

Ville de PONS



Etude mobilité, circulation et stationnement Ville de Pons

PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS





Plan d'actions « Circulation et stationnement »

STRATEGIE CIRCULATION

Stratégie 1

Créer de meilleures conditions de circulation des cyclistes sur l'AXE CHARLES DE GAULLE en abaissant le niveau de trafic par suppression du trafic de transit

Stratégie 2

(idem) Pacifier l'ACCÈS SUD du centre-ville (rue Mal Leclerc) en confortant une liaison interquartier par les rues Gautier, Delage et Paradis

Stratégie 3

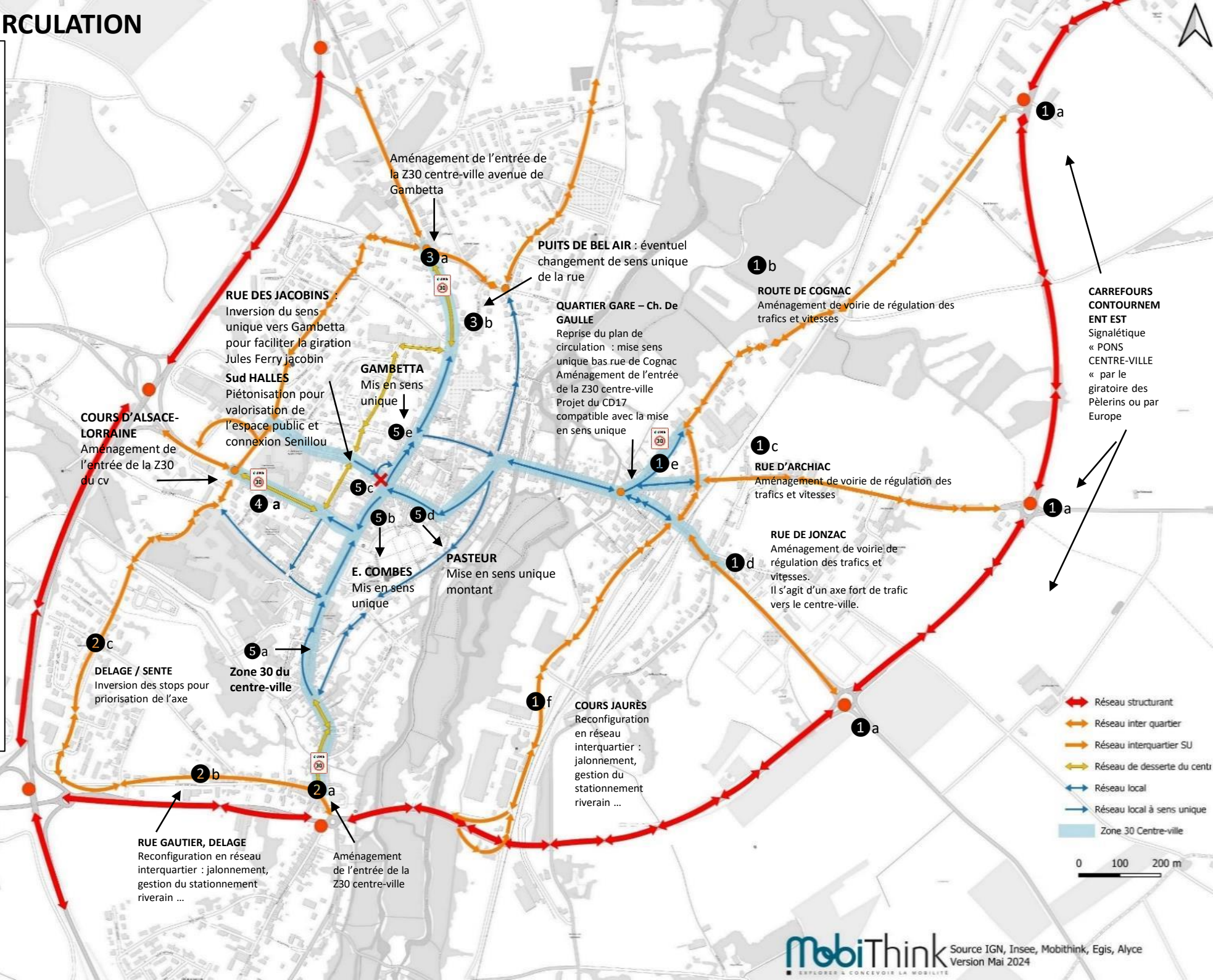
(idem) Pacifier l'ACCÈS NORD du centre-ville (rue Gambetta) en confortant une liaison interquartier par la rue de l'Assomption

Stratégie 4

(idem) Pacifier l'ACCÈS OUEST du centre-ville (rue Alsace -Lorraine)

Stratégie 5

Pacifier le CŒUR DE VILLE



DETAILS PROJET**Objectifs :**

Jalonnement du centre-ville de Pons au niveau de la route de Jonzac uniquement.

Principes :

- Suppression de la signalétique sur les giratoires du contournement au niveau de la route de Cognac et d'Archiac.
- Maintien du jalonnement au niveau du giratoire avec la route de Jonzac

Points de vigilance / impacts :**Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage**

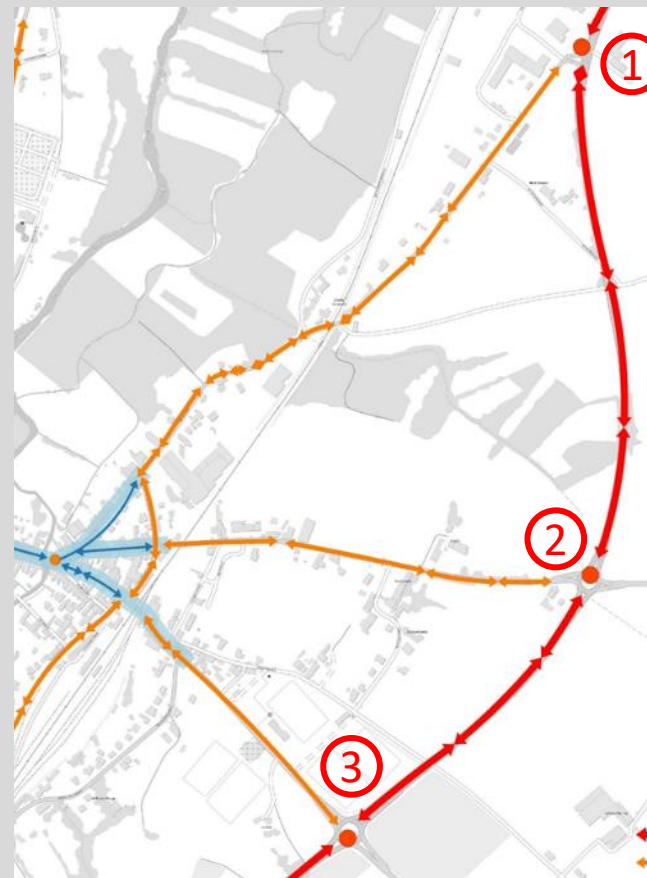
- CD 17

Programmation :

- 2024 - 2025

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : Aucun si ce n'est celui lié au décrochage des panneaux

VISUEL 1**VISUEL 2**

①



②



③



PONS-CENTRE

.....

DETAILS PROJET**Objectifs :**

Sécurisation des axes pénétrants à l'Est du centre-ville afin de réduire la vitesse des véhicules et l'attractivité des itinéraires de transit

Principes :

- Aménagement de plateau au droit des traversées piétonnes ou des carrefours
- Aménagement d'écluses routières en section courante avec des bypass pour les vélos.

Points de vigilance / impacts :

- Diminution de la vitesse globale des véhicules, apaisement des circulations, réduction de l'attractivité des itinéraires de transit

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

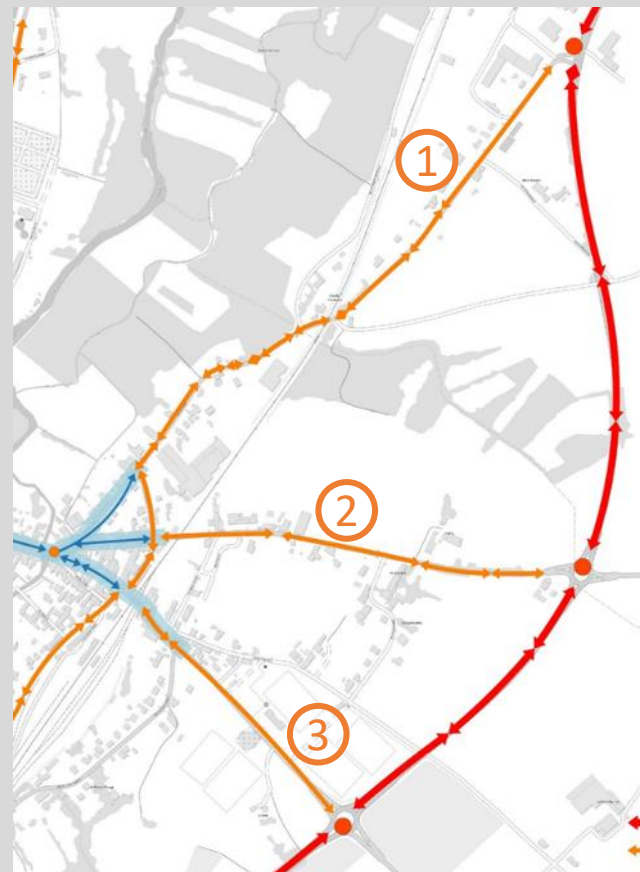
- CD 17, ville de Pons

Programmation :

- 2025 - 2028

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 30 000 €

VISUEL 1**VISUEL 2**

Exemple de la route d'Archiac : plateau



Exemple d'écluse routière avec bypass vélo

DETAILS PROJET**Objectifs :**

Principes de « régulation » du trafic en centre-ville et sur l'avenue Charles de Gaulle par suppression d'une partie du transit. En parallèle, maintien de l'avenue Charles de Gaulle à double sens pour une bonne accessibilité du centre-ville depuis l'est de Pons

Principes :

- Reprise du plan de circulation : mise sens unique bas rue de Cognac. Mise en place d'un contre-sens cyclable
- Aménagement de l'entrée de la Z30 centre-ville (action 1e)

Points de vigilance / impacts :

- Proximité de la voie ferrée
- Projet du CD17 compatible avec la mise en sens unique

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

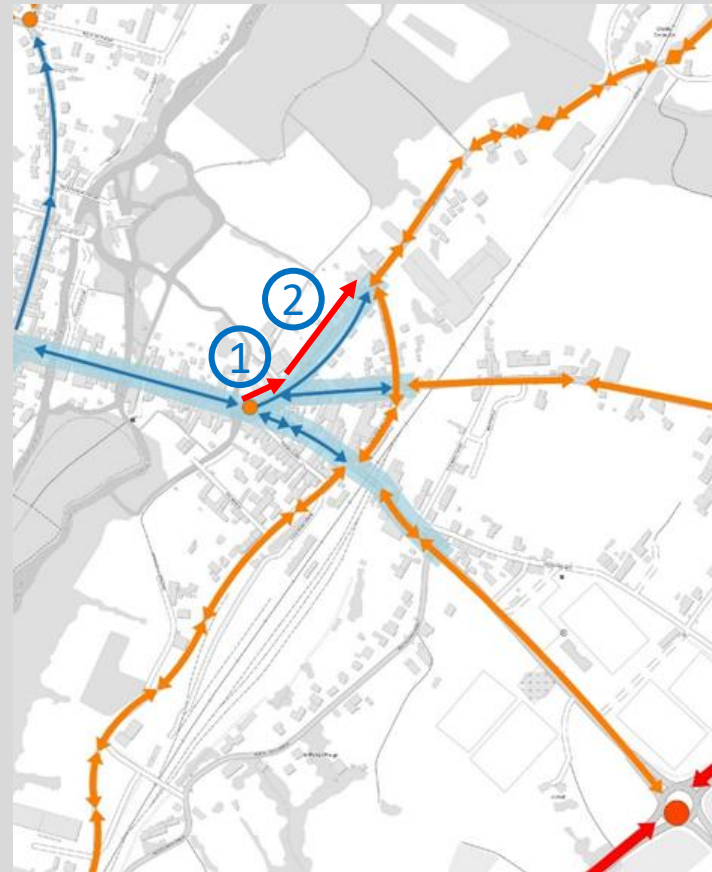
- CD 17, ville de Pons

Programmation :

- 2025

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

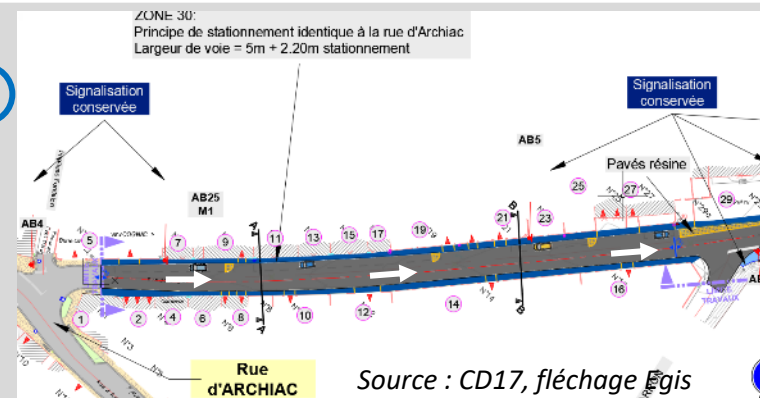
Coût investissements : 2 000 €

VISUEL 1**VISUEL 2**

①



②



DETAILS PROJET**Objectifs :**

Aménager un réseau interquartier permettant la gestion des flux des différents quartiers de la commune hors du centre-ville

Principes :

- Aménagement de sécurisation, jalonnement, gestion du stationnement riverain
- Modification de la priorité des véhicules privilégiant la continuité du réseau interquartier par rapport à la desserte locale

Points de vigilance / impacts :

- Diminution de la vitesse globale des véhicules, apaisement des circulations, réduction de l'attractivité des itinéraires de transit à travers le centre-ville

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

- CD 17, ville de Pons

Programmation :

- 2025 - 2030

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 30 000 €



Exemple de la route d'Archiac : plateau



Proposition d'inversion des stops



Exemple d'écluse routière avec bypass vélo

DETAILS PROJET**Objectifs :**

Garantir une bonne accessibilité du centre-ville pour améliorer son attractivité tout en limitant les flux de transit

Principes :

- Reprise du plan de circulation : mise sens unique de la rue Emile Combes
- Aménagement de la rue en zone de rencontre

Points de vigilance / impacts :

- Maintien de 5 places de stationnement au droit de la Poste
- Suppression de 8 places de stationnement dont 1 place de livraison
- Création de places de stationnement sur le cours Alsace Lorraine à l'entrée de la rue Emile Combes

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

- Ville de Pons

Programmation :

- 2027

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 218 000 €

VISUEL 1**VISUEL 2**

Exemple de zone de rencontre (CEREMA)



DETAILS PROJET**Objectifs :**

Garantir une bonne accessibilité du centre-ville pour améliorer son attractivité tout en limitant les flux de transit

Principes :

- Reprise du plan de circulation : inversion du sens unique de la rue des Jacobins
- Piétonisation de la partie au droit du marché couvert et du passage
- Aménagement de la rue en zone de rencontre

Points de vigilance / impacts :

- Maintien de 7 places de stationnement sur la partie haute de la rue des Jacobins
- Suppression de 4 places de stationnement (non disponibles les jours de marché)

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

- Ville de Pons

Programmation :

- 2027

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 218 000 €

VISUEL 1**VISUEL 2**

Liaison entre la rue des Jacobins et la place du Misage



Passage entre le parking Senillou et le marché couvert piétonisé

.....

DETAILS PROJET**Objectifs :**

Garantir une bonne accessibilité du centre-ville pour améliorer son attractivité tout en limitant les flux de transit

Principes :

- Reprise du plan de circulation : mise sens unique de l'avenue Gambetta entre la rue Emile Combes et la rue des Eparades
- Maintien des aménagements en place (zone 30)

Points de vigilance / impacts :

- Maintien de toutes les places de stationnement

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

- Ville de Pons

Programmation :

- 2028

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 218 000 €

VISUEL 1**VISUEL 2**

Avenue Gambetta dans le sens Sud → Nord

DETAILS PROJET**Objectifs :**

Garantir une bonne accessibilité du centre-ville pour améliorer son attractivité tout en limitant les flux de transit

Principes :

- Reprise du plan de circulation : mise sens unique de la rue Pasteur dans le prolongement de la rue de Verdun jusqu'à la rue Emile Combes
- Elargissement des trottoirs en aménageant la rue Pasteur en zone de rencontre

Points de vigilance / impacts :**Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage**

- Ville de Pons

Programmation :

- 2028

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 218 000 €

VISUEL 1**VISUEL 2**

Exemple de zone de rencontre (CEREMA)



DETAILS PROJET**Objectifs :**

Identifier le périmètre à la zone 30 du centre-ville depuis l'ensemble des entrées de ville.

Principes :

- Aménagement d'un totem
- Marquage au sol

Points de vigilance / impacts :

- Lisibilité des aménagements indispensable
- Sécurisation indispensable car passage d'une vitesse de 50 km/h à 30 km/h

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

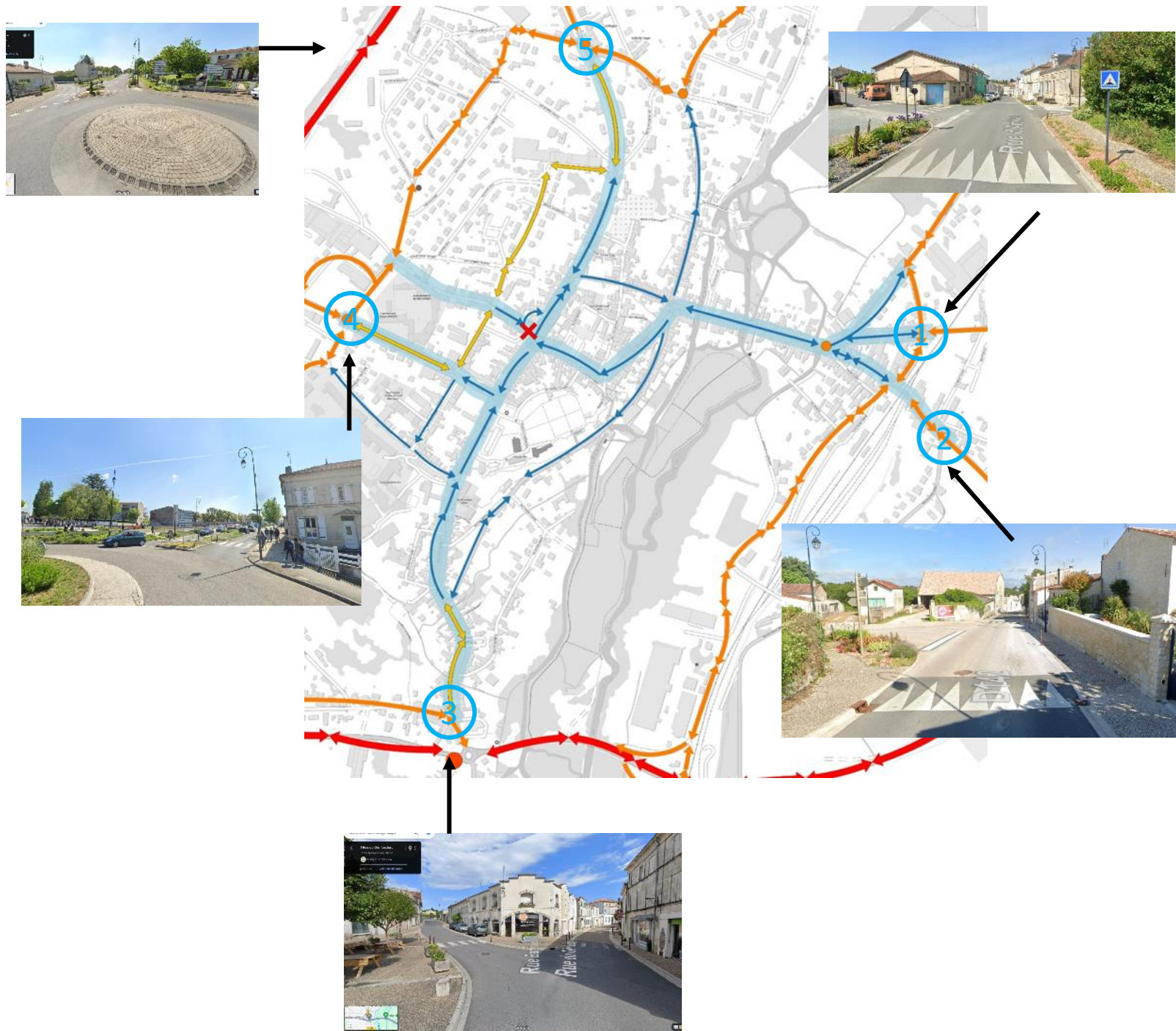
- CD 17, ville de Pons

Programmation :

- 2025 (au préalable, rédaction d'une charte visuelle des entrées de zone 30 : voir actions 1a-d Modes actifs)

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 4 000 €





Plan d'actions « Stationnement»

STRATEGIE STATIONNEMENT

Stratégie 1

Mettre en place une meilleure signalétique des parkings

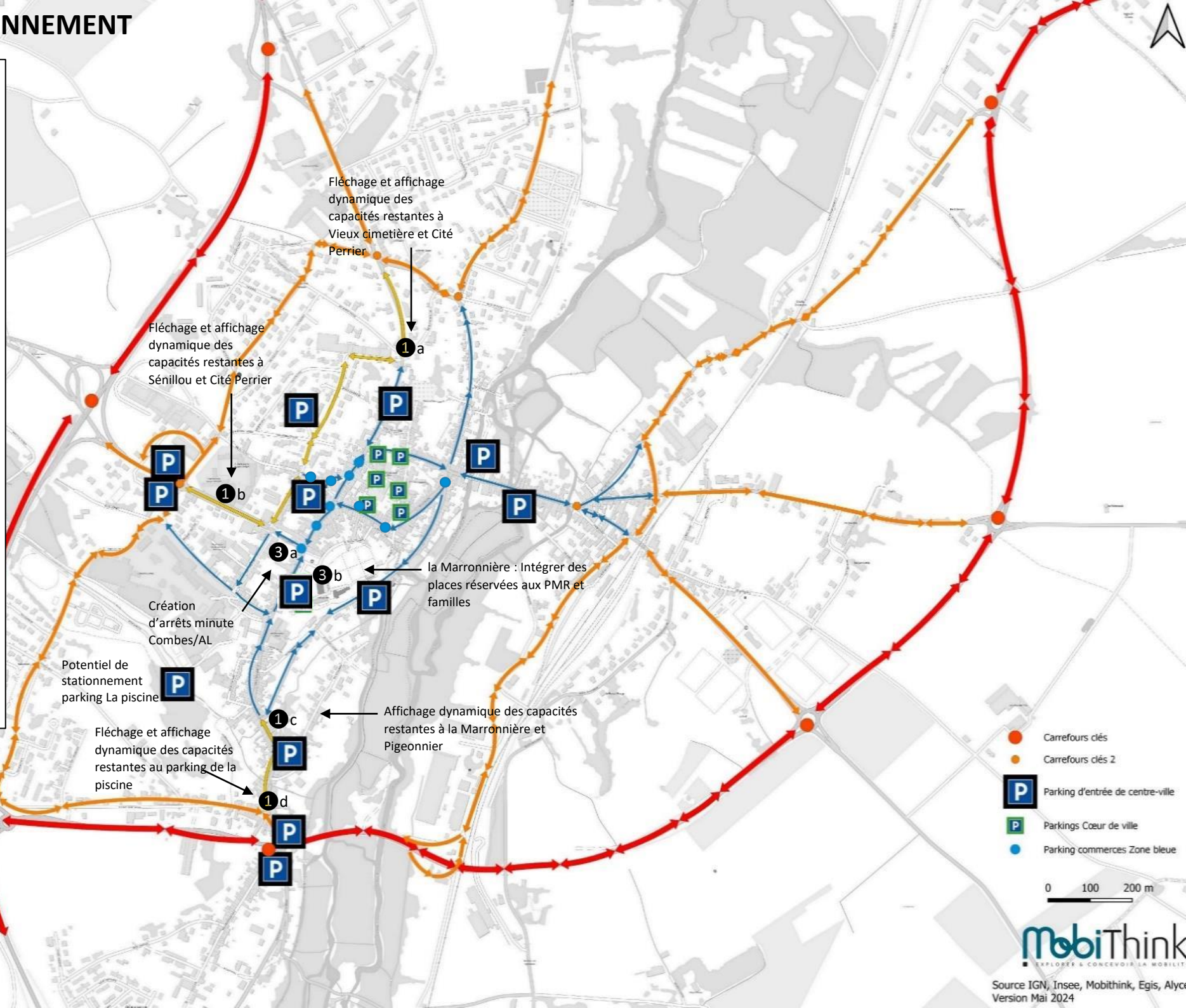
Stratégie 2

Matérialiser des places réservées aux personnes à mobilité réduite et aires de livraison

Stratégie 3

Organiser l'offre de stationnement de l'hyper centre-ville en définissant 3 niveaux de parkings :

- 1. Parkings d'entrée de centre-ville :** cours de l'Europe, cité Perrier, Pèlerins, Thiers, Marronnière, Cimetière, Place du 18 juin, De Gaulle
- 2. Parkings Cœur de ville :** Rempart, J Ferry, Saint-Martin, Esparades, Senillou
- 3. Parkings commerces en Zone Bleue (voirie) :** Cours d'Alsace-Lorraine, Combes, Pasteur



DETAILS PROJET

Objectifs :

Garantir une bonne attractivité du centre-ville en jalonnant les parkings d'entrée de centre-ville en priorité

Principes :

- Jalonnement vers les parkings Vieux Cimetière et Cité Perrier depuis l'entrée nord
- Jalonnement vers les parkings cours de l'Europe et Cité Perrier depuis l'entrée ouest
- Jalonnement vers les parkings Pèlerins, Marronnière et Thiers depuis l'entrée sud
- Jalonnement vers les parkings Place du 18 juin et De Gaulle depuis l'entrée est

Points de vigilance / impacts :

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

- Ville de Pons

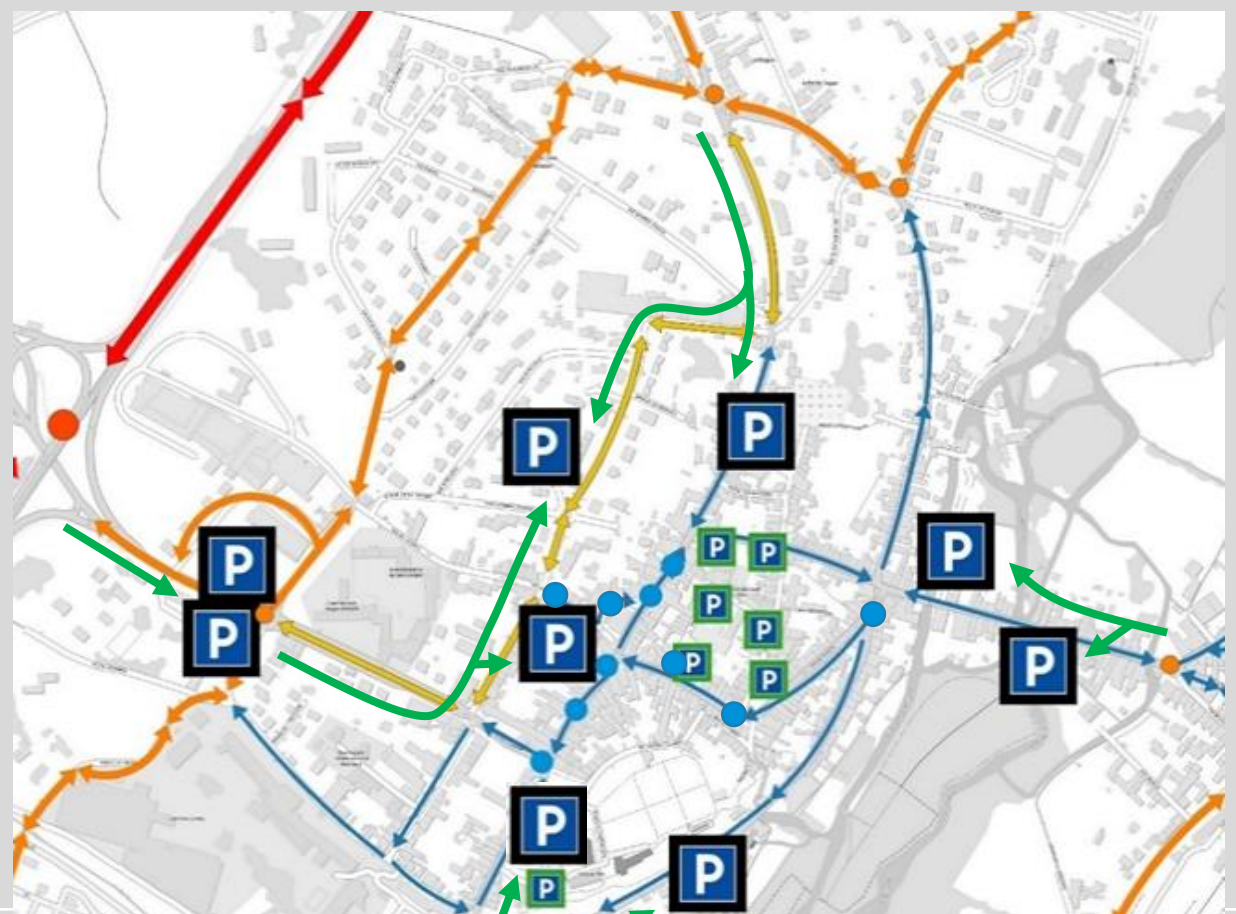
Programmation :

- 2025 -2026

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 79 000 €

VISUEL 1



VISUEL 2



.....

DETAILS PROJET

Objectifs :

Garantir une bonne attractivité du centre-ville en réduisant la zone bleue aux seuls axes commerçants.

Principes :

- Axes et places maintenus en zone bleue (81 places) :
 - Cours Alsace Loraine entre la rue Emile Combes et le cours Jules Ferry 14 pl.
 - Rue Emile Combes 5pl.
 - Rue des Jacobins 6 pl.
 - Place du Misage 8 pl.
 - Avenue Gambetta entre rue Emile Combes et rue des Eparades : 16 pl.
 - Place Saint-Martin 23 pl.
 - Rue de Verdun : 2 pl.
 - Rue Thiers : 7 pl.

Points de vigilance / impacts :

- Rester attentif sur les besoins en stationnement de courte durée au niveau de l'espace Senillou

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage

- Ville de Pons

Programmation :

- 2027

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements :

- Adaptation zone bleue : 3 000 €
- Dispositif arrêts minutes : 145 000 €

VISUEL 1



VISUEL 2



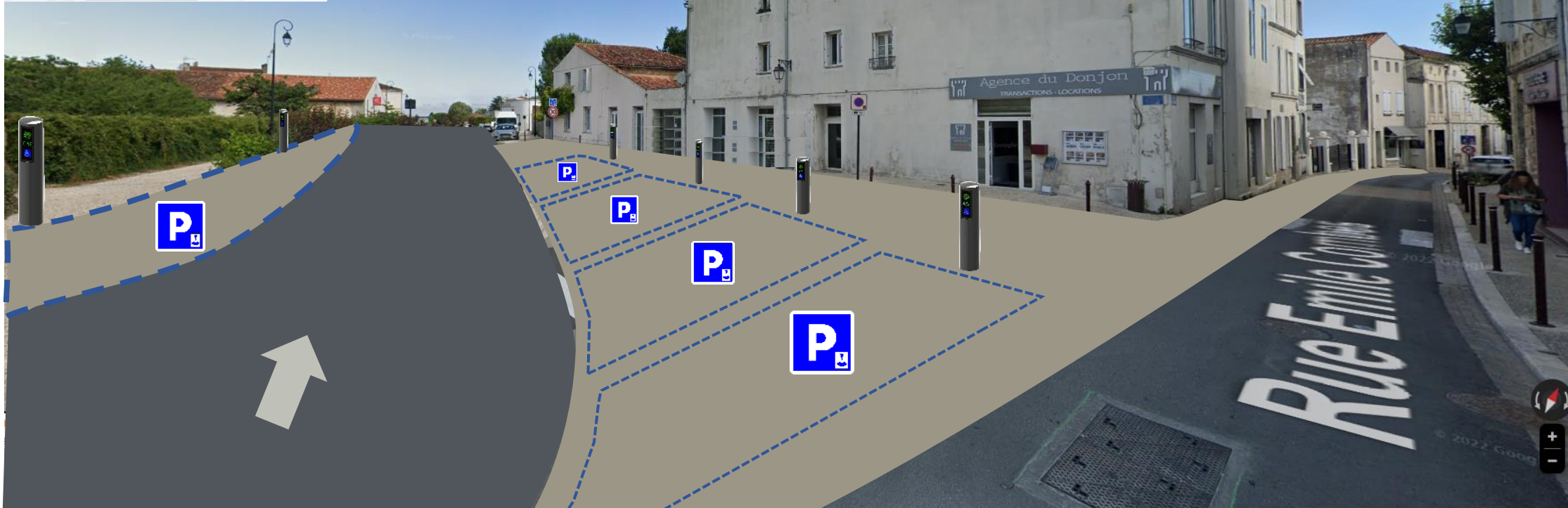
Aménagement de la place St-Martin en zone bleue sur la partie ouest de la place


.....

Rue Emile Combes : la zone bleue très courte durée et les bornes de stationnement minute

La **borne d'arrêt minute** permet d'optimiser la rotation des véhicules stationnés en zone de commerce de proximité ou dépose minute. Cette solution est garante du bon déroulement du stationnement de courte durée. Elle peut -être équipée d'un module permettant la prise de photos pour la verbalisation à distance.

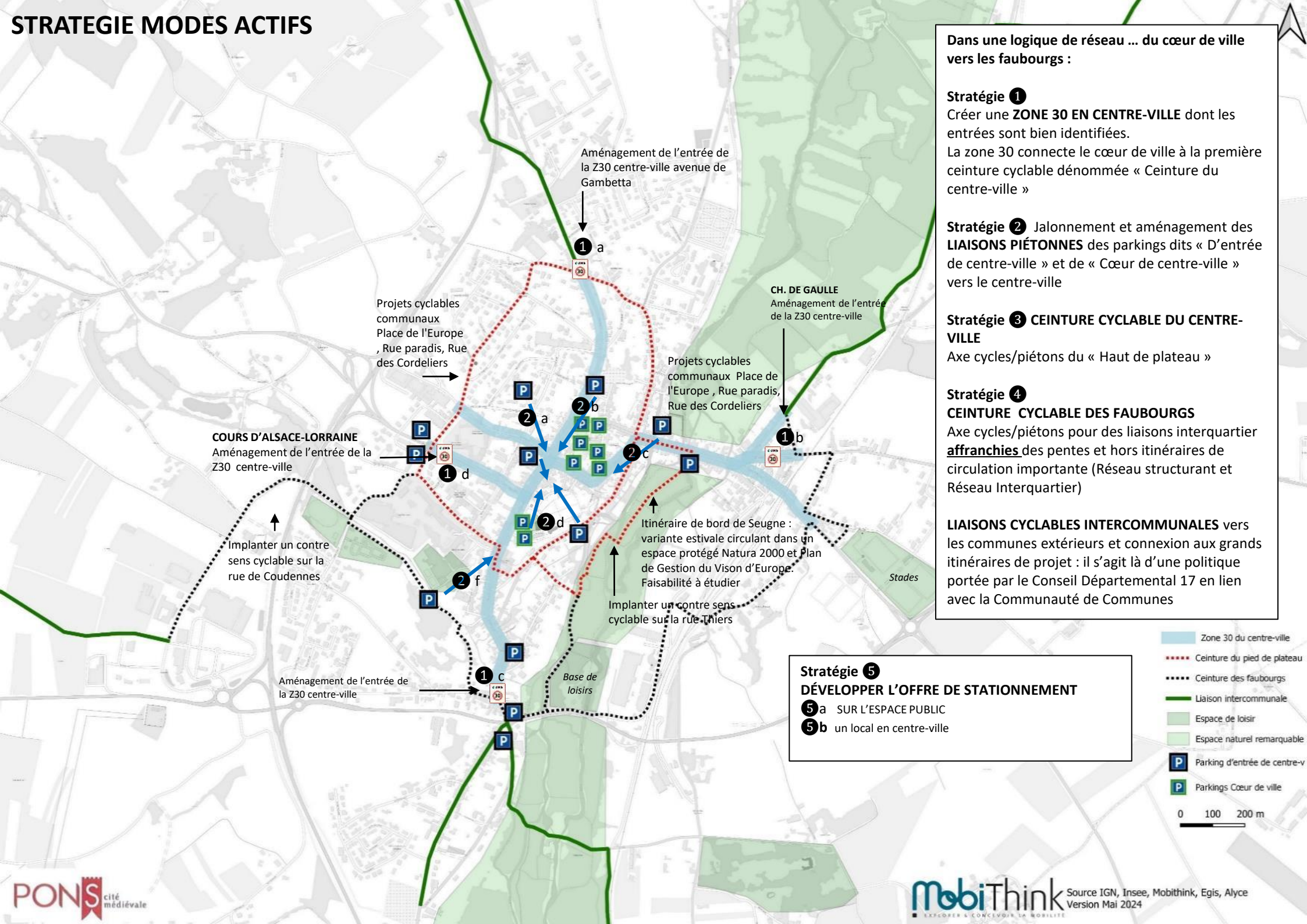
Premières réflexions de réaménagement





Plan d'actions « Modes actifs »

STRATEGIE MODES ACTIFS



Dans une logique de réseau ... du cœur de ville vers les faubourgs :

Stratégie 1
Créer une **ZONE 30 EN CENTRE-VILLE** dont les entrées sont bien identifiées.
La zone 30 connecte le cœur de ville à la première ceinture cyclable dénommée « Ceinture du centre-ville »

Stratégie 2 Jalonnement et aménagement des **LIAISONS PIÉTONNES** des parkings dits « D'entrée de centre-ville » et de « Cœur de centre-ville » vers le centre-ville

Stratégie 3 **CEINTURE CYCLABLE DU CENTRE-VILLE**
Axe cycles/piétons du « Haut de plateau »

Stratégie 4
CEINTURE CYCLABLE DES FAUBOURGS
Axe cycles/piétons pour des liaisons interquartier **affranchies** des pentes et hors itinéraires de circulation importante (Réseau structurant et Réseau Interquartier)

LIAISONS CYCLABLES INTERCOMMUNALES vers les communes extérieures et connexion aux grands itinéraires de projet : il s'agit là d'une politique portée par le Conseil Départemental 17 en lien avec la Communauté de Communes

Stratégie 5
DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

5 a SUR L'ESPACE PUBLIC
5 b un local en centre-ville

- Zone 30 du centre-ville
- Ceinture du pied de plateau
- Ceinture des faubourgs
- Liaison intercommunale
- Espace de loisir
- Espace naturel remarquable
- P Parking d'entrée de centre-v
- P Parkings Cœur de ville

0 100 200 m

DETAILS PROJET

Objectifs :

La conception d'une Charte d'aménagement de la zone 30 du centre-ville permettra d'imaginer des « marqueurs » forts dans le paysage urbain.

Principes :

- L'installation de Totems spécifiques d'entrées de zone 30 est un moyen efficace de marquer l'entrée dans la zone 30
- L'identification de la zone 30 peut être facilitée par un rappel régulier de la vitesse limite par du marquage (30 dans une ellipse au sol).
- Le double-sens cyclable étant la règle en zone 30 (sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police), les entrées et sorties des zones 30 doivent toujours être signalées par des panneaux y compris dans le sens qui n'est utilisé que par des cyclistes.

Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2024

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 30 000 €



Nouvelle signalétique pour La « Zone 30 » du cœur de ville de Pau en 2020



DETAILS PROJET

Objectifs :

Inciter l'usage des parkings « D'entrée de centre-ville » et de « Cœur de centre-ville » par l'existence de liaisons de qualité et sécurisées vers le centre-ville.

Une partie du parcours entre la cité Perrier et le centre-ville et aujourd'hui non aménagé ou mal entretenu créer un ainsi un sentiment d'insécurité.

Principes :

- Jalonnement de l'itinéraire vers le centre-ville par balisage, marquage au sol et chromorientation
- Affichage des temps de trajets à pied (à vélo) : principe du Metrominuto (cf.photo)
- Création d'un trottoir ou d'une bande piétonne sur la Voie d'accès Cité Perrier
- Rénovation et élargissement du trottoir du giratoire
- Création d'un passage piéton Cours Jules Ferry
- Élargissement du trottoir rue des Jacobins et suppression du stationnement

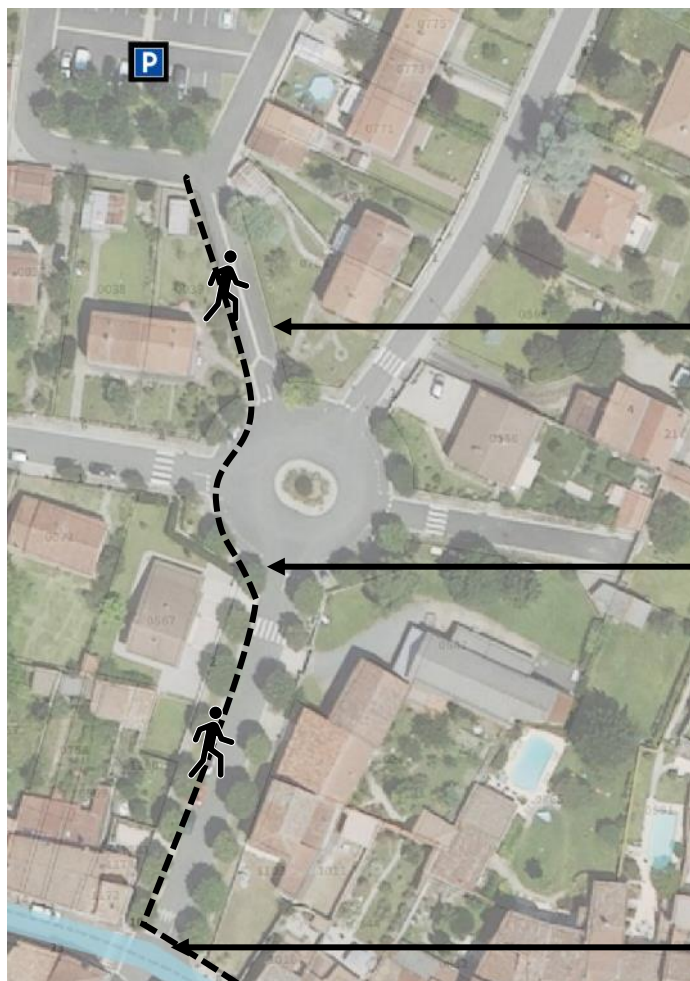
Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2026-2027

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 121 000 €



Voie d'accès Cité Perrier



Traversée du Cours Jules Ferry à sécuriser



Rue des Jacobins



Photo MobiThink

DETAILS PROJET**Objectifs :**

Inciter l'usage des parkings « D'entrée de centre-ville » et de « Cœur de centre-ville » par l'existence de liaisons de qualité et sécurisées vers le centre-ville.

Actuellement la traversée de la rue de la vieille église n'est pas dans l'axe du centre. Le trottoir longeant l'avenue Gambetta est très étroit. Rien ne signale la direction du centre-ville

Principes :

- Jalonnement de l'itinéraire vers le centre-ville
- Passage piéton rue de la Vieille Eglise dans l'axe du centre-ville
- Elargissement du trottoir de l'avenue Gambetta

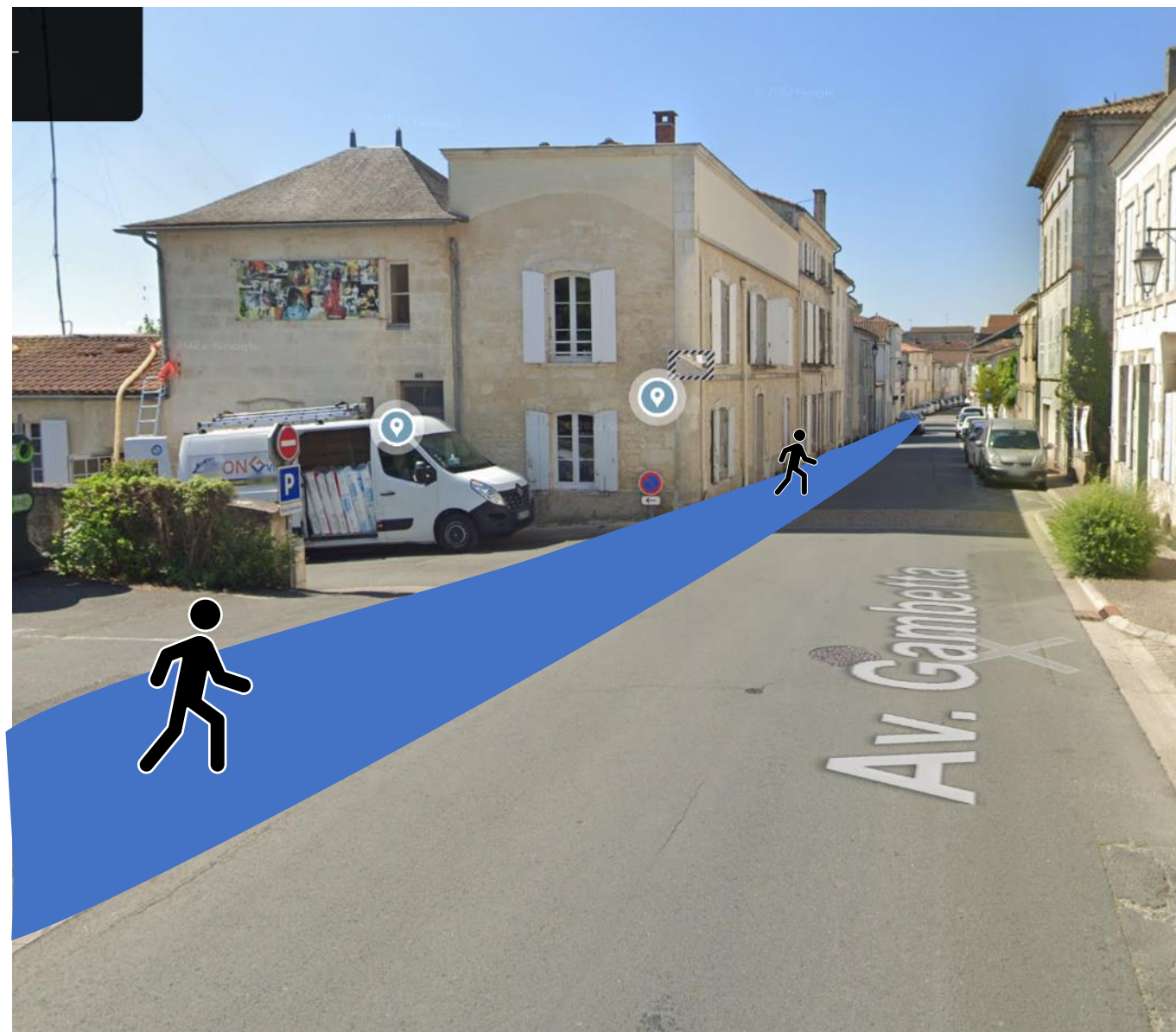
Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2026 -2027

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 131 000 €



DETAILS PROJET

Objectifs :

Inciter l'usage des parkings « D'entrée de centre-ville » et de « Cœur de centre-ville » par l'existence de liaisons de qualité et sécurisées vers le centre-ville.

Les accusations piétonnes ne sont pas l'identifier sur le parking du 18 juin avec un trottoir qui parfois est trop étroit. La traversée piétonne de l'avenue Charles de Gaulle n'est pas protégée.

Principes :

- Jalonnement de l'itinéraire vers le centre-ville
- Mise en place d'un passage pour les piétons sur Charles de Gaulle au débouché du parking du 18 juin
- Marquage de l'itinéraire piéton au sein du parking 10 juin

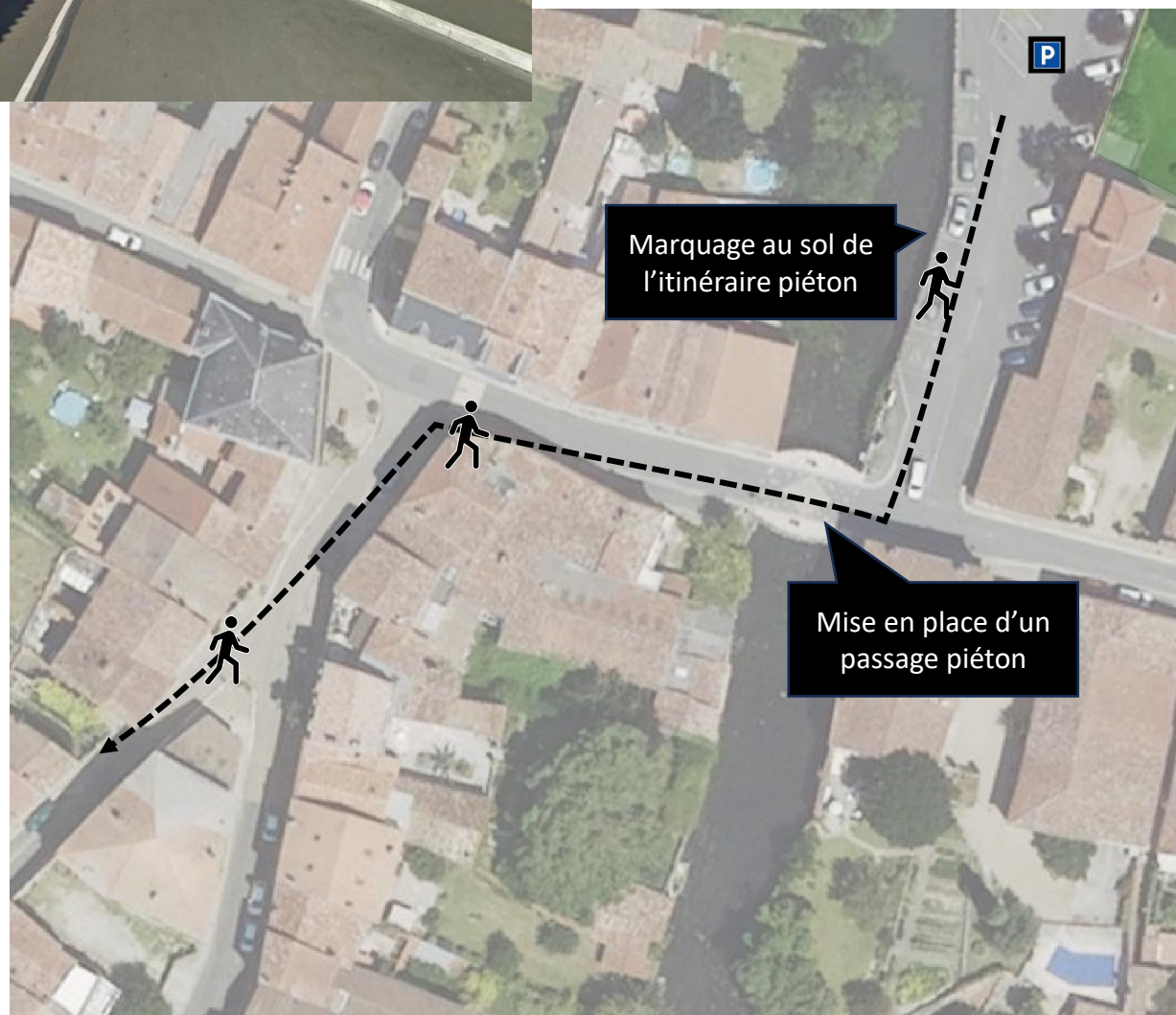
Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2026 -2027

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 18 000 €



DETAILS PROJET

Objectifs :

Inciter l'usage des parkings « D'entrée de centre-ville » et de « Cœur de centre-ville » par l'existence de liaisons de qualité et sécurisées vers le centre-ville.

Le parking du pigeonnier propose une localisation intéressante en contrebas du plateau et du château et proposant une alternative au parking du haut. L'accès du centre-ville est aujourd'hui difficile et oblige un détour important. La mairie envisage l'acquisition d'une parcelle à proximité, pour développer l'offre de parking du secteur.

Principes :

- Jalonnement de l'itinéraire vers le centre-ville
- Installation d'une liaison bas-haut du plateau (ascenseur)
- Élargissement des trottoirs rue Thiers

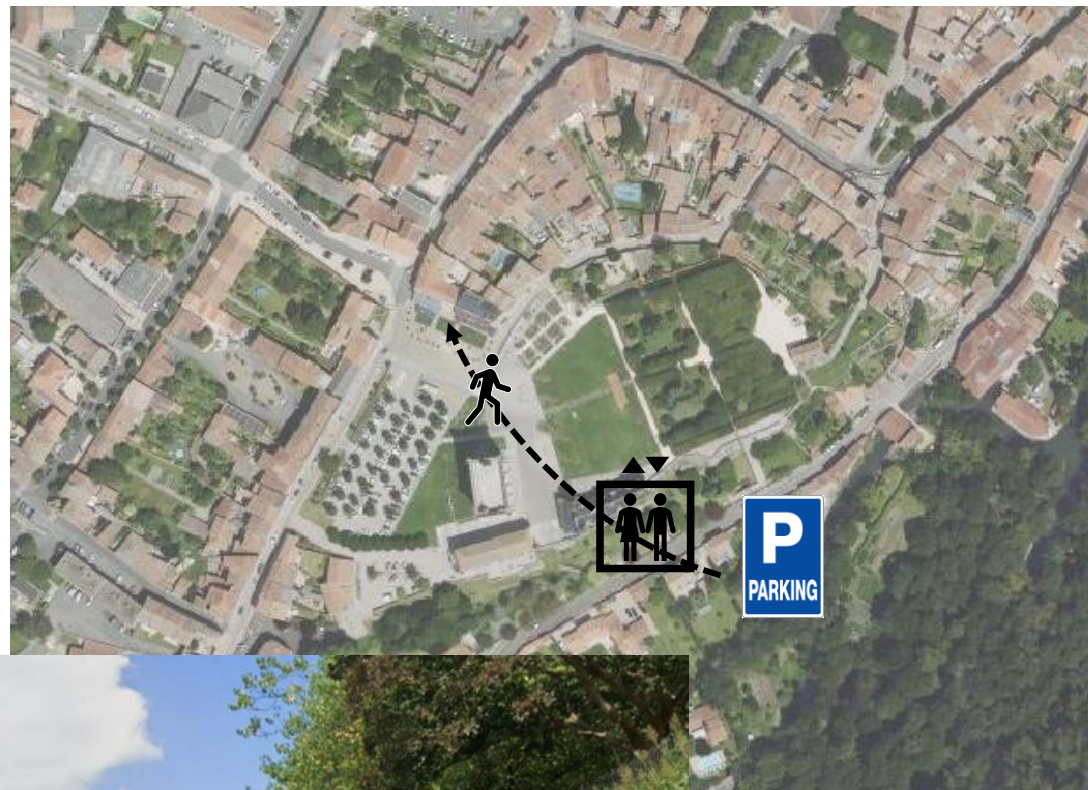
Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2025 - 2026

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 135 000 €



Élargissement des trottoirs rue Thiers

DETAILS PROJET

Objectifs :

Identifier et jalonner un itinéraire « de référence » pour le centre-ville.

Principes :

- Jalonement de l'itinéraire qui sera en voie partagé
- Sécurisation de 5 carrefours classiques et giratoires par marquage au sol des itinéraires (double chevron + picto vélo)
- Marquage du double sens cyclable sur la rue Thiers
- Jalonement spécifique de l'itinéraire du bord de Seugne pour un usage hors saisons pluvieuses

Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2024 - 2025

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 111 000 €

Principes de la voie partagée :

Trafic < à 500 véhicules/jour : il n'est pas nécessaire d'installer des dispositifs de ralentissement
 De 500 à 1000 véhicules/jour : si besoin, sur certaines sections, mise en place de différents aménagements de régulation de la vitesse automobile et de partage de la voirie : dispositifs de ralentissement de type « écluses », Zone 30, ralentisseurs, coussins berlinois ...



Sécurisation des carrefours :

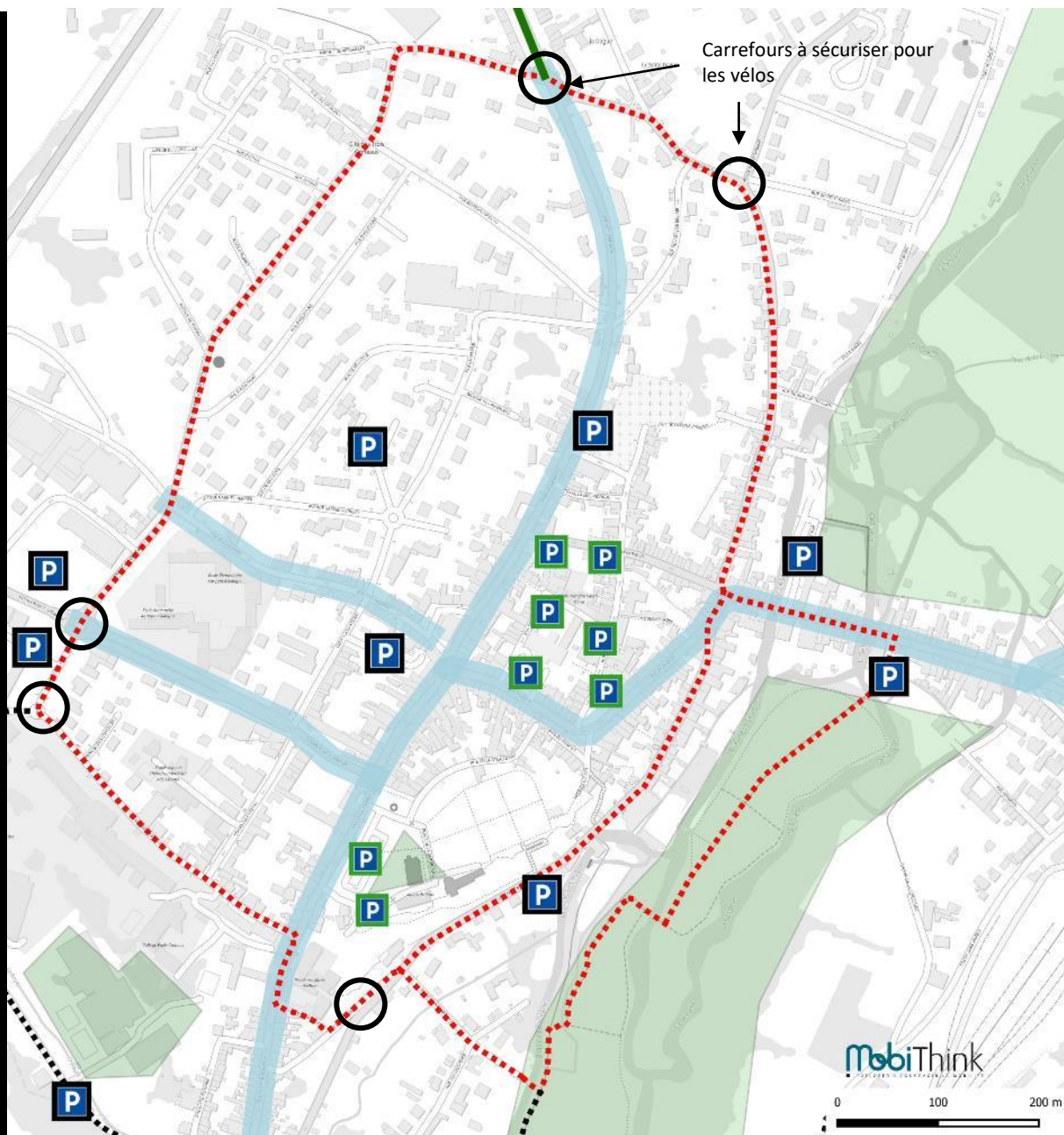
Signalétique, marquage au sol pour identification du régime de priorité et des itinéraires.
 Installation d'une signalisation du débouché des cyclistes avant la traversée par l'itinéraire.



Sécurisation des giratoires :

Dans la perspective de l'aménagement d'un trottoir partagé sur l'Avenue des Droits de l'homme et du basculement en bandes cycles sur D10, l'aménagement d'un mini giratoire semble être la solution la plus efficace.

Pour les mini-giratoires et les petits giratoires il est préférable de ne matérialiser aucun aménagement cyclable dédié. Il est conseillé de matérialiser la trajectoire des cyclistes au centre de l'anneau à l'aide du double chevron avec ou sans la figurine du cycliste.



Carrefours à sécuriser pour les vélos

DETAILS PROJET

Objectifs :

Création d'un itinéraire cycles/piétons pour des liaisons interquartier affranchies des pentes et hors itinéraires de circulation importante (Réseau structurant et Réseau Interquartier)

Principes :

- Jalonement de l'itinéraire qui sera en voie partagée
- Sécurisation de 7 carrefours classiques et giratoires par marquage au sol des itinéraires (double chevron + picto vélo) notamment Rue d'Archiac, de Cognac et de Jonzac
- Création d'un tronçon en voie verte sur foncier existant le long de la D732 avec un franchissement de la Seugne
- Marquage du double sens cyclable sur la rue de Coudennes
- Jalonement spécifique de l'itinéraire du bord de Seugne pour un usage hors saisons pluvieuses

Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune, CD17

Programmation : 2025 - 2026

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 430 000 €

Sécurisation des carrefours :

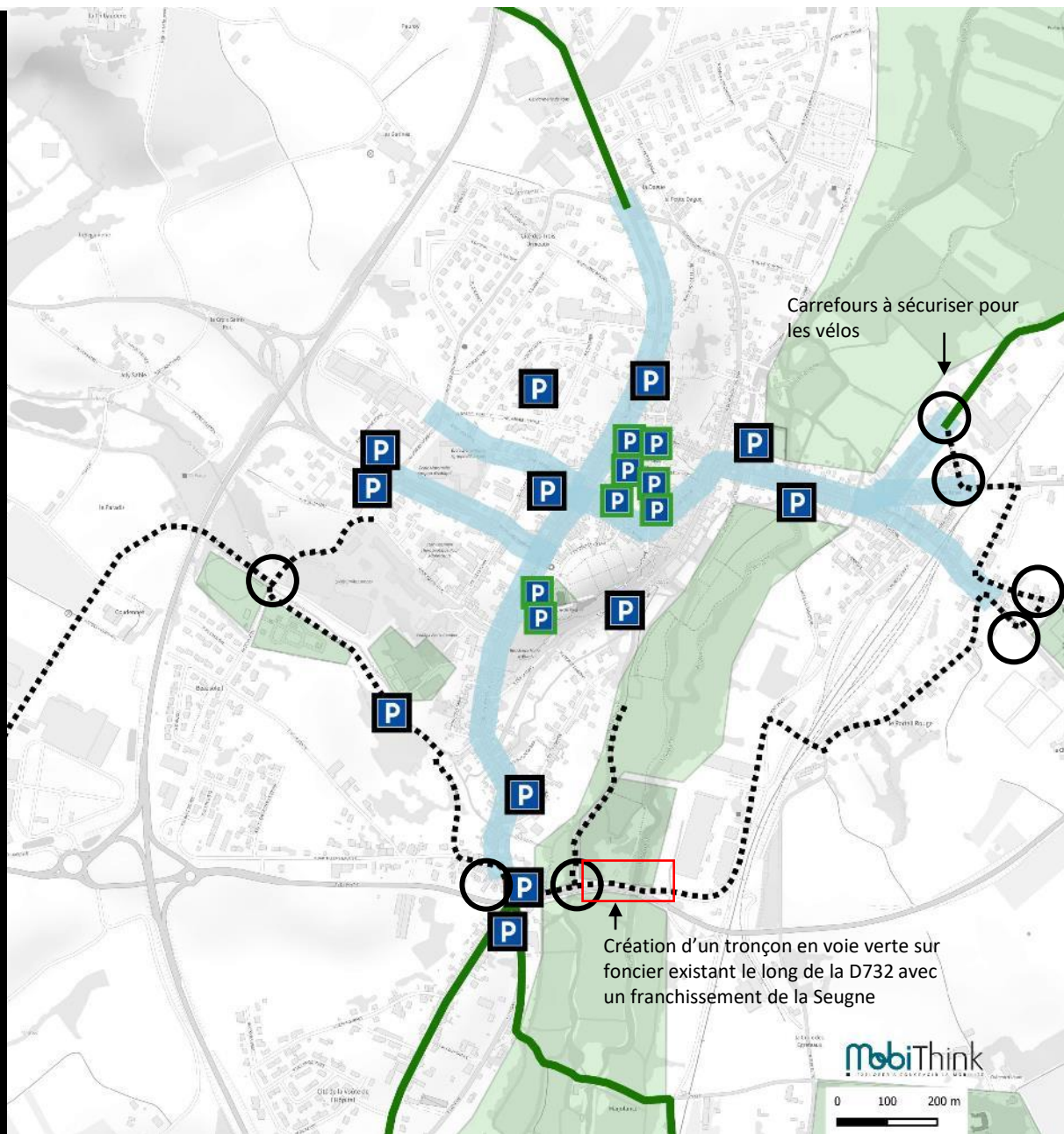
Signalétique, marquage au sol pour identification du régime de priorité et des itinéraires.
Installation d'une signalisation du débouché des cyclistes avant la traversée par l'itinéraire.



Sécurisation des giratoires :

Dans la perspective de l'aménagement d'un trottoir partagé sur l'Avenue des Droits de l'homme et du basculement en bandes cycles sur D10, l'aménagement d'un mini giratoire semble être la solution la plus efficace.

Pour les mini-giratoires et les petits giratoires il est préférable de ne matérialiser aucun aménagement cyclable dédié. Il est conseillé de matérialiser la trajectoire des cyclistes au centre de l'anneau à l'aide du double chevron avec ou sans la figurine du cycliste.



DETAILS PROJET

Objectifs :

L'offre de stationnement vélo doit être adaptée à chaque type de public et à chaque type d'usage.

Principes :

Choisir un positionnement adapté et visible en adaptant l'offre et la capacité très variable en fonction des communes et des secteurs

- Ratio cible en cœur de bourg : 1 place pour 50 places voitures
- Aux abords des générateurs clés : mairies, centres culturels, équipements sportifs, écoles, pôles de commerces Rue Emile Combes ...
- Dans les autres pôles de centralité
- Équiper à hauteur des arrêts TC et covoiturage stratégiques

Homogénéiser le type mobilier

- N'implanter que des arceaux (250 à 500€/unité – fourniture et pose)
- Abri à vélo individuel et sécurisé (module à deux emplacements ou abri collectif si la durée >1h (5K€/10pl – fourniture et pose) : à la gare et au futur pôle d'échanges Place de l'Europe en lien avec la politique intermodale de la Région)

Points de vigilance / impacts : RAS

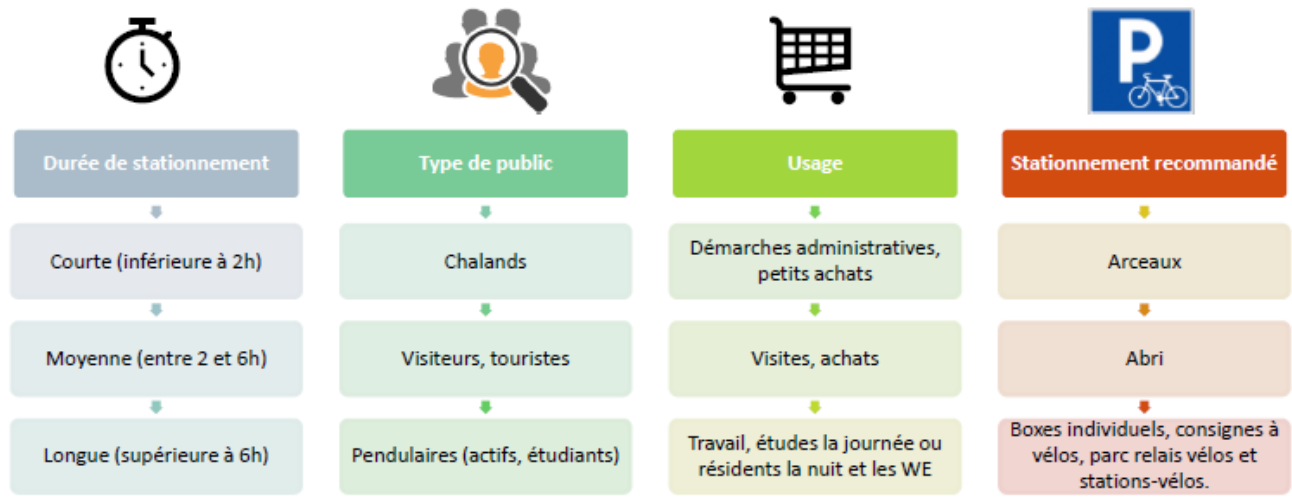
Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage :

Commune en partenariat sur certains pôles avec la Région NA

Programmation : dès 2024

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 55 000 €



Arceaux – **Courte durée**



Abri collectif ouvert - **Moyenne durée**



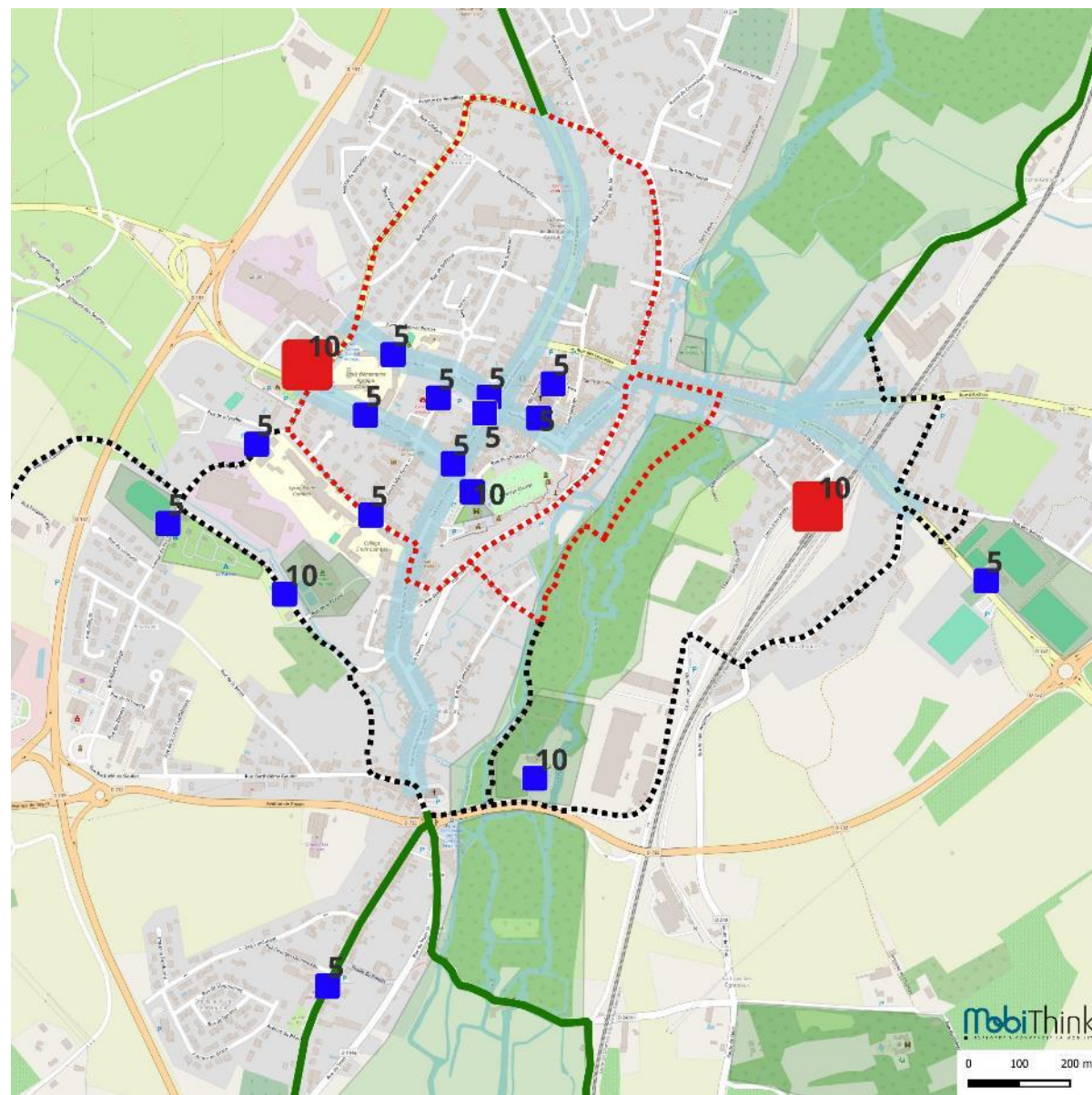
Consigne individuelle ou collective – **Longue durée**

Exemple de ratio à mettre en application dans les communes, en fonction de la demande réelle :

Sites	Nombre d'emplacements à prévoir
Piscine	1 place pour 3 utilisateurs
Cinéma	1 place pour 5 places assises
Commerces	2 places pour 100 m ² de surface commerciale
Zone piétonne	5 à 10 places tous les 50 à 100 mètres

Sites identifiés, type de dispositifs et capacité de stationnement (en nombre de places) :

Sites identifiés	Type de dispositifs	Nombre	Coût € HT
Centre-ville rue Emiles Combes	Arceaux : au niveau des entrées de la rue, parking de la Poste et Parking Saint Martin	4 x 5 places = 20	10 000 €
Arrêt de bus Place de l'Europe	Abris collectif couvert	1*10 pl	5000 €
Ecole Agrippa : rue des Jacobins + Cours Alsace Lorraine	Arceaux vélo	2 x 5 places = 10	5000 €
Ecole Sainte Marie	Arceaux vélo	1 x 5 places	2500 €
Collège et Lycée	Arceaux vélo	2 x 5 places = 10	5000 €
Piscine	Arceaux vélo	2 x 5 places = 10	5000 €
Stade & aires sportives	Arceaux	2 x 5 places = 10	5000 €
Zone de loisir de La Seugne	Arceaux	2 x 5 places = 10	5000 €
Gare	Abris collectif couvert	1*10 pl	5000 €
Parvis du Donjon / La Marronnière	Arceaux	2 x 5 places = 10	5000 €
Hôpital des pèlerins	Arceaux vélo	1 x 5 places	2500 €
Total		110	55 000 €



- Arceaux vélo
- Abris collectif couvert

- Zone 30
- Ceinture du pied de plateau
- Ceinture des faubourgs
- Liaison intercommunale

DETAILS PROJET

Objectifs :

Apporter une solution de stationnement sécurisé et à l'abri
 Apporter un service de stationnement premium aux usagers du vélo en apportant du confort pour le chargement ou déchargement notamment
 Revaloriser un centre-ville par l'utilisation de cellules commerciales vacantes
 Proposer une solution aux résidents du centre-ville où souvent le logement est peu adapté aux vélos (Vélo Box)

Principes :

Exemple 1 : Local de stationnement au rdc d'immeuble de centre-ville à Vienne
 Exemple 2 : À Bordeaux
 Exemple 3 :
 Création de locaux de stationnement sécurisé des vélos en centre-ville utilisés par les clients des commerces souhaitant mettre leur vélos (parfois onéreux) à l'abri ou par les habitants y trouvant un équipement de proximité. Des services complémentaires peuvent être imaginés : entretien du vélo, mutualisation avec des activités de cyclo logistique ...
 Exemple 4 : Vélo Box offre la possibilité d'implanter du stationnement vélo dans les secteurs résidentiels contraints des centres-villes

Points de vigilance / impacts : RAS

Gestionnaire de voirie, maîtrise d'ouvrage : Commune

Programmation : 2025

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Coût investissements : 30 000 €

Coût de fonctionnement (loyer) : 7 200 € / an (base loyer à 500 € par mois et 100 euros de charges mensuelles)

1



Photo : VienneAgglo



2

3

Les bicycletteries de Bordeaux Métropole sont des parkings vélo aménagés en rez-de-chaussée d'immeuble, dans le centre ancien de Bordeaux, à destination des résidents du secteur. Elles s'inscrivent dans les objectifs du plan vélo validé par la métropole.



Photo : DeVELOppement



Exemple d'un local mis à disposition des clients du commerce de centre-ville aux Pays-Bas (Photo Mobithink – 2021)

4



Photo DeVELOppement : Vélo Box à Bordeaux

Eric GELLIS

eric.gellis@mobithink.fr

06 64 32 26 61

www.mobithink.fr

mobiThink
■ EXPLORER & CONCEVOIR LA MOBILITÉ

Franck Mercier

franck.mercier@egis-group.com

06 42 91 69 01

www.egis-group.com

 **egis**