expose le dispositif et la méthodologie comparative retenue, soit le choix des agglomérations et leur description et l'ensemble de la démarche comparative retenue, au plan des données d'enquête transports et mobilité notamment (chapitre 2). Les politiques de transport menées et la gestion de l'accès aux centres villes sont présentées au chapitre 3. La partie suivante propose une lecture cartographique des différenciations sociales dans les agglomérations considérées (chapitre 4, cartes au chapitre 8). Une quatrième partie est consacrée à l'analyse comparative des données d'enquêtes transports (chapitre 5). Ces quatre chapitres sont suivis d'une conclusion qui aborde l'effet des politiques de transports sur la mobilité et la dépendance automobile dans les huit agglomérations.

CDU RST RMT07-004

Méryère, Alain ; Courrel, Jérémy ; N'Guyen, Dany

L'impact des modes de vie sur les déplacements

Paris : Dreif, 2005.- 44 p., tabl., graph.

Après avoir défini, dans un premier temps, une nouvelle classification des motifs de déplacement des Franciliens fondée sur les seules activités à destination, les principaux résultats selon cette classification et leurs évolutions de 1976 à 2001 sont présentés. Dans un troisième temps, une analyse fine des activités est proposée en utilisant une classification plus

détaillée et enfin, on cherche à mettre en relation les déplacements et leurs motivations avec les caractéristiques principales des individus qui les réalisent.

IA T.6964 ; DRE PER(C)

Jemelin, Christophe ; Kaufmann, Vincent

L’habitat périurbain est-il véritablement désiré ? in : “Déplacements. Architectures du transport : territoires en mutation”

Paris : Editions Recherches/Iprou, 2005.- phot., tabl., notes, bibliogr.

Partant de résultats d'enquêtes menées dans quatre agglomérations françaises et montrant que la population souhaite utiliser l'automobile et habiter en maison individuelle, l'auteur expose des réflexions sur la manière de développer une ville dense et pensée pour des mobilités piétonnes, cyclables et en transports publics. Il propose tout d'abord une analyse du cas français, aborde l'image de la ville, les aspirations, opportunités et contraintes en matière de localisation résidentielle et les pratiques modales, soulignant que la dynamique pousse à la péri-urbanisation et à l'usage de l'automobile, puis une vision comparative avec des pays européens (Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse) ayant développé des formes urbaines ou des politiques d'aménagement favorables à des pratiques modales non automobiles.

CDU 59195

Gout, Patricia

Renforcer les centralités existantes

Diagonal, no 159, janv.-fév. 2003.- pp. 19-22, phot., graph., notes, réf. bibliogr.

Dans un entretien, une chercheuse de l'institut de recherche pour le développement régional et urbain du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie commente la pratique allemande ayant consisté assez tôt à lier politique de déplacements et urbanisme, évoque les concepts de ville des courtes distances et de concentration décentralisée sur lesquels se fonde la politique allemande, précise les grands axes d'intervention de l'autorité publique dans ce Land, compare le développement périurbain allemand à celui de la France et les différences d'organisation institutionnelle, évoque les démarches novatrices et l'hétérogénéité des démarches municipales en soulignant les originalités de Stuttgart et de Munster, et commente enfin la politique foncière menée par cette dernière ville.

IA P.159

Abadia, Gérard ; Navarre, Danièle ; Jacob, Christian

Aménagement du pôle-gare de Sannois. Diagnostic et schéma d'objectifs. Document de synthèse

Paris : Iaurif, 2001.- 15 p., cartes, ann.

Ce rapport fait une synthèse sur la fréquentation du pôle-gare de Sannois : elle présente les déplacements de voyageurs, la fréquentation de la gare, la circulation des piétons et des automobiles, le stationnement. Dans une deuxième partie, elle offre une étude et des projets ferroviaires, ainsi que le coût des opérations. Enfin, elle présente des objectifs d'aménagement et des hypothèses d'aménagement.

IA 43307(2)

Gout, Patricia

Mobilité et urbanisme en Allemagne. Promouvoir l'urbanisation autour des dessertes ferrées et des TCSP : la politique du land de la Rhénanie du nord-Westphalie

Dortmund : ILS, 2001.- 47 p., notes, phot., carte, réf. bibliogr.

Compte rendu d'une recherche visant à analyser la cohérence de l'urbanisme et des transports à l'échelle du land de Rhénanie du nord-Westphalie. Des mesures ont été mises en

place pour développer une offre urbaine de qualité à travers une large concertation, des subventions (pour l'aménagement des quartiers de gares, le développement de nouveaux quartiers d'habitat situés aux arrêts du réseau de transport ferroviaire et du réseau de transport en commun en site propre), des financements favorisant l'habitat peu consommateur d'espace, un programme de réhabilitation des gares, un processus de médiation entre la DB (deutsche Bundesbahn) et les communes pour requalifier les anciennes emprises ferroviaires.
CDU 61182

2-2 ORGANISER ET FINANCER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Hobbs, Geolf ; Streeting, Mark

Réforme des politiques tarifaires à l'ère de la carte à puce

Transport public international, vol. 58, no 1, janv.-fév. 2009.- pp. 38-41, graph., bibliogr.

Les cartes à puce sont utilisées depuis dix ans comme instrument de billetterie dans les transports publics. Dans le cadre de l'étude d'un groupe de travail réunissant des autorités de transport urbain du monde entier concernant les développements des politiques tarifaires dans le domaine des cartes à puce, les premières conclusions retenues pour vingt-huit villes européennes sont résumées. Deux exemples de systèmes de cartes à puce différents, celui de Londres et celui des Pays-Bas, sont présentés.

IA P.421

Beaufils, Sandrine ; Sagot, Mariette ;

Système tarifaire des transports collectifs : éléments de réflexion. 1. Analyse de la composition socio-démographique des zones de carte orange

Paris : Iaurif, 2007.-38 p., tabl.

Dans le cadre d'une réflexion sur la révision du système de tarification par zone de carte orange en Ile-de-France, le rapport présente successivement des tabulations de données issues de divers organismes selon un découpage qui croise les départements et les zones de carte orange. Il donne aussi à voir une série de cartes à la commune avec en superposition les découpages par département et par zone de carte orange. L'ensemble des données convergent toutes vers le constat d'une grande hétérogénéité sociale et démographique des zones concentriques de carte orange qui, de ce fait, se prêtent mal à la mise en place d'un système de tarification sociale. Il apparaît ainsi une forte concentration de populations modestes sur les quatre premières zones et des ménages sans voitures.

IA 49586(1)

Lemoine, Caroline ; Predali, Frédérique

Système tarifaire des transports collectifs : éléments de réflexion. 2. Relations entre tarification spatiale et morphologie urbaine

Paris : Iaurif, 2007.- 69 p., cartes, tabl., graph., bibliogr.

Le rapport examine la relation entre morphologie urbaine et système tarifaire en se fondant sur une comparaison de l'Ile-de-France avec différentes métropoles nord-américaines et européennes sous ces deux aspects. Pour chacun des cas retenus (territoires polycentriques comme Montréal, Chicago, Los Angeles, Londres, Berlin et dans une moindre mesure l'Ile-de-France, territoires polynucléaires comme Amsterdam, la région Rhin-Ruhr et dans une moindre mesure, la région de Glasgow), les types de tarification spatiale associées sont présentés ainsi qu'une fiche abordant différents thèmes. Ce sont : le contexte institutionnel et données de cadrage; la consistance de l'offre en transport collectif; la tarification : le système

tarifaire et la gamme de titres proposés; l'usage des titres et la mobilité si l'information est disponible.

IA 49586(2)

Courel, Jérémy ; Meyere, Alain ; Sagot, Mariette

Système tarifaire des transports collectifs : éléments de réflexion. 3. De l'effet de la mobilité résidentielle sur les budgets transport et logement des ménages franciliens

Paris : Iaurif, 2007.- 26 p., cartes, tabl., graph.

Dans le cadre de la réflexion sur la révision du système de tarification par zone de carte orange en Ile-de-France, le rapport présente une synthèse des travaux menés par l'Iaurif et l'Insee sur la mobilité résidentielle des ménages franciliens et étudie les conséquences des choix de localisation résidentielle des ménages sur leur budget logement puis sur leur budget transport. Le rapport constate qu'extension urbaine rime avec développement de la propriété, que l'accession à la propriété se fait au prix d'un éloignement du centre pour les classes moyennes et modestes. Il montre que le choix du statut d'occupation s'inscrit dans le cycle de vie et conditionne la localisation et l'importance des migrations résidentielles de proximité. Les ménages consacrent près d'un cinquième de leur budget à leur logement à Paris, en petite couronne et en grande couronne. Les comportements de déplacement des ménages sont liés aux localisations résidentielles et ils affectent essentiellement les dépenses automobiles des ménages. L'importance relative des deux postes que sont le transport et le logement dans le budget des ménages franciliens varie selon la localisation du logement : les dépenses transport ne représentent que 23% des dépenses moyennes de logement d'un Parisien contre 45% en zone 3 de carte orange et les deux tiers en zone 6.

IA 49586(3)

Fedou, Daniel ; Lhostis, Alain ; Raymond, Michel ; Sylvestre, Gérard

La tarification sociale dans les transports urbains, la mise en oeuvre de l'article 123 de la loi SRU

Paris : CGPC, 2006.- 78 p., graph., tabl.

Le droit au transport selon l'article 123 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 garantit aux personnes en difficultés une réduction d'au moins 50 % dans les transports urbains de voyageurs. Toutefois, la loi est inégalement appliquée par les autorités organisatrices de transport urbain d'où l'expertise de la mission sur ce sujet. Après un rappel de l'organisation administrative en matière de transport de voyageurs, le rapport examine la situation en matière de tarification sociale. Puis il analyse les difficultés d'application de l'article 123 de la loi SRU et enfin émet des propositions et recommandations, en vue d'une bonne application généralisée de cet article.

CGPC 004551-01

Matthieu, Violette

Tarification sociale et solidaire dans les transports publics départementaux : données et analyses

Lyon : Certu, 2006.- 93 p. + 1 cédérom, cartes, tabl., bibliogr.

Pour les conseils généraux, la recherche d'une grille tarifaire adaptée à l'ensemble des usagers des lignes de transports est complexe : faut-il choisir un tarif unique ou un barème modulé selon la cible (seniors, étudiants, scolaires et personnes à revenus modestes), selon le mode de transport (lignes régulières, transports à la demande...) ou selon l'usage (voyages quotidiens et hebdomadaires) ? Quelles sont les innovations tarifaires (le quotient familial peut-il aider à la réduction des inégalités ?) ? Quelles sont les pratiques les plus adaptées à une politique de maillage du territoire, à une politique d'équité sociale et à une politique

d'équilibre des coûts de transports ? Ce document en présentant l'ensemble des solutions adoptées par les départements permet de mieux cerner les enjeux et les outils disponibles en la matière. Principalement destiné aux élus et aux techniciens ayant en charge les politiques départementales de transports, il peut également servir aux élus oeuvrant dans le domaine social ou économique. Cet ouvrage comporte également un panorama des départements de métropole (hors Île-de-France) réalisé à partir de fiches synthétiques décrivant pour chacun d'eux les caractéristiques principales de leur politique tarifaire. Ce document est réalisé sous forme de cédérom annexé à l'ouvrage.

TU CE04 9826 ; CDU CD900042 ; DRE 10169

De Palma, André ; Quinet, Emile

La tarification des transports : enjeux et défis

Paris : Economica, 2005.- 382 p., tabl., graph., notes, bibliogr.

Ce livre fait un point très complet des derniers développements de la théorie de la tarification des transports, auxquels il ajoute des compléments originaux. Il rappelle qu'une politique des transports ne peut se limiter à la réalisation d'infrastructures et doit porter sur la gestion de la demande. Rédigé par les meilleurs experts, ce livre couvre un large spectre allant de la théorie à l'évaluation économétrique en passant par la description comparative, privilégiant toujours la rigueur de l'analyse. En éclairant le double rôle de la tarification (incitation et financement), en mesurant son impact sur les comportements et différents critères (environnement, temps et fiabilité du transport, équité), il représente in fine un formidable plaidoyer en faveur de la vérité des prix.

DRE 9892

Clinckx, Francis

La tarification des transports collectifs de voyageurs en Ile-de-France. Propositions/Suggestions

Paris : CESR, 2006.- 4 p.

La tarification des transports en commun de voyageurs est un des volets de la politique de l'aménagement francilien. La mobilité des Franciliens a évolué ainsi que le cadre institutionnel et la structure de la tarification actuelle par zones concentriques ne correspondent plus à la physionomie des déplacements. Le Conseil économique et social régional formule des recommandations quant à l'adaptation de la tarification des transports

T. 7114

Le financement des transports en commun

Le financement des transports publics en question : zoom sur les transports collectifs en site propre des agglomérations

Paris : GART, 2008.- 22 p., tabl.

Le Grenelle et le financement des transports publics : les conditions de la réussite sont au sommaire de ce rapport : les transports publics pour le développement durable des territoires ; le plan de développement des transports publics à l'horizon 2020 ; les suites du Grenelle de l'environnement ; des solutions de financement des équipements (analyse du Groupe Caisse d'Epargne) financement par l'emprunt classique ; le financement dans le cadre de contrats de partenariat ; une variante adaptée au financement du matériel roulant : le crédit-bail fiscal.

DCN 58-B-574

Reiner, Daniel ; Billout, Michel ; Biwer, Claude

Rapport d'information sur le fonctionnement et le financement des infrastructures des transports

Paris : Sénat, 2008.- 83 p., tabl., ann.

Après avoir constaté que le sous-investissement en infrastructures de transport menace la modernisation et le développement de l'économie française, le rapport formule des propositions qui suivent deux axes. En premier lieu, il est vital, dans un contexte de finances publiques très contraintes, de mieux dépenser les ressources existantes; en second lieu, il faut trouver d'importantes ressources supplémentaires pour les infrastructures de transport, c'est-à-dire que le financement des transports doit être assuré tant par le contribuable que par l'utilisateur. Le système français de transport et avec lui la richesse de la France sont en danger si un consensus politique fort ne se dégage pas très rapidement pour sanctuariser les investissements en infrastructures de transport.

IA 49052

Chauvel, Jean-Pierre ; Coindet, Jean-Paul ; Prédali, Frédérique

Les investissements de transport collectif dans les métropoles européennes. Les investissements d'extension à Londres

Paris : Iau-Idf, 2008.- 55 p., graph., cartes

Ce rapport s'inclut dans une étude plus large lancée en 2007 par l'Iau-Idf, à l'initiative de la Région Ile-de-France, sur les investissements de transports collectifs des grandes métropoles européennes (Londres, Madrid, Berlin et Paris). Le présent document se borne à présenter les travaux effectués sur les investissements d'extension à Londres. Après une première partie présentant le mode d'organisation des transports londoniens, les auteurs s'intéressent à trois vagues de construction de lignes métropolitaines : le développement de l'est de l'agglomération ; l'extension induite par la préparation des jeux olympiques de 2012 ; les projets de long terme (Crossrail).

IA 49170 ; DRE 10429(1)

Rovira, Isabelle ; Tabit, Mohamed ; Landel, Olivier

Financement des transports publics urbains : bilan 2007 et perspectives = Financing of urban public transport 2007 assessment and outlook

Revue générale des routes et des aérodromes, no 863, janv. 2008.- pp. 21-30, phot., cartes, tabl., graph., ill

Les auteurs exposent des éléments d'un bilan du financement des transports publics urbains effectué en 2007 sous l'impulsion de plusieurs organismes regroupant les communes, les maires et les autorités responsables des transports. Ils soulignent l'essor des réseaux des transports collectifs urbains, et notamment des réseaux de transport en commun en site propre (tableaux de divers données et performances de ces réseaux dans plusieurs villes françaises, commentent les évolutions du financement dans un contexte de désengagement de l'Etat, proposent un état des lieux de ces réseaux et de leur financement dans certaines de ces villes (Angers, Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Le Mans, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Saint-Etienne, Strasbourg) et un commentaire sur la relation entre l'activité des travaux publics et ces transports en commun. Parallèlement est évoquée la pratique de financement des transports collectifs au Québec.

IA P.364

Tarification des infrastructures de transport et dimensionnement de la capacité. L'autofinancement de l'entretien et de la construction des routes. Rapport de la cent trente cinquième Table Ronde d'Economie des Transports

Paris : OCDE, 2007.- 156 p., fig., graph., tabl., bibliogr.

Le débat en cours sur les politiques à mener traite le plus souvent les redevances d'utilisation des infrastructures comme s'il s'agissait d'instruments fiscaux destinés à gérer la demande de transport. La Table Ronde a analysé les perspectives de voir l'offre de services infrastructurels guidée également par les prix de ces services. Elle a débattu des possibilités d'accroître les moyens mobilisables pour financer les investissements en infrastructures de transport routier et l'entretien de ces dernières en créant un quasi-marché des services d'infrastructures de transport. Le public a souvent l'impression que les redevances représentent une hausse déguisée de la taxation. Une tarification qui prend en compte l'usage des infrastructures (moyennant une redevance par unité de service) et certains critères pour accroître la capacité des infrastructures devrait corriger cette impression et favoriser ainsi l'acceptabilité politique de la tarification des infrastructures.

DCN 57-947

Prédali, Frédérique

Le financement des infrastructures de transport avec des PPP

Paris : Iaurif, 2007.- 40 p., bibliogr., fig., tabl.

Pourquoi et dans quel contexte se sont développées les différentes formes contractuelles faisant intervenir le secteur privé pour financer et entretenir des équipements de transport public ? La concession est une des formes de partenariat public-privé qui a pris son essor en France au XIXe siècle, en pleine révolution industrielle. Cette forme concessive avait alors permis de mobiliser des capitaux privés pour la construction de nouvelles lignes de chemins de fer. Elle est aujourd'hui toujours très utilisée, notamment pour les ouvrages routiers (ponts ou tunnels à péages) en France et partout dans le monde pour la réalisation de grands équipements. Les Britanniques ont été les premiers à faire évoluer la forme juridique française de la concession pour l'adapter à leur droit, en vue de programmer la rénovation de leurs équipements publics au niveau national. Pour cela, le gouvernement britannique lance en 1992 le programme Private Finance Initiative (PFI) dans le but d'augmenter la capacité de financement du secteur public tout en réduisant sa dette, conformément aux injonctions du traité de Maastricht. La France s'en est inspirée pour financer de grands équipements. Elle a complété son panel de formules contractuelles avec la création de contrats de partenariat (2004) qui sont - comme les concessions - des contrats à long terme, mais sans usager payant. Ce type de contrat est adapté aux opérations qui ne génèrent pas directement des recettes, telles que l'achat ou la rénovation de matériel roulant, ou encore lorsque les recettes n'assurent qu'une couverture minimale des coûts. Par extension, les contrats de partenariat pourraient s'appliquer pour un prolongement de ligne de métro alors que, lorsque la séparation physique et tarifaire d'une ligne est possible, la concession classique reste tout à fait adaptée.

IA 48549

Paumier, Jean-Michel

Le financement des transports de la Région Ile-de-France : perspectives à moyen terme

Paris : Cesrif, 2003. - 10-4-215 p. : graph., cartes, tabl.

Le rapport met en perspective les besoins nécessités par la mise en oeuvre des politiques publiques des transports et expose les différentes solutions envisageables pour un financement durable. Les propositions avancées sont davantage centrées sur la question des

nouvelles ressources que sur celle, également importante, de l'effet sur les mécanismes d'incitation et de régulation que leur mobilisation peut produire sur les acteurs concernés.
IA 44705 ; DRE O.CESRIF.RA ; CDU 57575

2-3 OPTIMISER LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT

PLU et stationnement

Lyon : Certu, 2008- 71 p., cartes, tabl., graph.

Après avoir abordé les enjeux liés à la prise en compte du stationnement dans les politiques d'aménagement, les contributions possibles de l'outil PLU à la mise en oeuvre d'une politique de stationnement sont présentées. Enfin, une approche méthodologique pour construire la norme de stationnement est proposée.

IA 49547

Chauvel, Jean-Pierre ; Coindet, Jean-Paul ; Prédali, Frédérique

Les investissements de transport collectif dans les métropoles européennes. Les investissements d'extension à Londres

Paris : Iau-Idf, 2008.- 55 p., graph., cartes

Ce rapport s'inclut dans une étude plus large lancée en 2007 par l'Iau-Idf, à l'initiative de la Région Ile-de-France, sur les investissements de transports collectifs des grandes métropoles européennes (Londres, Madrid, Berlin et Paris). Le présent document se borne à présenter les travaux effectués sur les investissements d'extension à Londres. Après une première partie présentant le mode d'organisation des transports londoniens, les auteurs s'intéressent à trois vagues de construction de lignes métropolitaines : le développement de l'est de l'agglomération ; l'extension induite par la préparation des jeux olympiques de 2012 ; les projets de long terme (Crossrail).

IA 49170

Chauvel, Jean-Pierre ; Coindet, Jean-Paul ; Lemoine, Caroline ; Prédali, Frédérique

Les investissements de transport collectif dans les métropoles européennes. Les investissements d'extension à Madrid

Paris : Iau-Idf, 2008.- 51 p., tabl., graph., cartes

A travers l'étude de l'organisation des transports publics dans la métropole madrilène, ce rapport décrit les processus de financement d'opérations d'extension de l'offre de transports dans une grande agglomération européenne. La première partie de ce rapport décrit donc la répartition des compétences entre les administrations responsables de la planification des transports, et la seconde partie s'attarde sur l'analyse des différents modes de financement de projets spécifiques à Madrid.

IA 49490

Coindet, Jean-Paul ; Verrier, Denis

Exploitations routières innovantes en France et en Europe

Paris : Iaurif, 2007. - 49 p., graph., fig., phot.

Cette étude dresse un état des lieux des techniques utilisées pour la gestion du trafic routier. Pour cela, les auteurs s'inspirent d'expériences étrangères afin d'en tirer des enseignements pour l'Île-de-France. Les mesures strictement réglementaires et administratives de contrôle de la circulation ne sont pas abordées. Dans un premier temps, les auteurs dressent une

nomenclature des différents moyens techniques utilisés dans l'exploitation routière : les capteurs, les caméras, les transmissions ... mais également les principaux dispositifs de gestion du trafic (régulation de la vitesse, l'utilisation de voies auxiliaires etc ...). La partie suivante est consacrée aux mesures franciliennes de régulation du trafic, et évoque les mesures historiques jusqu'aux expériences récentes. Une partie est également consacrée aux expériences en province, et le dernier chapitre évoque la situation dans différents pays étrangers : la République d'Irlande, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et les Etats-Unis.

IA 49003

Numéro spécial stationnement

Transport environnement circulation, no 192, déc. 2006.- pp. 2-67, phot., cartes, plans, tabl., graph., schémas, notes, bibliogr.

Après des textes introductifs signés du Président du grand Lyon et de responsables d'organismes (ATEC-ITS, SARECO), les contributions traitent de divers aspects du stationnement. Une première série d'articles porte sur le stationnement la politique des déplacements : politique de stationnement sur l'agglomération lyonnaise, l'exemple nantais d'utilisation du stationnement comme outil de régulation du trafic, l'apolitique de stationnement de la ville de Paris, parcs relais et rabattement en voiture vers les transports collectifs d'île de France, étude de l'efficacité énergétique des parkings d'échange ou parcs relais, les observatoires de stationnement. Un article concernant le thème 'stationnement et urbanisme' traite du dimensionnement des garages privés dans les plu (plan local d'urbanisme). Une série d'articles aborde les outils techniques et les services aux usagers : moyens techniques de paiement du stationnement en voirie, le Pass autocar pour une gestion optimisée du stationnement des autocars de tourisme, la signalisation dynamique dans le domaine du stationnement (utilisation de systèmes d'information accessibles par divers moyens de télécommunications), les parkings sécurisés pour poids lourds. Sont enfin abordés les outils juridiques au service du stationnement : dépenalisation du stationnement en Belgique, relation entre stationnement payant sur voirie et intercommunalité.

IA P.400

Parcs-relais : les clés de la réussite

Ville & transports, no 402, 7 juin 2006.- pp. 54-64, phot.

L'objectif majeur des parcs-relais étant de séduire les salariés pour leurs trajets quotidiens, ils sont bien souvent aménagés à proximité d'un mode de transport lourds ou structurant, métro ou tramway dans les deux tiers des cas. A de rares exceptions près, les coûts élevés d'investissement et de fonctionnement des parcs-relais ne sont jamais compensés par les faibles recettes. Les principaux opérateurs sont évoqués ainsi que les programmes de Limoges, aux portes de Paris, la politique menée à Strasbourg et celle de Genève qui vise à limiter la circulation en ville.

IA P.426bis

Arrouet, Jean-Philippe

Résoudre le problème du stationnement en ville

Journal des maires et des conseillers municipaux, no 11, 15 nov. 2005.- pp. 80-84, phot.

Bien analysée et bien gérée, la politique de stationnement peut être un outil efficace de gestion des déplacements. Le nombre de places disponibles conditionne largement les comportements des usagers. Il importe de bien diagnostiquer la situation et les besoins. Pour les visiteurs, la priorité est d'accéder aux commerces et aux équipements de centre-ville et par conséquent, il est nécessaire de privilégier un stationnement de courte durée. Les grandes

viles mettent en place des parcs-relais pour les pendulaires mais c'est aussi le cas à Collioure. Quant à Bron, la municipalité a mis en place le stationnement gratuit modulé. Deux parlementaires, l'un élu d'une grande ville, l'autre d'une commune rurale donnent leur point de vue sur la dépenalisation du stationnement.

IA P.217

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Les parcs relais en Ile-de-France, atlas

Paris : STIF, 2003.- carte

Le développement des parcs relais permettant aux voyageurs d'utiliser leurs véhicules pour se rabattre sur les gares et d'emprunter les transports en commun est un objectif important du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France. Cette carte recense, par communes, les parcs relais gratuits ou payants situés sur le réseau RATP-SNCF. Ces informations sont également accessibles sur le site internet www.stif-idf.fr.

DRE P.113

Loiseau, Francine

Le transferium de Groningen : un parc-relais pour remplir le bus

Transport public, no 1029, oct. 2003.- pp.36-41, phot., fig.

Conçu spécifiquement comme un outil anti-congestion, le "transferium" est un parc-relais d'un genre nouveau. Testé sur une dizaine de sites aux Pays-Bas depuis 1995, il offre plus qu'un parc-relais classique : plus de sécurité et de confort d'attente, rapidité d'échange, transport public fréquent, rapide et confortable et surtout, puisque les "transferia" sont destinés à "sortir" les automobilistes de leur voiture, ils s'implantent à proximité immédiate d'une grande voirie en limite d'agglomération. Alors que les parcs-relais situés près des gares sont destinés aux voyageurs de train ou de métro déjà "convaincus"... Les transferia sont d'autant mieux utilisés qu'ils s'insèrent dans une politique d'ensemble destinée à réduire le nombre de véhicules-kilomètres dans les villes pour y préserver la qualité de vie et maintenir leur accessibilité - Surtout en transport public et à vélo -, comme à Groningen, objet de ce reportage.

IA P.401

Ayoun, Philippe ; Choumert, Denis ; Ville, Georges

Energie et services de transport

Transport environnement circulation, no 3, mars 2007.- pp. 14-39, graph., notes, phot., tabl., bibliogr.

Sur le thème de l'énergie et des services de transport, un article évalue les conséquences de la raréfaction et du renchérissement du pétrole sur le transport aérien et envisage les combustibles de substitution au kérosène) ; un autre s'intéresse à l'évolution et aux enjeux du transport aérien de voyageurs face au défi énergétique et écologique et préconise l'intégration de l'aviation dans les systèmes d'échange de permis d'émission. Les autres contributions examinent en détail le dispositif des certificats d'économie d'énergie et son application dans les transports, soulèvent la problématique environnementale de la logistique avec la réaction des acteurs de la grande distribution. Un interview du délégué général du groupement national des transports combinés expose les difficultés économiques et les perspectives d'avenir de ce mode de transport par rapport au transport routier et le dernier article étudie comment réduire la congestion urbaine par la régulation des flux de circulation, la gestion dynamique des voies avec un pilotage global et concerté entre exploitants et la mise en oeuvre de politiques de déplacement appropriées (tarification des infrastructures, diminution de la circulation automobile, transports collectifs, covoiturage).

IA P.400

Genre-Grandpierre, Cyrille

Changer de métrique des réseaux routiers pour réguler la dépendance automobile : les 'réseaux lents' ?

Cahiers scientifiques du transport, no 52, déc. 2007.- pp. 45-66

En favorisant avant tout l'efficacité des trajets automobiles aux portées les plus longues, la métrique de tous les réseaux viaires actuels revient à encourager intrinsèquement l'étalement urbain et la dépendance automobile. Cette métrique permet en effet aux individus de se déplacer toujours plus loin sans pour autant voir augmenter leur temps de transport dans les mêmes proportions. A partir de ce constat, une nouvelle métrique, dite métrique lente est proposée, qui revient à inverser les rapports d'efficacité actuels des différents types de trajets automobiles, c'est-à-dire à favoriser l'efficacité des trajets de courte portée. Une discussion s'engage sur les externalités qu'offre cette métrique, d'une part pour lutter contre la dépendance automobile dans la conception même des systèmes de transport et, d'autre part, pour favoriser dans une perspective plus générale des fonctionnements territoriaux basés sur la proximité physique entre les lieux et qui seraient de ce fait plus durables.

IA P.122

Bhourri, Neïala ; Boillot, Florence ; Vinant, Pierre

Régulation multimodale du trafic routier et des transports en commun de surface. Une classification des méthodes

Recherche transport sécurité, no 98, mars. 2008.- pp. 53-72, fig., bibliogr.

Initialement tournées vers la régulation du trafic routier dans son ensemble, les systèmes de gestion du trafic incluent de manière de plus en plus sophistiquée une gestion multimodale des trafics. Il s'agit d'oeuvrer conjointement sur chacun des modes de transport dans l'objectif d'en améliorer la régulation. Les premiers systèmes multimodaux concernant la voiture particulière et les transports en commun de surface ont été des stratégies de régulation par les feux qui ont inclus des fonctions de priorité aux feux en faveur du transport collectif, tout en assurant une régulation du trafic des véhicules particuliers. Une conception plus large de la multimodalité a conduit ensuite à proposer des plateformes multimodales offrant des services et outils à l'adresse des opérateurs ou des usagers. La régulation tente à présent d'aller au-delà de la commande par les feux en introduisant des actions spécifiques sur les transports en commun à l'image de celles couramment utilisées par les gestionnaires de réseaux. Dans cet article, on se propose de décrire les différents moyens et méthodes mis en oeuvre pour la réalisation d'une régulation des modes de transport collectif et individuel. Il ne s'agit pas de décrire l'ensemble des systèmes existants, mais de proposer une typologie des méthodes utilisées dans ces systèmes, puis d'illustrer cette typologie par un exemple de système dans chaque catégorie.

IA P.337

Nouvier, Jacques

Comment les outils télématiques peuvent-ils améliorer la sécurité routière ?

Transport Environnement Circulation, no 182, avr.-juin 2004.- pp. 42-48

Synthèse du rapport du groupe de projet ATEC-ITS sur l'emploi des moyens électroniques et télématiques pour l'augmentation de la sécurité des transports. Après un rappel des principales applications électroniques de sécurité (ITS) telles que la détection automatique d'incidents, la régulation automatique de trafic, le radar embarqué... le rapport présente les cinq applications spécifiquement étudiées par le groupe (réduction des infractions grâce au contrôle sanction automatique, mise en place de dispositifs d'amélioration des capacités des

conducteurs amoindris, de diminution du délai d'alerte, limiteur automatique de vitesse, gestion automatique des incidents). Pour chacune d'entre elle, il précise les différents types d'applications possibles, leur coût et les problèmes liés à leur mise en oeuvre, l'opinion des associations et des pouvoirs publics sur leur mise en service, les gains envisageables en matière de réduction du nombre d'accident. La synthèse du rapport est prolongée par les observations personnelles de l'auteur et ses conseils sur la démarche à suivre pour optimiser la réflexion en cours et la faire déboucher sur des mesures concrètes.

IA P.400

Canel, Anne ; Nouvier, Jacques

Sécurité routière et contrôles automatiques en France : résultats et perspectives = Road safety and automatic enforcement in France : results and outlook

Routes-Roads, no 325, 1er trim. 2005.- pp. 54-61, fig., phot., bibliogr.

Les premiers résultats de la mise en place d'une chaîne de traitement automatisé de contrôle et de sanction des excès de vitesse sur les routes françaises montrent que ce système joue un rôle significatif dans l'évolution à la baisse des vitesses pratiquées et du nombre des accidents de la route. Outre un effet ponctuel très positif sur les zones concernées, l'installation de ce système a entamé un réel changement de comportement des usagers de la route.

IA P.312

Le management de la vitesse en milieu urbain, quoi de neuf en France et en Europe ? Colloque, Lille, vendredi 2 février 2007

Lyon : Certu, 2008.- 1 cédérom

*Le cédérom reprend les interventions qui ont eu lieu au cours de cette journée : * ouverture de la journée par Jean-Paul Astier et Bruno Verdon * session 1. Vitesse et rapport au temps. Jean-Pascal Assailly. Au cours de cet exposé sont abordés les sujets suivants : la valeur symbolique et sociétale de la vitesse - l'analyse des facteurs de risques - les liens vitesse-accidents - liens entre la vitesse et les autres infractions - la perception de la vitesse par le conducteur - modèles théoriques sur le choix de la vitesse pratiquée - outils de gestion de la vitesse, le CSA (contrôle automatique par caméras) - réactions des conducteurs. * session 2. Les effets de la vitesse. Dominique Fleury, diaporama : sécurité - Jacques Beaumont : impacts sur l'environnement de la vitesse - Yves Crozet : Coût généralisé, accessibilité, programmes d'activité * session 3. Les composantes du management de la vitesse. Quels aménagements pour la voirie, Stéphanie Sauvaget - quelques exemples en Suisse, Alain Rouillet - quelles limites de vitesse et quelle signalisation, Jacques Nouvier - quelles orientations pour la conception des véhicules, Jacques Nouvier - éducation, communication, quelle pertinence ? Annie Canel - comment construire un plan de contrôle ? Dominique Ludwig. * session 4. Deux exemples de construction d'une politique de management de la vitesse. Le PDU de Lille métropole : un levier pour gérer la vitesse dans l'agglomération, Jean-Louis Séhier - le management de la vitesse à Londres, Chris Lines. Ce document est accessible à partir du catalogue du Certu.*

TU CE06 10824

Da Maia Seco, Alvaro-Jorge ; Gonçalves, Jorge-Humberto

Régulation de l'offre de stationnement par une approche 'matricielle' : analyse de faisabilité et d'applicabilité = parking supply standards using a 'Matrix' approach : analysis of its potential and applicability

Route-Roads, no 331, juill. 2006.- pp. 72-81

La hausse du nombre de voitures particulières et de leur usage dans les dernières décennies ont provoqué un accroissement des encombrements, du stationnement illégal, ainsi que de la

pollution atmosphérique et sonore dans les moyennes et grandes villes du Portugal. Par ailleurs, les réseaux de transport public ont vu, de manière générale, leur part modale diminuer, malgré les améliorations apportées dans de nombreuses villes, entraînant, avec le temps, une réduction de ces services. L'article analyse la démarche qui a conduit à l'adoption d'un système approprié de définition des règles de stationnement et à l'élaboration de politiques de mobilité cohérentes et durables, pouvant influencer sensiblement sur les choix modaux des citoyens et, en particulier, créer les conditions nécessaires pour maîtriser l'usage de la voiture.

IA P.312

Dépénaliser et décentraliser le stationnement : pour confier le contrôle et la sanction des infractions aux collectivités locales. L'expérience britannique et ses enseignements pour la France

Lyon : Certu, 2008.- 23 p., fig.

*Les politiques de stationnement sont un levier efficace pour influencer sur les modes de transport et favoriser un usage modéré de la voiture en zone urbaine, c'est pourquoi les villes françaises se sont lancées dans une politique permettant une régulation effective entre l'offre et la demande. Cependant les modes de contrôle et de verbalisation ne remplissent pas ce rôle de façon satisfaisante et l'incivisme perdure. La Grande-Bretagne a opté depuis 1991 pour une décentralisation du stationnement ; ce rapport décrit cette réforme afin de proposer un dispositif semblable en France qui permettrait la dépénalisation et la décentralisation du stationnement au profit des collectivités. * La première partie retrace l'histoire du système britannique, dates et première évaluation à Londres, la réforme engagée en 2006 * la seconde partie analyse les bonnes et mauvaises pratiques anglaises à partir de trois rapports parus en 2005 et 2006 : l'implication de l'État, la transparence de cette politique et les indicateurs étudiés, les contestations, les amendes et leur évolution, les agents de contrôle, une critique du système de signalisation, l'affectation des revenus. * la conclusion fait le point sur les diverses pratiques en Grande-Bretagne et sur celles qui pourraient s'appliquer en France. Une bibliographie termine ce rapport. Ce rapport est téléchargeable sur le site du Certu.*

TU CE03 10859

2-4 PEAGES URBAINS : UN INSTRUMENT POUR FAIRE QUOI ?

Paul-Dubois-Taine, Olivier

Péage urbain : principes pour une loi

Paris : Centre d'analyse stratégique, 2008.- 153 p., cartes, tabl., graph., ann.

Le rapport a pour objectif de présenter les points de repère utiles à la préparation d'un projet de loi et du débat parlementaire consécutif. Abordant l'intérêt socio-économique et environnemental du péage urbain ainsi que les conditions d'acceptabilité, il souligne que le péage urbain devrait reposer sur les avantages socio-économiques globaux qu'il apporte à la collectivité. Il examine l'encadrement législatif nécessaire et précise les conditions administratives de sa mise en oeuvre. Il propose des mesures destinées à faciliter les modalités pratiques de perception, de contrôle et de recouvrement des infractions ainsi que les possibilités de délégation à des opérateurs spécialisés.

IA 49334

Faits et chiffres. Péage urbain : pour une ville plus durable, les principes d'une loi

Revue générale des routes et des aérodromes, no 870, oct. 2008.- pp. 10-13, phot.

Reprenant le contenu d'une note de veille du Centre d'analyse stratégique (CAS), cet article expose les finalités des péages urbains mis en place dans plusieurs villes ou pays (Singapour, Norvège, Londres, Stockholm, Milan, Allemagne), puis des éléments de bilan (amélioration de la fluidité du trafic, baisse de la congestion, meilleure fiabilité des transports, plus grande fréquentation des transports collectifs, réduction des émissions de polluants et de CO2, financement de nouvelles infrastructures, impacts positifs sur la santé), et des exemples de cadres législatifs (Norvège, Suède, Londres). Il expose ensuite cinq grands principes pour une loi française sur le péage urbain : encadrer ce que pourra être un péage urbain à partir des différents objectifs, créer un supplément d'utilité dans l'organisation d'une mobilité durable, être un élément important de l'organisation des transports urbains, laisser aux collectivités locales le choix de la tarification adaptée, et fixer des modalités techniques pour faciliter la mise en oeuvre du péage par les collectivités.

IA P.365

Crozet, Yves ; Glachant, Matthieu

Le péage urbain : peut-être mais comment ?

Infrastructures et mobilité, no 64, janv. 2007.- pp. 8-10

Après les précurseurs (Singapour, Oslo, Trondheim), son lancement dans l'hyper-centre de Londres en février 2003 a semble-t-il réussi. Stockholm s'est lancée à titre expérimental dans le péage urbain en août 2005 et ses habitants ont plébiscité le principe du péage par référendum. Tandis que Londres est sur le point d'en étendre la zone, Paris préfère d'autres méthodes pour lutter contre la congestion. Yves Crozet et Matthieu Glachant évoquent les critères de choix objectifs entre la solution londonienne du péage urbain et les aménagements de voirie à Paris, la conciliation de l'équité sociale et la lutte contre la congestion, les solutions autres que le péage pour financer les investissements nécessaires en transports collectifs urbains, les coûts de perception du péage et les outils d'une politique des déplacements urbains efficace.

IA P.742

Péage urbain. expériences - évaluations. Dossiers du CDAT

La Défense : MTETM-DAEI, 2007.- 411 p.

Pour décongestionner les centres urbains des grandes villes étouffés par la circulation automobile et lutter contre les conséquences économiques et les nuisances environnementales de cette situation, un nombre croissant de municipalités dans le monde mettent en place des systèmes automatisés de péage urbain. Après une étude comparative du péage urbain au Royaume-Uni et la présentation de la problématique française sur ce thème, ce dossier regroupe de nombreux documents présentant des points de vue différents. Il présente ensuite des articles décrivant des expériences de péage urbain dans le monde à Londres, Singapour, Oslo, Stockholm, Melbourne, Rome et Milan, et s'intéresse à la réflexion en cours à Paris. Une dernière partie rassemble des travaux d'évaluation économiques sur ces divers dispositifs.

IA 48267

Raux, Charles

Le péage urbain

Paris : la documentation française, 2007.- 92 p., graph., bibliogr.

Après avoir présenté le modèle théorique standard qui justifie la préconisation du péage de congestion, on montre comment on passe de la préconisation théorique à la pratique avec l'instrument retenu, l'état actuel de la technologie, les différentes configurations de péage

urbain. Certains aspects de l'acceptabilité, à savoir les effets redistributifs et les impacts sur la forme urbaine sont abordés. Les études de cas comme Londres, Stockholm, Singapour, la Norvège, les Etats-Unis et la France sont examinées.

IA 48599

Enver, François

Le péage urbain rallie les suffrages

Ville & transports, no 429, 18 juill. 2007.- pp. 30-35, cartes, phot.

Le péage urbain de Stockholm, qui avait été mis à l'essai pendant sept mois en 2006 avant d'être approuvé par les électeurs, est une expérience considérée comme un succès qui a fait nettement reculer la voiture en ville. La nouvelle formule du péage en vigueur à partir du 1er août prévoit que le produit du péage ira à la route et plus aux transports en commun. A Londres, les sondages montrent que l'opinion publique est favorable au péage. A Oslo, la baisse de la circulation urbaine grâce au péage n'a été que temporaire. A Edimbourg, la création d'un péage a été repoussée par un référendum.

IA P.426bis

Enver, François ; Reynaud, Nicolas

Les péages urbains gagnent du terrain

Ville & transports, no 393, 1er fév. 2006.- pp. 50-59, carte, phot.

Depuis le début janvier 2006, le péage fonctionne à Stockholm et ce, pour une durée de sept mois. Ce péage urbain, qui ne s'applique que dans la journée en semaine et les tarifs variant selon l'heure, a permis une baisse de 27% de la circulation automobile et une augmentation de la fréquentation des transports collectifs. De nombreuses villes des pays scandinaves ont mis en place ou envisagent des péages urbains pour trouver des fonds afin d'investir dans les transports publics. A Londres, le péage urbain, introduit en 2003, a permis de réduire la congestion dans l'hypercentre mais les recettes qui devaient permettre un développement des transports collectifs sont plus faibles que prévu. Melbourne a mis en place en 2000 un système de télépéage pour décongestionner le centre de la ville : le système fonctionne bien mais le coût de traitement des occasionnels reste élevé. Singapour vient d'installer un système de télépéage pour l'accès au centre-ville, 23 ans après la mise en place d'un péage urbain de congestion.

IA P.426bis

Reymond, Mathias

Les politiques d'accompagnement du péage urbain : étude sur l'acceptabilité en Suisse

Revue d'économie régionale et urbaine, no 4, 2004.- pp. 609-630, graph., tabl., notes, ann., bibliogr.

A partir d'une enquête récente réalisée en Suisse Romande, une analyse des correspondances multiples est effectuée à l'aide du logiciel de traitement des données SPAD afin de regrouper des individus autour de différentes modalités (utilisation de la voiture, perception du péage, affectation des recettes du péage...). L'étude des graphiques fait ressortir plusieurs groupes dont deux fortement opposés : les automobilistes fréquents et les automobilistes occasionnels.

IA P.355

Le péage urbain de Londres

Sarrazin, Thibaut ; Pitaval, Nathalie

L'extension probable du péage urbain de Londres

Paris : CERTU, 2006.- 28 p., plans, graph., bibliogr.

Le péage urbain de Londres, mis en place en février 2003, est globalement considéré comme un succès notamment au regard de la baisse de la congestion qui en résulte même si les recettes qu'il génère ne sont pas nécessairement à la hauteur des prévisions. Le maire de Londres, Ken Livingstone, réélu en juin 2004, souhaite étendre la zone de péage et a commandé des études afin de disposer d'éléments relatifs à cette possible extension. D'après les critères retenus par Transport for London, autorité organisatrice des transports du Grand Londres, en terme de congestion, de desserte en transport en commun et de limites de zones, il en a été déduit que le territoire du Borough de Kensington et Chelsea se présenterait comme la zone la plus propice pour l'extension du péage. L'année 2004 a vu la mise en oeuvre d'une consultation publique massive autour de cette extension probable du péage sur ce territoire. Les conditions d'implantation et d'utilisation de l'extension seraient analogues à celles du péage actuel. La concrétisation de cette extension, effective au plus tôt fin 2006. La réponse du principal intéressé à la consultation publique lancée par la mairie de Londres, le Royal Borough de Kensington and Chelsea, est négative. Cette réponse s'appuie notamment sur la faible adhésion des concitoyens du Borough au projet au travers de différents sondages, qui servent à illustrer le présent rapport. Ce rapport montre que l'administration du Borough considère qu'il est prématuré de procéder à l'extension du péage. Le projet aurait pour conséquence de diviser le Borough en deux parties, ce qui constitue un point de friction entre la mairie de Londres et le Royal Borough de Kensington et Chelsea.

IA 47147

Leape, Jonathan

Le péage urbain londonien

Futuribles, no 337, janv. 2008.- pp. 49-71, fig., tabl., graph.

Les origines du péage urbain de Londres sont décrites, y compris les débats théoriques et pratiques qui ont précédé sa mise en place. Les modalités pratiques du péage sont exposées ainsi que les impacts qui en ont résulté sur la circulation, les encombrements, l'utilisation d'autres modes de transport, l'activité économique... L'analyse coûts/avantages du dispositif au plan économique comme au plan social est présentée, montrant combien il s'agit là d'une réussite à la fois pour les économistes spécialistes en ce domaine et pour la politique de transport de la municipalité.

IA P.187

Servant, Louis

Le péage urbain de Londres. Eléments pour un bilan coûts-avantages

Paris : Iau-Idf, 2008.- 37 p., ann., tabl.

Ce document présente la méthode et les principaux résultats de la mise en place d'un péage urbain à Londres. Cet équipement a été introduit le 17 février 2003 dans la partie centrale de l'agglomération londonienne afin de réduire la congestion routière de ce territoire. Au bout de quelques semaines, une baisse de 15% du nombre de véhicules entrant dans cette zone a été observée, et le niveau de circulation a stagné par la suite. Mais ce dispositif coûte très cher en fonctionnement : 45% des recettes TTC du péage hors amortissements. Cette note se fonde sur les données du cinquième rapport annuel 2007 d'évaluation du TfL (Transport For London), promoteur du péage. Elle présente successivement l'impact du péage sur la circulation routière, le bilan financier et le bilan socio-économique du péage.

IA 49169

Tetu, Claude

Le péage urbain de Londres

Transport environnement circulation, n° 181, janv.-avr. 2004.- pp. 16-21, graph., fig., bibliogr.

Ken Livingstone, maire du Grand Londres, a pris la responsabilité d'instaurer le 17 février 2003 un péage urbain dans une zone de 20 km 2 du centre de Londres. A partir de la présentation qu'a fait Transport for London (TfL) du système fin octobre 2003 et des éléments d'information recueillis depuis, l'auteur présente le principe général de péage, analyse sa mise en place et précise les résultats obtenus, en particulier l'impact sur la congestion urbaine et le domaine des transports en général, puis il évalue l'efficacité du fonctionnement du système. En conclusion, l'accueil réservé par les Londoniens à cette nouvelle opération est présenté au travers de résultats de sondages.

IA P.400

Servant, Louis

Le péage urbain de Londres. Bilan après 6 mois de fonctionnement. Les impacts sur les transports et les activités londoniennes

Paris : Iaurif, 2003. 23 p., tabl., graph., cartes

Ce rapport constitue le compte-rendu de la présentation sur le suivi des impacts du péage urbain de Londres, organisée le 23 octobre 2003 par Transport for London (TFL), promoteur du projet. Après avoir évoqué l'approche méthodologique employée, il rappelle en se basant sur les statistiques produites dans le "first annual monitoring report", les impacts généraux sur les transports et les comportements de déplacements; ainsi que les impacts sur la circulation et la congestion routière dans les différentes zones de l'agglomération.

IA 45269

Le péage urbain de Stockholm

Servant, Louis

Le péage urbain de Stockholm. Bilan de l'expérimentation (du 3 janvier au 31 juillet 2006)

Paris : Iau-Idf, 2008. -93 p., bibliogr., graph., tabl., cartes, fig., phot.

Ce rapport dresse le bilan, après 7 mois d'expérimentation, du système de péage urbain en périphérie de l'agglomération de Stockholm, en Suède. Le péage urbain est préconisé depuis peu dans quelques métropoles européennes pour réguler le trafic dans le centre des agglomérations. Le but est de réduire l'utilisation de la voiture par un système de taxe à l'entrée des villes, afin d'inciter les automobilistes à utiliser d'autres systèmes de transports plus économes en énergie. Cette expérience positive a abouti à la mise en place définitive du péage urbain à Stockholm le 1er août 2007. Ce rapport revient sur les conclusions de l'expérimentation.

IA 49018

Warmé, Camille

Stockholm : le péage urbain convainc les habitants

Gazette des communes, no 1922, 25 fév. 2008.- pp. 38-39, phot.

Après huit mois d'essai concluant, la capitale de la Suède a instauré, le 1er août 2007 en accord avec les habitants, une taxe visant à diminuer le trafic dans le centre de la ville et faire ainsi baisser les émissions de CO2. Les fonds recueillis servent à améliorer les transports publics et les infrastructures routières.

IA P.188

Defaramon, Guy

Stockholm expérimente le péage urbain

Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, no 5335, 24 fév. 2006.- p.69, carte

Face à l'augmentation de la circulation, la municipalité de Stockholm et le gouvernement suédois testent depuis janvier 2006 un péage variable selon les horaires. Cette expérience est jusqu'à présent positive.

IA P.272

Enver, François

Le péage urbain de Stockholm à l'essai pendant treize mois

Rail & transports, no 334, 2 juin 2004.- pp. 40-43, phot.

La capitale suédoise va tester le péage urbain de juin 2005 à juillet 2006 et cette expérience sera ensuite sanctionnée par un référendum local. En cas de victoire du "oui", le système sera pérennisé et les profits iront à l'amélioration des infrastructures de transport dans l'agglomération. L'accès au centre de Stockholm sera payant et la somme variera en fonction de l'heure. Des capteurs permettront de détecter le décodeur que les habitants de l'agglomération se seront procurés au préalable alors que pour les autres, une caméra lira la plaque d'immatriculation. Pour pouvoir accueillir les 12 000 voyageurs supplémentaires prévus aux heures de pointe, 14 lignes radiales de bus seront mises en service au printemps 2005.

IA P.426bis

Enver, François

Péage urbain : la phase 1 de "l'Essai de Stockholm" a commencé

Ville & transports, no 382, 31 août 2005.- pp. 18-20, carte, phot.

Le 3 janvier 2006, il faudra payer pour pénétrer en voiture dans le centre de Stockholm ou en sortir de 6h30 à 18h29 en semaine. Depuis le 22 août, les transports publics ont été renforcés et l'accent a été mis sur les liaisons radiales afin de relier directement les banlieues au centre-ville. Péage urbain et amélioration de l'offre des transports en commun constituent "l'Essai de Stockholm". L'expérience aura lieu du 3 janvier au 31 juillet 2006 puis l'accès au centre sera gratuit jusqu'au référendum du 17 septembre.

IA P.426bis

Le péage urbain d'Oslo

Servant, Louis ; Vincent, Pascal ; Raux, Charles ; Lanversin, Emmanuel de

Les péages urbains en Norvège : Oslo et Trondheim. Rapport des visites des 27 et 28 mai

Paris : Iaurif, 2002.-39 p : phot.; cartes; tabl.; graph.

Les collectivités publiques rencontrent aujourd'hui des difficultés dans le financement des systèmes de transports urbains et recherchent de nouveaux outils pour mettre en oeuvre leurs politiques de déplacements. Les péages urbains d'Oslo et de Trondheim, existant depuis plus de dix, ont été étudiés afin d'observer le fonctionnement quotidien de ces systèmes. Ces expériences, avec des aménagements spécifiques à chaque site, pourraient inspirer les villes françaises. Les aspects suivants ont été plus particulièrement examinés : le processus politique et législatif, les aspects techniques et fonctionnels, l'acceptabilité auprès des usagers.

IA 44165

Servant, Louis

Le péage urbain d'Oslo : un programme pour financer les infrastructures

Cahiers de l'Iaurif, no 128, 3e trim. 2000.- pp. 132-133, carte, phot. et p. 141

Le 1er février 1990, un péage de financement a été instauré. C'est un péage cordon, permanent qui a deux catégories de tarifs et le paiement se fait seulement à l'entrée de la zone. Le trafic moyen journalier a progressé de 2% par an, la fraude est très faible, les recettes ont augmenté de 6% par an et le péage, soutenu par l'ensemble de la classe politique, est mieux accepté par les automobilistes, aujourd'hui qu'à ses débuts.

IA P.117

Le péage urbain en Ile-de-France

Glachant, Matthieu ; Bureau, Benjamin

Un péage urbain à Paris = An urban toll in Paris

Recherche transports sécurité, no 93, oct.-déc. 2006.- pp. 263-278, tabl., graph., bibliogr.

A l'aide d'estimations économétriques du choix modal sur un échantillon de 2500 déplacements domicile-travail en Ile-de-France, quatre scénarios de péage urbain sont simulés pour caractériser la relation entre le revenu des automobilistes concernés et leur surplus. L'instauration d'un péage de zone couvrant l'ensemble de Paris et réduisant le trafic de 20% suscite une perte moyenne d'environ 0,80 euros par déplacement. Le niveau de cette perte ne varie pas avec le revenu. Cette conclusion est encore valable pour un péage couvrant seulement les dix premiers arrondissements et la perte moyenne des automobilistes est de 0,65 euro. Par rapport au péage de zone, un péage cordon tarifant l'entrée dans Paris présente deux inconvénients : il augmente le niveau de perte moyenne jusqu'à 0,95 euro par déplacement et cette perte est nettement moins élevée pour les hauts revenus. Enfin, un péage de zone offrant, comme à Londres, une exemption partielle de 90% aux résidents est aussi très favorable aux individus à hauts revenus mais la perte moyenne est plus faible que celle suscitée par un péage de zone simple.

IA P.337

Servant, Louis

Le péage urbain en Ile-de-France : scénarios et conditions de mise en place

Cahiers de l'Iaurif, no 128, 3e trim. 2000.- pp. 130-131, cartes, tabl., phot. et pp. 140-141

Pour faire face aux besoins d'investissement en transport en Ile-de-France, l'idée a été évoquée d'instaurer une taxe d'usage du réseau routier payée par les automobilistes. Les scénarios retenus considèrent deux catégories de péage, trois types de zonage, deux hypothèses tarifaires et deux types de solutions technologiques. Les résultats économiques des simulations sont explicités et quelques types de difficultés techniques de mise en oeuvre sont identifiés.

IA P.117

Courel, Jérémy

170 millions de kilomètres par jour. Les distances parcourues quotidiennement par les Franciliens

Paris : Iau-Idf, 2008.- 99 p., tabl., graph.

170 millions de kilomètres par jour. C'est la distance moyenne quotidienne parcourue par les franciliens. Comment évolue cette mobilité ? Quels sont les modes de transports privilégiés des franciliens ? Sur quelle partie du territoire observe-t-on les flux migratoires les plus importants ? Quels sont les objectifs de ces déplacements quotidiens ? Quel sont les profils types qui se dégagent des analyses des déplacements ? Cette étude se base sur les résultats des dernières Enquêtes Globales Transports (EGT) menées auprès des franciliens entre 1976 et 2002 et présente une analyse riche et originale des déplacements des franciliens. Elle offre ainsi aux aménageurs et aux pouvoirs publics une base de réflexion pour proposer aux franciliens un système de transports adapté, répondant aux ambitions régionale pour le XXIème siècle.

IA 49442

2-5 REDUIRE LES NUISANCES LIEES AU TRANSPORT

Méryère, Alain

Les Franciliens et l'automobile : deux ou trois choses à savoir pour faire face au défi climatique

Cahiers de l'Iaurif, no 147, fév. 2008.- pp. 107-113, graph., phot.

Avec 27% du total, les transports terrestres sont le premier secteur d'activité à l'origine des émissions de gaz à effet de serre en Ile-de-France devant le secteur résidentiel (24%). La circulation des voitures particulières représente à elle seule plus de la moitié de ces émissions dues aux transports et elle est très largement le fait des Franciliens eux-mêmes. Depuis 25 ans, la place occupée par l'automobile au sein des déplacements des Franciliens s'est accrue. La poursuite éventuelle de ce phénomène et les conditions à réunir pour infléchir les évolutions du partage modal sont abordés en tentant de mieux cerner les marges de manoeuvre pour faire face au changement climatique. Il semble qu'aucun domaine d'action n'est en mesure à lui seul de fournir la solution permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports.

IA P.117

L'évolution de la qualité de l'air à proximité des rues parisiennes entre 2002 et 2007

Paris : Airparif, 2007.- 57 p., cartes, tabl., graph.

Le rapport a pour objectif d'évaluer l'impact des aménagements de voirie et des évolutions de trafic dans Paris sur la qualité de l'air. La qualité de l'air est évaluée pour l'année 2007 dans les rues parisiennes (900 km de voirie et 6900 portions de rues), une fois les travaux achevés et les aménagements mis en service. Elle est comparée à celle réalisée en 2002. Les résultats montrent une diminution générale de 32% des quantités d'oxydes d'azote émis par le trafic routier dans Paris périphérique inclus entre 2002 et 2007. Une situation contrastée à l'intérieur de Paris est mise en évidence : situation améliorée sur les axes ayant fait l'objet d'aménagements et augmentations de trafic sur certains axes. Pour les émissions de dioxyde de carbone, la baisse est de 9%.

IA 48287

Richert, Philippe

Qualité de l'air et changement climatique : un même défi, une même urgence. Une nouvelle gouvernance pour l'atmosphère

Paris : Min. de l'Ecologie et du Développement durable, 2007.- 120 p., fig., graph.

Le bilan de dix ans de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) et de la politique d'amélioration de la qualité de l'air a dégagé des points forts et des points faibles à transformer en axes de progrès mais l'analyse du contexte a surtout confirmé la nécessité d'avoir un regard intégré sur l'atmosphère incluant l'air et le climat. Le rapport propose deux principes à développer : transparence des choix sanitaires, environnementaux, économiques et sociaux liés aux politiques d'amélioration de la qualité de l'air et une approche intégrée "air, climat, énergie" et une gouvernance commune. Il formule trois propositions fondamentales à déployer et quatre thématiques de mesures à mettre en oeuvre.

IA 48288

Cordeau, Erwan (dir.) ; Villy, Tania

Bilan carbone de la Région Ile-de-France. Opération expérimentale Bilan Carbone-Collectivités territoriales de l'ADEME : Volets Territoire et Patrimoine

Paris : Iaurif, 2007.- 142 p., tabl., graph.

Ce travail a été l'occasion d'une première familiarisation avec l'outil Bilan Carbone. Cette méthode a la particularité d'évaluer, non seulement les gaz à effet de serre (GES) émis sur le territoire francilien, mais aussi tous ceux dont la région est responsable et qui sont liés à chaque étape de la vie d'un produit. Le Conseil Régional d'Île-de-France s'est porté candidat dès 2005 à l'opération expérimentale Bilan Carbone - Collectivités & Territoires lancée par l'ADEME. Ce rapport présente donc les résultats de cette première expérience. Il a donné également l'occasion de sensibiliser des personnes responsables au sein de la collectivité.

IA 48947

Guigou, Brigitte ; Lecomte, Dominique (coord.) ; Lecroart, Paul (coord.) ; Palisse, Jean-Pierre ; Navarre, Danièle

Madrid, une région en forte croissance. Aménagement et planification. Compte-rendu de visite (3-5 mai 2006)

Paris : Iaurif, 2006.- 47 p., phot., cartes, tabl.

Moins médiatique que Barcelone ou Bilbao, Madrid connaît depuis dix ans une croissance urbaine et économique accélérées. Pendant la dernière décennie, le territoire de la Communauté Autonome de Madrid a gagné près d'un million d'habitants (soit une augmentation de 1,7% par an, contre 0,3% en Ile-de-France) et l'emploi y a crû de 4,3 % par an (0,9% en Ile-de-France). Ce développement s'appuie sur une extension très rapide des réseaux de transports, notamment du métro et des rocades autoroutières, et sur la réalisation de grands quartiers d'habitat périphériques. Madrid dispose maintenant d'un niveau d'équipements de qualité digne d'une grande région-capitale européenne. Mais ce modèle atteint ses limites, en l'absence d'une planification régionale : consommation d'espace naturel, congestion du réseau de voirie, ségrégation sociale par l'habitat, etc. Et la Communauté de Madrid, institution régionale aux compétences étendues, cherche à se doter d'une stratégie et des moyens d'un développement plus durable. Quoi qu'il en soit, par ses réussites, mais aussi par les questions qu'elle soulève, l'expérience de Madrid offre des éléments précieux de réflexion pour l'aménagement de l'Île-de-France : ce rapport, rédigé à la suite d'une brève visite dans la Communauté de Madrid en mai 2006, en est un premier témoignage.

IA 48005

Camard, Jean-Philippe ; Cordeau, Erwan ; Grémy, Isabelle ; Lefranc, Agnès

Le bruit et ses effets sur la santé, estimation de l'exposition des Franciliens

Paris : ORS, 2005.- 8 p., cartes, tabl., réf. bibliogr.

Ce document propose de présenter tout d'abord les connaissances issues de la littérature scientifique internationale concernant les effets sanitaires du bruit, avant de fournir quelques éléments permettant de caractériser l'exposition des Franciliens au bruit des transports. Enfin, les moyens de lutte contre les nuisances sonores, à différentes échelles territoriales, sont décrits.

IA T.7200

Servant, Louis ; Sebek, Amélie

La pollution atmosphérique et les transports franciliens

Paris : Iaurif, 2004.- 14 p., cartes, fig., tabl., graph., bibliogr.

L'objectif de ce rapport est de faire le point sur l'évolution de la pollution atmosphérique liée aux transports et des divers paramètres qui déterminent leurs émissions. Les cinq premiers chapitres s'attachent à dresser un état des lieux : si la tendance générale est à une décroissance des polluants locaux (hors CO₂), des niveaux sont encore préoccupants pour le dioxyde d'azote (NO₂), le benzène (C₆H₆) et les particules fines (PM₁₀). Le chapitre 6 aborde les évolutions futures possibles des émissions liées au transport routier francilien et le chapitre 7 expose sommairement les progrès technologiques possibles, tant dans le domaine des moteurs, que dans celui des carburants. Le huitième chapitre analyse trois études : "ERPURS 1987-2000" ; "Evaluation de l'exposition des citoyens aux polluants d'origine automobile au cours de leurs déplacements dans l'agglomération parisienne" ; "Estimation du coût global de la pollution atmosphérique liée aux transports franciliens de voyageurs". Le dossier se termine enfin par un panorama des actions du Conseil Régional destinées à réduire la pollution atmosphérique liée aux transports.

IA 45769

Cordeau, Erwan ; Moulinié, Claire

Les nuisances aéroportuaires : réalités et perceptions

Cahiers de l'Iaurif, no 139-140, 4e trim. 2003 - 1er trim. 2004.- pp. 182-210, cartes, tabl., graph., phot.

Le transport aérien améliore doucement ses performances environnementales. En tendance, le bruit a diminué de 1 décibel et la consommation de carburant de 2% par an entre 1970 et 1990 puis 0,5 décibel et 1% par la suite. C'est insuffisant pour compenser l'accroissement des mouvements. L'état de la réglementation environnementale se resserre mais sans une sérieuse rupture technologique, l'avion propre et silencieux n'est pas pour demain. En Ile-de-France, les survols à moins de 3000 mètres concernent de 2 à 2,5 millions de personnes. Autour d'Orly et de Charles-de-Gaulle, environ 50 000 personnes sont exposées aux plus fortes nuisances. Et il n'y a pas que 2 aéroports, il y en a 25 autres qui totalisent un million de mouvements annuels. Les émissions de Charles-de-Gaulle sont du même ordre que celles induites par le boulevard périphérique... Des mesures significatives de mesure et de réduction des nuisances sont prises mais beaucoup reste à faire et la plainte des populations riveraines est forte : augmentation de la gêne liée au bruit, difficile à définir car elle intègre des facteurs complexes; inquiétude quant à l'impact de l'activité aérienne sur la santé et l'augmentation à venir du trafic, perte de confiance dans le "discours" officiel, sentiment que les politiques de compensation sont bien modestes... Pour Marc Ambroise-Rendu, président d'IDF-Environnement, transport aérien et développement durable ne sont pas incompatibles "à condition que l'on s'y mette".

IA P.117

3 Une offre et des services attractifs et durables

3- 1 FAIRE FACE AUX DEMANDES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Reynaud, Nicolas

La nouvelle mobilité suscite des mutations

Ville et transports, no 463, 14 janv. 2009.- pp. 16-21, phot.

Consultant et sociologue spécialiste de la mobilité, Bruno Matzloff analyse l'évolution des pratiques de déplacement et l'émergence d'une nouvelle offre de transports plus composite, portée par les acteurs traditionnels mais aussi de nouveaux entrants qui ont compris que le développement de la multimodalité mettait à mal les monopoles existants. Pour négocier sa place sur le territoire et convaincre les élus de lui accorder le marché de l'affichage publicitaire, JCDecaux a compris qu'il lui fallait développer des services en phase avec les nouveaux usages de la ville : ainsi, grâce à Vélo'v et Vélib', l'entreprise a acquis un savoir-faire dans la gestion d'une flotte de vélos en libre service. Leader du stationnement en Europe, Vinci Park mise sur la multimodalité et les nouveaux usages de l'automobile pour rester un acteur incontournable de la ville de demain.

IA P.426bis

Orfeuil, Jean-Pierre

Une approche laïque de la mobilité

Paris : Descartes & Cie, 2008.- 173 p.

Après une présentation des éléments essentiels à la compréhension de la mobilité aujourd'hui et à ses évolutions passées et à venir, les concepts et indicateurs qui sont nécessaires à l'élaboration de connaissances sont présentés. Avec l'évolution des conditions de la mobilité et de nos pratiques, on aborde ce que celle-ci a apporté à la construction de nos vies. Enfin, l'état des lieux fait apparaître des perspectives de développement de la mobilité en ville plus limitées qu'on ne le pense, du moins dans les pays développés. La seconde partie est consacrée au renversement des objectifs des politiques de mobilité. On s'attache à évaluer si les solutions qui font aujourd'hui consensus dans le champ politique sont susceptibles de conduire à la société de grande sobriété énergétique qu'impliquent les difficultés croissantes d'accès à la ressource pétrolière et la menace du changement climatique. Enfin, une réflexion prospective sur l'avenir possible des systèmes de déplacement dans un contexte d'exigence croissante de durabilité est présentée.

IA 49569

Quel avenir pour les transports terrestres ?

Administration, no 217, mars-avril 2008.- pp. 13-89, cartes, phot.

L'avenir des transports terrestres est abordé sous le double aspect des nouvelles données engendrées par la raréfaction de l'énergie, les changements climatiques, les défis des liaisons inter et infra-urbaines comme des nouvelles mobilités individuelles ou collectives. Les problématiques et leurs solutions sont examinées sous les éclairages convergents des règles et moyens d'origine européenne et nationale. Le secrétaire d'Etat et le commissaire européen aux transports rappellent les priorités de la France et de l'Union européenne dans le domaine des transports terrestres. Les différentes contributions sont regroupées dans deux parties : les nouvelles données et les nouvelles mobilités.

IA P.560

Diguet, Cécile

Transports en commun : mobilité et infrastructures

Paris-projet, no 38, nov. 2008.- pp. 95-105, cartes, phot.

Le développement des transports en commun se poursuit largement dans toutes les métropoles européennes et le plus souvent, comme à Londres, l'Etat continue à apporter les principaux investissements financiers. En fonction des situations mais aussi du volontarisme des élus, des stratégies différentes et complémentaires de développement des réseaux de transport en commun sont observées en Europe. Les développements se font par des extensions classiques de réseau comme à Londres, Madrid, Milan et des interventions stratégiques pour densifier les réseaux existants à Londres, Milan ou Berlin. Il existe, pour chaque métropole, des périmètres étendus d'organisation des transports. A Londres, l'institution dispose de compétences d'organisation sur tous les modes de transports et sur les routes.

IA P.300

Dekindt, Jean Tyrannies

Les tyrannies de la mobilité. Mobilité et exclusion sociale

Transport public international, vol. 58, no 1, janv.-fév. 2009.- pp. 42-43

La mobilité devient de moins en moins une liberté à laquelle on pouvait prétendre qu'une tyrannie à laquelle il faut se soumettre. Le processus d'exclusion prend la forme d'une privation de territoire puisque les exclus sont des personnes durablement assignées à des territoires étroits, la commune, le quartier, parfois même leur domicile. La seule parade à la spirale de l'exclusion est de rester suffisamment mobile pour conserver des liens avec un "grand" ou un "gentrifié" qui dispose d'un accès fréquent et régulier aux modes de transport les plus rapides, de moyens financiers propres ou mis à disposition pour financer les déplacements, qui sont autonomes et qui possèdent d'importants moyens culturels.

IA P.421

Kaufmann, Vincent

Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner

Lausanne : PPUR, 2008.- 115 p., tabl., bibliogr.

Les questions de déplacement sont abordées en explorant une question essentielle : pourquoi bouge-t-on ? Les débats relatifs à la mobilité occultent les raisons pour lesquelles les objets et les personnes sont en mouvement, c'est pourquoi, il faut s'intéresser aux modes de vie contemporains pour répondre à la question du pourquoi on bouge.

IA 49509

3- 2 DEVELOPPER DES OFFRES ALTERNATIVES

Les BHNS (Bus à haut niveau de service)

Gonzalez-Alvarez, Antonio

La mort de "Mobilien", ou l'innovation au risque de la concertation

Annales des mines. Gérer et comprendre, no 88, juin 2007.- pp. 21-35, cartes, schémas, notes, phot., réf. bibliogr.

Cet article retrace d'abord la genèse et l'évolution de Mobilien en s'appuyant sur de nombreux documents d'archives (comptes rendus de réunions, lettres et notes internes à la DREIF), sur des entretiens réalisés avec les principaux acteurs. Il montre comment le projet devient progressivement une idée phare du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-france

(PDUIF). Il soulève ensuite les nombreux obstacles qu'il rencontre et tente d'expliquer l'échec de ce projet au moyen de théories diverses : conflits de référentiels, procédure de participation défailante...Enfin, il soulève une réflexion plus théorique sur le rôle de la concertation dans la conception des politiques urbaines innovantes et dans leur mise en œuvre.

DRE

Heddebaut, Cécile

Les difficultés de mise en oeuvre des sites propres pour les modes de transport collectif guidés ou non. Le cas des lignes de bus à haut niveau de service

Recherche transports sécurité, no 94, mars 2007.- pp. 27-45, fig., bibliogr.

L'article présente une analyse de la difficulté de planifier et de mettre en oeuvre des lignes à haut niveau de service (LAHNS) pour les bus guidés ou non guidés. Il décrit les différents projets de bus à haut niveau de service (BHNS) pour des villes françaises qui ont été regroupées en trois catégories. Le concept de lignes de bus à haut niveau de service n'est pas normatif et cette appellation recouvre des réalités différentes selon les terrains observés. L'article analyse la programmation de LAHNS dans la communauté urbaine de Lille au regard des premiers résultats de l'évaluation de la mise en oeuvre du plan de déplacements urbains. La mise en oeuvre de ces lignes est examinée, en détaillant les caractéristiques du concept élaboré et leur définition. Enfin, l'article expose les difficultés rencontrées lors de leur réalisation et montre que celle-ci est soumise à l'acceptation du public. Il reste à mener des travaux de recherche afin de comprendre comment les différentes expériences de bus à haut niveau de service, récemment mise en service ou en cours de réalisation, ont pu être décidées et implantées, afin d'en tirer les meilleures pratiques.

IA P.337 ; CDU

Hérisse, Phillipe

BHNS : de Curitiba à Evry... ce nouveau concept-bus qui parcourt le monde

Ville et transport, no 397, 29 mars 2006.- pp. 46-59, phot.

Le BHNS, Bus à Haut Niveau de Service, est un intermédiaire entre le tramway et le bus. C'est une offre supplémentaire mise en place pour répondre à des besoins de fréquentation élevés, trop élevés pour des bus classiques sans site propre mais pas assez pour s'engager dans des infrastructures trop lourdes. Le BHNS c'est 9000 à 15 000 voyageurs par jour. Curitiba, Bogota, Quito en Amérique du Sud mais aussi Utrecht en Europe ont choisi cette nouvelle forme de bus en site propre. Bordeaux avec ses Megabus dès 1986 a été une ville précurseur en Europe. Le BHNS se veut complémentaire du tramway. La société Irisbus, leader sur le marché français des autobus, lance un tout nouveau véhicule BHNS qui propose un haut niveau de personnalisation.

IA P.426bis

Bus à haut niveau de service : concept et recommandations

Lyon: Certu, 2005.- 111 p., tabl., ill., phot. coul.

Le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est une approche globale du système bus incluant l'infrastructure, l'insertion urbaine et les modalités d'exploitation. Il s'inspire de la démarche Bus Rapid Transit (BRT) mise en oeuvre en Amérique et se veut un outil méthodologique et pédagogique visant à souligner les points clés pour réussir un projet de bus efficace et structurant. Il s'applique aux véhicules routiers, guidés ou non, thermique ou trolleybus, bus ou autocar. Ce document présente : les définitions et objectifs du concept ; les notions de niveau de service, qualité de service, attentes du voyageur et contractualisation avec l'exploitant ; l'utilisation du concept pour développer le réseau de transports collectifs,

son inscription dans les démarches de planification de déplacements et son opportunité pour développer la ville ; l'approche globale du système en utilisant le concept BHNS ; la conception d'une ligne BHNS : tracé, stations, insertion en section courante, séparateurs de voies, géométrie, franchissement des carrefours, règles de circulation et signalisation, le matériel courant ; le cas d'un tronç commun de plusieurs lignes - le cas des dessertes périurbaines ou interurbaines ; les besoins en recherches et évaluations ; les références à l'étranger et en France.

IA 46748 ; TU CEDO 166 ; CDU 59491 ; DRE 9894 ; CTM 17649

Première ligne de bus à haut niveau de service

Lille : Lille Métropole Communauté Urbaine, 2005.- non pag., ill., cartes, phot. coul.

Dans le cadre du Plan de déplacements urbains (PDU) de Lille Métropole Communauté Urbaine, il a été décidé de redonner à l'autobus une réelle attractivité. Trente deux kilomètres de lignes à haut niveau de service ont été définis avec pour caractéristiques principales : la fréquence, la vitesse, l'accessibilité, la lisibilité et l'intégration urbaine. La mise en place de la première ligne qui relie Ronchin - Lille - Saint-André - Marquette - Wambrechies - Quesnoy-sur-Deûle et Comines est prévue début 2008.

DCN 21-678

Jacob, Christian

Etude de cas étrangers de transports collectifs de banlieue. Cas n°3 : Berlin

Paris : Iaurif, 2007.- 33 p., tabl., fig., cartes, phot.

Ce rapport a pour objectif de rendre compte de la façon dont la métropole berlinoise fait face à la demande constante de déplacements de banlieue. Cette étude s'inspire d'un précédent rapport de 2002 de l'IAURIF qui avait pour objet de présenter les transports collectifs de l'agglomération berlinoise (Paris - Berlin. Comparaison des systèmes de transport - IA 43856). Dans un premier temps, ce rapport présente les spécificités du contexte institutionnel berlinois dans la gestion des réseaux de transport. Dans un second temps, l'auteur étudie le réseau selon une approche territoriale. C'est dans l'organisation institutionnelle et l'articulation des différents réseaux entre eux que Berlin semble répondre au mieux aux besoins en déplacements de banlieue.

IA 48772 ; DRE 10083(3)

Navarre, Danièle

Etude de cas étrangers de transports collectifs de banlieue. Cas n°2: Londres

L'Iaurif réalise une série de trois études sur des capitales européennes ayant un développement urbain similaire à celui de l'Île-de-France : Madrid, Londres, et Berlin. Elles ont pour objet de faire le point sur les besoins en moyens de transports desservant les zones périphériques des grandes agglomérations. Cette étude s'intéresse au cas de Londres. La première partie du rapport est consacrée à une présentation générale de Londres : les aspects institutionnels et urbains, la structure et le fonctionnement des réseaux de transports, les déplacements journaliers, ainsi que le développement des réseaux de transports. La seconde partie se focalise sur quatre systèmes de transports en commun périphériques londoniens : le Croydon Tramlink déjà existant, pour lequel l'auteur propose un rappel historique, les caractéristiques du projet, l'offre de service (amplitude, intervalle de la desserte), un point sur la demande de transport (trafic journalier, caractéristiques des usagers, motifs de déplacement, modes de rabattement et de diffusion, répartition des flux, modes de substitution) ainsi que les projets d'extension. Puis, trois systèmes de transport en projet : Orbirail, le West London Tram et le Thames Gateway Transit. L'ensemble de ces systèmes sont présentés de la manière suivante: l'historique, les caractéristiques et les objectifs du

projet, la mise en place des phases, l'offre de service et la clientèle escomptée, l'état d'avancement du projet.

IA 48437 ; DRE 10083(2)

Navarre, Danièle

Etude de cas étrangers de transports collectifs de banlieue. Cas n°1 : Madrid

Paris : Iaurif, 2006.- 27 p., phot., tabl., cartes

Dans la plupart des métropoles européennes, les transports urbains se sont développés au sein de la zone centrale. Avec l'étalement urbain et le développement des activités et des emplois à l'extérieur du noyau central, des besoins en moyens de transports performants se sont fait sentir pour desservir des zones plus périphériques. Il a paru intéressant de regarder comment ces besoins étaient pris en compte dans d'autres régions que l'Île-de-France. L'Iaurif a donc décidé de dédier trois études à cette analyse sur trois métropoles connaissant un développement urbain comparable à celui de l'Île-de-France : Madrid, Londres et Berlin. Le présent rapport est une étude du cas de Madrid. La première partie est consacrée à une présentation générale de la région et de son système de transport. La seconde partie traite plus particulièrement des spécificités de deux lignes de rocade du réseau de métro.

IA 47842

Allio, Robert ; Jacob, Christian

Transports en commun sur autoroutes et voies rapides

Paris : Iaurif, 2007.- 115 p., bibliogr., phot., cartes

Ce rapport étudie des expériences étrangères d'implantation de ligne de bus à haut niveau de service sur les autoroutes et les voies rapides. Ce concept n'existe pas encore en Île-de-France. Il est donc pertinent d'analyser les différentes expériences étrangères afin de savoir s'il serait judicieux d'implanter cette pratique sur les routes franciliennes. Le rapport se déroule donc en trois phases : l'analyse d'exemples étrangers ; les enseignements de ces expériences pour l'Île-de-France ; la faisabilité de l'implantation de ce concept en Île-de-France.

IA 48168 ; DRE 10107

Navarre, Danièle ; Blumenfeld, Hervé ; Manz, Kerstin ; Jacob, Christian

Paris - Berlin. Comparaison des systèmes de transport

Paris : Iaurif, 2002. - 148 p. : phot.;cartes ; tabl.

Avec la réunification de l'Allemagne et de Berlin, de nombreux investissements ont été engagés depuis 10 ans. Cette grande métropole dispose désormais d'un réseau de transport puissant et performant que l'Iaurif a trouvé intéressant de comparer à celui de l'Île-de-France, comme pour Londres, New-York et Tokyo. Si les deux agglomérations présentent des différences fondamentales au niveau institutionnel, structures spatiales, densités urbaines, population et emploi, cette comparaison n'en est pas moins pleine d'enseignements tant sur le plan du fonctionnement, de l'organisation des réseaux, du comportement des usagers que sur les objectifs des politiques mises en place dans les deux métropoles.

IA 43856 ; DRE 9420

Chauvel, Jean-Pierre ; Coindet, Jean-Paul ; Prédali, Frédérique

Les investissements de transport collectif dans les métropoles européennes. Les investissements d'extension à Londres

Paris : Iau-Idf, 2008.- 55 p., graph., cartes

Ce rapport s'inclut dans une étude plus large lancée en 2007 par l'IAU-IDF, à l'initiative de la Région Ile-de-France, sur les investissements de transports collectifs des grandes

métropoles européennes (Londres, Madrid, Berlin et Paris). Le présent document se borne à présenter les travaux effectués sur les investissements d'extension à Londres. Après une première partie présentant le mode d'organisation des transports londoniens, les auteurs s'intéressent à trois vagues de construction de lignes métropolitaines : le développement de l'est de l'agglomération ; l'extension induite par la préparation des jeux olympiques de 2012 ; les projets de long terme (Crossrail).

IA 49170 ; DRE 10429(1)

Chauvel, Jean-Pierre ; Coindet, Jean-Paul ; Lemoine, Caroline ; Prédali, Frédérique
Les investissements de transport collectif dans les métropoles européennes. Les investissements d'extension à Madrid

Paris : Iau-Idf, 2008.- 51 p., tabl., graph., cartes

A travers l'étude de l'organisation des transports publics dans la métropole madrilène, ce rapport décrit les processus de financement d'opérations d'extension de l'offre de transports dans une grande agglomération européenne. La première partie de ce rapport décrit donc la répartition des compétences entre les administrations responsables de la planification des transports, et la seconde partie s'attarde sur l'analyse des différents modes de financement de projets spécifiques à Madrid.

IA 49490

Prédali, Frédérique ; Lemoine, Caroline ; Messenet, Agnès
La place des bus dans les transports collectifs de Madrid

Paris : Iau-Idf, 2008.- 53 p., cartes, graph., phot.

Cette étude offre l'opportunité de comparer la part du bus dans l'offre globale et la demande de transports en commun dans les régions francilienne et madrilène. Selon les critères de l'étude, le réseau de bus francilien est deux fois moins dense que le réseau mis en place par l'autorité organisatrice des transports de la métropole espagnole. L'Ile-de-France est cependant couverte par un important réseau ferré (RER et trains de banlieue), ce qui lui permet de conserver une offre de transport plus élevée que celle de la Communauté autonome madrilène.

IA 49432

La desserte des aéroports

Bonnet, Marion ; Poingt, Marie-Hélène ; Dialo, Philippe
Centre ville - aéroport : le décollage des liaisons express

Ville et transport, no 455, 17 sept. 2008.- pp. 30-41, tabl., carte, phot.

Les liaisons express centre-ville aéroport sont un atout incontestable pour les villes souhaitant accroître leur compétitivité économique ou touristique. Ces lignes s'inscrivent dans une optique de développement durable permettant de reporter une partie du trafic routier vers le rail. Le financement, le trafic, la tarification, la vitesse, la fréquence, la qualité de service et le matériel roulant sont évoqués. A Hong Kong, le Airport Express propose de nombreux services aux voyageurs. En Allemagne, l'intermodalité entre le train et l'avion est déjà une réalité : les exemples de Francfort, Munich, Brême, Lübeck, Dusseldorf, Berlin et Hambourg le montrent. La réalisation de la ligne CDG Express est évoquée.

IA P.426Bis ; CDU

Marchand, François

LESLYS, premier tramway express français vers l'aéroport de Lyon Saint Exupéry

Transports urbains, no 110, juill. 2007.- pp. 28-31, ill., phot.

Leslys, c'est la première liaison ferrée directe entre un centre-ville et son aéroport en France (hors agglomération parisienne), la première voie ferrée privée construite en France depuis longtemps, l'arrivée d'un nouveau constructeur sur le marché des tramways en France, le premier vrai tram-train en France et le premier à circuler à 100 km/h dès 2009. A sa mise en service à la fin 2009, Leslys reliera la gare de la Part Dieu à l'aéroport Saint Exupéry en 25 minutes avec deux arrêts intermédiaires, sa vitesse commerciale sera de 52 km/h et il y aura un départ cadencé toutes les 15 minutes.

IA P.404 ; CDU

Viennet, Robert

Roissy ouvre (enfin) le Val

Transport public, no 1067, mars 2007.- pp. 22-26

Vingt cinq années se sont écoulées depuis l'ouverture de la deuxième aérogare de Roissy, pour voir enfin un système moderne de desserte interne et gratuite d'une des zones aéroportuaires les plus vastes d'Europe. Au printemps 2007, les deux lignes de CDG val seront inaugurées, remplaçant enfin la trentaine de bus qui assurent cette fonction depuis 20 ans.

IA P.401

Aéroports franciliens : projets d'adaptation de capacités et de meilleurs accès

Infrastructures et mobilité, no 56, avr. 2006.- pp. 12-15, fig.

Les projets de développement des infrastructures aéroportuaires franciliennes ont l'originalité de s'appuyer autant sur le développement interne des trois plates-formes aéroportuaires de la région que sur leur accessibilité depuis la capitale et les grands pôles régionaux. La partie la plus lourde des projets directement mis en oeuvre par ADP concerne les liaisons internes de Roissy avec la mise en service, durant le second semestre de 2006, des nouvelles infrastructures de transport rapide inter-terminaux : le réseau du CDG-Val et le système LISA. L'accessibilité de l'aéroport d'Orly depuis Paris est encore plus difficile que celui de Roissy en ce qui concerne les liaisons en transport collectif. Outre certaines adaptations d'Orlyval, l'amélioration des accès passerait par deux projets principaux : l'un lié aux transports urbains (construction d'une ligne de tramway), l'autre concernant l'intégration de l'aéroport dans le réseau à grande vitesse.

IA P.742

Navarre, Danièle

L'accessibilité terrestre aux aéroports

Cahiers de l'Iaurif, no 139-140, 4e trim. 2003 - 1er trim. 2004.- pp. 114-121, cartes, tabl., graph., phot.

Les grands aéroports européens sont, pour la plupart, connectés au réseau autoroutier régional et reliés au centre par un mode ferroviaire. La forte concurrence du mode routier, voiture particulière et taxi, fait que la majorité des aéroports affichent une part d'utilisation des transports en commun par les passagers aériens comprise entre 25% et 35%. Cette part dépasse cependant 40% dans quelques cas, lorsque l'aéroport bénéficie d'une liaison directe ou dédiée avec le centre, d'une accessibilité ferroviaire régionale et nationale, voire internationale, de bonnes connexions entre les aérogares et les gares ferroviaires. C'est pourquoi plusieurs aéroports projettent une amélioration significative de leur desserte en transports collectifs, notamment l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle qui met en place un système automatique de desserte interne et envisage la réalisation d'une liaison dédiée avec le centre de Paris.

IA P.117 ; CDU

3- 2 Les offres alternatives

Amar, Georges

Des mobilités ouvertes sur la ville

Cahiers de l'Iau île-de-France, no 149, déc. 2008.- pp. 77-79, phot., bibliogr.

En suivant une méthodologie formalisée depuis 2003, la Ratp mène avec les chercheurs de l'Ecole des Mines de Paris des exercices de conception innovante qui ont porté sur le métro, le bus et plus récemment sur les stations de surface de nuit ou la marche à pied. Les enseignements de ces travaux sont exposés et les raisons pour lesquelles la Ratp mène une prospective qui dépasse les seules prévisions de trafic ou le suivi des innovations techniques concernant les véhicules et les carburants sont expliquées. L'idée est que les grandes innovations à venir reposent plus sur des évolutions dans la manière de traiter tout ce qui est périphérique aux transports que sur des évolutions technologiques majeures dans le domaine des transports.

IA P.117

Chalas, Yves (dir.) ; Paulhiac, Florence (dir.)

La mobilité qui fait la ville. Actes des 3e rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble

Lyon : Certu, 2008.- 326 p., cartes, tabl., fig., graph., bibliogr.

Trois dimensions de la relation entre ville et mobilité sont plus précisément abordées. Dans la première (les nouvelles configurations socio-spatiales des pratiques de mobilité quotidienne), Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuil retracent l'évolution des paradigmes de la mobilité dans son rapport à la forme urbaine; Vincent Kaufmann examine les mouvements pendulaires de longue distance au cours desquels le temps de déplacement devient du temps social; Sonia Chardonnel s'appuie sur les résultats statistiques des enquêtes-ménages-déplacements grenobloises pour aborder les mobilités et montre que les programmes journaliers des individus conditionnent leurs mobilités; Richard Shearmur s'interroge sur les déplacements domicile-travail à Montréal à partir du lieu où se trouve l'emploi. Dans la deuxième (les enjeux des nouvelles approches théoriques et méthodologiques pour les comprendre), Jean-Charles Castel examine l'articulation des champs d'action de l'urbanisme et des transports; Antoine Brès cherche à faire comprendre comment le mouvement fait lieu; Jean-François Doulet montre que le développement de la mobilité chinoise est révélateur des mutations profondes de la ville postmaoïste; Guy Burgel souligne les ambiguïtés nombreuses qui pèsent sur l'organisation rationnelle et efficace des villes contemporaines qui sont à l'origine d'un urbanisme à pensée faible; Georges Amar affirme qu'il faudra inventer de nouvelles formes de mobilités d'échanges, ce qui laisse supposer que les transports vont fortement évoluer et Marc Wiel revient sur les ambivalences de la mobilité dans une vision prospective mais orientée vers l'aide à la décision. Dans la troisième (le renouvellement de l'action publique urbaine relative à la gestion des déplacements et de la mobilité), Bruno Faivre d'Arcier retrace l'évolution des politiques de transport et de gestion des déplacements pour mettre en évidence l'émergence actuelle d'un nouveau type d'action publique qu'il appelle management de la mobilité; Florence Paulhiac s'interroge aussi sur l'action publique dans le domaine des transports et Philippe Zitoun analyse les expertises qui participent de la culture des transports et celles qui participent de la culture de l'urbanisme.

IA 49548

Janin, Jean-François

La mobilité durable, une nouvelle ambition européenne pour les systèmes de transports intelligents

Transport environnement circulation, no 199, sept. 2008.- pp. 55-59

Face aux défis de la protection de l'environnement et d'économie d'énergie, l'auteur expose à travers quels aspects les usagers peuvent se trouver sensibilisés ou impliqués : lors de l'achat de véhicule (importance des performances environnementales pour le bonus-malus), en adoptant une conduite économe en énergie (des formations sont faites dans les entreprises de transport) et à travers l'information des consommateurs. Il commente les relations et imbrications complexes entre transport et chaîne de carbone, puis expose des réflexions sur les possibilités de gestion durable des transports dans la gestion du trafic routier, la diffusion d'indicateurs sur les différents modes de transport, l'équipement des véhicules pour afficher les indicateurs importants afin d'optimiser le fonctionnement des organes du véhicule, le développement d'aides à la conduite économe, mais aussi dans les transports routiers. Il aborde ensuite les nouvelles missions des autorités publiques face à ces enjeux, les ambitions à l'échelle européenne.

IA P.400

Lafont, Jean (coord.)

Mobilité urbaine durable

Transport environnement circulation, n° 198, 2008.- pp. 2-86, graph., tabl., ill., schémas, cartes, bibliogr.

Une première série traite des enjeux de la mobilité urbaine durable en termes de politiques publiques, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de dynamique des plans de déplacements urbains. La deuxième série traite des moyens de réponses possibles à travers la recherche, l'approche par chrono aménagement, la relation entre vitesse et mobilité durable, l'engagement de la RATP, le problème du transport des marchandises à Paris et son besoin en sites logistiques, la conception de l'espace public, la promotion de la mise en oeuvre de plans de déplacements urbains durables, et l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées.

IA P.400

Uster, Guillaume

Service de mobilité et d'information : innovation et recherche

Paris : La Documentation Française, 2008.- 82 p.

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, n informant et en gommant le handicap ? Comment tendre vers une mobilité durable ou tout du moins raisonnée ? Quels services innovants de mobilité et d'information faut-il imaginer, expérimenter et évaluer ? 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.

RST PREDIT0111 ; CDU 61978

Transports et mobilité durable : quelles solutions pour demain ? Actes du colloque Paris, avril 2008

Le Moniteur des Travaux publics et du Bâtiment, no 5461, cahier no 2, 25 juill. 2008.- 39 p.

Les contributions sont organisées autour de quatre table rondes qui portent sur les modes de transport dans l'intra-urbain pour une mobilité durable des personnes, sur l'optimisation des réseaux de transport urbain dans l'interurbain, sur la façon de développer un réseau de transport intégré et multimodal et sur l'Union européenne, acteur incontournable de la politique des transports.

IA T.7433

Sur les pistes de la mobilité durable

Ville et transport, no 449, 4 juin 2008.- pp. I-XV, fig., phot.

La directrice du développement durable du groupe Veolia Environnement expose les défis que l'humanité doit relever pour assurer son avenir et montre que le transport en commun est un économiseur d'énergie, de temps et d'espace. A Nice, le nouveau tramway s'installe dans la ville et dope la fréquentation des transports en commun dans l'agglomération. En Grande-Bretagne, la ville de Peterborough au nord de Londres a été choisie, avec deux autres villes, pour expérimenter des solutions favorisant le transfert modal. Tout est fait pour inciter à utiliser des modes de transport durables dans cette ville. Deux exemples d'intermodalité réussie entre Lyon et Saint-Etienne ou en échec à Toulouse sont présentés. A Strasbourg, le service Auto'trement de voiture partagée a gagné sa place dans la politique locale de mobilité.

IA P.426bis ; CDU

Quelle mobilité demain pour les personnes et les biens en Ile-de-France ?

Paris : Setec its, 2008.- 90 p., tabl., graph.

Après un état des lieux des déplacements de personnes et des mouvements de marchandises en Ile-de-France et une présentation des enjeux d'une mobilité durable demain en Ile-de-France, des propositions d'actions pour une mobilité durable dans la région sont formulées.

IA 49318 ; DRE 10399

Clochard, Fabrice (dir.) ; Rocci, Anaïs (dir.) ; Vincent, Stéphanie (dir.)

Automobilités et altermobilités : quels changements

Paris : L'Harmattan, 2008.- 286 p., bibliogr.

Alors que les contributions des deux premières parties (dimension politique de la mobilité et report modal et changement des pratiques individuelles) se placent dans la perspective des grands enjeux du XXIe siècle et de l'injonction au changement qui est leur corollaire en matière de comportements modaux, celles de la troisième tendent à élargir la réflexion à d'autres espaces, territoires et cultures.

IA 49203 ; CDU 62034

Quetelard, Bernard

Du nouveau dans le partage modal ?

Transports urbains, no 112, mars 2008.- pp. 9-12, tabl., graph.

Alors qu'entre 1975 et 2004, le règne de la voiture s'affirme, cinq enquêtes ménages déplacements réalisées depuis 2006 à Lille, Lyon, Rennes, Rouen et Reims, montrent en commun une baisse de l'usage de la voiture pour la première fois depuis les premières enquêtes, au début des années 1970. Le vieillissement de la population, les changements de comportements, le prix des carburants ainsi que le renforcement de l'offre de transport collectif peuvent, ensemble, expliquer une part de la baisse de la mobilité en voiture. Parallèlement à la baisse de l'usage de la voiture, les déplacements assurés par les autres modes progressent : marche à pied, vélo, transports collectifs.

IA P.404

Cabiron, Christine ; Lemarc ; Franck ; Meyer, Anne ; Viennet, Robert

La place des transports dans la campagne des municipales. 2001-2008 : ce qui a marqué le transport public

Transport public, no 1078, mars 2008.- pp. 22-33

Aujourd'hui, la question des transports occupe une place centrale de la vie politique, toutes formations confondues. Il n'est pas une ville grande ou moyenne qui n'entame une refonte totale de son système de transport-tramway, Val (Véhicule Automatique Léger), BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), vélo en libre-service. L'article nous montre, en faisant un petit tour d'horizon de quelques grandes agglomérations, comment les équipes municipales, de droite comme de gauche, vont réussir à financer des projets parfois extrêmement ambitieux : Paris, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Rennes, Marseille, Orléans.

IA P.401 ; CDU

Politique de la ville et déplacements. Fiche n° 9 : mobidesk. Une centrale de mobilité pour favoriser l'emploi

Lyon : CERTU, 2007.- 4 p., ill. coul., graph. coul., phot. coul.

Dans le cadre du programme de travail 'politique de la ville et déplacements', le CERTU propose une série de fiches relatives à la mise en oeuvre de projets de déplacements et d'expériences de services afin de faciliter les déplacements dans les quartiers prioritaires. Mobidesk est la première centrale de mobilité en Belgique ; elle s'est donnée pour objectif de favoriser la mobilité des actifs et des personnes en recherche d'emploi ; pour cela elle implique entreprises et collectivités et propose une assistance pour la réalisation des plans de déplacements d'entreprises. Cette fiche est téléchargeable sur le site du CERTU.

TU CE02 8565-9

Le management de la mobilité

Morisugi, Hisa ; Leurent, Fabien

Utilisation d'un tableau d'incidence des avantages pour analyser les coûts/avantages d'une politique tarifaire en transport: Cas du péage routier à Londres = Cost benefit analysis using benefit incidence table for a transport policy with pricing : The case of the London road pricing scheme

Route-roads, no335, 3ème trim. 2007.- pp. 58-63

L'objet de cet article est de décrire une méthode d'évaluation utilisable dans le cadre d'une politique globale de transport intégrant la tarification routière, en effectuant une application au système de tarification en vigueur à Londres. Cette méthode s'appuie sur un Tableau d'Incidence des Avantages (TIA) qui décrit l'origine, le transfert et l'incidence des coûts/avantages pour chaque intéressé et chaque catégorie d'impacts. Elle permet donc non seulement d'évaluer l'efficacité globale du système mais aussi la distribution des coûts/avantages parmi les acteurs, aspect qui est fondamental pour l'équité et l'acceptabilité publique.

IA P.312

Burnham, June

The government of transport in London then and now

Local government studies, vol. 32, no 3, juin 2006.- pp. 255-272, tabl., bibliogr

La politique d'offre de transport menée aujourd'hui à Londres est comparée avec celle qui existait avant 1999. Les structures actuelles apparaissent comme mieux coordonnées car le maire concentre en ses mains la stratégie et l'offre. Les services sont moins efficaces en termes monétaires, principalement en raison de décisions gouvernementales antérieures mais le système de circulation et de transport est efficace et répond aux priorités des citoyens et des usagers. la légitimité populaire du maire et la responsabilité démocratique réduite par une faible participation électorale ont permis à des stratégies impopulaires d'être mises en oeuvre. La combinaison d'un pouvoir politique concentré pour soutenir une organisation des transport bien gérée doit être considérée comme un succès.

IA 47807

Les plans de déplacement des entreprises

Léon, Michel-Gabriel

PDE : les succès de Montpellier

Ville & transports, no 458, 29 oct. 2008.- pp. 28-29, phot.

La communauté d'agglomération de Montpellier est très en avance sur la plupart des autres agglomérations en nombre de conventions de plans de déplacements d'entreprise signées rapport au nombre d'habitants. Cette performance repose sur une forte présence d'entreprises publiques et sur l'offre de transports alternatifs à la voiture.

IA P.426Bis

La nouvelle économie du CO2

Environnement magazine, Hors série, juin 2007.- 58 p., fig., tabl., phot.

L'augmentation des prix de l'énergie affecte profondément la gestion des entreprises mais la majorité des entreprises ont mis en oeuvre une stratégie de réduction de leurs consommations. Quelles que soient leurs motivations, réglementaires, économiques ou sociétales, les pistes de progrès sont nombreuses et touchent autant la production que la logistique, le bâtiment ou les comportements individuels. Dans un premier temps, l'optimisation des process, l'adoption de matériels plus performants, l'utilisation plus rationnelle des circuits existants permettent de faire des économies. Certains choisissent d'innover grâce à la HQE, un plan de déplacements, la remise en question de la voiture de fonction ou l'organisation du télétravail. Enfin, pour d'autres, le CO2 est devenu une valeur financière.

IA P.71

Arrouet, Philippe

Grenoble, pépinière de PDE

Circuler autrement, no 132, mars-avril 2006.- pp. 18-19, phot. coul.

Grenoble est victime de la saturation de ses infrastructures routières et du peu d'espace disponible pour le stationnement des véhicules. C'est pourquoi beaucoup d'entreprises implantées dans la région ont mis en place des plans de déplacements pour leurs salariés, en axant notamment leurs efforts sur l'incitation à utiliser d'autres modes de transport comme le vélo ou les transports en commun, et en développant le covoiturage. L'exemple des entreprises Hewlett-Packard et Kelkoo est détaillé.

CDU

Nangeroni, Cécile

Essence trop chère : quelles conséquences sur les déplacements ?

Ville & transports, No 407, 13 sept. 2006.- pp. 32-49, tabl., graph., phot.

Sachant que la probabilité d'une baisse conséquente des prix de l'essence est quasi nulle, de nouvelles tendances de consommation pourraient durablement s'instaurer, les ménages consacrant en moyenne 15% de leur budget aux transports. Toutefois, quel que soit le motif de déplacement, de nouvelles solutions, moins coûteuses et plus écologiques, apparaissent : l'autoroute sans prendre sa voiture, les véhicules alternatifs, le vélo, la marche à pied, le télétravail, les tarifs attractifs, la location à l'heure ou au kilomètre, le partage du véhicule, l'utilisation des transports hors la voiture, le plan de déplacements des entreprises, le transport à la demande.

IA P.426bis

Déplacements : ces villes qui innovent

Dunkerque : AGUR, 2006.- 72 p., fig., phot., bibliogr.

Des agglomérations françaises et européennes ont expérimenté avec succès des réponses innovantes au problème des déplacements urbains. Dans un premier temps, l'exemple de Münster (Allemagne) démontre l'importance de combiner et de bien articuler politique urbaine, stratégie foncière et transports. La problématique de la qualité urbaine et les solutions rendant la place au piéton dans la ville sont examinées à travers l'analyse de la politique espaces publics à Lyon. Les réponses proposées en matière de parking relais sont abordées. L'exemple du plan de déplacement d'entreprises de Chambéry et des plans de déplacement des écoles à Angers et à Caen montre que l'on peut aussi agir sur la demande. Enfin, l'exemple du conseil en mobilité de Saint-Etienne illustre l'intérêt d'un lieu de réunion pour réfléchir et innover sur la question des déplacements.

IA 47969

Plans de déplacements d'entreprise : concilier environnement et bonne gestion

Lettre de l'ADEME, no 101, avr. 2005.- 4 p., phot.

Apparu il y a une vingtaine d'années aux Etats-Unis et expérimenté en France à la fin des années 1990, le concept de plan de déplacements d'entreprise (PDE) bénéficie en France d'une dynamique récente. Une meilleure gestion des déplacements de ses employés et de ses visiteurs extérieurs constitue un enjeu majeur pour le développement durable de l'entreprise et pour la collectivité où elle se situe. De la prise de conscience à la prise de décision, de la définition d'un cahier des charges à la mise en place d'un plan, de son évaluation à sa pérennisation, la démarche PDE conjugue à toutes ses étapes environnement et économie.

IA P.582

Millour, Brigitte

Plan de déplacements urbains : le projet de pôle de CDG

Cahiers de l'Iaurif, no 139-140, 4e trim. 2003 - 1er trim. 2004.- pp. 122-126, phot.

Aéroports de Paris anime depuis 2001 les comités de pôle chargés de mettre en oeuvre sur les aéroports d'Orly et de Charles-de-Gaulle les principes du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France en faveur des transports collectifs. Ces comités de pôle constituent une nouvelle dynamique de gestion partenariale des déplacements aéroportuaires dont la priorité affichée est l'amélioration des conditions de mobilité et d'accès des salariés et des riverains des aéroports. Avec 100 000 employés concernés dont 90% viennent en voiture, l'enjeu est d'importance. Mais les spécificités de fonctionnement des pôles aéroportuaires en termes d'horaires et de rythme de travail ne facilitent pas les choses. C'est pourquoi aucune piste

d'amélioration n'est négligée dans les projets de pôle qui intègrent aussi bien les infrastructures que la qualité des espaces de transport, les circulations douces, l'offre de transport collectif ou la politique des entreprises.

IA P.117

Plan de déplacements urbains Ile-de-France : un plan de déplacements des employés (PDE) : faciliter les déplacements de votre personnel.

Paris : DREIF, 2001.- 12 p.

Le guide précise l'élaboration d'un plan de déplacements des employés par une entreprise francilienne après avoir montré son utilité et les raisons de s'engager dans une telle démarche.

DRE T.2746 ; IA 39673(9)

Plan de déplacements des employés. Tome 1: rapport. Tome 2: annexes

Paris : SARECO, 2001.- 72 p. + pag. div., tabl., graph.

Ce rapport rend compte d'une recherche menée sur les plans de déplacements des employés de l'hôpital Pellegrin (5.500 emplois) et du quartier Mériadeck de Bordeaux, ce dernier quartier étant le siège de plusieurs établissements publics et privés (Communauté urbaine de Bordeaux, France Télécom, Caisse d'Epargne, Auchan, Conseil Général, Conseil Régional, Préfecture, la Poste) totalisant environ 6.000 emplois. La recherche a consisté à laisser aux entreprises le soin de mener en interne le dialogue avec leurs employés après leur avoir fourni divers outils: un canevas de questionnaire destiné aux employés et que chaque entreprise pouvait adapter à sa sensibilité concernant les problèmes de mobilité, une grille récapitulant les éléments nécessaires à l'établissement du diagnostic de l'entreprise, une plaquette de sensibilisation élaborée par les services de communication de la Communauté urbaine de Bordeaux et destinée à être distribuée avec le questionnaire aux employés afin de les inciter à réfléchir sur les problèmes de déplacement domicile-travail et à retourner le questionnaire dûment renseigné. Après avoir décrit la genèse de cette expérimentation (cadre réglementaire, fondements de la démarche) et la préparation de la recherche (mise au point des documents, choix des entreprises), puis décrit le déroulement de la recherche (méthodologie, outils, suivi, retours de questionnaires, principaux résultats sur la situation actuelle, position des employés vis-à-vis des actions à prendre), le rapport propose diverses mesures selon les sites, donne une évaluation du budget de l'expérimentation, souligne les difficultés rencontrées durant la recherche, et propose des éléments méthodologiques pour l'évaluation des plans de mobilité dans les établissements.

CDU 54673(1-2) ; CDU RST RMT01-022

Cellier, Dominique ; Dahm, Barbara ; Meunier, Céline ; Pascal, Marc

Qualité des infrastructures de transport et développement durable

Environnement et technique , no 251, nov. 2005.- pp. 43-47

La réalisation d'infrastructures de transport, processus long et complexe, constitue un enjeu crucial de développement durable. Elle ne bénéficie pourtant pas encore de référentiel d'analyse permettant d'assurer la qualité des projets dans une telle perspective. Cet article vise à contribuer à cette réflexion à partir de l'expérience de l'Arene Ile-de-France.

CDU

Allio, Robert, ; Galland, Jean-Claude

Services de transport à la demande. Préconisations pour la mise en place de tels services en Ile-de-France

Paris : Iaurif, 2006.- 47 p., phot., graph., fig., cartes

Cette étude a pour objectif de faire la synthèse des résultats de différents rapports sur les transports à la demande et de proposer des préconisations à l'intention du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et des collectivités locales dans l'objectif de développer les services à la demande. Dans un premier temps, les auteurs rappellent le rôle des différentes organisations responsables des transports en Ile-de-France définissent ce qui peut être considéré comme étant du transport à la demande. Dans une seconde partie, le rapport donne les considérations techniques et économiques pour les services à la demande en Ile-de-France. Dans une troisième partie, les auteurs émettent des préconisations quant à l'action du STIF et des collectivités locales en faveur du transport à la demande. En annexes, ils synthétisent les préconisations à l'attention des collectivités locales souhaitant mettre en place de tels services. Ils donnent également les caractéristiques des services recensés en 2005. Enfin, le rapport dresse le bilan de sept études de cas et d'expériences particulières de service de transport à la demande en Ile-de-France.

IA 47427 ; MV 11583

Castex, Elodie

Le transport à la Demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain

Avignon : Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse - UFR Lettre, 2007.- 480 p., fig., graph., tabl.

Le transport à la demande (TAD) est un mode de transport public à mi-chemin entre le taxi et le bus. Longtemps considéré comme un mode marginal réservé à la desserte des espaces peu denses, le TAD connaît un fort développement en France et en Europe depuis la fin des années 1990. Il ressort de l'analyse d'une base de données de 615 services, que les TAD français investissent désormais de nouveaux territoires, aussi bien dans les espaces urbains, périurbains que ruraux. Les prestations qu'ils proposent se caractérisent par une grande variété d'offre et de fonctionnement. A travers une étude de la littérature, elles sont décrites à l'aide de plusieurs modélisations fonctionnelles, statistiques et graphiques. Une réflexion sur la flexibilité des TAD, ainsi qu'une enquête, viennent ensuite nourrir le débat sur les TAD de demain. Deux exemples illustrent les perspectives qu'ouvrent la généralisation de TAD flexibles et innovants en matière de transport public pour les collectivités en Franche-Comté et dans l'agglomération avignonnaise. Cette thèse est disponible en version électronique.

DCN 58-1310(1)

Ballet, Jean-Christophe ; Clavel, Robert

Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives

Lyon : Certu, 2008.- 86 p., tabl., ill. coul., graph. coul., cartes coul., phot. coul.

Face à l'augmentation de l'utilisation de l'automobile et ses conséquences sur l'énergie et la pollution atmosphérique, le covoiturage peut être une solution efficace pour limiter la circulation. Cette étude dresse un état des lieux des services de covoiturage en France et à l'étranger, en analysant l'ampleur du phénomène par le biais d'éléments quantitatifs. Ce rapport propose : historique et définition du covoiturage, état lieux de services tout public, état des lieux des services en entreprises et administrations, le covoiturage en Europe et ailleurs vers, un covoiturage dynamique : quelques exemples, barrières à franchir et recommandations pour un service de covoiturage efficace. En annexes figurent une bibliographie et les éléments de la base de données covoiturage.

TU CE02 10686 ; DRE 1026

Vovard, Agathe

Covoiturage : la première étape passe par internet

Gazette des communes, no 1922, 25 fév. 2008.- pp. 32-34, phot.

Une trentaine de collectivités locales, surtout des départements, ont créé des sites internet favorisant la mise en relation d'agents ou d'habitants intéressés par le covoiturage. les collectivités sont à l'origine de 22% de ce type de sites. Ces initiatives s'inscrivent dans une démarche plus globale de plans de déplacements urbains ou d'administration.

IA P.188 ; CDU

Aubonnet, Marianne ; Reynaud, Nicolas

Autopartage : la voiture dans la chaîne de l'écomobilité

Ville et transport, no 457, 15 oct. 2008.- pp. 6-8, ill., phot.

L'autopartage entre dans l'ère de l'industrialisation : la hausse du prix des carburants, les difficultés pour stationner en ville, la montée en puissance des thématiques écologiques plaident en faveur de la voiture partagée. Le potentiel à Paris est important car 40% de ceux qui ont une voiture font moins d'un trajet par mois. Le projet Auto'lib de la Ville de Paris, qui devrait voir le jour fin 2010, devrait accélérer le changement d'échelle et la consolidation du secteur. Les constructeurs automobiles sont aussi intéressés par Auto'lib que les opérateurs comme Transdev, Veolia, la Ratp ou la Sncf et sont prêts à participer à l'appel d'offres de la Ville de Paris.

IA P.426Bis

Jean, Maxime

Covoiturage, car sharing, taxi, etc. Partager l'usage de l'automobile : en France aussi ?

Transport environnement circulation, no 158, mars-avr. 2000.- pp. 22-29, bibliogr., photo., graph., glossaire

Après la promulgation de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a souhaité savoir si les systèmes de partage de l'automobile - covoiturage, multivoiturage, taxi - pouvaient répondre à l'objectif fixé par la loi de "diminuer le trafic automobile" en ville. Le Certu a publié en avril 1999 les résultats de ces travaux et assure, avec le Cete Nord-Picardie, une veille active dans ce domaine. Le développement de ces systèmes en Europe montre que le partage de l'usage de l'automobile peut participer à l'objectif de la loi. Pourquoi ne pourrait-il pas en être de même en France? Après avoir exposé le contexte, cet article présente les familles de partage de l'usage de l'automobile, puis leurs enjeux. Il met ensuite en évidence les perspectives de marché envisageables et enfin, propose quelques recommandations pour leur développement.

IA P.400

Les véhicules en libre service

Michaut, Cécile

Le vrai coût du vélo en libre-service

Environnement magazine, no 1671, oct. 2008.- pp. 22-28, phot.

Pour installer un système de vélos en libre-service, les communes doivent d'abord le financer avec les sociétés de mobilier urbain comme à Paris ou à Lyon ou les opérateurs de transports publics comme à Chalon-sur-Saône puis réfléchir au maillage des stations et à son adéquation avec le réseau de bus et de métro. Le coût du système classique de Decaux ou de Clear Channel n'est pas dévoilé mais varierait entre 2000 et 5000 euros par vélo et par an selon la densité et la taille des villes. A Orléans, il s'élève à 2400 euros et à Chalon-sur-

Saône, le coût est de 1000 euros par vélo et par an. En plus des investissements dans le système de vélo en libre-service, les communes doivent aussi prévoir d'aménager l'espace urbain en faveur des vélos, ainsi, à Nancy, un cinquième de la ville est en zone 30 pour favoriser les vélos.

IA P.71 ; CDU

Vélo en libre-service : le vélo sur un plateau ?

Ville et vélo, n° 27, mai-juin 2007.- pp. 6-18, phot., tabl.

Après Vélo'v à Lyon, Vélib' à Paris, Orléans accédera prochainement au vélo en libre service (VLS). Elle sera la première agglomération à lancer un système de grande ampleur sans recours aux opérateurs de publicité. Ce numéro fait le point sur le vélo en libre-service. D'où vient-il ? Comment fonctionne-t-il ? Quels sont ses avantages et ses inconvénients ? Que penser de l'irruption des publicitaires dans le domaine du vélo ? Existe-t-il des alternatives ?

IA P.727

Beauregard, Alain ; Bourlon, André-Marie ; Pelloux, Patricia

Etude de localisation des stations de vélos en libre service. Rapport

Paris : Apur, déc. 2006.- 70 p., cartes, phot., tabl.

Lors de sa séance des 30 et 31 janvier 2006, le Conseil de Paris a approuvé le principe d'un marché public pour assurer la mise en place d'une flotte de vélos à destination du public et l'exploitation de mobiliers urbains d'information. Le calendrier prévoit la mise en place des premiers dispositifs à l'été 2007, avec pour objectif prioritaire et minimal de couvrir la zone centrale de Paris, cette première phase comportant 3 000 vélos au minimum disponibles pour l'utilisateur dans au moins 270 stations. Un déploiement complémentaire doit intervenir à partir de juillet 2007 permettant de totaliser au 31 décembre 2007 la mise en service d'un minimum de 600 stations et 6 600 vélos disponibles'.;En liaison étroite avec les services concernés de l'Etat, de la Région et de la Ville de Paris et dans un cadre partenarial, l'Apur a réalisé l'étude préalable de localisation des stations de vélos en libre-service en intégrant les contraintes liées aux déplacements et à la mise en valeur des sites. Elle a permis d'aboutir à la proposition d'un maillage pour l'implantation des stations, de périmètres pertinents à couvrir et d'un dimensionnement des stations.;Ce document présente tous les éléments d'analyse sans oublier les aspects méthodologiques de l'étude, notamment pour l'évaluation de la demande potentielle et la définition des aires d'influence des stations de vélos, ou encore pour leur intégration urbaine, examinée en concertation avec les Architectes des Bâtiments de France.

IA 48263 ; AP BROAPU349

Les taxis

Chassigneux, Pierre

Propositions de réforme de la profession de taxi et des autres transports particuliers de personnes par véhicules de moins de dix places (voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues). Rapport au Premier ministre

Paris : Ministère de l'intérieur, 2008.- 99 p., ann.

Le rapport présente un plan global de modernisation et d'amélioration qualitative et quantitative de l'offre de service portant non seulement sur les taxis mais plus largement sur l'ensemble du secteur des transports spécialisés. Pour chaque mesure proposée, figurent en annexe les modifications législatives, réglementaires ou autres qui permettront leur mise en

oeuvre ainsi que le calendrier prévisible de leur souhaitable application et les effets qui peuvent en être escomptés.

IA DN.82

Reynaud, Nicolas

Taxis : en route vers la réforme ?

Ville & transports, no 440, 30 janv. 2008.- pp. 38-43, phot.

Le rapport Attali préconise l'ouverture du marché des taxis aux voitures de petite remise pour multiplier par quatre le nombre de voitures en circulation. Alors que dans les années 1960, il y avait autant de taxis à Paris qu'à Londres et New York, ce nombre a grandi à Londres et à New York alors qu'il a stagné à Paris. Les arguments des partisans et adversaires de la dérégulation sont abordés.

IA P.426bis

Taxi et transport public

Transport public international, vol. 57, no 2, mars-avr. 2008.- pp. 6-19, tabl., phot., bibliogr

Les taxis sont le chaînon manquant entre le transport individuel et le transport collectif. Les compagnies de taxis jouent un rôle essentiel pour proposer des offres sur mesure, en particulier aux heures creuses, dans les régions faiblement peuplées ou à l'intention de personnes ayant des difficultés à se déplacer. A Londres, le secteur des taxis et de la location de véhicules privés est dynamique et en constante évolution. A Bruxelles, un service de taxis collectifs souple va être lancé en 2008. A Singapour, dans un marché libéralisé, les compagnies de taxis ne cessent de peaufiner leurs offres de services et de proposer des formules innovantes afin d'attirer aussi bien des nouveaux loueurs de taxis que de nouveaux utilisateurs et leurs services s'intègrent dans le réseau de transport public de Singapour.

IA P.421

Reynaud, Nicolas

Paris veut remettre les taxis dans la course

Ville & transports, no 420, 14 mars 2007.- pp. 32-45, phot.

Depuis 2002, le débat sur le nombre de taxis disponibles dans Paris, en particulier aux heures de pointe, revient régulièrement. En 2002, le préfet de police a décidé de délivrer 1500 licences supplémentaires en 5 ans pour mieux répondre aux besoins. La France est l'un des rares pays européens où l'accès au marché est conditionné par l'achat d'une autorisation de stationnement. Malgré la réduction du nombre de places sur la base arrière de Roissy, les taxis continuent à affluer à l'aéroport, notamment le matin. Soucieuse d'une meilleure articulation de l'offre de taxis avec l'offre de transports en commun, la Ville de Paris demande la décentralisation de la gestion de la profession confiée à la Préfecture de police. Des exemples d'intégration des taxis à l'offre de transports publics sont abordés. Les exemples de Rome, Londres et New-York sont évoqués.

IA P.426bis

La déréglementation du secteur des taxis : rapport de la cent trente troisième Table Ronde d'Economie des Transports

Paris : OCDE, 2007.- 185 p., tabl., graph., bibliogr.

Ce rapport traite du rôle des taxis dans les transports publics au Québec, de la déréglementation de ce secteur en Europe, avec l'expérience des Pays-Bas. Puis il aborde le sujet de la réglementation de ce secteur au Royaume-Uni et conclut sur l'étude de ce secteur en France et en Irlande.

IA 48752 ; DCN 57-949

Lefrançois, Dominique

Le taxi, à toute allure, de par le monde

Urbanisme, no 357, nov. 2007.- pp. 23-25, phot.

Les 20 et 21 septembre 2007, l'Institut pour la ville en mouvement a organisé à Lisbonne un colloque sur le thème du taxi. Les travaux ont mis en relief les atouts et les innovations techniques, institutionnelles ou organisationnelles du taxi. Au regard d'une enquête menée dans cinq métropoles (Paris, New-York, Londres, Amsterdam et Lisbonne) sur les usages et nouvelles demandes du public, il apparaît que le taxi a un poids marginal dans la mobilité mais qu'il répond à des besoins diversifiés.

IA P.414 ; CDU

Darbera, Richard

Les taxis parisiens sont-ils chers ? Une comparaison entre Paris, Berlin, Bruxelles, Lisbonne, Londres, New York et Tokyo

Transports, no 446, nov.-déc. 2007.- pp. 356-360

L'article établit une comparaison des tarifs des taxis à Paris, Berlin, Bruxelles, Lisbonne, Londres, New York et Tokyo, en tenant compte de la variété des systèmes de tarification des courses entre les villes. Dans la plupart des grandes villes, les taximètres passent d'une tarification kilométrique à une tarification horaire quand la vitesse de circulation descend au-dessous d'un certain seuil : il faut donc définir des conditions de trafic semblables pour comparer les coûts d'une course de longueur donnée. C'est ce que fait l'auteur dans son analyse qui montre que, bien que les tarifs de Londres soient les plus élevés, l'écart avec Paris est beaucoup moins grand qu'on ne le croit généralement. Les taxis sont moins chers pour les Berlinoises ou les Bruxelloises que pour les Parisiens. Mais ce sont les New-Yorkais qui jouissent des meilleurs tarifs : leurs courses en taxi leur reviennent deux fois moins cher qu'aux Parisiens.

IA P.403

Véhicules automobiles et environnement

Morcheoine, Alain ; Douaud, André

Quel avenir pour l'automobile et la mobilité automobile ?

Infrastructures et mobilité, no 81, sept. 2008.- pp. 14-16, phot.

Un représentant de l'Ademe et le directeur technique du Comité des constructeurs français d'automobiles s'interrogent sur l'impact du bonus-malus sur les comportements d'achat des consommateurs, sur l'apparition à grande échelle d'une voiture propre et sur le rôle de l'industrie automobile française dans ce cas, sur la part de marché de l'automobile dans les déplacements en France, sur la gestion du trafic urbain, sur les biocarburants et sur la conduite respectueuse de l'environnement.

IA P.742

Jaumin, François

Les enjeux de l'industrie automobile face au réchauffement climatique

Problèmes économiques, no 2947, 7 mai 2008.- pp. 38-42, tabl., graph

La Commission européenne a récemment rendu public son plan de réduction des émissions de dioxyde de carbone dont l'objectif est d'atteindre, en 2012, la barre des 130 g/km. Le secteur

des transports est considéré comme l'un des principaux responsables des émissions de gaz à effet de serre (14%) et diverses mesures ont été prises au sein de l'Union européenne. Le gouvernement français, par exemple, a mis en place un dispositif de bonus/malus qui constitue un élément majeur du Grenelle de l'environnement. Les principales actions envisagées par l'industrie automobile pour réduire les émissions de CO2 sont exposées.

Article paru dans Accomex, no 78, novembre-décembre 2007)

IA P.323 ; CDU 61854

Martin, Lise ; Pénicaut, Nicole ; Bertrand, Morgane

Rouler vert à Paris

Le nouvel observateur, supplément Ile-de-France, 5-11 juin 2008.- pp. 8-18, phot.

La voiture électrique retrouve de l'énergie avec la flambée des cours du pétrole. Comme La Poste ou le ministère du développement durable, le maire de Paris veut des véhicules électriques : 2000 voitures en libre-service dans la capitale à la fin 2009. Après l'échec de la première génération de véhicules électriques dans les années 1990 faute d'autonomie suffisante, une nouvelle génération avec une autonomie de 200 km est annoncée. Malgré des prix encore élevés, les nouveaux modèles de scooters électriques sont séduisants avec des autonomies doublées par rapport à leurs précédents.

IA T.7392

Da Silva, Angélique

Parc auto : quelles alternatives au tout pétrole ?

Techni cités ,no 126, mars 2007.- pp. 29-36, phot. coul.

Une première partie évoque quelques exemples de bonnes pratiques dans le domaine des parcs de véhicules des collectivités, notamment en instaurant un partage des véhicules : un mini-pool de 4 véhicules à Rennes, 63 véhicules légers dont 8 électriques à Amiens. La deuxième partie passe en revue divers types de véhicules alternatifs utilisés par des municipalités : véhicules électriques à la Rochelle, GPL à Annecy, gaz naturel à Strasbourg, biodiesel à Amiens, Flex fuel (bio-ethanol) dans la Marne. La troisième partie évoque les discussions et polémiques autour des biocarburants, la nouvelle génération de véhicules électriques (la poste les a testé), les moteurs hybrides développés par des constructeurs japonais, et l'avenir de l'utilisation de l'hydrogène.

CDU

Darbera, Richard

Voiture et effet de serre, qui faire payer ?

Transports, no 440, nov.-déc. 2006.- pp. 377-381

Pour atteindre ses objectifs de lutte contre l'effet de serre en matière d'émissions des voitures neuves, L'Union Européenne a choisi en 1998 de s'en remettre aux engagements pris par les constructeurs automobiles présents sur le marché, soit une réduction de près de vingt-cinq pour cent en moyenne des émissions de CO² en dix ans. L'analyse de l'évolution des modèles produits montre que ces engagements ne seront probablement pas tenus. Dans les années 1980, les Etats-Unis ont obtenu une réduction de près de cinquante pour cent en moins de quinze ans grâce au système CAFE de normes moyennes imposées. Assorti de droits négociables, ce système présente de nombreux avantages sur les autres politiques envisagées.

IA P.403

Basset, Jean-Jacques ; Bernet, Philippe ; Vincent, Patrick

La réponse de Renault aux défis de l'énergie et du changement climatique

Transports, environnement, circulation, no191, sept. 2006.- pp. 24-30, graph., schéma

Le progrès continu des technologies pour diminuer les émissions de CO2 constitue un des défis majeurs de l'automobile et sa contribution doit permettre de lutter contre un des problèmes majeurs de l'humanité : le changement climatique. Les divers facteurs qui influent sur la consommation d'énergie d'un véhicule, et par conséquent sur l'émission de CO2 sont la combustion, la dépollution des émissions polluantes, la transmission de l'énergie, les prestations ou les réglementations de confort et de sécurité. L'article répertorie les réponses techniques et les actions mises en oeuvre par Renault pour réduire l'ensemble des émissions de CO2 générées par ses véhicules (évolutions techniques du véhicule et du groupe motopropulseur, utilisation de carburants alternatifs - biocarburants, gaz naturel) et dresse un panorama des technologies du futur (poursuite du développement du moteur Diesel, technologies hybrides électriques, pile à combustibles) en tenant compte des contraintes économiques et des aspirations de clients et en insistant sur la nécessité d'une démarche collective pour soutenir le développement de ces technologies, mais également pour agir sur des facteurs comme les adaptations des infrastructures.

IA P.400

3-3 CONTRIBUER A UNE VILLE PLUS ACCESSIBLE

Bertrand, Jérôme

Les services franciliens de transport spécialisé. Situation à la fin 2006

Paris : Iau-Idf, 2008.- 69 p., cartes, graph., bibliogr.

Les services de transports spécialisés sont des services de transports collectifs à la demande mis en place pour les personnes à mobilité réduite qui ne peuvent utiliser les transports en commun du fait d'une incapacité physique, sensorielle ou mentale. En 1999, sous l'impulsion de la Région et du STIF, les conseils généraux prennent en charge la mise en place d'un système décentralisé de réservation et d'exploitation des transports spécialisés. Le STIF, la Région et les Départements cofinancent ce projet. Le Conseil Régional d'Ile-de-France a donc demandé à l'IAU-IDF de réaliser un premier bilan de la mise en oeuvre de ce nouveau dispositif régional. Ce rapport présente donc succinctement les aspects réglementaires et statutaires des services de transports spécialisés, l'état des budgets alloués par les instances régionales, et le contexte francilien des services départementaux. Enfin, une comparaison avec d'autres grandes agglomération permet de tirer quelques conclusions sur les principaux éléments techniques, juridiques, économiques et financiers du sujet d'étude.

IA 49260

L'utilisateur, acteur du transport public

Ville & transports, no 445, 9 avril 2008.- pp. 20-31, phot.

Le président de la Fédération nationale des associations d'usagers de transport évoque le poids politique de sa fédération, l'ambivalence des élus et le décalage entre le discours sur les usagers et la réalité et décrit les difficultés de la Fnaut mais aussi ses victoires. En Allemagne, les défenseurs du rail et du vélo sont désarmés face aux lobbies automobiles. Les handicapés réclament d'être des usagers à part entière des transports et des services. En Midi-Pyrénées, à Paris sur la ligne 13 du métro, sur la ligne Colmar-Metzeral, dans les associations ou au conseil d'administration de la Snctf, les usagers des transports ou leurs représentants tentent de faire entendre leur voix.

IA P.426Bis

Maisonneuve, Catherine

La loi handicap et les collectivités territoriales

Paris : Editions du Moniteur, 2008.- 223 p., index

La loi du 11 février 2005 a instauré des obligations nouvelles pour le secteur public en matière d'accessibilité aux bâtiments et à l'emploi des personnes en situation de handicap. Ces obligations sont regroupées, sous la forme de 50 questions-réponses, dans sept grands domaines : la citoyenneté, l'emploi, l'école, les établissements recevant du public, le logement, la voirie, les transports en commun. Dans chaque domaine, les obligations du maire et de la commune sont explicitées.

IA 49326 ; CDU 62198

L'accessibilité

Revue générale des chemins de fer , no 174, juill.-août 2008.- pp. 7-82, fig., phot.

Le défi de l'accessibilité est une des grandes priorités de la SnCF qui a décidé d'investir 500 millions d'euros sur 10 ans pour rendre toute la chaîne du déplacement accessible. Après la Gare laboratoire de l'accessibilité, la SnCF va lancer en 2009 le Train laboratoire de l'accessibilité. La loi du 11 février 2005 stipule que les transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi. Dans un délai de 3 ans, les autorités organisatrices ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics dont elles sont responsables. Les exemples des schémas directeurs d'accessibilité de Bretagne et de Picardie sont présentés. Les spécificités de l'accessibilité des voyageurs dans les zones denses, les ambitions pour l'accessibilité des gares de la SnCF et l'accessibilité des gares vue par les concepteurs sont abordées. La question de l'accessibilité à la RATP est évoquée.

IA P.363

Dejeammes, Maryvonne

Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains : éléments de méthode

Lyon : Certu, 2008.- 88 p., tabl.

*Selon la loi du 11 février 2005, les services de transport collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite en février 2015, et les autorités organisatrices de transport ont l'obligation de réaliser un schéma directeur d'accessibilité ; les textes n'ayant pas précisé le contenu et les méthodes d'élaboration de ces schémas, ce guide propose des éléments de méthode à partir d'études de cas exemplaires et de l'expérience de professionnels ; il définit une démarche de projets et la réalisation d'un schéma en 4 étapes : préparer, établir un diagnostic, élaborer un schéma directeur, accompagner et suivre. La directive du ministère des transports du 13 avril 2006 précise le contenu du schéma directeur : * modalités de mise en accessibilité des services de transports : aménagements et accès aux véhicules, matériel roulant, exploitation du service, correspondances et échanges, aménagements des gares, arrêts des transports en commun * dérogations et systèmes de substitution * intermodalité avec les services des autres autorités organisatrices * programmation des investissements et maintenance * mise à jour des aménagements. Ce dossier s'appuie sur les exemples de réalisation de Grenoble, Nancy, Macon, Strasbourg, La Rochelle, Angers, Valenciennes. Ce document est téléchargeable sur le site du Certu.*

TU CEDO 198

Bertrand, Jérôme

Etat de l'art en matière de transport spécialisé. Enquête sur les services de transports adaptés des grandes agglomérations françaises

Paris : Iaurif, 2007.- 57 p., bibliogr., tabl., fig.

Cette étude dresse une typologie des services de transports adaptés à la demande pour les personnes handicapées dans plusieurs grandes agglomérations françaises. Après un état des lieux de la législation en la matière, l'auteur expose les résultats de l'enquête réalisée auprès de 65 autorités organisatrices de transport françaises en discernant l'analyse selon les thématiques suivantes : les usagers des services ; l'offre de service ; l'organisation du service ; les résultats d'exploitation des services.

IA 48487

Menetrix, Laetitia ; Heyrman, Eric

Le tramway, un objet industriel révélateur de l'évolution de la notion d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Recherche, transports, sécurité, n° 94, mars 2007.- pp. 47-64, bibliogr.

Cet article vise à expliciter la signification de la notion d'accessibilité et son évolution temporelle et à en révéler les facteurs explicatifs. Dans cette optique, deux approches, dites par le haut et par le bas, ont été utilisées. On s'interroge d'une part sur le rôle tenu par l'instrument juridique dans l'évolution de l'accessibilité et l'on s'appuie d'autre part sur l'étude de plusieurs projets d'implantation de tramway pour faire ressortir les facteurs qui ont favorisé l'émergence des différentes solutions techniques. Cette étude a révélé un niveau d'accessibilité en constante progression, selon une dynamique marquée par des processus d'accumulation et de reformulation de la signification de la notion d'accessibilité. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette évolution de signification, à savoir le travail en commun de cinq acteurs principaux, le développement d'une expertise technique sur l'accessibilité, des prises de position internationales et la création de la catégorie de personnes à mobilité réduite.

IA P.337 ; CDU

Brison, Aurélien

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Reims : Université de Reims, 2007.- 123 p., schémas, phot., notes, bibliogr.

Se proposant d'étudier l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'auteur décrit tout d'abord le cadre législatif et réglementaire concernant cette question. Il commente ainsi le contenu des lois du 30 juin 1975, du 13 juillet 1991 et du 11 février 2005 qui concernent l'accessibilité du cadre bâti (logements, établissements recevant du public, lieux de travail), l'accessibilité de la voirie, des systèmes de transport et de la chaîne de déplacement. Dans une deuxième partie, l'auteur analyse la place des personnes à mobilité réduite dans la chaîne de déplacement (identification de ces personnes, types de difficultés rencontrées par ces personnes, enjeux de l'accessibilités en termes d'intégration sociale, de confort, de qualité de vie pour tous, de marché à conquérir), examine la situation actuelle de l'accessibilité dans la chaîne de déplacement pour les différents modes de transport, les aménagement de la voirie et l'information destinée aux personnes à mobilité réduite. Il formule ensuite des propositions pour améliorer cette accessibilité, et d'intéresse ensuite à l'exemple de Reims en décrivant la situation actuelle (déplacements piétonniers, transports en commun, transports spécialisés, offre de stationnement) et les objectifs à atteindre.

CDU 61853

Heyrman, Eric

L'aménagement de la voirie et des espaces publics, facteur d'intégration des personnes handicapées

Annales de la voirie, no 115-116, juill.-août 2007.- pp. 115-119

Alors qu'une politique de réadaptation des personnes à leur milieu a prévalu durant une grande partie du XXe siècle, l'idée que l'environnement devrait s'adapter aux personnes handicapées a récemment émergé. Ce principe a été institutionnalisé dans la loi du 11 février 2005 qui généralise et intensifie une mise en accessibilité du cadre de vie initiée en 1975. Ainsi, les établissements recevant du public, les transports et la voirie devront s'adapter progressivement aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Afin de traduire en actes cette ambition nationale, l'Etat a créé des outils de programmation, amendé les prescriptions techniques en vigueur, revu les modalités d'octroi des dérogations et institué une instance de suivi.

IA P.71TER

Alauzet, Aline ; Heyrman, Eric ; Marin-Lamellet, Claude ; Soulas, Claude

Entre demande sociétale, volonté politique, contraintes techniques et culture locale, la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs de Lyon et de Stuttgart

Arcueil : INRETS, 2006.- 140 p., ann., bibliogr.

Ce projet de recherche a vocation de mettre en lumière les mécanismes sociaux, administratifs ou techniques qui influencent de manière positive ou négative la politique de mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs de Lyon et de Stuttgart. Le niveau d'accessibilité de ces deux réseaux a d'abord été présenté selon les types de réseaux et les modes de transport. Les mesures étudiées concernent tant les personnes à mobilité réduite que celles plus spécifiques aux personnes handicapées. Le deuxième temps du rapport est consacré aux politiques nationales d'accessibilité : il s'agit de déterminer de quelle manière les politiques observées à Lyon et à Stuttgart correspondent à la mise en oeuvre d'une politique plus nationale. Une attention plus particulière est portée sur les objectifs, le public-cible, les instruments privilégiés et le contrôle de cette politique publique. Un examen minutieux des cas lyonnais et stuttgartois montre que l'accessibilité au transport des personnes handicapées constitue un problème public soumis à des contraintes et des enjeux multiples. Il est ainsi indéniable que la structuration de la demande sociétale et ses modes d'expression jouent un rôle crucial dans l'élaboration de la politique locale. Mais celle-ci est également contingente aux choix techniques et politiques passés. L'analyse des réseaux lyonnais et stuttgartois révèle en outre que la légitimité de l'instrument juridique dépend fortement de la crédibilité technique de ses prescriptions. Le service de transport spécialisé est également une composante de la politique locale d'accessibilité : son niveau de service, sa tarification et les conditions d'éligibilité sont autant de leviers dans les mains de l'autorité organisatrice des transports pour orienter le comportement des personnes handicapées. Enfin, les politiques locales d'accessibilité sont aussi influencées par divers facteurs, culturels et autres, comme cela a pu être constaté concernant le type de palette dans les bus et les bandes podotactiles.

CDU RST RMT06-019

Bertrand, Jérôme ; Allio, Robert

L'information destinée aux personnes à mobilité réduite dans les transports en commun

Paris : Iaurif, 2005.- 54 p., tabl., graph., fig., bibliogr., ann.

Depuis la loi SRU de 2000, l'obligation de rendre accessible des locaux d'habitation, de travail, l'espace public, et les transports, a été renforcée et décrite comme étant l'un des éléments fondamentaux qui participe à l'intégration des personnes à mobilité réduite (PMR). 30% de la population totale est en situation de handicap permanent ou temporaire. Des mesures et des textes législatifs prennent davantage en compte cette population : le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France ; le projet de loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ; la charte nationale de

l'accessibilité. C'est dans ce contexte que ce document apporte un éclairage sur les types d'informations que recherchent les PMR sur les transports en commun. Le rapport présente la population francilienne concernée par ces problèmes d'accessibilité. Puis, en s'appuyant sur plusieurs exemples français et étrangers, le rapport fait l'état des lieux de l'information disponible en Ile-de-France sur ce domaine puis étudie la faisabilité d'une base de données d'information sur l'interface ville-gare.

IA 46121

Giraud, Hélène

Comment appliquer le décret « code de la rue » ?

Ville & transports, no 459, 12 nov. 2008.- pp. 46-50, phot.

Le décret « code de la rue » du 30 juillet 2008 adapte le code de la route aux nouveaux usages urbains comme la création des zones de rencontre, le renforcement des zones 30, la généralisation des doubles-sens cyclables dans les zones apaisées comme à Grenoble où 70% des rues à sens unique ont été dotées d'un double-sens ou à Lille alors que Toulouse est en phase de réflexion.

IA P.426bis ; CDU

Eneau, Bernard ; Hiron, Benoît

Code de la rue, une voirie pour tous : deux grands chantiers ministériels pour la sécurité routière

Transport environnement circulation, n° 194, avr.-juin 2007.- pp. 11-14, bibliogr

Après avoir rappelé quelques éléments historiques traduisant la prise en compte des piétons et la gestion de la circulation urbaine jusqu'aux années 1970 (priorité à l'automobile et mise à l'écart des piétons), l'auteur décrit brièvement l'évolution de la vision qui suivit du fait des problèmes posés par la croissance des accidents et du trafic, ainsi que par la demande sociale. Ceci s'est traduit par divers programmes et quelques modifications du code de la route. L'auteur évoque ensuite l'apparition du terme « code de la rue » en Belgique qui a abouti à une révision du code de la route, puis l'adoption de ce terme en France qui a abouti à l'identification de plusieurs thèmes de communication sur le respect des règles du code de la route en milieu urbain. L'auteur évoque ensuite les propositions formulées par un groupe de travail 'une voirie pour tous', un programme national d'actions.

IA P.400

Baillard, Michel ; Boutry, Britta

Du code de la route au code de la rue : dossier

Vélocité, no 90, avr. 2007.- pp. 15-22, phot

Quels sont les enjeux du Code de la rue ? Coup de comm', petit toilettage ou début d'une grande réforme ?Après avoir balayé l'état d'avancement du travail préparatoire français sur le sujet, ce dossier fait un petit tour d'horizon des aménagements et dispositions qui étayent et favorisent le Code de la rue en Belgique : les zones de rencontre, les 'SUL' (sens uniques limités), les trottoirs traversants, le coussin, la ville entière à 30 km/h, les contresens belges tels qu'on les vit à Liège et Herstal (Wallonie).

IA P.640

Lavandihno, Sonia

Le Plan Piétons, un concept qui a fait ses preuves

Urbanisme, no 359, mars-avril 2008.- pp. 52-54, carte, phot.

Le plan directeur des chemins pour piétons (ou Plan Piétons) mis en place à Genève est un concept global destiné à revaloriser la marche en milieu urbain par un programme d'actions

sur 10-15 ans. Il s'articule autour de cinq volets majeurs : encourager la promenade, valoriser des lieux, de places par quartiers, faciliter les mouvements des piétons et éliminer les obstacles, modérer le trafic à l'échelle des quartiers.

IA P.414

Marcher

Urbanisme, no 359, mars-avr. 2008.- pp. 41-72, phot.

A l'heure de la sobriété énergétique et de la chasse aux gaz à effet de serre, vélo et marche ont la cote. Après l'histoire du piéton par Jean-Marc Offner, Sonia Lavandinho et Yves Winkin dégagent quelques-unes des incitations à la marche urbaine. Ensuite, Marie-José Wiedmer-Dozio expose les actions mises en place par la municipalité de Genève pour promouvoir la marche et Sonia Lavandinho présente le Plan piétons de cette même ville. Bengt Kayser demande une adaptation de notre environnement construit à la marche et au vélo alors que Jacques Lévy montre que la marche est d'abord un moyen de transport. Georges Amar et Véronique Michaud appréhendent la marche comme un champ de conception. Jean-Paul Thibaud aborde la marche aux trois personnes (je, tu, il), articulant les pratiques de la marche en ville à l'expérience des ambiances urbaines. Sonia Lavandinho évoque les choix d'itinéraires du marcheur urbain alors que Rob Methorst expose les conditions de naissance du réseau de recherche européen sur la marche en ville, que Jean-Pierre Charbonneau revient sur l'intérêt accordé à la marche en ville et que Thierry Paquot cite des auteurs qui ont étudié la marche en ville.

IA P.414

Paquot, Thierry

Des corps urbains, sensibilités entre béton et bitume

Paris : éditions Autrement, 2006.- 134 p., - 134 p., réf. bibliogr.

A la question "Comment vivons-nous dans nos villes ?" Thierry Paquot apporte des réponses originales à la lumière d'une série d'observations et de réflexions sur la nécessaire adaptation du corps du citadin aux conditions, aux contraintes et aux agressions de l'espace urbain. Les rues, les matériaux, les transports de cet "organisme" qu'est la ville imposent au corps leurs propres règles, soumettant les cinq sens à leurs exigences. Le monde urbain influence les comportements, les habitudes, la sensibilité des citadins, et tous ses aspects affectent non seulement le rapport au corps, mais également à l'humanité.

CDU 60412

La rue entre réseaux et territoires

Flux. Paris : la Découverte, 2006.- No 66-67, oct. 2006 - mars 2007.- pp. 4-136, cartes, fig., tabl., graph., phot.

En affirmant que la rue est située à la rencontre entre réseau et territoire, cela permet de la saisir dans toute la multiplicité et la richesse de ses usages. Les différentes contributions montrent que beaucoup de voies qui semblent n'avoir qu'une fonction circulatoire ont en réalité des usages non prévus et sont le théâtre de multiples frottements. Pour mieux comprendre les différents frottements qui caractérisent la rue, ces multiples usages sont regroupés en six ensembles principaux. La rue est ainsi à la fois : un outil de division et de valorisation foncière, une extension de l'espace résidentiel, un espace commercial, un espace public au sens sociologique du terme, un outil de composition urbaine, un élément de réseau. Plusieurs contributions abordent l'importance prise par la gouvernance. D'autres soulignent l'importance d'un projet qui structure tout l'urbanisme du 20ème siècle : la séparation de l'habitat et du trafic.

IA 48415

Chabrol, Arlette ; Rennesson, Catia

Zones 30. Des exemples à partager

Lyon : Certu, 2006.- 147 p., phot., bibliogr.

Introduites en 1990 dans le code de la route, les zones 30 constituent une réponse adaptée aux objectifs d'actualité d'apaisement de la circulation automobile, d'amélioration, bien sûr, de la sécurité routière et de construction d'un espace urbain plus agréable à vivre. L'examen des différents usages de l'espace public et des besoins des citoyens, qu'ils soient automobilistes, cyclistes, utilisateurs de transports collectifs ou piétons, amène à penser que la généralisation des zones 30 est tout à fait envisageable à la majeure partie de la ville, exception faite de certains grands axes de circulation. Plusieurs grandes villes européennes les ont d'ailleurs déjà étendues à tout leur réseau de voiries de quartier, certaines depuis de nombreuses années. En France, cette tendance commence à apparaître également. Basé essentiellement sur les exemples de vingt-cinq réalisations en France et cinq à l'étranger (Bruges, Fribourg-en-Brisgau, Graz, La Haye, Zurich), cet ouvrage, illustré de photos, est destiné à convaincre les décideurs locaux de tout l'intérêt de développer les zones 30. Il rappelle en première partie les grands principes de l'outil réglementaire : l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les zones 30 et les clés pour réussir leur mise en oeuvre. Les fiches de cas présentées sont courtes et abondamment illustrées.

IA 47847

Thomas, Rachel

Les trajectoires de l'accessibilité

Bernin : A la croisée, 2005.- 183 p., tabl., phot., bibliogr.

L'analyse de l'accessibilité à l'espace public urbain n'est ni limitée à un problème de conception architecturale des espaces urbains ni à un problème de locomotion. La première partie s'articule autour de la notion de handicap, la discute et la redéfinit au point d'envisager à terme une nouvelle spécification du langage de l'accessibilité. Elle montre que l'accès à l'espace public urbain se heurte davantage à des handicaps de situation (que celles-ci soient liées à des déplacements ou pas) qu'à des handicaps de personnes. La seconde partie aborde la notion d'accessibilité à travers le thème du parcours urbain ordinaire et du point de vue exclusif des sciences humaines et sociales. Elle met en avant la singularité et la multiplicité des manières de parcourir l'espace public urbain. Enfin, la troisième révèle en quoi et comment la perception située modèle l'espace public urbain : l'espace du déplacement n'est jamais préexistant aux pratiques citadines ordinaires.

IA 46373

Compagnon, Anne ; Faure, Anne ; Garnier, Florence ; Germain, Stéphanie

Evaluation de l'axe. La marche à pied et la pratique de la ville à pied. Rapport final

Paris : Arch'Urba, 2001.- 111 p., tabl., plan coul., cartes h.t., ann.

Cette étude s'est intéressée à la place et à la prise en compte de la marche à pied dans les déplacements urbains, ce mode de déplacement étant en fait une composant incontournable, notamment dans les systèmes combinant divers modes de transport. Les auteurs ont effectué un travail d'enquête dans huit villes de France: villes compactes (Lorient et Nantes), villes étalées à faible densité (La Rochelle et Bordeaux), ville à urbanisation en doigts de gant (Grenoble), villes morcelées (Bordeaux, Chambéry), ou villes à centre très délimité (Chambéry, Rochefort) et Paris (seule ville millionnaire et dotée d'un réseau de transports collectifs multimodaux). Ils ont interrogé des élus et des techniciens sur le site et le contexte institutionnel, les grandes orientations et les évolutions éventuelles de la politique de planification spatiale et de la politique des déplacements de la collectivité, les objectifs

assignés à l'aménagement, mais aussi des usagers à propos de leurs choix modaux, de leur niveau de satisfaction au sujet du confort et de l'agrément des équipements destinés aux piétons. Après une première partie synthétisant les actions en faveur des piétons, les choix modaux, les attentes des piétons, les études de cas sont présentées pour ces huit villes. Les auteurs examinent ensuite quelques exemples étrangers dans le domaine du schéma d'agglomération, des quartiers denses et des quartiers sans voiture (en Allemagne, Angleterre et aux Pays-Bas), puis ceux de Lausanne et de Genève.
CDU 54417 ; CDU RST RMT01-024

Le Gal, Yan

Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo...

Paris : Gart, 2000.- 125 p. : fig.; phot.; bibliogr.

Après avoir montré que des réalisations exemplaires existent en France, trente-et une pratiques françaises et suisses ont été sélectionnées et font l'objet de fiches. Les 31 fiches sont classées en trois groupes. Le premier, composé de douze fiches, rassemble les bonnes pratiques en termes de politique globale des déplacements, d'organisation du territoire, de planification. Le second, neuf fiches, rassemble des exemples d'aménagements concernant le partage de la voirie, les coupures à rétablir l'articulation avec les transports, le mobilier ou les trottoirs. Enfin, le troisième, comportant huit fiches, rassemble des exemples de communication, de sensibilisation ou de promotion concernant la marche, le vélo ou le roller. Une seconde partie présente quatre études thématiques portant sur les enjeux de sécurité des modes de proximité, la prise en compte des piétons dans l'aménagement de l'espace public urbain, le roller, le réseau Car Free Cities et quelques bonnes pratiques européennes en faveur des modes de proximité.

IA 42151

4 Accueillir le transport des marchandises

4-1 LE COMMERCE MONDIAL ET LES PORTES D'ENTREES MARITIMES

Cognasse, Olivier

Le sauvetage des ports français passe par la logistique

Usine nouvelle, no 3139, 19-25 mars 2009.- pp. 68-75, cartes, phot.

Marginalisés sur la scène mondiale, seul un redressement rapide pourrait éviter aux ports français de reculer encore plus. Pourtant, les grands ports français disposent d'atouts : leur situation géographique, un foncier abordable et une réforme en cours qui promet de relancer l'activité avec, notamment, le développement d'infrastructures de transport terrestre et celles de capacités logistiques. Premier port d'Europe en surfaces logistiques, Anvers bénéficie d'un réseau d'infrastructures fluviales et ferroviaires qui dépasse ses frontières naturelles.

IA P.418

Savy, Michel ; Daudé, Caroline

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises. «Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre »

Paris : Centre d'analyse stratégique, 2008.- 82 p., tabl., graph., bibliogr.

Dans un premier temps, la situation actuelle du trafic et des émissions du secteur du transport routier de marchandises, la situation projetée à l'horizon 2025 et les conclusions qui peuvent en être tirées pour une projection à l'horizon 2050 sont présentées. Dans un second temps,

l'ensemble des mesures techniques et organisationnelles qui peuvent être mises en oeuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier de marchandises est analysé. En appliquant ces mesures aux projections de trafic actuellement établies, le bilan de ces mesures est présenté en termes de réduction des émissions de CO2, leur impact est chiffré et elles sont classées. Enfin, le volume de trafic et l'organisation du transport nécessaires pour respecter les objectifs de réduction des émissions envisagés par la loi sont analysés.

IA 49207

Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire

Les dispositions de la loi concernent environ 2 000 personnes, essentiellement les grutiers et portiqueurs déchargeant les bateaux des ports de Marseille, Le Havre, Rouen, La Rochelle, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et Dunkerque. Elle s'articule autour de quatre axes : l'évolution des missions des sept ports autonomes (rebaptisés "grands ports maritimes"), l'organisation de la manutention portuaire, la modernisation de la gouvernance des grands ports maritimes et la définition d'un plan d'investissement.

<http://www.legifrance.gouv.fr>

Savy, Michel

Le transport de marchandises

Paris : Eyrolles, 2006.- 371 p., fig., tabl., graph., cartes, index, bibliogr.

Le transport de marchandises est présenté et expliqué comme un système complexe dont les diverses composantes interagissent en obéissant les unes et les autres à des déterminants techniques et à des finalités économiques et sociales diverses. Après avoir abordé la nature du transport, la mobilité des marchandises, la production du transport, le système de fret et la logistique sont successivement traités. Les politiques publiques de transport sont explorées dans leurs principales dimensions. Enfin, les perspectives s'efforcent de poursuivre la réflexion dans une vision à moyen et long termes.

IA 48076 ; CTM 17758

Frémont, Antoine

Les armements de lignes régulières et la logistique

Les cahiers scientifiques du transport, no 53, juin 2008.- pp. 123-143

Il est aujourd'hui admis que la logistique joue un rôle majeur dans l'intégration de la chaîne de transport. Si la ligne maritime régulière se caractérise par des processus d'intégration horizontale importants, l'intégration verticale reste limitée. L'objectif de ce travail est d'opérer une distinction claire entre la logistique du conteneur d'un côté et de l'autre la logistique de la marchandise. La logistique de la marchandise se définit par une intervention directe sur la marchandise, à un moment ou à un autre du transport dans le cadre de la gestion de la 'supply chain'. La logistique du conteneur a pour but d'optimiser les flux de conteneurs en coordination directe avec la logistique du navire afin de réduire les coûts de transport dans le cadre d'une compétition très rude entre les armements de lignes régulières. Ces derniers doivent trouver un équilibre entre ces trois types de logistique. La logistique du conteneur est au service de la logistique du navire et s'inscrit dans une logique maritime. Ces deux 'logistiques' constituent le coeur de métier des armements. Par contre, leur implication réelle dans la logistique de la marchandise reste beaucoup moins claire et incertaine.

IA P.122

Debrie, Jean ; Soppe, Martin ; Lavaud-Letilleul, Valérie

La réforme des ports italiens : éléments de réflexion pour la politique portuaire

Transports, no 447, janv.-fév. 2008.- pp. 11-20

Les débats en cours sur la réforme des ports autonomes en France peuvent être éclairés par des expériences de réformes affectant des ports européens de taille comparable. Dans cette approche comparative, le présent article s'attache à l'exemple des ports italiens, instructif en raison de l'importance d'une réforme engagée dans les années 1990, dans un esprit partiellement conforme aux projets de directives communautaires sur les services portuaires. Cet article porte sur cette réforme et la loi qui l'organise (loi n° 84-1994), sur la redéfinition du rôle des autorités portuaires, sur la partition nouvelle entre activités d'exploitation, de régulation et d'aménagement, en s'appuyant sur deux exemples de systèmes portuaires régionaux. L'étude de cette réforme permet ainsi de cerner des choix différenciés opérés par type de fonctions portuaires en démontrant un modèle hybride associant des logiques libérales pour les services marchands. Cet exemple des ports italiens permet ensuite d'apporter des éléments de réflexion sur la politique portuaire en France en particulier sur les questions de gouvernance portuaire, c'est-à-dire sur l'évolution du rôle stratégique de l'État et sur les fonctions des autorités et des acteurs de places portuaires.

IA P.403

Chapon, Jean

Réflexions sur la nécessaire réforme des ports maritimes autonomes français

Transports, no 446, nov.-déc. 2007.- pp. 349-360

Pour accomplir leur mission de service public que constitue la desserte de leur hinterland national ou européen, les ports maritimes autonomes français doivent faire l'objet d'une réforme prenant en compte les nouvelles données du contexte international, mais également les avantages de certaines dispositions de leur régime actuel d'établissement public de l'État. L'autorité portuaire doit recentrer son activité sur ses missions de puissance publique (police, régulation, équipements d'intérêts collectifs); les actes de commerce et d'industrie doivent être exécutés par des professionnels privés, l'autorité portuaire devant pouvoir s'engager, si nécessaire, dans des partenariats public/privé. La gouvernance doit être modifiée compte tenu du recentrage des autorités portuaires sur leurs missions régaliennes. Tout en conservant la tutelle des ports, l'État doit en alléger les conditions et accélérer ses procédures. Ancien directeur des ports maritimes et des voies navigables au ministère de l'Équipement, l'auteur expose dans cet article, ses réflexions personnelles et ses convictions liées à son expérience dans les questions maritimes, sur une nécessaire et imminente réforme.

IA P.403

Ropital, Corinne ; Hemingway, Alice

La place de l'Île-de-France dans l'Hinterland du Havre : le maillon fluvial. Résultats des entretiens auprès des chargeurs et des opérateurs de transport fluvial. Année 2007

Paris : Iau-Idf, 2007.- 62 p., tabl., graph., cartes

Ce rapport s'inscrit dans un ensemble d'études sur la place de l'Île-de-France dans l'hinterland du Havre. Ce document s'attache plus particulièrement au volet fluvial. Il s'appuie sur des entretiens auprès de sept opérateurs de transport fluvial et de terminaux fluviaux situés principalement dans le sud-est de l'Île-de-France et utilisant particulièrement la voie d'eau pour acheminer la marchandise en Île-de-France. Ces acteurs représentent près des trois quarts des conteneurs acheminés depuis Le Havre vers l'Île-de-France. Après une première partie décrivant le schéma d'importation de ces sept chargeurs, l'étude s'appuie sur l'analyse des entretiens pour déterminer quels sont les facteurs qui favorisent le choix de la voie d'eau pour ces chargeurs, quelles sont les limites de ce mode de transport et quels sont les atouts et contraintes des terminaux existants et futurs.

IA 49171

Lavaud-Letilleul, Valérie

Le Delta d'Or autour de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge : l'émergence d'une véritable région portuaire face au défi de la mondialisation ?

Cahiers scientifiques du transport, no 51, sept. 2007.- pp.61-96

Cet article a pour but de mettre en évidence que le processus de régionalisation en cours constitue la marque, à l'échelle locale, de la mondialisation dans le domaine de la conteneurisation. Il s'appuie en particulier sur l'exemple européen du 'Delta d'Or', le débouché de l'artère rhénane, centré autour des ports de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge. L'idée de l'émergence d'une véritable région portuaire au milieu de la Rangée Nord se justifie tout d'abord à partir des critères de concentration spatiale, de bipolarité et d'interdépendance entre l'activité des trois ports. L'article explique ensuite le processus de régionalisation à l'œuvre : il s'agit en fait de l'échelle d'action la plus pertinente imaginée par les opérateurs de terminaux internationaux (global) pour déployer leur activité dans un contexte local très tendu (local). Jouer sur la complémentarité entre ports très proches dans le cadre de leurs réseaux de terminaux, leur permet de tirer parti des atouts de chacun de ces ports sur le plan technique, environnemental ou stratégique qui peuvent se présenter ici ou là. Sachant que de nouvelles mutations sont à venir dans l'activité conteneurisée, l'article pose in fine la question de la transformation de cette entité fonctionnelle en véritable territoire, sa gestion raisonnée requérant pour le moins un nouveau mode de gouvernement de la part des autorités publiques de la région.

IA P.122

Cour des comptes

Rapport public thématique sur les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action

Paris : Cour des comptes, 2006.- 185 p., carte, tabl., graph.

Malgré l'augmentation continue du trafic portuaire traité par les ports français, le constat de leur moindre croissance par rapport à celle de leurs principaux concurrents européens a retenu l'attention de la Cour des Comptes. Le rapport montre les nouveaux impératifs économiques qui résultent de la mutation de l'environnement des ports maritimes. Il tente d'identifier les principaux obstacles à l'amélioration de la compétitivité globale des ports français. L'insuffisante performance industrielle des terminaux à conteneurs constitue l'un d'eux. L'insertion des ports dans les chaînes de transports terrestres en est un second dès lors qu'ils veulent conserver leur place de grands ports continentaux et non devenir de simples ports de transbordement. Le rapport examine les forces et les faiblesses du système portuaire français. L'examen de la pertinence de l'organisation institutionnelle, du partage des missions entre les différents acteurs publics et privés et du mode de pilotage des établissements publics portuaires met en lumière les insuffisances de la situation actuelle et la nécessité de son évolution profonde dans le cadre d'un schéma d'ensemble que l'Etat se doit d'établir. Des recommandations sont formulées dans le cadre de cette réflexion sur l'avenir des ports maritimes français.

IA 47661

Charlier, Laurent ; Poingt, Marie-Hélène

Les ports s'emparent de leurs voies ferrées

Ville et transports, no 412, 22 nov. 2006.- pp. 58-63, phot.

Le 1er janvier 2007, les principaux ports maritimes français pourront gérer les voies ferrées de leur domaine dans le but de favoriser le développement du fret ferroviaire. La Sncf sera

mise en concurrence avec d'autres opérateurs sur ce marché stratégique comme au Havre à la fin 2008. A Dunkerque, le port électrifié déjà ses voies, à Marseille, le projet Fos 2XL doit permettre de tripler la capacité en conteneurs et à Nantes, les réseaux de Donges et de Montoir seront connectés.

IA P.426bis

Mathieu, Philippe

Transport maritime : les ports français veulent combler leur retard en Europe

MOCI, no 1763, juil. 2006.- pp. 20-30, phot., tabl.

Après avoir souligné le déclin des ports français, leur manque de dynamisme, la lenteur des investissements (des tableaux donnent une image comparative des trafics des ports européens en Méditerranée et en Manche-Mer du Nord), puis les difficultés rencontrées dans la mise à niveau des équipements portuaires, ce dossier rend compte des travaux effectués dans le port du Havre pour développer l'activité conteneur, évoque le choix de ce port comme plateforme logistique de l'industrie automobile (PSA Peugeot Citroën), décrit les développements d'un nouveau terminal conteneur à Fos, évoque la présence renforcée à Marseille de la société SDV Logistique du groupe Bolloré, commente la bonne santé du port de Dunkerque et l'implantation d'un importateur de fruits et légumes dans ce port. Un dernier article propose un tour d'horizon des activités développées dans d'autres ports français de moindre importance sur la façade atlantique, en Méditerranée et en Manche.

CA RB101(2006:1763)

Ropital, Corinne

Les portes d'entrée marchandises de l'Ile-de-France. Premier volet : la plate-forme portuaire de Zeebrugge

Paris : Iaurif, 2006.- 22 p., cartes, phot., tabl., bibliogr.

Cette monographie porte sur Zeebrugge et s'inscrit dans une étude plus globale des portes d'entrée de marchandises de l'Ile-de-France. Anvers fait l'objet d'un second volume (IA 48034(2)). La Belgique est le premier partenaire européen de l'Ile-de-France en matière de flux de transport. Il est donc pertinent d'étudier la gestion des flux des principaux ports belges, notamment pour mettre en parallèle ces expériences avec le futur Havre Port 2000, dont l'essentiel de l'hinterland serait la région capitale. Il est important de comprendre comment les flux sont ré-acheminés vers l'Ile-de-France, de savoir si la vocation en matière de distribution des clients portuaires est locale, régionale, nationale ou européenne. Cette étude se présente donc de la façon suivante : une présentation du lien Belgique / Ile-de-France ; le développement du port de Zeebrugge ; les caractéristiques de ses infrastructures de desserte ; l'étude de la portée des échanges maritimes de Zeebrugge ; le point sur les échanges terrestres.

IA 48034(1)

Ropital, Corinne

Les portes d'entrée marchandises de l'Ile-de-France. Deuxième volet : la plate-forme portuaire d'Anvers

Paris : Iaurif, 2006.- 23 p., cartes, tabl., graph., bibliogr.

Cette monographie porte sur Anvers et s'inscrit dans une étude plus globale des portes d'entrée de marchandises de l'Ile-de-France. Zeebrugge fait l'objet d'un premier volume (IA 48034(1)). La Belgique est le premier partenaire européen de l'Ile-de-France en matière de flux de transport. Il est donc pertinent d'étudier la gestion des flux des principaux ports belges, notamment pour mettre en parallèle ces expériences avec le futur Havre Port 2000, dont l'essentiel de l'hinterland serait la région capitale. Il est important de comprendre

comment les flux sont ré-acheminés vers l'Ile-de-France, de savoir si la vocation en matière de distribution des clients portuaires est locale, régionale, nationale ou européenne. Cette étude synthétise l'évolution du port, de ses infrastructures, de ses relations maritimes et terrestres, en particulier avec l'Ile-de-France.

IA 48034(2)

Ropital, Corinne

Les portes d'entrée marchandises de l'Ile-de-France. Troisième volet : Quatre exemples et terminaux fluviaux intérieurs : Liège, Bruxelles, Meerhout, Willebroek

Paris : Iaurif, 2006.- 28 p., tabl., graph., cartes

Ce rapport a été réalisé à la suite d'une mission organisée en 2006 à Liège et à Bruxelles en collaboration avec le Port Autonome de Paris, à Meerhout et Willebroek dans le cadre de DIPACITY. C'est le dernier volet d'un rapport concernant les plates formes logistiques portuaires en Belgique qui s'inscrit dans l'étude des portes d'entrée marchandises de l'Île-de-France. L'analyse d'Anvers et de Zeebrugge a montré que d'une part très peu de conteneurs arrivaient en trace directe en Île-de-France et que d'autre part la majorité des conteneurs évacués par voie terrestre était à destination de plates formes intérieures de Belgique. Liège, Bruxelles, Meerhout et Willebroek en sont des exemples. L'auteur décrit ici pour chacune d'entre elles leurs fonctions, leurs équipements, leurs trafics, leurs projets et mis en évidence leur rôle par rapport à l'approvisionnement de l'Île-de-France.

IA 48940

Landaburu, Kattalin

Cabotage : la mer contre la route

Vie du rail et des transports. Edition professionnelle , no 219, 13 févr. 2002.- pp. 6-15, graph., phot.

Mode de transport sous-exploité en Europe malgré un potentiel géographique important, le cabotage maritime ou short sea shipping est appelé à se développer car il répond aux objectifs de la Commission européenne d'un transport sûr, peu polluant et peu onéreux, au service d'un développement durable. Le transport de personnes par bateau devrait également s'accroître. A cette fin, Bruxelles propose de développer des autoroutes de la mer établies entre les ports européens les mieux reliés aux réseaux terrestres comme Marseille, Livourne, Gênes ou Barcelone. La promotion du cabotage doit passer cependant par une politique volontariste et des aides financières conséquentes afin de lever un certain nombre d'obstacles : la lourdeur des procédures douanières et administratives, les coûts portuaires importants, les pertes financières importantes au démarrage. Le programme Marco Polo, qui devrait entrer en vigueur début 2003, encouragera ainsi toute initiative facilitant le transfert de la route vers les autres modes de transport.

IA P.426Bis ; CDU

Cabinet Andre Taïb d'études des transports

Elaboration d'un prototype de modèle de représentation des hinterlands portuaires pour le trafic de conteneurs

Paris : Catram, 2000.- 79 p. + ann. pag. mult., tabl., fig.

Dans le contexte de concurrence qui oppose les grands armements conteneurisés, ceux-ci sont de plus en plus exigeants à l'égard des ports. Ils demandent une qualité de traitement exemplaire et les coûts unitaires les plus bas. L'obtention de ces niveaux de coût passe par une forte massification, pour appliquer le diviseur le plus fort possible aux coûts fixes de l'escale. Les grands ports français traitant des données conteneurisées ne bénéficient pas d'un hinterland dense générant des tailles d'escales importantes. Leur avenir dépend donc de

l'établissement d'une logistique terrestre performante et économique, leur permettant de toucher des régions éloignées et disputées par des ports européens concurrents. Les grands ports ont donc besoin d'identifier les impacts d'améliorations de leur desserte et de les comparer aux coûts d'investissements nécessaires. Il a donc été proposé de déterminer la faisabilité d'une modélisation des déterminants de la formation des hinterlands conteneurs des grands ports français. Cette approche expérimentale a l'ambition de valider ou d'invalider la possibilité de rapporter une modification de l'hinterland conteneur d'un port à des changements objectifs des attributs de la desserte des différents ports. De ce fait, les caractéristiques des chaînes de transport en compétition devront être rassemblées. Cinq zones ont été retenues : la région parisienne, un ou deux départements du Nord-Est, les départements du Rhône, un département du Sud-Ouest et du Nord. La méthodologie repose sur : l'analyse des stratégies en matière de choix portuaire et de choix des chaînes de transports terrestres ; une collecte des données de trafic ; une analyse du réseau ; la construction d'un modèle d'affectation ; l'affectation des flux de trafic aux chaînes de transport, le calage et les tests de sensibilité ; l'élaboration du simulateur. Les résultats de cette expérimentation montrent les limites de la modélisation. Ainsi le modèle ne prend-il pas en compte des limitations de capacités d'une chaîne fluviale ou ferroviaire. Le modèle final devra donc proposer une modélisation plus complexe capable d'intégrer des contraintes de capacité. D'autre part, la sensibilité du modèle est réduite. Mais, le modèle permet de faire apparaître l'impact de l'introduction de chaînes de transport très économiques.

CDU RST RMT00-064

Genevois, René ; Mangeard, Philippe ; Savy, Michel

Politique française du transport de marchandises et mondialisation

Mobilité et infrastructures, no 76, mars 2008.- pp. 10-16

Les trois intervenants débattent des enjeux pour la France de la mondialisation dans le domaine du transport de marchandises et des risques de marginalisation de la façade occidentale de l'Europe. Ils discutent des forces et des faiblesses de l'Europe face aux pays émergents et à la place croissante de l'Asie, des conditions de réussite de la réforme des ports pour permettre à la France de relever le défi de la logistique, de gagner la bataille des conteneurs et celle de l'hinterland comme ont su le faire Anvers, Zeebrugge, Hambourg ou Rotterdam. Enfin, ils abordent la façon de surmonter l'apparente contradiction entre le développement du commerce international et ses conséquences sur l'environnement.

IA P.272

Abraham, Claude

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises. Rapport de synthèse

Paris : Centre d'analyse stratégique, 2008.- 265 p., tabl., graph., bibliogr.

Le rapport de synthèse est fondé sur les rapports de quatre groupes de travail : développement, compétitivité et emploi; l'acceptabilité sociale des poids lourds; les relations et les évolutions sociales; transport routier de marchandises et gaz à effet de serre. La création d'emplois, la compétitivité du pavillon français, la lutte contre le réchauffement climatique constituent les trois enjeux majeurs du transport routier de marchandises et les trois thèmes principaux de réflexion de la mission. Après une introduction, le rapport rappelle, dans trois chapitres, les évolutions récentes du secteur, les enjeux associés et les recommandations considérées comme prioritaires pour un développement durable du secteur. Chacun des chapitres cherche à mettre en perspective l'ensemble des recommandations en envisageant la régulation du secteur et en s'interrogeant sur l'action de ses différents acteurs.

IA 49213

Pejs, Karla

Seine-Scheldt link : a major European priority project

Travaux, no 851, avr. 2008.- pp. 28-30., phot.

Ancien ministre des transports aux Pays-Bas et aujourd'hui coordinatrice à la Commission européenne, l'auteur montre comment le projet de canal Seine-Nord s'intègre dans un projet de la Commission européenne pour promouvoir le transport fluvial. Elle montre comment il contribue à la rationalisation du système de transport européen, comment il facilite le développement des régions traversées, quels sont ses objectifs en termes d'impact sur l'environnement et aussi quelles sont les prochaines étapes du programme européen en faveur du transport fluvial.

IA P.408

Bour, Nicolas

Canal Seine-Nord Europe : maillon central de la liaison Seine-Escaut

Travaux, no 851, avr. 2008.- pp. 32-39, cartes, fig., ill.

Seine-Escaut est un projet global qui vise le développement d'un système de transport fluvial compétitif mais aussi d'aménagement du territoire et d'essor économique durable. Son ambition est de permettre une meilleure structuration du réseau fluvial nord-européen pour mieux répondre aux besoins croissants de la logistique moderne. Seine-Escaut a pour vocation de répondre à l'intensification des échanges commerciaux entre l'Europe et le reste du monde et intra-européens. Outre les objectifs de la liaison, les infrastructures prévues dans les pays traversés, l'intégration du canal Seine-Nord Europe dans cette liaison, les caractéristiques du canal Seine-Europe, la compétitivité du transport fluvial, l'impact environnemental du canal et l'évolution des activités logistiques dans l'Union européenne sont abordés.

IA P.408

Ropital, Corinne ; Hemingway, Alice

La place de l'Île-de-France dans l'Hinterland du Havre : le maillon fluvial. Résultats des entretiens auprès des chargeurs et des opérateurs de transport fluvial. Année 2007

Paris : Iaurif, 2008.- 62 p., tabl., graph., cartes

Ce rapport s'inscrit dans un ensemble d'études sur la place de l'Île-de-France dans l'hinterland du Havre. Ce document s'attache plus particulièrement au volet fluvial. Il s'appuie sur des entretiens auprès de sept opérateurs de transport fluvial et de terminaux fluviaux situés principalement dans le sud-est de l'Île-de-France et utilisant particulièrement la voie d'eau pour acheminer la marchandise en Île-de-France. Ces acteurs représentent près des trois quarts des conteneurs acheminés depuis Le Havre vers l'Île-de-France. Après une première partie décrivant le schéma d'importation de ces sept chargeurs, l'étude s'appuie sur l'analyse des entretiens pour déterminer quels sont les facteurs qui favorisent le choix de la voie d'eau pour ces chargeurs, quelles sont les limites de ce mode de transport et quels sont les atouts et contraintes des terminaux existants et futurs.

IA 49171 ; DRE 10324

4-2 LA CONSTITUTION DES GRANDS CORRIDORS DE FRET

Dablanc, Laetitia (coord.)

Quel fret ferroviaire local ? Réalités françaises, éclairages allemands

Paris : La documentation française, 2009.- 235 p., cartes, tabl., graph., phot., gloss.

Après un état des lieux du fret ferroviaire local en Europe, les nouvelles cartes ferroviaires françaises et allemandes issues des réorganisations récentes du fret en France et en Allemagne sont présentées. A travers cinq études de cas, une analyse des coûts d'exploitation et des logiques d'optimisation des systèmes de lotissement ferroviaire français et allemand est proposée. Les avantages comparés du mode ferroviaire et du mode routier pour des dessertes précises sont quantifiés chacun avec une méthodologie nationale. Après une présentation des opérateurs ferroviaires de proximité en France avec les cinq expérimentations les plus avancées, les enjeux politiques, institutionnels et juridiques du fret ferroviaire local sont abordés.

IA 49644

Forum international des transporteurs

Tirer parti de la mondialisation. Contribution du secteur des transports et enjeux politiques. Rapports introductifs et synthèse des discussions. 17e Symposium International FIT/OCDE sur l'Economie des Transports et la Politique, Berlin, 25-27 octobre 2006

Paris : OCDE, 2008.- 505 p.

Les transports sont au coeur de la mondialisation - car ce terme n'aurait aucun sens s'il n'était pas possible de transporter les produits et les personnes autour de la planète. Les entreprises et les personnes peuvent d'autant plus profiter de la mondialisation que les réseaux de transport sont efficaces et rentables. Par une politique rendant le secteur des transports plus compétitif, plus réactif et mieux organisé, il serait possible d'être efficace et rentable : tel était la thématique principale du 17ème Symposium FIT/OCDE. Plus de 300 experts ont participé au Symposium et ont apporté leur contribution aux débats, qui ont été organisés autour de cinq sous-thèmes, alimentés par 17 rapports introductifs couvrant des domaines allant des 'données et tendances' aux questions liées à la politique des transports et à l'intégration régionale. Cette publication reprend l'ensemble des rapports introductifs ainsi qu'une synthèse de ces débats. Le lecteur trouvera dans ce rapport l'aboutissement des réflexions les plus récentes sur le thème de la mondialisation et des transports.

DCN 61-1258

Jourquin, Bart ; Limbourg, Sabine

Une procédure d'affectation multi-flux et multimodale appliquée aux réseaux transeuropéens de fret

Cahiers scientifiques du transport, no 52, déc. 2007.- pp. 9-25

Les modèles multimodaux de fret sont traditionnellement basés sur le modèle à quatre étapes dans lequel la génération, la distribution, la répartition modale et l'affectation sont autant de modules séparés. Une approche alternative est de représenter le réseau multimodal par un réseau de service dans lequel chaque opération de transport (chargement, déchargement, transbordement) est représentée par un 'arc virtuel' dédié. Dans un tel réseau, le choix modal et l'affectation peuvent être effectués en une seule étape. Cette approche, adoptée par plusieurs auteurs et connue sous les vocables 'super-réseaux' ou 'réseaux virtuels', donne des résultats intéressants, mais nécessite la mise en oeuvre de méthodes d'affectation appropriées, qui peuvent répartir les flux d'une origine à une destination particulière entre des itinéraires alternatifs. Il s'avère que les techniques d'affectation d'équilibre ne conviennent pas lorsqu'elles sont utilisées sur des réseaux internationaux pour lesquels seules des données agrégées pour la demande sont disponibles. En effet, les solutions obtenues sont très proches d'une affectation 'tout ou rien', et n'aboutissent donc pas à une répartition suffisante entre chemins alternatifs. Ceci peut principalement être expliqué par le fait que, dans le trafic

interurbain, interrégional ou international, une petite partie du voyage seulement est faite pendant les heures de pointes dans des zones congestionnées. De plus, les données de demande collectées sur de grandes zones sont souvent disponibles uniquement sur base annuelle, rendant difficile une estimation fine pour une période donnée du jour. C'est dans ce contexte que cet article décrit une technique d'affectation multi-flux qui peut être appliquée sur de grands réseaux virtuels de transport de fret. L'article se termine avec une application de la méthode au réseau transeuropéen.

IA P.122

Savy, Michel ; Le, Dam Hanh ; Nakasoné, Akko ; Zegagh, Dalila

Fret et mondialisation : une approche tricontinentale

Créteil : Université Paris XII, IUP, Centre de Recherche Espace Transports Environnement et Institutions locales, 2006.- 100 p. tabl., fig., bibliogr.

Problématique - La mondialisation qui caractérise la phase actuelle de développement économique s'appuie notamment sur la disposition d'un système de transport de fret adéquat aux mouvements de marchandises engendrés par l'internationalisation de la production et la libéralisation des échanges. La recherche a pour but d'éclairer les liens entre mondialisation et transport. Méthodologie - Après un cadrage macroéconomique et statistique fixant les ordres de grandeur de la croissance de la production et du commerce à l'échelle mondiale pendant le dernier demi-siècle, la recherche s'appuie sur la comparaison de trois ensembles des pays développés parties prenantes à la mondialisation : l'Europe, le Japon et les États-Unis d'Amérique. La comparaison porte sur les caractères généraux du système de transport, c'est-à-dire le volume et la nature des produits transportés, l'utilisation des divers modes de transport pour réaliser ces déplacements, mais aussi le cadre réglementaire et les principes politiques qui président à l'organisation du transport. Cette approche est complétée par la comparaison des plus grandes entreprises mondiales de transport de fret et de logistique, pour tenter d'en établir une typologie, en relation avec les pays ou ensembles régionaux dont elles sont originaires et avec lesquels elles entretiennent encore des liens spécifiques. Résultats - La mondialisation affecte toutes les économies mondiales, et notamment les trois ensembles étudiés, et bouleverse l'organisation des réseaux de transport qui en sont un support indispensable. Pour autant, l'intensification des relations ne se traduit pas par une uniformisation des systèmes de transport. D'une part, on observe de fortes différences structurelles d'un ensemble régional à l'autre. La géographie, mais aussi l'histoire des institutions et dans un autre registre l'histoire des infrastructures et des réseaux, ont façonné un système de transport marqué, par exemple, par un partage modal très différent selon les régions. Le chemin de fer assure une grande part du fret aux États-Unis, la voie maritime côtière au Japon, la route en Europe occidentale, etc. D'autre part, les grandes firmes de transport et de logistique, en voie de concentration et d'internationalisation accélérée, montrent elles aussi de fortes différences de structure et de stratégie. Dans la même branche, des firmes concurrentes peuvent mettre en œuvre des modèles productifs différents. Enfin, les questions d'avenir sont envisagées selon la manière dont elles sont posées, sinon résolues, dans ces contextes différents, qu'il s'agisse des problèmes de transport proprement dit ou des questions cruciales de l'énergie et du changement climatique que le transport, comme toutes les autres activités, devra affronter dans les décennies à venir. Ici encore, la diversité des attitudes et des réponses relativise utilement un point de vue national français ou européen et ouvre le champ des possibilités, tout en soulignant la difficulté et la nécessité d'une convergence mondiale.

RST RMT06-022 ; CDU 61690

4-3 DES TERMINAUX INLAND AU CŒUR DES VILLES

Quelle mobilité demain pour les personnes et les biens en Ile-de-France ?

Paris : Setec its, 2008.- 90 p., tabl., graph.

Après un état des lieux des déplacements de personnes et des mouvements de marchandises en Ile-de-France et une présentation des enjeux d'une mobilité durable demain en Ile-de-France, des propositions d'actions pour une mobilité durable dans la région sont formulées.

IA 49318 ; DRE 10399

Gérardin, Bernard ; Predit

Bilan critique des projets d'expérimentations en matière de distribution urbaine de marchandises initiés par les collectivités territoriales dans les agglomérations urbaines françaises. Volume 1 : rapport final. Volume 2 : principales conclusions

Pantin : Gérardin Conseil, 2007.- 2 vol., 103 + 8 p.

Compte-tenu de la complexité du jeu des acteurs et des interactions entre les différentes composantes du système urbain, il est apparu nécessaire d'engager un programme d'expérimentations pilotes, en collaboration avec des partenaires locaux publics et privés dans les agglomérations urbaines françaises. La recherche a pour but d'établir un bilan critique d'expérimentations pilotes en matière de distribution urbaine des marchandises mises en oeuvre en partenariat entre le Programme National Marchandises en Ville, le PREDIT, des collectivités territoriales et d'autres partenaires publics et privés au plan local. Il s'agit d'analyser et de comprendre les motivations et les réticences des différents acteurs locaux vis-à-vis de la thématique " marchandises en ville " afin d'en tirer des enseignements concrets pour l'avenir et d'identifier les conditions permettant d'assurer la viabilité économique et la pérennité des projets, au-delà de la phase d'expérimentation.

CDU RST RMT07-008 ; CDU 61304

Mykolenko, Lydia

Le transport de marchandises par véhicule utilitaire léger en Ile-de-France

Note rapide sur les transports, no 362, oct. 2004.- 6 p., tabl., fig., phot.

Les transports routiers de marchandises sont l'objet d'un intérêt accru des collectivités locales et des pouvoirs publics soucieux d'offrir une meilleure qualité de vie aux Franciliens. Si l'attention se focalise encore sur les poids lourds, ils ne sont pas les seuls véhicules à intervenir dans le transport routier de marchandises. Le recours aux véhicules utilitaires légers (VUL) s'est fortement développé ces dernières années avec, notamment, la limitation d'accès aux centres-villes fondée sur la taille des véhicules. Afin de mieux comprendre cette augmentation récente (PTAC) ne dépassant pas 3,5 tonnes. Etat des lieux et principaux renseignements sont présentés.

IA P.246/6

Lemarc, Franck

Monoprix se fait livrer par train

Transports urbains, no 1080, mai 2008.- pp. 36-37

Depuis 2000, le développement durable est devenu un thème essentiel de la stratégie de l'enseigne Monoprix. Elle est plutôt implantée dans les centre-villes et sa clientèle, souvent issue des classes moyennes, est particulièrement sensible aux questions environnementales. Désireuse de donner une image écologique, l'enseigne de centre-ville recourt depuis cette

année au fret ferroviaire pour faire entrer moins de camions dans la capitale. L'article retrace les différentes étapes de cette démarche innovante de développement durable.

IA P.404 ; CDU

Cailloce, Laure ; Germain, Sabine

Monoprix prend le train pour Paris

Libre Service Actualité, no 2023, 6 déc. 2007.- pp. 10-14, phot.

Cinq fois par semaine, Monoprix expérimente le fret ferroviaire en zone dense grâce à un train qui part de l'entrepôt de Lieusaint (Seine-et-Marne) pour se rendre à Paris-Bercy. L'entreprise, qui a fait du développement durable un axe prioritaire de sa stratégie et transporte depuis 2003 la quasi totalité de ses marchandises d'importation arrivées au Havre par la voie fluviale, envisage en 2008 de faire acheminer 30% des produits à destination des 60 magasins de Paris par le rail. De la gare de Paris-Bercy, les produits sont livrés dans 27 magasins aujourd'hui et 45 en janvier par une flotte de véhicules roulant au GNV (gaz naturel pour véhicules).

IA P.261

Dablanc, Laetitia

La notion de développement urbain durable appliquée au transport des marchandises

Cahiers scientifiques du transport, no 51, sept. 2007.- pp. 97-126

Peut-on dire que le développement durable est un moteur de l'action locale sur le transport de marchandises ? A l'évidence pas encore. Certes, le développement durable n'est plus un concept incantatoire, il a désormais sa place dans la planification des transports à moyen et long termes des villes. Un certain nombre d'expérimentations de logistique urbaine durable ont été menées, et certaines avec succès. Mais au-delà de ces expériences, l'action effective et concrète des villes en matière de transport durable des marchandises est très limitée. Cette action est évaluée à travers l'analyse des actes réglementaires les plus banals qui soient ; les arrêtés municipaux de circulation et de stationnement. Ces réglementations à destination des véhicules de livraison sont routinières, fragmentées et peu efficaces. Les motifs de protection de l'environnement, notamment d'amélioration de la qualité de l'air, en sont encore aujourd'hui absents. Ce résultat est d'autant plus surprenant qu'aujourd'hui l'arsenal législatif relatif au développement durable n'est plus négligeable. L'article fait le point sur les textes s'appliquant aux collectivités locales relatifs au développement durable. Il analyse les contentieux des tribunaux liés à la circulation des camions, avec une attention particulière portée aux obligations des villes concernant la qualité de l'air. Il détaille les innovations récentes des villes européennes, qui intègrent des critères environnementaux dans leur législation municipale sur les livraisons.

IA P.122 ; CDU

Creismeas, Jeannie ; Fichtner, Bernard

Transports de marchandises en ville : le cas de la ville de Langres. une politique innovante pour une petite ville

Lyon : Certu, 2006.- 25 p., tabl., phot., plans

La ville de Langres (10 000 habitants) mène depuis plusieurs années une politique innovante en matière de déplacements : promotion du véhicule électrique avec des bornes en libre-service, mise en place d'une navette électrique reliant le parking situé au pied des remparts au cœur de ville où se trouvent les commerces. C'est dans cette continuité que la ville s'est intéressée aux livraisons des commerces. Tirant parti d'une organisation logistique déjà rationalisée par les transporteurs, la ville de Langres a mis en place en juin 2003 une réglementation réservant l'accès au centre-ville aux poids lourds électriques et gaz de 9 h à

22 heures. La plate-forme logistique privée située dans la commune voisine, en contrebas permet d'assurer la desserte avec des fourgonnettes électriques. L'achat d'un poids lourd électrique, longtemps envisagé, n'a pu être conclu faute d'un montage financier satisfaisant.

TU CE02 10603

Dablanc, Laetitia

Le transport des marchandises dans les villes allemandes. Compte-rendu du voyage d'étude du GART en Allemagne sur le transport de marchandises en ville, 11-13 mars 2003

Paris : GART, 2003.- 21 p. + ann.

L'Allemagne n'a pas échappé au mouvement d'intérêt européen pour le fret urbain. Les villes allemandes l'ont même plutôt devancé, en se lançant dès le début des années 1990 dans des politiques de City Logistik (centres de distribution urbaine). Cependant les exemples de Stuttgart et Munich semblent montrer qu'aujourd'hui les politiques urbaines relatives au transport des marchandises sont, en Allemagne, plus prudentes et utilisent davantage une palette assez diversifiée d'outils. Il est également à noter la prégnance sur ce thème de grands bureaux d'études spécialisés qui semblent faire la politique des villes en la matière. La politique municipale privilégie deux axes concernant les transports : la hiérarchisation de la voirie, l'investissement important dans des outils de gestion de trafic sophistiqués, les transports de marchandises ne faisant pas l'objet d'orientations particulières. La ville de Munich mène toutefois une politique intéressante sur le plan foncier, en acquérant des parcelles d'emprises ferroviaires pour les consacrer à la distribution urbaine. De nombreuses annexes illustrent ce compte-rendu de voyage.

CDU RST RMT03-024 ; CDU 57073