



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

RESEAU RUES

Rencontres Genève

Benoit HIRON,
Marion AILLOUD,
Eline ALLIER

19 – 21 mai 2026

WEBINAIRES

WEBINAIRES MOBILITES

<https://www.cerema.fr/fr/evenements/rendez-vous-mobilites-du-cerema>



Afin de partager les connaissances et les retours d'expérience sur les enjeux de mobilités, le Cerema lance ses "Rendez-vous Mobilités" : des webinaires courts de 2h, inscrits régulièrement à l'agenda, et destinés à réfléchir, échanger, débattre avec les acteurs des territoires autour de sujets d'actualité dans le champ des mobilités.

Réalisés depuis mai 2025

- **12 juin 2025** : Développer les modes actifs en territoires peu denses : quelles stratégies et quels services ?
- **26 juin 2025** : Mesurer et connaître le covoiturage
- **3 juillet 2025** : Les données FCD (Floating Car Data) pour maîtriser le trafic
- **25 septembre 2025** : Adapter les mobilités au changement climatique
- **11 septembre 2025** : Connaître la mobilité en zone peu dense : quels outils et quelles pratiques ?
- **09 octobre 2025** : Voies réservées aux transports en commun et au covoiturage : où en est-on ?
- **16 octobre 2025** : Vers une ville moins circulée (ZTL, zones piétonnes...) : comment accompagner les changements de comportements ?
- **27 novembre 2025** : Réseau Cyclable à Haut Niveau de Service : enjeux, recommandations, retours d'expériences
- **18 décembre 2025** : Signalisation routière : les actualités 2025
- **29 janvier 2026** : Stratégie locale de mobilité solidaire et PAMS : mode d'emploi.
- **12 mars 2026** : Connaître les mobilités à travers les données origine-destination routières : enjeux et défis actuels.
- **26 mars 2026** : Aménagements cyclables : évolution des référentiels techniques.
- **07 mai 2026** : Autopartage : tendances, leviers et bonnes pratiques.

WEBINAIRES MOBILITES

<https://www.youtube.com/playlist?list=PLKAhYoOVYE-GtrFmLIIIZKdfeA1YnP-c7>



Afin de partager les connaissances et les retours d'expérience sur les enjeux de mobilité, le Cerema lance ses "Rendez-vous Mobilités" : des webinaires courts de 2h, inscrits régulièrement à l'agenda, et destinés à réfléchir, échanger, débattre avec les acteurs des territoires autour de sujets d'actualité dans le champ des mobilités.

A venir

- **21 mai 2026** : Acculturation à la logistique urbaine : mobiliser l'ensemble des acteurs.
- **18 juin 2026** : Marche et transports collectifs : comment aménager pour développer leur synergie ?
- **02 juillet 2026** : Espaces de données de mobilité : panorama et bonnes pratiques.
- **10 septembre 2026** : Sécurité routière : système sûr et vision zéro dans les agglo
- **24 septembre 2026** : Prospectives territoriales : quels outils pour les collectivités ?
- **06 octobre 2026** : Régulation des trafics et impacts environnementaux
- **15 octobre 2026 ?** : Point signalisation : les actualités 20026
- **05 novembre 2026** : Capteurs et mesures de la pratique du vélo : dernières actualités
- **12 novembre 2026 ?** : Plan de circulation en interurbain favorable aux modes actifs
- **03 décembre 2026** : Connaitre, modéliser et évaluer les modes actifs

WEBINAIRES EXPERTISES TERRITOIRES



Plate-forme Expertise.territoires (inscription obligatoire pour certaines communautés) :
<https://www.expertises-territoires.fr/>

Communauté "École de demain"

- 29 Septembre 2025 : Webinaire "**L'école de demain sera mutualisée**"

Communauté "**Mobilités piétonnes**" (dispositif qui s'inscrit dans le cadre du programme national ID-Marche).

- 14 avril 2026 : Webinaire **Le Grand chemin - témoignage de Est Ensemble**
- 24 février 2026: Webinaire **HITinéraire - témoignage de Lorient Agglomération**
- 16 janvier 2026 : Webinaire **Stratégie marche - témoignage de Chambéry**
- 17 novembre 2025 : Webinaire **Lauréats du concours Espaces publics exemplaires**
- 19 septembre 2025 : Webinaire **Ecomobilité scolaire - témoignage de Lannion**
- 17 juin 2025 : Webinaire **Les indicateurs de marchabilité sur un territoire**

Consultable pour les inscrits / Lien d'inscription pour les intéressé(e)s :

<https://www.expertises-territoires.fr/>



Plate-forme Expertise.territoires : <https://www.expertises-territoires.fr/>

Communauté « vélo »

- 11ème Instant Vélo : Reconditionnement : quels enjeux et opportunités autour des services publics de location vélos ?
- 10ème Instant Vélo : Tout savoir sur la zone de rencontre
- 9ème Instant Vélo : Anniversaire Expertises.Territoires VELO
- 8ème Instant Vélo : Cyclologistique : enjeux et leviers d'action
- 7ème Instant Vélo : Données vélo : Panorama et cas d'usage
- 5ème Instant Vélo : Création, financement et gestion des aménagements cyclables : cadre juridique et gouvernance
- 4ème Instant Vélo sur les plans de circulation
- 2ème Instant Vélo sur le baromètre Vélo
- 1er instant vélo sur les carrefours cyclables

PARLONS SÉCURITÉ

PARLONS
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

Les stupéfiants et la conduite



Nathalie Milan
Experte en toxicologie,
membre de la police scientifique

PARLONS
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

Le rapport à la règle : quelques éléments pour expliquer nos conduites



Anthony Piermattéo
Professeur en psychologie sociale
à l'université Catholique de Lille

PARLONS
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE

Le partage de la route : un défi au quotidien



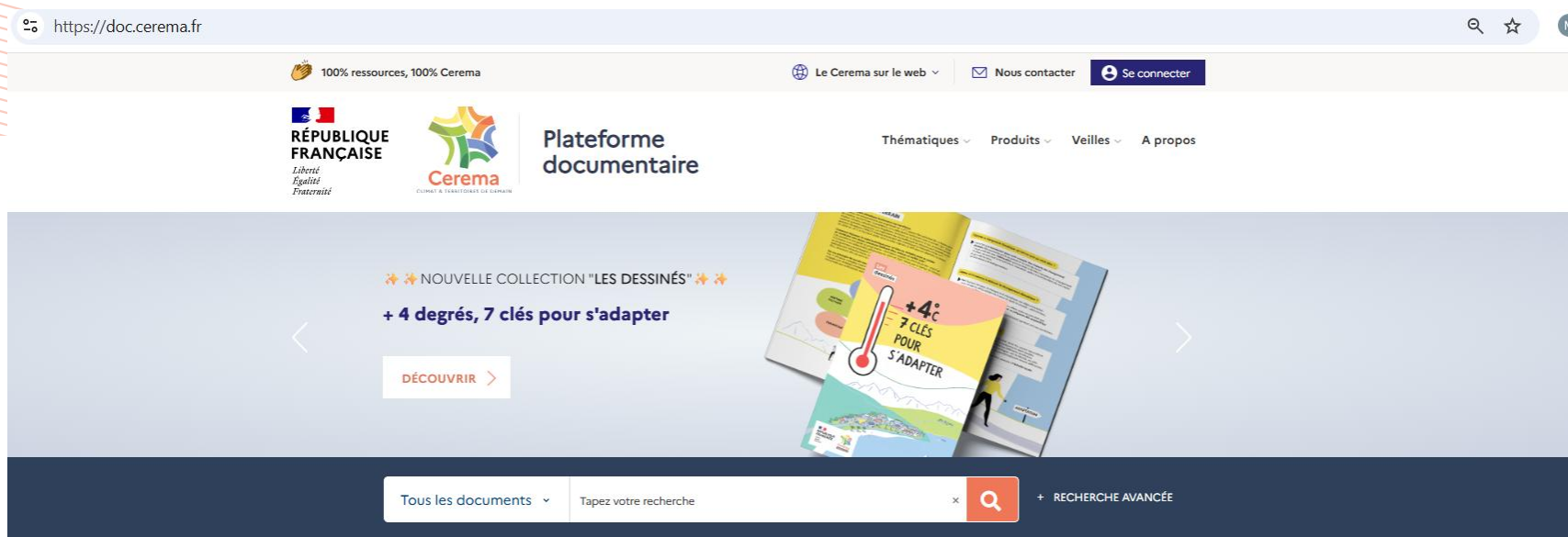
Benoit Hiron
Expert international «transports
durables, sécurité, intermodalité
et mobilité» au Cerema

<https://www.youtube.com/playlist?list=PLKAhYoOVYE-GtrFmLIIIZKdfeA1YnP-c7>

PUBLICATIONS

MISE EN LIGNE DES RESSOURCES CEREMA

Pour les RESSOURCES du Cerema : sur la plateforme documentaire Ceremadoc



Nos dernières parutions



BILAN DES INFRACTIONS

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2024

Bilan des infractions au code de la route en France

Bilan statistique **2023-2024**



Décembre 2025

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Observatoire des vitesses (France métropolitaine)

Résultats de l'année 2024



<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/bilans-annuels-infractions-et-permis-points/bilan-2024-des-infractions-au-code-de-la-route>

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-recherches/comportements-en-circulation/observations/observatoire-des-vitesses>

TOILETTAGE 2025 DES SAVOIRS DE BASE



Savoirs de base en sécurité routière

Les poids lourds

L'objectif de cette fiche est de sensibiliser à la prise en compte des poids lourds (P.L.) dans la circulation urbaine et les aménagements.

Après avoir donné quelques éléments relatifs à l'accidentologie et à la circulation, elle évoque la géométrie des aménagements et le stationnement à prendre en compte pour ce mode de déplacements. Cette fiche concerne les véhicules de plus de 3,5 t ainsi que les transports exceptionnels.

Elle ne traite pas des véhicules utilitaires légers

1. Accidentologie

- En milieu urbain, les poids lourds (véhicules de plus de 3,5 t) sont impliqués dans accidents corporels qui entraînent 7 % des tués (hors aggro 12 % sur autoroute 40%). La majorité concerne des transports de marchandises mais la part des engins spéciaux (transports de fonds, bennes...) n'est pas négligeable. Pour les accidents mortels de poids lourds tout milieu confondu (369 tués en 2024), 92 % sont hors du poids lourd.

- Les accidents de poids lourds en agglomération peuvent être classés en plusieurs familles, par ordre d'importance décroissante :
 • changement de direction ou de file du P.L. (impliquant souvent un vélo ou un deux-roues motorisé) ;

- collision arrière d'un véhicule à l'arrêt par le P.L. (chauffeur surpris) ;
 - piéton renversé par le P.L. ;
 - perte de contrôle et sortie de chaussée.
- Une des particularités de l'accidentologie liée aux poids lourds tient à la visibilité médiocre sur l'arrière particulièrement pour les semi-remorques (rétroviseurs), source de plusieurs accidents mortels de cyclistes et de piétons écrasés par les roues arrière du camion lors de mouvements tournants ou de manœuvres de marche arrière.

- Les connaissances actuelles ne permettent pas de mettre en évidence les facteurs liés à l'infrastructure spécifiques aux accidents de poids lourds.

Fiche n° 10 – 2008 revue 2025

collection | Connaissances



Savoirs de base en sécurité routière

Le stationnement des véhicules légers sur la voirie

L'objectif de cette fiche est de fournir des éléments concrets relatifs au stationnement en milieu urbain. Elle vise à fournir des généralités sur le sujet, les principales situations à risques et quelques préconisations de mise en œuvre.

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

En milieu urbain, répondre à la demande de stationnement peut participer à la réduction de la largeur des voies et par voie de conséquence des vitesses. Le stationnement constitue en effet un outil très précieux de modulation de la vitesse, à faible coût, notamment en zone 30 (notion de chicanes, par exemple).



Le stationnement n'est pas automatiquement synonyme de contraste à la circulation ; il

manifeste par sa présence les fonctions urbaines. Toutefois, le souci pour l'aménageur de satisfaire les automobilistes ne doit pas conduire à une gestion anarchique ou inappropriée du stationnement. Stationnement (latéral) et circulation contiguë sont interdépendants, notamment en ce qui concerne les comportements et les vitesses pratiques (effet couloir ou création de chicanes...). Le stationnement est un outil fondamental de gestion des déplacements : à ce titre, la pratique de stationnement peut, selon le choix qui est fait, contribuer à l'accroissement des déplacements motorisés ou à leur modulation ainsi qu'à l'usage d'autres modes, plus sûrs, de déplacement. Même si cette fiche traite du stationnement des véhicules légers, il ne faut pas pour autant oublier celui réservé à d'autres modes de déplacements tels que les vélos, les deux-roues motorisés, les véhicules lourds...

Fiche n° 17 – 2009 revue 2025

collection | Connaissances

The cover features the Cerema logo and the title 'Savoirs de base en sécurité routière' and 'La sécurité aux points d'arrêt des bus et des cars'. It includes a small image of a bus and a car at a stop.



Savoirs de base en sécurité routière

La sécurité sur le chemin et aux abords des établissements scolaires

Il existe une forte attente en terme de prise en compte de la sécurité routière autour des établissements scolaires et sur les trajets domicile-école.

Les enjeux et les moyens d'actions varient selon les différents types d'établissements scolaires (jeu des élèves, apprentissage) et leur situation (urbain dense, petite agglomération...). L'objectif de cette fiche est de montrer que plusieurs dimensions sont à prendre en compte lorsque l'on souhaite améliorer la sécurité autour des établissements scolaires. Il convient de ne pas oublier également les lieux où les jeunes pratiquent des activités extrascolaires (gymsnas, terrain de sport, écoles de musique, bibliothèques, centres de loisirs, espaces de jeux...) ainsi que les itinéraires et accident. Cette fiche peut également y être appliquée.

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

1. Généralités

L'accident résulte d'une rupture d'équilibre du système composé des 3 éléments interdépendants que sont l'usager, le véhicule et l'infrastructure avec son environnement. La cause d'un accident est multifactorielle. Il suffit souvent qu'un seul des facteurs répétés dans l'analyse soit absent pour empêcher que l'accident n'ait pu être évité. Lorsque l'on souhaite améliorer la prise en compte de la sécurité routière sur le chemin et aux abords des établissements scolaires, il convient de travailler sur ces 3 champs.

Les accidents liés aux trajets scolaires se produisent plus souvent à proximité du domicile qu'autour des écoles. Ce phénomène est appelé le « syndrome du nid » :
 • L'enfant est en sécurité chez lui et lorsqu'il sort, il est confronté aux dangers de la circulation. Trop confiant dans un environnement connu, il risque de ne pas être assez attentif ;
 • Bien souvent, les aménagements sont conçus aux abords de l'école, là où l'attention des usagers (conducteurs comme enfants piétons) est fortement sollicitée par l'ambiance urbaine et la signalisation des lieux, alors que sur l'itinéraire ou à proximité du domicile, là où l'attention est moins sollicitée, et se relâche, les aménagements sont plus rares.

Fiche n° 22 – 2010 revue 2025

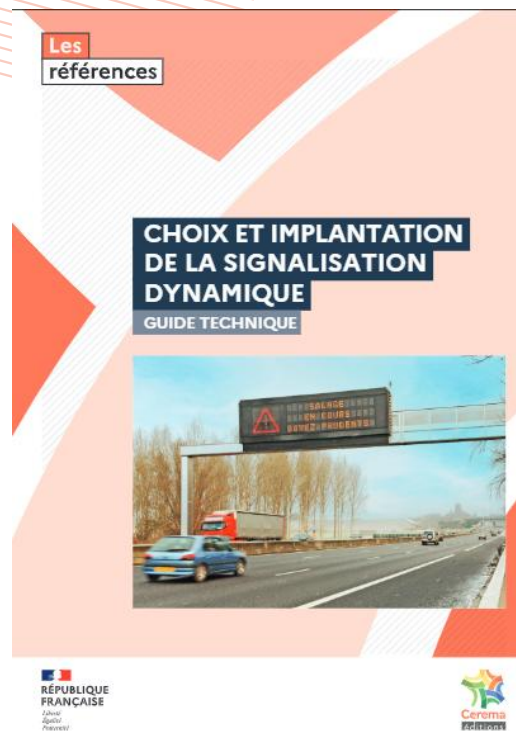
collection | Connaissances

QUELQUES EXEMPLES

SIGNALISATION DYNAMIQUE

Guide technique : Choix et implantation de la signalisation dynamique

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/606474/choix-et-implantation-de-la-signalisation-dynamique-guide-technique>



Sommaire

| | |
|--|------------|
| Remerciements | 2 |
| Avant-propos | 5 |
| CHAPITRE 1 | |
| La signalisation dynamique : objectifs et premières recommandations | 11 |
| 1.1 - Introduction | 12 |
| 1.2 - Équipements dynamiques | 13 |
| 1.3 - Signalisation dynamique | 15 |
| 1.4 - Recommandations de conception et d'installation | 17 |
| 1.5 - Maintenance | 21 |
| CHAPITRE 2 | |
| Les différents équipements de la signalisation dynamique | 23 |
| 2.1 - Panneaux à messages variables | 24 |
| 2.2 - Signaux d'affectation des voies | 34 |
| 2.3 - Signaux lumineux de contrôle d'accès et signal d'arrêt | 37 |
| 2.4 - Barrière dynamique | 39 |
| 2.5 - Glissière mobile d'affectation | 41 |
| 2.6 - Panneau d'indication et d'alerte individualisées sur la vitesse | 43 |
| 2.7 - Balise J17 - Plot lumineux | 44 |
| CHAPITRE 3 | |
| Approche par mesure | 47 |
| 3.1 - Information sur événements | 48 |
| 3.2 - Services à l'utilisateur | 59 |
| 3.3 - Mesures de régulation dynamique | 64 |
| 3.4 - Gestion dynamique des voies | 70 |
| 3.5 - Autres mesures | 77 |
| 3.6 - Mesures en cours d'exploration | 90 |
| 3.7 - Synthèse des équipements à déployer | 96 |
| CHAPITRE 4 | |
| Mutualisation des équipements et priorisation | 97 |
| 4.1 - Les équipements mutualisables | 98 |
| 4.2 - Conflits et priorités d'affichage | 99 |
| Bibliographie | 101 |
| Table des abréviations | 105 |
| Table des matières | 107 |

TRANSVERSALITÉ – MODES ACTIFS

Une voirie pour tous : 18 brèves pédagogiques

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/voirie-tous-18-breves-pedagogiques-deplacements-urbains-plus>



Zone de rencontre

La zone de rencontre définit un espace de circulation ouvert à tous les modes de déplacements, où les piétons sont prioritaires (sauf vis-à-vis des tramways) et peuvent circuler librement partout. Les véhicules s'adaptent au rythme des piétons et peuvent en leur absence atteindre au maximum la vitesse de 20 km/h. Le stationnement des véhicules motorisés est fortement limité, voire supprimé, et n'est possible qu'aux emplacements prévus. Toutes les rues sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'EDPM* sauf rares exceptions.

*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.).

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/606884/breves-une-voirie-pour-tous-partageons-la-rue>

<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/606468/les-marquages-d-animation-dans-l-espace-public-etat-des-lieux-enjeux-et-recommandations>



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/marques-animation-analyse-pratiques-apaiser-espaces-publics>

ETUDES & METHODES

Marques d'animation : analyse de pratiques pour apaiser les espaces publics

26 MARS 2026

Sécurité routière | Marquage au sol | Design actif | Modes actifs | Aménagement pour les piétons | Circulation apaisée



VOIR AUSSI

Et si l'autoroute devenait un arrêt de transport en commun ? Une innovation multimodale, rolie cars express et réseau urbain, (...)

Comment séparer la route des aménagements cyclables hors agglomération ? Résultats de l'enquête nationale menée par le Cerema (...)

THEMATIQUES ASSOCIEES

- Vélo, marche, accessibilité
- Sécurité routière
- Aménagement de la voirie et éclairage public

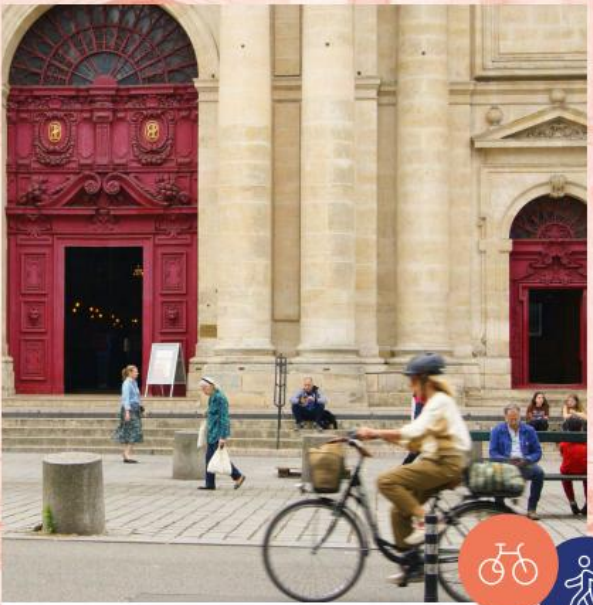
TRANSVERSALITÉ – MODES ACTIFS

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/prevenir-resoudre-tensions-entre-pietons-cyclistes-nouveau>

REPUBLIC FRANÇAISE
Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

adma
Académie des
Mobilités Actives

réseau vélo
et marche



Prévenir et résoudre les tensions entre piétons et cyclistes

Retour sur des ateliers immersifs et recommandations

Depuis 2023, le Réseau vélo et marche, le Cerema et l'Académie des mobilités actives (ADMA) se sont associés pour proposer des journées d'étude consacrées à la cohabitation entre usagers des modes actifs.

POLITIQUES ET SERVICES DE MOBILITÉ
Fiche n°1

Les ressources



FICHE TECHNIQUE

PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS DANS LES PLANS DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉS (PDMS)

REPUBLIC FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605848>

MODES ACTIFS

Essentiel sur la marche → publié en mai 2025

Les essentiels



■ Pourquoi encourager la marche?

■ Quelle est la place des piétons dans les villes et les villages?

■ Quels leviers pour aménager en faveur des piétons?

DÉVELOPPER LA MARCHÉ

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

1 Connaître les piétons dans leur diversité

→ Comprendre leurs usages, besoins et ressentis : parcours commentés, marches exploratoires, enquêtes en ligne, etc.

→ Analyser les pratiques de mobilité, en s'appuyant sur des enquêtes-ménages, données INSEE, agrégations issues d'opérateurs téléphoniques, comptages des piétons. Il s'agit notamment d'identifier les pôles générateurs de déplacements piétons.

→ Dresser l'état des lieux de la marchabilité des espaces publics, sous l'angle technique et sensible.



2 Aménager de manière sécurisée et accessible pour les piétons

→ Modérer la vitesse et le trafic motorisé pour apaiser le quartier et donner plus de place aux piétons : plan de circulation, profils de voirie, cohabitation des usages, etc.

→ S'assurer que les cheminements piétons respectent une largeur minimale réglementaire de 1,40 m libre de tout obstacle, sans ressaut et un dévers de moins de 2%. Mais c'est rarement suffisant : 1,80 m sont nécessaires pour que les piétons se croisent (surtout en fauteuil roulant ou en poussette). À cela s'ajoutent des espaces pour installer du mobilier urbain (potelets, éclairage, signalisation, assises). Avec une fréquentation piétonne d'intensité modérée, le Cerema préconise une largeur de trottoir de 2,50 m, incluant cheminement et mobilier urbain.

Dans les rues étroites, réduire le trafic motorisé et créer une zone de rencontre, permet aux piétons de circuler librement sur la chaussée en sécurité.

→ Sécuriser les traversées piétonnes : bonne visibilité des usagers, longueur inférieure à 8 m ou avec un îlot refuge, avec abaissés de trottoir, bandes d'éveil à la vigilance, aide à l'orientation.

→ Améliorer l'accès à pied aux transports en commun : accessibilité des arrêts et des cheminements alentours, confort des lieux d'attente.

« Une bonne marchabilité combine des parcours sécurisés et accessibles avec des espaces publics qui donnent envie de marcher »

8 | Les essentiels - Développer la marche

3 Créer une ville conviviale

→ Réfléchir à un maillage d'itinéraires piétons entre les lieux importants de la ville en résorbant les coupures urbaines.

→ Rendre les parcours confortables : revêtements, ombrage, éclairage, jalonnement.

→ Aménager des espaces publics agréables : bancs, rez-de-chaussée animés, végétalisation.

→ Adapter les espaces publics au changement climatique, afin d'assurer leur utilisation à tout moment de l'année, mais aussi pour créer des espaces de fraîcheur.

4 Sensibiliser et communiquer pour donner envie de marcher

→ Susciter l'intérêt : jalonner, indiquer les temps de parcours à pied, faire connaître les itinéraires et le quartier.

→ Encourager le changement de mobilité par la pratique, et faciliter la prolongation de la marche plaisir vers la marche utile.

→ Sensibiliser via des temps d'animation dédiés, fédérer autour des enjeux de la marche, en particulier les publics scolaires.

5 Mettre en œuvre et évaluer la stratégie en s'appuyant sur des démarches innovantes

→ Oser des outils tactiques et des aménagements transitoires : mobilier temporaire, marquages au sol dans le cadre réglementaire.

→ Évaluer avec les usagers et les habitants pour un bilan des actions en vue d'améliorations éventuelles.



Levier d'action
Aménager les abords d'écoles et la ville à hauteur d'enfants

Intervenir sur les abords des établissements scolaires est systématique dans les stratégies piétonnes. Cela répond à des attentes de sécurité des enfants, de santé, d'écomobilité, mais aussi d'espaces plus ludiques et conviviaux :

- piétonnisation qualitative avec des espaces végétalisés et ludiques;
- sécurisation des itinéraires vers les écoles et les espaces sportifs;
- réflexions sur l'ensemble de l'école : cours, abords, bâtiments, et liaisons avec tout le quartier;
- fermeture de la rue aux heures d'entrées et de sorties des enfants.



Développer la marche - Les essentiels | 9

MODES DOUX EN TOUTES SAISONS
Fiche n°1

Les ressources



FICHE TECHNIQUE

ENTRETIEN HIVERNAL DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

PARANGONNAGE INTERNATIONAL ET PREMIERS ENSEIGNEMENTS

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-603906>

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-606441>

ÉCOLES

Bande-dessinée : Réinventer l'école ? Tout sauf une idée folle !



<https://www.cerema.fr/fr/actualites/reinventer-ecole-idee-folle-cerema-presente-bd-leviers?folder=12482>

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605976>

ACCESSIBILITE

Une fiche sur les bandes d'interception (sept 2025)



Article de retour du GT-Ravi (accessibilité)

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/restitution-12e-ateliers-participatifs-du-reseau-referents>

**SITES PATRIMONIAUX :
COMMENT ALLIER ACCESSIBILITÉ
ET PRÉSERVATION DU
PATRIMOINE ?**



TRAVAUX EN VOIRIE



**RÉFÉRENTIEL DE
CONNAISSANCES POUR LES
ÉLUS**



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-604974>

ACCESSIBILITE



Série de fiches
« cheminements des PAM »



2 fiches révisées et
publiées suite à la nouvelle
norme BEV



Fiche accessibilité navettes
maritimes et fluviales



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-600255>
<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-600249>

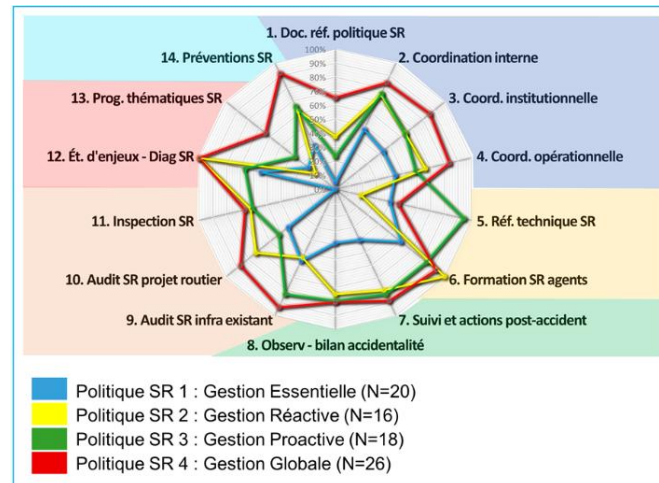
<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-602001>

PUBLICATIONS RAPPORTS

PROJETS PDSR ET COVER



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605934>



Contrôle automatisé de la vitesse : études de cas sur 5 collectivités européennes



N° NOVA : [23-TV-0104] COVER
Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié ISO 9001

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-607359>



Contrôle automatisé de la vitesse : éclairage européen pour les collectivités françaises



N° NOVA : [23-TV-0104] COVER
Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié ISO 9001

PROJET ALCOOL STUP



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-606046>



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605499>

PROJETS ACCI ET CRAVAT



ACCI Accidentologie et Comportement des Conducteurs Infractionnistes

Synthèse



RAPPORT D'ETUDE

Août 2025

N° NOVA : 21-S0-0110



Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001



CraVAT Caractéristiques des Véhicules Accidentés selon la Typologie des accidents

Les véhicules de tourisme
Synthèse



RAPPORT D'ETUDE

Janvier 2025

N° NOVA : 2021-C52-CraVAT

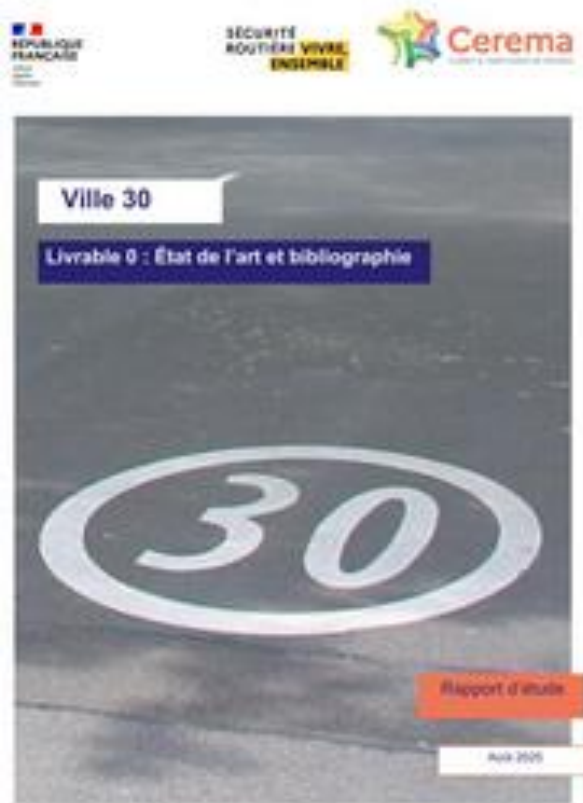
Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605533>

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-601511>

PROJETS VILLE 30 ET SERENOS



<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-606640>





N° NCVA : 24-OC-0007

Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFNOR ISO 9001

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605750>

Vélorue

Travail de fin d'études
pour le diplôme d'ingénieur de l'École nationale des travaux publics de l'État

Année 2024-2025 Voie d'approfondissement :
Mobilité et Transports

Soutenu le 11 septembre 2025
Devant le jury composé de :


- Présidente du Jury : **Nathalie Ortar**
- Maître de TFE : **Flavien Lopez**
- Expert : **Florian Bonet**

Par

Pierre MEYER



La vélorue en France, un concept émergent pour rendre cyclable son territoire : panorama des réalisations et retours d'expériences

Organisme d'accueil : **CEREMA Territoires et ville**



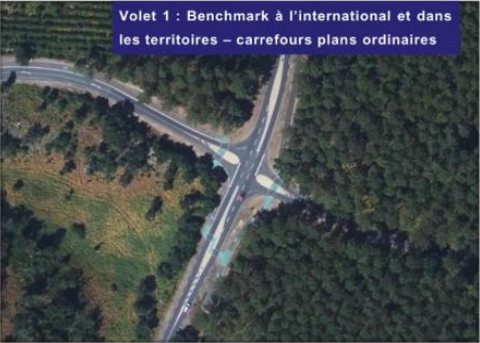
<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-605816>

2 rapports : Solutions cyclables en carrefour hors agglomération
Mise en œuvre d'évaluations d'aménagements (giratoires)


 

Solutions cyclables en carrefour hors agglomération

Volet 1 : Benchmark à l'international et dans les territoires – carrefours plans ordinaires



RAPPORT D'ETUDE
Janvier 2025

N° NOVA : 23-IT-0109 

Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-602451>

Solutions cyclables en carrefour hors agglomération

Volet 1 : Benchmark à l'international et dans les territoires – carrefours plans giratoires



RAPPORT D'ETUDE
Janvier 2025

N° NOVA : 23-IT-0109 

Produit conçu avec le système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

<https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-602449>

LES VELIS (VÉHICULES INTERMÉDIAIRES)

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/quelle-place-voirie-vehicules-intermediaires-experimentation>

ÉTUDES & MÉTHODES

Quelle place sur la voirie pour les véhicules intermédiaires ? L'expérimentation "Extrême Défi" menée par l'Ademe et le Cerema

17 OCTOBRE 2025

Véhicules intermédiaires

Modes actifs

Mobilité décarbonée

Sécurité routière



VOIR AUSSI

Comment séparer la route des aménagements cyclables hors agglomération ? Résultats de l'enquête nationale menée par le Cerema (...)

Etat des lieux des plateformes locales de services numériques de mobilités en 2025

THÉMATIQUES ASSOCIÉES

- Vélo, marche, accessibilité
- Transports collectifs, partagés et intermodalité
- Sécurité routière

Le recours aux véhicules intermédiaires pour répondre au besoin de mobilité dans les territoires périurbains et peu denses permettrait à la fois de favoriser la mobilité de tous et de décarboner les déplacements. A travers l'initiative Extrême Défi lancée en 2023 et pilotée par l'Ademe, le Cerema a apporté son expertise à quatre territoires pour identifier les aménagements utiles au développement de cette pratique.

Retour sur la démarche, ses enseignements et la suite des expérimentations.

VILLE APAISÉE : UNE STRATÉGIE EN 4 AXES

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/ville-apaisée-strategie-4-axes>



Et si la ville délaissait le tout voiture pour faire de la place aux piétons, aux vélos, aux transports en commun, en toute sécurité ?

Les premières expérimentations permettent de tracer un chemin vers cette ville apaisée. Et c'est une véritable stratégie qu'il faut mettre en place, avec la hiérarchisation du réseau de voirie, un plan de circulation, l'abaissement des vitesses. Et pour aller plus loin, des approches temporelles du partage de l'espace public et des actions sur la demande de déplacements.

Cet article du Cerema a été publié par notre partenaire Techni Cités.

Il présente la démarche pour définir et mettre en œuvre une stratégie d'apaisement de la circulation.

Techni.Cités

PROJETS EN COURS

ATTUVU : Analyse auTomatique du comportement et des interactions des Usagers Vulnérables par Vidéo en milieu Urbain, avec *UGE*

GENERATION : Effet Générationnel et Accidentalité

GUADELOOP : Analyse du dispositif global de sécurité routière en Guadeloupe et accompagnement des décideurs publics : boucle d'amélioration avec *Ergocentre*

DIALOGUE : identité et rapport la règle des catégories d'usagers de la route : évaluation de leviers visant à la diminution des tensions inter-usagers, la conformité et l'adhésion aux règles de circulation, avec *UGE* et *l'intitut catholique de Lille*

REUVE : Étude de la prise en compte de la sécurité des Usagers vulnérables dans l'organisation de la mobilité à La Réunion avec *UGE* et *Ergocentre*

CHARMENT VELO : La charge mentale est-elle un indicateur des zones d'accidents impliquant les vélos avec *Estaca*

VITAVELO : Étude de la vitesse des cyclistes : approche pluridisciplinaire avec *UGE*, *ergocentre*, *Geovélo*

LEVEL : Méthodologie pour la construction d'indicateurs de suivi de l'évolution de la pratique du vélo avec *Réseau vélo et marche* et *l'UGE*

V3V : Le Vélo Vu comme un Véhicule avec *UTAC*

LES NOUVEAUX PROJETS CEREMA DÉMARRÉS EN 2025

SMOVE : émergence des voiturettes, avec le LAET

Spicy flow : construire une doctrine sur les aménagements cyclables avec trafic élevé (plus de 10000 voire 20000 vélos jours) avec Ergocentre

Compa : le permis à 17 ans, quid côté infractions ?

Obelisque : construction indicateurs de risque et analyse vidéo semi automatisée (IA) des comportements

STAGE EN COURS – 6 MOIS – AMADOU GAYE

Séparateurs physiques de voirie

- Objectif : Mieux comprendre les logiques d'implantation des séparateurs physiques (vélo, piétons, TC, circulation générale) → au regard des contextes d'usage (vitesse, trafic, interfaces...)
- Travaux en cours
 - État de l'art (doctrine et pratiques)
 - Définition d'une méthode d'analyse (franchissabilité, contexte, interfaces...)
 - Construction d'un benchmark national
 - Identification de situations types d'aménagement
- Prochaine étape : retour des collectivités aux questionnaire → recueillir les pratiques, comprendre les choix d'aménagement, capitaliser des retours d'expérience



FOIRE AUX QUESTIONS SIGNALISATION

<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/securite-routiere-deplacements/securite-rues-routes/signalisation-routiere>

NOS DOSSIERS SIGNALISATION ROUTIÈRE

Vous trouverez dans les dossiers suivants des informations relatives aux expérimentations, aux évaluations, aux formations proposées et à nos offres de service concernant la signalisation routière.

*Textes réglementaires
et expérimentations*

DÉCOUVRIR >

*Signalisation
verticale*

DÉCOUVRIR >

*Signalisation
horizontale*

DÉCOUVRIR >

*Signalisation
de repérage*

DÉCOUVRIR >

*Signalisation
dynamique*

DÉCOUVRIR >

*Feux
de circulation*

DÉCOUVRIR >

*Signalisation
temporaire*

DÉCOUVRIR >

*Certification
et normalisation*

DÉCOUVRIR >

*Formation
et webinaires*

FLASHMOB

Le Flash Mobilités

N° 15 | Octobre 2025

Retrouvez les sujets qui font l'actualité

Édito

L'insertion urbaine des transports collectifs



Le développement des transports collectifs de surface doit répondre à différents enjeux : desservir le territoire de manière équilibrée, favoriser l'inclusion sociale en garantissant l'accessibilité à tous, réduire les impacts environnementaux, renforcer la robustesse et la fluidité du service, accroître la sécurité des déplacements ...

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/newsletters/flash-mobilites-ex-transflash/flash-mobilites-ndeg15-insertion-urbaine-transports/flash-mobilites-ndeg15-insertion-urbaine-transports>

Le Flash Mobilités

N° 16 | Décembre 2025

Retrouvez les sujets qui font l'actualité

Édito

Sécurité routière : le rôle clé des territoires



La sécurité routière reste un enjeu majeur pour notre société : chaque année, des milliers de vies sont perdues ou bouleversées par des accidents.

Pour y remédier, l'État met en œuvre des politiques ambitieuses visant à réduire les risques. Elles allient réglementation, contrôles, aménagement des infrastructures et actions de sensibilisation. Les collectivités locales jouent également un rôle clé en adaptant les solutions aux spécificités de chaque territoire.

Merci pour votre attention

www.cerema.fr

