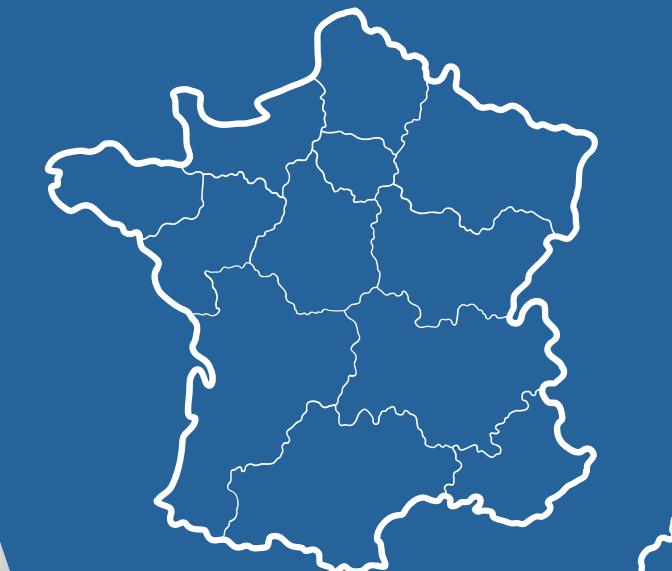


LES RENCONTRES

ST DENIS

JEUDI 02 OCTOBRE 2025

AVELO



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

ADEME
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

CEE Les certificats
d'économies
d'énergie

D'OU
VENEZ-
VOUS ?

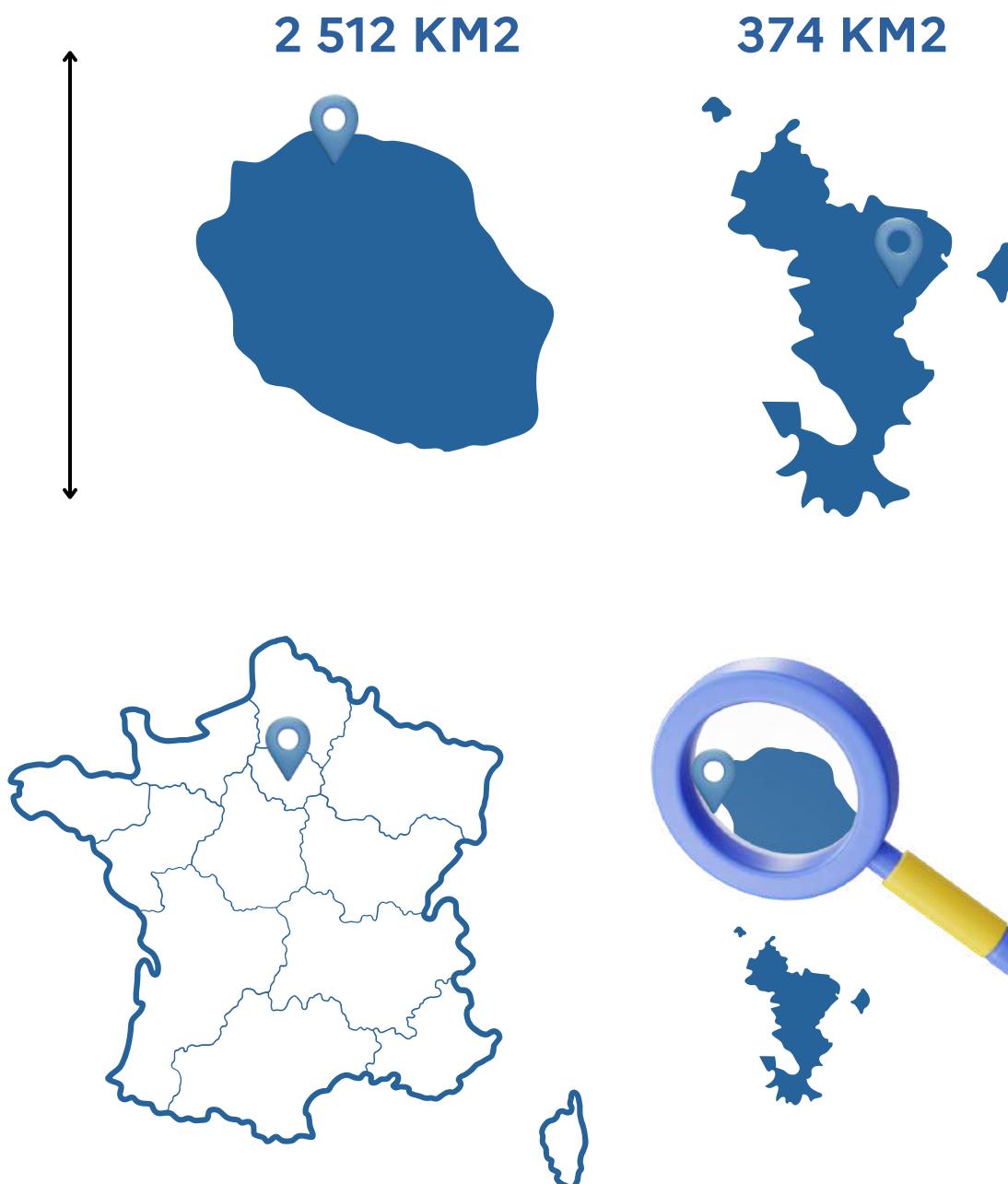


RENCONTRES AVELO
Saint-Denis - La Réunion

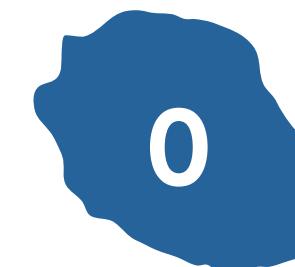
**BENVENUE
À ST-DENIS!**



LA RÉGION OCÉAN INDIEN



AVELO 1



AVELO 2



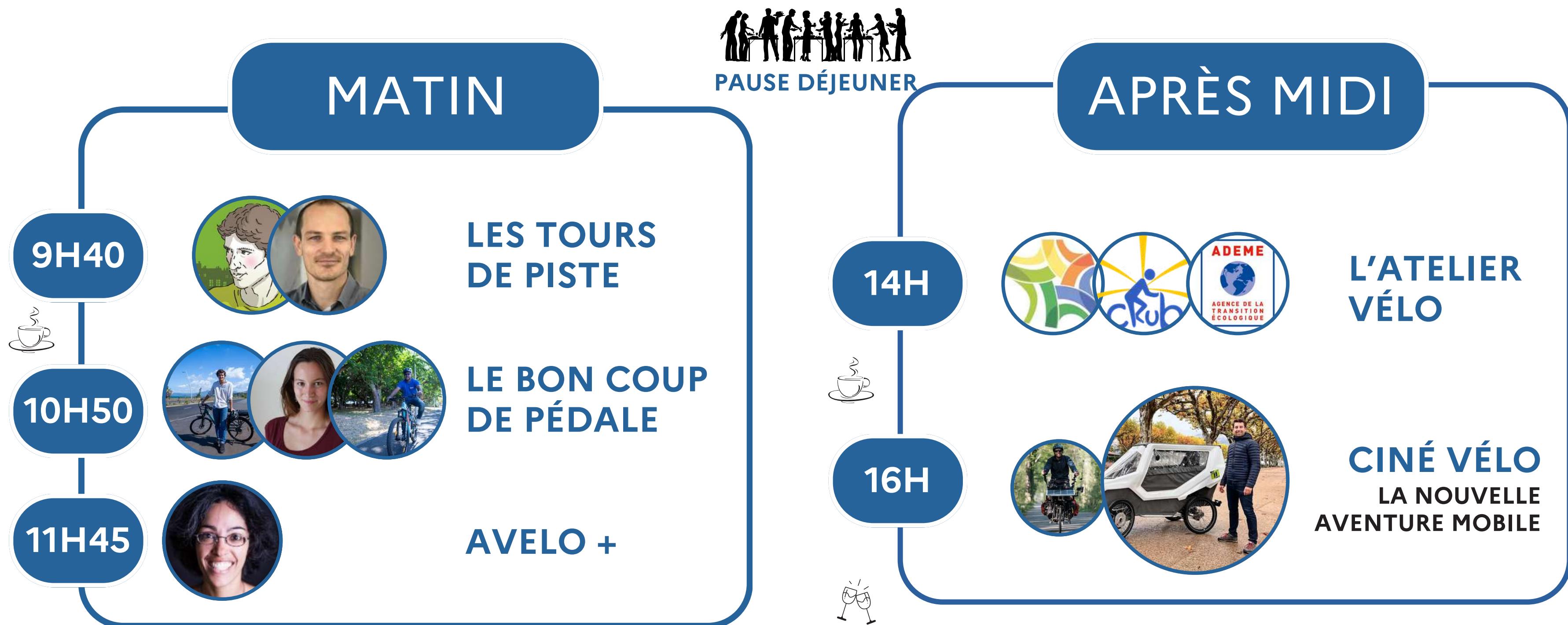
AVELO 3



CHIFFRES CLÉS

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

PROGRAMME

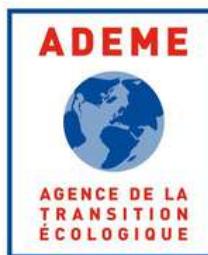


LES TOURS DEPISTE !



25 MIN

CONFÉRENCE



"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

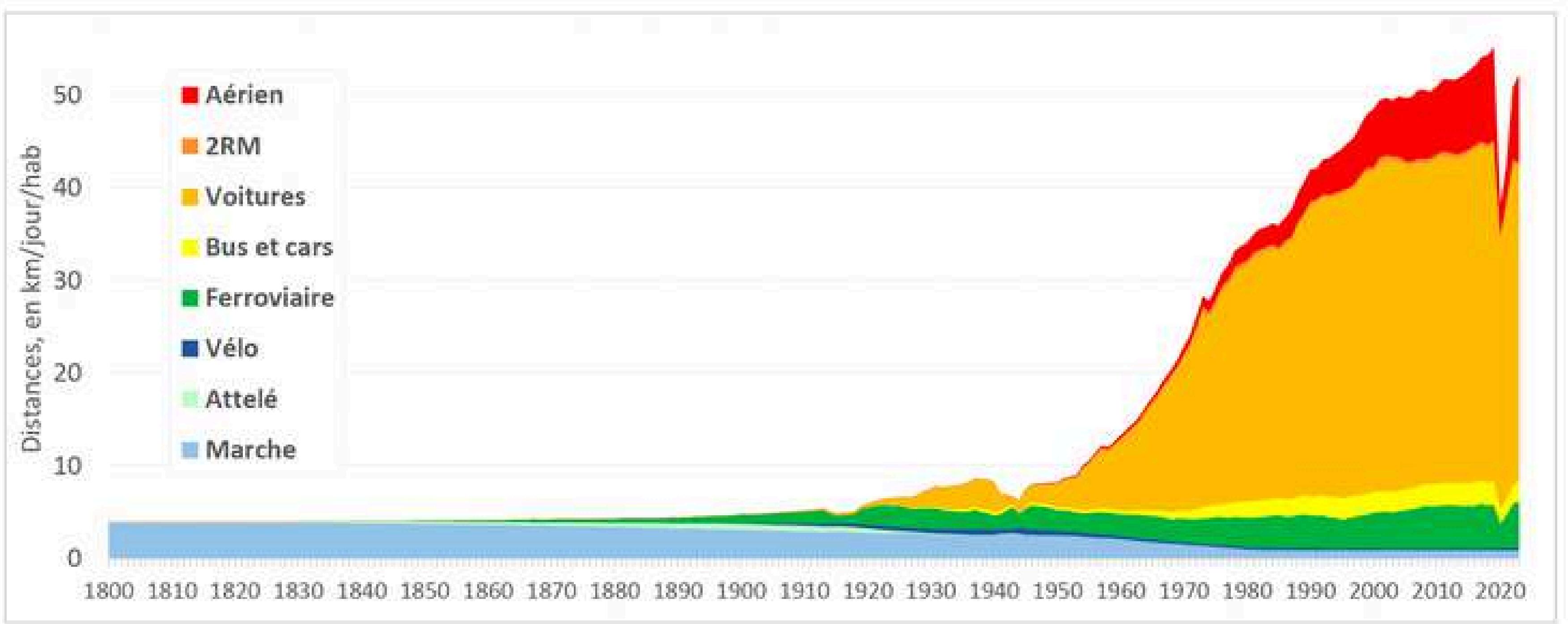


Aurélien Bigo

Chercheur sur la transition énergétique des transports

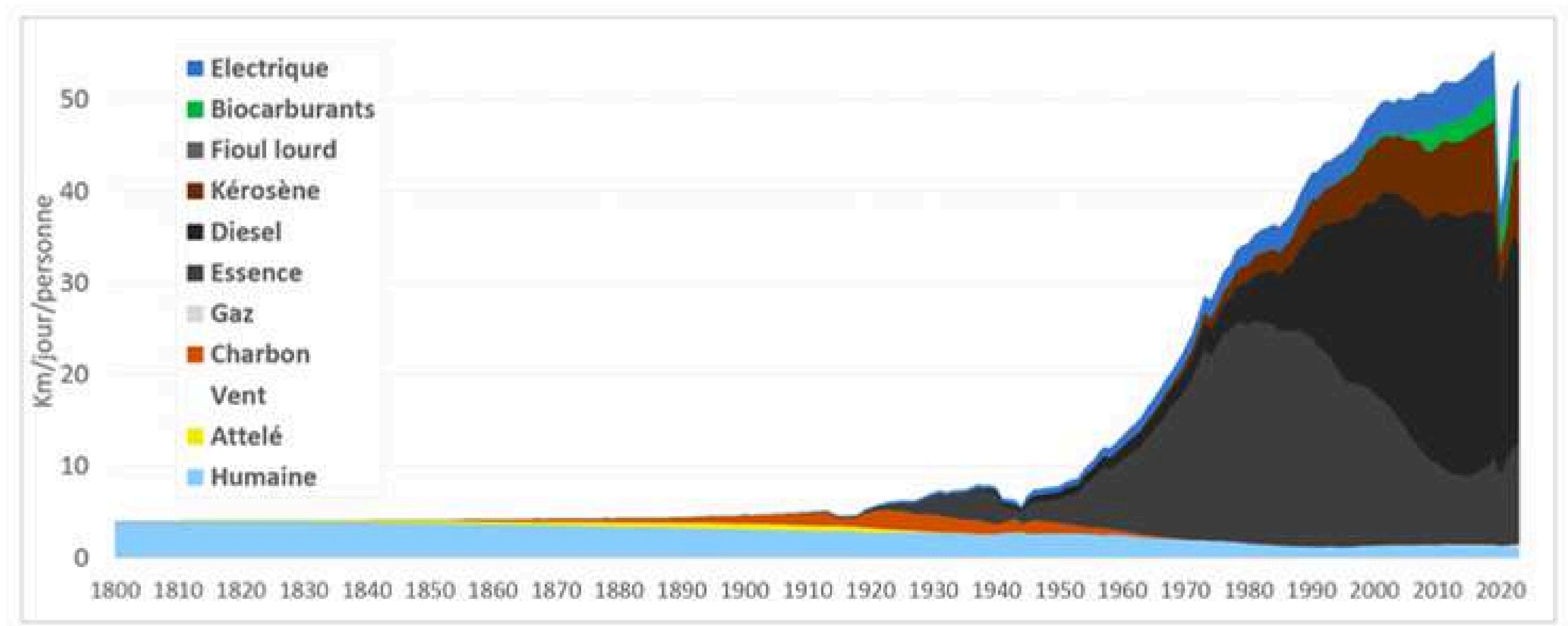
02/10/2025

Historiquement, une explosion des kilomètres parcourus



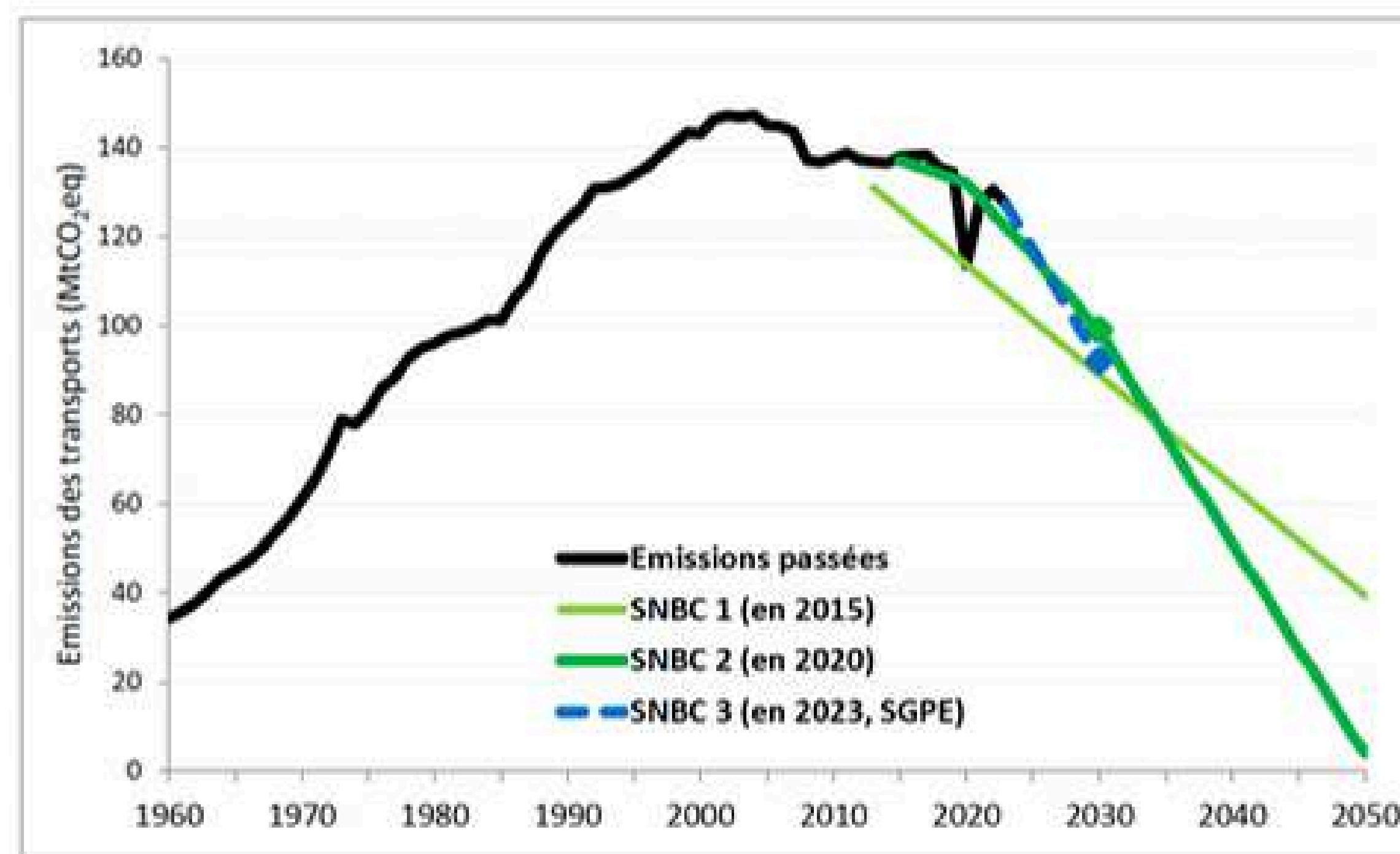
Les kilomètres parcourus par jour par mode de transport, de 1800 à 2023

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



Distances parcourues par énergie de propulsion, de 1800 à 2023

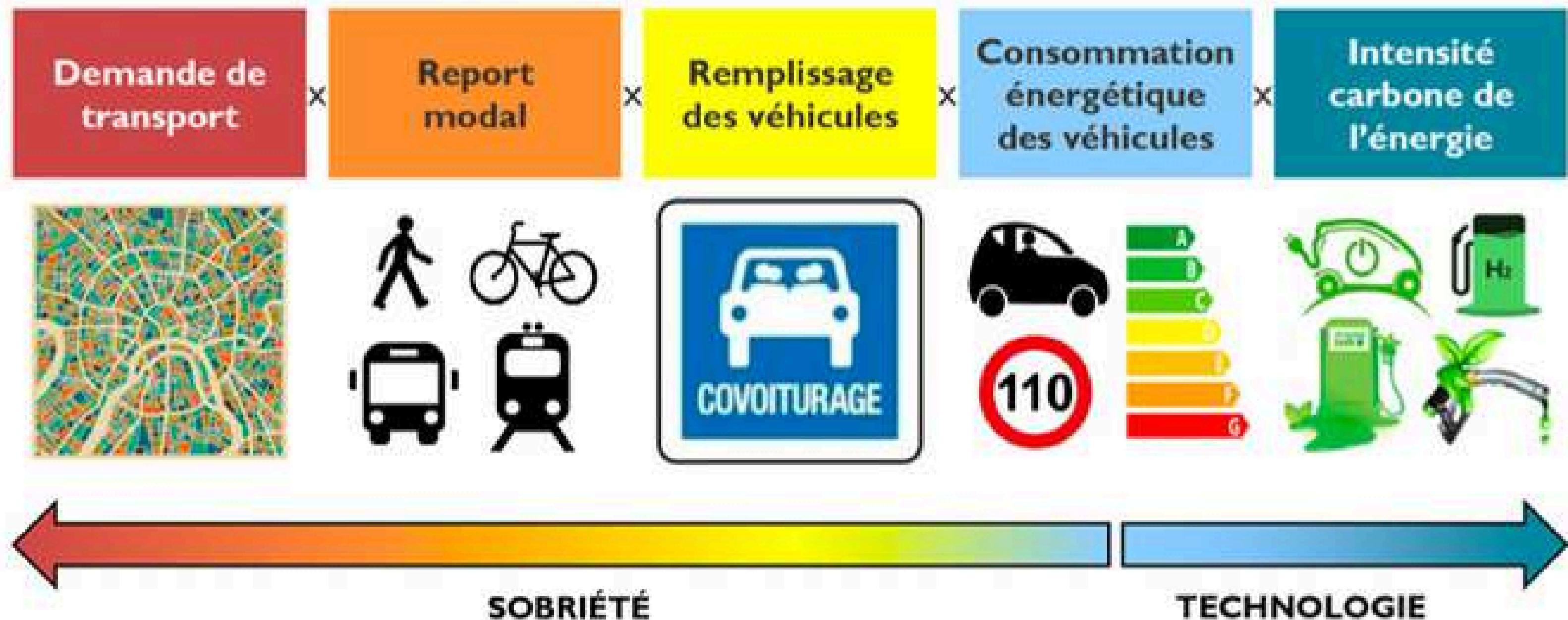
Objectif décarbonation à 2050



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

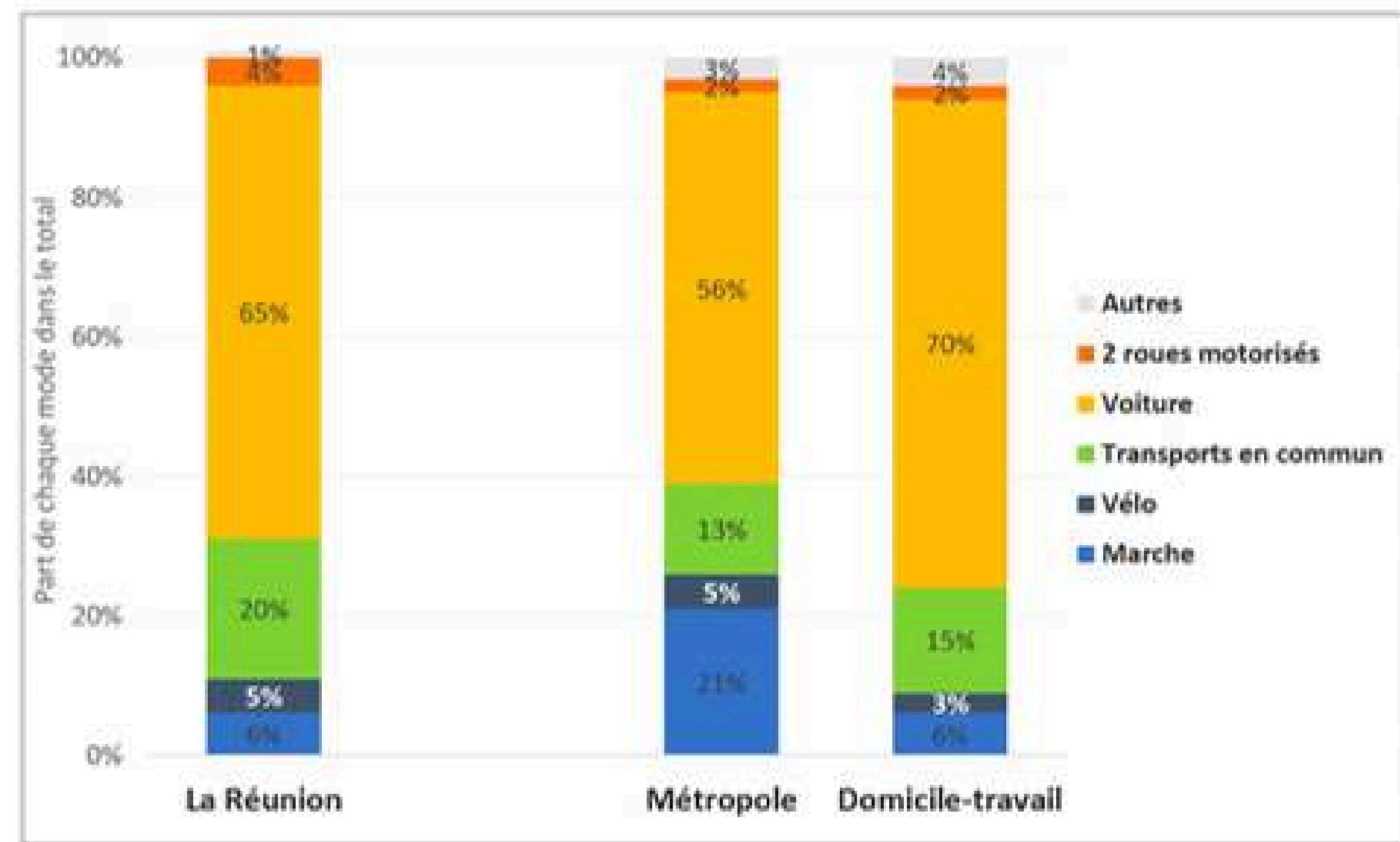
5 leviers pour décarboner les transports

$\text{CO}_2 =$



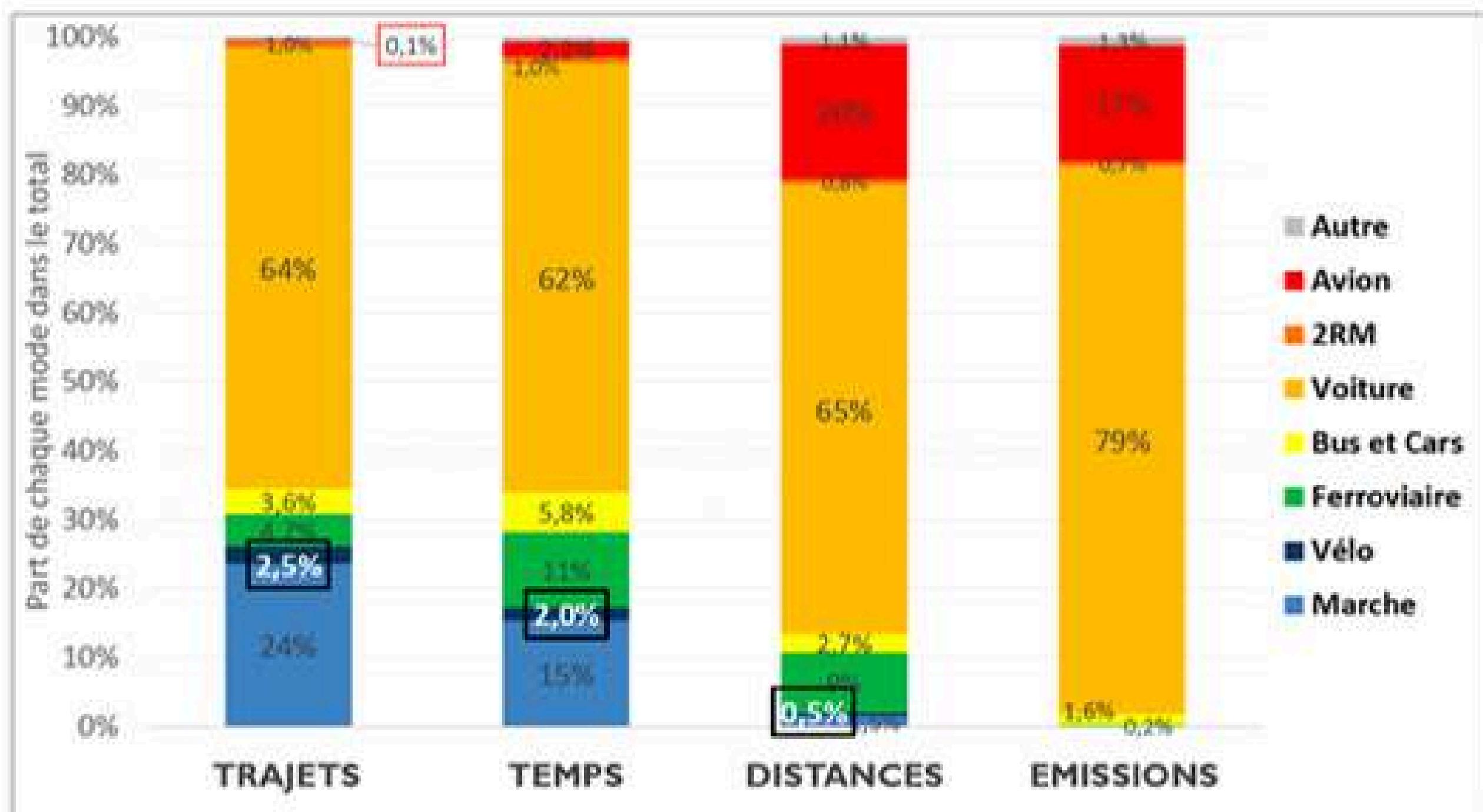
Les 5 leviers de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC)

Part de chaque mode à La Réunion et en Métropole



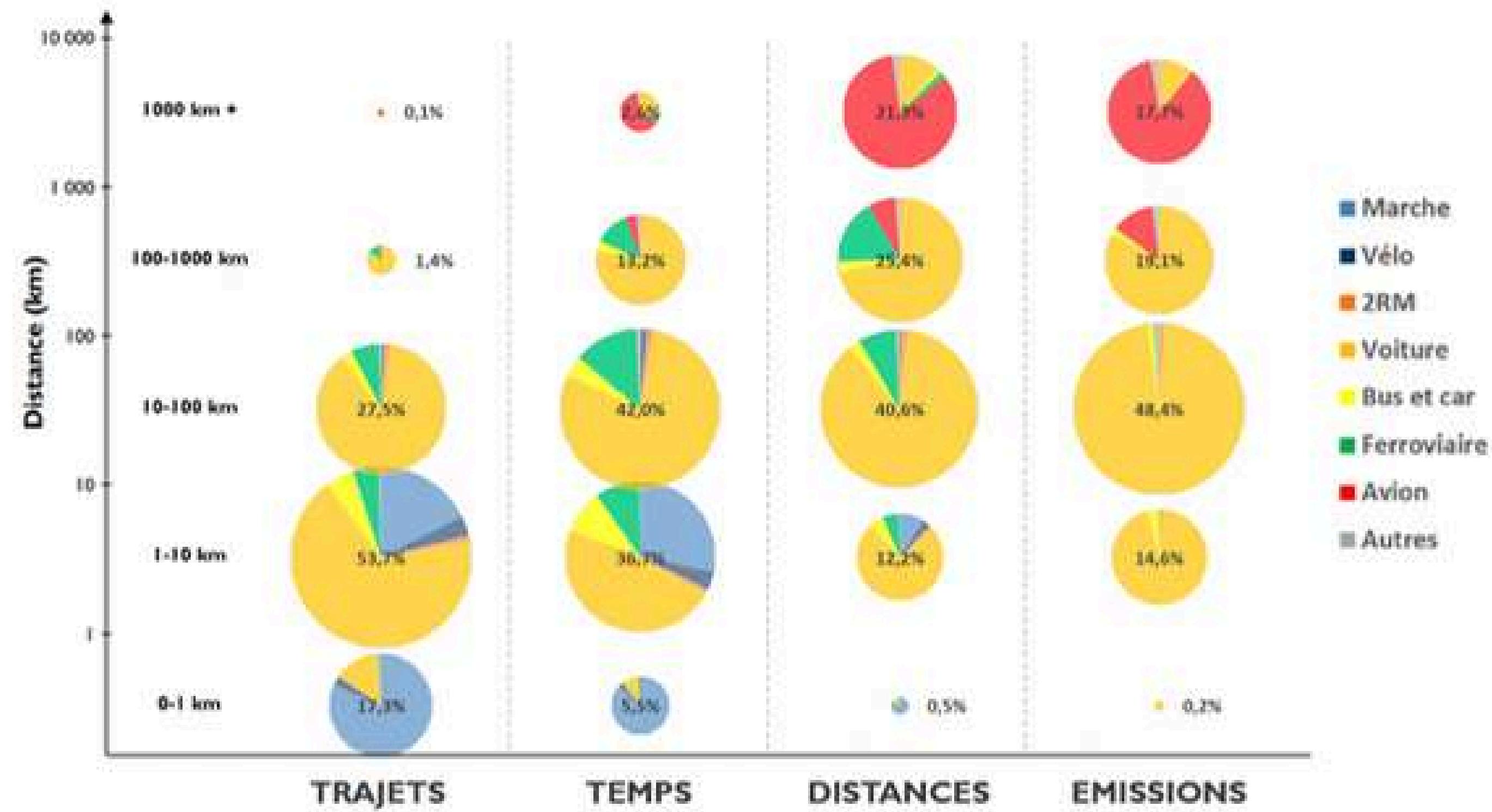
Part des différents modes à la Réunion et en Métropole : principal mode de transport utilisé au quotidien (et détail domicile-travail)

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 CO₂,

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

**2,7 % des
déplacements**

x10

Kilomètres

**110 km/an
0,3 km/jour**

x9

**Utilisateurs
quotidiens**

5 %

43 %

x9

**Mode le plus
utilisé par**

4 %

35 %

x9



**27 % des
déplacements**

**1000 km/an
3 km/jour**

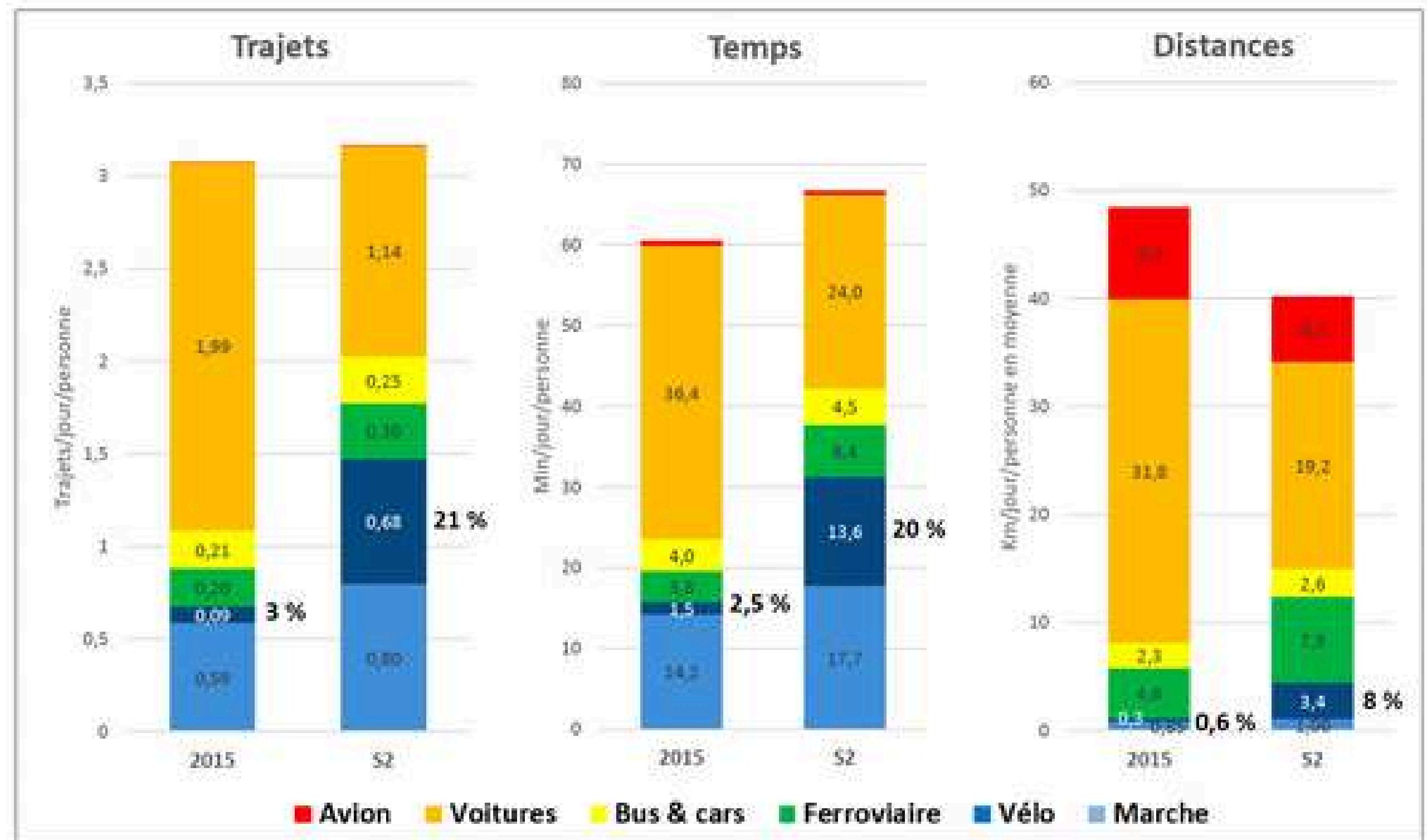
x10

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

Le report modal dans le scénario de Coopérations territoriales

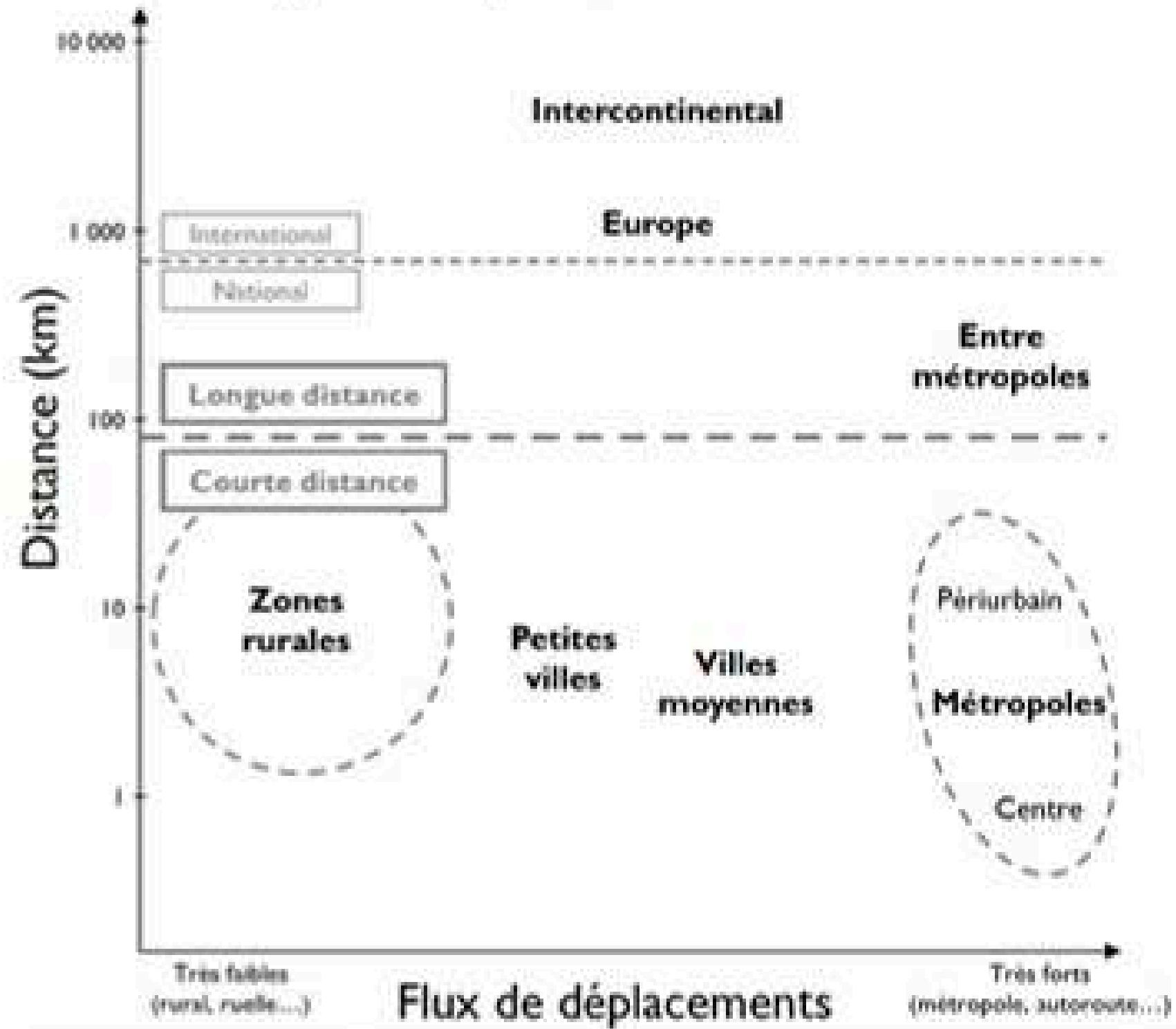


- Réduction des externalités
- Proximité au quotidien
- Hiérarchie entre les modes
- Mobilités actives et partagées
- Véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture
- Train privilégié sur la longue distance
- Investissements forts, politiques locales, fiscalité redistributive

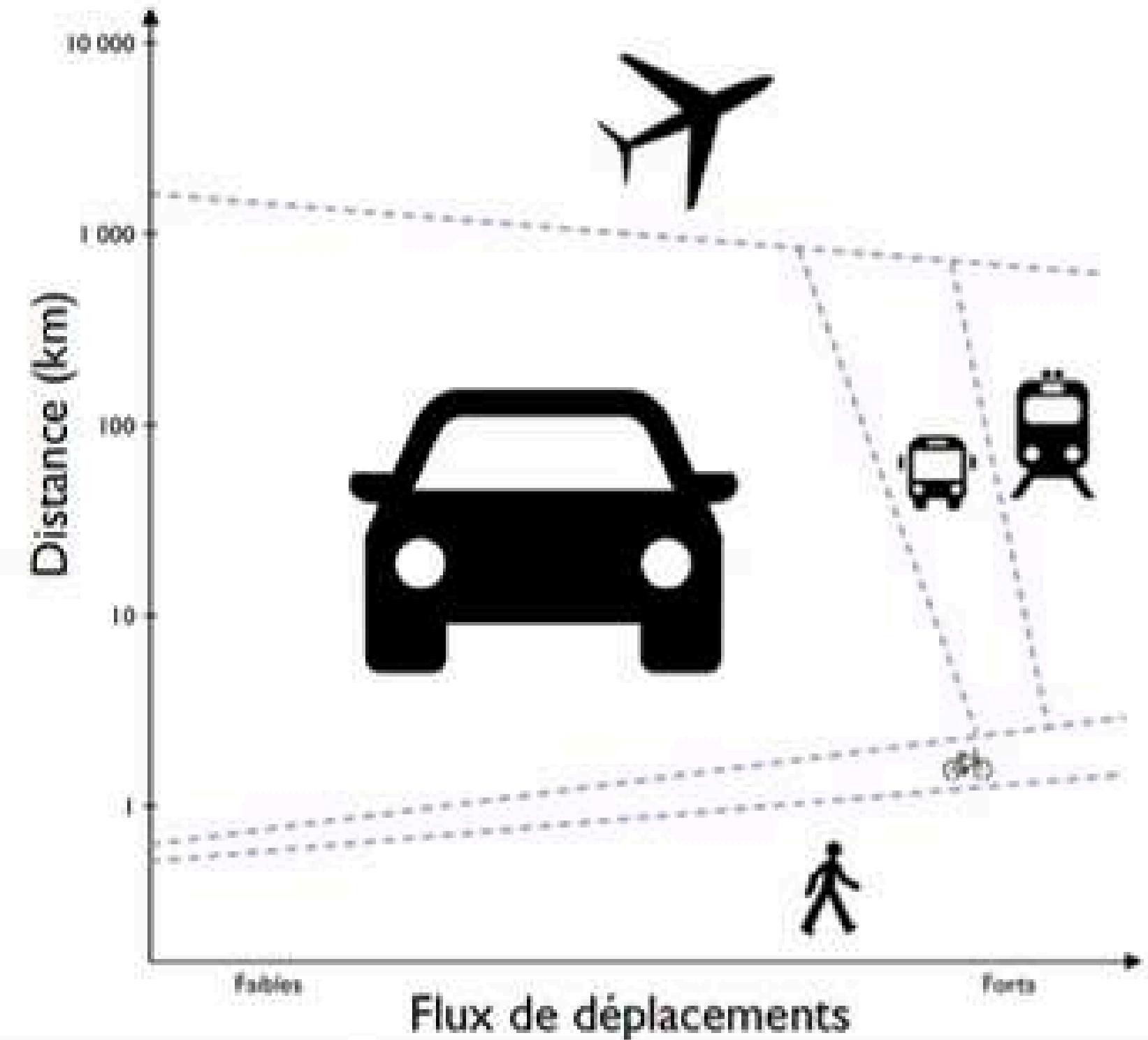


Quelles évolutions selon les territoires ?

Types de déplacements et de territoires

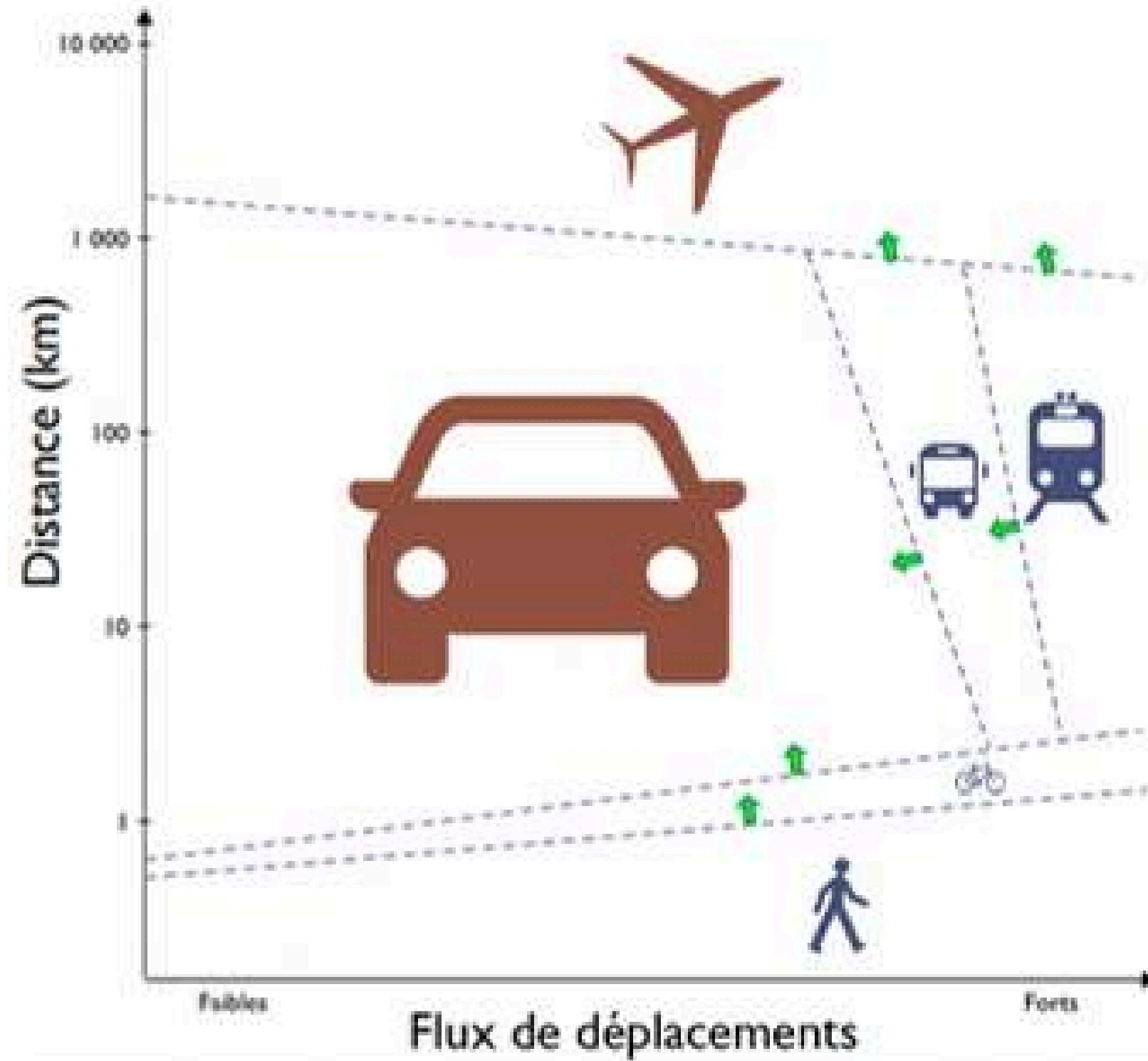


Modes dominants actuellement

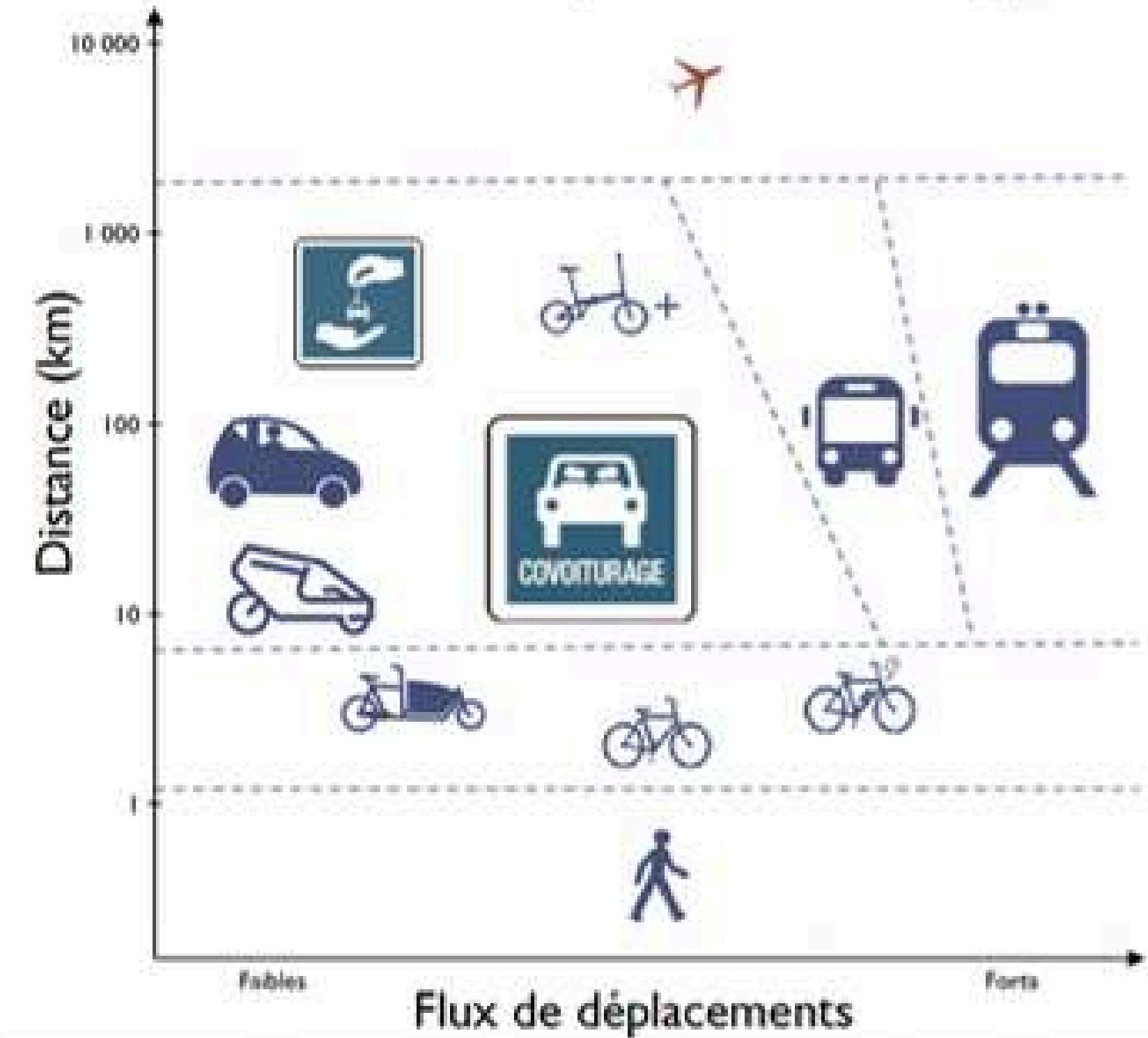


Quelle sobriété des mobilités viser à l'avenir ?

Modes dominants actuellement



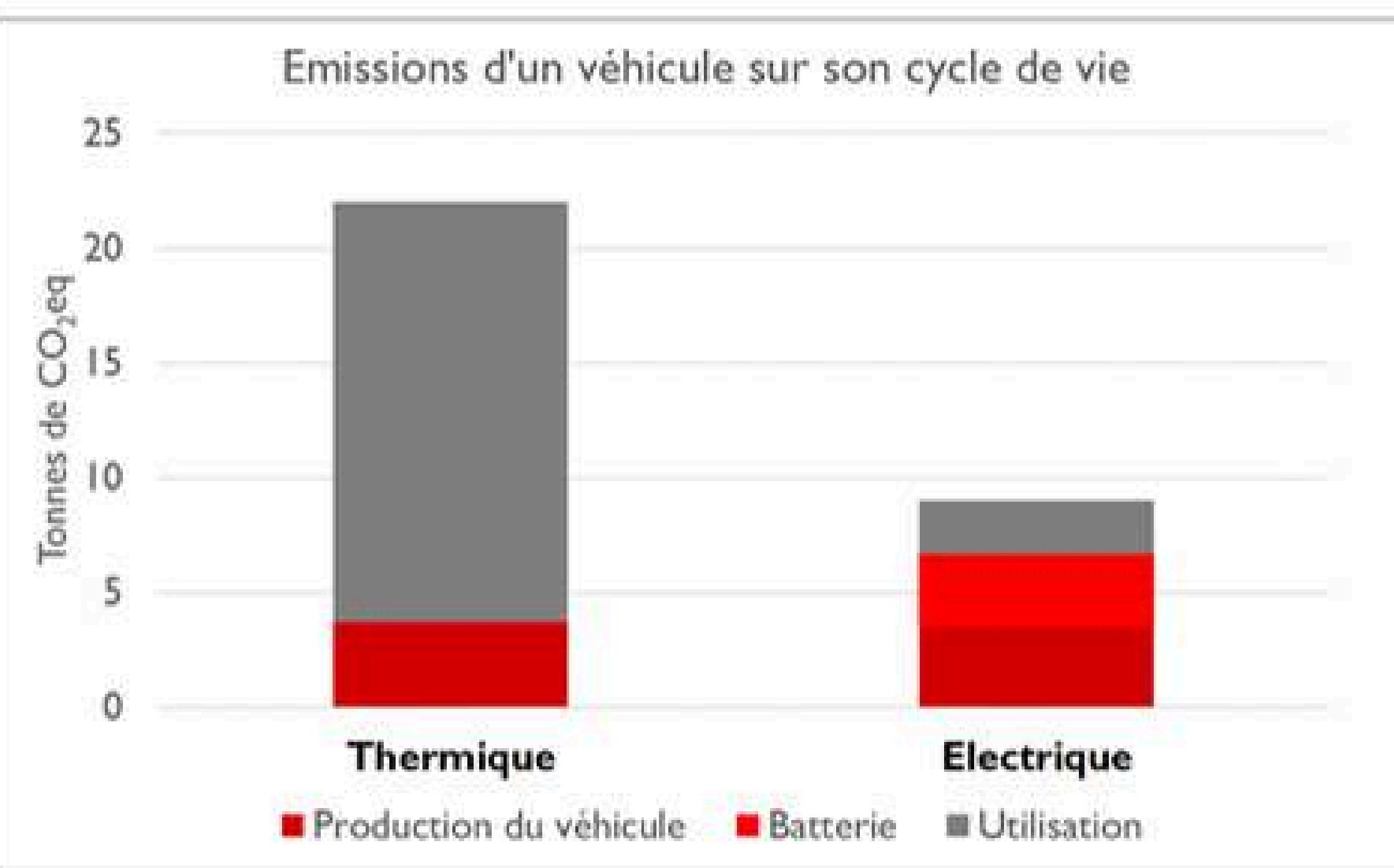
Solutions les plus sobres à développer



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

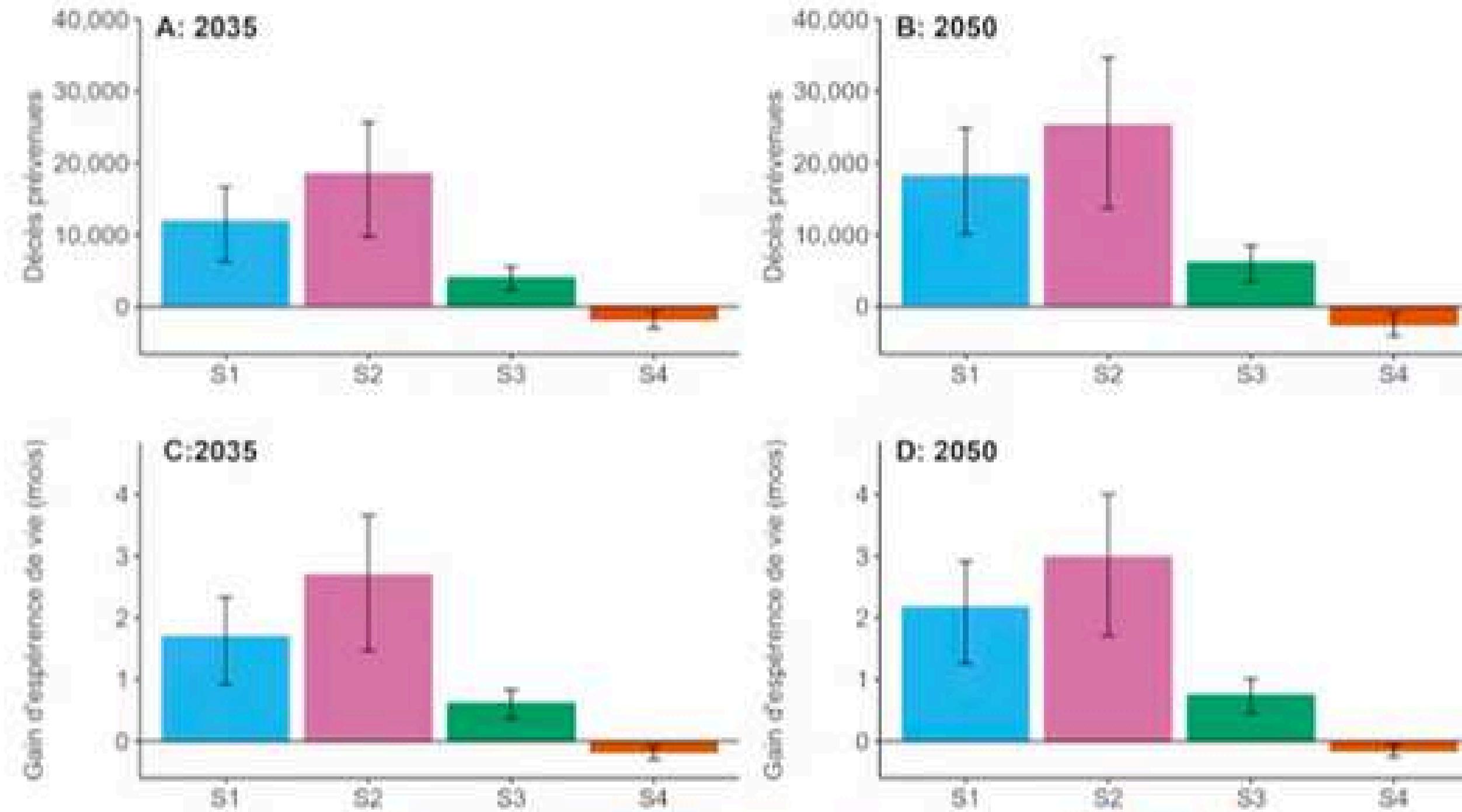


Les principales externalités des transports

Le vélo, un mode aux multiples co-bénéfices

Impact	Principales évolutions suggérées pour la transition énergétique des transports, et leurs externalités																		Sobriété		Technologie					
	Demande de T.			Report modal			Rempli.			Conso. Ener.			Intensité Carb.			Sobriété		Technologie								
	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	Électrique	Agrocarburants	GNV	BiogNV	Hydrogène	Taxe carbone
	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	
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



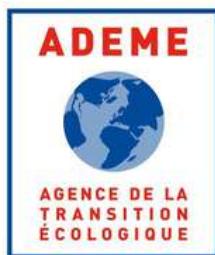
"Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?"

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**





VOS
VITESSE LIMITÉE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



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

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRES (TRAFFIC INFÉRIEUR A 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	Traffic mixte	Véloroute ou trafic mixte	Véloroute ou piste cyclable
	2000 A 4000	Traffic mixte	Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Traffic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Traffic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande désasée de droite	
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande désasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	Piste cyclable
	> 4000			

TOPOGRAPHIE

Aménagements adaptés aux reliefs difficiles

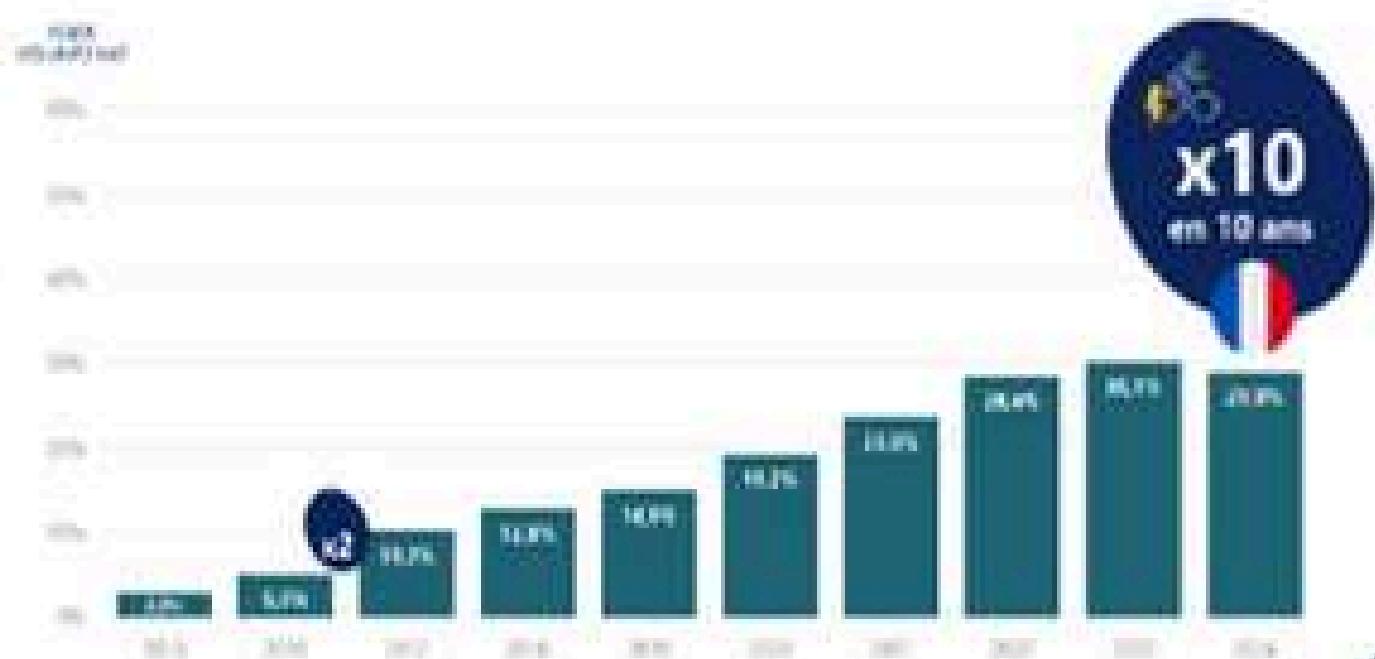


Les paramètres à considérer

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)
- ...



Route des plages © CRUB974



Les aménagements possibles en faveur des cyclistes



PISTE CYCLABLE

Suppression des BDD pour une piste cyclable bidirectionnelles

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.

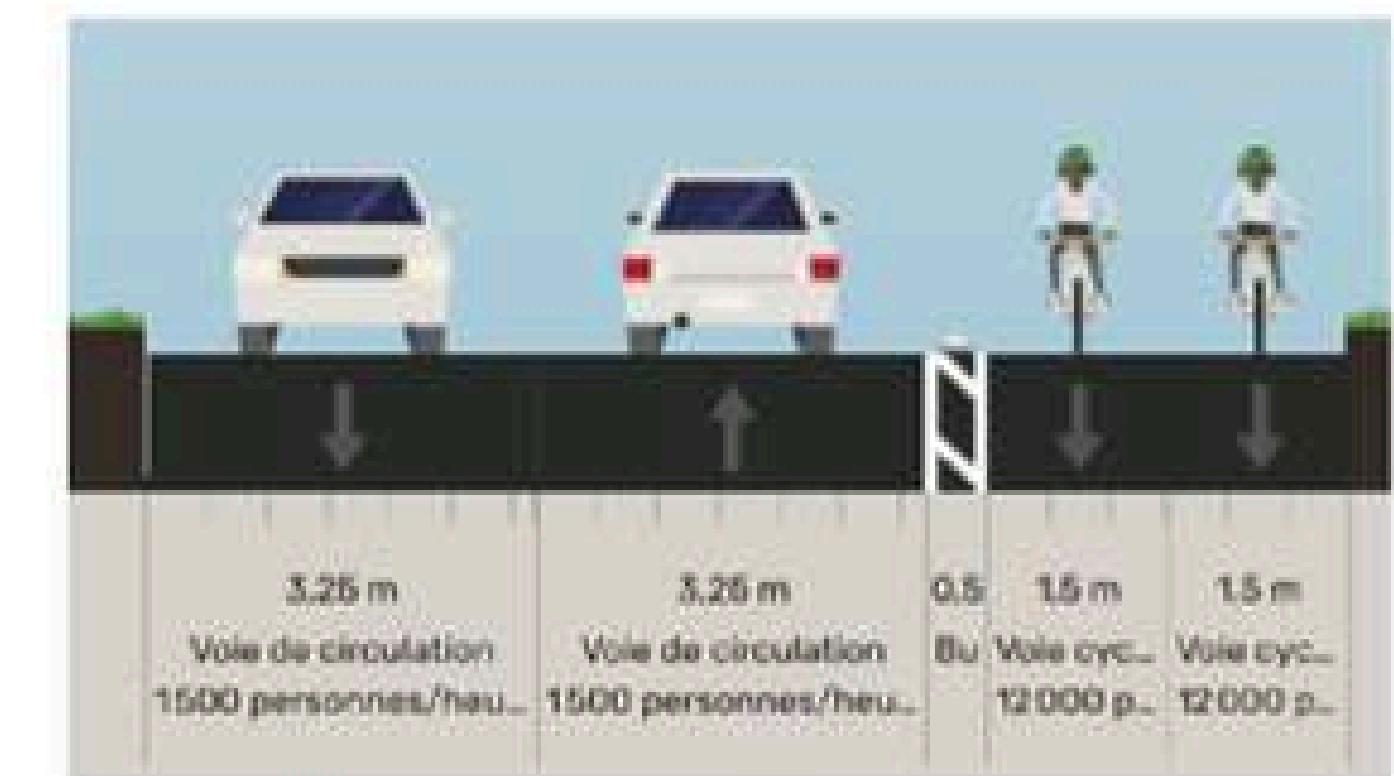
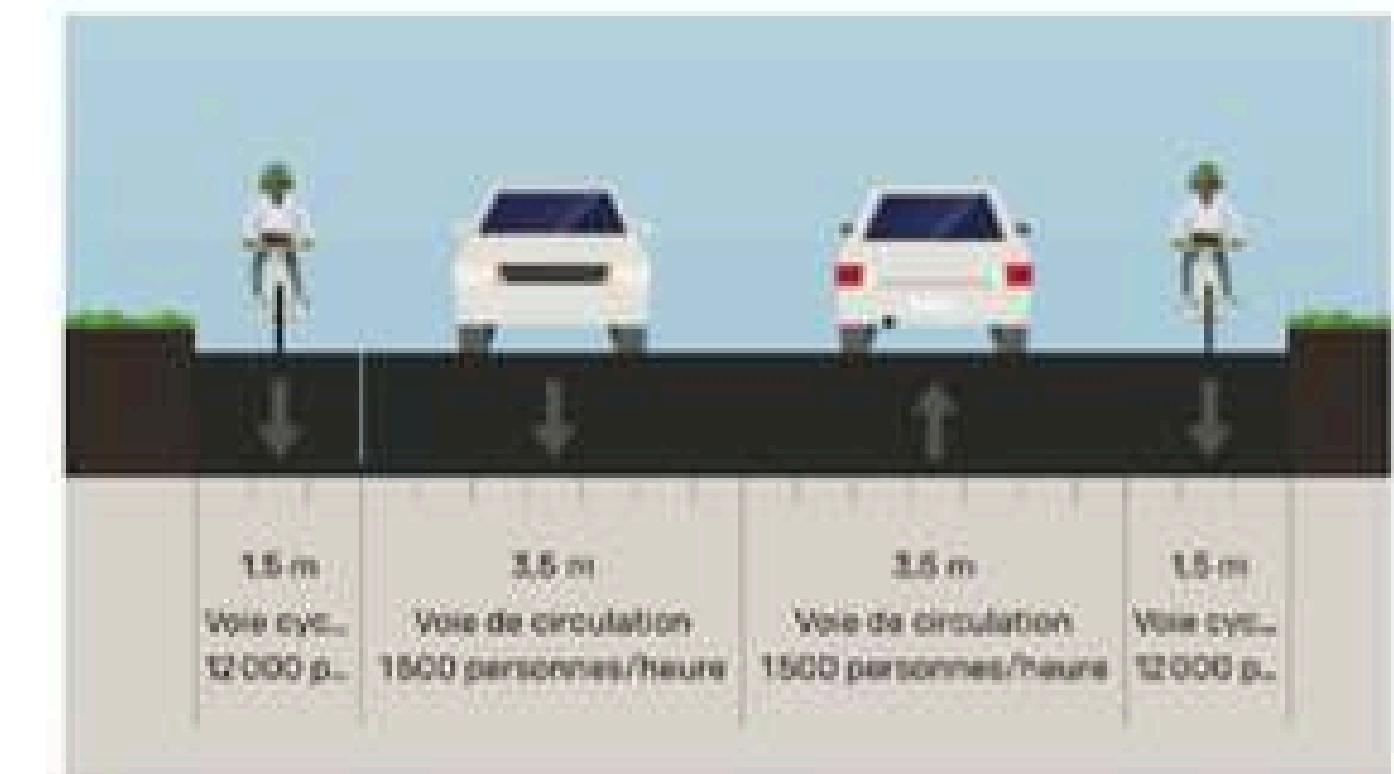


Domaine d'emploi

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 Benoit/La Constance © 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

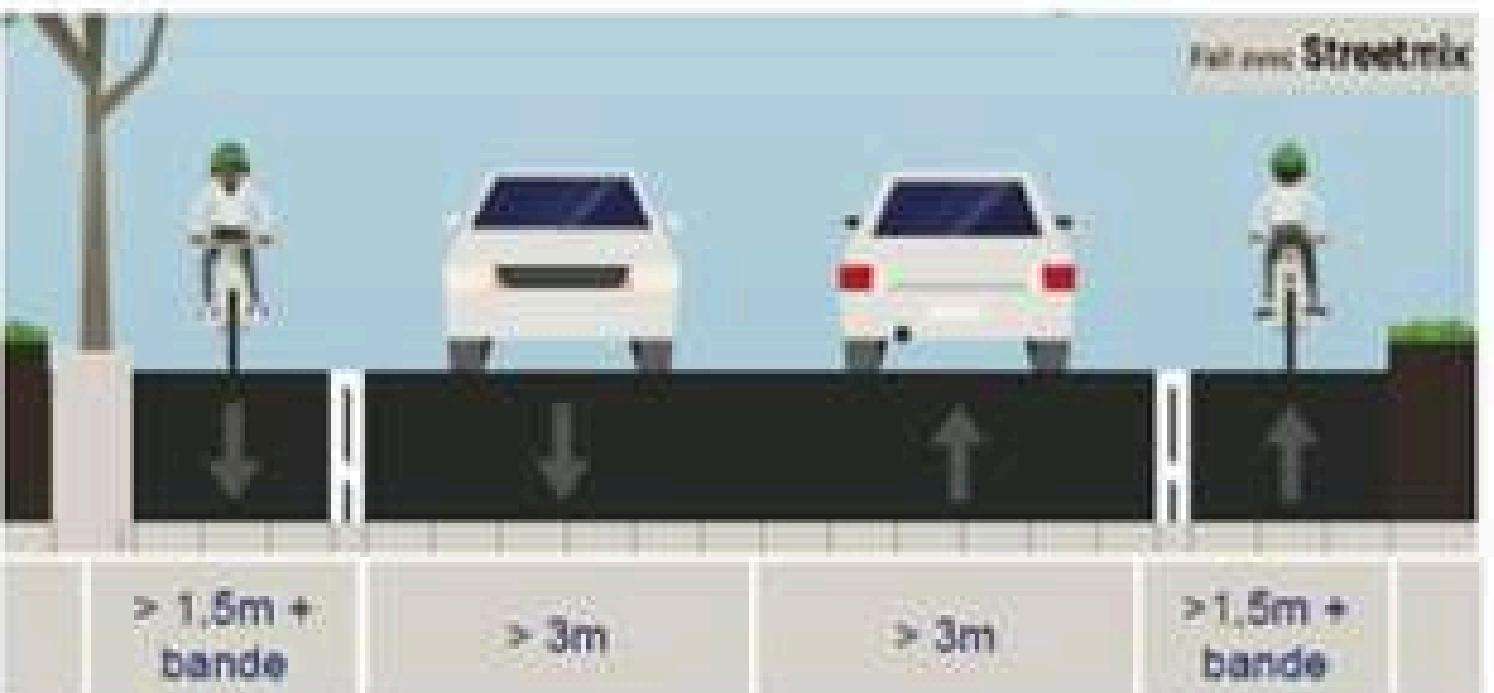
L'absence de séparateur physique permet de conserver certaines fonctions de la BDD, en particulier : récupération, évitemment et exploitation.

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 :

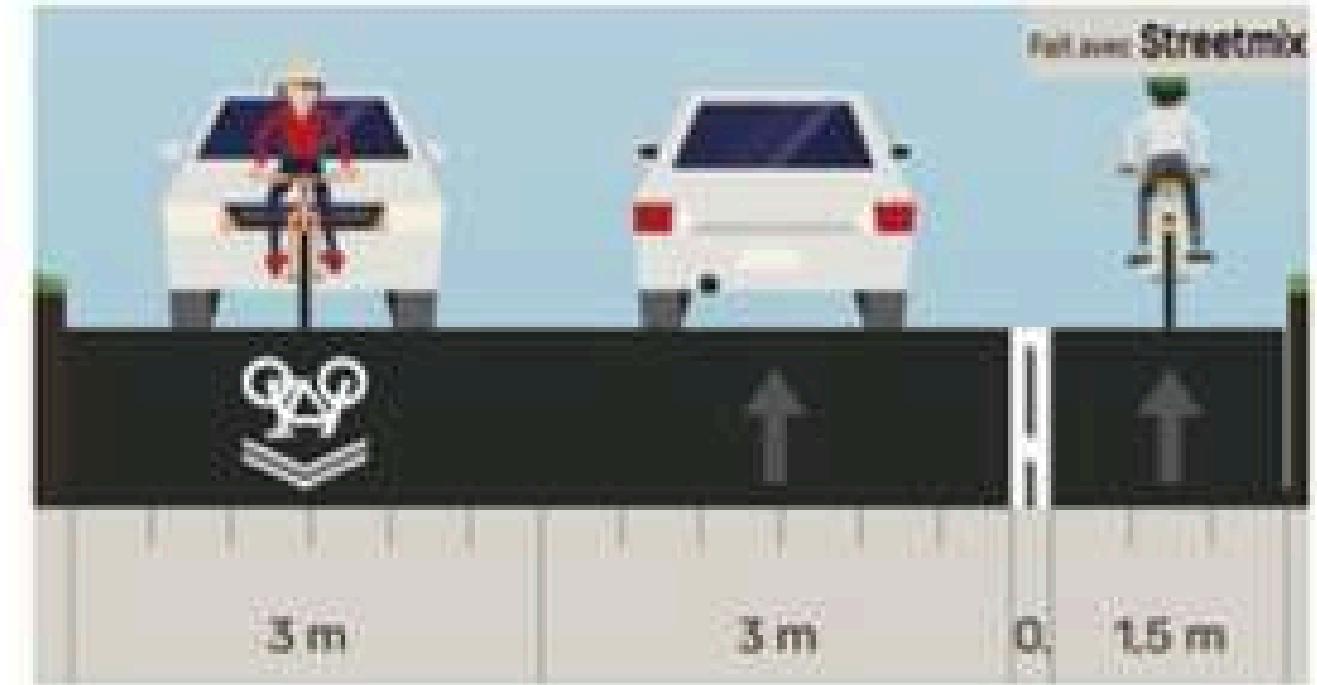
- Dans le sens montant la BDD est supprimée et remplacée par une bande ou une piste cyclable
- La largeur des voies de circulation est réduite aux seuils minimaux des recommandations

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 au pistes et aux bandes cyclables

[Exemples](#)



Emprise nécessaire: 7 mètres

CHAUSSEE A VOIE CENTRALE PARTAGEEE

CVCB unilatérale

Principes

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

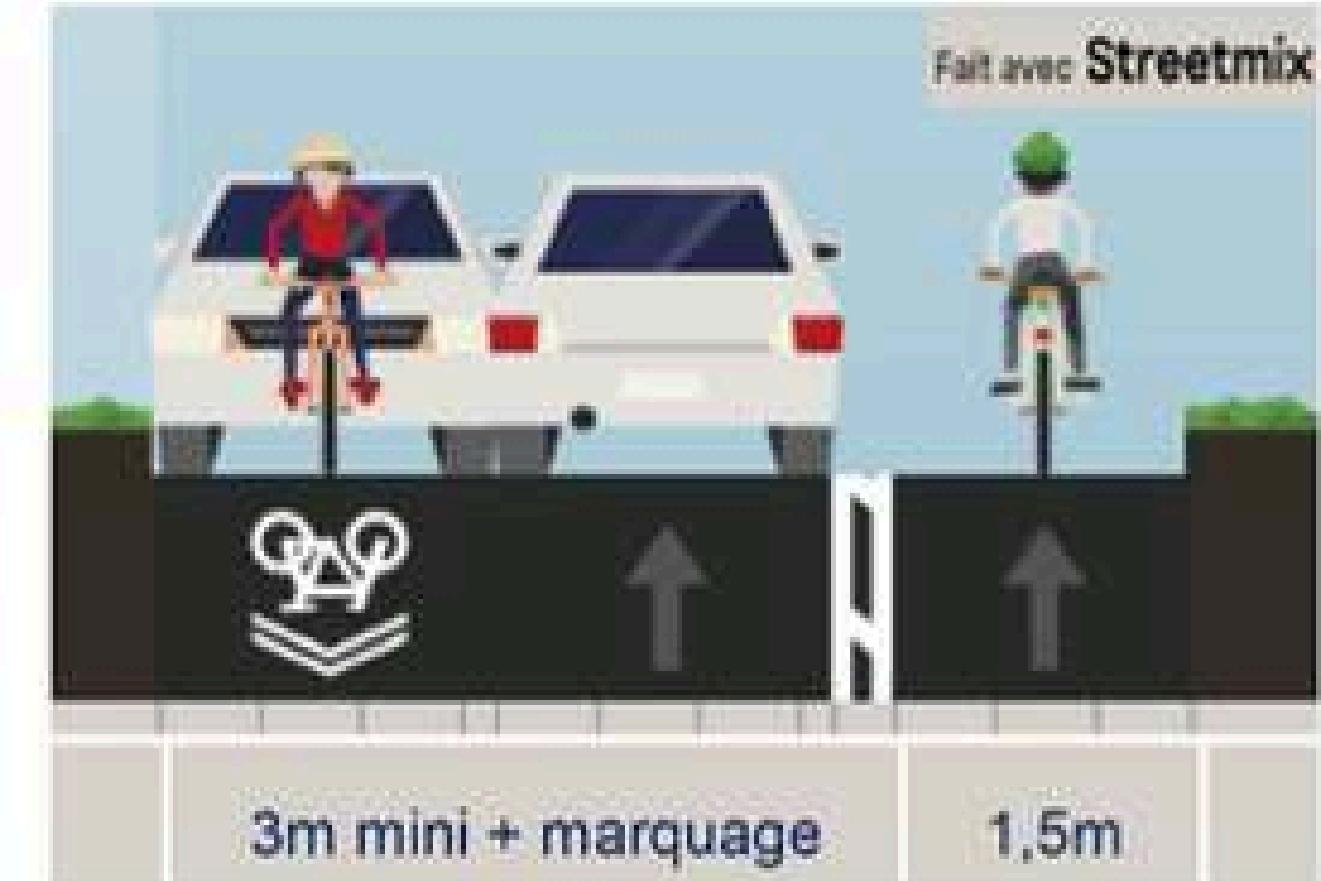
L'usager motorisé montant circule sur la chaussée principale et, quand un usager arrive en face de lui, se déporte sur la rive en s'assurant qu'il n'y a pas de cycliste ou de piéton.

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



3m mini + marquage

1.5m

Emprise nécessaire: 5 mètres

Exemples



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.

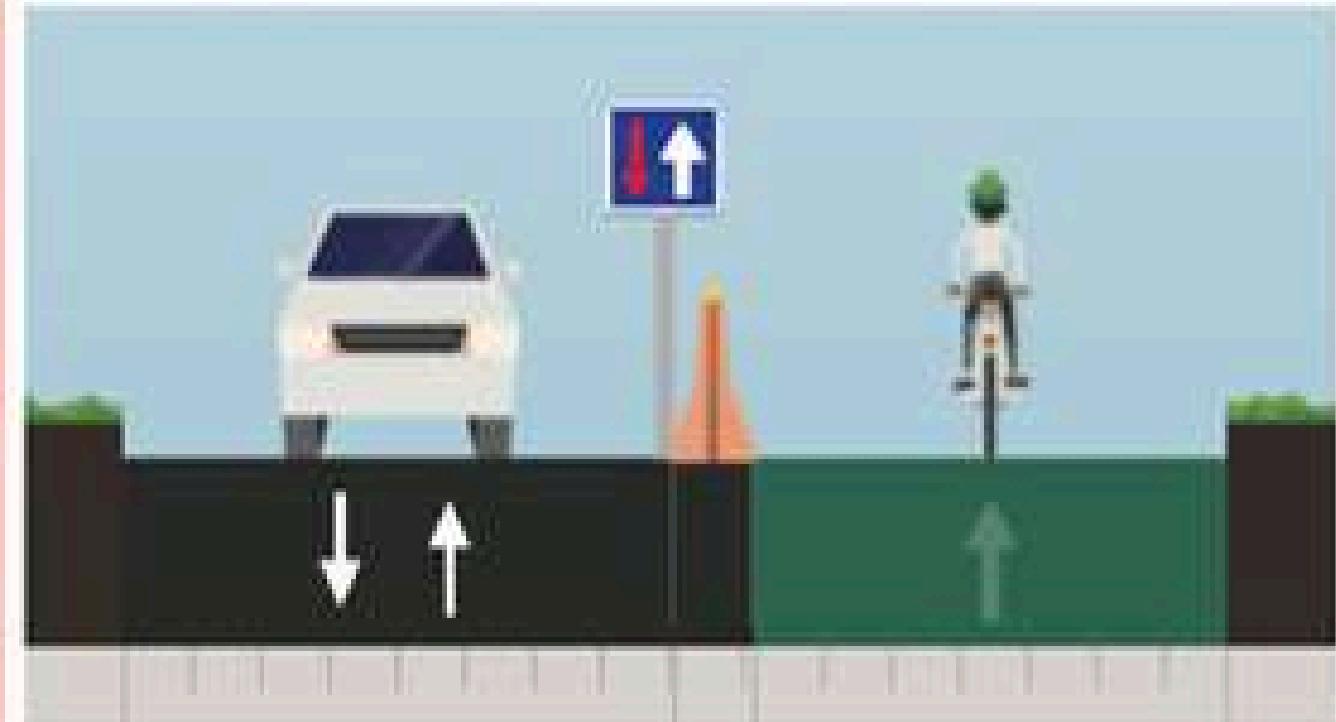
Il est pertinent pour le traitement des discontinuités, lorsque l'emprise de la voirie est réduite ponctuellement sans possibilité d'élargissement. C'est le cas par exemple au niveau d'ouvrages d'art.

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.

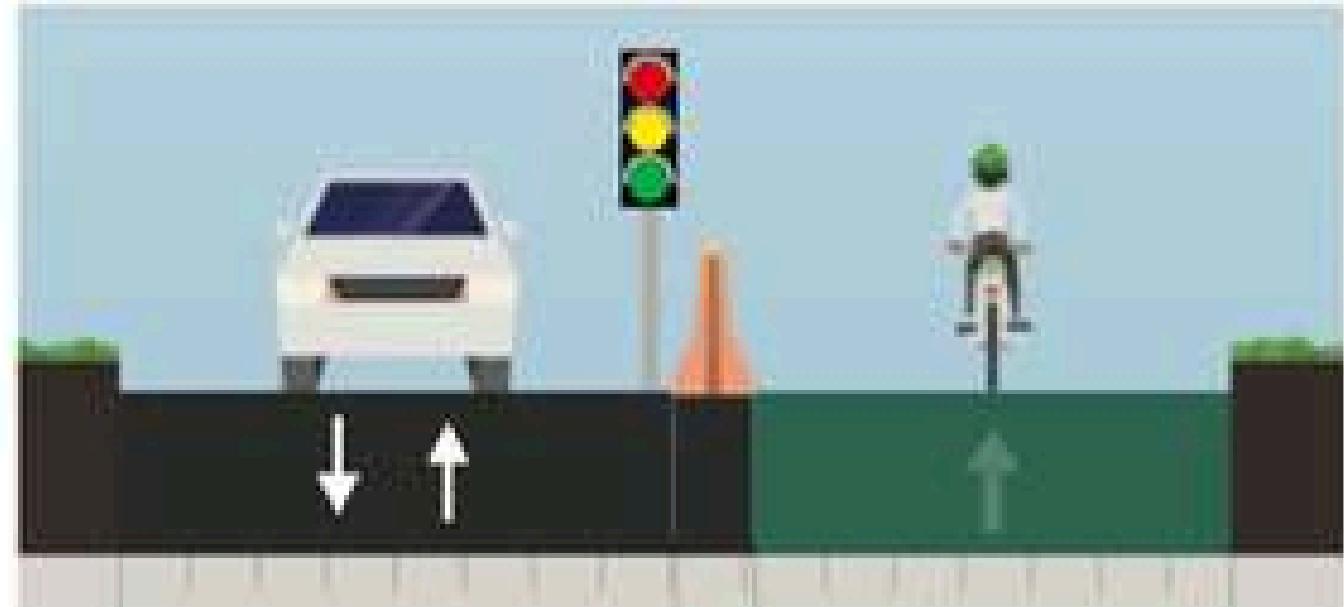
Domaine d'emploi

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 MAITRISE 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 déflections 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.

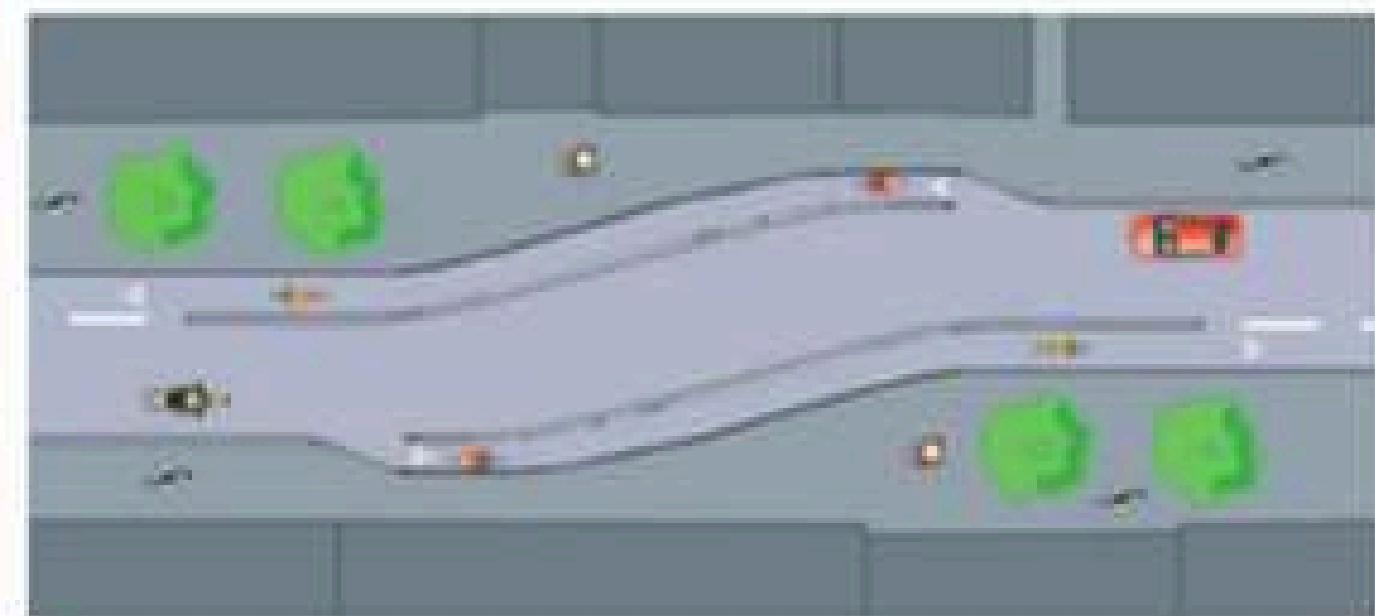
Domaine d'emploi

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 commun ou de PL (cas des grumiers).

[Exemples](#)



CLIMAT ET REVÊTEMENTS DES PISTES CYCLABLES

Quelques propriétés et produits disponibles



Les critères de choix

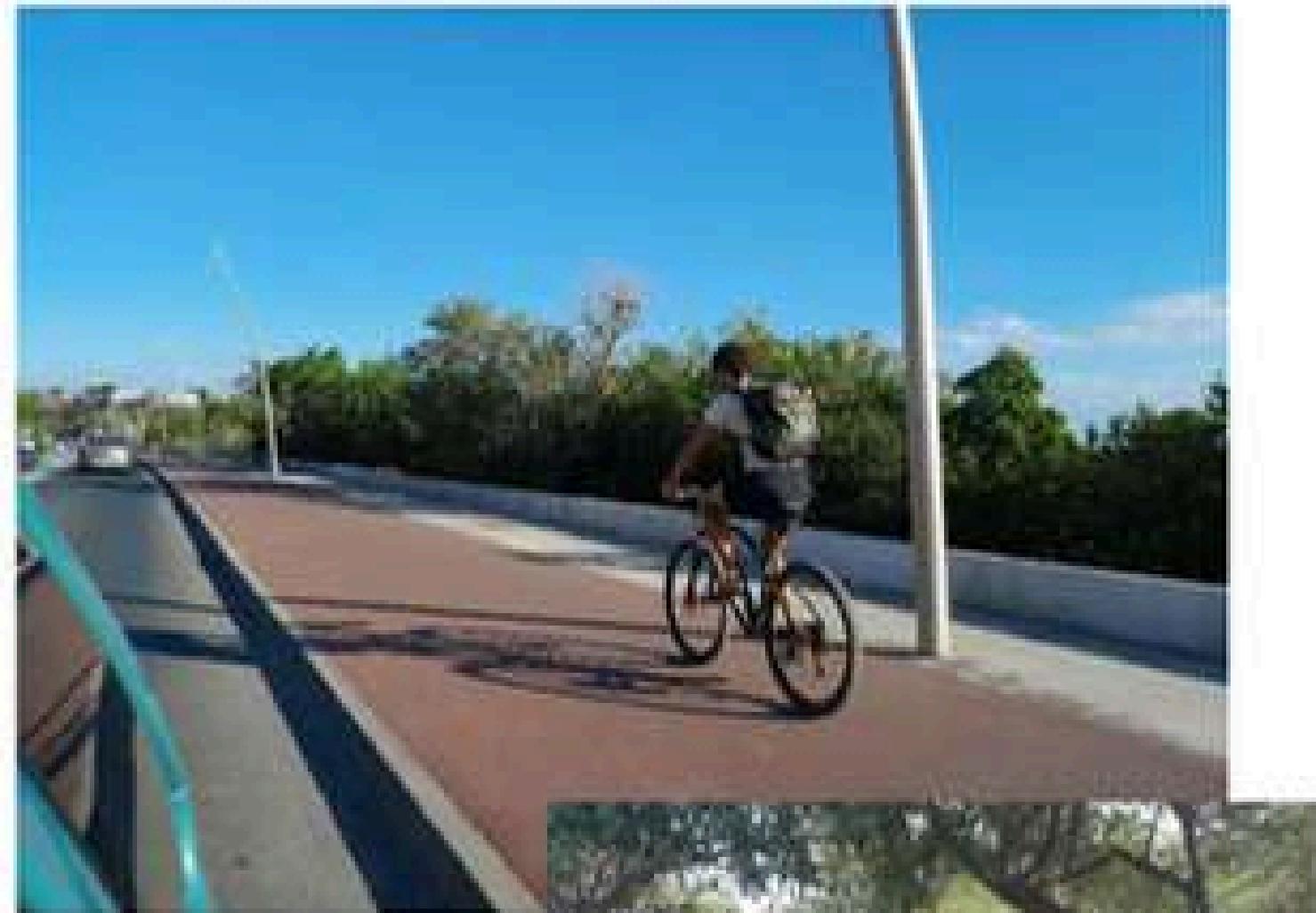
- Des propriétés courantes

- Pour les usagers :

- Sécurité
 - Confort
 - Partage de la voirie

- Pour le maître d'ouvrage et le gestionnaire

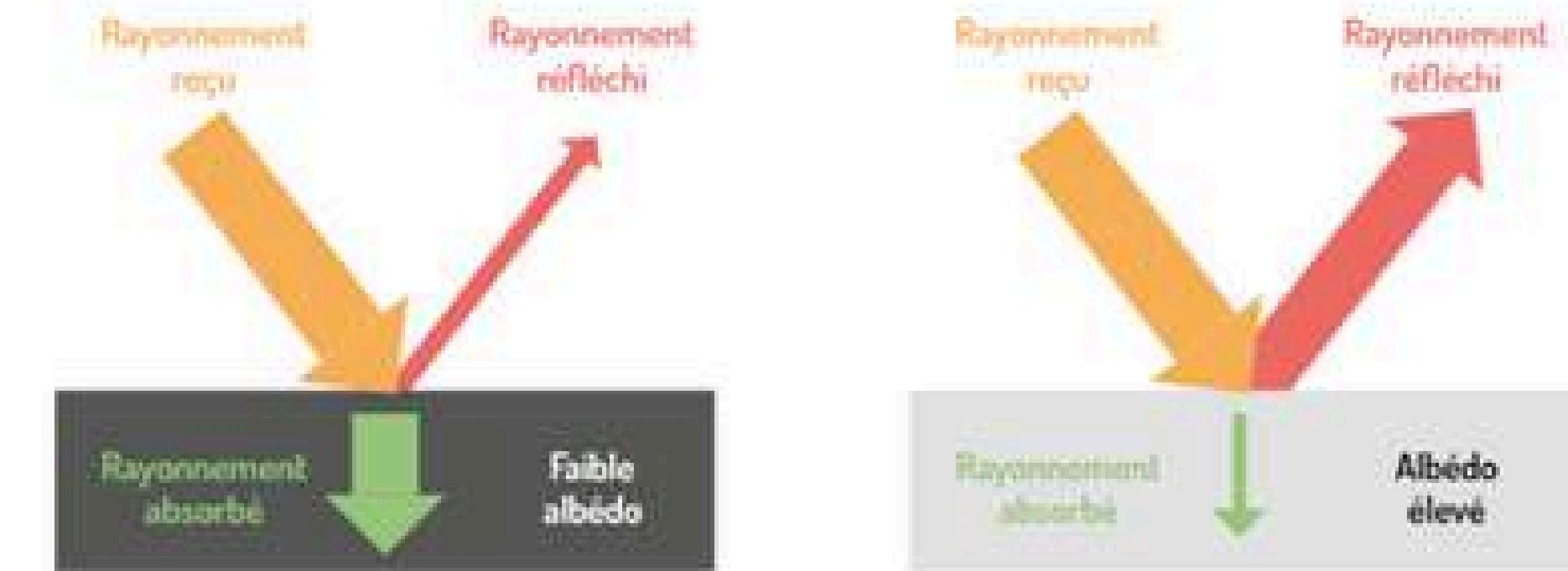
- Compatibilité avec la période d'exécution des travaux
 - Facilité et coût de mise en œuvre
 - Gêne à l'usager limitée en phase travaux → furtivité des travaux
 - Durabilité : résistance aux intempéries, au trafic
 - Facilité d'entretien : moyens conventionnels, coûts maîtrisés
 - Esthétisme / insertion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



Les critères de choix

- ... et de nouvelles considérations environnementales

- Décarbonation des infrastructures
- Réduction des îlots 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

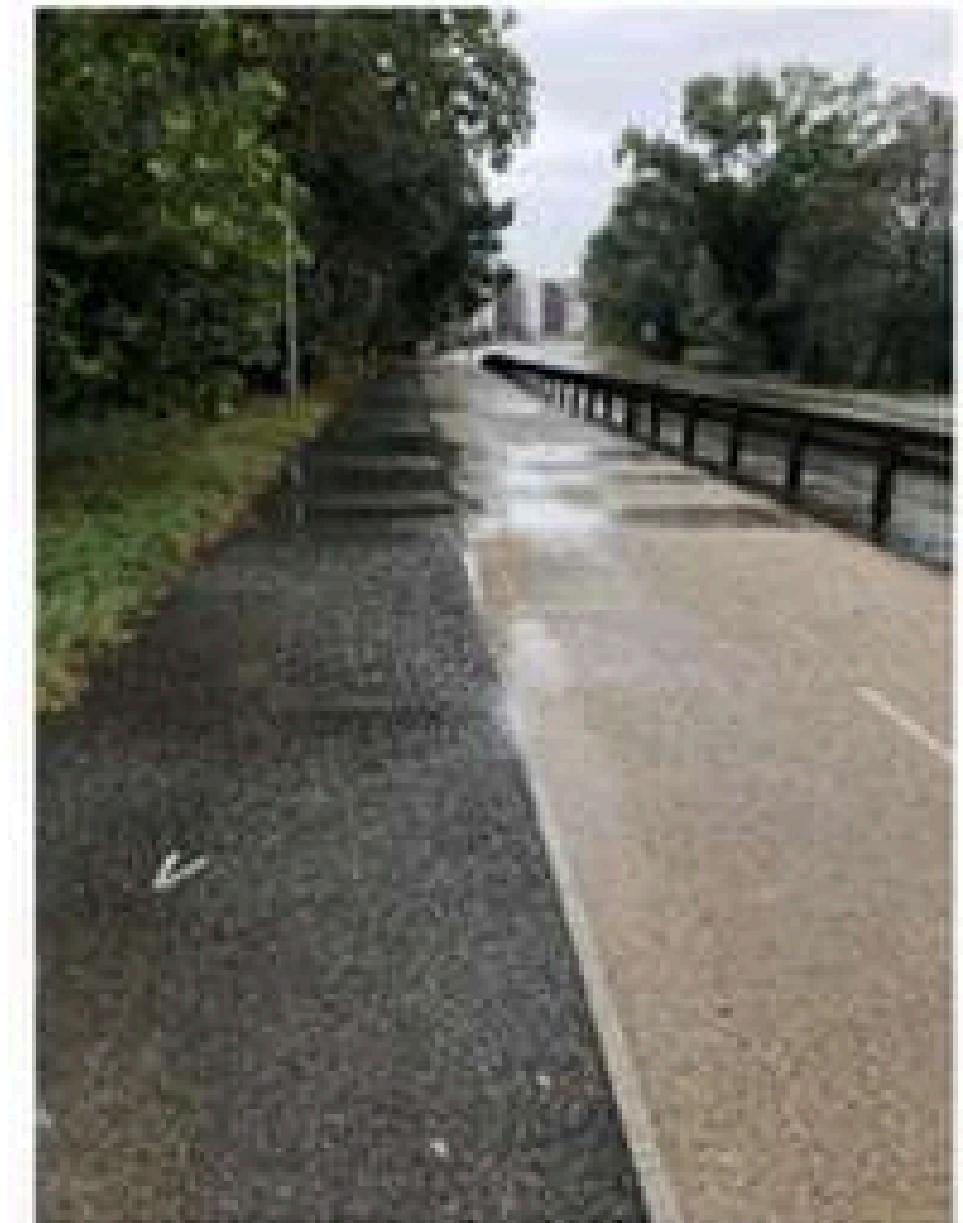


- **Avantages :**

- Désimperméabilisation
- sécurité

- **Point de vigilance :**

- colmatage → entretien adapté



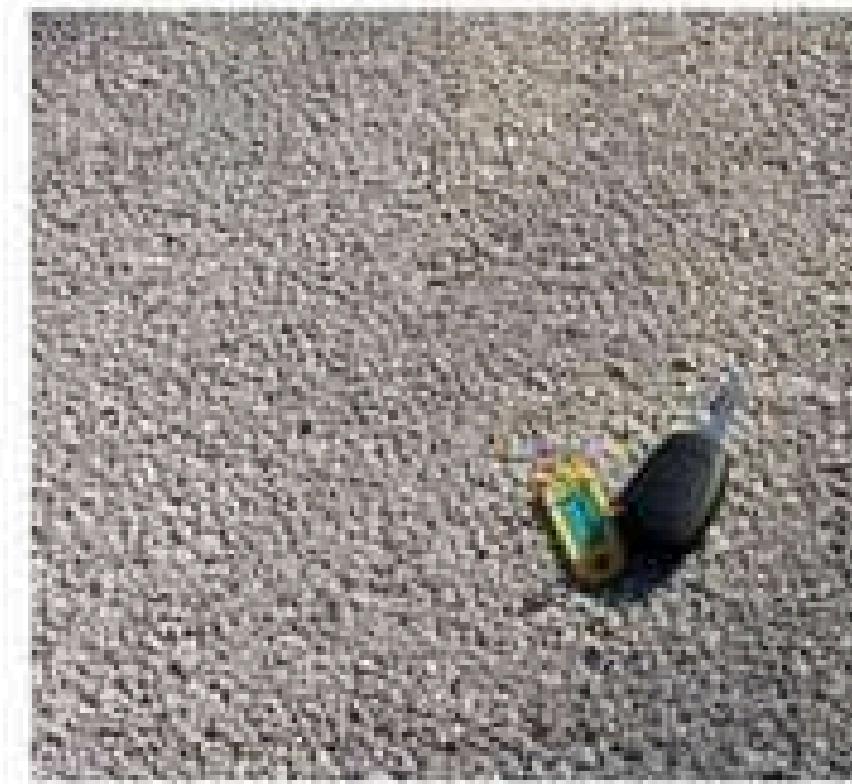
Décarbonation

- 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**



**FABIEN
GÉMY**



Directeur de projets Ingénierie des territoires et Mobilités au Cerema

Chargé d'études sécurité routière et Référent vélo



BONNE PAUSE !

RDV À 11H15





LE BON COUP DE PÉDALE !



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



CEE

Les certificats
d'économies
d'énergie



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

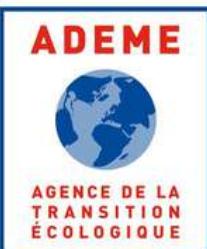


NAREN MAYANDY

Chargé de mission mobilité



FIL CONDUCTEUR



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

Permettre de :

Diagnostiquer

Voir & Imaginer

Expérimenter & Apprendre

Utiliser & S'équiper

Rester cycliste

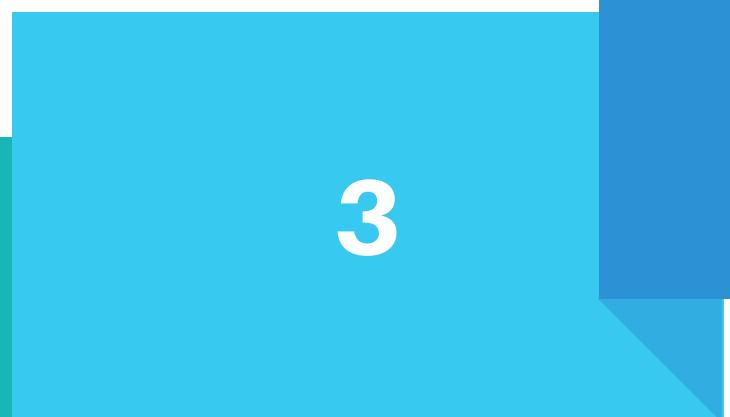
1

2

3

4

5



1



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

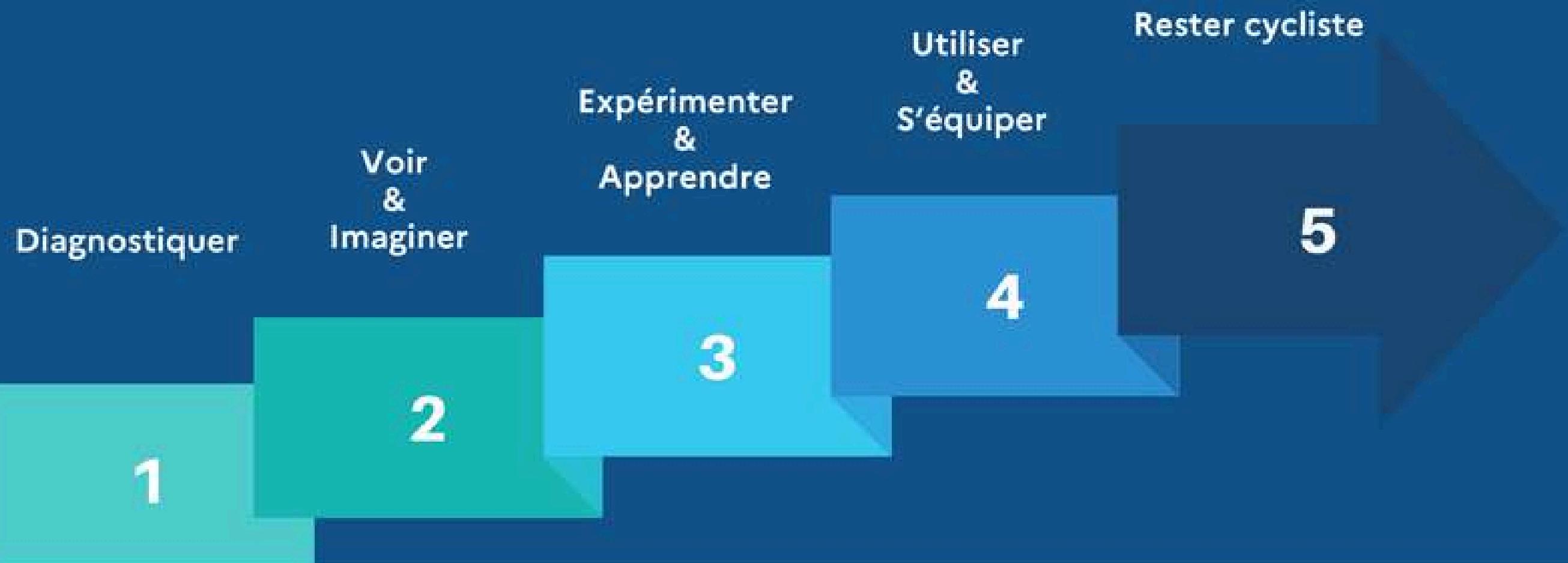
ADEME



Les certificats
d'économies
d'énergie

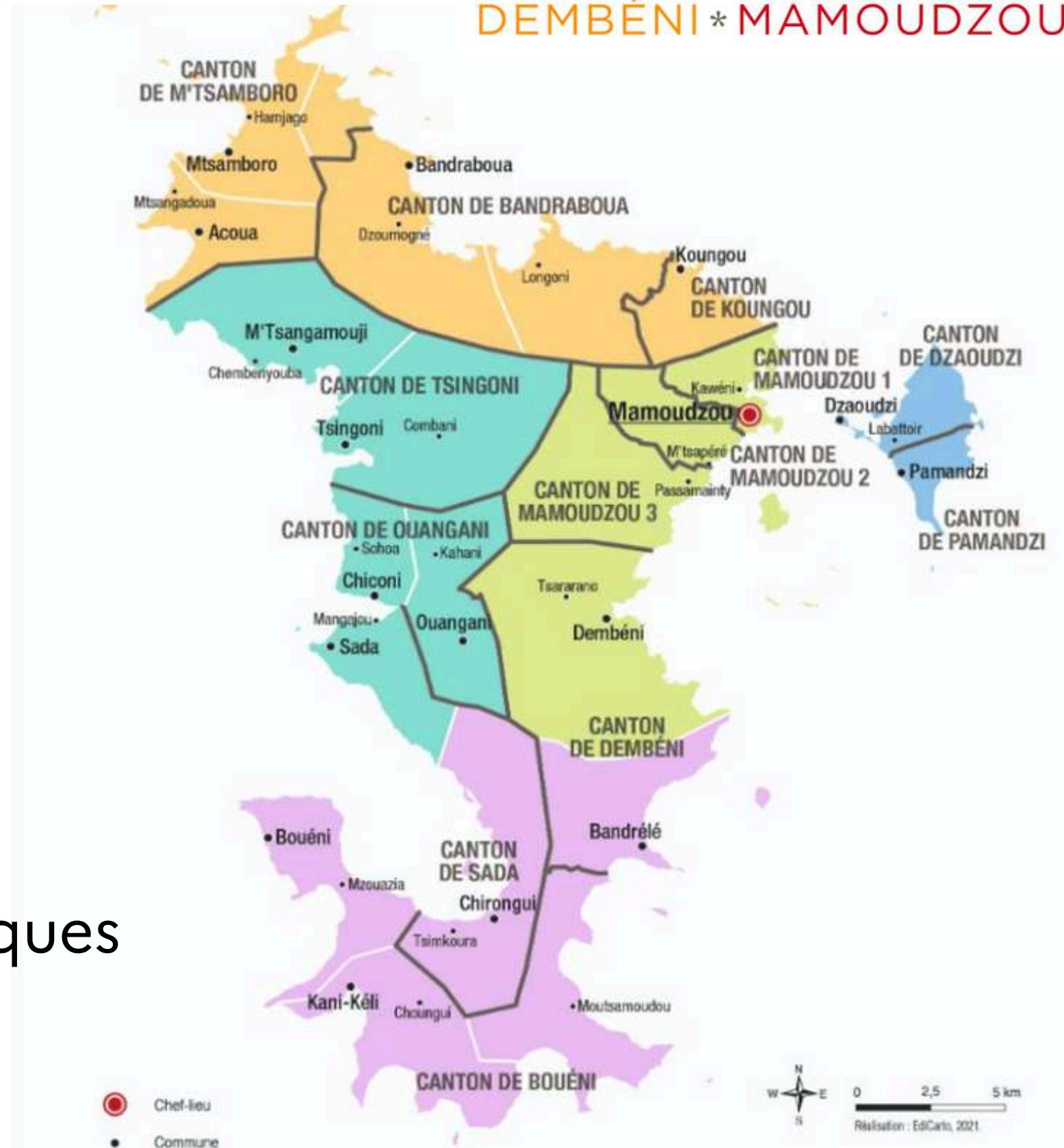


LE DIAGNOSTIC



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

NOTTE

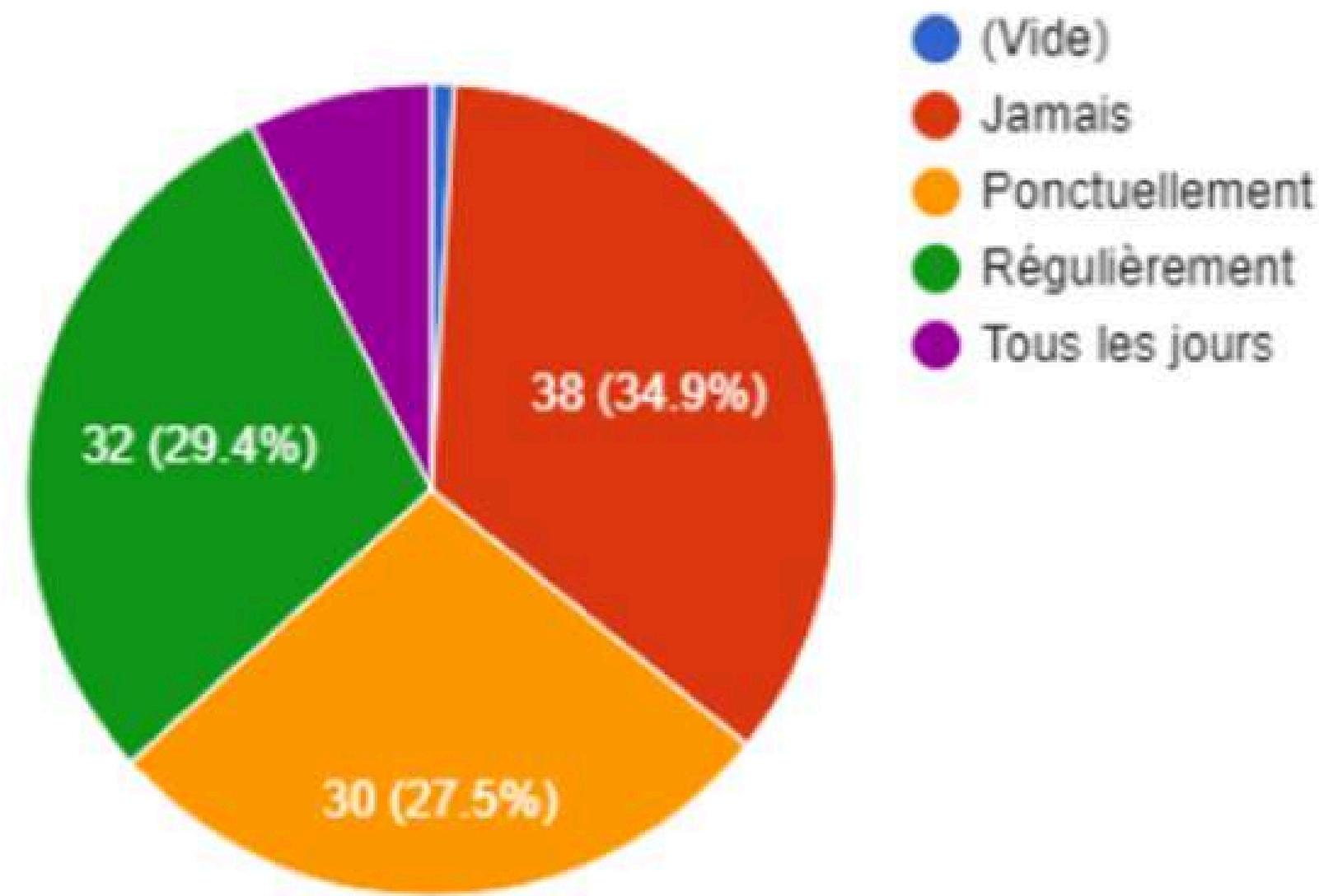
TRAMERS

87



AVANT LES PISTES, LES MENTALITÉS

Fréquence utilisation du vélo

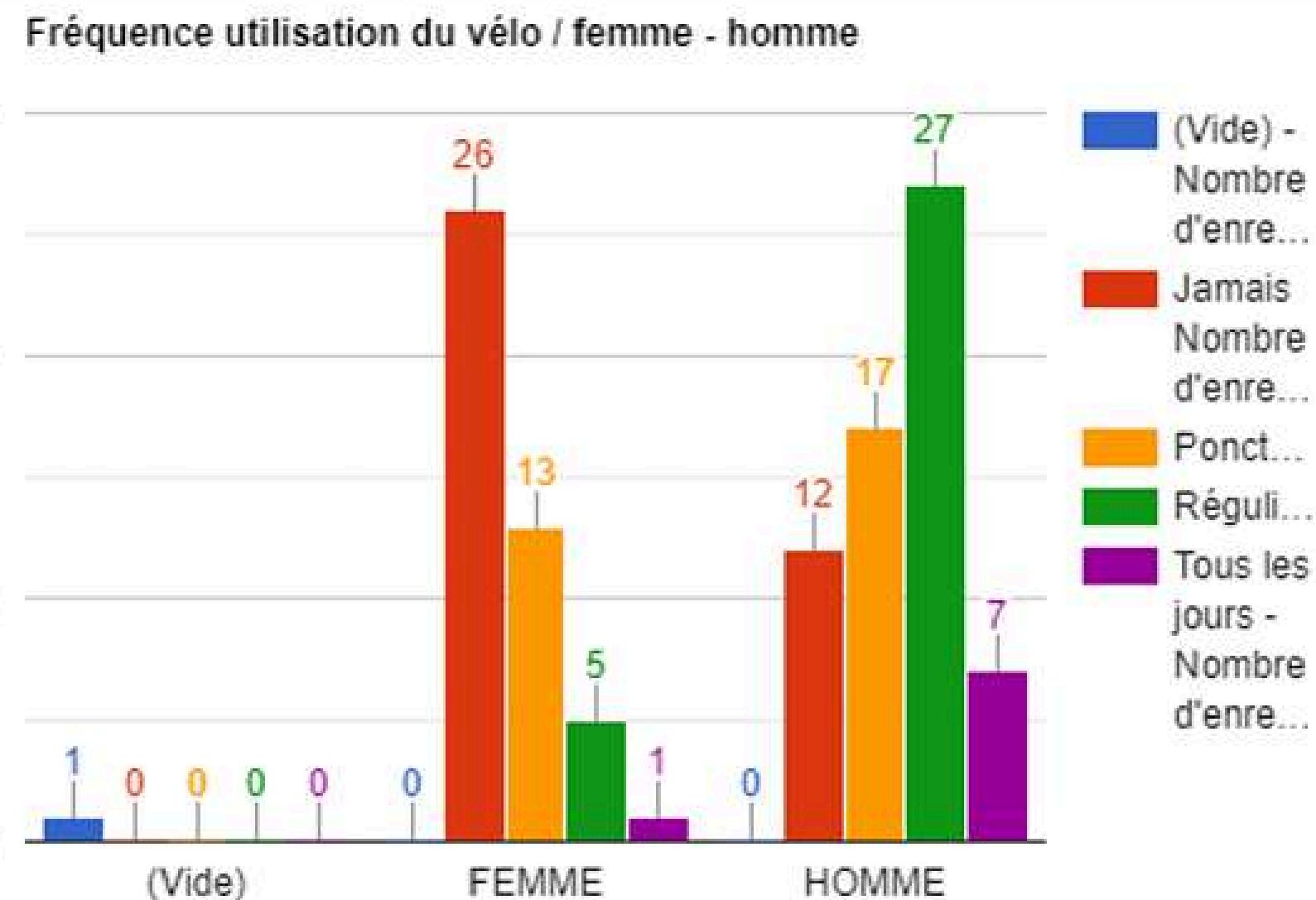


- Réalisation d'une enquête qualitative in situ sur l'usage du vélo sur la CADEMA
- Objectifs :
 - Interroger les habitants sur leur rapport au vélo
 - Dresser des typologies d'usages
 - Identifier les freins/leviers au changement pour adapter la stratégie cyclable globale

LES FREINS AU-DELÀ DE L'INFRASTRUCTURE

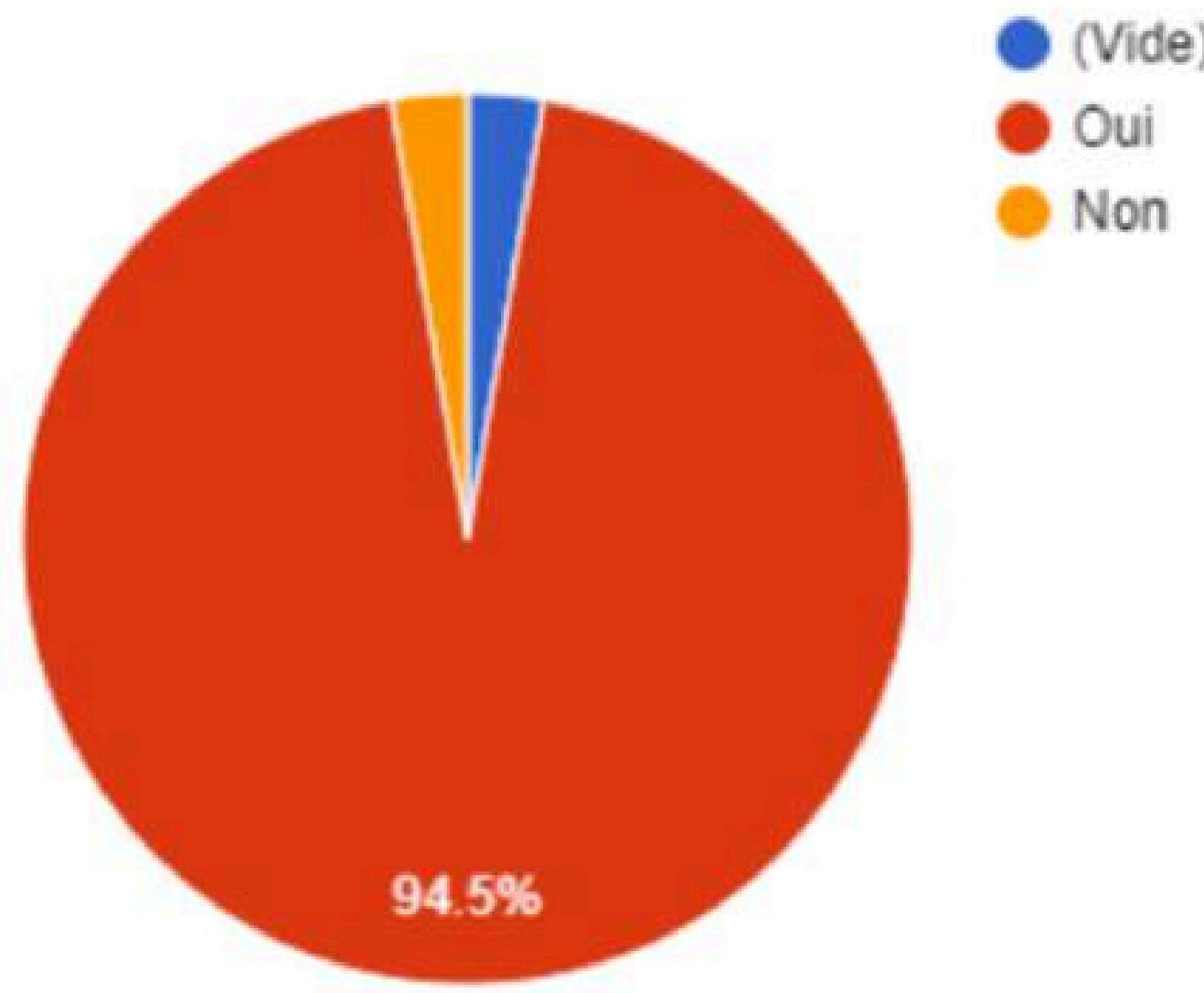
Les barrières identifiés (imaginées ou vécues) :

- 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

400K€



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 mode doux sécurisées

15M€



Parking vélo sécurisé - Metz

1.3 Développer des itinéraires mode doux sur les sentiers existants



Parking vélo - Ecole Besson

1.4 Déployer ou optimiser la position des stationnements vélo



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

1M€



Café mobile

2.2 Accompagner le développement de la filière économique vélo

04

01
Aménager des infrastructures mode doux

4 axes

14 actions

03

Promouvoir, sensibiliser et communiquer sur les pratiques vélo

02

Développer les services autour du vélo

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



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



L'ÉCOSYSTÈME DU CYCLISTE QUOTIDIEN



AXE 1 Equiper les ménages

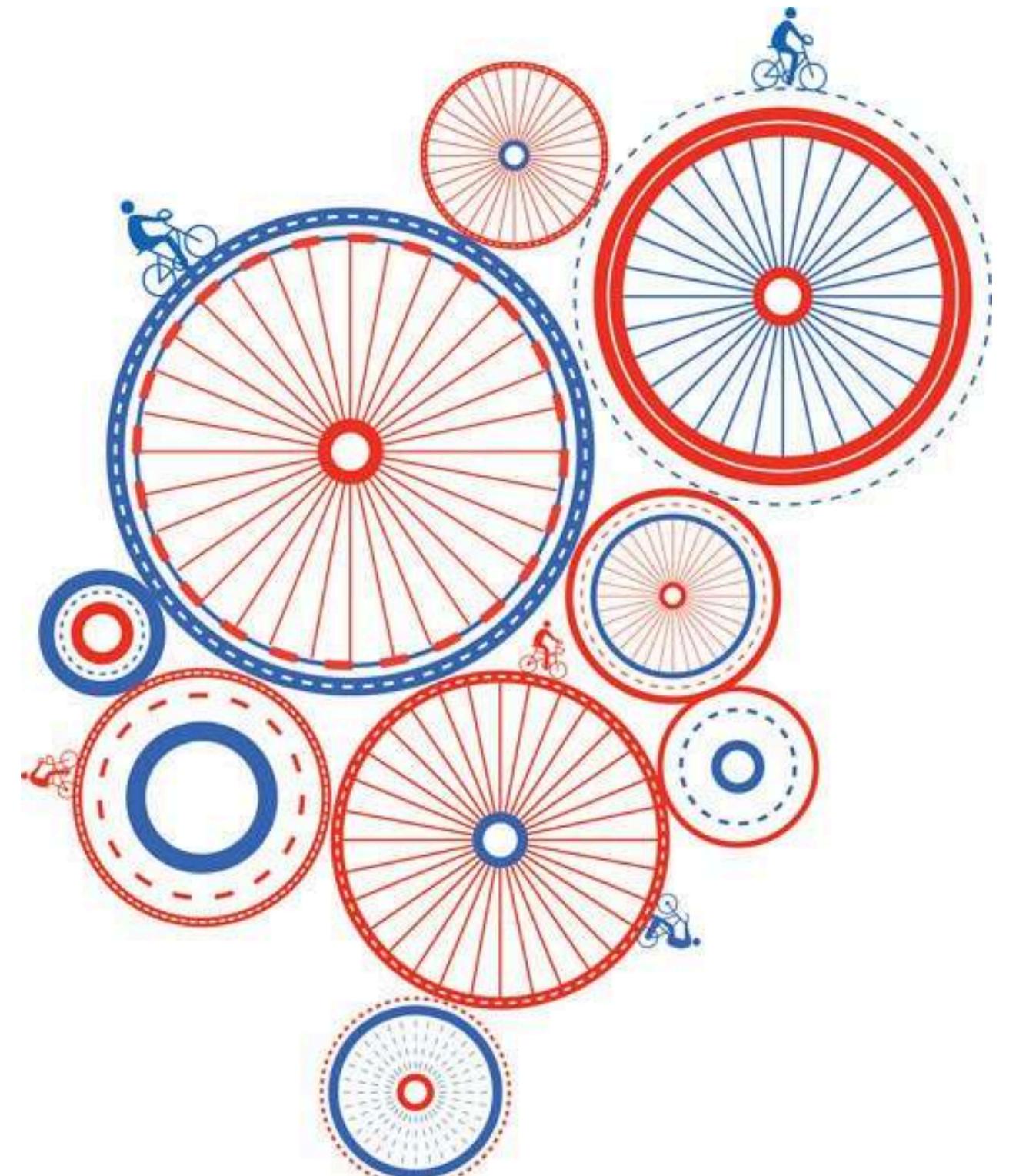
- Service de location longue durée Mobi'Ouest
- Régime d'aide à l'acquisition VAE

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



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



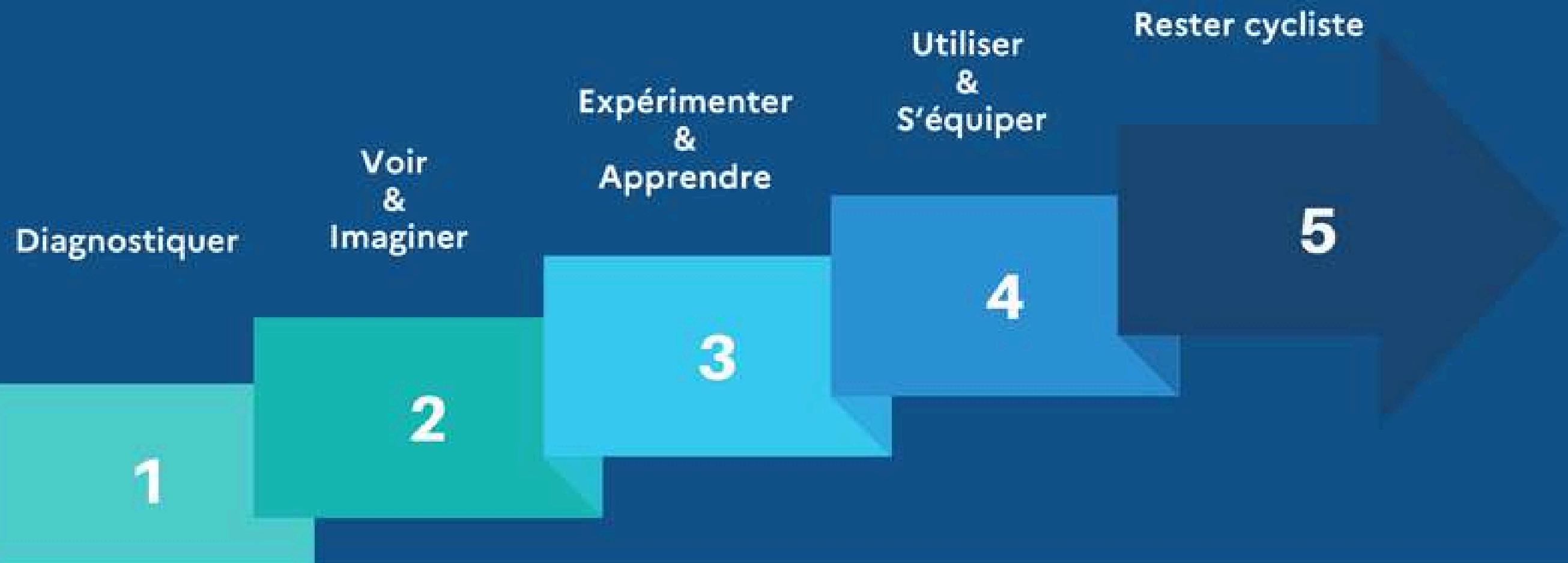
ADEME
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



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





Vélos
(é)logs
ÉPISODE
68 KM À VÉLO
À TRAVERS

ALLER À LA RENCONTRE DES USAGERS

- 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

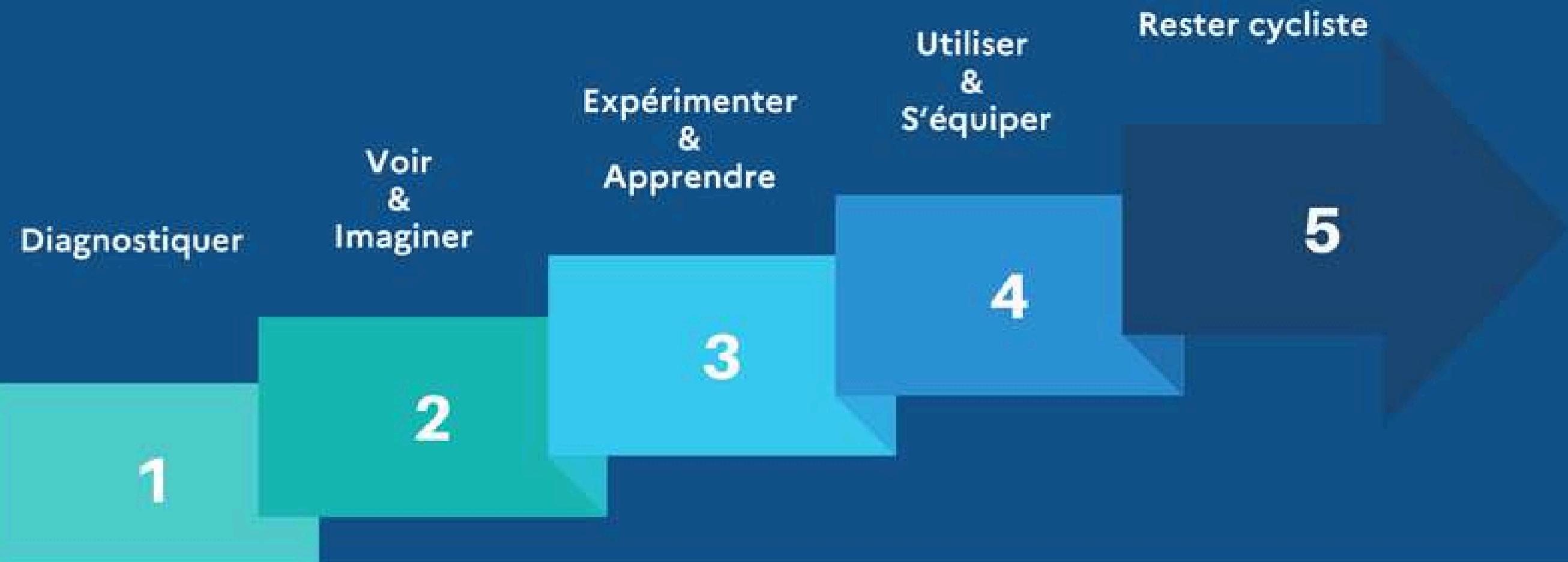
72 participants formés

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



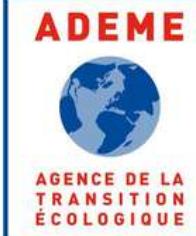
4

UTILISER & S'ÉQUIPER



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



AIDE À L'ACQUISITION DE VAE



Contexte et principe :

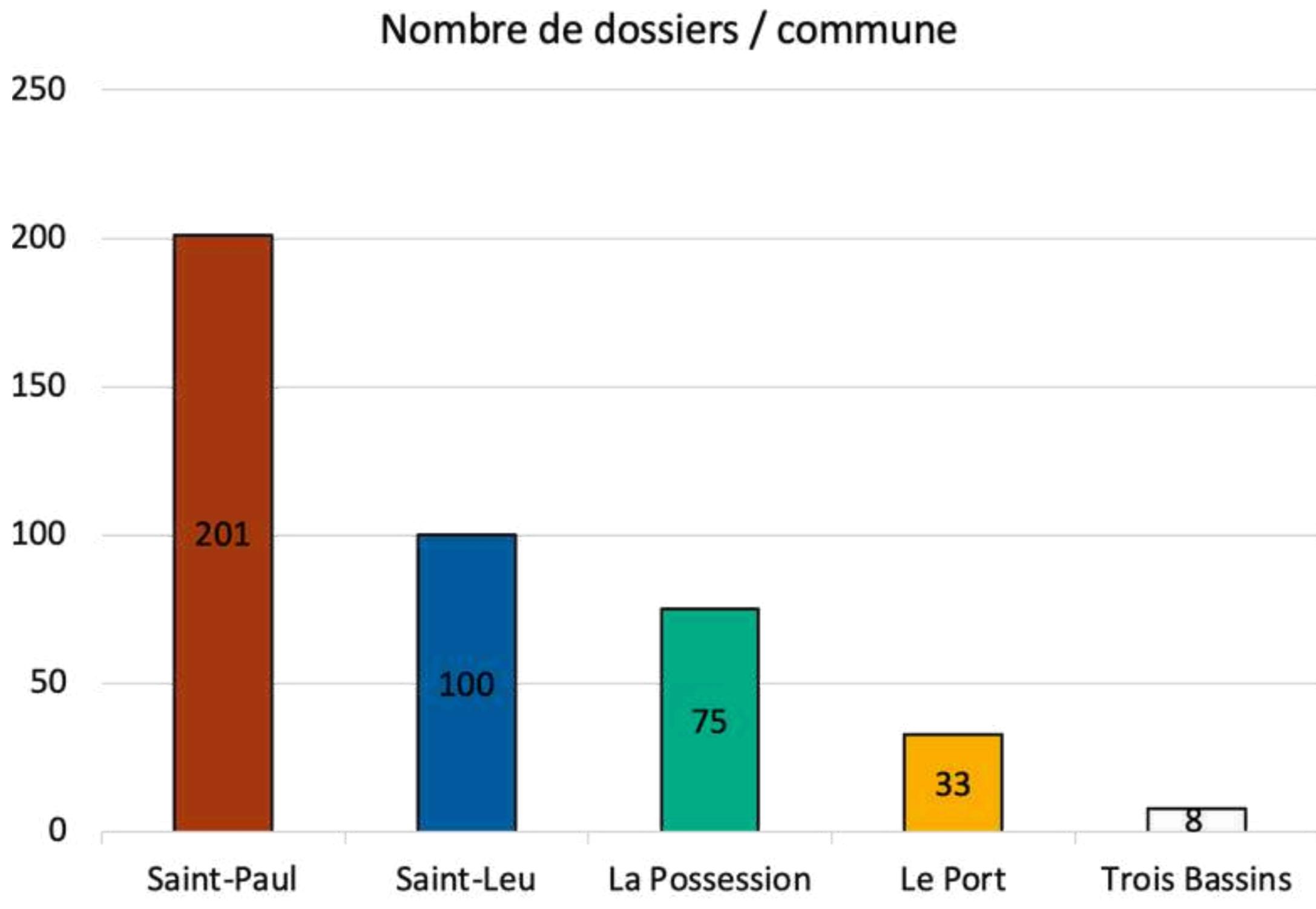
- Favoriser la mobilité douce et durable
- Complémentaire à Mobi'Ouest et au bonus de l'Etat
- Ouvert à tous les résidents des 5 communes du TO sans plafond fiscal
- Achat de vélos neufs ou d'occasion homologués (VAE, Vélos pliants, familiaux, handibikes, cargos...)

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

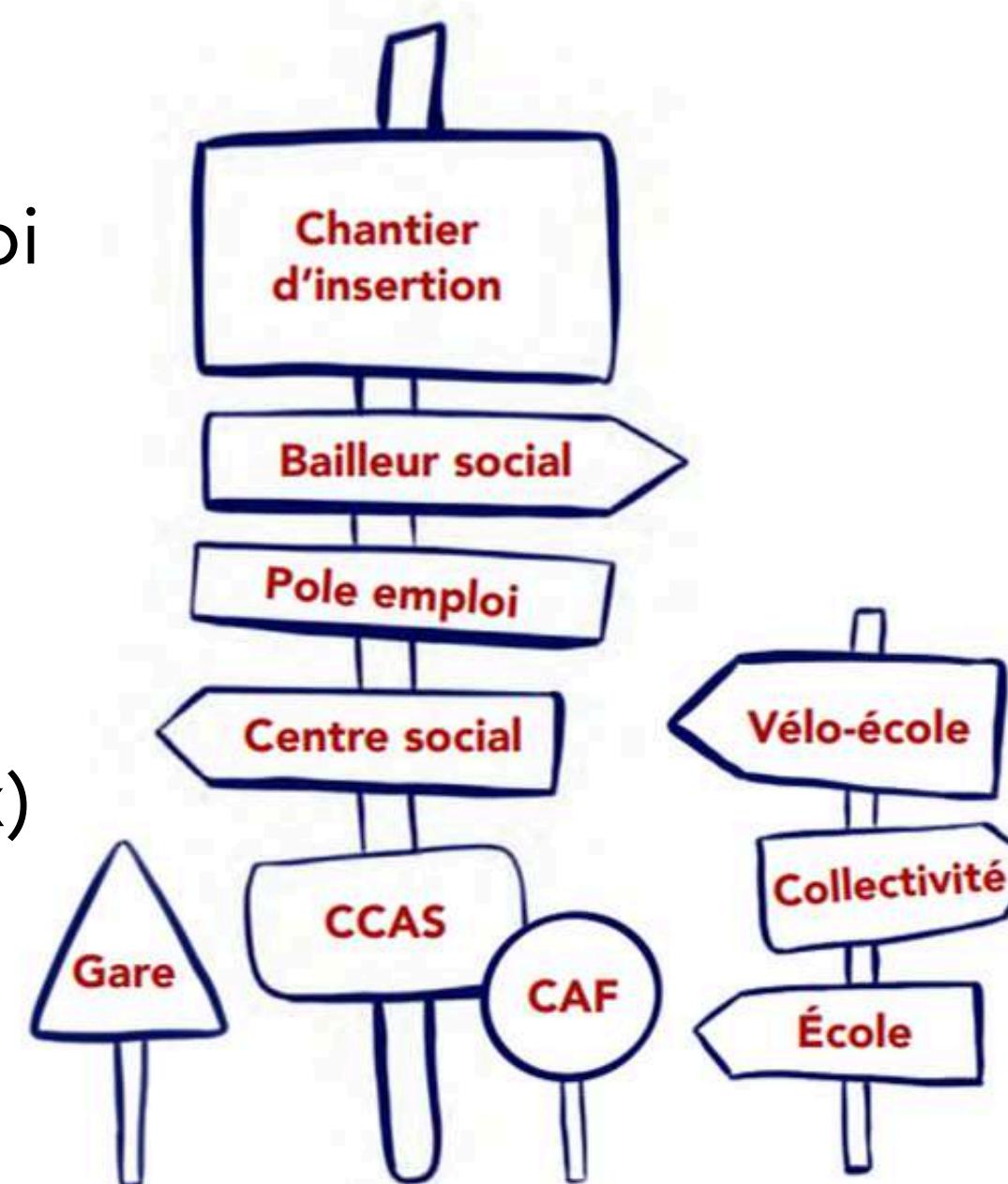
PÉRIODE : à partir de 2026

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



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

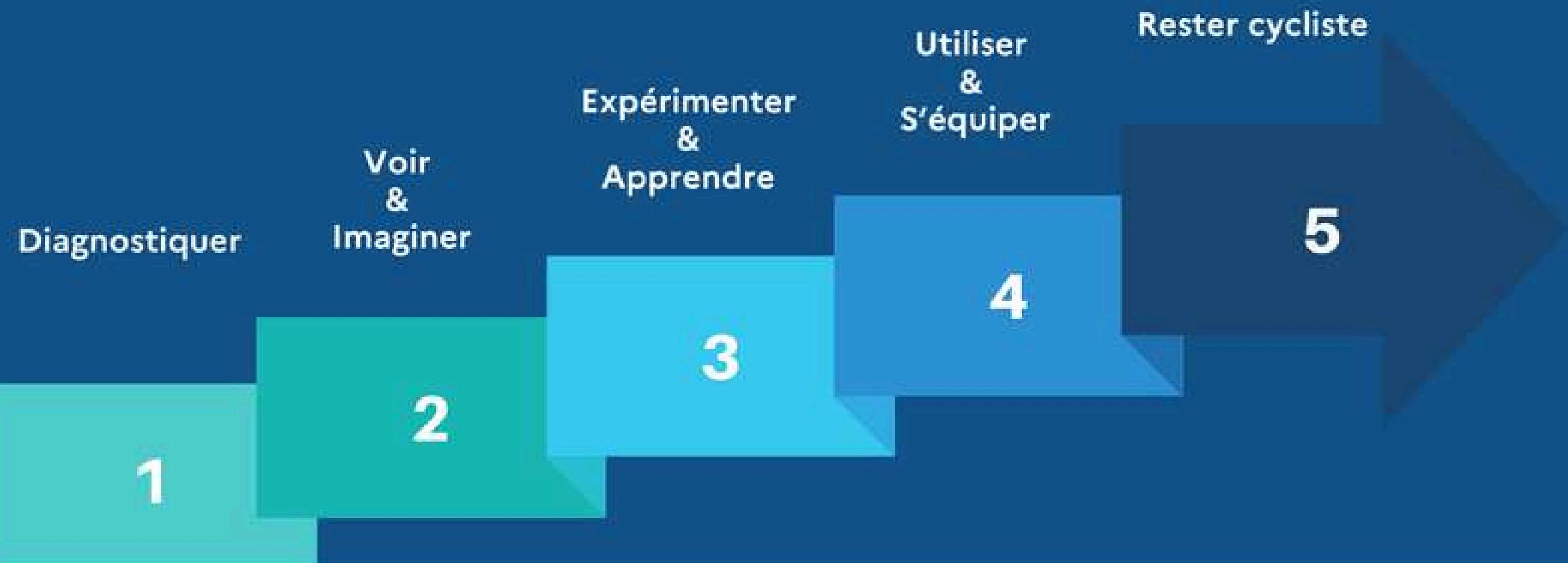
ADEME



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



RESTER CYCLISTE





« VIS MA VIE »

**Cyclistes et conducteurs de bus
échangent 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



kar_ouest_reunion · Suivre
Audio d'origine
54 sem « Ben i passe près vraimeeeeeent !!! »
Opération « Vis ma Vie » ce matin avec les conducteurs de bus Kar'Ouest !
Les conducteurs deviennent cyclistes et les cyclistes deviennent conducteurs.

Aucun commentaire pour l'instant.
Lancer la conversation.

33 J'aime
16 septembre 2024
Ajouter un commentaire...

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

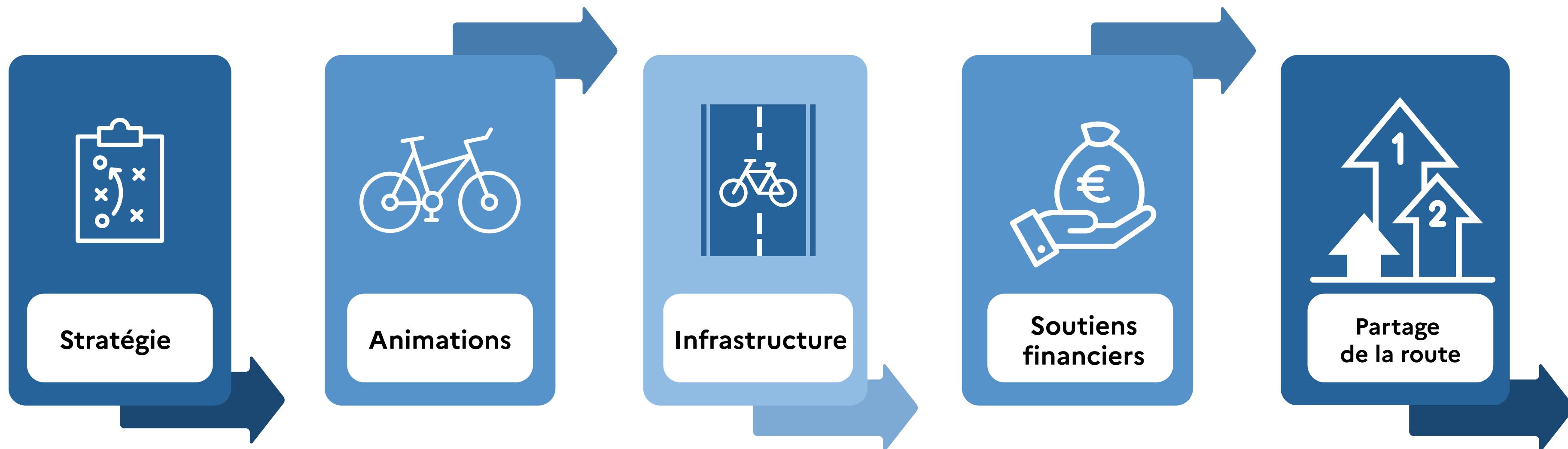
Acteur impliqué : La Recyclerie du Sud

200 collégiens de sensibilisés



CONCLUSION

LES LEVIERS POUR LA PROGRESSIVITÉ



10 MIN

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 +



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ADEME

AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



Les certificats
d'économies
d'énergie



10 MIN

FOCUS



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



ADEME
AGENCE DE LA
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE



CEE



Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



10 idées pour la mobilité et les espaces publics



BONPOTE

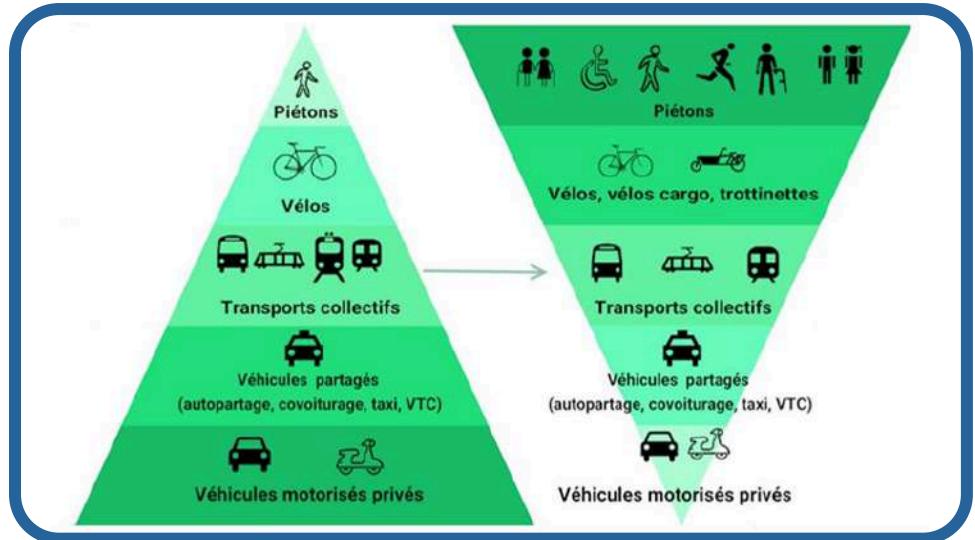
SOPHIE POUTHIER

Référente Mobilités
à la Direction Régionale ADEME Océan indien

BONPOTE



RÉÉQUILIBRER L'ESPACE PUBLIC



2

FAIRE LA VILLE À 30 KM/H



30

4

1



METTRE EN PLACE UN
PLAN DE CIRCULATION

3



PIÉTONNISER DE NOUVELLES
RUES OU SECTEURS



FAVORISER LES COMMERCES ET SERVICES DE PROXIMITÉ



SÉCURISER LES ROUTES : TRAITER LES COUPURES URBAINES



5



LIBÉRER CERTAINS ITINÉRAIRES DES VOITURES LE DIMANCHE MATIN

6

7



VÉGÉTALISER LES ESPACES PUBLICS



8



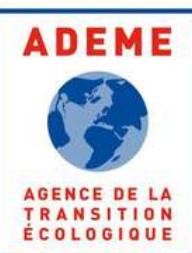
METTRE EN PLACE DES RUES SCOLAIRES

IMPLIQUER DAVANTAGE LES USAGERS DANS LA TRANSITION DES MOBILITÉS



9

10



ARTICLE À CONSULTER EN
INTÉGRALITÉ SUR LEBONPOTE.FR



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



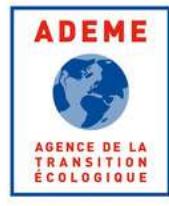
CINÉ VÉLO

📍 ESPACE 1

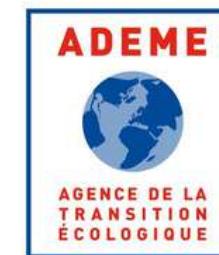




BON APPÉTIT À TOUS !



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

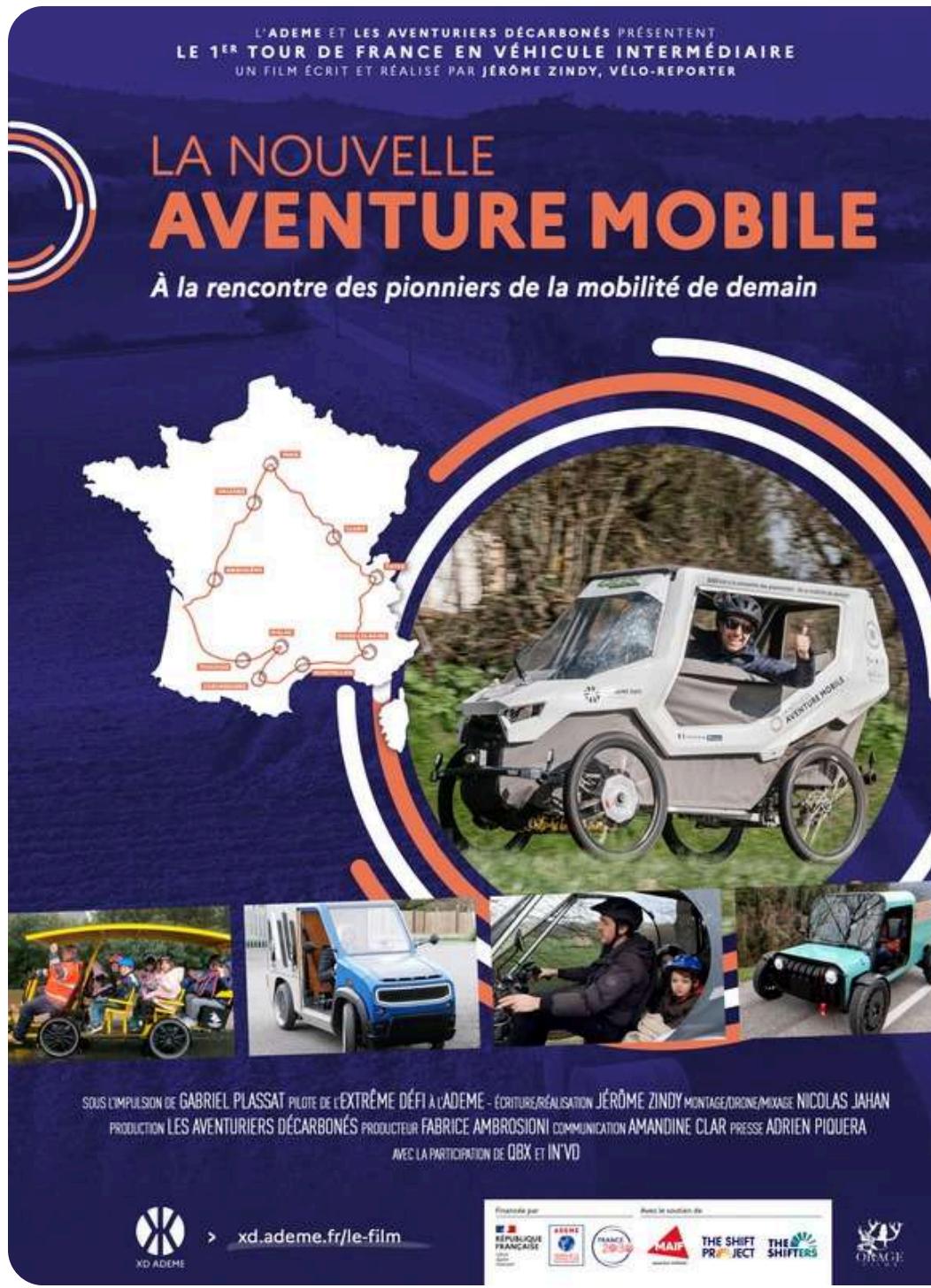




BONNE PAUSE!



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 !

