

# LES RENCONTRES



# ST DENIS

JEUDI 02 OCTOBRE 2025



D'OÙ  
**VENEZ-**  
VOUS ?



ST-DENIS



**RENCONTRES AVELO**  
Saint-Denis - La Réunion

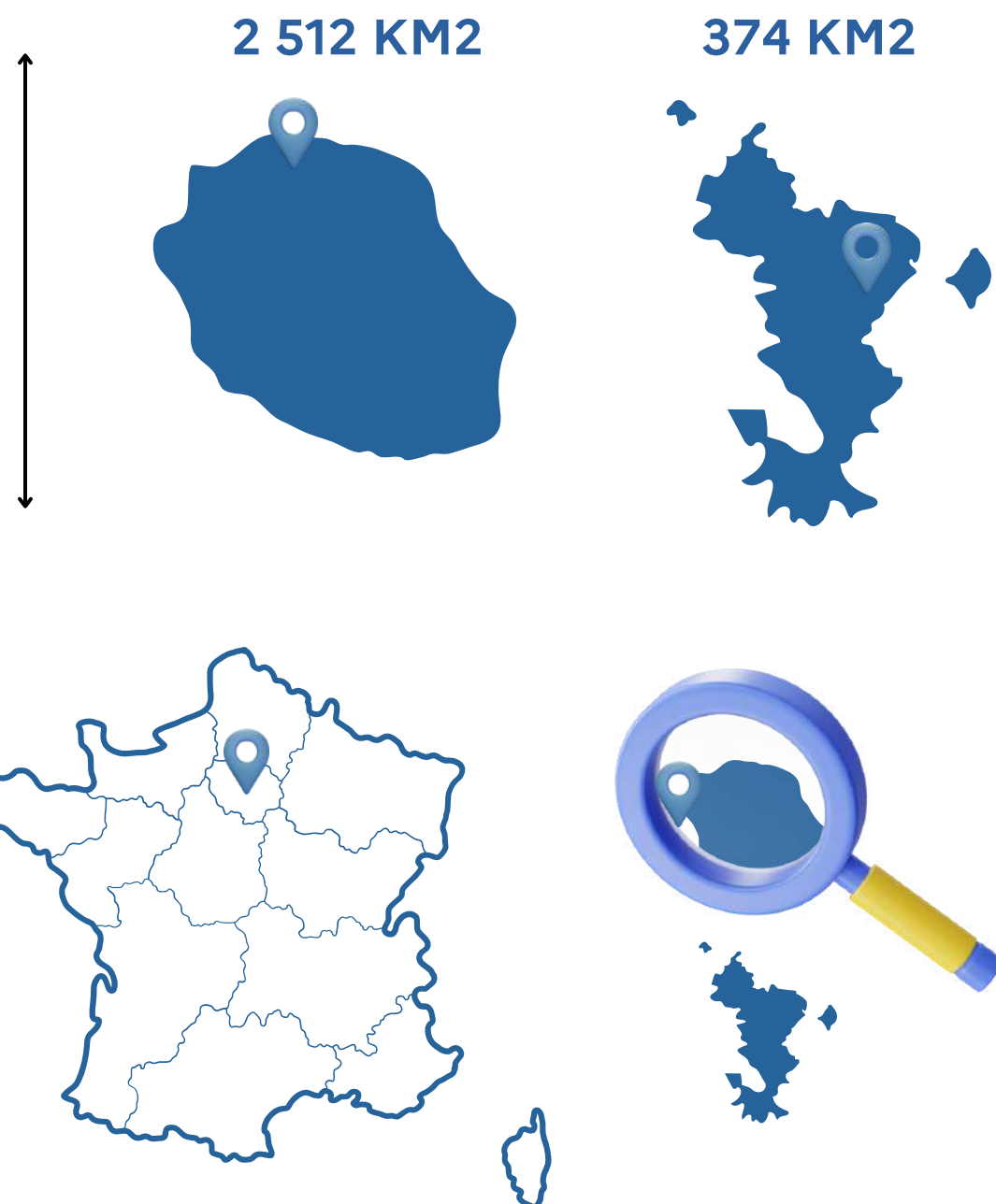
# BIENVENUE À ST-DENIS!

# LA RÉGION OCÉAN INDIEN

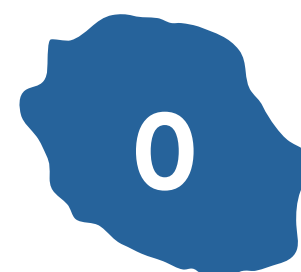


RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



AVELO 1



AVELO 2



AVELO 3



## CHIFFRES CLÉS

- 1 216 000 habitants (896k La Réunion - 320k Mayotte)
- 17 territoires lauréats du programme AVELO

# PROGRAMME



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



PAUSE DÉJEUNER

## MATIN

9H40



LES TOURS  
DE PISTE



10H50

LE BON COUP  
DE PÉDALE

11H45



AVELO +

## APRÈS MIDI

14H



L'ATELIER  
VÉLO

16H



CINÉ VÉLO  
LA NOUVELLE  
AVENTURE MOBILE

# LES TOURS DE PISTE !

25 MIN

# CONFÉRENCE



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



"Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?"

---

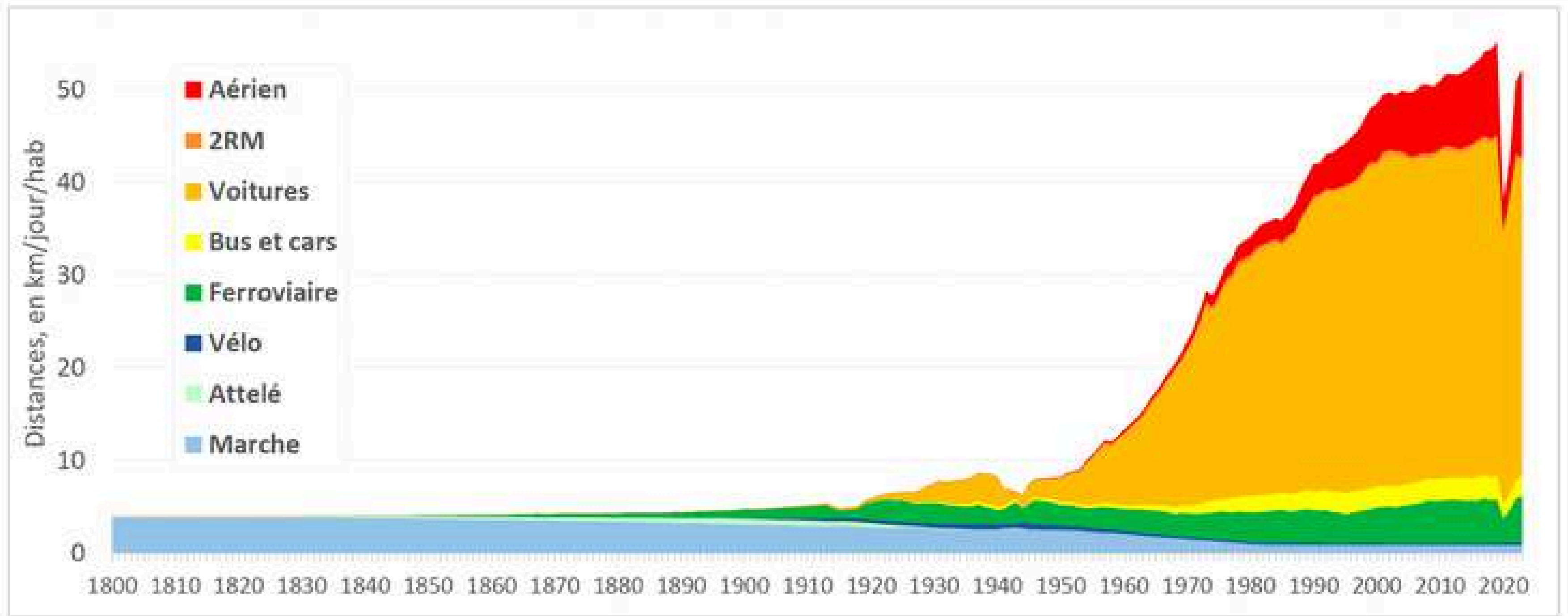
**AURÉLIEN BIGO**

Chercheur sur la transition  
énergétique des transports

# Quelle place pour le vélo dans la transition des mobilités ?

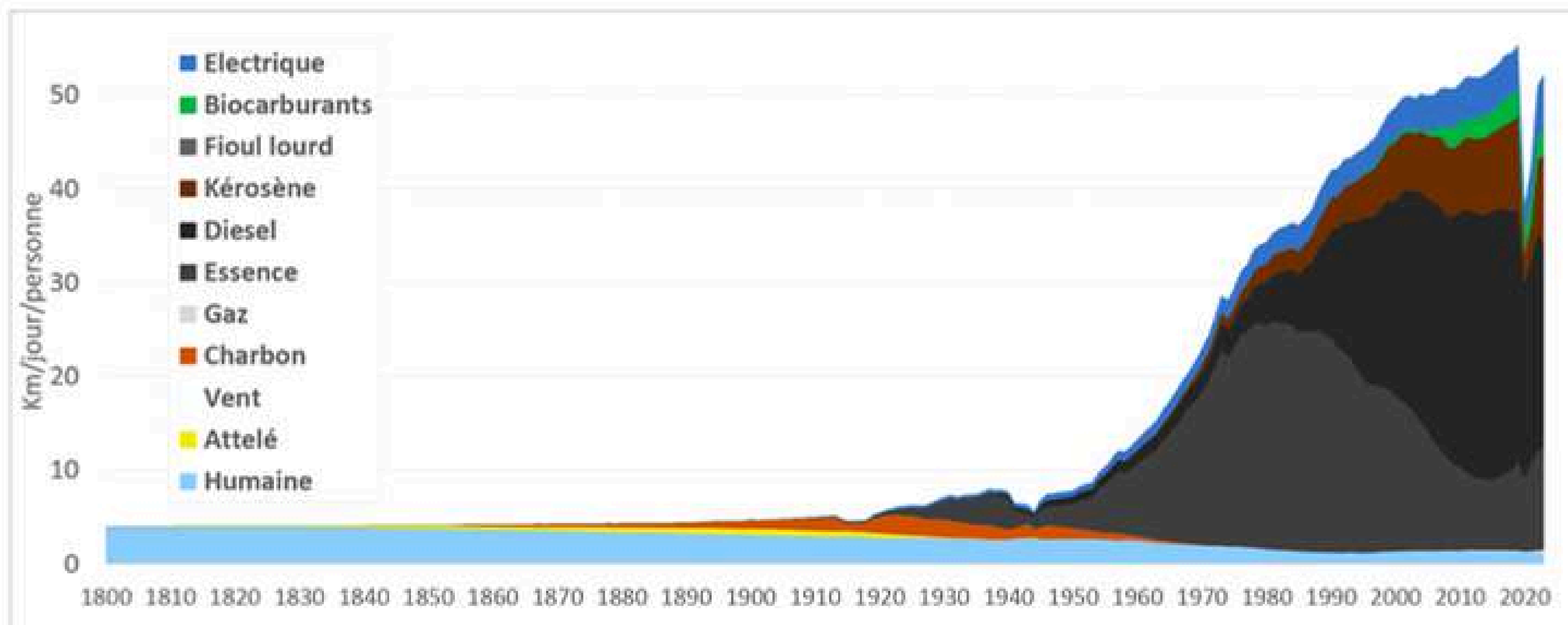
Les Rencontres AVELO, La Réunion

## Historiquement, une explosion des kilomètres parcourus



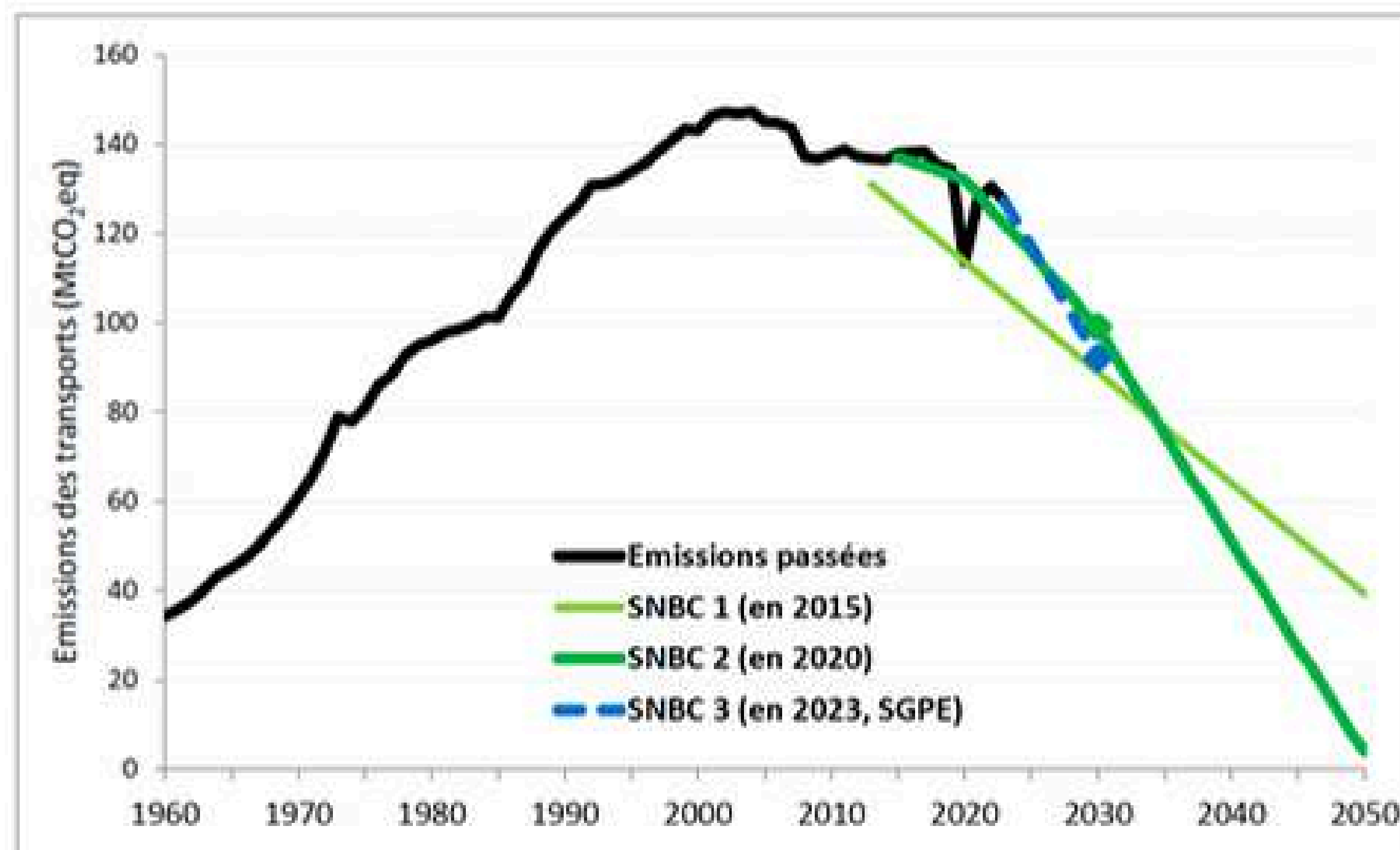
Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2023

# Une hypermobilité portée par le pétrole... dont on doit se séparer



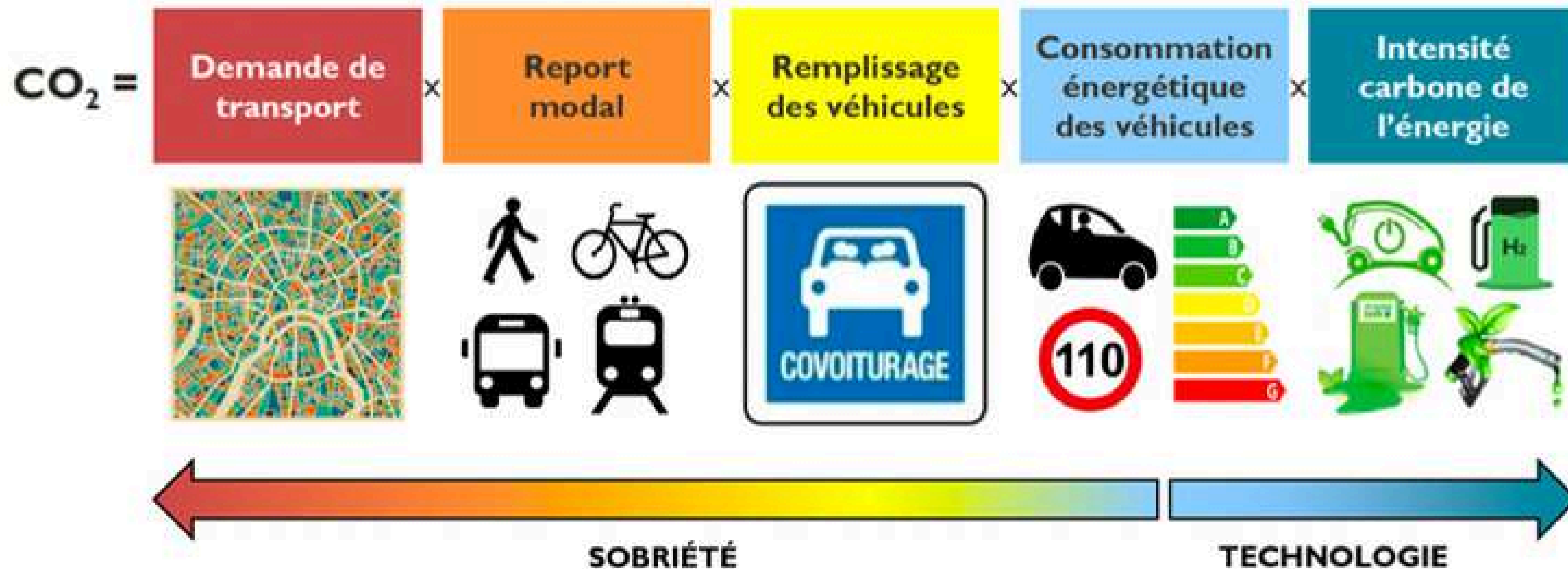
Distances parcourues par énergie de propulsion, de 1800 à 2023

# Objectif décarbonation à 2050



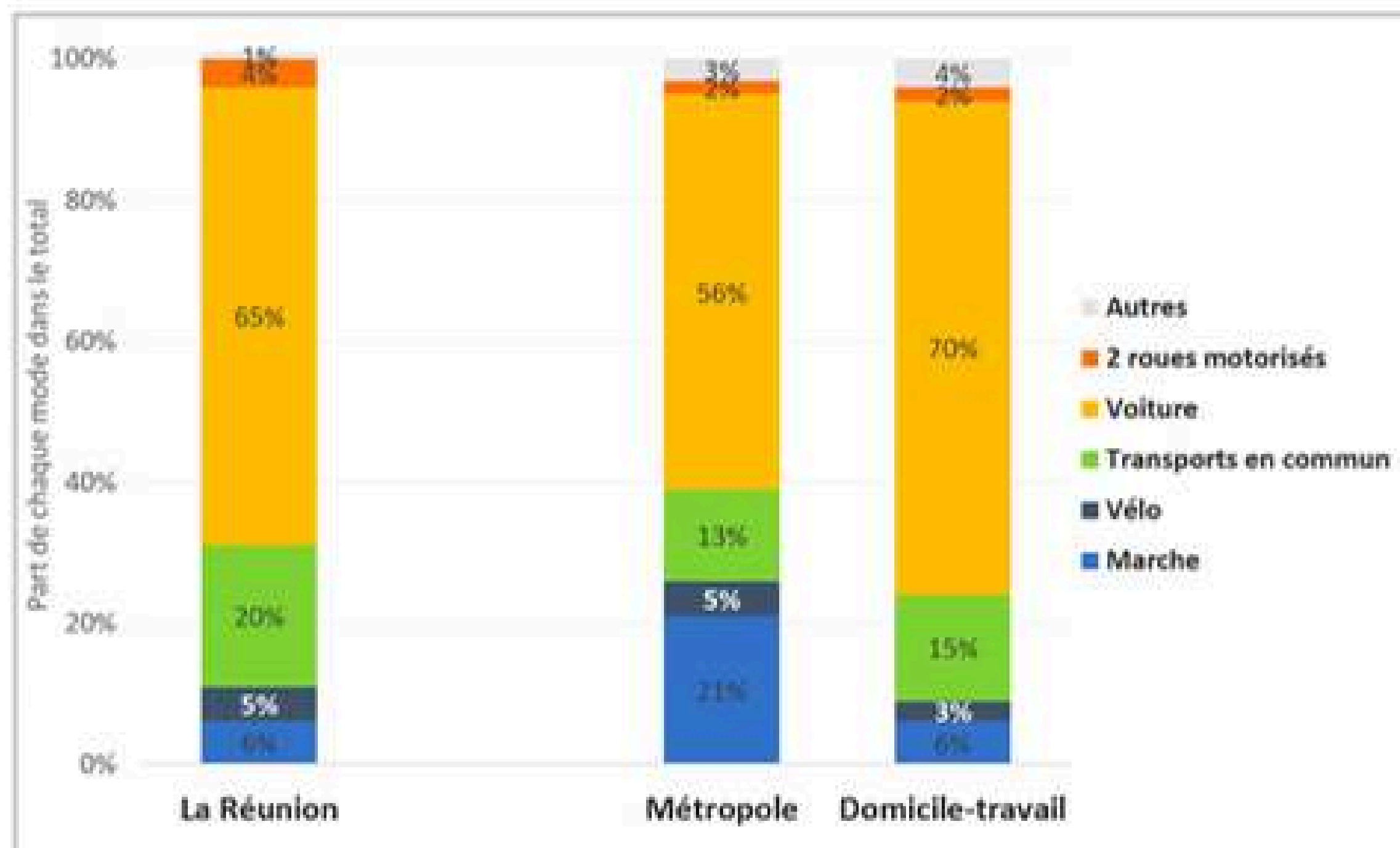
Emissions des transports intérieurs en France depuis 1960, et objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) d'ici 2050

# 5 leviers pour décarboner les transports



Les 5 leviers de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC)

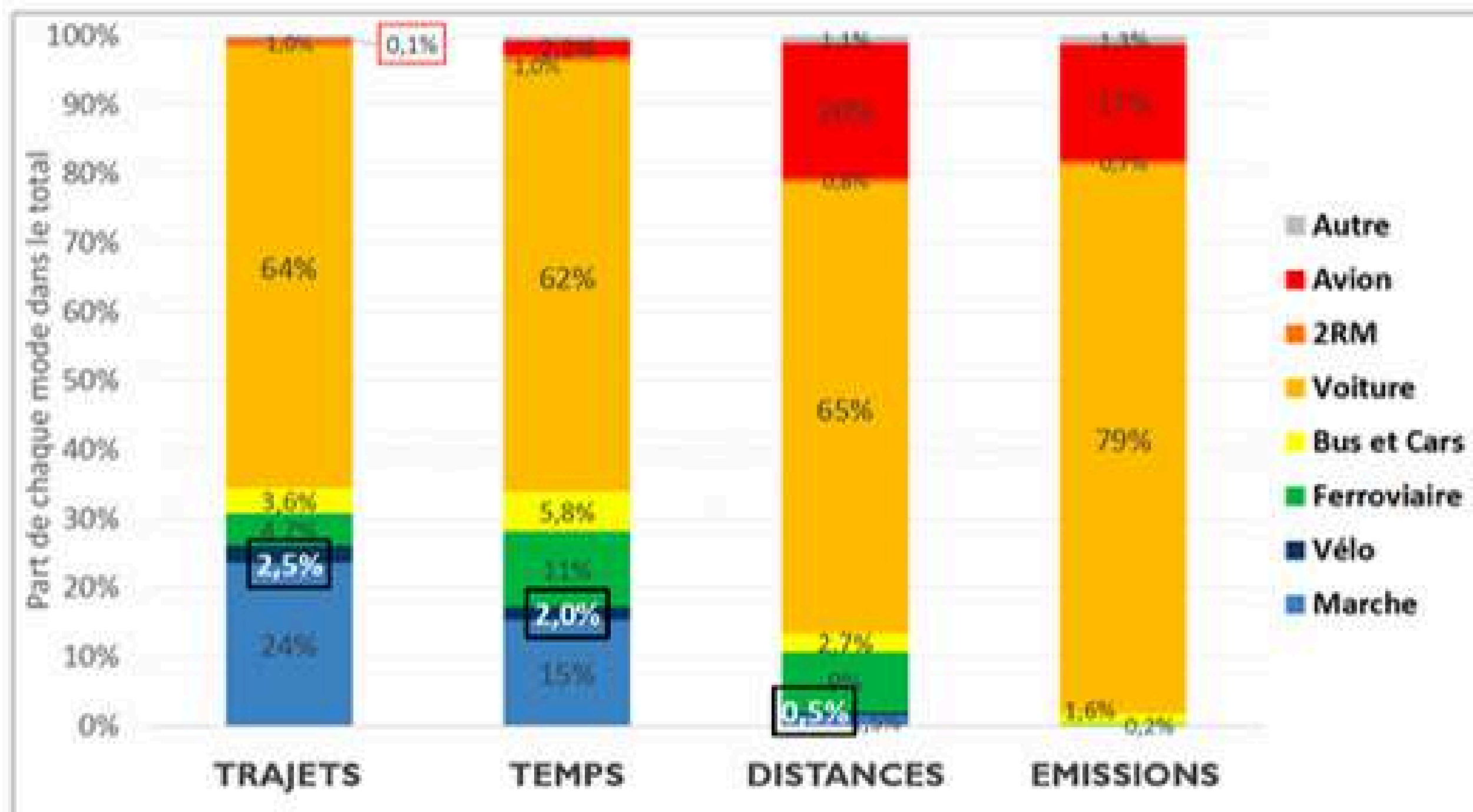
## Part de chaque mode à La Réunion et en Métropole



Part des différents modes à la Réunion et en Métropole : principal mode de transport utilisé au quotidien (et détail domicile-travail)

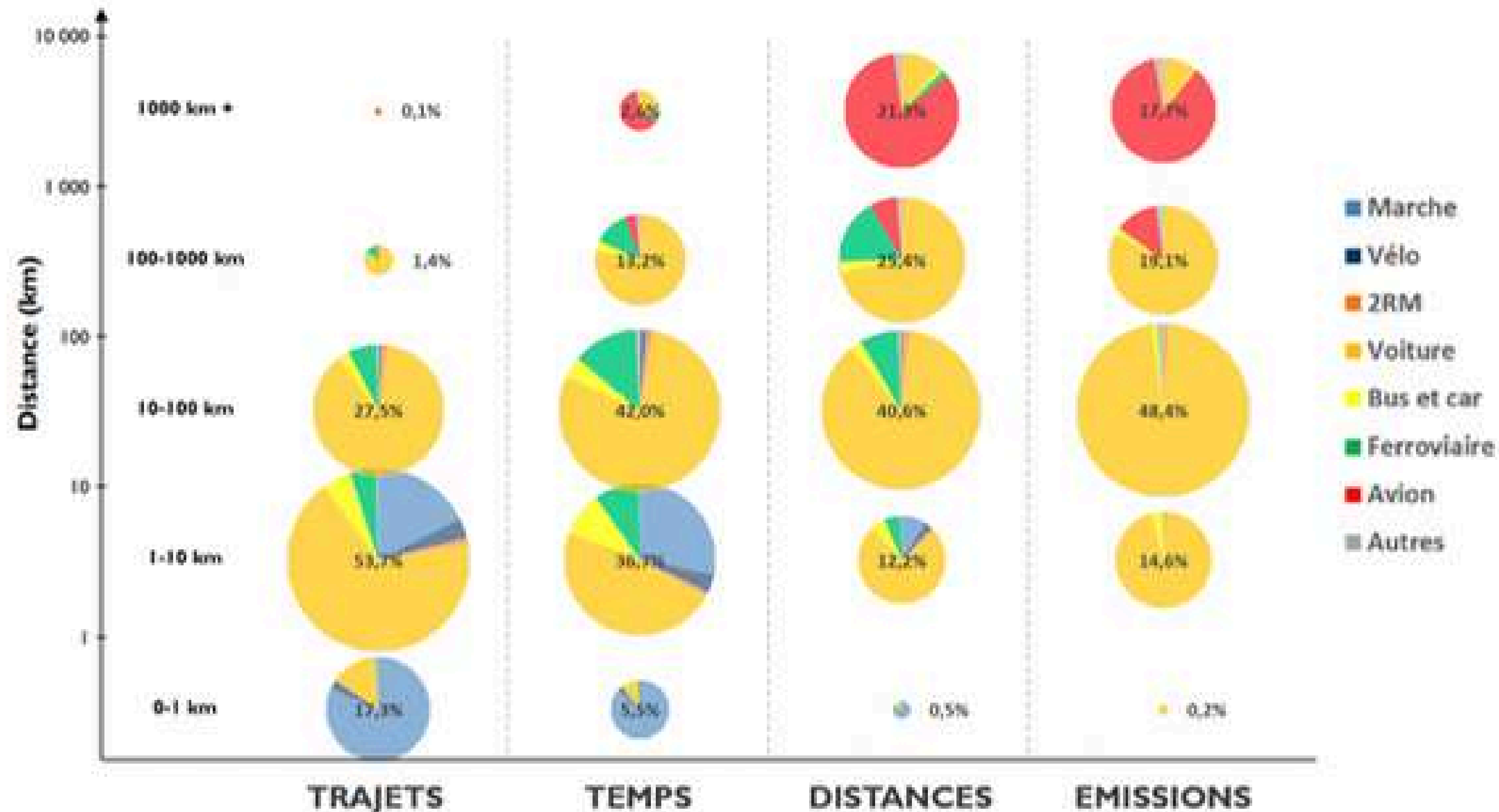


## Une place limitée du vélo dans la mobilité... pour le moment





Part des modes en 2019 selon le critère : nombre de trajets, temps de transport, distances parcourues, émissions directes de CO<sub>2</sub>

# Un potentiel de report à mettre en lien avec les distances parcourues



Répartition des caractéristiques de mobilité par classe de distance

# Quels potentiels pour le vélo ?

	Part modale	Kilomètres	Utilisateurs quotidiens	Mode le plus utilisé par
	2,7 % des déplacements	110 km/an 0,3 km/jour	5 %	4 %
	27 % des déplacements	1000 km/an 3 km/jour	43 %	35 %
	x10	x9	x9	x9

Niveaux de pratique du vélo : le match France - Pays-Bas

# Le report modal dans le scénario de Coopérations territoriales



Réduction des externalités

Proximité au quotidien

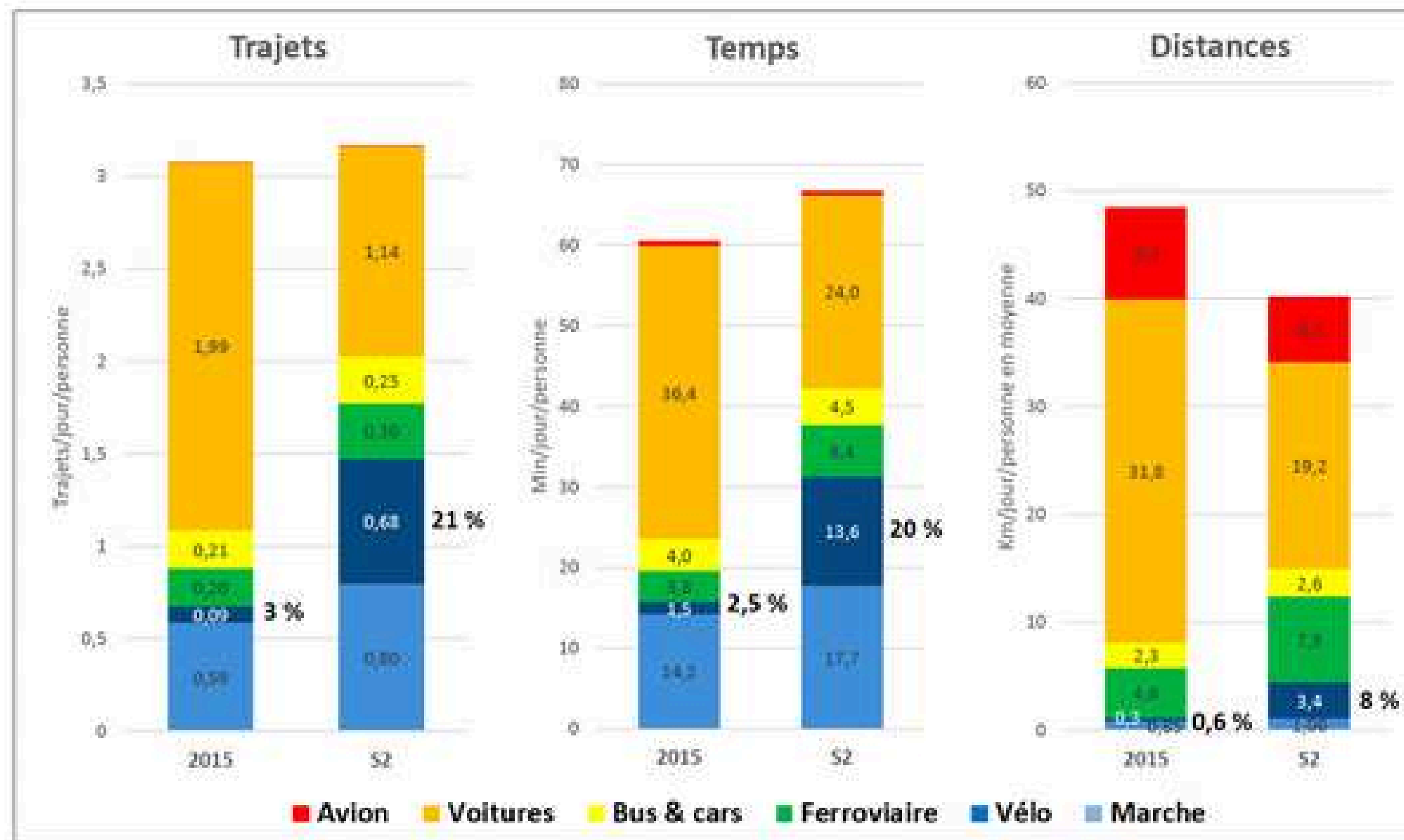
Hierarchie entre les modes

Mobilités actives  
et partagées

Véhicules intermédiaires entre  
le vélo et la voiture

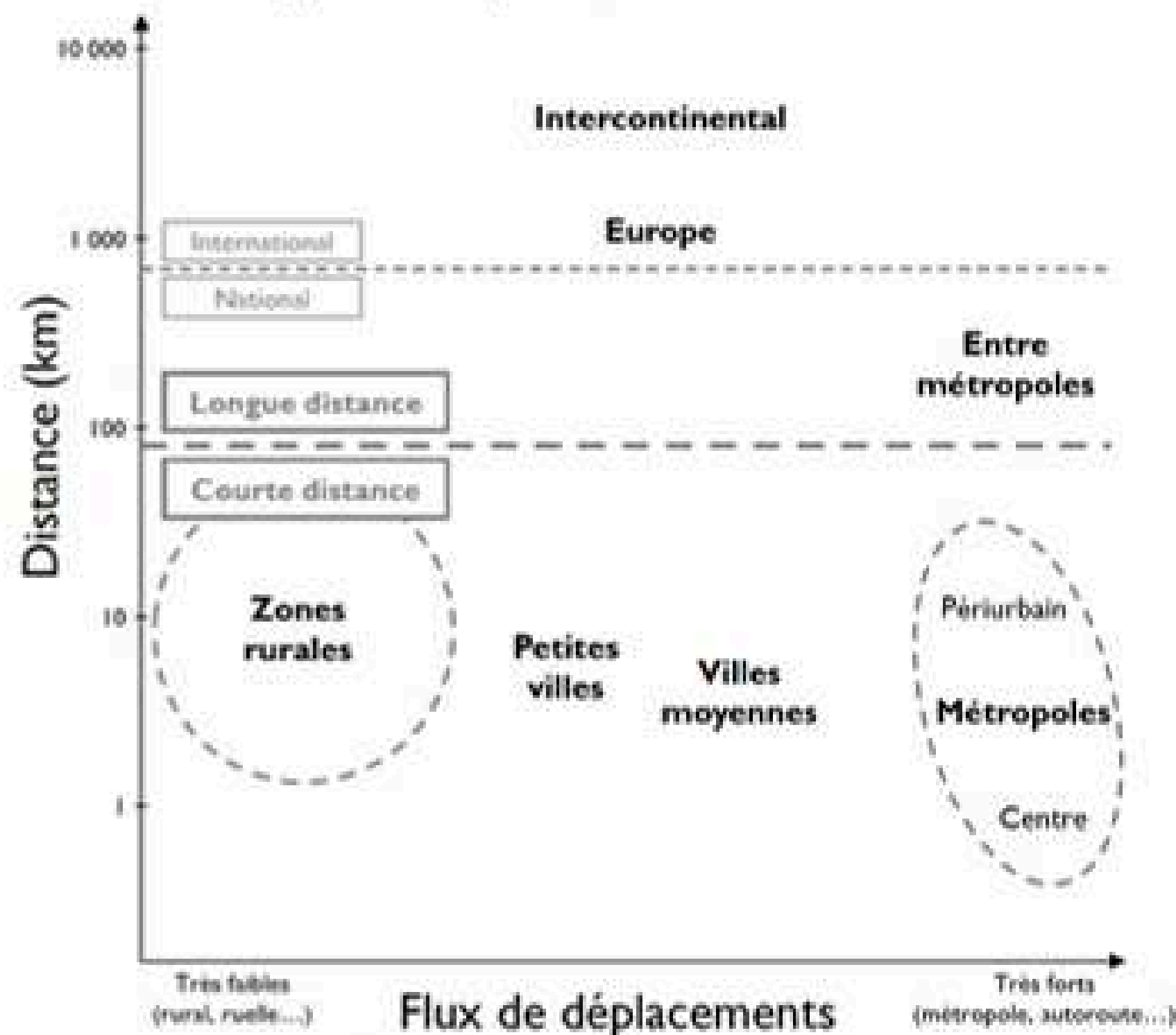
Train privilégié sur la  
longue distance

Investissements forts, politiques  
locales, fiscalité redistributive

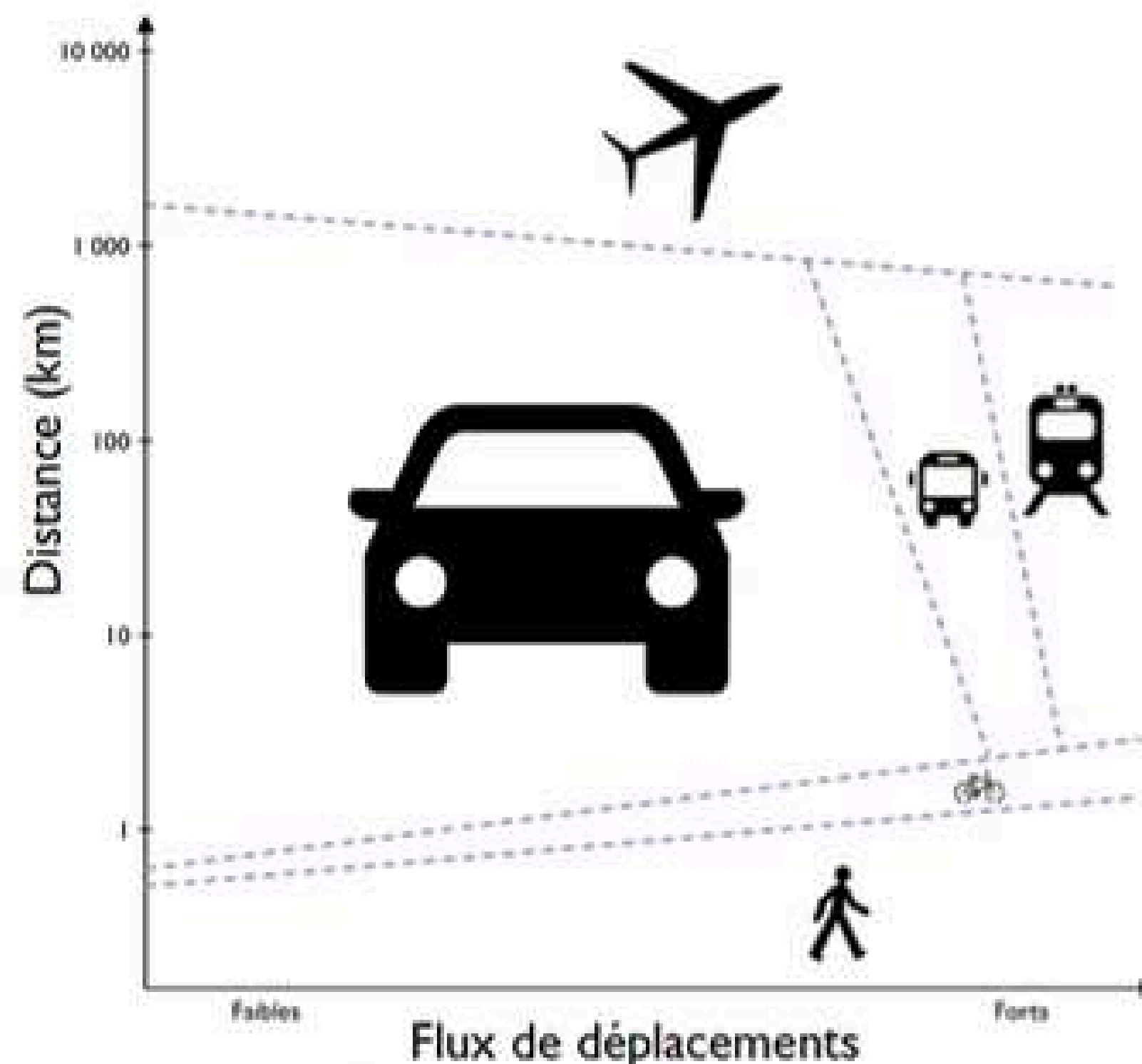


# Quelles évolutions selon les territoires ?

## Types de déplacements et de territoires

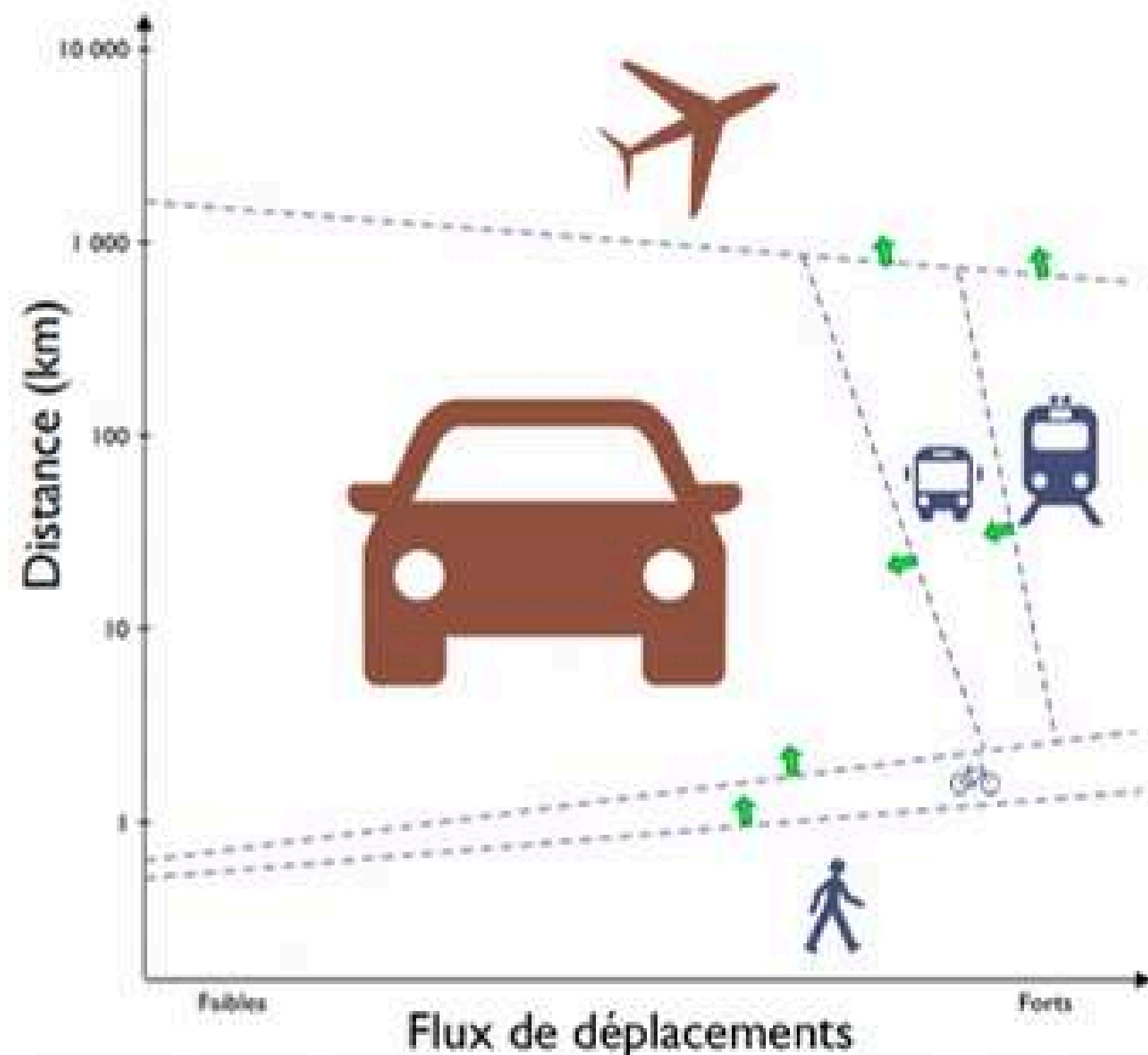


## Modes dominants actuellement

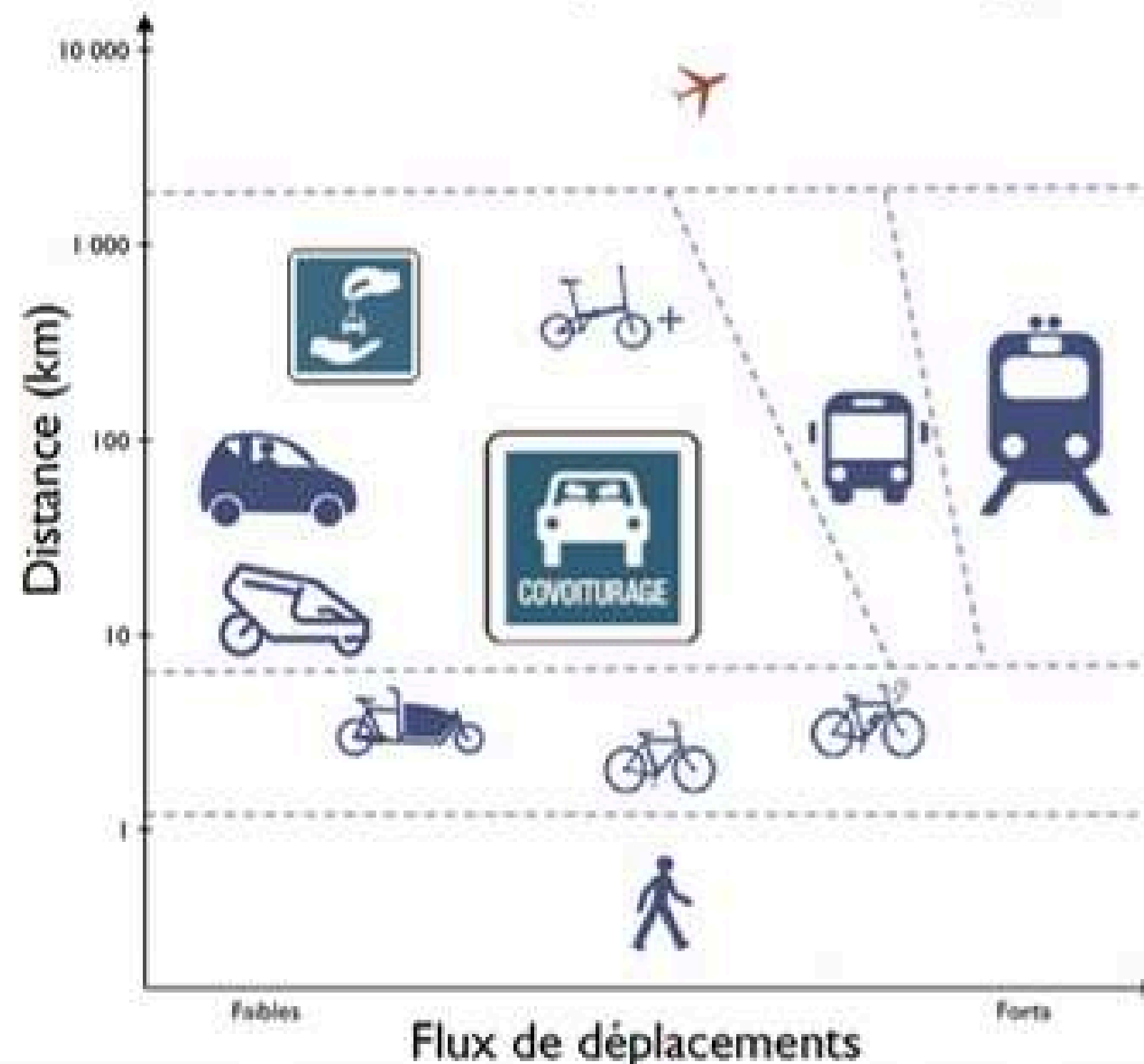


# Quelle sobriété des mobilités viser à l'avenir ?

Modes dominants actuellement



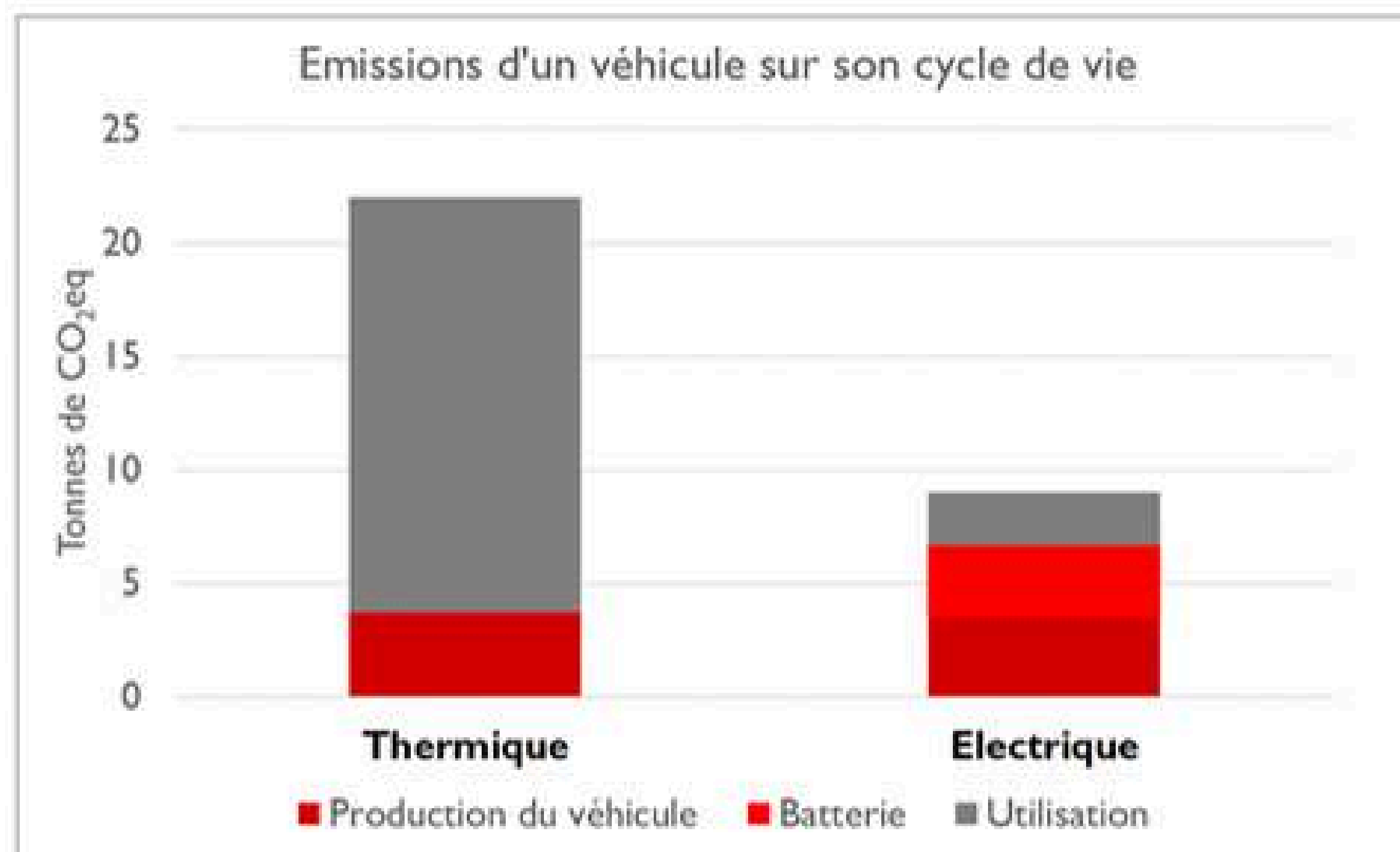
Solutions les plus sobres à développer



# Les véhicules intermédiaires, pour étendre le domaine du vélo

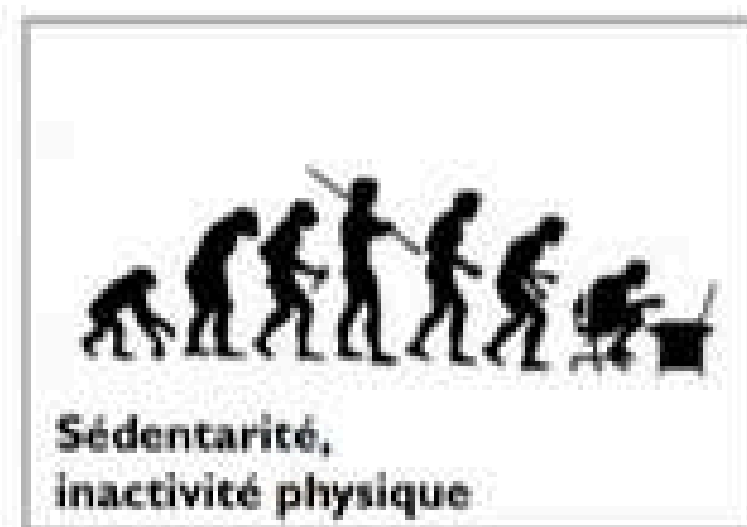
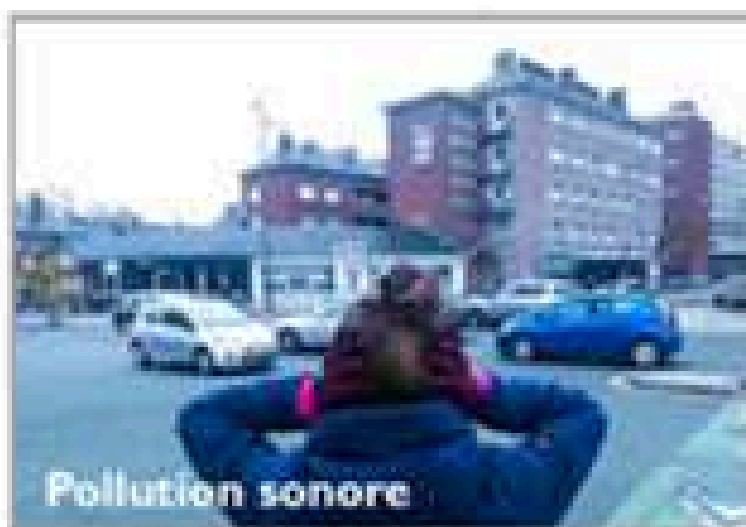


## Le vélo, pour inciter à la démotorisation



**Pour les voitures électriques, 3/4 des émissions sont situées à la production des véhicules, ce qui devrait pousser à des politiques de démotorisation à l'avenir**

# Les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires des mobilités

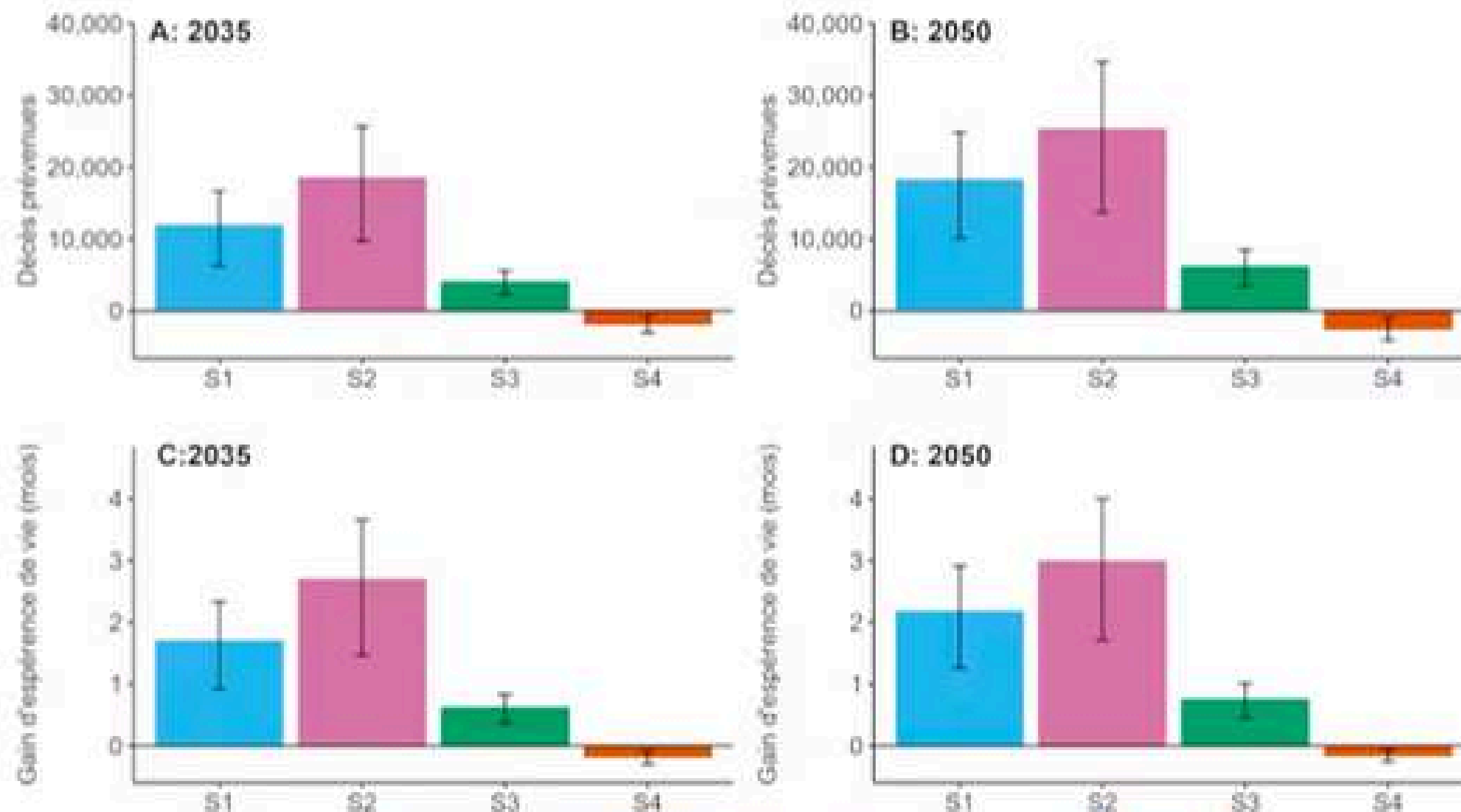


Les principales externalités des transports

# Le vélo, un mode aux multiples co-bénéfices

Impact		Demande de T.					Report modal					Rempli.			Conso. Ener.					Intensité Carb.									
		Densification	- Etalement	Télétravail	Commerce proximité	Prod. & conso. locales	+ Bus et cars	+ Train	+ Vélo	- Avion	- Voiture	+ Fret fer. et fluvial	- Poids-lourds	Covoiturage	Autopartage	TR Poids-lourds	↓ poids véhicules	↓ vit. axes rapides	↓ vitesse en ville	Ecoconduite	Progrès moteur	Electrique	Agrocarburants	GNV	BioGNV	Hydrogène	Taxe carbone	SOBRIÉTÉ	TECHNOLOGIE
	Positif																												
	Neutre																												
	Négatif																												
?	Incertain																												
EXTERNALITES																													
Energies fossiles				?	?	?								?	?	?			?			?				?			
Conso d'énergie				?	?	?								?	?	?			?			?	?					?	
Pollution atmosphérique		?												?	?	?		?	?				?						?
Autres impacts env		?		?			?	?				?										?	?	?	?	?			?
Métaux				?												?	?				?								?
Bruit		?			?	?	?	?				?		?		?		?						?	?				?
Congestion routière			?		?	?		?		?	?	?		?		?			?										
Conso d'espace / Biodiversité				?	?	?								?	?	?		?	?			?			?				
Accidentologie		?	?						?							?	?												
Sédentarité			?		?																								
Dépendance automobile				?	?																								
Inégalités territoriales		?	?	?	?		?	?					?					?				?			?	?		?	?
Inégalités sociales		?	?	?	?			?			?				?					?		?			?	?			?
Résilience		?	?				?	?			?					?	?	?	?	?	?	?	?						

# De forts bénéfices santé liés à l'activité physique



**Quasiment 20 000 décès évités par an dès 2035  
et des gains d'espérance de vie approchant 3 mois pour la population**

# Principaux enseignements

---

## La place du vélo dans la mobilité

- Une pratique assez faible aujourd'hui, de l'ordre de 3 à 5 % des déplacements
- Un potentiel de multiplication quasiment par 10 d'ici 2050

## Un potentiel à combiner avec

- La modération des distances
- Les véhicules intermédiaires entre vélo et voiture
- L'intermodalité avec les transports en commun
- La démotorisation des ménages

## De forts co-bénéfices au report vers le vélo

- Un mode sobre en ressources, en espace, peu polluant, silencieux, peu coûteux, résilient, etc.
- Des gains pour la santé pouvant atteindre 3 mois d'espérance de vie pour la population française

10 MIN

# QUESTIONS RÉPONSES



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE



"Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?"

---

**AURÉLIEN BIGO**

Chercheur sur la transition  
énergétique des transports

25 MIN

# CONFÉRENCE



## "Concevoir des aménagements cyclables adaptés aux topographies & aux climats de La Réunion et Mayotte"



---

**JONATHAN  
PRIESTER**



Directeur de projets Ingénierie des  
territoires et Mobilités au Cerema

**FABIEN  
GÉMY**



Chargé d'études sécurité  
routière et Référent vélo

# CONCEVOIR DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ADAPTÉS AUX TOPOGRAPHIES ET AUX CLIMATS DE LA RÉUNION ET MAYOTTE

2 octobre 2025



# FACILITER LES DEPLACEMENTS A VELO

Des recommandations nationales pour des voiries cyclables:

- La mixité lorsque c'est possible
- Des aménagements éprouvés, particulièrement en milieu urbain
  - Aménagements linéaires
  - Traitement des intersections
  - Stationnement
  - ...
- **Un impératif: s'adapter au contexte**





V85  
VITESSE LIMITE  
RÉELLEMENT  
PRATIQUEE



TRAFFIC  
MOTORISÉ EN  
UNITÉS DE  
VÉHICULE  
PARTICULIER PAR  
JOUR  
(DANS LES DEUX  
SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE  
SECONDAIRE (TRAFFIC  
INFÉRIEUR À 750  
CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
PRINCIPAL (TRAFFIC  
COMPRIS ENTRE 500 ET  
3000 CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
À HAUT NIVEAU DE  
SERVICE (TRAFFIC >2000  
CYCLISTES/JOUR)

**30** KM/H  
OU MOINS

< 2000

2000 À  
4000

> 4000

Traffic  
mixte

Vélorue ou trafic mixte

Bande  
cyclable ou trafic mixte

Piste ou bande cyclable

Vélorue ou piste  
cyclable

**50** KM/H

< 1500

1500 À  
6000

> 6000

Traffic mixte

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

**70/80**  
KM/H

< 1000

1000 À  
4000

> 4000

Traffic  
mixte

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérasée de droite

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérasée de droite

Piste cyclable ou  
voie verte

Piste cyclable

RÉGIME DE PRIORITÉ

À choisir selon le contexte

Prioritaire sur le trafic  
sécant

# TOPOGRAPHIE

Aménagements adaptés aux reliefs difficiles

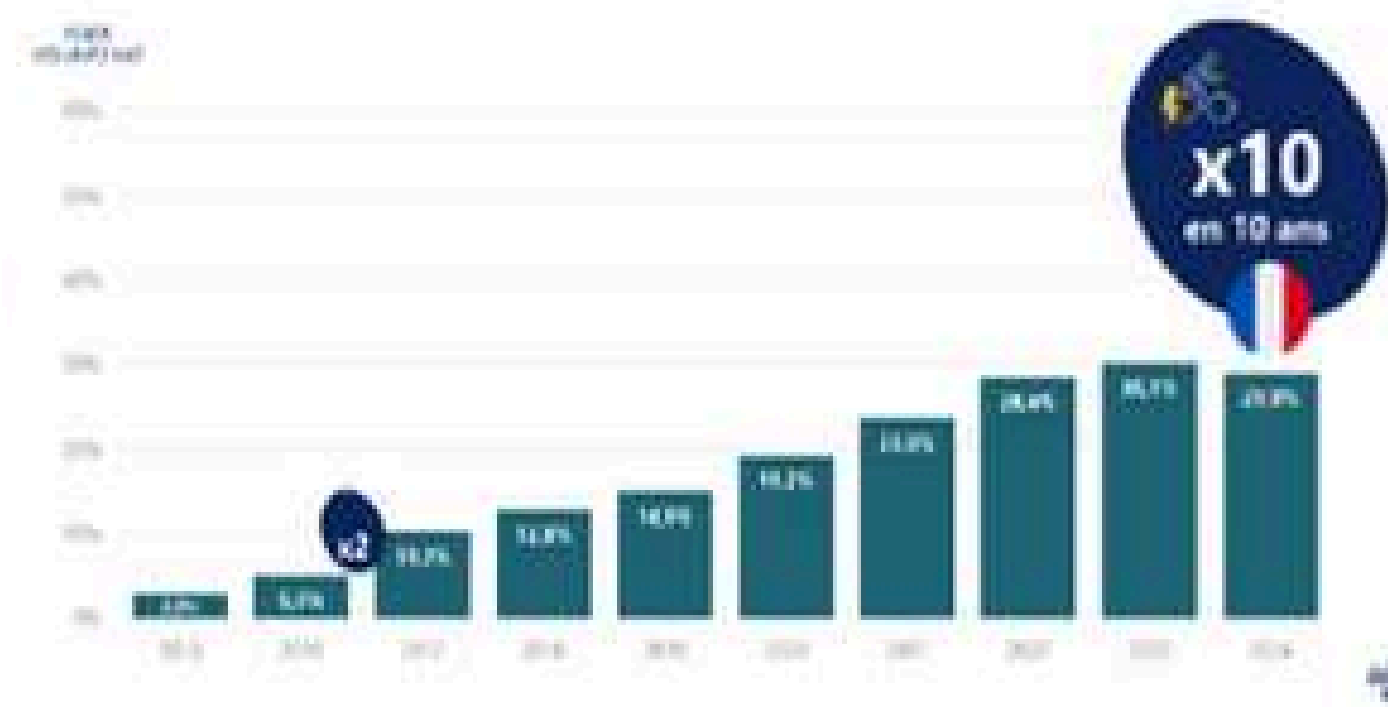
# Les paramètres à considérer



# LES PARAMÈTRES À CONSIDÉRER

## La pente

- Fortes inégalités entre cyclistes
- 7% de pente maxi sur quelques centaines de mètres admissible pour des cyclistes réguliers non sportifs, 3% maxi pour les moins entraînés => info à donner aux cyclistes
- Plus de 4% en descente favorise la prise de vitesse et nécessite une attention dans la conception des aménagements
- Fort différentiel de vitesse entre les cyclistes et les usagers motorisés



# LES PARAMÈTRES À CONSIDÉRER

## La visibilité

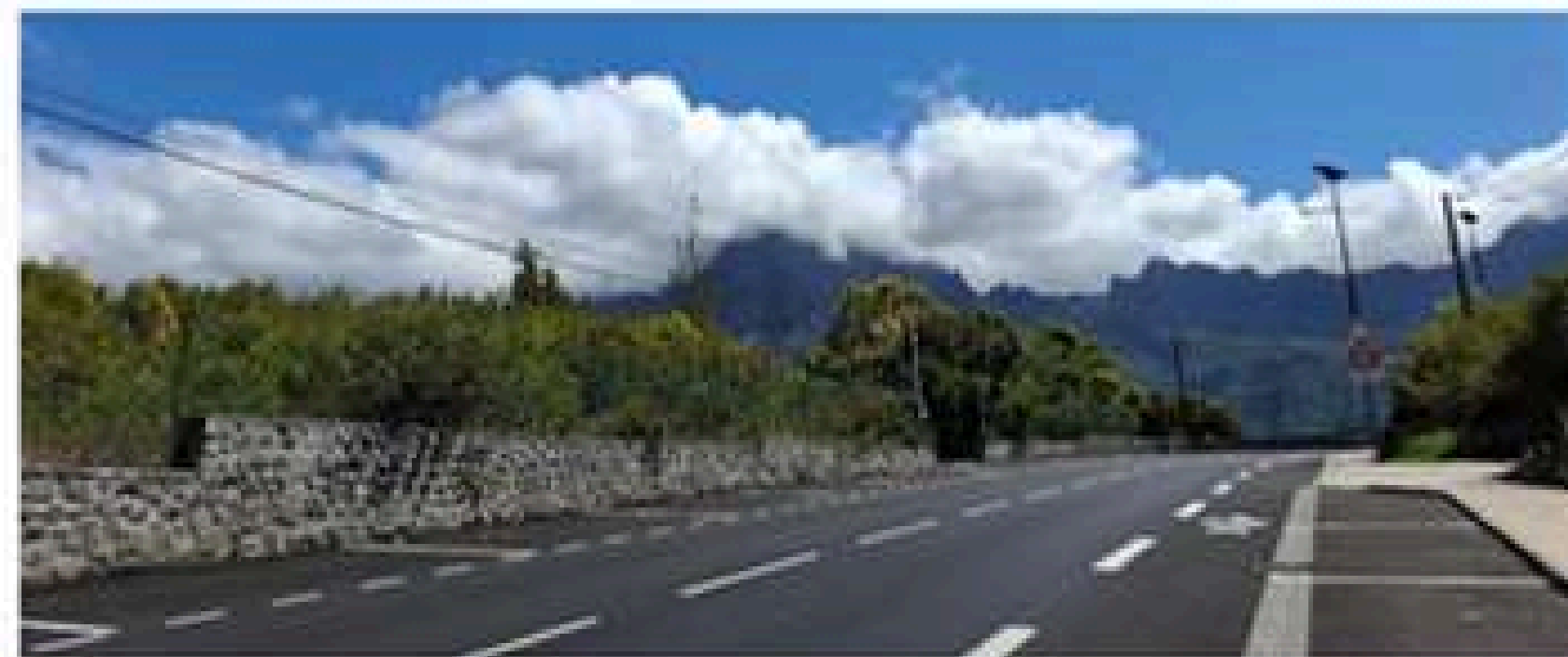
- Possibilité de dépassement sur un cycliste en montée
- Anticipation des trajectoires
- Possibilité de s'arrêter en cas d'obstacle



# LES PARAMÈTRES À CONSIDÉRER

## La largeur disponible

- Composition du trafic motorisé (PL, bus...)
- Mixité ou séparation
- Fonctions à assurer (évitement, récupération, stationnement...)



# LES PARAMÈTRES À CONSIDÉRER

Les trafics motorisés, cyclistes et piétons

- Mixité ou séparation
- Présence de piétons (espace partagé mode actifs ?)



# LES PARAMÈTRES À CONSIDÉRER

## Autres paramètres

- Risques d'éboulements
- Gestion des eaux (fossés)
- ...



# Les aménagements possibles en faveur des cyclistes



# PISTE CYCLABLE

## Suppression des BDD pour une piste cyclable bidirectionnelle

### Principes

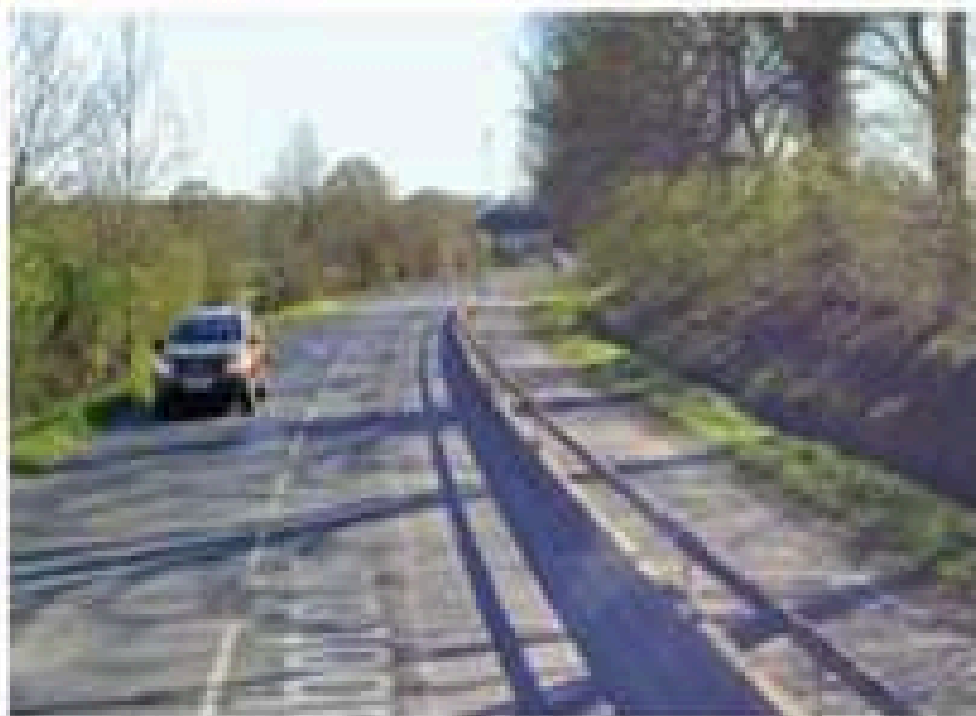
Afin de proposer un aménagement cyclable séparatif sans élargir la chaussée ou seulement de manière marginale, les deux voies de circulation sont maintenues et :

- Les BDD sont supprimées ou fortement réduites
- La largeur des voies de circulation est réduite aux seuils minimaux des recommandations
- En conséquence, il peut être nécessaire de réduire la VMA.

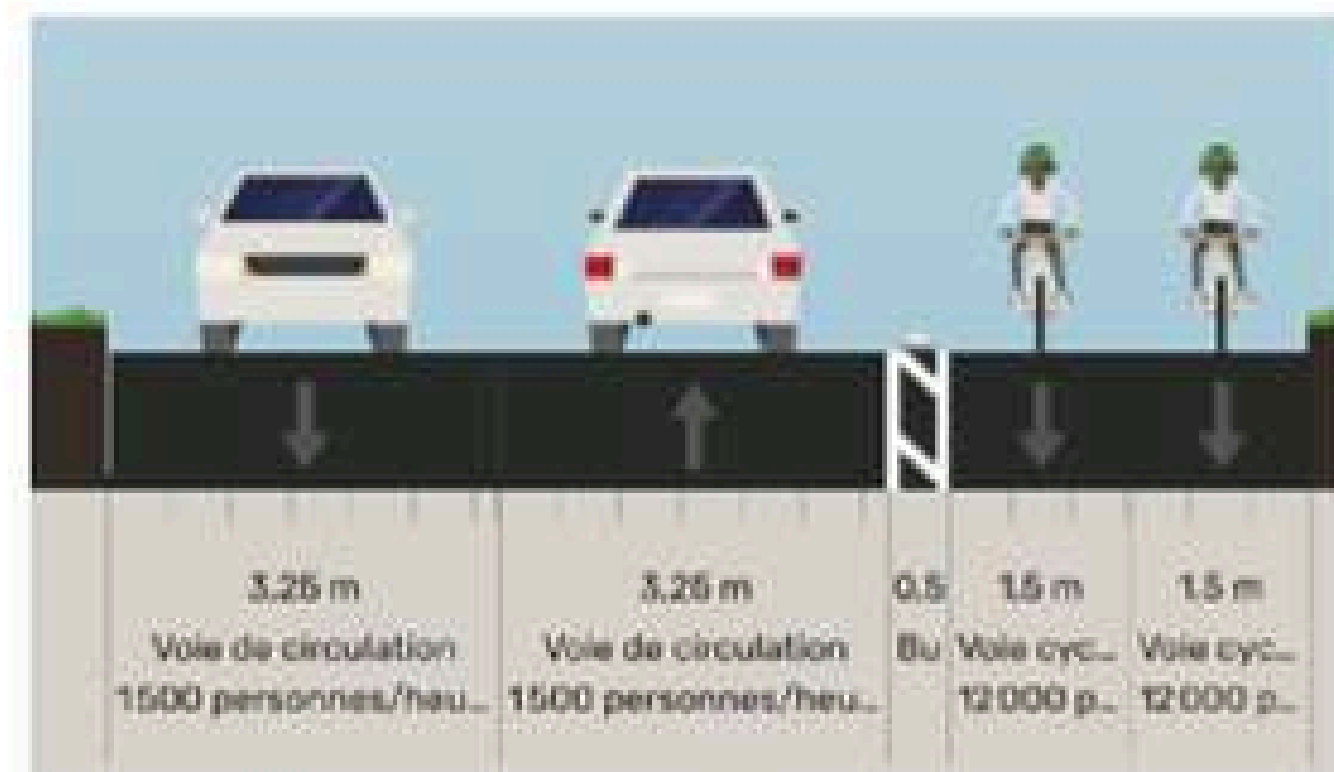
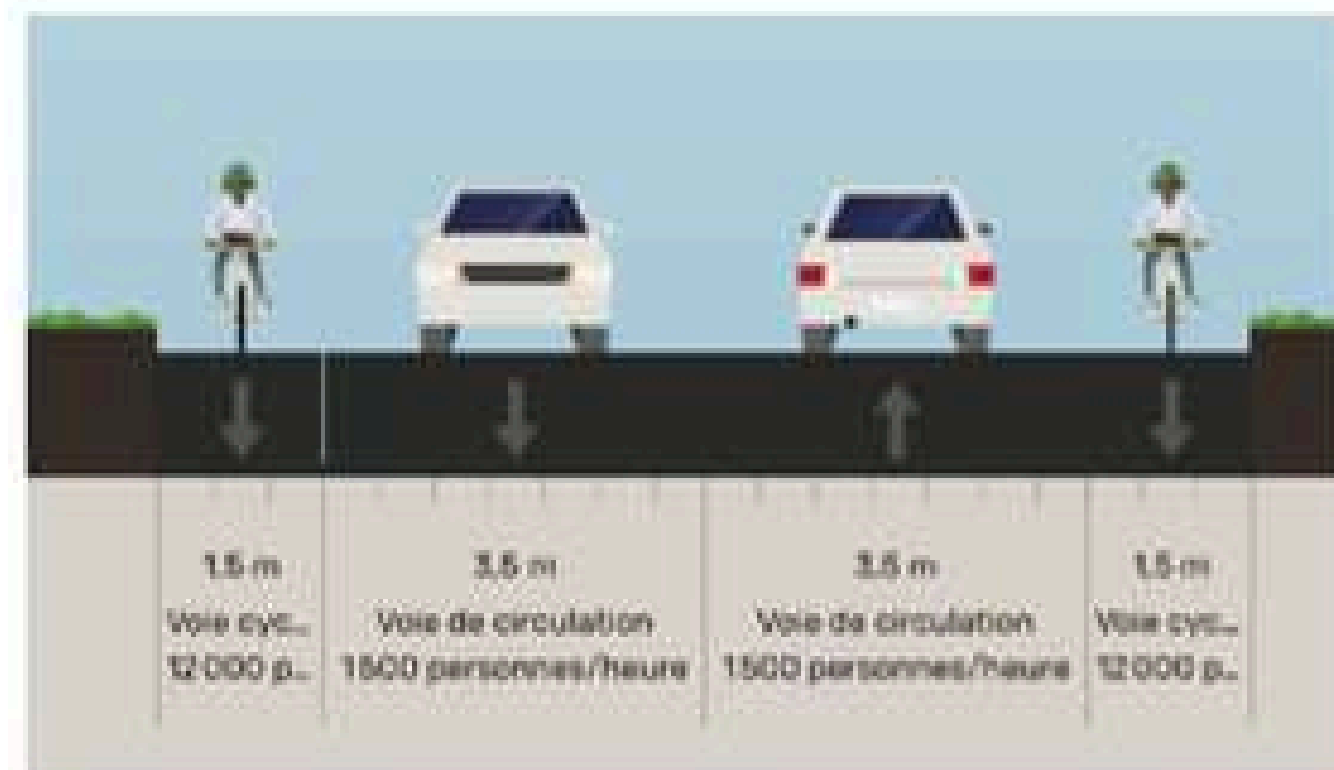
### Domaine d'emploi

Ce type d'aménagement propose un niveau de sécurisation et de confort important pour les cyclistes, il est indiqué notamment pour les usages touristiques lorsque la mixité avec le flux motorisé n'est pas envisageable.

En cas de forte déclivité et/ou de sinuosité, les vitesses des cycles en descente peuvent devenir incompatibles en raison de l'agressivité du séparateur physique ou du différentiel de vitesse avec les usagers descendants. C'est pourquoi il est recommandé des largeurs supérieures à 3,50m avec marquage axial et surlargeurs dans les courbes.



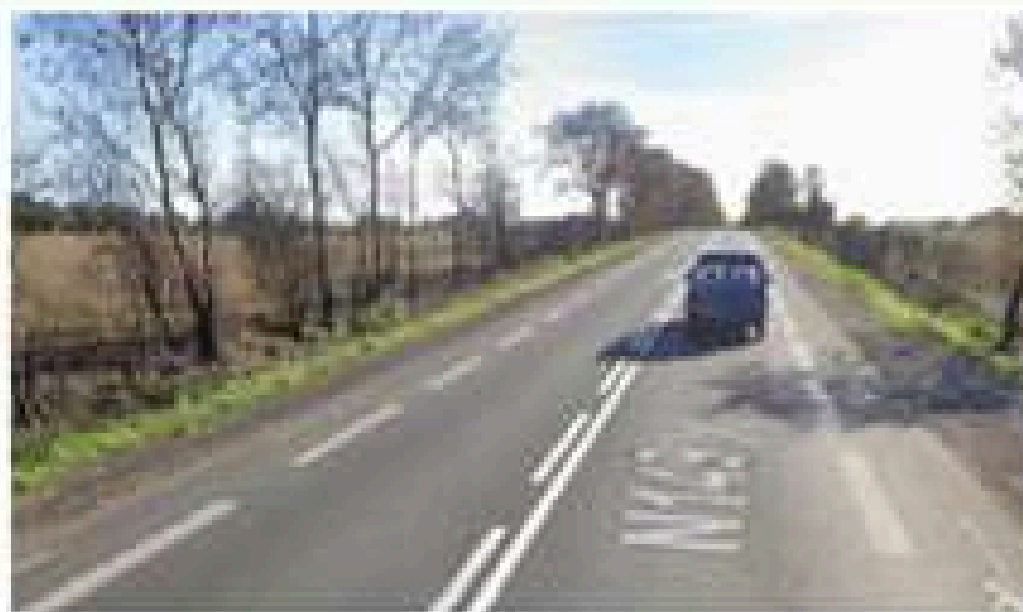
Exemples :



Emprise nécessaire: 10 mètres

# BANDES CYCLABLES

## Suppression des BDD pour des bandes cyclables



RN3 Saint Benoît/La Conflance © Johnny MEZINO - REGION REUNION

### Principes

Afin de proposer un aménagement cyclable séparatif sans élargir la chaussée ou seulement de manière marginale, les deux voies de circulation sont maintenues et :

- Les BDD sont supprimées et remplacées par des bandes cyclables
- La largeur des voies de circulation est aux seuils minimaux des recommandations

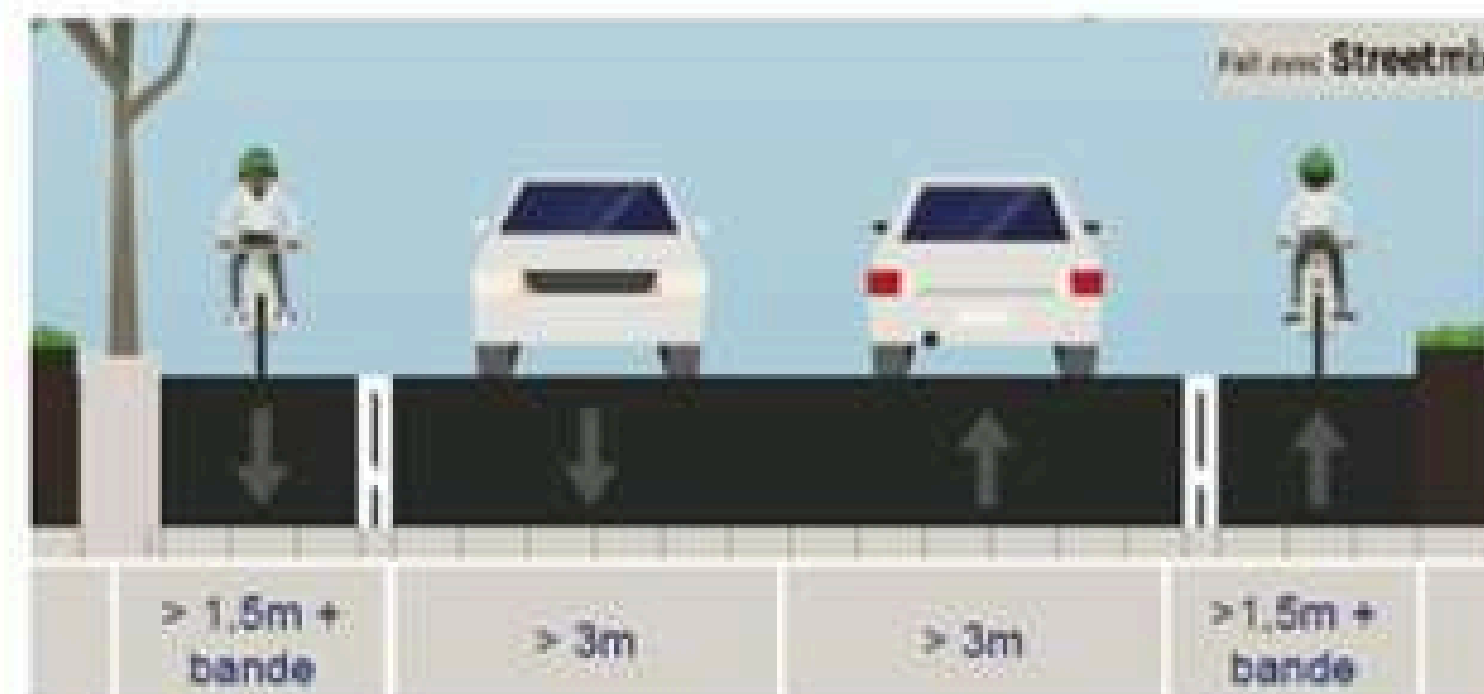
L'absence de séparateur physique permet de conserver certaines fonctions de la BDD, en particulier : récupération, évitement et exploitation.

### Domaine d'emploi

Cet aménagement ne propose pas de séparation physique entre les cyclistes et le trafic motorisé. Il est plutôt dédié aux axes secondaires du réseau cyclable comme du réseau motorisé. Son usage est exclu sur les axes avec un trafic supérieur à 5000 veh/j (seuil de 4000veh/j dans les recommandations du Cerema).

Dans les sections en courbe, des surlargeurs pour les voies principales et les bandes cyclables sont à prévoir.

Exemples :



Emprise nécessaire: 10 mètres

# BANDES CYCLABLES

## Bande unilatérale ou piste cyclable unidirectionnelle



### Principes

Afin de proposer un aménagement cyclable séparatif sans élargir la chaussée ou seulement de manière marginale, les deux voies de circulation sont maintenues et :

- Dans le sens montant la BDD est supprimée et remplacée par une bande ou une piste cyclable
- La largeur des voies de circulation est réduite aux seuils minimaux des recommandations

### Domaine d'emploi

Cet aménagement est indiqué pour les axes à forte déclivité sur une longueur suffisante (éviter les contre pentes). Dans le sens descendant, la position du cycliste est de préférence centrée sur la voie, des pictogrammes peuvent être utilisés pour légitimer ce comportement.

Les seuils limites de vitesse et de volume du trafic routier sont ceux des fiches relatives aux pistes et aux bandes cyclables

Exemples :



Emprise nécessaire: 7 mètres

# CHAUSSÉE A VOIE CENTRALE PARTAGÉE

## CVCB unilatérale



### Principes

Il s'agit du fonctionnement type de la CVCB mais avec une rive uniquement dans le sens montant de la circulation.

L'utilisateur motorisé montant circule sur la chaussée principale et, quand un usager arrive en face de lui, se déporte sur la rive en s'assurant qu'il n'y a pas de cycliste ou de piéton.

L'aménagement a l'avantage d'être facilement réalisable et pourrait agir en faveur de l'apaisement de la circulation.

### Domaine d'emploi

Comme pour les CVCB classiques il s'agit d'une solution de dernier recours quand la largeur disponible est insuffisante pour proposer un autre aménagement et une CVCB avec 2 rives. Les recommandations sont les mêmes notamment sur les enjeux de visibilité et la prise en compte des stationnements motorisés.

Cette solution est à réserver aux axes à faible trafic, le seuil de 1000 veh/j est retenu. Elle s'applique également sur des sections de faible longueur.

### Exemples :



Emprise nécessaire: 5 mètres

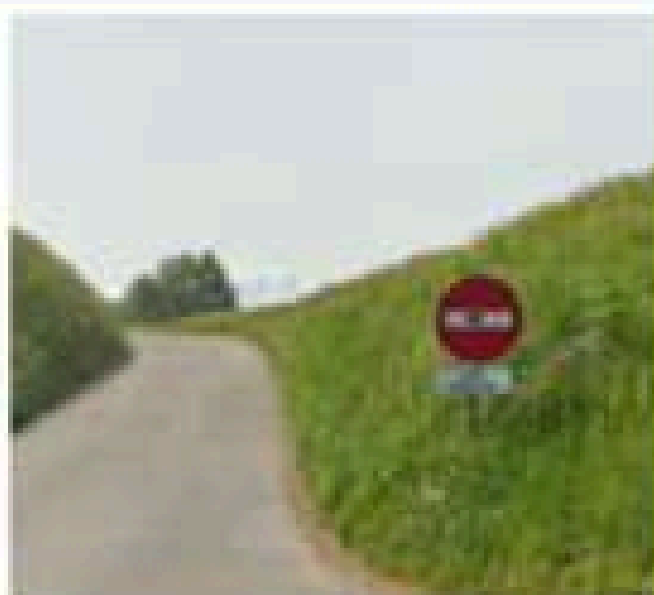
# DOUBLE SENS CYCLABLE

## Sens Unique sauf vélo

### Principes

Ce type d'aménagement a pour principe de supprimer, au moins dans un sens, le trafic motorisé sur un axe secondaire.

Il se base sur la signalisation de police pour contraindre la circulation.

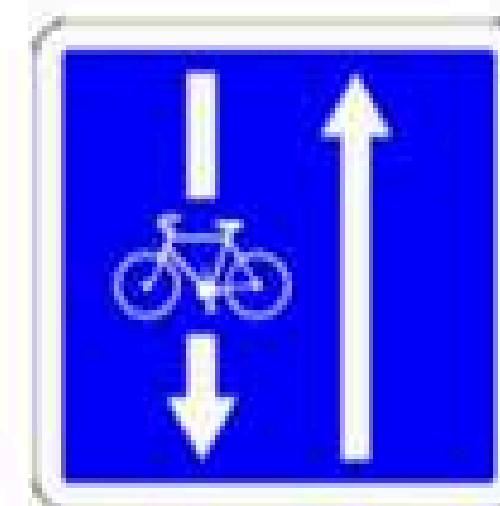
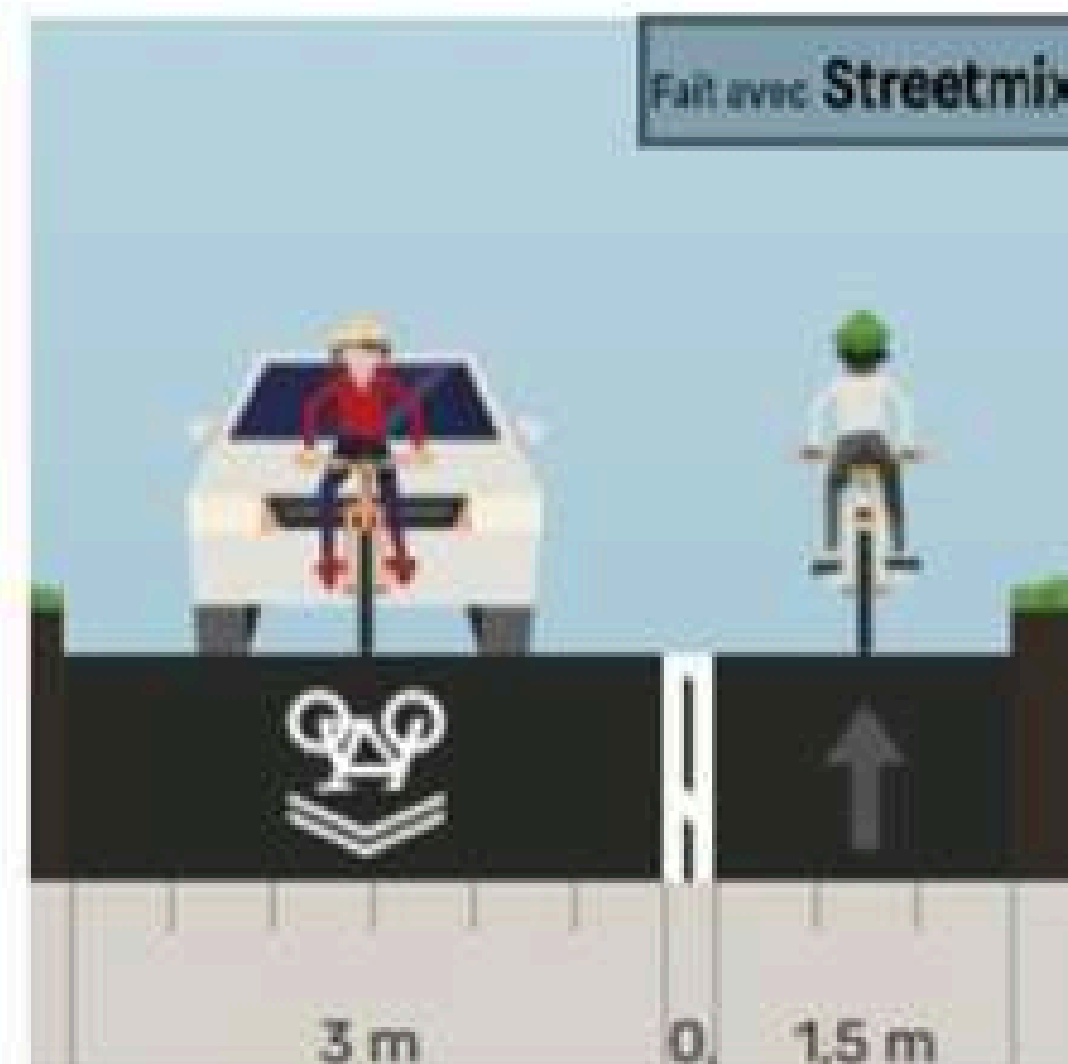


### Domaine d'emploi

Sur les routes de montagnes, l'utilisation de ce dispositif est à privilégier pour améliorer le confort des cyclistes dans le sens montant en interdisant, éventuellement sauf exception le trafic dans le même sens. Relativement facile à mettre en œuvre, ce principe suppose cependant de disposer d'un réseau viaire suffisamment maillé.

Les caractéristiques suivantes sont retenues : Un marquage axial discontinu par défaut et continu en cas de visibilité réduite, ainsi que l'utilisation de pictogrammes pour délimiter l'espace des cyclistes en double-sens cyclable ; Une chaussée de 4,00m voire 4,50m en cas d'enjeu de visibilité ; Une VMA à 50km/h ; Un flux motorisé de moins de 500veh/j et sans trafic PL de transit.

Exemples

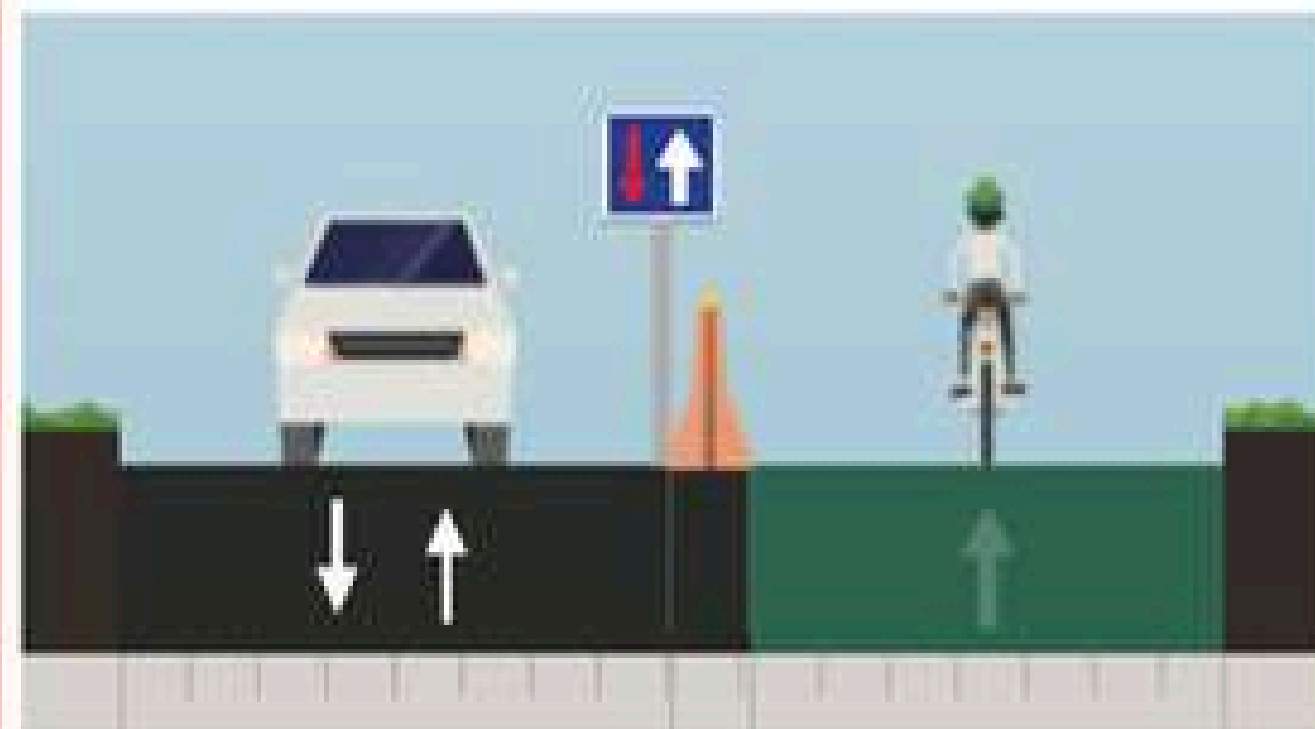


# ALTERNAT

## Alternats à vue

### Principes

Aménagement réduisant ponctuellement la chaussée principale avec une gestion d'alternat à vue afin de proposer un aménagement cyclable séparatif suffisamment large sous forme de piste cyclable ou de voie verte.



### Domaine d'emploi

Ce type d'aménagement se rencontre essentiellement dans des zones urbaines, mais peut être développé sur les routes de montagnes pour une VMA ne dépassant pas 70km/h et à condition de disposer d'une visibilité suffisante.

Il est pertinent pour le traitement des discontinuités, lorsque l'emprise de la voirie est réduite ponctuellement sans possibilité d'élargissement. C'est le cas par exemple au niveau d'ouvrages d'art.

Il peut être déployé sur les axes peu structurant avec un trafic inférieur à 1000veh/j.

En termes d'équipement la charte agricole 38 demande une emprise disponible de 4,50m dès lors qu'un séparateur dépasse 0,20m de hauteur, sinon 3,50m.

La signalisation peut être dynamique au besoin.

Exemples :

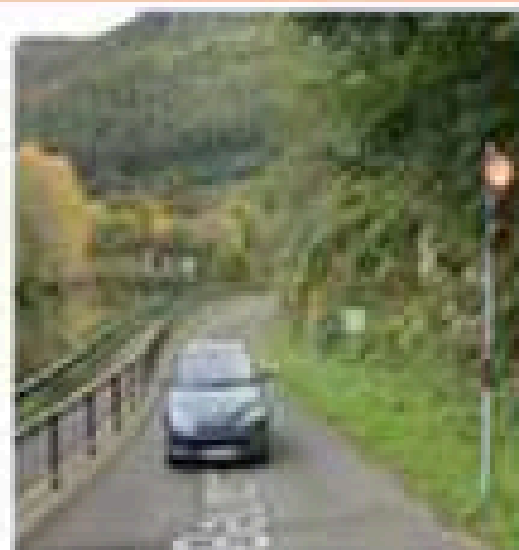


# ALTERNAT

## Alternats à feux

### Principes

Aménagement supprimant une voie de circulation sur quelques dizaines voire centaines de mètres avec une gestion d'alternat à feux, afin de proposer un aménagement cyclable séparatif suffisamment large sous forme de piste cyclable ou de voie verte.



### Domaine d'emploi

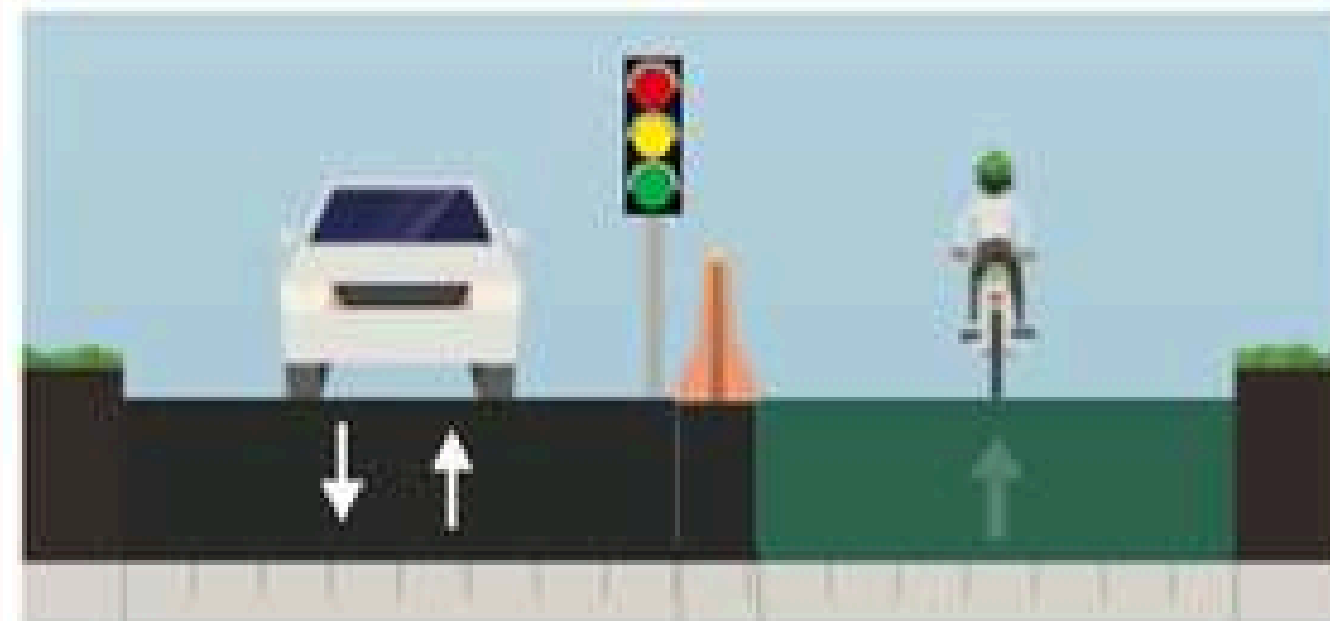
Ce type d'aménagement se rencontre essentiellement dans des zones urbaines, mais peut être développé sur les routes de montagnes pour une VMA ne dépassant pas 70km/h et lorsque les conditions de visibilité ou la longueur ne permettent pas un fonctionnement à vue de l'alternat.

La faisabilité et le dimensionnement du dispositif se fait aussi au regard de la nature du trafic motorisé. Des gabarits ou un volume trop important peuvent rendre impossible la réalisation de l'aménagement.

En termes d'équipement la charte agricole 38 demande une emprise disponible de 4,50m dès lors qu'un séparateur dépasse 0,20m de hauteur, sinon 3,50m.

La signalisation peut être dynamique au besoin.

Exemples :



# MIXITÉ PAR LA MAÎTRISE DE LA VITESSE

## Chicanes et écluses

### Principes

Afin de garantir des vitesses réellement pratiquées adaptées à la mixité vélo/motorisé, il s'agit de créer une ou des déflexions significatives des trajectoires des véhicules pour réduire leur vitesse.

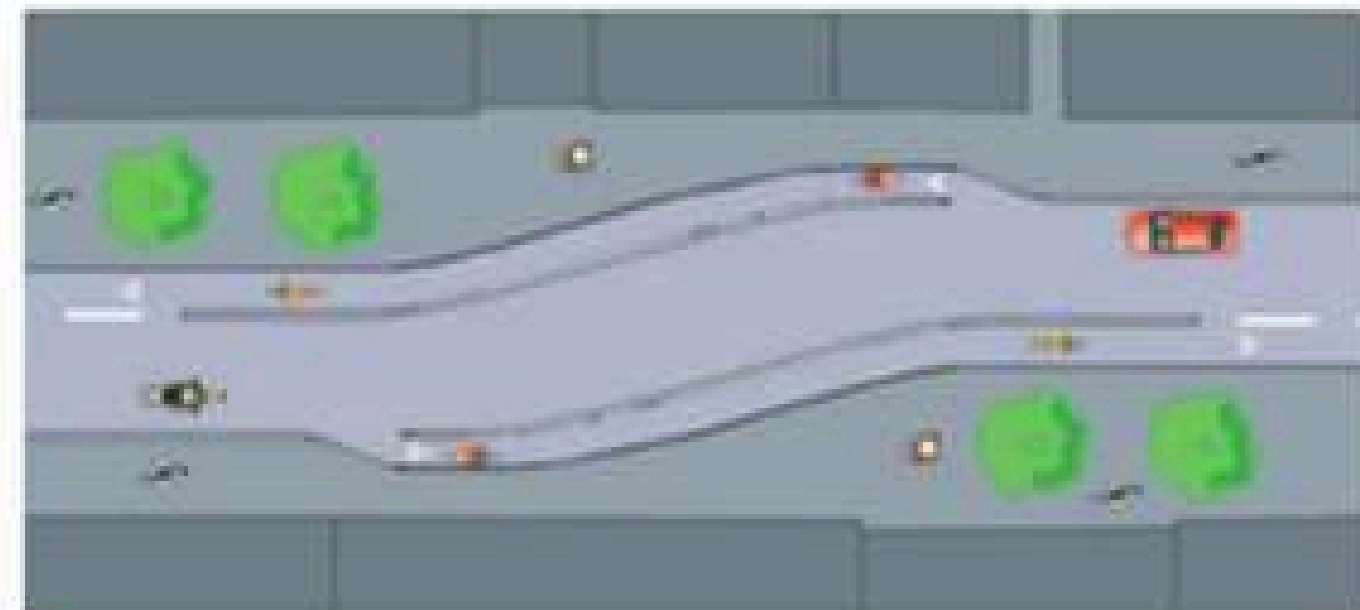
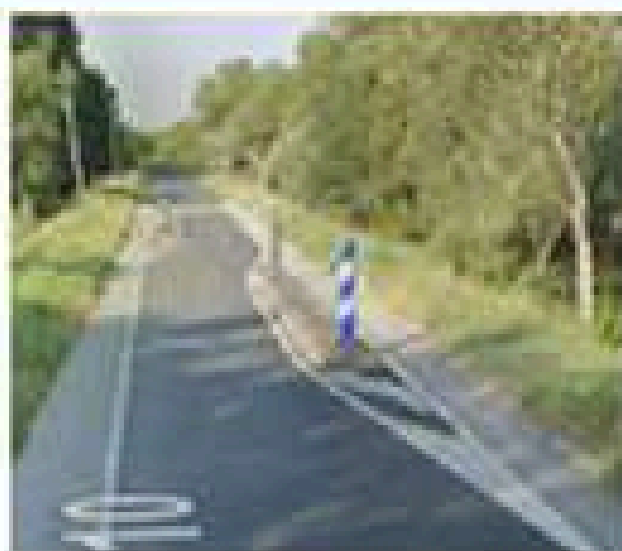
Le domaine d'emploi est défini en agglomération, y compris en entrée avec des vitesses d'approches supérieures à 50km/h. En revanche, il n'existe pas de guide pour un domaine d'emploi hors agglomération.

### Domaine d'emploi

Ces dispositifs sont réservés aux routes avec une VMA de 50km/h. Ils nécessitent une répétition fréquente pour être efficace ainsi qu'une signalisation adaptée.

Ils sont plutôt destinés à des axes secondaires et sur des entrées d'agglomération.

Leur dimensionnement nécessite la prise en compte du gabarit des véhicules circulant sur l'axe, en particulier en présence de transports en commune ou de PL (cas des grumiers).



Exemples



# CLIMAT ET REVÊTEMENTS DES PISTES CYCLABLES

Quelques propriétés et produits disponibles



# Les critères de choix

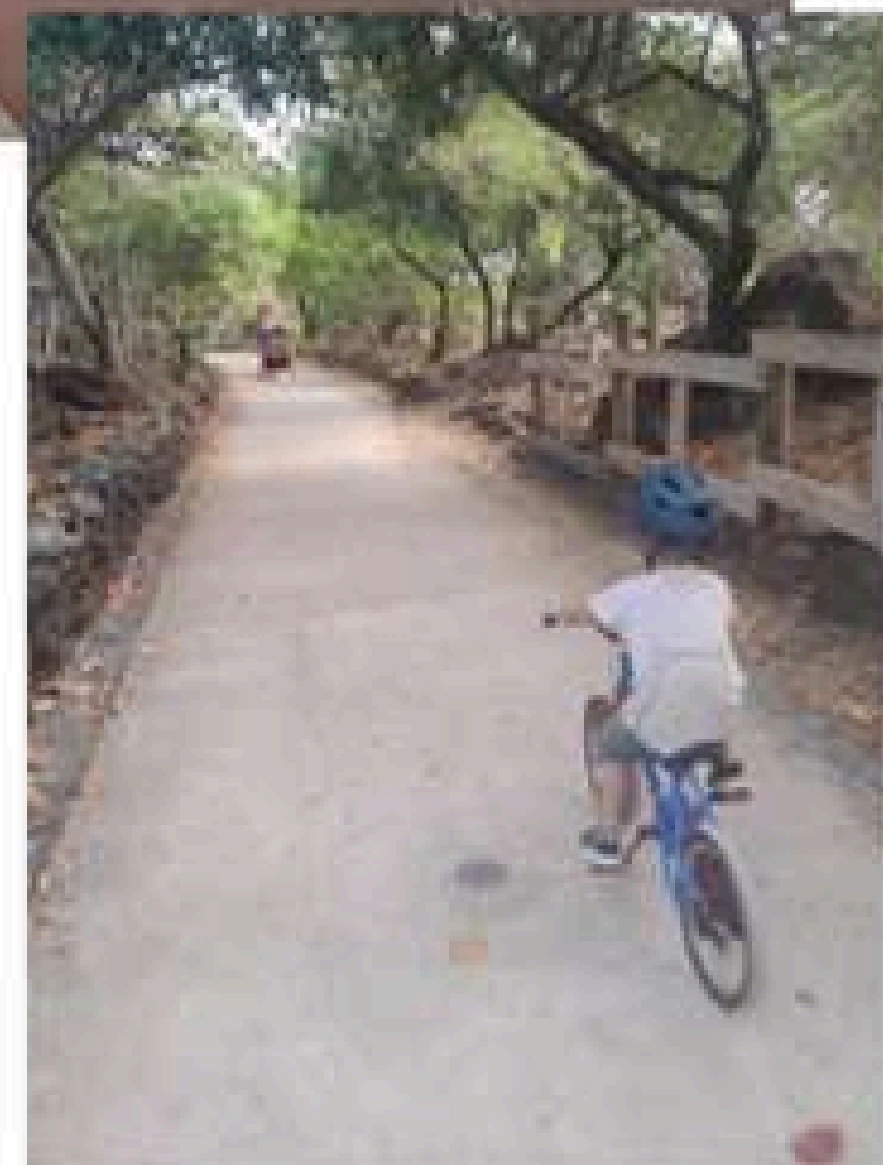
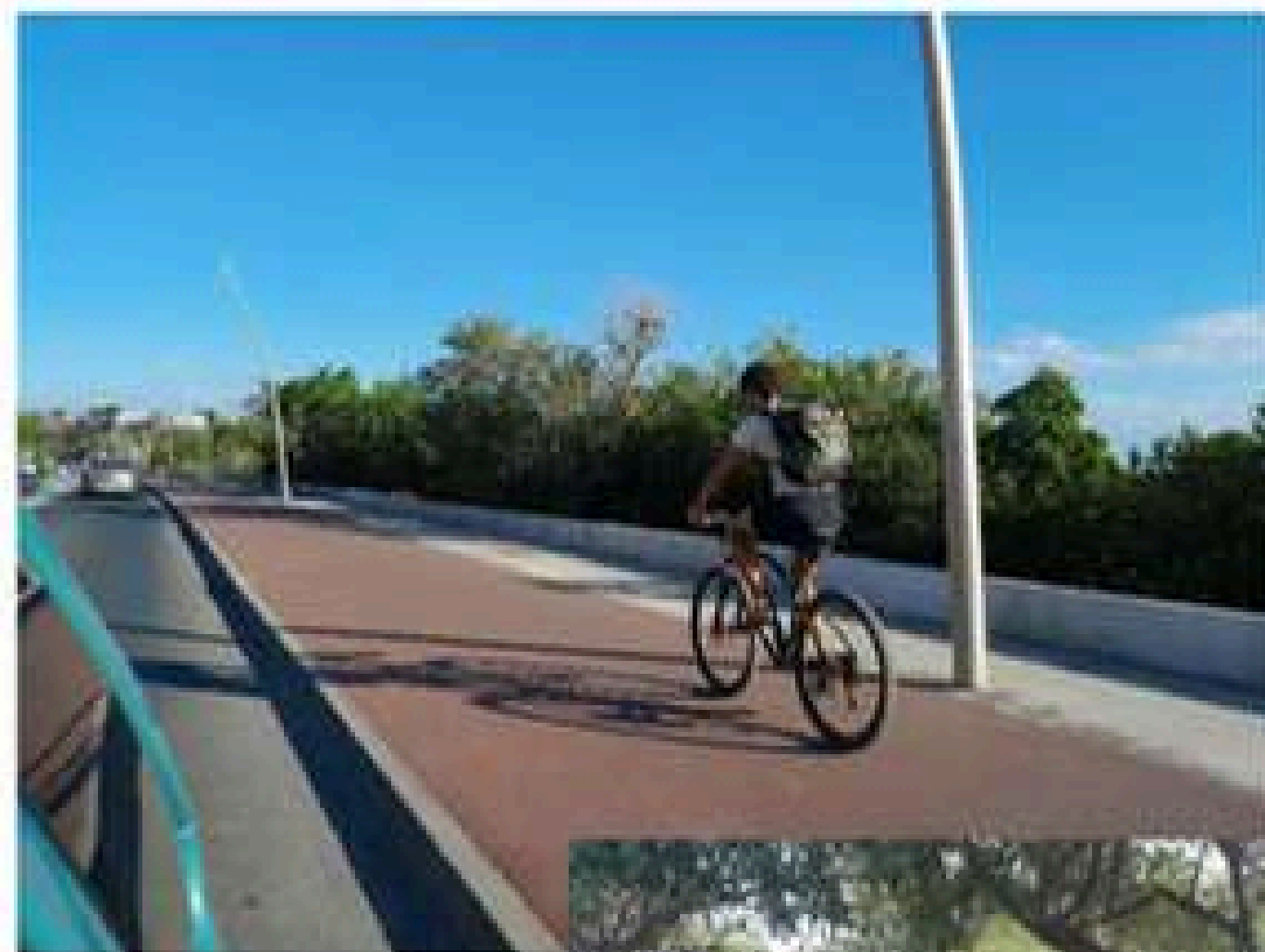
- Des propriétés courantes .....

- Pour les usagers :

- Sécurité
- Confort
- Partage de la voirie

- Pour le maître d'ouvrage et le gestionnaire

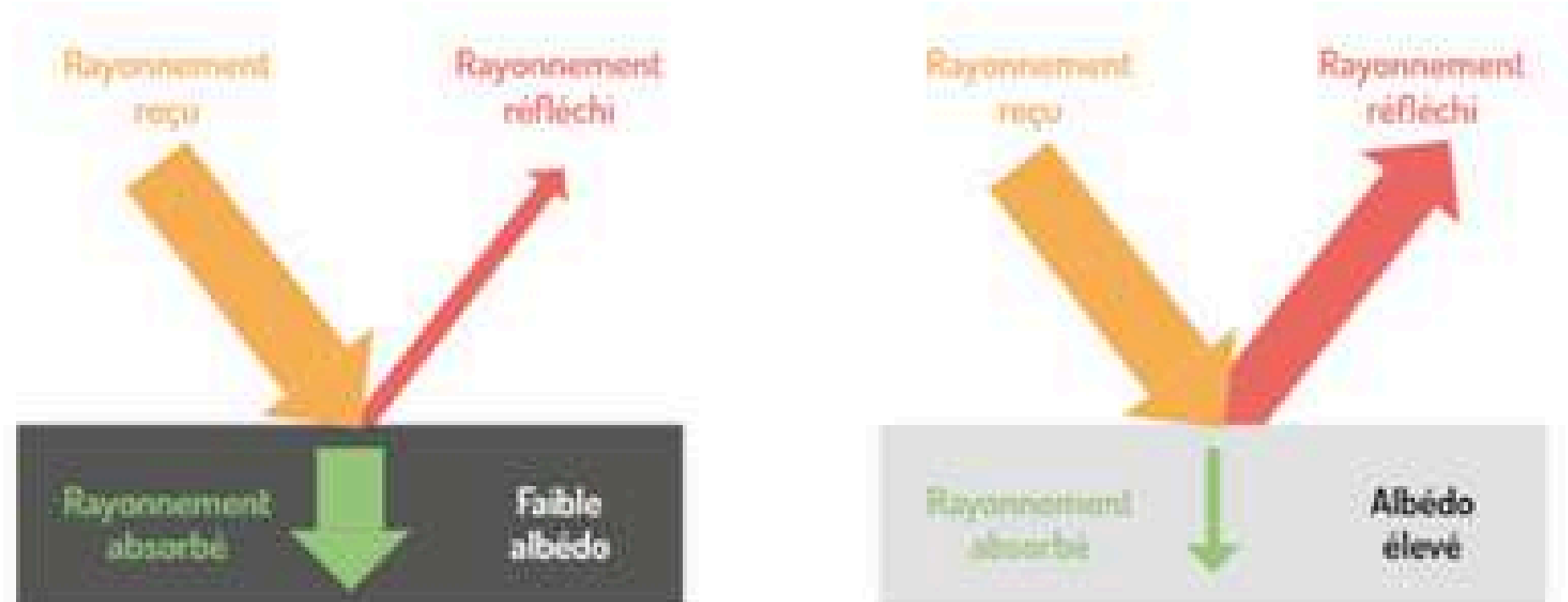
- Compatibilité avec la période d'exécution des travaux
- Facilité et coût de mise en œuvre
- Gêne à l'usager limitée en phase travaux → furtivité des travaux
- Durabilité : résistance aux intempéries, au trafic
- Facilité d'entretien : moyens conventionnels, coûts maîtrisés
- Esthétisme / insertion paysagère



# Les critères de choix

- ... et de nouvelles considérations environnementales

- Décarbonation des infrastructures
- Réduction des ilots de chaleur
- Désimperméabilisation des sols
- Recyclabilité



Quelles effets des températures en période de canicule sur la pratique du vélo?

(source compteurs permanents + données météo France)

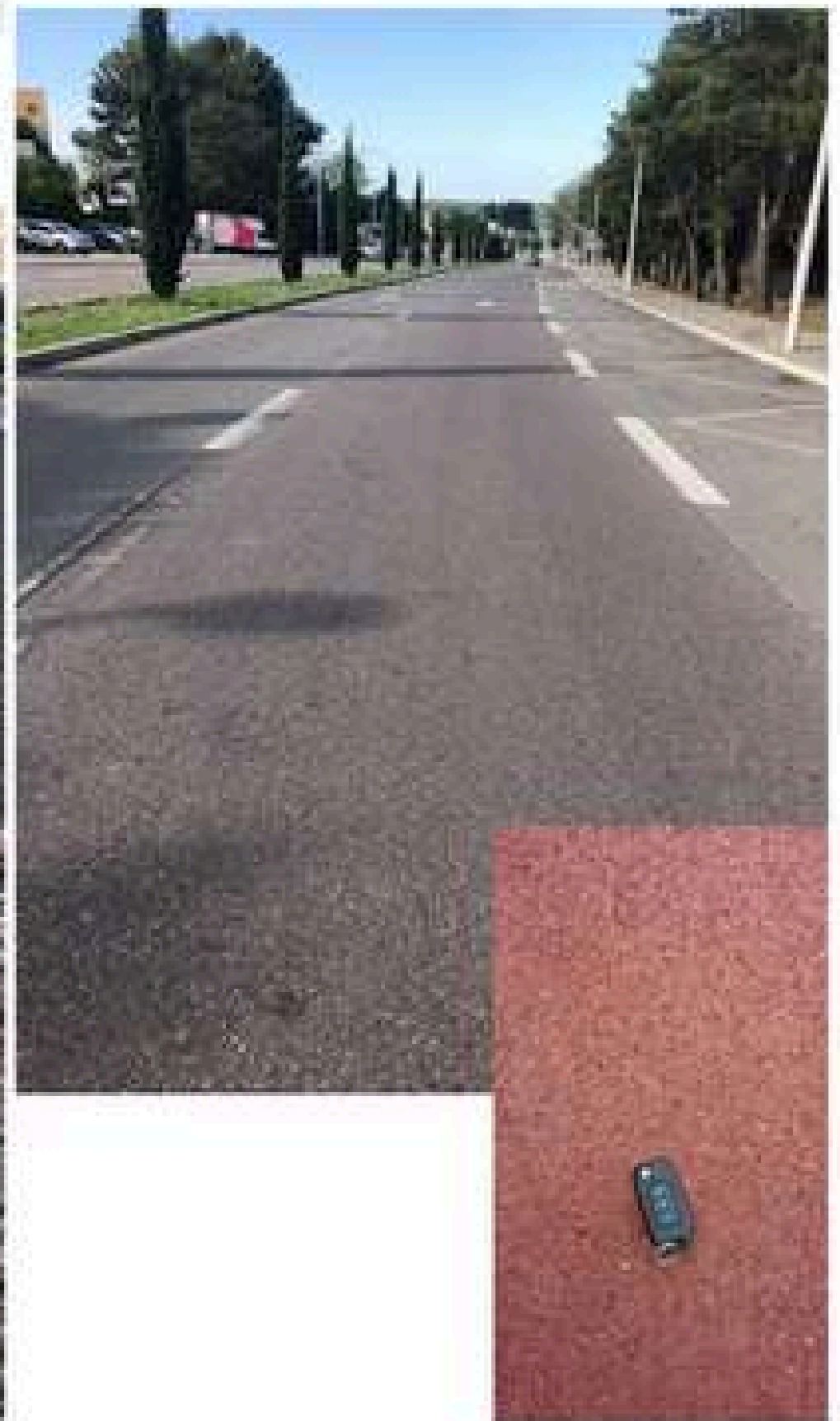
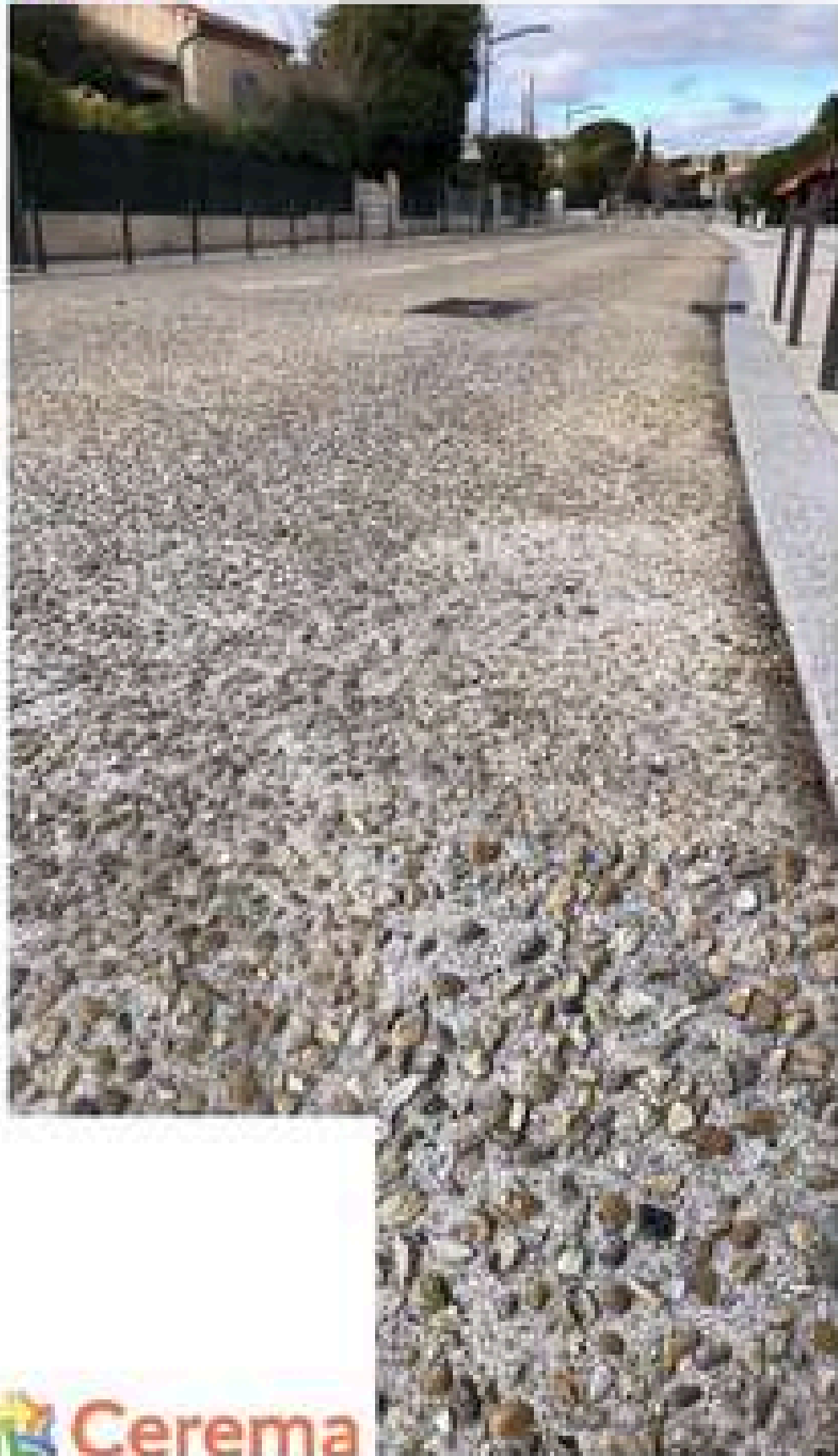


	Température maximum moyenne	Précipitation maximum moyenne	Fréquentation moyenne
Températures « estivales »	29°C	0 mm	13 176
Températures « caniculaires »	35°C	0 mm	10 207



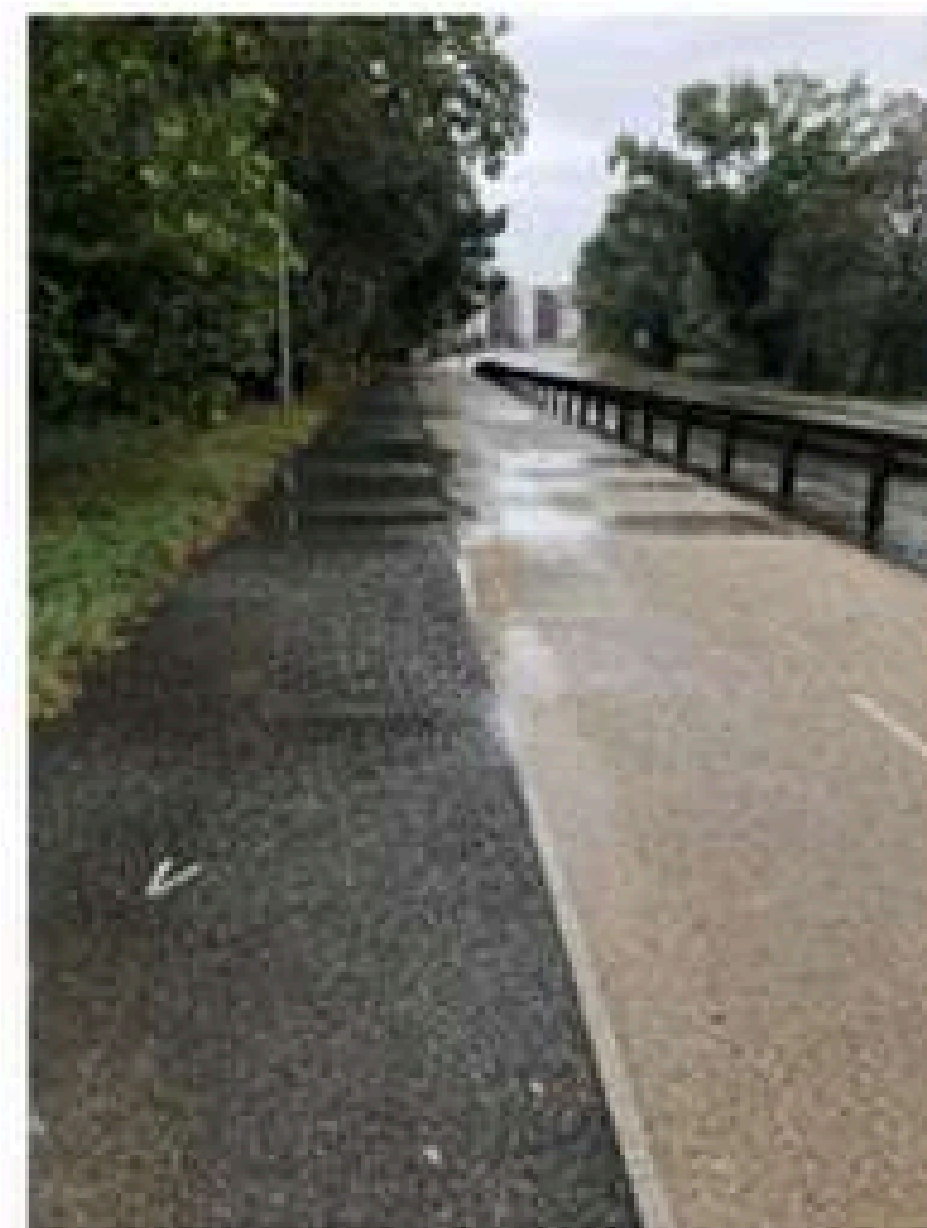
- Une baisse de -23% de la pratique du vélo entre des températures « estivales » (allant au maximum à 30°C) et des températures « caniculaires » (supérieures à 30°C et ne descendant pas sous la barre des 25°C)

# Couleur



# Désimperméabilisation

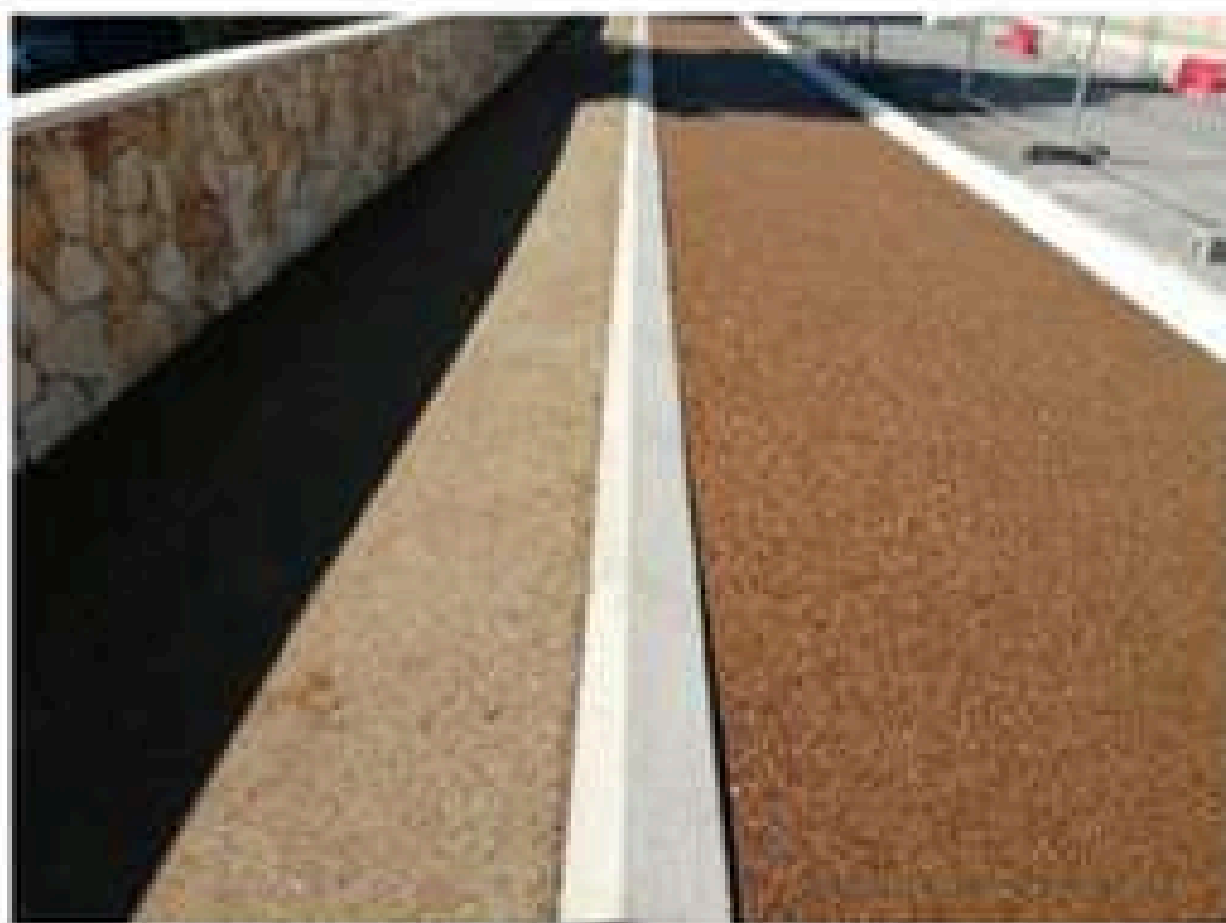
- **Revêtement poreux**
  - Matériau peu sableux, très grenu
  - Support poreux
- **Avantages :**
  - Désimperméabilisation
  - sécurité
- **Point de vigilance :**
  - colmatage → entretien adapté



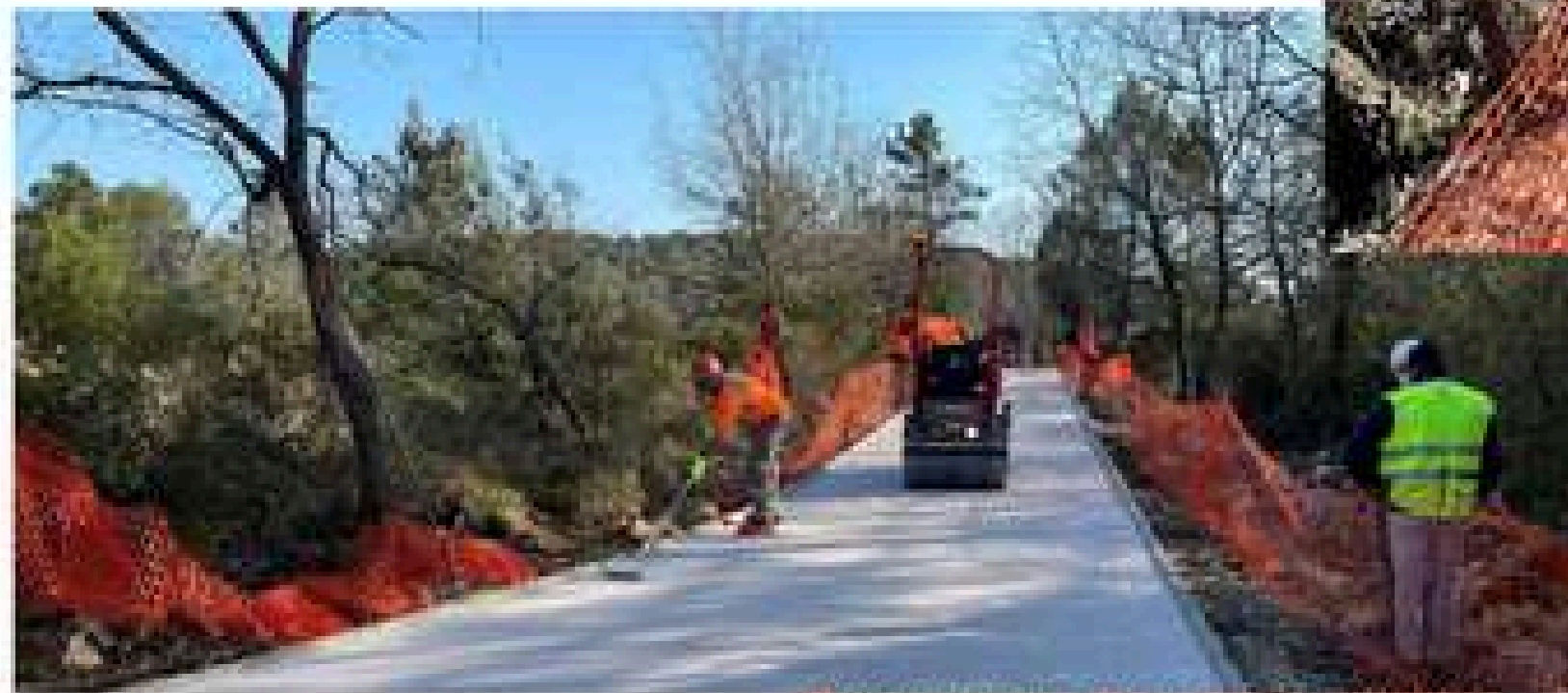
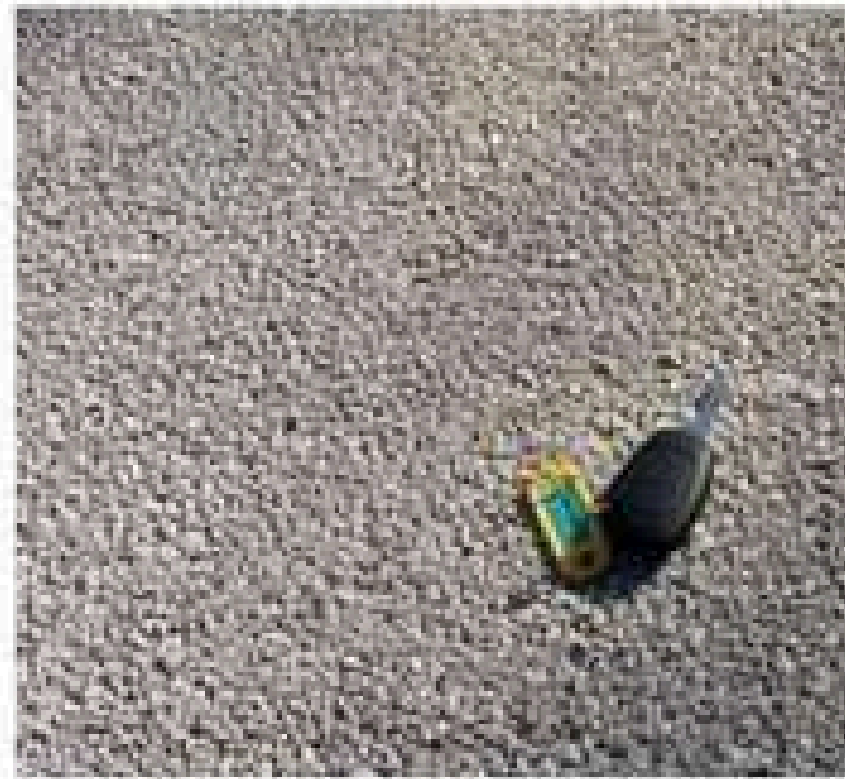
# Décarbonation

- Constituants à moindre empreinte carbone
  - Intégration de matériaux recyclés
    - Dans le revêtement
    - Dans les couches sous-jacentes
  - Liants biosourcés
    - Tout ou partie du liant provient de ressources végétales
- Température de fabrication
  - Enrobés à température abaissée
  - Enrobés à l'émulsion → mise en œuvre à température ambiante
- Recyclabilité

# Enrobés au liant végétal



# Enrobés au liant organo-minéral



Revêtements des pistes cyclables – Principaux produits disponibles

# Béton hydraulique

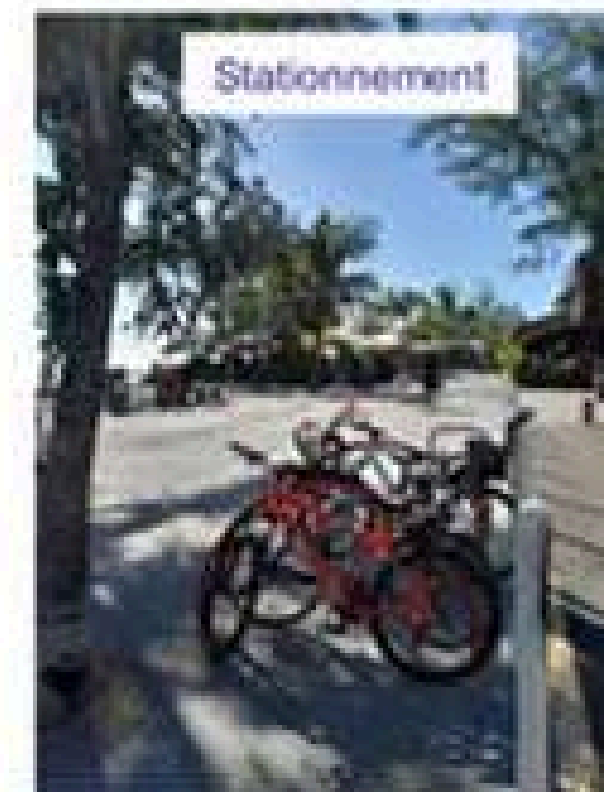


# CONCLUSION

*Les aménagements cyclables doivent répondre à des critères bien identifiés, pour être pleinement en phase avec les enjeux sociétaux, environnementaux et techniques actuels.*

*Les produits disponibles peuvent être plus ou moins élaborés afin de réaliser des aménagements satisfaisant à tout ou partie de ces critères.*

*La végétalisation et l'ombrage sont des gages complémentaires de réussite*



10 MIN

# QUESTIONS RÉPONSES



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN



## "Concevoir des aménagements cyclables adaptés aux topographies & aux climats de La Réunion et Mayotte"

---

**JONATHAN  
PRIESTER**



Directeur de projets Ingénierie des territoires et Mobilités au Cerema

**FABIEN  
GÉMY**



Chargé d'études sécurité routière et Référent vélo

# BONNE PAUSE !

RDV À 11H15

# LE BON COUP DE PÉDALE !

35 MIN

# TABLE RONDE

Les retours d'expérience des collectivités lauréates AVELO



**LÉO JUSIAK**

Chargé de Mobilités Actives



**CHLOÉ DURIF**

Chargé de Mission  
développement durable



**NAREN MAYANDY**

Chargé de mission mobilité



# FIL CONDUCTEUR



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



De la rencontre à l'usage quotidien du vélo :  
le rôle des collectivités dans la progressivité

Permettre de :

Diagnostiquer

1

Voir  
&  
Imaginer

2

Expérimenter  
&  
Apprendre

3

Utiliser  
&  
S'équiper

4

Rester cycliste

5

1



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



# LE DIAGNOSTIC



# LE CONTEXTE MAHORAIS

- **Croissance démographique**  
la population a doublée en 20 ans passant de :
  - 2002 -> 160 000 habitants
  - 2025 -> 330 000 habitants
- **Département le plus jeune de France :**  
Plus de 50% a moins de 17 ans
- 84 % de la population vit **en dessous**  
**du seuil de pauvreté**
- **Déficit et saturations des infrastructures publiques**





# Les V(é)logs AVELO

## ÉPISODE #4



87KM

NOTTE

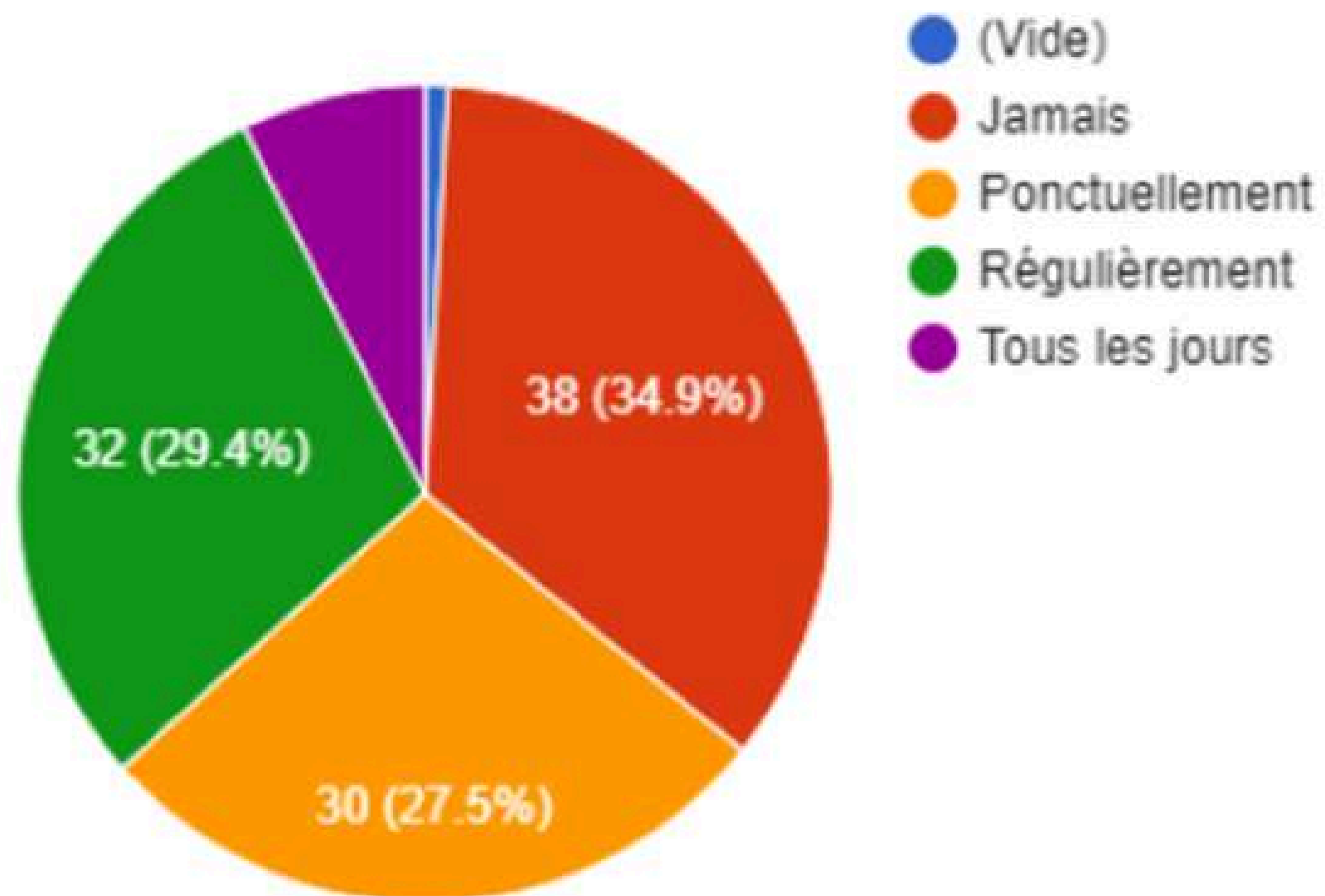
VELO

TRAVERS



# AVANT LES PISTES, LES MENTALITÉS

Fréquence utilisation du vélo

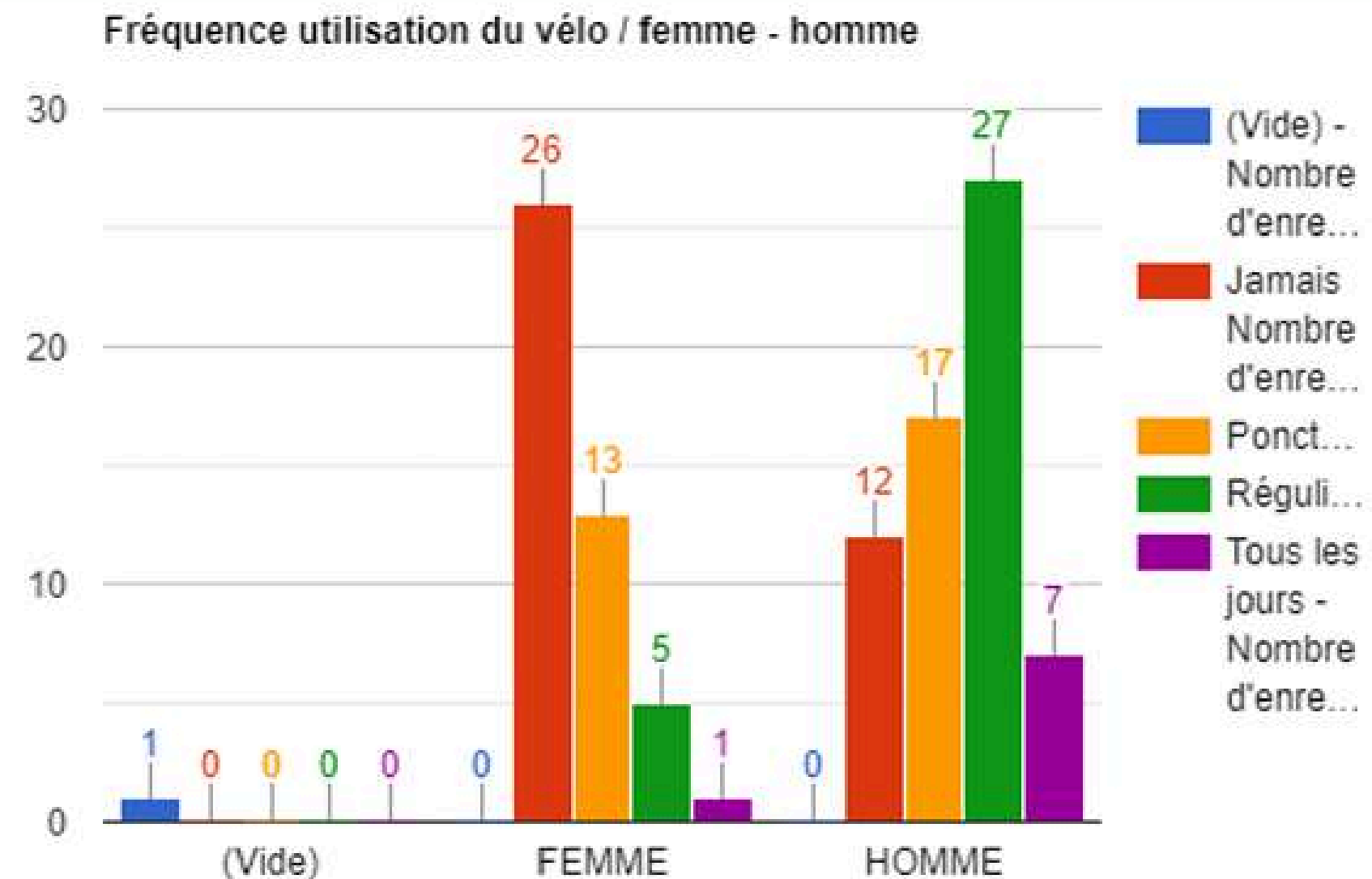


- Réalisation d'une enquête qualitative in situ sur l'usage du vélo sur la CADEMA
- Objectifs :
  - Interroger les habitants sur leur rapport au vélo
  - Dresser des typologies d'usages
  - Identifier les freins/leviers au changement pour adapter la stratégie cyclable globale

# LES FREINS AU-DELÀ DE L'INFRASTRUCTURE

Les barrières identifiées (imaginées ou vécues) :

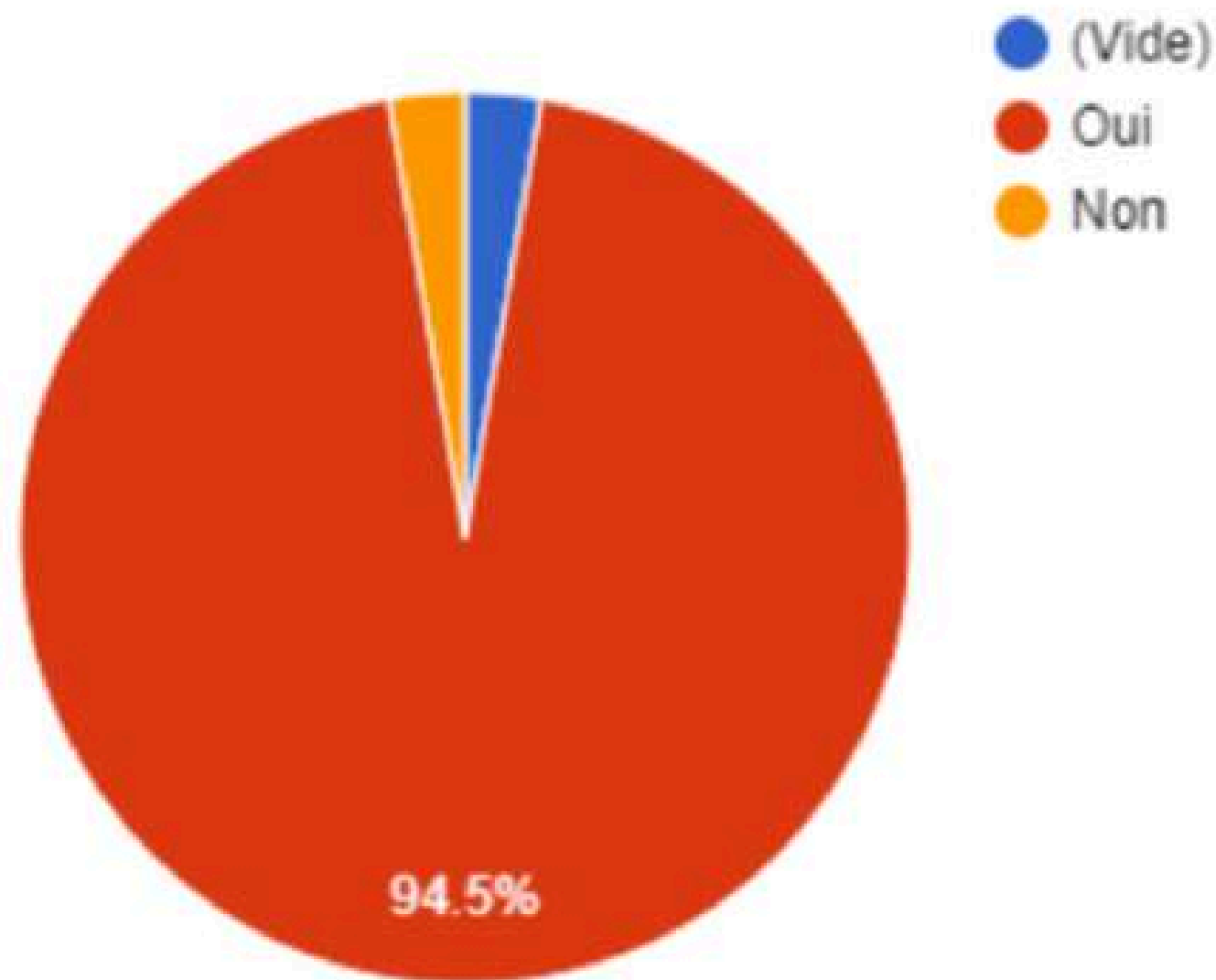
- Topographie & sentiment d'insécurité
- La voiture, symbole de réussite sociale ?
- Inégalités d'accès pour les femmes, les jeunes...



# QUAND LE VÉLO DEVIENT UNE OPPORTUNITÉ

---

le vélo : une alternative crédible au véhicule individuel ?



Le vélo, vecteur d'émancipation :

- 95% des répondants pensent que le vélo est une alternative crédible.
- Le vélo comme outil de santé publique et solution fonctionnelle et économique face aux embouteillages
- Volonté d'accès à la pratique du vélo par les femmes mahoraises.

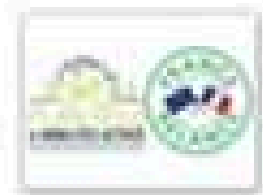
# ANCRER L'ACTION DANS LA DURÉE

## LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Chloé Durif



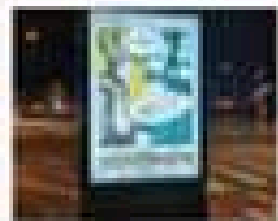
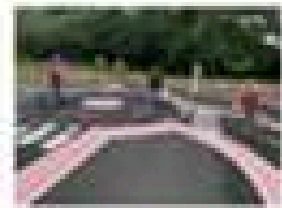
400K€



4.1 Assurer le suivi et la coordination des actions du schéma

4.2 Définir une stratégie d'acquisition foncière

4.3 Assurer le suivi des appels à projets sur les financements vélos



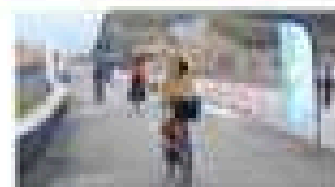
3.1 Accompagner l'apprentissage vélo dès le plus jeune âge

3.2 Eduquer sur les bonnes pratiques vélos chez les automobilistes

3.3 Développer des campagnes de communication thématiques



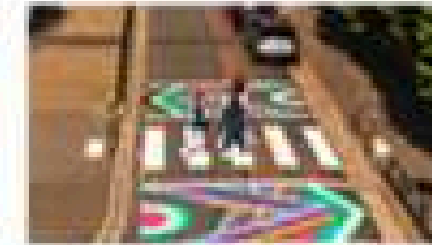
750K€



3.4 Organiser des événements (sorties vélos, atelier de réparation,...)



1.1 Aménager des zones 30 autour des établissements scolaires



Marquage au sol - Ville de Blois

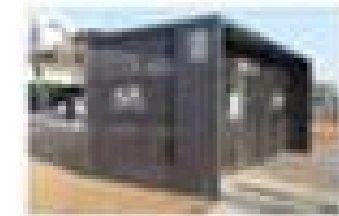
1.2 Aménager des infrastructures modes doux sécurisées



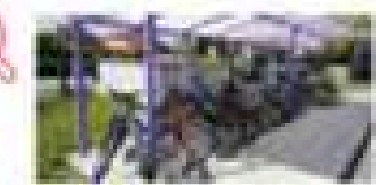
1.3 Développer des itinéraires modes doux sur les sentiers existants



1.4 Déployer ou optimiser la position des stationnements vélo



Parking vélo sécurisé - Metz



Parking vélo - Ecole Besson

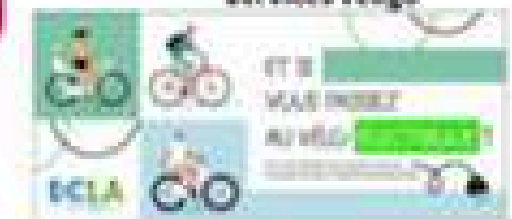
1.5 Jalonner les itinéraires



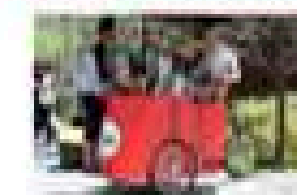
2.1 Déployer des systèmes d'acquisition vélo (aide financière, location)



Services Vélo



2.2 Accompagner le développement de la filière économique vélo



Café mobile

1M€



# L'ÉCOSYSTÈME DU CYCLISTE QUOTIDIEN



## AXE 1 Equiper les ménages

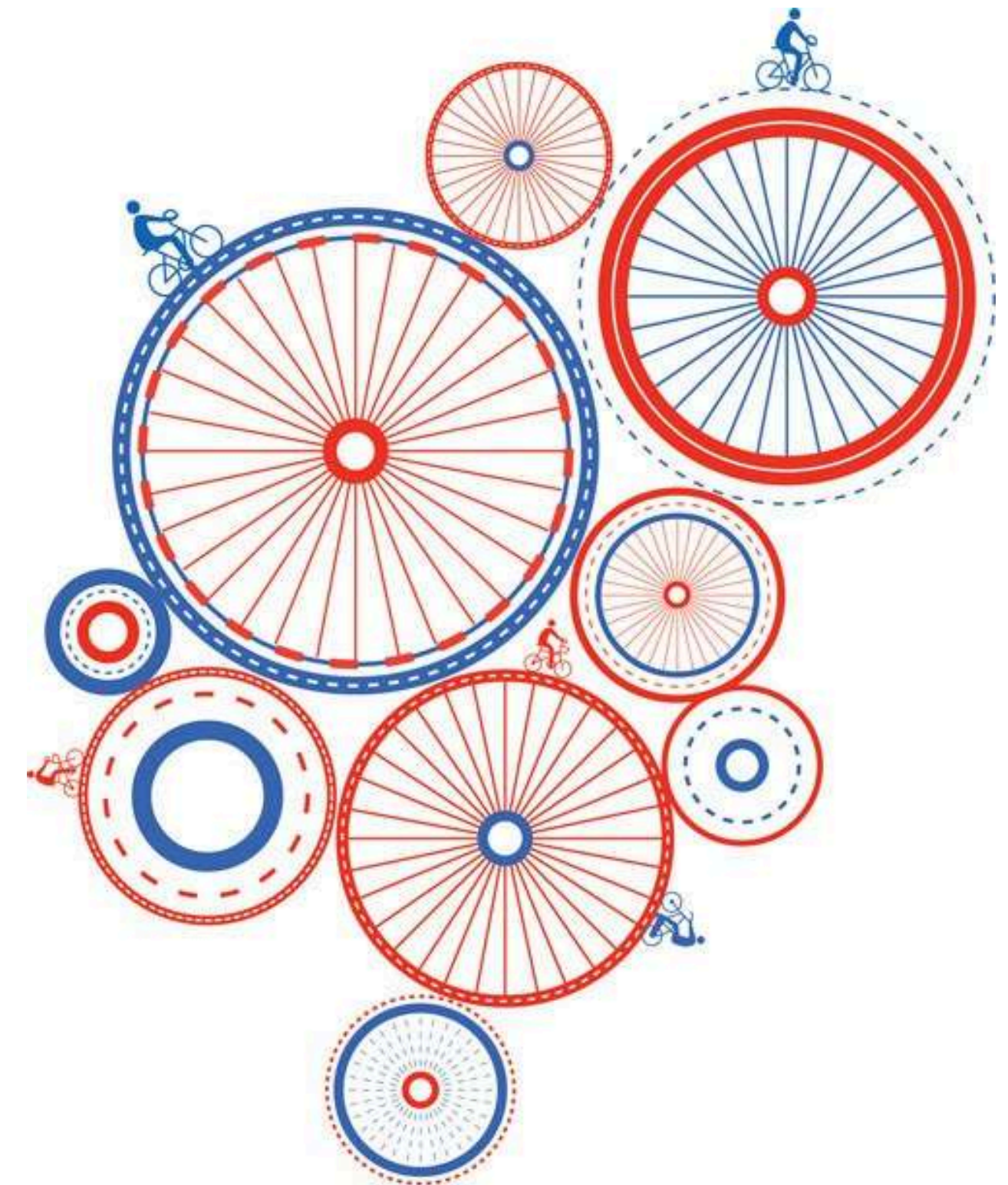
- Service de location longue durée Mobi'Ouest
- Régime d'aide à l'acquisition VAE

## AXE 2 Sécuriser la pratique

- Aménager des itinéraires cyclables sécurisés
- Stationnement (arceaux vélos)
- Apprentissage du vélo

## AXE 3 Dynamiser la démarche

- Cercle échange vélo
- Rando vélo intercommunale
- Application Géovélo
- Sensibilisation et communication



2

# VOIR & IMAGINER



# 1ÈRES ACTIONS : RENDRE LE VÉLO VISIBLE & DONNER L'EXEMPLE

---



Des ambassadeurs sur 2 roues :

- Faire venir les acteurs politiques en vélo lors des évènements publics.
- Mise à disposition de VAE aux agents de la collectivité.

3

# EXPÉRIMENTER & APPRENDRE



Les V(e)lods

ÉPISODE

68KM À VÉLO  
À TRA



# ALLER À LA RENCONTRE DES USAGERS

Chloé Durif



- Être là où l'on ne nous attend pas
- L'efficacité de se greffer sur des événements existants (marchés, visites culturelles) pour faire "voir" et "essayer" le vélo.



# UN VÉLO POUR TOUS LES PUBLICS

---

Le vélo, une affaire de communauté

S'associer à des structures spécifiques pour toucher de nouveaux publics :

- Balade à vélo avec l'IRSAM pour les sourds et malentendants.



# LA VÉLO-ÉCOLE

## APPRENDRE À ROULER À TOUT ÂGE

---

### 3 sessions de 8 séances

- Les séances ont lieu tous les samedis matin
- Un double des clés fournis aux 2 associations

### Acteurs impliqués :

CRUB à Saint-Louis centre et CCSL à la Rivière

### 72 participants formés

Les sessions vélo-école ont attiré un public de quinquagénaires.



4

# UTILISER & S'ÉQUIPER



# AIDE À L'ACQUISITION DE VAE

---

## Contexte et principe :

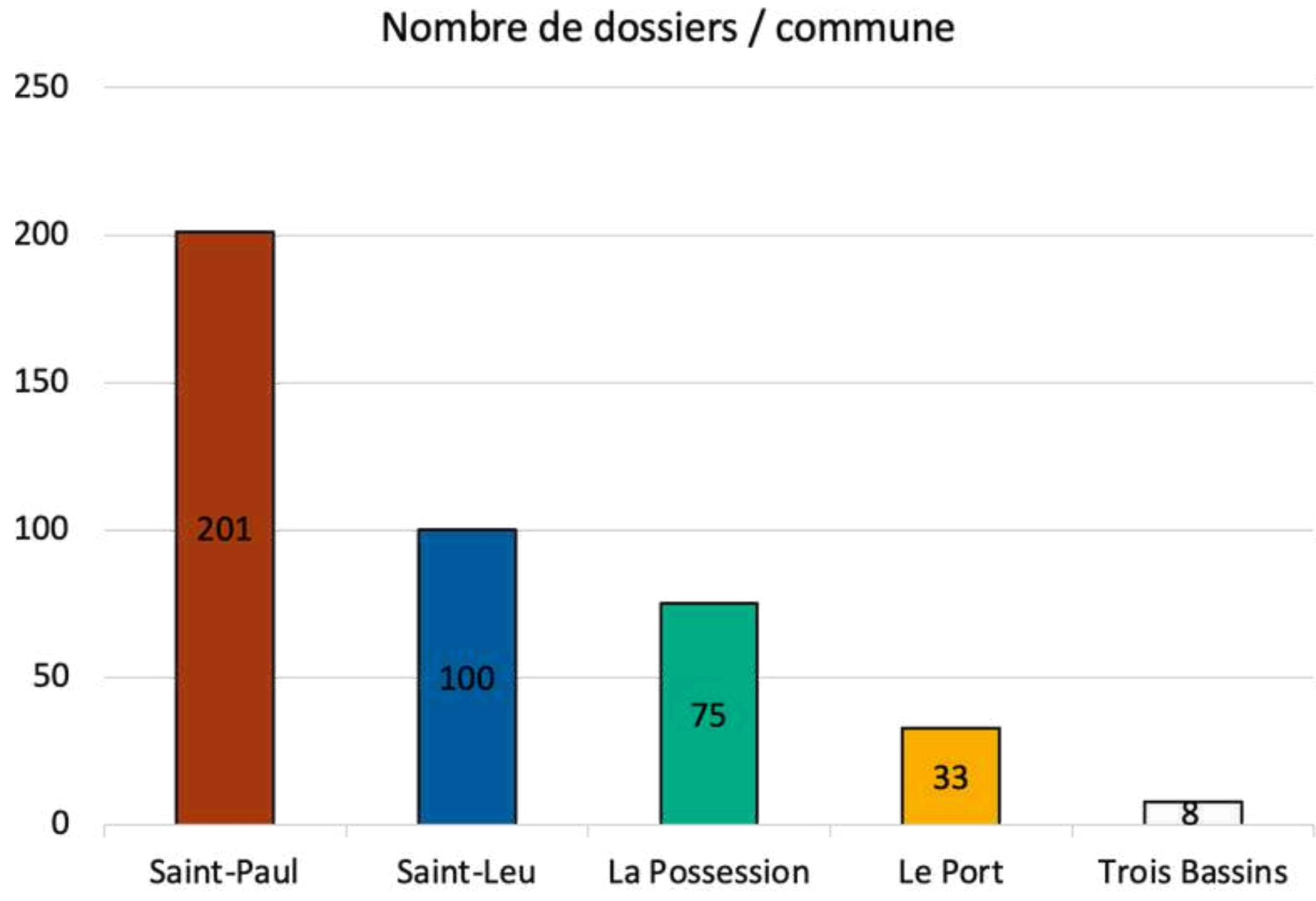
- Favoriser la mobilité douce et durable
- Complémentaire à Mobi'Ouest et au bonus de l'Etat
- Ouvert à tous les résidents des 5 communes du TO sans plafond fiscal
- Achat de vélos neufs ou d'occasion homologués (VAE, Vélos pliants, familiaux, handibikes, cargos...)

## Montant :

- Plafond 300 € : VAE, vélos pliants, familiaux, Plafond
- Plafond 500 € : Cargos, Triporteurs, longtails, handibikes
- + Cumul possible avec l'aide l'Etat

**Budget : 100 000€**

# QUELQUES CHIFFRES



## Données globales

(à septembre 2025)

- 417 dossier traités
- 134 pour 2024
- 283 pour 2025

## 125 500€ alloués

- 124 000€ pour les VAE
- 1 500€ pour VAE spécifiques

**Moyenne de 38 dossiers / mois**

# EN ATTENDANT LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES, DEVELOPER LE POTENTIEL DES HABITANTS

## POUVOIR

Faciliter l'accès à l'achat/location de vélos en ajustant le niveau d'aide aux niveaux de revenus (Prime vélo, VLS)

## SAVOIR

Initier la mise en place du Savoir Rouler A Vélo (formations SRAV)

## VOULOIR

Donner envie de se mettre en selle en organisant des évènements (fête du vélo, forum)



# MISE À DISPOSITION DE VAE POUR PUBLIC EN INSERTION

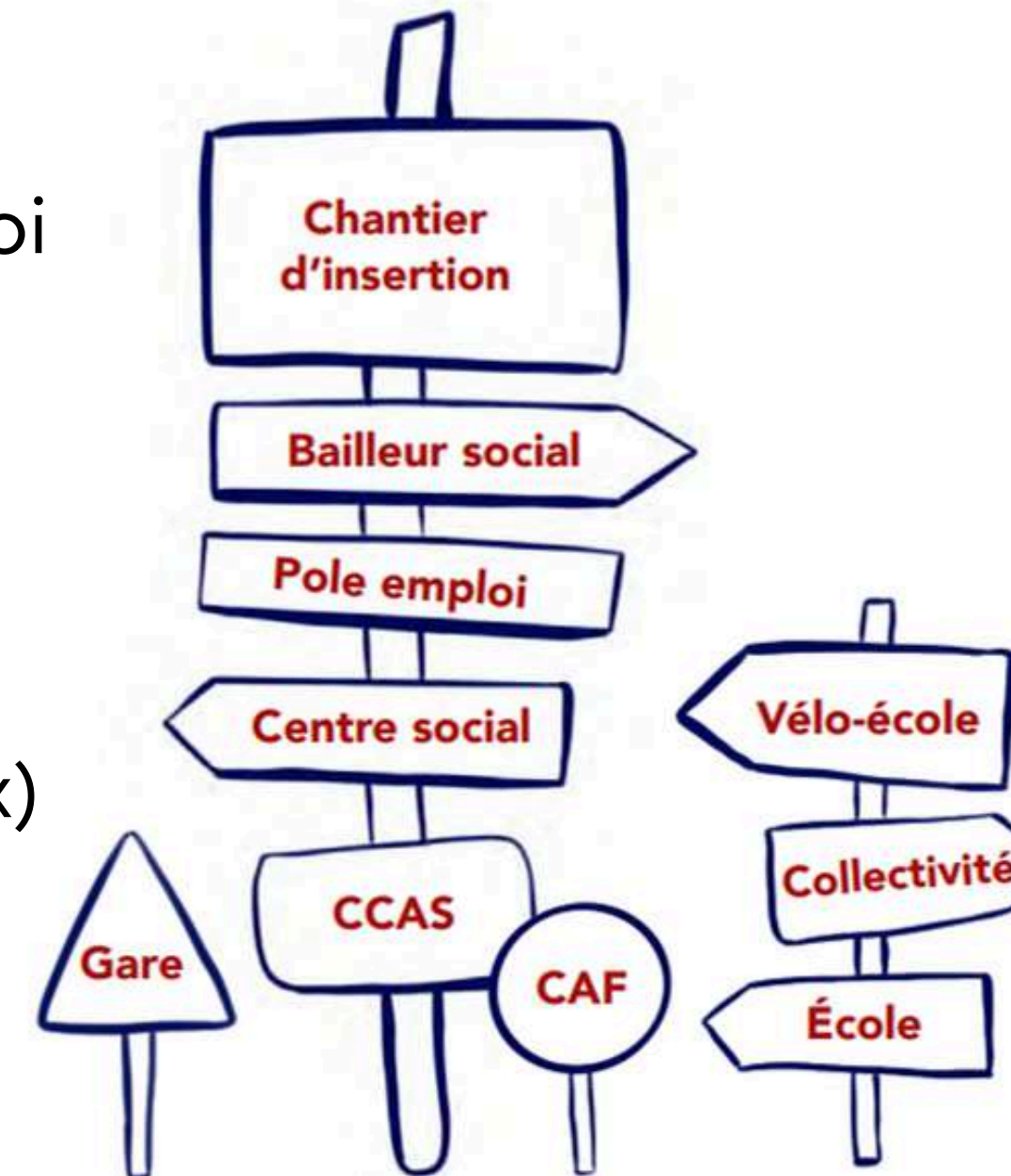
**PÉRIODE** : à partir de 2026

## OBJECTIF :

- Réduire les **freins** à la mobilité des publics éloignés de l'emploi
- Offrir une solution **gratuite**, durable et encadrée
- Favoriser **l'autonomie** via un contrat d'engagement
- Mobiliser les **partenaires** sociaux pour le suivi

## MISE EN ŒUVRE

- **Prêt** de 10 VAE pour 2 à 8 semaines (renouvelable 6 mois max)
- **Formation**, remise en selle et accompagnement individuel
- **Points de retrait** : Maison Sport Santé, maisons de quartier
- **Communication** : flyers, presse, stickers vélo



5

# RESTER CYCLISTE



# « VIS MA VIE »

---

**Cyclistes et conducteurs de bus  
échantent leur place pour  
renforcer la sécurité routière**



# FAIRE PARLER DU VÉLO



**Un échange immersif pour mieux comprendre les dangers de la route**



Les conductrices et conducteurs de bus, sur le vélo, ont pu se rendre compte du danger que représentent leurs véhicules et leur conduite.



**Vis ma Vie : Cyclistes et conducteurs de bus ont échangé leurs places pour renforcer la sécurité routière**



# ACTION : ATELIER DE RÉPARATION FORUM DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

---

**8 sessions : 3 ateliers de 30 minutes**

- Apprentissage des différents éléments de sécurité du cycliste et de son vélo.
- Réglage des freins.
- Trouver et réparer une crevaison

**Acteur impliqué : La Recyclerie du Sud**

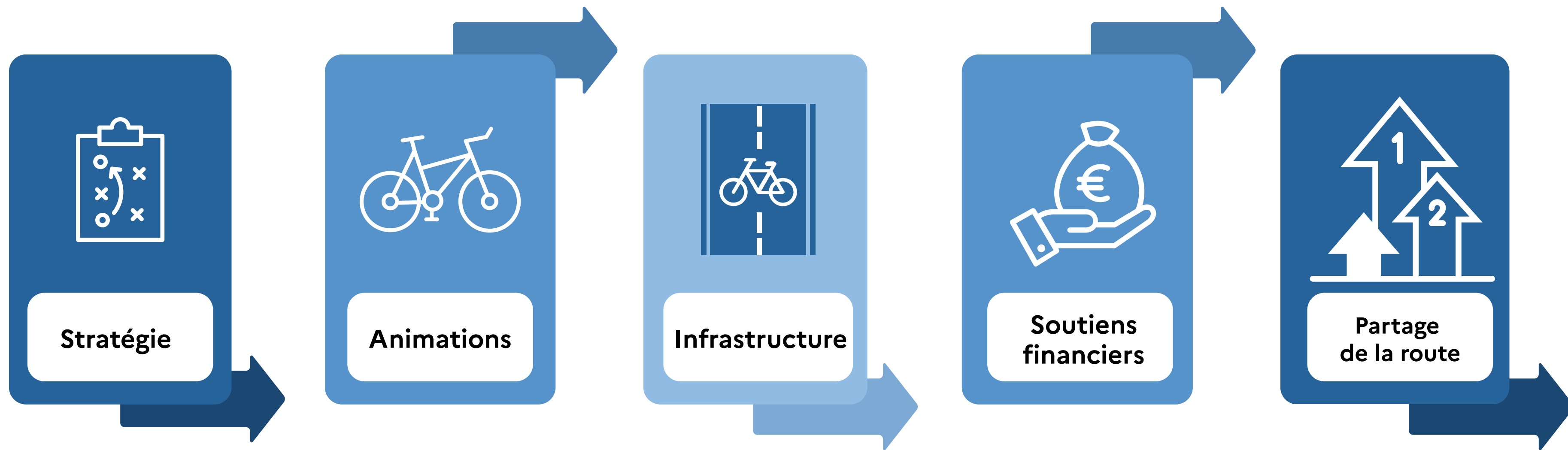
**200 collégiens de sensibilisés**



# CONCLUSION

# LES LEVIERS POUR LA PROGRESSIVITÉ

---



10 MIN



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



# QUESTIONS / RÉPONSES

De la rencontre à l'usage quotidien du vélo :  
le rôle des collectivités dans la progressivité



**LÉO JUSIAK**

Chargé de Mobilités Actives



**CHLOÉ DURIF**

Chargé de Mission  
développement durable



**NAREN MAYANDY**

Chargé de mission mobilité



# AVELO +



10 MIN

# FOCUS



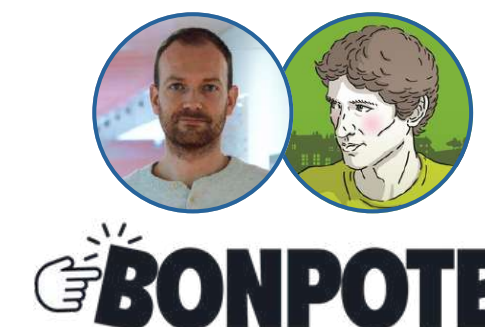
RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



## 10 idées pour la mobilité et les espaces publics

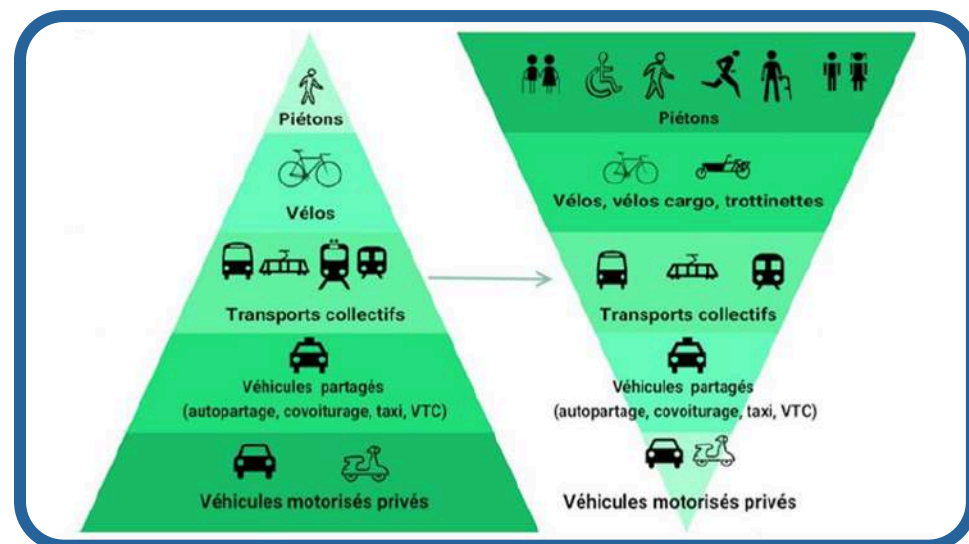
---



# SOPHIE POUTHIER

**Référente Mobilités**  
à la Direction Régionale ADEME Océan indien

## RÉÉQUILIBRER L'ESPACE PUBLIC



2

## FAIRE LA VILLE À 30 KM/H



4

1



## METTRE EN PLACE UN PLAN DE CIRCULATION

3



## PIÉTONNISER DE NOUVELLES RUES OU SECTEURS

## FAVORISER LES COMMERCE ET SERVICES DE PROXIMITÉ



6

## SÉCURISER LES ROUTES : TRAITER LES COUPURES URBAINES



5

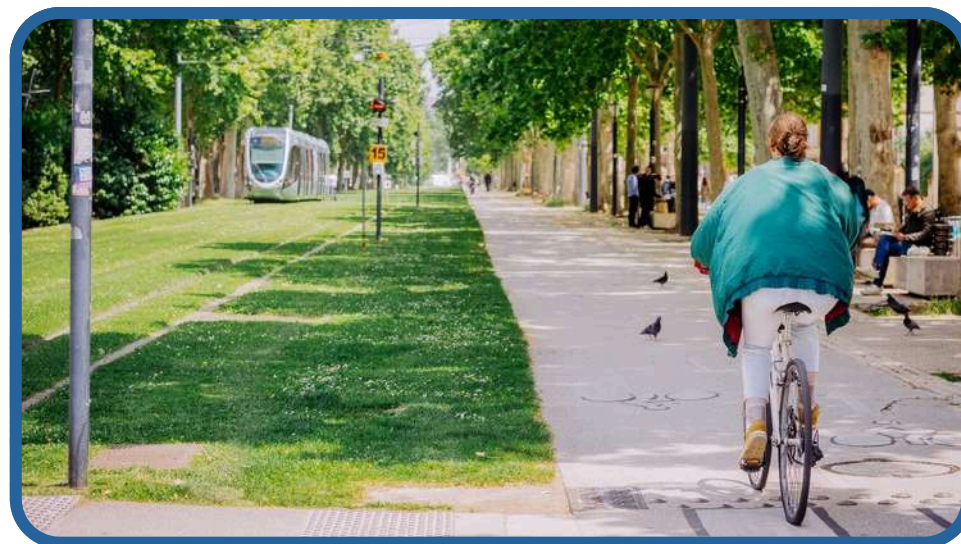


## LIBÉRER CERTAINS ITINÉRAIRES DES VOITURES LE DIMANCHE MATIN

7



## VÉGÉTALISER LES ESPACES PUBLICS



9

## IMPLIQUER DAVANTAGE LES USAGERS DANS LA TRANSITION DES MOBILITÉS



8



## METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

10

ARTICLE À CONSULTER EN  
INTÉGRALITÉ SUR **LEBONPOTE.FR**

 **BONPOTE**

**FLASHEZ-MOI !**



# PROGRAMME

13H45



## SORTIE AVELO

📍 ACCUEIL DE L'ORANGERIE

14H



## ATELIER CEREMA

📍 ESPACE 2

Jeu de plateau collaboratif sur la promotion du vélo



## ATELIER ADEME

📍 ESPACE 3

VLS / VLD : entre contraintes et opportunités, lequel choisir ?



16H

## CINÉ VÉLO

📍 ESPACE 1



# BON APPÉTIT À TOUS !

# PROGRAMME

13H45



## SORTIE AVELO

📍 ACCUEIL DE L'ORANGERIE

14H



## ATELIER CEREMA

📍 ESPACE 2

Jeu de plateau collaboratif sur la promotion du vélo



## ATELIER ADEME

📍 ESPACE 3

VLS / VLD : entre contraintes et opportunités, lequel choisir ?

16H

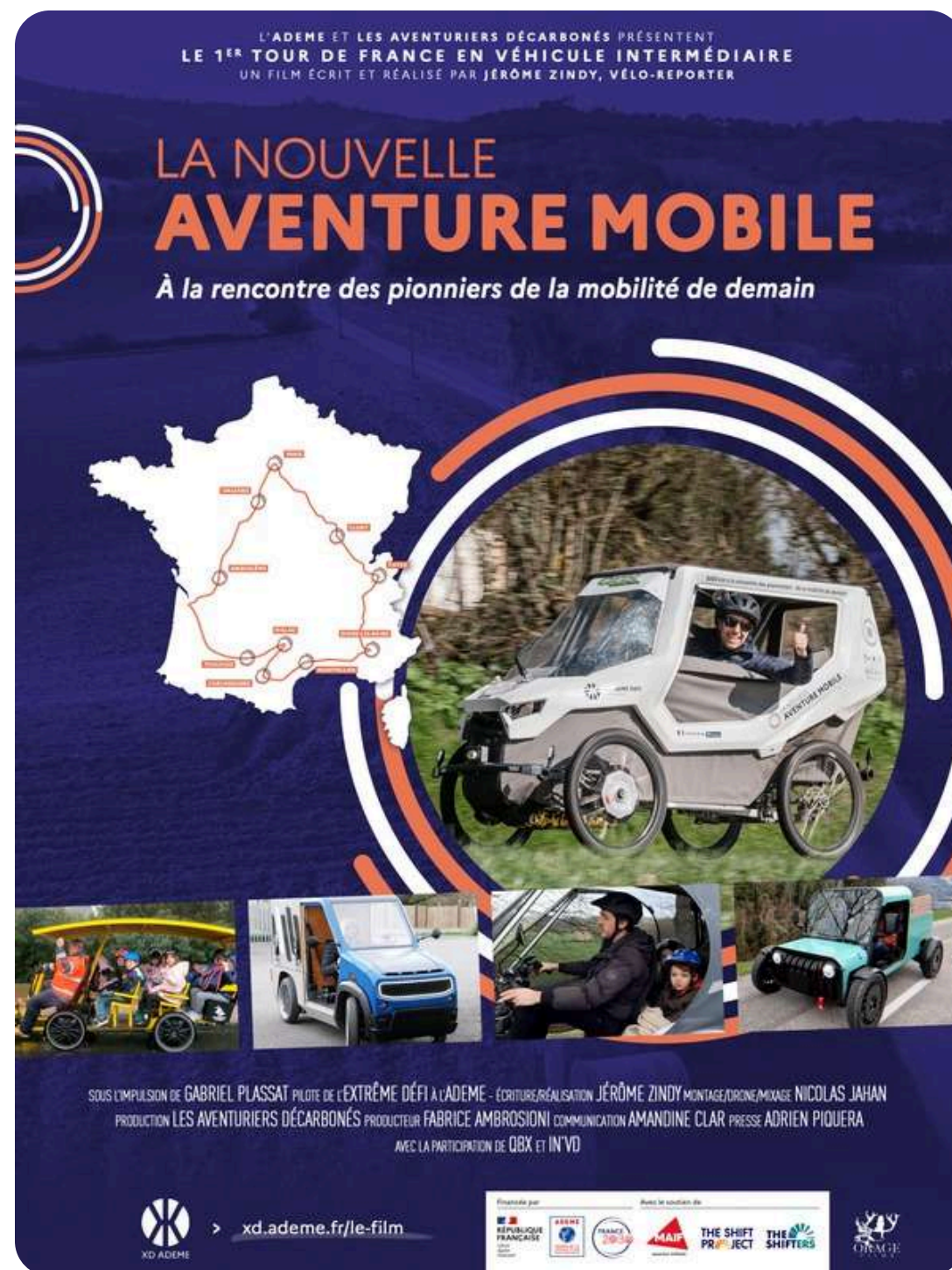
## CINÉ VÉLO

📍 ESPACE 1



# BONNE PAUSE !

# CINÉ VÉLO



Un tour de France de **3000 km** en véhicule intermédiaire à la rencontre des pionnier(e)s d'une mobilité plus sobre, durable et made in France.

En ville, on a des tramways, des bus, des métros, toujours plus de pistes cyclables : mais en campagne, la voiture est souvent la **seule solution** pour se déplacer.

Problème : elle coûte toujours plus cher à l'environnement et à notre portefeuille. Mais alors, **existe-t-il des alternatives** pour la remplacer ?

Pour trouver des solutions, le réalisateur et vélo-reporter **Jérôme Zindy** parcourt la France à bord d'un véhicule léger et innovant à la rencontre des pionniers qui inventent et expérimentent des véhicules respectueux de nos limites planétaires et créateurs d'emplois en France et en Europe.

Pile entre le vélo et la voiture électrique, on les appelle...  
**les véhicules intermédiaires.**

# MERCI À TOUS !

FLASHEZ-MOI !

