



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement



FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

# VILLE EN MOUVEMENT

STRATÉGIES  
URBAINES &  
TRANSPORTS

Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction

# VILLE EN MOUVEMENT

stratégies urbaines & transports

DOSSIER DOCUMENTAIRE

*19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme  
16-17-18 décembre 1998 - Bordeaux*

**Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction**  
Centre de documentation de l'urbanisme  
Arche de La Défense - 92055 Paris-La Défense cedex

**Fédération nationale des agences d'urbanisme**  
1, rue de Narbonne - 75007 Paris

Ce dossier documentaire a été réalisé par le Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) de la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGHUC) / Ministère de l'équipement, des transports et du logement (METL), à la demande de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU).

Auteur : Geneviève BRUNET-JOLIVALD, CDU  
Suivi : Roger de TREGOMAIN, FNAU

Il prépare la **19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme**, organisée à Bordeaux les 16-17-18 décembre 1998, sur le thème *Ville en mouvement ; stratégies urbaines & transports*. Il dresse un état de la question en vue des quatre ateliers qui approfondiront le thème et les sujets suivants :

• **Atelier A : Quels déplacements pour quelles villes ?**

Le devenir des villes dans la perspective d'un développement durable  
Jeu des acteurs et organisation de l'espace métropolitain

• **Atelier B : Stratégies urbaines et outils de planification de la ville et des transports**

Enjeux urbains et outils de planification d'hier et d'aujourd'hui  
Vers une « planification durable » ... Quels acquis, quels manques, quelles propositions ?

• **Atelier C : Projets urbains et transports collectifs**

La transformation de l'espace et des fonctions urbaines : les effets induits du transport dans la ville

• **Atelier D : Mobilités et observatoires**

Mobilité et dynamique urbaines : mutualiser les connaissances  
La mobilité observée, confrontée à l'urbain : l'habitat, le commerce, l'exclusion ...  
Observer pour évaluer les politiques urbaines : le PREDIT et la recherche d'information sur les transports.

La bibliographie, composée à partir de la banque de données URBAMET, sélectionne, sans prétendre à l'exhaustivité, une série de documents français parus depuis 1988. Les ouvrages ou articles sont présentés par ordre chronologique décroissant. La description de leur contenu est suivie d'une cote qui permet de situer le lieu où ils sont conservés. La plupart des documents cités sont consultables au

**Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) - DGHUC**

Arche de La Défense - 92055 Paris-La Défense cedex  
bibliothèque ouverte du mardi au vendredi, de 9h30 à 17h30  
tél. : 01 40 81 11 78 - fax : 01 40 81 15 99 - mél : [cdu@dguhc.equipement.gouv.fr](mailto:cdu@dguhc.equipement.gouv.fr)

# SOMMAIRE

## VILLE EN MOUVEMENT - note de synthèse

## VILLE EN MOUVEMENT - bibliographie

### QUELS DEPLACEMENTS POUR QUELLES VILLES ?

- Transports et développement durable
- Transports et intercommunalité
- Transports et péri-urbain
- Déplacements et ville
- Circulation douce : deux-roues ...

### OUTILS DE PLANIFICATION DE LA VILLE ET DES TRANSPORTS

- Plan de déplacement urbain (PDU)
- Dossier de voirie d'agglomération (DVA)

### PROJETS URBAINS ET TRANSPORTS COLLECTIFS

- Projets urbains et transports
- Transports collectifs en site propre (TCSP)

### MOBILITES ET OBSERVATOIRES

- Mobilités professionnelles et résidentielles
- Observatoires des transports
- Programme pour la recherche, le développement et l'innovation dans les transports terrestres (PREDIT)

### LOI SUR L'AIR

## TRAVAUX MENES PAR LES AGENCES D'URBANISME DEPUIS 1995

### Avertissement

- Agence d'urbanisme de la Région angevine (AURA)
- Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB)
- Agence d'urbanisme et recherche Bordeaux-Aquitaine (A'URBA)
- Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest (ADEUPA)
- Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)
- Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise (AURG)
- Agence d'urbanisme de la Région du Havre (AURH)
- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF)
- Agence de développement et d'urbanisme de Lille-métropole
- Agence d'urbanisme de la Communauté urbaine de Lyon Agence d'urbanisme du mantois
- Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM)
- Agence d'urbanisme de l'agglomération messine (AGURAM)
- Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Montbéliard (AUD)
- Agence d'urbanisme de l'agglomération de Mulhouse (AURM)
- Agence d'urbanisme de l'agglomération nancéienne (AUAN)
- Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise (AURAN)
- Association Oise-La-Vallée

Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise (AUAO)  
Atelier parisien d'urbanisme (APUR)  
Agence d'urbanisme et d'aménagement de la Région urbaine de Reims (AURR)  
Agence d'urbanisme du district de l'agglomération rennaise (AUDIAR)  
Agence d'urbanisme de la Région stéphanoise (EPURES)  
Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS)  
Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine (AUAT)  
Agence d'urbanisme de développement et d'aménagement de la région troyenne (AUDART)

#### ANNEXES - TEXTES OFFICIELS

Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)  
Circulaire relative aux aides de l'Etat  
aux transports collectifs de province  
Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

#### LOCALISATION DES DOCUMENTS

#### ADRESSES UTILES

**VILLE  
EN MOUVEMENT**

note de synthèse

Se déplacer dans de bonnes conditions, par nécessité ou par convenance, est pour chaque citoyen un aspect essentiel de la vie quotidienne. C'est aussi une des clés de l'urbanité et de la performance des agglomérations. La question des déplacements urbains est donc au coeur de la gestion politique des villes.

Les plans de déplacements urbains, dont la loi sur l'air a rappelé la composante environnementale essentielle, doivent permettre, par une approche globale et consensuelle, d'analyser et d'organiser les déplacements de l'agglomération. La planification urbaine dispose en même temps de ses propres outils, schémas directeurs, plan d'occupation des sols, programme local de l'habitat... Comment ces différents outils, au service des politiques d'urbanisme et de transports, sont-ils mis en cohérence ? Comment passe-t-on du plan au projet ?

Le thème de la 19ème Rencontre annuelle des Agences d'Urbanisme est, en 1998, celui du lien entre l'urbanisme et la gestion des déplacements.

Ce thème, qui n'a pas été abordé depuis 1991, date de la 3ème Rencontre à Lyon, n'a cessé d'être traité à chacune des Rencontres car il traverse la totalité des divers compartiments des pratiques des professionnels de l'urbanisme.

- *Une rupture conceptuelle récente*

L'actualité du thème « urbanisme - transport » est soulignée par l'importance des plans de déplacements urbains (PDU) ainsi que par les mini-révolutions conceptuelles qui ont renouvelé les approches professionnelles au cours des dernières années, permis de mieux comprendre les liens entre les pratiques des déplacements, les systèmes d'offres de transport proposés pour y faire face, et les autres politiques urbaines : foncière, d'habitat, commerciale, économique, etc.

Il est dès lors possible de prendre de la distance vis-à-vis des limites d'une culture trop technique.

Ce thème « urbanisme - transport » accède à une nouvelle vitalité, devient l'objet de débats, de confrontations, comme à chaque fois qu'une rupture conceptuelle produit une rupture décisionnelle.

- *Des crises qui s'aggravent ...*

La crise environnementale est assez évidente pour ne pas avoir à la commenter.

La crise de l'Etat est, elle aussi, patente, car ses politiques sectorielles se contredisent si visiblement que plus personne ne peut plus l'ignorer. L'intercommunalité s'essouffle et reste à la recherche d'un territoire où elle pourra conjuguer sa pratique à celle de l'institution communale.

L'institution communale, elle-même, n'a jamais été aussi légitime dans la culture de ses particularismes, car elle est capable de polariser les difficultés existentielles de ceux qui vivent mal ainsi que les appétits de sociabilité de ceux qui vivent bien.

Les déplacements ont été gérés jusqu'à maintenant comme un champ autonome ; les divers territoires s'en sont trouvés bouleversés et toutes les velléités planificatrices ont été emportées dans le grand souffle des conséquences des politiques des déplacements.

La ville "autonome" ne se contente pas de s'ajouter à la ville pédestre ; elle se "recompose" et, dans ses intervalles, la mine par la précarité et la diffusion des friches.

- *mais aussi des réussites majeures...*

Les années récentes ont été aussi marquées, dans le domaine des transports, par une série de réussites, et en tout premier lieu, par celles de Nantes, de Strasbourg et bientôt d'autres, qui ont osé faire dans la clarté, au nom d'une conception de la ville, ce que d'autres villes n'avaient pas osé faire.

Sur la maîtrise de la péri-urbanisation, sur la place de la voiture dans la ville, les différences se creusent avec les pays voisins et elles sont aujourd'hui d'autant plus criantes que mieux connues.

- *Le temps de la "mobilité facilitée"*

Le front des idées est de nouveau en mouvement, et il devient impérieux d'organiser les échanges intellectuels dans le domaine de la mobilité.

La ville se défaisant et se dénouant en raison d'une mobilité facilitée, on a fini par comprendre que le déplacement n'est pas de l'ordre du besoin individuel, structurant une demande, à qui il convient d'opposer une offre commune, pour tout marché, doté d'une suffisante autonomie. Le marché des déplacements n'a aucune autonomie ; le fait urbain n'existe que parce qu'il maximalise les interactions choisies ou subies pour le minimum de mobilité. Plus la ville grossit, plus elle est capable d'échanges et plus elle génère de mobilité ; mais également, plus elle est capable d'échanges et plus elle grossit. Enfin, plus elle facilite la mobilité, moins elle a raison d'être concentrée.

Métropolisation et suburbanisation caractérisent les transformations majeures en cours dans l'espace urbain et elles doivent tout à la mobilité facilitée. La façon de s'agglomérer, constitutive du fait urbain, dépend du type de mobilité pratiquée.



Comme cette façon de nous agglomérer est aussi, depuis toujours, un outil à produire de la société, les apprentis sorciers qui manipulent la façon de se déplacer sont un peu déplacés par les conséquences de leurs options...

L'urbanisme doit aujourd'hui se repenser pour ce qu'il n'a jamais cessé d'être, à la fois la conséquence de la technique et le cadre choisi de la vie sociale. Cette prise de conscience croissante n'a néanmoins pas empêché tous les spécialistes des déplacements et du transport d'approfondir leur spécialité et de revendiquer une autonomie qui porte en germe la destruction de l'urbain.

- *Une orientation bibliographique*

Elle comprend deux parties. La première reprend des références extraites de la base de données URBAMET, pour des documents français publiés depuis 1990. La seconde reprend des références portant sur les travaux menés par les Agences d'urbanisme.

### **Atelier A. QUELS DEPLACEMENTS POUR QUELLE VILLE ?**

Ce premier atelier s'attache à la question fondamentale de la relation entre gestion des déplacements et organisation urbaine dans la perspective d'un développement durable. Quels sont les logiques et objectifs des acteurs institutionnels, techniques et socio-économiques aux différentes échelles géographiques ? Quels sont les ressorts, les formes et les conséquences de la péri-urbanisation en cours ? Quels liens entres schémas de transports et organisation de l'espace ?

Comprendre ces processus de réorganisation spatiale, mais aussi mesurer l'impact de nouvelles préoccupations : cohésion sociale et spatiale, modes de déplacements plus respectueux de l'environnement et de la qualité de la vie, sont des préalables à des projets intégrés.

Il s'agit de mettre en question la préoccupation environnementale. L'essentiel des débats tournera autour de l'aptitude à utiliser les transports pour structurer les espaces métropolitains.

Vieille lune ou nouveau défi ? Répondre à cette question suppose de se mettre d'accord sur l'analyse du lien entre les formes de la péri-urbanisation et les acteurs qui la font.

Les transports n'auront aucun effet sur la ville si les autres politiques urbaines ne les accompagnent pas. Ne faut-il pas clairement renoncer au mythe de la structuration de l'espace par les transports, succédané de la pensée trop courte des transporteurs qui attendent la manne céleste justificatrice à posteriori de leur boulimie d'investissement ?

### **Atelier B. STRATEGIES URBAINES ET OUTILS DE PLANIFICATION DE LA VILLE ET DES TRANSPORTS**

Ces 25 dernières années ont été marquées par une évolution importante en terme de planification. L'importance de l'interface entre transport et urbanisme semble être désormais reconnue, même si elle reste encore difficile à mettre en oeuvre. Comprendre ces évolutions permet de mieux cerner le chemin parcouru, les acquis, les évolutions souhaitables et possibles des procédures de planification.

Quels sont les concepts qui ont produit ou vont produire la planification des villes et des transports ? Comment sont-ils traduits dans les outils ? Quelle est la durabilité de ces approches ? Sommes-nous à la veille d'une modification de la pensée actuelle, génératrice de nouveaux PDU, DVA, de nouveaux POS et schémas directeurs au service d'une planification renouvelée ? Quels sont les outils et pour quelles stratégies ?

Il s'agit d'examiner les diverses procédures qui encadrent les interventions d'aménagement. Chaque procédure s'appuie sur des découpages de nature technique et propre à chaque ministère. Leur addition produit souvent plus de gesticulation que de véritable planification.

La planification des transports ne commencera-t-elle pas quand les différents décideurs pourront se parler ? C'est le pari des contrats d'agglomération qui évoquent la fusion des procédures.

Peut-être pourra-t-on commencer à articuler des territoires lorsqu'on cessera de faire semblant d'articuler des procédures ?

## **Atelier C. PROJET URBAIN ET TRANSPORT COLLECTIF**

Comment développer et mettre en oeuvre une véritable ambition urbanistique en synergie avec un projet de transport en site propre ? A partir d'exemples français et étrangers, cet atelier illustre les clés de la réussite, mais aussi les écueils, sur le fond et sur la méthode, de la mise en oeuvre d'un projet urbain vivant et actif autour de ce mode de transport.

Comment le système de transports peut-il s'adapter, modifier ou refonder de nouvelles structures urbaines ? Comment insérer un nouveau mode de transport dans la ville en aidant à la requalifier par le traitement de l'espace public ? Comment introduire les disciplines du paysage, de l'art... souvent considérées comme un faire valoir additionnel aux projets ?

Cet atelier s'inscrit dans une préoccupation purement opérationnelle ; celle de la rencontre entre un transport en commun en site propre et un projet urbain.

Les fervents de la "culture urbaine" ont trouvé leur levier. Notre époque, foisonnante de projets, rend impérieuse l'organisation des échanges d'expériences, de savoir-faire, de problématique, etc.

## **Atelier D. MOBILITES ET OBSERVATOIRES**

Partant du constat d'une mobilité, à la fois moyen et symptôme d'interactions entre les fonctions urbaines et leurs acteurs, il apparaît que son observation ne prend toute sa signification que confrontée à celle d'autres composantes de la vie urbaine.

Comment renouveler et mettre en commun savoirs, méthodes et outils d'observation, pour optimiser des actions sectorielles qui ont pour finalité commune la (re)composition de la ville ? Comment l'observation peut-elle devenir un moyen permanent d'évaluation ?

Si les déplacements sont un révélateur des différents marchés urbains, ceux-ci apprennent aussi à comprendre les déplacements comme le symptôme d'une transaction plutôt qu'un besoin individuel. L'aptitude à intégrer les diverses fonctions d'observation est le préalable à tous les élargissements de problématique : elle est également la raison première de la position décalée des agences d'urbanisme pour favoriser l'échange pluridisciplinaire et le lien avec la réflexion prospective.

Marc WIEL  
Marcel BELLIOU  
Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU)

**VILLE  
EN MOUVEMENT**

bibliographie

# QUELS DEPLACEMENTS POUR QUELLES VILLES ?

- ***Transports et développement durable***

**La politique de déplacements urbains. Outil du développement durable. [Urban transport policy. A sustainable development tool]. Actes du Congrès international CODATU VIII, Le Cap, Afrique du Sud, 21/25 septembre 1998**

*Rotterdam, A. A. Balkema, 1998.- 1056 p. (en anglais et français)*

Ce document rassemble les communications présentées à la Conférence CODATU VIII à Captown. Cette Conférence, organisée par les autorités de la province du Western Cape et du Ministère des transports Sud Africain est la VIIIe Conférence organisée sous l'égide de la CODATU (Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et péri-urbains).

**CA C10276 ; IA 39867**

**Mobilité dans un environnement durable. Congrès international francophone, Versailles du 28 au 30 janvier 1997**

*Paris, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1997.- 391 p., fig., tabl.*

Cet ouvrage constitue un recueil d'articles des intervenants au Congrès international francophone de l'ATEC. Ces interventions sont classées par thèmes : mobilité, pollution de l'air, organisation de l'espace, études de cas (autoroute A86, tramway nantais, Relais-Tram), bruit, instruments économiques et sociaux, véhicules et carburants, organisation des déplacements, exploitation.

**DCN 58-1045 ; 4D**

**Transport et développement durable**

*in Jaune et rouge, n° 523, mars 1997.- 80 p.*

Après une analyse critique des principes d'urbanisation actuels et de la politique des transports urbains, qui fait le constat d'une incompatibilité entre le développement durable et les modes contemporains de mobilité, les thèmes suivants sont développés : impact des transports sur l'effet de serre ; prise en compte du développement durable dans les activités d'équipement ; nécessité de renouer avec la planification en matière d'aménagement du territoire et de mobilité ; loi sur l'air et utilisation rationnelle de l'énergie comme outil de développement durable ; financement de la mobilité urbaine ; rôle de la planification urbaine en matière de développement durable ; problème du péage urbain ; bicyclette en ville ; politique des transports urbains, entre prolongement des tendances actuelles ou réforme des règles existantes ; enjeux économiques et environnementaux de la mobilité.

**CDU 35289**

**L'automobile dans la ville**

*in Cahiers de l'IAURIF, n° 114-115, mai 1996.- 314 p., bibliogr.*

**CDU**

BEAUCIRE Francis

**Les transports publics et la ville**

*Les Essentiels, Milan, 1996.- 63 p., bibliogr., tabl., phot., graph.*

Cet opuscule aborde les questions essentielles relatives aux transports publics en six parties : histoire, données, organisation, techniques, enjeux, approfondissement. Les thèmes actuellement en débat comme les effets de la ville éclatée, le cas de l'Île-de-France, la nécessité de partager l'espace sont aussi traités.

**IA 38013 ; 4D**

EUROPEAN PARTNERS FOR THE ENVIRONMENT

**Transport privé et public, mobilité, communication et enjeux urbains**

*Série des Guides EPE pour le développement durable en Europe, édité par 4D (Dossiers et débats pour le développement durable), 1996.- tabl., cartes*

Ce document a été préparé par l'équipe de 4D sur la base des apports d'un groupe de travail qui s'est réuni trois fois, des apports du « Sustainability Laboratory », séminaire d'une journée de travail organisé en janvier 1996 au Sénat, et d'informations obtenues auprès des villes et des entreprises ayant eu une action en faveur des transports durables et auprès des organismes nationaux et internationaux. Après avoir posé le problème de l'augmentation de la mobilité motorisée par rapport à l'objectif du développement durable, quelques réalisations exemplaires de villes et d'entreprises sont proposées. Enfin, le rapport propose un guide d'action visant à déterminer les conditions de succès des initiatives en matière de transports et de développement durable.

**4D**

FOUCHIER Vincent

**Quel transport pour quelle ville ?**

*in Urbanisme n° 289, juillet-août 1996.- pp.66-74*

Plus la ville est dense, moins elle consomme d'énergie pour le transport. Ce truisme, sur lequel s'appuient de nombreuses politiques de développement, mérite quelques amendements. Il est loin d'apporter une réponse aux problèmes de congestion et de pollution. L'auteur apporte des éléments pour un débat.

**CDU ; MN**

MARTIN Yves

**Transports et développement durable**

*in TEC. Transport, environnement, circulation n° 136, mai-juin 1996.- pp.42-44*

**CDU**

MOUSEL Michel (dir.), PIECHAUD Jean-Pierre, ROURE Jean-Claude

**Des transports nommés désirs**

*Paris, Syros, 1996.- 226 p.*

Tout sur les transports, de leur influence sur le climat à la vérité de leurs coûts, en passant par la circulation en ville et leurs rapports avec nos problèmes de société. Tout également sur les questions en débat : nouvelles chances pour les transports collectifs, développement du transport combiné, instauration de péages urbains, rôle des régions, etc. Cet ouvrage fait suite à un colloque sur les transports, organisé à

Strasbourg, en 1995, par l'Association 4D et la Ville. Il a été réalisé à partir des interventions des participants.

**4D**

### **Transports**

*in Urbanisme n° 289, juillet-août 1996.- pp.46-88, tabl., graph*

Thèmes abordés : absence de débat sur la planification et la gestion des déplacements en France ; recherche de modalités de gestion du trafic aux Etats-Unis ; modifications de comportements dans les déplacements quotidiens sur de courtes distances ; réseau TRANSDEV ; inefficacité des réseaux urbains en province ; l'alternative du gaz naturel pour les véhicules routiers ; gares multimodales ; développement durable et transports ; rentabilité comparative des villes en matière socio-économique ; problèmes de gestion du fret en France ; nécessité d'une coordination des politiques foncières, de déplacements, de logement et d'urbanisme ; quête d'urbanité.

**CDU**

### **Transports et environnement**

*in Ecodécision, n° 21, été 1996.- pp.23-71, tabl., fig., phot., bibliogr.*

Tant au niveau des infrastructures qu'à celui de la consommation énergétique, le transport a de très importantes répercussions sur l'environnement. Dans une perspective de développement durable, il convient de prendre maintenant des décisions qui permettront de satisfaire les besoins de mobilité des citoyens tout en minimisant les impacts environnementaux et en favorisant l'accès du plus grand nombre à des services de transport adéquats. Il faudrait de ce fait mieux planifier les conurbations de manière à limiter les besoins de déplacements quotidiens, encourager le cyclisme et les déplacements interurbains en utilisant les moyens de communication électronique.

**CA RB260 (96 : 21) ; 4D**

BERTHIER Isabelle

### **Transports urbains et développement durable. Un rapport de l'OCDE**

*in Diagonal, n° 115, octobre 1995.- pp.25-26, phot.*

Cet article rend compte du rapport de l'OCDE et de la Conférence européenne des ministres des transports qui, après avoir chiffré le coût de la circulation automobile examine les politiques de gestion de la circulation et de planification menées pour la contrecarrer. Le rapport qui constate leur échec relatif propose d'y ajouter une régulation économique : le quadruplement du prix de l'essence.

**CDU**

DRON Dominique, COHEN DE LARA Michel

### **Pour une politique soutenable des transports : rapport au Ministre de l'environnement**

*Paris, La Documentation française, 1995.- 327 p., tabl., bibliogr.*

Après un diagnostic étayé des impacts des choix actuels en matière de transports sur l'environnement et la santé, cet ouvrage met en lumière le fait que ces choix privilégient les modes de transport dont les rendements énergétiques sont les moins bons et les effets sur l'environnement et la santé les plus néfastes. La principale cause est l'incapacité des instruments économiques habituels à estimer le coût des

conséquences à moyen et long terme de ces décisions. Ce rapport propose une approche nouvelle de la politique des transports et de la gestion de l'espace.

**CDU 32077 ; 4D**

DUPUY Gabriel

**L'auto et la ville. Un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir**

*Paris, Flammarion, 1995.- 125 p., gloss., bibliogr., index (coll. Dominos)*

Face à la multiplicité des enjeux, à l'imbrication des facteurs, ce livre aborde sans a priori la difficile question de l'avenir de l'automobile dans les villes, à travers une approche pluridisciplinaire : histoire, géographie, économie, écologie, technologie, et politique. Il dessine une ville de demain fort différente des modèles historiques que nous continuons à chérir et évoque le développement durable.

**CDU 32013**

DUPUY Gabriel

**Les territoires de l'automobile**

*Paris, Anthropos, 1995.- 216 p., bibliogr., fig.*

La question de la ville est le fil directeur de ce livre sur les territoires de l'automobile. L'auteur rappelle les caractéristiques des villes antérieures à l'automobile, dans la mesure où elles permettent de situer les enjeux territoriaux d'une « automobilisation » somme toute récente, puis les dates, faits et chiffres essentiels de la diffusion de l'automobile. Sont traités l'opposition entre ville et automobile, les aspects de l'adaptation de la ville au véhicule automobile, les significations sociales de l'automobile pour tous et ses conséquences.

**CDU 32341 ; IA 37053**

LAMURE Claude

**Des apports techniques pour le futur des transports quotidiens**

*in Synthèse INRETS n° 27, septembre 1995.- 176 p. ann., phot., tab., fig., gloss., graph., bibliogr.*

Les évolutions technologiques pour les déplacements urbains dans les deux prochaines décennies dépendent des efforts de recherche-développement, des contraintes, dont celles relevant du développement durable et des diverses tendances de la société. Les nombreux signaux précurseurs d'évolution technologique sont examinés. Le contexte actuel semble plus favorable à des transformations des systèmes automobiles plutôt qu'à de fortes évolutions techniques des transports collectifs traditionnels.

**IA 37787 ; DRE 8127**

LAMURE Claude

**Quelle automobile dans la ville ?**

*Paris, Presses des ponts et chaussées, 1995.- 333 p., phot., tabl., gloss.*

Thèmes abordés : l'évolution des villes et des déplacements urbains, l'importance du concept de développement durable, la pollution atmosphérique par la circulation urbaine, la gestion du trafic urbain, les problèmes d'adaptation des automobiles à la ville, les programmes de véhicules électriques, la gestion des véhicules dans la ville, l'organisation urbaine et son incidence sur l'usage de l'automobile ou de ses dérivés, l'évolution des techniques.

**CDU 31952 ; IA 36115 ; DRE 31952**



MESSELIS M., BERTHIER I., GOUT P., DIEBOLD M.-C., WIEL M.

**La ville, l'espace et le temps ou l'organisation de la mobilité urbaine**

*in Diagonal, n° 115, octobre 1995.- pp.10-33, phot.*

Comment infléchir l'évolution de la mobilité urbaine, aux effets si déstructurants sur l'organisation spatiale et sociale de la cité, sans pénaliser les besoins légitimes de déplacements ? La réponse suppose une volonté politique forte appliquée à une aire territoriale pertinente pour conduire simultanément une planification des déplacements et du développement urbain. Des exemples européens sont proposés.

**CDU**

MORCHEOINE Alain, BRESSE Bernard

**Energie, environnement et déplacements urbains**

*Paris, ADEME, 1995.-12 p., graph., fig., tabl., bibliogr.*

Les auteurs dressent tout d'abord un bilan de la situation française en matière de transport et de consommation énergétique. Ils proposent ensuite d'orienter l'action dans trois directions principales pour remédier à la situation actuelle des transports : l'amélioration des performances des véhicules routiers, la maîtrise de la demande de transports et une modification de la répartition modale des transports interurbains.

**DCN 58-1023 ; 4D**

**Nouvelles politiques durables des transports**

*in Environnement magazine, n° 1541, octobre 1995*

Deux études réalisées par le Ministère de l'environnement et l'OCDE mettent en lumière, chacune à leur manière, les politiques durables de transports urbains.

**CDU**

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES  
(OCDE)

**Transports urbains et développement durable**

*Paris, CEMT, 1995.- 268 p., tabl., graph., bibliogr.*

L'augmentation de la circulation automobile et les problèmes qui en découlent deviennent de moins en moins acceptables pour beaucoup de pays qui s'efforcent de diminuer les déplacements urbains effectués en voiture particulière. L'étude, portant sur 20 pays et 132 villes, conclut qu'un développement urbain durable exige une politique des transports forte qui comporte de nombreuses mesures cohérentes. Des moyens concrets sont proposés pour combiner les solutions préconisées. Les avantages à tirer de la réduction de la pollution et des encombrements sont évalués.

**CDU 31824 ; 4D**

PHAROAH Tim, APEL Dieter

**Transport concepts in European cities**

*Great Britain, Averbury studies in green research, 1995.- 291 p., phot., fig., gloss., bibliogr.*

Cet ouvrage propose dix études de cas de villes d'Europe qui ont mis en place des politiques de limitation de l'usage de la voiture. Il ne s'agit pas de vanter les mérites de ces politiques mais de porter ces cas à la connaissance des villes qui souhaiteraient entamer de telles actions. Ces villes sont : Londres, Amsterdam, Stockholm, Bologne, Zürich, Bâle, Karlsruhe, Fribourg, Groningen et Schaffhausen. La première partie pose les termes du problème, fournit un contexte aux études de cas. La deuxième partie porte sur les études de cas elles-mêmes avec un rappel de

la croissance et du développement des villes et de leur système de transport suivi des stratégies adoptées pour limiter la circulation automobile. La troisième partie tire les leçons de ces études de cas et examine les différences entre les villes.

**4D**

**Se déplacer au quotidien dans trente ans. Eléments pour un débat. Actes du colloque, 22-23 mars 1994**

*Paris, La Documentation française, 1995.- 234 p., fig., graph., tabl., bibliogr.*

Cet ouvrage regroupe les interventions des participants à un débat de prospective organisé par l'ADEME, la DRAST (Centre de prospective) et l'INRETS sur le futur de la mobilité. Le contenu des exposés et des discussions constitue un panorama intéressant des analyses et idées qui fondent, à ce jour, la sensibilité collective face à la mobilité, aux tendances qu'elle laisse apparaître et aux problèmes qu'elle pose. La question de la mobilité quotidienne dans 30 ans est abordée sous l'angle d'une prospective de la demande, d'une prospective de l'offre, des enjeux et des logiques d'acteurs et de l'émergence de nouveaux équilibres et régulations.

**CDU 31787 ; 4D**

SHORT J.

**Transport et développement durable**

*in Naturopa, n° 78, 1995.- pp.23*

Les villes et pays européens sont de plus en plus nombreux à s'inquiéter des conséquences néfastes du développement des transports routiers en matière d'accidents et de pollution. Il faut trouver des solutions globales, reposant sur des mesures tarifaires en faveur des transports en commun. Cette nouvelle approche globale, illustrée par un récent rapport de l'OCDE, est résumée dans cet article.

**IA P.277BIS**

**Spécial « déplacements urbains et interurbains »**

*in Transports terrestres, n° 1, octobre 1995.- 31 p., tabl., phot.*

Au sommaire : transport et développement durable (G. Caude) ; un stratégique de transport collectif urbain (A. Sauvant) ; la réforme Haenel : propos d'étape (P. Sultan) ; la politique d'aide de l'Etat aux transports collectifs de province (I. Merle) ; transport public urbain : comment fonctionne le système français ? (I. Merle) ; transport public ou voiture particulière ? Leur complémentarité en zone péri-urbaine (I. Merle) ; le transport routier sous le regard de la loi pénale (B. Fournier).

**IA P. 281**

**Les effets positifs de la densité urbaine**

*in Transports urbains, n° 83, avril 1994.- pp.27-32*

La densité est une notion difficile à appréhender car elle n'est pas perçue de la même façon en centre ville et en périphérie. Au vu d'études, comparant notamment les niveaux de pollution, sans doute faut-il se débarrasser des idées reçues qui font de la densité un des pires maux pour l'environnement.

**CDU**

MARGAIL Fabienne, SKRIABINE Pierre

CENTRE D'ETUDE DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine**

*Bagneux, CETUR, 1994.- 368 p., index, graph., phot., bibliogr.*

Le CETUR a publié ici un ouvrage de synthèse qui traite de la problématique générale des transports urbains et permet de trouver l'ensemble des moyens qui peuvent contribuer à la réalisation d'un même objectif et toutes les conséquences directes et indirectes qu'une mesure particulière peut entraîner. Il s'adresse aux généralistes c'est-à-dire aux élus qui ont en charge le devenir de leur ville et à tous ceux qui ont pour tâche de les aider et de les conseiller. L'ouvrage se compose d'une vingtaine d'articles, chacun relatif à un thème individualisable, pouvant être lu indépendamment des autres. Ces thèmes se rapportent soit à des enjeux urbains déjà dégagés et valorisés (mobilité, sécurité de la circulation en ville, bruit, pollution et énergie, qualité des espaces publics, économie et développement urbain), soit à des types d'actions et d'approches liés aux déplacements dont les effets sur la ville, son fonctionnement, sa gestion et son développement sont analysés (stationnement, aménagement de la voirie, grandes infrastructures de voirie, deux-roues, marche à pied, etc.), soit aux moyens nécessaires à la mise en oeuvre des politiques locales (communication, moyens de connaissance et de suivi du fonctionnement de la ville, etc.).

**CDU 30858 ; DCN 58-991 ; 4D**

ORFEUIL Jean-Pierre

### **Je suis l'automobile**

*La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1994.- 95 p.*

L'auteur interroge dans cet essai « la culture automobile », si évidente qu'on oublie souvent de la questionner. Le premier paragraphe présente « la puissance automobile en chiffres » : coût des véhicules, des aménagements routiers, emplois, pétrole, pollutions, nombre de morts. Le deuxième paragraphe retrace le positionnement des acteurs principaux du jeu : industriels de l'automobile, des travaux publics, Etats et acteurs locaux. Le troisième paragraphe est consacré à l'évolution des déplacements et aux caractéristiques de la mobilité. L'essai s'intéresse ensuite aux territoires du quotidien et à l'usage de l'automobile et dessine trois futurs pour la mobilité et la ville.

**CDU 29420 ; 4D**

BONNAFOUS Alain, PLASSARD François, VULIN Bénédicte

### **Circuler demain**

*La Tour d'Aigues, DATAR / Ed. de l'Aube, avril 1993.- 191 p., graph., tabl.*

Interrogation prospective sur les effets des transports à grande vitesse et des infrastructures modernes sur la structuration de l'espace, la mobilité des personnes et les pratiques de localisation des entreprises. Il est traité entre autres de l'évolution des cadres institutionnels et de la coopération-concurrence entre collectivités locales, des enjeux de l'environnement, de la tarification des infrastructures, de la hiérarchie urbaine, de l'accessibilité aux transports en termes qualitatifs et monétaires, etc.

**CDU 27841**

## **• Transports et intercommunalité**

CLEMENT Lionel

**Une histoire synthétique des transports urbains en France de 1880 à 1997**

*in Transports, n° 386, nov.-déc. 1997.- pp. 411-423*

Les transports urbains constituent un sujet qui attire de plus en plus l'attention des médias et des citoyens confrontés aux difficultés de déplacement. Si la situation vécue est logiquement connue de tous, la façon dont on y est arrivé l'est moins. Cet article tente, sur une période de plus d'un siècle, de donner un éclairage sur les « circonvolutions » de ce sujet d'analyse autour du cheminement du temps.

**CDU**

**Le vélo, moyen de déplacement efficace : 6ème congrès national du club des villes cyclables, Rennes, 14-15/10/94**

*Rennes, Amarcande, 1995.- 36 p., phot., plans*

Les interventions ont été regroupées dans les quatre ateliers du congrès: expérimentation au service du vélo ; stationnement et lutte contre le vol ; vélo et intercommunalité ; jalonnement.

**IA T.6367 ; DCN 61-A-157**

MENERAULT Philippe

**Pour des approches géographiques de l'intercommunalité : une application aux transports urbains**

*in Annales de géographie, n° 579, sept.-oct. 1994.- pp. 491-506, cartes, tabl.*

Après avoir montré comment la géographie appréhende les phénomènes intercommunaux, l'étude examine l'influence de l'urbanisation sur le développement de l'intercommunalité liée à la gestion des réseaux de transports collectifs urbains de l'agglomération caennaise.

**CDU ; IA P.69**

LECOMTE Philippe

**Loi sur l'intercommunalité : sans la continuité des lois de la décentralisation**

*in Transport public, n° 902, mars 1992.-pp. 40-47*

Commencé à la session de printemps 1991, l'examen du projet de loi d'orientation sur l'intercommunalité a trouvé sa conclusion le 23 janvier avec l'adoption en dernière lecture du texte par l'Assemblée nationale, à l'issue d'une session extraordinaire du Parlement. Il s'agit désormais d'un texte de 135 articles (publié au Journal officiel du 8 février 1992), consacrés à l'organisation territoriale de l'Etat, à la démocratie locale, à la relance de la coopération décentralisée des collectivités territoriales. Cet article pose la question de savoir quelles en seront les incidences sur le transport public.

**CDU**

MENERAULT Philippe

**Le cadre géo-institutionnel de l'organisation des réseaux de transports publics urbains de province en France**

*in RTS. Recherche transports sécurité, n° 34, juin 1992.- pp. 29-36, tabl., phot., réf. bibliogr.*

Cet article propose une grille de lecture de l'organisation territoriale des transports urbains et de son évolution, fondée sur le croisement de phénomènes d'ordre géographique (importance des organismes urbains) et juridique (choix des formules de regroupement des collectivités).

**CDU**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (AUAT)  
**Réflexion préalable à la révision du Schéma directeur de l'agglomération toulousaine ; constat, évolution 1975-1990**

*Toulouse, AUAT, 1991.- non pag, tabl., graph.*

Neuf dossiers apportent des éléments permettant une réflexion d'ensemble pour la révision du Schéma directeur de l'agglomération toulousaine : 1. population, historique et évolution 1962-91 ; 2: développement urbain et grands équipements, évolution par secteur géographique ; 3. habitat et logement social, évolution du parc de logements, réhabilitation et construction neuve ; 4. transports et déplacements ; 5. économie: offre commerciale, emploi industriel, activités tertiaires ; 6. image internationale ; 7. environnement et lutte contre les nuisances ; 8. intercommunalité, syndicats intercommunaux et dispositifs de partenariat ; 9. éléments pour un diagnostic.

**D31 SUA**

- ***Transports et péri-urbain***

ASSOCIATION POUR LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DES VOIES CYCLABLES ET PIETONNES DANS L'AGGLOMERATION  
GRENOBLOISE (ADTC)

**Les transports péri et interurbains en Isère**

*in ADTC informations, n° 71, mars 1997.- pp. 5-8*

**IUG**

CHAINED Hervé, LHOMET Etienne

**Le rôle des tramways "d'interconnexion" dans l'aménagement du territoire**

*in Transports urbains, n° 97, oct.-déc. 1997.- pp. 25-30, phot., fig.*

Les bassins de vie français se sont développés en tâche d'huile, souvent même en îlots péri-urbains disséminés dans la campagne, rendant difficile une desserte ferrée. Cependant, de nombreux axes SNCF, peu ou pas utilisés, pourraient être parcourus par du matériel roulant léger, favorisant l'émergence de pôles urbains secondaires développés autour des gares et redonnant une cohésion aux agglomérations. Trois concepts sont dégagés : système ferré léger, tramway d'interconnexion, tramway d'agglomération. La bonne réponse dépend, au cas par cas, des objectifs d'aménagement et des moyens financiers.

**CDU ; IA P.404**

PECHEUR Pascale, LESNE Jacques, BOUSQUET Denis

**Planification régionale des transports et aménagement du territoire. Stage de formation continue à l'ENPC, 29-30 mai 1996**

*Paris, ENPC, 1996.- notes*

Différents aspects de la politique des transports, à partir de la loi d'orientation définissant l'aménagement du territoire national : rôle du GART, le transport public dans un Schéma régional des déplacements, la desserte du péri-urbain, les réseaux de villes, la régionalisation du service ferroviaire pour les voyageurs, le conventionnement dans le transport urbain en Midi-Pyrénées.

**EPC FC2253/3922**

BARRE Alain, MENERAULT Philippe

**Quels transports collectifs pour les zones péri-urbaines ? Analyse de quelques expériences françaises**

*in Transports urbains, n° 88, juil-sept. 1995.- pp. 25-30, phot., tabl., carte*

La péri-urbanisation croissante pose de redoutables problèmes de desserte par les moyens de transports publics. Cet article analyse et compare quatre réponses apportées par des agglomérations de taille moyenne à ce problème : co-voiturage à Angoulême, bornes d'appel, taxis à La Rochelle, taxitub à Saint-Brieuc et minibus à Saint-Nazaire.

**CDU**

GUICHARD Jean-François, BROTTES Pierre, MARGAIL Fabienne

**Intermodalité VP/TC : bilan d'expériences françaises et enseignements étrangers**

*Paris, ENPC, 1995.- 3 notes (stage de formation continue "La desserte du péri-urbain", 6-8 juin 1995)*

**EPC FC2100/3605**

CHAIGNEAU Elisabeth

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

**La desserte ferrée des zones urbaines et péri-urbaines. Tome 1 : en France, le TER, bilan de l'existant en 1993**

*Bagneux, CERTU, 1994.- 110 p., fig., cartes, tabl., phot., bibliogr. (coll. Dossiers du CERTU, n° 63)*

Ce dossier présente la façon dont la SNCF, avec son produit régional, le TER, dessert les zones urbaines ou péri-urbaines et les conditions nécessaires à la réussite des projets d'amélioration de cette desserte. S'appuyant sur des monographies de lignes régionales, il répond aux deux questions suivantes : quel cadre juridique et financier régit leur organisation ? quel rôle joue-t-il dans la desserte des bassins d'emploi?.

**CDU 31220/1 ; DCN 57-B-193 ; DRE 7875(1) ; IA 37133(1)**

CHAIGNEAU Elisabeth, MAURER Christiane, GUINCHARD Paul

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE (ADEME) ; CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) ; CREFI ; ENERGIE CITES

**La desserte ferrée des zones urbaines et péri-urbaines. Tome 2 : en Europe, la place des compagnies non conventionnelles**

*Lyon, CERTU, 1994.- 80 p., bibliogr., cartes, phot., tabl., fig. (coll. Dossiers du CERTU, n° 63)*

Ce tome est consacré aux différentes organisations du transport ferroviaire existant en Europe, et plus particulièrement au rôle qu'y jouent les compagnies autres que les compagnies nationales. Des exemples, choisis en Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Suède et Suisse, permettent d'apprécier les services rendus par ces compagnies non conventionnelles, les résultats obtenus et les moyens mis en oeuvre pour y parvenir. Chaque expérience est replacée dans le contexte institutionnel et financier des transports publics du pays considéré.

**CDU 34514 ; DCN 57-B-193(2) ; DRE 7875(2) ; IA 37133(2)**

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE MEDITERRANEE (CETE) ; CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR) ; GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS

**L'enjeu de la desserte du péri-urbain. Compte-rendu de la journée du 23 septembre 1992 à Montpellier**

*Bagneux, CETUR, 1993.- 136 p., fig., tabl.(coll. Déplacements, n° 13)*

Les actes de cette journée sont structurées en trois ateliers : transports collectifs et aménagement du territoire ; coopération des acteurs institutionnels ; tarification et financement. Ils montrent que des solutions techniques existent pour desservir les nouveaux territoires mais qu'elles doivent être adaptées aux particularités locales. Les progrès ne se font que s'il est instauré une coopération forte entre les nombreux acteurs : autorités organisatrices, transporteurs, responsables de l'urbanisme, éducation nationale... Les tarifications combinées, facilitant la vie de l'utilisateur pour lequel les frontières institutionnelles n'existent pas, en sont l'aboutissement.

**CDU 28570 ; DCN 58-B-402 ; TU CEDP 13**

CORDEL Philippe

**Coopération transfrontalière dans le genevois suisse et français : l'exemple des transports**

*Grenoble, IUG, 1993.- 148 p., cartes, graph., tabl. (mémoire de DESS urbanisme-aménagement, dir. G. Novarina)*

La région urbaine de Genève pose le problème des rapports ville-centre/périphérie compliqués par la présence de la frontière nationale. Les instances de coopération transfrontalières chargées de réguler ces rapports sont handicapées par leur inadaptation à la décentralisation française. La nécessité d'approfondir cette coopération s'impose progressivement. Ceci est particulièrement vrai pour les transports qui subissent actuellement d'importantes mutations dans un contexte de réflexion de part et d'autre de la frontière sur le devenir du territoire. A l'heure actuelle la coopération consiste en un échange d'informations sur des gestions séparées des problèmes. Mais l'émergence d'intérêts communs transfrontaliers permet de s'attendre à un approfondissement de la coopération.

**IUG B2232**

**Une nouvelle génération de transports urbains et inter-urbains**

*in La Voirie et l'environnement, n° 1494, 1991.- pp. 15-33, phot., tabl.*

La complémentarité de différents modes de transports peut permettre de fluidifier la circulation dans les grandes villes. Quels sont les effets de l'implantation d'infrastructures de transport en milieu rural ? La construction du réseau TGV demeure une des priorités du programme d'aménagement du territoire. La ville de Lille développe son système des transports en commun. Pour résoudre les embouteillages, les municipalités mettent l'accent sur les transports collectifs et apparaît une nouvelle génération de transports en commun : VAL, SK, BOA ou tout simplement tramway.

**IA**

LACAVALERIE Françoise

**Martignas-sur-Jalles : les mutations d'une commune péri-urbaine**

*Bordeaux, 1990.- 114 p., cartes, plans, phot. coul. (mémoire de maîtrise de géographie)*

Entrée dans le processus de rurbanisation dans les années 70, la commune de Martignas-sur-Jalles se présente aujourd'hui sous la forme d'une petite ville de près de 6.000 habitants, appartenant à la banlieue verte de l'ouest de Bordeaux. De village forestier qu'elle était en 1960, elle s'est transformée en ville à fonction résidentielle et se situe dans l'axe de développement préférentiel vers le Bassin d'Arcachon de l'agglomération bordelaise. La mutation totale qu'elle a subie entraîne de nombreuses questions : quelle est actuellement la situation de la commune ? comment l'espace naturel a-t-il supporté cette urbanisation galopante ? comment les nouveaux habitants de cette ville métamorphosée y vivent-ils ? sa fonction résidentielle quasi exclusive ne crée-t-elle pas un déséquilibre socio-économique ? autant de questions que l'auteur s'efforce d'éclairer dans son propos sans pour cela apporter des réponses catégoriques.

**IAB TER 945**

STEINBERG Jean

**Le développement péri-urbain actuel est-il inédit et spécifique ?**

*in Villes en parallèle, n° 15-10, juin 1990.- pp. 100-109*

Le phénomène de péri-urbanisation que connaît la France depuis vingt ans présente des caractères spécifiques : éclatement de la ville, osmose ville campagne, promotion immobilière en nouveaux villages, rôle de l'automobile, prédominance des classes moyennes. Mais il présente également des caractères permanents : naissance de nouvelles banlieues, processus de lotissement, idéologie de la vie urbaine à la campagne, ségrégation sociale urbaine, problèmes d'environnement.

**CDU ; CREP PR 107**

## • **Déplacements et ville**

**Avenir : revue technique annuelle transports, sécurité routière, énergie, équipement, infrastructures**

*Arcueil, ASCEE / INRETS, 1997.- 180 p., ill., bibliogr.*

Au sommaire de cette parution : analyse des défaillances et des performances liées à la technologie des thyristors GTO pour la traction ferroviaire ; autodrome de Linas ; développement de la voiture électrique ; réseau autoroutier (construction, schéma directeur, Europe des autoroutes) ; la bicyclette (usage, risques, ville cyclage, le non au tout voiture en ville).

**DRE 4337(97) ; IA 38456**

KIS Martine

**Le stationnement, outil de maîtrise des déplacements**

*in Courrier des maires et des élus locaux, n° 89, 10 oct. 1997.- pp. 23-26, phot., bibliogr.*

Une voiture passe en moyenne 96 % de son temps à l'arrêt. Quatre motifs de stationnement sont recensés : stationnement résidentiel, stationnement rotatif, stationnement en ouvrage et stationnement sur le lieu de travail. La bonne gestion du stationnement permet aux maires de maîtriser le nombre de voitures en circulation, mais il faut en même temps préserver l'accessibilité. Elbeuf, Lyon, St-



Claude, Nantes, Rochefort et Crémieu-en-France ainsi que Zurich et Fribourg-en-Brigau sont des exemples de gestion du stationnement.

**CDU ; IA P.273**

LOISEAU Francine

**Une nouvelle culture vélo : 8ème congrès national du Club des villes cyclables, Nantes, 11 et 12 octobre 1996**

*Paris, Amarcande, 1997.- 32 p., phot., tabl.*

Thèmes évoqués : promouvoir la pratique du vélo en ville, notamment à Nantes et dans son agglomération, donner une plus grande place à la qualité et à la convivialité dans les villes, concilier les différents modes de transport, l'incitation à utiliser le vélo, les freins à l'usage du vélo, la contribution des entreprises au développement de la pratique du vélo, le vélo et le tourisme urbain, le vélo et la santé publique, la promotion d'une nouvelle culture du vélo, le vélo et l'image de la ville.

**IA 39187**

MAROT Sébastien, WEBBER Melvin, GUILLOT Xavier

**Melvin Webber**

*in Visiteur, n° 3, automne 1997.- pp. 103-180, phot., bibliogr.*

Le théoricien américain Melvin Webber est l'avocat de la suburbanisation et il a su fonder sur cette position une remise en cause éthique et politique des grandes traditions de l'urbanisme et de la planification. Deux textes de Webber sont traduits, le premier décrivant la réalité américaine des années 1960 et le second qui aborde les mécanismes de la suburbanisation et les enjeux contemporains de la planification. Le traducteur et spécialiste de l'oeuvre de Webber retrace les principales étapes du développement de sa pensée et une conversation critique avec Webber évoque les raisons qui expliquent à la fois l'importance et les caractères de la suburbanisation contemporaine.

**IA P.617**

**Montpellier : un transport urbain, facteur de développement**

*in Transport public, n° 957, mars 1997.- pp. 18-23, phot.*

Le 4 février, la ville de Montpellier a reçu l'Echarpe d'or 1996 de la prévention routière pour sa politique globale de déplacement urbain, dont la sécurité est un élément essentiel. Cette distinction couronne plusieurs années d'efforts importants accomplis par l'équipe municipale en direction des transports publics et dont le prochain maillon sera la mise en place du tramway.

**CDU**

PIRON Vincent

**Ile-de-France : les enjeux des transports**

*in Urbanisme, n° 292, janv.-fév. 1997.- pp. 41-45, tabl., graph.*

Globalement, depuis le début des années 1990, le trafic diminue malgré la croissance de l'offre et la croissance encore plus forte des coûts et notamment des charges financières. En 1993, les dépenses affectées aux déplacements en Ile-de-France représentent environ 200 milliards de francs par an dont 90 % pour le fonctionnement. Le transport urbain n'est pas un bien que l'on achète par plaisir mais c'est une obligation subie dont il faut rendre le coût généralisé le plus faible possible. Les contraintes financières s'étant fortement accrues depuis 1991, des idées de réforme sont proposées.

## IA P.414

### **Statistiques de l'automobile 1996 : les chiffres indispensables**

*in Argus de l'automobile et des locomotions, n° spécial oct. 1997.- pp. 137-248, cartes, tabl, graph., phot.*

Ensemble de données statistiques sur : la production automobile et les véhicules en circulation en France, en Europe et dans le monde ; les exportations françaises ; les immatriculations de voitures en France, en Europe, aux Etats-Unis, au Japon et en Corée du Sud ; les immatriculations d'utilitaires, de motos, cycles et scooters en France ; le budget moyen de l'automobiliste français ; le prix et la consommation de carburants ; la sécurité routière en France ; le prix des cartes grises et des vignettes.

**IA 38147**

ANDURAND Robert

### **Mémorial des accidents : la ville de tous les dangers**

*in Préventique sécurité, n° 25, janv.-fév. 1996.- pp. 47-50, phot.*

A l'approche du 5ème congrès international de l'Association mondiale des grandes métropoles "Métropolis", cet article montre comment le développement des villes s'est accompagné de révolutions technologiques, notamment en ce qui concerne les transports et leur cortège de nuisances.

**CDU**

BRILMAN Nathalie, PRALIAUD Chantal

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF) ;  
DIVISION DES ETUDES ET PROGRAMMES ; PREFECTURE DE REGION

### **L'impact urbain des gares en proche couronne**

*Paris, DREIF, 1996.- pag. div., ill. (réalisé à la Division de l'urbanisme et du schéma directeur, dir. J.-C. May)*

L'étude explore à travers le fonctionnement urbain de quelques gares en proche couronne les notions de centralité, de densification autour des gares, d'espaces publics, d'articulation avec la forme et la nature du réseau viaire..., tentant ainsi de dégager des enseignements pour l'implantation et le traitement des futures stations du réseau "orbitale".

**DRE 8234**

CLEMENT Serge, MANTOVANI Jean, MEMBRADO Monique

### **Vivre la ville à la vieillesse : se ménager et se risquer**

*in Annales de la recherche urbaine, n° 73, déc. 1996.- pp. 90-98, phot. (Ville et santé publique)*

L'usage de la ville ne disparaît pas avec la vieillesse et les changements dans les pratiques urbaines dépendent autant de la place laissée aux personnes âgées dans l'espace public que de leurs difficultés de déplacement. Une sélection des lieux fréquentés s'opère dans une logique d'économie des forces et selon des stratégies d'évitement : fuir la foule, fuir la confrontation physique aux autres et à leur regard tend à valoriser le chez soi. Celui-ci n'est pas aussi coupé de la ville qu'il n'y paraît et l'investissement dans les lieux est très lié aux possibilités de maintenir les liens affectifs essentiels à la santé.

**CDU**

FARDIN Pierre-Emmanuel

**Circuler malin à Paris et en Ile-de-France. Guide 1996**

*Boulogne-Billancourt, EMH, 1996.- 248 p., cartes, fig., tabl.*

Les astuces pour gagner du temps dans les déplacements : les itinéraires anti-bouchons, stationner plus facilement, mieux utiliser les transports en commun, moto, vélo, marche à pied.

**DRE 8096(96) ; IA 38374(1997)**

GRILLOT Patrice

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'EST (CETE) ;  
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU HAUT-RHIN (DDE 68)

**Dossier de voirie d'agglomération de Colmar. Phase 2 - construction des scénarios 2005 et 2015-2020. Phase 3 - comparaison des scénarios et scénario résultant**

*Metz, CETE de l'Est, 1996.- 9 p. + 24 p., plans, schémas, tabl. (réalisé par le Département habitat et aménagement urbain)*

La phase 2 du dossier de voirie d'agglomération de Colmar explore à un horizon de 20-25 ans deux scénarios contrastés de développement de l'urbanisation, divers modes de transports et de voiries. En février 1996, la phase 2 du DVA a été présentée aux élus : leurs observations ont été consignées et intégrées dans le scénario final présenté dans le document phase 3.

**CTM 14756 - 14757**

GUEGUEN Claudine, DONNART Frédérique

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'OUEST (CETE) ;  
UNIVERSITE DE NANTES ; CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES  
TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

**Politique des déplacements : l'exemple du District du Pays de Lorient**

*Nantes, CETE de l'Ouest, 1996.- 135 p. + ann., cartes, photos, bibliogr. (mémoire de DESS aménagement, urbanisme, environnement, collectivités locales, Université de Nantes)*

Ce mémoire met en valeur les éléments et aménagements urbains du District de Lorient en matière de transport et de déplacement. Il commence par une présentation du District du Pays de Lorient, de son contexte géopolitique et socio-démographique. Puis, il analyse les déplacements en termes de mode, de motif mais aussi de flux. Enfin, il décrit les améliorations apportées aux transports collectifs, vélo, voiture, piétons et présente les projets du district aussi bien sur le réseau de bus que sur les infrastructures routières.

**CTN 6463**

LEWINO Frédéric, SENNEVILLE Olivia, ALLAIN Pierre-Henri

**Villes : comment faire avec la voiture ; l'exemple nantais**

*in Point, n° 1255, 5 oct. 1996.- pp. 72-80, ill.*

Les efforts entrepris par les intervenants du système de transport urbain, élus, constructeurs notamment, pour rendre l'automobile moins nuisante.

**IA**

MARC Gilles et associés

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ; DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES  
AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

**Planètes jeunes**

*Paris, Marc Gilles et Associés, 1996.- 42 p. + 235 p., ann., graph., tabl.*

Cette étude se divise en deux parties. La première partie décrit, en spontané les évocations et représentations associées à la ville, aux déplacements et aux principaux modes de transport : la ville où l'on vit, les déplacements des enfants dans la ville, les transports en commun, qu'est-ce que c'est ?, les autres moyens de transport. La deuxième partie, définit des relances sur des thèmes spécifiques : la perception des transports en commun : comment les enfants les jugent, les déplacements en transports en commun dans la ville où l'on vit, la fraude, le vandalisme, des projets de nouveaux véhicules, la pollution et en conclusion un aperçu sur la ville idéale, vue par les enfants, d'ici quelques années.

**RST RMT96011/2**

MUFFAT Michel

### **Comment l'automobile va-t-elle s'adapter a la ville ?**

*in Cahiers de l'IAURIF, n° 114-115, mai 1996.- pp. 256-265, phot.*

Bien que plébiscité par le citoyen, l'usage de la voiture en ville atteint ses limites. Accidents, pollution, encombrements... lui sont quotidiennement reprochés. Pour autant, il est peu probable que cet usage régresse de manière spectaculaire, à moyen terme. D'où les recherches entreprises par les constructeurs automobiles pour mieux adapter le véhicule à la vie de la cité.

**IA P.117 ; CDU**

### **Séminaire SIA-IVF : télématique des déplacements urbains**

*in Ingénieurs de l'automobile, n° 705, mai 1996.- pp. 42-64, fig., tabl., graph., phot.*

Conférences sélectionnées à partir des actes du séminaire organisé les 28 et 29 mars 1996 à Toulouse : nouveaux territoires de l'urbain (Gabriel Dupuy) ; enseignements des recensements et enquêtes ménages (Andre Lauer) ; les enjeux politiques de la transformation de l'organisation urbaine par les conditions de déplacements (Marc Wiel) ; Sirius et les temps de parcours sur les autoroutes de la région parisienne (Yves Durand-Raucher) ; les systèmes de transport intelligent, de nouveaux partenariats (Thierry Vexiau).

**IA**

THEYS Jacques, WACHTER Serge

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ; DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES (DRAST)

### **France 2015 : quels enjeux pour le territoire français dans l'Europe de demain ? actes du colloque CPVS/DRAST/DATAR mars 1996**

*La Défense, DRAST, 1996.- 128 p., schémas, bibliogr. (dossier des Séminaires techniques territoires et sociétés n° 33, déc. 1996)*

L'aménagement du territoire français à l'horizon 2015 est abordé selon des approches thématiques ou des approches territoriales. La première partie présente le projet France 2015 et les tendances de l'organisation du territoire, l'économie, entre mondialisation et territoire, les scénarios en matière de transports, les enjeux de l'armature urbaine, les faiblesses et les risques du modèle métropolitain et les vertus d'un modèle polycentrique d'organisation de l'espace, les relations entre environnement et territoire, les visions différentes de la France et de l'Allemagne sur l'aménagement du territoire européen. La seconde partie aborde l'espace-projet de la façade atlantique européenne, le devenir de l'ouest armoricain, les spécificités et les enjeux d'aménagement de la région grand nord et la charte du bassin parisien.

**CDU 34899 ; IA 38488 ; DCN 17-358**

VILLENEUVE Georges de

**Le télétravail**

*in Urbanisme, n° 290, sept.-oct. 1996.- pp. 31-34, ill.*

A l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, l'implantation des nouvelles techniques de communication et leurs conséquences sur la mobilité restent très en deçà des évaluations. Une vision trop fonctionnaliste des réseaux d'information et de communication a pu conduire à prévoir des délocalisations massives, un rééquilibrage des villes, un coup d'arrêt de la métropolisation. Ces prévisions ont été largement infirmées et elles le seront encore dans l'avenir en raison du développement des télétechnologies.

**IA P.414 ; CDU**

**Vivre en ville**

*in Indicateurs de l'économie du centre, n° 15, oct. 1996.- 26 p., tabl., fig., cartes*

Les différentes études montrent que Tours et Orléans sont bien équipées, que la densité médicale est plus forte que la moyenne à Blois et Tours. Elles exposent l'implantation des professionnels de la santé dans les agglomérations de Tours et d'Orléans, les possibilités offertes en matière de déplacement, les actions des communes en direction des entreprises, le développement de l'équipement sportif de proximité, la tradition tourangelle de ménages à effectif réduit, l'évolution des concepts d'urbain et rural.

**IA P.203**

AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE (ADEME) ;  
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ; DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES  
AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES (DRAST) ; INSTITUT NATIONAL  
DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS)

**Se déplacer au quotidien dans trente ans. Eléments pour un débat**

*Paris, La Documentation française, 1995.- 234 p., fig., tabl., graph., bibliogr. (actes d'un colloque organisé par la DRAST, l'ADEME et l'INRETS)*

Que sera notre mobilité quotidienne dans un avenir à trente ans ? A partir d'éclairages sur le futur de l'urbanisme, des techniques et de la régulation des systèmes, les actes de ce colloque (Paris, 22 et 23 mars 1994) visent à alimenter un brassage d'idées, utile à un renouvellement des discours tenus par les groupes dominants du secteur (travaux publics, transports et télécommunications).

**DRE 7708 ; CDU 31787 ; CP 5320 ; DCN 58-1027**

**Les femmes et la ville : logement, services et environnement urbain. [Women in the city : housing, services and the urban development]**

*Paris, OCDE, 1995.- 192 p. (conférence du 4-6 octobre 1994)*

Cette conférence est axée sur le rôle des femmes dans la conception des politiques urbaines, les besoins spécifiques des citadines en matière de logement et de services et l'amélioration du cadre de vie. Plusieurs thèmes spécifiques seront examinés: la représentation des femmes lors du processus de planification urbaine, l'accès des femmes au logement, les innovations en matière d'architecture, la conception d'environnements de voisinage mieux adaptés aux besoins des femmes et des enfants, la fourniture de services spécifiques aux enfants et personnes âgées, le développement de transports urbains correspondant mieux aux besoins des

femmes, les initiatives locales en matière d'éducation et d'emploi concernant les femmes en particulier.

**CDU 31973 ; CA C8098**

GRILLOT Patrice

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'EST (CETE) ;  
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU HAUT-RHIN (DDE 68)

**Dossier de voirie d'agglomération de Colmar. Phase 1 : analyse de la situation existante et des perspectives d'évolution**

*Metz, CETE de l'Est, 1995.- 128 p., plans, schém., tabl., cartes (réalisé par le Département habitat et aménagement urbain)*

Ce dossier constitue la phase 1 du dossier de voirie d'agglomération établi conformément aux dispositions de la circulaire du 15 novembre 1991 concernant les opérations routières situées en milieu urbain. Cette phase consiste à analyser la situation existante et les perspectives d'évolution de l'urbanisation et des infrastructures de transports inscrites dans les documents d'urbanisme ou envisagées.

**CTM 14755**

BRUN Gérard, FAIVRE D'ARCIER Bruno

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS (CNT)

**La complémentarité entre la voiture particulière et les transports collectifs en zone urbaine. Rapport du groupe de travail du CNT (mission ministérielle du 22 octobre 1993)**

*Paris, CNT, 1994.- 44 p., tabl.*

Le rapport du groupe de travail présidé par Alain Bonnafous se présente en deux parties. La première montre en quoi la complémentarité entre modes de transports est une nécessité incontournable dans nos villes modernes et doit s'appuyer sur la réalité des déplacements en zone urbaine, qui transgresse des limites administratives auxquelles il convient de substituer la notion de "bassin de vie". La deuxième partie indique comment organiser la complémentarité, en mettant l'accent sur une nécessaire approche multimodale des problèmes.

**CDU 30857 ; DRE 7631 ; DCN 58-B-427 ; CNT 026-94**

DIRECTION DES AFFAIRES ECONOMIQUES ET INTERNATIONALES (DAEI)

**Ville de demain : redéfinir les responsabilités urbaines**

*in Repères prospectifs, n° 13, sept. 1994. - 19 p.*

Une première étude démontre que la croissance urbaine n'est pas forcément un phénomène négatif, la seconde recense de nombreuses initiatives populaires dans le tiers monde prises par des populations confrontées à des situations de crise urbaine grave. Enfin, la troisième estime que les responsables urbains et les pouvoirs publics n'ont pas pris toute la dimension des changements et des enjeux de la civilisation urbaine.

**IA P.635**

INTER-ENVIRONNEMENT ; SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

**Se déplacer à Bruxelles, un plaisir à retrouver. Evolution des comportements face aux choix de mobilité, 4ème colloque international sur les déplacements urbains, 21 mars 1994**

*Bruxelles, Inter-Environnement, 1994 .- 73 p., bibliogr., tabl., graph.*

Le document rassemble les communications du colloque qui traite de la mobilité à Munich, à Graz, d'un quartier sans voiture à Brême, de la réalisation du tramway à Nantes, de la stratégie de la société des transports intercommunaux de Bruxelles, de la mobilité à Bruges, du rôle de la bicyclette au service de l'environnement et de la rapidité, d'un sondage sur les comportements de déplacement à Bruxelles, de la politique communautaire concernant l'environnement et les transports et de l'évolution des mentalités en matière de déplacements.

**IA 34673**

MARGAIL Fabienne, SKRIABINE Pierre

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

### **Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine**

*Bagneux, CETUR, 1994.- 368 p., tabl., phot.*

Document traitant de l'ensemble de la problématique des transports urbains et permettant de trouver tous les moyens qui peuvent contribuer à la réalisation d'un même objectif et, en même temps, toutes les conséquences directes ou indirectes qu'une mesure particulière peut entraîner.

**CDU 30858 ; DCN 58-991 ; MV B7783 ; EPC NY4922 ; TU CEDO 2620**

ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES (OCDE)

### **Déplacements, signalisation**

*in Génie urbain. Aménagement et territoire, n° 408, juin-juill. 1994.- pp. 14-65*

Ce dossier traite successivement : de l'automobiliste dans la ville ; de la gestion de la circulation urbaine ; de la mobilité ; du métro-bus de Toulouse ; du contrôle de sécurité ; de la sécurité routière à Lyon ; des zones 30 ; de l'observatoire de la circulation routière de Lille ; du bruit de la circulation à Bron. Il aborde ensuite : la nouvelle génération de logiciels dans la gestion du trafic ; le tramway de Strasbourg ; les flux et aménagements urbains à Rennes ; le système véhicules électriques ; l'autonomie du véhicule électrique ; le système de bornes à Aix-en-Provence ; le parking équipé d'un système de visualisation de l'occupation des places à Grenoble ; l'observatoire local de stationnement à Metz et une signalisation appropriée des parcs de stationnement "deux-roues".

**CDU**

### **Le transport public urbain**

*in Economie géographique, n° 313, mars 1994.- 16 p., ill., bibliogr.*

Après avoir survolé l'évolution des déplacements urbains, ce document décrit le secteur du transport public urbain, puis son financement, son rôle dans la ville. Il analyse sa clientèle et met en évidence les actions innovantes du secteur. Il trace ensuite l'avenir des déplacements urbains et définit enfin les défis.

**DRE T.2165**

### **La ville**

*in Courrier du CNRS, n° 81, été 1994. - 184 p., ill., phot.*

Cent chercheurs de toutes disciplines et de différents pays traitent de la ville, des espaces et des lieux urbains, des temporalités urbaines, des politiques de la ville, des formes et des paysages urbains, de la santé dans les villes.

**CDU 30345 ; IA 35365 ; EV 2613 ; CP 5076 ; MV 8178 ; DRE PER(C)**

FRAVAL Marc, MECKERT Jean-Paul, THIBAUT Serge  
ATELIER D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION DE TOURS ; UNIVERSITE DE  
TOURS ; MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS  
(MULT) ; PLAN URBAIN

**Université et ville de l'inscription locale aux stratégies de réseaux : les déplacements étudiants dans l'agglomération tourangelle**

*Tours, 1993.- 87p., ann., graph., tabl., bibliogr. (programme Université et ville)*

Recherche sur les modes de vie étudiants et les interactions entre les sites universitaires et leur environnement. L'étude porte ici sur la ville de Tours où est analysé le couplage ville-université sous l'aspect des déplacements étudiants. L'exploitation d'une base de données dégage un concept de territoire-réseau et permet de mettre en évidence et de déterminer les spécificités spatio-temporelles.

**PU 1931(6) ; CDU 28908 (6)**

GEFFRIN Yves, MULLER Mireille  
CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Evolution démographique, croissance urbaine et mobilité**

*Bagneux, CETUR, 1993.- 47 p., cartes, tabl., graph.*

Ce document présente les éléments de mobilité quotidienne des citoyens en les replaçant dans le contexte démographique urbain français : évolution de population, évolution des territoires.

**DRE T.2262 ; TU CE02 2259**

MISSION D'ETUDE POUR LE SITE DE BILLANCOURT

**Séminaire avril-mai 1993. "Déplacements, modes de vie et structure urbaine"**

*Paris-La Défense, Mission d'étude pour le site de Billancourt, 1993.- pag div., fig., plans, ill.*

Contributions de différents chercheurs et praticiens sur l'articulation appliquée au site de Billancourt, des modes de déplacements, des modes de vie, et de la configuration des quartiers. Séminaire organisé en avril et mai 1993, avec la participation de spécialistes de l'INRETS, du CETUR et de différents bureaux d'études ou centres de recherche.

**CDU 29055 ; IA 34168**

POULIT Jean, BODARD Thierry, ANGLES Bruno, LEROY Henri  
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME (METT)  
**Aménagement du territoire et aménagement urbain : les voies du progrès économique et du progrès environnemental**

*Paris, METT, 1993.- 23 p. + 28 p., tabl.*

La coïncidence d'une crise des villes et d'une crise des campagnes est au coeur du débat national. L'émergence de deux France - l'une économiquement puissante mais écologiquement menacée, l'autre riche d'un environnement préservé mais confrontée aux difficiles problèmes que pose l'adaptation de l'économie rurale - a incité les auteurs de ce rapport à tenter de répondre aux questions suivantes : peut-on réconcilier progrès économique et progrès environnemental, aussi bien à l'échelle urbaine qu'à l'échelle du pays tout entier ?, peut-on organiser un développement durable de notre territoire ?

**DRE T.2096(1-2)**



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (SMTAG)

**Enquête ménages 1992 : premiers résultats, enquête déplacements**

*Grenoble, SMTAG, 1993.- 124 p., cartes, graph., tabl., annexes*

Les principaux résultats de cette enquête ont permis d'identifier les pratiques individuelles de déplacements et les flux des déplacements des habitants de l'agglomération pour une journée moyenne. Six parties : évolution du contexte urbain ; mobilité individuelle ; parts de marché ; grands flux de déplacements ; usagers des modes mécanisés ; bilan de l'évolution 1985-92.

**IUG T1148**

**Ville et transports**

*in PCM. Le Pont, n° 1, 1993.- pp 8-55*

Le problème des transports des citadins est une des clefs du développement économique et environnemental harmonieux des grandes villes. Toutes les métropoles sont confrontées à des déplacements de personnes d'une ampleur exceptionnelle, et les réseaux qui sont planifiés aujourd'hui influenceront sur l'organisation de l'espace pendant des générations.

**CDU**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN (AUAT)

**Les chemins de l'anthropole : le rôle des routes dans la ville à vivre**

*Toulouse, AUAT, 1992.- 57 p. tabl. graph.*

Réflexions sur : le rôle des routes dans les relations sociales d'une ville, les centres villes et leurs agglomérations, la valorisation de l'espace public, l'importance des réseaux comme "faiseur de ville".

**D31 1432**

BIEBER Alain

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS)

**Colloque "prospective et urbanisme", Metz 9-10 avril 1992. Table ronde « Mobilité, transports, énergie » : comment peut évoluer la mobilité urbaine ? quelques scénarios pour l'après 2000**

*Metz, AGURAM, avr. 1992.- 12 p. (colloque organisé par la DAU et la FNAU)*

A l'aide de modèles mathématiques simples, différents scénarios cherchent à évaluer la mobilité dans la ville sur le long terme. Après une définition de la mobilité, l'évolution récente du phénomène est retracée ainsi que les stratégies urbaines pouvant y être opposées. La dernière partie traite des conséquences de ces politiques urbaines sur la mobilité à long terme.

**CDU 26191/7 ; EPC NY-C3271**

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU NORD (DDE 59)

**Révision du schéma directeur de l'arrondissement de Lille ; porter à connaissance**

*Lille, DDE 59, 1992.- non pag., tabl., cartes*

Les orientations fondamentales : 1) la population et l'habitat, 2) le développement social urbain, 3) infrastructures, transports et déplacements, 4) le patrimoine naturel et urbain, 5) les équipements de superstructure, 6) économie et activités, 7) pollutions et risques et enfin contributions spécifiques.

## **D59 C3624**

MAUSSION Catherine

### **Transports urbains : élus, encore un effort !**

*in Que choisir ? n° 287, oct. 1992.- pp. 40-47, tabl., fotogr.*

Que font les Maires pour les déplacements de leurs administrés ? "Que choisir?" a enquêté dans 60 villes françaises.

**IA**

### **Les métropoles**

*in PCM. Le Pont, n° 4, 1992.- pp. 12-54*

Présentation de l'association mondiale des grandes métropoles : Métropolis. Le phénomène de métropolisation. Les transports collectifs et les routes en Ile-de-France : quels réseaux pour l'an 2015 ? la qualité du système de déplacement en ville. Roissy, pôle international ? ralentissement de l'expansion urbaine. Euralille : un grand projet pour une métropole européenne. Saint-Pétersbourg, an 02. La coopération française, pour le développement urbain en Afrique sub-saharienne. L'association CODATU et la combinaison des formes de transports collectifs dans les métropoles du tiers-monde. Les architectes japonais et la ville. débat sur la mobilité urbaine.

**CDU**

MINISTERE DES TRANSPORTS ; DIRECTION DES ROUTES ; DIRECTION DE LA SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERES (DSCR) ; SERVICE D'ETUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA)

### **Les attentes des usagers**

*Bagneux, SETRA, 1992.- tabl., ann., bibliogr.*

Que sait-on des besoins des usagers de la route, certainement différents suivant le véhicule qu'ils utilisent, le type de route qu'ils empruntent, le motif de leur déplacement ? Le premier chapitre de ce rapport tente de donner une réponse synthétique à cette question. En quoi les remarques faites par les usagers pourraient-elles remettre en cause certains choix de politique générale routière, de conception, de réalisation, de gestion, d'information ou de communication ? C'est l'objet de la deuxième partie de ce document.

**DCN 57-654(1)**

PROCHASSON François

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMERATION RENNAISE (AUDIAR) ; MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS (MULT) ; PLAN URBAIN

### **Rennes, ville universitaire : les déplacements des étudiants**

*Rennes, AUDIAR, 1992.- 12p., ann., graph. (programme Université et ville)*

Cette enquête a pour but de mieux connaître les pratiques de déplacements des étudiants rennais et les moyens de transports dont ils disposent. Les liens entre logement et déplacements sont étudiés ainsi que les liens entre le site d'étude et les déplacements.

**PU 1906(7) ; CDU 28339(7)**

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE ; AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (AUAT)

**Les déplacements des habitants de l'agglomération toulousaine en 1990**

*Toulouse, AUAT, 1992.- 56 p., graph. (en collaboration avec le CETE de Bordeaux)*

Résultats de l'enquête ménage (échantillon de 4.000 ménages) sur les déplacements des toulousains. Cette enquête a permis de connaître l'évolution des déplacements (comparaison avec les enquêtes antérieures 1968 et 1978) et de faire le point sur le fonctionnement de l'agglomération avant la réalisation du métro.

**D31 1294 ; DCN 58-970**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE (AUT) ;  
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE HAUTE-GARONNE  
(DDE 31)

**Pour un développement cohérent et solidaire de l'agglomération toulousaine, quels nouveaux enjeux ?**

*Toulouse, DDE 31, 1991.- 34p., graph.*

Le but du document est destiné à enrichir la démarche du syndicat mixte d'études en vue de la révision du schéma directeur de l'agglomération toulousaine. Il pose les bases d'un débat autour de cinq axes importants : favoriser le développement économique pour permettre un aménagement cohérent ; les enjeux du cadre de vie ; l'enjeu social, construire une ville solidaire ; faciliter les déplacements vers et dans l'agglomération. Il propose aussi des pistes de réflexions sur les enjeux de la mise en oeuvre du projet.

**D31 1295**

BESSAY Gaston

**Transports : comment éviter l'asphyxie des villes ?**

*in Transports, n° 349, oct.-nov. 1991.- pp. 307-313*

Réalisée dans le cadre de l'Institut de prospective transport, cette étude propose de dégager les axes prioritaires et les recommandations en vue d'améliorer l'organisation du transport urbain et d'offrir des pistes possibles pour le financement.

**CDU**

LECROART Paul, DANICIC Slava, ABADIA Gérard  
INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF)

**Un plan vert pour les boucles de la Marne : espace public et intercommunalité**

*Paris, IAURIF, 1991.- 287 p., cartes, ill., bibliogr. (réalisé pour le compte de la Région d'Ile-de-France, dir. J.-P. Lecoïn)*

Dans une première étape de diagnostic des boucles de la Marne, l'étude met en évidence les grands enjeux de l'élaboration d'un plan vert puis, dans une seconde étape, elle traite des objectifs, du contenu et des perspectives de mise en oeuvre du plan proposé.

**IA 33150 ; MV 7626**

MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS (MULT) ;  
PLAN URBAIN

**Espaces publics. Journée d'étude, Nantes, 6 juin 1991**

*Nantes, Institut atlantique de génie urbain, 1991.- pag. multp., schémas*

Le compte rendu du colloque débute par une brève analyse des conséquences urbanistiques des rocade de contournement, à travers le cas de la RN 7, suivi d'un historique des problèmes de circulation et des projets de voirie, à Paris, entre 1920 et 1945. Le reste du rapport comprend divers textes sur la ville de Nantes, accompagnés de plans et traitant des thèmes suivants : définition des critères d'analyse de la constitution d'un espace public et évolution de la morphologie urbaine, à travers l'exemple de la place du commerce ; les déplacements dans l'agglomération nantaise ; l'évolution de la voirie urbaine ; le réaménagement du centre-ville et le projet de l'équipe d'Italo Rota, lauréat du concours.

**PU 1829**

CAPLAIN P., DUHAYON J.-J., LAINE J.-J., PATRICE B., COUSAERT C.  
CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE NORD-PICARDIE (CETE) ; DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU PAS-DE-CALAIS (DDE 62) ; SERVICE TECHNIQUE DE L'URBANISME (STU)

**Ville de Bapaume. Diagnostic en matière d'aménagement. Orientations et alternatives**

*Lille, CETE Nord-Picardie, 1990.- 25 p., pl.*

A partir d'un diagnostic sur la structure urbaine, le fonctionnement et le cadre urbain, l'étude propose des orientations et des alternatives d'aménagement pouvant s'inscrire dans une perspective de revalorisation à long terme. Les orientations et alternatives portent sur les problèmes liés à la circulation et au stationnement, à la valorisation des espaces publics et de l'image de la ville, aux possibilités de restructuration urbaine, et aux modes de croissance possibles.

**DCN 1990-34**

ALEXANDRE P., DUCHENE C.  
CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR) ; DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE L'ISERE (DDE 38) ; AGENCE D'URBANISME DE LA REGION GRENOBLOISE (AURG) ; CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE LYON (CETE)

**Suivi de la rocade sud de l'agglomération grenobloise**

*Bagneux, CETUR, 1989.- 11 fasc. (financé par la Direction des routes)*

Etude méthodologique de suivi d'une grande infrastructure routière en milieu urbain prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs. Le premier document constitue une présentation générale de la rocade sud de Grenoble. Les autres documents présentent des analyses concernant les déplacements automobiles, les usagers, le point de vue des habitants, celui des usagers, la rocade et la ville : le point de vue de l'urbaniste et celui du quotidien, les activités économiques, le développement péri-urbain et le fonctionnement acoustique d'une rocade urbaine.

**DCN 58-904 (1-11) ; IUG B2182 ; TU CE02 2403**

**Aménagement : construire pour le transport**

*Paris, Ed. du Centre Pompidou, 1989 - 191 p., ill., phot., bibliogr. (coll. Cahiers du CCI, 6)*

Dans ce cahier consacré à ce qu'on édifie pour les transports, de la gare à l'aéroport, des ouvrages d'art aux aires de péage, on insiste sur la dimension utopique qui perdure encore dans l'aventure des transports, à travers des projets marqués par l'ampleur des ambitions : l'édification de l'Europe, la recomposition des villes, l'invention d'une esthétique nouvelle.

**IA 27980 ; DRE 6698**

ASSOCIATION DES INGENIEURS DES VILLES DE FRANCE (AIVF) ; CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Charte du club pour l'innovation pour les déplacements urbains: voirie, circulation et transports publics**

*Bagneux, CETUR, 1989.- non pag.*

**IA T.5813**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Cheminement piétonnier urbain : conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapées ; dispositifs podu-tactiles au sol d'éveil de vigilance pour les personnes aveugles ou mal voyantes**

*Bagneux, CETUR, 1989.- 73 p., fig., tabl. (coll. Dossiers du CETUR, série Voirie urbaine)*

Ce document présente les règles de l'art en matière de conception et d'aménagement des cheminements piétonniers. Il constitue un objectif à atteindre lors de la création d'un site neuf ou lors de l'adaptation de sites existants, et obtenir une amélioration de l'accessibilité et du confort des cheminements, éléments favorables à : l'insertion des personnes handicapées, la prévention des situations de handicap auxquelles se trouvent bien souvent confrontées les personnes valides. Il est complété par la norme sur les dalles podotactiles d'éveil de vigilance à l'usage des personnes aveugles ou mal voyantes.

**CDU 22048 ; DCN 58-892 ; DRE 6957 ; EPC NY4483 ; TU CEDO 38**

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT (MEL) ; DELEGATION A LA RECHERCHE ET A L'INNOVATION (DRI)

**Recherche prospective et démarches d'aménagement**

*Paris, DAU / DRI, 1989.- 151 p., cartes, tabl., bibliogr.*

Les notes de synthèse présentent les principaux éléments des recherches en cours exposés par P. Calame et M. Pastor sur les relations entre économie et territoire, par R. Perrin-Jacquet et Y. Gassot sur les nouvelles technologies de communication, par C. Bonvalet et F. Cribier sur les transformations de la famille, par M. Péraldi et H. Nogues sur les aspects de politique sociale, par L. Dini et J. Guisti sur l'Europe des villes et par F. Boucher et J.-C. Boyer sur des expériences innovantes à l'étranger. Une note de H. Huntzinger permet de rassembler les questions soulevées durant le séminaire.

**CDU 22912 ; IA 26518 ; DRE 6555 ; CTA 9506 ; DRI 125**

**La cité du XXI<sup>e</sup> siècle. Congrès IVF/FIIM. Nice 88**

*in Génie urbain. Aménagement et territoire n° 349, août-sept. 1988.- pp.17-120, phot.*

Un résumé des six forums et des interventions aux tables rondes est proposé, concernant : le traitement des déchets, l'énergie, l'eau, la démographie, les modes de vie, la mobilité, l'influence des télécommunications, les transports, le projet réseau 2000 à la RATP, la voirie urbaine, les technopoles, l'urbanisme.

**CDU**

DARMAILLACQ-CHARDONNET Sabine

**La prise en compte de l'enfant dans l'aménagement urbain à partir de deux exemples dans des communes de banlieue : Canteleu (Seine-Maritime) et Saint-Cloud (Hauts-de-Seine)**

*Sl., 1988.- 2 vol., 389 p., bibliogr. (doctorat de 3ème cycle en urbanisme, IFU, dir. F. Choay)*

L'auteur s'est penchée sur le problème des enfants dans la ville. Comment y grandissent-ils ? les prend-on en compte dans les projets d'aménagements ? quelle est leur perception de l'espace urbain ? Cette réflexion urbanistique est accompagnée d'une étude psycho-sociologique, ainsi que de deux études de cas : Canteleu en Seine-Maritime et Saint-Cloud.

**IUS T.3-584(A; B)**

• **Circulation douce : deux-roues ...**

JACOB Christian, ALLIO Robert, BESIN Eric, CASTANO Sylvie, DUGUET Anca  
INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF) ; AGENCE REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES NOUVELLES ENERGIES (ARENE)

**Jalonnement et signalétique des itinéraires cyclables. 1. La signalisation pour cyclistes, état actuel et évolutions souhaitables. 2. Analyse de réalisations en province et à l'étranger ; 3. Principes de base pour un jalonnement pour cyclistes en Ile-de-France. 4. Jalonnement de la piste cyclable du Canal de l'Ourcq et de son prolongement vers la base de loisirs de Jablines puis vers la Vallée du Grand Morin**

*Paris, IAURIF, 1998.- 4 vol. (35 p. + 80 p. + 23 p. + 53 p.), phot., bibliogr., plans, fig., tabl. (réalisé pour le compte de l'ARENE, dir. J. Berthet et F. Dugeny)*

A la suite du plan régional des circulations douces d'Ile-de-France, voté par l'Assemblée régionale en juin 1996, le premier volume de cette étude présente un état de la question avec les insuffisances en matière de jalonnement et signalétique réglementaire relatives aux itinéraires cyclables. Le deuxième volume analyse les réalisations en province et à l'étranger en matière de jalonnement et signalétique des itinéraires cyclables. Le troisième établit les principes de base pour l'élaboration d'une charte du jalonnement des itinéraires cyclables régionaux. Enfin, le quatrième propose l'exemple du jalonnement de la piste cyclable du Canal de l'Ourcq, afin de servir de référence aux 13 itinéraires cyclistes régionaux.

**IA 39377(1-4)**

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

**Vulnérabilis 97. Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation. Lyon, 14-15 janvier 1997. Textes des interventions**

*Lyon, CERTU, 1997.- 2 vol., non pag., fig., tabl.*

Ce colloque regroupe de nombreuses contributions orientées autour de trois objectifs principaux : analyser les données concernant les accidents de piétons ou de cyclistes, leurs causes et leurs conséquences; évaluer les politiques et des moyens techniques mis en oeuvre pour améliorer la sécurité des usagers (aménagement des voies et des carrefours, réduction de la vitesse autorisée, pistes cyclables...) ;

rendre compte de diverses actions d'éducation des enfants à la sécurité routière. Les études de cas analysées sont principalement situées en France, mais aussi dans d'autres pays, notamment en Europe.

**CDU 36418(1-2)**

DUGUET Anca, JACOB Christian, NAUDIN Muriel  
INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF) ; PREFECTURE DE REGION ; DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF)

**Liaisons cyclables entre Paris et le secteur Seine sud-est**

*Paris, IAURIF, 1997.- 100 p., phot., plans, tabl. (réalisé pour le compte de la Préfecture d'Ile-de-France et de la Région d'Ile-de-France, dir. J. Berthet)*

**IA 38612 ; DRE 8244**

LARSEN Jens-Erik

**European cycle routes ; a report on national and international developments**

*Bristol, Sustrans, sept. 1997.- 48 p., cartes, fig., tabl.*

De nombreux pays européens ont développé ou sont en train de créer leur réseau national de pistes cyclables. Les pistes longues distances pour le vélo reliant deux ou trois pays sont la dernière chose à laquelle auraient pensé les concepteurs d'infrastructures de tourisme. Un réseau cyclable européen, Eurovélo, est aujourd'hui proposé à tous les pays de l'Union européenne, et même plus loin. Ce rapport donne une vue générale de développements de chemins pour les cyclistes à travers toute l'Europe.

**DCN 61-A-162**

PAPON Francis

**Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette**

*in RTS. Recherche transports sécurité, n° 56, juill.-sept. 1997.- pp. 61-75, phot., graph., tabl., schéma, bibliogr. (enquête transports et communications INSEE-INRETS, tome 1)*

La marche, la bicyclette, le cyclomoteur et la motocyclette sont quatre modes rarement étudiés, et leurs parts de marché ont baissé entre les deux enquêtes transports de 1981-82 et 1993-94, par rapport à celle de l'automobile. L'accroissement de la part des déplacements longs réduit les possibilités d'usage de la marche, qui demeure néanmoins pertinente en complément des transports collectifs dans les centres-villes, tandis que la bicyclette et le cyclomoteur sont plus utilisés dans les zones périphériques. Chaque mode a ses motifs préférés d'utilisation, mais les achats à pied tendent à se réduire à la fraction âgée de la population, tandis que les trajets vers les lieux d'étude se font de moins en moins à pied ou en deux-roues, et de plus en plus comme passager d'automobile ou de transport collectif. Les piétons sont plutôt des mineurs et des seniors, les cyclistes et cyclomotoristes des jeunes sans permis. Il y a de moins en moins d'ouvriers adeptes des deux-roues et les nouveaux retraités sont habitués à l'automobile. Pourtant, étant donné leurs atouts et performances respectifs, les modes alternatifs méritent d'être pris en compte dans une politique d'ensemble des déplacements.

**CDU**

**Le vélo dans la ville**

*in Génie urbain. Aménagement et territoire, n° 432, fév. 1997.- pp. 9-41*

Ce dossier est consacré à la promotion du vélo dans la ville avec une série d'exemples. A Paris, le maire a mis en place une commission extra municipale pour le vélo avec deux grands axes traversant Paris du nord au sud et d'est en ouest. A Strasbourg, avec la charte du vélo, la municipalité s'engage dans une politique ambitieuse et novatrice. Encore à Strasbourg, des expériences sont menées et des solutions trouvées pour sécuriser au maximum les aménagements et plus spécialement aux carrefours. A Nice, un réseau permanent est réservé aux deux-roues sur trois axes. Nantes veut réhabiliter l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière. En quatre ans, le réseau deux-roues a été doublé et le stationnement modernisé. L'exemple de Bordeaux porte sur le réaménagement de la piste cyclable de Bordeaux-Lac avec des objectifs difficiles à atteindre et de nombreuses contraintes. Lille s'est engagée dans le renouveau du vélo après une baisse de la part des déplacements en deux-roues. Un article est consacré à l'amélioration de la sécurité. La ville de Toulouse veut développer un réseau cyclable maille. Un effort particulier permettra de favoriser l'intermodalité vélo-métro ou vélo-bus-métro, à l'échelle de la ville et de l'agglomération.

**CDU**

ARANTXA Julien

**Les bicyclettes dans la ville; pratiques, offres et enjeux ; le cas de la France et de la Grande-Bretagne**

*Sl., 1996.- 113 p., bibliogr. (mémoire de DEA en géographie et aménagement, dir. M. Carmona, Université Paris IV-Sorbonne)*

La bicyclette est un moyen de transport à part entière et à ce titre elle a sa place parmi les transports urbains. Dans les pays industrialisés, la fin de l'hégémonie automobile est régulièrement annoncée ; pollution, consommation d'espace, etc., en sont les principales causes. Développer une politique cyclable en ville et savoir quel est l'avenir de la bicyclette en ville, telle est la problématique que se pose l'auteur. Il s'appuie sur une étude comparative (France-Angleterre).

**CREP DA.9607**

CENTRE DE RECHERCHES ET D'ETUDES SUR PARIS ET L'ILE-DE-FRANCE (CREPIF)

**Villes : la solution deux-roues**

*in Cahiers du CREPIF, n° 57, déc. 1996.- 143 p., graph., phot.*

Le colloque porte sur la place du deux-roues dans la ville et sur son rôle dans le désengorgement des villes. Les interventions abordent les nouvelles réglementations, l'assurance, l'évolution des déplacements en Ile-de-France depuis quinze ans, le principe de subsidiarité des modes de transport, l'expérience de la ville de Bologne en matière de deux-roues, les axes de recherche, la circulation des deux-roues à Paris, l'avenir de l'industrie européenne des deux-roues motorisés. Le rôle du deux-roues en tant que véhicule professionnel, la politique en faveur des deux-roues à Florence, les deux-roues et le transport public des passagers en Europe, le développement des deux-roues électriques sont aussi évoqués.

**CDU ; IA 38219**

DUGUET Anca, DAVID Christian

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF) ; AGENCE DES ESPACES VERTS DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE



## **Pistes cyclables de la Région d'Ile-de-France**

*Paris, IAURIF, 1996.- carte coul. au 1/150.000e (réalisé pour le compte de l'Agence des espaces verts de la Région d'Ile-de-France, dir. F. Dugeny et R. Delavigne)*

**IA 37348 ; RIF 1218 ; DRE P.99**

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF)

### **Plan régional des circulations douces : développer les réseaux verts et les déplacements des vélos en Ile-de-France**

*Paris, IAURIF, 1996.- 128 p., cartes, phot., tabl., fig. + 1 carte h.t. (réalisé pour le compte de la Région Ile-de-France, dir. F. Dugeny et J. Berthet)*

**IA 38091**

PIBAULT Colette, BILMAN Guy

VILLE DE PARIS ; DIRECTION DE LA VOIRIE

### **Les accidents corporels des coursiers à Paris ; année 1995**

*Paris, Ville de Paris, 1996.- 58 p., ill.*

Ce rapport se situe dans le cadre d'un ensemble d'études relatives aux accidents corporels de la circulation des deux-roues à Paris, en 1995. Il vise à améliorer la connaissance de cette catégorie socio-professionnelle (6.000 personnes à Paris et en petite couronne). Sources : fichier municipal des accidents, dépouillement des procès-verbaux d'accidents établis par la Préfecture de police.

**DRE 8186**

SOCIETE FRANCAISE D'ENQUETES PAR SONDAGES (SOFRES) ; AGENCE REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES NOUVELLES ENERGIES (ARENE) ; CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE (CRIF)

### **Les déplacements en Ile-de-France pendant la grève de novembre décembre 1995 : bilan et perspectives**

*Paris, CRIF, 1996.- mult., tabl.*

Le Conseil régional a retenu trois enseignements majeurs de la grève : celle-ci a révélé un potentiel global de 400.000 actifs et étudiants cyclistes, montré que le covoiturage a concerné 740.000 personnes et que les entreprises ont aménagé leurs horaires de travail.

**IA 37119 ; DRE T.2292**

## **La ville**

*in Revue générale des routes et des aérodromes, hors série 2, 1996.- 84 p.*

Ce dossier est composé de quatre parties : 1. Les politiques d'aménagement urbain avec les entrées de ville, le tissu urbain, les routes départementales ; 2. Les outils de simulation et de gestion des aménagements urbains ; 3. les aménagements de sécurité et de circulation avec le vélo, la protection des trottoirs contre le stationnement, la maîtrise de la vitesse, les carrefours giratoires en ville, la maintenance de la signalisation tricolore, l'éclairage public, l'enduit à chaud projeté ; 4. L'environnement et l'amélioration du cadre de vie : la couleur sur la chaussée, la lutte anti-bruit, l'éclairage public.

**CDU**

ZENTELIN Jean-Louis

## **Développement de l'usage urbain du cycle en France : utopie, projet de société ou mystification ?**

*in Transports, n° 377, mai-juin 1996.- pp. 209-215*

Le regain périodique d'intérêt des pouvoirs publics pour le vélo urbain (visant actuellement son intégration à des systèmes multimodaux avec la marche à pied) ainsi que son intérêt écologique, rapportés à la dégradation permanente de ses conditions d'exercice, amènent l'auteur à s'interroger sur les conditions permettant d'éviter aux pouvoirs publics de laisser passer une dernière chance de sa promotion. L'auteur passe en revue les spécificités françaises faisant du vélo le parent pauvre des transports malgré ses atouts (écologie, économie, santé). Il développe l'intérêt de définition de créneaux plus spécifiques, permettant d'utiliser des savoir-faire pointus au service d'un projet volontariste, en radicalisant les approches en ne confondant pas engouements médiatiques épisodiques et éphémères et inscription concrète dans l'espace.

**CDU**

CENTRE DE RECHERCHES ET D'ETUDES SUR PARIS ET L'ILE-DE-FRANCE (CREPIF)

### **Les deux-roues et la ville : réalités et perspectives**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- 152 p., tabl., phot.*

**CDU ; IA 36414 ; DRE PER(C)**

CLUB DES VILLES CYCLABLES

### **Journée technique "Vélo et transport public". Saint-Denis, mardi 14 mars 1995**

*Strasbourg, Club des villes cyclables, 1995.- 58 p., fig., cartes, graph., tabl., phot., bibliogr.*

Destinée à promouvoir une autre politique des déplacements en agglomération, cette journée s'est articulée autour des thèmes suivants : vélo et transport collectif urbain, opposition ou complémentarité ? transports en commun et vélos dans la ville ; couloirs bus à Rennes ; plan de déplacement à Nantes ; vélo et transport ferroviaire ; garages à vélo dans les gares ; le point de vue des usagers ; interventions du GART et de l'UTP.

**DRE 7951**

### **Colloque "Les deux-roues et la ville. Réalité et perspectives". Paris, Assemblée nationale, 24 janvier 1995**

*Paris, Deux-roues pour la ville, 1995.- non pag. + annexes (colloque organisé par l'Association "Deux-roues pour la ville", avec la participation du CREPIF et de l'Amicale parlementaire des deux-roues)*

Résumés des principales interventions au colloque qui avait pour but de sensibiliser à la solution "deux-roues" les décideurs en matière de circulation et de transport au niveau national, régional ou local, et de dégager des axes de travail à court, moyen et long terme afin de faire progresser l'usage du deux-roues et d'apporter ainsi une solution au grave problème des déplacements urbains.

**DRE T.2332**

COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG

### **Strasbourg, un vélo d'avance. Label "Vélo d'or"**

*Strasbourg, Communauté urbaine, 1995.- 9 p., phot.*

Le 4 février 1994, la communauté urbaine de Strasbourg votait la charte du vélo privilégiant trois grands domaines de compétence : 1. un réseau continu ; 2. la lutte contre le vol ; 3. un travail sur les mentalités et l'image du vélo. Dans le cadre du travail sur les mentalités, la communauté urbaine de Strasbourg a mis en place des vélos de service pour lesquels elle sollicite le label du vélo d'or.

**DCN 61-A-153**

DUFETELLE Philippe

**La politique des deux-roues dans la ville. in : Les deux-roues et la ville**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- pp. 119-120*

La mairie de Toulouse, quatrième ville de France, a souhaité privilégier deux axes d'intervention en faveur des deux-roues : création d'un réseau cyclable pour les deux-roues non motorisés, et renforcement de la sécurité des deux-roues motorisés. Ces mesures ont été prises dans un contexte de surmotorisation de la ville, de la mise en service en 1993 de la première ligne de métro et d'un plateau piétonnier dans l'hypercentre de Toulouse.

**CDU ; CREP 113; IA 36414**

DUGUET Anca

**Et des circulations douces apaiseront la ville**

*in Cahiers de l'IAURIF, n° 111, nov. 1995.- pp. 6-24, phot., plans, fig.*

Le terme de "circulations douces" désigne les déplacements non motorisés, ceux des piétons et des vélos. Pour qu'ils trouvent pleinement leur place dans nos villes, un réseau maille intégrant aménagement de rues, verdissement, liaisons vers les grands espaces naturels de la région, est à l'étude.

**CDU ; IA P.117**

DUGUET Anca, LECROART Paul, JACOB Christian

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF) ; CONSEIL GENERAL DES HAUTS-DE-SEINE

**Plan de développement des circulations douces dans le sud de l'agglomération : rapport de synthèse**

*Paris, IAURIF, 1995.- 109 p., phot., plans, bibliogr. + 1 carte h-t. (réalisé pour le compte de la Région Ile-de-France et du département des Hauts-de-Seine, dir. F. Dugeny et J. Berthet)*

Le terme de "circulations douces" désigne les déplacements non motorisés, ceux des piétons et des vélos. Pour qu'ils trouvent pleinement leur place dans nos villes, un réseau maille intégrant aménagements de rues, verdissement, liaisons vers les grands espaces naturels de la région, est à l'étude.

**IA 36900 ; DRE 7863**

ESTERLE-MEDIBEL Maryse, MARCHANDET Eric

FONDATION POUR LA RECHERCHE EN ACTION SOCIALE ; MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ; DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES (DRAST)

**Mode de vie des jeunes et précarité professionnelle. Les coursiers deux-roues**

*Montrouge, ITSRS, 1995.- 112 p.*

Les trajectoires sociales et professionnelles des coursiers, leurs représentations et valeurs ainsi que leur réceptivité éventuelle aux messages de prévention, sont au centre de cette recherche. Elle contribue à une meilleure connaissance de ce milieu

professionnel en partant des problématiques des coursiers eux-mêmes, complétant les données quantitatives et empiriques déjà recueillies par ailleurs. Cette recherche a également pour objet de comprendre le rapport au risque routier des coursiers deux-roues, issus pour la plupart de milieu populaire et confrontés à des situations de précarité avant leur entrée dans cette activité professionnelle.

**CDU 32033**

FILOU Claude

**Risque accidentel et mobilité des deux-roues. in : Les deux-roues et la ville**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- pp. 101-118, tabl.*

L'usage du deux-roues et son évolution (le parc des bicyclettes et des deux-roues motorisés), l'usage des deux-roues en ville (cyclomoteur, motocyclette, bicyclette), les accidents et le risque (tendances et situation actuelle en milieu urbain), analyse des accidents et comparaison entre les deux-roues motorisés et les bicyclettes, les principaux facteurs de risque (facteur véhicule, conducteur, utilisateur).

**CDU ; CREP 113 ; IA 36414**

GAMOND Jean

SECRETARIAT D'ETAT DU TOURISME

**La pratique du vélo en France**

*Paris, Agence française de l'ingénierie touristique, 1995.- 66 p., tabl.*

Qui sont les utilisateurs de vélo ? que veulent-ils réellement ? comment sont-ils informés, comment achètent-ils, quand et où pratiquent-ils ...? quelles sont les perspectives de développement du marché ? faut-il multiplier les parcours ? comment concilier des éléments tels que la liberté, sécurité, protection de l'environnement et rentabilité économique...? à travers ce document, l'Agence française de l'ingénierie touristique (AFIT) et les principaux professionnels concernés ont souhaité apporter des réponses et fournir les bases de politiques de développement qui, à l'instar de ce qui peut être observé dans certains pays étrangers, confèreraient enfin au vélo la place qu'il mérite.

**DCN 61-A-155**

GARDET Gilles, HAUSER Danièle

**Comment intégrer les vélos dans la ville**

*Paris, ENPC, 1995.- 12 p. + 20 p., plans (stage de formation continue)*

**EPC FC2093/3598**

GRISON Pierre

**Le scooter électrique; mythe ou réalité ? in : Les deux-roues et la ville**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- pp. 131-139*

Le problème du transport en milieu urbain constitue un casse-tête pour les responsables politiques. L'utilisation du deux-roues est souvent l'occasion de prises de position très tranchées. L'électricité comme énergie remplaçante et l'utilisation d'un scooter urbain électrique sont à l'étude (silence, énergie non polluante, limitation de vitesse sans perte de puissance, antivols électroniques, faible coût kilométrique).

**CDU ; CREP 113 ; IA 36414**

HERAN Frédéric

**La ville cyclable. Concept, conditions et impacts**

*in RTS. Recherche transports sécurité, n° 47, juin 1995.- pp. 35-50, phot., graph., tabl., schémas, bibliogr.*

Au cours des années 1980, la plupart des municipalités françaises ont renoncé aux aménagements cyclables pour trois raisons : la chute persistante de la part des deux-roues dans les déplacements ; le risque lié à ce mode de transport ; l'importance et le coût des aménagements. Aujourd'hui, la situation a bien changé : la part des deux-roues motorisés dans l'ensemble des deux-roues est devenue marginale ; l'opinion reste très favorable à l'usage de la bicyclette, malgré une certaine peur des accidents ; le risque à vélo est en réalité dix à vingt fois moindre qu'en cyclomoteur et guère plus élevé qu'en voiture ; les aménagements favorables aux cyclistes sont bien moins coûteux et plus surs. Si bien qu'une politique de ville cyclable est de nouveau envisageable, à condition d'adopter une approche multimodale associant modération du trafic, développement des transports en commun et aménagements cyclables. La comparaison entre un scénario de ville cyclable et un scénario de référence, de poursuite de la croissance du trafic automobile, a ainsi permis de mesurer les impacts énergétiques, environnementaux et économiques qu'aurait une politique de ville cyclable sur l'agglomération de Lille.

**CDU**

JACOB Christian

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF) ; BUREAU D'ETUDES POUR L'URBANISME ET L'EQUIPEMENT

**Le rabattement en vélo sur les gares d'Ile-de-France : résultats des enquêtes en gare**

*Paris, IAURIF, 1995.- 23 p., tabl., graph. (réalisé pour le compte de la Région d'Ile-de-France, dir. R. Bréchet)*

**IA 37349 ; MV B8554**

LAUER André

**Le rôle du CERTU. in : les deux-roues et la ville**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- pp. 121-127*

Les activités du CERTU et les études produites par cet organisme (guide technique sur la sécurité dans les carrefours giratoires, et sur la réalisation des zones dites 30 km à l'heure) ; les avantages et les inconvénients des deux-roues, les aménagements possibles (pistes cyclables, voies à sens unique).

**CDU ; CREP 113 ; IA 36414**

MADRE Jean-Loup

**Toujours plus loin... mais en voiture**

*in INSEE première, n° 417, déc. 1995.- 4 p., tabl., graph.*

En semaine, les français se déplacent en moyenne 3 fois par jour et 2,5 fois en utilisant un moyen de transport. La voiture est de plus en plus le moyen de transport prédominant : elle sert dans 8 cas sur 10. Le recours aux transports en commun reste stable et les deux-roues se font plus rares. L'usage de l'automobile s'est développé depuis les années 70, répondant aux besoins de ceux qui s'installent à la périphérie des villes. Prêts à rallonger les distances parcourues, les français ne consacrent cependant pas plus de temps à leurs déplacements.

**CDU ; IA P.213**

MALERBA Jean-Michel

**Une grande région métropolitaine et ses transports : le "deux-roues", une solution ?** *in* : **Les deux-roues et la ville : réalités et perspectives**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- pp. 25-30*

J.-M. Malerba, Directeur des transports en Région Ile-de-France, présente une analyse des déplacements en Ile-de-France (11 millions d'habitants, 33 millions de déplacements dont 22 millions motorisés, les deux-roues assurant 3 % des déplacements, contre 43 % pour la voiture et 34 % pour la marche à pied), puis la sécurité des deux-roues qui s'avère préoccupante (en 1993, on comptait 844 tués dont les 15-24 ans représentaient 37 % et les 15-44 ans, 85 %, enfin, l'intervention du conseil régional dans le domaine de l'environnement, la diminution du bruit, la pollution atmosphérique, l'aménagement des pistes cyclables et piétonnes.

**CDU ; CREP 113 ; IA 36414**

MINISTERE DES TRANSPORTS ; DIRECTION DES ROUTES (DR) ; DIRECTION DE LA SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERES (DSCR)

**Instruction et recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie**

*Paris, Direction des routes, 1995.- 12 p., tabl., phot., bibliogr.*

Document précisant ou confirmant les précautions à prendre lors de l'étude et de la réalisation d'infrastructures à l'égard des cyclistes tant en ce qui concerne le milieu urbain que la rase campagne. Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause.

**DCN 61-A-156 ; DRE T.2259 ; MV 8224**

**Plan de développement du réseau cyclable du Nord**

*Lille, Conseil général, 1995.- dossier, tabl., fig., cartes*

Dossier reprenant l'ensemble des aménagements cyclables inscrits au plan de développement du réseau cyclable du département du Nord pour la période 1995--99 qui constitue une première tranche de réalisation du schéma directeur deux-roues.

**DCN 19-636**

RAMADIER Aimé

**Les deux-roues à Paris. in : Les deux-roues et la ville : réalités et perspectives**

*in Cahiers du CREPIF, n° 51, juin 1995.- pp. 39-50, phot.*

Le contexte de la circulation à Paris, avec son trafic croissant, la saturation du boulevard périphérique, des voies express, le souci de préserver le caractère historique de la capitale en adoptant des voiries souterraines, les problèmes de stationnement, etc. La place spécifique des deux-roues avec ses avantages (faible encombrement, mobilité, coût plus économique, pollution moindre) et ses inconvénients (fragilité, visibilité moindre). Les actions du Préfet de police en matière de sécurité routière, de répression des infractions, d'éducation routière, etc.

**CDU ; CREP 113 ; IA 36414**

**Vélos dans la cité, ville de qualité ! A Bruxelles, 10 % des déplacements à vélo en 2005. 5ème Colloque international sur les déplacements urbains, à Bruxelles, le 12 juin 1995**

*Bruxelles, Inter-environnement Bruxelles, 1995.- 75 p., cartes, bibliogr., phot. (suppl. au n° 250 de Ville et habitants)*

Ce colloque aborde différentes facettes des déplacements urbains à bicyclette : les avantages de l'utilisation de la bicyclette pour la santé des cyclistes et pour la réduction des déplacements urbains motorisés de faibles distances (domicile-travail ; courses ; expériences des vélos de service pour les policiers de quartier à Gand ou pour les fonctionnaires européens à Strasbourg) ; la politique cycliste de villes à Cologne, Berne, Gand ou Strasbourg. Ces villes ont pris des mesures pour assurer la sécurité des cyclistes : pistes cyclables, chemins pédestres accessibles aux cycles, itinéraires cyclistes, limitation de la vitesse automobile. Elles encouragent l'utilisation du vélo (range-vélos, aménagement de pistes pour les cyclistes, location de bicyclette) et font la promotion du vélo (campagne publicitaire : "un mois à vélo dans Bruxelles "). Enfin, ce colloque propose quelques réflexions sur la sécurité, les comportements des cyclistes et les moyens de séduction des cyclistes potentiels.

**ISU 2400 ; IA 36383**

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION STRASBOURGEOISE (ADEUS)

**Schéma directeur deux-roues**

*Strasbourg, ADEUS, 1994.- 57 p.*

Le schéma directeur propose un réseau cohérent d'infrastructures utilisables par les cyclistes, soit exclusivement, soit en coexistence avec d'autres utilisateurs.

**AUS 94 21 TRA**

BARRAUD Patrick

**Le point de vue des deux-roues**

*in Cahiers du CREPIF, n° 49, déc. 1994.- pp. 45-47*

Les usagers des deux-roues considèrent que devant les problèmes quotidiens de circulation, l'option d'un deux-roues pour leurs déplacements offre certains avantages (gain de temps sur leurs trajets, évitement du stress, plus de liberté dans les trajets).

**CDU ; CREP PR113 ; IA 35648**

CAPRON Guenola

**Les cycles entrent en piste : Nantes le vélo n'est plus de trop**

*in Diagonal, n° 110, déc. 1994.- pp. 45-50, phot., bibliogr.*

Comment différentes municipalités tentent-elles de réhabiliter le vélo comme mode de déplacement urbain à part entière ? Etude de cas : la ville de Nantes où a été développé un réseau cyclable efficace pour un coût modéré.

**CDU**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Le vélo, un enjeu pour la ville. Faciliter la circulation des cyclistes**

*Bagneux, CETUR, 1994.- 6 p., fig., phot.*

Montrer que le vélo existe par la réalisation d'aménagements cyclables à l'intérieur d'un réseau continu et cohérent, ne dispense pas de veiller à faciliter partout la circulation des cyclistes. Aménagements légers, marquages et traitements divers, notamment dans les carrefours, assurent aux cyclistes confort et sécurité et lisibilité des itinéraires.

**DCN 61-A-152 ; MV 8142**

DAMPIERRE Joël

**Automobile, transport public, deux-roues, marche à pied : comment se déplacent les français ?**

*in Transport public, n° 927, juin 1994.- pp.50-54, tabl., graph., phot.*

La voiture particulière est de plus en plus utilisée dans les villes françaises. Le transport public perd de la clientèle. Pourtant, paradoxalement, une large majorité des français s'accorde à reconnaître qu'il faut privilégier les transports en commun au détriment de l'automobile. L'opinion est favorable aux transports publics, la pratique un peu moins.

**CDU**

**Les deux-roues dans l'agglomération nantaise**

*in Territoires, n° 353, déc., 1994.- pp. 6-8*

La prise en compte globale des déplacements dans l'agglomération nantaise permet aujourd'hui la création de cheminements "deux-roues" pour un meilleur partage de la rue, grâce au schéma intercommunal de continuités deux-roues.

**CDU**

THIBERT Pascal

**Les transports avant les soucoupes volantes**

*in Ile-de-France développement, mai 1994.- pp. 9-25, phot., ill.*

Les nouvelles voitures du futur, les véhicules électriques, les panneaux d'information lumineux, les transports en commun de demain, Météor, Eole, la Rocade orbitale, les transports fluviaux et aériens, sont évoqués dans ce dossier.

**IA P.469**

ALAUZET Aline, CHIRON Mireille, WEBER Didier

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS)

**La prise de risque chez les élèves des classes de seconde. Tome 1 : évaluation d'une intervention de sensibilisation au risque routier dans le département du Rhône**

*Arcueil, INRETS, 1993.- 118 p., fig., tabl. (coll. Rapport INRETS n° 173)*

Etude d'évaluation d'une action de prévention des accidents de la route avec les deux-roues auprès de lycéens âgés de 14 à 18 ans. Présentation d'un document vidéo sur de jeunes accidentés de la route dans les hôpitaux de Lyon, et débat entre élèves et médecins rééducateurs. Dix-huit classes ont reçu l'intervention, dix-huit autres servent de témoins.

**DCN 57-A-618**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Le vélo, un enjeu pour la ville. Les bandes cyclables**

*Bagneux, CETUR, 1993.- 6 p., phot. (coll. Le vélo, un enjeu pour la ville)*

Ce document est le premier d'une série de fiches techniques thématiques traitant de l'usage du vélo en milieu urbain, élaborées en collaboration avec le club des villes cyclables. Il traite des bandes cyclables : de leurs aménagements, de leurs réalisations techniques, des traitements particuliers et de la signalisation et éclairage.

**CDU 27745 ; DCN 61-A-144**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)



## **Le vélo, un enjeu pour la ville. Vélos et stationnement**

*Bagneux, CETUR, 1993.- 6 p., fig., phot.*

Promouvoir l'usage quotidien de la bicyclette, c'est donner au cycliste la possibilité de se déplacer de porte à porte et donc de pouvoir garer son véhicule près de l'endroit où il veut se rendre. Protection contre le vol et les intempéries, robustesse, proximité, accessibilité, simplicité d'usage et esthétique sont les composantes indispensables d'un stationnement de qualité.

**DCN 61-A-151 ; MV 8140 ; DRE T.2222**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR) ; MINISTERE DES TRANSPORTS ; DIRECTION DE LA SECURITE ET CIRCULATION ROUTIERES (DSCR)

### **La ville : solution vélo**

*Bagneux, CETUR, 1993.- 12 p., fig., réf. bibliogr.*

En collaboration avec le club des villes cyclables, cette plaquette esquisse à grands traits le rôle que peut jouer le vélo dans la ville et la façon de la prendre en compte.

**DCN 61-A-146**

ABDESSELAM M., CHALON V., ERS C., HERAN F., LEBREC M., TOSTAIN P.  
ASSOCIATION DROIT AU VELO

### **Lillavélo ; étude sur les conditions et les enjeux d'une transformation de Lille en ville cyclable ; rapport final octobre 1992**

*Lille, Association droit au vélo, 1992.- 228 p., schémas, tabl., graph., bibliogr. (réalisé pour le compte de l'Observatoire communautaire de l'environnement, financé par le Conseil régional Nord-Pas-de-Calais, l'ADEME et l'Observatoire communautaire de l'environnement)*

L'étude Lillavélo étudie tous les aspects liés à la pratique de la bicyclette dans la métropole, afin de recenser les conditions et les enjeux d'une transformation de Lille en ville cyclable. Ce mode de déplacement, économe, non polluant et peu coûteux sont des raisons de le promouvoir. Des expériences à l'étranger ont montré que le concept d'une ville cyclable nécessite une politique de modération de la circulation automobile, et le développement de transports en commun.

**IA 35921 ; DCN 21-511**

CAMPBELL Eric, CHABANNE Philippe

### **Les deux-roues légers dans les déplacements urbains**

*Lyon, ENTPE, 1992.- 121 cartes, graph., tabl., ann., bibliogr. (travail de fin d'études, dir. E. Metzger, CETE de Lyon)*

La part des déplacements en deux-roues a fortement diminué durant les 20 dernières années et représente aujourd'hui de 3 à 10% selon les villes. Pourtant il sont impliqués dans plus de 20 % des accidents corporels en milieu urbain. L'amélioration de la sécurité, la prise en compte de leurs besoins dans les aménagements et la planification urbaine conditionnent l'utilisation de ce mode de transport. Leur succès passe par leur intégration dans le trafic. Les exemples de Berne et Grenoble montrent que les résultats dépendent des méthodes employées et sont à la mesure de la volonté politique.

**IUG T1074**

INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL (IGN) ; FEDERATION FRANCAISE DE CYCLOTOURISME

## **90 circuits cyclos en Ile-de-France**

*Paris, IGN, 1992.- 1 carte coul. au 1/100.000e (coll. Plein-air)*

Description des itinéraires cyclotouristes et codification de la difficulté des circuits.

**IA C.4452**

TOSTAIN Philippe

### **Déplacements, bicyclette et urbanité ; le vélo pour le plaisir du vélo, le vélo pour le plaisir de la ville ; étude de la pratique, des enjeux et des obstacles au regard d'expériences étrangères**

*Paris, ENPC, 1992.- 163 p., fig., ann., bibliogr. (mémoire de DEA, Institut français d'urbanisme, dir. A. Guillaume)*

En France, la bicyclette est considérée par les pouvoirs publics comme le parent pauvre des autres moyens de déplacement. Ce mémoire tente de définir quelle est la pratique liée aux déplacements, ses liens avec l'environnement urbain, comment réagissent les habitants et les usagers, quels sont les effets de cette pratique ; il centre ce questionnement sur le cas de la bicyclette et considère les autres moyens de transport comme une part de son environnement. L'étude a un regard historique, éclairé par l'expérience nationale ou étrangère.

**DCN 61-A-145**

# OUTILS DE PLANIFICATION DE LA VILLE ET DES TRANSPORTS

## • **Plan de déplacement urbain (PDU)**

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) ; AGENCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE (ADEME)

### **Plans de déplacements urbains. Prise en compte des marchandises. Guide méthodologique 1998**

*Lyon, CERTU / ADEME, sept. 1998.- 148 p., tabl., cartes (résumé en anglais et espagnol)*

Ce guide se veut une contribution à la connaissance des réalités complexes de la logistique urbaine. Il constitue en premier lieu une base méthodologique, en complément de l'ouvrage de référence du CERTU « plan de déplacement urbain » (PDU) de 1996. Il en suit le plan général et cherche à refléter le cheminement d'une démarche globale de concertation et de planification. Il veille à l'intégration d'une action sur les marchandises lors de chacune des étapes de l'élaboration d'un PDU. Ce guide se présente en second lieu comme un recueil d'informations. Enfin, il fournit également un aperçu sur les expériences étrangères.

**CDU 37809**

LEMONIER Marc

### **Les poupées russes du PDU d'Ile-de-France**

*in Diagonal, n° 132, juill-août 1998.- pp.15-19*

Le premier plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France vient d'entrer dans la phase d'élaboration des scénarios. La consultation des partenaires a eu lieu dans le cadre d'une procédure ascendante ; une première.

**CDU**

REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS (RATP)

### **RATP 2001 : ça va vous changer la ville ! Notre plan d'entreprise 1998-2000**

*Paris, RATP, 1998.- 64 p., tabl., graph., ill. + 4 encarts, non pag., tabl., graph., ill.*

Le plan d'entreprise de la RATP s'inscrit à deux horizons : celui des trois années du plan 1998-2000 pour lequel la RATP prend des engagements vis-à-vis des voyageurs, autorités de tutelle, collectivités locales et partenaires locaux pour améliorer la qualité de service et la sécurité de ses réseaux et pour développer les liaisons de banlieue à banlieue tout en préservant l'environnement ; celui des années 2001-2010, avec les perspectives ouvertes par la préparation du PDU de l'Ile-de-France, des Xlle et XIIIe plans. Les encarts contiennent les résultats des enquêtes réalisées en 1997 auprès de différentes personnes et institutions.

**DRE RATP.P98**

ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE (AMF) ; CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) ; GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART)

**Un PDU pour mieux se déplacer et respirer dans la ville**

*Paris, juin 1997.- 8 p., phot.*

Plaquette de présentation des plans de déplacements urbains : rapports avec la loi sur l'air, coordination des transports urbains sur la commune, coordination politique et technique des intervenants, outils, etc., démarches disponibles selon la situation des communes, rappel des textes officiels et guides existants.

**TU CEFI 3929**

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME (FNAU)

**La liberté du commerce et les outils de la planification au service de l'innovation et du partenariat. Atelier 3. in : Commerce et modes de ville. 18ème Rencontre nationale des agences d'urbanisme, 5-7 novembre 1997, Belfort-Montbéliard**

*Paris, FNAU, 1997.- pp. 211-293*

La problématique de la planification commerciale est examinée, du point de vue de l'innovation et du partenariat entre l'Etat, les collectivités, les acteurs institutionnels et les commerçants. Les études de cas traitent des thèmes suivants : le commerce et la planification urbaine, à Brest ; les observatoires du commerce de l'Ile-de-France et de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt ; les multiplexes et l'aménagement de l'agglomération de Nancy ; les chartes de développement commercial de Dunkerque, le Havre et Nantes ; les volets commerciaux des schémas directeurs de Reims, Lyon, Toulouse et de la région de Compiègne ; le plan de déplacement et l'accessibilité commerciale à Nantes ; l'accessibilité du commerce et le stationnement, à Strasbourg ; la vitalité des marchés de Tours ; les activités commerciales et non commerciales dans le centre-ville de Brest ; la complémentarité entre redynamisation du commerce et réhabilitation de logements, à Nancy ; le rôle de la position transfrontalière de Strasbourg en matière d'attractivité du commerce ; la taxe professionnelle dans le District de Rennes.

**CDU 35859**

FEDERATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME (FNAU) ; UNION DES TRANSPORTS PUBLICS (UTP)

**Pour des villes à vivre, les plans de déplacements urbains**

*Paris, FNAU-Service, 1997.- 8 p.*

Plaquette d'information, élaborée par les Agences d'urbanisme de Metz, Toulouse et FNAU-Service, et réalisée par l'Union des transports publics. Ce document reflète la réflexion des entreprises de transport public sur le devenir des villes, les choix de développement urbain et leur volonté de s'inscrire dans la démarche des PDU.

**CDU**

GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART)

**Le PDU en 10 questions**

*in Décision environnement, hors série énergie environnement, 1997.- pp. II-VII*

Aide mémoire réalisé avec le groupement des autorités responsables du transport sur les plans de déplacements urbains. Imposé par la loi sur l'air, le PDU définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il est obligatoire pour les

villes de plus de 100.000 hab. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et la santé de l'autre. Les PDU font l'objet d'une procédure d'élaboration.

### **CDU**

GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART) ; ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE (AMF) ; CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

#### **Un PDU pour mieux se déplacer et respirer dans la ville**

*Paris, AMF / GART - Lyon, CERTU, 1997.- 8 p., phot.*

Le plan de déplacements urbains (PDU) vise à réduire la place et l'usage de l'automobile dans l'espace public au profit des transports publics, de la marche à pied et de la bicyclette et pour une mobilité plus favorable à l'environnement et au cadre de vie. Cette démarche intéresse toutes les communes, implique tous les acteurs et coordonne tous les transports.

### **IA T.6209**

LEMONIER Marc, BERTHIER Isabelle

#### **Planifier la mobilité pour libérer l'urbanité**

*in Diagonal, n° 124, avr. 1997.- pp. 10-35, phot., cartes.*

Bilan et enjeux futurs des divers outils de planification urbaine principalement les plans de déplacements urbains (PDU) dont l'objectif est d'harmoniser les déplacements au sein des agglomérations, de développer les transports en commun et de réduire la place de l'automobile. L'évaluation de ces différents outils permet de faire ressortir la relative clarté de leurs objectifs, mais une certaine incohérence au niveau des moyens. Par ailleurs, les enjeux et les aspects méthodologiques du PDU, ainsi que le problème de la réduction des déplacements contraints sont évoqués. Outre ces données générales, l'essentiel du dossier consiste en la présentation d'exemples locaux de mise en oeuvre de PDU : une nouvelle étape pour la gestion des déplacements urbains à Lorient, déjà ville-pilote dans ce domaine au début des années 80 ; l'élaboration simultanée, à Bordeaux, d'un PDU et d'études concernant la réalisation d'un réseau de transport en commun en site propre ; la mise en place d'une enquête-ménages dans l'agglomération marseillaise, étendue pour la première fois à Aix-en-Provence et à l'Etang-de-Berre ; les trois scénarios du PDU de l'agglomération lyonnaise ; la future agence des déplacements, organisme intercommunal de la Côte d'Azur.

### **CDU**

MAYER Philippe

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS (SNCF)

#### **Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France : les implications politiques et institutionnelles engendrées par la procédure d'élaboration particulière du PDU en Ile-de-France**

*Paris, SNCF, 1997.- 32 p., fig., annexes*

Comment l'introduction d'une nouvelle procédure - le PDU - s'inscrit dans le contexte de l'adoption de la loi sur l'air, véritable prise de conscience de l'opinion et, par voie de conséquence, des politiques à propos des problèmes de pollution engendrés par l'augmentation de l'utilisation de l'automobile. Ce rapport dresse le cadre institutionnel de l'élaboration du PDU de l'Ile-de-France, le compare avec le

PDU de Lyon et analyse les attentes et les objectifs des différents acteurs, les rapports de force et la situation politique au sein du PDU.

**DRE 8283**

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME (MELTT)

**Circulaire du 24 mars 1997 relative aux plans de déplacements urbains**

*Paris-La Défense, MELTT, 1997.- 10 p.*

Cette circulaire rappelle le cadre général de mise en oeuvre de plans de déplacements urbains compte tenu des modifications introduites par la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Elle rappelle les objectifs d'intérêt national en matière d'aménagement et de déplacements urbains et fixe les modalités d'intervention des services de l'Etat.

**DRE T.2415**

**Pour que les villes roulent et respirent mieux**

*in Environnement magazine, n° 1558, juin 1997.- pp. 31-46, tabl., phot.*

Tous les outils nécessaires à la mise en place d'une politique environnementale des transports urbains sont présentés. Basées sur les meilleurs plans réalisés en France et en Suisse, neuf leçons indiquent comment élaborer un plan de déplacements urbains (PDU). Les aspects financiers, les capacités de transport, l'intégration dans la ville ou l'accessibilité du matériel pour le voyageur sont abordés par mode de transport. Les avantages et les inconvénients des véhicules utilitaires propres sont détaillés. Enfin, les règles à suivre pour réaliser avec succès des réseaux maillés destinés aux deux-roues sont rappelées.

**CDU ; IA P.71**

**Les plans de déplacements urbains**

*in Equipement magazine, n° 91, oct. 1997.- pp. 13-17, phot.*

Dossier sur les PDU (plans de déplacements urbains), rendus obligatoires dans les grandes villes par la loi sur l'air. Un article de présentation générale rappelle les principaux problèmes liés à la circulation urbaine et décrit les objectifs des PDU. Il est accompagné de trois brefs encadrés, consacrés au guide des PDU (publié par le CERTU en mars 1996) et aux exemples de Lyon et Strasbourg. Enfin, le dossier se termine par une interview d'Hubert du Mesnil, Directeur des transports terrestres au ministère de l'Equipement.

**CDU**

**Transports : comment les améliorer en Ile-de-France**

*in Maires en Ile-de-France, n° 22, févr.-mars 1997.- pp. 18-34, phot.*

Le secrétaire d'Etat aux transports expose son point de vue sur les déplacements en Ile-de-France et sur les transports publics. Le rôle des transports publics et leur développement, le bilan des transports en Ile-de-France et le Plan Tibéri pour réduire la circulation à Paris sont abordés.

**IA P.584**

**Transports urbains: des solutions pour sauver la ville**

*in Vie du rail, n° HS 9705, mai 1997.- 114 p., ill.*

Présentation d'une nouvelle politique de transport urbain élaborée dans les villes françaises, de la conception à la mise en oeuvre, ainsi qu'une sélection des bonnes idées retenues par certains pays européens.

**CDU ; DRE 8160 ; IA P.426 ; DCN 58-B-461**

### **Combien coûtent les déplacements urbains ?**

*in Urbapress informations, suppl. n° 20, 1996.- 34 p.*

Le coût des déplacements urbains, le lien entre les politiques de transport et l'urbanisme, la nécessaire adaptation des politiques commerciales des exploitants des réseaux de transport, les problèmes de l'intermodalité sont abordés au cours de la table ronde. Le plan des déplacements urbains de Lyon, l'exemple de la politique conjointe du transport et du stationnement mise en oeuvre par la SMTU à Montpellier et les problèmes de rentabilité du Tunnel du Prado-Carenage à Marseille sont examinés. Si les professionnels se disent prêts à mettre en oeuvre l'intermodalité, ils s'inquiètent d'un système institutionnel inadapté, de frontières administratives et politiques incohérentes, de rigidités réglementaires.

**CDU ; IA T.6431**

DESCAMPS Agnès

### **L'insertion du tramway entre Place d'Arc et la gare SNCF de Fleury-les-Aubrais**

*Noisy-le-Grand, ENPC, 1996.- 47 p. + ann., cartes coul., bibliogr. (rapport de stage à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise, dir. P. Merlin)*

La première partie de ce mémoire présente les principales caractéristiques géographiques, démographiques, économiques et spatiales de l'agglomération orléanaise ainsi que les principes de développement retenus dans son Schéma directeur. La deuxième partie présente les grandes lignes du plan de déplacement urbain (PDU) ainsi que le projet de tramway, dont la réussite dépend de la mise en oeuvre de mesures d'accompagnement qui figurent dans le PDU. L'évaluation multicritère des variantes de tracé fait l'objet de la troisième partie.

**EPC NY-ST/95/05**

GOUT Patricia

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

### **Plans de déplacements urbains. Guide**

*Lyon, CERTU, 1996.- 263 p., plans, fig., tabl., graph., phot., bibliogr.*

Ce document propose des éléments de méthode pour définir une organisation prospective des déplacements à l'échelle de l'agglomération, de la définition des objectifs au suivi du plan, en passant par la concertation, processus de coordination entre les acteurs et contenu d'une politique intermodale ; tels sont les points forts de cette démarche.

**CDU 33386 ; DRE 8140 ; IA 37667 ; RIF 1203 ; MV 8683 ; CP 5912**

NEDEY Fabienne

### **Transports, air, déchets : le bilan environnement d'une agglomération pionnière**

*in Décision environnement, n° 52, déc. 1996.- pp. 50-64, phot.*

Le Maire de Strasbourg évoque quatre années d'engagement de la ville en matière d'environnement. La réussite de la collecte sélective à domicile dans le quartier du

Neudorf a été permise par la sensibilisation des habitants, en particulier les scolaires. L'usine d'incinération des ordures ménagères qui dessert les 27 communes de la communauté urbaine de Strasbourg a été modernisée, une plateforme de traitement des machefers ayant été réalisée. L'interdiction du trafic de transit dans le centre-ville de Strasbourg et le développement des transports en commun ont permis de réduire la circulation automobile dans le centre élargi. L'association ASPA, qui surveille et étudie la pollution atmosphérique en Alsace, a été à la base de la réorganisation des déplacements urbains strasbourgeois. La qualité de l'air est un objectif commun à la ville de Kehl (Allemagne) et à la Communauté urbaine de Strasbourg comme en témoigne le plan Strasbourg-Ortenau. Les écologistes sont mobilisés pour que l'Alsace ne devienne pas le point de passage obligé de tout le transport routier nord-sud européen.

**CDU**

### **Plans de déplacements urbains : du "bon sens" pour les villes**

*in Transport public, n° 949, mai-juin 1996.- pp.29-32, phot.*

En rendant obligatoire la mise en place d'un plan de déplacements urbains pour les villes de plus de 250.000 habitants, le projet de loi sur l'air remet d'actualité une démarche initiée par la LOTI en 1982, mais dont les modalités se sont révélées peu opérationnelles à l'usage. Pour lui donner une nouvelle impulsion, le CERTU a publié un guide méthodologique des déplacements urbains qui s'adresse aux praticiens de l'aménagement et des transports.

**CDU**

MOLEY Laurence, PROCHASSON François  
CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'OUEST (CETE) ;  
CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME  
ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

### **Méthodologie pour une hiérarchisation du réseau viaire ; l'exemple du centre ville nantais**

*Nantes, CETE de l'Ouest, 1994.- 108 p., ann., plans, ill., graph. (maîtrise de sciences et techniques, Institut de géographie et d'aménagement régional, Université de Nantes)*

L'agglomération nantaise a mis en place en 1993 un nouveau plan de déplacement qui prend en compte les difficultés de stationnement, de circulation et de sécurité. Le nouveau dispositif vise d'une part à favoriser l'utilisation des transports en commun, d'autre part à renforcer la sécurité, et enfin améliorer le cadre de vie ainsi que les déplacements des piétons et des cyclistes. Pour ce faire, le réseau viaire a fait l'objet d'une hiérarchisation fonctionnelle. Cette hiérarchie fait l'objet de la présente étude qui soumet en outre quelques propositions d'aménagement pour des voies connaissant des dysfonctionnements.

**CTN 6062**

CONSEIL REGIONAL DU NORD-PAS-DE-CALAIS ; AGENCE DE  
L'ENVIRONNEMENT ET DE LA MAITRISE DE L'ENERGIE (ADEME) ;  
INFORMATION SUR LE DEVELOPPEMENT L'ENVIRONNEMENT ET  
L'AMENAGEMENT LOCAL (IDEAL)

### **Mieux se déplacer, moins polluer. Transports urbains : choix énergétiques et modaux. Colloque, Lille, 6 et 7 avril 1993**

*Le Kremlin-Bicêtre, IDEAL, 1993.- 129 p., tabl.*



Communications : 1. le bilan environnemental des transports urbains et transferts modaux ; 2. les enjeux des carburants de substitution (biocarburants, gaz naturel, véhicule électrique).

**DCN 58-976**

DELEGATION INTERMINISTERIELLE A LA VILLE (DIV)

**Politique de la ville et déplacements. Tableaux de 35 réalisations présentées au Symposium de Nantes "Ouvrir les quartiers", 14 et 15 janvier 1993**

*La Plaine-St-Denis, DIV, 1993.- 109 p., ill., cartes, bibliogr.*

Expériences de 35 villes françaises qui ont choisi d'améliorer leurs transports pour changer les quartiers qui vivent mal. Il est mis l'accent sur le désenclavement spatial et la lutte contre l'exclusion sociale. Il est traité des pratiques et des attentes des populations en matière de déplacement, du développement des infrastructures de transport en commun, du traitement des espaces publics, des plans de déplacement urbains, des transports en site propre.

**CDU 29317 ; IA 36684 ; DCN 58-984**

**Dossier : Les déplacements urbains ; la rue, un espace à vivre**

*in Territoires, n° 335, fév. 1993.- pp. 15-60*

Ce dossier est composé de dix articles ayant pour thème principal les déplacements urbains : 1. vivre la rue (Sylvie Barnezet) ; 2. état des lieux (Jean-Marc Offner) ; 3. la ville devant soi (Alain Bieber, Marie-Hélène Massot, Jean-Pierre Orfeuill) ; 4. Padoue, la ville aux piétons (Sylvie Barnezet) ; 5. villes et transports publics (Guy Bourgeois) ; 6. transports urbains pour demain (Pascale Pêcheur) ; 7. chemin de l'école : un espace éducatif ? ; 8. la ville, espace de déplacement ; 9. transport et exclusion (Thérèse Spector) ; 10. les agents d'ambiance de Chanteloup-les-Vignes (Francoise Nung, Marc Weugue).

**CDU**

CARE-COLIN Serge, FICHTNER Bernard, MARCHAND Patrick

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'EST (CETE) ;  
ETUDES TECHNIQUES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ; SYNDICAT  
INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION DE  
MULHOUSE

**Agglomération mulhousienne. Plan de déplacements urbains**

*Metz, CETE de l'Est, 1992.- tabl., plans, schém., phot.*

**CTM 11886**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR) ; GROUPEMENT  
DES AUTORITES RESPONSABLES DES TRANSPORTS (GART)

**Transports publics en villes moyennes. Actes de la journée nationale organisée par le GART**

*Bagneux, CETUR, 1992.- 135 p., fig., tabl. (coll. Déplacements, n° 10)*

Actes de la journée organisée par le GART. Après une présentation du réseau de Montluçon et une communication générale sur les transports collectifs en villes moyennes, le document reproduit les interventions des trois ateliers qui traitèrent du financement des transports collectifs et du versement transport dans les villes moyennes ; de l'exploitation des réseaux à l'aide des SAE en villes moyennes ; des déplacements dans une approche globale de la ville. Le tout illustré par de nombreuses études de cas.

## **DCN 58-B-388 ; TU CEDP 10**

FARGIER Christine

### **De la notion de voirie à celle de boulevard urbain ? Impact sur le paysage**

*Grenoble, IUG, 1992.- 26 p. (note de synthèse)*

Après un bref aperçu de la voie à travers les âges, présentation des politiques menées depuis les années 70 en matière de voirie urbaine et d'aménagement de l'espace public : de la notion sécuritaire avec le programme "réagir" à la notion de partage avec la campagne "la rue... on partage" en passant par toute la gamme de moyens technologiques mis en place pour gérer le trafic. La note s'appuie sur quelques exemples d'opérations innovantes.

**IUG D4093**

SYNDICAT D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION AIX-LES-BAINS -CHAMBERY - MONTMELIANS (SADRACM) ; CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE LYON (CETE)

### **Plan de déplacements sur la Cluse de Chambéry : diagnostic et propositions**

*Lyon, SADRACM, 1992.- 85 p., cartes, fig., tabl., graph.*

Présentation des résultats d'une étude sur les transports pour l'élaboration d'un plan de déplacement par le Syndicat d'aménagement et de développement de la région d'Aix-les-Bains, Chambéry, Montmélian (SADRACM). Aperçu de l'évolution démographique et des emplois ; point sur les équipements et les infrastructures de transports ; évaluation de l'offre en matière de transports ferroviaires et routiers, par rapport à l'évolution des migrations alternantes sur le bassin d'emploi.

**CETE**

## **• Dossier de voirie d'agglomération (DVA)**

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) ; MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

### **Dossier de voirie d'agglomération. Sécurité routière. Projet d'agglomération et schéma de voirie**

*Lyon, CERTU, mars 1997.- 60 p., tabl., graph., cartes coul.*

Dans le cadre de l'élaboration des dossiers de voirie d'agglomération, il est important d'aborder la sécurité dans l'organisation des déplacements et la hiérarchisation des voies. La première partie de cet ouvrage aborde les enjeux de sécurité routière à partir de statistiques d'accidents en milieu urbain. La deuxième partie est consacrée à une méthodologie de prise en compte de la sécurité : étude préalable et définition des objectifs, analyse et perspectives d'évolution, définition des besoins en matière d'infrastructures, élaboration de scénarios et définition de critères de comparaison. Cette méthodologie s'inscrit dans le déroulement des phases d'élaboration du DVA.

**TU CE02 3865 ; DCN 57-A-683 ; DRE 8240 ; IA 38638**

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX LES TRANSPORTS L'URBANISME ET  
LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU) ; MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
ET DU LOGEMENT

**Complémentarité des modes de transport. Projet d'agglomération et schéma  
de voirie. Dossier de voirie d'agglomération**

*Lyon, CERTU, janv. 1996.- 94 p., tabl., fig., graph.*

Cet ouvrage précise les enjeux d'une approche globale des déplacements dans un  
DVA et propose des apports méthodologiques pour la réalisation des schémas de  
voirie, favorisant l'utilisation et la complémentarité des différents modes de  
transport.

**CDU 32837 ; TU CE02 3270; IA 37251; DCN 58-1051**

GAPIHAN Laurent, LENAIN Luc

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT DE LA REGION FLANDRE-  
DUNKERQUE (AGUR) ; COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE ;  
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU NORD (DDE 59)

**Dossier de voirie de l'agglomération de Dunkerque : dossier de concertation**

*Dunkerque, AGUR, oct. 1996.- 61 p., cartes*

Le présent dossier de concertation de voirie d'agglomération de Dunkerque, donne  
les principales phases de la démarche. Dans un premier temps, les groupes de  
travail ont élaboré un cahier des charges fonctionnel pour l'analyse des différents  
scénarios envisagés.

**DK 96-64**

AGENCE D'URBANISME DE LA REGION STEPHANOISE (EPURES)

**Déplacements transports ; questions de portée régionale**

*Saint-Etienne, EPURES, 1995.- non pag.*

Bilan des grands enjeux en matière de déplacements à l'échelle régionale et de  
l'agglomération. Objectif : l'élaboration d'un plan de déplacements urbains de la ville  
de St-Etienne et d'un dossier de voirie d'agglomération.

**AUSTRA 1**

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE  
(DDE 44) ; AGENCE D'URBANISME DE LA REGION DE NANTES (AURAN)

**Eléments d'analyse - dynamique urbaine - agglomération nantaise**

*Nantes, AURAN, 1995.- 68 p., cartes,*

Présentation des évolutions récentes en matière de population, d'emploi et  
d'activités. Ensemble de documents préparatoires à l'élaboration du dossier de  
voirie l'agglomération nantaise. Diagnostic de la situation actuelle, en préalable à  
une démarche prospective visant à répondre aux futurs besoins de mobilité.

**DK 151167**

PROCHASSON François

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'OUEST (CETE) ;  
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU MAINE-ET-LOIRE  
(DDE 49)

**Dossier de voirie d'agglomération de la région angevine ; dossier de  
concertation**

*Nantes, CETE de l'Ouest, 1995.- 127 p., cartes, tabl., ill., ann., 42 x 29,7 cm*

Dossier en trois phases : 1. analyse de la situation actuelle et des besoins en matière d'infrastructures routières ; 2. présentation des politiques d'urbanisation et de déplacements de l'agglomération angevine ; 3. étude comparative des variantes de schéma de voirie. Cette démarche DVA est étroitement liée à celle menée à l'occasion de la révision du Schéma directeur de la région angevine.

**CTN 6203**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Dossier de voirie d'agglomération (DVA). Projet d'agglomération et scénario de voirie. Vol. 1 : réflexions et enjeux ; Vol. 2 : exemples et méthodes**

*Bagneux, CETUR, 1993.- 135 p. + 139 p., fig., cartes, tabl.*

Ce dossier a été élaboré par le CETUR, avec la collaboration du réseau technique des CETE. Le volume 1 vise à fournir un ensemble de textes de références, d'analyses et de points de vue contribuant à faire pendre conscience que la conception d'un réseau d'infrastructures de transports inscrit la structure de la ville dans l'espace et dans le temps. Le volume 2 propose une illustration concrète d'un DVA, dans chacune des étapes de son élaboration, également de fournir des outils et des éléments de méthode pragmatiques à partir des premiers DVA aboutis.

**CDU 32093(1-2) ; DCN 58-995 et 996 ; IA 34843(1-2) ; EV 2612(1-2) ; CP 5367(1-2)**

LAPLANCHE Alain

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE L'OUEST (CETE) ;  
DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME

**Urbanisme et DVA ; étude de cas : l'agglomération angevine**

*Nantes, CETE de l'Ouest, 1993.- 116 p., ill., schémas, cartes, plans*

Aboutissement d'une réflexion sur la prise en compte de l'aménagement et de l'urbanisme dans le dossier voirie agglomération à travers le cas de l'agglomération d'Angers. La première partie analyse les enjeux urbains dans le DVA d'Angers, à travers, d'une part les grandes évolutions (démographie, urbanisme, voirie), d'autre part le schéma d'urbanisme et enfin le schéma de transport actuel. La seconde partie est consacrée à une étude de cas de l'autoroute A11 et la voie sur berge d'Angers.

**CTN 6057**

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L' AMENAGEMENT DU  
TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS (MELATT)

**Circulaire du 15 novembre 1991 relative à l'élaboration des dossiers de voirie d'agglomération**

*in Moniteur des travaux publics et du bâtiment, suppl. n° 4601, 31 janv. 1992.- pp. 305-307 (non parue au Journal Officiel)*

Concerne spécifiquement les opérations routières situées en milieu urbain (agglomération de plus de 20.000 habitants). Son objectif est de définir le contenu et la méthodologie d'élaboration des dossiers de voirie d'agglomération ainsi que leur mode d'instruction. Elle prévoit également une procédure simplifiée applicable aux agglomérations ne nécessitant pas dans l'immédiat la réalisation d'un tel dossier.

**CDU**

## **Grands projets souterrains pour Paris et la Région Ile-de-France. Journées d'études organisées par le Centre d'études, d'information et de formation pour les ingénieurs de la construction et de l'industrie**

*Paris, CEIFICI, avr. 1991.- dossier 7 fasc., pag. div., cartes, annexes*

Contenu du dossier : objectifs de modernisation de l'assainissement de Paris (ZAC Paris-Seine-Rive-gauche) ; réseaux souterrains pour véhicules automobiles légers (perspectives à long terme) ; tronçon Châtelet-Gare de Lyon de la ligne D du RER, réalisation du maillon manquant d'un nouvel axe nord-sud ; projet d'utilisation de carrières souterraines comme réservoir d'orage à Ivry-sur-Seine ; Eole ; l'opération Météor.

**DRE 6832**

## **Voirie urbaine**

*in Revue générale des routes et des aérodromes, n° 681, janv. 1991.- pp. 15-39*

La consommation d'espace pour la circulation est devenue aujourd'hui le problème majeur de l'infrastructure de transport. Les réflexions de responsables et d'experts rencontrés constituent la première partie de ce dossier. Avec la description de deux projets qui entrent en phase de réalisation (tunnel Prado-Carenage à Marseille et périphérique nord de Lyon), la deuxième partie propose des solutions. Un article, "Laser, l'avenir du concept routier souterrain concédé", clôt ce dossier.

**CDU**

CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS (CDC) ; MINISTERE DE L'URBANISME ET DU LOGEMENT (MUL)

## **A pied, à vélo, bien dans la ville. Concours national des villes plus sûres pour piétons et cyclistes. Palmarès 9 décembre 1986**

*Bagneux, CETUR, 1987.- dossier*

L'objectif de ce dossier est de faire connaître le palmarès des prix décernés officiellement le 9 déc. 1986 au Sénat ainsi que le bilan du concours et les fiches de présentation des dossiers primés ou mentionnés. Ce concours ouvert à toutes les villes de plus de 5.000 habitants portait sur toute opération d'aménagement de la voirie à l'échelle de l'agglomération ou d'espaces particuliers (centre ville, sorties d'écoles, traversées d'agglomérations...) qui concerne la sécurité des piétons et des cyclistes ou la sécurité d'usagers particulièrement vulnérables : écoliers, personnes âgées, handicapés.

**CDU 18299 ; DRE 6014 ; DCN 57-A-259 ; DCN 58-656 ; CTA 8554 ; EPC NY3506**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

## **Ville plus sûre, quartiers sans accidents**

*Bagneux, CETUR, 1987.- 52 p., phot., ill.*

Ce dossier d'information comprend une introduction expliquant l'avènement du programme "Ville plus sûre, quartiers sans accidents" ; quatre reportages sur des opérations donnant un éclairage particulier ; un recueil de fiches synthétiques illustrées et descriptives sur chaque opération (stade d'avancement et coût total de l'opération), une carte de France situant les opérations par région.

**CDU 18785 ; IAB 1558 ; IA T.5656 ; DCN 57-A-342 ; DRE T.1608 ; CP 3476 ; EPC NY2147**

**Le département de la Haute-Garonne**

*in Revue générale des routes et des aérodromes, n° 646, nov. 1987.- pp. 56-69, fig., phot., cartes*

cet article présente la politique actuelle et les orientations de la politique routière du Conseil général de Haute-Garonne, le réseau actuel et futur, la valeur du patrimoine routier, l'insécurité routière, les objectifs de modernisation, les solutions techniques pour la rocade est de Toulouse, des idées pour aménager l'ensemble de la rocade.

**CDU**

# PROJETS URBAINS ET TRANSPORTS COLLECTIFS

## • *Projets urbains et transports*

### **Le congrès de Rouen : ateliers, évènements, séances plénières**

*in Transport public, n° 955 (suppl.), janv. 1997.- 30 p.*

Ce numéro spécial est consacré au Congrès de l'UTP de Rouen qui a abordé différents thèmes tels que la qualité de vie dans les villes, la façon de rééquilibrer les modes de transports urbains, la tarification des transports publics en Europe, les entreprises de transport public en tant que partenaires pour la ville, les entreprises de transport public et l'intermodalité, enfin l'organisation des déplacements dans les bassins de vie. Le contenu des ateliers est rapporté : transports et commerces, évolution des métiers du transport, projet de ville/projet de vie, condition des femmes dans les transports publics, énergies alternatives, conciliation ville/mobilité.

**CDU**

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF) ;  
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU  
TOURISME (MELTT)

**Les enjeux de la mobilité urbaine, ateliers du mercredi 19 juin 1996.  
Introduction au débat, par Jean Poulit, jeudi 20 juin 1996. Dossier d'information  
des présidents d'atelier**

*Paris, MELTT, 1996.- 106 p., fig., cartes, tabl., graph. + 35 p. + dossier, pag. div.*

Ce colloque, organisé au sein du ministère de l'Equipement par la DREIF, s'est développé autour de six thèmes : évolution des déplacements urbains, faits et tendances; évaluation économique et environnementale des politiques et projets de transports urbains ; circulation et pollution de l'air ; aménagement urbain et qualité environnementale des projets ; exploitation, information et services à l'utilisateur.

**DRE 7995(1-3) ; IA 38131 ; DCN 58-B-451(1)**

MINISTERE DES TRANSPORTS - DANEMARK

**An improved traffic environment. A catalogue of ideas**

*Herlev, Ministère des Transports du Danemark, 1993.- 172 p., phot., bibliogr. (coll. Rapport n° 106)*

Ce catalogue contient une brève description du concept de régulation du trafic urbain et le processus de planification. Il montre ce qui peut être fait en réduisant le volume de la circulation et la vitesse en exploitant l'idée de gestion du trafic par le design : aménagement de routes, rues, places, avec des solutions plus ou moins coûteuses. Chaque exemple inclut une description avec texte et images et le résultat obtenu.

**DCN 58-1036**

WERQUIN Ann-Caroll, DEMANGEON Alain

ATELIER D'ENVIRONNEMENT THALES ; MINISTERE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS ; PLAN URBAIN

### **Voie et ville ressources**

*Paris, Atelier Thales, 1993.- 73 p.*

Entre 1986 et 1990, le groupe voie et ville, initié par le Plan urbain et rejoint par le CETUR et l'INRETS, a représenté un pôle privilégié de la réflexion concernant l'articulation entre le projet urbain et le projet routier. Pendant la même période s'est constitué un fonds d'archives sur ce sujet. Ce répertoire a un double objectif: devenir la mémoire des réflexions recueillies ou initiées précédemment et les communiquer, s'inscrire également comme un outil d'aujourd'hui, un guide pour les nouvelles initiatives. Cet annuaire décrit donc 73 expériences.

**PU 2026 ; CDU 30201**

### **Contribution de l'Union des transports publics au débat national sur les transports**

*in Transport public, suppl. au n° 905, juin 1992.- 23 p.*

Est-il utopique d'imaginer qu'il puisse aujourd'hui être possible de construire l'urbanisme à partir des infrastructures de transport, et non plus l'inverse ? Au moment où resurgit avec force la nécessité d'associer tous les acteurs au grand projet d'aménagement en ville ou entre les villes, l'UTP, au nom de chacun des réseaux revendique que les entreprises de transport public soient des partenaires écoutés par tous ceux qui modèlent la ville et le territoire.

**CDU**

### **Numéro spécial "tramways"**

*in Revue de l'Association française des amis des chemins de fer, n° 413, 1992.- 40 p., fig., cartes, plans, tabl., phot.*

Au sommaire : Petite chronique d'une mort annoncée... et d'une renaissance tant espérée (B. Porcher) ; Le tramway, outil de reconquête de l'espace urbain (P. Corbet) ; A propos de la "voiture-brochet" et de son créateur (A. Gache) ; Une floraison de nouveaux tramways (P. Malterre et A.-M. Malterre-Barthes) ; Le tramway Saint-Denis - Bobigny (F. Chantier et P. Lemaréchal) ; Tram Val-de-Seine (P. Deuce) ; Le tramway de Strasbourg, description sommaire du matériel roulant (G. Muller).

**IA**

### **Les transports en site propre**

*in Travaux, n° 675, avril 1992.- pp. 1-149, fig., cartes, plans, tabl., graph., phot.*

Après une introduction de C. Gressier, Directeur des transports terrestres, ce numéro présente des réalisations en cours ou terminées d'infrastructures et ouvrages d'art destinés au transport collectif urbain ou interrégional : métros, chemins de fer de banlieue, TGV... sur le territoire français.

**CDU**

DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME (DAU)

### **Le territoire des gares. L'effet TGV sur l'espace urbain, sur la ville et sur la planification**

*Paris, Ministère de l'Équipement, 1991.- 32 p., ann.*

Ce rapport analyse l'impact du TGV, ainsi que les effets impliqués par la création de nouvelles gares ou par la restructuration des gares existantes, sur le dynamisme socio-économique et sur la modernité du projet urbain à différentes échelles : celle



de la ville, celle de l'agglomération et celle du territoire. A partir de cette réflexion, il propose ensuite des éléments pour conduire une démarche gare-ville dans les cadres respectifs d'un projet urbain, d'un projet d'agglomération et d'un document de planification SDAU (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme). Un bilan et des perspectives sont présentés en conclusion, et le projet Euralille est détaillé en annexe.

**CDU 36257**

### **Bouger**

*in Urbanismes, n° 237, mai 1990.- pp.34-87, phot., fig., plans*

Dossier sur : la circulation et les transports à Berlin, les cyclistes dans les villes, les déplacements urbains et interurbains et leur traitement à Nantes et à Moulins, la sociologie des usagers du métro, la desserte de la Gare Montparnasse, les taxis, la congestion de la circulation et les remèdes dans les métropoles, le tramway de Seine-St-Denis, la conduite des automobilistes en ville, le projet Hysope.

**CDU**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

### **Financement des opérations de transports en milieu urbain. Participation des capitaux privés**

*Bagneux, CETUR, 1990.- 109 p., fig., tabl. (coll. Dossiers du CETUR ; synthèse de deux études réalisées par CODE et TETRA, pilotées par le CETUR et financées par la DR et la DAU)*

La participation de capitaux privés pour l'investissement et l'exploitation des infrastructures de déplacements en milieu urbain est un sujet d'actualité. Ce document, qui rassemble des exemples récents, des entretiens avec les différents acteurs privés et publics, tente d'analyser cette nouvelle tendance.

**CDU 23645 ; TU CEDO 40 ; DCN 58-922 ; IA 28749 ; DRE T.1653 ; CP 3808 ; EPC NY4494**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

### **Partenariats**

*Bagneux, CETUR, 1990.- 151 p., tabl., cartes (coll. Déplacements, n° 2)*

Ce document constitue les actes du séminaire sur les nouvelles approches du financement et de la gestion des ouvrages et services de transport en milieu urbain du secteur public et du secteur privé. Ce séminaire visait à clarifier le débat sur les mérites respectifs du secteur privé, en analysant les différentes innovations d'articulation actuellement en émergence entre ces deux secteurs. Pour atteindre cet objectif, le séminaire a présenté des conditions globales sur les évolutions récentes du partenariat, puis a examiné un certain nombre de cas français et étrangers tant dans le domaine des transports collectifs (Orlyval, les métros de Toulouse, Lyon et Londres) que dans celui du domaine routier (les tunnels routiers de Marseille et des Pays-Bas, le péage à Bergen, le projet Laser).

**DCN 61-740 ; DRE PER(D) ; IA 27898 ; EPC NY4497 ; TU CEDP 02**

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

### **Ville plus sûre, quartiers sans accidents : savoir-faire et techniques**

*Bagneux, CETUR, 1990.- 317 p., fig., tabl., phot., bibliogr.*

Comment favoriser la conception d'espaces publics urbains plus agréables et plus sûrs, en apportant aux praticiens de l'aménagement, les éléments de méthode et les

outils nécessaires à la réalisation de projets de qualité ? La première partie du document décrit les acteurs et leur rôle, la conception du projet, sa réalisation, son évaluation et les outils correspondant à chacune de ces étapes. La deuxième partie présente sous forme de fiches les outils techniques ou composants d'aménagement dont on dispose pour concrétiser le projet, dans le cadre d'une approche globale avec pour objectifs : l'adaptation au site, la modération de la circulation et la renaissance de la vie locale.

**CDU 22778 ; TU 051990 ; DCN 57-A-447 ; CTA 9894 ; DRE 6722 ; IA 36758**

### **Circulation et environnement urbain**

*in Annales de la voirie et de l'environnement, n° 1484, janv. 1990.- pp. 12-26, phot., tabl., graph.*

Dans une description générale des rapports circulation et environnement urbain en France, Jean Sivardière prône le développement des transports en commun plutôt que les travaux routiers, dont le rythme ne rattrape jamais la croissance du trafic. Des solutions sont proposées par certaines villes : le projet écologiste de priorité aux transports collectifs à Quimper, l'utilisation du système électronique de gestion des embouteillages (Gertrude) à Bordeaux, le schéma directeur des deux-roues dans cette ville, l'utilisation des radioparc (horodateurs à cartes magnétiques) à Angoulême et enfin, le plan neige élaboré par la ville de Grenoble.

**CDU**

### **Les pratiques de régulation du trafic en milieu urbain**

*in Recherche transports sécurité, n° 28, déc. 1990.- pp. 17-29, bibliogr.*

Produit d'un travail mené par plusieurs partenaires européens dans le cadre du projet DRIVE V1015 (système fondé sur l'intelligence artificielle pour la régulation du trafic), cet article décrit les techniques les plus largement répandues ou les plus novatrices de chaque pays et le rôle important joué par le technicien pour l'efficacité du système global.

**CDU**

## **• Transports collectifs en site propre (TCSP)**

CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (CERTU)

**L'évaluation des transports en commun en site propre. Méthodes d'observation des effets sur l'urbanisme et le cadre de vie**

*Lyon, CERTU, 1998.- 130 p.*

L'évaluation d'un réseau de transport en commun en site propre, au niveau social et économique, doit permettre de mieux comprendre les évolutions de la ville autour du TCSP, mieux connaître son impact sur les déplacements de l'agglomération, comparer les projets de TCSP entre eux ou avec ceux d'agglomérations différentes.

**CDU 37810**

DA SILVA José

**Sur les chemins de l'uni-cité(s) ? ; les effets des transports en commun en site propre sur le désenclavement des quartiers de grands ensembles périphériques**

*Talence, 1997.- 147 p., phot., cartes, bibliogr., ann. (maîtrise de sciences et techniques en aménagement, Institut d'aménagement, Université de Bordeaux III)*

Aujourd'hui, la question de la relation entre les transports en commun en site propre (TCSP) et quartiers dégradés est devenue centrale dans la politique de la ville. Est-il possible de dégager certains effets d'induction de nouvelles techniques sur un ancien modèle de ville? Comment appréhender un nouvel instrument qui se veut à la fois vecteur d'urbanité et agent de la rénovation des centre-villes ? A Nantes, les effets induits par le tramway sont largement orientés vers les transformations sociales. Il se présente comme un équipement de quartier au service de la ville. A l'inverse, le VAL a induit à Toulouse des impacts spatiaux notamment en terme de développement économique local. Ce dernier remplit au mieux une fonction d'instrument d'agglomération. Si par le tramway, l'agglomération bordelaise cherche à mettre en réseau les pôles, pour les Hauts-de-Garonne, le TCSP aura pour mission d'être "le maître d'ouvrage de leur renouveau urbain".

**IAB 1997DA**

**Transports urbains : l'expérience française. [Urban transport french experience]**

*in Lettre de l'ISTED, n° 6, juin 1997.- pp. 1-5, fig.*

Les transports collectifs urbains constituent un enjeu majeur pour le bon fonctionnement des villes. Les réalisations en région Ile-de-France et dans les agglomérations de province constituent une vitrine pour les exportations françaises, la vitalité actuelle des projets de transport en commun en site propre (TCSP) témoigne du dynamisme de ce secteur.

**CA RB286(97:6)**

COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX (CUB) ; AGENCE D'URBANISME ; METROPOLE AQUITAINE

**Communauté urbaine de Bordeaux. Schéma directeur des déplacements urbains communautaires ; rapport de synthèse au comité de pilotage, document de synthèse**

*Bordeaux, CUB, 1996.- non pag. et 36 p.+ annexes, cartes, tabl.*

La démarche du SDDUC doit permettre d'engager à court terme les actions les plus urgentes, en particulier en ce qui concerne les transports en commun, tout en préparant l'élaboration d'un PDU, selon les règles prévues par la loi, et les études nécessaires à la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP).

**AUB TRA4219**

CAILLAUD Stéphane

**Des parcs relais pour une intermodalité. Etudes de parcs relais sur l'agglomération bordelaise au travers de la desserte cadencée Bordeaux-Arcachon. Casette vidéo : parcs relais, quelques exemples français**

*Bordeaux, 1995.- 170 p. + ann., bibliogr., cassette vidéo, graph., phot. (maîtrise des sciences et techniques d'aménagement, Institut d'aménagement, Université de Bordeaux III, dir. J. Marieu)*

Lorsque les conditions de stationnement et de circulation deviennent de plus en plus difficiles dans les zones urbanisées, diverses solutions sont étudiées pour mieux

utiliser les modes de transport et optimiser le partage de l'espace public ; l'organisation de "parcs relais" est l'une d'entre elles. Une cassette vidéo présente les expériences de Lyon, Grenoble, Marseille, Toulouse, Nantes et Bordeaux, et les méthodologies pour la conception et l'aménagement de tels équipements. La desserte cadencée de Bordeaux-Arcachon fait l'objet d'une réflexion sur le concept de "parc relais" : étude des TCSP sur l'agglomération bordelaise, de la ligne ferroviaire Bordeaux-Arcachon et de l'aménagement des parcs relais.

### **IAB 1995CA**

CONSEIL A LA DECISION ET A LA REALISATION EN AMENAGEMENT URBAIN RURAL ET REGIONAL (CODRA) ; DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES  
**TCSP et commerces en milieu urbain dense ; rapport de synthèse**

*Bagneux, CODRA, 1995.- 31 p., ann.*

Analyse de l'impact sur les commerces en tissu urbain dense de la transformation des rues en voies piétonnes ou piétons-TCSP à partir des expériences de Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lorient, Metz, Nantes, St-Etienne et Strasbourg. Etude des réactions et des enjeux des différents acteurs pendant et après les transformations.

### **AUST TRA2**

CONSEIL A LA DECISION ET A LA REALISATION EN AMENAGEMENT URBAIN RURAL ET REGIONAL (CODRA) ; DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES  
**TCSP et commerces en milieu urbain dense; étude de cas : St-Etienne**

*Bagneux, CODRA, 1995.- 15 p., plans, graph.*

Analyse des rapports entre la situation du commerce en centre-ville de St-Etienne et l'évolution du réseau de transport collectif.

### **AUST TRA3**

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES (DTT)

**Circulaire relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province**

*Paris, DTT, 1er décembre 1994.- 35 p., tabl.*

Cette circulaire décrit, dans un premier temps, les principes généraux de l'approche globale des déplacements, de l'intermodalité et de la modernisation des réseaux en France, hors Ile-de-France. Elle définit les dotations budgétaires, départementales et régionales, destinées aux aménagements d'infrastructures pour les transports collectifs en site propre (TCSP), à l'amélioration des transports urbains, aux expérimentations de transports terrestres. Elle dresse les objectifs, assiettes et taux, puis décrit les procédures. En annexes, on trouve un dossier de prise en considération par l'Etat d'un projet de réseau de TCSP, un dossier de demande de subvention au titre d'une tranche de réalisation d'un réseau de TCSP, et des contrats de modernisation des transports urbains et non urbains.

### **DCN 1-702**

FAIVRE D'ACIER Bruno, CLEMENT Lionel, DENANT-BOEMONT Laurent  
INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITE (INRETS) ; LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS (LET)  
**Evaluation des projets de transports en commun en site propre. Cohérences et intégration dans une politique globale**

*Arcueil, INRETS, 1994.- 134 p., fig., tabl., graph., bibliogr. (coll. Rapports INRETS, n° 193)*

Ce rapport se veut une contribution au débat sur l'amélioration des méthodes d'évaluation a priori et propose des indicateurs destinés à s'assurer de la cohérence d'ensemble du projet de TCSP. La première partie est axée sur une clarification des relations entre projet de TCSP et politique de transport et de déplacement. La seconde partie met l'accent sur les moyens de vérifier comment se fera l'intégration du projet dans la politique multisectorielle menée sur l'agglomération. La troisième partie revient sur les méthodes d'évaluation, notamment pour obtenir une vue d'ensemble de la pertinence globale des choix envisagés. Centrée sur une approche renouvelée du calcul économique, cette partie insiste sur la nécessité de mieux prendre en compte la dimension temporelle dans l'évaluation. Pour conclure, le propos est élargi à la question des procédures que les autorités organisatrices pourraient mettre en oeuvre afin de disposer d'éclairages plus pertinents des choix d'investissement.

**CDU 34037 ; DRE 7784 ; DCN 58-B-420 ; IA 36067**

SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE DU METROPOLITAIN DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE ; ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE CERGY-PONTOISE (EPACERGY)

**Réseau TCSP de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Etude transport complémentaire et organisation des échanges TC autour des trois gares SNCF Cergy-Préfecture, Pontoise et Liesse**

*Cergy, EPACERGY, 1994.- 15 p., pl.h.t., tabl.*

Propositions d'aménagement de réseaux de transport en site propre permettant de mieux relier les gares et desservir les agglomérations. Une solution tramway est proposée, ainsi qu'une restructuration du réseau de bus autour des gares de Cergy-Préfecture, Pontoise et la future gare de Liesse.

**CP 5346**

BONNEL Patrick, THIBAUD Sylvie

**Les études de suivi de transports collectifs en site propre : méthode et contenu**  
*in Cahiers scientifiques du transport, n° 28, déc. 1993.- pp.9-29, schémas*

L'analyse des études de suivi en matière de TCSP permet de classer les principales méthodologies en vigueur (analyse "avant-après", analyse "après" et analyses s'appuyant sur le concept de "congruence" ou les TCSP s'inscrivent dans un tissu urbain en évolution jouant comme révélateur et amplificateurs de ces mutations. Ce tour d'horizon amène à remettre en cause la notion d'"effet" au sens d'une causalité directe du TCSP sur son environnement. Il convient plutôt de porter un diagnostic global sur le système urbain. La deuxième partie de l'article s'y attache.

**CDU**

VENTEJOL Philippe

**Conception des TCSP en Ile-de-France : premières leçons, pistes d'avenir**

*in Transports urbains, n° 79, avr.-juin 1993.- pp. 3-4, phot.*

Les lignes de tramway en site propre relèvent d'une logique d'aménagement spécifique : elles imposent de prévoir tous les aménagements dès l'origine et de les penser dans le contexte urbain au sens large. Mais le statut juridique des sites propres (plusieurs autorités sont simultanément compétentes) fait obstacle au développement de tels projets.

**CDU**

GAILLARDOT Marie

**L'insertion d'un TCSP dans les agglomérations de 200.000 à 300.000 habitants**  
*Paris, ENPC, 1989.- 79 p. + ann., cartes, bibliogr.*  
**EPC NS-TE/89/091**

# MOBILITES ET OBSERVATOIRES

## • **Mobilités professionnelles et résidentielles**

HAUMONT Nicole, LEVY Jean-Pierre

### **La ville éclatée : quartiers et peuplement. Préf. de Jacques Brun**

*Paris, L'Harmattan, 1998.- 261 p., tabl., bibliogr. (coll. Habitat et sociétés. Issu du colloque "Les pratiques de la ville : transformations sociales et évolutions spatiales")*

Série d'articles sur les évolutions de la société urbaine, les processus de ségrégation résidentielle, les politiques urbaines et les dynamiques d'action collective. La première partie, "évolution et transformation des quartiers", porte sur l'évolution des quartiers, la ségrégation urbaine et les changements résidentiels qui résultent des initiatives des ménages ou des contraintes qui leur sont imposées (exemples de Cholet, La Roche-sur-Yon, Lyon-Croix-Rousse, Le Caire, Londres-Brixton). La deuxième partie, "peuplement, normes et politiques" traite des politiques de logement et de peuplement à diverses époques, et de leurs contradictions en matière de prise en compte des populations précarisées (exemples de Paris, Versailles, Québec, Montreuil, Saint-Denis, Chanteloup-les-Vignes). Enfin, dans la troisième partie, "face au politique : l'action collective", les auteurs montrent comment les habitants luttent contre les politiques locales pour ne pas disparaître ou pour accéder à la citoyenneté (exemples de Paris-Belleville, Bristol, Toulouse, Florence, Buenos Aires et du Brésil).

**CDU 36707 ; IA 39396**

JOUSSELIN Brigitte, BRESARD Dominique

OBSERVATOIRE DES LOYERS DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE ;  
PREFECTURE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE ; DIRECTION REGIONALE DE  
L'EQUIPEMENT ; DIVISION DE L'URBANISME OPERATIONNEL ET DU  
LOGEMENT

### **La mobilité résidentielle des ménages en Ile-de-France en 1994**

*Paris, DREIF, 1998.- 133 p., tabl., graph.*

Ce rapport comprend les éléments suivants : importance de l'Ile-de-France dans les mouvements résidentiels ; caractéristiques des emménagés récents en Ile-de-France et leurs choix résidentiels ; charges financières des emménagés récents ; trajectoires résidentielles des ménages en Ile-de-France ; échanges entre l'Ile-de-France et les autres régions.

**DRE 8306**

MILAN Olivier, JULES Patrick, PICARD Emmanuel

### **L'enquête occupation du parc social**

*in Habitat, n° 21, juin 1998.- pp. 27-29, graph., tabl.*

L'enquête sur l'occupation des logements d'HLM d'Ile-de-France de 1997 montre que le parc français est fortement concentré en Ile-de-France et qu'il concerne 17 % de la population francilienne. Cette population est jeune, elle a des revenus inférieurs au plafond PLA, deux ménages sur dix ont des revenus supérieurs à ce plafond, la mobilité est plus faible que pour la France entière et la vacance augmente sensiblement.

**CDU**

### **Quel avenir pour le logement social en Ile-de-France ? Compte rendu de la journée de travail du groupe "prospective" de l'IAURIF**

*in Habitat, n° 20, mars 1998.- 30 p., tabl., graph., phot.*

Le parc HLM francilien compte plus d'un million de logements en 1998, soit 23,6% du total des résidences principales. Les HLM représentent 40 % du parc locatif francilien et hébergent 2.700.000 franciliens. Le parc locatif social est essentiel dans le fonctionnement du marché immobilier de la région. En Ile-de-France, le logement social c'est un habitat collectif composé en majorité de 3 et 4 pièces dont les locataires sont de plus en plus pauvres, la demande reste forte mais elle est difficile à satisfaire. L'évolution de la demande et l'évolution du peuplement des logements sociaux sont perçues par deux bailleurs alors qu'un représentant de la DREIF analyse la mobilité et la vacance et qu'un représentant de l'INSEE présente les revenus des ménages en Ile-de-France. Les bailleurs s'expriment sur la construction neuve sociale. L'inadaptation de certains financements, notamment du PLA, est mise en évidence. La démarche des grands groupes du BTP pour réduire les coûts de construction est évoquée. L'entretien et l'avenir des quartiers difficiles met les différents acteurs du terrain face à un changement de pratique, c'est-à-dire le passage à une gestion qualitative d'un parc ayant une vocation de plus en plus sociale avec toutes les difficultés induites en terme de financements.

**CDU ; IA P.117BIS**

ACTIF Nelly, BARBE-BARRAILH Marie-Françoise, LASSANSAA Annie  
DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF) ;  
DIVISION DE L'URBANISME OPERATIONNEL ET DU LOGEMENT; PREFECTURE  
DE REGION

### **Parc locatif social : enquête PLS aux 1ers janvier 1994 et 1995**

*Paris, DREIF, 1997.- pag. div., cartes, tabl., graph.*

Ce document présente les résultats des enquêtes 1994 et 1995 menées auprès des organismes HLM de l'Ile-de-France concernant le parc locatif social. Il renseigne sur les caractéristiques du parc (tailles, propriétaires), le conventionnement, la mobilité, la vacance, les loyers.

**DRE 4948.94-95 ; IA 26506(94-95)**

BACCAINI Brigitte

### **Modalités et causes de la croissance récente des communes péri-urbaines d'Ile-de-France**

*in Population, 52e année, n° 2, mars-avr. 1997.- pp. 291-325, tabl., cartes, graph.*

L'Ile-de-France connaît depuis plusieurs décennies un desserrement rapide de l'habitat connu sous le nom de péri-urbanisation. Les spécificités du milieu péri-urbain francilien et de la population qui y vit en 1990 sont mises en évidence. Les migrations récentes sont abordées afin de saisir les causes et les modalités de la croissance démographique de cet espace. Le desserrement de l'agglomération



parisienne touche des populations dont les caractéristiques socio-démographiques diffèrent sensiblement de celles des migrants venus de province ou de celles de la population installée depuis longtemps dans cet espace. La structure socioprofessionnelle des nouveaux arrivants du péri-urbain varie également fortement d'un secteur géographique à l'autre, ces effets de sélection ayant pour conséquence de renforcer les spécificités socioprofessionnelles existantes des divers secteurs.

**CDU ; IA P.315**

BACCAINI Brigitte

### **Les navettes des péri-urbains d'Ile-de-France**

*in Population, 52e année, n° 2, mars-avr. 1997.- pp. 327-364, tabl., cartes, bibliogr.*

Du fait d'un important déficit d'emplois en zone péri-urbaine, les navettes des actifs péri-urbains sont en moyenne deux fois plus longues que celles des actifs résidant dans l'agglomération. La localisation du lieu de résidence explique, pour une large part, le risque d'avoir à faire une longue navette, les caractéristiques des actifs eux-mêmes doivent être pris en compte. Selon le parcours migratoire récent, les choix et les priorités en matière de localisation résidentielle varient. La nécessité de prendre en compte les interactions complexes entre les différents types de mobilité est montrée.

**CDU ; IA P.315**

BACQUE Marie-Hélène, FOL Sylvie

### **Le devenir des banlieues rouges. Préf. de Marcel Roncayolo**

*Paris, L'Harmattan, 1997.- 215 p., plans, bibliogr. (coll. Habitat et sociétés)*

Les politiques locales en faveur de la mixité sociale sont examinées à travers l'exemple de Saint-Denis. Après un aperçu des mutations économiques et sociales à l'oeuvre sur le territoire dionisien depuis les années 60 et des politiques municipales qui y répondent, les auteurs cherchent à évaluer les effets de ces politiques en termes d'habitat et de peuplement. La façon dont s'est concrétisé un objectif politique de mixité sociale, à travers la rénovation du centre-ville, est ensuite analysée. Les obstacles auxquels cet objectif se heurte dans les pratiques et dans les modes de cohabitation entre les groupes sont mis en évidence, ainsi que ses modalités de reformulation dans le temps et selon les différentes échelles spatiales. Enfin, plus généralement, la part de l'histoire et de la mémoire dans les ancrages territoriaux et dans les rapports d'appartenance à la ville est examinée.

**CDU 35602**

BERNARD Pascal

### **L'évolution professionnelle à la SAGEP**

*in Sources et ressources, n° 5, sept.-oct. 1997.- pp. 39-49, fig., phot.*

L'histoire de l'évolution professionnelle à la SAGEP est celle d'une démarche progressive qui tente d'intégrer les spécificités de l'entreprise, composée à la fois d'agents publics et privés, et de favoriser les motivations, l'équité et la transparence.

**IA P.615**

GROUPE D'ETUDES DES REPRESENTATIONS DE LA MOBILITE ET DE L'ESPACE (GERME) ; AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU PAYS DE BREST (ADEUPA)

**Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine**

*Brest, GERME / ADEUPA, 1997.- 3 tomes (financé par la DRAST, la DTT, l'UTP, l'ADEME et le Plan urbain)*

Tome 1: Synthèse. Tome 2: La mobilité résidentielle ; Articulation entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne liée au travail ; La mobilité et ses déterminants : approche ethnologique ; Les déplacements liés à l'école : choix de l'établissement et contraintes d'accompagnement. Tome 3 : Le commerce, élément de structuration de la mobilité urbaine ; Mobilité quotidienne : disparités de la mobilité en voiture et polarisation urbaine ; Boucle de déplacements et association des motifs.

**CDU 35473 (1-3)**

JUAN Salvador, LARGO-POIRIER Anne, ORAIN Hélène, POLTORAK Jean-François  
**Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville**

*Paris, L'Harmattan, 1997.- 204 p., ann., tabl., bibliogr. (coll. Villes et entreprises)*

La question de la mobilité est analysée du point de vue de la vie quotidienne, à partir d'enquêtes de terrain menées en Ile-de-France. Le chapitre 1 introduit aux principaux modèles sociologiques expliquant le transport dans sa relation au cadre de vie. Le chapitre 2 présente les facteurs matériels de structuration institutionnelle de la mobilité quotidienne, en particulier les diverses polarisations qui drainent toutes sortes de flux. Le chapitre 3 évalue le poids de l'imaginaire investi dans divers actes quotidiens, tandis que le suivant propose un balisage spatio-temporel des systèmes de trajet, en distinguant les notions de déplacement, de trajet et de mouvement. Le dernier chapitre, enfin, montre ce que les trajets doivent aux différentes sociabilités, en les situant dans la double trame de la vie des acteurs et de l'espace urbain institué.

**CDU 36444**

LACOSTE Gérard

**Les disparités de revenus en Ile-de-France : des habitants du parc HLM plus pauvres, des écarts entre communes qui se creusent**

*in Habitat, n° 18, juill. 1997.- pp. 2-9, tabl., graph., phot., bibliogr.*

Comme toute agglomération, l'Ile-de-France est composée de quartiers très divers et la bonne situation économique d'ensemble s'accompagne de contextes locaux disparates. Les différences internes à la région, en dépit de leur importance, ne sont pas figées. Certaines communes se paupérisent alors que d'autres s'embourgeoisent à la suite d'opérations d'aménagement ou par les changements de résidence. Le décalage croissant entre le revenu moyen des habitants du parc HLM et celui des franciliens est dû à trois principaux facteurs : des plafonds de ressources plus contraignants pour les demandeurs de logements sociaux, le départ des locataires disposant des ressources les plus élevées vers l'accession à la propriété et les difficultés d'accès à l'emploi de la part d'un nombre croissant d'habitants des cités HLM. Plutôt que rechercher la mixité des populations, il faudrait améliorer l'offre de services publics, maintenir un système de protection sociale efficace et disposer d'aides personnelles au logement plus équitables pour préserver la cohésion de l'agglomération.

**IA P.117BIS**

LAROCHE Nadine

**Mariage et mobilité : bague au doigt, changement de toit**

*in INSEE Ile-de-France Regards, n° 36, juin 1997.- pp. 22-23, tabl., graph., bibliogr.*

Le mariage est un des facteurs de mobilité résidentielle : entre deux recensements, huit personnes sur dix qui se sont mariées ont également changé de commune. Cette mobilité, apparemment liée au mariage, est plus importante chez les personnes précédemment divorcées.

**IA P.346**

LOUCHART Philippe

**Plus de personnes seules, moins de petits logements en Ile-de-France**

*in Habitat, suppl. n° 17, avr. 1997.- pp. 25-28, tabl., graph., phot.*

Depuis 25 ans, l'Ile-de-France connaît une augmentation considérable du nombre de personnes vivant seules ou en couple mais sans enfant et une diminution du nombre de logements d'une ou deux pièces. Sur les 960.000 ménages supplémentaires que compte la région en 1990 par rapport à 1968, plus de la moitié sont composés de personnes seules et presque un quart de couples sans enfant. Quant au logement, le recensement de 1990 en dénombrait 146.000 de moins qu'en 1968, cette évolution traduisant l'amélioration des conditions de logement des franciliens depuis 25 ans. Les parisiens sont moins nombreux mais mieux logés et la population rajeunit. Les petits ménages occupent plus souvent que par le passé des logements grands et les ménages de deux personnes ou plus ont abandonné les logements petits.

**CDU ; IA P.117BIS**

OBADIA Alain

**Les réseaux de la ville. in : entreprendre la ville. Nouvelles temporalités, nouveaux services**

*La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1997.- pp. 175-267, tabl. (coll. Monde en cours. Actes du colloque "Vivre la ville demain : quels enjeux, quels partenaires ?", Centre culturel international de Cerisy-la-Salle, 19-24 septembre 1996)*

Divers aspects de l'articulation entre mobilités urbaines, transports et télécommunications sont analysés. Le premier chapitre est consacré aux transports : la mobilité résidentielle et les navettes domicile-travail en Ile-de-France ; la complémentarité entre l'automobile et les transports en commun dans l'aire d'influence de la RATP ; bilan du programme de recherche sur "les lieux-mouvements de la ville" (gares, etc.) ; les rapports entre l'accroissement des mobilités urbaines et la crise de la ville. Le second chapitre examine divers aspects et conséquences de l'accroissement des échanges immatériels au sein de la ville : après un cadrage général de la problématique, quatre articles analysent les conséquences des nouvelles technologies de la communication (téléphone mobile, fax, télématique...) sur la société urbaine et le travail.

**CDU 35025**

RICHE Corinne, SOULIGNAC Françoise

**Le logement des démunis en Ile-de-France : le cas des emménagés récents**

*in Habitat, suppl. n° 17, avr. 1997.- pp. 17-24, tabl., phot.*

Selon les critères utilisés pour l'attribution des logements sociaux, le nombre des ménages démunis est estimé à 850.000 soit 20 % des ménages franciliens en 1992. L'étude des résultats de l'enquête nationale sur le logement donne une image partielle des conditions de logement des ménages les plus pauvres car l'enquête sous-estime l'habitat précaire et exclut les sans-abri, n'offrant pas la possibilité de situer avec précision la limite de l'exclusion par le logement. Un quart de la population démunie a emménagé récemment au moment de l'enquête, notamment à

Paris. Près des trois quarts des ménages avec enfants vont vers les HLM. 44 % des démunis actifs sont des ouvriers. Les logements HLM occupés par les démunis offrent plus de confort et sont plus grands que ceux du secteur à loyer libre et les locataires y bénéficient de plus d'aides au logement.

**CDU ; IA P.117BIS**

AUBRY Bernard

**Ce que pèse l'Ile-de-France**

*in INSEE première; n° 432, fév. 1996.- 4 p., fig., tabl., cartes, bibliogr.*

Le poids démographique de l'Ile-de-France se stabilise depuis les années 70, la région bénéficie de l'arrivée de jeunes actifs mais perd de la population dans toutes les autres tranches d'âge. La concentration des emplois en Ile-de-France est supérieure à celle de la population.

**CDU ; IA P.213**

CAMPRA Jérôme

**Mieux stationner pour mieux se déplacer**

*in Maires de France, n° 14, sept. 1996.- pp. 27-32, phot.*

Pour restreindre la place des automobiles dans la ville, les municipalités recherchent des solutions qui s'intègrent dans les plans de déplacements urbains auxquels la loi sur l'air devrait conférer une nouvelle importance.

**IA P.156**

FAYMAN Sonia, IGHÉROUSSENE Emmanuel, RACHMUHL Virginie, TABOADA-LEONETTI Isabel

ACT CONSULTANTS ; PLAN CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE (PCA)

**Mécanismes et représentations des stratégies de regroupement dans l'habitat de ménages d'origine étrangère. Trajectoires résidentielles de familles portugaises et algériennes : le cas de Champigny**

*Paris, ACT, 1996.- 91 p., ill., tabl.*

Rapport présentant les résultats d'une recherche sur le processus d'intégration de familles d'immigrés (portugaises et algériennes) dans la commune de Champigny. La première partie situe le contexte local et historique de la ville et analyse ses pratiques de logement dans les HLM et les principaux quartiers. Sont ensuite décrits les nombreux itinéraires qui correspondent à autant de trajectoires résidentielles pour la première génération d'immigrés. Pour chaque exemple de famille, sont insérés des tableaux indiquant précisément leur type de logement, leur contexte résidentiel, institutionnel et économique. La troisième partie analyse les raisons du changement de résidence : il s'agit des facteurs de mobilité. Des tableaux identiques aux précédents illustrent chaque cas étudié. Le dernier chapitre, constitué de représentations graphiques, offre un aperçu dans le temps des phénomènes de dispersion et de diffusion des enfants à partir de la première génération.

**CDU 34582 ; PCA A514**

JALUZOT Laurence

**Les emménagés récents aux 4000 et au Val-d'Argent : plutôt jeunes et étrangers**

*in Ile-de-France à la page, n° 116, mai 1996.- 4 p., tabl., bibliogr.*

Les emménagés récents aux 4000 et au Val-d'Argent ont des caractéristiques différentes de celles des ménages plus anciennement installés. Parmi les nouveaux

emménagés, certains étaient déjà installés dans ces quartiers. Cette mobilité interne montre que les grands ensembles sont le plus souvent à la fois lieu de départ et lieu d'arrivée des ménages.

**CDU ; IA P.199**

JALUZOT Laurence

**Mobilité résidentielle aux 4000 et au Val-d'Argent : on bouge à l'intérieur des quartiers**

*in Ile-de-France à la page, n° 115, mai 1996.- 4 p., tabl., bibliogr.*

La mobilité résidentielle des ménages des 4000 est comparable à celle des franciliens logeant en HLM mais elle reste plus faible que celle des résidents du parc locatif privé de la région. Celle des habitants du Val-d'Argent est toujours moindre. La mobilité interne résulte pour partie d'un choix des ménages et pour partie de contraintes externes.

**CDU ; IA P.199**

LA ROCHERE Bernadette de

**HLM : une vocation sociale contrariée par le manque de mobilité des ménages**

*in Regards sur l'Ile-de-France, n° 31, mars 1996.- pp. 10-12, tabl., bibliogr.*

Par rapport à 1984, la mobilité dans le parc HLM a diminué et les professions intermédiaires y sont beaucoup plus représentées. La vocation sociale des HLM ne s'est pas accrue ces dernières années.

**CDU ; IA P.346**

LEVY-VROELANT Claire

**Un espace ouvert : usages sociaux du logement en ville entre 1830 et 1880**

*in Recherches contemporaines, n° 3, 1995-96.- pp. 63-90, graph., tabl., notes*

Cet article a pour base la reconstitution complète de l'occupation des logements situés dans sept immeubles du centre de Versailles, entre 1830 et 1880. Dans cet univers, à la fois mixte et populaire, le rapport à l'habitat est caractérisé par une mobilité intense : l'occupation des immeubles est renouvelée d'un tiers tous les ans. On constate que ce renouvellement s'effectue dans un parc peu différencié, sujet à de fréquentes modifications internes, et socialement polyvalent : un même logement peut être occupé successivement par des ménages appartenant à toutes les classes sociales représentées dans le quartier. En outre, la présence souvent attestée du propriétaire de l'immeuble et l'existence d'une offre abondante en "garnis" participent de la capacité du système à accueillir et à faciliter l'entrée et le séjour en ville de toute une population laborieuse. On est là au coeur des débats sur les quartiers urbains et l'amélioration de leur potentialité d'usage, en particulier en matière de logement.

LOUCHART Philippe

**Le premier logement des jeunes franciliens**

*in Habitat, n° 14, mars 1996.- pp. 2-8, tabl., phot., bibliogr.*

2.000 franciliens, aujourd'hui âgés de 25 à 34 ans, ont répondu à une série de questions concernant leur premier logement indépendant à l'occasion d'une vaste enquête effectuée par l'IAURIF sur "le passage à l'âge adulte". Leurs réponses varient au gré des origines sociales, de l'âge, du sexe, des opportunités rencontrées et aussi suivant qu'ils sont d'origine ou d'adoption.

**IA P.117BIS**

MASSOT André

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF)

**La copropriété en Ile-de-France : phase II, méthode de repérage et d'analyse des copropriétés en difficulté**

*Paris, IAURIF, 1996.- 42 p., tabl. (réalisé dans le cadre du contrat d'objectif Etat-IAURIF, dir. G. Lacoste)*

**IA 37796(3)**

**Paris-province : les motifs de déplacement**

*in Note rapide population-modes de vie, n° 7, janv. 1996.- 4 p.*

A partir d'histoires de vie et de mobilité, l'enquête confiée par l'IAURIF à la COFREMCA dresse un tableau foisonnant des motifs et des processus de migration entre l'Ile-de-France et la province. Si l'atout francilien est surtout économique, la province attire des ménages soucieux de mieux maîtriser leurs équilibres de vie.

**IA P.246**

RHEIN Catherine, LEPAPE Annick, GROSBRAS Pierre-Antoine

CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (CNRS) ; PLAN CONSTRUCTION ET ARCHITECTURE (PCA)

**Division sociale de l'espace et inégalités de scolarisation**

*Paris, CNRS, 1996.- III p.+ 142 p., bibliogr., tabl., cartes*

L'objectif de cette recherche est d'établir un état des acquis théoriques et méthodologiques sur les relations entre ségrégation résidentielle et ségrégation scolaire. Il est, également, d'éprouver la complémentarité entre plusieurs techniques et méthodes de recherche, à l'occasion de l'analyse secondaire de deux ensembles de données, les fichiers-détail des recensements de population d'une part, une enquête sur la mobilité résidentielle des ménages franciliens d'autre part. L'émergence des problèmes de ségrégation scolaire est relativement récente en France, tandis que la question des inégalités sociales de scolarisation a fait l'objet de nombreux travaux en sociologie de l'éducation depuis 30 ans. La ségrégation scolaire est à la population scolaire ce que la ségrégation résidentielle est à la population totale et aux ménages. Après un bilan théorique et méthodologique mené en grande partie aux Etats-Unis, la question de la formation d'offre de scolarisation est abordée dans l'agglomération parisienne depuis un siècle. Les deux chapitres suivants traitent de la population scolaire, des contextes sociaux dans lesquels elle vit, les relations existant entre ces contextes sociaux et l'offre de scolarisation. Le dernier chapitre est fondé sur l'analyse secondaire d'une importante enquête menée auprès de 1.200 ménages franciliens sur leurs choix de mobilité résidentielle.

**CDU 33855 ; PCA A508**

**La ville : agrégation et ségrégation sociales**

*Paris, L'Harmattan, 1996. - 219 p., tabl., plans (coll. Habitat et sociétés)*

Les incidences du religieux dans l'organisation communautaire et la pratique des espaces urbains, les phénomènes de concentration spatiale des maghrébins, les comités de défense dans les beaux quartiers, la ségrégation géographique en Grande-Bretagne, les stratégies identitaires des commerçants asiatiques et maghrébins à Paris, la stigmatisation et les stratégies identitaires, les fragmentations sociales et spatiales dans la grande bourgeoisie parisienne, les élites et l'espace

urbain à Lyon, les classes sociales et la rénovation urbaine à Amiens, les mobilités résidentielles et les effets de composition dans les processus de réhabilitation des quartiers centraux, la mobilité spatiale et la ségrégation, les itinéraires résidentiels en région parisienne sont analysés.

**CDU 34617 ; IA 38048 ; DRE 8087 ; EPC NS20641**

BESSY Pascale, GUILLOUET Jean-Jacques, SOULIGNAC Françoise  
INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE (IAURIF) ; MINISTERE DU LOGEMENT

**Construction neuve et déménagements en chaîne**

*Paris, IAURIF, 1995.- 60 p., tabl., ann. (réalisé pour le compte de la Région d'Ile-de-France et du Ministère du logement, dir. G. Lacoste)*

**CDU 32534 ; IA 36766 ; PCA A483**

BONVALET Catherine, CARPENTIER Juliet, WHITE Paul

**The residential mobility of ethnic minorities : a longitudinal analysis**

*in Urban studies, vol. 32, n° 1, fév. 1995.- pp. 87-103, tabl., fig., bibliogr.*

L'étude de la mobilité résidentielle des minorités ethniques en région parisienne est analysée ici selon les résultats fournis par l'INED qui permettent de remettre en cause certaines idées reçues, mais confirment un taux élevé de mobilité.

**CDU ; IA P.412**

ECOLE D'ARCHITECTURE DE PARIS-LA-DEFENSE ; CENTRE DE RECHERCHE SUR L'HABITAT (CRH)

**Les pratiques de la ville. Transformations sociales et évolutions spatiales. Colloque international Paris-Nanterre, 21-22 septembre 1995**

*Paris, Ecole d'architecture de Paris-la Défense, 1995.- 2 vol. (87 p. + pag. div.), cartes, tabl., fig. (publié avec le concours du PIR-Villes)*

Ce document rassemble les communications présentées au colloque de Nanterre sur les pratiques de la ville, les transformations sociales et les évolutions spatiales. Quatre grands thèmes sont développés : les modes de vie et les pratiques de la ville, les identités locales et les groupes sociaux à travers leur mobilité, les nouvelles formes de l'action collective, l'urbain et les médias. Le second volume présente des études sur les migrations alternantes, la mobilité résidentielle, la division et mixité sociale en ville, les commerces et services dans une petite ville, etc.

**CDU 32182(1-2)**

ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE CERGY-PONTOISE (EPACERGY) ; GUY TAIEB CONSEIL

**Les mutations de logements dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, 1989-1990-1991-1992 ; I. synthèse, II. résultats détaillés**

*Paris, Guy Taieb conseil, 1995.- 2 vol. (47 p. + 66 p.), tabl., graph.*

A travers le profil des acquéreurs et des vendeurs de logements, ce document fournit des indications sur la mobilité résidentielle interne à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, et son positionnement sur le marché du logement dans le département du Val-d'Oise. Cette analyse traite essentiellement des prix de vente de logements acquis par des particuliers pour leur usage propre ou à titre d'investissement.

**CP 5266(1-2) ; DRE 8178(1-2)**

GUILLOUET Jean-Jacques, SOULIGNAC Françoise

### **Les effets de chaîne dans le logement**

*in Habitat, n° 10, janv. 1995.- pp. 19-22, tabl.*

Les premiers résultats de l'enquête, qui a mesuré les effets de la construction de logements neufs au cours des années 1990-92 en Ile-de-France sur les divers logements qu'elle libère à sa suite, sont présentés en évoquant les caractéristiques des logements d'une part, celles des ménages qui les occupent d'autre part.

**IA P.117BIS**

### **Immobilier et politiques du logement**

*in Revue d'économie régionale et urbaine, n° 3, 1995.- pp. 411-554, tabl., graph., bibliogr.*

Les contributions présentées retiennent essentiellement le cas du logement, les investigations en immobilier d'entreprise sont représentées par une analyse des acteurs sur le marché des bureaux dans l'ensemble, les différentes spécificités des biens immobiliers donnent lieu à des approfondissements nouveaux, particulièrement l'hétérogénéité, le rôle patrimonial et la localisation. Les politiques du logement font aussi l'objet d'une étude attentive. Les contributions montrent que l'économiste a beaucoup à apporter pour comprendre l'immobilier et les politiques du logement. Elles indiquent aussi que les marchés locaux du logement sont un champ peu couvert en France et que les marchés d'immobilier d'entreprise sont encore plus neufs pour les chercheurs.

**CDU ; IA P.355**

JEGOU Maryse

### **L'attraction de l'Ile-de-France sur la province s'est renforcée**

*in Regards sur l'Ile-de-France, n° 27, mars 1995.- pp. 7-8, tabl., graph.*

Entre 1982 et 1990, le taux d'émigration des franciliens a diminué de manière sensible et le taux d'immigration est en hausse. Beaucoup de jeunes immigrants ont entre 25 et 29 ans, en raison sans doute de l'allongement de la scolarité. Enfin, ce sont surtout les cadres qui viennent à Paris.

**CDU ; IA P.346**

LAMARAIN Yolande, LASSANSAA Annie

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF) ;  
PREFECTURE DE REGION

### **Observatoire du parc locatif social : résultats de l'enquête au 1er janvier 1993**

*Paris, DREIF, 1995.- 20 p., tabl., graph., annexes*

Ce document présente les résultats de l'enquête menée auprès des organismes HLM (offices publics et sociétés anonymes), des SEM et des filiales de la SCIC (SCI, CIRS, CIRP) concernant le parc locatif social. Il renseigne sur les caractéristiques du parc (à l'exclusion des foyers), le conventionnement, la mobilité, la vacance, les loyers. En annexe, les résultats de l'enquête nationale au 01/01/1993, le parc social Ile-de-France par organisme.

**DRE 4948.93 ; IA 26506 (1993)**

LEVY Jean-Pierre

### **Les dynamiques socio-spatiales des marchés immobiliers. *in* : Immobilier et politiques du logement**

*in Revue d'économie régionale et urbaine, n° 3, 1995.- pp. 501-526, tabl., graph., bibliogr.*



Testée sur la commune de Pantin (Seine-St-Denis), l'étude des types d'habitat issus des relations entre l'offre et la demande met à jour une organisation de l'habitat local en trois pôles hiérarchisés: valorisé, intermédiaire, dévalorisé. Cette organisation relève de logiques structurelles reposant sur les capacités des ménages à pouvoir organiser des circuits de mobilité dans le parc local. Elle relève également de mécanismes dûs à la structure de l'offre immobilière locale. Le pôle intermédiaire représente l'élément clé de cette structure. Le constat implique que le système s'inscrit aussi dans une logique spatiale. Quatre types de processus spatiaux sont identifiés : le processus d'équilibre et de valorisation, de dévalorisation, de bipolarisation et le processus d'inversion hiérarchique.

**CDU ; IA P.355**

MASSOT André

**Les occupants de logements neufs en Ile-de-France (1er volet)**

*in Habitat, n° 11, mai 1995.- pp. 13-16, tabl., phot.*

Les ménages qui occupent les logements neufs sont dans l'ensemble jeunes et se recrutent dans les classes actives et l'opposition est nette entre les ménages se retrouvant dans le neuf et les autres. Dans le logement neuf, le locataire du parc privé a une dépense en F/m<sup>2</sup> supérieure à celle de l'accédant.

**IA P.117BIS**

MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre

**La mobilité, une alternative à la densification du centre. Les relations domicile-travail**

*in Annales de la recherche urbaine, n° 67, juin 1995.- pp. 23-31, graph., tabl., bibliogr. (Densités et espacements)*

Les déplacements urbains sur une aire régionale constituent désormais une caractéristique de la vie quotidienne des citoyens actifs de la métropole post-industrielle. De 1975 à 1990 en France, la croissance des distances parcourues entre le domicile et le travail, bien plus forte que celle de la distance des emplois au centre, dessine des configurations spécifiques d'habitat et d'activités aux densités distinctes.

**CDU ; IA P.70**

SAGOT Mariette

**Les velléités de départs en province des jeunes franciliens**

*in Note rapide population-modes de vie, n° 6, déc. 1995.- 6 p., tabl. (Enquête sur le passage à l'âge adulte)*

Plus d'un jeune sur cinq désire ardemment quitter l'Ile-de-France. Ces jeunes travaillent plus souvent que les autres dans le public ou sont au chômage, ont des enfants ou des racines provinciales. Ils recherchent un cadre de vie de qualité ; mais l'emploi reste le passage obligé entre désir et réalité.

**IA P.246/5**

SIMON Patrick

**Le renouvellement de la population parisienne entre 1975 et 1990**

*in Population, 50e année, n° 4-5, juill.-oct. 1995.- pp. 1235-1245, tabl., bibliogr.*

La rotation de la population varie selon les caractéristiques des individus, les logements sociaux ou occupés en propriété connaissent les taux de rotation les plus faibles. En 1990, la tendance à la stabilisation dans leur logement est très nette chez

les parisiens. On observe une baisse de mobilité sur l'ensemble des quartiers parisiens avec quelques variations.

**CDU ; IA P.315**

SYNDICAT D'AGGLOMERATION NOUVELLE D'EVRY

**Migrations résidentielles de 1962 à 1990. Agglomération d'Evry**

*in Lettre de l'Observatoire, n° 4, avr. 1995.- 6 p., tabl., graph.*

La ville nouvelle d'Evry constitue un pôle de peuplement très dynamique, avec une population mobile et un solde migratoire très favorable.

**IA P.486BIS**

SYNERGIE POUR L'INFORMATION LA RECHERCHE ET LES ETUDES ;  
DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE PICARDIE (DRE)

**Enjeux d'aménagement du sud de la Picardie. Rapport d'étape 2**

*Amiens, DRE Picardie, 1995.- 55 p., carte, tabl.*

Ce rapport examine essentiellement la pression résidentielle générée par l'Île-de-France dans le sud de la Picardie, la situation actuelle, son évolution prévisible, sa compréhension, sa régulation possible et souhaitable.

**DRE 7853**

VANDERMOTTEN Christian

**Structures sociales comparées de l'espace de trois villes européennes : Paris, Bruxelles, Amsterdam**

*in Espace populations sociétés, n° 3, 1995.- pp. 395-404, cartes, bibliogr. (Les marginalités urbaines)*

Ce dossier pédagogique met en évidence, à travers la présentation de quelques cartes de Paris, Bruxelles et Amsterdam, trois modèles différents d'organisation des structures sociales intra-urbaines, en se fondant sur trois indicateurs: la proportion de diplômés, de personnes âgées et d'étrangers. En conclusion sont dégagés des facteurs déterminant la structuration socio-spatiale des villes de l'Europe occidentale. Ces facteurs sont liés au site et à la topographie, au fonctionnement du marché immobilier, aux modes de régulation étatique de l'usage du sol et aux attitudes des classes aisées par rapport à l'urbanité.

**CDU**

CHAUDOIR P., PORTALE L.

SERVICES CONSEILS ET ETUDES URBAINES ; ETABLISSEMENT PUBLIC  
D'AMENAGEMENT DE LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLÉE  
(EPAMARNE)

**Ville de Noisy-le-Grand. Etude exploratoire quartier du Champy. Diagnostic ; données de cadrage**

*Noisiel, EPAMARNE, 1994.- 39 p., tabl., plans, phot.*

Cette analyse spatiale, démographique et urbanistique du quartier du Champy à Noisy-le-Grand devrait permettre de mieux cerner les dysfonctionnements liés à l'évolution économique, sociologique et urbaine de ce secteur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

**MV B8183**

DUNEZ Paul

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE  
(CESRIF)

**Tendances et perspectives de la mobilité intracommunautaire des personnes en Ile-de-France**

*Paris, CESRIF, 1994 .- 109 p. - XXXIX p., ann., bibliogr., tabl. (coll. CESRIF, Rapports et avis)*

Après avoir présenté les principes généraux et l'évolution de la libre circulation des personnes et de la mobilité intracommunautaire, l'étude évoque les freins et les obstacles à cette mobilité et propose la mise en place d'incitations à la mobilité intracommunautaire en Ile-de-France.

**CDU 30728 ; IA 35350 ; DRE O.CESRIF.RA. ; MV 7735**

FIJALKOW Yankel

ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR) ; DIRECTION DE LA  
CONSTRUCTION ET DU LOGEMENT

**Suivi social de l'OPAH "Bassin de La Villette". Tome V : bilan de mi-parcours.  
Enquête 1993 sur quatre secteurs tests**

*Paris, APUR, nov. 1994.- 36 p., ann., phot., plan du périmètre de l'enquête SOFRES  
juin 1991 1/5.000e*

**AP APU118(5) ; IA 36658(5)**

JOUSSELIN Brigitte

**La mobilité résidentielle des ménages à Paris et en proche banlieue**

*in Habitat, n° 9, sept. 1994.- pp. 13-19, fig., tabl., carte, bibliogr. (suppl. aux Cahiers  
de l'IAURIF)*

La taille de la famille, le cycle de vie et le niveau de revenu sont des éléments discriminants qui déterminent la mobilité résidentielle.

**IA P.117BIS**

LELIEVRE Eva, BONVALET Catherine

**A compared cohort history of residential mobility, social change and home-ownership in Paris and the rest of France**

*in Urban studies, vol. 31, n° 10, déc. 1994.- pp. 1647-1665, tabl., bibliogr.*

Evaluation du rôle de la région parisienne dans les schémas de migrations et de mobilité de personnes nées entre 1926 et 1935, à partir de deux analyses établies pour l'une, sur un échantillon national et pour l'autre, sur un échantillon en Ile-de-France.

**CDU ; IA P.412**

PROFESSION BANLIEUE

**Connaissance de la banlieue et de ses habitants : entre images et réalités, une approche de quelques données actuelles et des évolutions récentes. Troisième rencontre Profession banlieue**

*St-Denis, Profession banlieue, 1994.- 112 p., tabl., cartes, bibliogr.*

Dans cette troisième rencontre, les contributions traitent de l'évolution des banlieues industrielles et notamment de la banlieue nord, des évolutions socio-démographiques et des structures immobilières du département de Seine-St-Denis, des concepts et des conflits d'intégration, de l'immigration africaine.

**CDU 32811 ; IA 37024**

BERGER Martine

**Pour loger au large, logeons au loin !**

*In Regards sur l'Ile-de-France, n° 20, juin 1993.- pp. 6-9, tabl.*

Dans les années 80, la plupart des ménages franciliens disposent de plus d'espace pour se loger mais souvent au prix d'un éloignement croissant du centre et les inégalités entre groupes sociaux ne se réduisent pas.

**CDU ; IA P.346**

BERGER Martine

**L'Ile-de-France à la conquête de ses marges**

*in Regards sur l'Ile-de-France, n° 21, sept. 1993.- pp. 16-20, cartes, tabl.*

Les retraités et les ménages ayant des enfants sont de plus en plus nombreux à quitter l'Ile-de-France pour s'installer à ses marges, dans des pavillons.

**CDU ; IA P.346**

CUVILLIER Laurence

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE L'ILE-DE-FRANCE (DREIF)

**Conséquences de l'éviction en Ile-de-France : stratégies et itinéraires résidentiels de locataires solvables**

*Paris, DREIF, 1993.- 63 p., fig., tabl.*

Cette étude tente de compléter les informations disponibles sur l'éviction elle-même, les personnes touchées, les acteurs en présence, les procédures et les méthodes employées. Elle décrit les affrontements évincé-évincent ; elle suit l'itinéraire des évincés, en termes de logement, de localisation, de mode de vie et de déplacements ; elle rend compte de l'évaluation par la population concernée des résultats d'une migration involontaire.

**DRE 7312 ; IA 34229**

JOUSSELLIN Brigitte, SUAT Catherine

OBSERVATOIRE DES LOYERS DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE (OLAP) ;  
DIRECTION DE LA CONSTRUCTION

**La mobilité résidentielle des ménages à Paris, septembre 1991 - septembre 1992**

*Paris, OLAP, 1993.- 101 p., tabl., graph.*

Le profil des emménagés récents à Paris reproduit les spécificités de la population résidant à Paris tout en soulignant les particularités du fonctionnement du marché du logement à Paris.

**IA 33858 ; DRE T.1966**

LAMARAIN Yolande

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF)

**Observatoire du parc locatif social: résultats de l'enquête au 1er janvier 1992**

*Paris, DREIF, 1993.- 63 p., cartes, tabl., graph., annexes*

Ce document présente les résultats de l'enquête menée auprès des organismes HLM (offices publics et sociétés anonymes), des SEM et des filiales autres de la SCIC concernant le parc locatif social. Il renseigne sur les caractéristiques du parc, le conventionnement, la vacance de logements, les loyers, le parc de logements en procédure DSQ

**DRE 4948.92 ; IA 26506(92)**

LEVY-VROELANT Claire

**A propos de la mobilité résidentielle au XIXe siècle. Un espace à explorer**

*in Annales de la recherche urbaine, n° 59-60, sept. 1993.- pp. 15-24 (Mobilités)*

Il semble que les migrations dans la ville du XIXe siècle aient été plus intenses qu'aujourd'hui. Malgré la rareté des sources, des explorations sur Paris et Versailles signalent un déménagement tous les cinq ans en moyenne, sans qu'on puisse d'ailleurs opposer une stabilité bourgeoise à une mobilité populaire.

**CDU**

VACHER Françoise

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT D'ILE-DE-FRANCE (DREIF) ;  
PREFECTURE DE REGION

**Observatoire du parc locatif social : résultats de l'enquête au 1er janvier 1991**

*Paris, DREIF, 1993.- 51 p., tabl., graph.*

Les résultats présentés dans ce document sont la synthèse des informations fournies par les organismes d'HLM (offices publics et sociétés anonymes), les SEM et les filiales autres de la SCIC (SCI, CIRP, CIRS) et concernent les logements locatifs (à l'exclusion des foyers). Cette enquête donne des informations sur l'âge du parc, le conventionnement, la mobilité des locataires, la vacance de logements, les loyers, le parc social par organisme.

**DRE 4948.91 ; IA 26506(91)**

ACADIE

**Du chantier au déménagement ; les effets de mobilité résidentielle suite à des opérations de réhabilitation dans le secteur HLM**

*Paris, Acadie, 1992.- 59 p., ann. non pag., tabl., graph.*

Quels sont les effets sociaux de mobilité résidentielle suite à des opérations de réhabilitation dans le secteur HLM ? Selon les discours le plus souvent tenus, les augmentations de loyers et le conventionnement APL, liés à ces opérations auraient pour conséquences simultanées de faire fuir les ménages aux ressources les moins modestes et d'attirer une population précarisée, fortement solvabilisée par l'APL. A partir de l'étude concrète de quatre sites, deux à Mantes-la-Jolie, un à St-Denis, l'autre à Nanterre, les auteurs de ce rapport se sont interrogés sur la généralité de ce constat et ont examiné dans quelle mesure des positionnements diversifiés des différents acteurs impliqués (Etat, ville, organisme, HLM) étaient susceptibles d'amenuiser ou de renforcer ces effets.

**CDU 31592 ; DC E92.4 ; IA 38750**

BERGER Martine, SAINT-GERAND Thierry

**La division sociale de l'espace péri-urbain en Ile-de-France. Application d'un système d'information statistique et cartographique. in : Ile-de-France**

*in Strates, n° 7, 1992.- pp.43-57, tabl., cartes*

En confrontant quatre cartes qui se renseignent mutuellement, l'analyse valide une démarche intégrant traitements statistiques et cartographiques et témoigne de la pertinence des échelles d'analyse retenues. Elle apporte des éléments de réponse à l'interrogation sur la validité d'une distinction de l'urbain et du rural dans les espaces de transition entre une grande métropole et les campagnes qui l'entourent. Enfin, elle met en évidence les interactions entre division sociale de l'espace, composition du parc de logements, types de mobilité résidentielle.

**IA P.616**

MORUZZI Fulvio

**Le dépeuplement des centres-villes**

*in SIA. Ingénieurs et architectes suisses (Suisse), n° 15-16, juill. 1992.- pp. 10-15, graph., phot., plan*

Après un bref rappel historique, l'auteur examine les conditions économiques et techniques ayant présidé aux fluctuations de population dans les grandes villes d'Europe depuis le milieu du XIXe siècle. Il en tire certains enseignements justifiant les mesures prises en matière de plan d'utilisation des sols dans les grandes villes suisses.

**CDU**

• **Observatoires des transports**

CENTRE D'ETUDES TECHNIQUES DE L'EQUIPEMENT DE MEDITERRANEE (CETE) ; SERVICE D'ETUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA)

**Les effets économiques des grandes infrastructures routières : bilan des observatoires**

*Aix-en-Provence, CETE Méditerranée, 1995.- communications de la journée du 16 mars 1995*

Présentation des observatoires du SETRA. Approches méthodologiques et nature des différents effets économiques des infrastructures routières : mobilité, emplois directs, organisation de l'espace, activité des entreprises, les actions volontaristes en matière d'intercommunalité et de paysage.

**CTA 11719**

**Déplacements, signalisation**

*in Génie urbain. Aménagement et territoire, n° 408, juin-juill. 1994.- pp. 14-65*

Ce dossier traite successivement de l'automobiliste dans la ville, de la gestion de la circulation urbaine, de la mobilité, du métro-bus de Toulouse, du contrôle de sécurité, de la sécurité routière à Lyon, des zones 30, de l'observatoire de la circulation routière de Lille, du bruit de la circulation à Bron, d'une nouvelle génération de logiciels dans la gestion du trafic, du tramway de Strasbourg, des flux et aménagements urbains à Rennes, du système véhicules électriques, de l'autonomie du véhicule électrique, du système de bornes à Aix-en-Provence, d'un parking équipé d'un système de visualisation de l'occupation des places à Grenoble, de l'observatoire local de stationnement à Metz, d'une signalisation appropriée des parcs de stationnement "deux-roues".

**CDU**

SARECO

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ; DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES (DRAST)

**Recherche concernant l'opportunité de créer un observatoire économique de suivi des déplacements transfrontaliers, tome 1**

*Paris, SARECO, 1994.- 108 p., tabl., cartes, plans*

Etude sur l'opportunité d'implanter des observatoires économiques de suivi des déplacements transfrontaliers. Elle a mis en évidence que les déplacements transfrontaliers n'ont pas de nature spécifique et que la levée des frontières n'a pas eu d'effet sensible sur les déplacements des particuliers. Par contre, elle révèle l'existence de quatre régions économiques actives, à cheval sur une frontière, où la création d'observatoires semble nécessaire. Il s'agit des régions suivantes : la région constituée autour de l'Euro-métropole Lille-Tournai-Courtrai, la région SAR-LOR-LUX (Sarre, Lorraine, Luxembourg), le Rhin supérieur (Alsace, Pays de Bade, Cantons de Bâle) et la région de Genève-Annemasse.

**DCN 61-852**

ROUX Anne-Marie

**L'Observatoire du développement urbain de la rocade rive droite : un outil complet qui reste à utiliser**

*Bordeaux, 1993.- 142 p., bibliogr., ann., plans, graph. (maîtrise des sciences et techniques d'aménagement, Institut d'aménagement, Université de Bordeaux III)*

Bordeaux, métropole régionale, s'est essentiellement développée sur la rive gauche de la Garonne. La réalisation de deux ponts au cours des années 60, donne une réponse momentanée au problème d'enclavement que connaît la rive droite. Pour absorber le surplus de trafic, il est décidé, dans les années 80 de réaliser une rocade sur la rive droite, venant terminer l'anneau périphérique commencé avec la rocade rive gauche. Parallèlement, l'Etat prend conscience du manque d'informations sur les impacts des grandes infrastructures routières en dehors du domaine de l'environnement. Un appareil législatif est mis en place afin de remédier à ce problème. La clé de voûte de cet appareil repose sur la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) de décembre 1982. Cette loi explique la mise en place d'un observatoire sur l'agglomération bordelaise dont l'objet est de déterminer l'impact de la rocade sur son environnement physique, économique et social, néanmoins son avenir reste flou, à la fois du fait des problèmes inhérents à la nature de cette structure complexe mais également, du fait du contexte local (problème du développement de l'intercommunalité).

**IAB 1993RO**

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE (AURG)

**Observatoire des effets du tramway**

*Grenoble, AURG, 1992.- 51 p., graph., plans, tabl.*

Le tramway a fouetté le marché des terrains à bâtir dans l'agglomération grenobloise, mais seulement pendant quelques années. Dans le domaine du logement, on a observé qu'il avait eu une incidence sur les constructions de logements neufs mais qu'il ne perturbait pas le marché de l'occasion ni les loyers. Dans le secteur tertiaire, il a contribué au mouvement centripète des activités. Il a provoqué des mutations de fonds de commerce au moment de la construction des lignes, mais ce bouillonnement s'est atténué très fort par la suite.

**DCN 58-B-465**

AGENCE D'URBANISME DE LA REGION DE NANTES (AURAN)

**Observatoires de l'agglomération nantaise. Transports et déplacements migrations domicile-travail**

*Nantes, District de l'agglomération nantaise, 1992.- 160 p., cartes, tabl.*

Observation, mesure et cartographie des migrations domicile-travail pour 37 communes constituant l'Association communautaire de la région nantaise (ACRN). Ces communes sont : Basse-Goulaine, Bouguenais, Carquefou, La Chapelle-sur-Erdre, Couéron, Indre, La Montagne, Nantes, Orvault, Le Pellerin, Rézé, St-Aignan-de-Grand-Lieu, St-Herblain, St-Jean-de-Boiseau, Ste-Luce-sur-Loire, St-Sébastien-sur-Loire, Sautron, Les Sorinières, Thouare et Vertou. Une fiche est donnée par commune avec : le nombre d'actifs, le nombre d'emplois dans la commune, le nombre d'actifs travaillant et habitant la commune, les principales communes de destination, etc.

**CDU 27835**

COMITE REGIONAL POUR L'INFORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE (CRIES)

**Les transports en Ile-de-France, actes du colloque du mercredi 18 décembre 1991 à Paris**

*Paris, CRIES, 1992.- 95 p., cartes, ill.*

Les influences réciproques entre transports et urbanisation ; l'enquête globale sur les déplacements ; l'observatoire régional des déplacements ; le compte transport de voyageurs pour l'Ile-de-France ; les propositions énoncées dans la charte régionale et l'avant-projet de Schéma directeur qui visent à assurer la maîtrise des flux internes et externes des voyageurs et des marchandises.

**IA 32202**

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS (STP)

**Revue : Déplacements en Ile-de-France, le journal de l'observatoire régional des déplacements**

*in Déplacements en Ile-de-France*

*Paris, STP, 1992.- bimestr. (édité par l'Observatoire régional des déplacements en Ile-de-France)*

**IA**

DUCHENE Chantal

CENTRE D'ETUDES DES TRANSPORTS URBAINS (CETUR)

**Comptes des dépenses publiques pour les déplacements urbains de personnes. Manuel des méthodes**

*Bagneux, CETUR, 1990.- 218 p., tabl. (coll. Dossier du CETUR, «Déplacements urbains »)*

Ce manuel permet une évaluation d'ensemble des coûts du système de déplacements de personnes dans une agglomération urbaine. Il présente de manière systématique des méthodes à utiliser pour la tenue d'observatoires permanents des coûts publics des systèmes de transport. Il fait suite à une expérimentation qui a permis de dresser les comptes des voiries et des transports dans l'agglomération de Grenoble.

**CDU 23827 ; TU CEDO 45 ; DCN 58-927 ; DRE 6903 ; EPC NY3004**

VILLE DE PARIS ; DIRECTION DE LA VOIRIE

**Revue: L'observatoire des déplacements à Paris**

*Observatoire des déplacements à Paris, Mairie de Paris, 1990.- trim. (avec la collab. de la Préfecture de police, de l'OEP, de la DREIF, du STP, du Conseil régional d'Ile-de-France, de la RATP, de la SNCF)*



IA

ARTOUS Antoine

**Une étude de l'OEST sur l'avenir du transport. Rapidité, compétitivité... mais aussi qualité et fiabilité !**

*in Camions magazine, n° 58, mai 1988.- pp. 36-39, photos*

Que sera le transport routier en l'an 2005 ? Quels rapports avec les autres modes de transport ? Quels nouveaux trafics avec le marché unique européen ? Ce sont quelques-unes des questions que doit se poser tout chef d'entreprise. Une commission de travail de l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST), sous la direction de Gaston Dessay, a "planché" sur ces thèmes.

**DAEI**

• **Programme pour la recherche, le développement et l'innovation dans les transports terrestres (PREDIT)**

VIA TRANSETUDE ; CODRA

**Parcs-relais et de commerce. Recherche de définition de site**

*Sl., VIA Transétude, 1998.- 89 p., bibliogr., ann., phot.*

**RMT 98019**

HERAN F., JULIEN A., CHAPAT K.

INSTITUT FEDERATIF DE RECHERCHE SUR LES ECONOMIES ET LES SOCIETES INDUSTRIELLES (IFRESI) ; CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (CNRS)

**Eco-mobilité. Mobilité urbaine et déplacements non motorisés. Les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo**

*Lille, IFRESI, 1997.- 100 p., bibliogr., tabl., phot.*

**RMT 97041**

DAHM Barbara, DROIN Marc, DUGUET Anca

ASSOCIATION DOSSIERS DEBATS POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE (4D)

**Analyse des expériences étrangères de relance des modes non motorisés**

*Paris, 4D, 1997.- 14 p., bibliogr., tabl.*

**RMT 97021**

GOLIAS R., PECHEUR P., RITTER E.

GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORTS (GART)

**Quand le tramway sort de la ville. Pertinence et perspectives de mise en œuvre du concept de système ferroviaire léger en France**

*Paris, GART, 1997.- 113 p., ann., carte coul., tabl., phot.*

**RMT 97037**

FICHELET Raymond

**Éléments pour un bilan du PREDIT thème 5 « Organisation des transports et systèmes de mobilité »**

*Paris, 1996.- 27 p.*  
**RMT 96020**

# LOI SUR L'AIR

ALLARD Sandrine

## **Une loi pour réduire la pollution atmosphérique**

*in Génie urbain. Aménagement et territoire, n° 444, avr. 1998.- pp. 35-38*

Avant celle de 1997, la dernière loi française sur la pollution atmosphérique datait de 1961. Trente-six ans durant lesquels la pollution dans l'air, dans l'eau et sur la terre n'a cessé d'augmenter à l'échelle planétaire. Cet article est consacré aux différentes dispositions techniques de la loi.

**CDU**

ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES (ENPC)

## **La loi sur l'air et les transports : mise en œuvre et premières expériences**

*Marne-la-Vallée, ENPC, 1998.- fasc.div., bibliogr. (journées de formation « Ponts formation édition », 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 1998)*

**EPC**

ROBERT Jean

## **Qualité de l'air : des réseaux de mesures en pleine effervescence**

*in La Gazette des communes, n° 1444, 9 mars 1998.- pp. 20-25, tabl., carte, phot.*

Trente-cinq associations surveillent quotidiennement la qualité de l'air en France. Ces associations, financées en partie par les collectivités locales, se développent rapidement depuis la loi sur l'air du 30 décembre 1996, leurs crédits sont plus importants, leurs missions s'élargissent. De nouveaux capteurs pour mesurer les polluants sont installés. La question de l'harmonisation des critères d'implantation des stations de mesure de la qualité de l'air devient fondamentale.

**CDU ; IA P.188**

## **Améliorer ensemble la qualité de l'air**

*in Ile-de-France au futur, n° 57, mai-juin 1997.- pp. 3-6, phot., carte*

L'objectif de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 est d'agir dans la durée sur toutes les sources de pollution, en particulier automobile. Avec des mesures à la fois incitatives et contraignantes, cette loi définit une nouvelle politique des déplacements. Les premières applications de la loi en Ile-de-France sont la création d'une nouvelle zone de protection spéciale et l'instauration de la circulation alternée. Ces deux dispositifs confirment le rôle précurseur que joue l'Ile-de-France dans la lutte pour améliorer la qualité de l'air.

**CDU ; IA P.200**

BRAUD Xavier

## **Les transports dans la loi sur l'air**

*in Droit de l'environnement, n° 46, mars 1997.- pp. 16-18*

La relance des plans de déplacements urbains constitue l'un des points forts de la loi selon ses promoteurs. Cette loi réussit à compléter le décret qui fixe le contenu des

études d'impact mais reste discrète sur le financement des transports collectifs urbains.

**IA P.71**

DUVAL François

**Les dispositions routières de la "loi sur l'air"**

*in Annales de la voirie, n° 33, janv.-fév. 1997.- pp. 15-18*

Les principales dispositions de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie concernant plus particulièrement la route et la circulation automobile, notamment en Ile-de-France. Elle se répartissent en une évaluation de la pollution et l'information du public, des mesures de prévention, des mesures coercitives et de police, des mesures liées à l'urbanisme et à la conception des infrastructures, des mesures techniques diverses.

**IA P.71TER**

FABERON Jean-Yves

**La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie**

*in Revue juridique de l'environnement, n° 2, 1997.- pp. 133-155.*

La loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie vient remplacer la loi du 02/08/1961 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs, et compléter la loi du 19/07/1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement. Cette loi comprend tout d'abord un dispositif d'ensemble visant à protéger la qualité de l'air. Elle définit dans ce but trois instruments d'évaluation de la pollution atmosphérique : les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites. Les autres dispositions contenues dans la loi sont : la garantie du droit de la population à être informée ; la possibilité pour le Préfet de prendre des mesures fortes, en cas d'urgence (restriction ou suspension des activités polluantes, y compris la circulation des véhicules, la gratuité de l'accès aux transports en commun étant alors assurée) ; le développement ou la mise en place d'instruments de planification de la qualité de l'air (plans régionaux pour la qualité de l'air, plans de protection de l'atmosphère, plans de déplacements urbains) ; la prise en compte du développement durable (mesures relatives à la maîtrise de l'énergie, aux transports ou à la santé) ; enfin, des dispositions répressives.

**CDU**

FABERON Jean-Yves

**La loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie**

*in Revue juridique de l'environnement, n° 3, 1997.- pp. 355-378, notes*

Commentaire de la loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Quatre aspects du texte sont examinés : 1. la maîtrise de l'énergie (utilisation rationnelle des ressources, réduction des émissions polluantes, développement des carburants écologiques, dispositions financières et fiscales) ; 2. la prise en compte des transports (institution d'itinéraires cyclables et effets sur la loi d'orientation des transports intérieurs, sur le code de l'urbanisme et sur les études d'impact) ; 3. la prise en compte de la santé (effets sur le code rural et les études d'impact) ; 4. le dispositif répressif (agents habilités à procéder aux contrôles, accès aux locaux et consignation des biens, procédure en cas d'infraction, sanctions).

**CDU**

GUIHAL Dominique

## **Les dispositions répressives de la loi sur l'air**

*in Droit de l'environnement, n° 47, avr. 1997.- pp. 14-16*

La méfiance à l'égard des interventions du juge judiciaire était assez nette dans le projet du gouvernement. Le texte définitif contient d'efficaces pouvoirs d'encadrement des opérations de contrôle menées par l'administration. Sur le terrain des sanctions, le législateur a adopté le point de vue de l'exécutif, organisant une répression administrative très structurée sur le modèle des installations classées et il a relégué dans un rôle subsidiaire la sanction pénale.

**IA P.71TER**

KUNTZ Jacques

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE PARIS (CCIP)

### **Circulation alternée en agglomération parisienne en cas de "pic de pollution atmosphérique" : l'application impossible**

*Paris, CCIP, 1997.- 27 p. (coll. Rapports de la CCIP)*

Quelles seront les conséquences du dispositif d'organisation de la circulation alternée pour l'agglomération parisienne pour le tissu économique concerné ? La qualité de l'air en sera-t-elle vraiment améliorée ? Ce rapport se fait l'écho de ces interrogations venues des entreprises franciliennes.

## **La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. La loi sur l'air et son implication sur l'usage des véhicules**

*in Le Journal des Communes, n° 5, mai 1997.- pp. 11-15, phot., tabl., bibliogr.*

La loi sur l'air, votée en décembre 1996, consiste à surveiller la qualité de l'air grâce à des structures telles AIRPARIF, et à planifier des orientations, de manière à prévenir ou réduire la pollution ou à en atténuer les effets. Ainsi ont été mis en place différents plans, tels les plans régionaux de qualité de l'air (PRQA), les plan de protection de l'atmosphère (PPA), et le plan de déplacement urbain (PDU). Le PDU de l'agglomération lyonnaise est présenté à titre d'exemple. L'article étudie aussi l'implication de la loi sur l'air sur l'usage des véhicules. Elle préconise la réduction de l'oxygène dans les carburants et l'utilisation des biocarburants tels le diester ou l'éthanol. Les véhicules électriques sont aussi un moyen de réduire la pollution. Peu à peu, ils devraient remplacer les véhicules du parc automobile de l'Etat, des collectivités territoriales... pour faciliter ce renouvellement, la loi met en place des avantages fiscaux et financiers et des aides du syndicat des communes de la banlieue de Paris pour l'électricité. Le coût de fonctionnement des véhicules est réduit et une utilisation en libre service a été mise en place à Saint-Quentin-en-Yvelines.

**CDU**

LEOST Raymond

## **Les dispositions fiscales de la loi sur l'air**

*in Droit de l'environnement, n° 47, avr. 1997.- pp. 17-18*

Le contenu de la loi du 30 décembre 1996 révèle des mesures de portée modeste et dissimule mal l'incertitude tenant au financement des réseaux de surveillance et des outils de planification institués par la loi.

**IA P.71TER**

MILLEREAU Marc-William

## **Principes généraux et poursuite des objectifs de la loi sur l'air : du déclaratoire aux effets juridiques**

*in Droit de l'environnement, n° 46, mars 1997.- pp. 14-15*

L'argument sanitaire s'affirme comme la principale source d'inspiration des principes généraux du droit de l'environnement. Les principes de précaution, d'action préventive et de correction à la source des atteintes à l'environnement, du pollueur-payeur auxquels s'ajoutent les droits à l'information, à la participation et à la concertation régissent les dispositions de la loi.

**IA P.71**

## **Pollution : vers une nouvelle politique des déplacements**

*in Ile-de-France au futur, n° 61, nov. 1997.- pp. 3-6, phot.*

La loi sur l'air du 30 décembre 1996 a l'ambition de modifier les comportements de chacun face à l'automobile et elle définit une politique nouvelle des déplacements. Le 1er octobre 1997, la circulation alternée a été mise en oeuvre en Ile-de-France, constituant l'une des mesures d'urgence prévues par la loi sur l'air. Les dispositifs engagés depuis la loi confirment le rôle pilote de l'Ile-de-France pour lutter contre la pollution atmosphérique ainsi que sa détermination à assurer la qualité de vie de ses habitants.

**CDU ; IA P.200**

PREFECTURE DE REGION ILE-DE-FRANCE ; PREFECTURE DE POLICE

## **Mesures d'urgence en cas de pic de pollution atmosphérique en Ile-de-France; description de la mesure de "circulation alternée"**

*Paris, Ministère de l'Intérieur, 1997.- dossier, pag. div., ill. (conf. de presse lundi 21 avril 1997)*

Ce dossier de presse contient : les textes de la loi sur l'air et de l'arrêté interpréfectoral concernant la mesure de "circulation alternée", les allocutions des Préfets, des fiches réponses sur la pollution atmosphérique et la "circulation alternée". Des plaquettes d'information à destination des automobilistes, des cartes.

**DRE 8198**

## **La qualité de l'air en Ile-de-France**

*in Actualités Ile-de-France, n° 17, juin 1997.- non pag., cartes*

La qualité de l'air francilien est globalement satisfaisante, mais lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, les seuils réglementaires peuvent être franchis. La réduction des émissions de polluants est une priorité pour améliorer la qualité de l'air. Au-delà de la coordination entre tous les acteurs régionaux qu'elle entend continuer à favoriser, la Région intervient aussi dans le cadre de ses diverses politiques en faveur de la qualité de l'air. Outre la loi de décembre 1996, des mesures de restriction de la circulation sont prévues en Ile-de-France et les seuils d'émission de polluants des centrales thermiques et des installations de chauffage ont été revus à la baisse.

**IA P.131**

ROMI Raphaël

## **Droit de l'environnement : "atmosphère, atmosphère"**

*in Revue du droit public et de la science politique, vol. 113, n° 1, févr. 1997.- pp. 215-234.*

Commentaire de la loi sur l'air, votée par le Sénat le 20 décembre 1996. Du point de vue du traitement des symptômes, celle-ci prévoit une généralisation limitée des réseaux de surveillance de la qualité de l'air, ainsi qu'un renforcement des procédures existantes en matière d'alertes. Du point de vue du traitement des causes, la loi donne aux autorités territoriales les moyens d'appliquer les principes de planification et de prévention et, d'autre part, étend les pouvoirs de police administrative, notamment au niveau des maires.

**CDU**

ZIMMER Corinne

### **La loi sur l'air ou la promesse du long terme**

*in Maires de France, n° 19, fév. 1997.- pp. 6-7*

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, adoptée le 1er janvier 1997, met en place à échéance de deux ans quatre dispositifs visant à l'amélioration de la qualité de l'air : un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé ; un plan de prospection de l'atmosphère élaboré par le Préfet dans les agglomérations de plus de 250.000 habitants ; un plan régional pour la qualité de l'air chargé de fixer des objectifs de qualité à atteindre ; des plans de déplacement urbain (PDU) sont rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants.

**IA P.156**

### **L'air et les déplacements urbains**

*in Synergie environnement magazine, n° 8, printemps-été 1996.- pp. 11-39, phot., tabl.*

Les transports posent aujourd'hui de redoutables problèmes d'accessibilité et de qualité de vie urbaine. La reconquête de la qualité de l'air en Ile-de-France, les grands principes du projet de loi sur l'air, les actions possibles pour gérer la circulation et restreindre l'automobile, les aménagements en faveur de la bicyclette, les choix de Renault, les avantages et les inconvénients du gaz de pétrole liquéfié, le rôle du transport intermédiaire, sont exposés.

**IA P.600**

### **Dossier : transports et pollution**

*in Le Journal des communes, n° 3, mars 1996.- pp. 86-106*

Les français et en particulier les citadins sont devenus particulièrement sensibles au phénomène de pollution atmosphérique dont la voiture particulière est en grande partie responsable. Pour remédier à cette situation, il est nécessaire d'agir dans deux directions : le développement des transports moins agressifs pour l'environnement, vélos, marche à pied et transports en commun, et améliorer les performances des véhicules quant à l'émission des polluants. Avec le projet de loi sur l'air, de nombreuses mesures réglementaires européennes et nationales devraient inciter les pouvoirs publics, les élus locaux et les professionnels de l'automobile à développer des actions en faveur d'une meilleure qualité de l'air.

**CDU**

### **Dossier spécial Pollutec 96. Environnement et collectivités locales**

*in Journal des Communes, n° 8, sept. 1996.- pp. 319-368, ill.*

L'étude de l'action des collectivités locales vis-à-vis de l'environnement est structurée selon quatre axes : les déchets, l'eau, l'air, les risques. Le dossier déchets présente

la définition d'un projet local de gestion des déchets et passe en revue des solutions pour une collecte sélective performante (collecte sélective en porte-à-porte, collecte séparative, la déchetterie), mentionne l'initiative du compostage des déchets organiques municipaux et la gestion des déchets industriels et commerciaux à Paris. Le dossier eau traite de la responsabilité de l'élu face à l'assainissement, de l'évaluation des besoins des collectivités locales et des priorités des VIIe programmes des agences de l'eau. Le dossier air énonce la loi sur l'air et ses conséquences sur la réduction de la pollution urbaine. Au centre du dossier « risques » se situe le débat sur la prévention des risques naturels (les nouveaux PPR) et la priorité d'assurer la sécurité dans le domaine de l'énergie hydraulique, ainsi que les mesures d'amélioration de la sûreté dans la production d'énergie nucléaire.

**CDU**

KISS Alexandre

**Trois années de droit international de l'environnement (1993-1995)**

*in Revue juridique de l'environnement, n° 1-2, 1996.- pp. 83-120*

Cet article passe en revue les principaux développements intervenus dans le droit international pour la période 1993-95. On peut noter à cet égard certains progrès institutionnels ainsi que des avancées dans des domaines où le droit international s'aventurait peu : responsabilité pour dommage écologique ou juridiction internationale. Malgré l'évolution normative dont témoignent les nombreux de la mise en oeuvre du droit international, et surtout la place croissante des instruments économiques, qui risque à terme de faire prévaloir la loi du marché, avec tous les aléas que cette situation comporte pour les valeurs fondamentales du monde actuel et futur, les droits de l'homme et l'environnement.

**CDU**

MORCHEOINE Alain

**L'organisation des transports de marchandises en ville, une priorité de service public ?**

*in Transports urbains, n° 91, avr.-juin 1996.- pp. 3-5, fig.*

L'évolution rapide du transport de marchandises en ville est la conséquence de la morphologie urbaine, de celle des pratiques logistiques (développement de la grande distribution) et même de celle du conditionnement des produits (transport des déchets). Le bilan énergétique du transport urbain de marchandises entre pour une part croissante dans celui des transports terrestres. De plus, les véhicules utilitaires sont les plus impliqués dans l'émission des polluants les plus nocifs. Mais la ville est un organisme vivant qui doit s'approvisionner pour se nourrir. L'auteur suggère qu'à la faveur de la nouvelle loi sur l'air le transport urbain de marchandises dispose de priorités de service public, sous la tutelle d'autorités organisatrices.

**CDU**

**Qualité de l'air, une mission parlementaire propose une loi cadre**

*in Informations déchets, n° 146, mai, 1995.- pp. 60-66*

En France la politique de l'Etat en matière de contrôle de la pollution atmosphérique repose sur la dynamique associative. Les exigences exprimées par la population, l'accroissement et la complexité des phénomènes à surveiller révèlent, malgré toutes ses qualités et son dynamisme, les faiblesses de la structure du dispositif actuel et l'urgence de l'affirmation d'une volonté politique claire pour que soit pris en compte



ce qui apparaît comme un des nouveaux grands enjeux de la protection de l'environnement.

**DCN**

ROMI Raphaël

**Droit et administration de l'environnement**

*Paris, Ed. Montchrestien, 1994.- 479 p.*

Ce manuel de droit de l'environnement présente de façon exhaustive les textes juridiques relatifs à la préservation de la diversité biologique et à la promotion d'un développement soutenable. Présentation : des sources et principes du droit de l'environnement ; de l'administration de l'environnement ; des règles juridiques de la préservation et de la gestion des espaces ; des moyens juridiques de la préservation et de la gestion des espèces ; des moyens juridiques de la préservation des écosystèmes sensibles ; du droit des installations classées ; de la lutte contre la pollution de l'air, de l'eau et des sols ; du régime juridique des déchets et du bruit ; enfin les règles de la protection du paysage.

**CDU 30488**

ZIMERAY François

**Le maire et la protection juridique de l'environnement. Préf. de Michel Barnier**

*Paris, Victoire-éditions, 1994.- 246 p., index, bibliogr. (coll. Environnement-guides pratiques de l'administration territoriale)*

Des informations pratiques pour l'élaboration d'une politique municipale d'environnement. Des textes de loi et les jurisprudences permettant de comprendre la protection juridique de l'environnement et de rappeler au maire ses responsabilités. Trois domaines couverts : la commune face aux nuisances (bruit, pollution de l'air, de l'eau, etc.) ; la commune face aux risques naturels et technologiques ; la commune face aux déchets ménagers, industriels, hospitaliers.

**CDU 30494 ; IA 35629**

**TRAVAUX MENES  
PAR LES AGENCES D'URBANISME  
DEPUIS 1995**

# AVERTISSEMENT

Cette orientation bibliographique présente les études réalisées depuis 1995 <sup>(1)</sup> par le réseau des Agences d'urbanisme sur le thème « **Stratégies urbaines et transport** ». Ces études abordent les sujets des quatre ateliers de la 19<sup>ème</sup> Rencontre des Agences à Bordeaux.

- A. Quels déplacements pour quelle ville ?
- B. Planification de la ville et des transports.
- C. Projet urbain et transports collectifs.
- D. Mobilités et dynamiques urbaines.

Les études sont classées par ordre alphabétique d'Agence puis, pour chaque agence, par ordre chronologique décroissant. Un index thématique, en fin d'ouvrage, renvoie aux études, qui ont été numérotées à cet effet.

Ces bibliographies ont été rédigées par les Agences elles-mêmes et la coordination générale a été assurée par Annie Berthelot, documentaliste à l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, en étroite collaboration avec le Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) pour l'homogénéité de la présentation.

Certaines agences citent uniquement leurs propres travaux (dans ce cas, leur nom n'est pas repris en tant qu'auteur), d'autres mentionnent aussi des études réalisées par ou en collaboration avec d'autres organismes, qu'elles en soient ou non commanditaires.

**Le signalement de ces études n'implique pas obligatoirement leur consultation. Se renseigner auprès de chaque agence.**

---

(1) Année justifiée par l'existence d'un catalogue réalisé par la FNAU sur le thème des études de transport dans les agences entre 1990 et 1994.

## Agence d'urbanisme de la région angevine

AURA

83, rue du Mail - 49000 Angers

Tél. : 02 41 05 51 60

### 1 **Schéma directeur de la région angevine, approuvé par le Comité syndical du SMRA le 01/07/1996, modifié le 12/03/1997**

1997, 400 p. + 1 carte

Définition des orientations et du parti d'aménagement constituant les principaux enjeux structurant l'avenir des 50 communes de la région angevine : travailler au repositionnement de la région angevine dans les Pays de la Loire et au sein du grand Ouest ; assurer son aménagement maîtrisé ; organiser les déplacements ; mettre en œuvre une politique active pour l'environnement et les paysages ; favoriser les transformations du tissu économique et le valoriser, développer la formation et la recherche.

**ESP1/54-4**

### 2 **Angers navettes domicile-travail interquartiers. Observatoire des migrations n° 3**

1997, 44 p.

Il s'agit ici d'étudier à la fois le caractère résidentiel ou attractif de chacun des 22 quartiers d'Angers et les flux essentiels vers les pôles d'emploi : 22,3 % des actifs de la ville d'Angers sont dits « stables » au niveau de leur quartier. Hormis le quartier INSEE n° 18 (CHU) où près de 40 % des actifs sont stables, seuls trois quartiers du centre ville d'Angers (les quartiers n° 2, 3 et 4 : Hôtel de Ville - Roi René, Mail - place du Lycée et Gare Saint-Laud) ont une population active plus stable que les quartiers plus périphériques. (Un complément à cette étude est paru dans la publication périodique de l'AURA / Agglomération angevine, n° 48, novembre 1997, 2 p.)

**SOC2/15-3**

DDE, AURA, VILLE D'ANGERS

### 3 **Dossier de voirie d'agglomération de la région angevine : dossier de concertation, document de synthèse**

1996, 11 p. + ann.

Succédant au diagnostic (équipement des ménages en automobiles, transports en commun, réseau routier et autoroutier, sécurité et exploitation des infrastructures, impact de l'urbanisation péri-urbaine, pollution), cette étude résume les scénarios envisagés pour le développement du réseau de voirie. Les objectifs poursuivis sont d'assurer la continuité des grands itinéraires nationaux et l'accessibilité des pôles régionaux et locaux et d'anticiper le développement urbain.

**TRA3/51-5**

### 4 **Migrations alternantes dans la région angevine : "attractivité et flux" et "cartographie communale"**

1996, 2 vol., 55 p. + 377 p.

L'examen des trois derniers recensements a mis en évidence une augmentation des navettes domicile-travail : la part de la population active travaillant hors de sa commune de résidence est passée de 33 % en 1975 à 47 % en 1990. Angers est la commune qui a la plus forte attractivité : 140 emplois pour 100 actifs résidents. Par contre sur les 50 communes de la région angevine, seules 5 ont un ratio emploi/résident qui dépasse 1. Les 16 communes de la première couronne comptent 32 % des actifs et 26 % des emplois, mais Sainte-Gemmes-sur-Loire et Saint-Barthélemy-d'Anjou ont un ratio de l'ordre de 1,6. Dans la seconde couronne Brissac-Quincé est la seule commune à compter plus d'emplois que de résidents actifs (1,1). L'attraction d'Angers est plus forte sur l'ouest où les actifs travaillant à Angers représentent 52 à 60 % des actifs résidents ayant un emploi. Au total, on dénombre 46.468 migrations dans la région angevine. Les échanges avec les autres villes du département montrent qu'ils sont plus importants avec Saumur qu'avec Cholet, mais que le flux est plus favorable à Cholet. Avec les autres départements, la Loire-Atlantique représente le flux le plus important (12 % des actifs, 1.920 migrations). Le flux net est positif avec ce département (+ 158) et déficitaire avec la Sarthe (- 94).

Les migrations avec la région parisienne représentent 899 migrations, avec un flux net déficitaire (- 525). 712 actifs angevins vont travailler en Ile-de-France et 187 franciliens viennent en région angevine. (Un résumé de l'étude est paru dans la publication périodique de l'AURA / Agglomération angevine, n° 42, septembre 1996, 4 p.)

**SOC2/15-1ET2**

**5 Etude de rationalisation et de développement des réseaux de transports urbains dans l'agglomération angevine**

*1995, n.p.*

Après un diagnostic de l'existant (population concernée par le périmètre d'étude, emplois et déplacements domicile-travail, établissements d'enseignement, motorisation des ménages), cette étude a pour but, dans sa première phase, de reconsidérer l'organisation des réseaux de transports en commun urbains et interurbains : redéfinition du réseau, principes tarifaires, implications financières, cadre juridique.

**Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort**

**AUTB**

8, rue de Mulhouse - BP 107 - 90002 Belfort cedex

Tél. : 03 84 46 51 51

**6 District : déplacement, mobilité, transport**

*1998, n.p.*

Présentation des études conduites depuis le livre blanc du projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) du Nord Franche-Comté, afin de réaliser un état des lieux des projets et des réseaux et de pouvoir dégager les problèmes actuels du district de l'agglomération belfortaise (DAB).

**VOIRI 5**

DRE FRANCHE-COMTE

**7 La liaison Rhin-Rhône-Méditerranée**

*1997, 39 p.*

Proposition pour une alternative ferroviaire fret et voyageurs, après l'abandon du Grand Canal.

**AMENA 7**

CHAPPET (Sylvie)

**8 Projet d'aménagement des friches ferroviaires de la gare de Belfort**

*1996, 102 p.*

Mémoire de fin d'études présenté à l'école d'architecture de Paris-La Villette en octobre 1996 et réalisé dans le cadre d'un travail mené à l'agence d'urbanisme. Analyse des friches SNCF du centre ville de Belfort et de leur environnement et proposition d'aménagement urbain.

**AMENA 25**

**9 Etude d'aménagement de l'espace central interurbain... Diagnostic**

L'espace central interagglomération n'a jamais été étudié spécifiquement dans le cadre de l'aire urbaine, de même que l'on connaît mal les relations qui le lient aux deux agglomérations de Montbéliard et de Belfort. Il s'agit donc d'un espace dont l'organisation, les modalités de fonctionnement et les potentiels restent à découvrir à l'échelle du Nord Franche-Comté.

**AMENA 37**

**Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine**

**A'URBA**

Rue Jean Fleuret - BP 549 - 33002 Bordeaux cedex

Tél. : 05 56 99 86 33

**10 Communauté urbaine de Bordeaux. Plan des déplacements urbains. Comité de pilotage du 24 juillet 1998. Phase 1 : Diagnostic partagé. Phase 2 : Enjeux et pistes d'actions**

*1998, dossier (10 fascicules)*

Constat et diagnostic sur le système actuel des déplacements. Rapports de synthèse des sept groupes de travail : environnement et santé ; dynamiques d'agglomération ; diminution du trafic et réponses alternatives ; transports collectifs urbains et suburbains ; stationnement ; transport et livraison de marchandises ; économie et évaluation. Scénario tendanciel de référence : principaux éléments (illustration du possible si aucune disposition n'est prise pour modifier l'offre actuelle. Stratégie programme : vision globale du contenu du PDU, resitué dans les démarches en cours (SD, TCSP...) et énonçant une plate-forme d'objectifs aboutissant à une stratégie d'actions.

**TRA5398**

**11 ZAC Coeur de Bastide. Orientations programmatiques et fonctionnalités**

*1998, 9 p. + cartes*

Le rôle du futur quartier « Coeur de Bastide » est clairement affirmé, dans le schéma d'orientation des quartiers rive droite et dans le projet urbain de la ville de Bordeaux, comme l'élément fondateur d'une nouvelle dynamique urbaine en liaison avec le noyau central d'agglomération. Il s'agit donc de confirmer les orientations souhaitées avec, pour objectif, de créer un nouveau quartier mixte à proximité du centre ville, d'illustrer quelques scénarios d'affectation des espaces et de visualiser les choix d'implantation des éléments de programme proposés.

AURBA, ISIS

**12 Plan des déplacements urbains. Mission d'assistance sur le transport et la livraison des marchandises : diagnostic - enjeux - pistes d'action - actions prévisibles et scénarios envisageables**

*1998, 75 p + annexes, cartes, tabl.*

La ville de Bordeaux ayant été ville pilote de l'étude menée par le CERTU sur le sujet, le diagnostic est alimenté par l'important recueil de données réalisé alors. Les enjeux formulés se déclinent autour de trois thèmes qui figurent parmi les objectifs stratégiques du PDU : équilibrer le partage de la voirie (en tenant compte notamment du projet de tramway) ; améliorer la qualité de la ville et de la vie (en limitant le nombre de véhicules en circulation) ; renforcer le centre et les centres. Cinq pistes d'actions sont formulées.

**13 Communes de Cenon et Lormont. Aménagement de l'avenue Carnot. Traitement du carrefour des Cavailles**

*1998, n.p.*

Etude menée dans le cadre de la mission d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour le tramway ; il s'agit de définir les réservations à court terme, en liaison avec le tramway, compatibles avec des objectifs à long terme s'élargissant à l'échelle intercommunale. Cet axe séparant les deux communes est aussi une entrée de ville pour chacune d'elles et pour l'agglomération bordelaise par l'Est. Cette étude s'inscrit également dans le projet urbain commun aux communes de Cenon, Lormont et Floirac, en cours, et dans une démarche « Vivre et circuler en ville » pour Cenon et Lormont.

**TRA5405**

- 14 Observatoire des effets du tramway. Quel observatoire pour le tramway de Bordeaux ?**  
*1998, 9 p.*  
Note présentant la méthodologie de mise en oeuvre de l'observatoire : partenariat, étapes du suivi, domaines d'observation (déplacements et environnement, transformations du tissu urbain et cadre de vie, marché immobilier et foncier, commerce), calendrier prévisionnel.  
**TRA5411**
- 15 Révision du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise. Les orientations stratégiques du projet de schéma directeur : le nouveau document, les orientations générales**  
*1998, 21 p.*  
Approuvé par délibération du Syndicat mixte en date du 21 juillet 1998, ce document fait suite à la première phase dite « Bilan - état des lieux - diagnostic » et fixe les principes généraux et le parti d'aménagement retenu.  
**ESP5583**
- 16 Charte des mobiliers urbains de la ville de Bordeaux : orientations générales et prescriptions**  
*1998, 68 p.*  
Premier volet de la charte des espaces publics qui prendra en compte à terme les autres composantes du paysage urbain comme les sols et le vocabulaire végétal. Les prescriptions visent à garantir un bon confort d'usage de l'espace public (proches d'un document réglementaire) et les orientations visent à l'amélioration fonctionnelle et esthétique du « parc » de mobilier existant.  
**EQU5586**
- 17 Hangars 15 à 19 : prescriptions d'architecture et d'urbanisme. Rapport de synthèse**  
*1997, 62 p. + 12 pl.h.t.*  
Le port autonome de Bordeaux, propriétaire de ces surfaces de stockage en friche depuis les années 1980, souhaite procéder à leur commercialisation ; dans le même temps, leur reconversion s'intègre dans la politique de revitalisation des quais rive gauche bordelais. La problématique qui sous-tend l'étude consiste à intégrer une friche industrielle et portuaire en reconversion dans un espace urbain, en tenant compte de l'aspect patrimonial et des contraintes juridiques qui pèsent sur le site.  
**ESP5106**
- 18 Plan de déplacements urbains de la Communauté urbaine de Bordeaux. Processus de mise en oeuvre. Document de travail du 24 juin 1997**  
*1997, 31 p.*  
Ce document détaille les étapes, les modalités et les partenariats de la mise en oeuvre du PDU à travers cinq parties : la cadrage de la démarche, l'organisation du travail et des instances, les étapes de la démarche, le plan de travail et le calendrier d'élaboration, l'estimation financière et le principe de budgétisation.  
**TRA4843**
- 19 Recherches historiques ; quais de Bordeaux**  
*1997, 8 p.*  
Reproduction de documents iconographiques rassemblés pour l'étude des quais de Bordeaux, de la place de la porte de Bourgogne aux Quinconces pour la rive gauche, et place Stalingrad pour la rive droite.  
**TEC4998**
- 20 Révision du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise ; rapport de la phase 1 ; état des lieux soumis au comité syndical du 20 juin 1997**  
*1997, 28 p.*  
Réalisé en collaboration avec le SYSDAU, Syndicat mixte pour la révision du SDAU, à l'issue des commissions thématiques qui se sont réunies entre septembre 1996 et avril 1997. Il permet d'apprécier la situation actuelle de l'agglomération et son évolution depuis 1975, date de référence de l'ancien SDAU. Malgré une évolution démographique et d'emploi différente des



prévisions, les orientations en termes d'usage du sol et de réalisation des grands équipements ont été globalement respectées, à l'exception de quelques incompatibilités parfois fortes.

**ESP4997**

**21 Révision du schéma directeur de l'aire métropolitaine bordelaise. Thème 2 : Infrastructures, déplacements, grands équipements. Phase 1 : Etat des lieux**

*1997, 49 p. + annexes*

Evolution des déplacements, structure du réseau routier, infrastructures ferrées, offre en transports collectifs, schéma logistique d'agglomération, grands équipements.

**TRA5424**

MARIE (D.), MERIGOT (B.), SAINT-CRIC FORESTIER (F.), URIEN (M.)

**22 Une entrée de ville pour Bordeaux. Analyse - diagnostic - projet**

*1997, 90 p.*

Projet de fin d'études pour le mastère spécialisé en aménagement et maîtrise d'ouvrage urbaine de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, dans le cadre d'un stage à l'A'URBA. Porte sur l'entrée sud de l'agglomération, correspondant aux voies qui traversent les communes de Villenave d'Ornon et Bègles. Il comporte une phase analyse-diagnostic et une phase projet.

**ESP5098**

**23 Variantes de tracé du tramway en centre-ville. Enjeux d'urbanisme associés**

*1997, 32 p.*

Phase définition du projet de tramway. Les variantes concernent : 1. Rue Vital Carles / Place Gambetta ; 2. Quai de la Monnaie / Cours de la Marne ; 3. Cours Alsace-Lorraine / Cours Victor Hugo. Les enjeux sont évalués selon trois familles de critères : territoriaux (développement du centre ville, hiérarchie des espaces, centralité et évolution des fonctions dominantes des quartiers) ; locaux (potentiel de requalification des axes empruntés et actions envisageables) ; impacts de proximité (accès, commerce, vie locale...).

**24 Valorisation du parc d'activités de Bordeaux Nord**

*1997, 42 p.*

Le secteur étudié fait partie des trois cantons de Bordeaux concernés par les zonages Objectif 2 et politique de la ville en même temps qu'il est partie intégrante du projet urbain présenté par la municipalité en novembre 1996. Essentiellement zone d'entrepôts et de commerce de gros, il concentre 2000 emplois sur 63 ha et 120 entreprises. Les éléments techniques descriptifs du projet de valorisation sont établis pour chaque question traitée (jalonnement et signalétique, déplacements, qualité urbaine) selon deux fiches : « état des lieux » et « solution type ».

**ESP5152**

**25 Schéma directeur des Déplacements urbains communautaires (Bordeaux). Les franchissements du fleuve en partie centrale. Rapport de synthèse**

*1997, 110 p.*

Formalisation des éléments de choix des futurs ouvrages (préconisés par le SDDUC à la fois dans le cadre du projet de transport en commun et pour décharger la circulation sur les quais rive gauche) : enjeux et contraintes ; solutions techniques disponibles. Problématique du franchissement en partie centrale, nécessaire pour compenser l'impact du passage du tramway sur le pont de Pierre ; comparaison des hypothèses de positionnement de l'ouvrage central au droit de la place des Quinconces ou dans le prolongement du cours du Médoc.

**TRA5402**

DA CUNHA (Leonel)

**26 Transports en commun alternatifs à l'autobus. Application à deux quartiers peu denses de l'agglomération bordelaise**

*1997, 93 p. + annexes*

Mémoire de DESS Transports urbains et régionaux de personnes pour l'ENTPE. Analyse du contexte bordelais (urbanisation et réseau de bus) ; les scénarios de transports alternatifs à partir de l'exemple de quatre autres agglomérations ; propositions de restructuration sur deux secteurs tests, Villenave d'Ornon et St-Médard-en-Jalles, communes de la banlieue bordelaise.

**TRA5563**

- 27 Appel à projets « transports publics et intégration urbaine ». Amélioration de la desserte des quartiers. Fiche d'action n°1 - Commune de Pessac : quartiers Saige, La Châtaigneraie, Monbalon-Macédo-Madran**  
**I - Analyse des fonctionnalités urbaines et du niveau d'offre transport, 1997, 17 p.**  
**II - Expression des besoins et attentes des habitants : quartier Saige, 1997, 21 p.**  
**II - Expression des besoins et attentes des habitants, 1998, 23 p. + annexes**  
 Premiers rapports d'étape de l'étude menée en réponse à l'appel lancé par la DIV et la DTT. Ils portent sur une commune de la banlieue bordelaise (environ 50.000 habitants) et des quartiers d'habitat social plus ou moins bien reliés au centre de la commune et au centre de l'agglomération.  
**TRA5401/1 A 3**
- 28 Bordeaux nord, communes de Bordeaux, Bruges, Le Bouscat : propositions**  
 1996, 32 p.  
 Ensemble des propositions d'aménagement pour mettre en cohérence des entités spatiales et fonctionnelles autour d'un projet urbain de référence, généré par la reconquête des espaces publics.  
**ESP4708**
- AURBA, CUB, DGST
- 29 Schéma directeur des déplacements urbains communautaires : rapport de synthèse au comité de pilotage + document de synthèse**  
 1996, n.p. + 36 p. + ann.  
 La démarche du SDDUC doit permettre d'engager à court terme les actions les plus urgentes, en particulier en ce qui concerne les transports en commun, tout en préparant l'élaboration d'un PDU, selon les règles prévues par la loi, et les études nécessaires à la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP).  
**TRA4219**
- AURBA, CREHAM, CUB
- 30 Ville d'Ambès. Vivre et circuler en ville. Schéma des déplacements deux-roues. Requalification des espaces publics du centre ville**  
 1996, dossier (4 vol.)  
 Cette mission devait répondre notamment aux dysfonctionnements observés concernant les liaisons piétonnes et deux-roues entre les équipements, les services du centre et les quartiers résidentiels nord et sud de cette petite commune de banlieue. Ce dossier contient donc un diagnostic et un programme d'actions.  
**TRA4298**
- AURBA, CLUB TRANSPORT FNAU
- 31 Recherche d'un ratio de couverture spatio-temporelle de l'offre en transport en commun**  
 1996, n.p.  
 Etude réalisée pour le compte du Plan urbain par le Club transports des Agences d'urbanisme (13 agences) et pilotée par l'A'URBA. La recherche se situe dans la problématique de l'existence (ou non) d'une corrélation entre les formes urbaines et le système de transport qui en résulte.  
**TRA4343**
- 32 Commune d'Ambarès et Lagrave. Analyse paysagère des voies d'entrée de la commune d'Ambarès et Lagrave**  
 1996, n.p.  
 Dans le cadre de l'étude « Vivre et circuler en ville » de cette commune de la banlieue bordelaise, l'analyse paysagère des principaux itinéraires d'accès à la commune comporte : une description du paysage de la voie, un profil en travers (qui révèle la composition de la voie et ses potentialités d'évolution) et une planche de prise de vue.  
**ESP4215**

- 33 Ville de Villenave d'Ornon. Vivre et circuler en ville. Etude socio-économique**  
*1995, 30 p.*  
Analyse de la population, des activités et des équipements du secteur sud-ouest de la commune (entre autoroute de Toulouse, rocade et limites ouest et sud de la commune) destinée à permettre une meilleure appréhension de la demande de déplacements.  
**TRA3726**
- 34 Les déplacements dans l'agglomération bordelaise. Enquête ménages 1990**  
*1995, 21 p.*  
Analyse des déplacements (nombre, mode, motifs, fréquence et durée...) et de leur évolution depuis la précédente enquête ménages (1978).  
**TRA3820**
- 35 Le site hospitalier de Pellegrin. Accessibilité - stationnement - fréquentation**  
*1995, 23 p.*  
Rappel des modalités d'intégration du site dans l'organisation du Centre hospitalier universitaire de Bordeaux et des enjeux en termes de services rendus. Présentation des résultats de deux enquêtes : l'une sur le fonctionnement des accès à Pellegrin ; l'autre sur la fréquentation (personnel, visiteurs, consultants) de celui-ci : fréquence des déplacements, durée de présence, modes de transport utilisés, lieux d'habitat et pratiques de stationnement. En dernière partie, essai d'identification des besoins en matière de stationnement et quelques recommandations.  
**TRA3831**
- 36 Ville de Mérignac. Vivre et circuler en ville. Etude socio-économique**  
*1995, 39 p.*  
Cette analyse porte sur les deux axes principaux d'accès au centre ville reliant, dans le sens ouest-est la Place du Général Gouraud au quartier Mondésir et dans le sens nord-sud l'Avenue de la Libération à l'Avenue Bon Air. Le diagnostic tente, à travers l'analyse du fonctionnement des commerces et des équipements, d'appréhender la demande de déplacements liée à la structure socio-économique de ces deux axes.  
**TRA3905**
- 37 Liaison place Amélie Raba-Léon rue du Général de Larminat. Etude d'impact**  
*1995, 96 p.*  
Projet de nouvelle liaison urbaine dont les objectifs sont d'assurer le transit depuis le secteur ouest de l'agglomération vers le centre de Bordeaux, de permettre l'accès à ce centre ville et la diffusion du trafic sur les boulevards, d'améliorer l'accès depuis les boulevards vers le Centre hospitalier Pellegrin et le Campus de Carreire et enfin de favoriser l'intégration de la voie à la trame viaire traversée tout en délestant les rues résidentielles adjacentes.  
**TRA4087**
- 38 Suivi des impacts de la rocade rive droite de Bordeaux (A10-Pont d'Arcins). Thème "L'image de la rocade". L'opinion et le comportement des usagers. Les liaisons assurées par la rocade rive droite**  
*1995*  
Cette étude complète l'enquête réalisée en 1992 après l'ouverture de la première section de la rocade, qui allait de l'A10 à la RD 936. Deux ans après le bouclage complet de la rocade et la mise en service du pont d'Arcins, il a paru intéressant d'évaluer la satisfaction des usagers et l'évolution par rapport à la première enquête, d'apprécier l'utilisation et le fonctionnement de la rocade, en termes de structure des liaisons assurées et de trafic des échangeurs.  
**TRA4402**
- 39 Plate-forme logistique et zone de fret : éléments de réflexion stratégique pour l'agglomération bordelaise**  
*1995*  
Ce rapport veut donner des éléments pour valider le concept de plate-forme logistique bordelaise et déterminer les conditions de succès d'un tel équipement.  
**ESP4414**

**40 Etude du paysage urbain et naturel du quartier de Bacalan**

*1995, 28 p. + annexes*

Le quartier de Bacalan-Claveau (au nord de Bordeaux) est qualifié d' « isolat de vie dans un secteur en friche ». Ce document fait l'analyse complète de ce phénomène et propose d'ouvrir le quartier vers le fleuve et de donner une priorité à l'aménagement de coutures inter-quartiers en profitant des disponibilités foncières.

**ESP4173**

**41 Bordeaux nord : diagnostic et enjeux**

*1995, dossier, 3 vol.*

Résultat de la mission d'expertise urbaine confiée à l'A'URBA pour faire le point de la situation du secteur, des enjeux et des conditions d'évolution du site sur les plans fonctionnel et urbanistique. Trois parties : diagnostic et enjeux ; annexes (données sur les entités foncières, trafic, données socio-économiques) ; typologie voirie.

**ESP4195**

**Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Brest**

**ADEUPA**

16, rue Coat-ar-Guéven - 29200 Brest

Tél. : 02 98 33 51 71

**42 DVA de Brest : le lien entre choix d'aménagement et de déplacement à partir des résultats de l'étude trafic**  
1997, 8 p.  
97 / M.W / N°224

**43 Des enjeux du DVA et de la poursuite des études qu'il a initiées**  
1997, 17 p.  
97 / M.W / N°288

**44 Elaboration du PDU de la Communauté urbaine de Brest : proposition de programme d'études**  
1997, 13 p.  
98 / A.M / N°42

GROUPES D'ETUDES DES REPRESENTATIONS DE LA MOBILITE ET DE L'ESPACE (GERME BREST) / ADEUPA / AER / UNIVERSITE DE BRETAGNE OCCIDENTALE / LIASC TELECOM  
**45 Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine**  
1996, 55 p.  
96 / MOBI

**ETUDES EN COURS**

**46 Thème B du programme d'étude PDU**  
1998  
Hiérarchisation des voies et élaboration d'un " plan vitesse ".

**47 Forme et intensité de la périurbanisation et aptitude à la canaliser : rapport intermédiaire**  
1998

**48 Présentation de la recherche proposée par l'ADEUPA intitulée : Interaction entre stationnement résidentiel et marché de l'habitat**  
1998

**Agence d'urbanisme et de développement  
de la région Flandre-Dunkerque - AGUR**

38, quai des Hollandais - 59140 Dunkerque  
Tél. : 03 28 58 06 30

**49 Projet de liaison cadencée Dunkerque, Adinkerque / Interface transport, urbanisme, développement social**

*1997, n.p.*

L'étude sur l'interface transport en commun, urbanisme et développement social est menée parallèlement avec les études de restructuration du réseau STDE intégrant l'hypothèse de création d'un axe lourd desservant le parc HLM et les établissements scolaires de l'agglomération Dunkerquoise.

**DKTRANS1028**

**50 Schéma de transports voyageurs du littoral**

*1997*

L'Agence est pilote de l'étude pour le SMCO. Elle a animé la sélection des bureaux d'études par le SMCO et ses partenaires. Elle a suivi et préparé les travaux des comités technique et de pilotage. A ce jour, les deux premières phases de diagnostic sont achevées et des travaux de construction de scénario sont en cours de réflexion.

**DKTRANS1029**

**51 Citadins au long court : mobilité et demande sociale dans l'agglomération dunkerquoise**

*1996, 33 p.*

Avant même de parler d'améliorer la desserte de transports, il paraît important de comprendre la ségrégation spatiale. Pourquoi certains quartiers semblent-ils retenir plus fortement leurs habitants..., est-ce positif ou négatif ? Ou pourquoi certains habitants ne peuvent profiter de l'offre de modes de transports différenciés ? Cette étude a été commandée par la Communauté urbaine de Dunkerque dans le cadre du programme « Réseau de transports publics et expression de la demande sociale ».

**DKTRANS1027**

**Agence d'urbanisme de l'agglomération grenobloise**

**AURG**

21, rue des Lesguidières - 38000 Grenoble

Tél. : 04 76 28 86 00

**52 La loi sur l'air. Organisation des déplacements des périurbains sur l'agglomération grenobloise en cas de limitation de circulation**

*1998, 41 p.*

Présentation des alternatives en transport en commun en cas d'alerte à la pollution de niveau 3, pour les périurbains.

**98225**

**53 Etude faisabilité de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway. Commission Prospective du SMTC du 29 janvier 1998**

*1998, 97 p.*

Analyse globale et sur le long terme des différentes familles de solutions envisagées pour la réalisation de la ligne est-ouest, impacts de cette ligne sur la vie des quartiers traversés, l'activité commerciale, la circulation et le stationnement, recensement de l'analyse des différents points durs (ouvrages, carrefours, points d'échanges, etc.), faisabilité financière de cette ligne.

**98048**

**54 Parcs relais et desserte ferroviaire. Etat actuel et propositions**

*1998, 124 p.*

Dans l'optique d'une communauté de transports de la région urbaine grenobloise dépassant le cadre du Plan de déplacement urbain, inventaire des possibilités de rabattement autour des gares.

**98246**

**55 Desserte périurbaine du secteur de Vizille et Uriage. Rapport d'étude**

*1997, 305 p.*

Analyse de l'offre de transports en commun et perspectives d'évolution des transports périurbains selon trois axes : le développement de l'usage des transports en commun périurbains, l'optimisation de l'offre globale de transports collectifs et la modernisation de l'offre périurbaine.

**97427**

AURG, ASCOPARG

**56 La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. La qualité de l'air sur l'agglomération grenobloise**

*1997, 26 p.*

Présentation du dispositif de surveillance et d'information sur la qualité de l'air et état de la pollution atmosphérique sur l'agglomération grenobloise.

**97603**

**57 Eléments de pré-diagnostic du PDU**

*1997, 115 p.*

La première partie de l'étude retrace les différentes réalisations en matière de déplacements (infrastructures routières, actions en faveur des transports en commun et autres modes alternatifs - marche à pied, deux roues) depuis le précédent PDU de 1987. La seconde partie essaie de déterminer comment seront desservies les futures zones d'activités et les opérations de logements d'ici à 2015, compte tenu du niveau de desserte actuelle et future en matière de transports en commun ; et dans le cadre de la révision du Schéma directeur, localiser les projets communaux par rapport aux grandes infrastructures routières projetées.

**11630**

- 58 Révision du Schéma directeur. Thème Déplacements. Etat des lieux**  
*1997, 136 p.*  
Cette étude, en trois chapitres, dresse un état des lieux de l'organisation des déplacements au sein de la région urbaine grenobloise ; présente les grands dossiers en cours en matière d'infrastructures routières, de transports en commun ou d'organisation des déplacements et propose des pistes de réflexion visant à améliorer le système de déplacements et mettre en place une méthode innovante d'aide à la décision en matière de planification : la modélisation stratégique.  
**97366**
- AURG, SMTC
- 59 Desserte des zones peu denses. Inventaire des zones**  
*1997, 45 p.*  
Cette étude dresse un inventaire de la desserte de l'ensemble des zones peu denses de l'agglomération grenobloise, avec une estimation de leur population, l'offre de transport en commun existante, quelques remarques générales sur la "physionomie" de la zone (type d'urbanisation, voirie, contraintes topographiques) et enfin quelques pistes de réflexion sur les possibilités de desserte.  
**97229**
- 60 Véhicules individuels publics et auto-partage**  
*1997, 60 p.*  
Cette étude analyse les expériences et projets européens de voiture à usage partagé (véhicule en libre service, auto-partage, etc.) et les conditions d'acceptation de tels systèmes par les entreprises de l'agglomération grenobloise où un projet de voitures électriques en libre service avait déjà été étudié.  
**97000**
- 61 Desserte en transports en commun du Vallon d'Uriage et du Plateau de Champagnier**  
*1996, 6 p.*  
**96337**
- 62 Desserte urbaine ferroviaire par Lazer du secteur Sud de l'agglomération grenobloise**  
*1996, 12 p.*  
**96053**
- 63 Redynamisation de la ligne 8. Résultats de l'enquête "petits points"**  
*1996, 110 p.*  
Dans le cadre de la redynamisation de la ligne 8 et de sa mise en accessibilité, il convient de vérifier, voire de repenser, l'emplacement des arrêts. L'objectif de cette enquête est de fournir des éléments concernant les pratiques actuelles de la clientèle, permettant de revoir la localisation des arrêts.  
**96016**
- 64 Observatoire des déplacements. Notes méthodologiques**  
*1996, 6 fasc.*  
Concerne : réseau routier et trafic routier ; sécurité routière ; stationnement ; transports en commun ; deux roues ; piétons.  
**96000**
- 65 Stationnement. Documents graphiques, réunion du 24/01/96, Commission Déplacements de la Communauté de communes de l'agglomération grenobloise**  
*1996, 34 p.*  
L'importance du stationnement dans l'opinion. Organisation, offre, usage, contrôle et observation et élaboration d'une politique de stationnement.  
**96082**



- 66 Ville de Grenoble - Groupe de travail stationnement. Quelques éléments de l'enquête ménages 1992**  
*1996, 19 p.*  
**96028**
- 67 Etude de faisabilité d'une ligne de tramway est-ouest - Réunion prospective du SMTC du 7/10/96**  
*1996, 33 p.*  
Les étapes de mise en place du schéma directeur de transports en commun. Présentation et comparatif de chacune des quatre variantes.  
**96382**
- 68 Une ceinture de parcs relais pour l'agglomération grenobloise**  
*1996, 86 p.*  
La présente étude vise à approfondir la réflexion sur la localisation de parcs relais dans l'agglomération grenobloise. Son ambition est de développer une analyse sélective des localisations potentielles. On y trouvera donc le détail de cette analyse, après un rappel du contexte grenoblois et l'exposé de la méthode employée.  
**96478**
- AURG, SMTC
- 69 Extension de la ligne A du réseau tramway. Prolongement Village II Echirolles. Dossier d'enquête publique**  
*1996, dossier*  
**11355**
- 70 Mobilité et déplacements dans le périmètre du POS nord-ouest de Grenoble. Exploitation de l'enquête ménages**  
*1996, 8 p.*  
**96306**
- 71 Etude de faisabilité d'une desserte en transports en commun de Corenc-Le Haut**  
*1996, 22 p.*  
**96205**
- 72 Agglomération grenobloise - Tangentielle est-ouest. Politique des déplacements. Alternative à l'horizon 2010**  
*1996, 18 p.*  
Dans le cadre des études d'opportunité de la Tangentielle est-ouest de l'agglomération grenobloise, la question restait posée de savoir si la création d'une nouvelle infrastructure routière était une indispensable fuite en avant ou bien si l'on pouvait imaginer une autre politique de déplacements, limitant l'usage de la voiture et ne nécessitant donc pas obligatoirement de nouvelles voiries. La présente note décrit le scénario qui a été élaboré et simulé à l'horizon 2010 : très fort développement de l'offre en transport en commun avec contrainte sur la voiture (limitation des capacités de voirie, diminution du stationnement pour le travail au centre ville).  
**96342**
- 73 Agglomération grenobloise - Tangentielle est-ouest. Analyse fonctionnelle**  
*1996, 47 p.*  
L'objet de l'étude est l'analyse comparative des différentes variantes envisagées du point de vue de la fonctionnalité et du rôle de la nouvelle infrastructure dans le réseau de l'agglomération grenobloise.  
**96360**
- 74 Les deux roues. Réseau d'agglomération. Quels ouvrages de franchissement pour les cycles ?**  
*1996, 12 p.*  
**96309**

- 75 Parcs relais. Enquêtes automne 1995. Rapport d'enquête**  
*1996, 70 p.*  
Cette enquête permet de mesurer le phénomène de rabattement des voitures particulières sur les parkings proches des stations de tramway et d'analyser les caractéristiques de ces pratiques : origine-destination, motif, heure d'arrivée, lieu et durée du stationnement, raison du choix de cette pratique.  
**96130**
- 76 Le tramway de Grenoble**  
*1995, 11 p.*  
Présentation générale de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise. Origines du projet, objectifs poursuivis. Le site propre : un parti d'aménagement. Les principales étapes du développement du réseau. Caractéristiques des lignes, du matériel roulant. Principaux effets du tramway et perspectives.  
**95078**
- 77 Jalonnement des itinéraires cyclables. De l'identification des besoins au projet. Proposition de méthode**  
*1995, 4 p.*  
**95212**
- 78 Desserte de l'Oisans. Ligne d'autobus Bourg d'Oisans-Grenoble. Description des arrêts (hors périmètre urbain et sur la RN 85 et 91)**  
*1995, 48 p.*  
**95450**
- 79 Agglomération grenobloise. Parcours urbains des véhicules interurbains. Note de synthèse**  
*1995, 60 p.*  
Cette étude menée à la demande du Département vise à faire un bilan exact sur la desserte, les itinéraires et la fréquentation des lignes interurbaines à l'intérieur de l'agglomération grenobloise.  
**95052**
- 80 Localisation des parcs-relais dans l'agglomération grenobloise : rapport de stage**  
*1995, 109 p.*  
La principale vocation des parcs d'échanges est l'accueil des migrants pendulaires quotidiens. Mais il n'est pas simple de déterminer l'endroit où il est le plus judicieux d'arrêter la pénétration des flux automobiles en ville. Le but de cette étude est ainsi de réfléchir aux possibilités de localisation de parc-relais au sein de l'agglomération grenobloise.  
**95444**
- 81 Agglomération grenobloise. Charte de l'environnement. Charte cycle. Dossier de synthèse**  
*1995, 11 p.*  
Dans le cadre de la Charte de l'environnement, la Communauté de communes de l'agglomération grenobloise a souhaité que les engagements pris pour les cycles fassent l'objet d'un plan pluriannuel d'actions approfondi afin de promouvoir l'usage du vélo et d'augmenter sa part du marché dans les déplacements tous modes mécanisés  
**95264**
- 82 Desserte périurbaine du Grésivaudan. Rapport d'étude**  
*1995, 98 p.*  
L'évolution de la région urbaine grenobloise s'est traduite depuis une vingtaine d'années par une forte urbanisation des communes en frange (et au-delà) de l'agglomération. Les transports en commun ont suivi tant bien que mal ce phénomène de périurbanisation en adaptant et complétant le réseau interurbain, et en particulier dans le Grésivaudan. C'est pourquoi le Conseil Général a entrepris une réflexion destinée à faire le point sur la situation actuelle et lancer des actions à court terme, et aussi à dégager les orientations à moyen terme d'un véritable service périurbain spécifiquement adapté à l'étalement urbain de la vallée de l'Isère.  
**95251**

- 83 Les enjeux de la complémentarité des transports en commun urbains et périurbains dans la région urbaine grenobloise : réunion de la commission urbanisme et transports du Conseil général du 29/6/1995**  
*1995, 12 p.*  
**95220**
- 84 Commune de Domène. Etude de la desserte en transports en commun des Arnauds**  
*1995, 8 p.*  
La ville de Domène a demandé au SMTC d'examiner la possibilité d'améliorer la desserte du secteur des Arnauds. L'étude vise à identifier dans quelles conditions cette demande pourrait être satisfaite. Elle comprend un rappel de la situation actuelle et de la demande de la commune, une analyse de son intérêt, et les conditions de mise en place de la demande.  
**95161**
- 85 Parc relais. Expériences dans quinze agglomérations françaises**  
*1995, 95 p.*  
Ce document réalisé à partir d'enquêtes téléphoniques auprès des Agences d'urbanisme, des autorités organisatrices et des exploitants de réseaux. Il se compose de quinze fiches signalétiques présentant pour chacune des agglomérations un cadrage du lieu, la problématique en matière de parc relais et souvent un exemple de réalisation.  
**95238**
- 86 Desserte du "bassin de vie" grenoblois. Bilan et perspectives sur 5 ans de conventionnement du transport ferroviaire**  
*1994, 101 p.*  
Le Conseil général de l'Isère est à l'origine de la création du SOFRA, autorité organisatrice originale, et du lancement du LAZER, desserte cadencée ferrée Rives-Grenoble par conventionnement entre le SOFRA et la SNCF. Depuis cette opération au succès confirmé, le LAZER a fait l'objet de renforcements et d'extension sur les autres branches de l'Y grenoblois. Ce rapport dresse le bilan de ces actions et en tire les enseignements pour les années à venir.  
**94300**
- AURG, CETE LYON, DDE ISERE
- 87 Dossier de voirie de l'agglomération grenobloise, horizon 2010. Dossier de concertation**  
*1993, 7 fasc.*  
Il définit le réseau national à terme (25 à 30 ans) et détermine des partis d'aménagement des voies structurantes à moyen et long terme.  
**10710 REG/TRAN**
- AURG, IEPE-CNRS
- 88 Projet VEGA. Etudes préliminaires pour l'expérimentation de véhicules électriques en libre service. Recherche d'un site d'expérimentation**  
*1993-94, 2 fasc. (45 p. + 25 p.)*  
Etude de trois sites comparés en fonction de six critères portant sur les conditions respectives de faisabilité ; complémentarité avec le réseau de transports en commun, nombre et densités des emplois, concurrence avec les autres modes, acceptabilité du projet, possibilités de "portage" du projet et effet d'image. Dans une deuxième phase, enquête sur les déplacements dans les entreprises de grande taille sur la ZIRST et le Polygone scientifique.  
**93248-94141**
- 89 Réseau de soirée. Expériences de quelques agglomérations françaises**  
*1993, 40 p.*  
Cette étude vise à identifier dans quelles conditions et avec quelles implications un réseau de soirée pourrait être mis en place dans l'agglomération grenobloise.  
**93258**

AURG, METRAM

**90 Desserte ferroviaire de la vie quotidienne. Diagnostic et potentialités d'extension du réseau LAZER**

*1992, dossier, 6 fasc.*

Suite à la mise en service et à son franc succès d'une desserte cadencée dite LAZER, le Conseil général de l'Isère a souhaité poursuivre et étendre ses réflexions à l'ensemble du département. Ce rapport fait le diagnostic de la situation et une proposition de classement des priorités et des objectifs.

**92288**

**ETUDES EN COURS**

**91 Elaboration du PDU**

L'AURG assiste le SMTC au niveau de la maîtrise d'œuvre et également dans l'animation de groupes thématiques et dans la production de documents de communication.

**92 Le piéton dans la ville**

*sept. 1998*

Mise en place d'une trame et d'une charte piétonne dans l'agglomération grenobloise, dans le cadre du Plan de déplacements urbains.

**93 Le covoiturage**

Le covoiturage et son développement dans différents pays ou régions, son intégration possible dans des plans de déplacements d'entreprise et les propositions d'actions pour le promouvoir et le développer dans la région grenobloise.

**94 L'article 12 du POS des communes de l'agglomération grenobloise. Diagnostic et perspectives**

**Agence d'urbanisme de la région du Havre**

**AURH**

136, rue Victor Hugo - BP 1113 - 76063 Le Havre cedex

Tél. : 02 35 42 17 88

AURH, PAH

**95 Etude d'impact remplacement du pont V**

1998

Les différentes analyses fonctionnelles (comptages routiers, ...) menées à l'occasion du remplacement d'un ouvrage portuaire qui est le franchissement et le point de passage obligé le plus emprunté entre la ville et le port (plus de 10.000 véhicules/jour, dont 22 % de poids lourds), indispensable pour le transport des marchandises liées aux installations portuaires, mais aussi pour les déplacements des actifs travaillant dans ce secteur ou y résidant, ont permis d'appréhender l'importance et l'interdépendance des zones d'interface ville/port dont la coexistence génère un cortège de nuisances (trafic PL dans les zones d'habitat et d'entreprises, par exemple).

AURH, PAH

**96 Charte de place portuaire du Havre**

1997-98

Document constitué de quatre parties : le constat des forces et faiblesses ; les grandes orientations et perspectives de la place du Havre ; les options et axes d'intervention à développer ; le programme d'actions qui traduit les orientations précédentes suivant quatre volets : aménagements portuaires et urbanisme, services au développement, sites industriels, desserte du port. L'un des objectifs du programme d'actions a consisté à concevoir un schéma d'aménagement concerté et évolutif tenant compte, notamment, des questions relatives aux dessertes routières et à la valorisation des espaces traversés.

AURH, VILLE DU HAVRE

**97 Etude des options d'aménagement des sites d'interface ville/port**

1996-97

La première phase a consisté à étudier des options pouvant conduire à aménager des complémentarités entre les espaces portuaires et urbains pour des opérations relevant d'intérêts communs (proposition d'une série de sites d'étude prioritaire à partir de schémas de développement). La deuxième étape a consisté à définir des options d'aménagement.

**ETUDES EN COURS**

**98 Mise en chantier d'un observatoire des déplacements sur la région havraise**

**99 Schéma d'organisation des déplacements dans les quartiers sud-est de la ville du Havre**

**Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France**

**IAURIF**

15, rue Falguière - 75015 Paris

Tél. : 01 53 85 53 85

- 100 Jalonnement et signalétique des itinéraires cyclables : 1. La signalisation pour cyclistes, état actuel et évolutions souhaitables ; 2. Analyse de réalisations en province et à l'étranger ; 3. Principes de base pour un jalonnement pour cyclistes en Ile-de-France ; 4. Jalonnement de la piste cyclable du Canal de l'Ourcq et de son prolongement vers la base de loisirs de Jablines puis vers la vallée du Grand Morin**

*1998, 35 p.*

A la suite du Plan régional des circulations douces d'Ile-de-France, voté par l'assemblée régionale en juin 1996, cette étude fait le point sur la situation existante et les insuffisances en matière de jalonnement et signalétique réglementaire concernant les itinéraires cyclables.

**IA 39377(1-4)**

IAURIF, ORGECO

- 101 L'organisation et le financement des réseaux de transports collectifs urbains de Lyon, Lille, Marseille, Nantes ; rapport de synthèse**

*1997, 35 p.*

Dans cette synthèse, sont examinés la variété des structures des autorités organisatrices des transports publics urbains; la diversité des relations contractuelles entre autorités organisatrices et exploitants, les caractéristiques de l'offre et le niveau de fréquentation; les services spécialisés; le financement des transports en commun; la tarification; les perspectives d'extension des réseaux.

**IA 38175**

IAURIF, IDF CONSEIL

- 102 Etude des transports à la demande en secteur peu dense d'Ile-de-France : bilan d'expériences franciliennes et provinciales, rapport n°1 ; évaluation du projet du District de Limours, rapport n°2 ; étude de cas sur le secteur de Provins, rapports n°3.1 et 3.2 ; où et comment mettre en place des services à la demande en Ile-de-France, rapport de synthèse**

*1997, 58 p., 23 p., 38 p. + 48 p., 24 p.*

Les services à la demande présentent l'intérêt de desservir une zone étendue avec des petits véhicules - compte tenu de la faiblesse du trafic observé - et ce à des conditions économiques très favorables par rapport à l'exploitation classique sous forme de lignes régulières. Il n'existe qu'un seul exemple d'envergure de ce type en Ile-de-France, dans le Val-d'Oise. Ce rapport établit le recensement des expériences provinciales et franciliennes, l'évaluation d'un projet de bus à la demande envisagé par le District rural du Canton de Limours (91), l'aide à la définition d'un projet sur le secteur de Provins (77), avant d'étudier les conditions pour la mise en place de tels systèmes en Ile-de-France.

**IA 38870(1-4)**

IAURIF, CODRA, VIA-TRANSETUDE

- 103 Offre de transport par autobus et autocars en grande couronne d'Ile-de-France : description de l'offre des transporteurs privés, rapport n°1 ; synthèse des douze secteurs tests, rapport n°2**

*1997, 47 p., 94 p.*

La Région d'Ile-de-France a souhaité mieux connaître l'univers des lignes desservies par les transporteurs privés et disposer d'une appréciation du niveau de service qu'elles assurent. Sur le plan méthodologique, une double approche a été suivie : regroupement de statistiques d'origines diverses pour décrire l'activité des entreprises de transports privées ; analyse plus détaillée sur douze secteurs représentatifs de la diversité des situations : pôles urbains structurants de

l'agglomération parisienne, tissus résidentiels denses, villes nouvelles, pôles urbains de grande couronne.

**IA 38869(1-2)**

IAURIF, SNCF

**104 Etude de phasage du réseau LUTECE : rapport de synthèse**

*1997, 99 p.*

Les déplacements interbanlieues constituent la majorité des déplacements en Ile-de-France. Afin de répondre à ce besoin en pleine croissance, la Région Ile-de-France et l'IAURIF ont engagé l'étude de phasage du réseau des liaisons de rocade LUTECE (Liaison à Utilisation Tangentielle en Couronne extérieure). Ce rapport constitue la synthèse de quatre précédents : analyse socio-démographique, analyse technique, recherche et analyse du potentiel de trafic, recherche des caractéristiques du matériel roulant de LUTECE.

**IA 38872**

IAURIF, IFPREF, DREF

**105 Liaisons cyclables entre Paris et le secteur Seine sud-est**

*1997, 100 p.*

A la suite du Plan régional des circulations douces est apparu l'intérêt d'étudier la faisabilité spécifique de la liaison entre Paris et la base de loisirs de Créteil : il s'agit d'une liaison prioritaire, car il existe déjà, dans ce secteur stratégique de la Seine-Amont, des pistes cyclables qu'il suffirait de relier et de faire aboutir. L'étude donne ainsi l'occasion d'aborder l'impact urbain d'un tel itinéraire, ses ramifications dans la ville et l'utilisation des itinéraires de loisirs pour les déplacements quotidiens. Elle propose une stratégie dans le temps, la déclinaison d'aménagements légers à court terme dans le cadre d'une évolution qualitative des espaces publics de l'agglomération.

**IA 38612**

**106 La logistique du fret en Ile-de-France : l'expérience d'une grande métropole**

*1997, 320 p.*

En 1995, 236 millions de tonnes de marchandises ont circulé en Ile-de-France. Globalement, le trafic est stable, avec une part prépondérante pour le trafic routier et un trafic concentré sur les grands axes. La moitié des échanges se fait à l'intérieur des départements. Sous la pression des riverains, circulation, stationnement et livraisons sont de plus en plus réglementés. La logistique du fret prenant une part prépondérante dans l'activité et le développement économique d'une région, l'étude propose des orientations à court et moyen terme.

**IA 38922**

**107 Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile-de-France : rapport de synthèse**

*1997, 75 p.*

35 % de la population francilienne serait "en situation de handicap" (que ce soit physique, mental, viscéral ou sensoriel, ou dû à des conditions particulières de déplacements : poussettes, paquets...) pour utiliser les réseaux de transports collectifs franciliens. Depuis plusieurs années des investissements importants ont été mis en oeuvre pour améliorer le confort et l'accessibilité, mais tout n'est pas terminé. Le rapport établit un diagnostic et étudie les possibilités d'amélioration.

**IA 39736**

**108 Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile-de-France : le cas des personnes âgées**

*1996, 72 p.*

Ce document analyse les déplacements des personnes âgées en Ile-de-France, à partir de l'enquête globale de transport de 1991. Ensuite il présente les résultats d'une enquête spécifique (avril 1995) sur les difficultés ressenties par la population âgée (de 60 ans et plus) face à l'utilisation des transports collectifs.

**IA 37514**

**109 Conférence des régions aéroportuaires - groupe de travail "accessibilité aux aéroports par les transports terrestres" : synthèse des communications présentées à Stockholm ; objectif et recommandations**

1996, 85 p.

Analyse de l'accessibilité aux aéroports suivants : Roissy-Charles de Gaulle ; Orly ; Londres-Heathrow ; Londres-Gatwick ; Amsterdam-Schiphol ; Stockholm-Arlanda ; Bruxelles-Zaventem ; Helsinki-Vantaa ; Milan-Malpensa.

**IA 37909**

**110 Le cadre institutionnel et financier des transports de voyageurs en Ile-de-France : mise à jour de l'édition de 1991**

1996, 52 p.

Après le rappel des structures administratives françaises, l'étude analyse d'abord les structures administratives en Ile-de-France, les institutions régionales, la programmation et le choix des investissements de transports, l'organisation de la circulation automobile, l'organisation des transports en commun, l'organisation de l'activité du taxi. Ensuite, elle examine le financement de la voirie et celui des transports en commun.

**IA 38319**

IAURIF, REGION D'ILE -DE -FRANCE, IFPREF

**111 Contrat de plan Etat-Région 1994-1998 : transports en commun**

1996, 96 x 120 cm

La carte présente les opérations prévues au contrat de plan 1994-1998 : grandes liaisons régionales, la création d'un réseau maillé en proche couronne, la desserte des pôles d'emplois de la grande couronne, la gare à créer ou à transformer, les études et les acquisitions foncières. Elle présente aussi les réseaux de transport existants : réseau express régional, autres réseaux ferrés, site propre de surface, ligne à grande vitesse (TGV), ligne de métro (hors Paris).

**IA C.4518**

**112 Plan régional des circulations douces : développer les réseaux verts et les déplacements des vélos en Ile-de-France**

1996, 128 p.

Les circulations douces sont les déplacements autres que motorisés, essentiellement ceux des piétons et des vélos. Couvrant l'ensemble du territoire d'Ile-de-France, le plan régional des circulations douces comporte trois volets : les réseaux verts, les itinéraires de longue distance et de loisirs, les actions de sensibilisation. C'est un document d'information, de formulation d'objectifs et d'actions, un cadre de référence pour les aménagements des collectivités locales.

**IA 38091**

**113 Liaisons vertes et itinéraires de desserte des bases de plein-air et de loisirs régionales : schéma régional préliminaire**

1996, 1 carte coul. au 1/150.000<sup>e</sup>, 85 x 100 cm

Cette carte présente, pour toute l'Ile-de-France, les itinéraires pédestres et cyclables (y compris spécifiques au vélo tout terrain), en particulier les coulées vertes, les bases de plein air et de loisirs et les gares les desservant.

**IA C.4534**

**114 Transport de fret en zone dense de la Région d'Ile-de-France**

1995, 203 p.

Le but de l'étude est de rechercher une meilleure utilisation des transports en site propre (ferrés et fluviaux) pour le transport des marchandises en zone dense de la Région d'Ile-de-France. Elle repose sur une analyse des statistiques existantes (données SITRAM), complétée par une enquête auprès des chauffeurs routiers. Elle conclut sur les propositions d'orientation concernant des nouvelles technologies de transport et les possibilités de transferts modaux.

**IA 36159**



TERRITOIRES CONSEIL ASSOCIES, SERETE

**115 Étude des conditions de dessertes ferroviaires du pôle de La Défense à partir des gares normandes des lignes du Havre et de Cherbourg**

1995, 130 p.

Cette étude examine la pertinence de dessertes ferroviaires par trains classiques depuis les régions de Haute et Basse-Normandie jusqu'au pôle de La Défense. Elle compare trois solutions aux horizons 2005 et 2015.

**IA 36170**

**116 Tramway (Le) Val-de-Seine : les enjeux de la modernisation de la liaison Issy-Plaine Puteaux**

1991, 31 p.

Etude analysant les enjeux du tramway Val-de-Seine (choix entre VRGS ou tramway) et les problèmes posés par le projet de modernisation (projet ferroviaire classique, projet tramway, projet VAL, projet Trans Val-de-Seine...) ainsi que les conséquences sur l'environnement urbain.

**IA 39252**

**ETUDES A L'ETRANGER**

IAURIF, TEAM INTERNATIONAL, SEMVAT, SYSTRA, OCFTC

**117 Beyrouth : réseau d'autobus - insertion urbaine**

1997, 63 p.

A la suite du plan de transport du Grand Beyrouth, publié en 1995, ce rapport présente l'insertion des différentes lignes d'autobus retenues, soit : le tracé précis de ces lignes et l'implantation de leur terminus, le maillage du réseau, les conditions nécessaires pour l'organisation des circulations afin de faciliter l'exploitation de ces lignes et offrir un niveau de service satisfaisant pour les usagers.

**IA 38689**

**118 La tarification des transports en commun dans la Ruhr**

1995, 64 p.

Ce document comprend deux parties. La première partie décrit le cadre institutionnel et financier des transports en commun de la Ruhr. La deuxième partie expose le système de tarification.

**IA 36167**

**119 La tarification des transports en commun à Montréal**

1995, 43 p.

Ce document comprend deux parties. La première partie décrit le cadre institutionnel et financier des transports en commun de la Communauté urbaine de Montréal. La deuxième partie présente le système de tarification.

**IA 36762**

**120 Plan de transport du Grand Beyrouth**

1995, 16 p.

Ce document présente des analyses et propositions d'un groupe international de consultants pour la réalisation d'un plan de transport du Grand Beyrouth.

**IA 36838**

**Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise**

2, Place du Concert - 59043 Lille cedex

Tél. : 03 20 63 33 50

**121 Habitat et métro : suivi de la "ligne 2" en ville renouvelée. Document n° 1 : Croix-Saint Pierre, Roubaix, Tourcoing**

*1998, 34 p. + annexes*

Le métro peut donner de la valeur aux quartiers déqualifiés qu'il traverse. Le fait-il vraiment ? Comment les professionnels du logement et les ménages perçoivent-ils sa prochaine mise en service ? Quelle politique urbaine, quelle programmation engager à proximité du métro pour initier un cercle vertueux ? Ce document explicite la réactivité des marchés du logement face au métro, à partir des analyses de marché et de nombreux entretiens auprès des professionnels engagés en territoires de ville renouvelée (maires, gestionnaires du logement, agences immobilières, notaires). Il donne quelques recommandations de contenu de programmation de logements adaptés aux abords des stations.

**464**

**122 Stratégie d'aménagement et de développement dans un territoire de ville renouvelée : La Madeleine, Marquette, Saint-André**

*1997, multi pagination*

Simulation d'aménagement sur un territoire test de la ville renouvelée. Il s'agit de proposer une méthode d'intervention sur les sites en crise autour d'un partenariat public/privé, transposable à d'autres sites de ville renouvelée, comprendre ce qui permettra ou non de réussir le renouvellement de la ville dans toutes ses composantes. Le document correspond à un état des lieux dans tous les domaines : les habitants et leur logement, l'économie, l'environnement et les problèmes SEVESO, le patrimoine et les formes urbaines, les espaces publics et les transports, l'histoire de ces quartiers à travers la presse.

**401**

AGENCE, INSEE

**123 La mobilité résidentielle dans Lille-Métropole : la métropolisation en marche**

*1997, 55 p.*

Cet ouvrage présente l'histoire des migrations résidentielles dans la métropole lilloise, des années 60 à nos jours. La somme des comportements individuels donne un bon éclairage du développement récent de la métropole et de son rayonnement.

**421**

RASNEUR (Hélène)

**124 Mobilité : les migrations alternantes entre la métropole lilloise, la Flandre intérieure, le Bassin minier et la Belgique**

*1997, 130 p.*

Quelles sont les catégories socioprofessionnelles les plus mobiles, quels comportements spécifiques aux différents groupes socio-économiques, comment se traduisent géographiquement ces déplacements domicile-travail ? Analyse du fonctionnement interne à l'agglomération ; et mise en évidence de l'aire d'attraction régionale de la métropole lilloise. Certaines tendances fortes : les catégories socioprofessionnelles interviennent peu dans la mobilité quotidienne ; Lille Métropole polarise une zone d'une quarantaine de km de rayon ; l'amplitude des trajets domicile-travail augmente globalement dans la région. Mémoire de deuxième année de magistère Aménagement des universités de Paris I et Paris VIII

**436**

**125 Charte d'aménagement du grand boulevard : cahier des charges**

1997, 12 p.

Le grand boulevard fêtera son centenaire en 2009. L'enjeu de l'étude de la charte d'aménagement est de se donner les moyens de préparer dès maintenant ce centenaire. Il s'agit de mettre en valeur l'image identitaire du grand boulevard et fixer une règle du jeu des interventions commune à l'ensemble des intervenants de cet espace public : le bureau d'études devra donc proposer des scénarios de transformation globale du grand boulevard.

**462**

**126 Le Grand Boulevard : dossier de consultation. Eléments de cadrage et d'analyse**

1997, 34 p.

Espace public le plus intercommunal de la métropole, le Grand Boulevard Lille-Roubaix-Tourcoing va fêter son centenaire en 2009 : il s'agit dès maintenant d'améliorer sa lisibilité, ses valeurs d'usages, de faciliter sa gestion et sa maintenance, et de mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager. L'étude fait un bref historique, un état des lieux, et propose une charte d'aménagement pour la reconquête du grand boulevard.

**458**

**127 Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole**

1997, 206 p. + 88 p. annexes

Trois grandes parties : introduction sur les stratégies et les enjeux de la métropole, première partie sur les orientations du projet métropolitain, deuxième partie sur le parti d'aménagement et sa mise en oeuvre. Une attention particulière sur la ville renouvelée, l'intégration des projets urbains de la candidature de Lille aux Jeux olympiques et le concept de développement durable. Trois ambitions : une métropole transfrontalière, une métropole en relation avec sa région, une métropole solidaire. Des priorités : la maîtrise des flux en particulier des transports de personnes et de marchandises, le développement durable et la ville renouvelée.

**456**

**128 Le Grand boulevard : passé, présent, futur. Requalification du Grand boulevard et stratégies de mise en valeur**

1996, 37 p.

Historique, forces et faiblesses du grand boulevard, depuis l'origine à nos jours. Premières réflexions pour préserver ce patrimoine, valoriser son rôle et son image de "voie-parc" de la métropole : étude sur les évolutions de la circulation, les améliorations nécessaires pour les piétons et les cyclistes, un plan directeur pour les végétaux, politique de contrôle de la publicité, un plan couleur pour les ouvrages d'art, un plan culturel et patrimonial...

**313**

CETE NORD-PICARDIE, AGENCE

**129 Déplacements en zone périurbaine dans l'arrondissement de Lille hors CUDL**

1996, 75 p. + annexes

A partir du traitement de l'état des lieux de l'offre de transport en commun et le rappel des analyses existantes sur la demande, l'étude fait des propositions sur les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs fixés dans le schéma directeur.

**410**

CETE NORD-PICARDIE, AGENCE

**130 Etude des transports transfrontaliers de personnes dans la métropole lilloise. Etat des lieux**

1996, 116 p., document en français et néerlandais

Dans la perspective d'un véritable schéma de transport transfrontalier, l'étude fait le point de la situation actuelle des transports transfrontaliers : l'organisation institutionnelle des deux côtés de la frontière, l'offre de transport collectif routier et ferroviaire et la demande de déplacements transfrontaliers.

**315**

CUDL, AGENCE, CETE, CODRA

**131 Impact du métro dans le domaine de l'urbanisme : synthèse des études de suivi**

1996, 60 p.

L'étude avait pour objectif de mettre en évidence les effets notables de la mise en service du métro et de définir les conditions nécessaires à l'avenir pour optimiser ces effets. Les principales conclusions : pas d'automatisme entre la création d'un métro et le développement des activités urbaines, effets sur l'urbanisation qu'avec un important report dans le temps, pouvant être optimisés. Si des actions convergentes et concertées sont menées. D'où la nécessité d'affirmer l'interface métro-urbanisme dans le SDAU à traduire dans les POS, d'élaborer des plans d'urbanisme de détail autour des stations et de programmer dans le temps le plan d'actions.

**342**

AGENCE, COPIT

**132 Grootstad : élaboration d'un schéma directeur transfrontalier d'aménagement et de développement pour la métropole lilloise franco-belge. Programme TERRA de la Communauté européenne, DG XVI. Document provisoire**

1996, 89 p.

Réponse de la COPIT au programme Terra de la DG XVI de l'Union européenne : projets innovants en matière d'aménagement du territoire. Le document décrit les grandes lignes du projet, qui situe les actions individuelles dans une stratégie globale, grâce à un partenariat institutionnel transfrontalier fort. Le document précise tous les points de méthodologie, processus de décision, budget, et contenu du projet. Les thèmes essentiels sont : la protection et valorisation de la ressource en eau, la mobilité et accessibilité, la concurrence et complémentarité économiques, la mise en cohérence de la planification locale, le paysage de la métropole, le développement universitaire, les communications immatérielles, la langue.

**408**

AGENCE, INDUSTRIES ET SERVICES

**133 Lille après Euralille : la métropole en mutation**

1996, 66 p.

Mise en place d'une méthodologie pour apprécier l'impact des grands projets dans l'évolution de la métropole lilloise. Démarche de veille d'information diversifiée et générale sur différents marchés et activités ainsi que sur le développement de l'image de la métropole. Ce premier rapport fait le point sur les mutations de la métropole en matière de communication, tourisme, transport, armature commerciale, attractivité économique, immobilier de bureau, tertiaire supérieur, etc.

**320**

AGENCE, SORELI

**134 Quartier Lille-centre, schéma d'aménagement : phase 2, propositions**

1996, 67 p.

Les propositions s'organisent autour de cinq thèmes : le renforcement de la fonction résidentielle, l'amélioration des conditions de déplacement, la valorisation des espaces publics et du cadre de vie, la valorisation de l'identité architecturale et urbaine, l'aménagement de la frange est de Lille Centre. Autant de préconisations générales et d'actions concrètes à réaliser sur 10 à 15 ans, avec une indispensable hiérarchisation des priorités.

**367**

CETE NORD-PICARDIE, AGENCE

**135 Les transports collectifs dans la Communauté urbaine de Lille : dessertes ferroviaires dans la CUDL. Document provisoire**

1996, 62 p.

Etude précise de l'utilisation de chaque ligne ferroviaire desservant Lille, ses capacités d'extension, etc. pour des propositions d'utilisation rationnelle et optimale des différents modes de transport collectif : rôle limité du train dans le système de transport urbain ; amélioration de l'accessibilité régionale de la métropole.

**411**

RASNEUR (Hélène)

**136 Ville et mobilité : les déplacements domicile-travail dans la métropole lilloise. Document de travail**

1996, 59 p.

Etude des flux internes et externes aux bassins d'emploi et zones INSEE, et des formes et structures des espaces de migrations alternantes, pour définir les pôles locaux de développement, l'aire d'attractivité de chacun des pôles, et l'évaluation des degrés d'interdépendance entre les communes et les bassins de recrutement. La tendance à la séparation des lieux de travail et de résidence entraîne une spécialisation fonctionnelle de toutes les communes et esquisse une nouvelle organisation du territoire. Une analyse croisée des déplacements domicile-travail et des recettes fiscales communales pourrait apporter des éléments essentiels à la compréhension de ces problèmes de mobilité et de fiscalité. Rapport de stage du magistère Aménagement à l'Institut français d'urbanisme.

**380**

AGENCE, CUDL

**137 Impact du métro dans le domaine de l'urbanisme : analyse du fichier des déclarations d'intention d'aliéner. Document final**

1995, 54 p.

Une des trois parties de cette étude (cf. n° 258, 259) qui rend compte de l'activité générale de l'immobilier, l'analyse des DIA suivant les types de vendeurs et l'usage du bien, le marché foncier avant d'apporter les conclusions : l'impact du métro dans le domaine de l'urbanisme est très difficilement isolable des autres facteurs de transformation de la ville.

**261**

AGENCE, CUDL

**138 Impact du métro dans le domaine de l'urbanisme : analyse du fichier des permis de construire. Document final**

1995, 37 p.

Une des trois parties de l'étude sur l'impact du métro et du tramway dans le domaine de l'urbanisme (cf. n° 259, 261). Sont étudiés : l'activité générale du marché immobilier, les types d'activités et de locaux à proximité du métro et du tramway, les types de travaux et les types de pétitionnaires. La conclusion essentielle : l'infrastructure, métro ou tramway, dans une commune délaissée, ne peut, à elle seule, entraîner de réel effet de valorisation.

**258**

AGENCE, CUDL

**139 Impact du métro dans le domaine de l'urbanisme : analyse du fichier emploi 1990 de l'INSEE**

1995, 56 p.

Dans la continuité de l'étude menée en 1985 destinée à mettre en évidence l'impact de la ligne 1 du VAL sur l'emploi, l'analyse effectuée cherche à mesurer les effets sur la localisation des emplois et leur évolution à proximité des lignes de métro et de tramways. Cette meilleure connaissance permettra d'orienter les actions complémentaires à la revalorisation attendue par l'ouverture de la ligne 2.

**260**

AGENCE, CUDL

**140 Impact du métro dans le domaine de l'urbanisme : synthèse des entretiens auprès des acteurs économiques. Document final**

1995, 13 p.

Une des trois parties de l'étude (cf. n° 258, 261), 21 entretiens avec les organismes promoteurs, bailleurs, HLM, commerçants, administrations, ont été réalisés. Cette approche qualitative n'est pas concluante quant à un impact quelconque du métro ou du tramway sur l'évolution de l'activité à proximité de ces infrastructures.

**259**

BERENICE, AGENCE

**141 Etude commerciale de la rue Gambetta à Lille**

*1995, 75 p.*

Analyse-diagnostic du fonctionnement commercial de la rue Gambetta, des clientèles et de leur fréquentation suivant le tronçon de la rue... pour préconiser de grandes options en termes de commerces et d'aménagement urbain.

**427**

CABINET SPIRE, CABINET WES

**142 Vers un port intérieur au service du développement des activités de transport multimodal de l'Euro-métropole Kortrijk-Lille : rapport final**

*1995, 72 p.*

L'étude doit répondre quant à l'opportunité de fédérer un certain nombre d'actions dans le domaine du transport et du transit international, sur le territoire de l'Eurométropole. Elle met en évidence deux axes de développement (le redéploiement des entreprises existantes, ou la captation de projets d'entreprises transport-transit international) ; neuf actions sont identifiées, avec une recommandation (la création d'une cellule de développement à l'échelle de l'Eurométropole). Etude réalisée dans le cadre du programme INTERREG.

**255**

**143 Quartier de Lille-Moulins, pour un projet de quartier : du comité d'accompagnement de l'université au projet d'aménagement de quartier**

*1995, 94 p.*

Le quartier Lille-Moulins fait partie d'une zone classée Objectif 2 par l'Union européenne, bonne illustration des territoires concernés par l'ambition de "ville renouvelée". Comment réussir l'intégration de l'université dans le quartier et en tirer parti pour un nouveau développement. Le présent rapport fait la synthèse des réflexions et propositions émanant du comité d'accompagnement qui avait travaillé dans les domaines : fonctionnement urbain, espaces publics et déplacements, logement et habitat, développement économique, commerce, équipements, dynamique sociale.

**309**

**Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon**

18, rue du Lac - BP 3129 - 69402 Lyon cedex 3

Tél. : 04 78 63 43 70

- 144 Mobilités en villes nouvelles : L'Isle d'Abeau, entre proximité et dispersion**  
1998, 121 p.  
**E00770/8131**
- 145 Le développement durable en action sur le territoire du Grand Lyon ; A. Contribution au séminaire organisé par l'ONU-ECE sur les modes de consommation durable ; B. Synthèse**  
1997, A : 51p., B : n.p.  
**E00773/8094AB**
- 146 Observatoire des territoires sensibles : contrat de ville de l'agglomération lyonnaise**  
1997, 4 p.  
**E00765/8026**
- 147 Synthèse des enjeux d'aménagement de l'A45 sur le territoire du département du Rhône**  
1997, 35 p. grand format  
**E00682/7737**
- 148 Programme européen ESTEEM : analysis of residential location choices and mobility behaviour ; results of the Brussels and Lyon stated preference surveys**  
1997, 89 p. + ann.  
**E00779/8138**
- 149 Les transports et les infrastructures viaires dans les Monts d'Or : étude préalable au POS**  
1997, 34 p.  
**E00700/7801**
- 150 Revue de presse : le plan de déplacements urbains, agglomération lyonnaise**  
1997, n.p.  
**E00747/R46**
- 151 Cahier des charges pour un projet d'aménagement et de requalification de la RN 6 Est**  
1997, 52 p.  
**E00735/7992**
- COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, AGENCE D'URBANISME
- 152 Quels objectifs pour la révision du POS du Grand Lyon ? Séminaire DDU du 11 mars 1997**  
1997, n.p.  
**E00699/7747**
- 153 Bilan des politiques d'utilisation des sols, de transports et d'environnement en cours dans l'agglomération lyonnaise**  
1997, 11 p.  
**E00694/7803**
- 154 Approche méthodologique des enquêtes de préférences déclarées**  
1997, 24 p. + annexes  
**E00631/7468**

- 155 Atlas des déplacements de voyageurs dans l'agglomération lyonnaise. Document de travail**  
*1996, 151 p.*  
**E00653/7617**
- 156 Les dynamiques du développement de l'agglomération lyonnaise**  
*1996, 100 p.*  
**E00646/7599**
- 157 Etude d'aménagement et de requalification de la RN 6 Est. A. La RN6 et le contexte réglementaire POS ; B. Résumés et notes de lecture**  
*1996, n.p.*  
**E00644/7536AB**
- 158 Les principales politiques urbaines cyclables en France : quelles idées à retenir pour l'agglomération lyonnaise ?**  
*1996, 60 p.*  
**E00558/7246**
- 159 Plan de déplacements urbains**  
*1996, n.p.*  
**E00557/7252ABC**
- 160 Taux de couverture spatio-temporelle des transports en commun. Synthèse de la recherche exploratoire FNAU-Plan urbain : éléments et pistes de travail pour la comparaison entre agglomérations**  
*1996, 16 p. + ann.*  
**E00633/7467**
- 161 Expertise des réponses à l'appel à projets DIV-DTT : transports publics et intégration urbaine**  
*1996, n.p.*  
**E00632/7466**
- 162 Sites propres bus et aménagement urbain ; trois exemples français : Besançon, Dijon, Montpellier**  
*1996, 45 p.*  
**E00618/7363**
- 163 Club transport FNAU : recherche d'un ratio de couverture spatio-temporelle de l'offre de transport en commun**  
*1996, n.p.*  
**E00608/7363**
- 164 Porte nord-est : bilan qualitatif des enjeux urbains**  
*1996, 41 p.*  
Huit scénari de transport en commun (métro et réseau intermédiaire) ont été élaborés. A la demande de la Communauté urbaine de Lyon, l'Agence a proposé une première grille de critères urbains afin d'enrichir, par l'analyse urbaine, l'évaluation des scénari et de permettre la meilleure réponse aux objectifs techniques et urbains dans la décision finale. Cette étude a permis la conception d'un troisième document (en cours d'élaboration par la Communauté urbaine de Lyon) qui synthétise la position finale de celle-ci par rapport aux enjeux transports et urbanisme affichés.  
**E00519/7019**



**165 Les déplacements des habitants de l'agglomération lyonnaise : premiers résultats de l'enquête déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise en 1995**  
1995, 50 p.

Le contenu s'articule autour des rubriques suivantes : présentation générale, caractéristiques socio-économiques, mobilité, déplacements, opinions.

**E00542/7021**

AGENCE D'URBANISME DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LYON, CETE DE LYON

**166 Note de réflexion et expertise sur la question des déplacements dans l'agglomération lyonnaise**

1995, 11 p.

Le travail a consisté à auditionner les principaux responsables techniques et administratifs concernés, au cours du mois de septembre, parallèlement à une analyse bibliographique, en fonction de cinq aspects : le contexte institutionnel, la démarche, l'approche économique et financière, les éléments de contenu, la culture des déplacements.

**E00536/7130**

**167 A. Chômage et déplacements : impact du chômage sur les pratiques et attitudes en matière de déplacements urbains ; B. synthèse**

1995, 123 p.

Cette recherche avait pour objectif d'approfondir les connaissances sur les comportements de mobilité des demandeurs d'emploi, d'évaluer les potentialités de transfert modal au profit des transports collectifs du fait du chômage, et d'analyser les effets des politiques mises en œuvre par les réseaux ou les collectivités locales afin de faciliter l'accès des chômeurs aux transports publics urbains. Des enquêtes ont été menées dans quatre agglomérations : Valence et Toulouse, où les demandeurs d'emploi bénéficient d'une aide aux déplacements intégrée au système tarifaire du réseau, Saint-Etienne et Nantes où cette aide, lorsqu'elle existe, est gérée par les communes.

**E00525/7044AB**

**168 Revue de presse : chômage et transport, janvier 1994-mars 1995**

1995, n.p.

**E00596/R23**

**169 Proposition d'indicateurs transport et déplacements pour le suivi et l'évaluation du service de transport public dans les quartiers en difficulté**

1995, n.p.

A la demande du Ministère de la Fonction publique et de la FNAU, une proposition d'indicateurs transports et déplacements a été élaborée, afin de les intégrer dans une base de données de suivi et d'évaluation de l'offre de services publics dans les quartiers défavorisés. Ces indicateurs complètent les autres indicateurs sur l'éducation, la santé, la poste, la sécurité et la justice, proposés par d'autres Agences d'urbanisme.

**E00512/7071**

**170 Convention CIFRE n° 175/94 : thèse urbanisme et aménagement du territoire. L'impact des aides publiques sur l'étalement urbain de la région lyonnaise : synthèse du travail accompli**

1995, n.p.

**E00538/7077**

**171 Les têtes de ponts sur la rive gauche du Rhône : évolution de la composition urbaine**

1995, 67 p.

**E00528/7101**

**172 Planification urbaine et développement durable : 1<sup>ère</sup> biennale des villes et des urbanistes d'Europe ; 16èmes rencontres de la FNAU**

1995, n.p.

**E00511/7020ABC**

**173 Porte nord-est : enjeux transports et urbanisme**

1995, 110 p.

Suite aux nombreux projets urbains en cours ou à venir sur le secteur nord-est de l'agglomération, un cadrage transport/urbanisme a été réalisé, dont la finalité était de déterminer les grandes mutations et évolutions urbaines et leur impact sur l'interface transports et urbanisme.

**E00506/6845**

**174 Séminaire de capitalisation sur la question des rapports ville/transports en commun dans l'agglomération lyonnaise**

1995, n.p.

Au cours des dernières années, la réflexion sur le "réseau intermédiaire" a introduit la surface et l'espace public comme références essentielles de l'approche, après 25 ans de culture du métro en souterrain. L'Agence d'urbanisme a organisé, en juillet 1995, un séminaire qui visait : 1. à expliciter les acquis méthodologiques et partenariaux des démarches professionnelles conduites dans l'agglomération lyonnaise sur le rapport entre la ville et son réseau de TC, en particulier en surface ; 2. à rechercher les améliorations possibles des méthodologies et des relations partenariales pour les années à venir.

**E00541/7135**

**175 Le réseau TCL et l'urbanisation périphérique : évolution depuis 1986**

1995, n.p.

**E00500/6844**

**176 Insertion urbaine de l'axe T1**

1995, 92 p.

Située dans la réflexion sur le réseau intermédiaire, complément des modes de transport métro et bus, cette étude a pour objectif de préciser les conditions d'insertion de l'axe T1 de la trame viaire Saint-Paul à Vaulx-en-Velin dans l'environnement urbain. C'est avant tout une méthode qui repose sur les hypothèses suivantes : raisonner l'épaisseur complexe des quartiers traversés plutôt que l'emprise seule de la rue ; sortir du "dogme" du site propre pour envisager des modes d'insertion variables : partage ou cohabitation des modes et de l'espace public ; intégrer la fonction transport, complexe, exigeante par les services de régularité qu'elle doit assurer.

**E00473/6775**

**177 L'environnement urbain de l'Avenue Berthelot T2 : analyse diagnostic**

1995, 36 p.

Cette étude a pour objectif d'apporter un cadrage urbanistique sur les problèmes de l'insertion de l'axe T2 du réseau intermédiaire des transports en commun, dans l'environnement urbain. Le diagnostic repose sur les éléments d'interface transport/aménagement à prendre en compte pour les modalités d'insertion du TC.

**E00469/6715**

**178 GPU de Vénissieux : desserte du quartier des Minguettes**

1994, 80 p.

**E00707/7783**

**ETUDES EN COURS**

**179 Le chemin de fer de l'Est lyonnais: étude de développement urbain**

1998

**180 Les plans de secteurs du PDU**

1998

**Agence d'urbanisme du mantois**  
Rue des Pierrettes - Magnanville - 78200 Mantes-la-Jolie  
Tél. : 01 30 92 73 73

**181 L'organisation et les acteurs des transports collectifs franciliens**

*1998, 18 p.*

L'organisation des transports collectifs en Ile-de-France obéit à une logique toute particulière et relativement complexe. Cette note a pour objectif d'expliquer ou de rappeler, de façon claire et brève, le cadre législatif et réglementaire de cette organisation et les multiples acteurs qui interviennent ainsi que de faire le point sur le cas particulier du transport routier de voyageurs.

DISTRICT URBAIN DE MANTES, ISIS

**182 Etude de trafic sur l'agglomération de Mantes-la-Jolie**

*1997, 44 p., 5 cartes*

Les démarches liées au Grand projet urbain (GPU) mises en œuvre sur l'agglomération mantaise ont souligné la nécessité d'actualiser l'étude de trafic existante sur le secteur, d'autant que de nombreuses autres réflexions sont en cours, notamment dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de l'agglomération. L'objet de cette étude est de bâtir un modèle de simulation permettant, à l'échelle communale et intercommunale, de vérifier l'efficacité et de mesurer l'impact des différents projets d'infrastructures routières envisagés et envisageables à moyen terme (2003) et à long terme (2015).

DDE 78, BETURE CONSEIL, ISIS, IDF CONSEIL

**183 Grand projet urbain du Mantois. Etude des déplacements et des transports**

*1996, 120 p., 9 cartes, tabl.*

Ce document synthétise l'ensemble des investigations menées dans le cadre de l'étude des déplacements et des transports du Grand projet urbain (GPU) du Mantois. Il rassemble ainsi les informations permettant de mieux connaître la demande de déplacements et les attentes des habitants et établit un diagnostic faisant émerger les principaux dysfonctionnements dans l'organisation actuelle du système de déplacements du Mantois. L'objectif recherché étant d'élaborer une stratégie d'action en cohérence avec les principales lignes directrices du GPU et de définir une programmation d'actions à mettre en œuvre.

***ETUDE EN COURS***

**184 Contribution du Mantois à l'élaboration du PDU de la Région Ile-de-France**

**Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise**  
**AGAM**

271, corniche Kennedy - BP 1858 - 13222 Marseille cedex 01  
Tél. : 04 91 55 32 12

- 185 Réflexions Grand sud-est. Grandes infrastructures de transport et déplacement. L'agglomération marseillaise**  
*1998, 14 p., annexes 16 p., cartes*  
Ce document présente les grandes infrastructures permettant l'insertion de l'Aire métropolitaine marseillaise dans la problématique du Grand Sud-Est. Groupe de travail Lyon-Marseille.  
**N° 980624**
- 186 Dossier : Note de réflexion sur les extensions du tunnel Prado-Carénage ; fiche de "synthèse". Fiches sur le secteur Gare du Prado - Quartier Capelette-Menpenti-Rouet. Fiche "orientations du Schéma de cohérence dans la perspective du POS". Fiche sur les parcs urbains : exemple Parc de Bercy, Parc Citroën**  
*1998, 36 p., synthèse*  
Sept fiches de cas (population, activités, commerces, logements, emploi, enjeux, quartiers désenclavés)  
**N° 980412**
- 187 Commune de Gémenos. Elaboration d'un Schéma directeur des déplacements**  
*1998, 125 p. A3*  
En relation avec la Communauté de communes MPM, la municipalité de Gémenos a souhaité confier à l'AGAM, en collaboration avec la Société du Métro de Marseille, l'élaboration de ce Schéma directeur des déplacements.  
**N° 980104**
- 188 Directive territoriale d'aménagement pour l'Aire métropolitaine marseillaise. Contribution de l'AGAM. Groupe de travail**  
*1997, 54 p.*  
Document d'étape transmis au Préfet.  
**N° 970262**
- 189 Marseille 2015 - Un projet pour Marseille à l'échelle européenne**  
*1997, 128 p.*  
Ce travail, réalisé pour la Ville de Marseille, été débattu et adopté par le Conseil municipal.  
**N° 971156**
- 190 Euroméditerranée : généalogie des propositions d'aménagement 1986-1995**  
*1997, 50 p. + 50 p., bibliographie, cartes A4*  
**N° 971281**
- 191 Schéma de cohérence des déplacements. Infrastructures et transports ; résumé et illustrations des propositions AGAM ; voirie réseaux divers**  
*1997, 30 p.*  
**N° 970243**
- 192 Plates-formes plurimodales urbaines. Recherches de terrains pour l'implantation d'une plateforme logistique**  
*1997, 11 fiches descriptives*  
Propositions de terrains susceptibles d'accueillir une plate-forme plurimodale.  
**N° 970108**

- 193 Contribution à l'élaboration du Grand projet urbain de Marseille. Groupes de travail : « développement économique, emploi, tourisme » ; « social, santé, culture » ; « urbanisme, habitat, déplacements »**  
*1996, 16 p. + 61 p. + 115 p.*  
Le Secrétariat technique et la rédaction de la synthèse des trois volets thématiques du GPU ont été assurés par l'AGAM pour le compte des copilotes Ville-Etat-Région.  
**N° 960531**
- 194 La deuxième rocade de Frais Vallon à Saint-Loup : intégration urbaine**  
*1996, 73 p.*  
A la demande de la Direction générale de l'urbanisme et de l'habitat (DGUH), et de la Direction générale des services techniques (DGST), l'AGAM a conduit une série de réflexions pour proposer les meilleures conditions d'insertion de la deuxième rocade ou "L2" ou de la "Médiale" (tronçon est S08 A50) dans les quartiers concernés.  
**N° 960106**
- 195 Schéma de cohérence. Déplacements, infrastructures et transports (propositions AGAM)**  
*1996, 19 p. + 33 p. résumé*  
**N° 960969**
- 196 Grand projet urbain Marseille : plan des limites du périmètre GPU ; synthèse générale (document de travail) ; notes de synthèse sur « habitat, urbanisme, déplacements », « social, santé, culture » et « développement économique et emploi »**  
*1995, 4 documents : 27 p. + 23 p. + 24 p. + 19 p.*  
Le comité interministériel des Villes du 29 juillet 1993 a confirmé, comme pour une douzaine d'autres sites en France, l'inscription du secteur nord de Marseille en procédure GPU. Le GPU s'inscrit dans une stratégie de développement à long terme (15 à 20 ans) qui correspond aujourd'hui à des investissements consentis dans le cadre du XI<sup>e</sup> Plan (1994-98) Etat-Ville-Région.  
**N° 951065**
- 197 Euroméditerranée entrée nord. Diagnostic et synthèse des études réalisées 1989-1995**  
*1995, 18 p.*  
Cette étude correspond à la demande formulée par la Direction des études et des grands travaux de la DGST de la Ville de Marseille (contrat 95-020077-000244, du 10/05/1995) dont l'objet était : 1. la synthèse des études relatives à l'entrée nord d'Euroméditerranée et réalisées en 1989-1995 ; 2. le diagnostic de leur impact sur la qualité et le fonctionnement de l'espace urbain de ce secteur.  
**N° 950625**
- 198 Une nouvelle entrée nord de Marseille : échangeur de Plombières**  
*1995, 20 p. + ann.*  
Etude complémentaire réalisée dans le cadre du dossier de voirie de l'agglomération de l'aire métropolitaine marseillaise, que la Direction départementale de l'équipement des Bouches-du-Rhône a confiée à l'AGAM sur l'évolution urbaine dans l'hypothèse de déclassement du viaduc de l'A7, entre l'échangeur de Plombières et la Place d'Aix.  
**N° 950221**
- 199 Accessibilité et desserte du centre ville et d'Euroméditerranée**  
*1995, 24 p.*  
**N° 950420**
- 200 Euroméditerranée : étude des accès nord. 1ère partie : Données de base et analyse préalable. 2ème partie : Scénario d'aménagement du schéma de voiries**  
*1995, 1ère partie : 60 p. ; 2ème partie : 47 p.*  
La Direction générale des services techniques (DGST), de la Ville de Marseille a souhaité engager une réflexion sur les accès routiers nord à Euroméditerranée et plus particulièrement les accès littoral estimant que le fonctionnement actuel ne pourrait convenir aux ambitions du projet.  
**N° 950949**

- 201 Cité desserte : un projet de desserte de l'hypercentre de Marseille. Aspects urbanistiques**  
*1995, 70 p.*  
Dans le cadre de l'élaboration du dossier concernant la modernisation du réseau de transports en commun de Marseille, confié à la RTM par la Ville de Marseille, l'intervention de l'AGAM est plus particulièrement centrée sur le projet de desserte de l'hypercentre par un nouveau système de transports collectifs.  
**N° 950975**
- 202 Planification énergétique urbaine. Rapport sur l'agglomération Marseillaise. Agglomération Aix-Marseille-MPM**  
*1995, 30 p.*  
**N° 951067**
- 203 La logistique dans la métropole marseillaise**  
*1995, 80 p.*  
Compte-rendu de la journée du 15 décembre 1994 tenue au Port autonome de Marseille, dans le cadre du Club d'échanges et de réflexion de l'Aire métropolitaine marseillaise.  
**N° 951052**
- 204 Deuxième rocade de Marseille. Variantes nord, voirie**  
*1995, 52 p. A3*  
**N° 950315**
- 205 Objectifs pour Saint-Charles. Commission Ville de Marseille-SNCF. Groupe 3**  
*1994, 23 p. A3*  
**N° 941237**
- 206 Une nouvelle entrée nord de Marseille. Autoroute A7. 1ère partie**  
*1994 [2ème partie : réalisée en février 1995, AGAM n° 950221]*  
Dans le cadre du Dossier de voirie d'agglomération (DVA) de l'aire métropolitaine marseillaise, la DDE 13, Service des infrastructures et des ouvrages d'art a souhaité que soient étudiées les opportunités d'évolutions urbaines dans l'hypothèse d'un déclassement de l'autoroute A7, section échangeur de Plombières/Porte d'Aix. Les mutations possibles du tissu urbain devant être évaluées, en envisageant, notamment, la suppression définitive des viaducs routiers.  
**N° 941267**
- 207 Euroméditerranée : secteur Porte d'Aix - Saint-Charles. Etude préalable à l'élaboration des prescriptions d'urbanisme**  
*1994, 60 p. + 47 p.*  
A la suite des études menées depuis 1991, l'AGAM a été chargée par la Ville de Marseille de proposer un schéma de référence pour l'opération Euroméditerranée. Les premiers éléments de ce schéma (objectifs, aménagement, stratégie opérationnelle) ont été achevés en février 1994. Le présent document reprend, de manière plus détaillée les propositions d'aménagement et les éléments de stratégie opérationnelle pour le secteur Porte d'Aix - Saint-Charles.  
**N° 940366**
- 208 Image de l'espace Saint-Charles et de ses abords. Eléments de diagnostic**  
*1994, dossier*  
Le contenu de ce dossier a été notamment élaboré lors d'une journée de réflexion à Luminy, le 7 juillet 1994, sur l'image de la Gare Saint-Charles et de son contexte socio-spatial.  
**N° 941033**

**209 Note sur le dossier de voirie d'agglomération (DVA)**

1994, 3 p.

L'objectif de ce document est d'obtenir une démarche entre l'Etat et les Collectivités pour la définition d'un réseau structurant de voirie et transport en commun à long terme qui dépasse les limites de la commune, toutes maîtrises d'ouvrages confondues.

**N° 941164**

**210 Desserte en tramway du secteur de Saint-Barthélémy (liaison Belle-de-Mai - Saint-Jérôme). Etude de faisabilité technique**

1994, 52 p. A3 + 20 p. photos

La présente étude a été commandée à l'AGAM par la DDE dans le cadre des réflexions engagées dans l'un des cinq groupes de travail, créés pour évaluer les incidences de la L2 sur la ville en général et vis-à-vis des transports en commun en particulier.

**N° 941259**

**211 Au Sud... du nouveau. Conquérir la ville et préserver l'espace. Thème abordé : Processus d'urbanisation, littoralisation, métropolisation, périurbanisation**

1994, 4 p.

Contribution au séminaire "Villes et territoires méditerranéens" des 16 et 17 décembre 1994.

**N° 941138**

**212 Marseille Euroméditerranée : Plateau Saint-Charles**

1993, 8 p., plans

**N° 9306101**

**213 Euroméditerranée. 1ère partie : Schéma de référence. 2ème partie : Les grandes orientations**

1993, 1ère partie : 11 p. ; 2ème partie : 40 p.

**N° 931286 A et B**

**214 Club d'échanges et de réflexions sur l'Aire métropolitaine marseillaise. Réunion du 20 octobre 1992 : à propos de l'accessibilité interne et externe de l'AMM**

1993, 19 p.

**N° 930211**

**215 La gare du TGV Marseille-Provence à Marignane**

1993, 9 p. + 6 p. annexes

**N° 930331**

**216 Etude d'urbanisme pour le prolongement du métro Bougainville-Madrague Ville**

1992, 50 p.

**N° 920656**

**ETUDES EN COURS**

**217 Enquête Ménages**

En 1997, une enquête sur un large périmètre a été menée, pour identifier les déplacements des ménages. Les partenaires et notamment les agences du pays d'Aix (AUPA) et de l'agglomération marseillaise (AGAM) proposeront, pour 1998, le montage d'un observatoire des déplacements. Une structure permanente pour traiter les déplacements devrait être mise en place et trouver les financements nécessaires au montage de cet observatoire.

### **218 Plan de déplacements urbains, Marseille**

L'ensemble des membres de l'association a orienté les travaux de l'AGAM prioritairement vers : la conduite d'une réflexion globale sur les déplacements dans l'AMM en évaluant la politique de l'Etat, notamment dans le Dossier de voirie d'agglomération (DVA) et dans la DTA ; la réflexion préalable à la mise en place d'une structure pérenne d'étude des déplacements ; une participation importante aux études stratégiques préalables à l'élaboration du Plan de déplacements urbains (PDU) par la ville de Marseille ; une implication dans deux démarches plus spécifiques (en liaison avec les diverses autorités organisatrices des transports et MPM, l'agence participera à l'étude du secteur géographique particulier, dit " faisceau nord ", à l'étude du plan de déplacement urbain lancée par le Syndicat intercommunal des transports de l'est de l'Etang de Berre (SITEEB) ; sur les lieux d'échanges entre les systèmes métro, chemin de fer et tramway, la définition du programme de ces lieux dits " pôles d'échanges multimodaux (voyageurs)" et leur traduction dans le POS s'imposent sur certains lieux stratégiques).

### **219 BUS (Boulevard urbain sud) de Marseille**

Suite à la demande de la Ville de Marseille, l'AGAM a mené une réflexion sur la modification d'une voie autoroutière urbaine reliant les quartiers Est au Sud, en boulevard urbain paysager. Depuis le littoral jusqu'à l'A50, le BUS traverse onze quartiers des VIII<sup>e</sup>, IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> arrondissements. De part et d'autre de son linéaire, le BUS intéresse directement une aire d'environ 1.140 hectares située en zone urbanisée. Constitué de noyaux villageois, de zones périphériques urbanisées, de zones d'activités et de zones de projet, cet espace urbain compte 70.845 habitants (près du 11<sup>ème</sup> de la population de Marseille), un peu plus de 30.000 logements, 27.500 résidences principales et 4.276 logements individuels.



**Agence d'urbanisme de l'agglomération messine**

**AGURAM**

2, place d'Armes - 57036 Metz

Tél. : 03 87 75 31 19

**220 Carte des balades nature de l'agglomération messine**

1998

Cette carte appelée aussi "carte verte" destinée au grand public, présente des itinéraires piétons et cyclistes permettant de relier de façon agréable et cohérente les sites verts de l'agglomération messine.

**221 Montigny-lès-Metz : Plan de déplacements urbains**

1998, 5 p., 29 p., 81 p., 91 p., 6 p.

Cette étude s'inscrit dans le cadre du PDU réalisé sur l'agglomération messine et précise à l'échelle de la commune de Montigny-lès-Metz, les propositions d'actions envisageables. Elle comporte deux phases : une phase diagnostic où sont explicitées les contraintes de déplacement et de stationnement ; une phase propositions d'actions.

**222 Le Journal du Stationnement n° 7**

1998, 10 p., tableaux, graphiques, plans

Ce numéro de l'Observatoire local de stationnement de la ville de Metz permet de connaître, pour 1996, l'évolution de l'offre publique de stationnement, l'utilisation "horaire" des parcs publics, les abonnements, l'évolution du stationnement payant sur voirie et la tarification. Il décrit les horodateurs proposés par la société "METRIC".

**223 Plan de déplacements urbains : transport et livraison des marchandises**

1998, 88 p., plans

Après un tour d'horizon des démarches et réalisations faites en France, d'entretiens menés auprès d'une centaine de commerçants représentatifs de l'hypercentre et des enquêtes "origine-destination" portant sur l'ensemble des voies de l'hypercentre afin d'identifier et analyser les itinéraires et les zones de livraison des transporteurs. Les analyses ont permis de déboucher sur des premières propositions pour améliorer et organiser le transport de marchandises en ville.

**224 Plan de déplacements urbains : étude du réseau ferré sur l'agglomération messine**

1998, 50 p., carte A3

L'étude a porté sur l'analyse du réseau ferré existant et désaffecté sur le périmètre de l'agglomération messine. Une quantification des potentialités de desserte des corridors ferrés (population, emploi, ...) a été réalisée afin de mesurer les possibilités de réutilisation ou de développement de ces axes par une desserte ferrée de type périurbain.

**225 Plan de déplacements urbains : avant-projet, dossier thématique**

1998, 109 p.

Ce rapport de présentation détaille thème par thème les différentes orientations et actions proposées pour le Plan de déplacements urbains.

**226 Plan de déplacements urbains : avant-projet, note de synthèse**

1998, 15 p.

Ce rapport de synthèse présente les différentes orientations proposées pour le plan de déplacements urbains de l'agglomération messine.

**227 Plan de déplacements urbains : émission polluantes et consommation énergétique**

1998, 24 p.

Cette étude présente l'évaluation des émissions polluantes et les consommations énergétiques d'origine automobile sur la base de trois scénarios élaborés dans le PDU : une situation initiale, un scénario fil de l'eau, un scénario " VP ", un scénario " TC ".

**228 Plan de déplacements urbains : transport des salariés**

1998, 28 p., cartes, tableaux, graphiques

Une analyse des pratiques de stationnement et de déplacements des salariés a été réalisée auprès de onze entreprises ou administrations de l'agglomération messine. Elles ont été sélectionnées au regard de leurs effectifs, de leur localisation et de leur attractivité. Les enquêtes ont porté sur près de 2.000 salariés et ont permis de déboucher d'une part sur des propositions pour favoriser l'utilisation des transports collectifs, et d'autre part sur des simulations pour analyser les possibilités d'organisation de covoiturage.

**229 Observatoire de l'environnement n° 2**

1998, 93 p., cartes, tableaux, graphiques, photos

Cet observatoire aborde sept thèmes représentatifs dans l'agglomération messine : l'air, le bruit, les déchets, l'eau, l'énergie, le patrimoine et les risques. Il décline sous chaque chapitre le cadre réglementaire qui a beaucoup évolué en 1997 et analyse des indicateurs illustrant l'état du domaine. Ce document met en particulier l'accent sur la pollution atmosphérique et sur les conséquences de la fermeture de l'usine d'incinération des ordures ménagères.

**230 DVA de Thionville, phase 1 : volet sécurité routière**

1997, 3 documents : 18 p., 30 p., 12 cartes A3

Analyse des accidents corporels recensés ces cinq dernières années sur le réseau viaire primaire du périmètre d'étude.

AGURAM, CLUB TRANSPORT FNAU

**231 Recherche d'un ratio de couverture spatio-temporelle de l'offre en transport en commun**

1996, 42 p. + cartes

Ce document a été réalisé par plusieurs agences d'urbanisme, dans le cadre du club Transport de la FNAU sur commande du Plan urbain. Il détermine, pour les agglomérations y ayant participé, un ratio intégrant à la fois l'offre de transport et la dimension spatio-temporelle (permettant de comparer les villes entre elles, en France et à l'étranger). Ce ratio apparaît comme un indicateur de la densité spatio-temporelle de l'offre de transports collectifs.

**232 Transports publics et intégration urbaine : des projets "partenaires pour la ville"**

1996, fiches

Ce dossier présente la candidature du District de l'agglomération messine pour l'appel à projets lancé par la DIV. Il présente plusieurs projets d'actions autour des transports collectifs dans les quartiers d'habitat social de l'agglomération afin d'y développer l'activité et l'emploi, de les désenclaver, de favoriser la mobilité des habitants afin de lutter contre la ségrégation sociale et urbaine, et d'améliorer la sécurité urbaine.

**233 VR 413 : étude préalable à la définition du projet de voirie**

1996, 41 p. A3 + cartes

Cette étude a pour objet de préciser les différentes options de tracés (statut, caractéristiques géométriques, tracés) du projet VR 413 et d'en analyser l'impact (environnement, développement urbain, déplacements, ...) par rapport aux différentes fonctions et objectifs poursuivis. Cette étude comporte deux phases : une phase diagnostic, une phase recherche de tracés et impacts.

**234 Observatoire sécurité**

1996, plaquette A3

L'AGURAM réalise, depuis 1992, un bilan des accidents corporels recensés sur l'agglomération messine et les communes du District. Un bulletin d'information synthétise ces données. Les fiches sont remises à jour tous les deux ans.

**235 Etude de maillage des cheminements piétonniers dans les communes du Mont-Saint-Quentin : rapport de stage**

*1995, 47 p. + ann. 52 p.*

Ce rapport étudie les possibilités d'aménagement de cheminements piétonniers sur les communes du Mont-Saint-Quentin. Après présentation des plans de déplacements (loi, méthodologie), un diagnostic de l'existant décrit les habitudes de déplacements des habitants, les cheminements existants, les principaux pôles récepteurs et générateurs de déplacements, les accidents corporels ayant impliqué un piéton et les projets d'urbanisme. Des propositions de cheminements concluent l'étude.

**236 Plan de déplacements urbains : conforter et mettre en valeur les déplacements piétons**

*1995, 41 p. + cartes*

L'étude propose un schéma directeur visant à favoriser et développer les cheminements piétons. Elle se compose de deux parties : un diagnostic réalisé à partir de l'examen des besoins et des potentialités de déplacements piétons et d'une recherche des contraintes et opportunités spatiales ; des propositions visant à définir un réseau direct et continu de liaisons fonctionnelles et de loisirs, et à mettre en valeur et conforter les centralités de quartiers et de communes.

**237 Plan de déplacements urbains : extension du plateau piétonnier du centre-ville messin**

*1995, 75 p. + cartes*

Ce document étudie la piétonnisation progressive du centre ville de Metz. Il dresse un diagnostic de la situation initiale jusqu'en 1992 et analyse l'organisation générale de la circulation sur les rues non piétonnes de l'hyper-centre. Une étude prospective a été réalisée (modélisation des flux automobiles à partir d'enquêtes "origines-destinations"). Une première phase d'extension du plateau piétonnier a été effectuée (axe Sainte-Marie/Tête d'Or), une deuxième phase est proposée (en Fournirue/Quartier Sainte-Croix).

**238 Plan de déplacements urbains : la complémentarité des transports collectifs dans le bassin de vie de l'agglomération messine**

*1995, 20 p. + cartes*

Cette étude définit les différents flux de déplacements dans le bassin de vie de Metz et décrit les systèmes de transports collectifs existants. L'inadéquation entre les besoins et l'offre actuelle ne rend pas attractifs les transports collectifs. Il est donc nécessaire d'établir une complémentarité entre les différents réseaux. A l'aide d'exemples d'actions réalisées dans d'autres bassins de vie, l'étude présente des pistes de réflexion et les outils à mettre en place pour offrir une complémentarité.

AGURAM, CETE DE L'EST

**239 Plan de déplacements urbains : modélisation des déplacements, reconstitution 1992, projection 2000 et 2010**

*1995, 30 p.*

Ce document explique la méthodologie utilisée (modélisation "désagrégée", MINUTP), les hypothèses prises en compte (population, emplois, ...) et présente les résultats des affectations : reconstitution de la situation actuelle, prévisions horizon 2000 et 2010.

**240 Plan de déplacements urbains : programmer les grandes infrastructures de voirie**

*1995, 22 p. + 143 p. + 18 p. + 13 p.*

Cette étude synthétise tout d'abord les différents travaux et analyses réalisés sur les projets d'infrastructure routière dans le cadre d'un groupe de travail PDU animé par l'AGURAM et regroupant les services du District, de la Ville de Metz, des TCRM, du Département de la Moselle et de l'Etat. Une seconde partie propose une esquisse de programmation de ces infrastructures de voirie au regard des objectifs du PDU et plus particulièrement dans le cadre des actions envisagées pour les TC.

**241 Plan de déplacements urbains : sécuriser et développer les déplacements en deux-roues**

*1995, 45 p. + cartes*

Présente du schéma directeur deux-roues de l'agglomération messine. Deux objectifs : sécuriser et développer l'utilisation des vélos comme alternative de déplacement à la voiture particulière. L'étude évalue les besoins et potentialités de déplacements à vélo et recherche les contraintes et

opportunités spatiales. Le schéma directeur relie chaque quartier et commune au centre-ville en desservant les pôles générateurs de déplacements. Un itinéraire de loisirs ceinture l'agglomération.

#### **242 Plan de déplacements urbains : synthèses sectorielles**

*1995, 5 p. + cartes*

Synthèse, cartes à l'appui, des projets d'infrastructures viaires, de transports collectifs et de cheminements piétons et deux-roues prévus par le PDU, pour chaque grand secteur géographique de l'agglomération messine : le centre-ville, le sud-est, le sud, le nord et l'ouest, et le nord-est. Elle montre ainsi la réflexion globale menée sur tous les modes de déplacements dans le cadre du PDU et leur nécessaire complémentarité pour prévoir l'avenir de manière cohérente.

**Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Montbéliard**

**AUD**

8, avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex

Tél. : 03 81 31 86 00

**244 Plan de déplacements urbains du Pays de Montbéliard (prédiagnostic)**

1998

Ce prédiagnostic recense les dysfonctionnements relatifs aux déplacements effectués dans l'agglomération, il présente : la lisibilité des itinéraires ; le rôle de la voiture particulière et du trafic poids lourd ; le rôle des transports en commun ; les déplacements de proximité.

**245 Plan de déplacements urbains du Pays de Montbéliard (diagnostic)**

1998

**246 Transports et déplacements dans le Pays de Montbéliard : fiches techniques et données organisationnelles**

1998

Etat des lieux en matière de transport et déplacements urbains et interurbains du Pays de Montbéliard / Aire urbaine : 1. Données générales sur les transports et déplacements ; 2. Analyse quantitative de l'offre / demande de transports collectifs ; 3. Analyse organisationnelle et schéma institutionnel ; 4. Synthèse / problématique / enjeux.

**TRA 018**

**247 Dossier transports et déplacements : fiches techniques**

1998

Dans le cadre du Plan de déplacements urbains et du projet d'agglomération, le DUPM et l'ADEME ont confié à l'Agence l'élaboration de fiches techniques descriptives destinées à améliorer la connaissance du fonctionnement des transports et des déplacements dans l'agglomération. Ces fiches techniques traitent de données quantitatives et organisationnelles et s'accompagnent d'une cartographie générale.

DUPM, CTPM, AUD (PAYS DE MONTBÉLIARD)

**248 DUPM : Appel à propositions PREDIT : « Gestion globale des déplacements urbains »  
Plan de déplacements urbains et schéma directeur : deux démarches complémentaires indissociables**

1998

Le projet du Pays de Montbéliard traite le point 4.7 de l'appel à propositions : gestion globale des déplacements urbains. Son expérimentation porte sur l'élaboration d'un Plan de déplacements urbains «prenant en compte l'articulation entre politiques urbaines et politique de gestion des déplacements ».

**249 DUPM : Plan de déplacements urbains du pays de Montbéliard**

- **AUD : L'élaboration d'un Plan de déplacements urbains (PDU) : note de cadrage, décembre 1997, 14 p., annexes**

- **AUD, Cabinet Roland Ribl et associés : Cahier des charges et proposition de prestations d'études, janvier 1998, 12 p.**

- **DDE Doubs, Service d'aménagement territorial de Montbéliard - Atelier d'urbanisme : Porté à connaissance de l'Etat, janvier 1998, 2 fascicules : 38 p. A4 + 37p. A3**

- **DIREN, ADEME Franche-Comté : Porté à connaissance, contribution de la DIREN et de l'ADEME, janvier 1998, 22 p.**

La démarche d'élaboration d'un Plan de déplacements urbains dans le Pays de Montbéliard est à sa phase préparatoire : définition juridique, méthodologie, cahier des charges et proposition de prestations de la part du bureau d'études sélectionné, documents de « portés à connaissance » des services de l'Etat. Il faut souligner l'opportunité que représente le PDU pour

l'élaboration du projet d'agglomération : la possibilité de conduire de front les deux démarches permettra une mise en cohérence et un enrichissement réciproque entre les deux réflexions.

AUD (PAYS DE MONTBÉLIARD), AUTB (TERRITOIRE DE BELFORT), CETE DE LYON, DEPARTEMENT ETUDES URBAINES

**250 Etude d'aménagement de l'espace central interurbain, volet transports collectifs, propositions**

1997, 65 p.

Dans le cadre du PACT urbain Nord Franche-Comté, l'association Aire urbaine 2000 a commandité aux deux Agences de Belfort et Montbéliard l'étude d'aménagement de l'espace central interurbain entre les deux agglomérations principales Belfort et Montbéliard, et les deux agglomérations secondaires Héricourt et Delle. Il s'agit de déterminer la vocation et l'organisation de l'espace central interurbain séparant les agglomérations. Un volet essentiel de la mise en perspective des projets concerne les transports, et en priorité les transports collectifs. Le CETE de Lyon a réalisé un diagnostic en novembre 1997, qui conclut à une offre de transports collectifs très insuffisante.

**251 Transports et déplacements : dossier thématique Schéma directeur**

1996, 37 p.+ annexes

Synthèse menée dans le cadre des travaux du Schéma directeur : état des lieux et perspectives. Deux axes de réflexion sont proposés : l'organisation interne des transports et déplacements dans le DUPM ; l'accessibilité du District et ses relations avec l'extérieur.

**TRA 011**

**252 DUPM : Etude d'insertion du futur canal à grand gabarit Rhin-Rhône**

1996, projet abandonné en 1998

Il s'agit, dans cette étude de, préparer au mieux l'intégration du futur canal à grand gabarit Rhin-Rhône dans le tissu urbain et industriel du DUPM : les bouleversements seront en effet conséquents en matière de circulation, de communications et d'ouvrages : routes, ponts, écluses, barrages. En terme d'intégration paysagère et environnementale, les enjeux de la traversée du grand canal demandent également à être appréhendés à l'échelle du DUPM pour assurer une continuité minimale dans les aménagements. En raison des spécificités de chacun des secteurs, la réflexion doit également se tenir à des échelles communales, voire plus locales.

**253 Le canal du Rhône au Rhin dans le Pays de Montbéliard : mise au gabarit européen et impacts sur le tourisme fluvial ; analyse-diagnostic**

1996

Analyse générale, sous la direction de Jean Chardonneret, du tourisme fluvial en France et ses perspectives d'évolution sur la liaison Rhin-Rhône, suivie du devenir de la plaisance fluviale dans le DUPM, avec et sans la réalisation de la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône.

**TOU 003**

**254 Les plates-formes multimodales**

1996

Dossier documentaire sur les plates-formes multimodales. Articles sur les thèmes suivants : complémentarité entre les modes de transport ; la logistique, élément d'aménagement du territoire ? ; plate-forme multimodale : définition ; plate-forme multimodale : exemples ; bibliographie.

**TRA 017**

**255 DUPM : Cahier des charges des contraintes urbaines pour la RN 437**

1995, 12 p.

Examen des données et enjeux urbains concernés par le projet d'aménagement de la RN 437. Sont abordés également les enjeux que constituent d'autres projets d'infrastructures interdépendants : l'échangeur sud de l'A36, dit de Voujeaucourt, liaison urbaine Montbéliard Audincourt. La raison d'être de ce projet est d'améliorer les relations domicile-travail entre les pôles d'emplois principaux du DUPM que constituent Montbéliard et Peugeot-Sochaux au nord et le secteur sud où se situe notamment ECIA.

**TRA 007**

**256 DUPM : Etude d'impact du projet d'un échangeur sur l'A36 dit "échangeur de Voujeaucourt". Les aspects socio-économiques : 1. Etat des lieux ; 2. Les incidences du projet**

1995, 31 p. + 33 p.

Elément du dossier d'avant-projet sommaire en vue de la réalisation de l'échangeur sud de Voujeaucourt, entre l'A36, la RD 438 et la RD 463, cette étude ne concerne que les aspects socio-économiques du projet, les aspects environnementaux étant étudiés par ailleurs. La première partie examine démographie, emplois, activités, infrastructures, trafic et patrimoine sur le secteur concerné ; la seconde les incidences du projet sur l'urbanisme et le cadre de vie et propose un choix de variantes.

**TRA 011**

AUD (PAYS DE MONTBÉLIARD), ATELIER DE PAYSAGE + ESPACE URBAIN P. GALLOIS  
**257 DUPM : Canal de Montbéliard à la Haute-Saône, canal du Rhône au Rhin : aménagement des berges des canaux, piste cyclable et loisirs**

1994, n.p.

Etude sur l'aménagement de pistes cyclables à travers le DUPM. Recensement des pistes cyclables existantes et des différentes possibilités d'extension du réseau. Est présentée ici l'aménagement d'une piste cyclable tout au long du canal de Montbéliard à la Haute-Saône puis du canal du Rhône au Rhin dans la traversée du DUPM. La mise en oeuvre d'une telle piste cyclable est conçue comme un axe vert, parc paysager linéaire multi-usage : parc urbain, axe de déplacement piétons et cycles entre communes ou vers les sites naturels de proximité.

**TRA 014**

**258 Définition de la troisième tranche de la rocade Nord : étude des impacts urbains**

1994

La « rocade Nord » du pays de Montbéliard est légitimée par trois séries d'arguments : l'évitement du centre de l'agglomération par les flux de transit provenant ou en direction de la Haute-Saône ; l'accessibilité au pôle hospitalier de Montbéliard ; les possibilités de valorisation foncière des terrains desservis, notamment sur les communes de Montbéliard et Grand-Charmont. Aujourd'hui, l'Etat souhaiterait achever le complément de la rocade nord, dont les deux premières tranches sont en service depuis 1988 et 1993. L'Agence réalise ici une remise à plat du projet, en analysant le site et son fonctionnement et en rappelant les pratiques des déplacements dans le bassin de vie. En conséquence, sont définis les attendus possibles et les objectifs non souhaitables de cette troisième tranche.

AUD (PAYS DE MONTBÉLIARD), CETE LYON

**259 Aménagement des carrefours principaux du centre de Sochaux : étude fonctionnelle**

1994

Quelques pistes pour améliorer la circulation dans le centre de Sochaux, en lien avec les propositions sur l'aménagement du centre ville.

**TRA 009**

AUD (PAYS DE MONTBÉLIARD), CETE LYON

**260 Aménagement du carrefour d'Helvétie : étude fonctionnelle**

1994

Examen des différentes variantes et proposition de giratoire.

**TRA 004**

**261 DUPM : Convention d'étude pour la mise en valeur de l'entrée sud du DUPM entre l'échangeur d'Arbouans et l'entrée d'Audincourt - CD 126**

1994

L'échangeur d'Arbouans constitue aujourd'hui l'accès sud vers le DUPM en venant de Besançon par l'autoroute. Cet échangeur permet en outre de relier directement l'ensemble des communes du sud du DUPM via Audincourt. Cet accès, porteur de l'image de marque du DUPM, nécessite une amélioration très forte au plan paysager et demande une réflexion quant aux implantations qui peuvent s'y fixer.

**TRA 010**

**262 ZAC les portes du Jura : étude de circulation**

1994

Ce secteur urbain est un secteur charnière entre le nord et le sud du DUPM, à fort potentiel : extension d'une zone commerciale, développement du pôle universitaire, réserve foncière de 40 ha ; l'AUD y a réalisé un projet urbain ; la présente étude analyse la fonctionnalité du schéma de voirie de ce projet urbain.

**TRA 008**

**263 Pistes cyclables pour le Pays de l'automobile : dossier de candidature**

1994

Etude inscrite dans le cadre d'un schéma d'organisation des pistes cyclables sur le territoire du DUPM. Cette réflexion s'inscrit également dans la démarche schéma directeur, sur le problème des déplacements.

**TRA 001**

AUD (PAYS DE MONTBÉLIARD), CETE DE LYON

**264 DUPM : Enquête de circulation : rapport de synthèse**

1993

Présentation des enquêtes «cordon » (quantification du trafic entrant dans l'agglomération) et enquêtes «sorties Peugeot » permettant de connaître les flux de trafic émis par les usines Peugeot et leur dispersion dans l'agglomération.

**TRA 005**

**265 Voujeaucourt : la passerelle sur le Doubs : étude préalable**

1993

Etude intégrée dans le dossier convention Voujeaucourt AUD du 20/12/94. Menée en liaison avec la subdivision d'Audincourt de la DDE. Propositions pour le réaménagement ou la reconstruction de la passerelle franchissant le Doubs entre le quartier de la gare et le vieux village à la hauteur du parc de loisirs.

**TRA 015**



**Agence d'urbanisme de l'agglomération de Mulhouse**  
**AURM**

1, rue des Orphelins - 68200 Mulhouse  
Tél. : 03 89 43 12 46

**266 Voie sur berge du canal du Rhône au Rhin : fonctions de la voie sur berge**

*1998, 10 p.*

Le projet d'aménagement de la voie sur berge est une des composantes du dispositif "rocares de l'agglomération mulhousienne" inscrit au XI<sup>e</sup> Contrat de Plan. Suite à la décision d'abandonner la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône, les études déjà réalisées et les approches concertées avec les communes ont permis de mettre en évidence la nécessité d'une voie sur berge pour améliorer le système global de déplacement de l'agglomération.

**EA / 90201090.**

**267 Les impacts urbains du transport en commun en site propre. Phase 1 : données et enjeux de cadrage. Phase 2 : identification des impacts, des enjeux généraux et des lieux à projet**

*1997-98, 28 p., 103 p.*

Dans le cadre du projet de Tram-Train le syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne souhaite disposer d'une évaluation des conséquences urbaines de l'arrivée d'un tel mode de transport. Il s'agit de définir les impacts à l'échelle urbaine, les actions d'accompagnement à engager pour appuyer la dynamique urbaine et de localiser les lieux à projet liés au Tram ainsi que les objectifs d'aménagement.

**EA / 90201068**

**268 Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement (SPAD) liées au TGV Rhin-Rhône**

*1997, 21 p.*

L'arrivée du TGV modifiera significativement le rôle de la gare centrale de Mulhouse. Au TGV s'ajoutent par ailleurs les projets du Tram-Train et de la voie sur berge le long du canal. La conjonction de ces différents projets d'infrastructures fait du site de la Gare centrale un lieu clé du devenir de l'agglomération.

**EA / 90201065**

**269 Avant-programme canal : étude des impacts urbains du projet de mise à grand gabarit du Canal Rhin-Rhône**

*1997, 72 p.*

Considérée comme le maillon manquant de l'axe navigable Mer du Nord-Méditerranée, la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône devait permettre d'assurer un développement des activités fluviales. Après l'abandon du projet, les réflexions portant sur l'aménagement et la circulation restent d'actualité.

**EA / 90201056**

**270 Le réseau ferré de l'agglomération mulhousienne et de sa région : vers un réseau mixte urbain/interurbain dans le Haut-Rhin sud**

*1994, 29 p.*

Dans le cadre du projet de TCSP, la question du développement d'un réseau ferré mixte urbain / interurbain à long terme doit être posée. Elle constitue à la fois un enjeu urbain pour l'agglomération mulhousienne (desserte des pôles périphériques, relations à l'intérieur de l'agglomération, etc.) et un enjeu pour l'aménagement du territoire. Elle permet aussi d'aborder la question de la réutilisation des voies ferrées utilisées jusqu'à présent pour les besoins de l'industrie minière.

**EA / 90201025**

**Agence d'urbanisme de l'agglomération nancéienne**  
**AUAN**  
Espace Corbin - 10, rue Poirel - BP 516 - 54008 Nancy cedex  
Tél. : 03 83 17 42 00

**271 Réflexions sur l'utilisation et l'optimisation des réseaux ferrés périurbains**

1998

En marge et complément de l'opération " Transports et déplacements " en cours de définition sur l'agglomération nancéienne, une autre réflexion partenariale est envisagée relative à l'utilisation et l'optimisation des réseaux ferrés périurbains qui maillent le Bassin de vie. Intégrant les dessertes de cars interurbaines, cette réflexion, associant également la SNCF et le Conseil général, devra déterminer le potentiel que peut représenter, en offre alternative et complémentaire, la présence de réseaux ferrés desservant les pôles secondaires de Neuves-Maisons, Dombasle et Pompey/Frouard. La réflexion intégrera également les perspectives d'intermodalité générées par ces infrastructures.

**767/98**

**272 Plan vélo**

1997

La Communauté urbaine a mis en place un groupe de travail chargé de réfléchir et de mettre en place un schéma deux roues sur l'agglomération de Nancy. L'ADUAN a été chargée d'animer ce groupe de travail et de proposer un schéma général de bandes et pistes cyclables sur le territoire de la Communauté urbaine. Pour 1997, un programme sur quatre ans a été mis en place (1997-2000) et permet d'initier la démarche deux roues dans la politique de déplacements et dans le cadre de la Charte d'environnement mise en place par la Communauté urbaine.

**753/97**

**273 PREDIT : recherche de thèmes d'étude. Proposition d'une enquête-panel sur les déplacements**

1997, notes

L'ADUAN a réfléchi à plusieurs thèmes pouvant être soumis au PREDIT 1996-2000, Programme national de recherche et d'innovation pour les transports. Le projet de réaliser une enquête-panel sur les déplacements sur l'agglomération nancéienne a retenu l'attention des partenaires de l'agence. L'année 1997 a permis de réfléchir aux modalités de réalisation de cette enquête.

**718/97**

**274 Opération transport : contribution de l'ADUAN**

1997

Dans le cadre des études pilotées par la Communauté urbaine sur la restructuration du réseau de transport en commun sur l'agglomération, l'ADUAN a été sollicitée pour contribuer à la réalisation du dossier de prise en considération par l'Etat (DPC). Elle a également participé à l'ensemble des réunions portant sur l'interface Transport en commun en site propre (TCSP) / espaces publics, préparant une partie du dossier de synthèse remis aux bureaux d'études chargés d'étudier les problèmes d'insertion du TCSP.

**714/97**

**275 Dombasle : aménagement de la RD 400**

1997-98

La commune de Dombasle a confié à l'ADUAN l'élaboration d'un projet urbain portant sur le réaménagement de la RD400 dans la traversée du territoire communal. Après une phase d'analyse fonctionnelle et paysagère qui a permis de définir les premiers principes de traitement des espaces publics, une seconde partie expose les différentes propositions d'aménagement avec un accent particulier porté sur l'hypercentre.

**740/97**

**276 Réflexions sur l'aménagement du quartier gare de Nancy et de la gare SNCF**

*1997-98, 25 p. + 13 documents*

Au-delà du pilotage général du projet, l'ADUAN est intervenue pour traiter un certain nombre de points : Gare Saint-Léon (mise en perspective des possibilités d'aménagement de la nouvelle entrée dans le cadre de l'opération immobilière et participation au lancement de la consultation investisseurs); expertises préalables pour la mise en œuvre du nouveau franchissement du réseau ferré (hypothèse du nouveau pont ou du pont Saint-Jean élargi); propositions d'aménagement et d'organisation de la place intermodale; propositions d'aménagement de la Place Thiers et des espaces situés devant la gare; synthèse de l'appel à idées; rapport sur les offres immobilières pour la Gare Saint-Léon.

**713/97**

**277 Liaison A 330 - RD 2bis - RN 74 : traversée de Tomblaine**

*1996, 43 p.*

Dans le cadre des études techniques engagées sur la liaison A 330 - RD 2bis - RN 74, la DDE a confié à l'ADUAN une étude concernant les aménagements d'accompagnement de la future liaison sur le territoire communal de Tomblaine, sur la section comprise entre la Meurthe et la rue Poitier (RD 2bis). L'étude se compose de trois parties : une analyse urbaine qui répertorie l'ensemble des contraintes; une approche fonctionnelle qui permet d'évaluer les conséquences et l'impact d'une voirie d'échelle d'agglomération, d'une part sur un périmètre élargi et d'autre part sur les sites circonscrits par un périmètre déterminé par une Déclaration d'utilité publique (DUP); une approche formelle qui consiste en différentes propositions d'aménagement des emprises situées à l'intérieur du périmètre défini par une DUP (végétalisation, organisation des carrefours, organisation du dispositif anti-bruit, sécurité, ...).

**650/96**

**278 Bassin de vie et agglomération de Nancy : perspectives d'évolution, éléments de réflexion**

*1996, 21 p. + annexes*

Dans le cadre des réflexions pilotées par la Communauté urbaine sur les déplacements et le développement des transports en commun à l'horizon 2000-2010, une réflexion sur les perspectives d'évolution du Bassin de Nancy a été menée. Cette réflexion confirme qu'il ne faut pas s'attendre à de profondes modifications à l'horizon 2000-2010 sur le territoire d'étude; Nancy et son agglomération ne présenteront pas demain de profil radicalement différent de celui d'aujourd'hui. Le document s'organise autour d'une approche géographique et spatiale et autour d'une approche thématique (rappel des projets dans les domaines du logement, du commerce, de l'université, des grands équipements, des sites hospitaliers et des espaces publics).

**663/96**

**279 Plan de déplacements urbains : cahier des espaces publics**

*1996, 40 p.*

Précédant les strictes réflexions de l'opération transport, l'ADUAN et plus ponctuellement la Ville et la Communauté urbaine ont engagé des études visant à mieux étudier ou qualifier les lieux marquants du tissu urbain. Confrontés aux scénarios et hypothèses de travail du groupe technique chargé des réflexions sur le nouveau plan de déplacements urbains, les aménagements d'espaces publics structurants nancéiens (dossier gare, dossier Austrasie, boulevard Meurthe-Canal, projet d'agglomération ...) prennent une tonalité nouvelle. Sans souci d'exhaustivité, mais plutôt dans le but d'illustrer l'ampleur de la tâche et l'imbrication des démarches déplacements espaces publics, cette étude présente en l'état des réflexions, une vingtaine de lieux à la fois révélateurs de démarches et illustratifs de problèmes.

**656/96**

**280 Plan de déplacements urbains : développement et modernisation du réseau TC**

*1996, 74 p.*

L'analyse des perspectives d'évolution de l'agglomération ainsi que celle des déplacements, et la détermination des enjeux liés à la mise en place d'un nouveau schéma de transport en commun et d'un plan de circulation réorganisé, a constitué le point de départ de la réflexion menée pour l'élaboration d'un nouveau plan de déplacements urbains. Quatre scénarios contrastés de politiques de déplacements ont ensuite été analysés et testés. Ils ont permis l'élaboration d'un scénario de synthèse qui constitue une solution d'avenir pour le plan de déplacements urbains.

664/96

**281 Dossier déplacements : contribution de l'ADUAN**

1996

Dans le cadre des études préalables à la mise en œuvre d'un nouveau Plan de déplacements urbains (PDU) sur l'agglomération nancéienne, l'ADUAN a été sollicitée pour réfléchir, en liaison avec les services de la Communauté urbaine et de la Ville de Nancy : aux perspectives de développement du Bassin de vie de Nancy, aux projets d'aménagement susceptibles d'être mis en œuvre à moyen et long terme, à l'interface commerce/transport, à la détermination d'un scénario de déplacements de synthèse (issu de l'analyse de quatre scénarios de base), à l'approche "espaces publics" du PDU, à la mise en cohérence du projet de réaménagement du quartier gare avec le scénario de déplacements.

667/96

**282 Gare de Nancy : exploitation de l'enquête réalisée en octobre 1995**

1996, 13 p. + annexes

Une enquête en gare de Nancy a été menée en liaison avec la SNCF afin de connaître les flux internes à la gare et les pratiques de l'intermodalité aux abords du bâtiment voyageurs.

680/96

**283 Gare TGV de Nancy. Quartier gare : 1<sup>ère</sup> partie : identifier les enjeux ... définir des options ; 2<sup>ème</sup> partie : interface déplacement et lancement des démarches pré-opérationnelles**

1996, 26 p., 24 p.

A la demande de la Communauté urbaine et de la Ville de Nancy, l'ADUAN a élaboré un premier document de synthèse visant à capitaliser les différentes études préalables menées par l'agence dans le cadre du Groupe gare. Les développements récents, tirés du nouveau dossier "opération transport", permettent de faire franchir au dossier d'aménagement du quartier de la gare une nouvelle étape, s'inscrivant dans les échéances de sa mise en œuvre opérationnelle tant au niveau du plan de transport proprement dit que de l'aménagement du quartier de la gare. Pour ce faire, le second document propose une base au lancement de vérification technique par des bureaux d'études de certaines options d'aménagement ou d'infrastructures et au lancement d'une consultation de concepteurs sur l'aménagement de l'ensemble du quartier de la gare.

655/96

**284 Le boulevard urbain nord-sud**

1995, 170 p., annexes 175 p., 5 panneaux

Commandée par trois collectivités territoriales : le District de l'agglomération nancéienne, la Ville de Nancy et la Ville de Maxéville, cette étude s'inscrit dans un schéma général d'infrastructures établi par le District de l'agglomération nancéienne. L'agence a traité les conséquences de la réalisation en milieu urbain d'une nouvelle voirie en termes d'urbanisme, de paysage et de fonctionnement, et étudié une nouvelle liaison connectant le boulevard urbain nord-sud à l'A 31 pour le compte spécifique de la commune de Maxéville. Il a été établi un premier diagnostic destiné à décrire l'ensemble des territoires concernés sous divers aspects : foncier, occupation du sol, secteurs protégés, dispositions en matière d'urbanisme, contexte économique, données socio-économiques, fonctionnement urbain et une analyse des effets de la création d'un boulevard urbain dans le cadre de thématiques relevant de l'urbanisme et du fonctionnement urbain, pour les variantes de tracés proposées.

556/95

**285 Dossier de concours : " Prix vélo 1995 "**

1995

Le développement du vélo loisirs. La place des deux-roues dans la politique de déplacements. Réalisations récentes et projets.

556/95

**286 Notes sur le TGV Est européen**

1995

Le TGV Est européen : état d'avancement de la démarche ; calendrier ; débats et polémiques : rappel. La desserte de la Lorraine par les trains à grande vitesse : une cartographie parfois alarmante. L'aménagement de la gare TGV de Nancy et le TGV Est européen. Le raccordement des réseaux français et allemands à grande vitesse. La fermeture de certaines lignes lorraines. Le financement du TGV Est européen.

**599/95**

**287 Contrat d'objectifs 1995 : interface villes-transport**

1995, 28 p., annexes

L'ADUAN s'est attachée à faire le point sur l'état d'avancement des réflexions sur la notion d'interface villes-transport. Villes et transports sont deux domaines qui ont été pendant longtemps appréhendés isolément. Des expériences récentes de Toulouse, Nantes et Strasbourg montrent que désormais, dans les grandes opérations transports, le lien est fait entre la politique des déplacements et la politique urbaine.

**593/95**

**288 Contrat d'objectifs 1995 : gare TGV et transport**

1995, 22 p.

L'arrivée du TGV est souvent l'occasion pour les villes de réfléchir à une organisation des transports autour de la gare. Ce fut le cas à Rennes dont la situation initiale est comparée à celle de Nancy dans ce dossier. Sont rapportées également dans ce dossier, les réflexions qui ont été menées sur la gare lorraine à l'occasion d'un concours international d'idées et qui intègrent cette nécessité d'une organisation rationnelle des transports sur le site.

**597/95**

**289 TGV Est européen : le cas de la gare de Nancy**

1995, 38 p.

Note support de la présentation faite à la DDE du projet TGV Est européen et des perspectives d'aménagement de la gare de Nancy.

**594/95**

**290 Recherche d'un ratio de couverture spatio-temporelle de l'offre en transport en commun : contribution de l'ADUAN (Club transport FNAU)**

1995, 20 p.

A la demande du Plan urbain, 13 agences d'urbanisme (dont celle de Nancy) ont réfléchi, dans le cadre du Club transport, à l'établissement d'un ratio sur le niveau de desserte de transport en commun. Trois critères ont été retenus pour le calcul de ce ratio : l'offre de transport, le temps, le type d'occupation des sols. Les ratios obtenus sur chacune des agglomérations s'échelonnent entre 479 (Reims) et 1.114 (Toulouse), avec pour Nancy un ratio de 906.

**596/95**

**291 Opération pilote sur les entrées de ville : entrée d'agglomération sud**

1995

Une consultation sur les entrées de ville a été lancée par l'Etat dans le but de retenir dix sites pilotes de requalification des entrées de ville. Il a été proposé de retenir, sur l'agglomération nancéienne, l'axe sud " RD 570 - A 33 - A 330 - ligne SNCF Nancy-Merrey " depuis son entrée dans l'agglomération aux confins de Richardménil jusqu'au carrefour Barthou au cœur de l'agglomération. Cette pénétrante urbaine regroupant habitat, commerce, industrie et zone naturelle, concerne un faisceau diversifié d'acteurs dépassant le strict cadre d'intervention de la Communauté urbaine. A ce titre, elle se présente comme lieu d'émergence de plusieurs projets d'infrastructures et d'opérations d'urbanisme pour lesquels l'ensemble des partenaires serait susceptible d'engager une démarche globale et cohérente.

**603/95**

**292 Aménagement de la gare TGV de Nancy : étude de restructuration de l'espace fonctionnel de la gare SNCF**

*1995, 11 p.*

Dans le cadre des réflexions relatives à l'aménagement du quartier de la gare, développé en liaison avec la Ville de Nancy, le District de l'agglomération nancéienne et la SNCF, l'ADUAN a poursuivi ses études en fonction des nouvelles données qui ont été communiquées par la SNCF : perspectives de réaménagement de l'espace foncier et de réorganisation des services SNCF notamment. Les nouvelles données ont permis, à partir des hypothèses identifiées en fin d'année 1994, de préciser trois options majeures d'aménagement de l'espace fonctionnel de la gare SNCF : option 1 : gare traversante ; option 2 : gare longitudinale ; option 3 : gare transversale (deux variantes).

**592/95**

**Agence d'études urbaines de l'agglomération nantaise**

**AURAN**

Tour Bretagne - BP 54702 - 44047 Nantes cedex

Tél. : 02 40 99 49 49

DISTRICT, AURAN

**293 Deux-roues : une politique intercommunale**

1998, 4 p.

570 km de continuités deux-roues inscrits au schéma intercommunal. 75 % des coûts de réalisation subventionnés par le District de l'agglomération nantaise. 210 km de continuités réalisés ou en cours dans l'agglomération nantaise.

AURAN, REGION DES PAYS DE LA LOIRE, DEPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE, DISTRICT, VILLE DE NANTES, SNCF

**294 Mise en œuvre d'un pôle d'échanges intermodal en gare de Nantes**

1998, 174 p.

Document d'étude établi avec différents partenaires pour la mise en œuvre d'un pôle d'échanges intermodal en gare de Nantes et ceci en cohérence avec le schéma de développement des pôles d'échanges dans l'agglomération nantaise. Cartographie des réseaux de transports, des noeuds d'échanges. Points de vue des différents acteurs sur l'intermodalité. Scénarios d'évolution à l'échelle de l'agglomération, de l'hypercentre et de la gare de Nantes.

DISTRICT, AURAN, SEMITAN

**295 Fréquentation des 950 stations du réseau des transports collectifs urbains, 1997**

1997, 1 carte

Cartographie du réseau et de la fréquentation des stations établie à partir des enquêtes montées-descentes de l'exploitant du réseau urbain : 355.000 voyageurs montent chaque jour dans un bus ou un tramway aux 950 stations du réseau des transports collectifs urbains.

DISTRICT, AURAN, SEMITAN

**296 Trafic journalier moyen sur le réseau des transports collectifs urbains, 1997**

1997, 1 carte

Cette carte montre les flux de voyageurs par jour sur les différents tronçons du réseau de transports collectifs urbains (bus, tramway). Cartographie établie à partir des enquêtes montées-descentes de l'exploitant du réseau urbain.

DISTRICT, AURAN, CONSEIL GENERAL DE LOIRE-ATLANTIQUE

**297 Enquête déplacements, évolutions et comparaisons - méthodologie, 1997**

1997, 27 p.

Le District de l'agglomération nantaise et le Conseil général de Loire-Atlantique ont réalisé en 1997 une enquête déplacements par téléphone auprès de 14.325 personnes dans 44 communes de la région nantaise : les 21 commune du District (11.160 personnes enquêtées) et 23 communes périurbaines (3.165 personnes enquêtées). Ce document présente les premiers résultats sur les déplacements des résidents du District de l'agglomération nantaise et de la région nantaise.

DISTRICT, AURAN

**298 Observatoire de l'environnement, tableau de bord**

1997, 182 p.

Ce « tableau de bord » présente, sous forme d'indicateurs, des données concernant les principaux éléments de notre environnement : l'eau, l'air, le bruit, les déchets, les risques, l'espace, les déplacements, la vie quotidienne.

DISTRICT, AURAN

**299 Transports de marchandises, données de cadrage**

1997, 21 p.

Ce document présente : le trafic terrestre de marchandises en France, évolution 1980-95 ; le trafic portuaire et infrastructures de transport en Europe ; les grands flux de marchandises en Europe ; les flux de marchandises de la Loire-Atlantique ; le transport routier de marchandises et commerce de gros dans l'agglomération nantaise ; le transport combiné, fret ferroviaire, centres multimodaux.

DISTRICT, AURAN

**300 Projet 2005**

1997, 71 p.

Document d'orientation générale sur les enjeux de l'agglomération nantaise à l'horizon 2005. Les lignes directrices du développement de l'agglomération sont présentées selon quatre thèmes : le spatial, les solidarités, l'économique, l'enseignement supérieur et la recherche.

DISTRICT, AURAN

**301 Lettre de l'Observatoire de la sécurité routière**

1997, 4 p.

Lettre récapitulant les accidents corporels en 1996 sur l'agglomération nantaise.

DISTRICT, AURAN, DTT, DDE, SEMITAN

**302 Evaluation du réseau tramway de l'agglomération nantaise**

1994-97, 7 documents

Programme d'étude financé par le District de l'agglomération nantaise et la Direction des transports terrestres (DTT) pour tester une méthodologie d'évaluation des TCSP. Sept axes d'études ont été retenus et permettent d'aborder les aspects techniques, économiques, urbains, financiers ainsi que les enjeux liés au stationnement, et ceci dans une approche globale des dynamiques urbaines et des stratégies d'accompagnement du projet tramway.

DISTRICT, AURAN

**303 Circulation routière, flux 1996**

1997, 1 carte

Cette carte illustre les flux journaliers moyens sur la voirie principale au cours de l'année 1996 (tous types de véhicules motorisés confondus). Mise à jour régulièrement dans le cadre de l'observatoire des transports et déplacements de l'agglomération nantaise.

DISTRICT, AURAN, SEMITAN

**304 Dossier de prise en considération par l'Etat des opérations TCSP, 1996-2005**

1996, 195 p.

Développement des TC à l'horizon 2005 : dossier de prise en considération des opérations TCSP par l'Etat 1996-2005 de l'agglomération nantaise. Rétrospective du développement de l'agglomération nantaise et de sa politique transports et déplacements depuis une trentaine d'années, présentation des projets futurs (tramway, tram-train...) et leur intérêt socio-économique.

DISTRICT, AURAN

**305 Sécurité routière : les accidents dans l'agglomération nantaise**

1996, 47 p.

Ce document récapitule les accidents dans l'agglomération nantaise, il a été réalisé à partir d'une banque de données gérée par l'AURAN et mise à jour régulièrement, à partir des données fournies par la Police nationale, la Gendarmerie nationale et le Ministère de l'équipement.

DISTRICT, AURAN, DDE, CONSEIL GENERAL, CONSEIL REGIONAL

**306 Le périphérique**

1995, carte

Carte réalisée en relation partenariale avec l'Etat, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique et le District de l'agglomération nantaise. Elle présente le périphérique, ses portes, les liaisons interrégionales et leurs points d'échanges, le réseau tramway et les parcs relais.



DISTRICT, AURAN, SEMITAN

**307 Zones d'activités périphériques et transports collectifs**

*1995, 63 p.*

Ce document présente des indicateurs économiques et spatiaux sur les zones d'activités périphériques, ainsi que sur leur desserte en transports collectifs. Ces indicateurs constituent les éléments préalables à la définition d'un secteur test qui servira de cadre à l'expérimentation d'une offre nouvelle de transport.

DISTRICT, AURAN

**308 Cartes et chiffres dans l'agglomération nantaise**

*1995, 71 p.*

Ce document présente de façon synthétique différents indicateurs, chiffrés et cartographiés, pour le territoire que constituent les 21 communes du District de l'agglomération nantaise.

AURAN, DDE

**309 Dynamique urbaine, éléments d'analyse**

*1995, 68 p.*

Dossier établi en collaboration avec la DDE dans le cadre de l'élaboration du Dossier de voirie de l'agglomération nantaise (DVA).

DISTRICT, CONSEIL GENERAL, SNCF, AURAN

**310 Réseau express districial et départemental**

*1995, 100 p.*

Etude d'intégration d'une ligne SNCF utilisée pour les transports publics urbains et suburbains de voyageurs. L'étude s'intéresse à l'analyse de la ligne dans son environnement, l'accessibilité des stations et la complémentarité entre les différents modes de transport.

**Association Oise-la-Vallée**  
14, avenue de Bergoide - 60550 Verneuil-en-Halatte  
Tél. : 03 44 28 58 58

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE L'OISE, SATO, MV2  
CONSEIL

**311 Etude d'une liaison ferroviaire entre la Région Picardie et le secteur de Roissy**

*1996, 96 p.*

Cette étude lancée dans le cadre du Contrat de Plan inter régional a pour objectif de déterminer l'importance de la population résidant en Picardie et intéressée par une liaison ferroviaire directe entre Creil et la plate forme aéroportuaire de Roissy. A partir de l'analyse de l'offre de transport et des déplacements actuels, et sur la base d'hypothèses de développement à l'horizon 2015, le bureau d'étude a estimé des trafics pour la liaison nouvelle. Une analyse comparative de l'intérêt que présentent trois scénarios d'offre de liaison est présentée.

**312 Extension et renforcement du centre ville de Compiègne : diagnostic et stratégie d'aménagement**

*1996, 55 p.*

Dans le cadre des réflexions menées sur l'extension et le renforcement du centre ville de Compiègne, il est apparu nécessaire de proposer un plan de circulation nouveau, en accompagnement de la revitalisation du commerce de centre ville.

SIVOM DE LA REGION DE COMPIEGNE, CODRA, MVA

**313 Révision du schéma directeur. Etude de transport, rapport d'étape**

*1996, 59 p.*

Face à l'importance que revêtent l'offre en infrastructures de transports et les dessertes en transports en commun dans une stratégie intégrée de planification spatiale, et en particulier de développement de la rive droite de l'Oise, le SIVOM de la région de Compiègne a engagé une étude de transport, avec le concours de l'Agence Oise-la-Vallée. Ce rapport diagnostic présente, sur la base d'éléments de cadrage et d'enquêtes O/D complémentaires, le volume, la nature et la destination des flux de circulation qui traversent l'agglomération de Compiègne, analyse les projets d'infrastructures, et propose des orientations pour l'élaboration de scénarios d'offre.

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE L'OISE, AGIR  
SERVICES, SYSTRA

**314 Desserte ferroviaire de la Vallée de l'Oise**

*1995, 80 p.*

Face à la pression démographique qui s'exerce dans le sud du département de l'Oise, à l'importance des flux de migrations alternantes vers l'Ile-de-France, et afin de favoriser les entrées vers la Vallée de l'Oise et la mobilité à l'intérieur de la vallée, l'Agence Oise-la-Vallée a engagé une étude sur l'opportunité de proposer une offre de transports collectifs alternative compétitive, et notamment une offre ferroviaire.

## **Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise**

**AUAO**

48, rue du Bourdon blanc - 45000 Orléans

Tél. : 02 38 53 21 29

### **315 Le schéma directeur des itinéraires cyclables : SIVOM de l'agglomération orléanaise**

*1997, 44 p.*

Le schéma directeur des itinéraires cyclables de l'agglomération orléanaise s'adresse aux deux roues non motorisées ; il prend en compte en priorité les déplacements urbains quotidiens et les itinéraires d'accès aux zones de loisirs. Le SDIC répond à trois principes : la continuité des itinéraires ; un jalonnement spécifique aux itinéraires cyclables ; le stationnement généralisé des bicyclettes alliant sécurité et esthétique. Le réseau cyclable compte environ 400 km d'itinéraires continus. Il assure les liaisons primaires entre les pôles générateurs de déplacements à deux roues. Son armature se compose de radiales issues du centre vers la périphérie qui correspondent aux itinéraires d'accès aux centres et aux zones de loisirs, et de transversales qui, en périphérie, assurent les liaisons entre quartiers, communes et équipements.

**4658 ETU**

### **316 Un plan de déplacements urbains au service de l'agglomération orléanaise : grandes orientations : rapport d'étape**

*1997, 136 p.*

Le PDU de l'agglomération orléanaise a deux grandes missions : 1. mettre en complémentarité les différents modes de déplacement (priorité aux transports en commun et au tramway ; mise en place de parcs relais TC/VP/deux roues ; gestion croisée de l'offre en TC et du stationnement ; mise en oeuvre d'un schéma directeur des continuités piétonnes et vélo) ; 2. réinvestir le tissu urbain en adaptant les voies à leur fonction (lisibilité des itinéraires de contournement pour les trafics d'échange et de transit ; relier les pôles d'appui entre eux ; organiser l'accessibilité du centre de l'agglomération en privilégiant les TC et en développant un système de contraintes au fur et à mesure que l'on s'en approche (la structure concentrique sera prépondérante) ; requalifier les centres villes en adaptant les voies à leur fonction de desserte, en créant des zones 30, en maîtrisant le stationnement, en améliorant les liaisons piétonnes et vélo, en valorisant l'espace public).

**4126 ETU**

### **317 Les parcs relais : tramway de l'agglomération orléanaise : première ligne nord-sud**

*1997, 3 p.*

Cette note fait le point sur les parcs relais qui accompagneront la première ligne nord-sud du tramway de l'agglomération orléanaise. Elle répond aux interrogations concernant les 700 places de stationnement sur voirie qui seront supprimées le long du tracé. Elle identifie ensuite les bassins d'influence des six parcs relais, et détermine spatialement et quantitativement la population intéressée par les parkings d'échange.

**4424 ETU**

### **318 Tramway de l'agglomération orléanaise : première ligne nord-sud. Justification du tracé de la première ligne par la Rue de la Gare et l'îlot de la Râpe et hypothèses de tracé empruntant l'Avenue de Paris**

*1997, 8 p.*

L'objectif est ici de justifier le tracé retenu du tramway par la Rue de la Gare et l'îlot de la Râpe à Orléans par rapport à un passage Avenue de Paris. Les différentes contraintes (techniques, d'insertion, de desserte...) à respecter sont donc analysées d'une part pour le tracé retenu, et d'autre part pour trois hypothèses de tracé Avenue de Paris.

**4426 ETU**

**319 Règlement pour la mise en oeuvre du schéma directeur des itinéraires cyclables : statuts de la voirie d'agglomération**

1997, 4 p.

Le règlement pour la mise en oeuvre du schéma directeur des itinéraires cyclables de l'agglomération orléanaise définit le réseau cyclable, la consistance des infrastructures cyclables, les modalités de participation financière du SIVOM et les modalités d'attribution des subventions demandées par les communes pour leurs projets de continuités cyclables. Le présent règlement est intégré aux statuts de la voirie d'agglomération approuvés par délibération du Comité syndical du SIVOM le 14 janvier 1994.

**4657 ETU**

**320 Le transport des matières dangereuses, plan de déplacements urbains : agglomération orléanaise**

1997, 17 p.

Analyse du transport et du trafic ferroviaire et routier des matières dangereuses dans l'agglomération orléanaise : localisation des établissements classés, tronçons routiers utilisés par le TMD, trafic et type de marchandises dangereuses, part du TMD sur le trafic poids-lourds, réglementation actuellement appliquée dans l'agglomération. Afin de minimiser les risques pour l'environnement, il est proposé de créer deux voies de circulation pour le TMD de transit et d'échange et de mettre en place une réglementation plus contraignante sur le réseau utilisé pour les livraisons de matières dangereuses à destination des habitants en définissant des plages horaires et en interdisant au TMD les voies desservant les équipements publics.

**4538 ETU**

**321 Plan de déplacements urbains : la politique de stationnement à Orléans, propositions**

1997, n.p.

Dans le cadre du PDU de l'agglomération orléanaise, cette étude, après avoir diagnostiqué le stationnement sur la commune d'Orléans, propose une organisation à l'horizon 2001. Il s'agit de mettre en place une politique de stationnement dissuasive pour le stationnement de longue durée des pendulaires en centre ville. Les places ainsi libérées permettront de mieux accueillir visiteurs et résidents et de reconquérir des espaces en faveur des piétons et des deux roues. A l'horizon 2001, l'offre de stationnement sur voiries et parcs payants dans l'hypercentre d'Orléans et en première couronne sera étendue au détriment du stationnement gratuit. Les annexes présentent les chiffres clés de l'offre en stationnement sur Orléans.

**4528 ETU**

**322 Groupe de travail vélo "harmonisation des aménagements cyclables d'agglomération"**

1997-98, pagination multiple

Publication de quatre fiches dans le cadre d'un groupe de travail "vélo" composé du correspondant vélo du CETE Normandie-Centre, d'un membre de la commission nationale de la sécurité routière, de techniciens des communes de l'agglomération orléanaise, de la DDE du Loiret, de l'Agence d'urbanisme... L'objectif est de définir les dispositions techniques homogènes des aménagements cyclables dans toute l'agglomération. Les thèmes abordés par les fiches concernent le marquage et la signalisation des bandes cyclables, le marquage et les aménagements permettant une continuité des itinéraires (les chevrons verts, les bandes étroites ou suggérées, les contresens cyclistes, les couloirs bus-vélo, les zones 30...), l'aménagement des carrefours giratoires.

**4515 ETU / 4534 ETU / 4685 ETU / 4686 ETU**

**323 Tramway de l'agglomération orléanaise ligne nord-sud : évaluation des variantes de tracé entre Place d'Arc et la gare SNCF de Fleury-les-Aubrais**

1996, 23 p.

Cette étude porte sur la première ligne nord-sud du tramway de l'agglomération orléanaise, et plus particulièrement sur le tracé allant de la Place d'Arc (Orléans) à la gare SNCF de Fleury-les-Aubrais. L'étude évalue les avantages et les inconvénients de trois variantes de tracé : qualité de desserte de la population, des emplois et des équipements, insertion de la ligne et contraintes techniques, impact sur la circulation urbaine. Elle conclut sur la solution qui présenterait a priori le plus d'intérêt.

**4110 ETU**

**324 Enjeux socio-économiques liés à l'implantation des stations : première ligne de tramway**  
*1996, 23 p.*

Propositions et comparaisons de différents scénarios d'implantation de stations pour la première ligne nord-sud du tramway de l'agglomération orléanaise. Pour chacun des secteurs étudiés, sont présentés les enjeux liés au passage du tramway, ainsi que deux hypothèses d'implantation des stations. Pour chacune des hypothèses sont évaluées les dessertes en population, emplois et équipements dans des aires d'attraction à 5 et 10 minutes de marche des stations.

**4218 ETU**

**325 Tramway ligne nord-sud : équipements, classement par commune ou par secteur**  
*1996, n.p.*

Série de plans qui recensent et localisent les administrations et les services publics, les équipements culturels, scolaires, sanitaires et sociaux, les équipements sportifs et de loisirs, les principaux parcs et jardins, et les commerces implantés dans la zone d'influence de la première ligne nord-sud de tramway de l'agglomération d'Orléans.

**4214 ETU**

**326 Politique du SIVOM en matière d'itinéraires cyclables : éléments de réflexion pour l'élaboration d'un règlement (commission de la voirie d'agglomération, réunion spéciale du 27 septembre 1996)**

*1996, 11 p.*

Cette note concerne la politique cyclable à mettre en oeuvre dans l'agglomération orléanaise. Préalablement aux éléments de réflexions qui sont développés pour l'élaboration d'un règlement, elle décrit brièvement quelques exemples de politiques cyclables menées à Annecy, Bordeaux, Grenoble, Lille, Lorient, Nantes, Rennes, Strasbourg, Toulouse. Elle analyse également les modes de prise en charge des aménagements cyclables dans ces agglomérations. Elle détaille enfin les budgets "vélo" de ces agglomérations et fait une simulation de budget pour le SIVOM d'Orléans.

**4247 ETU**

**ETUDES EN COURS**

**327 Observatoire des déplacements**

Un observatoire des déplacements va accompagner la mise en oeuvre du PDU de l'agglomération orléanaise. Il permettra de mesurer : l'avancement des actions par des indicateurs d'offre (transports urbains, voirie, stationnement, deux roues, marche à pied, transports ferroviaire, interurbain, de marchandises, taxis) ; l'impact des mesures mises en place sur les pratiques de déplacement par des indicateurs de demande, sur les accidents et sur l'environnement ; l'impact sur l'environnement socio-économique et urbain par des indicateurs et données concernant la fonction résidentielle, l'action économique, les commerces et comportements d'achat, les marchés immobilier et foncier, la qualité de l'environnement urbain.

**328 Les livraisons en ville, dans le cadre du PDU**

Diagnostic et enquêtes auprès des commerçants et des transporteurs afin de comprendre le fonctionnement des transports de marchandises et de quantifier les mouvements de transport dans l'agglomération orléanaise et à destination du centre. Puis, recherche de solutions pour mieux intégrer les livraisons en centre ville.

**329 Tramway ligne est-ouest**

Recherche de tracés pour la seconde ligne du tramway de l'agglomération orléanaise.

**Atelier parisien d'urbanisme  
APUR**

17, boulevard Morland - 75181 Paris  
Tél. : 01 42 71 28 14

VILLE DE PARIS, DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

**330 Mieux vivre à Paris, quartiers tranquilles : conception, réglementation, aménagements**

*1997, 10 p.*

Présentation du concept de « quartier tranquille » et des outils à mettre en oeuvre pour leur réalisation. L'objectif est de rendre la rue plus conviviale et agréable en réduisant la circulation automobile, en favorisant les circulations douces et la desserte par les autobus, en facilitant le stationnement résidentiel.

**BROPA597**

**331 Génération de trafic automobile dans les opérations récentes : enquête APUR, septembre-octobre 1995**

*1996, 9 p. + ann.*

L'estimation du trafic automobile généré aux heures de pointe par les nouvelles opérations d'urbanisme est nécessaire pour déterminer le calibrage des voies nouvelles et mesurer la charge supplémentaire sur la voirie existante. Cette étude présente les données recueillies à partir des comptages de flux automobiles dans plusieurs îlots récemment aménagés.

**BROAPU73**

VILLE DE PARIS, DIRECTION DE LA VOIRIE, CENTRE DE RECHERCHES ET D'ETUDES TECHNIQUES

**332 Mieux vivre à Paris, plan vélo : circuler et stationner en vélo, orientations générales pour la définition des pistes et bandes cyclables dans Paris. Document d'étude**

*1996, 45 p.*

Le Plan vélo, lancé en janvier 1995, associe deux types d'aménagements distincts : les axes principaux du réseau cyclable parisien et les itinéraires complémentaires de desserte des quartiers. Le document présente les différents types d'aménagement de voies cyclables et d'équipement de stationnement pour les vélos.

**BROPA571**

VILLE DE PARIS, DIRECTION DE LA VOIRIE, CENTRE DE RECHERCHES ET D'ETUDES TECHNIQUES

**333 Enquête globale de transports : résultats généraux EGT 1991-1992**

*1995, 15 p.*

L'EGT est une enquête « ménage » effectuée après chaque recensement sur la base d'un échantillon représentatif de la population d'Ile-de-France. Elle est financée par l'Etat, l'INSEE, la Région Ile-de-France, la SNCF, la RATP, le STP et la Ville de Paris. La maîtrise d'ouvrage est assurée par la DREIF. Les résultats présentés ici concernent les déplacements de la semaine.

**BRORP378**

**334 Enquête globale de transports 1991-1992 : analyses complémentaires**

*1995, 42 p.*

La première partie présente les grandes caractéristiques des déplacements des ménages en Ile-de-France, à partir de l'enquête globale des transports réalisée par la DREIF ; la deuxième partie aborde plusieurs thèmes ayant donné lieu à des traitements spécifiques pour l'APUR.

**BROAPU70**

**335 Planter un tramway en ville : le tramway de Grenoble**

1995, 31 p.

Document d'étude réalisé dans la perspective de l'implantation d'un tramway en rocade au sud de Paris. Il aborde, dans une approche comparative, les choix d'insertion, leur impact global sur l'aménagement urbain, et leurs incidences fonctionnelles.

**BROAPU67**

**ETUDES A L'ETRANGER**

**336 Accord de coopération Rome-Paris : déplacements et environnement, rapport de mission du 27-28 juin 1996**

1996, 26 p.

Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'accord de coopération signé le 2 avril 1996 pour une durée de quatre ans par le maire de Paris et le maire de Rome. Elle a pour objet de présenter la situation de la capitale italienne en matière de transports (organisation des services techniques relatifs aux déplacements, principaux acteurs, données de cadrage, objectifs de la politique et mesures mises en oeuvre), et de confronter les expériences des deux capitales.

**BROAPU86**

**337 La circulation des vélos à Copenhague (Danemark) : quelques exemples d'aménagement**

1996, 19 p.

Le niveau d'utilisation du vélo à Copenhague (20 % l'hiver et 30 % l'été) est l'un des plus élevés en pourcentage dans les grandes villes d'Europe. La qualité d'intégration du vélo dans la rue danoise représente un savoir-faire qui peut être utile pour les réflexions en cours à Paris. Ce document rassemble donc quelques exemples illustrés des aménagements courants en faveur des vélos à Copenhague.

**BROAPU75**

**ETUDE EN COURS**

**338 Déplacements dans les villes européennes : données sur Paris**

1998

L'APUR a envoyé un questionnaire à vingt grandes villes européennes pour recueillir des informations et établir des comparaisons sur les politiques de déplacement de ces villes. Ce questionnaire a été préalablement testé avec les données sur Paris.

**Agence d'urbanisme et d'aménagement de la région urbaine de Reims**

**AURR**

Place des Droits de l'Homme - 51084 Reims cedex

Tél. : 03 26 77 42 80

**339 Enquête Ménages-déplacements au sein de l'agglomération de Reims**

*1998, 54 p.*

Cette enquête de 1996-97 fait suite à celle de 1987. Respectant la méthodologie du CERTU, elle s'appuie sur 34 secteurs d'enquête de l'agglomération rémoise et de sa périphérie pour un total de 1.703 ménages contactés représentant un taux de sondage de 1/60<sup>e</sup>. Dans un souci de comparaison avec l'enquête de 1987, ce rapport ne rend compte que des déplacements du lundi au vendredi, ceux du samedi feront l'objet d'un traitement ultérieur.

**AUR 001 MET / MFN 1584**

**340 Plan de déplacements urbains du District de Reims, pré-diagnostic**

*1998, 56 p.*

Ce rapport présente la synthèse des réflexions apportées par les sept groupes de travail constitués par le comité de pilotage du PDU : circulation, transports urbains et interurbains, stationnement, deux-roues, piétons, marchandises et livraisons et environnement. L'objectif était d'échafauder une présentation fidèle du contexte actuel des déplacements urbains dans l'agglomération rémoise sans émettre de perspectives en dehors des projets d'aménagement connus.

**AUR 017 CIR / MFN 1711**

**341 Dossier de voirie de l'agglomération de Reims. Troisième phase : dossier de concertation**

*1997, 94 p.*

Cette étude succédant au diagnostic et à l'analyse fonctionnelle a pour but de décrire les projets d'infrastructures et leur incidence dans le réseau viaire primaire de l'agglomération en présentant les transferts de flux, opération par opération. Il s'agit notamment de chercher des solutions pour décharger les axes saturés d'une partie de leur trafic aux heures de pointe.

**AUR 028 TRA / MFN 1599**

**342 Observatoire des déplacements à Reims**

*1997, 42 p.*

Le but de cet observatoire est de recueillir des informations permettant un suivi quantitatif et qualitatif de la circulation, du stationnement et des réseaux de Transport collectif urbain et interurbain intéressant l'agglomération rémoise. Ce suivi doit fournir des indications précises en vue de mesurer l'efficacité des politiques mises en place et des éléments de réflexion destinés à en corriger d'éventuels effets pervers ou à adapter ces politiques à un contexte nouveau.

**AUR 013 CIR / MFN 1601**

**343 Habitat et stationnement. L'exemple de trois quartiers anciens (Laon-Zola, Clairemarais, Cernay-Jamin). 1. Expertise et situation ; 2. Annexe**

*1997, 19 p. + 60 p.*

Devant l'accroissement sensible de la demande de stationnement dans les quartiers proches du centre-ville, le District de Reims a chargé l'Agence d'urbanisme de Reims d'établir un diagnostic précis de la situation dans trois quartiers spécialement choisis, car ils font ou ont fait l'objet d'OPAH. L'objectif de l'étude est d'établir un bilan de la réglementation en vigueur au POS au regard du nombre de logements déclarés et du nombre de places de stationnement requises et réellement créées.

**AUR 018 CIR / MFN 1725**



**344 Transports publics et intégration urbaine. "Croix-Rouge : redonner vie à la rue". Appel à projets dans le cadre du pacte de relance pour la ville**

*1996, 35 p. + 39 p.*

Elaboré dans le cadre du "Pacte de relance pour la ville", le projet proposé par le District de Reims pour le quartier Croix-Rouge s'affiche comme délibérément ambitieux. Il couvre quatre des cinq thèmes préconisés dans "l'appel à projets" : développement de l'offre de transport, amélioration de la qualité du service, renforcement de la présence humaine dans les espaces de transport, aménagement des espaces publics et de transport et tarification.

**AUR 017 TRA / MFN 1028**

**345 Les Halles-Boulingrin : circulation et stationnement en question**

*1996, 47 p.*

En vue de la réhabilitation du bâtiment des Halles de Reims devant retrouver sa fonction de marché, cette étude effectuée en 1996 est consacrée à la circulation et au stationnement sur le site en question. Ayant pour souci la valorisation de l'image urbaine du lieu, l'étude présentée s'inscrit dans la phase de diagnostic.

**AUR 007 CIR / MFN 1435**

**346 La Voie Verte. Elargissement 2 fois 2 voies de la Place de l'Egalité à l'Avenue Roussillon-Languedoc. Présentation du projet et de ses conséquences**

*1996, 38 p.*

Etude en sept points : 1. présentation des sites traversés par la partie de la voie verte dont le doublement est à l'étude ; 2. analyse de la circulation actuelle : organisation et mesures des flux à l'heure de pointe du soir ; 3. examen du fonctionnement du rond point de la Solidarité ; 4. évaluation des effets du doublement sur les sites traversés par la voie verte ; 5. examen des potentialités d'utilisation du sol dans la partie agricole bordant la voie ; 6. présentation des mesures proposées en vue de réduire les effets néfastes du projet ; 7. solutions pour l'accès à la zone commerciale.

**AUR 003 INF / MFN 489**

**347 Dossier de voirie de l'agglomération de Reims. Deuxième phase : analyse fonctionnelle**

*1995, 48 p.*

Le document présenté ici constitue la base de travail de l'analyse fonctionnelle du réseau de voirie existant de l'agglomération rémoise. Cette base est essentielle pour pouvoir ensuite hiérarchiser les fonctions en vue de l'élaboration de plusieurs schémas de voirie à l'horizon 2010-2020. Ce réseau de voirie actuel a servi de base au groupe de travail pour examiner comment sont assumées les principales fonctions décrites.

**AUR 016 TRA / MFN 237**

**348 Dossier de voirie de l'agglomération de Reims. Première phase : analyse de la situation existante et des perspectives d'évolution**

*1993, 123 p.*

Ce rapport a pour objet de présenter la situation actuelle de l'urbanisation et des infrastructures et leurs perspectives d'évolution dans l'agglomération de Reims. S'appuyant sur le dernier Schéma directeur de la région de Reims de 1992, il énumère aussi les différents projets inscrits concernant ces deux domaines.

**AUR 009 TRA / MFN 100**

**Agence d'urbanisme du district de l'agglomération rennaise**  
**AUDIAR**

16, boulevard Laënnec - 35069 Rennes cedex  
Tél. : 02 99 01 86 40

RENNES DISTRICT

**349 Plan de déplacement urbain**

*1996, 168 p.*

Du diagnostic préalable à la mise en oeuvre et au suivi du PDU, ce document présente la démarche d'organisation rationnelle des déplacements dans le District en cohérence avec l'aménagement de l'espace défini par le Schéma directeur.

**TRA 0569**

RENNES DISTRICT

**350 Axe bus est-ouest de Rennes : dossier de prise en considération**

*1996, 345 p.*

La création d'un axe de transport public en site propre est-ouest dans l'agglomération rennaise s'inscrit dans la démarche d'aménagement du Plan de déplacements urbains du District de Rennes, ainsi que dans celle du projet urbain de la Ville de Rennes. Il a pour but d'améliorer la desserte de dix communes du District, l'accès au centre-ville, de favoriser la requalification des espaces urbains qu'il traversera et d'améliorer le cadre de vie. Ce document présente un diagnostic de la situation existante, une analyse des différentes options techniques possibles en fonction des besoins locaux, et étudie les conséquences financières et socio-économiques d'un tel choix pour la collectivité.

**TRA 0577**

**351 Les normes de stationnement ; article 12 du règlement de POS**

*1995, 129 p.*

La détermination du nombre optimal de places de parking à prévoir dans l'agglomération rennaise nécessite de prendre en compte l'évolution de la motorisation, la destination, l'importance et l'emplacement des constructions, la cohérence des normes de stationnement avec la politique d'aménagement urbain menée plus largement. Cette étude aboutit à la rédaction de propositions de normes nouvelles de stationnement adaptées à des objectifs précis.

**AU/TRA 0607**

RENNES DISTRICT

**352 Métro léger VAL du District de Rennes : étude d'impact et d'évaluation**

*1995, 2 vol. : 132 p. + 135 p.*

Après avoir effectué un bilan de la situation existante et des évolutions nécessaires, l'étude évalue l'impact du projet sur l'environnement, le système de transport existant et l'activité à l'échelle de l'agglomération rennaise, globalement et par secteur. Elle explique les raisons de choisir le VAL, appréhende le coût du projet et les moyens d'en compenser les effets négatifs.

**TRA 0605**

AUDIAR, RENNES DISTRICT

**353 Schéma directeur 1994**

*1994, 57 p., annexes, plans*

Ce document comporte : un rapport de présentation, des annexes sanitaires (études des eaux pluviales, étude des contraintes liées au rejet des eaux usées), des plans.

**AU/ESP 0796**

***ETUDE EN COURS***

**354 Observatoire VAL**

## **Agence d'urbanisme de la région stéphanoise**

### **EPURES**

46, rue de la Télématique - BP 801 - 42952 Saint-Etienne cedex 9

Tél. : 04 77 92 84 00

#### **355 Schéma régional des transports**

*1997, 21 p.*

Contribution du Conseil général de la Loire et des agglomérations roannaise et stéphanoise tendant à faire prendre en compte les spécificités du département de la Loire et à permettre un rééquilibrage à l'ouest de Rhône-Alpes

**EPU 97 007**

#### **356 La fonction logistique en région stéphanoise**

*1997, 4 p.*

Contribution d'EPURES au forum logistique organisé par la Région urbaine de Lyon. Il dresse un état des lieux et évalue les enjeux économiques et de gestion durable de la fonction logistique.

**EPU 97 006**

#### **357 Dossier de voiries d'agglomération : les périmètres**

*1996, 7 p.*

Etude préalable à la programmation partenariale des infrastructures routières de l'agglomération à l'horizon 2010-2015.

**EPU 96 044**

#### **358 Dossier de voiries d'agglomération : les réseaux structurants**

*1996, 17 p.*

Etude préalable à la programmation partenariale des infrastructures routières de l'agglomération à l'horizon 2010-2015.

**EPU 96 024**

#### **359 Dossier de voiries d'agglomération : les grandes données socio-économiques**

*1996, 25 p.*

Etude préalable à la programmation partenariale des infrastructures routières de l'agglomération à l'horizon 2010-2015

**EPU 96 023**

#### **360 Etude d'un plan de circulation à Saint-Genest-Lerpt**

*1996, n.p.*

Principe d'aménagement de la circulation dans le centre de la commune.

**EPU 96 045**

#### **361 Déplacements transports : questions de portée régionale**

*1996, 24 p.*

Mise en perspective des options stratégiques déplacements-transports en vue du PDU du DVA et du schéma directeur.

**EPU 95 009**

#### **362 Schéma Directeur des déplacements**

*1996, n.p.*

Document issu d'une démarche partenariale associant les principaux acteurs des transports autour de la ville de Saint-Etienne. Il présente une analyse de l'existant (cadre urbain, population et tous éléments transports et déplacements) et amorce des propositions pour la gestion de l'espace central, la voirie, le stationnement, les TCU et TCNU, la circulation automobile et les sites à enjeux.

**EPU 96 002**

- 363 Plan de déplacements urbains : note d'orientation**  
*1996, 35 p.*  
Document définissant la problématique d'une politique transport dans la région stéphanoise.  
**EPU 96 021**
- 364 La desserte de l'aéroport de Lyon-Satolas : connexion du réseau ferré inter-cités au réseau urbain de Saint-Etienne**  
*1996, 19 p.*  
Analyse de la problématique de desserte ferroviaire de l'aéroport de Satolas et de la compatibilité du projet avec l'amélioration de la desserte inter-cités Saint-Etienne/Lyon et Saint-Etienne/Grenoble.  
**EPU 96 030**
- 365 Développement ouest Rhône-Alpes : les infrastructures de transport routes-fer-air**  
*1996, 35 p.*  
Contribution du Conseil général de la Loire et des agglomérations roannaise et stéphanoise à l'élaboration d'infrastructures tous modes assurant le développement de l'ouest Rhône-Alpes.  
**EPU 96 033**
- 366 Saint-Chamond : pôle d'échange TC**  
*1996, n.p.*  
Etude pour l'implantation d'un pôle d'échange de transports collectifs en centre-ville.  
**EPU 96 046**
- 367 Transports publics urbains : dix actions favorisant l'intégration urbaine dans les quartiers d'habitat social de Saint-Etienne**  
*1996, 54 p.*  
Répondant à l'appel "Partenaire pour la ville" présenté par la DIV, le projet s'articule autour du développement de l'offre de transport, de l'amélioration de la qualité de service, du renforcement de la présence humaine, de l'adaptation de la tarification, de l'aménagement des espaces publics et de la voirie.  
**EPU 96 026**
- 368 Les projets de déplacements dans la région et l'agglomération stéphanoise**  
*1996, 8 fiches*  
Huit fiches établies à l'occasion de la visite du secrétaire d'Etat aux transports sur les projets déplacements de la région et de l'agglomération stéphanoise  
**EPU 96 025**
- 369 Agglomération stéphanoise : restructuration du réseau urbain de transports collectifs ; synthèses, propositions et schémas de principes**  
*1995, n.p.*  
Synthèse des objectifs de restructuration du réseau urbain de transports collectifs. Eléments de choix entre une restructuration profonde et une évolution du réseau dans l'optique d'une intégration dans la dynamique urbaine.  
**EPU 95 023**
- 370 Observatoire des infrastructures et de la circulation routière**  
*1995, 4 p.*  
Principales données 1993 recueillies auprès des divers services compétents.  
**EPU 95 007**

**Agence de développement et d'urbanisme  
de l'agglomération strasbourgeoise - ADEUS**  
9, rue Brûlée - BP 47R2 - 67002 Strasbourg cedex  
Tél. : 03 88 21 49 00

**371 Plan de déplacements urbains. Mise en oeuvre du plan de circulation suivi de l'accessibilité au centre. Enquêtes et comptages 18-21-22 octobre 1997. Résultats et évolutions**

*1998, 25 p.*

L'objet de cette note est de présenter les résultats de comptages et enquêtes réalisés en octobre 1997 et les évolutions constatées.

**98 08 TRA**

**372 Tronçon 5 de la ligne A du tramway à Illkirch-Graffenstaden. Orientations et simulations d'aménagement aux abords des stations Colonne et Campus**

*1997, 37 p.*

Cette étude a pour but d'évaluer les potentialités de développement et les nécessités de transformation autour de deux futures stations. Ces deux stations - Colonne et Campus - ont été retenues par la Communauté urbaine de Strasbourg pour leur aspect stratégique, au niveau de la commune et de l'agglomération.

**97 06 TRA**

**373 Quelles répercussions sur les loyers du parc privé de logement ? Observatoire des effets du tramway, Dimension villes**

*1997, 4 p.*

Une enquête concernant les évolutions des prix des loyers du parc privé dans l'agglomération est réalisée par l'ADEUS chaque année depuis 1990. En 1995, cette enquête a été réalisée et traitée de manière à appréhender le rôle de la qualité de desserte en transports en commun sur les loyers.

**97 10 TRA**

**374 Plan de déplacements, Commune d'Illkirch-Graffenstaden**

*1997, 109 p.*

Cette étude constitue la troisième et dernière phase d'une mission d'ensemble confiée à l'ADEUS en 1992 sur le thème d'aménagement de voirie de sécurité et de modération de la circulation.

**97 12 TRA**

**375 Dossier de voirie d'agglomération Strasbourg. Elaboration d'un scénario intermodal. Dossier de concertation**

*1997, 95 p.*

Le présent document est le dossier de concertation préalable à la mise au point du Schéma de maîtrise d'ouvrage. Il a pour objectif de présenter les réseaux de déplacements à long terme.

**97 24 TRA**

**376 Etude de paysage pour le dossier de voirie de l'agglomération strasbourgeoise. Phase II : évaluation des projets et des scénarios**

*1997, 65 p.*

Ce document constitue la deuxième phase et s'attache à évaluer l'adéquation entre les projets de voirie et les objectifs énoncés en terme de paysage. Il s'attachera également à analyser les deux scénarios d'aménagement résultant de la mise en réseau des projets en complément avec le réseau actuel.

**97 35 ENV**

**377 Le vélo révélateur de choix de société : Dimension villes**

1997

Ce numéro consacré à l'usage du vélo et au maillage du réseau, fait le point de la situation au niveau de l'agglomération de Strasbourg, du département, du Bas-Rhin ainsi que des liaisons transfrontalières.

**97 25 TRA**

**378 Le stationnement payant sur voirie et les parkings relais : deux usages de la ville. Observatoire des effets du tramway : Dimension villes**

1997, 4 p.

Les résultats suivants proviennent d'enquêtes réalisées à l'automne 1996 sur les parkings Etoile et Rotonde, et au printemps 1997 sur trois sites différents de la Grande Ile : Rue du 22 novembre, Rue du Vieux Marché aux Poissons et parking de la Rue du Fil.

**97 50 TRA**

**379 Accueil du tourisme autocar à Strasbourg, rapport de stage**

1997, 91 p.

L'étude a pour objectif d'estimer et de caractériser les flux d'autocars de tourisme pour dresser un cahier des charges, avant de se renseigner sur les fonctionnements de l'accueil dans d'autres villes européennes, et de dégager des variantes d'organisation possibles à Strasbourg.

**97 65 TRA**

**380 Parkings pour car de tourisme : étude de faisabilité, Place de la Bourse**

1997, 19 p.

La mise en oeuvre de l'opération Etoile pose le problème d'une recherche de solutions alternatives de stationnement pour les cars de tourisme. Les premières hypothèses d'études énoncées s'intéressent à plusieurs sites dont la Place de la Bourse, qui fonctionneraient simultanément en articulation avec le lieu de dépose prévu sur la Place de l'Etoile.

**97 72 TRA**

**381 Analyse du réseau de voirie de Geispolsheim**

1996, n.p.

**96 35 TRA**

**382 Observatoire des effets du tramway : rapport d'activités 1995**

1996, 19 p. + ann

L'Observatoire des effets du tramway travaille essentiellement sur quatre thèmes : les transports collectifs urbains, les autres modes de déplacements, les transformations de l'espace public et les évolutions du cadre de vie, les fonctions urbaines. L'ensemble de ces thèmes a fait l'objet d'études en 1995.

**96 05 TRA**

**383 Bassin de la RN 4 : approche de la part de marché des transports collectifs**

1996, 19 p.

L'objectif visé pour cette étude est de risquer une première approche de la part de marché des transports collectifs sur le corridor de la Route nationale n° 4 de Strasbourg à Saverne, en y adjoignant les corridors immédiatement " affluents " (CD 45 et CD 31).

**96 18 TRA**

**384 Quartier d'Hautepierre : Plan de déplacement et aménagement d'espaces publics**

1996, 48 p.

Les travaux du tramway et l'organisation des déplacements autour de la ligne en site propre ont déjà apporté quelques restrictions à la circulation motorisée dans le quartier. Cette étude propose à court terme de limiter le trafic de transit et à moyen terme une modification profonde du plan de circulation.

**96 22 TRA**

- 385 Modes de déplacements et cadre de vie depuis 1990. Observatoire des effets du tramway : Dimension villes**  
*1996, 4 p.*  
Le tramway mis en circulation dans la Communauté urbaine de Strasbourg en novembre 1994 est un moyen de transport en commun dont les caractéristiques impliquent à la fois des changements d'usages et une modification du cadre de vie.  
**96 47 TRA**
- 386 Ligne B : dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique**  
*1996, 2 volumes*  
Deux documents dont l'étude d'impact et d'évaluation économique.  
**96 69 TRA**
- 387 Déplacements urbains, quelles orientations : Dimension Villes**  
*1995, 7 p.*  
**95 11 TRA**
- 388 Schéma de voirie moyen terme : emplacements réservés inscrits aux POS au 31/12/1994**  
*1995, 11 p.*  
Le relevé des opérations de voirie inscrites aux POS des 27 communes de la CUS permet de constituer un "schéma de voirie" à moyen terme.  
**95 15 TRA**
- 389 Synthèse de l'enquête sur les déplacements des personnels : Pôle universitaire européen**  
*1995, 20 p.*  
Le Pôle universitaire européen a confié à l'ADEUS une enquête relative aux conditions de déplacements des étudiants et des personnels de l'université.  
**95 18 TRA**
- 390 Synthèse de l'enquête sur les déplacements et le logement des étudiants : Pôle universitaire européen**  
*1995, 48 p.*  
L'aménagement des sites d'enseignement supérieur, leur desserte et le logement des étudiants sont trois composantes importantes à articuler pour permettre l'intégration de la vie universitaire dans la ville. C'est la raison pour laquelle le Pôle universitaire européen a confié à l'ADEUS en 1993 une enquête relative aux conditions de déplacements et logement des étudiants.  
**95 19 TRA**
- 391 Première ligne de tramway : tronçon 5. Desserte d'Illkirch-Graffenstaden : dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique, document 1**  
*1995, 66 p.*  
L'objet de l'enquête est d'obtenir une nouvelle Déclaration d'utilité publique pour un nouveau tracé du dernier tronçon, dit « tronçon 5 » de cette première ligne de tramway.  
**95 20 TRA1**
- 392 Première ligne de tramway : tronçon 5. Desserte Illkirch-Graffenstaden : étude d'impact et évaluation économique, document 2**  
*1995, 112 p.*  
Le document regroupe l'étude d'évaluation économique et l'étude d'impact du dernier tronçon de la première ligne de tramway de l'agglomération de Strasbourg.  
**95 20 TRA2**
- 393 Evaluation de configurations du réseau de tramway de Strasbourg à long terme, projet de fin d'études**  
*1995, 49 p.*  
Evaluation d'indicateurs du niveau de service des grands réseaux d'infrastructures de déplacement.  
**95 53 TRA**



**Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine**

**AUAT**

11, boulevard des Récollets - 31400 Toulouse

Tél. : 05 62 26 86 26

AUAT, SMTC

**394 Les toulousains se déplacent dans l'agglomération**

1998, 63 p.

Résultats de l'enquête ménage de 1996 sur la mobilité des habitants de l'agglomération, leurs déplacements, les flux de déplacement dans l'agglomération, le stationnement et l'impact de la ligne A du métro dans sa zone d'influence.

AUAT, SMTC

**395 Enquêtes origine-destination sur le réseau urbain : préparation, suivi, cadrage, bilan**

1998, n.p.

Préparation des enquêtes origine-destination qui concernent l'ensemble du réseau urbain, métro et bus : contenu du cahier des charges, taille de l'échantillon à enquêter et la répartition par ligne, grille et synthèse de l'analyse des offres.

AUAT, VILLE DE TOULOUSE

**396 Observatoire du centre-ville, Accessibilité : les piétons et les cyclistes**

1998, 12 p.

Les déplacements à pied dans le centre-ville connaissent une évolution par rapport à 1990 qui semble traduire un changement des modes de vie. Les flux de piétons ont surtout augmenté à proximité des stations de métro. Les déplacements à vélo restent peu nombreux et sont essentiellement à vocation d'échange entre le centre et l'extérieur.

AUAT, SMTC

**397 Plans des Déplacements urbains de l'agglomération toulousaine, éléments pour un pré-diagnostic**

1998, 81 p.

Ce recueil contient des éléments d'analyse, tout d'abord, sur la cohérence entre le développement urbain de l'agglomération et l'organisation des transports au travers des différents modes de déplacements, ensuite sur les enjeux environnementaux. Il vise à ouvrir le débat préalable, nécessaire à l'engagement du PDU, à partir des grandes tendances en cours.

AUAT, SMTC

**398 Prolongement de la ligne A (Jolimont-Gramont), dossier de concertation**

1998, 42 p.

Préalablement à l'enquête publique, le Syndicat mixte des transports en commun a souhaité procéder à une information générale sur le projet, en lançant une première phase de consultation du public. Cette démarche a ainsi pour objet de présenter les objectifs, les grandes lignes du prolongement de la ligne A dans son état actuel, et plus précisément le tracé envisagé et son insertion dans le site urbain.

AUAT, SMTC

**399 Métro de l'agglomération toulousaine : prolongement ligne A (Jolimont-Gramont) et ligne B (Borderouge-Ramonville), dossier de prise en considération**

1998, 112 p.

Contexte et description des deux projets, intégrant deux tranches distinctes mais complémentaires, visant à compléter le réseau global de transports en commun pour l'agglomération toulousaine, pour les dix ans à venir.

AUAT, SMTC, SMAT

**400 Prolongement Métro ligne A (Jolimont-Gramont), études préliminaires (APS), opérations d'accompagnement**

1998, 24 p.

Le dossier de synthèse des opérations d'accompagnement formalise les résultats des études concernant les aménagements de proximité pour les trois stations du prolongement de la ligne A du métro, la réorganisation du réseau bus autour de ces stations et les estimations financières.

AUAT, SMTC, SMAT

**401 Métro ligne B, études préliminaires (APS), opérations d'accompagnement**

1998, 71 p.

Le dossier de synthèse des opérations d'accompagnement formalise les résultats des études concernant les aménagements de proximité pour l'ensemble des stations de la ligne B du métro, la réorganisation du réseau bus autour de ces stations et les estimations financières.

AUAT, SMTC

**402 Métro ligne B, études de trafic, hypothèses d'évolutions urbaines**

1998, 19 p.

Les hypothèses d'évolutions urbaines concernent les évolutions prévisibles de la population, des emplois, des effectifs scolaires et étudiants. Ces éléments ont alimenté les études de trafic sur le réseau urbain à l'horizon 2006. A cette date, plus de la moitié des déplacements seront effectués en métro seulement.

AUAT, SMEAT

**403 La révision du schéma directeur de l'agglomération toulousaine**

1998, 257 p. ; projet arrêté le 12/07/96, modifié en juin 1998

Le schéma directeur préconise une politique globale des déplacements au service du projet urbain : assurer la cohésion entre urbanisme et transport, privilégier l'intermodalité pour aboutir à une organisation cohérente des déplacements.

AUAT, SMTC

**404 Les déplacements aux limites de l'agglomération**

1997, 29 p.

Résultats des enquêtes cordon, véhicules particuliers et autocars interurbains. En complément de l'enquête ménage, une approche multimodale des déplacements effectués par les habitants extérieurs à l'agglomération, en échange avec celle-ci ou en transit.

**405 Réseau de transports collectifs, aide à la mise en place d'une base de données**

1997

Objectif : cartographie de l'offre de transports collectifs dans l'agglomération toulousaine à partir de la description du réseau effectuée sur le SIG MAPINFO.

AUAT, SMTC

**406 Observatoire du centre-ville**

1994-97, 10 fascicules

Présenté sous forme de fiches thématiques, cet observatoire concerne le périmètre Canal-Garonne du centre-ville de Toulouse. Les thèmes traités : les logements, la population, l'offre de stationnement, les déplacements en voiture, les déplacements en transports collectifs, le réseau de transport en commun, le commerce, les déplacements des piétons, l'emploi.

AUAT, VILLE DE TOULOUSE

**407 Observatoire du centre-ville. Accessibilité : la fréquentation en voiture, situation 1996-97**

1997, 12 p.

Valorisation de l'espace public, plateau piétonnier, parcs de stationnement en ouvrage, mise en service du métro : des actions importantes ont été réalisées depuis la fin des années 80 afin de maintenir l'attractivité du centre-ville de Toulouse. A l'aide d'indicateurs, cette fiche apporte des éléments d'information sur l'évolution de la circulation en voiture et sa fluidité, la fréquentation des parkings en ouvrage.

**408 Observatoire transports et déplacements, situation 1995**

1997, 74 p.

Principales données et informations en matière de transports et déplacements : parc de véhicules, circulation, stationnement, réseau de transport urbain, transports interurbains, transports ferroviaires et aériens. Une deuxième partie fait le point sur les études et projets en cours : les usagers de la ligne A du métro, le projet de la ligne B, les transports dans la révision du Schéma directeur.

FNAU SERVICE, UTP

**409 Pour des villes à vivre, les plans de déplacements urbains**

1997, 8 p.

Plaquette d'information, élaborée par les Agences d'urbanisme de Metz, Toulouse et FNAU-Service, et réalisée par l'Union des transports publics. Ce document reflète la réflexion des entreprises de transport public sur le devenir des villes, les choix de développement urbain et leur volonté de s'inscrire dans la démarche des PDU.

**410 Impact des grandes infrastructures : insertion de la voie du Canal de Saint-Martory, du boulevard urbain nord, du contournement sud**

1997, 4 fascicules

Etudes d'environnement et d'insertion dans le site de trois infrastructures, projetées par le DVA et inscrites dans la révision du Schéma directeur. Ces analyses présentent l'inventaire exhaustif des contraintes physiques, des éléments remarquables du patrimoine naturel et bâti, des potentiels économiques, et proposent différents itinéraires à l'échelle des secteurs de l'agglomération toulousaine.

AUAT, SMTC

**411 Etudes de suivi du métro ligne A. Les déplacements des personnes à mobilité réduite, état des lieux après la mise en service du métro**

1997, 77 p.

Ce document actualise une étude réalisée en 1991 avant la mise en service de la ligne A du métro. L'objectif est d'analyser les effets sur les déplacements des PMR d'un nouveau mode de transport associé à une restructuration du réseau et à la création de pôles d'interconnexion. Une enquête effectuée auprès des associations constate une satisfaction par rapport au métro, mais des améliorations sont attendues en terme d'intermodalité et d'élargissement du périmètre des transports spécialisés.

AUAT, SMTC

**412 Enquête Ménage 1996 : préparation, suivi, cadrage**

1996, n.p.

La phase préparatoire de l'Enquête Ménage 1996 a concerné la définition du cahier des charges et du contenu de l'enquête (questionnaire complémentaire, découpage géographique, traitements complémentaires) ainsi que le dossier de demande de subventions. Enquête réalisée de février à juin 1996.

AUAT, SMTC

**413 Enquêtes Cordon voitures particulières et autocars interurbains : préparation, suivi, cadrage**

1996, n.p.

Définition des cahiers des charges de ces enquêtes qui ont pour objectifs de connaître les flux de transit dans l'agglomération ainsi que les flux d'échange entre l'agglomération et l'extérieur en voiture particulière ou en transport en commun. Enquêtes réalisées au mois d'octobre et novembre 1996.

AUAT, SMTC

**414 Enquête origine-destination ligne 66 avant prolongement**

1996, 60 p.

Enquête auprès des usagers de la ligne 66, avant son prolongement vers le centre-ville, reliant la ville de Blagnac à la station Arènes du métro ligne A, afin d'apprécier l'éventuel accroissement de clientèle et les transferts métro - bus après prolongement.

AUAT, SMTC

**415 Utilisation des transports en commun par les demandeurs d'emploi et RMistes**

1996, 62 p.

Pour analyser l'impact de l'extension de la gratuité des transports aux demandeurs d'emploi et RMistes ont été effectués un recueil d'informations, une enquête auprès des demandeurs et utilisateurs au travers de plusieurs groupes de travail associant les différents acteurs institutionnels. Le rapport de synthèse réunit tous ces éléments et présente une approche du coût de cette démarche.

**416 Le dossier de voirie d'agglomération : la modélisation du réseau**

1996, 70 p.

A partir des choix définis dans le parti d'aménagement du Schéma directeur, la démarche a consisté à établir les hypothèses de croissance urbaine correspondant aux étapes de réalisation des projets d'urbanisme et d'infrastructures à court, long et très long terme.

AUAT, CONSEIL REGIONAL MIDI-PYRENEES

**417 Le Plan régional des transports en commun : la desserte ferrée périurbaine**

1996, 140 p.

S'inscrivant dans le cadre de la révision du Schéma régional des transports collectifs, cette étude analyse l'utilisation des voies ferrées pour une desserte urbaine mais surtout périurbaine de l'agglomération toulousaine. Cette réflexion doit proposer une véritable alternative à l'usage de la voiture individuelle dans les secteurs étudiés. L'étude s'attache à identifier les territoires susceptibles de bénéficier d'une desserte SNCF améliorée et propose une harmonisation des dessertes ferroviaires en recherchant, avec les différentes autorités organisatrices, une complémentarité entre les différents réseaux.

AUAT, SMTC

**418 La desserte par les transports en commun des zones à faible densité**

1996, 50 p.

Cette étude permet d'établir un diagnostic de la situation du réseau toulousain et éventuellement d'apporter des solutions, sinon des propositions visant à mieux adapter l'offre de transport dans les zones moins denses de l'agglomération : niveau de l'offre actuelle, comparaison du réseau toulousain par rapport aux grands réseaux français, solutions pour compléter l'offre classique. Dans le cadre de cette réflexion, une étude de cas a été réalisée dans un secteur périphérique de l'agglomération, sur lequel des propositions de modes de transport alternatif pourraient être mises en place.

AUAT, SMTC

**419 Métro ligne B : études complémentaires à l'APS**

1996, 70 p.

A l'issue de la présentation des résultats de la concertation, le SMTC a décidé de lancer des études complémentaires sur le prolongement de la ligne B au nord de la ville de Toulouse et sur une meilleure desserte du quartier d'habitat social Empalot. L'étude de l'AUAT concerne plus particulièrement la définition des variantes de tracé, l'implantation des stations, leur insertion dans le site (opérations d'accompagnement,...), leur accessibilité et le réseau de bus associé.

**420 Voie, forme et fonction ; le réseau de voie urbaine. « Parler de la même voie »**

1996, 46 p.

Cette réflexion, issue de la révision du Schéma directeur, met en avant la nécessité d'une recomposition d'un réseau de voies urbaines en pleine adéquation avec ses caractéristiques fonctionnelles et les sites traversés et/ou desservis. L'étude a permis de proposer une définition de fonctions et de concepts pour chacune des voies entrant dans la terminologie communément utilisée.

AUAT, SMTC

**421 Etudes de suivi du métro ligne A, bilan 1994**

*1995, 4 fascicules*

Les quatre fascicules de cette étude de suivi reprennent l'ensemble des thèmes abordés dans l'étude d'impact : l'usage des transports en commun, les effets sur les autres déplacements, l'impact urbain et l'impact économique. Les résultats de 1994, première année d'exploitation de la ligne A du métro et du réseau de bus restructuré, confirment le succès du nouveau système de transport. Les effets les plus significatifs : utilisation importante des trois parcs-relais, émergence d'opérations d'aménagement et valorisation des espaces urbains proches des stations.

AUAT, SMTC

**422 Les usagers du métro ligne A et la zone d'influence des stations**

*1995, 73 p.+ 55 p.*

Pour une meilleure connaissance de l'impact du métro, une enquête a été réalisée auprès des usagers de la ligne A. Plus de 9.000 voyages ont été ainsi analysés et grâce à une géocodification des résultats, les zones d'influence réelle de stations ont pu être déterminées.

AUAT, SMTC

**423 Dossier de concertation sur le projet de métro ligne B**

*1995, 57 p.*

Le SMTC a décidé en octobre 1995 de soumettre à une concertation préalable le projet de la ligne B de métro. Cette démarche avait pour objet de présenter les grandes lignes du projet tel qu'il a été approuvé au stade de l'APS, notamment le tracé envisagé et son insertion dans le site urbain, afin de recueillir les observations de la population.

## **ETUDE A L'ETRANGER**

AUAT, SEMVAT, CETE 31, ITER ATA

**424 Définition d'un réseau de transport en commun pour les régions nord et sud du Liban**

*1995, 60 p.*

Dans le cadre d'un projet de coopération Région Midi-Pyrénées - Ministère des transports du Liban, une équipe locale d'experts a proposé un dossier sur l'organisation générale des transports au Liban (aspects institutionnels et organisationnels) ainsi que la définition technique des réseaux de transport en commun dans les régions de Tripoli et Saïda.

## **ETUDES EN COURS**

AUAT, SMTC

**425 Prolongement Métro ligne A (Jolimont-Gramont), dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique : notice explicative, étude d'impact**

*octobre 1998*

AUAT, SMTC

**426 Métro ligne B (Borderouge-Ramonville), dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique : notice explicative, étude d'impact**

AUAT, SMTC

**427 Les piétons en centre-ville**

*septembre 1998*

Résultats de l'enquête piétons 1998, comparaisons avec les enquêtes 1992 et 1994.

AUAT, SMTC  
**428 Etudes de suivi du métro ligne A, dossier de synthèse**  
*octobre 1998*

**Agence d'urbanisme de développement et d'aménagement  
de la région troyenne - AUDART**

4, place Langevin - BP 106 - 10003 Troyes cedex  
Tél. : 03 25 71 16 30

**429 Conditions de circulation dans l'agglomération troyenne : les carrefours à difficultés**

*1998, 43 p. + 38 p.*

A partir d'enquêtes réalisées sur le terrain, auprès des riverains, des communes, de la société de TC urbains, d'une revue de presse et de comptages, les carrefours sujets à dysfonctionnements ont pu être pointés et analysés. Deux principaux types de problèmes ressortent : la saturation et le manque de fonctionnalité. Mais, au regard de la situation des agglomérations de taille équivalente, il semblerait que Troyes ne soit pas plus touchée qu'ailleurs.

**AUTR004TRA**

**430 Plan de déplacements urbains : rapport de synthèse du pré-diagnostic**

*1997, 66 p.*

Ce documents d'analyse de données déplacements et socio-économiques locales vient en préambule au diagnostic du Plan de déplacements de l'agglomération troyenne. Il intègre les objectifs à conférer au PDU en tenant compte des orientations de la Loi sur l'air et dresse la liste des données manquantes à collecter à partir d'études complémentaires spécifiques telles que les enquêtes Ménages, Cordon, Deux-roues, ...

**AUTR003TRA**

## **INDEX THEMATIQUE**

**(renvoie au numéro précédant chaque étude)**

AEROPORT [109 - 185 - 215 - 311]  
AMENAGEMENT D'AXE [13 - 36 - 37 - 63 - 67 - 255 - 275 - 277 - 346 - 410 - 420]  
AMENAGEMENT DE BERGES [19 - 257 - 266]  
AMENAGEMENT DE CARREFOUR [13 - 256 - 259 - 260 - 261 - 322 - 429]  
AMENAGEMENT URBAIN [8 - 9 - 76 - 96 - 97 - 146 - 151 - 157 - 162 - 171 - 173 - 177 - 205 - 207 - 213 - 250 - 275 - 276 - 283 - 372 - 400 - 401 - 419 - 421]  
AUTOCAR [103 - 379 - 380]  
AUTOBUS [78 - 79 - 103 - 117 - 414]  
AUTOROUTE [147 - 185 - 199 - 240 - 256 - 277]  
BICYCLETTE, *voir aussi RESEAU CYCLABLE* [30 - 74 - 77 - 81 - 158 - 220 - 234 - 241 - 265 - 285 - 315 - 326 - 332 - 337 - 377 - 396]  
BOULEVARD URBAIN [125 - 126 - 128 - 219 - 284]  
CARTOGRAPHIE [113 - 155 - 220 - 325 - 405]  
CENTRE VILLE [11 - 13 - 134 - 197 - 198 - 199 - 201 - 206 - 223 - 312 - 330 - 343 - 360 - 366 - 396 - 406 - 407 - 427]  
CIRCULATION [6 - 9 - 33 - 36 - 46 - 97 - 197 - 200 - 234 - 259 - 262 - 266 - 269 - 312 - 345 - 360 - 370 - 374 - 407 - 408]  
CIRCULATION DOUCE [105 - 112 - 113 - 330]  
COMMERCE [141 - 201 - 312]  
CONCERTATION [3 - 196 - 341 - 375 - 398 - 423]  
CONTRAT DE PLAN [111]  
COULEE VERTE [113]  
DENSITE SPATIALE [26 - 31 - 45 - 59 - 102 - 418]  
DEPLACEMENT, *voir aussi MIGRATION, MOBILITE, OBSERVATOIRE, PDU* [6 - 29 - 30 - 33 - 36 - 58 - 72 - 107 - 108 - 129 - 130 - 134 - 144 - 148 - 155 - 167 - 168 - 183 - 193 - 195 - 232 - 246 - 247 - 251 - 273 - 281 - 362 - 368 - 374 - 387 - 389 - 390 - 394 - 406]  
DESSERTER [51 - 55 - 59 - 61 - 63 - 71 - 84 - 90 - 96 - 102 - 115 - 122 - 135 - 160 - 178 - 186 - 197 - 198 - 199 - 200 - 201 - 205 - 206 - 211 - 214 - 216]  
DEVELOPPEMENT DURABLE [127 - 145 - 172]  
DIAGNOSTIC [6 - 10 - 20 - 21 - 22 - 42 - 57 - 90 - 197 - 208 - 245 - 278 - 340 - 361 - 397 - 418]  
DTA (Directive territoriale d'aménagement) [188]  
DVA (Dossier de voirie d'agglomération) [3 - 42 - 43 - 87 - 198 - 206 - 230 - 341 - 347 - 348 - 357 - 358 - 359 - 361 - 375 - 376 - 410 - 416 - 420]  
ENQUETE [27 - 38 - 63 - 75 - 148 - 154 - 164 - 208 - 216 - 228 - 273 - 282 - 331 - 371 - 389 - 390 - 415 - 427]  
ENQUETE CORDON [264 - 404 - 413]  
ENQUETE MENAGES [34 - 66 - 70 - 165 - 217 - 333 - 334 - 339 - 394 - 412 - 429]  
ENQUETE ORIGINE DESTINATION [223 - 313 - 395 - 414]  
ENQUETE PUBLIQUE [69 - 386 - 391]  
ENTREE DE VILLE [22 - 32 - 41 - 151 - 157 - 198 - 207 - 261 - 277 - 291]  
EQUIPEMENT COLLECTIF [35 - 49 - 113 - 325]  
ESPACE PUBLIC [16 - 28 - 30 - 125 - 126 - 134 - 143 - 161 - 186 - 205 - 207 - 208 - 212 - 274 - 276 - 279 - 281 - 283 - 292 - 330 - 384]  
ETUDE D'IMPACT [37 - 53 - 69 - 95 - 204 - 256 - 352 - 386 - 391 - 392 - 410 - 425 - 426]  
ETUDE DE SUIVI [131 - 411 - 421 - 428]  
ETUDE DE TRAFIC [38 - 42 - 44 - 72 - 73 - 87 - 182 - 230 - 237 - 239 - 264 - 311 - 324 - 331 - 402]  
EVALUATION [53 - 76 - 133 - 137 - 138 - 139 - 140 - 161 - 166 - 169 - 194 - 233 - 267 - 269 - 318 - 323 - 335 - 346 - 352 - 392 - 393]  
EXTENSION SPATIALE [136 - 156 - 170 - 175 - 176 - 179 - 190 - 211]  
FINANCEMENT DES TRANSPORTS [101 - 110 - 326 - 350]  
FREQUENCE DE LA DESSERTER [49 - 86 - 163]



FRICHE URBAINE [8 - 17]  
GARE [54 - 135 - 185 - 205 - 208 - 212 - 215 - 268 - 276 - 282 - 283 - 288 - 289 - 292]  
INTEGRATION AU SITE [53 - 147 - 194 - 252]  
INTERMODALITE [106 - 142 - 192 - 218 - 271 - 276 - 282 - 317 - 366 - 375 - 414]  
LOGEMENT [121 - 196 - 216 - 373 - 390]  
MARCHANDISE DANGEREUSE [320]  
METHODE [14 - 18 - 58 - 77 - 122 - 124 - 132 - 133 - 154 - 182 - 202 - 239 - 290 - 395 - 412 - 413 - 416]  
METRO [121 - 131 - 137 - 138 - 139 - 140 - 164 - 216 - 352 - 354 - 398 - 399 - 400 - 401 - 402 - 411 - 419 -  
421 - 422 - 423 - 425 - 426 - 428]  
MIGRATION ALTERNANTE [2 - 4 - 104 - 123 - 124 - 129 - 136 - 148 - 314]  
MOBILITE RESIDENTIELLE [45 - 123 - 144 - 146]  
MODE DE TRANSPORT [54 - 125 - 154 - 333 - 334 - 408]  
OBSERVATOIRE DEPLACEMENTS [64 - 98 - 217 - 327 - 342 - 408]  
OBSERVATOIRE TRANSPORT SITE PROPRE [14 - 354 - 373 - 378 - 382 - 385]  
OBSERVATOIRE (AUTRE) [222 - 229 - 234 - 370 - 396 - 406 - 407]  
OFFRE DE TRANSPORT [49 - 62 - 89 - 103 - 160 - 231 - 314 - 418]  
ORGANISATION DES TRANSPORTS [101 - 110 - 181 - 336 - 424]  
PARC RELAIS [54 - 68 - 75 - 80 - 85 - 317 - 378 - 421]  
PATRIMOINE ARCHITECTURAL [17 - 19 - 126]  
PAYSAGE URBAIN [16 - 32 - 40 - 147 - 171 - 233 - 376 - 385]  
PDU [10 - 12 - 18 - 44 - 52 - 56 - 57 - 91 - 92 - 149 - 150 - 152 - 159 - 180 - 184 - 218 - 221 - 223 - 224 - 225 -  
226 - 227 - 228 - 236 - 237 - 238 - 239 - 240 - 241 - 242 - 244 - 245 - 248 - 249 - 279 - 280 - 316 -  
320 - 321 - 340 - 349 - 361 - 363 - 371 - 384 - 397 - 409 - 429 - 430]  
PERIURBAIN [46 - 59 - 82 - 129 - 170 - 175 - 187 - 211 - 271 - 278 - 374 - 417 - 418]  
PIETON [92 - 112 - 212 - 220 - 235 - 236 - 237 - 265 - 396 - 427]  
PLANIFICATION DES TRANSPORTS [21 - 43 - 49 - 120 - 149 - 151 - 166 - 188 - 189 - 251 - 281]  
PLANIFICATION URBAINE, voir POS, SCHEMA DIRECTEUR [44 - 121 - 145 - 153 - 172 - 188 - 189 - 202 -  
207 - 213 - 248 - 287 - 349]  
PLATEFORME LOGISTIQUE [39 - 114 - 142 - 192 - 203 - 254]  
PMR (Personne à mobilité réduite) [107 - 108 - 411]  
POLITIQUE DE LA VILLE [24 - 27 - 146 - 169 - 178 - 182 - 183 - 193 - 196 - 232 - 344 - 367]  
POLITIQUE DES TRANSPORTS [72 - 112 - 153 - 158 - 166 - 167 - 168 - 287 - 326]  
POLLUTION ATMOSPHERIQUE [52 - 56 - 227 - 229 - 336]  
PONT [25 - 95 - 171 - 265]  
POPULATION EN DIFFICULTE [167 - 168 - 415]  
PORT [95 - 96 - 97 - 213]  
POS [70 - 94 - 131 - 149 - 152 - 157 - 351 - 388]  
PROJET D'AMENAGEMENT [133 - 190]  
PROJET URBAIN [11 - 24 - 28 - 40 - 178 - 193 - 196 - 262]  
QUALITE DE SERVICE [103]  
RESEAU CYCLABLE [74 - 77 - 81 - 100 - 105 - 112 - 220 - 241 - 257 - 263 - 272 - 315 - 319 - 322 - 326 - 332 -  
337 - 377]  
RESEAU DE TRANSPORT [5 - 26 - 51 - 101 - 104 - 111 - 160 - 174 - 175 - 176 - 195 - 215 - 216 - 280 - 286 -  
364 - 365 - 393 - 399 - 405 - 424]  
RESTRUCTURATION DE RESEAU DE TRANSPORT [117 - 209 - 274 - 369 - 400 - 401]  
ROCADE [38 - 194 - 204 - 258 - 284]  
SCENARIO [25 - 42 - 72 - 324]  
SCHEMA DE TRANSPORT [29 - 50 - 99 - 130 - 187 - 191 - 195 - 199 - 315 - 319 - 355 - 362 - 365]  
SCHEMA DIRECTEUR [1 - 15 - 20 - 21 - 43 - 58 - 127 - 129 - 132 - 251 - 313 - 353 - 361 - 403 - 416 - 420]  
SIGNALISATION [16 - 77 - 100 - 322]  
STATION DE METRO [400 - 401 - 419]  
STATION DE TRAMWAY [324 - 372]  
STATIONNEMENT, voir aussi PARC RELAIS [35 - 47 - 65 - 66 - 68 - 75 - 80 - 85 - 94 - 141 - 183 - 222 - 321 -  
332 - 343 - 345 - 351 - 380 - 407 - 408]  
TARIFICATION [118 - 119]  
TOURISME [253 - 379 - 380]  
TRACE [23 - 194 - 318 - 323 - 329 - 398 - 419 - 423]  
TRAMWAY [13 - 14 - 23 - 53 - 67 - 69 - 75 - 76 - 116 - 137 - 138 - 139 - 140 - 210 - 317 - 318 - 323 - 325 -  
329 - 335 - 372 - 373 - 378 - 382 - 384 - 385 - 386 - 391 - 392 - 393]  
TRANSFRONTALIER [130 - 132]  
TRANSPORT A LA DEMANDE [26 - 102]  
TRANSPORT DE MARCHANDISES [12 - 39 - 106 - 114 - 142 - 185 - 203 - 223 - 320 - 328 - 356]  
TRANSPORT EN COMMUN INTERURBAIN [55 - 61 - 71 - 78 - 79 - 82 - 83 - 84 - 103 - 104 - 111 - 129 - 238 -

383 - 404]

TRANSPORT EN COMMUN URBAIN, *voir aussi TRAMWAY, METRO, AUTOBUS* [5 - 27 - 29 - 31 - 51 - 52 - 63 - 83 - 89 - 101 - 107 - 118 - 119 - 155 - 160 - 161 - 163 - 164 - 169 - 173 - 174 - 175 - 177 - 201 - 231 - 232 - 290 - 344 - 366 - 367 - 369 - 415]

TRANSPORT EN SITE PROPRE, *voir aussi TRAMWAY, METRO* [162 - 177 - 267 - 268 - 270 - 274 - 350]

TRANSPORT FERROVIAIRE [7 - 8 - 62 - 86 - 90 - 104 - 115 - 133 - 135 - 179 - 205 - 214 - 215 - 224 - 268 - 270 - 271 - 286 - 288 - 311 - 314 - 364 - 417]

TRANSPORT FLUVIAL [252 - 253 - 269]

TRANSPORT PRIVE [103]

TUNNEL [25 - 186]

USAGER DES TRANSPORTS [27 - 109 - 228 - 389 - 390 - 395 - 414 - 422]

VEHICULE A USAGE PARTAGE [60 - 88 - 93 - 228]

VEHICULE ELECTRIQUE [88]

VILLE RENOUVELEE [121 - 122 - 143]

VOIRIE URBAINE, *voir aussi BOULEVARD URBAIN, ROCADE* [13 - 32 - 37 - 38 - 41 - 46 - 57 - 58 - 72 - 73 - 186 - 191 - 194 - 200 - 204 - 219 - 233 - 240 - 255 - 258 - 284 - 346 - 381 - 388 - 429]

VOITURE PARTICULIERE [60 - 234 - 404 - 407]

ZONE D'INFLUENCE [317 - 422]

## TEXTES OFFICIELS

### **LOTI**

#### **Loi d'orientation des transports intérieurs**

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.  
*in Journal officiel, 31 décembre 1982.- pp. 4004-4011*

#### **Circulaire relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province**

*in Bulletin officiel du Ministère de l'équipement des transports et du tourisme du 10 janvier 1995, sous le n° 94-91.- pp. 140-148*

### **LOI SUR L'AIR**

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie  
*in Journal officiel, 1<sup>er</sup> janvier 1997.- pp. 11-19*

# LOCALISATION DES DOCUMENTS

Les documents cités dans cet ouvrage peuvent être consultés dans les centres de documentation des organismes suivants :

## COTE LOCALISATION

- AP Atelier parisien d'urbanisme (APUR)**  
17, boulevard Morland - 75181 Paris cedex 04  
tél. : 01 42 71 28 14 - fax : 01 42 76 22 85 - mel : apur@francenet.org
- AUB Agence d'urbanisme et de recherche de Bordeaux-Aquitaine (AURBA)**  
Rue Jean Fleuret - BP 549 - 33002 Bordeaux cedex  
tél. : 05 56 99 86 39 - fax : 05 56 24 39 50 - mel : a.urba@wanadoo.fr
- CA ISTED / Villes en développement**  
Arche de la Défense - 92055 Paris-La Défense cedex  
tél. : 01 40 81 11 78 ou 15 65 ou 15 48 - fax : 01 40 81 15 99 - mel : ved@isted.3ct.com
- CDU Centre de documentation de l'urbanisme (CDU) - DGUHC**  
DRI, PU Ministère de l'équipement, des transports et du logement  
DC, PCA Arche de La Défense - 92055 Paris-La Défense cedex  
RST, RMT tél. : 01 40 81 11 78 - fax : 01 40 81 15 99 - mel :  
cdu@dafu.equipement.gouv.fr
- CP Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise (EPACERGY) - BP 47 - Rue de la Gare - 95020 Cergy-Pontoise cedex**  
tél. : 01 34 20 55 36 - fax : 01 34 20 56 00 - mel : aldebert@epa-cergy.fr
- CREP Centre de recherches et d'études sur Paris et l'Île-de-France (CREPIF)**  
Université de Paris-Sorbonne - 12, rue de la Collégiale - 75005 Paris  
tél. : 01 47 07 76 00 - fax : 01 47 07 45 19
- CTA Centre d'études techniques de l'équipement Méditerranée (CETE)**  
BP 37000 - 13791 Aix-en-Provence cedex 3  
tél. : 04 42 24 76 32 ou 38 - fax : 04 42 24 76 25
- CTM Centre d'études techniques de l'équipement de l'Est (CETE)**  
1, boulevard Solidarité - BP 85230 - 57076 Metz cedex 03

tél. : 03 87 20 43 22 ou 23 - fax : 03 87 20 46 99

- CTN Centre d'études techniques de l'équipement de l'Ouest (CETE)**  
MAN - rue René Viviani - BP 46223 - 44262 Nantes cedex 2  
tél. : 02 40 12 83 28 - fax : 02 40 12 84 44 - mel : ctouest@worldnet.fr
- 4D Association dossiers et débats pour un développement durable (4D)**  
7, impasse Charles Petit - 75011 Paris  
tél. : 01 44 64 74 94 - fax : 01 44 64 72 76  
mel : association4d@globenet.org
- DCN Centre d'études techniques de l'équipement de Nord-Picardie (CETE)**  
2, rue de Bruxelles - BP 275 - 59019 Lille cedex  
tél. : 03 20 49 60 00 - fax : 03 20 53 15 25 - mel : cete59@wanadoo.fr
- DK Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)**  
38, quai des Hollandais - 59140 Dunkerque  
tél. : 03 28 58 06 30 - fax : 03 28 59 04 27 - mel : com.agur@netinfo.fr
- DRE Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF)**  
21/23, rue Miollis - 75732 Paris cedex 15  
tél. : 01 40 61 82 34 ou 82 25 - fax : 01 40 61 85 85
- D31 Direction départementale de l'équipement de Haute-Garonne (DDE 31)**  
Cité administrative, Bât. A - Bd Armand Duportal - 31074 Toulouse cedex  
tél. : 05 61 58 50 03 - fax : 05 61 58 54 48
- D59 Direction départementale de l'équipement du Nord (DDE 59)**  
44, rue de Tournai - 59019 Lille cedex  
tél. : 03 20 40 53 99 - fax : 03 20 06 83 24
- D65 Direction départementale de l'équipement des Hautes Pyrénées (DDE 65)**  
3, rue Lordat - 65013 Tarbes cedex  
tél. : 05 62 51 41 41 - fax : 05 62 51 15 07
- EPC Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)**  
Cité Descartes - 6/8, avenue Blaise Pascal - 77455 Marne-la-Vallée cedex 2  
tél. : 01 64 15 34 75 - fax : 01 64 15 34 79 - mel : levy@enpc.fr
- IA Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF)**  
15, rue Falguière - 75740 Paris Cedex 15  
tél. : 01 53 85 79 20 - fax : 01 53 85 76 02
- IAB Institut d'aménagement de Bordeaux III (IAB)**

Service de documentation - Esplanade Michel de Montaigne - 33405  
Talence cedex  
tél. : 05 56 84 50 46 - fax : 05 56 84 51 36

- ISU **Institut supérieur d'urbanisme et de rénovation urbaine (ISURU)**  
Rue de la Victoire, 177 - Bruxelles 1060 - Belgique  
tél. : 00/32 2 537 34 96 - fax : 00/32 2 537 00 60
- IUG **Institut d'urbanisme de Grenoble (IUG)**  
2, rue François Raoul - 38000 Grenoble  
tél. : 04 76 85 16 68 - fax : 04 76 56 21 76
- IUS **Institut français d'urbanisme (IFU)**  
4, rue Alfred Nobel, Cité Descartes/Champs-s-Marne - 77420 Marne-la-  
Vallée cedex 02  
tél. : 01 64 68 00 48 - fax : 01 64 68 91 54
- MN **La maison de la nature des Hauts-de-Seine (MN)**  
9, quai du Quatre-septembre - 92100 Boulogne  
tél. : 01 46 03 33 56 - fax : 01 48 25 81 96
- MV **Etablissement public d'aménagement de la ville nouvelle de Marne-  
la-Vallée  
(EPAMARNE) - 5, boulevard Pierre Carle - Noisiel - 77426 Marne-la-  
Vallée cedex 02**  
tél. : 01 64 62 44 49 - fax : 01 64 62 45 80
- TU **Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les  
constructions  
publiques (CERTU) - 9, rue Juliette Récamier - 69421 Lyon cedex 06**  
tél. : 04 72 74 58 98 - fax : 04 72 74 59 00

## ADRESSES UTILES

- ADEME Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie**  
27, rue Louis Vicat - 75737 Paris cedex 15  
tél. : 01 47 65 20 00 - fax : 01 46 45 52 36  
site : <http://www.ademe.fr>
- AFT Association formation transport**  
46, avenue de Villiers - 75847 Paris cedex 17  
tél. : 01 42 12 50 50 - fax : 01 42 12 50 10
- ARENE Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies**  
6, rue Monsieur - 75007 Paris  
tél. : 01 53 85 61 75 - fax : 01 53 85 61 69
- CEMT Conférence européenne des ministres des transports**  
OCDE - 2, rue André Pascal - 75775 Paris cedex 16  
tél. : 01 45 24 97 23 - fax : 01 45 24 97 42  
site : <http://www.oecd.org/cem/indexfr.htm>  
bureaux : 2/4, rue Louis David - 75016 Paris
- CERTU Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques**  
*voir localisation des documents : cote TU*
- CNT Conseil national des transports**  
34, avenue Marceau - 75008 Paris  
tél. : 01 47 23 01 25 - fax : 01 47 20 39 22
- DIV Délégation interministérielle à la ville**  
194, avenue du Président Wilson - 93217 La Plaine-St-Denis  
tél. : 01 49 17 46 46 - fax : 01 49 17 45 59  
site : <http://www.cite.org>
- ENPC Ecole nationale des ponts et chaussées**  
*voir localisation des documents : cote EPC*
- Presses des Ponts et chaussées**  
49, rue de l'Université - 75007 Paris  
tél. : 01 49 54 72 72 - fax 01 49 54 72 53
- ENTPE Ecole nationale des travaux publics de l'Etat**  
rue Maurice Audin - BP 20 - 69511 Vaulx-en-Velin cedex  
tél. : 04 72 04 70 70 - fax : 04 72 04 62 54  
site : <http://www.entpe.fr>

- FNAU**      **Fédération nationale des agences d'urbanisme**  
1, rue de Narbonne - 75007 Paris  
tél. : 01 45 49 32 50 - fax : 01 45 49 94 46 - mel : fnau@fnau.org  
site : <http://www.fnau.org>
- GART**      **Groupement des autorités responsables des transports**  
17, rue Jean Daudin - 75015 Paris  
tél. : 01 40 56 30 60 - fax : 01 45 67 80 39
- INRETS**    **Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité**  
2, avenue Malleret-Joinville - 94114 Arcueil cedex  
tél. : 01 47 40 70 70 - fax : 01 45 47 56 06  
site : <http://www.inrets.fr>
- OCDE**      **Organisation de coopération et de développement économiques**  
2, rue André Pascal - 75775 Paris cedex 16  
tél. : 01 45 24 82 00  
site : <http://www.oecd.org>
- Librairie de l'OCDE**  
33, rue Octave Feuillet - 75016 Paris  
tél. : 01 45 24 81 67
- STP**      **Syndicat des transports parisiens**  
9/11, avenue de Villars - 75007 Paris  
tél. : 01 47 53 28 00 - fax : 01 47 05 11 05  
site : <http://www.stp-paris.fr>
- UTP**      **Union des transports publics**  
5/7, rue d'Aumale - 75009 Paris  
tél. : 01 48 74 63 51 - fax : 01 40 16 11 72