



agence nationale
de la cohésion
des territoires



Plan guide mobilité Bourg de Brantôme

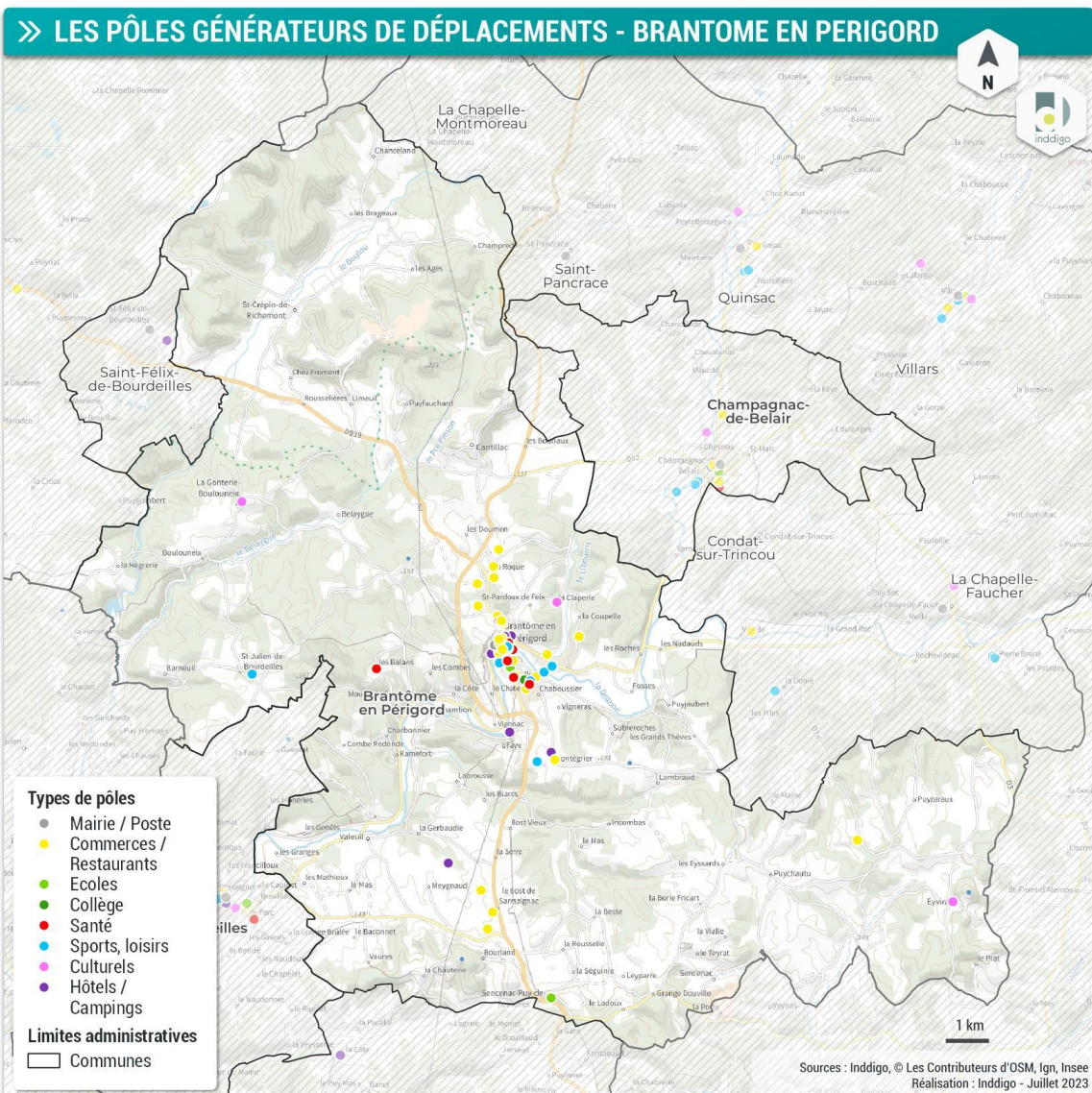


inddigo

www.inddigo.com

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

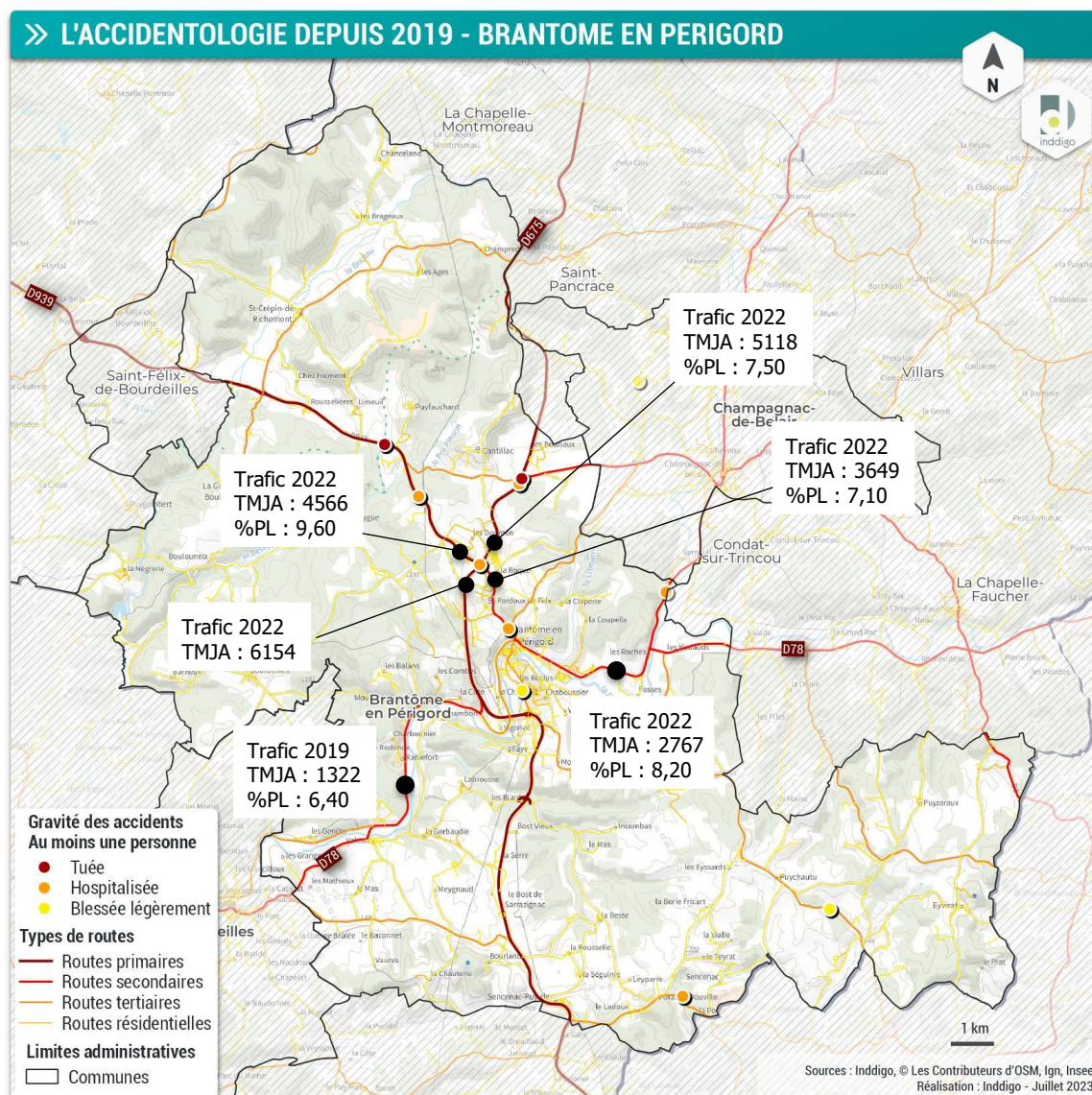
Pôles générateurs de déplacements



- ✓ **Éléments générateurs de déplacements au quotidien :**
 - Etablissements scolaires, zones d'emplois, équipements sportifs et culturels, commerces et zones d'activités, administrations...
- ✓ **Une organisation territoriale claire :** les pôles générateurs de déplacement sont principalement concentrés au sein du centre-bourg.
- ✓ Une entreprise structurante implantée sur le territoire : **Font Vendôme**, employant **plus de 100 salariés**
- **Des distances maîtrisées entre les pôles : entre 0 et 5 km** (la plupart du temps quelques centaines de mètres)
- **Une échelle de déplacement compatible avec la marche et le vélo**

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Hiérarchie routière et accidentologie



✓ **Trois axes routiers principaux** sur la commune :

- La D939 reliant Angoulême à Périgueux
- La D675 reliant Nontron à Brantôme
- La D78 (desserte plus locale)

✓ **Un trafic relativement faible enregistré sur la D78**

- De l'ordre de 1320 à 2770 véhicules/jour
- Un trafic poids-lourds marqué : entre 6,40 et 8,20%

✓ **Un trafic plus important constaté sur la D675 et D939**

- D675 : 5118 véhicules/jour dont 7,50% de PL
- D939 : un trafic de l'ordre de 3650 à 4570 véhicules/jour avec un trafic poids-lourds variant de 7,10 à 9,60%

✓ **Un territoire accidentogène :**

- 11 accidents recensés sur la période 2019-2022 (données BAAC)
- Principalement sur les départementales D939, D675 et D78.
- 2 accidents recensés sur des axes de desserte secondaire : D106 (Grange Douville) et D69 (Puychautu).

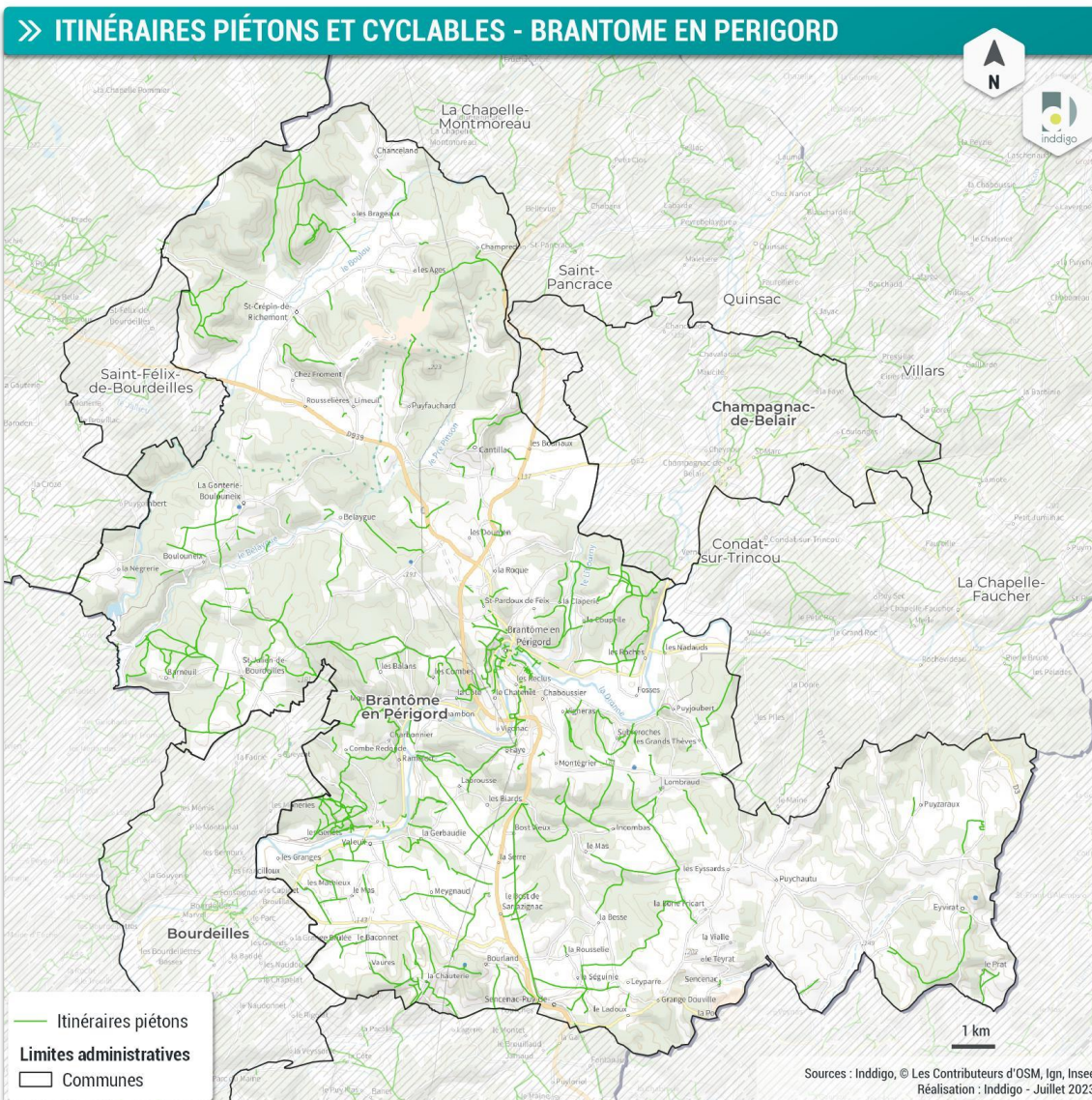
➤ **Les principaux axes du territoire sont générateurs de coupures territoriales et constituent des voies à sécuriser pour tous les usagers** (limitation des vitesses, sécurisation des déplacements et partage de l'espace).

Source comptages routier CD24 :

<https://dordogne.maps.arcgis.com/apps/MapTools/index.html?appid=34558f68af514a63b6b7426ed77d055f>

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Itinéraires modes actifs (piétons/vélos)



- ✓ **Une pratique existante des modes actifs pour se rendre au travail sur le territoire :**
 - Part modale de la marche sur la commune : 5,2%
 - Part modale de la marche pour le territoire de la CC : 5%
 - Part modale du vélo sur la commune : 0,6%
 - Part modale du vélo pour le territoire de la CC : 0,7%
- ✓ **Un relief modéré à nul** dans le cœur et la partie sud de Brantôme
- ✓ **Un centre-bourg compact, favorable à la pratique de la marche**
- ✓ **Un réseau de cheminements particulièrement développé au sud** qui peut servir de support à la pratique des modes actifs.
- ✓ **Quelques aménagements cyclables** sur le territoire mais ceux-ci sont discontinus et rarement aux normes (exemples : « voie verte » sur l'Avenue Dr Devillard, voie verte le long de la rue Rue Jacques Prévert)



Modes actifs :

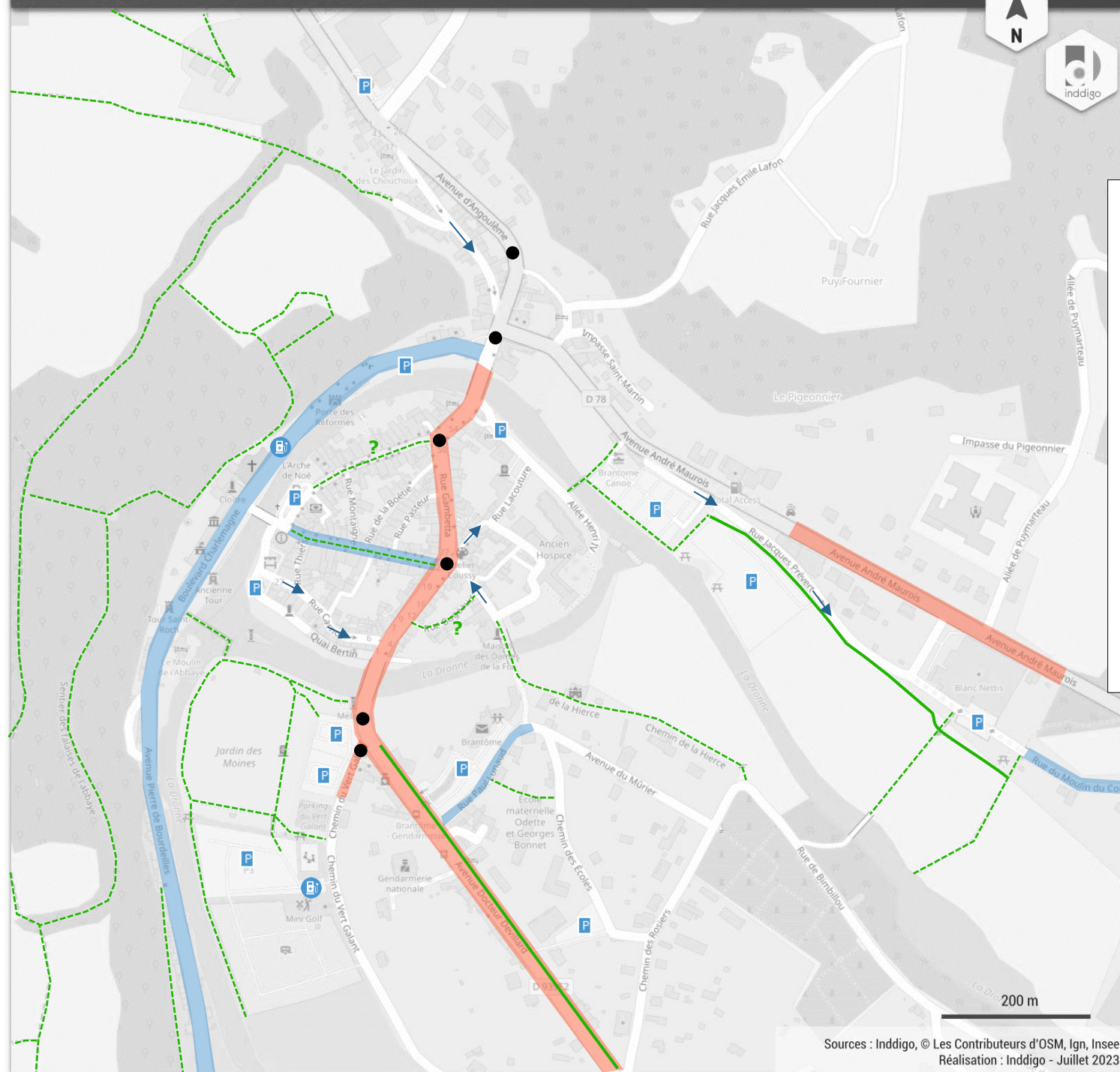
- - - Voie piétonne ou chemin
- Aménagement cyclable (piste, bande ou voie verte)
- Point dur de circulation piéton/vélo

Pacification de l'espace public :

- Zone 30
- Zone de rencontre

Voitures :

- Sens unique de circulation
- P Principaux parkings
- P Aire de covoiturage
- Bi Borne de recharge véhicules électriques



ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Stationnement : une occupation non qualitative de l'espace public

Rangée de voitures Boulevard Coligny sur les quais de la Dronne



Stationnement Quai Bertin empêchant l'accès la Dronne pour les piétons



Emprises de la voiture vs circulations piétonnes, Place du Marché



Parking à ciel ouvert au pied de l'Abbaye, Place d'Albret



ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Un partage des espaces publics à clarifier et à repenser

Rue Gambetta : un axe central non partagé entre les différents usagers



Rue Puyjoli de Meyjounissas : une signalisation peu claire ne facilitant pas le partage



La plupart des zones 30 ne sont pas ou peu aménagées à Brantôme



Boulevard Charlemagne : un exemple de cohabitation difficile entre voitures et piétons



ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Un réseau d'itinéraires piétons et vélos à sécuriser / valoriser / compléter

Trottoir non adapté sur un pont



Sente piétonne à valoriser



Circulation piétonne très dangereuse (av. d'Angoulême)



Espaces piétons sous-dimensionnés



« Voie verte » sur trottoir (non adapté)



Réseau de chemins (PR et GR) à valoriser depuis le bourg



Absence de stationnements vélos adaptés



Passerelles piétons/vélos sur la Dronne



Liaison vers la Flow Vélo (itinéraire vers l'Atlantique)



DÉFINITION - VOCABULAIRE

✓ Taux d'occupation :

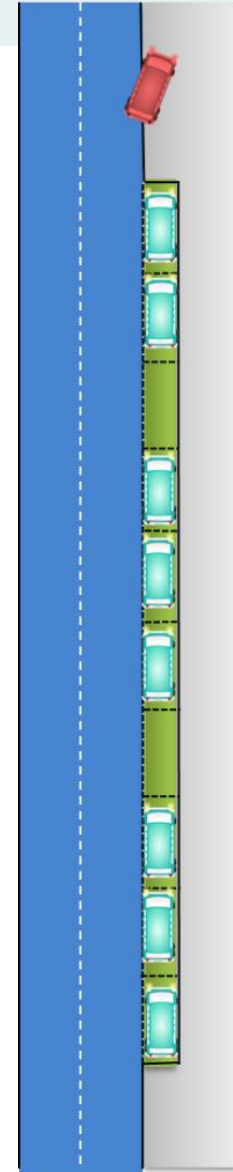
- Le taux d'occupation est le nombre de voitures en stationnement sur le nombre de places matérialisées.
- => Ci-contre : $8/10 = 80 \%$

✓ Taux d'illicite

- Le taux d'illicite est le nombre de voitures en stationnement illicite sur l'axe sur le nombre de places matérialisées de l'axe.
- => Ci-contre : $1/10 = 10 \%$

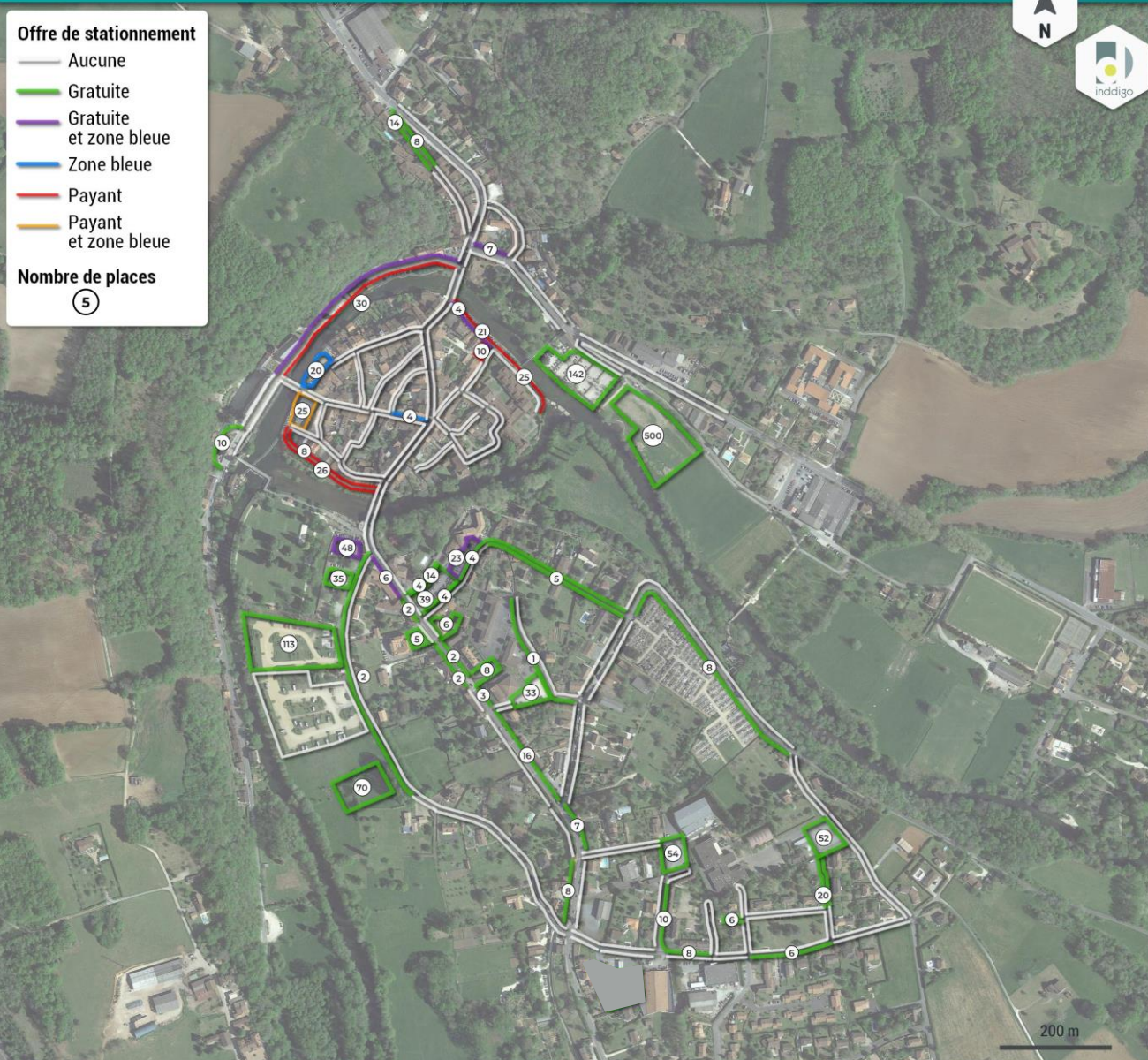
✓ Taux de congestion

- Le taux de congestion est le nombre de voitures en stationnement licite et illicite sur le nombre de places matérialisées.
- ou
- Taux d'illicite + Taux d'occupation
- => Ci-contre : $9/10 = 90 \%$

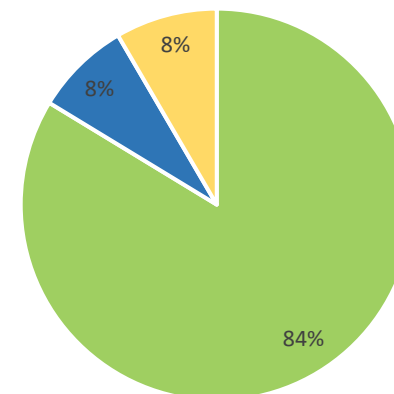


ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

» L'OFFRE DE STATIONNEMENT - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD



Offre de stationnement public



■ Offre gratuite ■ Zone bleue ■ Offre payante

- ✓ Au total, **1502 places de stationnement réencensées** sur le périmètre.
- ✓ Le stationnement est gratuit sur le périmètre d'étude et non réglementé pour 83% (1246 places)
- ✓ Offre réglementée :
 - Zone bleue : 124 places
 - Offre payante : 132 places
- ✓ L'offre réglementée se trouve essentiellement **dans l'hypercentre**.

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Enquête **été** (3 août 2023)

» TAUX D'OCCUPATION À 6H30 - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Taux d'occupation (licite et illicite), en %

- Plus de 100
- de 85 à 100
- de 50 à 85
- de 0 à 50
- 0
- Aucune offre de stationnement

Nombre de véhicules en stationnement illicite

5



Usages du stationnement

Nombre de véhicules en stationnement (licite et illicite)

06:30	12:30	16:00
225	632	634

Nombre de places libres

1277	870	868
------	-----	-----

Rappel offre : 1 502 places

- ✓ **Le taux de congestion** (véhicules licites + illicites) est de **33% en moyenne journalière**
- ✓ **Énormément de disponibilité en stationnement** à tout moment de la journée et de la nuit : **a minima 850 places**, essentiellement **en-dehors du cœur historique**
- ✓ **L'occupation du stationnement s'intensifie en journée** par rapport à la nuit, traduisant **l'attractivité de Brantôme**
- ✓ **Stationnement sauvage quasiment nul** à Brantôme
- ✓ **En été, l'offre** de stationnement à Brantôme est **largement supérieure au besoin** de stationnement (**toujours au moins 60% des places disponibles**), y compris en journée au pic estival
- ✓ Il existe une marge non négligeable pour **réduire le stationnement à Brantôme et dégager de la place sur l'espace public**, notamment dans le cœur historique

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Enquête **été** (3 août 2023)

» TAUX D'OCCUPATION À 12H30 - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Taux d'occupation (licite et illicite), en %

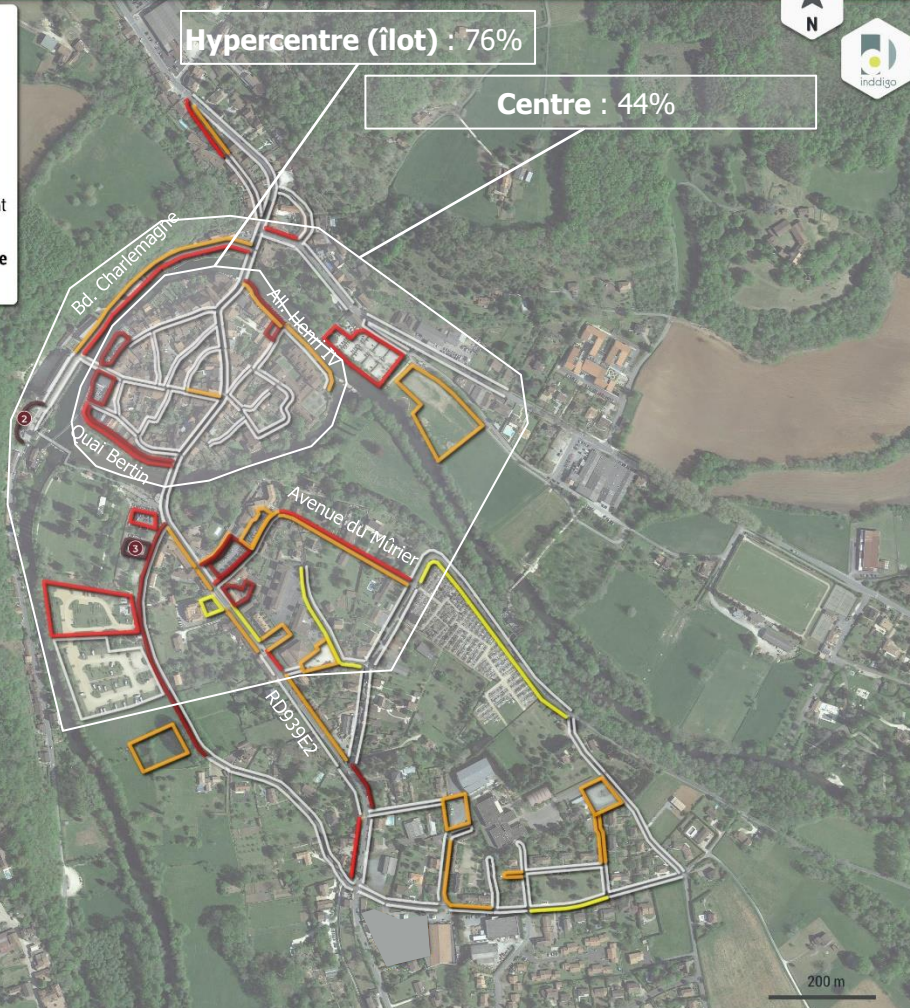
- Plus de 100
- de 85 à 100
- de 50 à 85
- de 0 à 50
- 0
- Aucune offre de stationnement

Nombre de véhicules en stationnement illicite



Hypercentre (îlot) : 76%

Centre : 44%



Sources : Inddigo, © Les Contributeurs d'OSM, Ign, Insee
Réalisation : Inddigo - Septembre 2023

» TAUX D'OCCUPATION À 16H - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Taux d'occupation (licite et illicite), en %

- Plus de 100
- de 85 à 100
- de 50 à 85
- de 0 à 50
- 0
- Aucune offre de stationnement

Nombre de véhicules en stationnement illicite



Hypercentre (îlot) : 77%

Centre : 44%

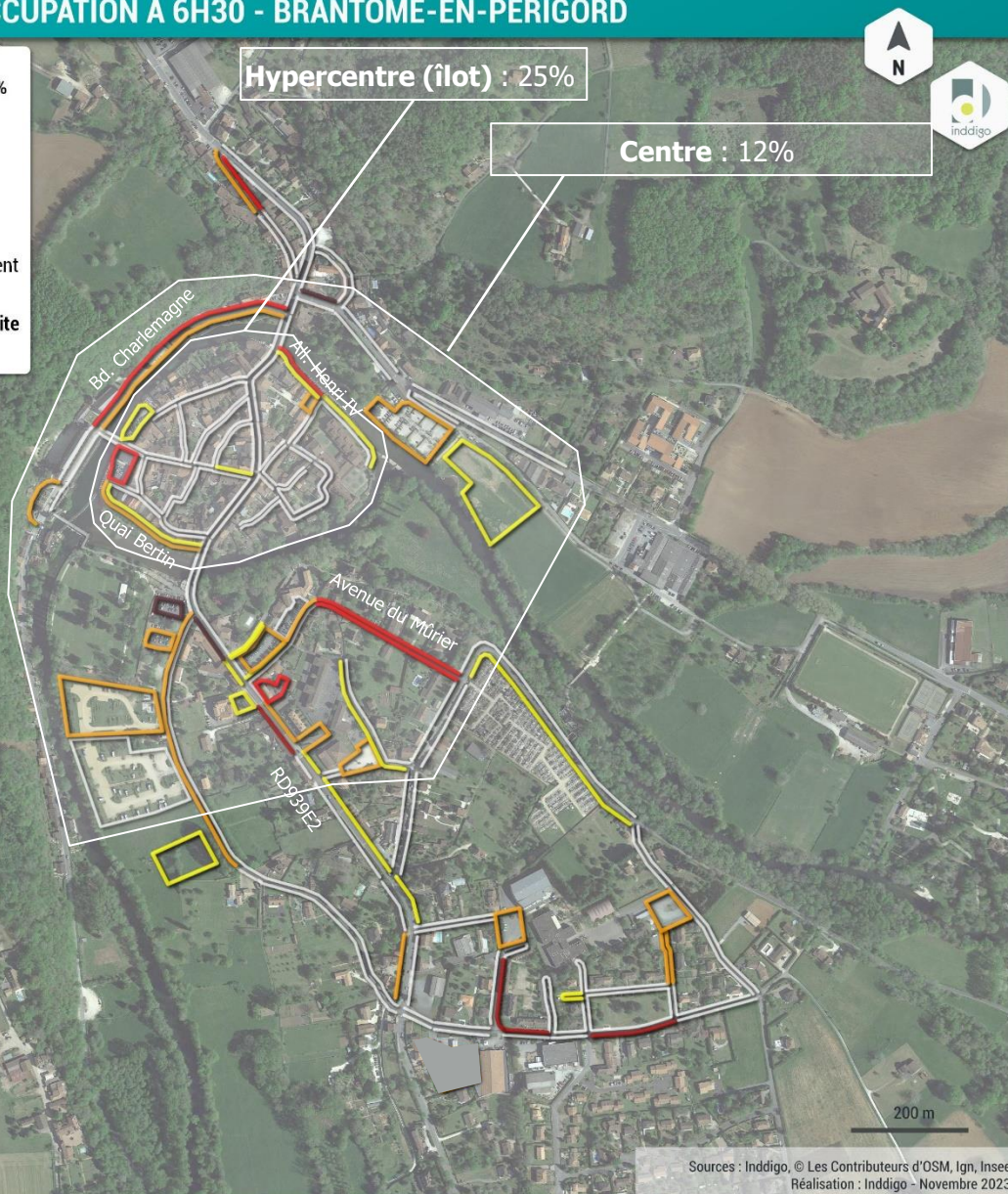


Sources : Inddigo, © Les Contributeurs d'OSM, Ign, Insee
Réalisation : Inddigo - Septembre 2023

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Enquête **automne** (7 novembre 2023)

» TAUX D'OCCUPATION À 6H30 - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD



Usages du stationnement

Nombre de véhicules en stationnement (licite et illicite)

06:30	12:30	16:00
194	378	436

Nombre de places libres

1308	1124	1066
------	------	------

Rappel offre : 1 502 places

- ✓ **Le taux de congestion** (véhicules licites + illicites) est de **22% en moyenne journalière**
- ✓ **Énormément de disponibilité en stationnement** à tout moment de la journée et de la nuit : **a minima 1 000 places**, réparties dans les différents quartiers du centre de Brantôme
- ✓ **Une légère augmentation en journée en lien avec l'attractivité de Brantôme**
- ✓ **Hors-saison, aucun stationnement sauvage** à Brantôme
- ✓ **Hors-saison, l'offre** de stationnement à Brantôme est **très largement supérieure au besoin** de stationnement (**toujours au moins ¾ des places disponibles**)
- ✓ Il existe une marge considérable pour **réduire le stationnement à Brantôme et dégager de la place sur l'espace public**, notamment dans le cœur historique

Sources : Inddigo, © Les Contributeurs d'OSM, Ign, Insee
Réalisation : Inddigo - Novembre 2023

ANALYSE DES MOBILITÉS À BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Enquête **automne** (7 novembre 2023)

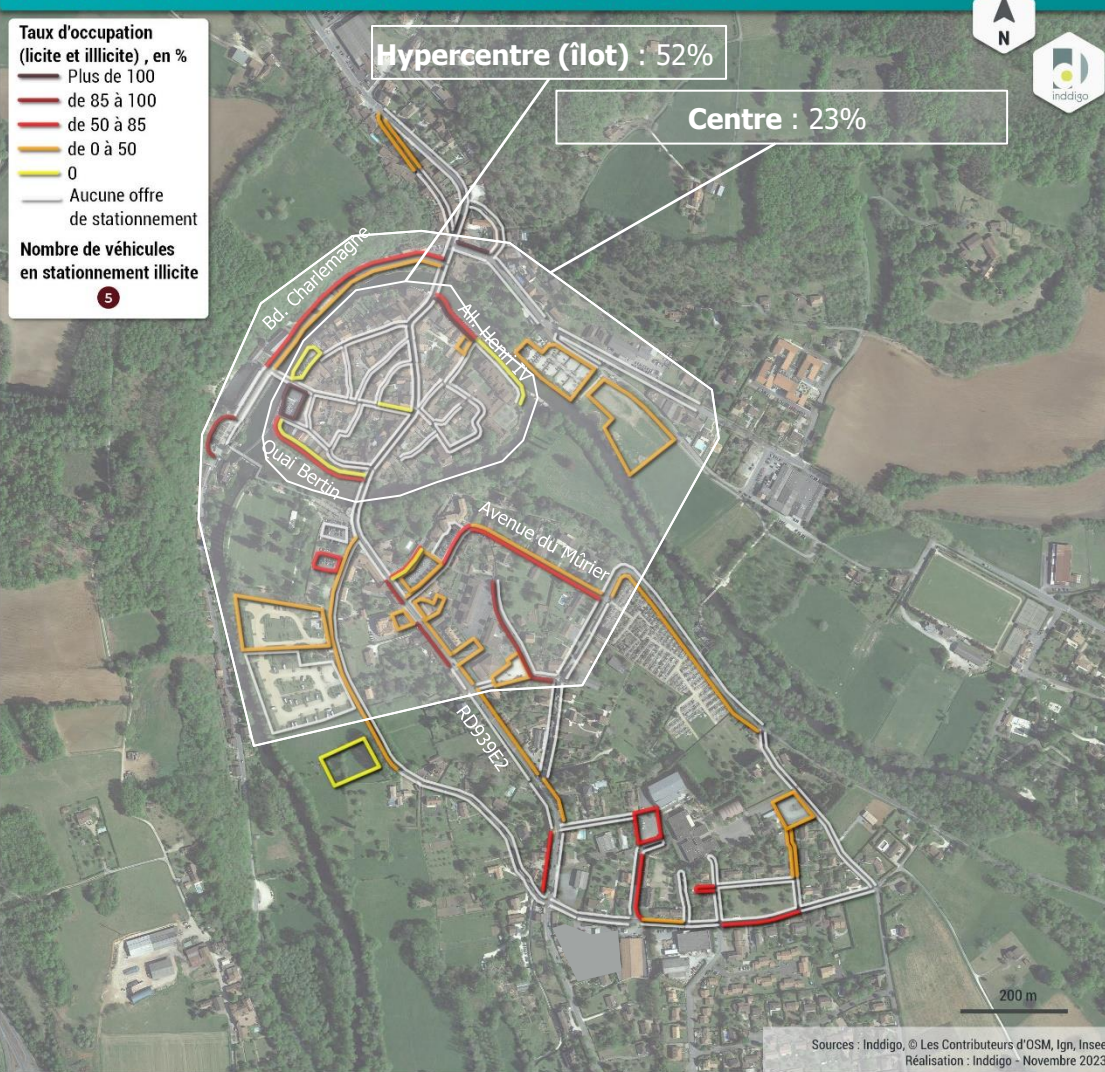
» TAUX D'OCCUPATION À 12H30 - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Taux d'occupation (licite et illicite), en %

- Plus de 100
- de 85 à 100
- de 50 à 85
- de 0 à 50
- 0
- Aucune offre de stationnement

Nombre de véhicules en stationnement illicite

5



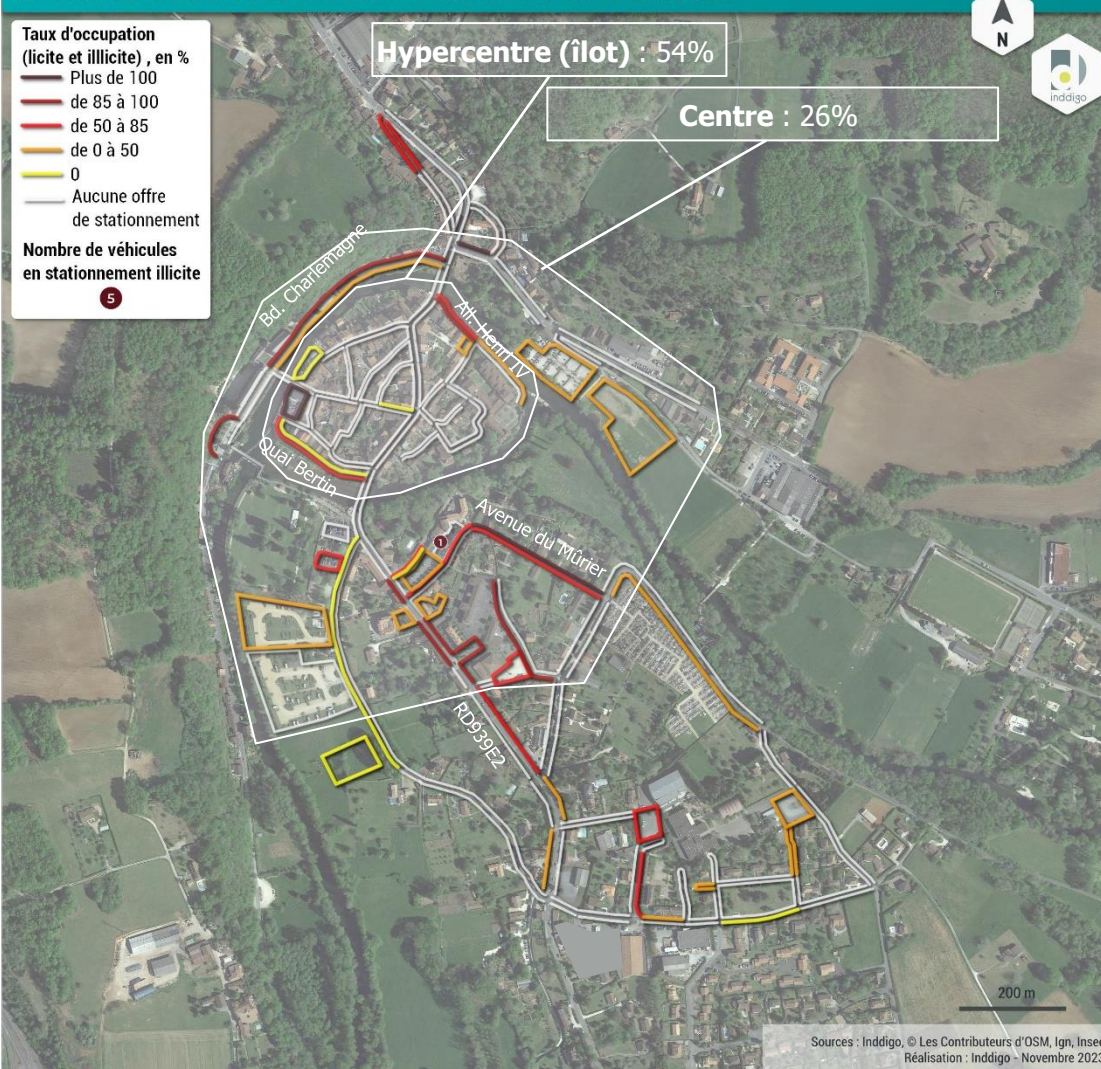
» TAUX D'OCCUPATION À 16H - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Taux d'occupation (licite et illicite), en %

- Plus de 100
- de 85 à 100
- de 50 à 85
- de 0 à 50
- 0
- Aucune offre de stationnement

Nombre de véhicules en stationnement illicite

5



Synthèse des enjeux de mobilité à Brantôme-en-Périgord

- ✓ **Un plan de circulation à repenser pour l'ensemble des modes de déplacements :**
 - Un **besoin d'apaisement de la circulation** dans le centre-bourg pour sécuriser la pratique des modes actifs
 - **Des réflexions en cours avec la population** sur le plan de circulation et le stationnement
 - **Deux expérimentations** menées en matière de circulation pour réguler la vitesse avec des aménagements provisoires :
 - Route Pierre de Bourdeilles
 - Chemin du Vert Galant

- ✓ **Une gestion du stationnement à repenser**
 - **Un besoin de libérer le centre-ville** de la présence excessive des voitures (stationnement et circulation)
 - **Une offre de stationnement démesurée**, au long de l'année **y compris l'été**, à questionner (clarification, optimisation, tarification...)
 - **Un besoin d'impliquer les commerçants** dans la démarche (argumentaire, bons exemples d'autres territoires)

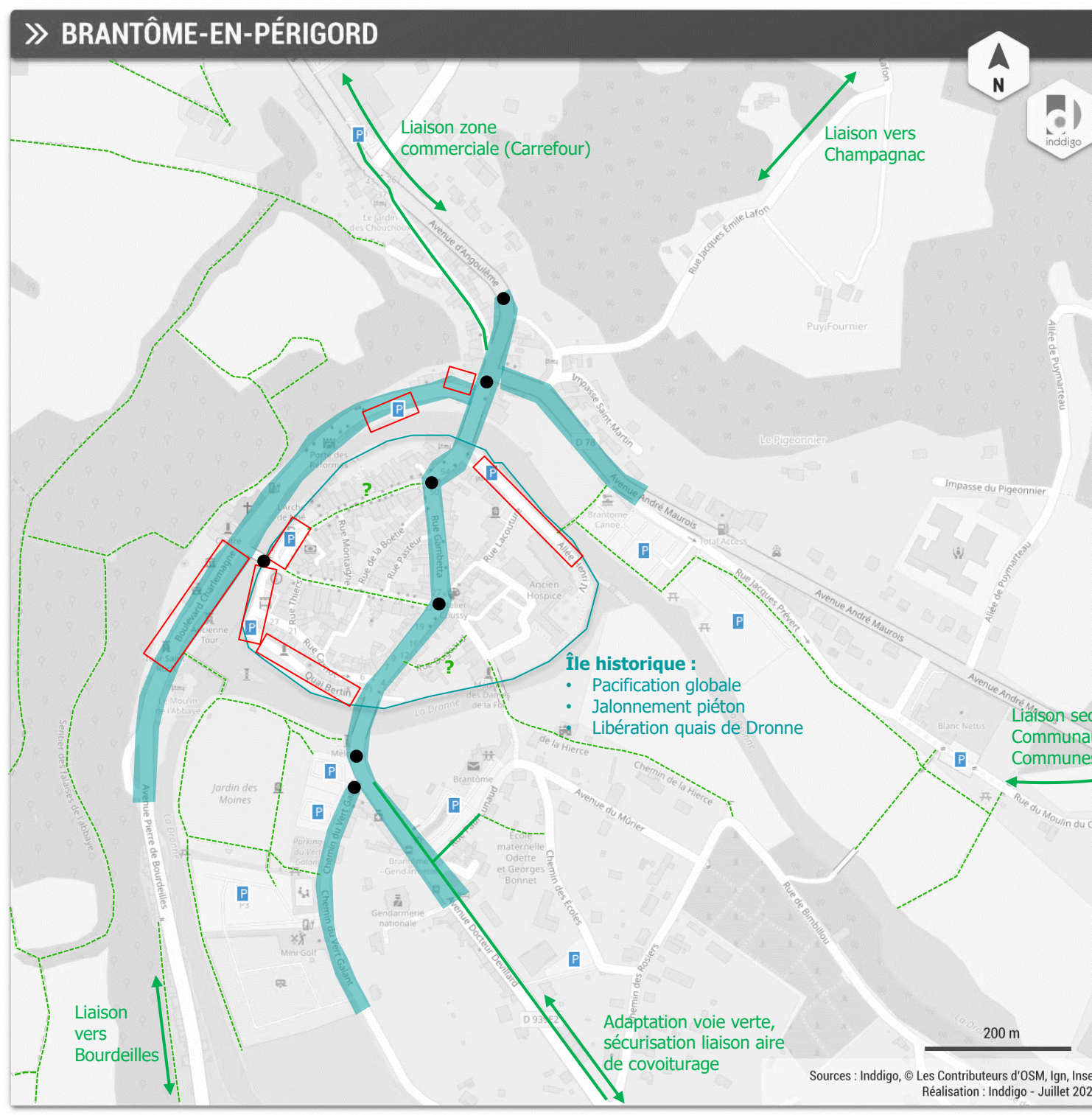
- ✓ **Des aménagements doux à développer pour favoriser la pratique :**
 - Les élus et habitants membres de la commission ont proposé différents itinéraires modes actifs (**12 itinéraires**)
 - Un besoin de **relier l'ensemble des pôles générateurs et des zones d'habitat** (lotissements, supermarché, collège, pôle enfance jeunesse) **au centre bourg** par des itinéraires sécurisés favorables aux modes actifs
 - **Des liaisons intercommunales à aménager** : un réel besoin de sécurisation des liaisons vers les communes déléguées

- ✓ **Des services associés à la pratique du vélo en projet**
 - Plusieurs lieux identifiés pour l'installation de **stationnement vélo** dans le bourg
 - Des projets d'installation de **consignes couvertes en libre accès**

Analyse des documents transmis + entretiens : Tableau issu des discussions de la commission voie douce de Brantôme + Comptes-rendus de la commission + Carte en ligne

Schéma d'intention

- P Parking existant
- - - - - Voie verte, voie piétonne ou chemin
- — — — — Liaison vélos/piétons à renforcer ou à créer
- Secteur à pacifier et à mieux partager entre les usagers
- Offre de stationnement à optimiser (clarification, réduction volume de places, tarification, requalification...)
- Point dur à résorber en priorité



Île historique :

- Pacification globale
- Jalonnement piéton

Libération quais de Dronne

DÉROULÉ

1. Atlas des dynamiques territoriales

2. Analyse des mobilités à Brantôme

3. Plan-guide de mobilité de Brantôme

4. Fiches-actions par secteurs

5. Boîte à outils

Rappel des enjeux d'une stratégie communale de mobilité

Faciliter les déplacements aux différentes échelles

Fluidité et efficacité du déplacement / Réduction des temps de parcours / Choix, fiabilité et flexibilité des offres de mobilité

Apaiser et partager un bien commun : l'espace public

Sécurisation des déplacements / Partage d'un même espace entre les différentes typologies d'usagers (en déplacement ou non)

Requalifier l'espace et améliorer le confort des usagers

Valorisation des différents éléments de l'espace public (végétalisation, espaces d'attente ou d'animation, éclairage et ombre...)

Améliorer la qualité de vie via des mobilités durables

Réduction de la pollution sonore et atmosphérique / Réduction des îlots de chaleur / Amélioration de la santé des individus (vélo...)

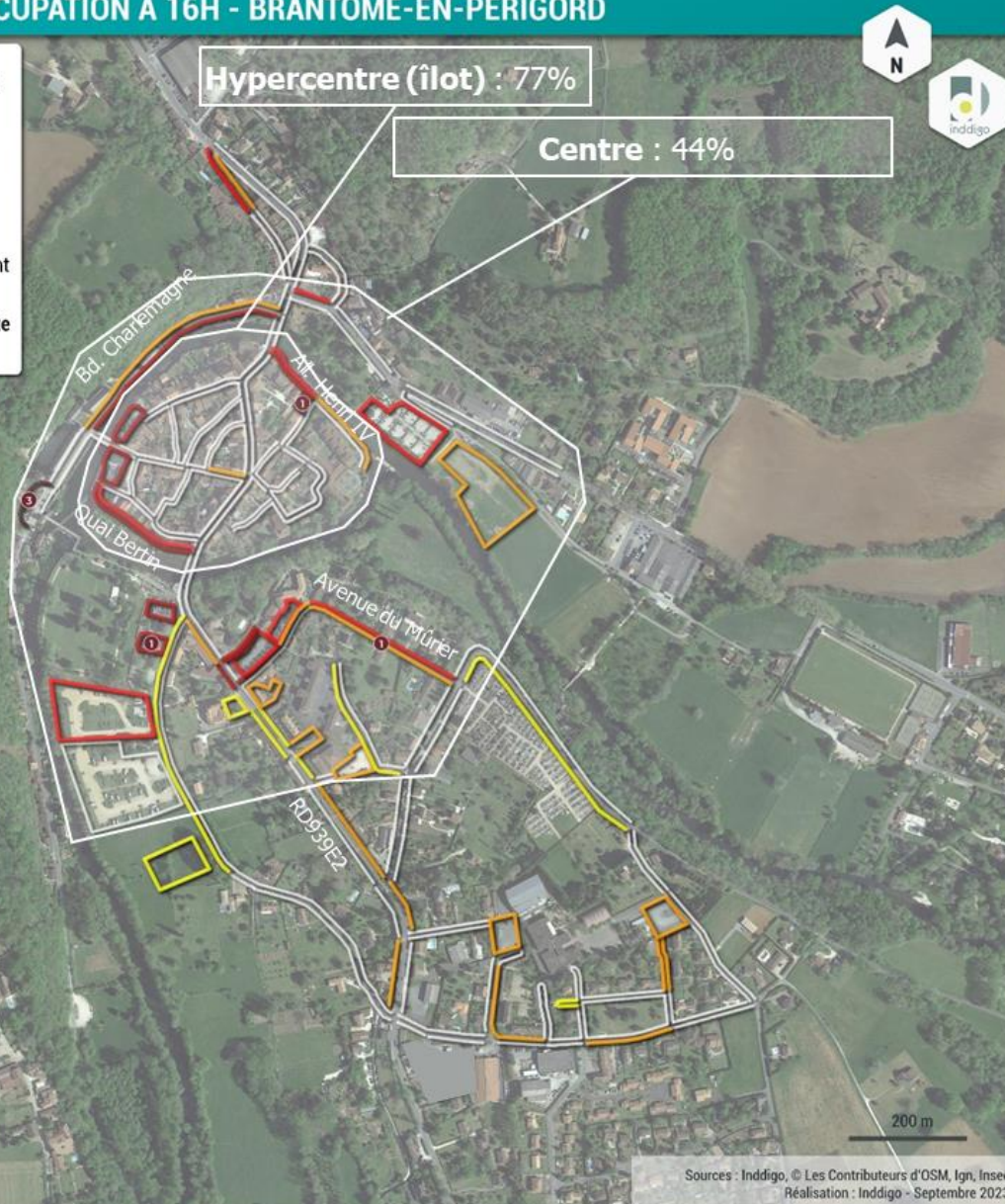
Faire rayonner le territoire et le rendre plus attractif

Renforcement de l'image historique du village / Valorisation des mobilités écoresponsables (habitants et touristes)

PLAN-GUIDE DES MOBILITÉS DE BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Enquête **été** (3 août 2023)

» TAUX D'OCCUPATION À 16H - BRANTÔME-EN-PÉRIGORD



Rappel : usages du stationnement

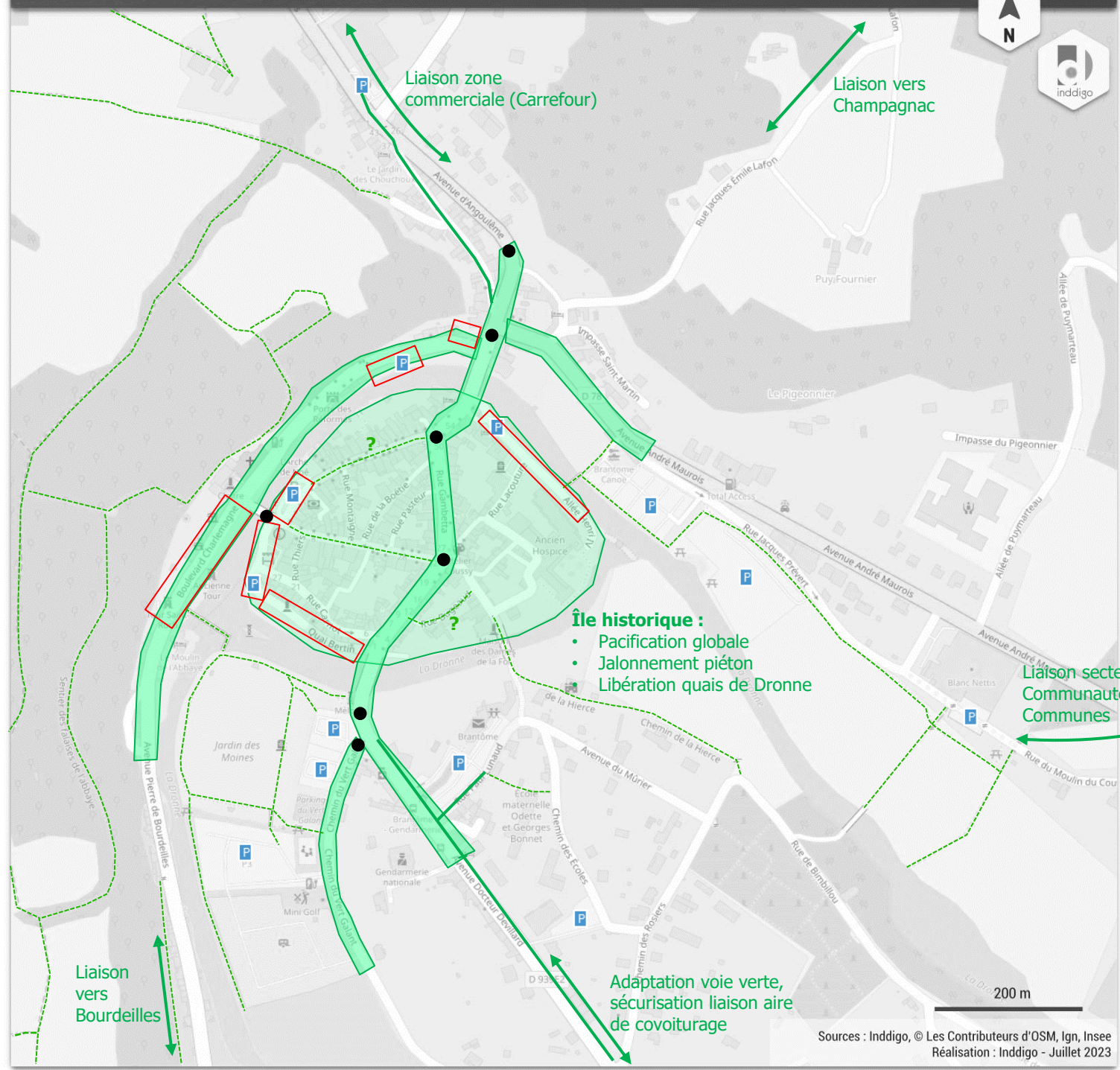
Nombre de véhicules en stationnement (licite et illicite)		
06:30	12:30	16:00
225	632	634
<i>Hyperpointe annuelle</i>		
Nombre de places libres		
1277	870	868

Rappel offre : 1 502 places

- ✓ **Le taux de congestion** (véhicules licites + illicites) est de **33% en moyenne journalière**
- ✓ **Énormément de disponibilité en stationnement** à tout moment de la journée et de la nuit : **a minima 850 places**, essentiellement **en-dehors du cœur historique**
- ✓ **L'occupation du stationnement s'intensifie en journée** par rapport à la nuit, traduisant **l'attractivité de Brantôme**
- ✓ **Stationnement sauvage quasiment nul** à Brantôme
- ✓ **En été, l'offre** de stationnement à Brantôme est **largement supérieure au besoin** de stationnement (**toujours au moins 60% des places disponibles**), y compris en journée au pic estival
- ✓ Il existe une marge non négligeable pour **réduire le stationnement à Brantôme et dégager de la place sur l'espace public**, notamment dans le cœur historique

Rappel : schéma d'intention

- P Parking existant
- Voie verte, voie piétonne ou chemin
- Liaison vélos/piétons à renforcer ou à créer
- Secteur à pacifier et à mieux partager entre les usagers
- Offre de stationnement à optimiser (clarification, réduction volume de places, tarification, requalification...)
- Point dur à résorber en priorité



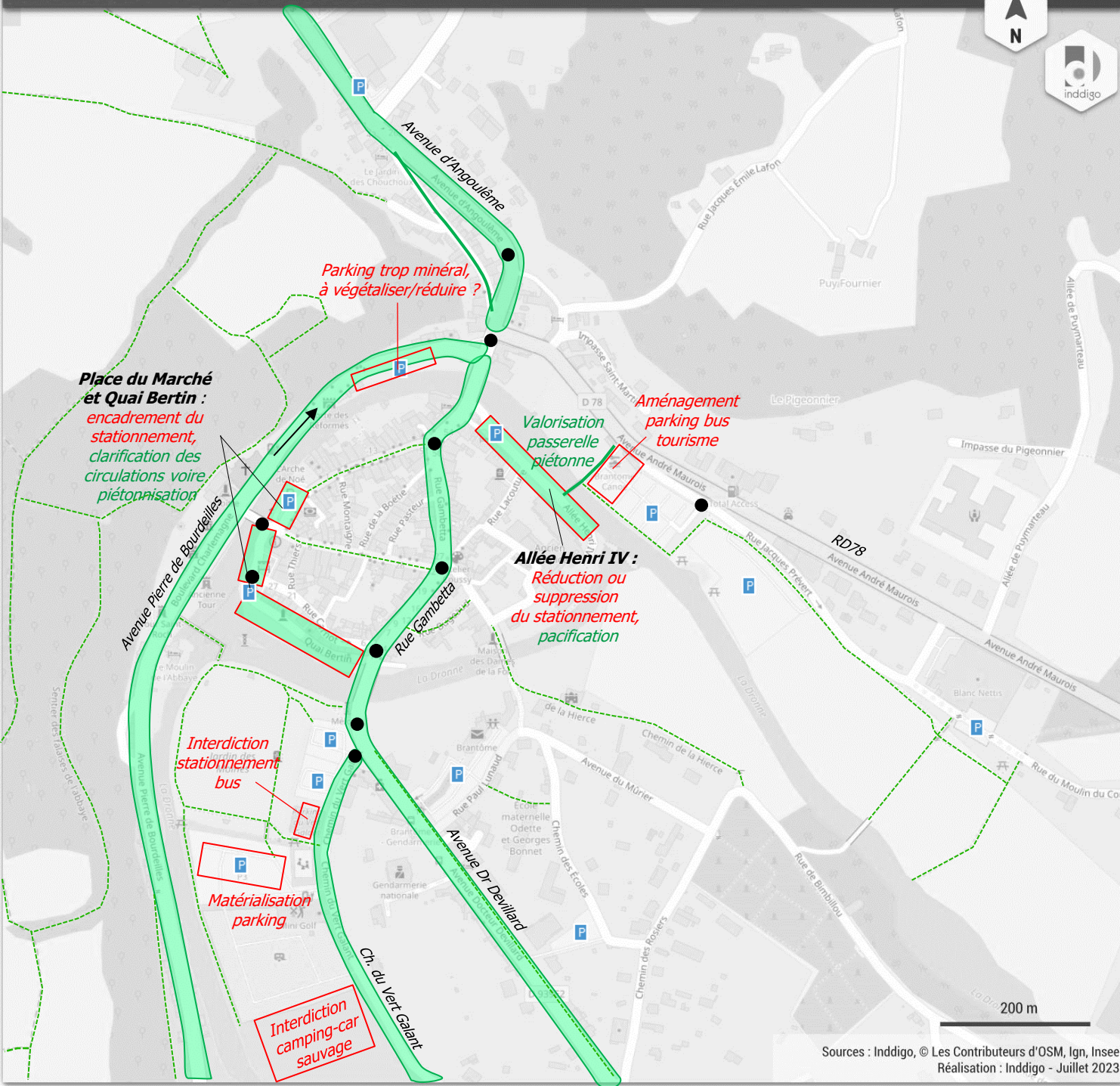
Île historique :

- Pacification globale
- Jalonnement piéton
- Libération quais de Dronne



RETOUR SUR L'ATELIER DU 15 FÉVRIER 2024

- P Parking existant
- Voie piétonne ou chemin existant
- Liaison vélos/piétons à renforcer ou à créer
- Secteur à pacifier et à mieux partager entre les usagers
- Offre de stationnement à optimiser (clarification, réduction volume de places, tarification, requalification...)
- Point dur à résorber en priorité
- Sens unique de circulation à créer

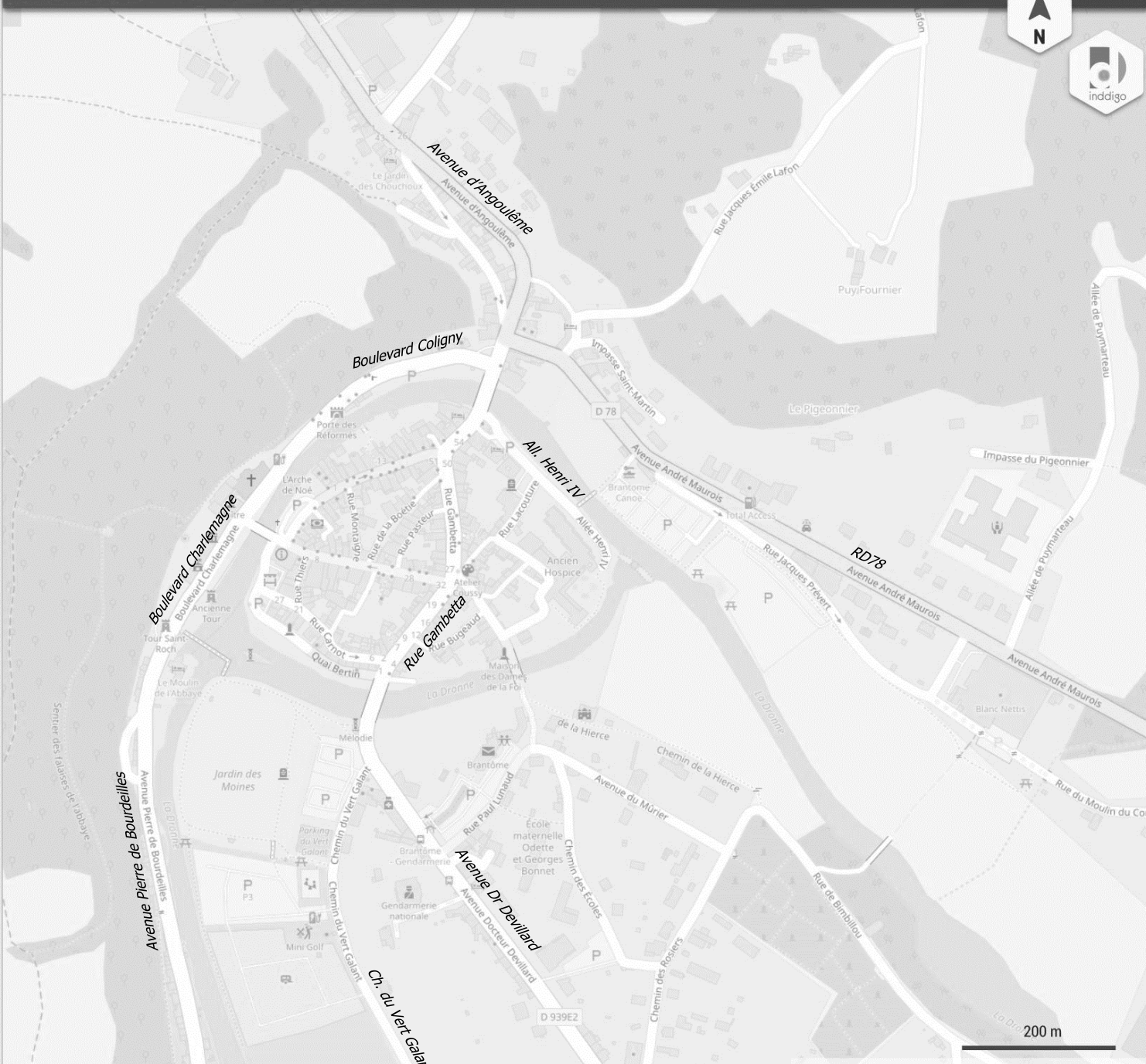


- Sujets structurants ressortis en atelier :**
- Matérialisation et valorisation des **parkings périphériques**
 - Réduction et requalification des **parkings du centre**
 - **Stationnement** : politique été vs politique année
 - **Réduction des vitesses VL et PL** en accès au bourg (aménagements, panneaux dynamiques)
 - **Priorisation des piétons et cyclistes** dans le bourg
 - Aménagement des **zones 30 / zones de rencontre**
 - Clarification de la **signalisation et du jalonnement**
 - Proposition de **stationnements vélos et 2RM**
 - **Installation d'abribus**
 - **Place du Marché** : requalification et révision des usages (stationnements, végétalisation, circulations)
 - **Révision des sens de circulation** (exemple : Gambetta ?)

PLAN-GUIDE DES MOBILITÉS DE BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Orientations du plan-guide



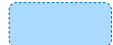


Circulations voitures et poids-lourds	Politique de stationnement	Pacification de l'espace public, aménagements piétons et vélos
<p>Aménager l'espace public pour casser les vitesses et sécuriser les déplacements des plus fragiles (piétons, vélos, PMR) sur les principaux axes du bourg (Gambetta, Pierre de Bourdeilles, Charlemagne, Vert Galant, RD78) : zones 30 ou zones de rencontre</p>	<p>Valoriser les parkings périphériques existants (signalisation, communication, cheminements piétons) : parking Henri IV, parkings Vert Galant...</p>	<p>Résorber les points durs prioritaires (croisements, carrefours), notamment les croisements avec la rue Gambetta, les ponts et le secteur du Vert Galant</p>
<p>Expérimenter une évolution des sens de circulation : boulevards Charlemagne/Coligny, chemin du Vert Galant</p>	<p>Expérimenter des zones bleues voire des zones payantes dans les secteurs tendus pour faciliter la rotation des véhicules (l'été, voire à l'année à terme) : Place du Marché, Place d'Albret, Quai Bertin, Boulevard Coligny</p>	<p>Proposer des continuités piétons/vélos à l'échelle communale et une piétonnisation de l'île (hors riverains, d'abord l'été puis à l'année ?)</p>
<p>Restreindre l'accès voitures à l'île de Brantôme, l'été</p>	<p>Réduire l'offre de stationnement sur voirie pour offrir plus d'espaces aux autres usages : Place d'Albret, Place du Marché, Allées Henri IV, Boulevard Coligny, place Charles de Gaulle</p>	<p>Clarifier et simplifier la signalisation à destination des piétons et des cyclistes : où a-t-on le droit de circuler ? à quelles conditions ?</p>
<p>Relocaliser le stationnement des bus touristiques : dépose/reprise devant la gendarmerie, la nouvelle Mairie ou l'arrêt existant avenue du Dr Devillard // stationnement au parking des fusillés</p>	<p>Aménager les prés des canoés en parking paysagers perméables</p>	<p>Proposer du stationnement vélo à proximité des commerces et des points d'intérêt de la commune : places d'Albret et du Marché, allées Henri IV, secteur de l'Abbaye</p>





PLAN-GUIDE DES MOBILITÉS DE BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Partage de l'espace public :



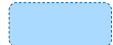

-  Zone 30 
-  Zone de rencontre 
-  Point dur à résorber en priorité




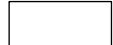







PLAN-GUIDE DES MOBILITÉS DE BRANTÔME-EN-PÉRIGORD



Partage de l'espace public :

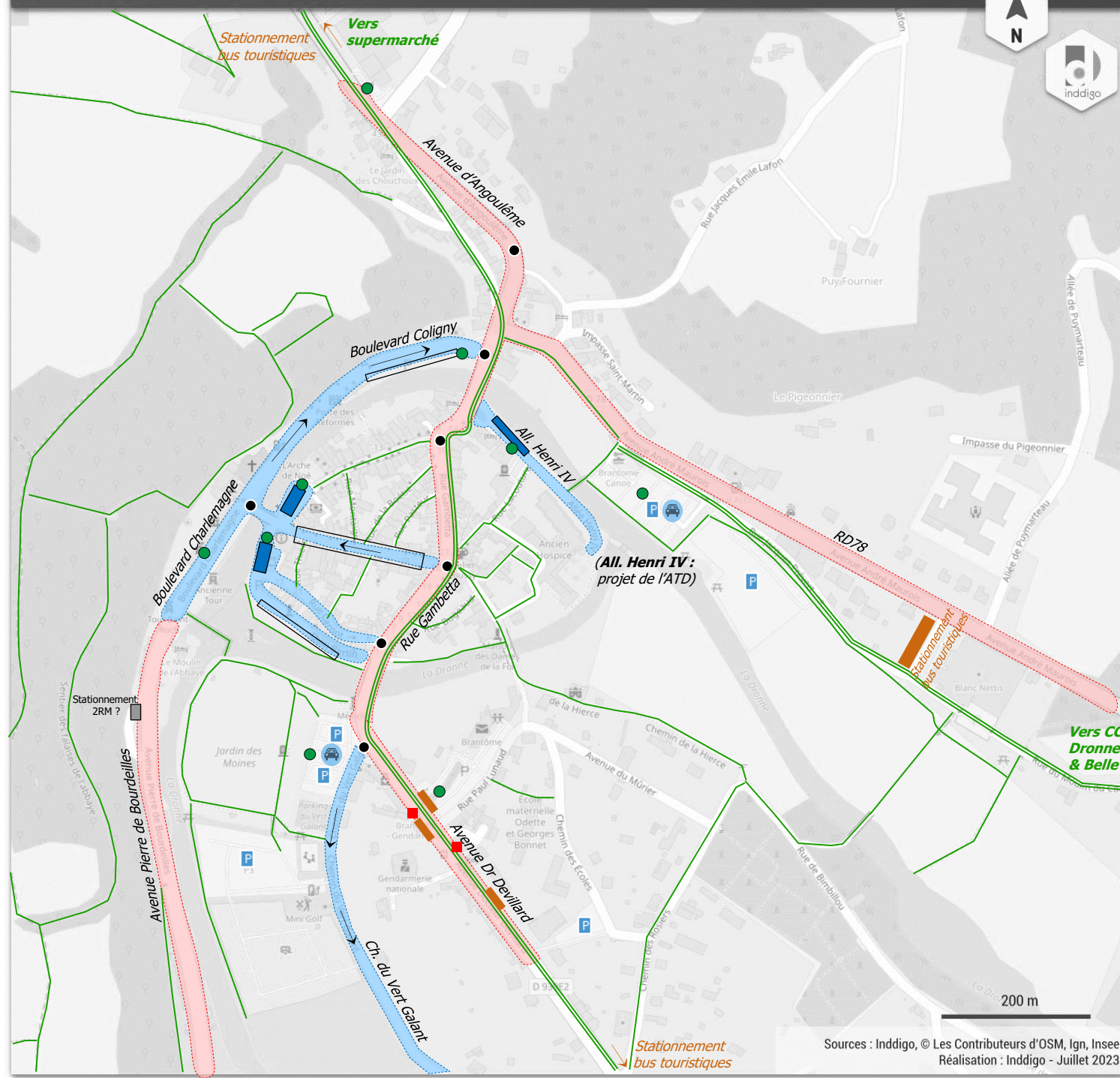
-  Zone 30 
-  Zone de rencontre 
- Point dur à résorber en priorité

Voitures/Poids-lourds :

-  Sens unique de circulation
-  Réduction du stationnement
-  Parkings existants à valoriser
-  Stationnement en zone bleue
-  Aire de covoiturage
-  Arrêt de bus
-  Dépose/reprise et stationnement des bus touristiques

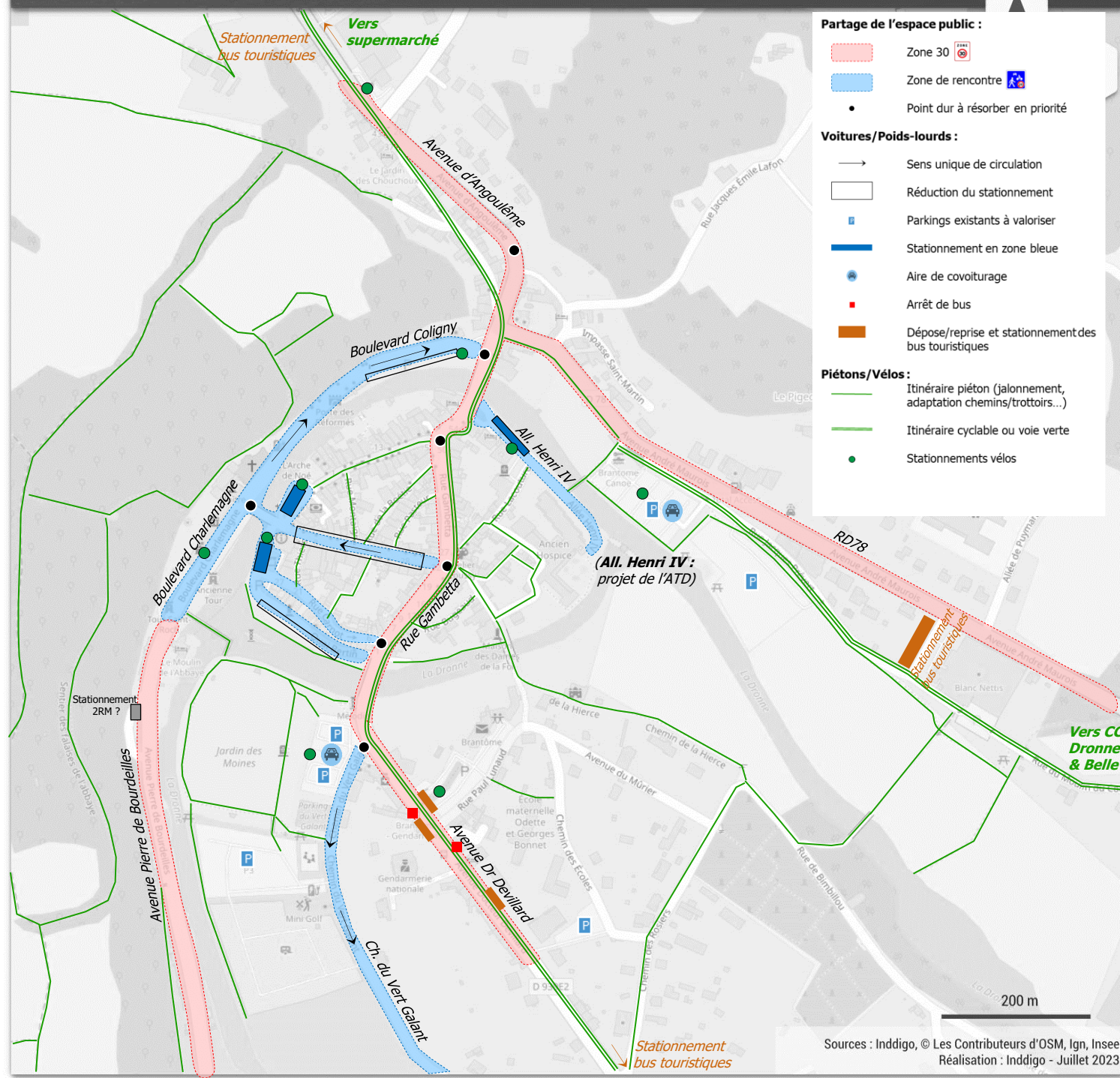
Piétons/Vélos :

-  Itinéraire piéton (jalonnement, adaptation chemins/trottoirs...)
-  Itinéraire cyclable ou voie verte
- Stationnements vélos



PRIORISATION DES ACTIONS À BRANTÔME

Propositions / court terme



Partage de l'espace public :

- Zone 30
- Zone de rencontre
- Point dur à résorber en priorité

Voitures/Poids-lourds :

- Sens unique de circulation
- Réduction du stationnement
- Parkings existants à valoriser
- Stationnement en zone bleue
- Aire de covoiturage
- Arrêt de bus
- Dépose/reprise et stationnement des bus touristiques

Piétons/Vélos :

- Itinéraire piéton (jalonnement, adaptation chemins/trottoirs...)
- Itinéraire cyclable ou voie verte
- Stationnements vélos

- Test de sens uniques de circulation :**
 - Boulevard Coligny
- Aménagement temporaire de la zone de rencontre Charlemagne/Coligny**
- Stationnement voitures :**
 - Réduction du stationnement et test de zone bleue : Place du Marché, Place d'Albret, Allées Henri IV
 - Réduction du stationnement sur les bords de Dronne (Coligny, Quai Bertin)
- Implantation de stationnements vélos :**
 - Place du Marché ou Place d'Albret
 - Devant la Mairie
 - Allées Henri IV
 - Boulevard Coligny
- Test d'aménagements modes actifs temporaires :**
 - Rue Gambetta
 - Avenue d'Angoulême

PLAN-GUIDE DES MOBILITÉS DE BRANTÔME-EN-PÉRIGORD

Estimation des coûts

	Quantité	Coût unitaire (aménagement définitif)	Coût total
Zones 30	2 200 m	500 € HT /ml	1 100 000 € HT
Zones de rencontre	1 850 m	500 € HT /ml	925 000 € HT
Aménagements modes actifs en site propre (voie verte ou piste cyclable)	2 500 m	300 € HT /ml	750 000 € HT
Bandes cyclables (hors zones 30)	1 500 m	15 € HT /ml (par sens de circulation)	45 000 € HT
Itinéraires piétons	2 850 m	15 € HT/ml	42 750 € HT
Stationnements vélos	100 arceaux (= 200 emplacements vélos), dont 30 abrités	90 € HT/arceau simple 2.000€HT/arceau abrité	66 300 € HT

Aides financières mobilisables

- ✓ Plusieurs aides financières sont mobilisables par la Commune pour la mise en œuvre de son projet de plan guide des espaces publics et par la CC Dronne & Belle pour la mise en œuvre de sa politique de mobilité communautaire :
 - Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) : aménagement de pistes cyclables, requalification de centres-bourgs, sécurisation de cheminements...
 - Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux (DETR) : projets de voirie communale dont aménagements en faveur des modes actifs
 - Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) : soutien de la transition vers une économie à faible émission carbone
 - Appels à projet Vélo & Territoire de l'ADEME : études, services et accompagnement de la politique cyclable
 - Appel à projets Fonds Mobilités Actives « Aménagements cyclables »
 - Programme AVELO de l'ADEME : soutien à la construction, l'animation et la promotion d'une politique cyclable, à l'expérimentation de services vélo, au recrutement de chargés de missions vélo/mobilités
 - Programme Alveole + : financement de places de stationnement vélo et formation à la mobilité à vélo
 - Fonds Vert mobilité (Etat/France Mobilités/ANCT) :
 - Développer les mobilités durables en zones rurales
 - Développer le covoiturage sur son territoire

- ✓ D'autres aides autour des projets de mobilité sont compilées par France Mobilités et détaillées sur ce site (porteur et nature de l'aide, calendrier, taux de subvention...) : [Trouvez des aides pour financer vos projets de mobilité !](#)

- ✓ Par ailleurs, la Région Nouvelle-Aquitaine, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, accompagne les territoires dans leur politique de mobilité : financement d'études, délégation de compétence, établissement du Contrat Opérationnel de Mobilité avec le territoire...

- ✓ Enfin le Département de Dordogne est un partenaire quotidien du territoire : pilotage de projets routiers et de sécurisation de l'espace public (routes départementales), mise en œuvre du Plan Départemental Véloroutes Voies Vertes (accompagnement financier des collectivités), valorisation de la Flow Vélo (jalonnement, rabattement, communication)

DÉROULÉ

1. Atlas des dynamiques territoriales

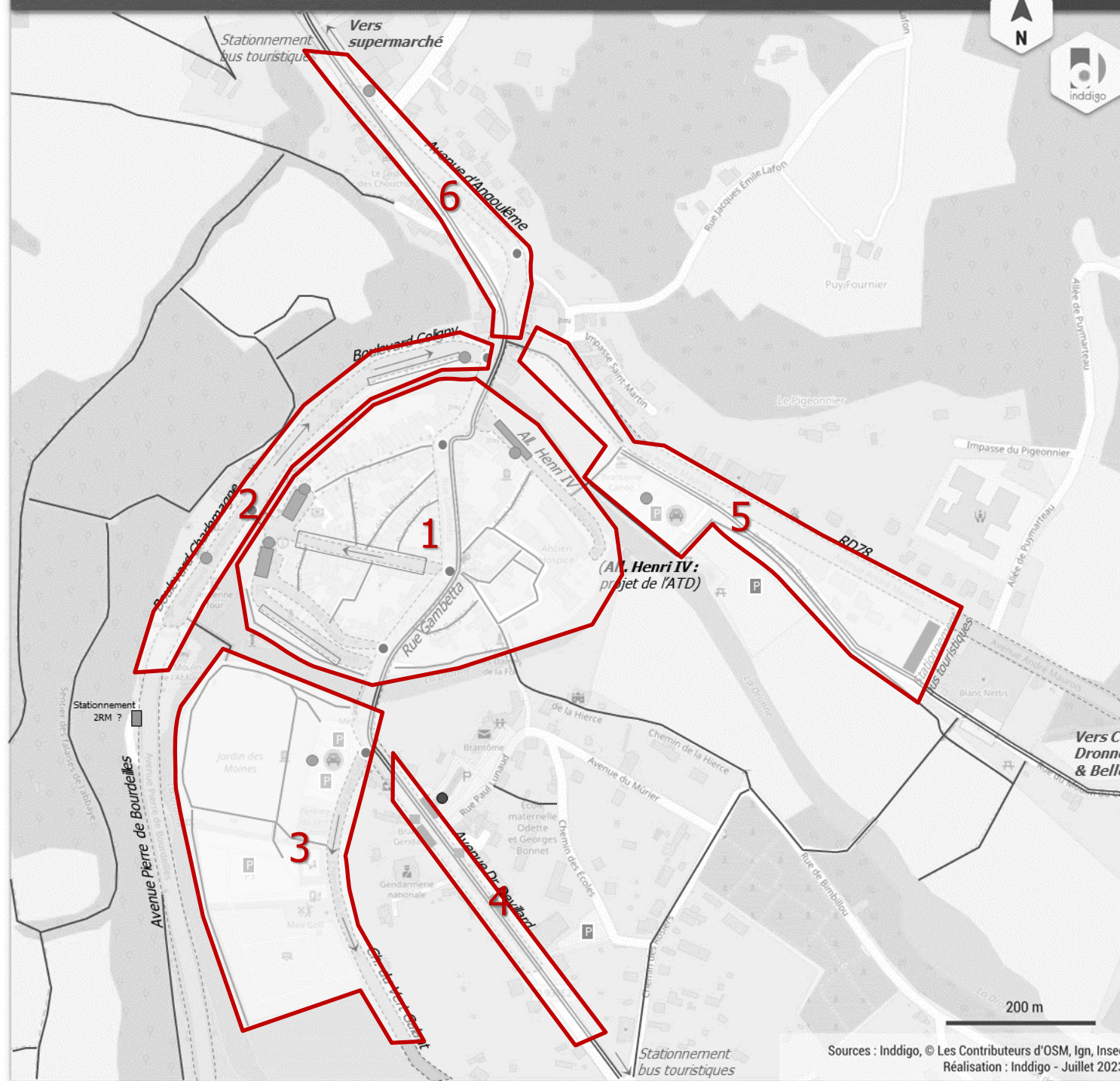
2. Analyse des mobilités à Brantôme

3. Plan-guide de mobilité de Brantôme

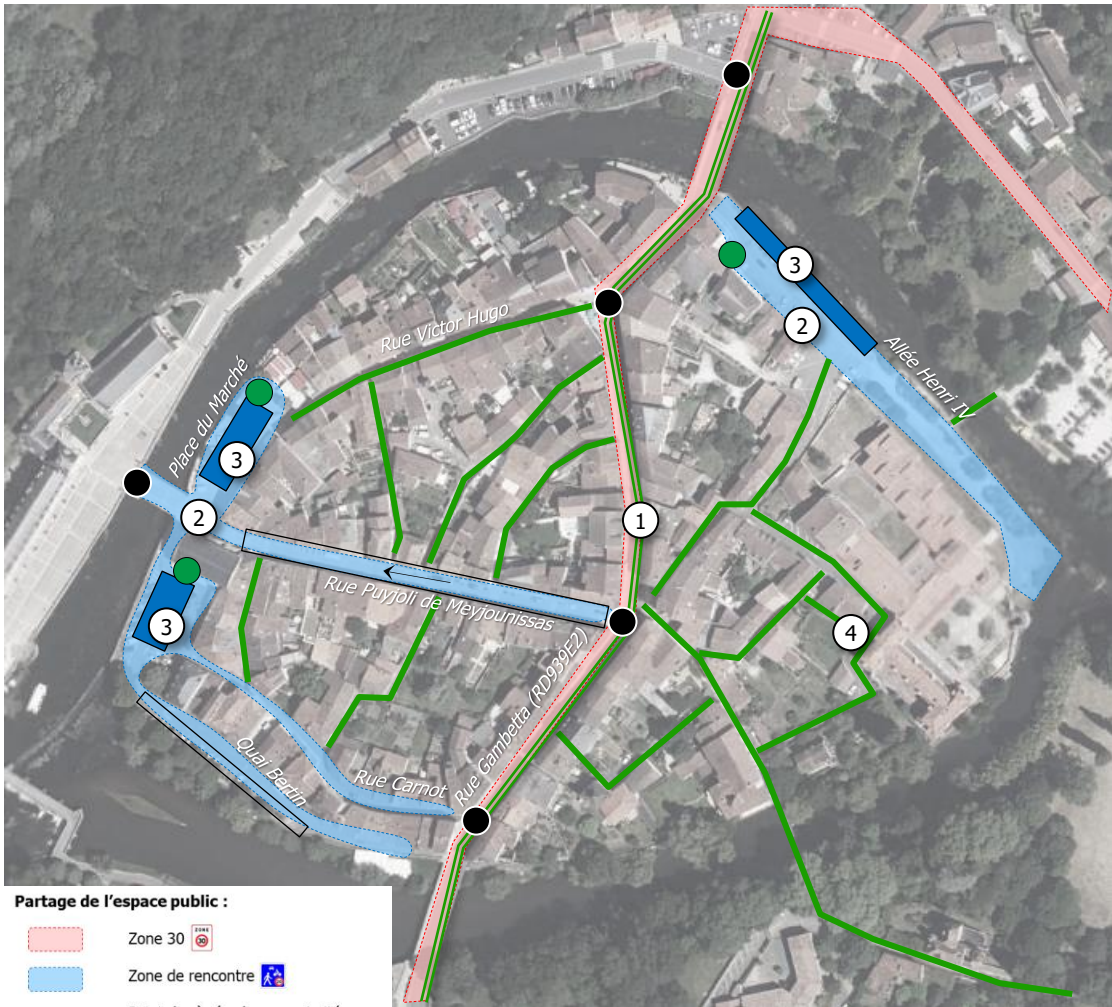
4. Fiches-actions par secteurs

5. Boîte à outils

SECTEURS D'INTERVENTION (MISE EN ŒUVRE DU PLAN GUIDE)



- SECTEUR 1 :** île de Brantôme
- SECTEUR 2 :** Charlemagne/Coligny
- SECTEUR 3 :** Vert Galant
- SECTEUR 4 :** Dr Devillard
- SECTEUR 5 :** RD78/canoés
- SECTEUR 6 :** Avenue d'Angoulême



- Partage de l'espace public :**
- Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Point dur à résorber en priorité
- Voitures/Poids-lourds :**
- Sens unique de circulation
 - Réduction du stationnement
 - Parkings existants à valoriser
 - Stationnement en zone bleue
- Piétons/Vélos :**
- Itinéraire piéton (jalonnement, adaptation chemins/trottoirs...)
 - Itinéraire cyclable ou voie verte
 - Stationnements vélos

Principes généraux :

- Clarifier l'organisation des mobilités dans le cœur de Brantôme : circulation, stationnement, partage de l'espace public
- Rationaliser l'offre de stationnement : réduction/optimisation, zones bleues
- Mettre en réseau les itinéraires piétons dans et à destination de l'île

Niveau de priorité du secteur :

Calendrier prévisionnel de réalisation :

- 2025-2026 :
 - Aménagement-test de la zone 30 et de la zone de rencontre
 - Installation des stationnements vélos
 - Adaptation des aménagements piétons
 - Réduction progressive du stationnement et test de la zone bleue
- D'ici 2030 :
 - Pérennisation de la zone 30 et de la zone de rencontre
 - Aménagement de l'itinéraire cyclable le long de la RD939E2




Maîtrises d'ouvrage pressenties :

- Commune : politique de stationnement vélo et voiture, aménagement des zones de rencontre, adaptation des itinéraires piétons existants
- Département : zone 30 sur la rue Gambetta (RD939E2), en collaboration avec la Commune



Linéaires et coûts estimés :

- ① Zone 30 et aménagement d'une bande cyclable rue Gambetta (400 ml / 200.000 €HT)
- ② Zones de rencontre (quai Bertin, Places du Marché et d'Albret, rue Puyjoli de Meyjounissas, rue Carnot et Allée Henri IV) : 800 ml / 400.000 € HT
- ③ Places d'Albret et du Marché, Allée Henri IV : réduction du stationnement et proposition de zone bleue (coûts négligeables de signalisation : 5 € HT/ml) + stationnement vélo (30 arceaux simples soit 2.700 € HT)
- ④ Adaptation des aménagements piétons existants pour former un réseau doux à l'échelle de l'île (signalisation, jalonnement, revêtement léger) : 900 ml / 13.500 € HT


Partage de l'espace public :

-  Zone de rencontre 
-  Point dur à résorber en priorité

Voitures/Poids-lourds :

-  Sens unique de circulation
-  Réduction du stationnement

Piétons/Vélos :

-  Stationnements vélos



Principes généraux :

- Apaiser l'entrée sud-ouest de Brantôme par la RD78, axe secondaire à faible trafic
- Proposer une boucle de circulation dans le sens sud > nord, boulevards Charlemagne et Coligny
- Finaliser l'apaisement et le partage de l'espace public sur cet axe très fréquenté par les piétons
- Rationaliser le stationnement voiture et proposer du stationnement vélo sur Coligny pour offrir plus d'espaces aux modes actifs le long de la Dronne

Niveau de priorité du secteur : 

Calendrier prévisionnel de réalisation :

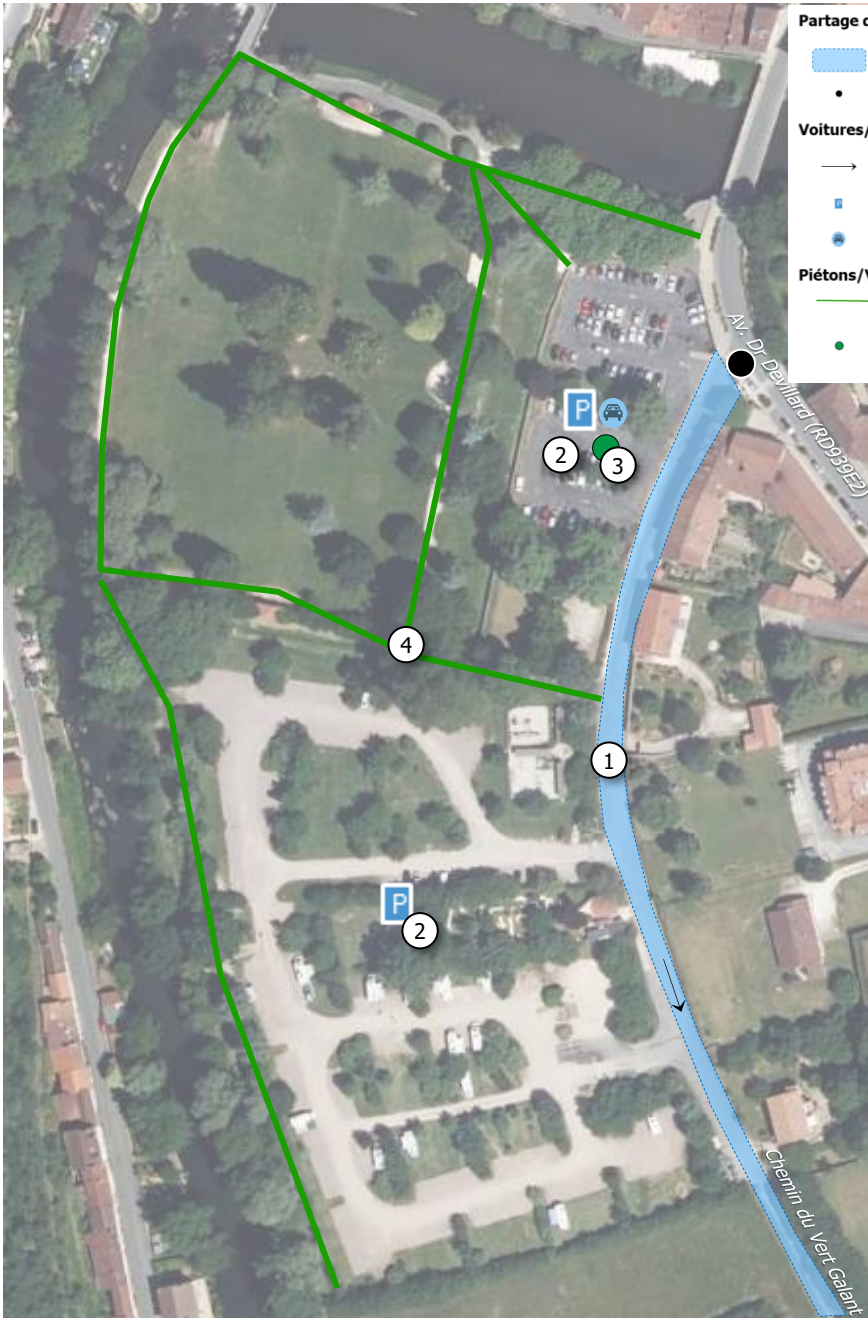
- 2025-2026 :
 - Aménagement-test de la zone de rencontre
 - Installation des stationnements vélos
 - Test de la réduction des stationnements voitures
- D'ici 2030 :
 - Pérennisation de la zone de rencontre
 - Poursuite de la rationalisation du volume de stationnements voitures

Maîtrises d'ouvrage pressenties :

- Commune : aménagement de la zone de rencontre, politique de stationnement voiture et vélo
- Département : participation à l'aménagement de la zone de rencontre (RD78)

Linéaires et coûts estimés :

- ① Zone de rencontre Boulevards de Charlemagne et Coligny (dont mise à sens unique) : 450 ml / 225.000 € HT
- ② Réduction du stationnement sur Coligny (coûts négligeables de signalisation : 5 € HT/ml)
- ③ Stationnements vélos sur Coligny et à proximité de l'Abbaye : 20 arceaux / 1.800 € HT



- Partage de l'espace public :**
- Zone de rencontre
 - Point dur à résorber en priorité
- Voitures/Poids-lourds :**
- Sens unique de circulation
 - Parkings existants à valoriser
 - Aire de covoiturage
- Piétons/Vélos :**
- Itinéraire piéton (jalonnement, adaptation chemins/trottoirs...)
 - Stationnements vélos

Principes généraux :

- Valoriser et favoriser l'accès à l'offre structurante de stationnement voiture dans ce secteur situé à 5 minutes à pied de l'Abbaye
- Apaiser les accès directs aux parkings et mieux partager l'espace public
- Proposer une offre alternative sur les parkings : places de covoiturage, stationnement vélo

Niveau de priorité du secteur :

Calendrier prévisionnel de réalisation :

- 2025-2026 :
 - Aménagement-test de la zone de rencontre
 - Installation des stationnements vélos
 - Signalisation du stationnement voiture
- D'ici 2030 :
 - Adaptation des aménagements piétons
 - Pérennisation de la zone de rencontre

Maîtrises d'ouvrage pressenties :

- Commune : maître d'ouvrage pour l'ensemble des aménagements du secteur

Linéaires et coûts estimés :

- Zone de rencontre Chemin du Vert Galant : 600 ml / 300.000 € HT
- Valorisation des parkings et proposition de places de covoiturage (signalisation, jalonnement) : coûts négligeables de signalisation (5 € HT/ml)
- Installation de 20 arceaux vélos abrités / 40.000 € HT
- Adaptation et clarification des aménagements piétons existants du secteur (signalisation, jalonnement, revêtement léger) : 800 ml / 12.000 € HT



Principes généraux :

- Apaiser l'entrée sud principale de Brantôme (RD939E2)
- Proposer une liaison modes actifs en site propre sur cet axe
- Valoriser les parkings existants et y proposer du stationnement vélo
- Formaliser les arrêts de bus : cars régionaux et touristiques

Niveau de priorité du secteur :

Calendrier prévisionnel de réalisation :

- 2025-2026 :
 - Aménagement-test de la zone 30
 - Installation des stationnements vélos
 - Adaptation des aménagements piétons
- D'ici 2030 :
 - Pérennisation de la zone 30
 - Aménagement modes actifs le long de la RD939E2

Maîtrises d'ouvrage pressenties :

- Commune : politique de stationnement voiture et vélo, adaptation des itinéraires piétons (+ travail collaboratif avec le CD24 et la CC sur l'aménagement de la RD939E2)
- CC Dronne & Belle : aménagement modes actifs RD939E2 (en collaboration avec le Département et la Commune)
- Département : zone 30 sur la RD939E2 (en collaboration avec la Commune)

Linéaires et coûts estimés :

- ① Zone 30 et aménagement des arrêts de bus sur l'avenue du Dr Devillard (RD939E2) : 300 ml / 150.000 € HT
- ② Aménagement modes actifs en site propre RD939E2 jusqu'au rond-point des Moulins (voie verte ou piste cyclable) : 1.000 ml / 300.000 € HT
- ③ Adaptation et clarification des aménagements piétons existants Chemin des Rosiers et passage de l'école (signalisation, jalonnement, revêtement léger) : 350 ml / 5.250 € HT
- ④ Valorisation des parkings (coûts négligeables de signalisation : 5 € HT/ml) et installation de 10 arceaux vélos simples : 900 € HT



Partage de l'espace public :

- Zone 30
- Point dur à résorber en priorité

Voitures/Poids-lourds :

- Parkings existants à valoriser
- Aire de covoiturage
- Dépose/reprise et stationnement des bus touristiques

Piétons/Vélos :

- Itinéraire piéton (jalonnement, adaptation chemins/trottoirs...)
- Itinéraire cyclable ou voie verte
- Stationnements vélos

Principes généraux :

- Valoriser et mieux connecter l'offre de stationnement du parking Henri IV à l'île
- Proposer une liaison douce structurante vers l'équipements de l'est (stade, camping, siège de la CC, CIAS, salle des fêtes notamment)
- Apaiser et réduire les vitesses sur la RD78

Niveau de priorité du secteur :

Calendrier prévisionnel de réalisation :

- 2025-2026 :
 - Aménagement-test de la zone 30
 - Installation des stationnements vélos
 - Adaptation des aménagements piétons
- D'ici 2030 :
 - Pérennisation de la zone 30
 - Aménagement de la liaison douce

Maîtrises d'ouvrage pressenties :

- Commune : politique de stationnement vélo et voiture, adaptation des aménagements piétons
- CC Dronne & Belle : aménagement de l'itinéraire doux (rue Jacques Prévert...)
- Département : zone 30 sur la RD78

Linéaires et coûts estimés :

- ① Zone 30 sur la RD78 : 1.000 ml / 500.000 € HT
- ② Aménagement doux type bande cyclable sur les rues Jacques Prévert, Moulin du Couvent...en direction du siège de la CC : 1.500 ml / 22.500 € HT
- ③ Valorisation du parking Henri IV et proposition de places de covoiturage (coûts négligeables de signalisation : 5 € HT/ml) et installation de 10 arceaux abrités (20.000 € HT)
- ④ Adaptation et clarification des aménagements piétons du secteur (signalisation, jalonnement, revêtement léger) : 800 ml / 12.000 € HT



Principes généraux :

- Apaiser l'entrée nord de Brantôme et réduire les vitesses
- Proposer une liaison cyclable en site propre vers la zone d'activités nord
- Proposer du stationnement vélo au niveau de la petite zone commerçante (boulangerie, Aldi...)

Niveau de priorité du secteur :

Calendrier prévisionnel de réalisation :

- 2025-2026 :
 - Aménagement-test de la zone 30
 - Installation des stationnements vélos
- D'ici 2030 :
 - Pérennisation de la zone 30
 - Aménagement de la piste cyclable/voie verte

Maîtrises d'ouvrage pressenties :

- Commune : installation des arceaux vélos sur la zone « Aldi »
- CC Dronne & Belle : piste cyclable/voie verte vers la zone d'activités (en collaboration avec la Commune, notamment sur la rue Pierre de Mareuil)
- Département : zone 30 sur la RD939E2

Linéaires et coûts estimés :

- ① Zone 30 sur la RD939E2 jusqu'au Aldi : 500 ml / 250.000 € HT
- ② Piste cyclable ou voie verte rue Pierre de Mareuil puis le long de la RD939E2 jusqu'à la zone « Carrefour Market » : 1.500 ml / 450.000 € HT
- ③ Installation de 10 arceaux vélos au niveau de la zone commerciale « Aldi » : 900 € HT