

# LETTRE INFOS

## ETUDES ET PROSPECTIVE TRANSPORT

### juin 2020

<b><u>I – Loi d’orientation des mobilités</u></b> .....	<b>2</b>
<b><u>II - Études et rapports</u></b> .....	<b>4</b>
<i>II-1 – infrastructures de transport</i> .....	4
<i>II-2 – intermodalité</i> .....	6
<i>II-3 – logistique</i> .....	8
<i>II-4 – mobilités urbaine, rurale, management de la mobilité</i> .....	10
<i>II-5 – véhicule propre et électromobilité</i> .....	13
<i>II-6 – conduite automatisée et connectée</i> .....	15
<i>II-7 – recherche, innovation, normalisation</i> .....	17
<i>II-8 – aspects sociaux et sociétaux</i> .....	17
<i>II-9 – sécurité / sûreté</i> .....	19
<i>II-10 – transport, santé, environnement</i> .....	20
<i>II-11 – transport, énergie, climat</i> .....	22
<i>II-12 – transports urbains et guidés</i> .....	24
<i>II-13 – transports ferroviaires</i> .....	26
<i>II-14 – transports fluviaux et maritimes</i> .....	27
<i>II-15 – ports fluviaux et maritimes</i> .....	29
<i>II-16 – transports routiers</i> .....	30
<i>II-17 – vélo, mobilités actives, nouvelles mobilités</i> .....	31
<b><u>III - Zoom sur les territoires : études et travaux</u></b> .....	<b>36</b>
<i>III-1 – Auvergne Rhône Alpes</i> .....	36
<i>III-2 – Centre Val de Loire</i> .....	37
<i>III-3 – Grand-Est</i> .....	37
<i>III-4 – Hauts de France</i> .....	38
<i>III-5 – Île-de-France</i> .....	38
<i>III-6 – Martinique</i> .....	40
<i>III-7 – Normandie</i> .....	40
<i>III-8 – Nouvelle Aquitaine</i> .....	41
<i>III-9 – Occitanie</i> .....	41
<i>III-10 – Pays de la Loire</i> .....	41
<b><u>IV - Statistiques</u></b> .....	<b>43</b>

\*\*\*

classement ante chronologique

\*\*\*

## I– Loi d'orientation des mobilités

rubrique LOM site Internet du MTES

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites>

plateforme France Mobilités, rubrique LOM

<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites>

**MTES - Cerema,**

**« Mode d'emploi pour la prise de compétence mobilité dans les territoires peu denses »**

juin 2020, guide pratique (12 pages)

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mode-emploi-prise-competence-mobilite-territoires-peu-denses>

*La LOM a pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire national par une AOM locale et encourage donc les communautés de communes à prendre la compétence mobilité.*

*=> guide pratique ayant pour objectif d'apporter des éléments de réponses opérationnelles aux élus locaux ainsi qu'à leurs équipes techniques pour choisir l'échelle territoriale qui portera cette compétence localement*

*il aborde 5 questions clefs des collectivités de territoires peu denses :*

- *qui peut choisir de prendre la compétence d'organisation de la mobilité ?*
  - *pourquoi prendre la compétence d'organisation de la mobilité ?*
  - *devenir AOM : quels moyens d'action supplémentaires ?*
  - *et ensuite, comment organiser l'exercice de la compétence mobilité ?*
  - *que se passe-t-il lorsqu'une communauté de communes ne devient pas AOM ?*
- > le guide :*

[http://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5\\_cerema\\_inhouse\\_lom\\_commcomm\\_competence-aom\\_compressed.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcomm_competence-aom_compressed.pdf)

**AdCF / Transdev**

**« Loi d'orientation des mobilités Transfert et modalités d'exercice de la compétence d'organisation de la mobilité dans les communautés de communes »**

dernière mäj - avril 2020, guide de questions-réponse (22 pages)

<https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/Questions-Reponses-LOM-AdCF-competence-AOM.pdf>

*document juridique et pratique sous forme de questions réponses afin d'éclairer le choix que devront opérer les communautés de communes concernant la prise de compétence d'AOM*

**ORT Centre Val de Loire**

**« La loi d'orientation des mobilités, Le nouveau cadre de l'expression des politiques de mobilités en France »**

mars 2020, fiche de l'ORT n°27 (8 pages)

[http://www.ort-centre.fr/mediatheque/publication/Fiches%20ORT/fiche\\_27\\_ort\\_lom\\_v4.pdf](http://www.ort-centre.fr/mediatheque/publication/Fiches%20ORT/fiche_27_ort_lom_v4.pdf)

*Présentation de la loi et focus sur :*

- *la gouvernance*
- *les mesures pour les entreprises et les salariés*
- *les données de mobilité et les MaaS*
- *les mesures en faveur des mobilités actives et partagées*
- *l'électromobilité et les carburants alternatifs*
- *l'accompagnement de la mobilité des personnes vulnérables*
- *sûreté des transports et sécurité routière*

**ORT Hauts de France,**  
**« Lettre de l'ORT n°57 »**  
 mars 2020 (8 pages)

[http://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/lettre\\_ort\\_57.pdf](http://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/lettre_ort_57.pdf)

*Cette lettre de l'ORT n°57 est la première d'une série de Lettres consacrées à la LOM. Elle présente, sans être exhaustive, plusieurs points de la loi contenus dans ses 5 titres. Les Lettres suivantes détailleront différentes thématiques de la loi.*

**AGIR,**  
**« guide pratique « 110 questions / réponses sur la LOM » »**  
 mars 2020

<https://www.agir-transport.org/agir-publie-le-guide-pratique-110-questions-reponses-sur-la-lom/guide-proposant-un-decryptage-du-texte-et-une-proche-de-ses-impacts>

**CGEDD,**  
**Échos CGEDD, numéro 90 - janvier 2020**  
 février 2020

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/echoscgedd90\\_web\\_cle15566f.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/echoscgedd90_web_cle15566f.pdf)

*Voir notamment, dossier relatif à la LOM avec focus sur programmation des investissements, partage des données et gares du réseau Grand Paris Express.*

**GART,**  
**« Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions »**  
 janvier 2020

<https://www.gart.org/publication/loi-dorientation-des-mobilites-decryptage-des-principales-dispositions/>

*recensement des principales dispositions de la loi d'orientation des mobilités ayant un impact sur le quotidien des autorités organisatrices de la mobilité et Foire aux questions.*

**MTEs,**  
**« Loi mobilités – mémo collectivités – apporter des solutions à tous »**  
 novembre 2019, mémo (33 pages)

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/M%C3%A9mo%20LOM.pdf>

*ce mémo aborde les points :*

- gouvernance
- accessibilité
- numérique
- mobilités (covoiturage, voies réservées, mobilités actives, ZFE...)

## II - Études et rapports

### II-1 – infrastructures de transport

**CESE,**  
**« L'impact des infrastructures de réseaux dans l'économie »**  
 mai 2020

- la synthèse (2 pages)

[https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Fiches/2020/FI08\\_impact\\_infrastructures\\_reseaux.pdf](https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Fiches/2020/FI08_impact_infrastructures_reseaux.pdf)

- le rapport (106 pages)

[https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2020/2020\\_08\\_impact\\_infrastructures\\_reseaux.pdf](https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2020/2020_08_impact_infrastructures_reseaux.pdf)

*le CESE étudie 3 secteurs liés à l'économie des réseaux (transports, énergie et télécommunications) et procède à un état des lieux des enjeux et investissements pour émettre une série de 16 recommandations*

**Cerema,**  
**« Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers »**  
 mai 2020, Collection Expériences et pratiques (92 pages)– téléchargement gratuit

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-evaluation-emissions-gaz-effet-serre-projets?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=062020&utm\\_term=vdp](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-evaluation-emissions-gaz-effet-serre-projets?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=062020&utm_term=vdp)

*Cette publication propose une méthode d'évaluation des émissions de GES des projets routiers. Utilisable en amont des projets, elle englobe les phases de construction, d'utilisation, de fin de vie de l'infrastructure.*

**Cerema,**  
**« Voies structurantes d'agglomération. Aménagement des voies réservées au covoiturage et à certaines catégories de véhicules »**  
 mai 2020, Collection Références (62 pages)– téléchargement gratuit

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies-0?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=062020&utm\\_term=vdp](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies-0?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=062020&utm_term=vdp)

*Faisant suite à la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, ce guide définit les conditions techniques d'aménagement d'une solution novatrice : les voies routières réservées (VR2+).*

**Cerema,**  
**« Voies structurantes d'agglomération. Aménagement des voies auxiliaires »**  
 mai 2020, Collection Références (58 pages)– téléchargement gratuit

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies-1?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=062020&utm\\_term=vdp](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-amenagement-voies-1?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=062020&utm_term=vdp)

*Solution de décongestion du trafic, ce guide technique présente les règles de conception, équipement, exploitation de voies auxiliaires pour des infrastructures exploitées de 90 à 110 km/heure.*

**UE-Direction générale de l'environnement,  
« Mapping good practices in strategic environmental assessment for transport plans and programmes » - Final report**

avril 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/8776efcc-8a8a-11ea-812f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132193169>

*Ce rapport est le résultat d'une recherche sur l'application pratique de la directive ESE aux plans et programmes d'infrastructures de transport comme moyen d'intégrer l'environnement dans les investissements dans les transports, en particulier ceux soutenus par un financement de l'UE. Il s'appuie à la fois sur des preuves documentaires et sur l'expérience des praticiens et des autorités recueillies à travers des entretiens.*

*Il a pour objectif de donner un aperçu de l'expérience actuelle sur les enseignements tirés et les bonnes pratiques et se veut un matériau pour la mise en place de documents d'orientations nationaux.*

**UE-Direction générale de la mobilité et des transports,  
« Handbook on the external costs of transport - Version 2019 – 1.1 »**

avril 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132193169>

*L'objectif de cette étude est d'évaluer dans quelle mesure les principes «utilisateur-payeur» et «pollueur-payeur» sont mis en œuvre dans les États membres de l'UE et dans d'autres pays développés.*

*Ce rapport donne un aperçu des méthodologies et des valeurs d'entrée qui peuvent être utilisées pour fournir des estimations de pointe pour tous les principaux coûts externes du transport.*

*Il donne un aperçu des coûts d'infrastructure de tous les modes de transport dans tous les pays concernés*

**UE-Direction générale de l'environnement,  
« Mainstreaming the environment in EU transport funding – Final report »**

avril 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/ffa3ee02-8a88-11ea-812f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132193169>

*Ce rapport est un livrable de l'étude menée en 2019 sur l'Intégration de l'environnement dans le financement des transports de l'UE.*

*Il s'agit d'identifier comment les considérations environnementales sont intégrées dans les projets de transport, les cartographier pour la période 2014-2020.*

**Cerema,  
« Recommandations pour le diagnostic et le suivi des remblais routiers »**

avril 2020, Collection Connaissances (76 pages) – en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-diagnostic-suivi-remblais-routiers>

*Guide proposant un ensemble de recommandations pour le diagnostic, l'entretien et la réhabilitation des remblais routiers en section courante et des remblais contigus aux ouvrages d'art. Utilisable pour une expertise ponctuelle comme pour le suivi à long terme de pathologies.*

**Cerema,**

**« Analyse de risque des ponts en site affouillable »**

mars 2020, guide - Collection Références (96 pages) - en téléchargement gratuit)

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/analyse-risque-ponts-site-affouillable>

*L'objectif de ce guide est d'identifier les facteurs de risque à l'origine de l'affouillement de ces ouvrages, de développer une méthodologie d'analyse de risque, et de recenser les solutions qui peuvent être mises en œuvre pour prolonger la durée de vie de ces ouvrages (travaux hydrauliques, dispositifs de protection ou de renforcement, etc.).*

**Cerema,**

**« Voies structurantes d'agglomération - Fonctionnement des accès »**

février 2020, Guide - Collection références (128 pages) - en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/voies-structurantes-agglomeration-fonctionnement-acces>

- présentation d'une nouvelle méthode d'évaluation du fonctionnement des accès  
- fonctionnement d'un accès : convergent simple, divergent simple, entrecroisement simple, configurations complexes  
- effets d'un accès congestionné

**CGEDD**

**« Audit des procédures d'inventaire des délaissés routiers »**

janvier 2020 - rapport daté du juin 2019 (78 pages)

<https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Affaires-0010769>

*l'audit des procédures d'inventaire des délaissés routiers vise à évaluer les enjeux financiers et comptables de ce patrimoine dont la gestion n'apparaît pas comme prioritaire dans les services de l'État*

## II-2 – intermodalité

**Transport développement intermodalité environnement (TDIE),**

**« Municipales 2020 : Mobilités : quelle(s) politique(s) locale(s) pour les six prochaines années ? »**

juin 2020, étude

*Afin de contribuer à la meilleure compréhension des enjeux de politique publique en matière de transport, TDIE a choisi en 2020 de proposer une réflexion sur les questions de transport, mobilité et logistique qui se posent aux collectivités du bloc communal pour les six prochaines années (mandat municipal 2020-2026).*

le dossier en ligne :

<http://tdie.eu/colloques-travaux/municipales-2020/>

la synthèse de l'étude « Municipales : l'enjeu des mobilités » (24 pages) :

<http://tdie.eu/wp-content/uploads/2020/06/TDIE-Synth%C3%A8se-%C3%A9tude-municipales-1er-tour-10-juin-2020-1.pdf>

**UE-Institut universitaire européen,**

**« Towards EU-wide multimodal ticketing and payment systems »**

mars 2020, Policy brief (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/3d9795de-6410-11ea-b735-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132201648>

*La réalisation d'une mobilité multimodale homogène de porte à porte est devenue une priorité claire dans l'agenda politique de l'UE.*

*Mise en place d'un certain nombre d'initiatives législatives et politiques relatives à l'amélioration des infrastructures, des connexions, des incitations et des solutions numériques, en vue de promouvoir la transition vers un secteur des transports pleinement intégré, multimodal et durable. Différentes approches des systèmes de billetterie et de paiement ont été observées.*

**L'Institut Paris Région ,**

**« Modéliser les transports d'aujourd'hui et de demain »**

janvier 2020, ressources du séminaire du 26 septembre 2019

<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modeliser-les-transport-daujourd'hui-et-de-demain.html>

*Ce séminaire visait trois principaux objectifs :*

- *présenter l'approche de modélisation multi-agents et montrer dans quelle mesure elle permet de répondre aux enjeux évoqués et ainsi compléter les modèles déjà existants ;*
- *illustrer cette approche à partir d'applications dans le monde, en France et en Île-de-France ;*
- *établir quels sont les besoins en termes de données pour pouvoir mener ce type de modélisation*

**L'Institut Paris Région ,**

**« Les déterminants du choix modal, Synthèse des connaissances scientifiques »**

février 2020, étude (81 pages)

présentation en ligne :

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-determinants-du-choix-modal.html>

l'étude :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2324/De\\_terminants\\_du\\_Choix\\_Modal\\_versionfinale.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2324/De_terminants_du_Choix_Modal_versionfinale.pdf)

- *point sur l'état des connaissances scientifiques accumulées sur la question du choix du mode de déplacement et de les synthétiser.*

*Ce choix s'inscrit dans un enchevêtrement décisionnel relativement complexe, sans doute plus encore aujourd'hui avec la multiplication des offres de services de mobilité.*

- *pouvoir mieux comprendre les pratiques des individus, anticiper leurs évolutions et accompagner les politiques publiques de transport et de mobilité.*

- *déterminants du choix modal classés en 6 groupes : caractéristiques objectives des modes ; environnement ; psycho-sociologie et représentations ; modes de vie ; caractéristiques individuelles et politiques publiques.*

**Cerema,**

**« Boîte à outils de l'intermodalité,**

**Fiche n° 06 - La billetterie interopérable au service de l'intermodalité »**

janvier 2020, (8 pages) en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/boite-outils-intermodalite>

- *définition et enjeux de la billetterie interopérable*
- *la billetterie interopérable en France aujourd'hui*
- *mener un projet de billetterie interopérable*

## II-3 – logistique

**Institut Robert Schuman,**

**Questions d'Europe, « Quelle Europe de la supply chain et des approvisionnements ? »**

juin 2020

<https://www.robert-schuman.eu/fr/doc/questions-d-europe/qe-561-fr.pdf>

*La crise du coronavirus remet en question le modèle économique de la supply chain.*

*Repenser la supply chain et la qualité des approvisionnements, tout autant que sa quantité, allumant ou rallumant, probablement, les projecteurs sur les PME/PMI européennes.*

**European centre for international political economy (ECIPE),**

**« Discrimination, Exclusion and Environmental Harm: Why EU Lawmakers Need to Ban Freight Transport Restrictions to Save the Single Market »**

juin 2020, étude (28 pages)

[https://ecipe.org/wp-content/uploads/2020/06/ECI\\_20\\_PolicyBrief\\_03\\_2020\\_LY05.pdf](https://ecipe.org/wp-content/uploads/2020/06/ECI_20_PolicyBrief_03_2020_LY05.pdf)

*Selon l'auteur de cette étude, pour sauvegarder les valeurs fondamentales de l'UE et les libertés du marché unique, les législateurs de l'UE devraient suivre la même logique pour les services de cabotage de marchandises que pour le cabotage de passagers aériens, en 1993 et respecter un processus menant à un véritable marché unique plus inclusif*

**Bp2r**

**Enquête « Sondage COVID-19 : conséquences et perspectives pour les chargeurs »**

juin 2020.

- présentation en ligne sur le site de TRM24 : « Enquête COVID-19/Bp2r : les chargeurs saluent la mobilisation des transporteurs » :

<https://trm24.fr/actu/enquete-covid-19-bp2r-les-chargeurs-saluent-la-mobilisation-des-transporteurs/>

- l'enquête (15 pages) :

<https://trm24.fr/wp-content/uploads/2020/06/bp2rchargeurs.pdf>

*Selon une enquête réalisée par Bp2r auprès des chargeurs, le COVID-19 a un impact sur les volumes transportés avec une baisse conséquente allant jusqu'à 20%. Les flux internationaux ont été fortement perturbés notamment en raison de la fermeture des frontières. En revanche, le e-commerce a enregistré une légère hausse de 2% des volumes transportés. A travers cette enquête, les chargeurs saluent la mobilisation des transporteurs pendant la crise sanitaire.*

**FIT,**

**« How badly will the coronavirus crisis hit global freight? »**

mai 2020 (4 pages – langue anglaise)

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-freight-covid-19.pdf>

*une diminution globale de 36% du fret de marchandises pourrait être enregistrée d'ici la fin de l'année 2020, compte tenu des mesures restrictives dues à la crise sanitaire cela touche moins la livraison urbaine, du fait de l'augmentation de la livraison de courses en ligne. les émissions de CO2 chutent également significativement*



**Transport & Environment,  
« Comment décarboner le fret français d'ici 2050 ? »**

mai 2020, étude

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_05\\_TE\\_comment\\_decarboner\\_le\\_fret\\_francais\\_d\\_ici\\_2050\\_FR\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_05_TE_comment_decarboner_le_fret_francais_d_ici_2050_FR_final.pdf)

*analyse des mesures et des technologies qui peuvent contribuer à la décarbonation du fret terrestre français.*

*l'étude contient un exercice de modélisation des émissions et une analyse de coût du coût total de possession (TCO) pour les camions longue distance. Elle parvient à la conclusion que, selon les hypothèses actuelles, les véhicules à batteries électriques (BEV) en général, et ceux utilisant une infrastructure de caténares suspendues (OC-BEV) en particulier, représentent les solutions les plus rentables pour atteindre un niveau zéro d'émissions de gaz à effet de serre (GES) « du puits à la roue » en France d'ici 2050.*

**AUTF et BP2R**

**« Enquête chargeurs sur la conjoncture du transport routier »**

mars 2020, enquête (16 pages)

<https://bp2r.eu/publications/enquete-chargeurs-trm-2019/>

-> le diaporama de présentation :

[https://www.ortl-grandest.fr/wp-content/uploads/2020/03/AUTF\\_bp2r\\_Enquete\\_chargeurs\\_2020.pdf](https://www.ortl-grandest.fr/wp-content/uploads/2020/03/AUTF_bp2r_Enquete_chargeurs_2020.pdf)

*cette enquête, annuelle, auprès des chargeurs sur la conjoncture du transport routier tend à montrer que l'offre et la demande vont dans le sens d'un rééquilibrage.*

**UE-Agence européenne pour l'environnement**

**« The first and last mile - The key to sustainable urban transport : transport and environment report 2019 »**

mars 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/8d8844d0-5913-11ea-8b81-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132202012>

*Ce rapport fournit un aperçu complet de toutes les principales options de « premier / dernier / seul kilomètre » pour le transport de passagers et de marchandises. Il décrit leur mobilité urbaine et leurs contextes politiques et présente l'état actuel des connaissances scientifiques sur leurs effets sur l'environnement et la santé. Il en décrit également les limites.*

## II-4 – mobilités urbaine, rurale, management de la mobilité

**FNTV,**  
**« Rapport d'activité 2019-2020 de la FNTV »**  
 juin 2020

<https://www.fntv.fr/IMG/pdf/rapport-dactivite-2019-2020.pdf>

*Le rapport d'activité de la FNTV présente un bilan des actions menées par celle-ci durant l'année écoulée et rappelle les enjeux du suivants du transport routier de voyageurs : conséquences de la crise sanitaire, loi d'orientation des mobilités, emploi, transition énergétique, transition numérique, enjeux européens.*

**Banque des Territoires,**  
**« Mobilité – se déplacer autrement dans les secteurs peu denses »**  
 décembre 2019, fiches pédagogiques (153 pages)

[https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2020-01/Fiches%20p%C3%A9dagogiques%20Mobilit%C3%A9\\_v13012020.pdf](https://www.banquedesterritoires.fr/sites/default/files/2020-01/Fiches%20p%C3%A9dagogiques%20Mobilit%C3%A9_v13012020.pdf)

*- un jeu de fiches pédagogiques visant à permettre aux collectivités d'appréhender les contours de la compétence mobilité : gouvernance, missions, financement.*  
*- fournir des repères méthodologiques pour réaliser le diagnostic des besoins de mobilité de son territoire.*  
*- présentation d'initiatives publiques et privées innovantes et d'argumentaires à destination des habitants afin d'encourager de nouvelles pratiques de mobilité moins dépendantes de la voiture individuelle*

**The Conversation,**  
**« VTC : comment mieux harmoniser la qualité de service ? »**  
 juin 2020, note

<https://theconversation.com/vtc-comment-mieux-harmoniser-la-qualite-de-service-140388>

*Afin de comprendre l'engouement pour les VTC en France, notamment en comparaison avec d'autres services de transports relativement semblables (taxis ou voiture personnelle) ou plus éloignés (transports publics), identification des raisons de la satisfaction ou de l'insatisfaction des consommateurs à l'égard des services de VTC.*

**FIT,**  
**« Re-spacing our cities for resilience »**  
 mai 2020 (11 pages – langue anglaise)

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/respacing-cities-resilience-covid-19.pdf>

*présentation des enjeux et réponses apportées pour la mobilité urbaine sécurisée et projections sur des adaptations qui ne soient pas seulement temporaires mais d'une prise en compte plus permanente*

**FIT,**  
**« Parking Prices and Availability, Mode Choice and Urban Form »**  
 mai 2020, Discussion paper (34 pages, langue anglaise)

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/parking-mode-choice-urban-form.pdf>

*Cette étude démontre ce en quoi une politique réformée du stationnement peut influencer la réduction de la voiture et un redimensionnement de l'espace urbain, notamment par le report sur d'autres modes de mobilités.*

**UE-Cour des comptes européenne,**  
**« Mobilité urbaine durable dans l'UE - Pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres »**  
 mai 2020, Rapport spécial n° 06, 2020

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/0867f5c2-a0ca-11ea-9d2d-01aa75ed71a1/language-fr/format-PDF/source-132189656>

*En 2013, la Commission a publié un paquet « Mobilité urbaine » et a accru le financement dévolu au transport urbain propre afin de le rendre plus durable.*

*Des travaux d'audit ont été réalisés à la Commission et dans huit villes d'Allemagne, d'Italie, de Pologne et d'Espagne.*

*« aucun élément [ne] donne à penser que les villes revoient fondamentalement leur approche et [ne fait] apparaître l'absence de tendance nette à passer à des modes de transport plus durables »*

*La cour recommande de lancer une collecte de données et de la publier et de « subordonner l'accès au financement de l'UE à l'existence de plans de mobilité urbaine bien conçus ».*

**UE-Centre commun de recherche,**  
**« Measuring congestion in European cities - A focus on Brussels, Seville and Krakow »**  
 mai 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/e590d815-9b08-11ea-9d2d-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132189656>

*Cette étude présente une analyse des causes et impacts de la congestion afin d'identifier des solutions pertinentes pour y remédier.*

*Considérer le réseau de transport complet pour estimer les temps de trajet entre un large ensemble d'origines-destinations, sur un carré de population de 500m de côté. L'accessibilité est également mesurée en et hors congestion.*

*Cette étude est la première étape pour permettre une comparaison entre les villes européennes.*

**Cerema,**  
**« Stationnement et déconfinement : Un nouveau regard pour réinventer l'espace public »**  
 mai 2020, article en ligne

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/stationnement-deconfinement-reinventer-espace-public>

*état des lieux des pratiques observées ainsi que des éléments de méthode pour appréhender une politique de stationnement capable de concilier la reprise de la vie économique avec une mobilité plus durable.*

**UNECE – THE-PEP**  
**« Mobility Management - A guide of international good practices »**  
 avril 2020, guide (langue anglaise)

[https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management\\_WEB.pdf](https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-04/Mobility%20Management_WEB.pdf)

*S'appuyant sur des expériences concrètes de toute la région paneuropéenne, le guide fournit des politiques publiques, enrichies par un total de 22 bonnes pratiques de 17 pays qui définissent les impacts positifs et significatifs du programme de gestion de la mobilité.*

*Il examine également les efforts nationaux et locaux pour coordonner les initiatives de gestion de la mobilité.*

**UITP,**

**« Rethinking the streetscape with new mobility services »**

avril 2020, Policy brief (12 pages) – langue anglaise

<https://www.uitp.org/news/rethinking-streetscape-new-mobility-services>

*L'arrivée des nouvelles mobilités dans la ville peut concurrencer les transports publics. L'ensemble est complémentaire et demande d'être pensé dans un système global*

-> lien vers la note :

<https://indd.adobe.com/view/fdc7b672-7ba6-4137-a768-1726cd6c5f50>

**UITP,**

**« Safe and Sustainable Cities with Public Transport »**

février 2020, langue anglaise

*sur la base de l'ODD n°11 (« promoting safe and sustainable cities »), cette note valorise des transports publics pour limiter le nombre d'accidents, la congestion urbaine, les émissions de gaz à effet de serre avec une illustration par des exemples internationaux.*

la synthèse en ligne :

<https://www.uitp.org/news/safe-and-sustainable-cities-public-transport>

la note (8 pages)

[https://uitp.org/sites/default/files/200207-BrochureSSMobility\\_v4-web1.pdf](https://uitp.org/sites/default/files/200207-BrochureSSMobility_v4-web1.pdf)

**Bureau d'études 6-t pour Cityscoot,**

**« Etude sur l'impact de l'ouverture des voies de bus parisiennes aux deux roues motorisés électriques »**

février 2020

<https://6-t.co/etudes/ouverture-voies-bus-deux-roues/>

*Cette étude a pour objectif d'estimer l'impact potentiel des 2RM sur la circulation des bus dans les couloirs de bus :*

- une analyse et comparaison des données des traces GPS de Cityscoot avec les informations sur les horaires de passage des bus et la localisation des couloirs de bus
- un état de l'art recensant les diverses expérimentations dans des pays voisins

**Institut Paris région,**

**« Les déterminants du choix modal, Synthèse des connaissances scientifiques »**

février 2020, étude (81 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-determinants-du-choix-modal.html>

*Ce rapport a pour objet de faire le point sur l'état des connaissances scientifiques accumulées sur le choix du mode de déplacement et de les synthétiser. Identifier les déterminants du choix modal a pour principal intérêt de pouvoir mieux comprendre les pratiques des individus, d'anticiper leurs évolutions et ainsi d'accompagner les politiques publiques de transport et de mobilité.*

l'étude :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2324/De\\_terminants\\_du\\_Choix\\_Modal\\_versionfinale.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2324/De_terminants_du_Choix_Modal_versionfinale.pdf)

**Cerema,**

**Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables : Fiche n° 01 – « Les traversées des piétons »**

février 2020 (mise à jour) - en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amelioration-securite-usagers-vulnerables-2-fiches>

**Cerema**

**Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) : Fiche n° 10 – « Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 »**

février 2020 (mise à jour) - en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

## **II-5 – véhicule propre et électromobilité**

**International energy agency,**

**« Global EV Outlook 2020 »**

juin 2020, étude (276 pages – langue anglaise)

[http://www.ave-re-france.org/Uploads/Documents/1592385579525e5999e87f780c79b80d5eb7f996c6-Global\\_EV\\_Outlook\\_2020.pdf](http://www.ave-re-france.org/Uploads/Documents/1592385579525e5999e87f780c79b80d5eb7f996c6-Global_EV_Outlook_2020.pdf)

*Les flottes de véhicules électriques ont augmenté de manière significative cette dernière décennie, sous l'effet de politiques publiques incitatives et des avancées technologiques.*

*L'horizon de la neutralité carbone et d'autres mesures sont des signaux clairs pour poursuivre.*

**ABB,**

**« Ecrire le futur de l'hydrogène bas carbone »**

juin 2020, livre blanc (60 pages)

<http://www.ave-re-france.org/Uploads/Documents/1592396293997c24e2342209fcc125ef834af88f5a-livre%20blanc%20hydrogene%20ABB.pdf>

*« Facteur de flexibilité des systèmes énergétiques, l'hydrogène contribue à la décarbonation des consommations et des usages de l'énergie tout en créant des liens entre les secteurs du gaz et de l'électricité. Le futur de l'hydrogène bas carbone s'écrit avec un renforcement des capacités d'intégration et d'électrification des systèmes. »*

**Transport & environment,**

**« How implementing the Clean Energy Package can foster electromobility »**

juin 2020, briefing (langue anglaise)

<https://www.transportenvironment.org/publications/how-implementing-clean-energy-package-can-foster-electromobility>

*cet article recense les changements clés introduits par le « paquet énergie » de l'UE, qui fournit les bases d'une augmentation rapide du nombre de véhicules électriques*

- la note :

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_06\\_CEP\\_implementation\\_briefing.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_06_CEP_implementation_briefing.pdf)

**Institut Paris région**

**« La recharge des véhicules électriques en Île-de-France, État des lieux et perspectives »**

avril 2020, étude (67 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/la-recharge-des-vehicules-electriques-en-ile-de-france.html>

*L'électrification du parc des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers apparaît comme l'un des leviers de décarbonation des transports et de baisse des émissions de particules fines.*

*Cette étude comporte 5 parties :*

*1- opportunités et conditions nécessaires un impact environnemental le plus faible possible*

- 2- cadrages réglementaires européen et français
- 3- état des lieux et freins à l'électrification du parc
- 4- enjeux liés à la recharge à domicile et au travail, description des réseaux publics de recharge existant et réflexions menées par les différents acteurs
- 5- bonnes pratiques venant de France ou d'ailleurs

l'étude :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2341/Rapport\\_IRVE\\_vf3\\_Region\\_avecCouv.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2341/Rapport_IRVE_vf3_Region_avecCouv.pdf)

#### **UE-Centre commun de recherche**

**« New approaches for automated vehicles certification - Part I, Current and upcoming methods for safety assessment »**

avril 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/d320cd56-8051-11ea-b94a-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132193169>

*La technologie est toujours en cours d'élaboration et des garanties législatives appropriées doivent être mises en place pour réglementer la mise sur le marché de ces véhicules et garantir la sécurité des usagers de la route.*

*Le présent rapport résume les résultats d'une revue de la littérature et d'une analyse des différentes approches.*

#### **Transport & Environment,**

**« How clean are electric cars? T&E's analysis of electric car lifecycle CO<sub>2</sub> emissions »**

avril 2020 études (33 pages) langue anglaise

-> l'étude :

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA\\_0.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA_0.pdf)

-> une présentation de l'étude :

<http://avem.fr/actualite-une-nouvelle-etude-montre-tout-l-interet-des-vehicules-electriques-8006.html>

*Etude sur l'idée avancée que « si l'on prend en compte l'ensemble de leur cycle de vie, les voitures électriques polluent plus que les voitures à moteurs thermiques. »*

*- étude publiée par l'ONG Transport & Environnement, basée à Bruxelles, qui vient battre en brèche cette affirmation :*

*- en prenant en compte le cycle de vie complet du véhicule électrique, l'étude montre qu'aujourd'hui les voitures électriques émettent en moyenne trois fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un véhicule roulant au diesel ou à l'essence.*

*- voir également : un outil en ligne qui permet d'obtenir des résultats détaillés en fonction des sites de production des véhicules et des pays dans lesquels ils circulent et se rechargent*

<https://www.transportenvironment.org/news/how-clean-are-electric-cars>

#### **FIT/OCDE, Electric Mobility: Taking the Pulse in Times of Coronavirus.**

avril 2020, Covid-19 Transport Brief (langue anglaise)

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/electric-vehicles-covid-19.pdf>

*Comment la pandémie du Covid-19 affectera-t-elle le marché mondial des véhicules électriques ?*

*- l'analyse des premières données pour 2020 montre que ces véhicules ne seront pas exemptés de l'impact de la crise sanitaire sur le marché automobile*

*- mais les facteurs fondamentaux suggèrent que les perspectives à plus long terme pour le marché des véhicules électriques resteront probablement positives*

*- si la mobilité propre reste une priorité politique et que les plans de relance économique soulignent le rôle de la mobilité électrique en tant que moteur d'une innovation plus large.*

**UE-Institut universitaire européen,**  
**« Charging up India's electric vehicles »**  
 mars 2020 (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/2fc865a3-6413-11ea-b735-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132201648>

*L'Inde s'est engagée sur une voie ambitieuse vers une mobilité plus durable en promouvant l'électrification de son secteur des transports. La poussée pour les véhicules électriques est portée par l'agenda mondial établi dans le cadre de l'accord de Paris sur le climat pour réduire les émissions de carbone, et par l'agenda national, qui comprend l'amélioration de la qualité de l'air dans ses zones urbaines, la réduction de la dépendance aux importations de pétrole et l'encouragement de la secteur local de fabrication de véhicules électriques*

**FIT,**  
**« Electrifying Postal Delivery Vehicles in Korea »**  
 mars 2020, Case-Specific Policy Analysis (38 pages, langue anglaise)

[https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/electrifying-postal-delivery-vehicles-korea\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/electrifying-postal-delivery-vehicles-korea_0.pdf)

*Ce rapport évalue les coûts et bénéfices du remplacement de la flotte de motos par des véhicules électriques pour la délivrance des plis postaux dans huit villes coréennes. Il compare les coûts, les performances sanitaires et les impacts environnementaux à partir de données collectées sur les deux types d'engins. L'analyse est économique et qualitative.*

## **II-6 – conduite automatisée et connectée**

**Insurance Institute for Highway Safety,**  
**« Quel impact auront vraiment les véhicules autonomes sur les accidents de la route ? »**  
 juin 2020, étude

*Les véhicules autonomes sont souvent décrits comme pouvant fortement réduire les accidents de la route, et par extension le nombre de morts qui en résultent.*

*Une étude de l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) affirme que seul un tiers des accidents pourrait être évités grâce aux véhicules autonomes.*

*A noter : ces conclusions sont elles-mêmes remises en cause par l'industrie du VA.*

- présentation sur le site de Usine digitale :

<https://www.usine-digitale.fr/article/etude-quel-impact-auront-vraiment-les-vehicules-autonomes-sur-les-accidents-de-la-route.N972281>

- présentation sur le site de Intelligence artificielle :

<https://intelligence-artificielle.developpez.com/actu/305391/Les-voitures-autonomes-ne-pourraient-empêcher-qu'un-tiers-des-accidents-aux-Etats-Unis-selon-une-recente-etude/>

- présentation sur le site de Insurance Institute for Highway Safety

<https://www.iihs.org/news/detail/self-driving-vehicles-could-struggle-to-eliminate-most-crashes>

**ATEC-ITS,**  
**« Les systèmes de transport intelligents coopératifs. Quelles responsabilités pour les acteurs publics ? »**  
 mai 2020, Article pour la revue TEC n°246 – (Version longue - publication en ligne – 5 pages)

[https://atec-its-france.com/wp-content/uploads/2020/05/202005\\_articleTEC\\_guilbot\\_VLpourWeb.pdf](https://atec-its-france.com/wp-content/uploads/2020/05/202005_articleTEC_guilbot_VLpourWeb.pdf)

*Les systèmes de transport intelligents coopératifs (STI-C) visent à améliorer la sécurité des usagers de la route et des agents en activité sur le réseau routier, à faciliter la gestion du trafic, en délivrant des informations en temps réel aux conducteurs et aux gestionnaires de voirie (obstacle sur la chaussée, travaux en cours,...).*

*Ils sont basés sur des interactions numériques entre véhicules, véhicules et infrastructure, infrastructure et véhicules. L'action pour répondre aux situations signalées est gérée par le conducteur.*

**UE-Direction générale de la mobilité et des transports,  
« Study on the feasibility, costs and benefits of retrofitting advanced driver assistance to improve road safety »**

avril 2020, Final report – Étude (langue anglaise)

- l'étude (final report) :

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/88be5621-7ebf-11ea-aea8-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132198436>

- la synthèse (executive summary) :

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/72659808-7ec1-11ea-aea8-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132198436>

*L'objectif de cette étude est d'évaluer la faisabilité, les coûts et les avantages de la modernisation d'ADAS (Système avancé d'aide à la conduite)*

**Portail de l'IE,**

**« Éthique et Intelligence Artificielle : l'expérience « Morale Machine »**

avril 2020, intervention

<https://portail-ie.fr/analysis/2371/ethique-et-intelligence-artificielle-lexperience-morale-machine>

*Docteur en psychologie cognitive, directeur de recherche au CNRS, Jean-François Bonnefon est également président du groupe expert de la Commission Européenne sur l'éthique de la conduite autonome.*

*À l'initiative du club Cyber, du club Data Intelligence et de BIICS (Bordeaux Institute Of International Cybersecurity Studies), il intervenait le 5 mars 2020 à l'École de Guerre Économique sur « l'expérience Moral Machine ».*

**UE-Direction générale des services de recherche parlementaire**

**« The ethics of artificial intelligence - Issues and initiatives »**

avril 2020, étude (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/3a046f26-88f7-11ea-812f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132193169>

*Cette étude traite des implications éthiques et des questions morales qui découlent du développement et de la mise en œuvre des technologies de l'intelligence artificielle.*

*Il passe également en revue les lignes directrices et les cadres que les pays et régions du monde ont créés pour y répondre.*

**Ademe**

**« Programme d'investissement d'avenir : bilans « Véhicules et transports du futur, bilan véhicule connecté et autonome »**

février 2020

<https://www.ademe.fr/actualites>

*L'ADEME publie quatre bilans qui présentent les innovations soutenues par le Programme d'investissements d'avenir (PIA) dans le domaine des Transports.*

*Ces documents délivrent les chiffres-clés et les actions conduites par l'ADEME pour le soutien de l'innovation. Les projets visent à financer des solutions technologiques mais aussi des solutions de mobilité pour les biens et les personnes. Ils démontrent le dynamisme et la capacité des entreprises françaises à innover pour se projeter dans un futur écosystème des transport désirable, décarboné et sobre en énergies.*

-> [Consulter le bilan Véhicule connecté et autonome](#) (réf 010930)



## II-7 – recherche, innovation, normalisation

**ATEC-ITS,**

**« Mobilité 3.0 : un document d'étape sur le Big Data et la Mobilité »**

avril 2020

<https://atec-its-france.com/2020/04/08/mobilite-3-0-un-document-detape-sur-le-big-data-et-la-mobilite/>

*ce second livrable illustre sur des cas d'usages mobilité concrets (usagers, opérateurs et autorités organisatrices de mobilité) les gains obtenus ou attendus par le traitement de données de masse (Big Data) et en identifiant au travers de leur analyse les manquements/adaptations réglementaires, techniques, organisationnels, juridiques, économiques à approfondir pour faciliter demain le déploiement des services identifiés.*

- la feuille de route (43 pages)

<https://atec-its-france.com/wp-content/uploads/2020/03/FEUILLE-DE-ROUTE-big-data-2020-vDEF.pdf>

- sa synthèse (11 pages)

<https://atec-its-france.com/wp-content/uploads/2020/04/Re%CC%81sume%CC%81-Big-Data-2020-vDEF.pdf>

**UITP,**

**« Digitalisation in Public Transport: Predictive Maintenance of Transport Assets »**

février 2020

synthèse en ligne de la note (elle-même réservée aux abonnés), langue anglaise

<https://www.uitp.org/news/digitalisation-public-transport-predictive-maintenance-transport-assets>

*cet article explore l'utilisation de l'intelligence artificielle aux fins de maintenance prédictive pour éviter les pannes, faciliter la maintenance et le renouvellement des flottes.*

**UITP,**

**« Moving forward: Is AI revolutionising the mobility landscape? »**

février 2020,

*cette note décrit et analyse les usages et optimisation du recours à l'intelligence artificielle, mise au service des transports publics tant pour les AOM que pour les opérateurs et les usagers, notamment : données, information en temps réel, sécurité, gestion...*

la synthèse en ligne :

<https://www.uitp.org/news/moving-forward-ai-revolutionising-mobility-landscape>

la note (8 pages)

[https://uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Action%20Points%20-%20AI\\_0.pdf](https://uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Action%20Points%20-%20AI_0.pdf)

## II-8 – aspects sociaux et sociétaux

**Carbone 4,**

**« Nos déplacements réguliers avant le COVID-19 : 400 km et plus de 10h par semaine »**

juin 2020

<https://www.carbone4.com/decryptage-mobilite-deplacements-avant-covid-19/>

*« Alors que depuis la mi-mars [les] déplacements sont considérablement réduits par le confinement, les réflexions prospèrent sur ce que pourrait être la mobilité dans le monde d'après COVID-19. Pour bien mener cette réflexion, il est utile de partir du diagnostic initial sur [les] mobilités telles qu'elles étaient avant d'être mises en pause. »*

**Cerema,**

**« Mobilité et commerces : Quels enseignements des enquêtes déplacements ? »**

juin 2020, étude

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilite-commerces-quels-enseignements-enquetes-deplacements>

*Comment les français se déplacent-ils pour réaliser leurs achats? Une étude du Cerema menée à partir des données issues des enquêtes ménages-déplacements montre par exemple que 74% des clients des commerces de centre-ville dans les grandes agglomérations s'y rendent à pied, à vélo ou en transports en commun*

**CNRS,**

**« Femmes et hommes sont-ils égaux à vélo ? »**

mai 2020, synthèse d'une étude, article en ligne

<https://lejournel.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo>

*Utilisé à plein durant la pandémie, le vélo conforte son image de transport urbain idéal en 2020. Mais toutes et tous y accèdent-ils dans un espace public égalitaire ? Le vélo a-t-il un sexe ? Un âge ? Éléments de réponses et propositions de mesures grâce à une étude du géographe Yves Raibaud réalisée pour Bordeaux Métropole.*

**The Conversation,**

**« Évolution des mobilités et diffusion du Covid-19 en France : ce que les données Facebook dévoilent »**

mai 2020.

<https://theconversation.com/evolution-des-mobilites-et-diffusion-du-covid-19-en-france-ce-que-les-donnees-facebook-devoilent-137846>

*L'étude du lien entre la mobilité des hommes et des virus est une problématique récurrente de l'épidémiologie, des sciences humaines de la santé et plus largement de la santé publique. À la faveur de la pandémie de Covid-19 et des mesures de confinement prises par les états, celle-ci émerge de manière spectaculaire dans la sphère publique.*

**Forum Vies mobiles,**

**« Les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français »**

avril 2020

*évaluation des impacts sociaux, présents et futurs, du confinement sur les modes de vie des Français. il en ressort de fortes disparités dans les pratiques, selon les âges notamment, mais aussi une découverte de modes de vie différents, qui n'est pas sans faire naître certaines aspirations à une modération des déplacements après le confinement.*

-> l'étude :

[https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/enquete\\_confinement\\_et\\_mobilite\\_avril2020\\_forum\\_vies\\_mobiles\\_1.pdf](https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/enquete_confinement_et_mobilite_avril2020_forum_vies_mobiles_1.pdf)

-> les résultats de l'enquête :

[https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport\\_enquete\\_confinement\\_mobilite\\_et\\_modes\\_de\\_vie\\_avril\\_2020\\_forum\\_vies\\_mobiles.pdf](https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport_enquete_confinement_mobilite_et_modes_de_vie_avril_2020_forum_vies_mobiles.pdf)

**ADETEC,**

**« Le coût réel de la voiture en 2018 et son évolution depuis 2008 »**

mai 2020

présentation sur le site de la FNAUT

<https://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/842-le-cout-reel-de-la-voiture-en-2018-et-son-evolution-depuis-2008-bruno-cordier-adetec>

- l'étude (11 pages) :

<http://www.adetec-deplacements.com/cout-reel-voiture-2018-11pages-ADETEC.pdf>

- la synthèse (5 pages) :

<http://www.adetec-deplacements.com/cout-reel-voiture-2018-5pages-ADETEC.pdf>

#### **La Fabrique de la Cité**

##### **« Derrière les mots : le télétravail »**

avril 2020, étude en ligne

<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/derriere-les-mots-le-teletravail/>

questions abordées :

- dans quelle mesure la généralisation du télétravail peut-elle constituer une solution pour réduire durablement certaines problématiques de mobilité telles que la congestion ou les émissions de CO2 ?  
- la réduction des déplacements domicile-travail signifie-t-elle une réduction globale de la mobilité ?  
=> après un retour sur l'historique du télétravail, cette note pose la problématique du télétravail comme levier de la réduction des embouteillages en villes et de la décarbonation pérenne de la mobilité.

#### **UE/Centre commun de recherche de la Commission européenne,**

##### **« How will the COVID-19 crisis affect existing gender divides in Europe? »**

avril 2020, étude (langue anglaise)

[https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/c74af327-8441-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en?WT.mc\\_id=Selectedpublications&WT.ria\\_c=41957&WT.ria\\_f=5713&WT.ria\\_ev=search](https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/c74af327-8441-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en?WT.mc_id=Selectedpublications&WT.ria_c=41957&WT.ria_f=5713&WT.ria_ev=search)

#### **Forum Vies mobiles / OBSOCO,**

##### **« Enquête Nationale Mobilité et Modes de vie »**

mars 2020

<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2019/01/07/enquete-nationale-mobilite-et-modes-vie-12796>

approche de la place des déplacements dans le quotidien des Français, afin de pouvoir imaginer des politiques de transition efficaces, justes et adaptées aux pratiques.  
résultats d'une enquête menée de décembre 2018 à mars 2020.

- la synthèse de l'enquête :

[https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/synthese\\_enquete\\_nationale\\_mobilite\\_modes\\_de\\_vie.pdf](https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/synthese_enquete_nationale_mobilite_modes_de_vie.pdf)

- le rapport :

[https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport\\_enquete\\_nationale\\_mobilite\\_modes\\_de\\_vie\\_2020\\_fvm\\_1.pdf](https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport_enquete_nationale_mobilite_modes_de_vie_2020_fvm_1.pdf)

## **II-9 – sécurité / sûreté**

#### **Institut Paris Région,**

##### **« Insécurité dans les transports : quelles sont les peurs des usagers? »**

mai 2020, note (4 pages)

<https://www.lagazettedescommunes.com/telechargements/2020/05/nr-insecuritetransport.pdf>

Premiers résultats de l'étude sur le sentiment d'insécurité dans les transports en Ile-de-France. Un outil d'aide à la décision pour identifier les espaces anxieux et accompagner les acteurs du transport dans la mise en place de réponses adaptées.

**Institut Paris région,**

**« Le sentiment d'insécurité dans les transports collectifs franciliens en 2019 »**

mai 2020, note rapide (4 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-sentiment-dinsecurite-dans-les-transport-collectifs-franciliens-en-2019.html>

*Premiers résultats d'une enquête menée auprès des abonnés Navigo et Imagine R âgés de 18 ans et plus par l'Institut Paris région avec Île-de-France Mobilités et l'Observatoire national de la délinquance dans les transports*

*Cette enquête vient compléter celle réalisée en 2019 « victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France ».*

la note :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2346/NR\\_845\\_web.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2346/NR_845_web.pdf)

**UNECE – THE-PEP**

**« Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America »**

mai 2020 (langue anglaise)

[http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2020\\_INLAND\\_TRANSPORT\\_STATISTICS.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp6/publications/2020_INLAND_TRANSPORT_STATISTICS.pdf)

*cette étude fournit des chiffres comparables sur les accidents routiers en Europe, au Canada et aux États-Unis.*

**Cerema,**

**« Démarches de sécurité routière - Fiches de présentation »**

mars 2020, Collection Références – en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/demarches-securite-routiere-fiches-presentation>

*Ce travail, initié par le Cerema, fait suite à un besoin exprimé par les collectivités locales, afin de pouvoir mieux appréhender les démarches de sécurité routière réalisées sur le Réseau Routier National, et s'en inspirer pour structurer leur politique de sécurité routière.*

*-> fiche n°1 – panorama général (6 pages)*

**Cerema,**

**« Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables (2 fiches) »**

février 2020, Collection Références – en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amelioration-securite-usagers-vulnerables-2-fiches>

- fiche n°1 – Les traversées des piétons (6 pages)

- fiche n°2 – Le trottoir (6 pages)

*Plaquette ayant pour objectif de présenter les éléments modifiés dans le code de la route, d'en donner une interprétation, et d'illustrer certains concepts nouveaux. Elle est accompagnée de 2 fiches.*

*Mise à jour de la fiche n° 1 (modification du décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 par le décret 2018-795 du 17 septembre 2018).*

## **II-10 – transport, santé, environnement**

**The conversation**

**« Transports publics gratuits, une mesure inefficace contre la pollution en ville »**

juin 2020, note en ligne

<https://theconversation.com/transports-publics-gratuits-une-mesure-inefficace-contre-la-pollution-en-ville-133197>

présentation sur le site de la Gazette des communes

<https://www.lagazettedescommunes.com/684779/transports-publics-gratuits-une-mesure-inefficace-contre-la-pollution-en-ville/>

*La gratuité des transports publics est-elle réellement une solution favorable à l'environnement ? Cela ne semble pas sûr si l'on étudie, de près, l'exemple de Dunkerque.*

**IDDRIM,**

**« Guide "Bruit de roulement : État de l'art et recommandations" »**

mai 2020

<https://www.idrrim.com/publications/7530.htm>

*Un récent rapport de l'OMS signale que le bruit des transports constitue la deuxième nuisance d'environnement affectant la santé après la pollution de l'air.*

*Le bruit de contact pneumatique-chaussée, ou bruit de roulement, constitue la source prépondérante du bruit émis par un trafic routier dans la plupart des conditions de circulation.*

*Ce guide dresse un état de la connaissance et de la pratique sur les méthodes de mesure du bruit de roulement, les performances acoustiques des revêtements de chaussée et leur évolution dans le temps.*

*Il donne quelques exemples de prescriptions suivis de recommandations.*

**UNECE-THE-PEP**

**« Jobs in green and healthy transport »**

mai 2020 (langue anglaise)

<https://thepep.unece.org/sites/default/files/2020-05/THEPEP%20-%20Green%20jobs%20in%20transport.pdf>

*cette étude examine les implications pour l'emploi d'une transition accélérée vers des transports terrestres plus verts dans le périmètre de la région de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe*

**Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques**

**« Pollution de l'air, gaz à effet serre et crise du COVID-19 : quelles interactions ?**

mai 2020, note (21 pages)

[http://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/opepst/quatre\\_pages/OPEPST-Note\\_pollution\\_covid19.pdf](http://www.senat.fr/fileadmin/Fichiers/Images/opepst/quatre_pages/OPEPST-Note_pollution_covid19.pdf)

*Dès le début du confinement, plusieurs équipes, en France ou ailleurs dans le monde, ont tenté de quantifier l'impact de la baisse d'activité inédite, mais non structurelle et temporaire, sur la qualité de l'air et les principaux GES.*

*Note ayant pour but de présenter ces travaux en l'état, deux mois après la mise en place du confinement, ainsi que leurs premiers résultats.*

**UE-Agence européenne pour l'environnement,**

**« Environmental noise in Europe »**

2020 – mise à jour avril 2020

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/ed51a8c9-6d7e-11ea-b735-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132200303>

*L'exposition chronique au bruit ambiant a des impacts importants sur la santé physique et mentale et le bien-être. L'exposition au bruit ambiant est un problème répandu en Europe, avec au moins une personne sur cinq exposée à des niveaux considérés comme nocifs pour la santé.*

**ATMO-France,**  
**« COVID-19 : focus sur l'exposition des riverains à la pollution automobile près des grands axes avant/pendant le confinement »**  
 mars 2020, étude en ligne

<https://atmo-france.org/covid-19-focus-sur-lexposition-des-riverains-a-la-pollution-automobile-pres-des-grands-axes-avant-pendant-le-confinement/>

*Atmo France a réalisé un focus synthétique sur l'évolution des oxydes d'azote (NOx) à proximité des axes routiers à fort trafic grâce aux données historiques des stations de mesure des associations agréées en charge de la surveillances et de l'information sur la qualité de l'air en France*

## **II-11 – transport, énergie, climat**

**UE – Agence européenne pour l'environnement,**  
**« Monitoring CO2 emissions from passenger cars and vans in 2018 »**  
 juin 2020, rapport (66 pages - langue anglaise)

<https://www.eea.europa.eu/highlights/new-cars-and-vans-sold>

*Les émissions des voitures neuves immatriculées dans l'UE, au Royaume-Uni et en Islande en 2018 ont augmenté principalement en raison de la part croissante des voitures à essence dans les nouvelles immatriculations, en particulier dans le segment des véhicules utilitaires sport (VUS), et de l'adoption limitée du marché de zéro et véhicules à faibles émissions, y compris les voitures électriques.*

- le rapport :

<https://www.eea.europa.eu/publications/co2-emissions-from-cars-and-vans-2018>

**Banque mondiale,**  
**« Systèmes d'échange de quotas d'émission : rapport 2020 sur l'état et tendances des marchés »**  
 mai 2020 (109 pages), langue anglaise

- le rapport

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33809/9781464815867.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

- sa présentation sur le site du Citepa

[https://www.citepa.org/fr/2020\\_06\\_b03/](https://www.citepa.org/fr/2020_06_b03/)

*le rapport présente un état des lieux des marchés carbone et analyse les tendances observées et projetées en matière de prix de quotas d'émission de CO2.*

**UE – Agence européenne pour l'environnement,**  
**« Trends and drivers of EU greenhouse gas emissions »**  
 mai 2020 (langue anglaise)

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/8d52ce04-a3df-11ea-bb7a-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132189656>

*Ce rapport présente un aperçu des tendances des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des moteurs sous-jacents dans l'Union européenne entre 1990 et 2018.*

*Il propose également une synthèse de l'évolution entre 2017 et 2018.*

*L'étude n'intègre pas à ce jour les effets de la crise Covid-19, qui aura des effets notables.*

**La Fabrique de la Cité,**  
**« Financer la mobilité dans un monde post-carbone »**  
 mai 2020, rapport (67 pages)

<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/financer-la-mobilite-dans-un-monde-post-carbone/>

*Ce rapport analyse 19 solutions mises en œuvre par des villes et des États du monde entier pour financer la mobilité et favoriser sa décarbonation. Singapour, Londres, New York, Hong Kong, Oslo, Oregon... Les diverses stratégies mise en œuvre font du financement et de la décarbonation des mobilités les deux faces d'une même médaille.*

*Le rapport ne se fixe pas pour objectif une « solution clé en mains » mais de fournir « un bouquet de solutions » pour que les territoires se les approprient, selon leur besoin.*

- le rapport :

[https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2020/05/Rapport\\_FIMBOB\\_LFDLC.pdf](https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2020/05/Rapport_FIMBOB_LFDLC.pdf)

**Banque mondiale**  
**« Journée mondiale de la Terre : y aura-t-il un avant et un après COVID-19 pour la pollution due aux transports ? »**,  
 avril 2020, article

<https://www.banquemondiale.org/fr/news/feature/2020/04/22/earth-day-2020-could-covid-19-be-the-tipping-point-for-transport-emissions>

*les émissions de GES provenant des transports pourraient augmenter après la pandémie de COVID-19 (cf. expérience de l'après crise 2008/2009)*

*en investissant dans les transports à faible intensité de carbone, les pays peuvent suivre une voie*

**Fondation pour la recherche stratégique**  
**« European energy transition after Covid-19: from Green Deal to 'Gas Deal'? »**  
 8 avril 2020, note

<https://www.frstrategie.org/en/publications/notes/european-energy-transition-after-covid-19-green-deal-gas-deal-2020>

*Cette note développe le point de vue de la nécessité à décider si le Green Deal continue en l'état ou si ses objectifs sont adaptés du fait de la crise*

*elle soulève la possibilité d'un « Gas Deal » et relève que le pragmatisme à moyen terme est le seul moyen de préserver les efforts déjà menés par les pays européens concernant la lutte contre le changement climatique et d'éviter des tensions internes*

**Haut conseil pour le climat,**  
**rapport spécial "Climat, sante: mieux prévenir, mieux guérir - Accélérer la transition juste pour renforcer notre résilience aux risques sanitaires et climatiques"**  
 21 avril 2020 (24 pages)

<https://www.hautconseilclimat.fr/publications/climat-sante-mieux-prevenir-mieux-guerir/>

*rapport consacré aux enseignements à tirer de la crise sanitaire du COVID-19 et aux suites à donner pour atteindre les objectifs vers la neutralité carbone.*

- le communiqué de presse

[https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/04/communiqu-de-presse\\_haut-conseil-pour-le-climat.pdf](https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/04/communiqu-de-presse_haut-conseil-pour-le-climat.pdf)

- le rapport

[https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/04/rapport\\_haut-conseil-pour-le-climat.pdf](https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/04/rapport_haut-conseil-pour-le-climat.pdf)

conclusions:

- les réductions [d'émissions GES] ne proviennent pas de changements énergétiques ou structurels, et donc seront vraisemblablement de courte durée, en fonction des mesures mises en place pour la sortie de crise et sa suite. Un rebond est aussi possible.
- le mode déplacement qui accompagnera le retour au travail après le confinement peut potentiellement mener à des changements structurels s'il est dirigé vers des modes de transport doux.

**UE-Centre commun de recherche,**

**« State of the art on alternative fuels transport systems in the European Union »**

mise à jour avril 2020

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132198436>

*Dans le contexte du Green Deal, analyse des voies possibles vers une économie climatiquement neutre dans le cadre des travaux menés dans le cadre de la proposition.*

*L'analyse démontre les besoins d'efforts substantiels dans toutes les parties de l'économie, y compris pour les transports.*

**UE – Agence européenne pour l'environnement,**

**« National action across all sectors needed to reach greenhouse gas Effort Sharing targets »**

mars 2020, briefing (13 pages - langue anglaise)

<https://www.eea.europa.eu/highlights/member-states-must-cut-emissions>

*Cette note analyse les émissions historiques et projetées des États membres de l'UE qui ne sont pas incluses dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE*

- la note :

<https://www.eea.europa.eu/publications/national-action-across-all-sectors>

**IDDR1,**

**« Trajectoires de décarbonation profonde du transport de marchandises »**

décembre 2019, rapport (48 pages)

[https://www.ortl-grandest.fr/wp-content/uploads/2020/03/202003-rapport-fret-FR\\_0.pdf](https://www.ortl-grandest.fr/wp-content/uploads/2020/03/202003-rapport-fret-FR_0.pdf)

*L'IDDR1, en collaboration avec l'Ifsttar, EDF et le Cired, a effectué un travail de prospective dessinant deux scénarios très différents permettant d'atteindre l'objectif de neutralité carbone du transport de marchandises en 2050.*

## II-12 – transports urbains et guidés

**La Fabrique de la Cité,**

**« Derrière les mots : Gratuité(s) des transports publics »**

juin 2020. étude en ligne, Camille Combe

<https://www.lafabriquedelacite.com/publications/derriere-les-mots-gratuites-des-transports-publics/>

*Dans des centres urbains toujours plus congestionnés, où l'automobile représente une part écrasante des déplacements, les municipalités sont à la recherche d'un moyen permettant de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun. Avec la crise que nous traversons, cet enjeu se double d'un impératif de relance des transports collectifs à l'heure où ces derniers, notamment aux États-Unis, ont parfois perdu jusqu'à 90% de leur fréquentation pré-crise.*



**Cerema,**

**« Les transports publics avant la réforme territoriale, synthèse et analyse quantitative »**

juin 2020, collection Connaissances (44 pages) – téléchargement gratuite

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/transports-publics-reforme-territoriale>

*Analyse du transport public menée sur l'année 2015, à partir de l'exploitation des données recueillies annuellement lors des enquêtes réalisées auprès des autorités organisatrices de transport et de leurs exploitants : l'enquête sur les transports collectifs urbains (TCU), l'enquête sur les transports collectifs départementaux (TCD) et l'enquête sur les transports collectifs régionaux (TCR). (France métropolitaine, hors Île-de-France)*

**UTP,**

**« Systèmes de ventilation et de climatisation dans le contexte du Covid-19 »**

juin 2020, note (4 pages)

<https://www.utp.fr/actualite/systemes-de-ventilation-et-de-climatisation-dans-le-contexte-du-covid-19>

*Face à l'épidémie de Covid 19 et devant les incertitudes qui planent quant à ses vecteurs de transmission, le secteur des transports s'est interrogé sur le fondement de l'utilisation des systèmes de ventilation et des systèmes d'air réfrigéré s'apparentant à la climatisation.*

- la note :

[https://www.utp.fr/system/files/Dpt\\_AET/20200608\\_UTP\\_Note\\_info\\_sur\\_systemes\\_Ventil.\\_Clim\\_VF.pdf](https://www.utp.fr/system/files/Dpt_AET/20200608_UTP_Note_info_sur_systemes_Ventil._Clim_VF.pdf)

**Cerema,**

**« Insertion urbaine des transports collectifs de surface IUTCS »**

**série de fiches – fiche n°5 : Tramway et modifications de voirie : les obligations des gestionnaires »**

mai 2020, collection références – téléchargement gratuite

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/insertion-urbaine-transports-collectifs-surface-iutcs>

*La série de fiches "insertion urbaine des transports collectifs de surface" traite des questions d'aménagement, de voirie et de signalisation routière liées à l'interface entre ces systèmes de transport et les autres usages de l'espace public.*

**GART,**

**« Déconfinement dans les transports publics »**

mai 2020 , Foire aux questions (réservée aux adhérents)

<https://www.gart.org/publication/deconfinement-dans-les-transports-publics-faq/>

**GART,**

**« Analyse des impacts de la crise sanitaire liée au Covid-19 pour les AOM et leurs opérateurs de transports, Questions-Réponses**

avril 2020, étude (réservée aux adhérents)

<https://www.gart.org/publication/etude-danalyse-des-impacts-pour-les-aom-et-leurs-operateurs-de-transport/>

## II-13 – transports ferroviaires

**Autorité de régulation des transports,**  
**« Rapport d'activité 2019 »**  
 juin 2020

[https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/06/rapport\\_activite\\_2019.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/06/rapport_activite_2019.pdf)

*Le rapport d'activité de l'Autorité de régulation des transports revient sur l'année 2019, tant en ce qui concerne les avis et décisions rendus, les publications et les études effectuées dans les secteurs ferroviaire et routier que l'activité de l'Autorité dans le champ des compétences acquises au dernier trimestre.*

**CGEDD,**  
**« De nouveaux référentiels pour les petites lignes ferroviaires »**  
 avril 2020

-> la présentation en ligne

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/de-nouveaux-referentiels-pour-les-petites-lignes-a2906.html>

-> le rapport n°012582P – mars 2020 (42 pages)

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/012582-p\\_rapport\\_cle13f63a.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/012582-p_rapport_cle13f63a.pdf)

*de nouveaux acteurs vont être amenés à intervenir plus régulièrement dans la gestion des petites lignes du réseau ferré national du fait des évolutions législatives.*

*impossible d'envisager de définir dans un délai raisonnable un ensemble de référentiels directement utilisables*

*développement par chaque opérateur des référentiels qui se distingueront essentiellement par les modes d'organisation et les outils adoptés.*

*la mission émet des recommandations.*

**AQST,**  
**« Bilan 2019 de la qualité de service des transports de voyageurs en France »**  
 avril 2020

<http://www.qualitetransports.gouv.fr/bilan-2019-de-la-qualite-de-service-des-transport-a414.html>

*l'AQST publie le bilan 2019 de la qualité de service des transports de voyageurs en France : contexte général de l'année, principales évolutions de flux dans les transports publics de voyageurs*

-> la présentation du bilan : (diaporama de 62 pages)

[http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/qst2019-annuel\\_vf\\_2.pdf](http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/qst2019-annuel_vf_2.pdf)

-> le rapport : (82 pages)

[http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/ppt\\_qst2019\\_vf\\_cr\\_web.pdf](http://www.qualitetransports.gouv.fr/IMG/pdf/ppt_qst2019_vf_cr_web.pdf)

**UE-Institut universitaire européen,**  
**« Green finance and sustainability - Which role for railways? »**  
 mars 2020, Policy brief

<https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/8d66a41d-64df-11ea-b735-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-132201648>

*Le secteur financier aura inévitablement un rôle central à jouer pour soutenir cette transition vers une croissance durable et résiliente au changement climatique.*

**Ademe,**  
**Programme d'investissement d'avenir : bilans « Véhicules et transports du futur, bilan transports ferroviaires et guidés »**  
 février 2020

<https://www.ademe.fr/actualites>

*L'ADEME publie quatre bilans qui présentent les innovations soutenues par le Programme d'investissements d'avenir (PIA) dans le domaine des Transports.*

*Ces documents délivrent les chiffres-clés et les actions conduites par l'ADEME pour le soutien de l'innovation. Les projets visent à financer des solutions technologiques mais aussi des solutions de mobilité pour les biens et les personnes. Ils démontrent le dynamisme et la capacité des entreprises françaises à innover pour se projeter dans un futur écosystème des transports désirable, décarboné et sobre en énergies.*

-> [Consulter le bilan Transports ferroviaires et guidés](#) (réf. 010932)

## II-14 – transports fluviaux et maritimes

**CNRS / INSNS,**  
**« Les effets de réseau : la clé pour prédire l'évolution du commerce maritime ? »**

juin 2020,

présentation de la recherche : Kosowska-Stamirowska Z. 2020, « Network effects govern the evolution of maritime trade », PNAS.

<https://inshs.cnrs.fr/fr/cnrsinfo/les-effets-de-reseau-la-cle-pour-predire-levolution-du-commerce-maritime>

*Le transport maritime représente plus de 70 % de la valeur totale du commerce international et joue un rôle central dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.*

*Analyse de trente ans de données relatives aux mouvements quotidiens des navires afin de découvrir la principale dynamique qui régit l'évolution de la structure et l'intensité du commerce maritime. Les résultats fournissent une méthode pour modéliser l'évolution future du réseau mondial de transport maritime et la réponse possible du réseau à des perturbations.*

**Institut Paris région**

**« Le transport fluvial : un levier indispensable à la transition énergétique »**

Note rapide Mobilité, n° 853

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-transport-fluvial-un-levier-indispensable-a-la-transition-energetique.html>

*Par son empreinte environnementale d'ores et déjà inférieure à celle des autres modes de transport, le transport fluvial apparaît comme l'un des leviers à renforcer pour participer à la transition énergétique. Si les plus grands navires fluviaux peuvent transporter ...*

**Fondation pour la recherche stratégique,**

**« Le cyber, domaine particulier de la pensée navale »**

juin 2020, étude en ligne

<https://www.frstrategie.org/publications/notes/cyber-domaine-particulier-pensee-navale-2020>

*le domaine maritime doit intégrer plus avant le cyber au sein des réflexions sur les opportunités et, surtout, les menaces. Les plateformes de collecte et de traitement de données, les capteurs et les effecteurs, les systèmes de communication sont autant d'aspects que la pensée stratégique doit considérer afin d'intégrer au mieux les systèmes cyber dans l'ensemble du domaine maritime.*

la note au format pdf :

<https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/publications/notes/2020/202048.pdf>

**Journal de la Marine Marchande,****« Rapport : Les cyberattaques maritimes ont augmenté de 400 % »**

juin 2020, rapport

<http://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/rapport-les-cyberattaques-maritimes-ont-augmente-de-400>

*Selon le cabinet de conseil en cybersécurité Naval Dome, les tentatives de piratage dans les secteurs maritime, pétrolier et offshore ont explosé depuis février. Les hackers ont profité de la crise sanitaire, temps par nature de vulnérabilité, pour exploiter les failles des systèmes à l'aide de logiciels malveillants, demandes de rançon et courriels de phishing...*

**Institut Paris région,****« Le bateau autonome cherche son cap »**

juin 2020, note rapide Mobilité, n° 851

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/le-bateau-autonome-cherche-son-cap.html>

*« Le transport fluvial et maritime n'échappe pas à l'autonomisation. Sécurité accrue, meilleure rentabilité et préservation environnementale sont les principaux points forts mis en avant. Mais malgré de nombreuses expérimentations encourageantes, le développement à grande échelle du bateau autonome n'est pas prévu à court terme en raison d'une réglementation contraignante. »*

- la note (4 pages) :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2360/NR\\_851\\_web.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2360/NR_851_web.pdf)

**The Maritime Executive,****« Report: Cyber Criminal Activity Increasing During Pandemic »,**

mai 2020

<https://maritime-executive.com/article/report-cyber-criminal-activity-increasing-during-pandemic>

*La société de sécurité Mimecast, a publié un rapport sur les 100 premiers jours du coronavirus - qui montre que, depuis l'épidémie du COVID-19, l'industrie du transport est le troisième secteur le plus menacé par les cybercriminels, derrière les industries de détail et de fabrication*

-&gt; le rapport :

<https://www.mimecast.com/globalassets/cyber-resilience-content/100-days-of-coronavirus-threat-intelligence.pdf>

**Cerema,****« Signalisation pour la navigation intérieure »**

mai 2020, Guide - Collection références (99 pages) - en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/signalisation-navigation-interieure>

*Guide rédigé à destination des gestionnaires et exploitants de la voie d'eau chargés de cette signalisation afin de leur permettre de s'approprier la nouvelle réglementation de la signalisation de la voie d'eau et du domaine fluvial (arrêté ministériel du 28 juin 2013 valant règlement général de police de la navigation intérieure- RGPNI).*

**L'Antenne,****« Une première vision d'ensemble du fluvio-maritime européen »**

30 avril 2020

[https://www.lantenne.com/Une-premiere-vision-d-ensemble-du-fluvio-maritime-europeen\\_a52080.html](https://www.lantenne.com/Une-premiere-vision-d-ensemble-du-fluvio-maritime-europeen_a52080.html)

*- premier rapport thématique sur l'activité du transport fluvio-maritime de marchandises en Europe, publié durant le premier trimestre.*

- aperçu du marché de la navigation intérieure européenne (53 pages) :

[https://ccr-zkr.org/files/documents/om/om20\\_1\\_fr.pdf](https://ccr-zkr.org/files/documents/om/om20_1_fr.pdf)

[https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/04/Rapport-semestriel-Q1-2020\\_FR\\_Web.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/04/Rapport-semestriel-Q1-2020_FR_Web.pdf)

**Fondation pour la recherche stratégique,**  
« L'impact du Covid-19 sur le monde maritime »

avril 2020, étude en ligne

<https://www.frstrategie.org/publications/notes/impact-covid-19-sur-monde-maritime-2020>

*Le monde de la croisière n'est pas le seul secteur à être impacté par les effets de la pandémie : le transport maritime, la pêche et les marines de guerre le sont aussi à des degrés divers. Cette note propose une rapide synthèse de la situation dans ces différents domaines d'activités.*

la note au format pdf :

<https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/publications/notes/2020/202024.pdf>

**Ademe**

**Programme d'investissement d'avenir : bilans « Véhicules et transports du futur, bilan navire »**  
février 2020

<https://www.ademe.fr/actualites>

*L'ADEME publie quatre bilans qui présentent les innovations soutenues par le Programme d'investissements d'avenir (PIA) dans le domaine des Transports.*

*Ces documents délivrent les chiffres-clés et les actions conduites par l'ADEME pour le soutien de l'innovation. Les projets visent à financer des solutions technologiques mais aussi des solutions de mobilité pour les biens et les personnes. Ils démontrent le dynamisme et la capacité des entreprises françaises à innover pour se projeter dans un futur écosystème des transport désirable, décarboné et sobre en énergies.*

-> [Consulter le bilan Navire](#) (réf. 010931)

## II-15 – ports fluviaux et maritimes

**Ports et corridors,**

**« Maritime : le reformatage de l'offre dans le contexte post-Covid »**

mai 2020

présentation de l'analyse :

<https://portsetcorridors.com/2020/upply-conteneur-post-covid/>

accès direct à l'analyse de Jérôme de Ricqlès, expert maritime auprès de Uply :

<https://market-insights.upply.com/fr/transport-maritime-scenarios-de-reformatage-de-loffre-dans-le-contexte-post-covid>

*mise en évidence et analyse de trois scénarios : poursuite comme avant, rupture douce et déglobalisation accélérée*

**HAROPA,**

**« Indicateurs de performance conteneurs 2019 »**

avril 2020 (12 pages)

<https://www.haropaports.com/fr/publications/indicateurs-de-performance-conteneurs-2019>

**HAROPA,**

**« Jalons des indicateurs du passage de la marchandise - Les jalons des flux logistiques à l'importation et à l'exportation »**

avril 2020 (5 pages)

<https://www.haropaports.com/fr/publications/jalons-des-indicateurs-du-passage-de-la-marchandise>

## II-16 – transports routiers

**Autorité de régulation des transports,**

**« Rapport d'activité 2019 »**

juin 2020

[https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/06/rapport\\_activite\\_2019.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/06/rapport_activite_2019.pdf)

*Le rapport d'activité de l'Autorité de régulation des transports revient sur l'année 2019, tant en ce qui concerne les avis et décisions rendus, les publications et les études effectuées dans les secteurs ferroviaire et routier que l'activité de l'Autorité dans le champ des compétences acquises au dernier trimestre.*

**CNR,**

**« Covid-19 - Impact de la crise et coût des mesures sanitaires pour les entreprises de TRM »**

juin 2020

<http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Covid-19-Impact-de-la-crise-et-cout-des-mesures-sanitaires-pour-les-entreprises-de-TRM>

*Pour les entreprises du TRM, la fourniture des équipements de protection individuelle pour les conducteurs et les opérations de nettoyage des cabines constituent une dépense directe en produits (gel, nettoyant, lingettes, masques, gants, visières, etc.) associée à un coût de mise en œuvre. Ces mesures sanitaires obligatoires pour la poursuite de l'activité, représentent un coût nouveau pouvant aller de 3 € à 32 € par jour par véhicule, soit de 0,5 % à 6 % du prix de revient standard, en fonction du type d'activité. On évalue le surcoût d'une situation intermédiaire autour de 13 € par jour, soit environ 2,5 % du prix de revient.*

- la note :

<http://www.cnr.fr/content/download/72786/970083/version/3/file/CNR%20-%20TRM%20Co%C3%BBt%20et%20situation%20Covid-19.pdf>

**IDDR,**

**« Comment décarboner le secteur du transport de marchandises en France ? Retour sur le Mardi de l'iddri du 3 mars 2020 »,**

mars 2020

<https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/autre-publication/comment-decarboner-le-secteur-du-transport-de>

*« L'étude présentée a été construite dans le cadre de l'initiative sur les trajectoires de long terme (Deep Decarbonization Pathways - DDP). Elle est basée sur une approche de construction de trajectoires à 2050 pour le secteur du transport de marchandises, avec l'idée d'explorer le champ des possibles et de donner à voir les grandes questions qui se posent quand on cherche à décarboner ce secteur. »*

**Ademe**

**Programme d'investissement d'avenir : bilans « Véhicules et transports du futur, bilan Transports Réduction des émissions et de la consommation des véhicules routiers thermiques »**  
février 2020

<https://www.ademe.fr/actualites>

*L'ADEME publie quatre bilans qui présentent les innovations soutenues par le Programme d'investissements d'avenir (PIA) dans le domaine des Transports.*

*Ces documents délivrent les chiffres-clés et les actions conduites par l'ADEME pour le soutien de l'innovation. Les projets visent à financer des solutions technologiques mais aussi des solutions de mobilité pour les biens et les personnes. Ils démontrent le dynamisme et la capacité des entreprises françaises à innover pour se projeter dans un futur écosystème des transports désirable, décarboné et sobre en énergies.*

-> [Consulter le bilan Transports Réduction des émissions et de la consommation des véhicules routiers thermiques](#) (réf. 010990)

## **II-17 – vélo, mobilités actives, nouvelles mobilités**

**Cerema**

**« Protection des cheminements des personnes malvoyantes et aveugles : potelet anti-stationnement - fermeture d'accès »**

juin 2020, Collection Connaissances, fiches – téléchargement gratuit

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/serie-fiches-cheminements-personnes-aveugles-malvoyantes-](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/serie-fiches-cheminements-personnes-aveugles-malvoyantes-pam?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=062020&utm_term=vdp)

[pam?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=062020&utm\\_term=vdp](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/serie-fiches-cheminements-personnes-aveugles-malvoyantes-pam?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=062020&utm_term=vdp)

*cette fiche précise la réglementation sur les potelets anti-stationnement et propose des solutions alternatives*

-> *Fiche n°10 : La protection des cheminements - Le cas particulier des potelets anti-stationnement ou de fermeture d'accès (juin 2020)*

**Cerema,**

**« Vers des villes et des territoires 100% marchables, 100% cyclables »**

juin 2020

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/villes-territoires-100-marchables-100-cyclables>

*travail sur le déploiement des aménagements temporaires permettant de faciliter et de sécuriser les déplacements à pied ou à vélo.*

*organisation de webinaires pour présenter les démarches de mise en œuvre*

*publication de 2 guides, dont 5 principes ressortent*

*1 – faire sûr et accessible avant tout*

*2 – s'inscrire dans une approche globale, intégrée, itérative...*

*3 – mobiliser, informer, co-construire*

*4 - évaluer les usages des aménagements proposés*

*5 – tester, expérimenter dans les règles*

<https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/amenagements-provisoires.pdf>

**Terra nova,**

**« Du bon usage de la régulation du libre-service : le cas des trottinettes électriques »**

juin 2020

[http://tnova.fr/system/contents/files/000/002/086/original/Terra-Nova\\_Note-R\\_gulation-trottinettes-electriques\\_190620.pdf?1592557619](http://tnova.fr/system/contents/files/000/002/086/original/Terra-Nova_Note-R_gulation-trottinettes-electriques_190620.pdf?1592557619)

*Cette note identifie les points de blocage au déploiement apaisé de ce service et suggère une nouvelle approche de la régulation et de la gouvernance de la politique de mobilité.*

**Ekodev et Ekosystème mobilité,**

**« Enquête : les entreprises à la peine dans leur politique en faveur du vélo »**

mai 2020, enquête (téléchargeable en ligne)

<https://ekodev.com/blog/Ekodev/Enquete-Velo-Employeurs>

*Afin d'aider les employeurs à mieux comprendre et appréhender les attentes en matière de pratique du vélo, ekodev et l'ekosystème mobilité, en partenariat avec les collectifs étudiants et des salariés vélotafeurs engagés, ont lancé une grande enquête auprès des salariés français.*

- présentation sur le site de actu-environnement :

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/velo-employeur-ekodev-ekosystem-mobilite-entreprises-35497.php4#xtor=ES-6>

**Vélo et territoires,**

**« Analyse de la fréquentation cyclable 2019 : une année marquée par la pratique utilitaire »**

mai 2020, rapport (43 pages)

<https://www.velo-territoires.org/actualite/2020/05/20/frequentation-cyclable-2019/>

*la pratique du vélo poursuit sa progression.*

*après une année record en 2018, le nombre de passages de vélos augmente de 5 % en 2019. Il est de 19 % supérieur à celui observé au démarrage du projet, en 2013.*

- le rapport complet :

<https://www.velo-territoires.org/resource/analyse-donnees-de-frequentation-cyclable-2019/>

**FIT, Anne de Bartoli,**

**« Are shared e-scooters good for climate change ? Analyzing the case of Paris »,**

mai 2020, étude

Related paper : « Transportation consequential Life Cycle Assessment : method and application of the emergence of free floating e-scooters in Paris »

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/e-scooters-climate-change-young-researcher-award-2020-de-bortoli.pdf>

<https://www.itf-oecd.org/are-e-scooters-good-or-bad-environment>

*L'objectif de l'étude est de quantifier l'impact écologique de l'émergence des scooters électriques partagés à Paris.*

*L'étude a montré que cette flotte en free-floating a conduit à une augmentation des émissions de GES de l'ordre de 12 000 tonnes sur l'année.*

*Elle retient également que cette empreinte carbone est très dépendante des schémas de mobilité spécifiques adoptés par chaque ville.*

*A Paris, le scooter électrique remplace principalement la marche, le vélo ou le métro, dans le contexte d'un transport public lui-même à faible empreinte.*

*Le cycle de vie des engins est aussi étudié, dont les modalités de maintenance de la flotte.*

*La conclusion est que les scooters électriques ont un rôle favorable à jouer dans le verdissement de la mobilité urbaine, sous réserve de la prise en compte de certains paramètres.*



**Cerema,**

**« Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement »**

mai 2020 , guide, 23 pages (téléchargement gratuit)

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisaires-tester-amenager>

*recommandations techniques pour mettre en œuvre, en phase de déconfinement, des solutions d'aménagement provisoires permettant de se déplacer à vélo de manière efficace, en sécurité et dans le respect des principes de « distanciation physique ». Il s'agit de solutions simples, rapides et peu onéreuses.*

**Cerema,**

**« Aménagements provisoires pour les piétons : tester pour aménager durablement »**

mai 2020 , guide, 46 pages (téléchargement gratuit)

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-provisaires-pietons-tester-amenager-durablement>

*recommandations techniques pour mettre en œuvre, en phase de déconfinement, des solutions d'aménagement provisoires permettant de se déplacer à pied de manière efficace, en sécurité et dans le respect des principes de « distanciation physique ». Il s'agit de solutions simples, rapides et peu onéreuses.*

**Cerema**

**Aménagements cyclables temporaires : tester pour aménager durablement**

mai 2020, Les Cahiers du Cerema, guide (23 pages) – téléchargement gratuit

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisaires-tester-amenager?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=052020&utm\\_term=vdv](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/amenagements-cyclables-provisaires-tester-amenager?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=052020&utm_term=vdv)

*Destiné aux collectivités et acteurs des mobilités douces, ce guide propose des solutions pratiques d'aménagement des voies cyclables, rapidement mises en œuvre et de manière réversibles.*

**APUR,**

**« Les mobilités émergentes, trottinettes, scooters et vélos en partage »**

mai 2020, étude (100 pages)

- la présentation et synthèse en ligne :

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/paris-mobilites-emergentes-trottinettes-scooters-velos-partage-profil-pratiques-attentes-enquete#>

- l'étude (100 pages)

<https://www.apur.org/fr/file/56596/download?token=lvvcahS3>

*- enquête effectuée auprès de 11 000 usagers et menée en lien avec 10 opérateurs, la Ville de Paris et Ile-de-France Mobilités : étude de leurs profils, motivations, des freins et attentes*

*- analyse des facteurs de réussite de l'introduction de ce mode.*

*l'étude comporte 2 parties : une synthèse des pratiques à partir d'expertises de chercheurs et des résultats d'enquêtes de bureaux d'études et d'organismes institutionnels puis une analyse de*

*l'enquête menée par l'Apur pour mieux documenter les profil, freins et attentes associés à ces offres.*

*Elle fournit une cartographie spatiale, sociale et fonctionnelle de la micro-mobilité.*

**Cerema,**

**« Plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) - Marquage d'animation aire piétonne et zone de rencontre »**

mai 2020, série de fiches – fiche n°19

[https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=052020&utm\\_term=vdp](https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=052020&utm_term=vdp)

*Série de 19 fiches décryptant la réglementation et apporte des indications dans la mise en œuvre d'un meilleur partage de l'espace public.*

**DGITM/ DGE / Ademe/ FFC,**

**« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 »**

avril 2020, étude (376 pages)

<https://www.ademe.fr/impact-economique-potentiel-developpement-usages-velo-france-2020>

*Cette étude dresse un état des lieux des différents usages du vélo en France, y compris les usages professionnels et de leurs trajectoires d'évolution à 5 ou 10 ans.*

*Elle en mesure les effets économiques et analyse les bonnes pratiques internationales en matière de politique « vélo » afin d'éclairer les décideurs publics et privés dans leurs projets de développement des mobilités cyclables, mais également les industriels du cycle, ceux du sport et les professionnels du tourisme désireux de tirer le meilleur bénéfice du retour à la pratique du vélo.*

- l'étude :

<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/rapport-impact-economique-usages-velos-france-2020.pdf>

- la synthèse (12 pages) :

<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/synthese-impact-economique-usages-velos-france-2020-1.pdf>

**Cerema, Une voirie pour tous**

**« Outil gratuit d'autodiagnostic en ligne de l'écomobilité »**

avril 2020

[voiriepour tous@cerema.fr](mailto:voiriepour tous@cerema.fr)

<https://www.ville-ecomobile.org/>

<http://www.sustainable-mobilities.com>

<http://www.arbre-mobile.com/>

*initiative indépendante menée par deux Bureaux d'Études spécialisés en aménagement et mobilité, avec le concours de 3 collectivités et le soutien de l'ADEME, relayée par Une voirie pour tous outil d'autodiagnostic en ligne à destination des collectivités, destiné à :*

*\* visualiser rapidement le degré d'écomobilité actuel du territoire,*

*\* valoriser les actions réalisées,*

*\* définir et partager les priorités, à la croisée de la mobilité et de l'aménagement*

**Cerema**

**Fiche n° 41 Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service : L'exemple de Vélostras à Strasbourg - Aménagement du tronçon quai Pasteur – rue de Fouday**

février 2020, (12 pages), en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>

**APUR,**

**« Étude "Les boucles cyclables en héritage des jeux olympiques de Paris 2024" – des continuités cyclables dans le Grand Paris d'ici 2024 »**

mars 2020, étude

<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/boucles-cyclables-heritage-jeux-olympiques-paris-2024>

<https://www.apur.org/fr/file/56596/download?token=lvvcahS3>

*Cette étude a été réalisée en étroite collaboration avec la Ville de Paris, le département de Seine-Saint-Denis et les 4 EPT : Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Paris Terres d'Envol et Plaine Commune. Elle a pour objectif de relier et de rendre accessible à vélo les sites olympiques et paralympiques au moment des Jeux, et aussi de créer un itinéraire cyclable continu favorisant la pratique du vélo quotidienne et de loisirs.*

## III - Zoom sur les territoires : études et travaux

### III-1 – Auvergne Rhône Alpes

**DREAL Auvergne Rhône-Alpes,**  
**« Bilan statistique DREAL Auvergne-Rhône-Alpes 2019 »**  
 juin 2020

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/bilan-statistique-dreal-auvergne-rhone-alpes-2019-a18199.html>

*La DREAL revient sur les principales données statistiques significatives de 2019 pour la construction, les transports et l'énergie-climat, dans le cadre du Bilan économique Auvergne-Rhône-Alpes de l'INSEE paru sous le titre : « 2019, une nouvelle année positive pour l'économie régionale ».*

- le bilan AuRA de l'INSEE, volet transports, juin 2020 :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4475884?sommaire=4475930>

**DREAL Auvergne Rhône-Alpes,**  
**« Le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes est approuvé »**  
 mai 2020

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/le-sraddet-auvergne-rhone-alpes-est-approuve-a18111.html>

*le SRADDET a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.*

*il fixe des objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région pour 11 thématiques, dont le désenclavement des territoires ruraux, [...], l'intermodalité et le développement des transports, la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air [...]*

*lien vers le SRADDET sur le site de la Région :*

<https://jeparticipe.auvergnerrhonealpes.fr/ambitionterritoires2030/sraddet-projet-definitif>

**FIT/OCDE**  
**« Shared Mobility Simulations for Lyon »**  
 rapport, avril 2020 (91 pages)

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/shared-mobility-simulations-lyon.pdf>

*ce rapport étudie ce en quoi les mobilités partagées pourraient améliorer la mobilité urbaine dans Lyon.*

*5 scénarios de simulation sont présentés, incluant chacun des modes partagés différents, en remplacement de la voiture personnelle.*

*sont étudiés :*

- *les externalités telles que la réduction de CO2, la congestion du trafic et la libération de l'espace public*
- *l'accès aux aménités, le coût et la qualité des services*
- *l'intermodalité avec les transports collectifs*

## III-2 – Centre Val de Loire

**ORT Centre Val de Loire**

**« Lettre info n° 22 »**

mars 2020 (2 pages)

[http://www.ort-centre.fr/mediatheque/publication/Lettres\\_information/Lettre\\_information\\_22\\_ORT\\_CvDL\\_Mars\\_2020.pdf](http://www.ort-centre.fr/mediatheque/publication/Lettres_information/Lettre_information_22_ORT_CvDL_Mars_2020.pdf)

*Compilation de ressources et informations en ligne, notamment :*

- **« Les mobilités dans le Bassin parisien à trois âges de la vie : faire ses études, aller travailler, prendre sa retraite » INSEE**

<http://www.ort-centre.fr/Les-mobilites-dans-le-Bassin>

*Dans le cadre d'une série d'études consacrée au Bassin parisien, l'INSEE a publié, fin novembre 2019, un dossier consacré à la mobilité sur ce territoire.*

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4258113>

**ORT Centre Val de Loire,**

**« La loi d'orientation des mobilités, Le nouveau cadre de l'expression des politiques de mobilités en France »**

mars 2020, fiche de l'ORT n°27 (8 pages)

[http://www.ort-centre.fr/mediatheque/publication/Fiches%20ORT/fiche\\_27\\_ort\\_lom\\_v4.pdf](http://www.ort-centre.fr/mediatheque/publication/Fiches%20ORT/fiche_27_ort_lom_v4.pdf)

*Présentation de la loi et focus sur :*

- *la gouvernance*
- *les mesures pour les entreprises et les salariés*
- *les données de mobilité et les MaaS*
- *les mesures en faveur des mobilités actives et partagées*
- *l'électromobilité et les carburants alternatifs*
- *l'accompagnement de la mobilité des personnes vulnérables*
- *sûreté des transports et sécurité routière*

## III-3 – Grand-Est

**DREAL Grand-Est,**

**« La sécurité routière dans la région Grand Est – bilan annuel provisoire de l'accidentalité – estimations au 31 janvier 2019 »**

juin 2020, bilan (3 pages)

la présentation du bilan :

<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-de-l-accidentalite-a15495.html>

le bilan :

[http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan2019\\_provisoire\\_ge.pdf](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan2019_provisoire_ge.pdf)

**DREAL Grand-Est,**

**« Bilan du transport 2019 »**

juin 2020

<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/bilan-du-transport-2019-dreal-grand-est-insee-a19415.html>

*en 2019, le fret fluvial du Grand Est redémarre, la fréquentation des aéroports de la région continue de croître, l'augmentation des immatriculations de voitures neuves dans le Grand Est est moindre qu'en 2018 et qu'au niveau national*

- le bilan INSEE (juin 2020) :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/4475880?sommaire=4475914>

**ORT&L Grand-Est,**

**« Bilan 2018 de l'accidentalité routière en Grand Est »**

<https://www.ortl-grandest.fr/bilan-2018-accidentalite-routiere-grand-est/>

bilan annuel (36 pages)

*Chaque année, l'Observatoire régional de la sécurité routière publie un bilan de l'accidentalité routière en Grand Est. Il est produit par la DREAL Grand Est à l'aide de statistiques élaborées par le Cerema à partir des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance.*

*Pour 2018, des évolutions contrastées avec, à la fois, une hausse de la mortalité et une baisse des accidents graves.*

### III-4 – Hauts de France

**ORT Hauts de France,**

**« Lettre de l'ORT n°57 »**

mars 2020 (8 pages)

[http://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/lettre\\_ort\\_57.pdf](http://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr/IMG/pdf/lettre_ort_57.pdf)

*Cette lettre de l'ORT n°57 est la première d'une série de Lettres consacrées à la LOM. Elle présente, sans être exhaustive, plusieurs points de la loi contenus dans ses 5 titres.*

*Les Lettres suivantes détailleront différentes thématiques de la loi.*

### III-5 – Île-de-France

**Institut Paris région,**

**« Plans climat : où en sont les collectivités franciliennes ? »**

mai 2020, note rapide (6 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/plans-climat-ou-en-sont-les-collectivites-franciliennes.html>

*Les Plans climat air énergie territoriaux (PCAET) – désormais obligatoires – constituent un levier concret pour mettre en œuvre des mesures limitant ces effets néfastes.*

*Etat des lieux : nombres de territoires s'étant lancés, priorités, impacts*

*la note :*

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorageKit/AREC/Etudes/pdf/NR\\_848.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorageKit/AREC/Etudes/pdf/NR_848.pdf)

**Institut Paris région,**

**« La recharge des véhicules électriques en Île-de-France, État des lieux et perspectives »**

avril 2020, étude (67 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/la-recharge-des-vehicules-electriques-en-ile-de-france.html>

*L'électrification du parc des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers apparaît comme l'un des leviers de décarbonation des transports et de baisse des émissions de particules fines.*

*Cette étude comporte 5 parties :*

- 1- opportunités et conditions nécessaires un impact environnemental le plus faible possible*
- 2- cadrages réglementaires européen et français*
- 3- état des lieux et freins à l'électrification du parc*
- 4- enjeux liés à la recharge à domicile et au travail, description des réseaux publics de recharge existant et réflexions menées par les différents acteurs*

5- bonnes pratiques venant de France ou d'ailleurs

-> l'étude :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2341/Rapport\\_IRVE\\_vf3\\_Region\\_avecCouv.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2341/Rapport_IRVE_vf3_Region_avecCouv.pdf)

**L'Institut Paris Région ,**  
**« État des lieux de la logistique en Île-de-France »**

article en ligne, avril 2020

<https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/transport-de-marchandises-et-logistique/etat-des-lieux-de-la-logistique-en-ile-de-france.html>

article prenant appui sur l'étude

« La logistique, fonction vitale », Les carnets pratiques n° 8 - juin 2018 (104 pages)

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude\\_1475/cp8\\_web.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1475/cp8_web.pdf)

*panorama des questions posées par la logistique en Ile de France et de ses caractéristiques, dont les aspects réseaux de transports, mouvements, énergie, pollution, nuisances sonores et visuelles*

**L'Institut Paris Région ,**  
**« Les Supercykelstier de Copenhague : enseignements pour l'Île-de-France »**

avril 2020, note rapide (4 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/les-supercykelstier-de-copenhague-enseignements-pour-lile-de-france.html>

*Depuis une décennie, les Supercykelstier, littéralement « super pistes cyclables », de Copenhague décuplent la pertinence du vélo dans les transports du quotidien de la région capitale danoise. Elles ont transformé les pratiques de déplacement et créé une nouvelle géographie des mobilités dans cette région de 1,9 million d'habitants. Quelle lecture faire de cette expérience ? Quels enseignements et bonnes pratiques en tirer pour l'Île-de-France ?*

la note :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2340/NR\\_Copenhague.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2340/NR_Copenhague.pdf)

**L'Institut Paris Région ,**  
**« Liaison verte de l'Yerres : un projet innovant inscrit dans la durée »**

mars 2020, note rapide (6 pages)

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/liaison-verte-de-lyerres-un-projet-innovant-inscrit-dans-la-duree.html>

*L'aménagement de la liaison verte de l'Yerres est un projet de valorisation environnementale et paysagère situé entre la confluence avec la Seine, à Villeneuve-Saint-Georges, et la plaine agricole de la Brie. Ce projet de renaturation des berges et de restauration des zones humides peut inspirer d'autres collectivités locales en Ile-de-France pour répondre aux défis du changement climatique et de la biodiversité.*

la note :

[https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2333/NR\\_842\\_web.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2333/NR_842_web.pdf)

**DRIEA-IDF,**  
**« Étude globale Aménagement - Mobilité sur l'Est francilien »**  
 février 2020, étude

[http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/etude-globale-amenagement-mobilite-sur-l-est-a5762.html?id\\_rubrique=68](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/etude-globale-amenagement-mobilite-sur-l-est-a5762.html?id_rubrique=68)

*Etude globale relative à l'aménagement et aux mobilités dans l'Est francilien.*

*Objectif : connaître les conditions de mobilités actuelles et futures sur le territoire de l'Est francilien afin de déterminer un plan d'actions à mettre en œuvre.*

*Ce travail a permis :*

- d'identifier les actions et investigations complémentaires à mener sur les leviers « Maîtrise de la demande de déplacement » et « Optimisation de l'usage des infrastructures viaires et des transports en commun ».
- d'esquisser un schéma des actions à mener
- de rédiger une feuille de route rassemblant les actions qu'il est proposé d'engager pour faire suite à cette étude Est francilien

l'étude (180 pages) – novembre 2019 :

[http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/est\\_francilien\\_rapport\\_opt.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/est_francilien_rapport_opt.pdf)

la synthèse de l'étude (18 pages) :

[http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/eef\\_rapport\\_synthese.pdf](http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/eef_rapport_synthese.pdf)

### III-6 – Martinique

**O2TM,**  
**« Les impacts du TCSP sur sa zone d'influence – édition n°2 »**

La lettre de l'O2TM n°10, juin 2020

[http://www.observatoire-transport-martinique.com/etudes-et-publications/Lettre\\_O2TM\\_n10%20\\_TCSP\\_2020.pdf](http://www.observatoire-transport-martinique.com/etudes-et-publications/Lettre_O2TM_n10%20_TCSP_2020.pdf)

*Cette lettre propose un bilan des premiers impacts du TCSP sur sa zone d'influence à partir d'indicateurs sélectionnés (évolution du commerce, nombre de logements et de permis de construire...).*

*Un an et demi après la mise en service de ce nouveau mode de transport, l'étude montre que cet aménagement est un atout non négligeable pour le territoire, sous réserve du respect de critères de services et politiques publics requis.*

### III-7 – Normandie

**DREAL Normandie,**  
**« Note de conjoncture sur la transition énergétique au sein des véhicules neufs en Normandie »**  
 mai 2020, note (6 pages)

[http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20200505\\_immatriculations\\_vehicules\\_neufs\\_no5direction.pdf](http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20200505_immatriculations_vehicules_neufs_no5direction.pdf)

*note semestrielle de conjoncture, destinée à un large public, visant à apporter une information synthétique sur les immatriculations de véhicules neufs en Normandie.*

*valorisation, à l'échelle normande, des données issues du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) géré par le service des données et des études statistiques (SDES)*

*nouvelle publication, orientée sur l'observation de la transition énergétique au travers des immatriculations neuves*



données complémentaires :

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/ods/immatriculationsdecembre2019-2.ods>

**DREAL Normandie,**  
« Le covoiturage, un avenir... »  
mai 2020, note en ligne

<http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/le-covoiturage-un-avenir-a3296.html>  
*présentation du dispositif, redimensionné par la LOM.*

### III-8 – Nouvelle Aquitaine

**ORT Nouvelle Aquitaine,**  
« Lettre info n°5 »  
mai 2020 (7 pages)

<https://www.ortnouvelleaquitaine.fr/wp-content/uploads/2020/05/Lettre5-1.pdf>  
*avec notamment une présentation de la LOM*

### III-9 – Occitanie

**DREAL et ORT Occitanie,**  
« Chiffres clés Transports en Occitanie – 2018-2019 »  
juin 2020 (17 pages)

[http://www.ort-occitanie.com/IMG/pdf/chiffres\\_cles\\_transports\\_2019\\_cle8b361f.pdf](http://www.ort-occitanie.com/IMG/pdf/chiffres_cles_transports_2019_cle8b361f.pdf)

**ORT Occitanie,**  
« Note de conjoncture des transports en Occitanie – 4<sup>e</sup> trimestre 2019 »  
mai 2019 – 17 pages

[http://www.ort-occitanie.com/IMG/pdf/note\\_finale\\_conjoncture\\_t4\\_2019\\_cle4abc75.pdf](http://www.ort-occitanie.com/IMG/pdf/note_finale_conjoncture_t4_2019_cle4abc75.pdf)  
*Point sur les trafics routier, aérien et maritime, sur les immatriculations, et les indicateurs de transport.*

**ORT Occitanie,**  
« rapport OPTL 2019 »  
mai 2020 (78 pages)

[http://www.ort-occitanie.com/IMG/pdf/ra\\_optl\\_ra2019\\_9jan20\\_cle4c6b32.pdf](http://www.ort-occitanie.com/IMG/pdf/ra_optl_ra2019_9jan20_cle4c6b32.pdf)  
*panorama des établissements, effectifs, démographie, santé, formation, insertion, prospective... dans le domaine des transports et de la logistique*

### III-10 – Pays de la Loire

**DREAL Pays de la Loire,**  
« Bilan économique annuel 2019 »  
juin 2020 – statistiques

[http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/be\\_2019.pdf](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/be_2019.pdf)  
*publication annuelle, coordonnée et réalisée par l'Insee des Pays de la Loire, s'appuie sur les contributions des services de l'État. L'analyse sectorielle des transports est ainsi rédigée par la DREAL.*

**DREAL Pays de la Loire,**  
**« La conjoncture des transports en Pays de la Loire - Le trafic du port se maintient, celui de l'aéroport s'interrompt »**  
mars 2020, note (8 pages)

[http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/os\\_no\\_643.pdf](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/os_no_643.pdf)

*Cette note repose principalement sur des données du dernier trimestre de 2019. Mais l'actualité du début d'année est bien différente. L'épidémie du coronavirus a frappé de plein fouet le secteur des transports.*

## IV - Statistiques

### Chiffres clés du transport - Édition 2020

mars 2020

présentation :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-transport-edition-2020?rubrique=56&dossier=1337>

accès direct :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/datalab-66-chiffres-cles-transport-edition-2020-mars2020.pdf>

### Bulletin trimestriel statistique des transports - Mai 2020

mai 2020

présentation :

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bulletin-trimestriel-statistique-des-transports-mai-2020?rubrique=61&dossier=1338>

accès direct :

[https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-05/2020\\_05\\_bmst.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-05/2020_05_bmst.pdf)

\* \* \* \*

**UTP,**

« Flash ECO-MOB du 4ème trimestre 2019 »

juin 2020, statistiques (2 pages)

[https://www.utp.fr/system/files/20200317\\_UTP\\_Flash\\_EcoMob\\_Ndeg1.pdf](https://www.utp.fr/system/files/20200317_UTP_Flash_EcoMob_Ndeg1.pdf)

**Comité National Routier,**

« Covid-19 - Baromètre activité et climat économique TRM - Résultats de mars 2020 »

juin 2020, étude

<http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Covid-19-Barometre-activite-et-climat-economique-TRM-Resultats-de-mars-2020>

*Le CNR réalise une enquête mensuelle sur l'impact de la crise Covid-19 dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM).*

*Les résultats pour le mois de mars 2020 indiquent une baisse d'activité : - 17,8 % en moyenne pour le chiffre d'affaires transport entre février et mars 2020 et - 24,1 % entre mars 2019 et mars 2020. Le CNR attire l'attention sur le fait que ces résultats concernent un mois entier qui n'a subi qu'une moitié de temps de confinement (mars 2020).*

**Vélo & territoires,**

« Bulletins fréquentation vélo et déconfinement »

<https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/frequentation-velo-deconfinement/>

*Afin de suivre au mieux l'évolution de la pratique du vélo comme outil de distanciation et l'impact des aménagements cyclables de transition, Vélo & Territoires, en lien avec le ministère de la Transition écologique et solidaire, édite un bulletin bimensuel de suivi de la fréquentation cyclable.*

**Autorité de régulation des transports (ART),**

**« Le marché librement organisé des services interurbains par autocar, bilan du 4<sup>e</sup> trimestre 2019 »**  
mai 2020

<https://www.autorite-transport.fr/actualites/cars-macron-10-millions-de-passagers-2019/>

*Avant la crise sanitaire, les cars Macron avaient transporté plus de 10 millions de passagers en 2019*

**Cerema,**

**« Les chiffres clés du transport régional - Analyse avant le transfert de compétence »,**  
**mars 2020, Collection Connaissances - Mobilités et transports. Pratiques locales - série de fiches**  
fiche n°7 (8 pages) – en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mobilites-transport-pratiques-locales-serie-fiches>

*Cette fiche dresse l'état de l'offre régionale de transport en 2016, sur la base de l'enquête TCR (Transport collectif régional) réalisée en 2017 par le Cerema et Régions de France.*

**Cerema,**

**« Connaissance des mobilités : hybridation des méthodes, diversification des sources »**  
**mars 2020, Collection rapports de recherche et rapports techniques**  
(174 pages) en téléchargement gratuit

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/connaissance-mobilites-hybridation-methodes-diversification>

*Cet ouvrage rend compte des innovations et hybridations méthodologiques qui permettent de saisir les mobilités géographiques à l'échelle du quotidien.*

*Cet ouvrage collectif rassemble neuf contributions scientifiques à vocation méthodologique partant du constat de nouveaux dispositifs méthodologiques récemment été expérimentés et de la créativité de certains travaux. nouvelles sources de données, outils inédits, articulations innovantes...)*

\* \* \* \* \*

\* \* \*