

3 juillet
2025


Eymet
Dordogne



Carrefour des Mobilités

3^{ème} édition

**FRANCE MOBILITÉS, UN RÉSEAU OUVERT
À TOUS LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ**

Des **aménagements** et
solutions de **mobilité** sobres
pour des **territoires efficaces**
et **créateurs de valeurs**





Jérôme BETAILLE

**Maire
d'EYMET**





DREAL – DDT 24

Fabienne BOGIATTO
Estelle LACHAUD

9h30-10h15

Accueil & Contexte
Commune d'EYMET
Cellule France Mobilités

10h15-10h45 – Conférence

Aménagements et solutions de mobilité sobres
Gaëlle TETARD CEREMA

10h45-11h10 – Expérience

HAGETMAU, ville marchable, ville cyclable
C. LAFARGUE adjoint au Maire

11h10-11h35 – Transmission

Solutions innovantes des solutions éprouvées et de proximité
Antonin DUBERNARD AURBA

11h35-12h – Inspiration

Les modes actifs, les aménagements tactiques, les mobilités partagées
ADEME, CEREMA

12h-12h30 - Expérience

L'Autopartage une solution en zone peu dense
Nicolas GUENRO CITIZ

13h45-14h15 – Expérience

Eymet, de l'idée à la réalisation
Pierre BROSSARD CC Portes Sud Périgord

14h15-15h45 – Visite commentée

Visite commentée
Trajets sécurisés
Stationnement
Marquages au sol
Mobilier urbain
Occupations temporaires de l'espace

15h45-16h - Conclusions

Conclusions et boîtes à outils



Cellule régionale France Mobilités Nouvelle-Aquitaine



La cellule, c'est quoi ?

Une cellule Régionale France Mobilités Nouvelle-Aquitaine d'appui à l'ingénierie technique et financière mise en place en 2019 sur l'ensemble des sujets relatifs aux politiques de mobilités.

Des objectifs :

- Conseiller, soutenir et accompagner les collectivités.
- Permettre le partage des données et le retour d'expériences.
- Contribuer à l'animation de l'écosystème des acteurs régionaux de la mobilité dans les territoires peu denses.

Une structure physique :

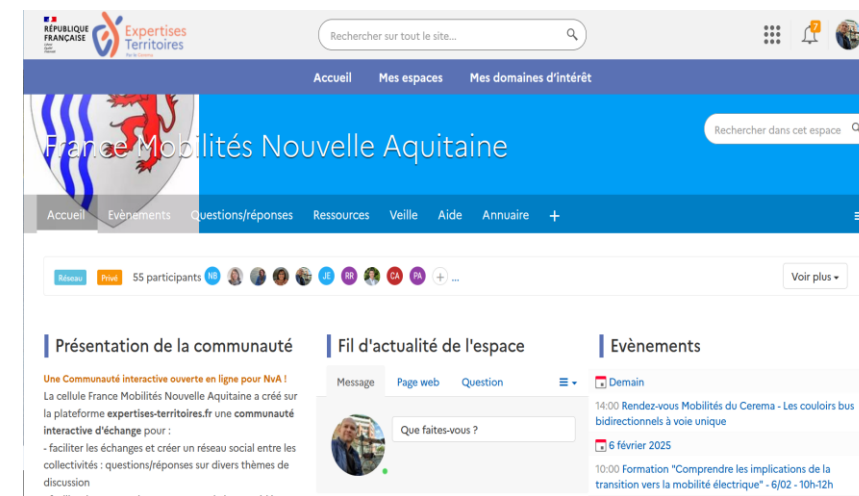
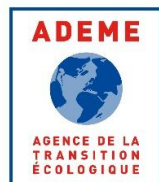
Un comité d'animation constitué de 5 partenaires : **ADEME, ANCT, Banque des territoires, Cerema SO et DREAL NA**

A destination de tous les acteurs et opérateurs de mobilité :

- Les collectivités (EPCI, PNR, PETR, syndicats...) qui souhaitent un appui pour développer un projet, AOM ou pas.
- Entreprises, Start-up, associations qui développent des solutions à l'attention des collectivités.

Des outils de communication :

- Une plateforme web : <https://francemobilités.fr/regions/nouvelle-aquitaine>
- Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)
- Une boîte mail : NouvelleAquitaine@francemobilités.fr



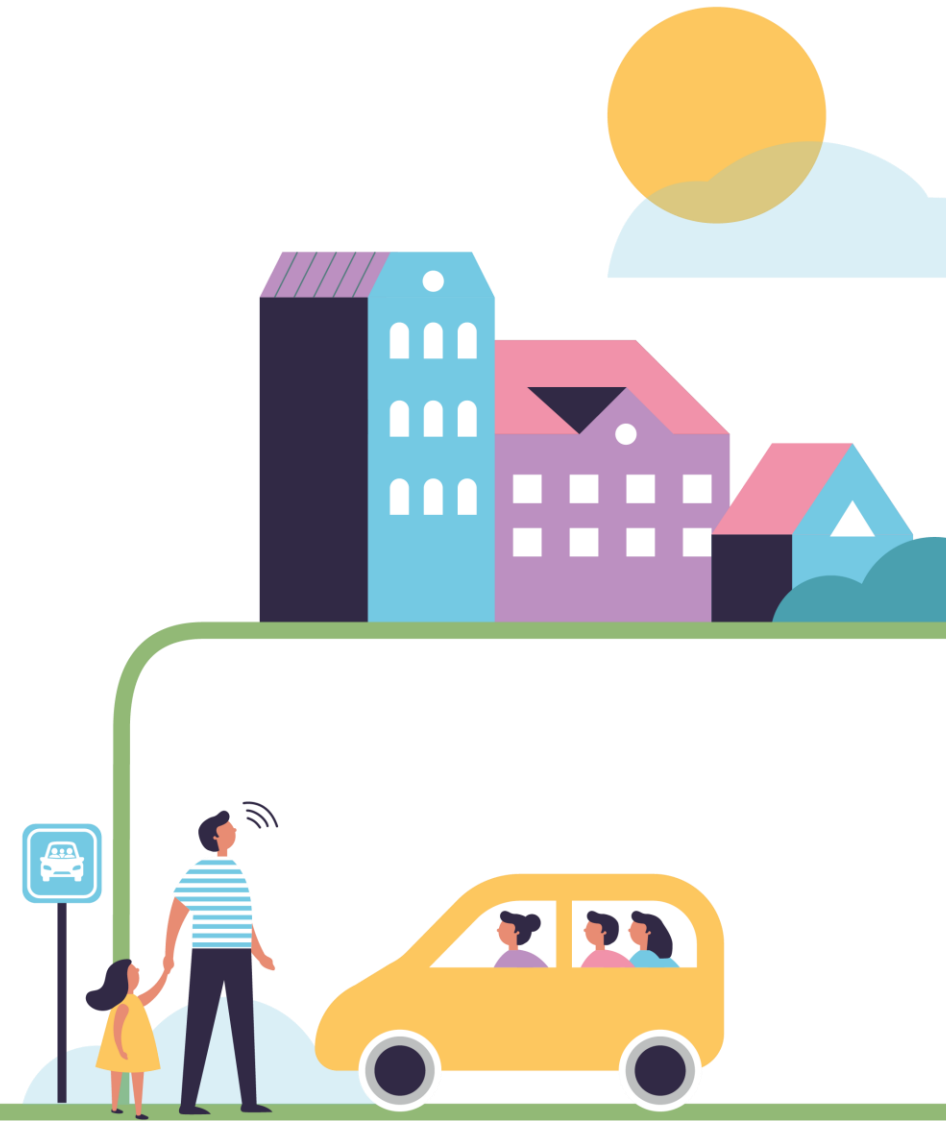


CEREMA – Gaëlle TETARD

**Des aménagements sobres
au service d'une mobilité
augmentée**

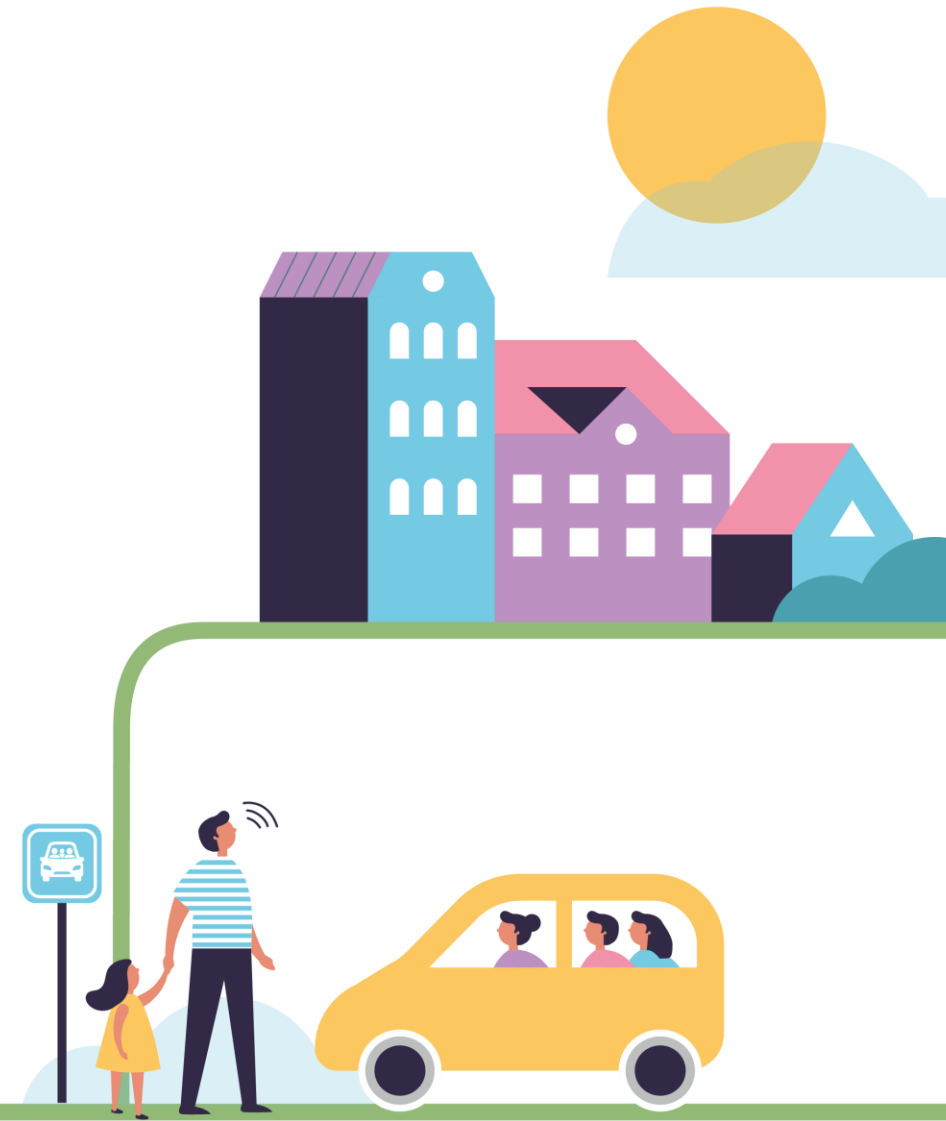


Quelles sont les recommandations de l'OMS en matière d'activité physique ?



Pour les adultes, par semaine :

- Entre 2h30 et 5h d'activité physique modérée
- Entre 1h30 et 2h30 d'activité d'endurance soutenue
- 2 activités de renforcement musculaire par semaine
- Limiter le temps de sédentarité



**Quelle part de leur capacité
physique les adolescents
ont-ils perdue en 40 ans ?**

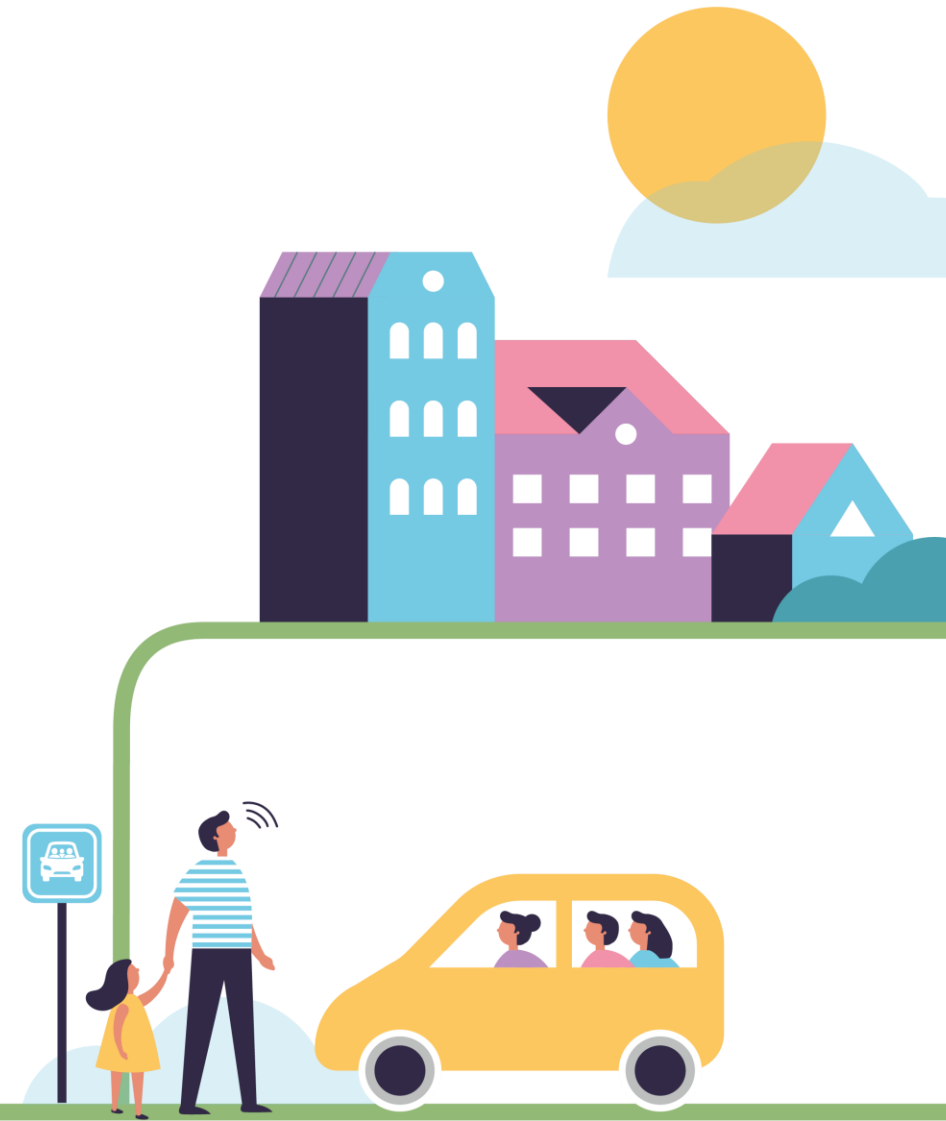


En 40 ans, les collégiens ont perdu environ 25 % de leur capacité physique.

Ex : en 1971, un enfant courait 800 m en 3 min, en 2013, il lui faut 4 min pour courir cette même distance.

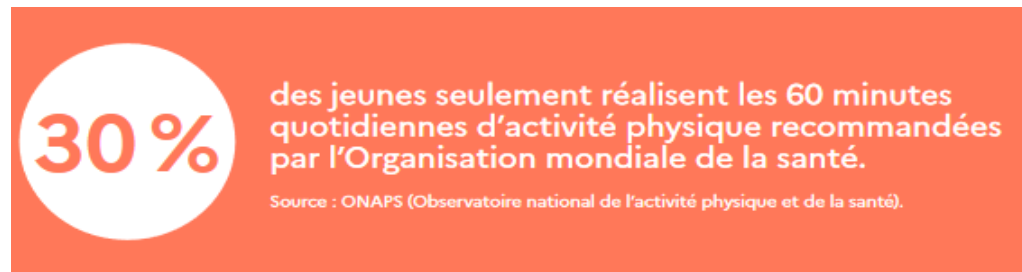


Qu'est ce que le design actif ?



LE DESIGN ACTIF, Qu'est ce que c'est ?

- Le design actif vise à aménager l'espace public pour inciter à pratiquer une activité physique ou sportive, quelle qu'elle soit : marche, vélo, etc.
- C'est une invitation à bouger, sans forcément qu'on s'en rende compte, pour tous.



© La fabrique des quartiers - Lille



@ BASE - Calais



@ La Samoa, Studio Katra - Nantes

DES ATTENTES

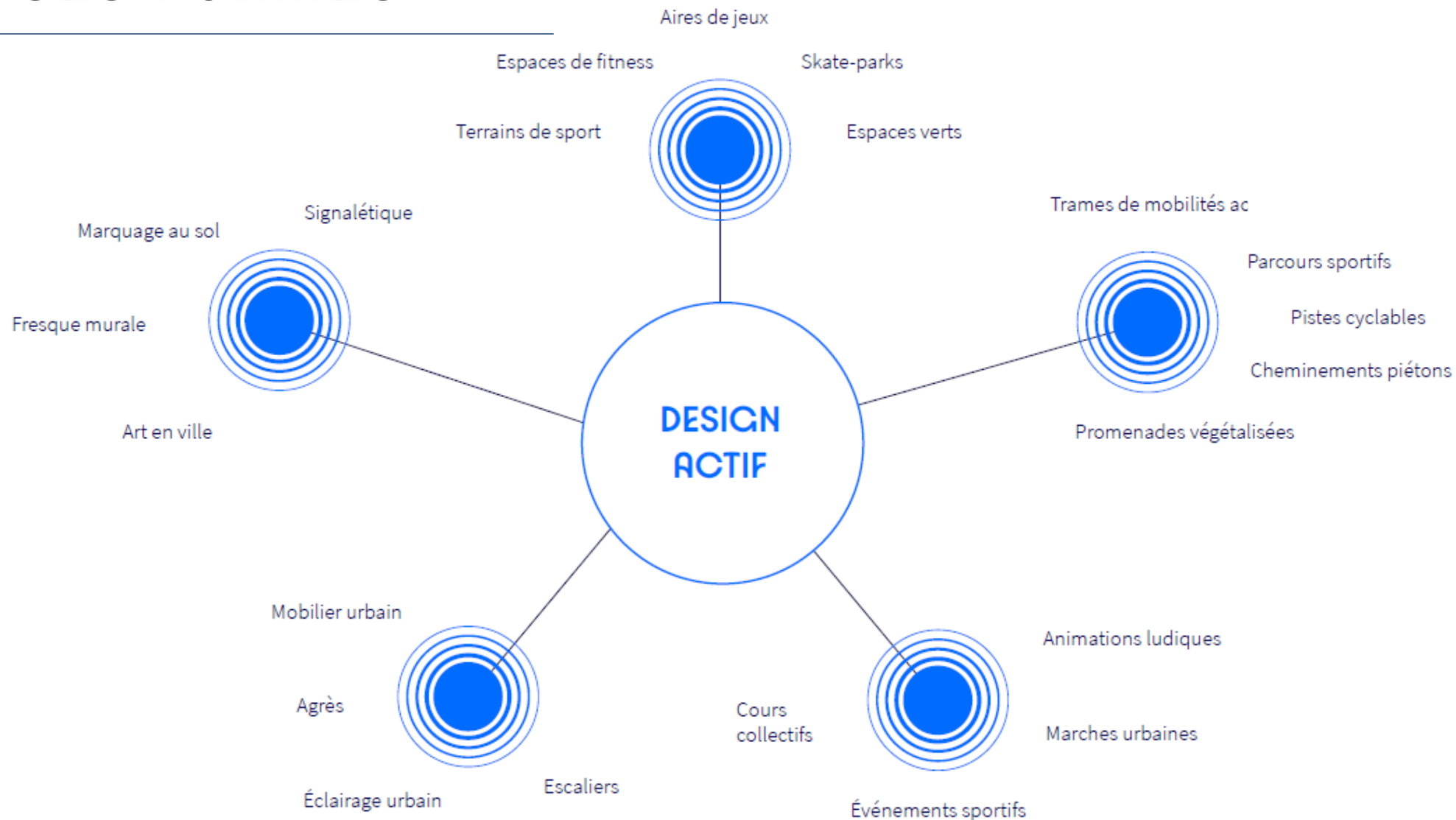


Des espaces publics plus « marchables », plus de place pour les vélos, des espaces de socialisation et de rencontre ...



Plus d'espaces de nature, des espaces de proximité, retrouver les sols, gérer l'eau, faire du sport, jouer...

UN PRINCIPE QUI PEUT SE DECLINER SOUS DE NOMBREUSES FORMES



UN PRINCIPE QUI PEUT SE DECLINER SOUS DE NOMBREUSES FORMES

- **Mobilier** : Installer du mobilier actif et ludique, penser des mobiliers permettant plusieurs usages, du mobilier sobre ou installations temporaires....
- **Marquage au sol** : Marelles, nudges ou parcours colorés pour inciter à bouger, jouer, marcher...
- **Parcours et cheminements** : faire découvrir la ville ou le village en créant et rendant visibles des itinéraires agréables et sécurisés



4 WEBINAIRES - ACTION CŒUR DE VILLE

Mobiliser le Design Actif :

- > pour aménager les abords et les cours des écoles
- > pour rendre les trajets des modes actifs plus agréables
- > avec des interventions qui peuvent être temporaires ou transitoires, reproductibles
- > comme méthode de projet avec des aménagements sobres et pérennes ...



Des publications et un article du Cerema

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/design-actif-comment-amenager-espace-public-favoriser?folder=5890>

UNE VISION CEREMA DU DESIGN ACTIF

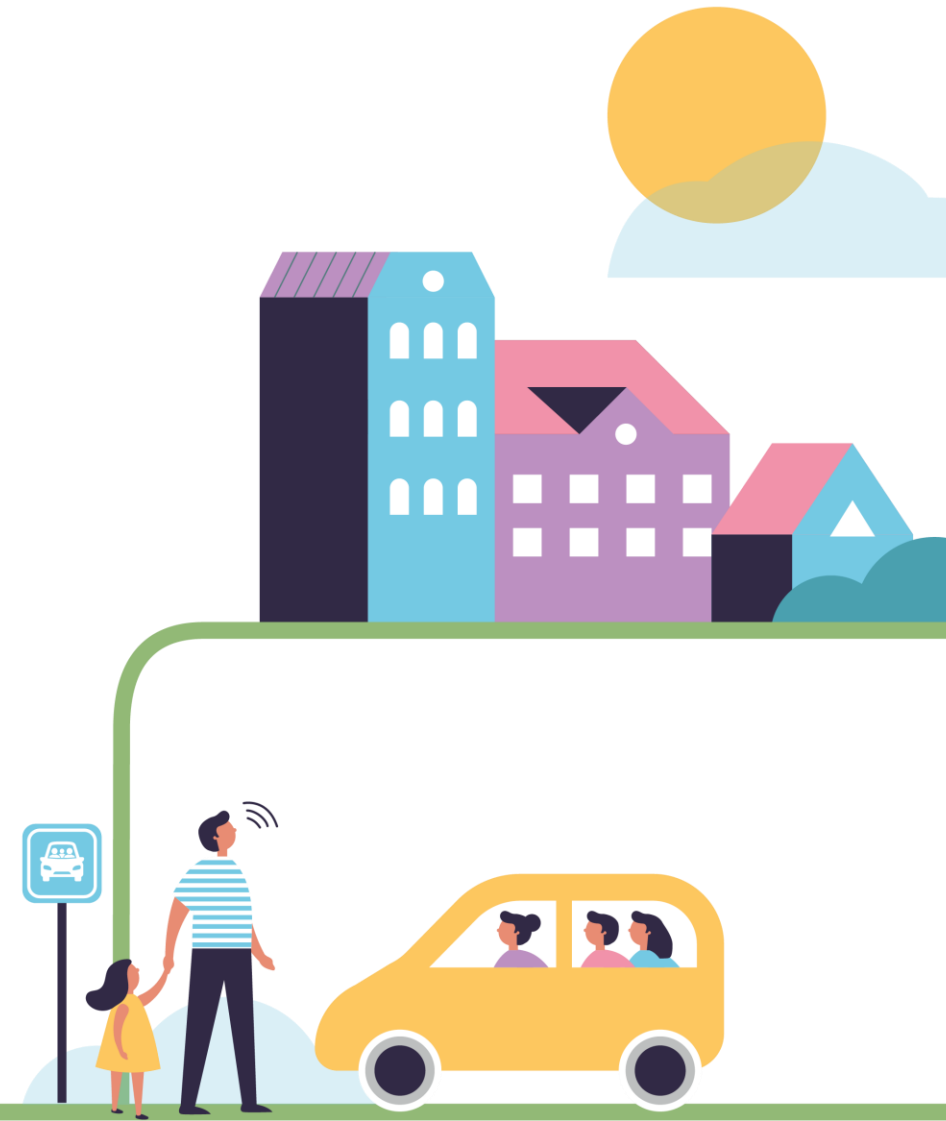
- Cette démarche et ces réalisations permettent aux individus de se réappropriier l'espace public ; ils favorisent l'accessibilité et la mixité d'usages.
- C'est aussi l'occasion de travailler sur la ville existante, de privilégier la frugalité/ sobriété des aménagements, de proposer des projets ludiques, d'encourager les modes actifs, de mobiliser les usagers et les riverains à plusieurs étapes du projet, etc.



Carréfour des mobilités



Mobiliser le design actif à l'échelle des parcours



QUELS PUBLICS? QUELS TYPES DE TRAJETS?

- Des trajets pour **tous** (jeunes, seniors, etc...) encouragés par **les continuités et la lisibilité urbaine** (signalétique, marquage...)
- **Relier les polarités et assurer les continuités...** facilités grâce à des aménagements **ludiques et attractifs** mais aussi **sûrs et accessibles**
- Favoriser la **découverte culturelle et les accès aux commerces** : encourager le tourisme, l'économie locale, la visibilité économique
- Améliorer **l'ambiance urbaine** : favoriser les déplacements doux, le flânerie



QUELS ABORDS DES ÉCOLES POUR DONNER ENVIE DE VENIR À PIED ET EN VÉLO ?

Comment rendre plus agréables les espaces devant et dans l'école, favoriser à la fois la rencontre et la sécurité ?

Comment aménager les abords des écoles/ collèges/ lycées en lien avec les cours ?

Une manière d'encourager l'écocomobilité des scolaires, mais aussi des parents, de l'équipe éducative, des riverains ...



L'Isle d'Abeau

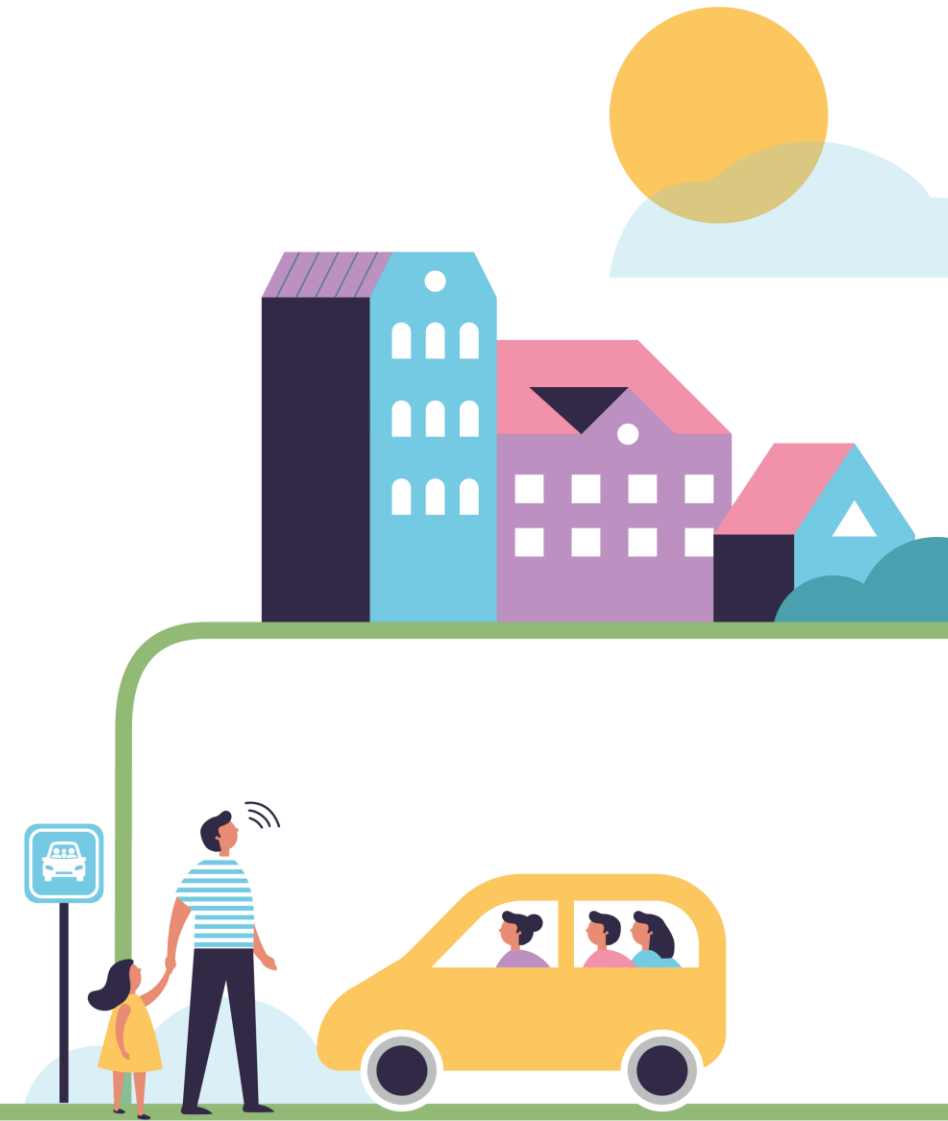


@Pop Corn



Avignon

Mobiliser le design actif comme méthode de projet



TESTER, EXPERIMENTER AVEC LES USAGERS

Quelle implication des usagers?
Comment les habitants s'emparent des
espaces ? Comment les mobiliser et les faire
participer ?

Comment gérer « l'après-expérimentation » ?
Comment entretenir le dispositif, le reproduire
ailleurs ?

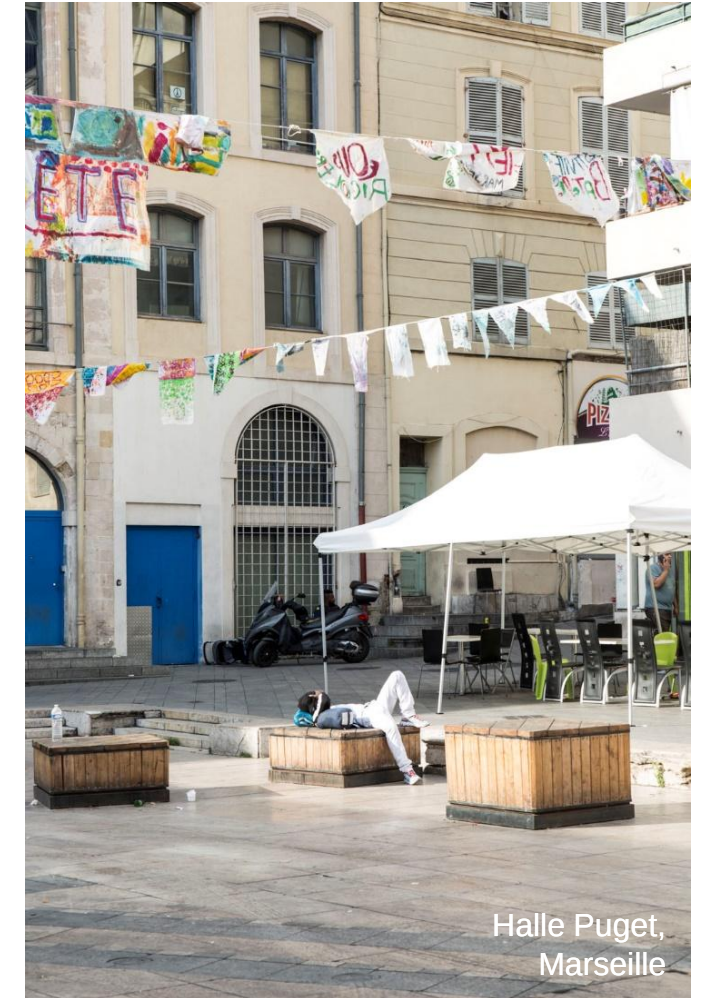
Être consulté sur des objets concrets
Voir l'évolution en temps réel
Intéresser un public diversifié



Rennes



Rue Meynis,
Lyon



Halle Puget,
Marseille

TEMPS DE PROGRAMMATION

Comment recueillir les besoins et à quel moment ?

Comment faire vivre et s'approprier un projet sur le temps long (durant les études et le chantier)?

A quelle échelle intervenir: celle de l'espace public, du projet, du quartier, de la ville

Des temps d'animation pour concerter voir co-construire

Des expérimentations pour interroger ou améliorer la programmation....et animer l'espace public

Des tests avant le passage à l'échelle



Montreuil, la place est à nous, Croix de Chavaux



Quartier St Roc, St Etienne (EPASE)

Le design actif : un levier simple et adaptable

- Pour favoriser l'activité physique au quotidien
- qui s'intègre dans les projets d'aménagement, même modestes
- Et peut être temporaire, participatif, progressif...

Des actions concrètes à portée de main

- Comme du mobilier, marquage au sol, parcours, cheminements
- Des expérimentations locales qui sont des outils puissants pour mobiliser et convaincre
- Des démarches reproductibles, même dans des petites communes

Une opportunité pour impliquer autrement

- Sortir d'une approche trop technique ou descendante
- Travailler avec les habitants sur des objets concrets
- Créer du lien entre urbanisme, santé, cadre de vie et participation

Un changement de regard sur les mobilités du quotidien, pour des espaces publics accessibles et partagés.



ESSENTIEL SUR LE DESIGN ACTIF

Les
essentiels



- Qu'est-ce que le design actif ?
- Quel est son impact sur les espaces publics et la santé des habitants ?
- Comment le mettre en œuvre ?

DESIGN ACTIF L'ESPACE PUBLIC EN MOUVEMENT

REPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

The
Essentials



- What is active design?
- How does it impact on public spaces and the health of residents?
- How can it be implemented?

ACTIVE DESIGN
PUBLIC SPACE
IN MOTION

REPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité



© La fabrique des quartiers - Lille

1 Cibler l'échelle d'intervention en fonction du statut des espaces

Le projet de design actif est-il temporaire, transitoire ou définitif (valeur de test des usages, influence sur la robustesse des matériaux utilisés, évaluations et évolutions éventuelles à prévoir) ? Prévoit-on un micro-projet ou une intervention globale à l'échelle du quartier (impact sur son coût et son périmètre) ? Agit-on sur un espace hors voiries circulées (parc, espace sportif, place où des espaces ludiques peuvent être aménagés) ou sur une rue ouverte à la circulation (où la sécurité et la circulation des piétons doivent être assurées, et leur attention préservée) ?



2 Associer la population et recueillir l'avis des usagers

Il importe d'associer toutes les parties prenantes dans la mise en place de ces projets pour proposer les solutions les mieux adaptées

à la diversité des usagers. Ces solutions peuvent venir alimenter la programmation urbaine. Des méthodes participatives, ludiques, voire atypiques peuvent être mises en œuvre pour mieux comprendre les besoins et générer des projets multiusagers. Ces pratiques sont alors susceptibles de s'intégrer dans le calendrier d'opérations longues et complexes en proposant une temporalité différente et des résultats immédiats.



© Nicolas Mahu - Grand Châteauneuf

3 Tester et adapter les aménagements selon les besoins

Organiser des événements sur l'espace public, créer un espace de fraîcheur, tester du mobilier urbain pour préfigurer un espace, fermer une rue devant une école, s'appuyer sur des éléments du quotidien et leur trouver d'autres usages (banc ou poteaux qui peuvent se transformer en mobilier sportif à l'aide de QR codes ou panneaux explicatifs)... autant de projets où une phase temporaire de test peut être intégrée à la programmation d'un projet d'aménagement urbain, ou de rénovation d'un quartier. Du mobilier urbain co-construit, des couleurs vives ou de la signalisation spécifique invitent aussi à questionner les usages et les comportements, en étant attentif aux réglementations en vigueur.

8 Les essentiels • Design actif, l'espace public en mouvement



© Paygones

4 Créer des parcours incitant à la marche et au vélo

Des itinéraires piétons ou vélo peuvent relier les polarités urbaines (lieux d'activités culturelles, commerciales, touristiques...), les écoles et autres équipements (sportif ou autres), etc. L'enjeu est de rendre ces parcours lisibles et agréables, attractifs. Ces continuités piétonnes et cyclables ont besoin d'être bien jalonnées, avec des points de repère et de la signalétique spécifique.

5 Évaluer le dispositif mis en œuvre, pour identifier les pistes d'amélioration

Il s'agit d'anticiper les détournements (et éventuellement de les accepter), d'éviter les dégradations, d'envisager la pérennisation (ou non) des aménagements mis en œuvre. Passer du temporaire au pérenne se traduit aussi par un passage de relai aux services techniques, voire un passage à l'échelle pour toute la collectivité.



© AdobeStock

FOCUS

Multiplicité d'espaces animés à Rennes (35)



© Mathias Korbelle - Rennes

L'EcoQuartier de la Courrouze, à Rennes, est un projet de grande ampleur qui se construit depuis près de 10 ans. L'implication des habitants et des usagers a évolué au cours du projet, à la fois pour « activer » l'espace public, mais aussi pour éviter les modalités de concertations classiques, parfois mal adaptées ou peu représentatives. Un bureau d'étude spécialisé a ainsi été recruté pour travailler sur une phase de construction d'environ 6 mois comprenant l'organisation d'une multitude de petits événements avec différents publics (population, centres de loisirs, institutions, etc.). L'objectif est d'imaginer de nouvelles perspectives de projet et d'autres types d'espaces publics comme l'identification d'une « zone cabanes » pour les centres de loisirs. Ce dernier projet a été pérennisé au sein de l'EcoQuartier. D'autres actions ont également été proposées dans le cadre de ces expérimentations telles qu'une carte des lieux dansables incitant la mise en mouvement et la pratique des espaces publics.

Design actif, l'espace public en mouvement - Les essentiels • 9



Ville d'HAGETMAU (40)

Christian LAFARGUE, maire adjoint

Clara BEAUMONT DE SOUZA, PVD

Témoignage inspirant

**Redonner vie à nos centres, relier
nos périphéries grâce aux modes
actifs**

UN FORT POTENTIEL DE REPORT MODAL

► CONTEXTE

Hagetmau, Petite Ville de Demain depuis 2021, suit un projet de revitalisation en 4 axes :

- Traiter les secteurs à enjeux
- Développer les mobilités douces
- Réguler le flux motorisé
- Conforter l'attractivité commerciale du cœur de ville

La proximité des lotissements et zones d'activités avec le cœur de ville permet d'envisager un fort report vers les modes actifs si des aménagements sont réalisés sur les voies y donnant accès et en centre-bourg.



ALLIER SECURITE ET PLAISIR DE CIRCULER

► STRATEGIE

L'étude « Mobilité et Aménagement des espaces publics » menée de septembre 2023 à juin 2024 a permis de dégager une stratégie pour favoriser les mobilités douces en centre-bourg et sur les axes y donnant accès.

L'ADEME accompagne la commune dans plusieurs de ces actions en tant que lauréate des AAP « Marche du quotidien » et « AVELO 3 ».

APAISER LE CENTRE-BOURG

- Détourner le flux « traversant » du centre-bourg
- Maîtriser la vitesse des véhicules motorisés
- Réguler le stationnement

CREER DES PARCOURS QUALITATIFS

- Offrir de l'espace pour circuler confortablement
- Végétaliser en pleine terre
- Etoffer le mobilier urbain et signaler les parcours piétons

FAVORISER LA CONVIVIALITE

- Requalifier les places publiques
- Organiser des événements
- Affirmer la connexion avec la Cité Verte, lieu de sport et de nature



CREATION DE ZONES DE RENCONTRE

► EXEMPLE DE REALISATION #1

Premières rues réalisées : rue Potagère et rue du Moulin (donnant accès à école Maternelle)

Etat initial :

- Pas de trottoir, protection par des poteaux ou boules anti-stationnement
- Circulation des piétons majoritairement sur la chaussée

Etat actuel :

- Signalisation de zones de rencontre
- Marquage d'animation pour accompagner le ralentissement des automobilistes et matérialiser la priorité du piéton puis du cycliste sur toute la largeur de la voie
- Végétalisation en pleine terre partout où cela est possible avec conventionnement avec les propriétaires pour les plantes grimpantes



REDONNER VIE A LA PLACE PRINCIPALE

► EXEMPLE DE REALISATION #2



Les transformations successives de la place de la République lui ont donné une physionomie difficile : une zone de stationnement et un espace vert, séparés par une haie. Espace qui n'est plus vécu au quotidien comme une place publique.

Actions à l'œuvre :

- Délocalisation du marché du samedi sur le trottoir de mai à octobre : « le Marché prend l'air »
- Une fois par mois : piétonnisation de la rue et animations
- Invitation à utiliser l'espace vert : organisation d'événements sur l'herbe, installation d'une ombrière à rubans et de chiliennes
- Etude d'un réaménagement de la place

Exemple d'un Marché prend l'air :

<https://www.youtube.com/watch?v=o9W-uHvSqTo>

Hagetmau - Place de la République - 9h30/12h30
SAMEDI 5 JUILLET
Départ du Tour de France

le marché prend l'air
fête le vélo !

- Exposition de **vélos de course** d'anciens **champions**
- **Essais de vélos & trottinettes électriques**
- **Conseils et vente (neuf et occasion) + atelier de réparation (à 10h30 et 11h30) sur place**
- **Concert jazz et chansons françaises**

en présence des **Cycles Barteau** et de l'**US Cyclotourisme**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ADEME
HAGETMAU
AVELO

RELIER LE CENTRE-BOURG AUX LOTISSEMENTS ET ZA

► EXEMPLE DE REALISATION # 3

Calendrier :

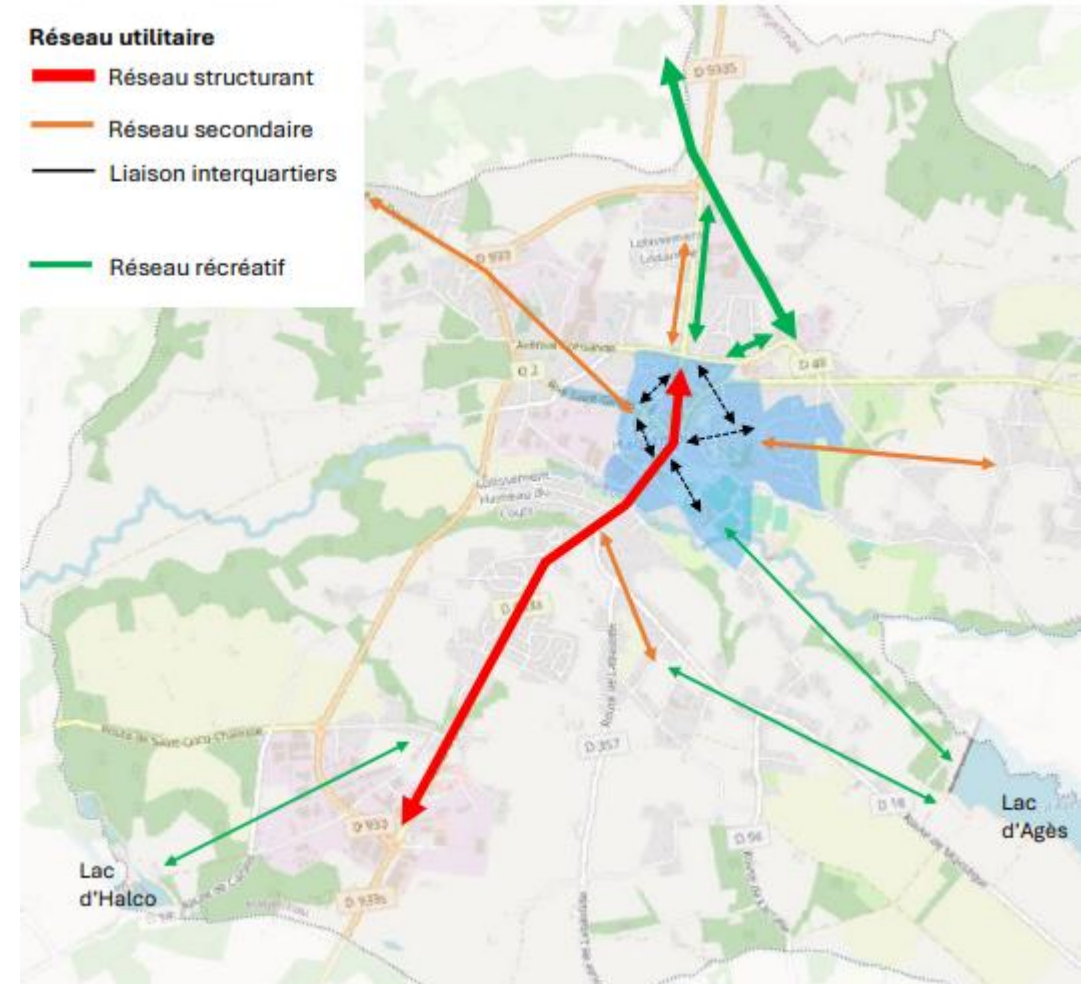
2024 Création du schéma cyclable de la commune

2025 Etudes d'avant projet pour la réalisation d'une voie verte sur l'axe prioritaire

2026 *Sous réserve de l'obtention de financements externes*

- Travaux pour la réalisation d'une voie verte sur l'axe prioritaire

- Etudes pour la réalisation des autres parcours cyclables



Profil projeté

Trottoir	Chaussée	Végétalisation	Voie verte
1,5	6	2,5	3
13			



AURBA
Antonin DUBERNARD

Solutions innovantes
Solutions éprouvées



Espaces publics de Créon

Vers une stratégie au service
des habitants et usagers

présentation

07 / 2025

espace public

Un premier travail en 2024 qui pose les bases d'une stratégie à l'échelle de la Communauté de communes

- Un contexte de questionnements :
Contrat opérationnel de mobilité,
révision du PLUi...
- Réunir en ateliers l'ensemble des acteurs
de la mobilité et de l'aménagement
de ce territoire
- Faire émerger un diagnostic
et une vision stratégique partagés
- Sept grands objectifs déclinés en actions



Un premier travail en 2024 qui pose les bases d'une stratégie à l'échelle de la Communauté de communes

- Des sous-objectifs déclinés en fiches-actions qui identifient partenaires concernés et temporalité
- Exemple : Objectif 2
« *Optimiser la voirie et les espaces publics* »

Mailler le territoire en itinéraires modes actifs en allant efficacité et sobriété

Hors Métropole, 71 % des déplacements en Gironde sont réalisés en voiture. Plus de 40 % de ceux de moins de 1 km sont réalisés en voiture, et au-delà de cette distance c'est le premier mode de déplacement. Disposer d'aménagements sécurisés et de qualité est un levier majeur pour favoriser la pratique des modes actifs. Le territoire peut s'appuyer sur la Piste Lapébie qui le

traverse, tandis que le Plan Coordonné 1 000 km à vélo coordonné par le Département pourra compléter cette ossature. Pour les collectivités le coût est un obstacle majeur à la réalisation d'aménagements, mais des aménagements sobres sont également possibles, en s'appuyant sur l'existant.

Actions	Mise en œuvre	Partenaires associés	Action à lancer	Réflexion engagée	Mise en œuvre en cours
À l'échelle communale, relier bourgs et lotissements existants en priorisant quelques aménagements de qualité. Si la tendance ne peut plus être à l'étalement urbain, il faut composer avec le territoire tel qu'il a été constitué au cours des décennies passées. Pour favoriser les modes actifs sur des déplacements de proximité entre les habitants et des centralités confortées, il s'agira de prioriser quelques itinéraires sécurisés, accessibles, éclairés...	Pilotage : Communes.	CDC, Département.	✓		
Mettre en œuvre le plan coordonné 1 000 km vélo.	Coordination : Département : mise en œuvre Département et communes.	CDC, autres CDC de l'Entre-deux-Mers.		✓	
Étudier l'optimisation de la Piste Lapébie requalifiée en voie verte et la relier aux centres-bourgs.	Pilotage : Département.	Communes, CDC, autres CDC de l'Entre-deux-Mers, Bordeaux Métropole.	✓		
S'appuyer sur l'existant : des solutions sobres existent pour mailler le territoire en itinéraires cyclables – et dans une moindre mesure pédestres : en s'appuyant sur les départementales existantes, en requalifiant d'anciennes routes ou petites voies peu fréquentées pour les transformer en sites propres cyclables, en valorisant des chemins de randonnées (PDIPR, compétence à clarifier) pour en faire des itinéraires utilisables par différents types d'usagers...	Pilotage : Département et communes.	CDC, autres CDC de l'Entre-deux-Mers.	✓		

Une étude sur la mobilité et les espaces publics de Créon

Contexte

- Une forte croissance démographique
- Des besoins en déplacements
- Un contexte patrimonial de qualité mais saturé par la voiture



Une étude sur la mobilité et les espaces publics de Créon

Aller vers une stratégie aux enjeux multiples

- Résoudre des dysfonctionnements actuels
- Réguler le stationnement et favoriser l'usage des places en dehors de la Bastide
- Anticiper les projets en cours et à venir
- Accompagner de futures requalifications de l'espace public et leur végétalisation
- Étendre la place allouée aux piétons et aux cyclistes, dans la Bastide et entre quartiers
- Simplifier les déplacements



Un potentiel de développement pour les modes actifs à Créon

- La bastide : une forme urbaine de qualité
- Tout Créon est accessible depuis la place en 20 minutes à pied

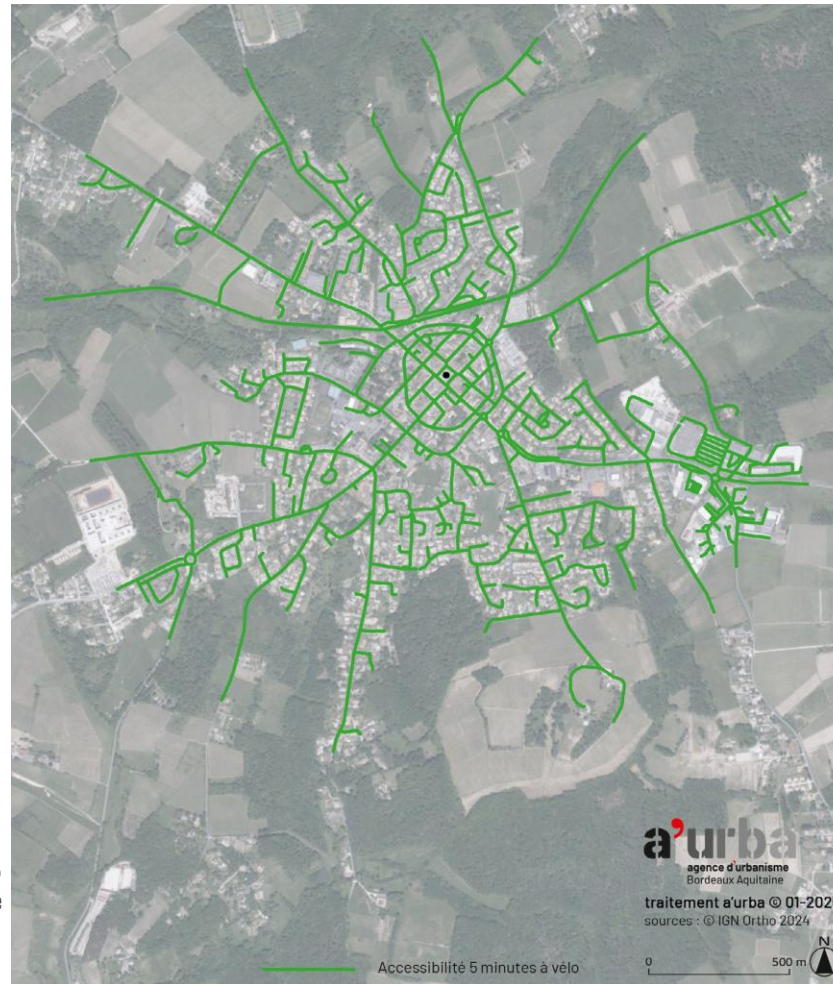
Isochrone à pied
depuis la place de la Prévôté



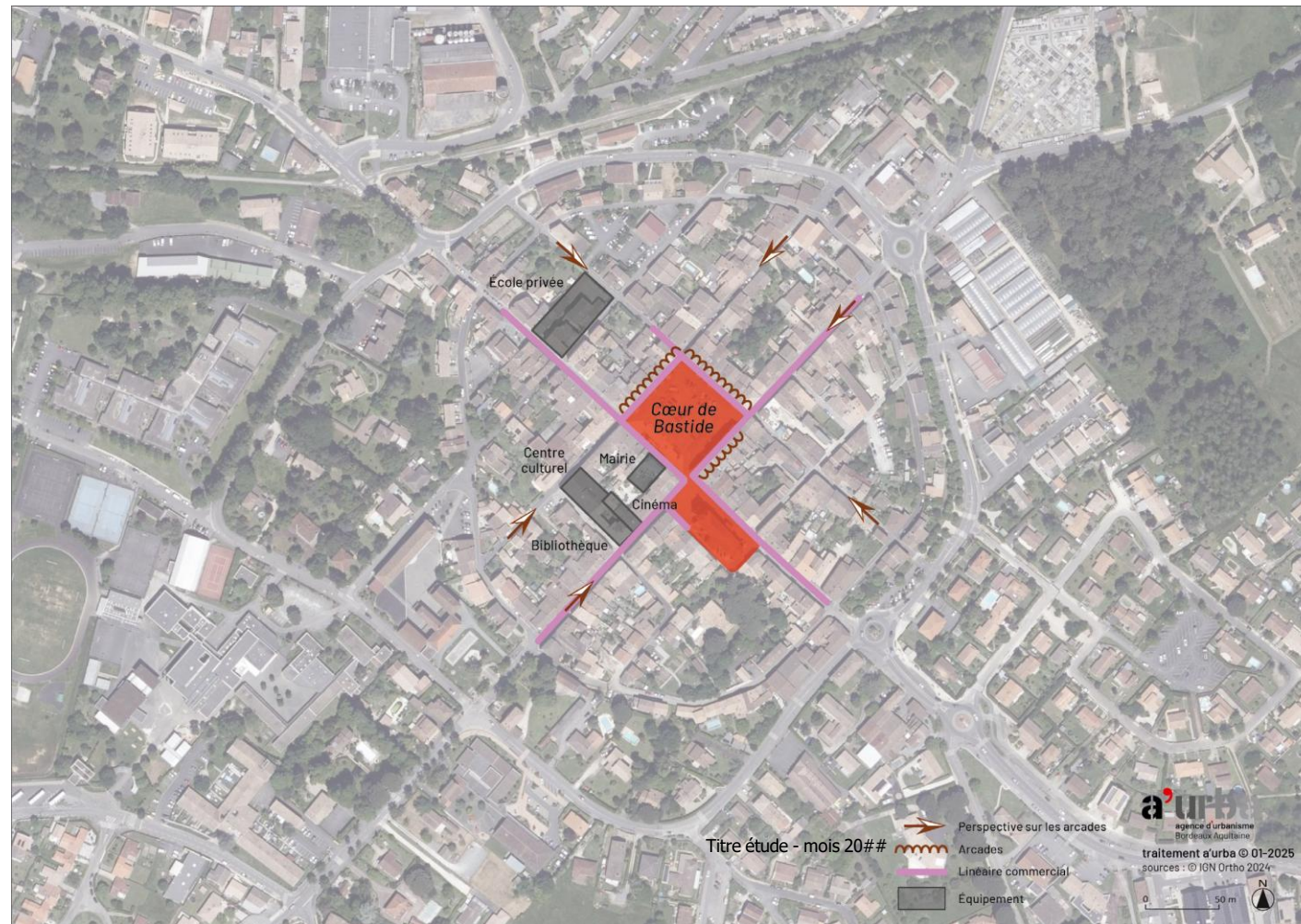
Un potentiel de développement pour les modes actifs à Créon

- La bastide : une forme urbaine de qualité
- Tout Créon est accessible depuis la place en 20 minutes à pied, en 5 minutes à vélo

Isochrone à vélo
depuis la place de la Prévôté



Du diagnostic aux enjeux : Croiser les échelles



Du diagnostic aux enjeux : Croiser les échelles



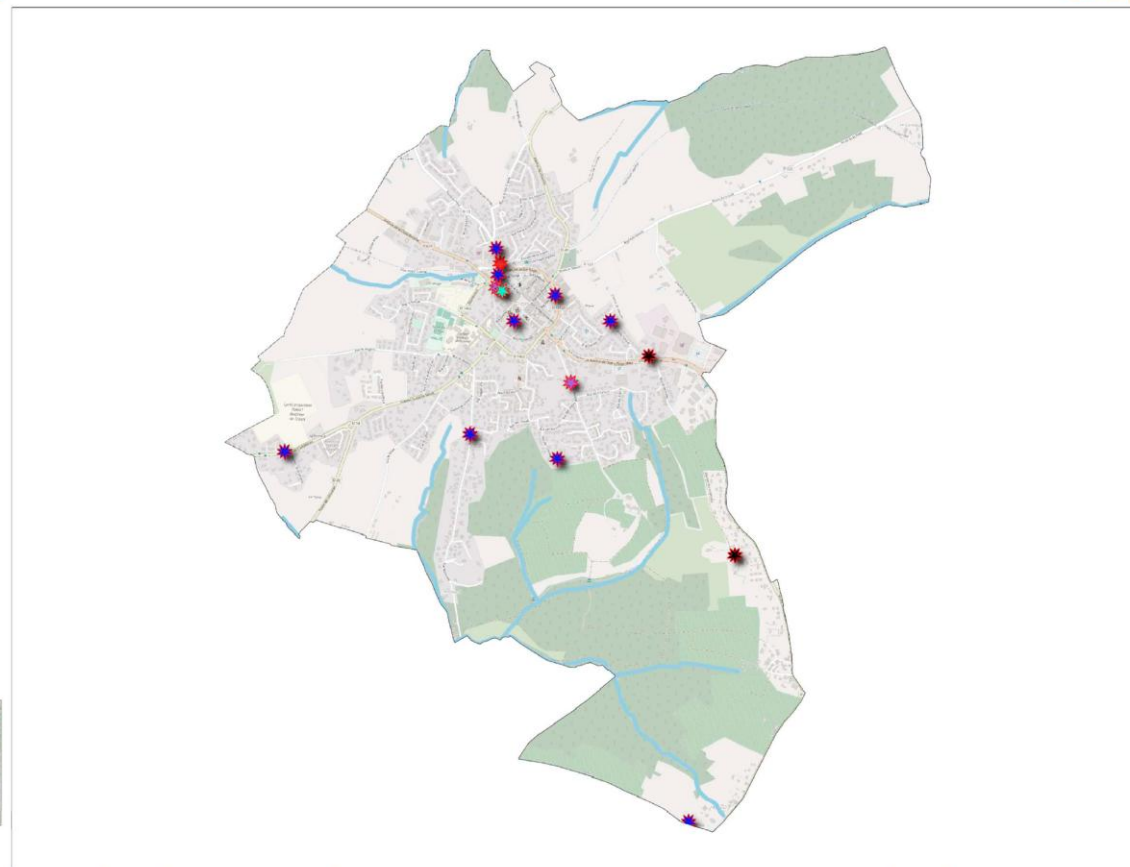
Du diagnostic aux enjeux : Croiser les échelles

Désordres identifiés liés aux eaux pluviales

SDEP CC CREONNAIS

Légende

- Commune
- Cours d'eau
- Désordres identifiés
 - Absence de réseau
 - Désordre structurel
 - Entretien
 - Inondation
 - Problématique capacitaire
 - Ruissellement
 - Remontée nappe



Désordres identifiés liés
aux eaux pluviales /
Source : SCE - Schéma
directeur de gestion
des eaux usées et pluviales
de la commune de Créon



Auteur : MEA

Date : 2024

240566_SDEP_CC_CREONNAIS.egg

Sources : IGN-BD TOPO, Google Satellite, OpenStreetMap, Corine Land Cover, PCS/MIM, ICM, BDTopo, RGEAlt, Géorisques, AG, BRGM



1:17 838,340/32

Format A3

0 0.4 0.8 km

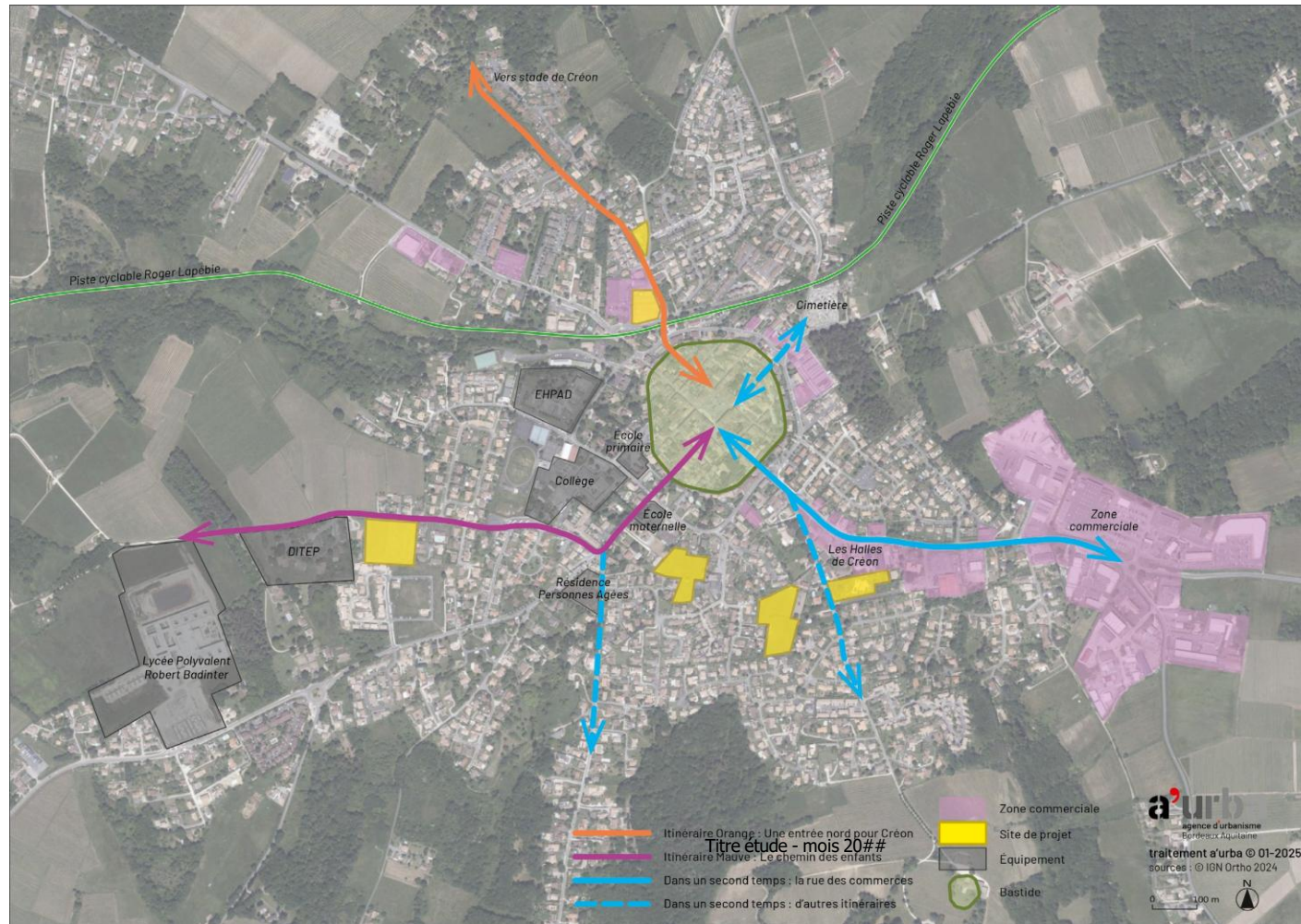
Du diagnostic aux enjeux : Co-construire avec les élus et services

Deux ateliers de travail

- Échanger autour d'un diagnostic partagé avec la commune et d'autres acteurs du territoire
- Identifier les enjeux sur site puis en salle avec les élus et services de la commune



Identifier, prioriser et mettre en récit des itinéraires où se superposent des enjeux

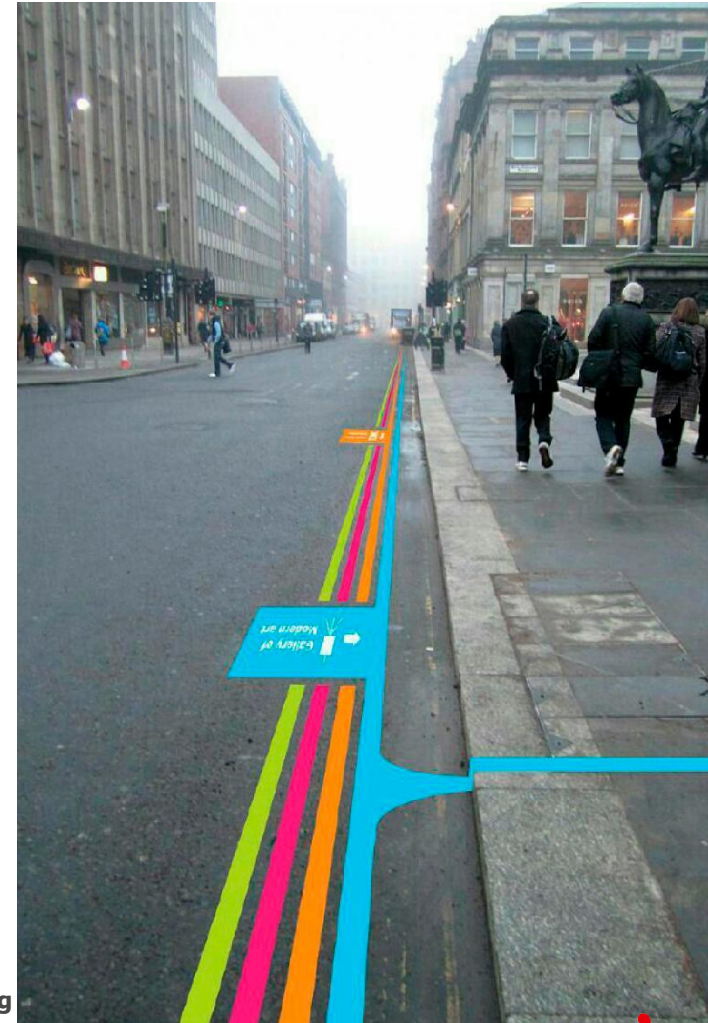


Identifier, prioriser et mettre en récit des itinéraires où se superposent des enjeux

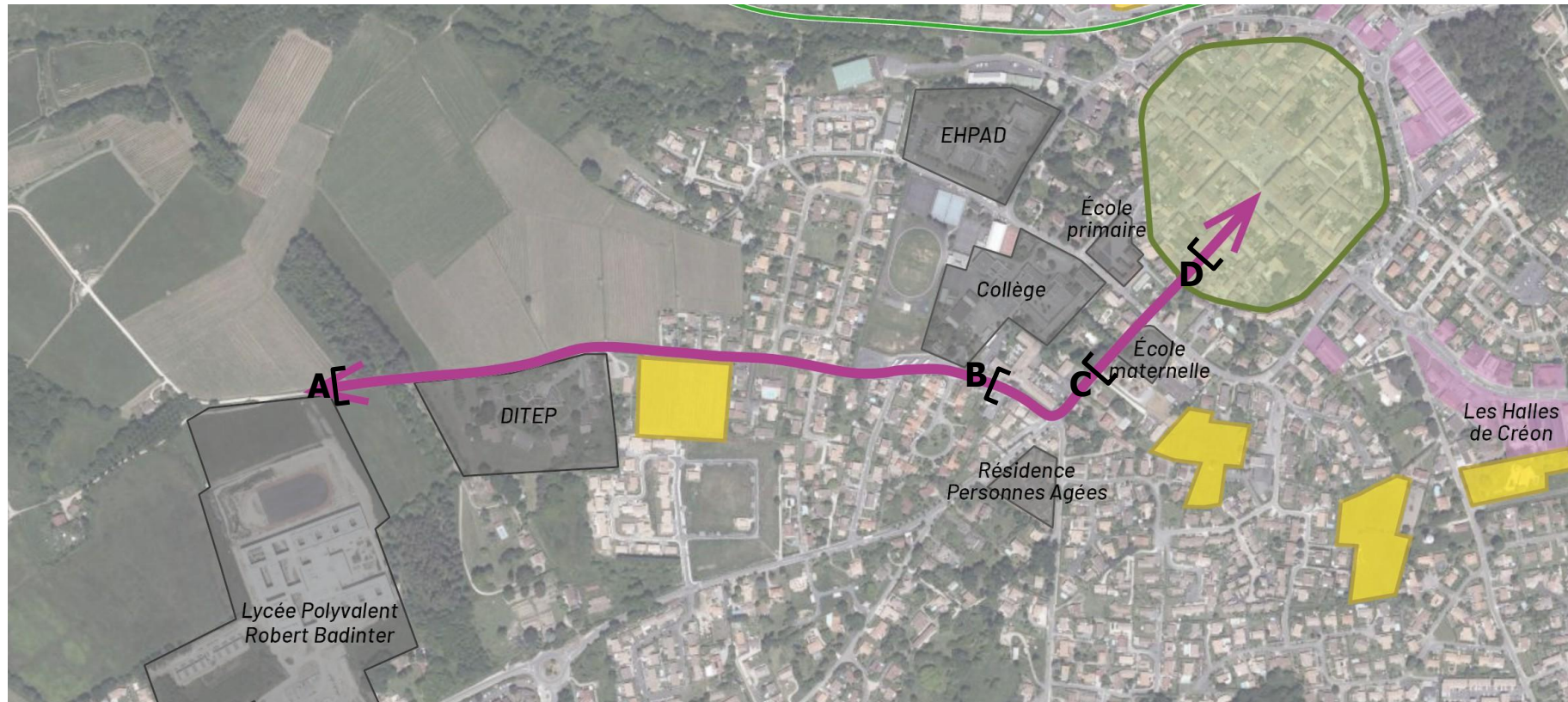
Un plan d'action

- À court-terme, intriguer et impliquer : marquer l'existence d'un itinéraire avec un tracé façon fil d'Ariane et se servir des interrogations pour enclencher la concertation et co-construire avec habitants et usagers
- Ensuite, programmer ces itinéraires : conserver un socle de base des programmes (suppression du stationnement, réduction de la vitesse, matérialisation des espaces dédiés aux modes actifs...)

Itinéraires touristiques marqués au sol à Vancouver / © Urbis le Mag



1.2 Axe 1: l'itinéraire mauve « Le chemin des enfants »

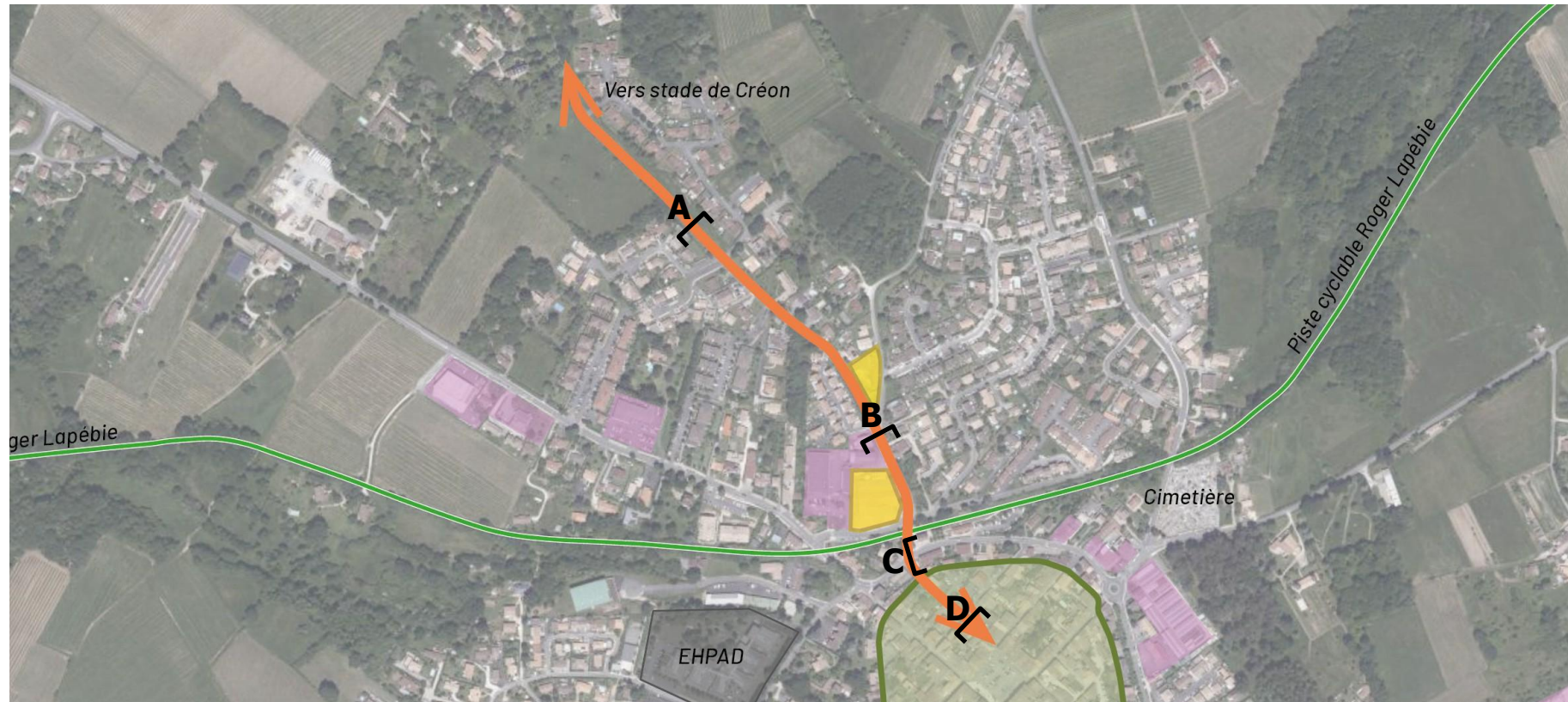


Un axe dédié aux scolaires, enjeu majeur pour l'avenir de Créon

- **3500 scolaires projetés à Créon**, cumul de tous les établissements lorsque le lycée atteindra sa pleine charge.
- Une rue en forme de parcs pour servir de **parvis à tous les établissements scolaires** et les **relier à la bastide**.
- Favoriser les trajets à pied ou à vélo vers les écoles et **changer les pratiques des scolaires et de leurs parents** :
 - **un enjeu de stationnement** : hors jours de marché, l'offre de stationnement à Créon n'est proche de la saturation, qu'en fin d'après-midi, et la localisation des parkings les plus chargés (rue Dopter, parking de l'école élémentaire, de l'école maternelle, boulevard de Verdun tous saturés) indique que la sortie des écoles contribue grandement à cette quasi-saturation ;
 - **un enjeu majeur de santé publique** : favoriser le sport-santé, mais aussi réduire les émissions de polluants à proximité des établissements.

Titre étude - mois 20##

1.2 Axe 2 : l'itinéraire orange « Une entrée nord pour Créon »

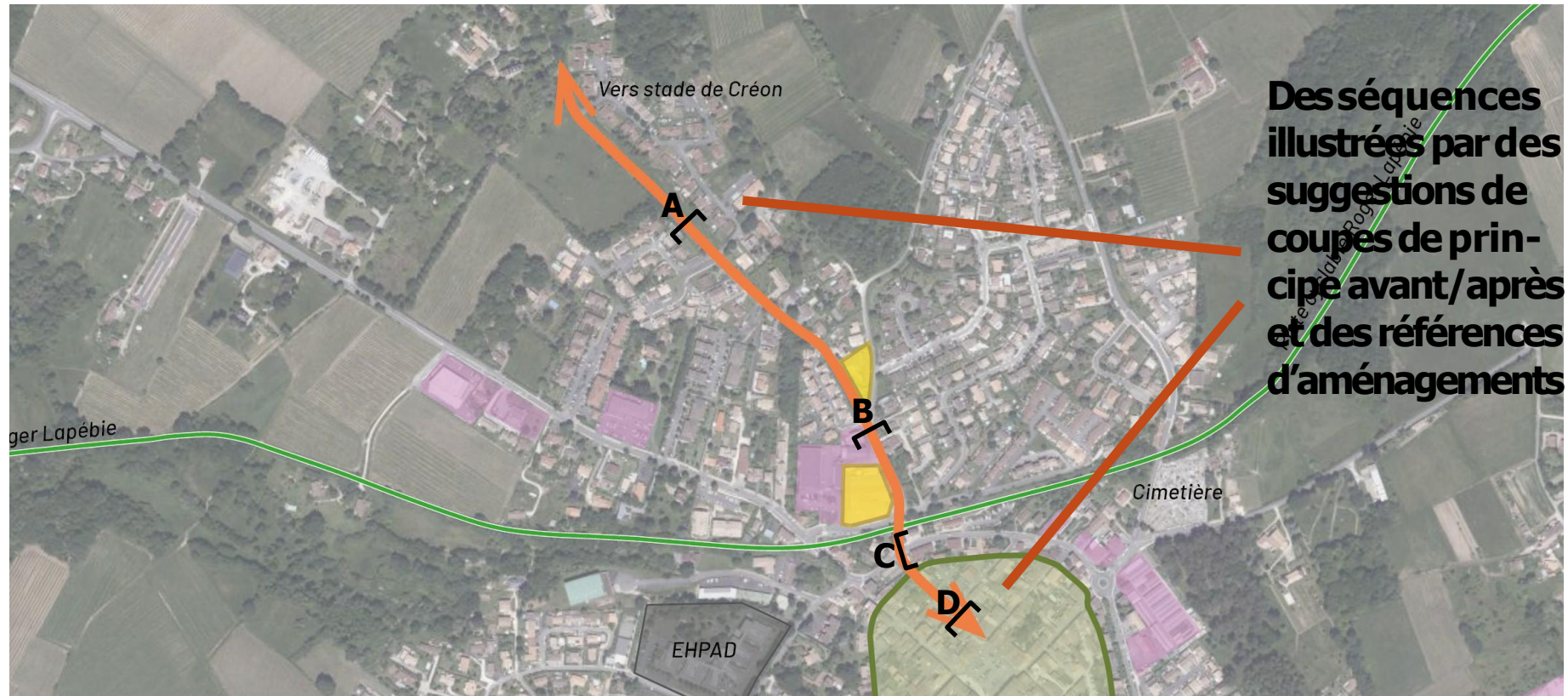


Mettre en récit une entrée nord de la ville et de la bastide

- **Relier des espaces qui pourraient être propices aux modes actifs** pour créer une véritable entrée de ville :
 - depuis Le Pout, pour les déplacements du quotidien
 - depuis le stade de Créon (sur la commune de Sadirac)
 - depuis les quartiers nord de Créon, qui se sont développés ces dernières années et où se trouvent plusieurs sites de projets potentiels
 - depuis la piste Lapébie, pour redonner à la gare son rôle d'entrée de ville

Titre étude - mois 20##

1.2 Axe 2 : l'itinéraire orange « Une entrée nord pour Créon »



Mettre en récit une entrée nord de la ville et de la bastide

- **Relier des espaces qui pourraient être propices aux modes actifs** pour créer une véritable entrée de ville :
 - depuis Le Pout, pour les déplacements du quotidien
 - depuis le stade de Créon (sur la commune de Sadirac)
 - depuis les quartiers nord de Créon, qui se sont développés ces dernières années et où se trouvent plusieurs sites de projets potentiels
 - depuis la piste Lapébie, pour redonner à la gare son rôle d'entrée de ville

Titre étude - mois 20##

Reconquérir les espaces publics de la bastide

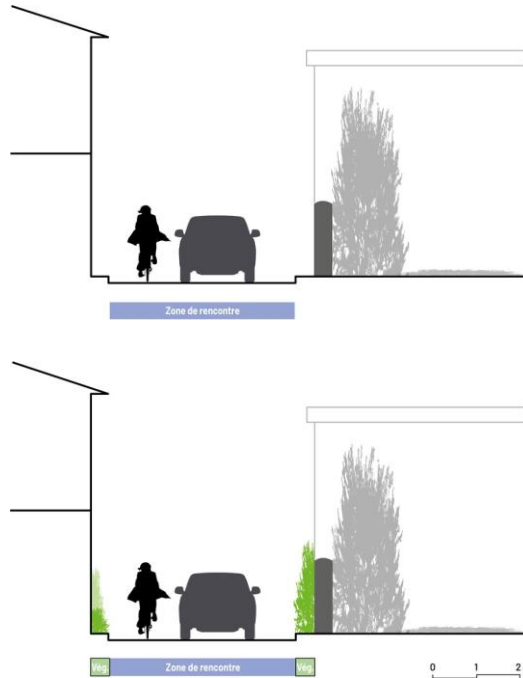
Trois objectifs

- Prioriser les rues localisées sur des itinéraires stratégiques à plus grande échelle
- Assumer une vocation circulatoire des boulevards et valoriser le chemin de ronde autour de la bastide, plus propice à des déplacements apaisés pour les modes actifs (peu circulé, calme, proximité d'écoles, d'espaces végétalisés...)
- La Place de la Prévôté :
refaire du coeur de la ville le coeur de la vie

Profil D : Rue de la gare

Grands enjeux et principes d'aménagements :

- Valoriser la rue de la gare, un axe déjà vert et apaisé vers les arcades de la place de la Prévôté, qui doit juste être inscrit dans un contexte et un itinéraire.
- Pas d'intervention à réaliser, si ce n'est poursuivre la végétalisation des bordures.



La rue de la gare - état actuel et scénario projeté / a'urba



La rue de la gare - Photo : Laure Matthieussent / a'urba

Bordures végétales à Noirmoutier / a'urba

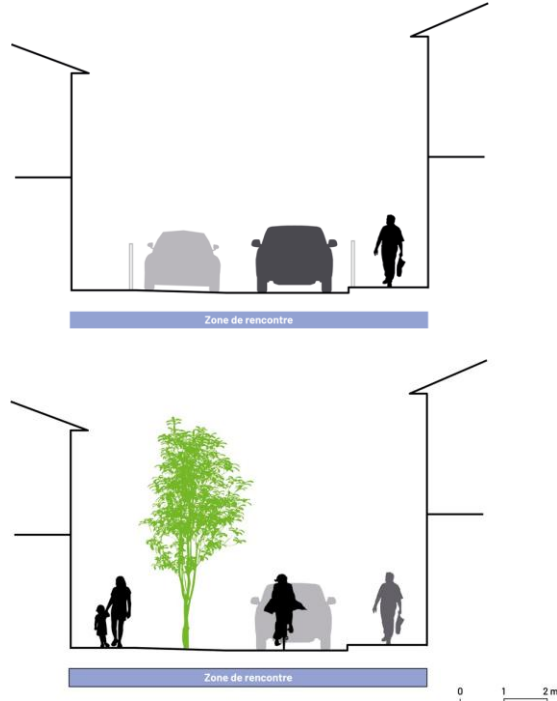


Titre étude - mois 20##

Profil D : Rue du Docteur Fauché

Grands enjeux et principes d'aménagements :

- Une entrée sud de la bastide sur un itinéraire stratégique et riche de polarités culturelles : centre culturel, cinéma, librairie...
- Aujourd'hui une zone de rencontre dysfonctionnelle, avec un profil de voie qui sépare par des potelets et une couleur différente des trottoirs étroits et en partie surélevés, d'une chaussée ainsi sanctuarisée pour la voiture.
- Rétablir une unité sur la largeur de la voie en supprimant les potelets et en travaillant à un traitement de sol uniforme sur le profil de voie, même de la simple peinture.
- Supprimer le stationnement et végétaliser pour apporter de la fraîcheur.



La rue du Docteur Fauché - état actuel et scénario projeté / a'urba



Rue du Docteur Fauché / © Google

Rue de Castelnau, des hachures colorées créent une uniformité de la voie, malgré une différence de niveau / © Ville de Montréal



Titre étude - mois 20##

Rue Pargaminières à Toulouse / © Google

Reconquérir les espaces publics de la bastide

Trois objectifs

- Prioriser les rues localisées sur des itinéraires stratégiques à plus grande échelle
- Assumer une vocation circulatoire des boulevards et valoriser le chemin de ronde autour de la bastide, plus propice à des déplacements apaisés pour les modes actifs (peu circulé, calme, proximité d'écoles, d'espaces végétalisés...)
- La Place de la Prévôté :
refaire du coeur de la ville le coeur de la vie



Ombrière végétale « Ciel Fleuri » installée à Jonzac dans le cadre du programme PVD / Source : ANCT

La Réole



Le chemin de ronde aujourd'hui / © Google

Chalabre, bastide audoise / © Google



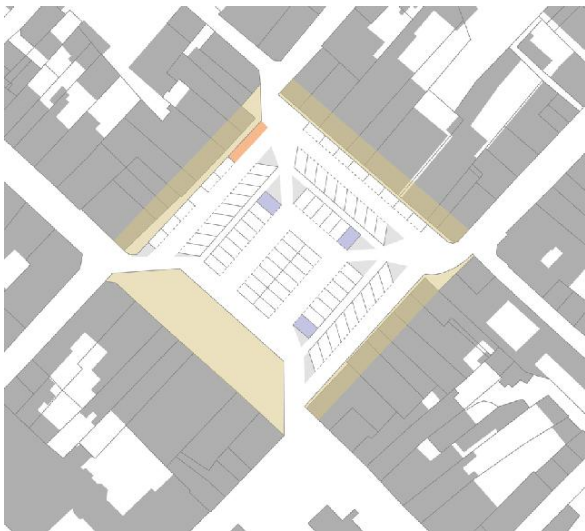
Titre étude – mois 20##

Reconquérir les espaces publics de la bastide

Trois objectifs

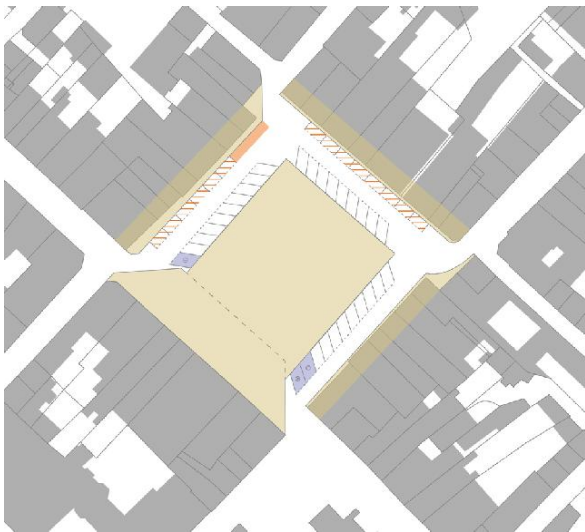
- Prioriser les rues localisées sur des itinéraires stratégiques à plus grande échelle
- Assumer une vocation circulatoire des boulevards et valoriser le chemin de ronde autour de la bastide, plus propice à des déplacements apaisés pour les modes actifs (peu circulé, calme, proximité d'écoles, d'espaces végétalisés...)
- La Place de la Prévôté :
refaire du coeur de la ville le coeur de la vie

État actuel



- Utiliser l'urbanisme tactique pour recomposer et redistribuer l'espace ; tester et ajuster
- À terme, activer l'espace avec des aménagements sobres mais propices à la vie sociale
- Possibilité de solliciter un collectif d'artistes pour habiller le sol de la place et gommer un effet dalle bitumée vide

Proposition de scénario projeté



Titre étude - mois 20##

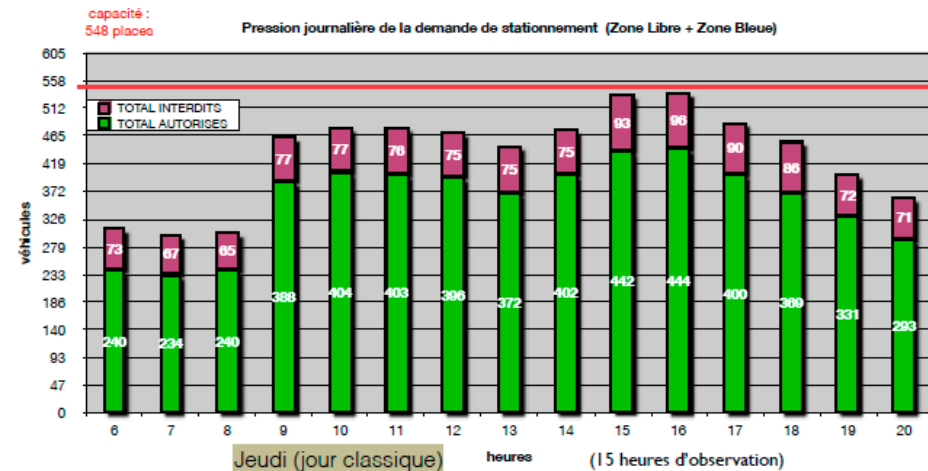
Google

La place centrale de Mirepoix, un espace sobre mais vivant / © Google

Reporter la suppression du stationnement

Une enquête de stationnement réalisée qui objective les pratiques

- Une offre supérieure à la demande hors cas exceptionnel des jours de marché
- Une pointe liée aux sorties d'écoles
- Non respect de la zone bleue sur la place de la Prévôté (une place sur deux utilisée par un véhicule qui reste plusieurs heures)



Évolution de la demande en stationnement au fil d'une journée standard

Reporter la suppression du stationnement

Assumer une réduction de la capacité

- L'opportunité génère la demande
- Une action sur les espaces publics pour changer les pratiques dans la commune
- Accompagner au changement, notamment auprès des publics scolaires

Recréer du stationnement autour de la bastide

- Créer de nouvelles poches en périphérie, notamment à proximité des écoles
- Possibilité de recréer du stationnement sur les boulevards, en parallèle d'un chemin de ronde sanctuarisé lui pour les modes actifs



Pour changer les habitudes - Émile le serpent mobile © Empreintes Belgique



Titre étude - mois 20##

Chef de projet : Antonin Dubernard
Sous la direction de : François Péron
Équipe projet : Laure Matthieussent / Laurent Dadies / Marie Mortel

Titre étude - mois 20##



CEREMA
Germain DALEAU

ADEME
Cédric SOUS

Aménager les espaces publics pour
favoriser les modes actifs

Accompagner le changement
l'exemple des mobilités des scolaires

AMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Réglementation

RÉGLEMENTATION PIÉTONS – ACCESSIBILITÉ

**Décrets n°2006-1657 et 2006-1658
Arrêté du 15 janvier 2007**

Définissent les règles d'accessibilité à respecter dans les aménagements :
largeurs de trottoirs, géométrie des
abaissés de trottoirs, hauteur et largeur
des potelets...



<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/597507/une-voirie-accessible-a-tous-cadre-legal-et-reglementaire-conseils-et-recommandations-bibliographie>

RÉGLEMENTATION AMÉNAGEMENTS VÉLO

LAURE - LOM

L228-2 Code de l'Environnement

En agglomération : obligation de réaliser un aménagement cyclable lors de création ou rénovation de voiries → pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontre, marquage au sol dans les chaussées à sens unique à une seule file

Hors agglomération : obligation de réaliser une étude de besoin qui doit être rendue publique. Si besoin avéré → obligation d'aménager

Pas de réglementation sur le choix et la géométrie des aménagements cyclables, seulement des recommandations Cerema

LAURE - LOM

L228-2 Code de l'Environnement

Si création d'une voie en site propre pour les transports collectifs et si emprise insuffisante pour un aménagement cyclable séparé, l'obligation est satisfaite en ouvrant la voie TC aux cyclistes (si largeur suffisante pour un dépassement réglementaire sécurisé)

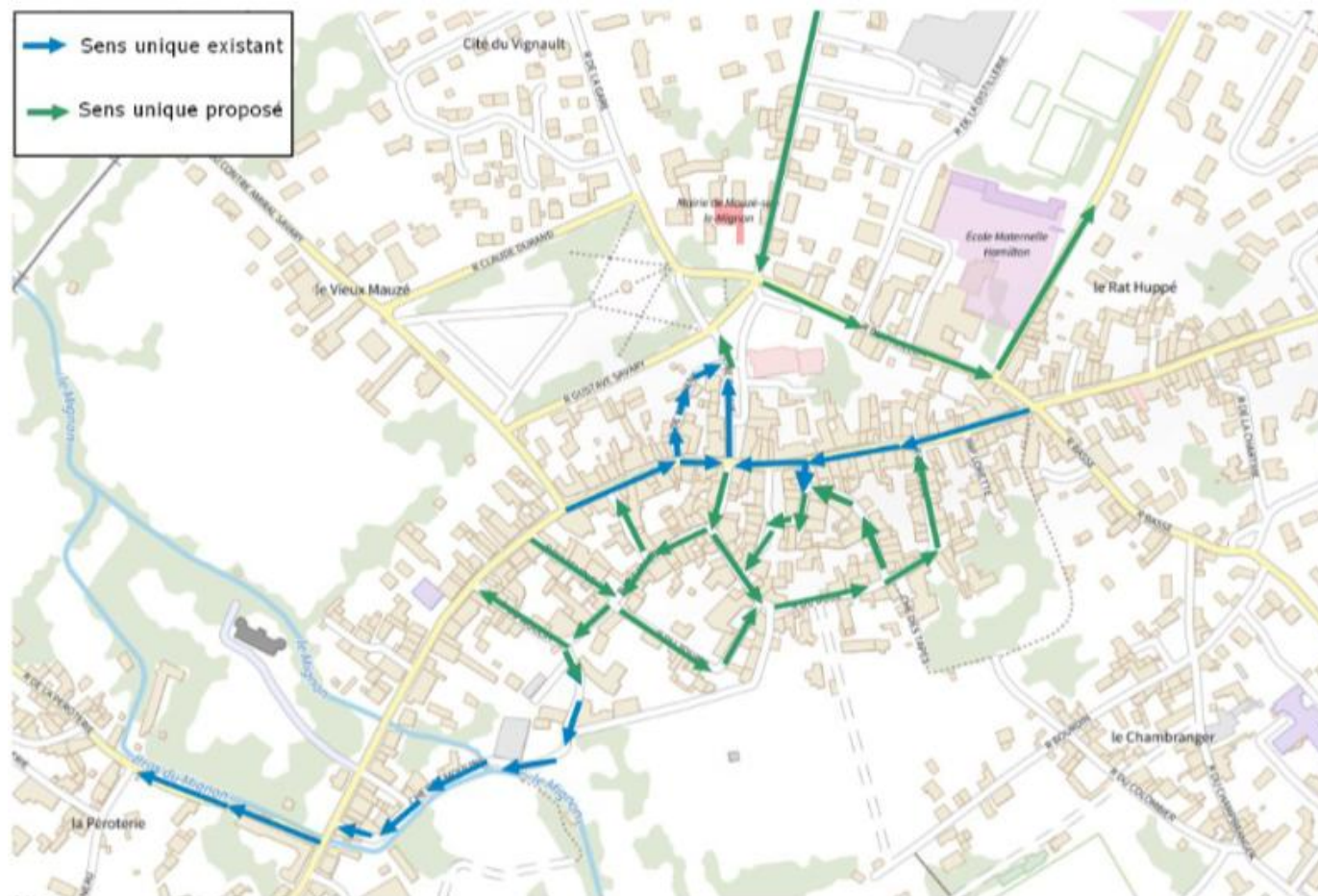
<https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/20863/rendre-sa-voirie-cyclable-les-cles-de-la-reussite>



AMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

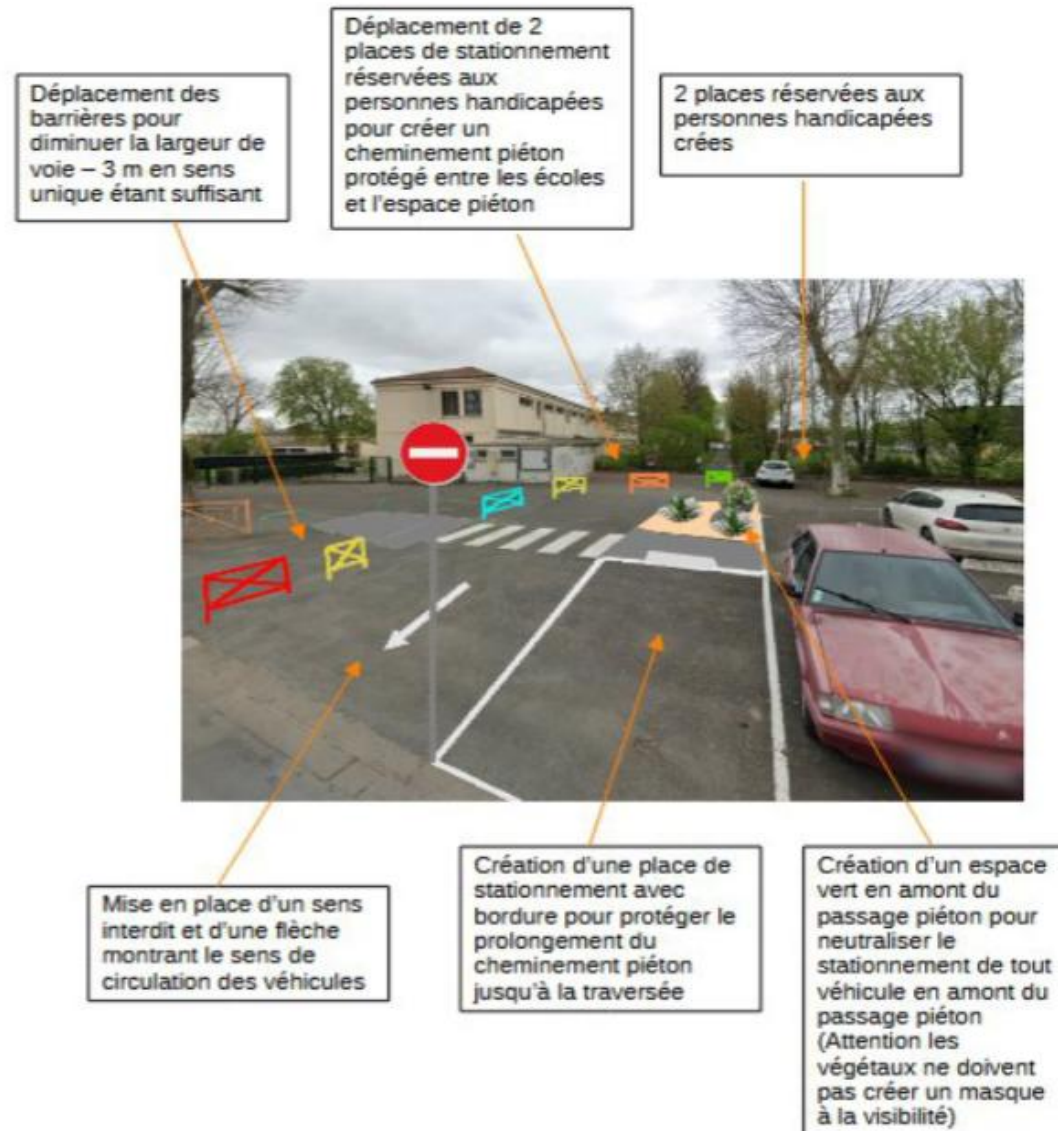
LA RÉVISION DU PLAN DE Circulation

L'ECHELLE MACRO : UN CENTRE-BOURG, UN QUARTIER



Étude de mobilités actives et de circulation, Mauzé-le-Mignon (79), 2917 habitants

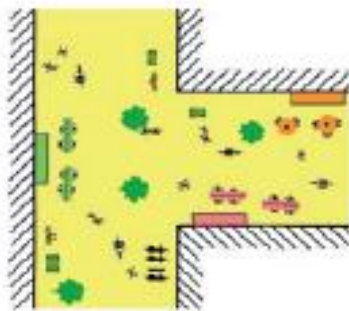
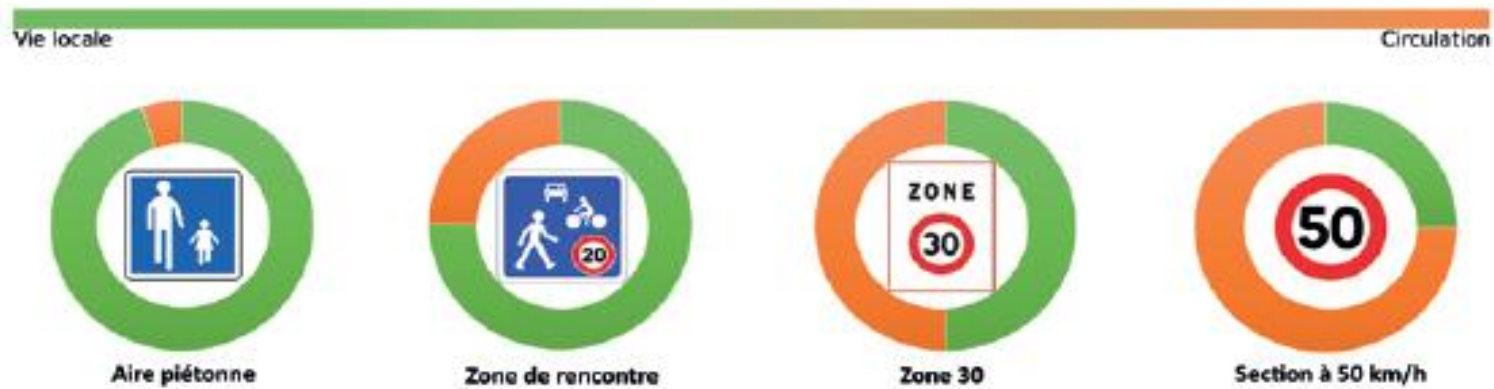
L'ECHELLE MICRO : UN PARKING D'ÉCOLE ÉLÉMENTAIRE



AMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Types D'aménagement

PANORAMA DES DIFFÉRENTES ZONES APAISÉES



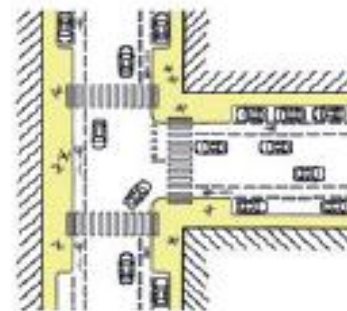
Rue dédiée aux piétons. Non circulée sauf autorisation



Rue partagée
Peu circulée
Aménagée en priorité pour les piétons



Rue circulée apaisée
Aménagement classique mais plus en faveur du piéton et du vélo



Rue circulée
Aménagement classique plus en faveur des véhicules motorisés

TABLEAU DE DÉCISION POUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Ces seuils ne sont pas des règles absolues mais reposent sur de nombreuses observations pour garantir confort et sécurité du cycliste

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		    RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



Exemple d'une petite commune de 1350 habitants dans la Vienne



PENSER AUX PHASES DE TESTS AVANT DE SE LANCER

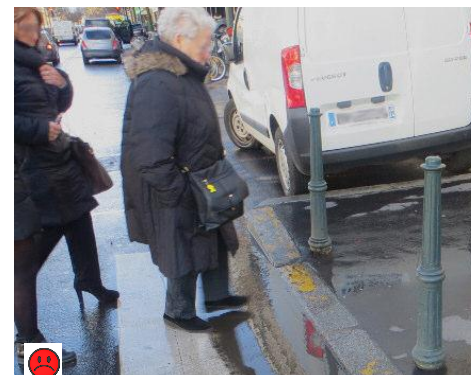
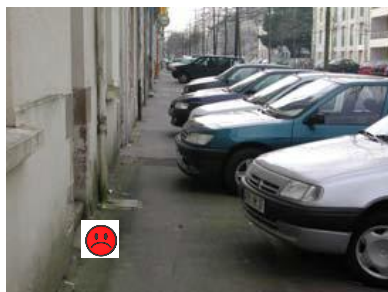
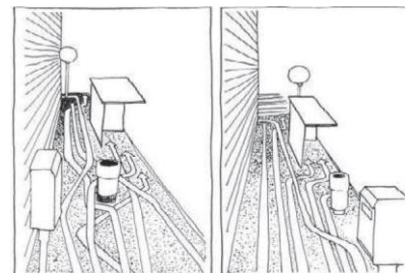


Synthèse

POUR LES PIÉTONS VEILLEZ :

À la continuité des cheminements

Au confort des cheminements
(qualité du revêtement – mobilier –
services – végétation - entretien)



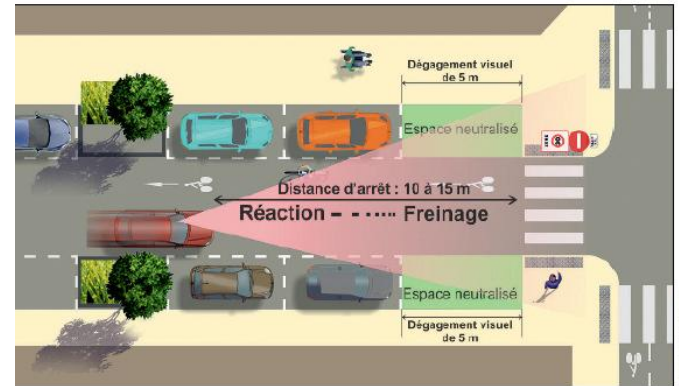
POUR LES PIÉTONS VEILLEZ :

À la sécurité des traversées
(covisibilité)



Loi d'orientation des Mobilités du 24 décembre 2019

Dans son article 52, la LOM stipule l'impossibilité d'aménager du stationnement pour les véhicules motorisés (y compris les 2 RM) dans les 5 m en amont des passages piétons pour toute réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection de chaussée. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.



et à leur confort (abaissés de trottoirs)



POUR LES PIÉTONS PENSEZ :



À consulter votre **PAVE** : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics, obligatoire pour les communes à partir de 1000 habitants

Aux **petits chemins oubliés** à mettre en valeur qui peuvent permettre la création rapide de raccourcis piétons

Au jalonnement piéton qui peut rapidement permettre la mise en valeur rapide d'un réseau piétonnier constitué de petits chemins peu connus au sein d'un bourg



Aux balades urbaines qui permettent de détecter rapidement et efficacement les points forts – les points faibles et les points à améliorer pour rendre un centre bourg marchable

POUR LES CYCLISTES VEILLEZ :

À adapter l'aménagement au besoin



Piste cyclable
Bande cyclable
Voie verte



POUR LES CYCLISTES VEILLEZ :

À maintenir la continuité des itinéraires



Double-sens cyclable :

Obligatoire pour toutes les rues limitées à 30 km/h ou moins

Signalisation obligatoire : panonceau « sauf cycliste »

Marque au sol fortement recommandé : picto vélo + flèche



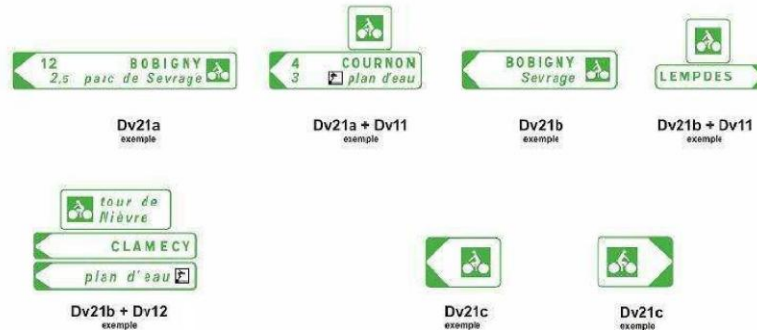
POUR LES CYCLISTES PENSEZ :



Au stationnement vélo : arceaux vélos a minima, aux abris vélos couverts, à proximité des pôles générateurs de déplacement (commerces, établissements scolaires, bâtiments publics et administratifs...)

À la révision du **plan de circulation**, qui permet de réduire le trafic sur les plus petits axes et d'améliorer la cyclabilité du territoire. Les zones de circulation apaisée favorisent également la pratique cyclable

Au jalonnement vélo qui permet d'indiquer aux cyclistes les itinéraires adaptés, et rend le vélo visible sur le territoire



Aux services vélo : ateliers de réparation, mise à disposition d'outils, remise en selle, Savoir rouler à vélo (dans les écoles), aide à l'achat de VAE, tests de VAE,...

AMÉNAGER LES ESPACES PUBLICS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

POUR ALLER PLUS LOIN ... FICHES ET OUVRAGES À DISPOSITION – CEREMADOC :

[Série de fiches : Zones de circulation apaisée \(ZCA\)](#)

[Guide Cerema : Aménager des rues apaisées : zone 30, zones de rencontre et aires piétonnes](#)

[Voirie urbaine : guide d'aménagement - Cerema](#)

[Série de fiches : Favoriser la marche](#)

[Série de fiches : Vélo Aménagements - Recommandations et retours d'expériences](#)

Inscription possible à la liste de diffusion du Programme « Une voirie pour tous » - accès aux actualités
Cerema et ses partenaires : s'adresser à carine.flahaut@cerema.fr



CITIZ

Nicolas GUENRO

ADEME

Cédric SOUS

Sobriété véhiculaire

**Véli(s) et autopartage, vers une
meilleure gestion des parcs
automobiles en zones peu denses**



INTERROGER LE BESOIN

► LA SOBRIÉTÉ

Sobriété structurelle (organiser l'espace ou les activités pour favoriser la modération)

Sobriété dimensionnelle (dimensionner les équipements à leurs conditions d'usage)

Sobriété d'usage (utiliser au mieux les équipements pour réduire leur consommation)

Sobriété conviviale (mutualisation)



EXTREME DEFI
ADEME Mobilité



Faisons 1000 X mieux

QUE LA VOITURE AU QUOTIDIEN
PAR UNE COLLECTION D'OBJETS ROULANTS VÉHICULANT 1 À 2 PERSONNES ET UNE CHARGE DE 100KG
OU BIEN 3 PERSONNES ET LEURS SACS.



10 x moins COUTEURS

Une voiture coûte 0,6 à 0,8 €/km pour 10000 km/an (source A.C.F.)



10 x plus SIMPLE

Matériaux & assemblages locaux
Pièces simplifiées & standardisées



10 x plus DURABLE

recyclable à l'infini

13 ans : Durée de vie moyenne d'une voiture
11 ans : Age moyen du parc automobile



10 x plus EFFICIENT

0,25kW : VAE
22kW : Citroën 2CV
33kW : DACIA Spring
125kW : BMW i3
225 kW : Tesla model 3
750kW : Tesla model X



10 x plus LEGER

1 240kg : masse moyenne des voitures neuves
vendues en 2019



1 x VITESSE

Aussi rapide à l'usage avec une vitesse maxi
entre 25 et 80km/h adaptée au territoire



Véhicules actifs



Vemoo's Banana
 E-cargo 25km/h – Daily
commutes



Karbikes
 E-cargo 25km/h – Daily
commutes & freight
logistic



Midipile
 L6e 45 km/h - freight logistic



GoLo Bike
 L1e-A 25 km/h – freight
logistic



Urbaner
 E-cargo 25km/h – Daily
commutes



Sorean de QBX
 L6e 45 km/h – Daily
commutes



Podbike
 E-cargo 25km/h – Daily
commutes



Vigoz de Cixi
 L5-e 120 km/h – Daily commutes

Véhicules passifs



Biro

L6e 45km/h - Daily commutes



Kilow's La Bagnole

L6e 45 km/h - Daily commutes



Weez

L7e 90 km/h - Daily commutes & freight logistic



Goupil's G4

L6e 45 km/h - freight logistic



Citröen's AMI

L6e 45km/h - Daily commutes



Ulive d'Avatar

L7e 90 km/h - Daily commutes & freight logistic



Microlino

L7e 90 km/h - Daily commutes



Ligier's Pulse 4

L6e 45 km/h - freight logistic



The background of the slide is white and decorated with several teal-colored abstract shapes. These shapes are primarily located along the top and bottom edges, appearing as if they are floating or partially cut off by the frame. They include various geometric forms like rectangles, circles, and polygons, some of which are solid teal, while others are white with teal outlines or cutouts.

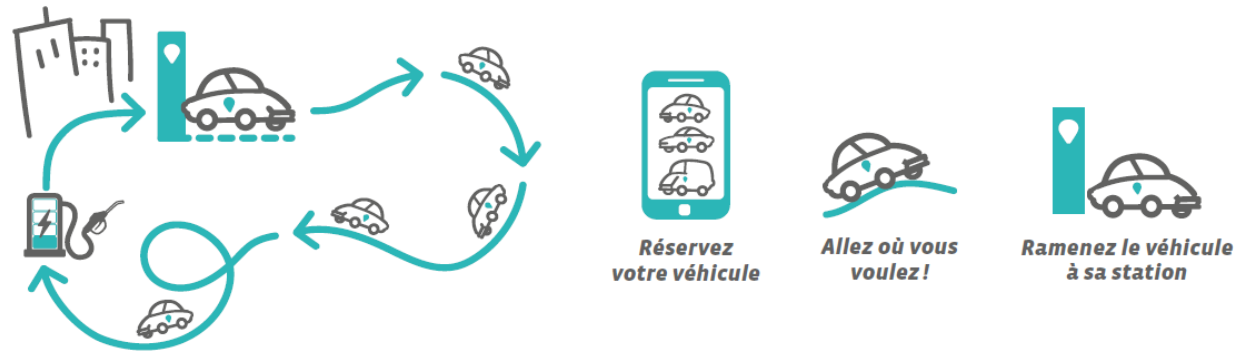
Le réseau Citiz

Rencontre entre un projet et des territoires

citiz

Notre activité : l'autopartage

- Véhicule accessible en libre-service 24/7
- Chaque utilisateur réserve le véhicule en toute autonomie, moyennant un prix à l'heure et au kilomètre



citiz

Notre identité : coopérative

- Plus de 20 ans d'expérience
- Une 15^{aine} de structures (SCIC, SPL, SEM...)
 - 350 communes / 2 700 véhicules / 1 400 stations / 100 000 usagers
- Objectifs : démotoriser, alternative voiture solo
-
- Service porté par les valeurs de l'ESS :
 - L'intérêt collectif au cœur de son action
 - Prise en compte du temps long
 - Développement ancré sur les initiatives locales, en collaboration étroite avec les collectivités et les citoyens

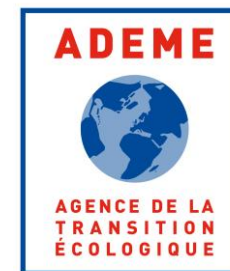
citiz



Impacts : économie de la fonctionnalité et sobriété

Une voiture partagée en boucle

- Remplace jusqu'à 8 voitures particulières
- Permet d'économiser 10 t de CO2/an
- Libère jusqu'à 3 places de stationnement



Source : enquête ADEME/6t
2022



Source : études internes Citiz

Un usager d'autopartage :

- Prend moins la voiture (-20%)
- Pratique plus la marche à pied (+38%)
- Fait davantage de vélo (+22%)
- Utilise plus les transports urbains (+18%) ou interurbains (+29%)
- Se démotorise (70% des usagers Citiz se démotorisent totalement)

L'innovation c'est la recherche constante d'amélioration de l'existant

citiz

Parce que la décarbonation ne fait pas tout...!



VOITURES



VOITURES ELECTRIQUES

Il y a 40 Millions de voitures en France ; chaque instant, en moyenne :

- 2M roulent en émettant 15% des émissions totales
- 38M doivent être stockées

Conditions d'implantation de l'autopartage

On ne passe pas de la voiture individuelle à Citiz... on passe de la voiture individuelle à :

- + de **marche et + de vélo**
- + de **transport collectif** : public ou covoiturage
- ... et en **dernier recours**, si besoin, la voiture partagée

Pour que le service s'équilibre par les recettes, il faut :

- Une **densité** forte et de la mixité : habitat / commerces / emplois
- Une offre structurée en **transport collectif** => structure le domicile ⇔ travail
- Une certaine pression sur le **stationnement**

L'autopartage s'implante « naturellement » en milieu urbain dense

citiz

...et on fait comment en dehors des métropoles ?

Le réseau Citiz, parce qu'il est constitué essentiellement de SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif), à lucrativité limitée et d'acteurs parapublics, a la volonté de proposer un service sur tout le territoire.

Nous sommes présents en Sud-Gironde à Langon (7500 habitants) et La Réole (4500 habitants) et autre part en France dans des territoires peu denses comme le PNR Grands Causses à Millau.

Nous privilégions la complémentarité Train + Citiz et recherchons donc la centralité des gares.

Une approche partenariale est nécessaire pour rassembler autour du projet toutes les parties prenantes :

- Les 1ers usagers du service
- Les collectivités : Mairie – Communauté de Commune...
- Les autres partenaires : économiques – touristiques etc...

citiz

Conseils aux acteurs publics avant implantation

Quels objectifs poursuivis ?

- Environnementaux => démotorisation et report modal
- Sociaux => couvrir des besoins non couverts
- Territoriaux => proposer un service innovant partout

Quelle pérennité sur 10 ans ?

- Au-delà des coups au lancement (fonds verts ou subventions), quel modèle ?
- Projet de territoire => associer les parties-prenantes
- Optimisation de l'existant : voitures de service, de particuliers etc...

Parce que la sobriété est au cœur de l'innovation

Citiz propose d'autres services :

- Gestion de flotte d'une collectivité, asso, entreprise
- Ouverture d'une flotte à des tiers => ex : voiture service d'une collectivité par les habitants

...et propose des véhicules mutualisés permettant, via le partage, de dépasser la barrière du prix : véhicules électriques, minibus pour les clubs sportifs etc...

Enfin nous pouvons réfléchir, à l'échelle d'un territoire, à l'optimisation de votre offre de mobilité, en mixant autopartage, covoiturage et transport à la demande.

citiz



Merci pour votre attention

Nicolas GUENRO
Citiz en Gironde

n.guenro@citiz.fr
06 63 19 35 53

citiz



citiz



Pierre BROSSARD

**Chef de projets
PVD EYMET**

**Sécurisation et développement
des déplacements doux
Eymet**



Matérialisation d'une « envie latente » :

► Enchaînement réflexions / Comment structurer les attentes / Mise en œuvre concrète :

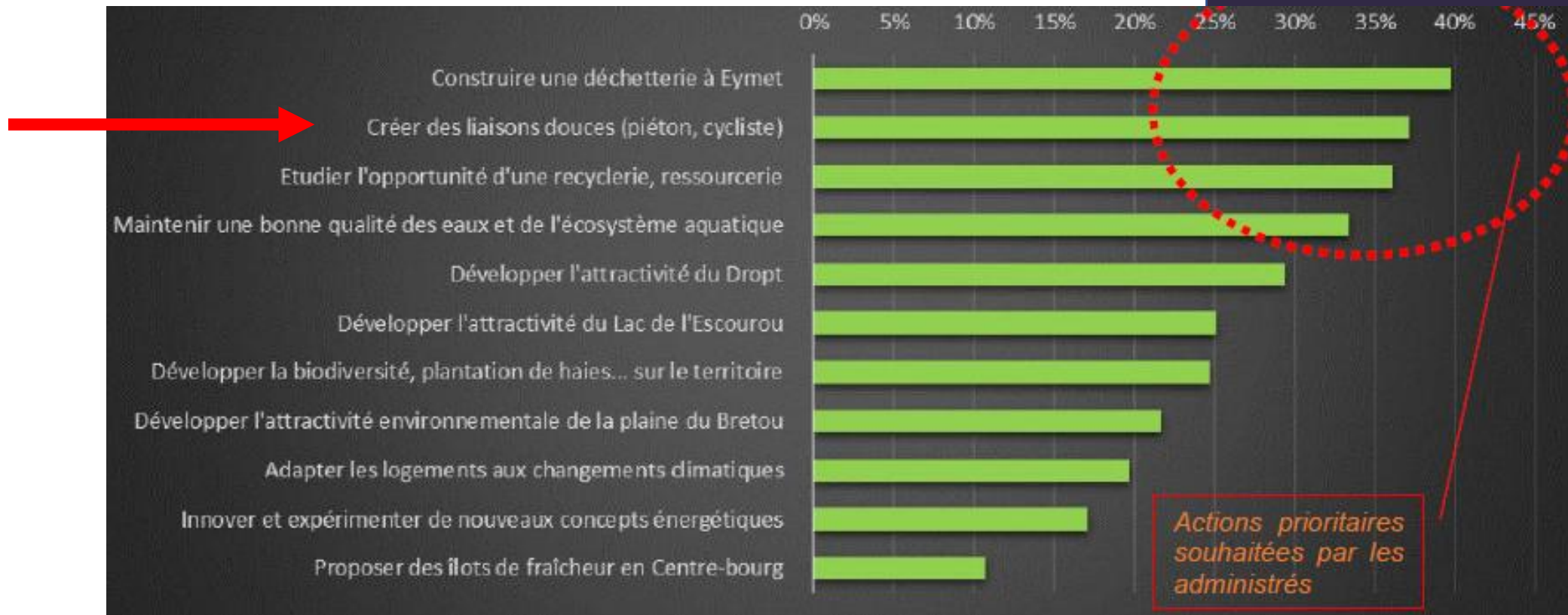
- ✓ Comment révéler le potentiel à développer les mobilités douces ?
 - Dynamique déjà présente sur le territoire (part modale, asso., offre commerciale...)
 - Confirmation avec une concertation citoyenne (expression/priorité des administrés...)
 - Accompagnement de nombreux évènements prétextent à la marche et au vélo...
- ✓ Comment structurer les leviers au développement de la marche et du vélo ?
 - Schéma Directeur Déplacements Doux (Diag, hiérarchisation voies, syst. piéton/vélo)
 - Définir maillage de réseaux spécifiques (scolaires, commerçants, loisirs, touristes)
 - Planifier l'évolution dans le temps : PPI, évaluer les coûts...
- ✓ Mettre en œuvre les actions ciblées :
 - Avant Schéma Directeur : aménagements Place centrale et 1 rue commerçante
 - Pendant Schéma Directeur : aménagement 2 rues, 1ère « Zone de rencontre »...
 - Après Schéma Directeur : Création zone rencontre en cœur de Bastide...



Concertation citoyenne 2022 :

► La concertation a permis de confirmer l'appétence des administrés aux mobilités douces

- Renforcer la dynamique citoyenne collective autour du vélo et de la marche.
- Ecouter et accompagner les initiatives citoyennes...



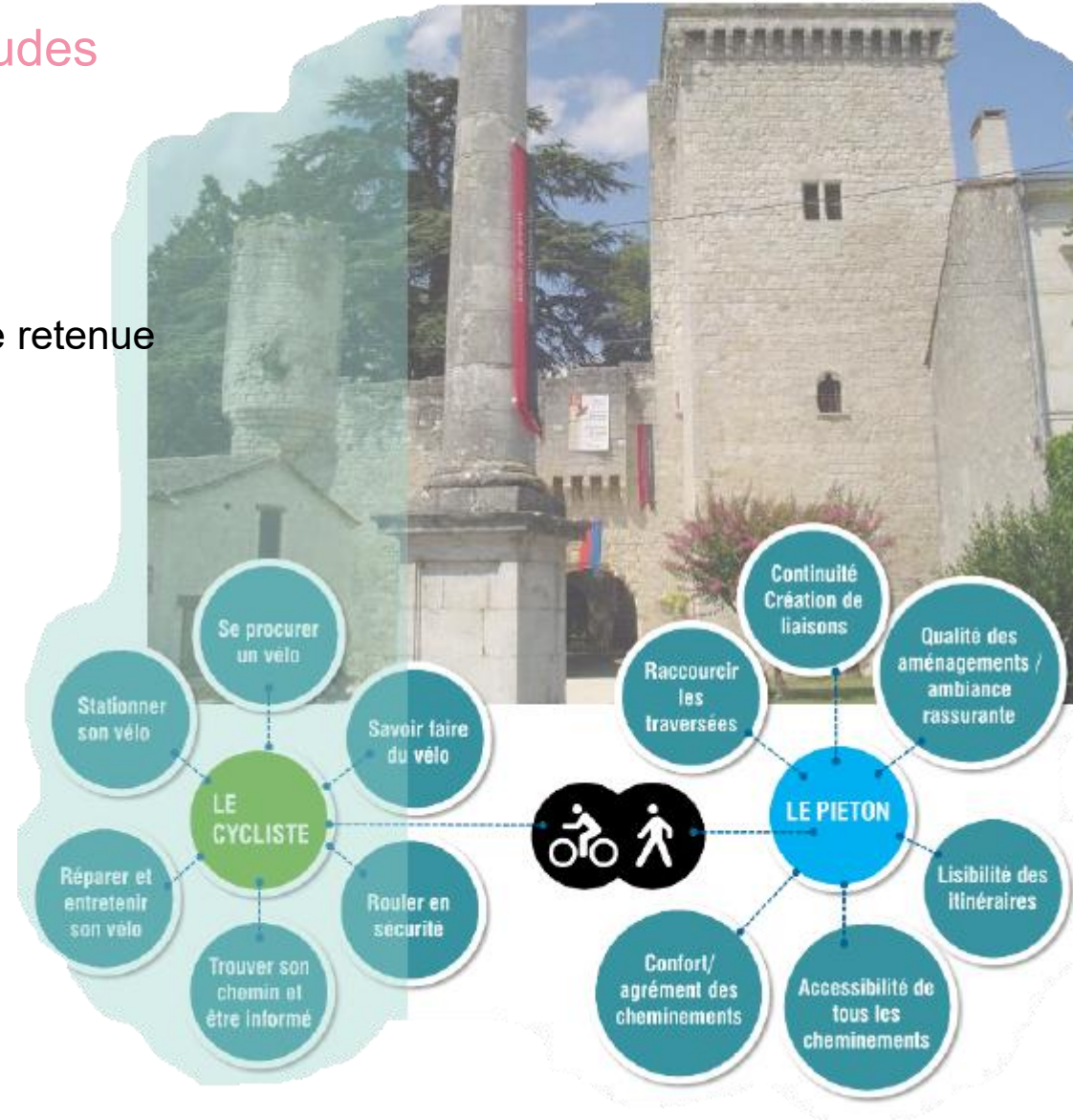
Consultation prestataire des mobilités douces :

► Lancement consultation et titularisation d'un Bureau d'études

- Objectif : accompagner dans la définition de l'expression des besoins
- Envoi 4 lettres consultations : Kremers / Vizéa / AxesSig / Inddigo
- 3 candidatures : 19 575 €.HT < offres < 24 600 €.HT
- Après mise au point et validation options, l'expertise du BE Vizéa a été retenue pour un montant de 23 425 €.HT, soit 28 110 €.TTC



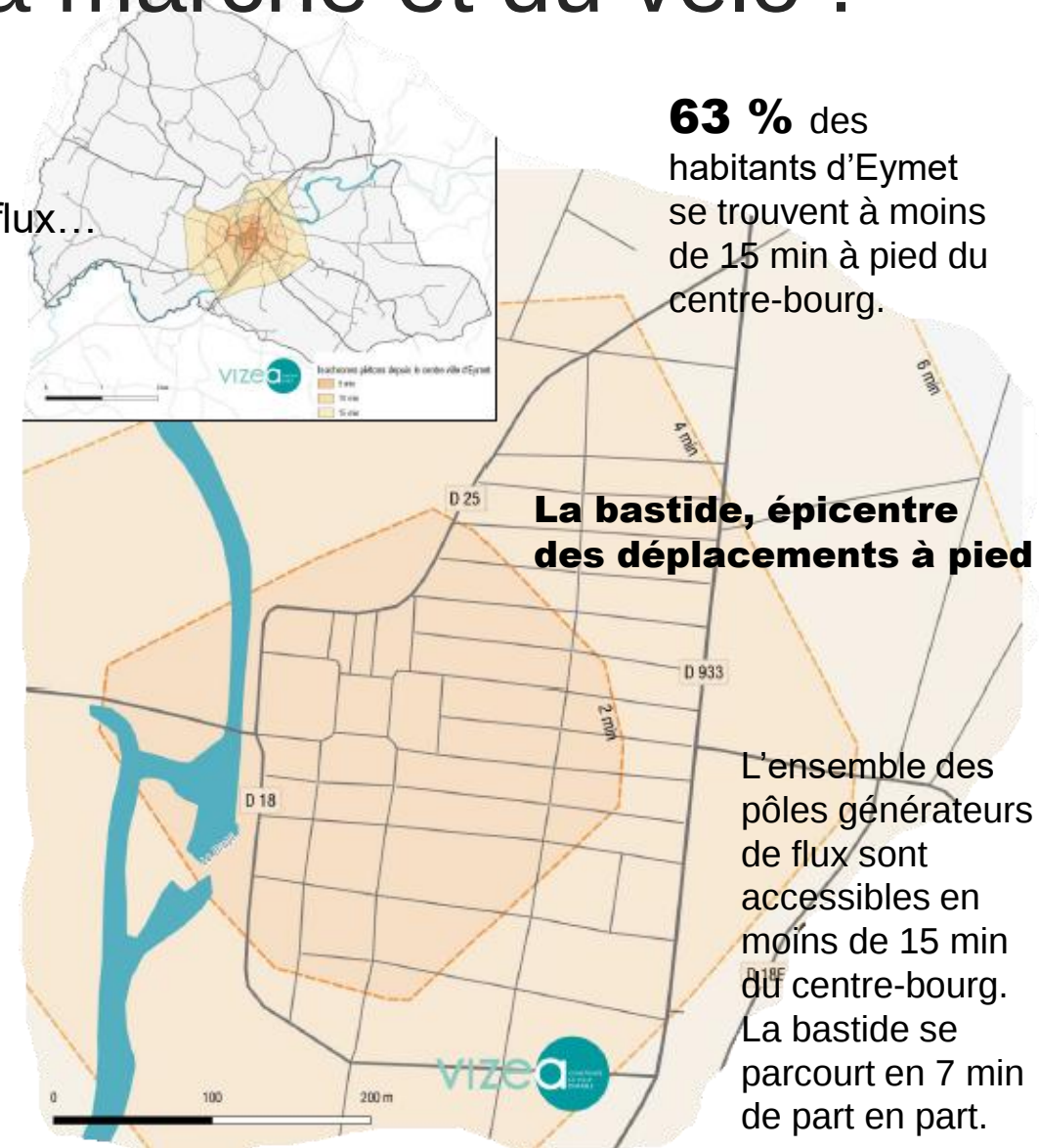
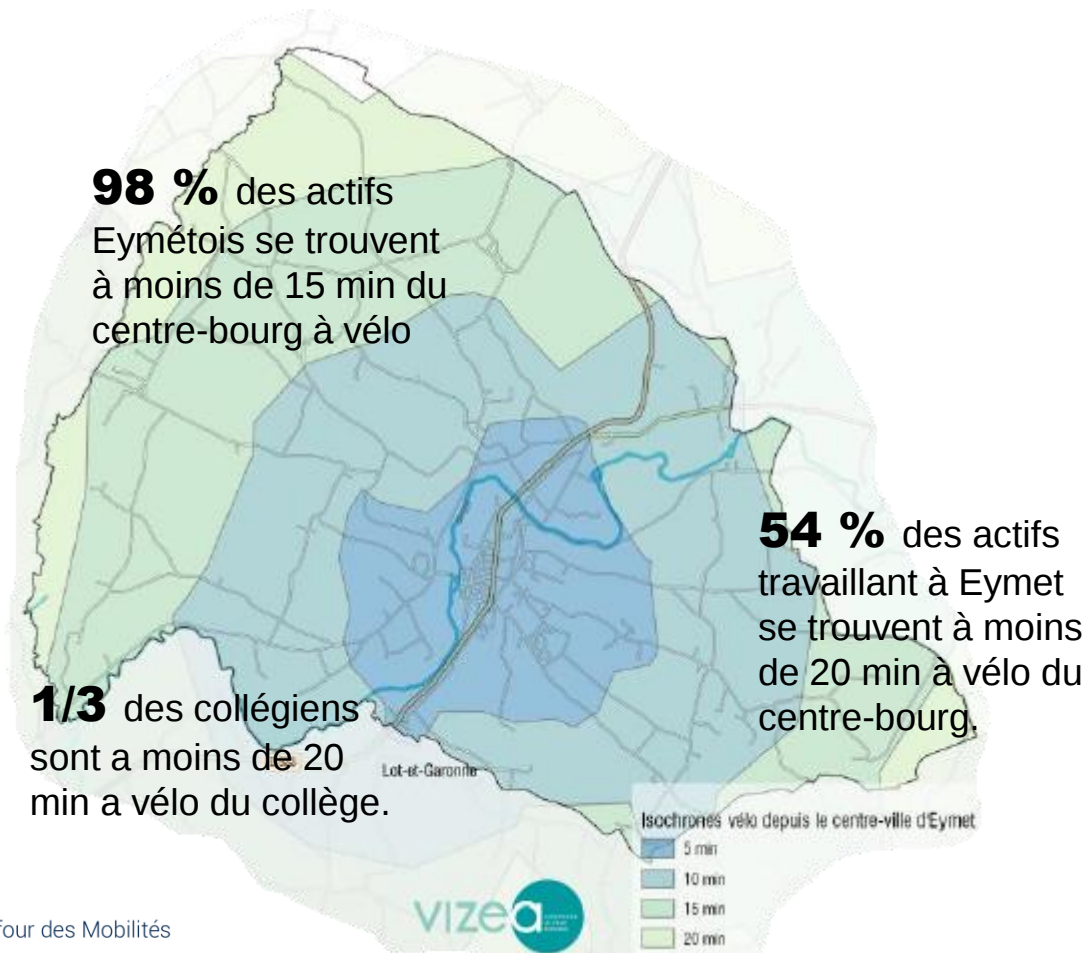
- ADEME : dispositif AVELO 2 (50 %), soit 14 550 €
- CD24 : dispositif Crédits intermédiés (50 %), soit 14 550 €



Structurer le développement de la marche et du vélo :

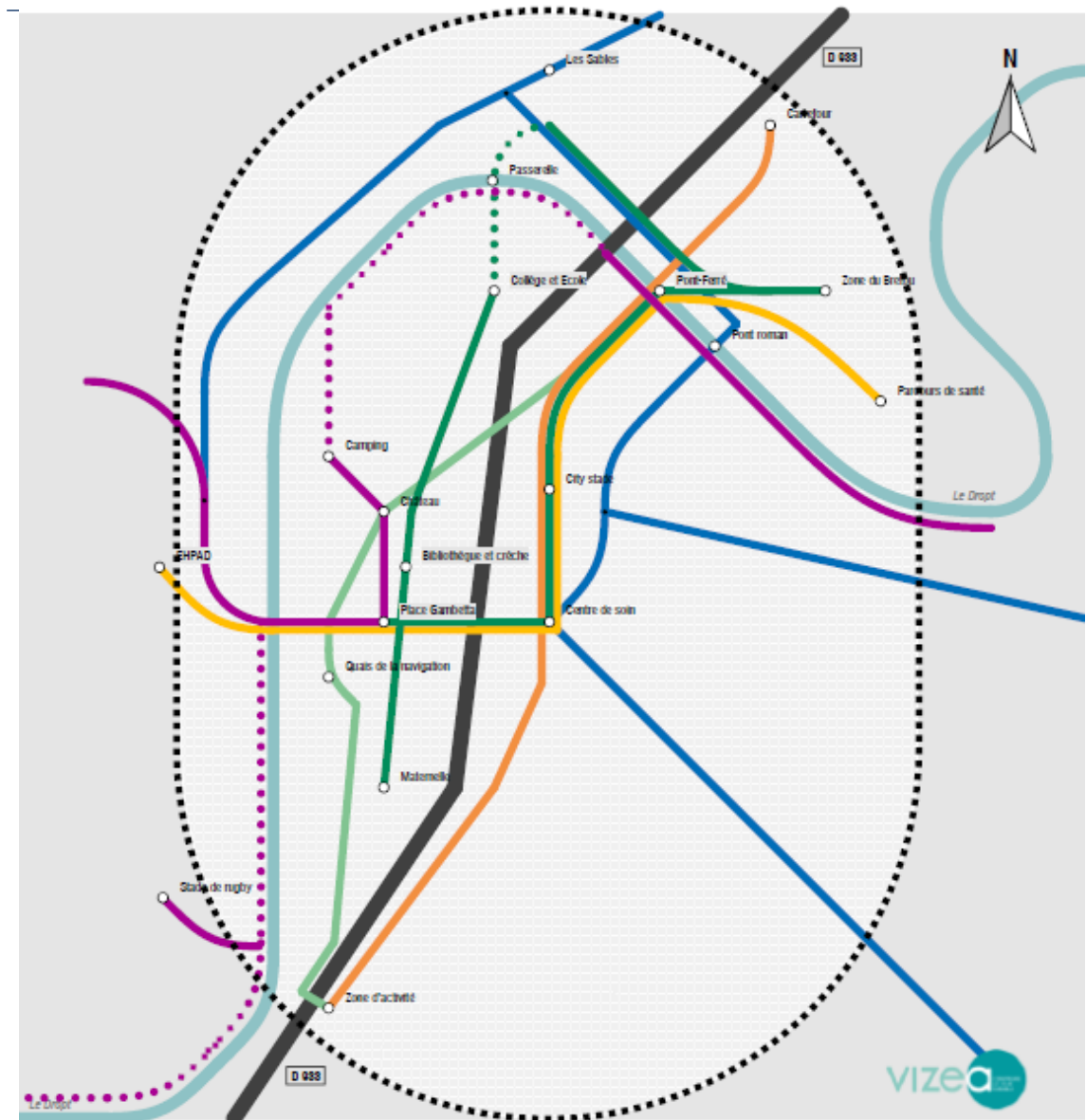
► Schéma Directeur des Déplacements Doux (2023) :

- DIAG / EDL : contexte, analyse, dynamique pop., pôles générateurs de flux...
- Enjeux / AFOM : système de modes actifs, territoire peu dense...



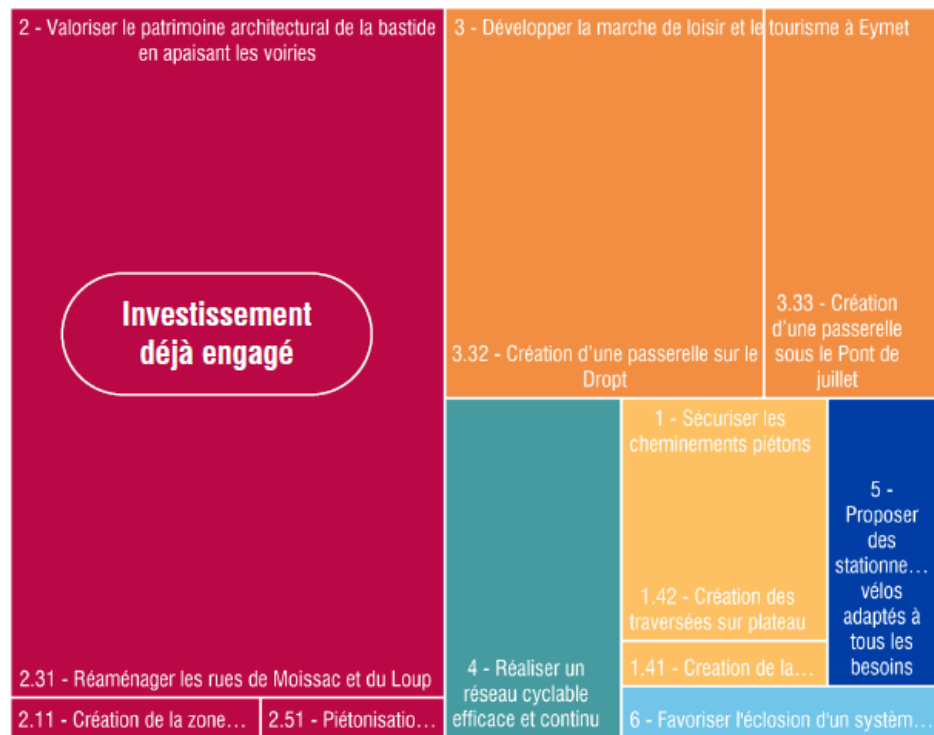
Projet de maillage d'itinéraires et planification :

► Schéma Directeur des Déplacements Doux (2023) :



- Itinéraire de loisir et touristique
- Itinéraire pour connecter Eymet aux communes limitrophes
- Itinéraire scolaire
- Itinéraire santé
- Itinéraire économique
- Itinéraire « Autre »

Plan pluriannuel d'investissement Actions à court terme – 2024 à 2026



Sécurisation / développement Déplacements Doux :

► Enjeux :

- Le développement des infrastructures de déplacement doux a pour ambition de **faire de la pratique du vélo et de la marche une réelle alternative à la voiture pour les déplacements utilitaires de courte distance** du type domicile – travail, domicile – établissements scolaires et domicile – achats...
- La Commune d'Eymet en tant qu'aménageur de zones piétonnes ou de voies cyclables sur sa Bastide, souhaite « **contrarier** » **les temps de déplacements réalisés en voiture**, afin de reporter la part modale sur les déplacements doux. En effet, les courtes et moyennes distances devenant plus rapides à pied ou à vélo, ces aménagements **incitent au report modal des usagers**.
- Il est nécessaire de **sécuriser l'itinérance douce** : mettre en conformité les aménagements, assurer une **continuité des cheminements**, réduire la circulation, **organiser le stationnement**, **réduire la vitesse** des véhicules motorisés, aménager les espaces publics en **zone de rencontre**, végétaliser les rues...

Rue piétonne

- Piétons Prioritaires
- Cyclistes : autorisés
- Véhicules motorisés :
Livraisons, PMR et véhicules d'urgence uniquement



Zone de rencontre

- Piétons Prioritaires
Même sur la chaussée
- Cyclistes :
Circulation en double sens
- Véhicules motorisés :
Vitesse limitée à 20km/h



Zone 30

- Cyclistes :
Circulation en double sens
- Véhicules motorisés :
Vitesse limitée à 30km/h
- Piétons :
Non prioritaires mais amélioration de leur sécurité



Sécurisation / développement Déplacements Doux :

► Programme :

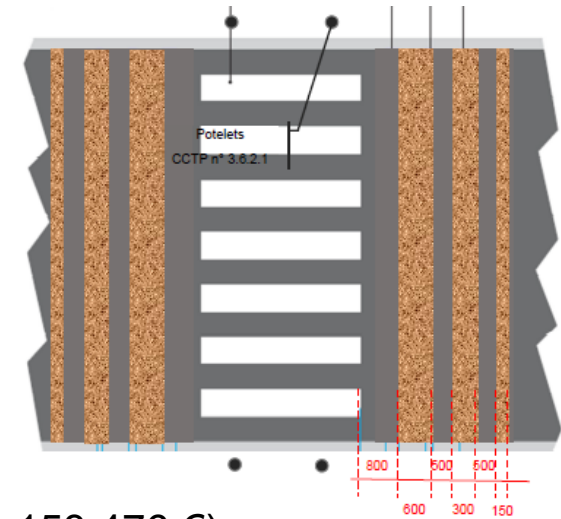
- Aménager La Bastide en **zone de rencontre** (vitesse limitée à 20 km/h, priorité absolue aux piétons... Localisation : zone verte sur la carte)
- **Apaiser le trafic** routier dans l'espace public du cœur de Bastide (mise en sens unique des rues, matérialisation généralisée des stationnements à droite de la chaussée... Localisation : zone verte sur la carte)
- Sécuriser les **points noirs** du Bld National (signalisation école, renforcement des traversées piétonnes, radar pédagogique... Localisation : Points jaunes sur la carte)
- **Limiter l'usage de la voiture** sur La Place Gambetta lors d'évènements (renforcement signalisation... Localisation : cœur de Bastide en vert foncé sur la carte)
- Aménager quelques **haltes piétonnes** (bancs, tables, arceau vélo...)
- Enveloppe budgétaire 2024 : **202 386 € HT**



Consultation d'une entreprise de « Signalisation » :

► Lancement de la consultation et titularisation d'un prestataire / Plan de financement :

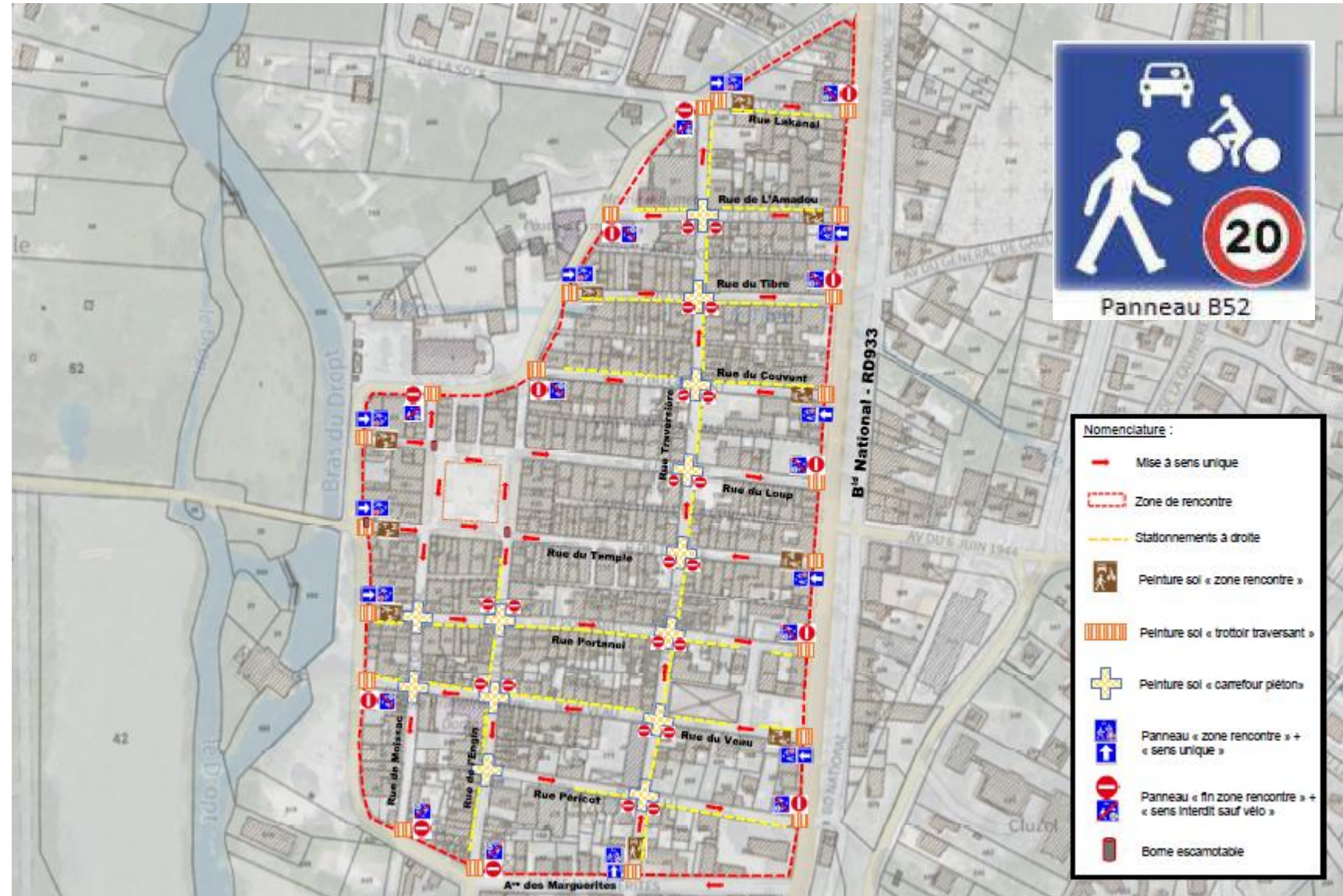
- Objectif : réaliser des travaux légers agissant sur des fonctionnalités « d'urbanisme transitoire »
- 3 candidatures : Meltem / Signaux Girod / Aximum
- Offres : 144 260 €.HT < offres < 260 046 €.HT
- Après mise au point, l'entreprise spécialisée en Signalisation « Signaux Girod » a été retenue pour un montant de 203 098,42 €.HT, soit 243 718,10 €.TTC



- ADEME AAP Marche du quotidien : 76 739.58 € (50 % des dépenses éligibles 153 476 €)
- DETR : 60 715.77 € (30 % de 202 386 €)
- CD24 : 34 453,45 € (17 % de 202 386 €)
- Reste à charge : 40 477,20 €.HT (20 % de 202 386 €).

Sécurisation / développement Déplacements Doux :

► Mise en œuvre :



Sécurisation / développement Déplacements Doux :

► Mise en œuvre :



Sécurisation / développement Déplacements Doux :

► Cas pratique / Visite déambulatoire des travaux :

**PREFET
DE LA
DORDOGNE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

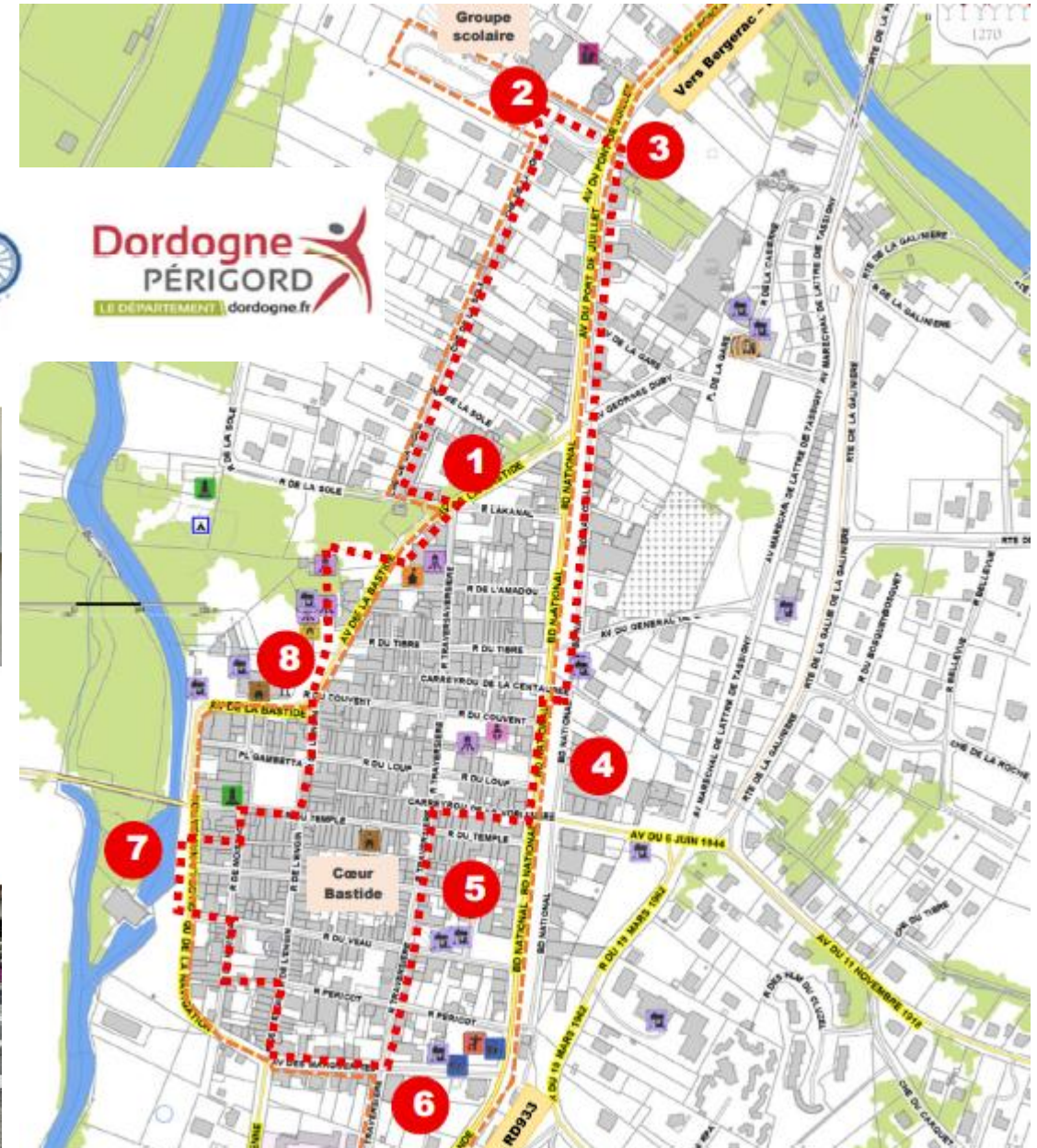


agir
POUR LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

CEE Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE

AVELO

**Dordogne
PÉRIGORD**
LE DÉPARTEMENT dordogne.fr





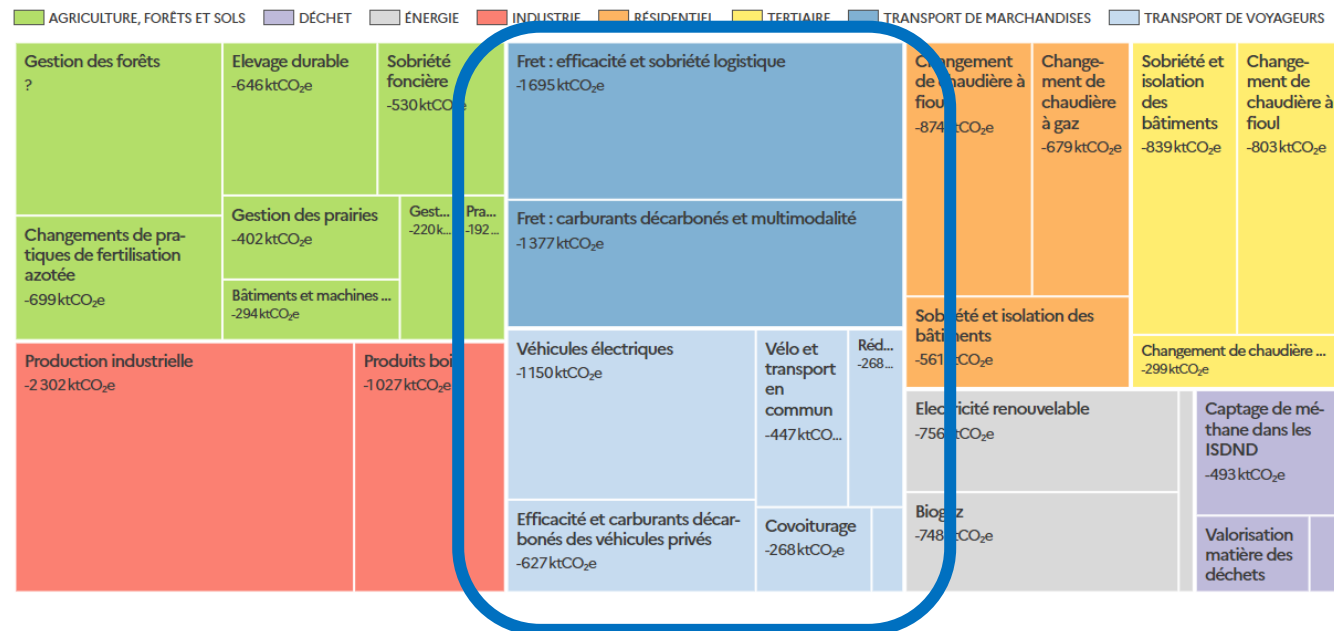
Cellule régionale France Mobilités

Ressources



2025-2030 – TERRITOIRES EN TRANSITION

► VOS BESOINS – NOTRE PRIORITE



Carrefour des Mobilités

VOS INTERLOCUTEURS

► La Cellule Régionale France Mobilités

Convaincre
Appuyer
Conseiller
Former
Co-financer
Faire connaître
Impulser
Innover



Une plateforme web :
<https://francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>

Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)

Une boîte mail :
[**NouvelleAquitaine@francemobilites.fr**](mailto:NouvelleAquitaine@francemobilites.fr)



Ecoles

► Des ressources mobilisables



Une plateforme web :
<https://francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>

Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)

Une boîte mail :
NouvelleAquitaine@francemobilites.fr



Communes - intercommunalités

► Des ressources mobilisables

Challenge de la MOBILITE



30 septembre 2025
Mai 2026

Candidatures
Challenge

RUES
AUX ENFANTS
POUR TOUS!

15 décembre 2025
2026

Candidatures
Opération la Rue
aux Enfants (pour tous)



Une plateforme web :
<https://francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>

Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)

Une boîte mail :
NouvelleAquitaine@francemobilites.fr



Communes - intercommunalités

► Des ressources mobilisables



Une plateforme web :
<https://francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>

Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)

Une boîte mail :
NouvelleAquitaine@francemobilites.fr



Communes - intercommunalités

► Des ressources mobilisables



Les
essentiels



Les
essentiels



Une plateforme web :
<https://francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>

Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)

Une boîte mail :
NouvelleAquitaine@francemobilites.fr



Communes - intercommunalités

► Des ressources mobilisables



Une plateforme web :
<https://francemobilites.fr/regions/nouvelle-aquitaine>

Un espace collaboratif : [France Mobilités Nouvelle Aquitaine](#)

Une boîte mail :
NouvelleAquitaine@francemobilites.fr



► Des ressources mobilisables

Rechercher sur tout le site...

Mobilités piétonnes

Un espace co-animé par Cerema CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN et réseau vélo et marche Collectifs engagés pour les mobilités actives.

en association avec MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS et ADEME

[Accueil](#)
[Annuaire](#)
[A propos](#)
[Questions / Réponses](#)
[Ressources](#)
[Evènements](#)
[Actualités](#)

Thématique nationale | Privé | 609 participants | [VF] [GM] [SA] [VA] [GB] [PS] [CS] ... | [Je me désinscris...](#)

Présentation de la communauté

Bienvenue sur cet espace "Mobilités piétonnes", co-animé par le Cerema et le Réseau Vélo et Marche en association avec le ministère des Transports (DGITM/MVM) et l'ADEME. L'animation de cette communauté s'inscrit dans le cadre d'un programme destiné à promouvoir la marche, ID-Marche, co-piloté par le ministère des Transports (DGITM/MVM), le Cerema, et l'ADEME et associant le collectif Place aux piétons, la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, le ministère de la Santé.

Vous trouverez des actualités sur la marche et des ressources, des retours d'expériences. N'hésitez pas à partager vos questions ou vos retours d'expériences.

Dernières contributions

[Message](#)
[Page web](#)
[Question](#)
[Sondage](#) +

Que faites-vous ?

Vendredi 27 juin 2025

Anne-Laure TOURNIER a ajouté un commentaire - le 27/06/2025 à 15:43

Cédric BOUSSUGE - mceclip0 - 2025-06-26 09h45m48s
26/06/2025 09:45 - Mobilités piétonnes

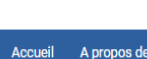
Les vidéos pour ID-Marche - Juin 2025

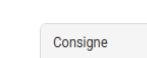
A la une

Rencontres nationales de la marche

Les jeudi 25 et vendredi 26 septembre 2025 Inscription ouverte pour les rencontres nationales de la marche, composées de la FFRandomnée, Rue de l'Avance, du Réseau Vélo et Marche, co-organisatrices...

09/04/2025



Accueil
A propos de cet espace
Annuaire
Blog
Calendrier
Conversations
Documents

Mobilité et Transports
Région
Privé
1 526 participants
+
1 457 invités
Je me désinscris...
Je me désinscris...

Consigne

Bienvenue dans l'espace collaboratif AVELO

Un espace dédié aux lauréats des programmes CEE AVELO

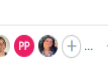
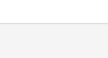
Retrouvez les territoires lauréats dans la rubrique "ANNUAIRE".

Partagez des ressources, visionnez les replays des webinaires, accédez aux dossiers "Logos" et modèles de documents dans la rubrique "DOCUMENTS".

Notez grâce à l'outil "prochains événements" en page d'accueil les rendez-vous à ne pas manquer.

Prenez connaissance des prochaines dates des sessions de la formation "Construire votre politique cyclable" dans la rubrique "BLOG"



Derniers documents + -

[Icon]	Bloc-Marque AVELO3 - Fond Blanc	09/17
[Icon]	Bloc-Marque AVELO3 - fichier SVG (ideal web)	09/17
[Icon]	[12] Webinaire AVELO3 - Comment mobiliser les pros pour plus de vélo - Replay	27/06
[Icon]	[12] Webinaire AVELO3 - Comment mobiliser les pros pour plus de vélo - Support de présentati...	27/06
[Icon]	Tutoriel - inscription AVELO3 mailing	25/06
[Icon]	[12] Webinaire AVELO3 - Comment mobiliser les pros pour plus de vélo - Programme	24/06
[Icon]	Programme	13/06
[Icon]	NEWSLETTER - JUIN 2025	11/06
[Icon]	évolution réglementation stationnement vélo	24/05
[Icon]	[11] Webinaire AVELO3 - Agir en faveur du vélo en contexte budgétaire contraint - Replay	16/05

1

Espaces collaboratifs
Formations
Webinaires
Journées techniques



MERCI !