



## *Prévenir et résoudre les tensions entre piétons et cyclistes*

Retour sur des ateliers immersifs et recommandations

Depuis 2023, le Réseau vélo et marche, le Cerema et l'Académie des mobilités actives (ADMA) se sont associés pour proposer des journées d'étude consacrées à la cohabitation entre usagers des modes actifs.

# Des ateliers piétons et cyclistes

## Pourquoi et comment ?

### — Un problème de sécurité routière, vraiment ?

Alors que la pratique du vélo augmente significativement sur l'ensemble du territoire national depuis quelques années, **des situations de tension apparaissent entre les cyclistes et les piétons**, usagers les plus vulnérables de l'espace public.

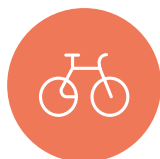
Ces tensions traduisent avant tout un sentiment d'insécurité plus qu'un problème de sécurité routière, qui reste l'apanage des interactions avec des véhicules motorisés. En effet, les données d'accidentologie témoignent du fait que les cyclistes et les piétons sont rarement responsables des blessés et tués sur la route. Sur environ 450 piétons tués chaque année, moins de 4 le sont dans un accident avec un cycliste.

La majorité (56 %) des piétons tués l'est contre un véhicule de tourisme et plus d'un tiers (34 %) contre un véhicule lourd (utilitaire, poids lourd, bus ou car).

# 43 %

des répondants estiment que les conflits entre piétons et cyclistes sont fréquents.

Baromètre des villes et villages marchables



# 43 %

de l'ensemble des répondants déclarent que les conflits avec les piétons sont fréquents.

Baromètre des villes cyclables

Il convient également de tenir compte des blessés dans des accidents entre cyclistes et piétons. Toutefois les données à ce sujet demeurent partielles et sous-évaluées. En 2023, sur un peu plus de 9 000 accidents de piétons enregistrés par les forces de l'ordre, environ 350 ont concerné un accident piéton-cycliste, impliquant 330 piétons blessés et 100 cyclistes blessés. 220 ont concerné un accident entre piétons et conducteurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm).

### — Un enjeu de confort de l'espace public et un besoin de réassurance des usagers vulnérables

Aussi bien les cyclistes que les piétons expriment ces tensions, mais de manière différente : pour les cyclistes, les piétons apparaissent parfois **comme une gêne** qui les force à ralentir ou à modifier leur trajectoire. De leur côté, les piétons perçoivent les cyclistes **comme un danger**, notamment en raison de leur vitesse de déplacement. L'augmentation de la taille et du poids des vélos (vélos cargo, VAE...), ainsi que l'augmentation des usages de trottinettes électriques, renforcent ce **ressenti d'insécurité**. Pour les piétons les plus vulnérables, ce ressenti est encore plus marqué, pouvant aller jusqu'à les conduire à limiter leurs déplacements à pied, voire y renoncer dans les cas les plus extrêmes.

### — Travailler ensemble pour trouver des solutions

Résoudre ces situations de tension appelle à mieux identifier les caractéristiques de ces tensions et les besoins des usagers. Comme cela a été fait lors des ateliers organisés en 2023 et 2024, il est utile d'inclure largement les acteurs autour du sujet de la cohabitation piétons/cyclistes : représentants associatifs (associations piétonnes, cyclistes ou mixtes), élus et techniciens du territoire. Il peut être pertinent d'associer également des représentants d'associations de personnes à mobilité réduite. Ces ateliers se sont concentrés spécifiquement sur la cohabitation entre piétons et cyclistes.

**C'est dans ce contexte que ces journées d'étude voient le jour.** Elles ont pour objectif de réfléchir collectivement à des solutions techniques satisfaisant les besoins des deux types d'usagers. Elles sont composées d'une matinée en salle pour la réalisation d'un atelier immersif, et d'un après-midi en visite de terrain.

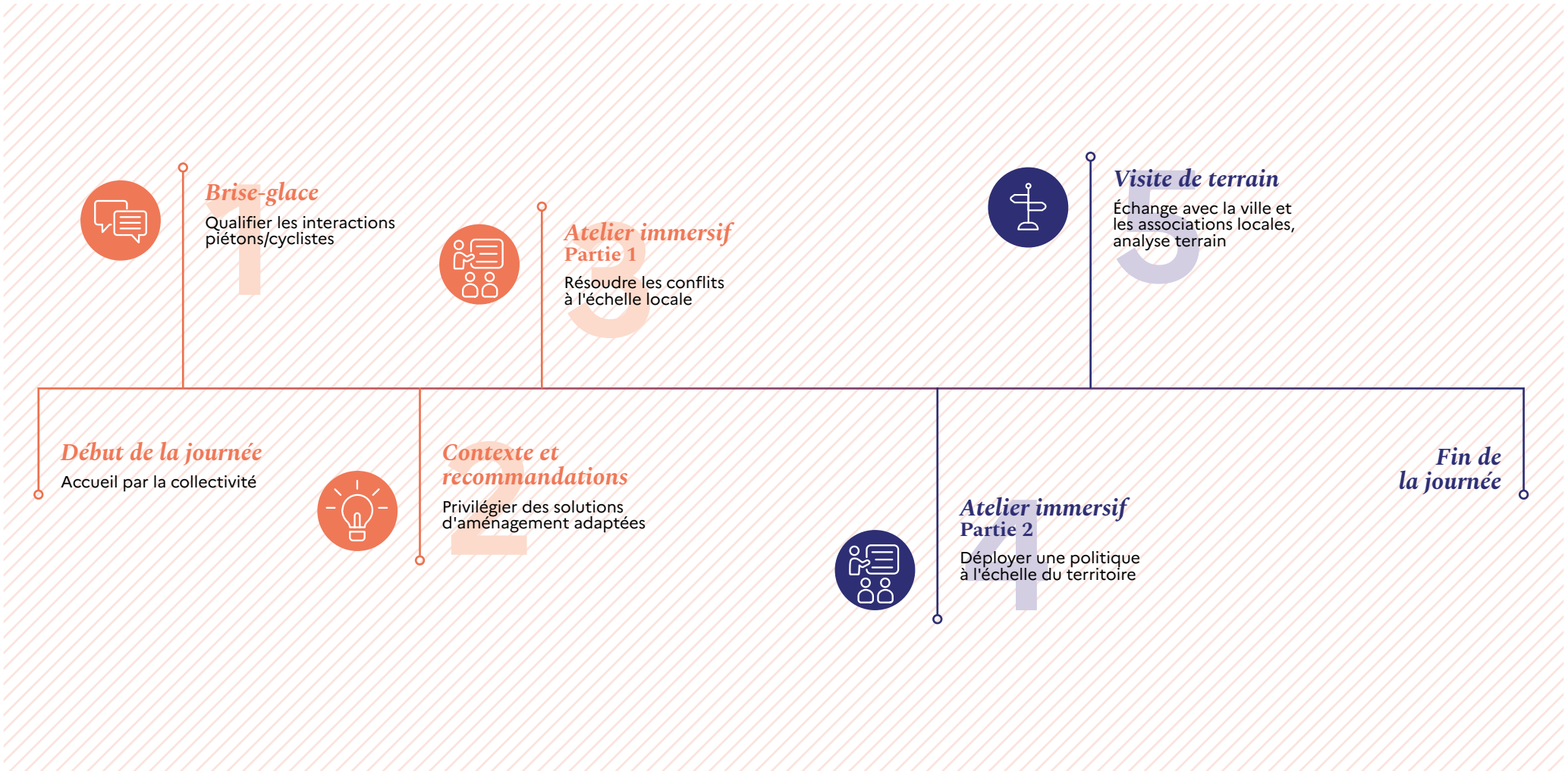
Ces journées ont été proposées à plusieurs reprises au cours des années 2023 et 2024. Des participants de toute la France ont été accueillis par les collectivités suivantes : **Métropole Européenne de Lille** (janvier 2023), **Montpellier Méditerranée Métropole** (avril 2023), **Bordeaux Métropole** (juin 2023), **La Rochelle** (juin 2024). Une session dans un format modifié a également été proposée à **Clermont-Ferrand** à l'occasion du congrès du Réseau vélo et marche (octobre 2023). Au total, **ce sont près de 140 personnes, élus, techniciens et membres associatifs, qui ont bénéficié de ces journées d'étude.**





## Déroulé et contenu des journées d'échanges

Dans la suite de ce document sont détaillés chacun des temps identifiés, puis un certain nombre de recommandations utiles pour limiter les tensions entre piétons et cyclistes sur l'espace public.



## Brise-glace

### Qualifier les interactions piétons/cyclistes

Après une courte présentation de la collectivité sur sa politique modes actifs, l'atelier commence par un exercice dit « brise-glace », avec la diffusion de plusieurs vidéos d'interactions entre cyclistes et piétons. Les participants, munis de cartons de couleur, qualifient leur ressenti par rapport à chaque interaction : est-elle inexistante, acceptable, gênante, conflictuelle, ou dangereuse ? L'exercice fait comprendre que la **perception d'une interaction diffère grandement d'une personne à l'autre**. Cela montre l'importance de confronter les différents points de vue sur une même situation pour réellement comprendre sa complexité. Ces sensibilités sont nécessaires à prendre en compte pour aménager des espaces plus inclusifs.



Atelier Clermont-Ferrand

## Éléments de contexte et de recommandations

### Privilégier des solutions d'aménagement adaptées

L'objectif de ce temps de présentation réalisé est tout d'abord de **poser le contexte et les principaux enjeux** concernant le sujet de la cohabitation entre piétons et cyclistes (présenté sur la page 12). Ce temps permet également **d'assurer un même niveau de connaissance** pour l'ensemble des participants, venant de contextes différents. Des recommandations d'aménagements selon différents contextes sont développées ici.

## Atelier immersif

### Partie 1 : résoudre les conflits à l'échelle locale

Les participants, par binômes, **analysent des situations spécifiques de persona se déplaçant à pied ou à vélo** dans différents lieux jugés sensibles au niveau de la cohabitation entre piétons et cyclistes. Chaque table travaille sur un site différent : carrefour routier, voie verte, zone de rencontre, aire piétonne et pôle d'échanges. Un élément central de ces mises en situation est **l'interaction jugée compliquée entre piétons et cyclistes**.



Carte d'une ville fictive pour illustrer différentes situations @ Adma



## Atelier immersif

### Partie 2 : déployer une politique à l'échelle du territoire

Les participants changent ensuite de table pour échanger les idées avec des personnes ayant travaillé sur d'autres lieux. Ils travaillent alors à l'**élaboration de solutions concrètes** en fonction de cinq grandes thématiques : aménagements, jalonnement et signalétique, communication et sensibilisation, planification et réglementation, concertation et participation.



Atelier Clermont-Ferrand



## Visite terrain

### Échange avec la ville et les associations locales, analyse terrain

Des visites à pied et à vélo sont réalisées dans des lieux identifiés par la collectivité accueillante. Les sites, qui ont fait l'objet au cours des dernières années d'aménagements visant à résoudre une problématique liée à la cohabitation entre piétons et cyclistes, sont présentés par la collectivité. L'association locale partage également son point de vue sur les réalisations, et plus précisément son expertise d'usage.

Sur certains ateliers, un exercice d'observation a été réalisé par les participants avec pour objectif d'identifier les avantages et inconvénients que peuvent rencontrer à la fois les piétons et les cyclistes. Les visites permettent d'échanger et d'identifier des bonnes pratiques et les points de vigilances. Elles permettent de mettre en lumière l'importance d'analyser les différents sites du point de vue des piétons et des cyclistes, et d'inclure une diversité d'acteurs dans la réflexion.



# Exemples d'actions cités lors des ateliers

Ces journées de travail ont souligné l'importance d'actions à réaliser sur cinq thématiques ciblées qui vont au-delà de l'aménagement de l'espace public. Au sein de celles-ci, les actions doivent être adaptées aux contextes et aux zones étudiées.

## Planification et réglementation

Les collectivités disposent de plusieurs outils pour mettre en œuvre un réseau cyclable continu et sécurisé. Certaines collectivités ont également développé leur réseau marchable, articulé avec le réseau d'itinéraires cyclables, qui s'inscrit dans une réflexion globale des déplacements intégrant tous les modes. Une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire en découle, avec une plus large place donnée aux circulations cyclables et piétonnes. Parmi ces outils, avoir un **schéma directeur cyclable et un schéma directeur marchable bien articulés** ressort comme essentiel pour structurer la mise en œuvre opérationnelle. D'autres outils, comme la généralisation du 30 km/h ou la modification du plan de circulation, ont également été évoqués. Quels que soient les choix réalisés, des réajustements seront peut-être à prévoir en fonction de l'évolution des déplacements.

## Jalonnement et signalétique

Le jalonnement et la signalétique sont indispensables pour matérialiser les espaces de chacun des modes et les usages attendus. Ainsi cela limite les situations d'incompréhension qui génèrent des conflits entre cyclistes et piétons. Le jalonnement matérialise la planification afin d'éviter que les itinéraires cyclables structurants ne se superposent à des zones à fort flux piéton.

### Exemples d'actions

- Voie verte : apposer une signalétique pour rappeler et insister sur le partage de l'espace.
- Aire piétonne : un jalonnement et une signalisation clairs permettent de guider les cyclistes « en transit » pour contourner une aire piétonne. Cet itinéraire de contournement nécessite d'être attractif et crédible pour les cyclistes.



Affiche de communication sur la zone de rencontre à La Rochelle

## Services et stationnement

Un positionnement stratégique de l'offre de stationnement est un point clé qui peut être développé dans un **schéma stationnement vélo**. Il permet de favoriser le stationnement des cyclistes sur des espaces dédiés, et ainsi libérer les espaces piétons parfois occupés par des vélos.

### Exemples d'actions

- Aire piétonne : positionner des arceaux en entrée d'aire, avec une attention aux arceaux spécifiques pour vélos-cargo et vélos adaptés.
- Pôles d'échange : en complément d'une démarche permettant d'organiser et de rendre lisible les circulations des modes actifs aux abords du pôle, installer du stationnement vélo sécurisé en connexion avec les aménagements cyclables. L'ambition est de réduire le lieu de croisement entre les lignes de désir marchables et cyclables.
- Suppression du stationnement motorisé dans les 5 m en amont de tous les passages piétons d'ici le 31 décembre 2026 (obligation précisée dans l'article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière). Des arceaux vélo peuvent être installés à la place.

## Concertation et participation

La concertation avec les riverains, les commerçants, les associations et autres parties prenantes est cruciale pour favoriser la mise en avant de l'expertise d'usage et l'acceptabilité des projets. Une attention particulière doit être portée à la représentativité.

### Exemples d'actions

- Mise en place d'ateliers citoyens de co-construction. Il est important d'inviter des usagers de tous modes de déplacement. Par exemple, concerter aussi des piétons sur des projets d'aménagement cyclable pour assurer la qualité de l'ensemble pour tous les usagers. Point d'attention : recueillir l'expression des usagers les plus vulnérables ou ayant moins l'habitude de s'exprimer.
- Outils participatifs tel la plateforme Cyclo-fiche à Bordeaux pour recueillir les alertes et suggestions des habitants (cyclistes et piétons).

## Communication et sensibilisation

Une campagne de communication sur le partage de l'espace public permet de rappeler ou faire connaître les aménagements et règles de priorité. Cela peut être combiné à une homogénéisation des aménagements pour une meilleure compréhension.



Campagne « Partager la rue » à Montpellier

© Montpellier Méditerranée Métropole

# Questionner la place de tous les modes...

... pour réaffecter de l'espace pour la marche et le vélo

Les tensions piétons-cyclistes résultent encore souvent d'une répartition de la voirie défavorable aux modes actifs. Voici plusieurs leviers pour redistribuer l'espace public au profit des piétons et des cyclistes. Suivant les cas, ils pourront être actionnés à une ou plusieurs échelles : celle des itinéraires, celle des quartiers, celle de la ville, etc.

## La hiérarchisation de la voirie pour chacun des modes permet :

- D'identifier les réseaux structurants pour chaque mode (marche, vélo, transports en commun, voitures)
- De planifier l'amélioration de la qualité de l'espace public, notamment par la création d'aménagements adaptés

## La révision des plans de circulation permet :

- De supprimer le transit motorisé sur certains axes secondaires où le principe de mixité devient envisageable
- De réaffecter des voies de circulation et de gagner de l'espace pour créer ou améliorer des aménagements
- De rendre le réseau perméable aux seuls modes actifs, notamment dans des rues apaisées (filtre modaux ponctuels, généralisation du double-sens cyclable, etc.)
- Des réajustements seront peut-être à prévoir en fonction de l'évolution des déplacements.

## L'apaisement des vitesses des véhicules motorisés permet :

- De revoir les largeurs de chaussées
- De positionner les cyclistes en interface avec le trafic motorisé à condition que les volumes de trafic (motorisé et cyclable) le permettent



La Rochelle : la hiérarchisation du réseau a permis de définir des zones de circulation apaisée

La modification de l'organisation du stationnement motorisé (réorganisation grâce à l'identification de poches de stationnement, suppression, etc.) permet d'offrir de nouveaux espaces aux piétons et aux cyclistes.

La mise en place de stationnement vélo positionné de manière à ne pas entraver le cheminement des piétons, idéalement sur la chaussée, permet d'éviter la gêne occasionnée par des vélos mal garés.

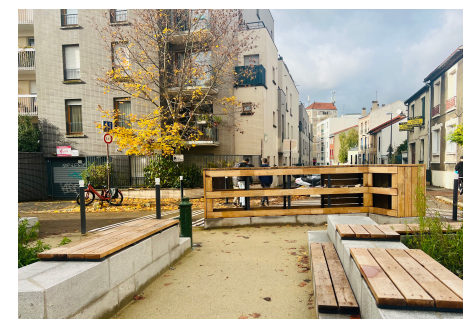
Redimensionner voire supprimer certaines voies de circulation permet une redistribution des espaces et un gain de largeur attribuable aux espaces piétons et aux aménagements cyclables.

## Repenser les carrefours, en les rendant notamment plus compacts et plus lisibles permet de :

- matérialiser des trajectoires dédiées pour chaque mode
- faciliter les traversées, par exemple en les séquençant, et les rendre accessibles
- envisager des lignes d'effets en amont des traversées piétonnes de pistes cyclables.
- dégager de la place pour créer des îlots-refuges, facilitant en particulier les traversées piétonnes.

Montreuil : l'installation de mobilier urbain crée un filtre modal ne laissant passer que cyclistes et piétons dans cette rue du réseau de voirie secondaire

© Ville de Montreuil



Bordeaux, Pont de Pierre : Une fois le trafic individuel motorisé supprimé sur le pont, les cyclistes circulent avec les bus et les trottoirs sont libérés pour les piétons.

© Bordeaux Métropole

## Piétons-cyclistes sur un même espace : une cohabitation souhaitable à tout prix ?

Il est souvent pertinent de **séparer piétons et cyclistes**, notamment sur les axes à fort potentiel cyclable ou piéton (voir page 14). Pour autant, **la mixité piétons-cyclistes peut fonctionner dans certaines situations** (voir page 16). Bien utilisées dans leur domaine de pertinence, la zone de rencontre, l'aire piétonne, ainsi que les voies vertes peuvent se révéler adaptées sur de nombreuses voiries.

Pour arbitrer entre séparation et mixité sur une rue donnée, on pourra chercher à répondre à ces **QUESTIONS** :

Quels sont les flux actuels et attendus ? Quels sont les profils des usagers et leurs besoins ?

Quel est le statut de la rue dans la hiérarchisation des voies et les schémas d'itinéraires modes actifs ?

Quelles sont les contraintes physiques (largeur de la rue, arrêt de transport, accès riverains ...) ?

Existe-il d'autres fonctions à prendre en compte (parvis d'équipement, étals de commerces, marchés, assises...) ?

# Séparer piétons et cyclistes dès que nécessaire...

... en proposant des réalisations soignées

Solution plébiscitée pour éviter les conflits d'usage, la mise en place d'aménagements dédiés et la séparation des piétons et des cyclistes sont particulièrement adaptés aux axes structurants des réseaux piétonniers et cyclables. Pour autant, la conception des aménagements nécessite un soin particulier pour garantir conjointement l'accessibilité, la sécurité et le confort d'usage de tous les profils d'utilisateurs. Si l'atteinte de ces objectifs passe notamment par un dimensionnement généreux des trottoirs comme des aménagements cyclables, voici d'autres éléments incontournables à prendre en compte pour garantir le bon fonctionnement des réalisations mises en œuvre.

## — Lisibilité et efficacité des solutions proposées

Les usagers doivent saisir sans difficulté le comportement attendu de leur part sur l'aménagement et le juger suffisamment crédible pour l'adopter (positionnement adapté aux lignes de désir, vitesse attendue, régime de priorité, etc.). En particulier, le statut des aménagements proposés doit être clairement défini et signalé aux usagers.

## — Séparation physique des espaces

Une séparation repérable et détectable est nécessaire entre les espaces piétons et les pistes cyclables. Ce résultat peut être obtenu par une différence de niveau entre trottoirs et pistes cyclables et/ou par l'emploi d'une bordure adaptée à ces interfaces piétons-cyclistes. Cette séparation ne doit pas introduire de risque de chute pour les usagers. Une différenciation de couleur ou de texture peut améliorer la lisibilité de l'aménagement, mais un confort de cheminement équivalent mérite d'être fourni aux piétons et aux cyclistes. Sans cela, il est probable qu'une part significative des usagers circule sur l'espace le plus confortable, y compris s'il ne lui est pas consacré.

## — Points singuliers d'interactions piétons-cyclistes :

Dans les zones où piétons et cyclistes doivent se croiser (carrefours, arrêts de transports collectifs), un soin particulier est apporté à ces zones d'interaction pour garantir notamment l'accessibilité des cheminements piétons. Cela nécessite un travail sur la visibilité réciproque. Cela peut également passer par l'installation de traversées piétonnes spécifiques.



*L'aménagement des arrêts de bus le long d'itinéraires cyclables est à traiter comme des points singuliers en assurant à la fois l'accessibilité piétonne et la continuité cyclable.*

Paris © ONISR

# Zoom sur Assurer conjointement accessibilité piétonne/continuités cyclables

## — Accessibilité des cheminements piétons

La mise en accessibilité des cheminements pour les personnes en situation de handicap est obligatoire en agglomération lors de toute création ou réaménagement de voirie. Il s'agit en particulier de garantir l'accessibilité des trottoirs (largeurs, absence d'obstacle, revêtement...), des arrêts de transports collectifs et des traversées piétonnes de voiries (abaisés, bandes d'éveil et de vigilance...), y compris les traversées piétonnes d'aménagements cyclables. Hors agglomération, il reste pertinent de veiller à l'accessibilité des itinéraires piétons.



## — Continuité des aménagements cyclables

Les aménagements cyclables nécessitent d'être continus et clairement identifiés et signalés. Ils ne peuvent s'interrompre sur des espaces partagés mal définis : des situations dans lesquelles les conflits piétons-cyclistes sont généralement prévisibles.

Ainsi, y compris à proximité de zones de forte densité piétonne (parvis de gare par exemple), il est important de maintenir la continuité des aménagements cyclables. Si celle-ci n'est pas techniquement possible, il est alors nécessaire de proposer des itinéraires alternatifs attractifs (détours limités).

## Point de vigilance

Faire circuler des cyclistes sur le trottoir n'est pas une solution technique réglementaire ni souhaitable. Ces configurations génèrent intrinsèquement des conflits, des problèmes d'accessibilité, des difficultés pour les accès riverains, etc.

De même, en cas de trafics cyclables très élevés, une vigilance pourra être observée dans l'emploi de pistes cyclables bidirectionnelles, plus délicates à traverser que les pistes unidirectionnelles, notamment pour les piétons les plus vulnérables.



# Avoir recours à la mixité piétons cyclistes dans son domaine de pertinence

## Pour une cohabitation réussie dans les espaces partagés

La séparation des flux n'est pas toujours possible ni souhaitable, notamment pour des raisons de géométrie des voies ou de hiérarchisation du réseau. Pour assurer un fonctionnement apaisé, il convient néanmoins de déployer des aménagements proposant la mixité piétons-cyclistes, en respectant leur domaine d'emploi, notamment en présence de flux modérés de piétons et de cyclistes, ainsi que les principes d'aménagements qui leur sont associés. Voici quelques rappels portant sur ces zones prévoyant la cohabitation entre piétons et cyclistes.

### Zone de rencontre

La zone de rencontre est un espace où les piétons peuvent cheminer sur la chaussée où ils sont prioritaires. Les véhicules, y compris les vélos, doivent rouler à vitesse réduite (maximum 20 km/h). Outre un besoin d'adaptation de la signalisation et de l'aménagement, la zone de rencontre nécessite d'être peu circulée par les véhicules motorisés pour fonctionner correctement.

### Aire piétonne

Dans les aires piétonnes, les cyclistes peuvent par défaut circuler à l'allure du pas et ils adaptent leur comportement dans le respect des piétons. Ce fonctionnement, a priori incompatible avec le transit cyclable, peut rendre pertinent la création d'itinéraires cyclables efficaces et sécurisés de contournement de l'aire piétonne pour les cyclistes.

### Voie verte

Bien que définie comme une route, la voie verte est un espace destiné à être partagé de manière apaisée entre piétons et cyclistes. Toutefois, la largeur de la voie verte peut être adaptée aux flux pour faciliter les croisements et dépassements entre usagers. Point de vigilance : un trottoir ne peut pas avoir un statut de voie verte.



Schéma d'une aire piétonne © Cerema



Schéma d'une zone de rencontre © Cerema

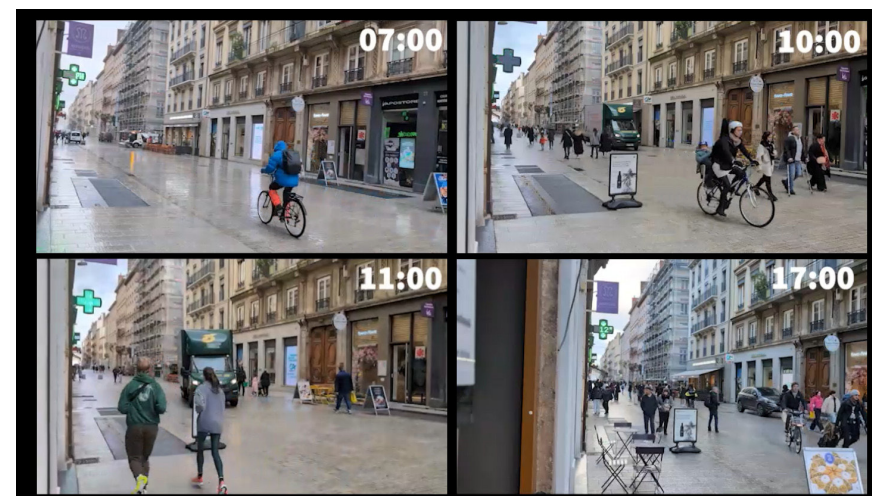
### Temporalité des flux et des fonctionnements

Il est pertinent d'avoir une vision fine de l'usage des zones de cohabitation que l'on prévoit d'aménager. En effet, les usages des espaces peuvent varier, par exemple suivant les horaires de la journée ou selon les mois de l'année (jours de marché, semaine, week-end, saisonnalité, etc.) Ainsi, des mesures d'exploitation spécifique peuvent être envisagées, comme la mise en place de rues aux écoles aux horaires d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires.

### Sensibilisation à la cohabitation

Dans les zones de cohabitation, la sensibilisation des usagers (piétons et cyclistes) est primordiale. Des campagnes d'information sur les comportements adéquats (respect des espaces, des priorités, gestion des vitesses) méritent d'être menées régulièrement. Il peut s'agir d'installation d'affiches pédagogiques, de personnels à des endroits stratégiques, ou d'interventions auprès de publics cibles.

Au besoin, avant d'envisager des mesures strictes de restriction de la cohabitation, la démarche de sensibilisation peut être complétée par du contrôle-sanction ciblant par exemple les comportements les plus dangereux.

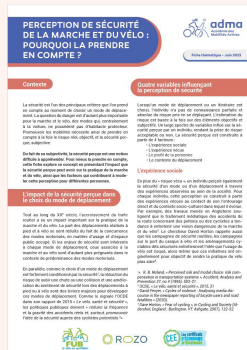


Aire piétonne à Lyon à différents moments d'une journée, illustrant les diversités d'occupation et d'usagers

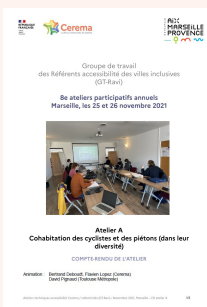
# Bibliographie



- La prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo, Réseau vélo et marche, 2021
- Garantir une cohabitation apaisée entre cyclistes et piétons dans les territoires, Réseau vélo et marche, 2022



- Baromètre des villes & villages marchables, Place aux piétons, 2023
- Perception de sécurité de la marche et du vélo : pourquoi la prendre en compte ?, ADMA, 2023



- La sécurité routière en France, ONISR, 2024
- À pied, à vélo, mieux se comprendre, ADAV & Rue de l'avenir
- GT-RAVI : atelier sur la cohabitation des cyclistes et des piétons (dans leur diversité), Cerema, 2021

# Sources

- Source 1 : Chiffre clé n°1 : édition 2023 Baromètre des villes et villages marchables, Place aux Piétons..... 01
- Source 2 : Chiffre clé n°2 : édition 2021 Baromètre des villes cyclables, Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) ..... 01
- Source 3 : Source : La sécurité routière en France. Bilan de l'accidentalité de l'année 2023. ONISR, 2024..... 01
- Source 4 : Forum vies mobiles, Point sur la recherche sur le vélo et la marche comme moyens de transports, 2023..... 01
- Source 5 : Graphique d'origine : © Adma ..... 03
- Source 6 : Guide « Une voirie accessible à tous », DMA, Cerema, 2025..... 15

# Crédits photos

Sauf mention contraire, les photos ont été prises par le Cerema ou le Réseau vélo et marche. La couverture a été prise par Regine Nyame.

**LE RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ**, issu de la fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et de Vélo & Territoires, regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives. Ce réseau unique de collectivités œuvre à faire de la marche et du vélo une priorité des politiques publiques et une évidence dans le quotidien des Français. Il fédère et outille des collectivités de toute taille, de la commune à la région et porte leur voix nationalement. Le Réseau vélo et marche anime également un club transpartisan d'élus parlementaires pour intégrer les mobilités actives dans une politique nationale ambitieuse.

**LE CEREMA**, référent public en aménagement, accompagne l'État, les collectivités et les entreprises pour adapter les territoires au changement climatique. Il joue un rôle clé dans l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques publiques nationales et de projets territoriaux adaptés au climat de demain dans 6 domaines d'activité : aménagement et stratégies territoriales, bâtiment, mobilités, infrastructures de transport, environnement et risques, mer et littoral. Avec des équipes multidisciplinaires et 27 implantations sur les territoires de l'Hexagone et des Outre-mer, le Cerema dispose d'une approche globale pour conseiller, innover et fédérer.

Portée par **LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGÈRES ET USAGERS DE LA BICYCLETTE (FUB) EN PARTENARIAT ÉTROIT AVEC L'ADEME ET LE CEREMA, L'ACADÉMIE DES MOBILITÉS ACTIVES (ADMA)** développe des parcours de formation sur les mobilités actives. Ceux-ci s'adressent aux collectivités territoriales, élu-es et leurs collaborateurs, membres d'associations, professionnel-les et étudiant-es de la mobilité. L'objectif est d'accroître les connaissances sur le sujet et de diffuser l'expertise française autour des politiques marche et vélo.

# LE CEREMA, RÉFÉRENT PUBLIC EN AMÉNAGEMENT, POUR L'ADAPTATION DES TERRITOIRES AU DÉFI CLIMATIQUE



CEREMA  
[cerema.fr/contact](https://cerema.fr/contact)



ADMA  
[mobilites-actives.fr/contact](https://mobilites-actives.fr/contact)



RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ  
[reseau-velo-marche.org/contactez-nous](https://reseau-velo-marche.org/contactez-nous)

2, rue Antoine Charial  
69003 Lyon  
France

  @Cerema



## AVEC LE SOUTIEN DE

