



# Cerema

## 15e réunion du réseau RUES

Webconférence : *les 15 et 16 octobre 2020*

### Actualités et études

# La mobilité en France

- Premiers résultats de l'enquête mobilité des personnes en 2018-2019
  - Enquête de mai 2018 à avril 2019 (6 vagues de 2 mois)
  - 20 000 logements enquêtés (taux réponse 74%)
  - 6 ans et plus

Résultats définitifs début 2021  
(ajout mobilité longue distance)

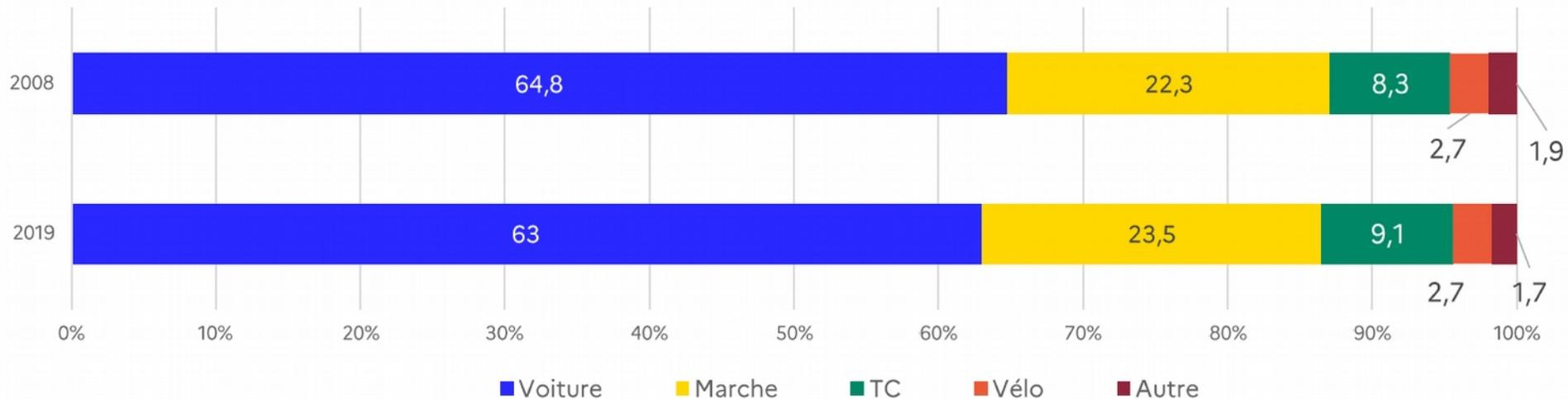
# La mobilité en France

- Budget temps quotidien**

Mobilité locale – du lundi au vendredi :

Les Français se déplacent chaque jour du lundi au vendredi pendant 1h02 (+5,9 min.) :

- Une légère modification de la structure des modes de transports utilisés...



# La mobilité en France

- **Budget temps quotidien**

Mobilité locale – du lundi au vendredi :

- ... et des déplacements un peu plus longs

Temps dépl. moyen en 2019	Voiture	Marche	Vélo	TC	TOTAL
En min.	19,5	14,4	18,0	41,5	20,4
Diff. 2008	+2,6	+1,0	+1,7	+3,6	+2,5

62 % des déplacements < 15 minutes (67 % en 2008)

- A pied et en voiture : de plus nombreux déplacements qui durent entre 11 et 30 min.
- En TC : baisse de la part des déplacements entre 11 et 30 min. ; hausse des déplacements > 45 min.

# La mobilité en France

- Genre**

Mobilité locale – du lundi au vendredi :

		Marche	Vélo	Voiture	TC	Autre
Homme	% dépl.	21,2	4,0	63,8	8,0	3,0
	<b>Diff. 2008</b>	<b>+3,0</b>	<b>+0,5</b>	<b>-3,2</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,2</b>
Femme	% dépl.	25,7	1,5	62,2	10,1	0,5
	<b>Diff. 2008</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>+1,6</b>	<b>-0,1</b>

# La mobilité en France

- **Le vélo**

Mobilité locale – du lundi au vendredi :

Il est utilisé pour 2,7 % des déplacements (4,9 M) comme mode principal

- et au moins une fois pour 2,8 % des déplacements (taux d'utilisation)

En 2019, un déplacement à vélo dure 18 min (+1,7 min.)

Les 15 – 18 ans restent les plus utilisateurs (5 % de leurs déplacements), mais :

- 4 % des déplacements des 35 – 44 ans
- 3 % des déplacements des 45 – 54 ans

Les hommes utilisent plus le vélo

- 4 % vs 1,5% pour les femmes en 2019
- L'écart se creuse par rapport à 2008 (3,5 % vs. 2 %)

Pour les déplacements Domicile – Travail

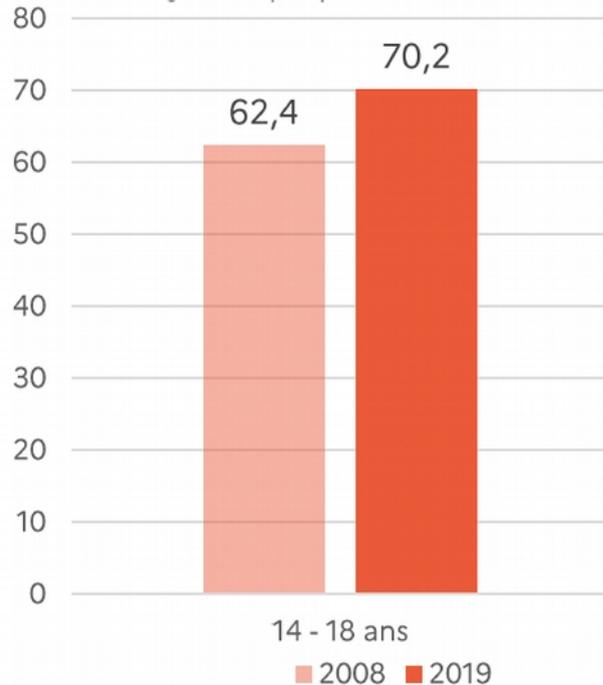
- 3 % des déplacements (+1 point)
- 16 minutes

# La mobilité en France

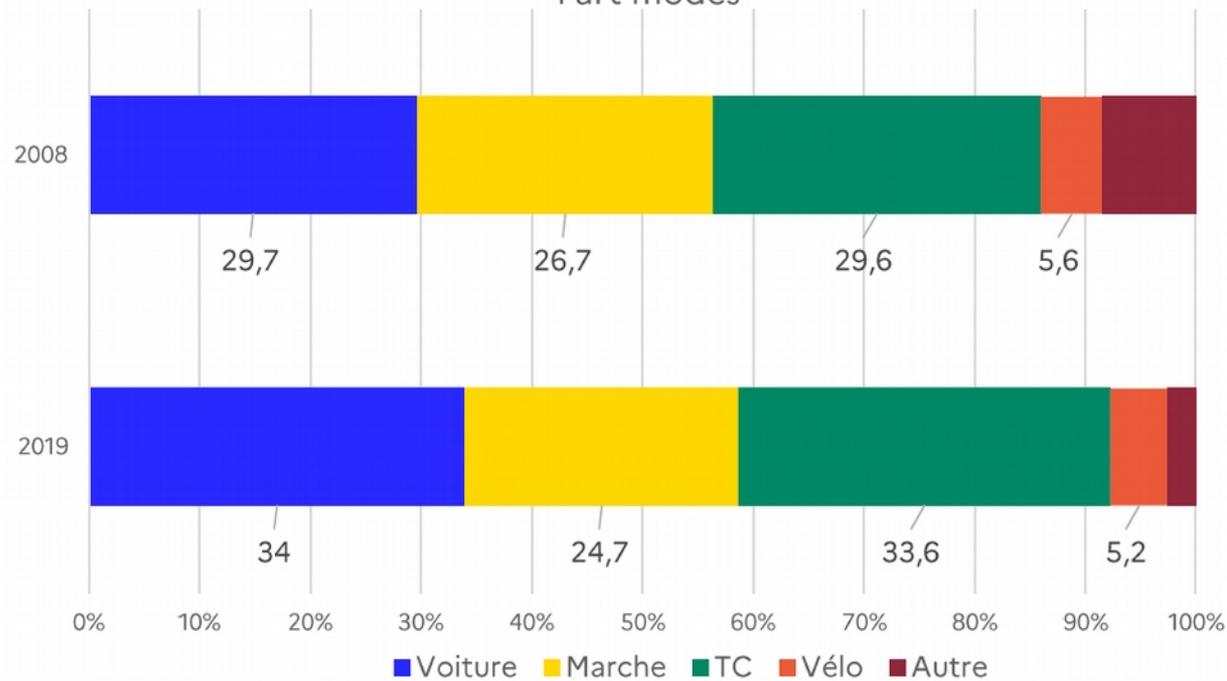
## Âge : 14 – 18 ans

Mobilité locale (lundi – vendredi)

Budget temps quotidien (min.)



Part modes

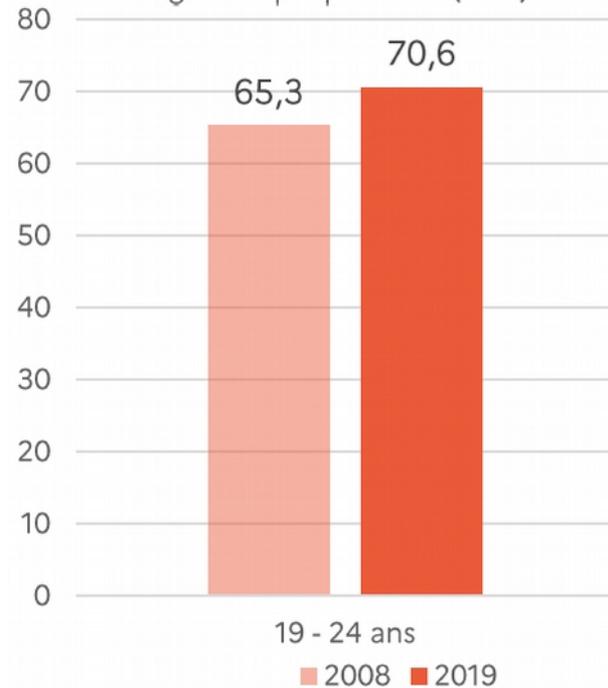


# La mobilité en France

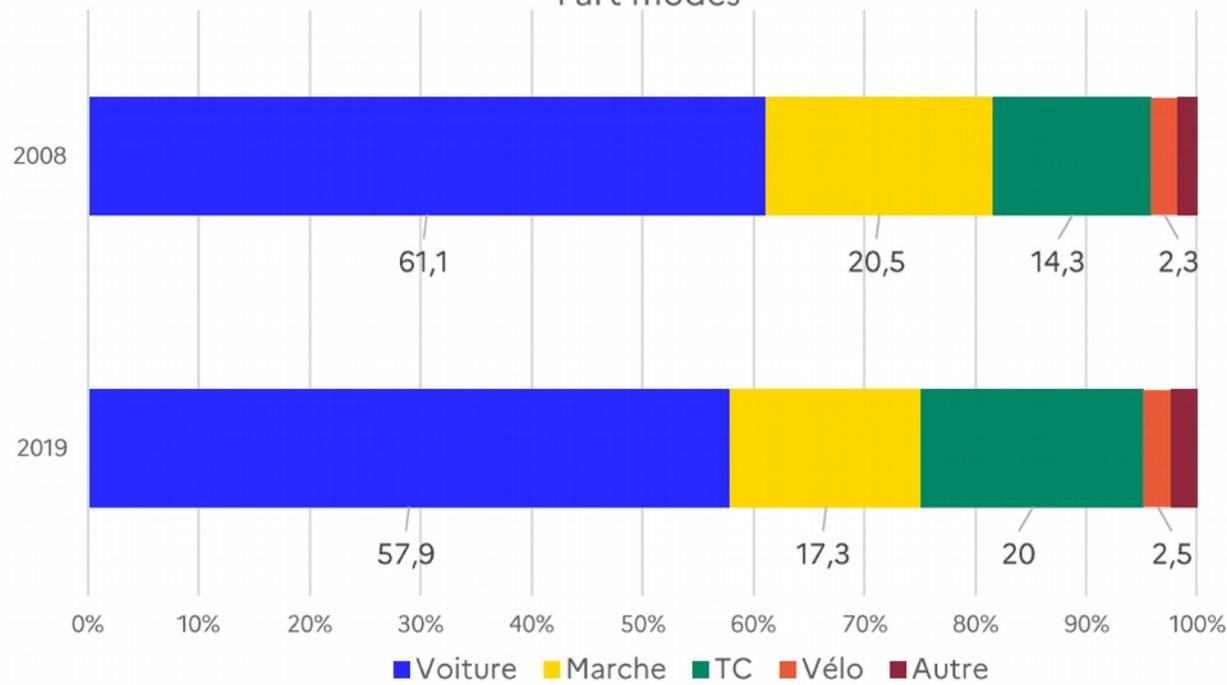
## Âge : 19 – 24 ans

Mobilité locale (lundi – vendredi)

Budget temps quotidien (min.)



Part modes

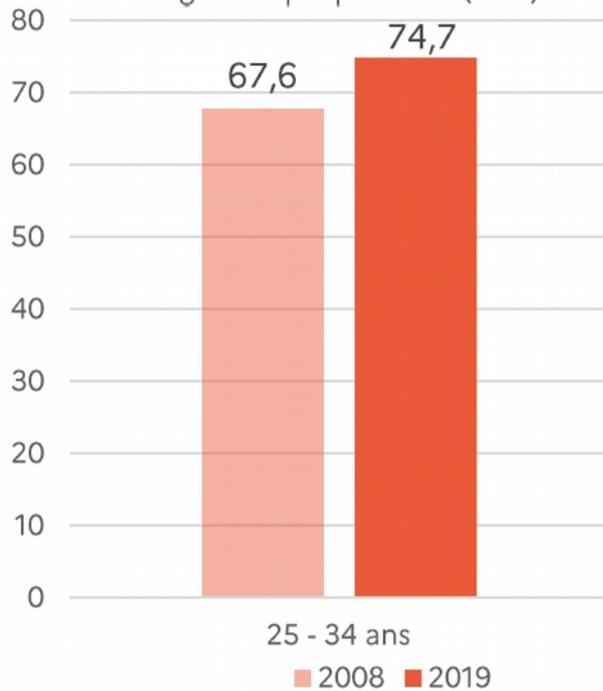


# La mobilité en France

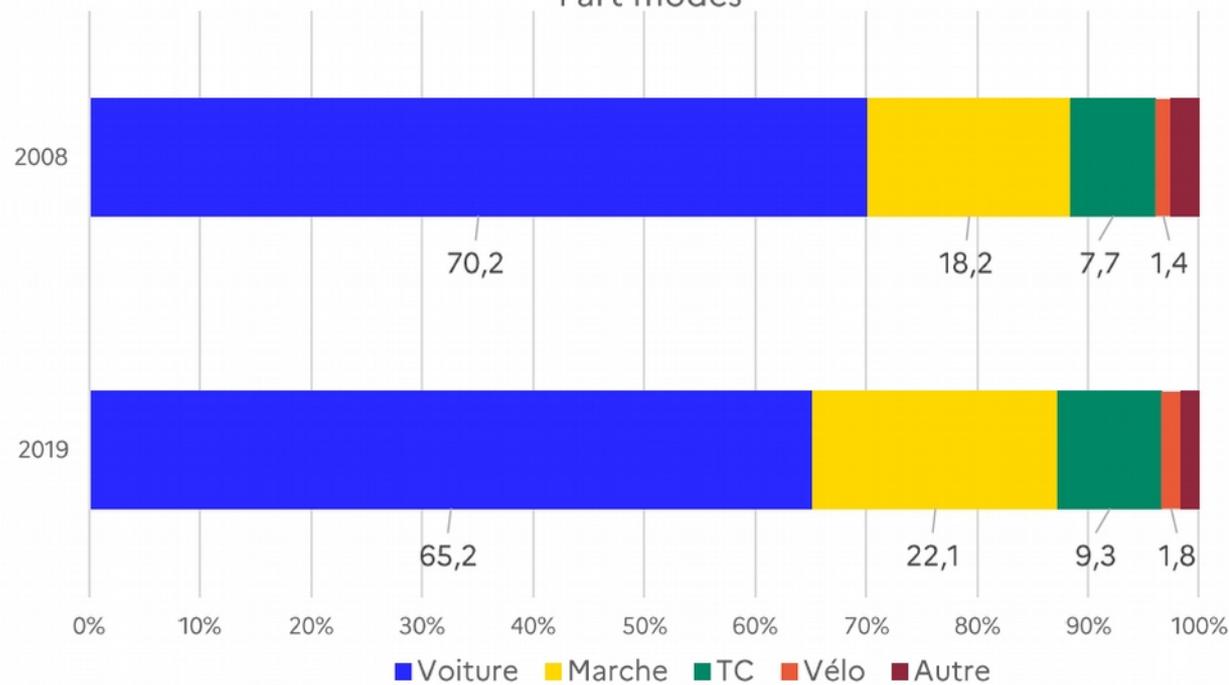
## Âge : 25 – 34 ans

Mobilité locale (lundi – vendredi)

Budget temps quotidien (min.)



Part modes

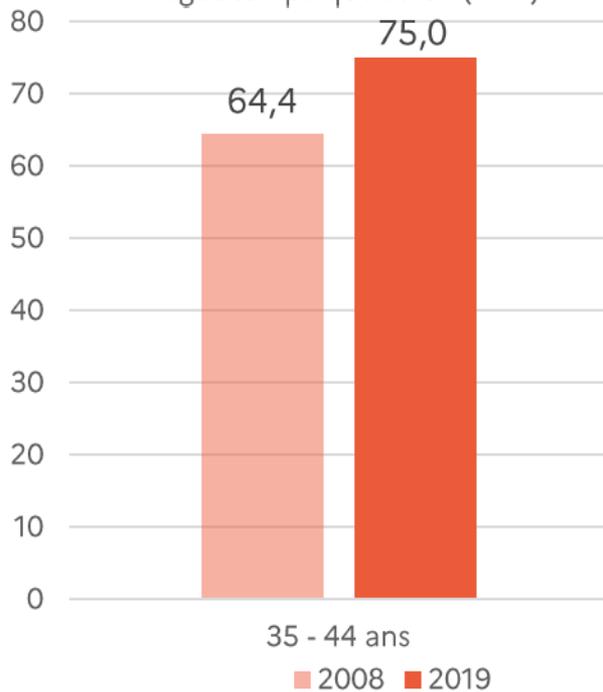


# La mobilité en France

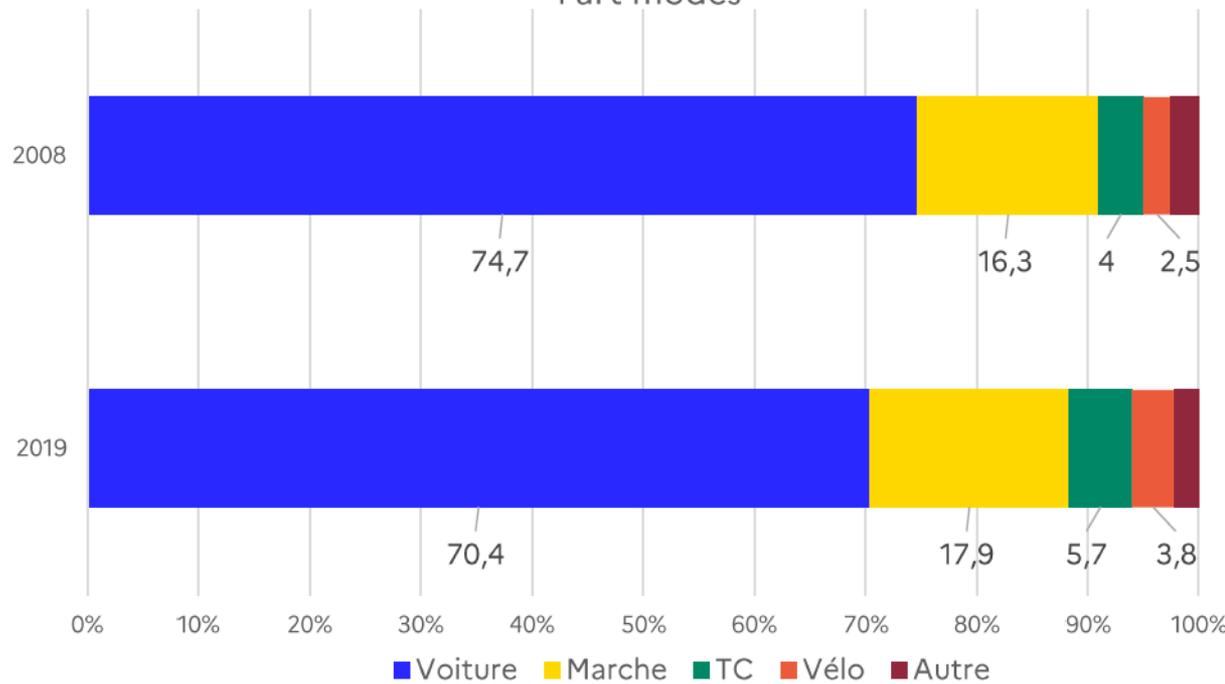
## Âge : 35 – 44 ans

Mobilité locale (lundi – vendredi)

Budget temps quotidien (min.)



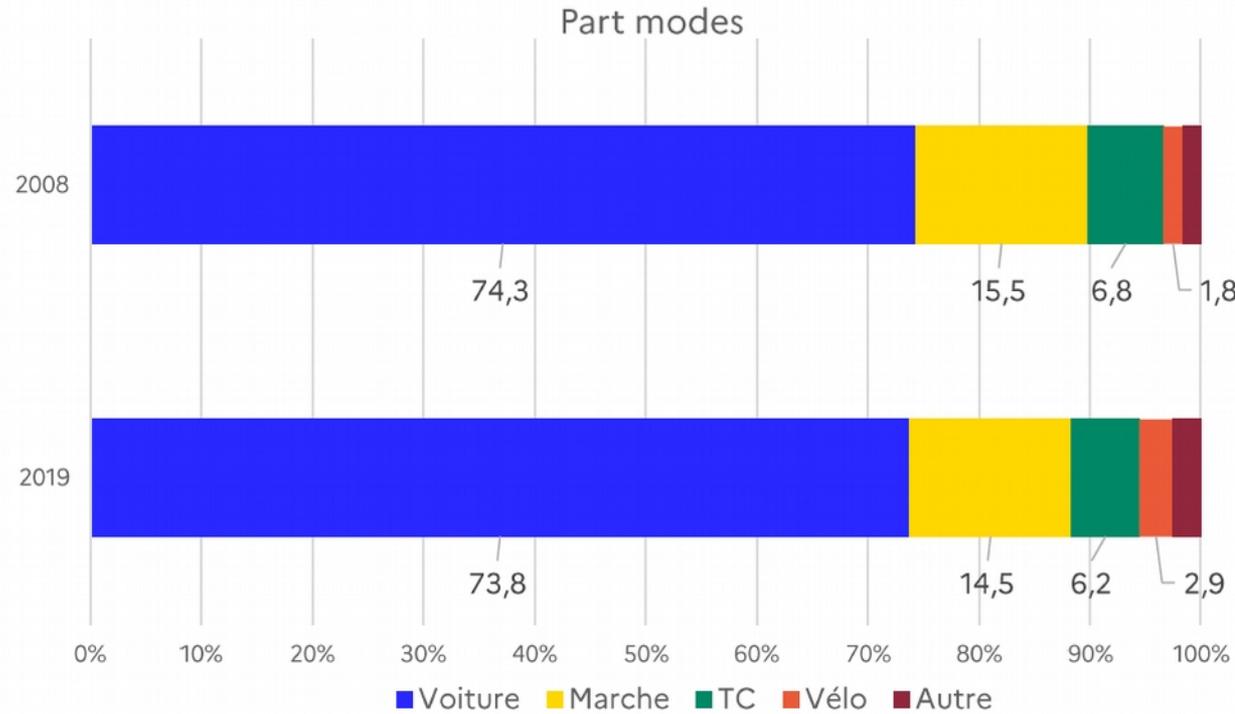
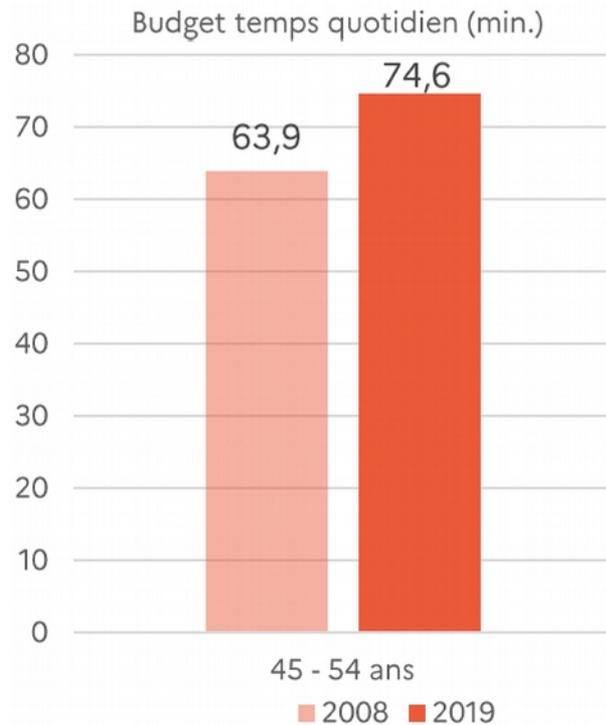
Part modes



# La mobilité en France

## Âge : 45 – 54 ans

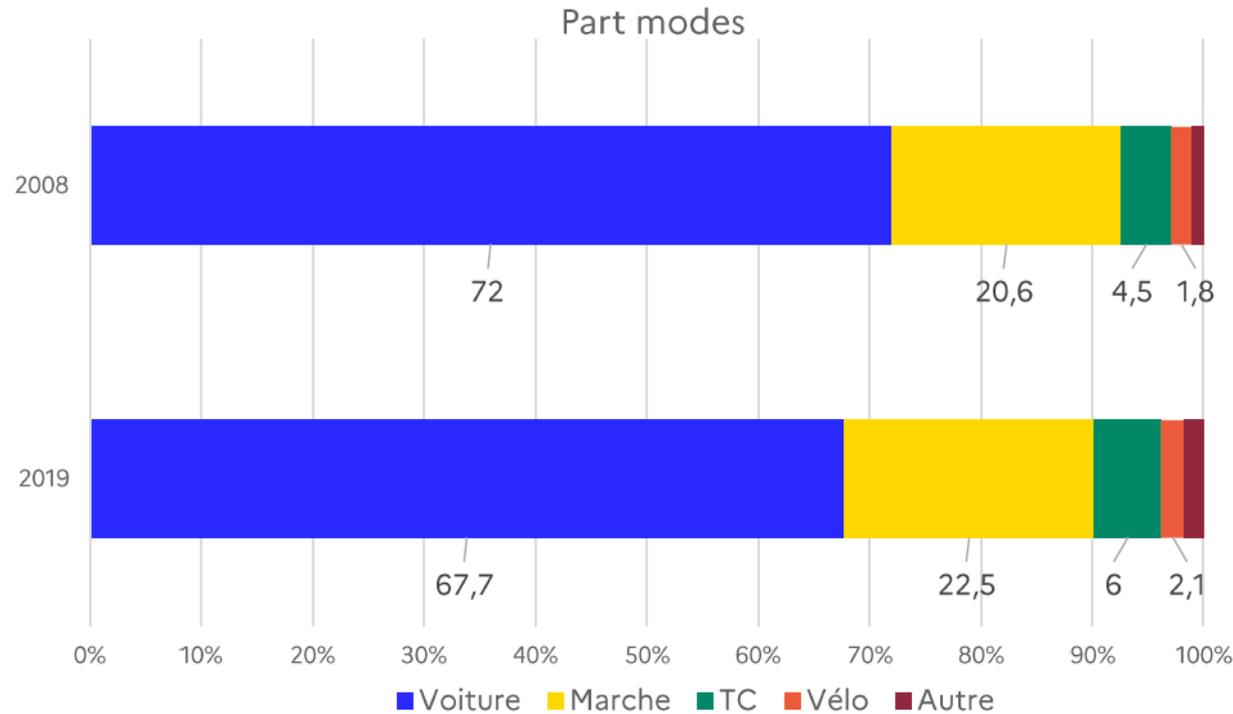
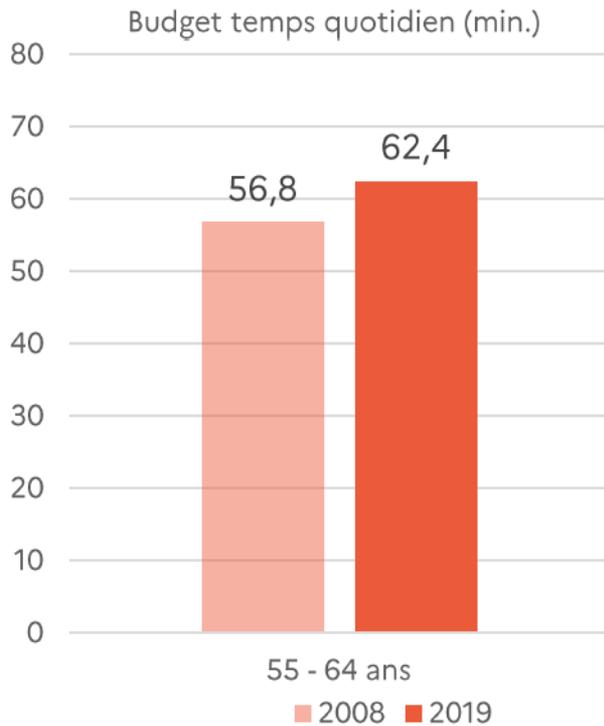
Mobilité locale (lundi – vendredi)



# La mobilité en France

## Âge : 55 – 64 ans

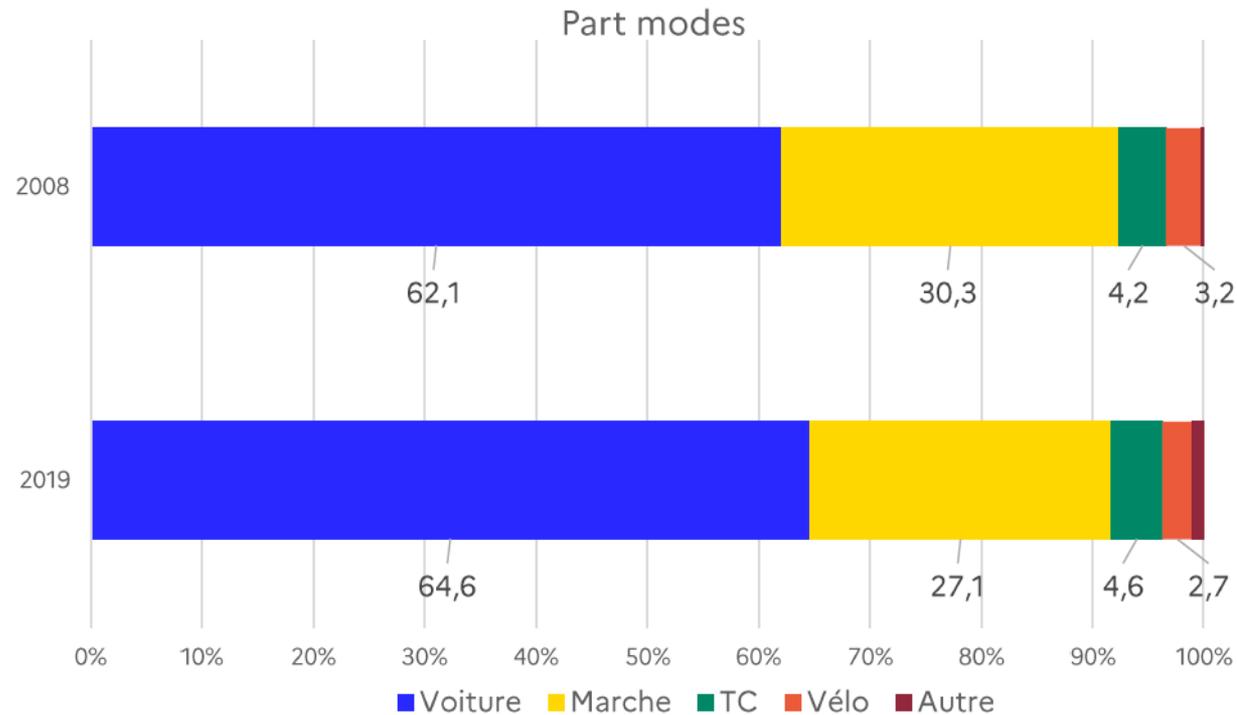
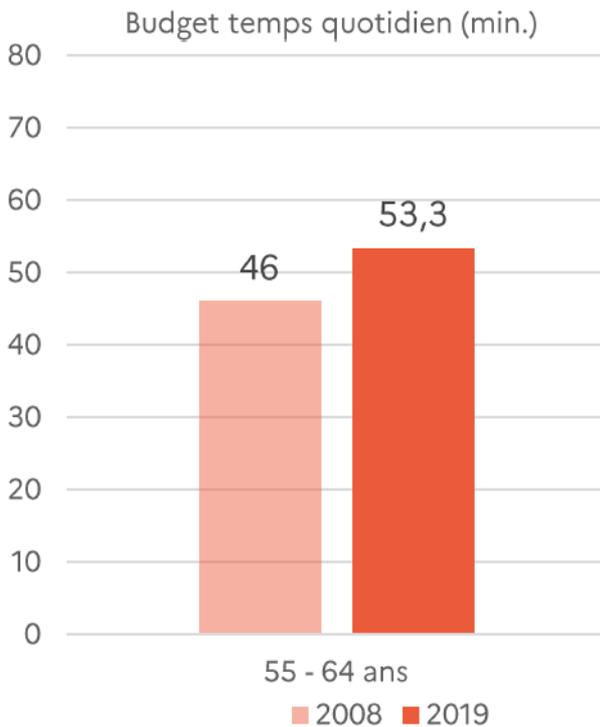
Mobilité locale (lundi – vendredi)



# La mobilité en France

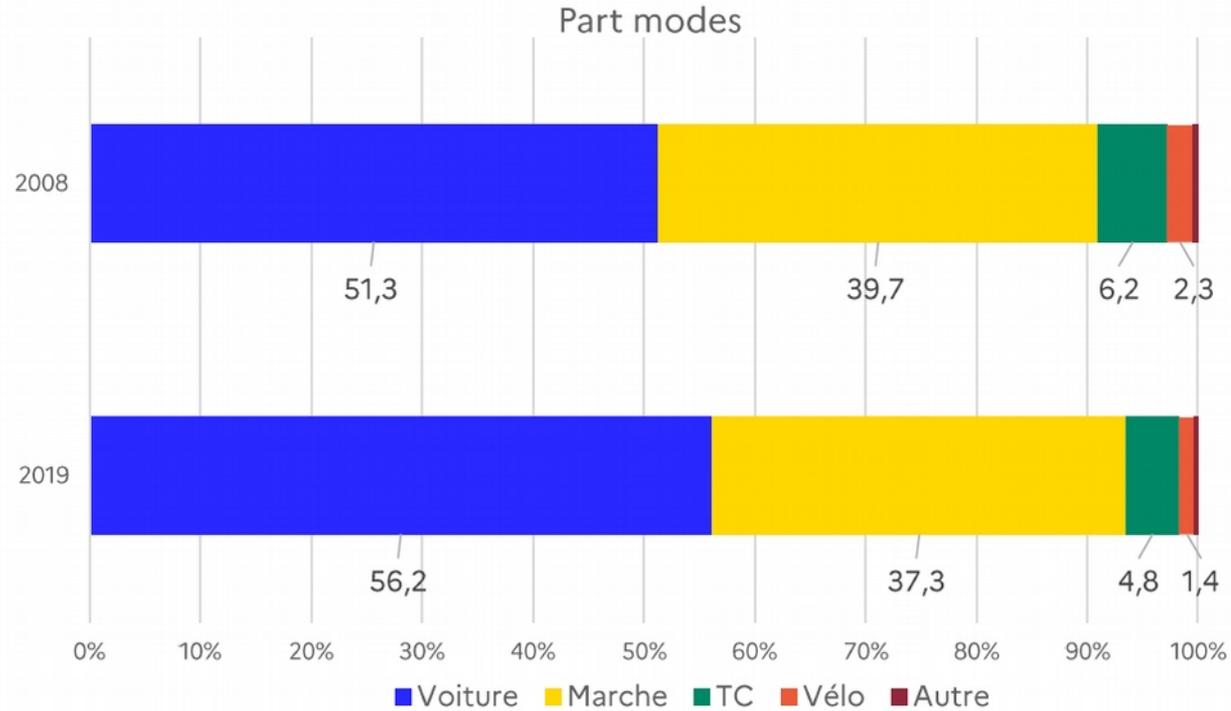
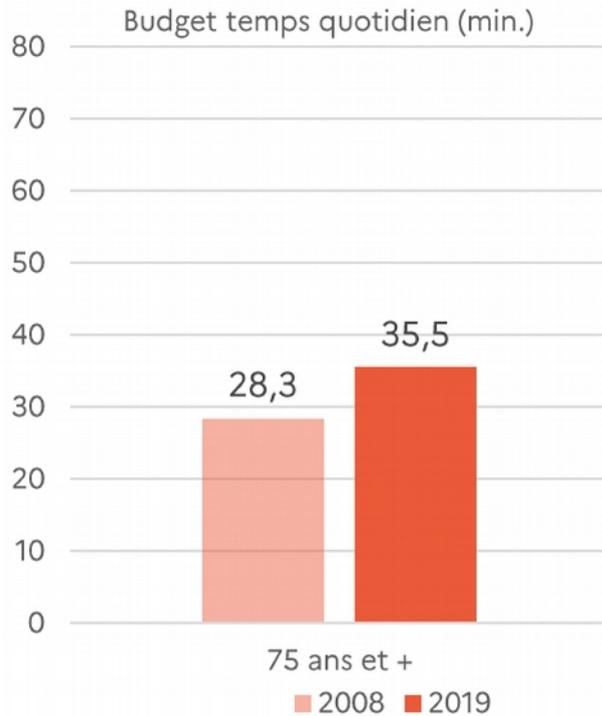
## Âge : 65 – 74 ans

Mobilité locale (lundi – vendredi)



# La mobilité en France

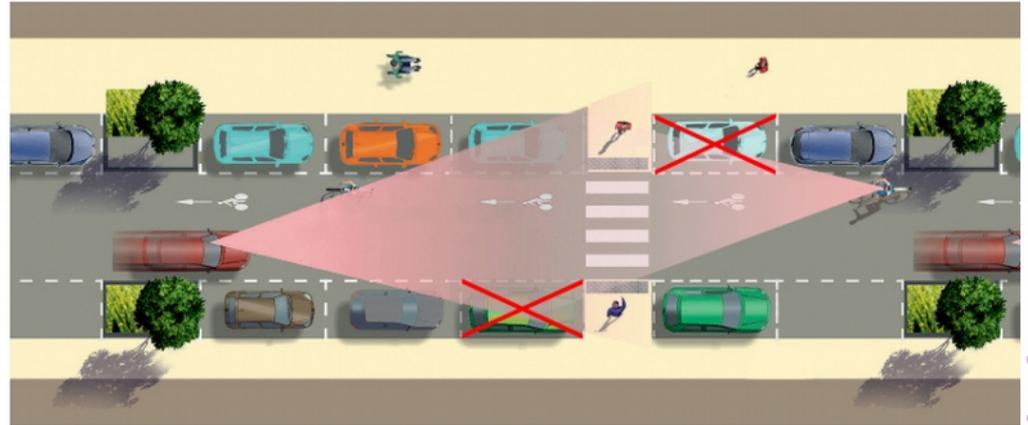
## Âge : 75 ans et + Mobilité locale (lundi – vendredi)



# Loi d'orientation des mobilités

- Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5m en amont du passage piéton

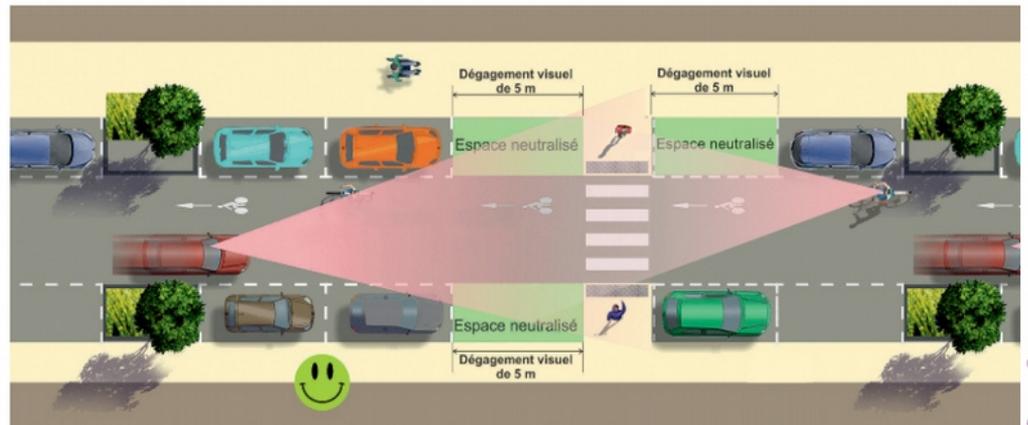
## • Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Source : Cerebra

Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

## • Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Source : Cerebra

Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

# Loi d'orientation des mobilités

- Aménagement cyclistes

*A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, [...], doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.***

- Réduire les discontinuités
- Affichage angles morts sur poids lourd
- Intermodalité car/vélo et train/vélo
- Un forfait mobilité durable
- Apprentissage vélo à l'école

# Loi d'orientation des mobilités

- Voies réservées
  - Permettre à l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation de créer des voies réservées aux transports en commun, aux taxis, aux véhicules transportant un nombre minimal d'occupants (dont le covoiturage) ou aux véhicules à très faibles émissions.
  - Permettre la mise en place de dispositifs de contrôle automatisés sur les voies réservées, en veillant à la protection des libertés individuelles et des données personnelles collectées
- Autorisation de faire circuler sur route des véhicules autonomes
- Possibilité de relever la vitesse à 90 km/h

# Observatoire de la mobilité des modes actifs

Consulter le journal

## Le Monde

ACTUALITÉS ▾ ÉCONOMIE ▾ VIDÉOS ▾ OPINIONS ▾ CULTURE ▾ M LE MAG

ÉCONOMIE · CITIES

### Les villes font de la place pour les piétons

Crise sanitaire et contexte électoral conduisent certaines municipalités à repenser – au moins provisoirement – l'espace public.

Par Olivier Razemon · Publié le 22 juin 2020 à 10h58

Partage

---

Consulter le journal

## Le Monde

ACTUALITÉS ▾ ÉCONOMIE ▾ VIDÉOS ▾ OPINIONS ▾ CULTURE ▾ M LE MAG

POLITIQUE · PARIS

### L'usage du vélo en forte expansion dans les grandes villes

Depuis la fin du confinement, le trafic sur les pistes cyclables a augmenté d'environ 29 % en France, de 67 % à Paris et de 26 % à Lille.

Par Denis Cosnard · Publié le 04 septembre 2020 à 10h33 - Mis à jour le 04 septembre 2020 à 14h50

Le Parisien

Abonnés Ile-de-France & Oise Transports IDF

### Après la grève, les Parisiens n'ont pas abandonné le vélo

Bien que les métros et trains fonctionnent à nouveau, la fréquentation des pistes cyclables reste exceptionnelle, avec une hausse de 131 % par rapport à janvier 2019.

## Le Monde

ACTUALITÉS ▾ ÉCONOMIE ▾ VIDÉOS ▾ OPINIONS ▾ CULTURE ▾ M LE MAG

PLANÈTE · DÉCONFINEMENT

### Un plan gouvernemental de 20 millions d'euros pour encourager la pratique du vélo pendant le déconfinement

Le plan comprend un forfait de 50 euros pour la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau référencé de réparateurs et la création de places de stationnement temporaires.

Le Monde avec AFP · Publié le 30 avril 2020 à 02h11 - Mis à jour le 30 avril 2020 à 15h23

# Observatoire de la mobilité des modes actifs

## Rhône : accidents de la route, le lourd tribut des piétons

21 FÉVRIER 2020 À 10:02 | PAR JUSTIN BOCHE | 3 Commentaires

61 personnes ont perdu la vie sur les routes du département du Rhône en 2019, dont 18 victimes, 18 piétons.

Le Parisien

## Mieux protéger piétons et cyclistes en ville

Le nombre de piétons et de cyclistes tués dans un accident de la route est en hausse. Une tendance inquiétante alors que les villes favorisent les déplacements doux et que la population vieillit.

Lire plus tard 01 Partager Commenter

## Les accidents de trottinettes en forte hausse

Plus aucun trottoir ne leur échappe et elles s'aventurent de plus en plus sur la route. La mode de la trottinette a entraîné une explosion de 23% du nombre des blessés en un an.

Le Parisien

Le Monde

Consulter le journal

ACTUALITÉS ÉCONOMIE VIDÉOS OPINIONS CULTURE M

ÉCONOMIE · TRANSPORTS

## Les accidents de vélo à Paris ont augmenté de 150 % en janvier lors de la grève des transports

La pratique du vélo s'est massivement popularisée durant la grève avec 2,6 fois plus de passages de cyclistes recensés qu'à la normale.

Le Monde avec AFP · Publié le 07 février 2020 à 17h41 - Mis à jour le 10 février 2020 à 10h24

Le Monde

Consulter le journal

ACTUALITÉS ÉCONOMIE VIDÉOS OPINIONS CULTURE M LE MAG

LES DÉCODEURS

## Hausse de 22 % du nombre de morts à vélo en six ans, vraiment ? Les limites d'un chiffre

Si le nombre de décès à vélo a augmenté entre 2010 et 2016, il a baissé si on remonte simplement à 2000. D'autant que les usagers sont de plus en plus nombreux.

Par Pierre Breteau · Publié le 30 novembre 2017 à 14h43 - Mis à jour le 30 novembre 2017 à 17h44

# Observatoire de la mobilité des modes actifs

- Objet de l'observatoire :

- Évaluer le risque

$$\frac{\text{Nombre de victimes}}{\text{Nombre d'usagers}}$$

- Calculer des indicateurs
- Informations pour les gestionnaires

# Observatoires

## Observatoire de la mobilité des modes actifs

CC BY-SA © 2010, Oxfordian Kissuth



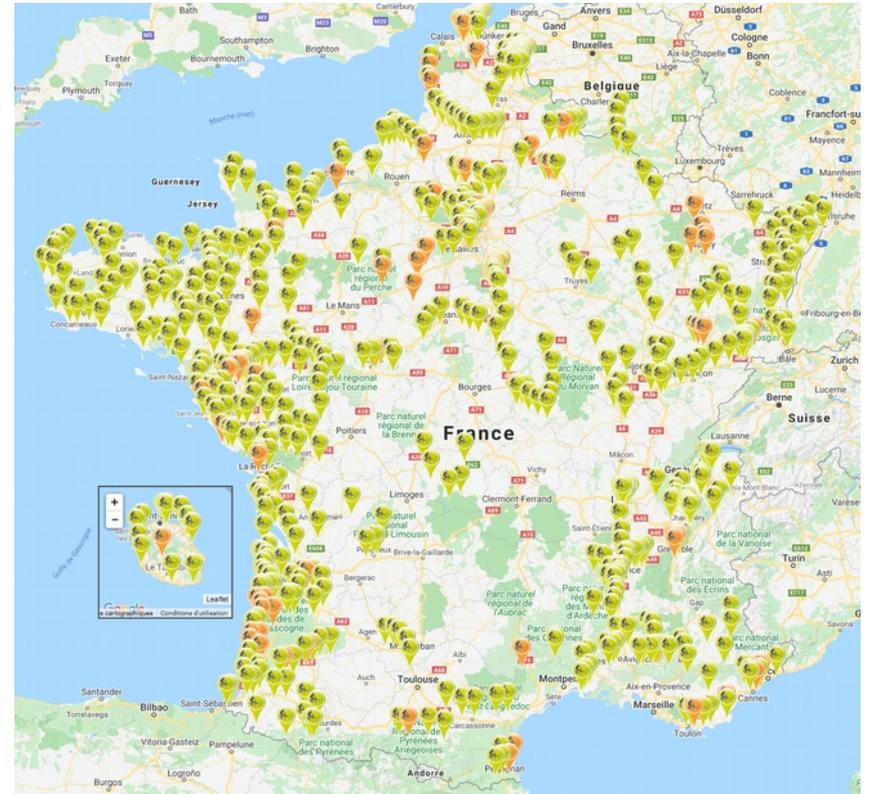
© 2020, Twitter, @lgoumari



© 2020, Twitter, @SoixanteW

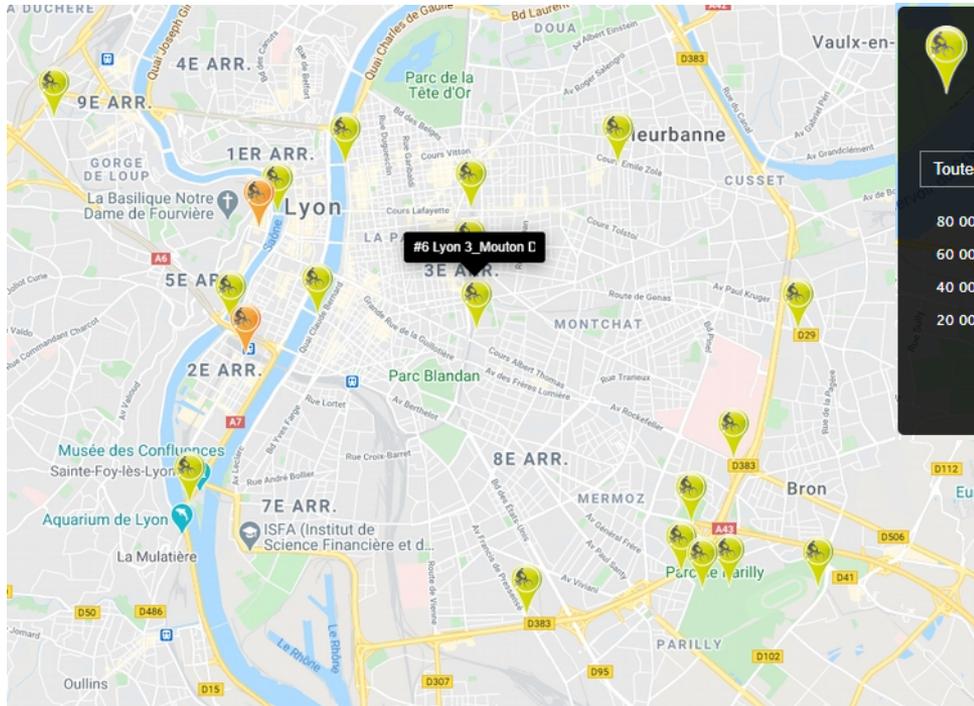
# Observatoire de la mobilité des modes actifs

- Évaluer les pratiques :
  - Enquêtes
  - Comptages



Plateforme nationale des fréquentations

# Plateforme nationale des fréquentations



## CHIFFRES CLÉS

Période post-confinement  
Du 11 mai au 11 octobre

Par rapport à la même  
période en 2019

- +27 % de passages vélo
- +26 % en semaine
- +32 % le week-end

Par rapport à la même  
période en 2019 et par  
milieu

- +31 % en urbain
- +18 % en périurbain
- +17 % en rural

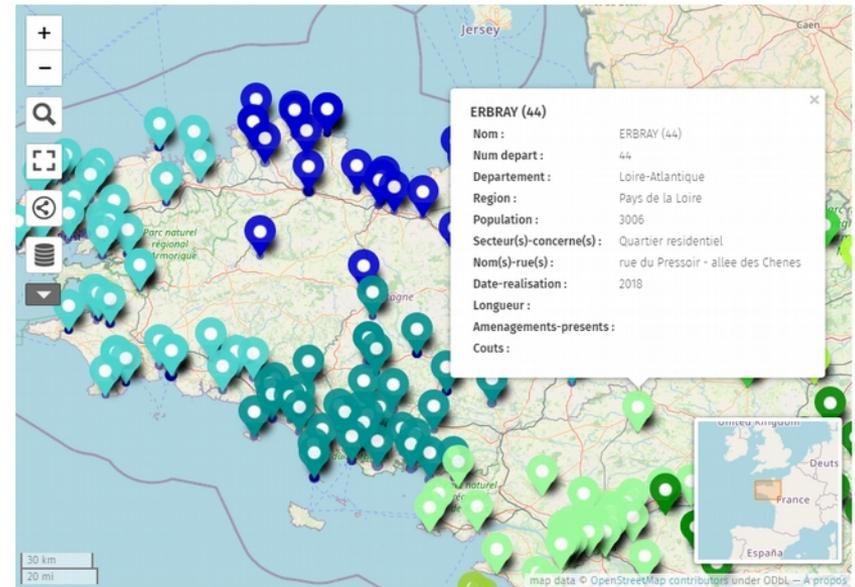
Du 1<sup>er</sup> janvier au 11 octobre

Par rapport à 2019

- +10 % de passages vélo  
sur toute la période
- +27 % avant  
confinement du 01/01 au  
17/03
- 72 % pendant  
confinement du 18/03 au  
10/05
- +27 % après  
confinement à partir du 11/05

# Observatoires nationaux des aménagements

- 5 observatoires :
  - Zones de rencontre
  - Ville apaisée (zones 30)
  - CVCB
  - Cédez le passage cycliste au feu
  - Priorité à droite

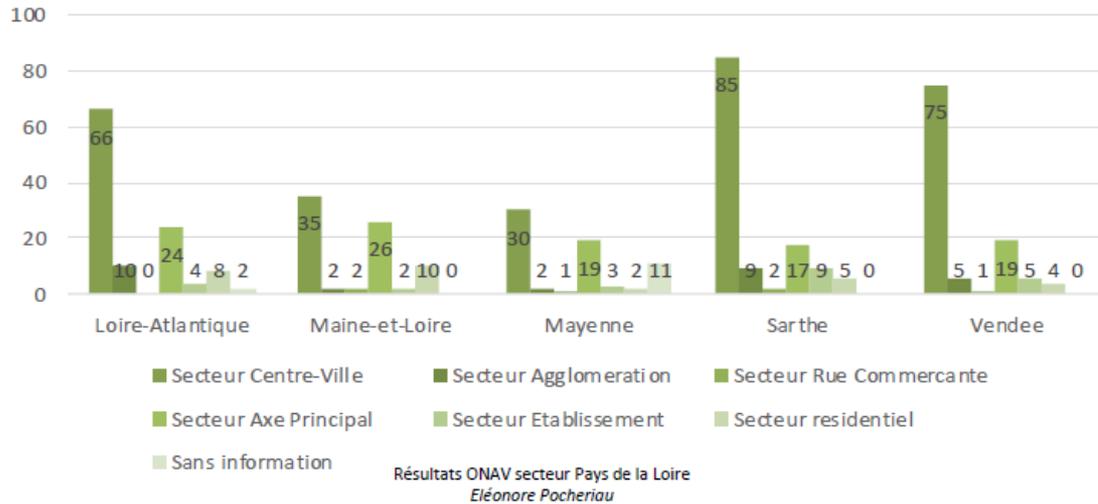


[Lien article](#)

- Stage été 2020 : Mise à jour régions Bretagne et Pays de la Loire

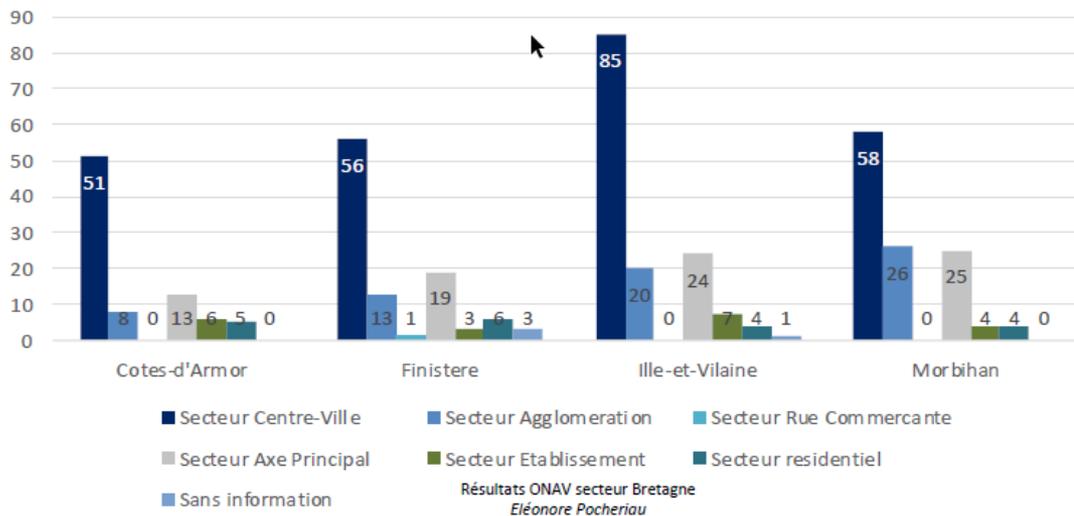
## Observatoires nationaux des aménagements

Répartition des zones 30 en Pays de la Loire par secteur



- 40% des communes de la zone d'étude ont au moins une zone 30 sur leur territoire.

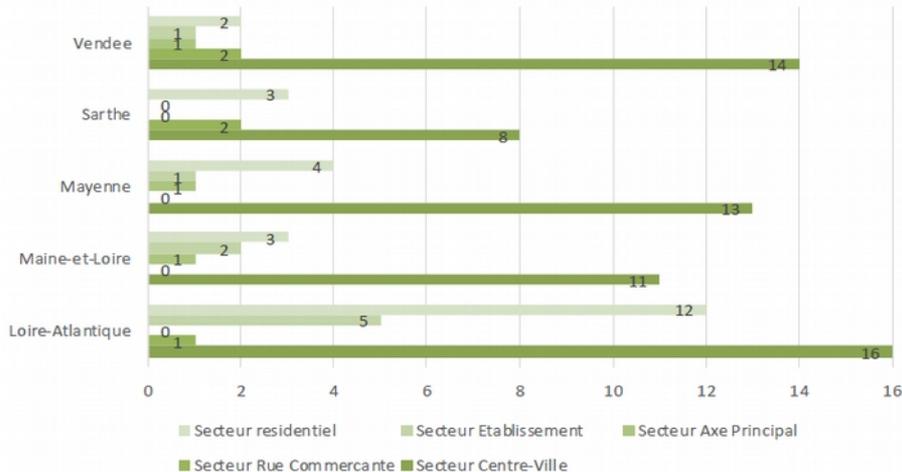
Répartition des zones 30 en Bretagne par secteur



- 10 % des zones recensées sont implantées sur l'ensemble de l'agglomération.

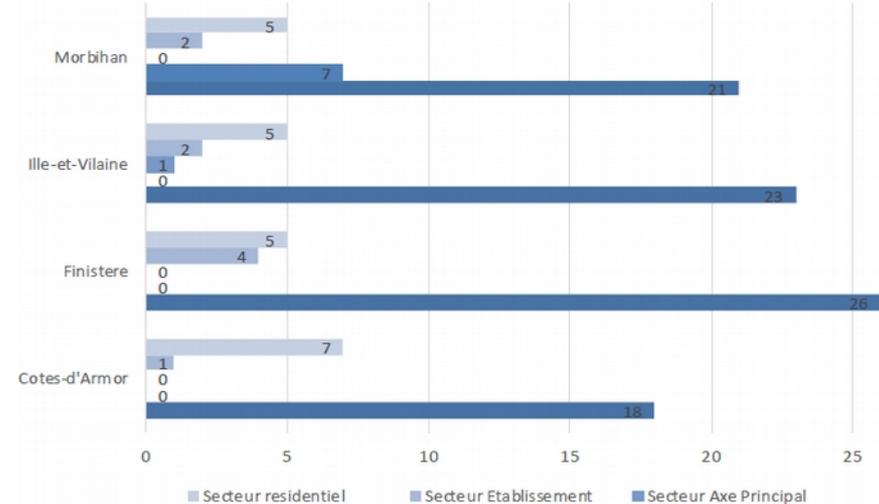
## Observatoires nationaux des aménagements

Répartition des zones de rencontre en Pays de la Loire par secteur



Résultats ONZOR secteur Pays de la Loire  
Éléonore Pocheriau

Répartition des zones de rencontre en Bretagne par secteur



Résultats ONZOR secteur Bretagne  
Éléonore Pocheriau

- 230 aménagements recensés
- 10 % des communes en Bretagne et 8 % des communes en Pays de la Loire ont au moins une zone de rencontre.
- 20 % sont implantées dans des secteurs résidentiels (soit 46 zones) et 65 % sont implantées en centre-ville (soit 150 zones).

# Sécurité routière

- Application en ligne pour visualiser l'évolution des données de mortalité routière de 1968 à 2019
  - DataViz

## Evolution de la mortalité sur la période 1968-2019

- Nombre de personnes tuées
- Nombre de personnes tuées par million d'habitants
- Nombre de personnes tuées selon le type d'usager
- Répartition des personnes tuées selon le type d'usager (%)
- Age des personnes tuées

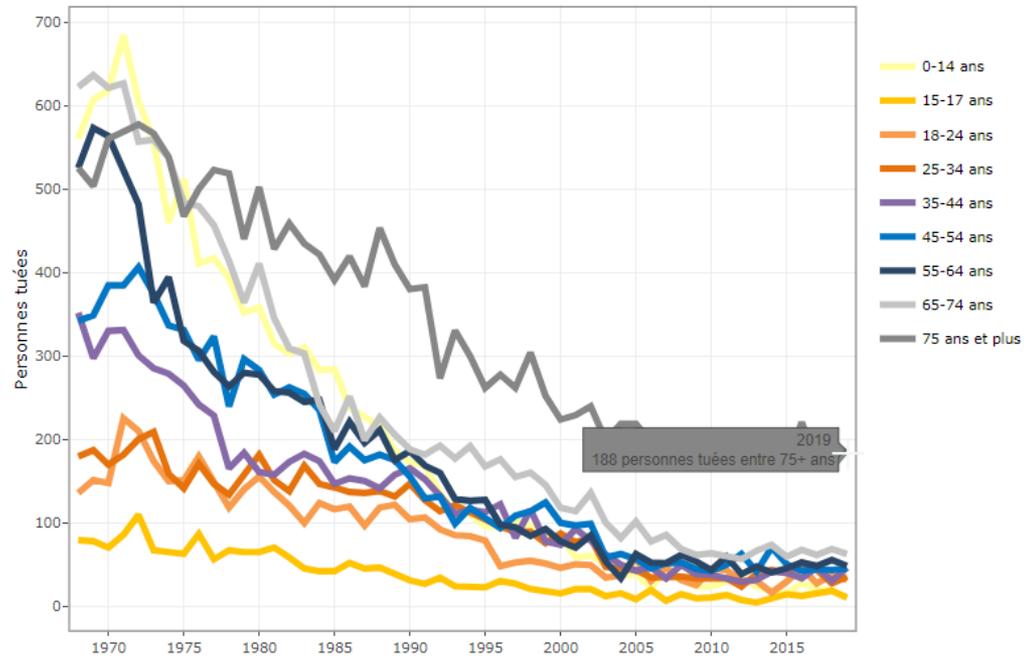
**-77 %**

Baisse du nombre de personnes tuées entre 1968 et 2019

Nombre de personnes tuées entre 1968 et 2019 en France métropolitaine

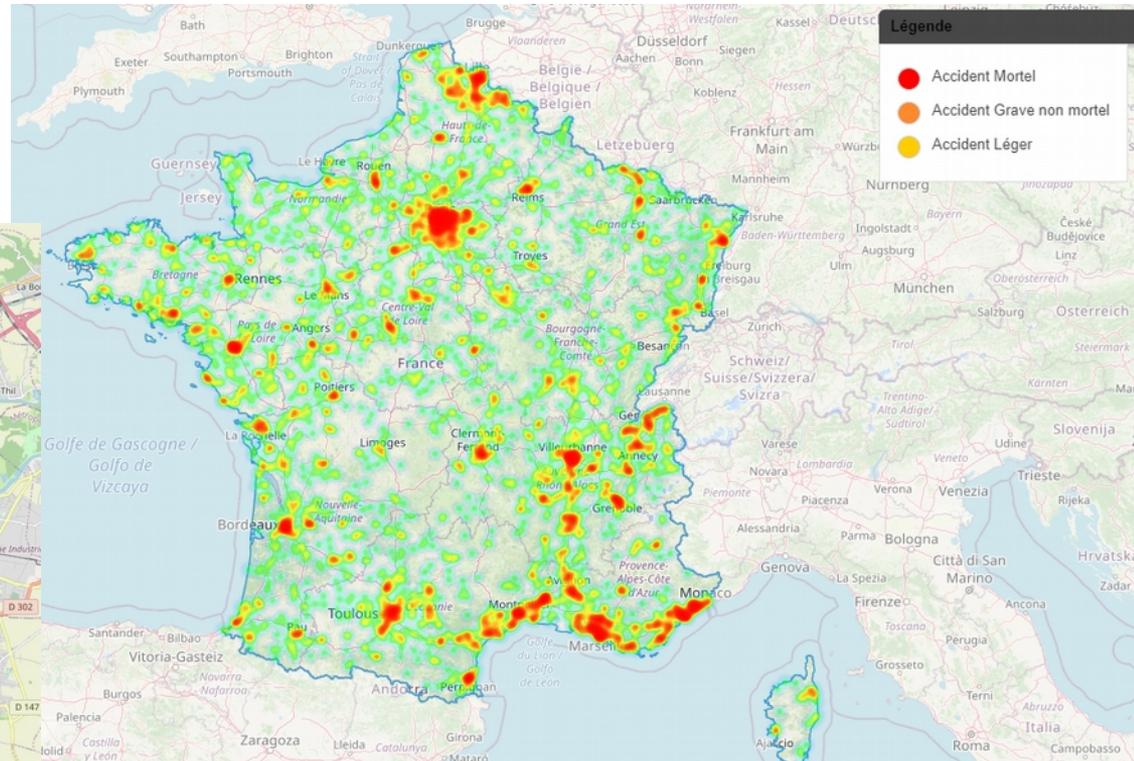
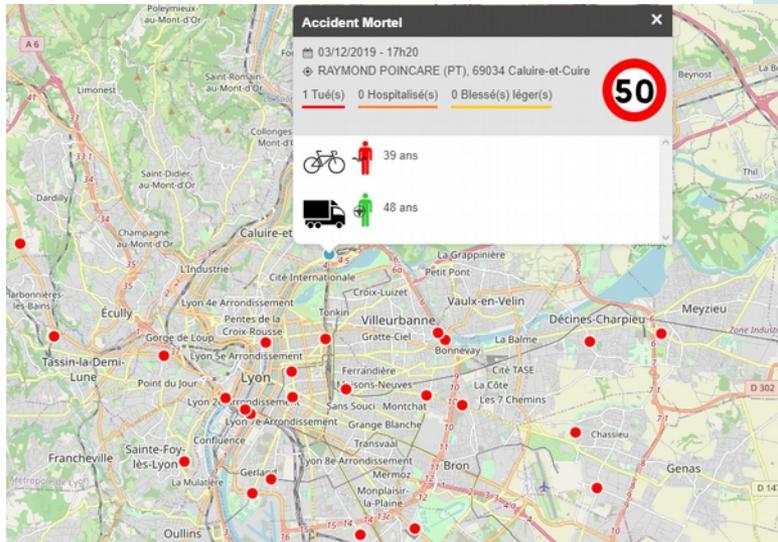


## Exemple : Piétons tués en fonction de l'âge



# Sécurité routière

- Cartographie des accidents
  - 2010 à 2019



# Passage de Bègles en ville 30

Circulation : l'ensemble de la ville de Bègles passe aux  
30 km/h

🕒 Lecture 2 min

A La Une • Bègles



📷 Clément Rossignol, le maire de Bègles, avec l'un des 200 panneaux qui vont être installés en ville © Crédit photo : Laurent Theillet

# Passage de Bègles en ville 30

- Avant le passage en ville 30
  - Hiérarchisation / Signalisation
  - Évaluation des vitesses et des trafics
- Après le passage en « ville 30 » (2-3 mois)
  - Évaluation des vitesses et des trafics
- Acceptabilité de la « ville 30 » (6-8 mois)
  - Enquête en ligne (ressenti, lisibilité, évaluation)
- Après le passage en « ville 30 » (14 mois)
  - Évaluation des vitesses et des trafics

# Passage de Bègles en ville 30

Signalisation



# Passage de Bègles en ville 30

- Évaluation des vitesses (court terme)

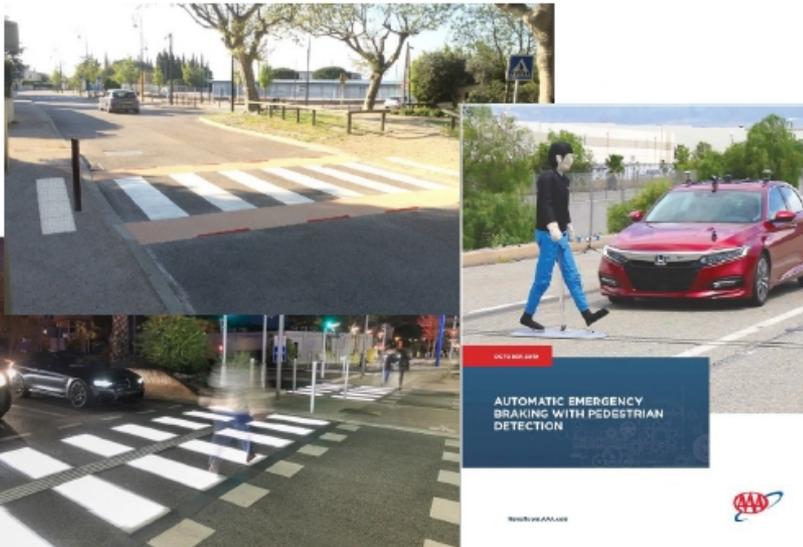
	V85 Avant (04-05/2019)	V85 Après (09/2019)	V85 Evolution	Nb pts en baisse (dont < -5 km/h)	Nb pts en hausse (dont > 5 km/h)
Ensemble de Bègles (34 points)	44,1	43,4	-0,7	18 (2)	15 (1)
Axes passant de 50 à 30 (29 points)	44,5	44,3	-0,2	15 (1)	13 (1)
Axes déjà à 30 (5 points)	41,5	38,5	-3	3 (1)	2 (0)
Axes avec bâti diffus (17 points)	46,9	45,9	-1	9 (1)	8 (0)
Axes avec bâti moy dense (9 points)	41,6	40,3	-1,3	5 (1)	3 (1)
Axes avec bâti dense (8 points)	40,9	41,7	0,8	4 (0)	4 (0)
Axes en entrée de ville (16 points)	44,2	43,7	-0,5	10 (1)	5 (0)
Axes en centre-ville (18 points)	44	43,2	-0,8	8 (1)	10 (1)

# Éclairage des passages piétons

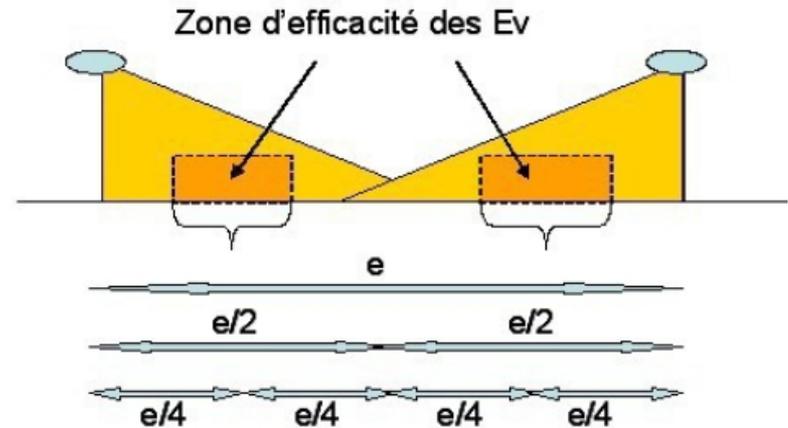
De nombreux accidents recensés sur passage piéton où à proximité immédiate

Installations d'éclairage défectueuses (manque d'entretien, mauvaise répartition de la lumière, flux lumineux insuffisant,...)

Mauvaise conception des installations (problématique des éclairages verticaux)



Nombreuses expérimentations



Bonne visibilité = bons éclairages verticaux

# Séparation cyclistes et véhicules motorisés

- Quels critères pour choisir entre séparation et mixité ?

		Débit cycliste		
Vitesse maximale autorisée	Trafic motorisé en véhicules par jour	Réseau cyclable <b>secondaire</b>	Réseau cyclable <b>principal</b>	Réseau cyclable <b>à haut niveau de service</b>
		< 750 cyclistes / jour	500 à 2500 cyclistes / jour	> 2000 cyclistes / jour
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte		<u>Vélorue</u>
	2000 à 5000	Trafic mixte ou bande cyclable		Piste ou bande cyclable prioritaire sur le trafic sécant
	> 4000	Bande ou piste cyclable		
50 km/h 2x1 voies	< 4000	Piste cyclable		
	> 4000			
50 km/h 2x2 voies	Tous trafics	Piste cyclable		

[Lien article](#)

# Recommandations

# Aménager des rues apaisées



## Aménager des rues apaisées Zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes



Pour appuyer le changement d'ambiance, les plantations peuvent être utilisées. De même, la mise en place de bancs peut également être un moyen de montrer à l'automobiliste qu'il se situe dans un lieu avec une vie locale et une présence de piétons. Sur ce point, il conviendra d'être vigilant sur leur emplacement.

### On trouve deux configurations principales

- Entrée de zone 30 se fait sur une section courante ;
- Entrée de la zone 30 se fait au niveau d'une intersection.

Dans le but de faciliter la reconnaissance d'une zone 30, il est préférable de garder une homogénéité de traitement des différents accès. Le traitement en section courante ou en intersection n'est pas forcément le même, comme nous allons le voir ici :

- Section courante :  
une entrée de zone nécessairement marquée



Sur une section courante, où l'environnement varie peu, l'entrée de la zone 30 doit ressortir pour marquer le changement de statut et provoquer la réduction de la vitesse. Par exemple, avec un changement de revêtement sur la chaussée, la reprise du profil, une écusse, un plateau, une chicane, un coussin... Le profil de la rue peut apporter une autre différenciation : disparition des bandes cyclables, réduction de la largeur de chaussée, espaces piétons plus grands, bancs et végétation.



Entrée de zone 30 : utilisation d'éléments présents pour appuyer l'entrée de la zone. Ici, l'église est utilisée pour créer un rétroéclairage. L'église est contiguë dans le sens entrant.



Ici, l'entrée de la zone 30 est marquée par une réduction de la largeur de la chaussée ainsi qu'une auvent. Des végétations basses (pour conserver la visibilité) sont ajoutées renforçant le rétroéclairage de la chaussée et changeant l'ambiance de la rue.



Entrée simple à mettre en œuvre en section courante : création d'une écusse équipée d'un lit avec le panneau d'entrée de zone, marquée au sol de « ZONE 30 » au niveau du rétroéclairage.

### Les aménagements

- Penser à des aménagements lisibles

Concernant la zone de rencontre, il est nécessaire d'offrir un aménagement lisible en entrée de zone. Les différents usagers doivent « instinctivement » reconnaître le changement et adopter le comportement adéquat. Ainsi, dès l'entrée dans la zone de rencontre, l'usager piéton, cycliste ou conducteur, se rend compte qu'il n'est pas dans une rue ordinaire.

- Soigner l'entrée

Pour l'entrée en zone de rencontre, on cherchera à marquer un espace où le piéton a toute sa place : l'effacement ou l'atténuation de la chaussée avec un changement de matériaux est une possibilité. Cela permet aux usagers motorisés de percevoir l'espace, non plus comme une chaussée destinée à l'écoulement du trafic, mais comme un lieu à partager avec les autres usagers. L'homogénéité de traitement des entrées de zones de rencontre facilite cette identification. À noter que les aménagements sont à moduler en fonction de la présence de transports publics.

### ► Ce qui est préférable

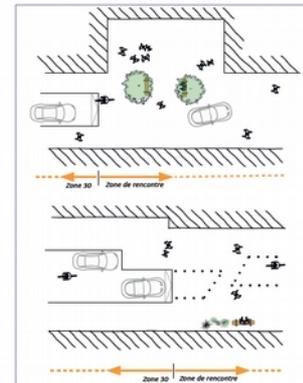
- avoir une modulation de la vitesse en amont ;
- aménager une zone de rencontre à l'entrée d'une zone 30.

### ► Ce qu'il faut éviter

- en section courante, le passage dans une même section d'un régime à 50 km/h à une zone de rencontre (sans progressivité).

En intersection, le passage d'une rue à 50 km/h à une rue en zone de rencontre est possible, mais doit se traduire par un aménagement conséquent, identifiant clairement le changement de statut.

Pour appuyer l'entrée dans la zone et donc le changement de statut de la rue, l'aménagement peut également utiliser les éléments du contexte urbain. Les schémas ci-après illustrent ce principe.



En section courante, on peut profiter d'un changement au niveau du bâti, des façades, pour marquer l'entrée de la zone de rencontre : par exemple, un bâtiment en recul ou en avancée.



## Favoriser la marche



Favoriser la marche

### Les lieux de pause et de repos : éléments essentiels de la marche en ville

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

Inciter à marcher, c'est aussi donner la possibilité de s'arrêter.

Un banc, mais aussi une chaise, un assis-débout ou un muret créent autant de lieux de pause. Plus largement, on peut regrouper dans l'expression « lieux de pause » tous les lieux de l'espace public où il est possible de s'arrêter. Cela peut être pour un moment d'attente très court ou pour un temps long : pour lire, se retrouver ou discuter avec un ami. Ces lieux de pause et de repos concernent tous les publics et tous les âges. Pouvoir faire des pauses régulières est une nécessité avant d'être un élément de confort, en particulier pour des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.

Dans une logique de développement de la marche en ville, il est utile de repérer les lieux de pause existants, les bancs publics ou les assises informelles, mais aussi de bien identifier les besoins et les manques le long d'itinéraires d'intérêt. L'aménagement et l'installation d'assises requiert un arbitrage pour concilier plusieurs contraintes : ajouter des bancs le long d'itinéraires piétons sans gêner le cheminement, veiller au confort même si certains espaces sont restreints, multiplier les types d'assises sans complexifier la gestion et l'entretien, apporter des aménités à un espace public tout en évitant que certains usages nuisent aux riverains ou à l'image du lieu.



Fiche n° 03 - Octobre 2019

Collection | Connaissances



Favoriser la marche

### Les itinéraires pédestres balisés en ville : l'exemple de Mulhouse Alsace Agglomération

La série de fiches « Favoriser la marche » vise à promouvoir ce mode de déplacement vertueux pour l'environnement et la santé en donnant une information rapide aux collectivités et aux aménageurs de l'espace public.

De nombreuses communes disposent d'atouts patrimoniaux, naturels, ou d'équipements disséminés sur leur territoire. Pourtant, il est fréquent qu'aucun cheminement balisé ne permette aux marcheurs réguliers, itinérants, ou aux piétons utilitaires, de relier confortablement ces points d'intérêts et de profiter pleinement des charmes des villes et des villages. Dans le cadre d'un partenariat avec le Club Vosgien, Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) a mis en place un réseau de 578 kilomètres d'itinéraires balisés offrant d'innombrables possibilités de se déplacer à pied dans toutes les communes de l'agglomération.



Fiche n° 04 - Octobre 2019

Collection | Expériences et pratiques

Favoriser la marche

### La prise en compte de la marche dans les documents de planification

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le Plan de Mobilité (PDM, ancien plan de déplacements urbains) ou le Plan Local d'Urbanisme (PLU, ou PLU i lorsqu'il est intercommunal) sont des documents de planification qui ont pour objectif de développer, d'organiser et d'aménager les territoires de façon durable. Ces documents de cadrage, réglementaires et institutionnels, volontaires ou obligatoires, sont les fondations des politiques en faveur du développement des modes alternatifs à la voiture solo, en particulier des modes actifs. La marche, particulièrement respectueuse de l'environnement, se retrouve ainsi au cœur des stratégies de planification urbaine.

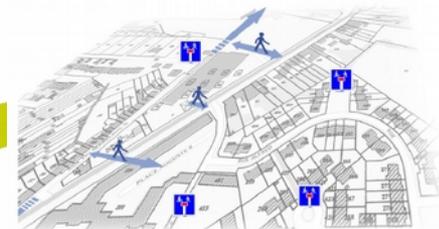


Favoriser la marche

### Les outils fonciers pour rétablir les continuités piétonnes

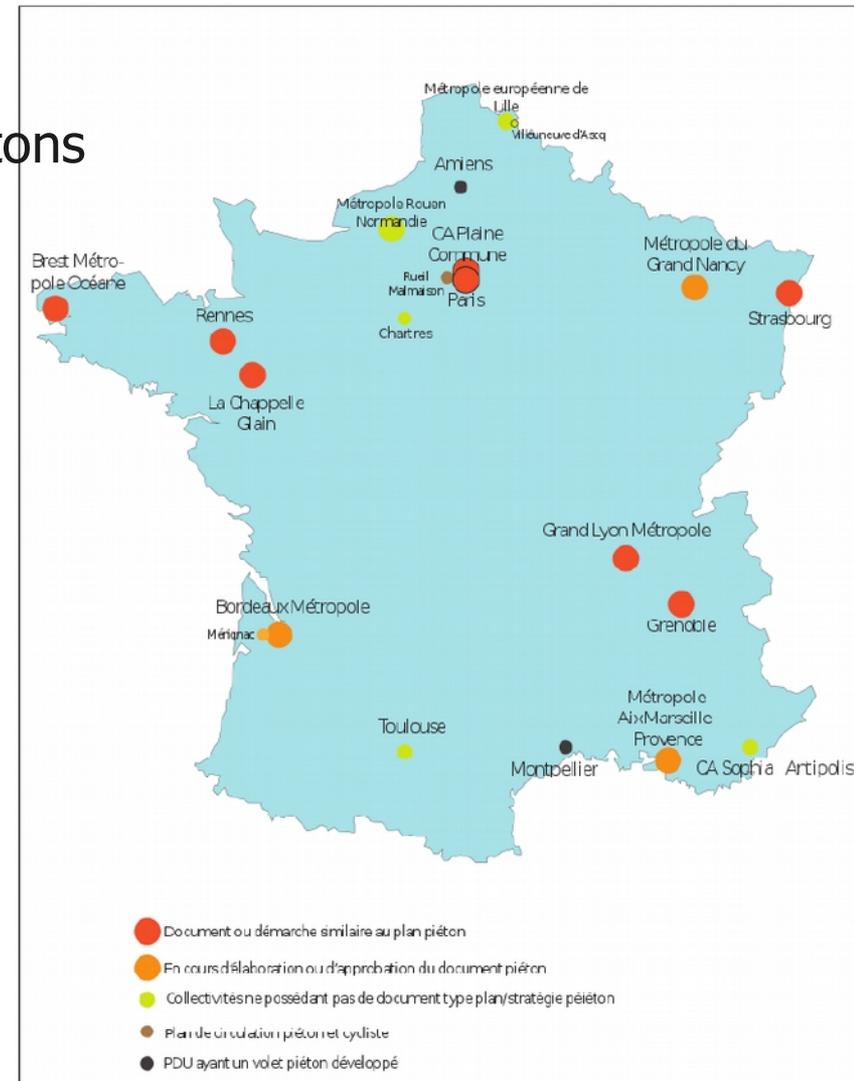
Le développement de la marche en ville nécessite d'assurer la continuité des cheminements piétons. Afin d'avoir une vision globale et pouvoir élaborer un programme d'action, il est souhaitable de réaliser un recensement des ruptures sur le territoire communal. Il convient ensuite de définir les modalités à suivre pour le rétablissement de chaque continuité piétonne, qu'il s'agisse de petits travaux, de négociations, ou de procédures juridiques comme de profiter d'une opportunité foncière.

Cette fiche-outil décrit quelques leviers à disposition des élus locaux pour agir concrètement sur l'amélioration des continuités piétonnes.



# Favoriser la marche

- Stage sur l'analyse des plans piétons
  - Diagnostic - mieux connaître la marche
  - Enjeux - 5 enjeux régulièrement évoqués
  - Objectifs - du qualitatif plutôt que du quantitatif
  - Plans d'actions - bien au-delà des seuls aménagements
  - Gouvernance - un élément déterminant



*Journées / Colloque*

# Journée nationale Une Voirie pour Tous



## WEBINAIRE

Des aménagements innovants  
pour des transports collectifs performants

