



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

RESEAU RUES

Rencontres Genève

**Benoit HIRON,
Marion AILLOUD,
Eline ALLIER**

19 – 21 mai 2026

QUI SOMMES-NOUS

- **réfèrent public** en aménagement, pour l'adaptation des territoires au défi climatique.
- **établissement public** relevant des ministères chargés de l'Aménagement du territoire et de la Transition écologique.
- Environ 2 000 agents regroupés sur 27 sites sur le territoire national et ultramarin (Antilles et océan indien).
- 269 M€ de budget, 58 projets européens en cours, + de 12 000 documents en accès libre via la plateforme CeremaDoc
- Nos 6 domaines d'interventions



POUR EN SAVOIR PLUS :

www.cerema.fr

VILLE 30

VILLE 30 – PROJET DE RECHERCHE

- Un projet global "Ville 30"

Article internet : [LIEN](#)

Livrable - Etat de l'art et bibliographie : [LIEN](#)



SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE



VILLE 30 – TF 30 KM/H EUROCIITIES

Résultats de la recherche Eurocities : 38 villes • 19 pays européens

- **Déploiement du 30 km/h**

50 % des villes appliquent le 30 km/h sur +70% linéaire de voirie

57 % l'appliquent sur la majeure partie du réseau routier

Zones prioritaires par ordre : Zones résidentielles, Centres historiques Zones scolaires

- **Impacts positifs observés** : 91 % des villes ayant introduit 30 km/h rapportent au moins un impact positif

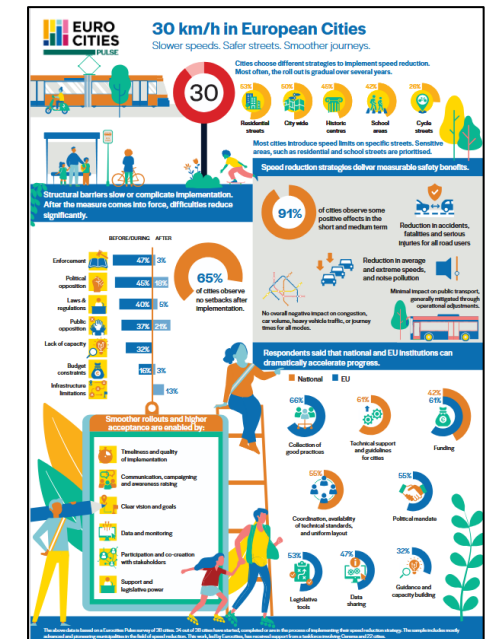
- Diminution des collisions et des décès
- Réduction du bruit et de la pollution
- Augmentation de la marche et du vélo
- Amélioration de la qualité de vie urbaine

- **Aucun impact négatif significatif** sur congestion, volume de trafic, temps de trajet peu affectés

- **Freins identifiés**

- ⚠ Contraintes de la législation nationale
- ⚠ Opposition politique et résistance de l'opinion publique

➡ Les résistances diminuent fortement après la mise en œuvre grâce aux bénéfices constatés par les habitants.



Article Eurocities : [LIEN](#)

Infographie Eurocities : [LIEN](#)

VILLE 30 – EN FRANCE

- Plus de 400 communes françaises en « Ville 30» (recensement non-exhaustif) : soit plus de 12% de la population française

- Presse

Article : [LIEN](#)

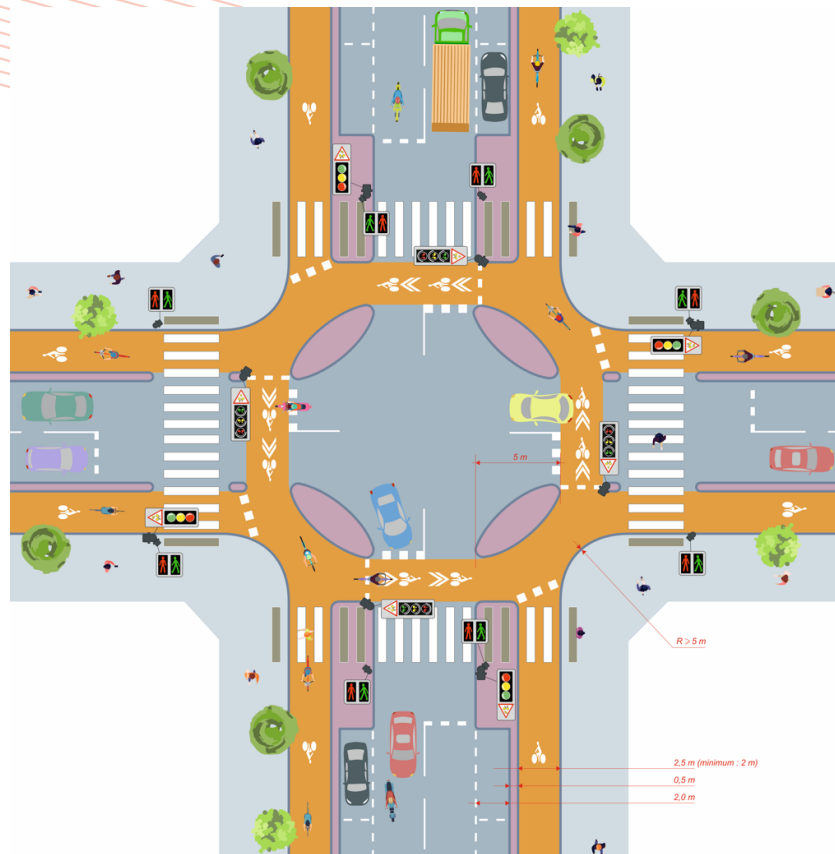
Vidéo : [LIEN](#)



CARREFOURS CYCLABLES

CARREFOURS CYCLABLES

Un référentiel national réactualisé pour les carrefours cyclables en milieu urbain



Article internet Cerema : [LIEN](#)

Replay du rendez-vous Mobilités du 26 mars 2026-
Aménagements cyclables - référentiels techniques : [LIEN](#)

La règle d'or : proposer des trajets cyclables crédibles, respectant les règles sur les rayons de courbure des trajectoires

- Mouvements directs
- Mouvements tournants
- Redressement des trajectoires
- Et les trajectoires hors carrefours ?

Les deux mouvements du cycliste dans un carrefour

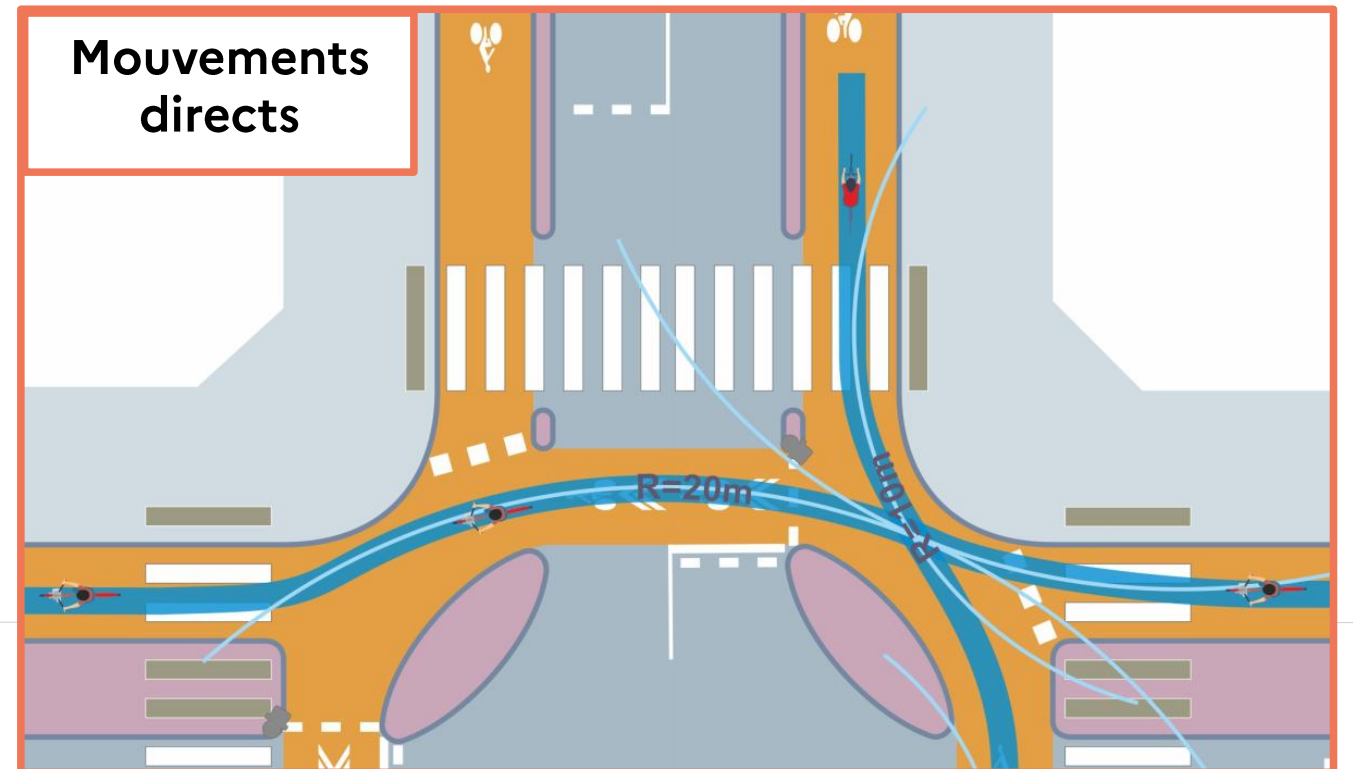
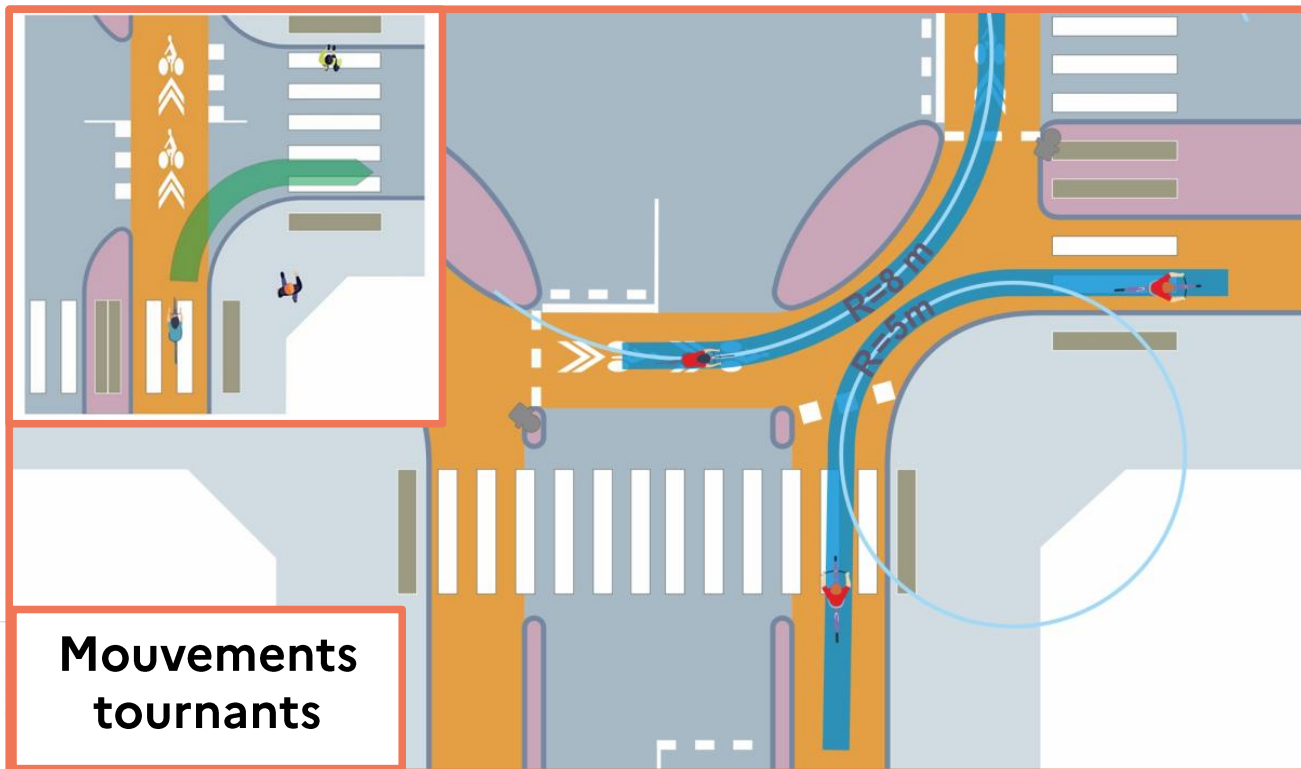
RAYONS DE COURBURE

Mouvements tournants

idéalement $\geq 5\text{ m}$ (3 m minimum absolu)

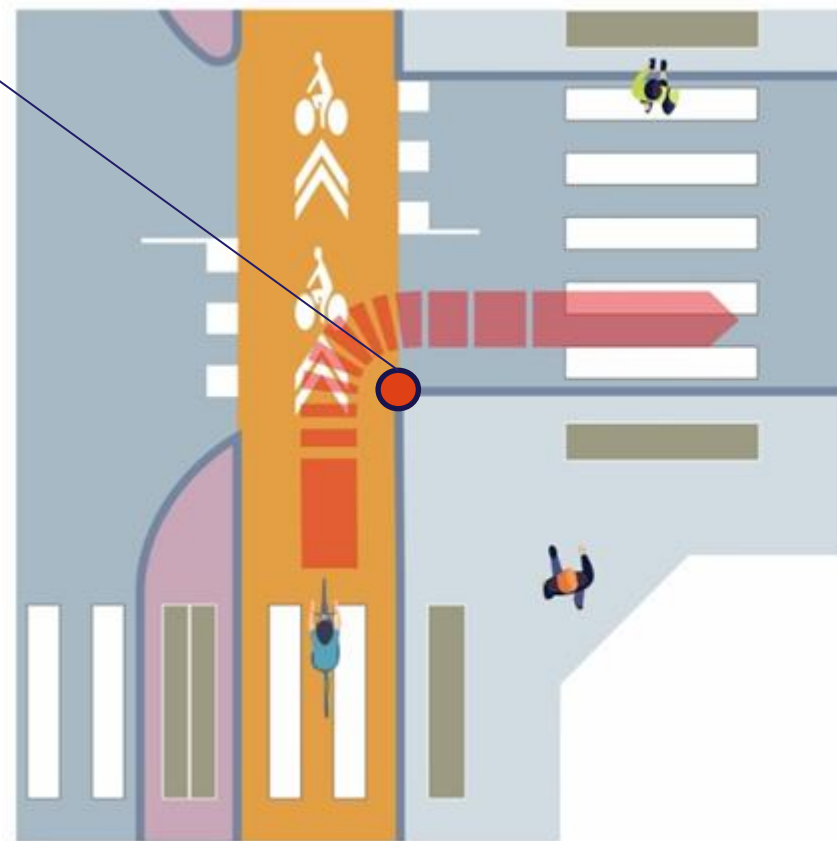
Mouvements directs

idéalement $\geq 20\text{ m}$ (10 m minimum absolu)



Proscrire les configurations anguleuses

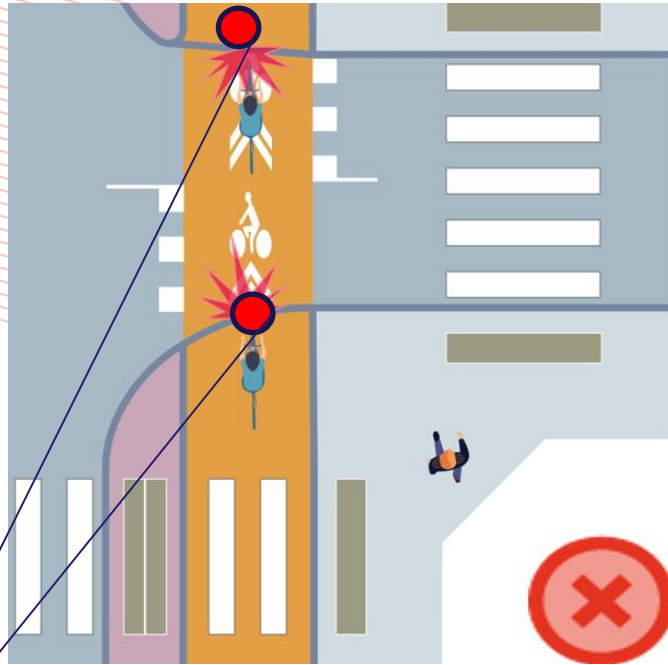
Configurations anguleuses à proscrire



Prise en compte des mouvements tournants

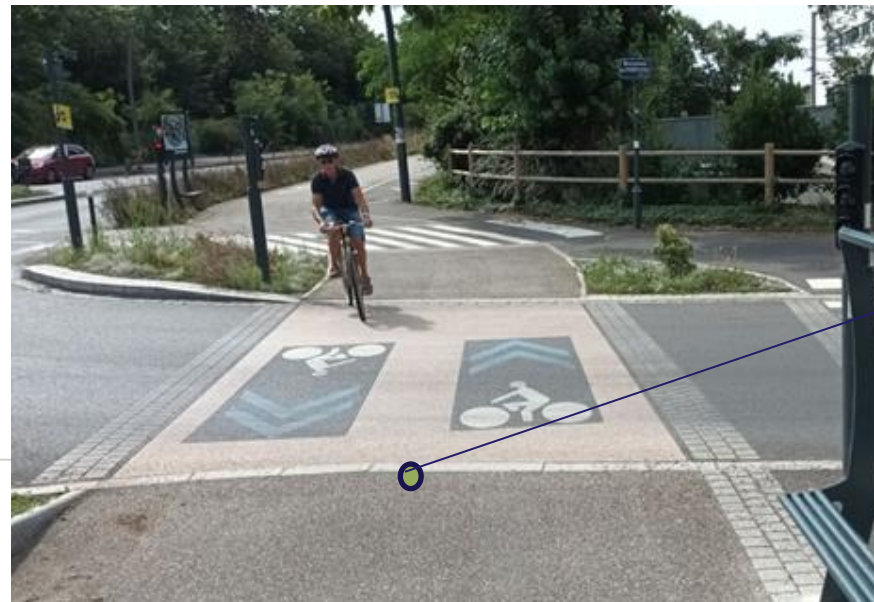


Raccordement des aménagements : les recommandations



Idéalement :
raccordement « à 0 »
avec une continuité de
matériau, sans bordure
en travers

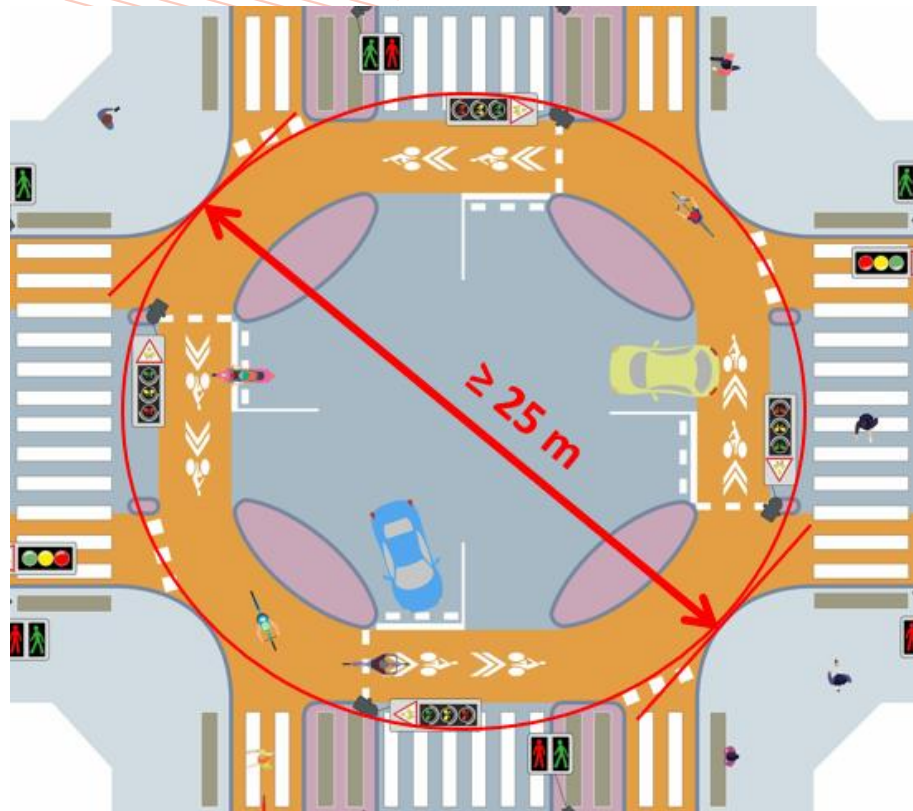
Les ressauts, éléments d'inconfort,
voire d'insécurité



Eventuellement :
bordure arrasée
parfaitement mise en
oeuvre

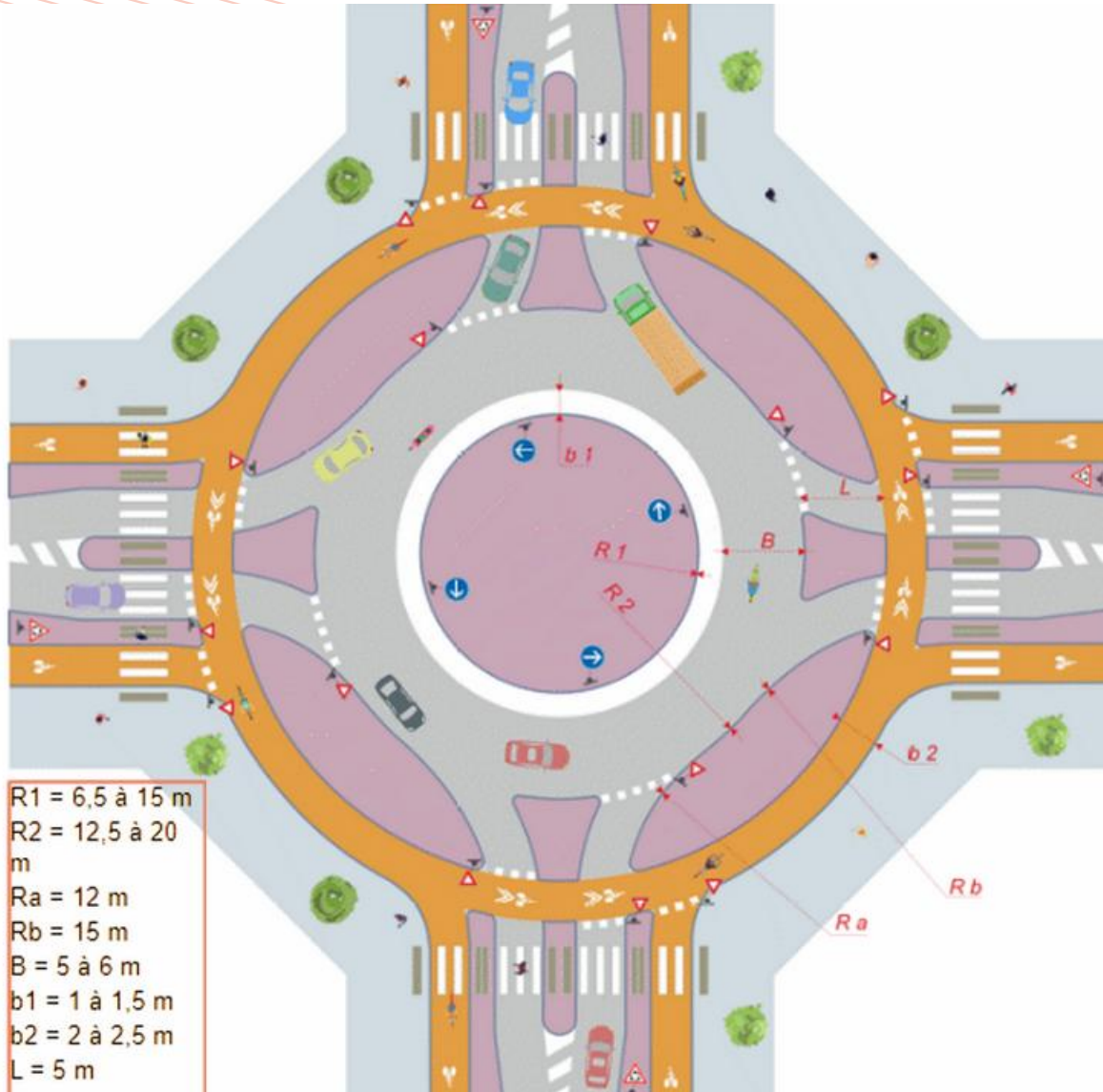
Carrefour à feux à îlots amandes : le bon usage de l'îlot

Choisir l'aménagement pertinent en fonction de la catégorie du carrefour



[Une vidéo pour tout comprendre](#)

Giratoire à îlots intra-annulaires



Source: Tours Métropole

SYNERGIE ET COMPLÉMENTARITÉ MARCHE ET TRANSPORTS COLLECTIFS

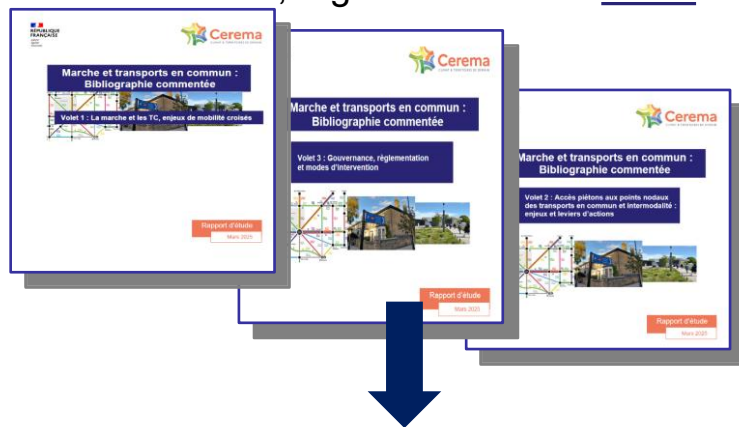
MARCHE ET TC : DEROULEMENT DE LA DÉMARCHE

[Article internet Cerema](#)

analyse
bibliographique

octobre 2024 - février 2025

- ❖ **Volet 1** : enjeux de mobilité
- ❖ **Volet 2** : problématiques et leviers d'actions possibles, [LIEN](#)
- ❖ **Volet 3** : gouvernance, modes d'actions, réglementations [LIEN](#)



Faire ressortir les leviers d'actions
et modes d'interventions
possibles (Cerema)

3 Ateliers

mars – juin – décembre 2025

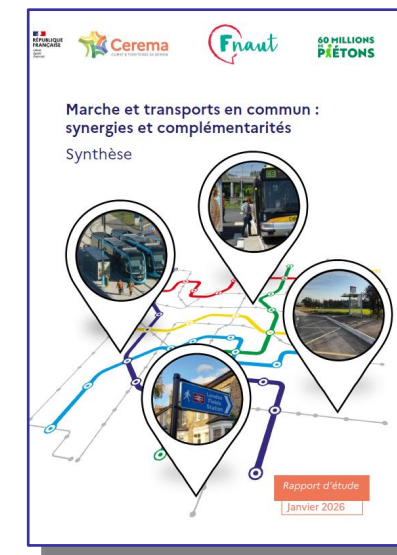
Organismes sollicités :

- Représentants d'utilisateurs
- Opérateurs TC
- Collectivités
- Représentants de Ministères : DGITM, DSR, DMA
- Établissements publics
- Bureaux d'études



Enrichissement de la bibliographie,
partage des enjeux,
puis approfondissement des leviers d'actions

Synthèse



Synthèse des leviers d'action
et mise en page

[LIEN](#)

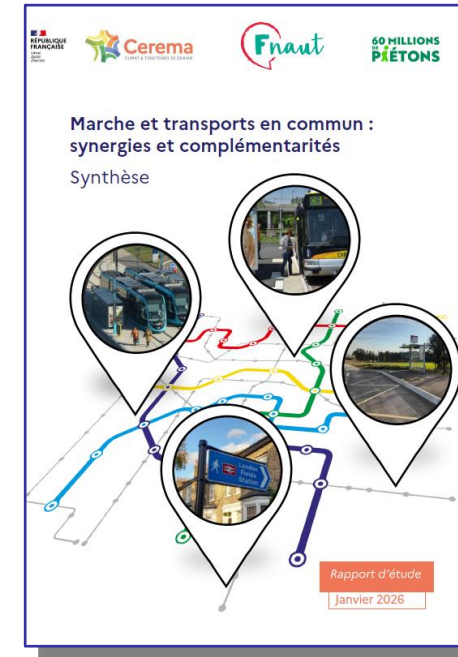
MARCHE ET TC : SYNTHÈSE

MARCHE ET TRANSPORTS EN COMMUN, DEUX MODES EN FORTE SYNERGIE

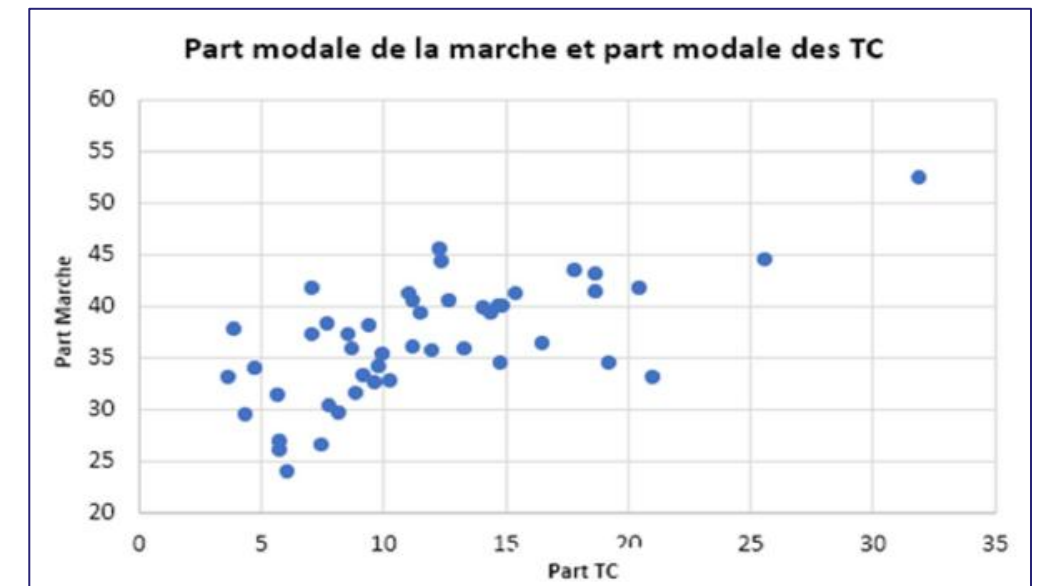
- La combinaison de la marche avec les TC conjugue performance territoriale de desserte et bienfaits pour les individus
- La marche et les TC : les deux modes les plus indissociables des mobilités urbaines, tout en représentant un volume important de déplacements

LES FREINS A L'USAGE DE LA COMBINAISON MARCHE-TC

- Des insatisfactions des piétons dues à des voiries encore trop exclusivement conçues pour la voiture
- Une qualité d'usage insuffisamment au cœur des préoccupations
- Une déclinaison lacunaire d'aménagements réalisés spécifiquement pour la marche dans les démarches des collectivités
- La nécessité d'adopter une approche « sensible » du piéton



[LIEN](#)



Croisement des parts modales de la marche et des TC dans les grandes villes françaises (source : « Les déplacements dans les grandes villes françaises : résultats et facteurs de réussite », ADETEC, octobre 2022)

Quatre axes stratégiques d'intervention



1

À l'échelle du quartier :
**Améliorer la qualité
d'usage des accès piétons
aux points d'arrêts des
transports en commun
structurants**



2

A l'échelle des points d'arrêts bus
et de leurs abords immédiats :
**Garantir l'accès du quai par la
voirie dans un rayon de 200
mètres, et la qualité de
l'information voyageurs**



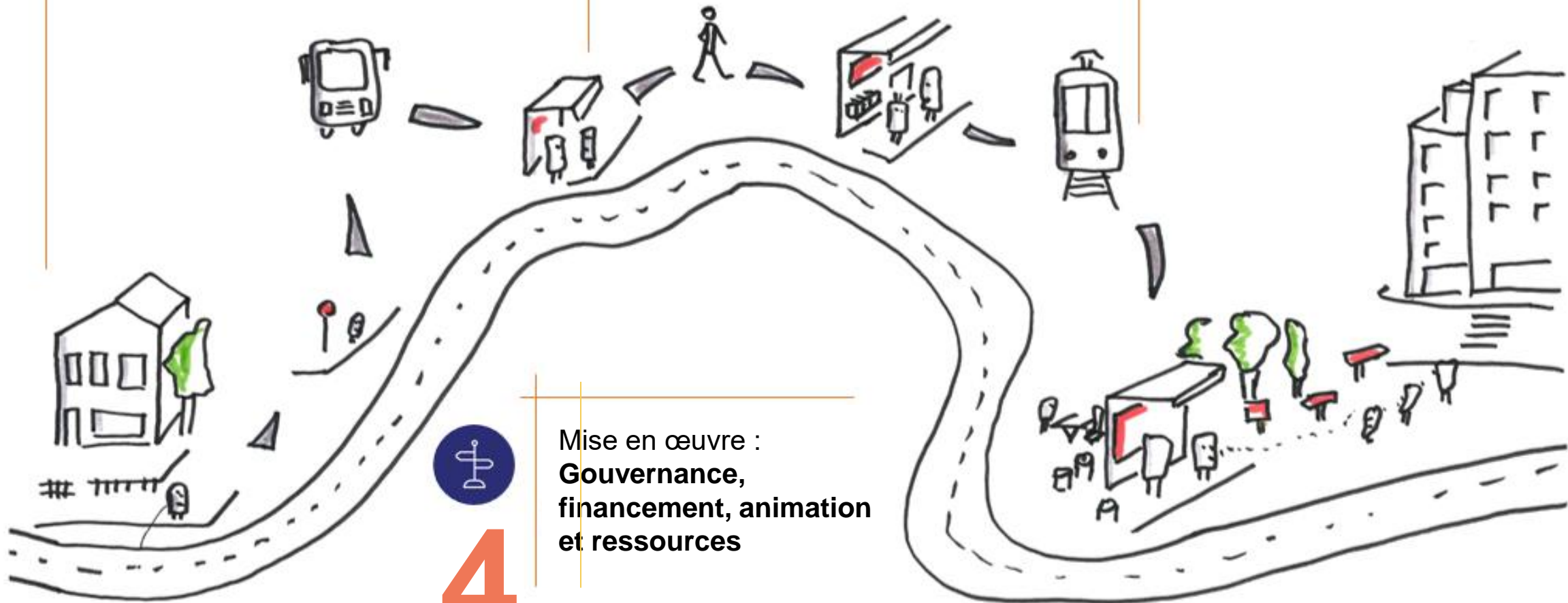
3

A l'échelle des pôles d'échanges
multimodaux :
**Aménager des espaces
intermodaux plus apaisés et
confortables pour les piétons**



4

Mise en œuvre :
**Gouvernance,
financement, animation
et ressources**



AXE 1 - AMELIORER LA QUALITE D'USAGE DES ACCES PIETONS AUX POINTS D'ARRETS DES TC STRUCTURANTS

📍 A L'ECHELLE DU QUARTIER

- Réaliser des diagnostics de qualité d'usage des déplacements piétons
- Améliorer la sûreté des passages inférieurs
- Proposer des jalonnements piétons valorisants
- Mieux protéger les trottoirs



Lyon, éclairages de couleur 'orienté piétons' sous les faisceaux ferroviaires (crédits Vincent Laganier)



Nice dans une rue secondaire longeant un parc

AXE 2 - GARANTIR L'ACCES DU QUAI PAR LA VOIRIE DANS UN RAYON DE 200 METRES, ET LA QUALITE DE L'INFORMATION VOYAGEURS

AUTOUR DES ARRETS DE BUS

- Finaliser la mise en accessibilité PMR complète des arrêts de bus
- Prioriser dans les PAVE la mise en accessibilité des cheminements d'accès aux points d'arrêt TC
- Aménager des traversées piétonnes sécurisées et plus confortables à proximité des points d'arrêt TC
- Offrir une information voyageur accessible et de qualité aux points d'arrêt TC
- Adapter le confort d'attente au point d'arrêt aux effets du dérèglement climatique



guide Cerema « Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort »



Aix-en-Provence,
place de la Rotonde



Utrecht,
316 arrêts de bus avec
toiture en sedum

AXE 3 - AMENAGER DES ESPACES INTERMODAUX PLUS APAISES ET CONFORTABLES POUR LES PIETONS

POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

- Réaliser des parvis apaisés, agréables et adaptés au climat
- Réaliser des gares routières plus attractives pour les voyageurs et valorisantes pour les communes qui les accueillent
- Mettre en œuvre des plans de circulation plus stratégiques autour des pôles d'échanges multimodaux pour développer la « marchabilité » et la « cyclabilité » des rues secondaires irrigant les quartiers autour du pôle
- Mieux valoriser la marche dans le choix modal des voyageurs par des cartes spécifiques permettant de visualiser l'intermodalité complète en sortie de pôle d'échanges

Parvis de la gare d'Avignon centre

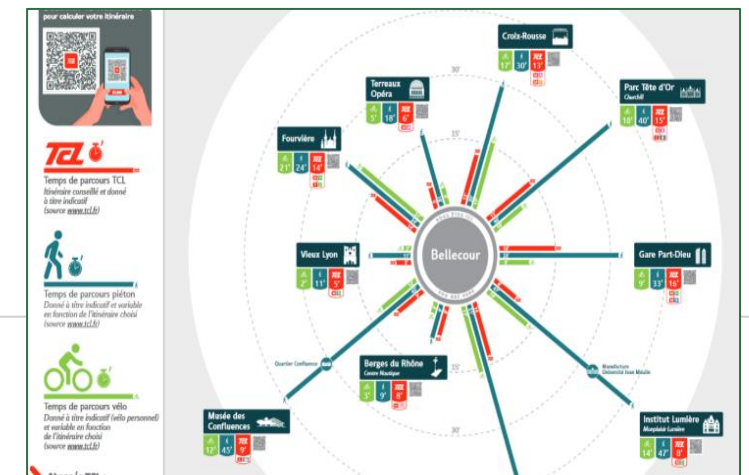


Guide SNCF Gares et Connexions / AREP
«Végétaliser les parvis de gares»

Parvis de la gare de Lens
(Source : Richez Associés)

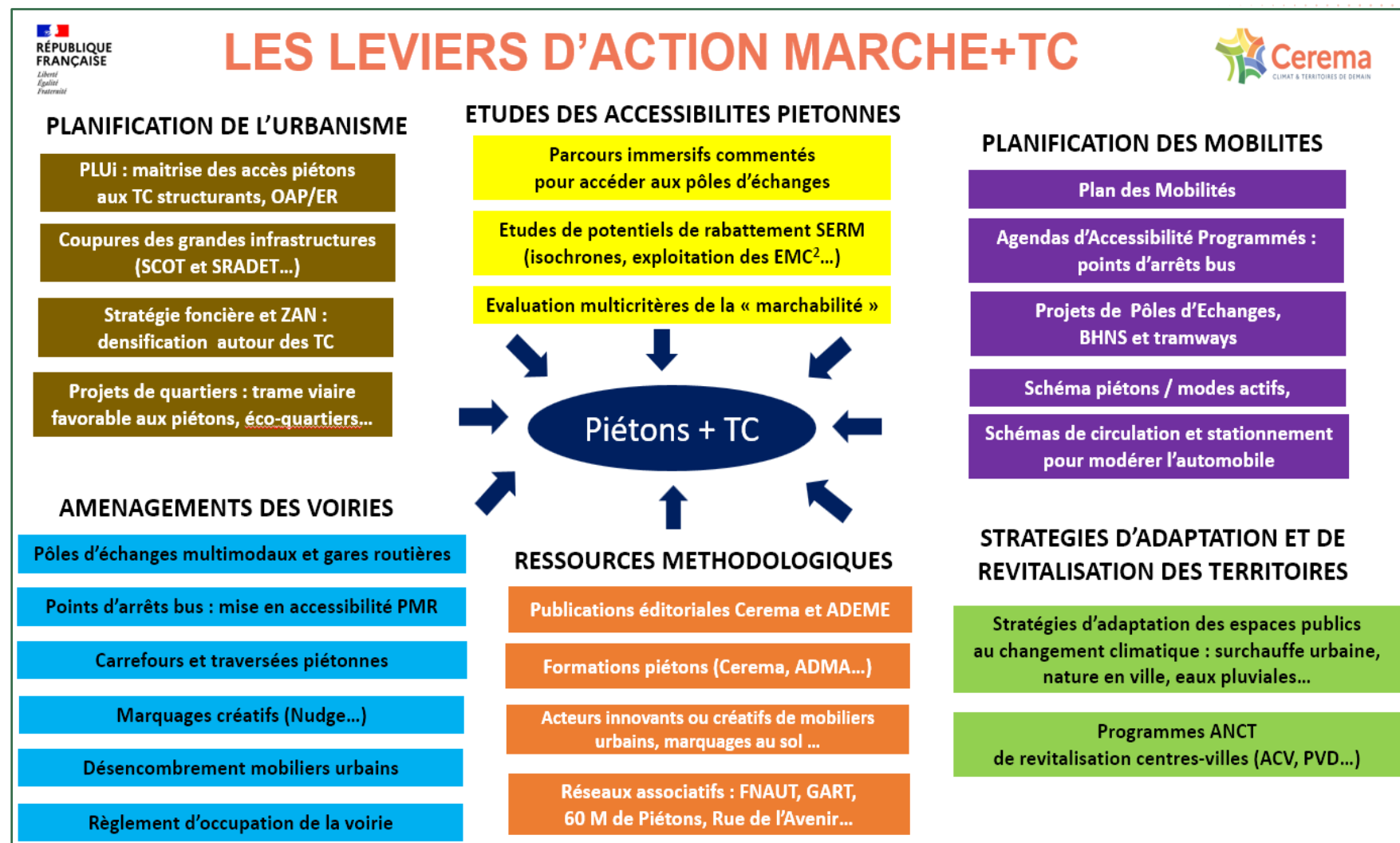


carte « Rose des modes » développée à Lyon (Latitude Cartagène et Keolis pour les Sytral et les TCL)



AXE 4 - GOUVERNANCE, FINANCEMENTS, ANIMATION ET RESSOURCES

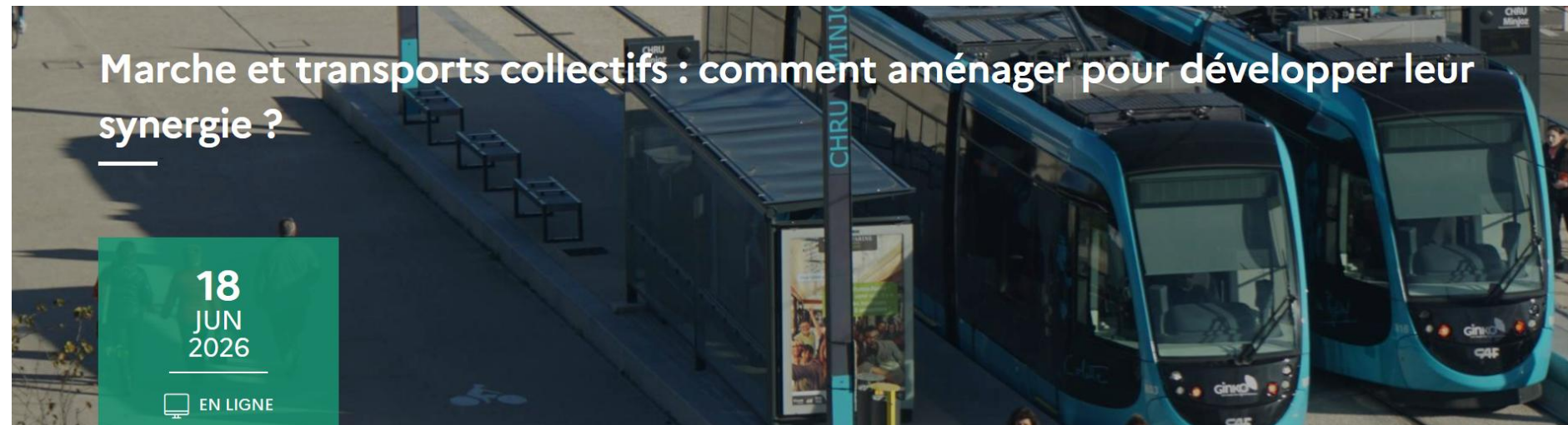
- Cibler une démarche concrète volontariste sur les cheminements d'accès aux points d'arrêts des TC structurants
- Consolider la faisabilité d'une démarche réaliste portée par les AOM et le gestionnaire de voirie
- Sécuriser des financements pluriannuels, en appui de cette démarche spécifique
- Mettre en place une animation spécifique pour une meilleure appropriation collective des leviers d'actions
- Impliquer les usagers et leurs associations au bon niveau



SYNERGIE ET COMPLÉMENTARITÉ MARCHE ET TRANSPORTS COLLECTIFS

RDVMobilités 18 juin - Marche et transports collectifs : comment aménager pour développer leur synergie ?

Inscription : [LIEN](#)



Merci pour votre attention

www.cerema.fr

