

JM RST 2022

**Journées Mobilités du Réseau
Scientifique et Technique**

Du 27 au 29 juin 2022

Thèmes des ateliers



Liste des ateliers

Atelier 1 – CoViD et mobilités.....	3
Atelier 2 – COViD et méthodes.....	4
Atelier 3 – ITS et régulation des trafics.....	5
Atelier 4 – Transports et services innovants.....	6
Atelier 5 – Ferroviaire.....	7
Atelier 6 – Sécurité en modes actifs et EDPM.....	8
Atelier 7 – Changements de comportements pour une mobilité durable.....	9
Atelier 8 – Ville apaisée, agréable.....	10
Atelier 9 – Climat.....	11
Atelier 10 – Nuisances.....	12
Atelier 11 – Évaluation en sécurité routière.....	13
Atelier 12 – Nouvelles connaissances accidentalité.....	14

Atelier 1 – CoViD et mobilités

Co-animateurs : D. Verry (Cerema TV), N. Nuyttens (Cerema TV), E. Pigalle (UGE/LVMT), M. Thébert (UGE/LVMT), P. Pochet (ENTPE/LAET), O. Klein (ENTPE/LAET)

Description du thème

L'irruption de la crise sanitaire a constitué un bouleversement dans le monde des mobilités. Toutes les mobilités : quotidiennes, marchandises, professionnelles, de longue distance, touristiques, résidentielles ont été touchées par le Covid. La crise a également eu des impacts sur nos pratiques et activités, avec le développement du télétravail, mais également de la formation à distance, du e-commerce. En particulier, concernant les déplacements habituels ou à longue distance, elle a bouleversé les usages et représentations des modes de transport, avec des conséquences sur leur fréquence, leur rythme, avec également des effets en termes de sécurité routière...

L'objectif de cet atelier est de comprendre les transformations en cours et de s'interroger sur les effets de cet épisode.

La crise va-t-elle accélérer des changements en cours, provoquer des ruptures ?

La levée des contraintes va-t-elle marquer le retour à une mobilité « classique » ou faut-il s'attendre à des transformations pérennes des pratiques de mobilité ?

Mots clé

CoViD, mobilité des personnes, mobilité des marchandises, mobilité du quotidien, mobilité résidentielle, touristique, télé-travail, e-commerce, sécurité routière

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 2 – COVID et méthodes

Co-animateurs : B. Christian (Cerema TV), D. Courbe (Cerema Ouest), J. Armoogum (UGE/DEST)

Description du thème

La mobilité des personnes et des marchandises a été brutalement perturbée avec l'arrivée du Covid-19 sur notre territoire : confinement, restriction d'activité, des ruptures d'approvisionnement de produits, couvre-feu, télétravail obligatoire... Autant d'éléments qui ont stoppé des habitudes, des routines quotidiennes que nous observions avec nos outils d'enquêtes, de comptages classiques ou plus élaborés (nouvelles données), mais également aussi des chaînes d'approvisionnement dans le secteur de la production. À partir de ces observations habituelles, certaines hypothèses de comportement se sont construites qui permettaient d'alimenter les modèles de prévision multimodaux mais aussi de définir des situations de référence pour l'évaluation d'un projet (situation de calage, situation de références prospective, année n-1 pour l'évaluation des « petits » projets ou des services de mobilités...). La crise ukrainienne peut, d'une autre façon, également interpeller les comportements « habituels », la chaîne logistique également.

À l'arrivée du Covid-19, quels outils ont permis d'observer cette mobilité perturbée, qu'en a-t-on appris pour l'observation des mobilités en temps de crise ?

Ces observations peuvent-elles permettre d'alimenter des paramètres de rupture dans les modèles ?

Comment mesurer l'effet immédiat et la nouvelle donne stabilisée ? Quelle adaptation de nos outils d'observation existants ? Faut-il en mettre place d'autres, pour mesurer quoi ?

Comment construire une situation initiale (T0) pour évaluer des projets mis en service en période perturbée ?

Comment constituer de nouveaux scénarios de projections ou des tests de sensibilités pour l'évaluation d'infrastructures ou de transport en période de crise ?

Comment projeter une demande actuelle encore très impactée par les méfaits de la crise sanitaire pour évaluer de nouveaux investissements ?

Faut-il implémenter des scénarios de rupture dans ces évaluations, ou plus radicaux ?

Mots clé

CoViD, connaissance de la mobilité, modélisation des déplacements, évaluation, personnes, marchandises

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 3 – ITS et régulation des trafics

Co-animateurs : B. Levilly (Cerema TV), N. Bhourri (UGE/GRETTIA), M. Zargayouna (UGE/GRETTIA), O. Bonin (UGE/LVMT), F. Brun (STRMTG/DTPA)

Description du thème

Réduire de 28 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports en 2030 (par rapport à 2015) et parvenir à une décarbonation complète en 2050. Tels sont les objectifs fixés dans la stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

En parallèle, la vision de la stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée est de faire de la France le lieu privilégié en Europe de déploiement de services de mobilité routière automatisés, entre 2022 et 2025 selon les cas d'usages :

- dans des environnements de circulation adaptés aux exigences de sécurité ;
- en répondant aux besoins des territoires pour les différentes mobilités (transport particulier, partagé, public, passagers et fret).

Pour atteindre ces objectifs, il faut notamment agir sur :

- outre le recours à des énergies de propulsion décarbonées (en analyse du cycle de vie), la modération de la demande de transport, le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, l'amélioration du remplissage des véhicules (y compris pour le transport des marchandises), l'efficacité énergétique des véhicules ;
- pour un passage à l'échelle des services de mobilité automatisée : l'intégration de l'ensemble des composantes du système et du service, l'appropriation par les territoires de leurs potentialités, et l'exploitation et le renforcement des synergies entre les différents acteurs des filières industrielles et servicielles.

La régulation des trafics et les systèmes de transport intelligent peuvent significativement y contribuer. Par l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage. Par une meilleure communication entre les véhicules ou entre véhicule et infrastructure. Par l'automatisation de certaines tâches de conduite, allant jusqu'à la conduite sans opérateur à bord. Par une meilleure régulation des flux. Etc.

La capacité d'innovation dans ce domaine est démultipliée par la masse des données produites par les véhicules et les usagers et par les potentiels offerts aujourd'hui par l'intelligence artificielle.

L'objectif de l'atelier sera de parcourir les derniers travaux du réseau scientifique et technique en la matière et d'aborder les questions à traiter prioritairement dans les prochaines années.

Mots clé

Véhicule autonome et connecté, voies réservées, régulation de trafics, contrôle sanction automatisé, big data, entrepôts de données, machine learning, intelligence artificielle, système de transport intelligent, mobilité intelligente, transport de marchandise

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 4 – Transports et services innovants

Co-animateurs : Sa. Rousic (Cerema Méd), J. M'Balla (Cerema Occ), M. Eskenazi (UGE/LVMT), B. Vernier (STRMTG/DMSF)

Description du thème

Pour répondre aux enjeux de transition énergétique, les collectivités et l'État souhaitent aller vers une mobilité plus durable et plus résiliente face aux crises, en adéquation avec les aléas climatiques et cohérente avec les besoins des usagers en constante évolution. En vue d'adapter les modes de transports aux usages, de favoriser des modes de transports toujours plus résilients, sobres, inclusifs et de développer leur attractivité, l'innovation dans le domaine des transports est essentielle.

Cela peut passer par la promotion de modes alternatifs plus écologiques ou plus vertueux (transport par câble, covoiturage, vélos, marche, véhicules électriques et trains), la mise en œuvre de transports et services innovants dans leurs usages (vélos cargos et VCAE, skates, twizy bi-places, scooter électrique 2roues, trains légers, trottinettes, ascenseurs, tapis roulants...) ou même la réalisation d'aménagements innovants ou plus résilients, qui luttent contre les îlots de chaleur, la désimperméabilisation, la route à énergie positive, des transports autonomes en énergie... ou peu encadrés réglementairement comme par exemple : expérimentation des passages piétons 3D, passages surélevés (ralentisseurs), affectation dynamique (couloir bus/voie VP/stationnement), aménagements cyclables dits de transition en accéléré (liés au covid), les vélos sur les plateformes tramways, les ZTL, pôles d'échanges numériques, conception plus ouvertes des stations de tramway...

Pour accompagner tous ces sujets innovants, l'expérimentation est un outil indispensable pour lever les freins réglementaires et sécuritaires et tester des aménagements ou nouveaux services. Et les lois (LOM, Climat et Résilience...), les financements via les appels à projets ouvrent le champs des possibles.

Cet atelier traitera des transports et aménagements innovants mais aussi des questions liées à l'accompagnement de l'innovation (expérimentations, levées des freins, sécurité, etc.).

Mots clé

Transports innovants, accompagnement de l'innovation, expérimentation, souplesse, levée des freins réglementaires et sécuritaires, vulnérabilité, risques, résilience, sobriété, inclusivité, urbanisme tactique

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 5 – Ferroviaire

Co-animateurs : B. Meignien (Cerema TV), P. Zembri (UGE/LVMT)

Description du thème

Quel cadre territorial, organisationnel, économique et réglementaire pour améliorer le transport ferroviaire régional et mieux exploiter son potentiel ?

Les petites lignes font à nouveau parler d'elles, mais plus seulement pour y dénoncer le cercle vicieux de dégradation de l'offre et de la demande. Si de nombreuses opérations de « sauvetage » récentes se sont contentées de rénover les voies à service constant du fait d'une certaine urgence et d'un manque certain d'ambition et donc de matière grise, les projets évoqués aujourd'hui font de plus en plus la place, aux côtés de l'approche financière, à une approche du potentiel du territoire, couplée aux possibilités techniques pour y répondre au meilleur coût.

La méthode n'est pas nouvelle : la demande détermine les horaires, i.e. la fréquence des trains, donc, dans une optique industrielle de production continue (cadencement des trains régulier, toute la journée), les moyens nécessaires, à savoir le nombre de rames et d'agents nécessaires, et la capacité de l'infrastructure : nombre de voies et/ou points de croisement des trains.

Ce cheminement logique conduit à s'intéresser à un **système** ferroviaire autour d'un projet de territoire, offrant des champs d'étude variés :

- Comment déterminer le **potentiel d'un territoire**, en lien avec les performances envisageables du système et critères de choix modal ? Les navettes domicile-travail et domicile-études sont bien connues et mesurées. À celles-ci s'ajoutent les motifs professionnels, mais aussi les déplacements du quotidien (visites, santé, achats et loisirs) et touristiques, grands oubliés des études de potentiel classiques, centrées sur les pendulaires. Et enfin, le volet fret.
- **Quel système technique** pour répondre à la demande identifiée ? Cadencement ET performance du système, associés à une infrastructure au juste niveau, doivent être mis en balance avec la demande estimée pour permettre d'utiliser l'ensemble des moyens plus efficacement, d'un point de vue systémique et pas seulement de tel ou tel acteur.
- **Quelle gouvernance** pour répondre à cet enjeu d'éclatement du système entre de nombreux acteurs ? Comment développer un projet de territoire autour des lignes, notamment à l'aide des outils existants comme les contrats d'axe ? Comment rendre plus transparent et incitatifs les flux financiers globaux pour développer l'offre de façon cohérente (et éviter que chacun voie midi à sa porte) ?
- Enfin, **quel cadre réglementaire** pour faire évoluer le système tant d'un point de vue technique que gouvernance ?

Mots clé

Trains, trains légers, passages à niveaux, services, exploitation, sécurité

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 6 – Sécurité en modes actifs et EDPM

*Co-animateurs : Th. Jouannot (Cerema TV), Th. Durlin (Cerema TV),
C. Vernet (UGE/UMRESTTE)*

Description du thème

La pratique des modes actifs (vélo, marche, engin de déplacement personnel motorisé ou non) connaît actuellement un fort développement. Celui-ci résulte d'une part d'une tendance de long terme portée notamment par des politiques publiques incitatives, et d'autre part de la crise sanitaire qui a accéléré significativement la transition vers ces modes. Les aménagements incitatifs se multiplient et prennent des formes variées quant au traitement du partage de l'espace public et de la chaussée. La demande évolue et augmente elle aussi, avec l'apparition de nouveaux usages ou de nouvelles catégories d'utilisateurs, notamment soutenue par les progrès technologiques (vélos à assistance électrique, trottinettes électriques sous leurs diverses formes...).

Tout ceci impacte directement la sécurité des modes actifs. Entre 2019 et 2021, la mortalité des cyclistes est ainsi en hausse de 39 tués (+ 21 %), et celle des EDPM est passée de 10 à 22 tués, alors que le nombre total des tués, tous modes confondus, diminue de 5 %. La mortalité piétonne diminue mais, en restant au-dessus du seuil de 400 tués par an, demeure un enjeu fort, notamment pour certaines catégories d'utilisateurs (typiquement les seniors en milieu urbain). Au-delà de la mortalité, cela impacte également le nombre de blessés de ces modes, lui-aussi en hausse.

Au-delà d'un volume total, comment qualifier l'accidentalité des modes actifs ? Comment se décline-t-elle dans ses différentes composantes (milieu, utilisateurs...) ?

Comment approcher de la notion d'exposition au risque pour ces modes dont les pratiques sont souvent peu mesurées ?

Quelles sont les interactions entre utilisateurs et leurs conséquences en termes de sécurité, tant dans les espaces partagés qui se développent que dans les lieux de conflits « traditionnels » plus identifiables mais toujours prégnants (intersections, passages piétons...) ? Comment les utilisateurs actifs s'approprient-ils les nouveaux aménagements et ceux-ci s'avèrent-ils bénéfiques du point de vue du risque avéré ou ressenti ?

Comment concilier sécurité routière et attractivité des modes actifs ?

Quelles sont les caractéristiques lésionnelles des victimes utilisatrices de modes actifs et comment évoluent-elles ?

Quelles sont les réponses à apporter du point de vue de l'action publique, des gestionnaires de voirie ou des utilisateurs ?

Mots clés

Sécurité, modes actifs, engins de déplacements personnels motorisés

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 7 – Changements de comportements pour une mobilité durable

*Co-animateurs : J. Meissonnier (Cerema MATRiS), S. Petitet (Cerema TV),
F. Martinez (UGE/MODIS)*

Description du thème

Pour répondre aux défis climatiques et énergétiques des changements de comportement de mobilité apparaissent nécessaires, qu'il s'agisse des déplacements du quotidien (domicile-travail, loisir courte distance, consommation et autres motifs quotidiens) ou des déplacements de loisir à plus longue distance.

Si un certain nombre d'évolutions technologiques (décarbonation des motorisation des véhicules, réorganisations du travail, services numériques de covoiturage, d'optimisation d'itinéraires...) prétendent aller vers une mobilité plus durable, c'est-à-dire plus économe en énergie et moins émettrice de GES encore faut-il que ces innovations technologiques soient acceptées puis adoptées. À quelles conditions et moyennant quels leviers incitatifs (conscientisation, communication, incitations pécuniaires...) le sont-elles ?

D'autres évolutions, tout aussi nécessaires, touchent à l'évolution des modes de vie. À l'heure où la moitié de l'humanité aspire d'abord au mode de vie occidental que nous connaissons, les signaux ne sont pas au vert. Quelles évolutions des pratiques de « consommation de mobilité » et des pratiques d'achat en ligne faut-il promouvoir et accompagner ? Comment y parvenir ? De quels retours d'expérience dispose-t-on ?

D'un point de vue individuel et familial, quels sont alors les motivations (sensibilité environnementale, système de valeur, représentation de soi...) ou les événements biographiques qui peuvent conduire à un abandon de ses habitudes de mobilités antérieures pour de nouvelles plus durables, qu'il s'agisse d'un changement dans ses pratiques modales (adoption de nouveaux modes mobilités : mTC, modes actifs...) ou de son comportement au volant (conduite « éco-responsable »). Par ailleurs et d'un point de vue plus collectif, quels types d'aménagement de la voirie et des espaces publics, plus largement quelle organisation urbaine ou quels services peuvent contribuer à ces changements de comportement individuels ?

Mots clé

Changements de comportements, report modal, covoiturage, autopartage, intermodalité, pôles d'échanges multimodaux, maîtrise de la demande, sobriété, mobilité urbaine, mobilité en zone peu dense

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 8 – Ville apaisée, agréable

*Co-animateurs : M. Ailloud (Cerema TV), C. Boussuge (Cerema TV),
A. L'Hostis (UGE/LVMT)*

Description du thème

Diminution des vitesses en ville, dispositifs de villes à 30 km/h, quartiers en zones de circulation apaisée, zones à trafic limité, ou aménagements transitoires... Ces principes de « villes apaisées » sont en plein développement et rendent possible (ou entrent en résonance avec) des concepts liés au cadre de vie, comme la ville du quart d'heure, la ville des courtes distances, l'urbanisme temporel, la ville désirable, ou la rue conviviale.

Comment ces concepts se traduisent-ils en termes d'aménagement favorisant les modes actifs, ou en nouveaux usages comme le développement des engins de déplacement personnels, tout en veillant à l'inclusion de tous en particulier les enfants et les seniors ?

Peut-on aujourd'hui mesurer et qualifier les bénéfices en termes de qualité d'usage, de confort, de vécu, de qualité de l'air ou de bruit ?

Les contraintes (ralentissements) subies par les uns sont sensées se traduire en bénéfices pour les autres (nouveaux usages de l'espace) : comment mesurer ces effets, gains et pertes, entre groupes sociaux dans la ville ?

Quels points de vigilance soulèvent ces évolutions permanentes des espaces publics : par exemple en termes de cohabitation des usages, de sécurité des interactions, d'accessibilité ou de lisibilité ?

Quelles sont les réactions des usagers, motorisé ou non, habitants, riverains, commerçants ? Quelle acceptation des contraintes ? Quelles appropriations des citoyens ? Quelles opportunités pour les riverains ?

Mots clé

Ville apaisée, ville agréable, ville du 1/4H, ville accessibles, zones 30, zones à trafic limité, densité, lien mobilité aménagement

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 9 – Climat

*Co-animateurs : F. Girault (Cerema TV), S. Pelissier (LICIT-Eco7),
A. Poulhès (UGE/LVMT), Y. Schneider STRMTG)*

Description du thème

La décarbonation des mobilités est un enjeu majeur des politiques de mobilités pour atténuer l'impact du secteur des transports sur le climat. Pour y parvenir, de nombreux leviers devront être mobilisés : report modal vers les transports collectifs (ferroviaire notamment) et les modes actifs, maîtrise de la demande, remplissage des véhicules (en particulier développement du covoiturage), évolution des motorisations et transition énergétique des flottes de véhicules... Ces leviers concernent autant le transport de voyageurs que le transport de marchandises.

La question de l'évaluation de l'impact environnemental, et en particulier climatique, des mobilités est cruciale pour se fixer collectivement un cap et des orientations d'évolution de l'offre et des pratiques de mobilité (évaluation en ACV des véhicules selon leur motorisation et source d'énergie, impact de mesures de limitation du trafic telles que les ZFE, impacts des infrastructures, etc.).

En parallèle, des mesures d'adaptation des systèmes de transport au changement climatique devront également être mises en œuvre, pour limiter les impacts du changement climatique sur ces systèmes (risque d'inondation, vent violent...).

La réduction de l'impact climatique du secteur des transports repose sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs (publics et privés) y compris sur celle des citoyens, à travers des initiatives publiques. Tous les échelons territoriaux y contribueront à travers les politiques nationales et territoriales.

Ce sont ces sujets qui alimenteront cet atelier.

Mots clé

Climat, GES, CO2, atténuation, adaptation, prospective, ACV, motorisations, systèmes de transports, personnes, marchandises, infrastructures

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 10 – Nuisances

Co-animateurs : P. Morandas (Cerema TV), L. Jardinier (Cerema TV), Y. Liu (UGE/EASE), J. Lelong (UGE/UMRAE)

Description du thème

Les villes et leurs habitants sont confrontés à la pollution de l'air, au bruit, mais aussi à la pollution lumineuse. Derrière ces nuisances, se cachent des enjeux de qualité de vie, de bien-être, de santé humaine mais aussi d'atteinte à la biodiversité.

Des lois récentes comme la loi d'Orientation des Mobilités et la loi Climat et Résilience ont permis des avancées pour lutter contre la pollution atmosphérique ou sonore (par exemple à travers les dispositions sur les zones à faibles émissions mobilité, les expérimentations de radars bruit).

Toutefois, si ces lois ont fourni des outils, des travaux sont encore nécessaires pour aboutir à l'atteinte des objectifs de santé publique associés à ces nuisances. Ainsi, les propositions qui alimenteront cet atelier pourront porter sur :

- la mesure, les outils de connaissance des phénomènes en jeu : émissions des véhicules, impact de la technologie sur les véhicules, pollution secondaire, émissions hors échappement, mesure du bruit, radars bruit, lumière, dynamique des parcs, etc.
- les politiques publiques mises en œuvre pour lutter contre ces nuisances : ZFE-m, plans bruit, impacts de ces plans sur les nuisances, sur la mobilité, sur les ménages, etc.
- les effets de ces nuisances sur la santé : diagnostics santé environnement, points noirs environnementaux, exposition aux nuisances, etc.

Mots clé

Nuisances, bruit, pollution de l'air, lumière, ZFEm, radars bruit

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 11 – Évaluation en sécurité routière

Co-animateurs : P. Subirats (Cerema NC), N. Clabaux (UGE/LMA)

Description du thème

Notre société évolue dans sa structure démographique, dans ses modes de vie, dans ses choix de localisation et ses mobilités. Évaluer les conséquences de ces évolutions sur la sécurité routière est une voie parmi d'autres pour dégager des connaissances et ainsi éclairer les politiques publiques futures. Parallèlement, on observe de nombreuses innovations dans le domaine des déplacements, conduisant à des expérimentations, ce qui soulève à nouveau la question de l'évaluation de leur impact sur la sécurité routière.

Quelle est l'incidence des évolutions récentes observées dans le champ de la mobilité et plus généralement des modes de vie sur l'accidentalité ? Quel est l'impact des politiques publiques sur la sécurité routière ? Quels sont les effets des aménagements de voirie sur les comportements et plus généralement sur les accidents ? Quels sont les effets des aides à la conduite ou de modifications légales ou réglementaires sur la sécurité ? Quels nouveaux modèles et méthodes d'analyse pour l'évaluation en sécurité routière ? Voilà quelques exemples de thèmes qui pourront être abordés dans les communications de cette session « **Évaluation et expérimentation en sécurité routière** » co-animée par le Cerema et l'Université Gustave Eiffel.

Mots clé

Sécurité routière, évaluation, comportements, aménagements, démographie

[Retour à la table des matières](#)

Atelier 12 – Nouvelles connaissances accidentalité

Co-animateurs : V. Ledoux (Cerema TV), P. Van Eslande (UGE/LMA)

Description du thème

Ces dernières années ont vu de nombreuses évolutions dans le domaine de la mobilité qui se sont accompagnées de changements connexes dans l'accidentalité, à la fois en quantité et en qualité. Les changements dans les modes de déplacement, le développement de nouvelles pratiques appellent la mise à jour de connaissances actualisées pour mieux comprendre la situation présente et envisager ses évolutions possibles ainsi que les mesures à mettre en place pour faire face aux risques qu'elles peuvent engendrer. Appréhender toutes ces modifications requiert également une adaptation des méthodes et des modèles d'analyse qui les sous-tendent. C'est pour apporter des enseignements à toutes ces questions que sont appelées des propositions de communications qui seront présentées durant cette session portant sur les « Nouvelles connaissances en accidentologie » des prochaines Journées Mobilités du RST qui se tiendront du 27 au 29 juin 2022 à Rouen.

Les thèmes à aborder concerneront (liste non exhaustive) :

- La sécurité routière en France et dans le monde (nouvelles tendances, inflexions fortes...);
- Le comportement des usagers de la route et ses variables sous-jacentes ;
- L'urbanisme et les éléments de l'infrastructure (nature des réseaux, aménagements, équipements, etc.) et/ou les règles de circulation (circulation interfile, bus à contresens, etc.) ;
- Les catégories et types de véhicules motorisés (notamment les 2RM au regard de l'enjeu qu'ils représentent), leur conception et les dispositifs de sécurité qu'ils embarquent (aide à la conduite passive et active) ;
- Les risques qui peuvent découler de l'émergence des véhicules autonomes ;
- Les modèles et méthodes d'analyse de la sécurité.

N.B. Les questions portant sur les modes actifs et les engins de déplacement personnels ont davantage vocation à être proposées à la session spécifiquement dédiée à ces usagers : « Atelier 6 - Sécurité en modes actifs et EDPM ».

Mots clé

Sécurité routière, connaissances

[Retour à la table des matières](#)