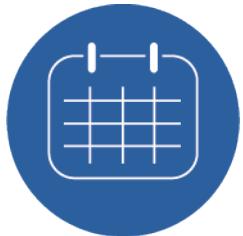
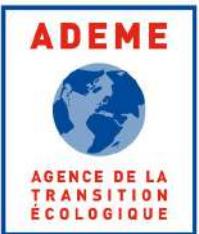


# LES RENCONTRES



NANCY  
06 FÉVRIER 2025



La Région  
**Grand Est**





# BIENVENUE À NANCY !



# LE GRAND EST



57 441 KM<sup>2</sup>



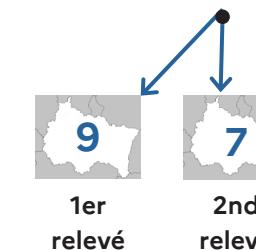
AVELO 1



AVELO 2

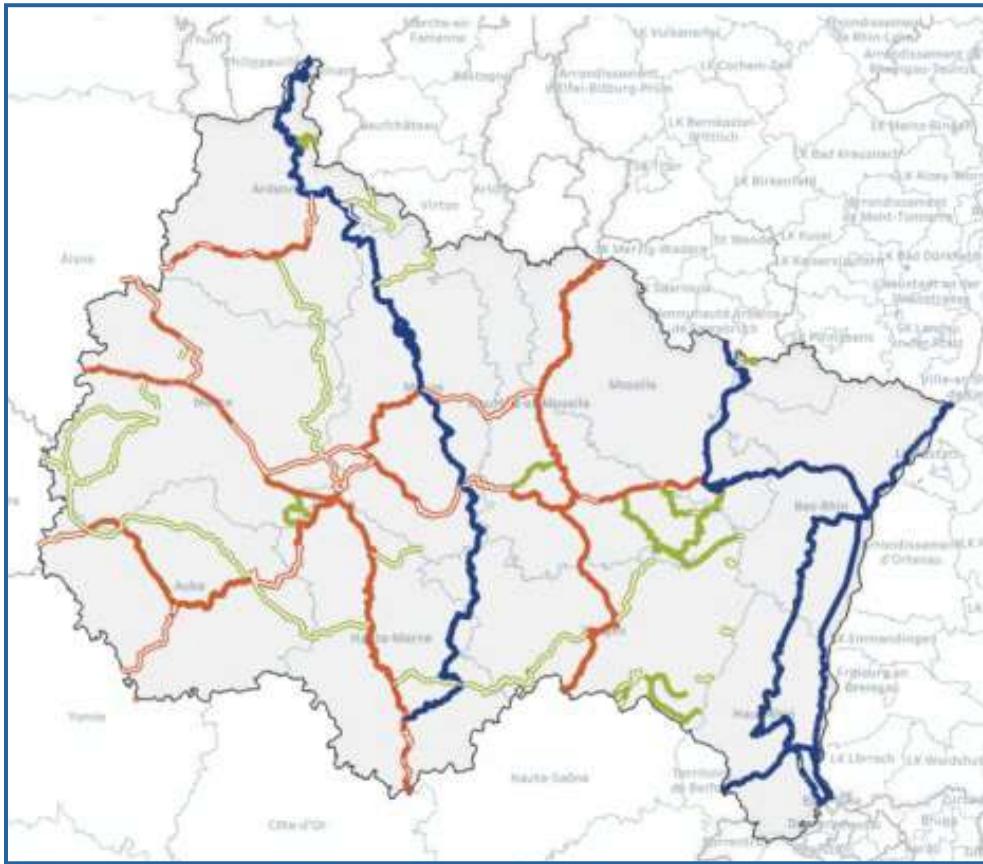


AVELO 3



## CHIFFRES CLÉS

- 5 600 000 habitants dont 48% vivent dans une collectivité lauréate AVELO !
- 24% des EPCI sont lauréats du programme AVELO !
- 2 500 KMS de pistes cyclables



**SOURCE :**  
CHIFFRES DE 2022

 vélo &  
territoires

RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

ADEME  
AGENCE DE LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

CEE  
Les certificats  
d'économies  
d'énergie

AVÉLO

## UNE STRATÉGIE VÉLO EN CONSTRUCTION !

— EUROVÉLO

**1064**  
KILOMÈTRES

**99,7%**  
RÉALISÉES

— NATIONAL

**1358**  
KILOMÈTRES

**65,7%**  
RÉALISÉES

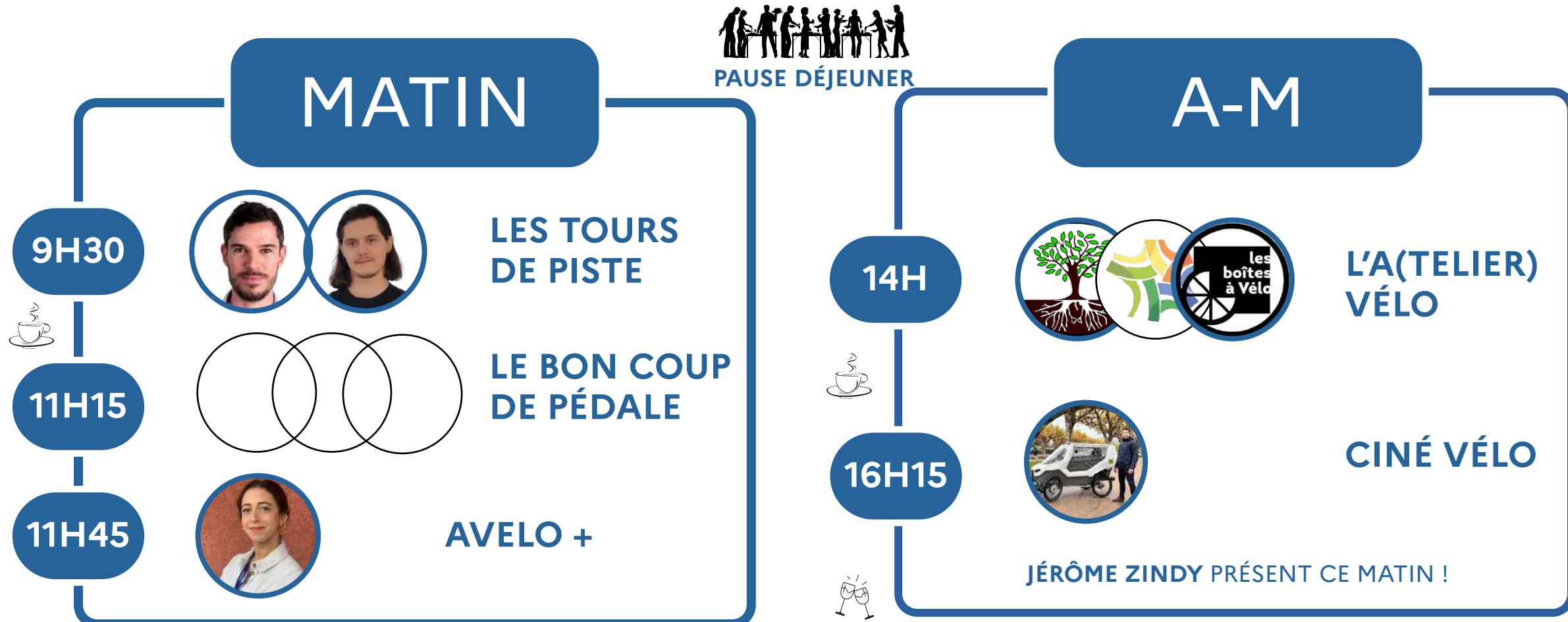
— RÉGIONAL

**901**  
KILOMÈTRES

**25,3%**  
RÉALISÉES

**108 EPCI / 150** sont couverts par un schéma cyclable ou schéma des mobilités actives représentant **82% de la population !**

# PROGRAMME





# LES TOURS DE PISTE !

# CONFÉRENCE

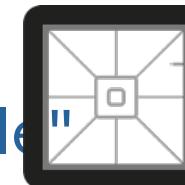


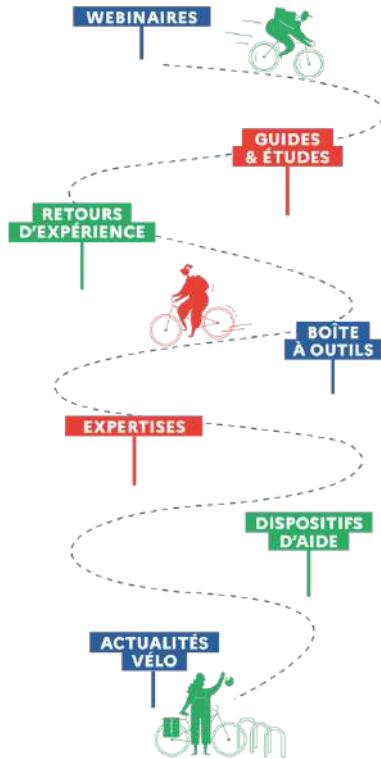
L'inclusivité au cœur de nos politiques cyclables.

---

**BAPTISTE CARRÉ**

Consultant & Formateur  
Fondateur "Un carré qui roule"



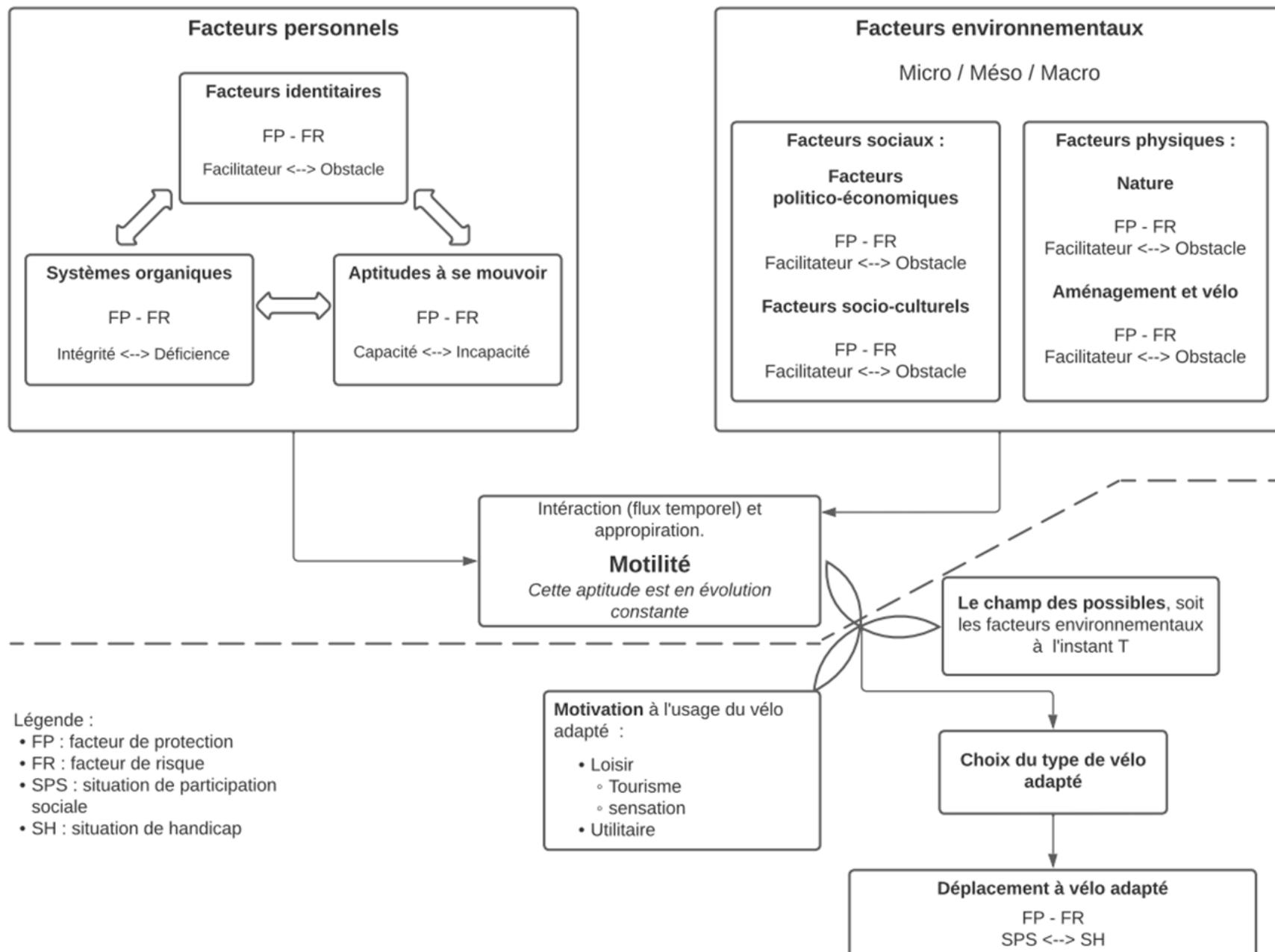


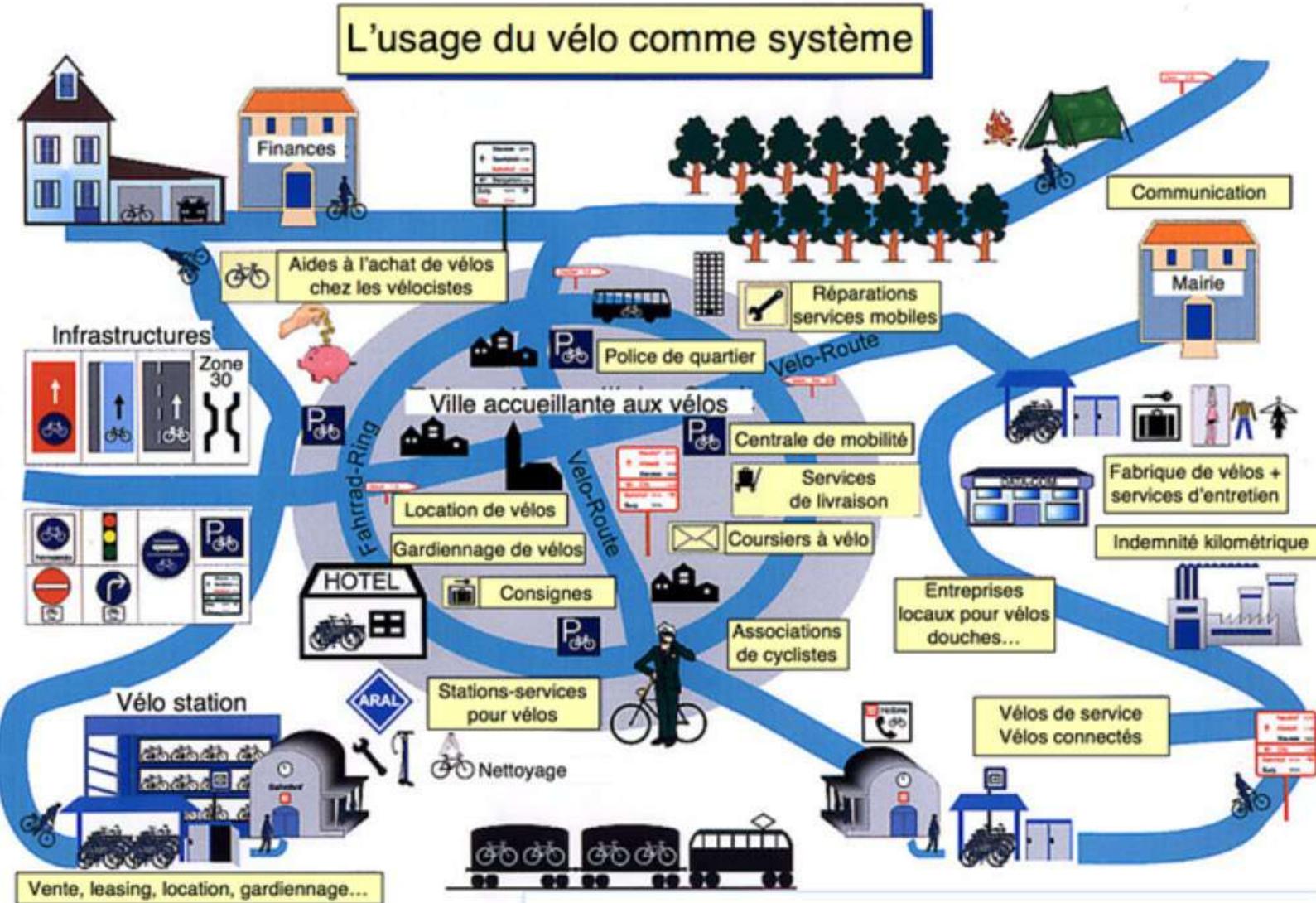
**L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active, ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix (LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités).**



# Où sont-ils ?

Le MDH-PPH (Fougeyrollas, 2010) adapté au concept de motilité (Kaufmann, 2002) et de mobilité (Kaufmann, 2008) pour le déplacement à vélo adapté





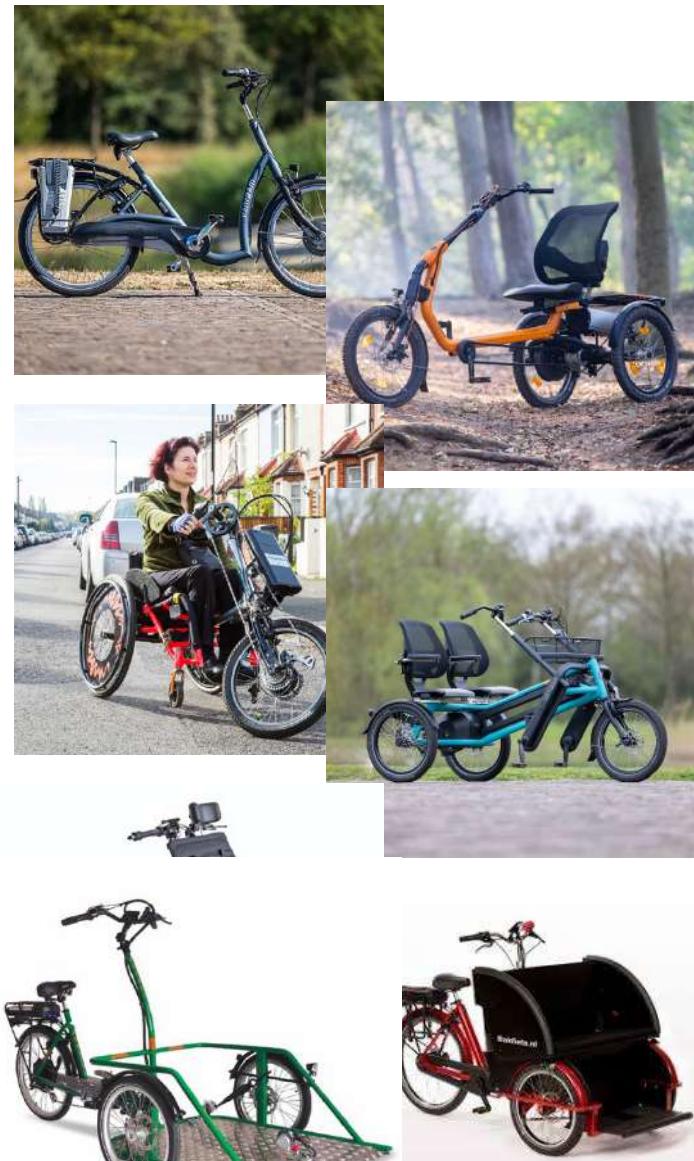
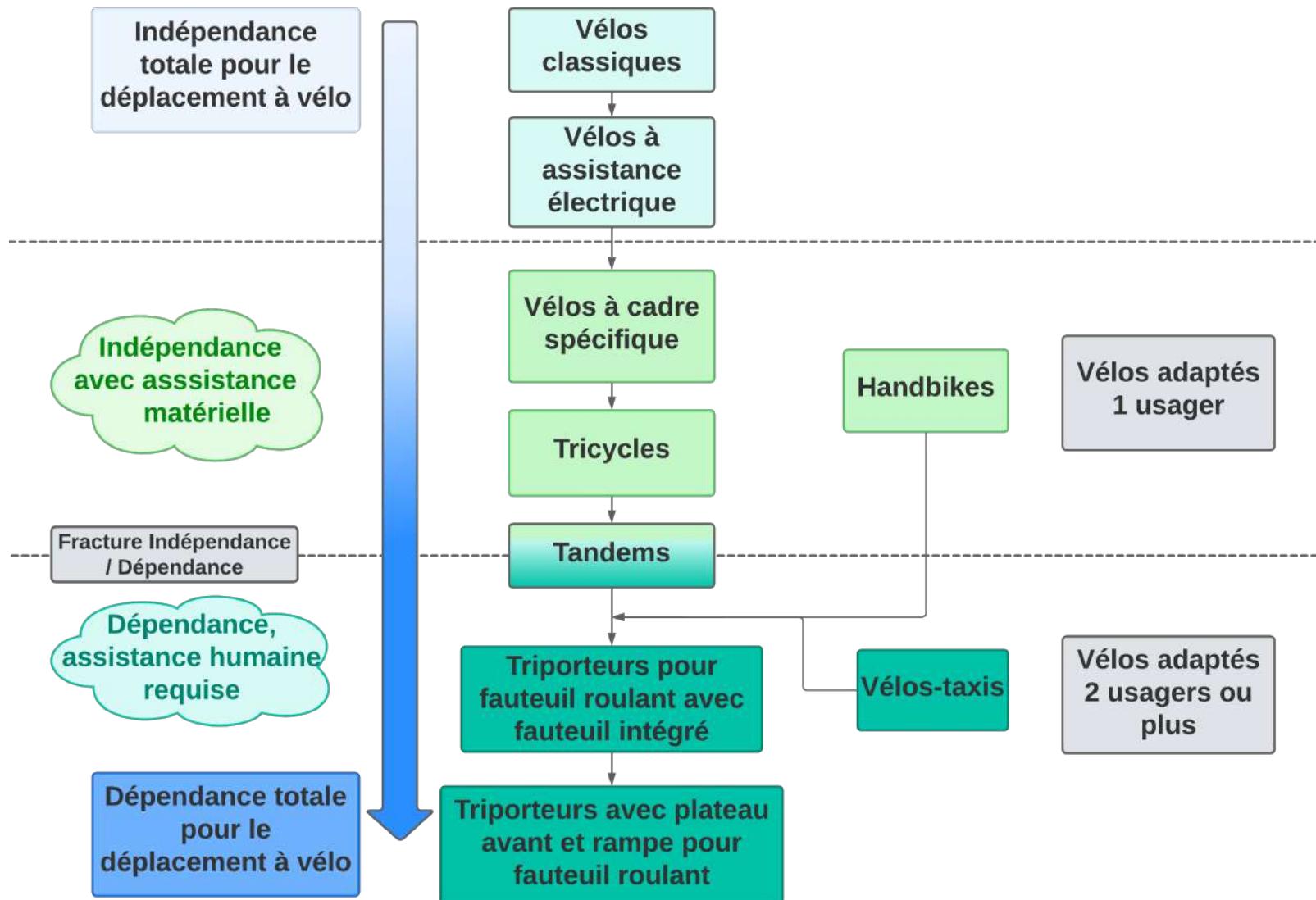
(BMVBW, 2002, p. 28, traduction : F. Héran)

Le système vélo illustré. @BMVBW, 2002, trad. fr. Frédéric Héran

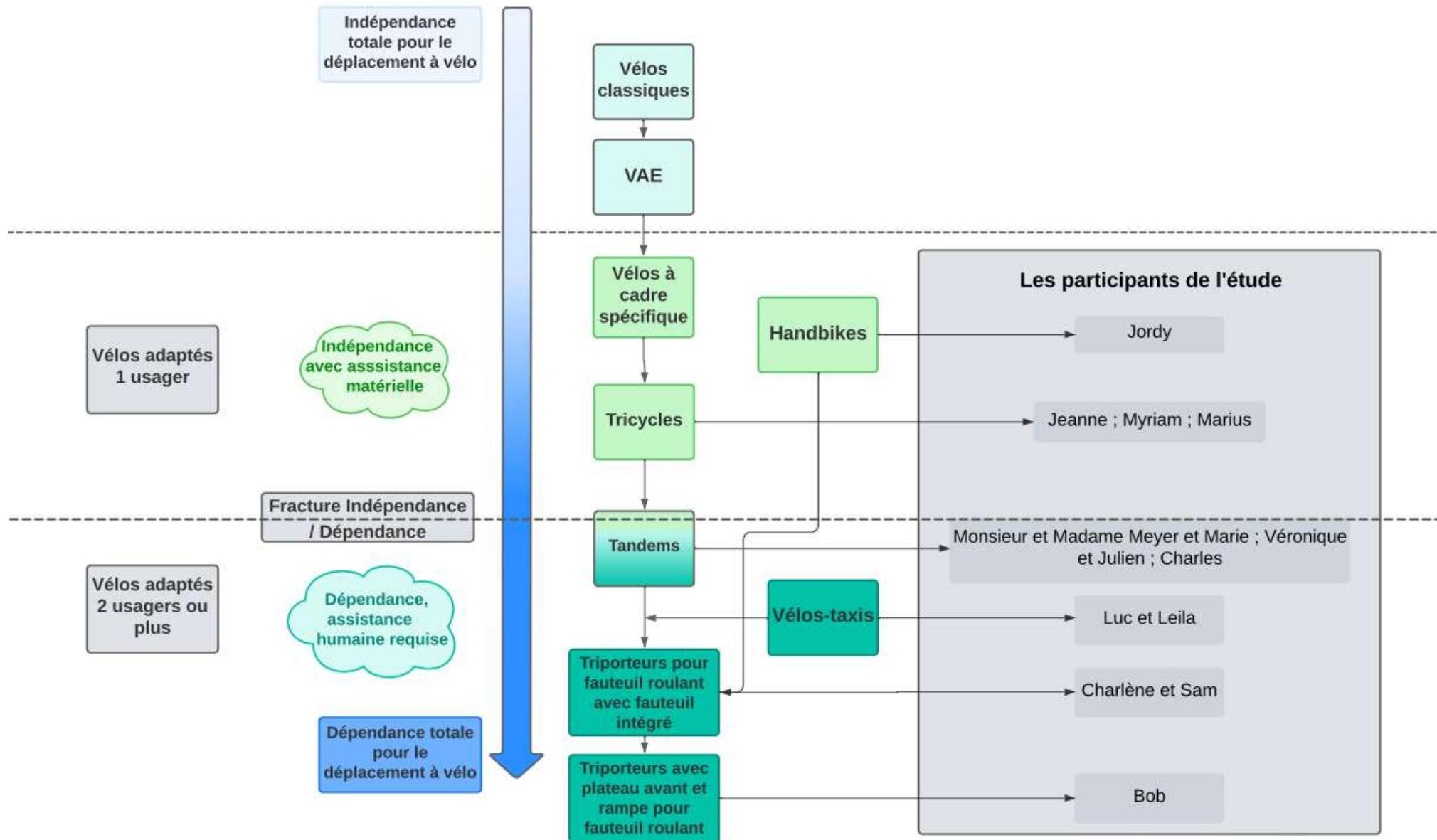
Les 4 constituants d'un système modal:

- L'utilisateur
- Le mode de déplacement
- Les infrastructures
- Règles

## Schéma de présentation des vélos adaptés placés sur une échelle du couple [indépendance - dépendance] pour le déplacement à vélo :



Placement des participants de l'étude sur le schéma simplifié de présentation des vélos adaptés placés sur une échelle du couple [indépendance - dépendance] pour le déplacement à vélo :



# Qui sont les utilisateurs ?



Les utilisateurs de VA2+

En famille

Des pilotes (cyclistes) et  
des personnes  
accompagnées  
(dépendantes)



Les utilisateurs de VA1 :

Indépendants

Handicap modéré,  
Seniors



# Quels impacts ?

- « **C'est excellent, c'est du sport** » Véronique pilote d'un tandem côté à côté pour son fils Julien
- VA1 : Indépendance boostée, liberté de déplacement
- « *je prends mon vélo, j'y vais, je fais mon aquagym, je reviens. Ça donne quand même une liberté au niveau de l'organisation et de l'emploi du temps, que l'on n'a pas forcément avec les transports en commun* »  
Myriam, utilisatrice d'un tricycle
- VA2+ : Dépendance au pilote, mais peut être un facilitateur de déplacements familiaux (utilitaires ou de loisirs)

# Infrastructures cyclables de l'EMS : adaptées ou insuffisantes ?



« Il y a des endroits, c'est... C'est merdique » Jordy, utilisateur d'un handbike



ESSOR des vélos cargos en France



Guides et recommandations pour les cycles non-standards ou à gros gabarits (WFW, CEREMA)



# Des barrières économiques ?

- « **C'est beaucoup trop cher à l'achat** » Charles, passager d'un tandem côté à côté



Le dépliant Vélos adaptés de Vélhop

- Un service de location de vélos adaptés
- (des aides à l'achat disponibles)

# Freins psychosociaux

- « **On fait le buzz** » (M. Meyer, pilote d'un tandem côté à côté)
- M : « *Du coup, c'était un vrai travail de refaire un peu de vélo, d'apprendre à faire du vélo, de s'autoriser à avoir un tricycle plutôt qu'un vélo.* » (Marius, utilisateur d'un tricycle)
- B : « *Ça t'a demandé... Comment ça, du travail ?* »
- M : « **Mentalement. Juste, mentalement, d'accepter tu (ne) seras pas comme les autres, t'auras pas un vélo, t'auras un tricycle. Ainsi soit-il.** » (Marius, utilisateur d'un tricycle)
- **Double punition** et les **tricycles** comme des **marqueurs de handicap**

# Enjeux de l'information

- « ***Vous arrivez, vous avez vos secrétariats, personne ne vous en parle. Vous allez chez l'infirmière, personne ne vous en parle. Vous arrivez chez le médecin, personne ne vous en parle. Dans les salles d'attente, pas de pub, rien.*** » Charles, passager d'un tandem côté à côté
- « ***Il y en a beaucoup qui étaient étonnés quand ils voyaient le logo Vélohop*** » Jeanne, utilisatrice d'un tricycle
- Accessibilité et importance de l'information : « Rendre visible ce qui est accessible » (Reichhart & Lomo Myazhiom, 2013)

# Bilan et solution

**Facilitateurs :** Système de **location de vélos adaptés** et des **aides à l'achat**

**Freins :**

- **Infrastructures cyclables partiellement adaptées**
- **Manque de communication**
- **Freins psychosociaux**
- **Freins économiques**

**-> Une solution = La Balade des 3 Parcs**





# Étude de cas : Nancy

Un champ des possibles différent

## Accessibilité :

- 6 structures labellisées « Tourisme & Handicap »
- Des circuits vélos
- Une association (DSPV) qui organise des balades pour des personnes en situation de déficience visuelle avec des tandems

## Accès aux vélos adaptés :

- Un vélociste spécialisé dans le vélo adapté à 1h00 en voiture
- QUID de la **location** ?



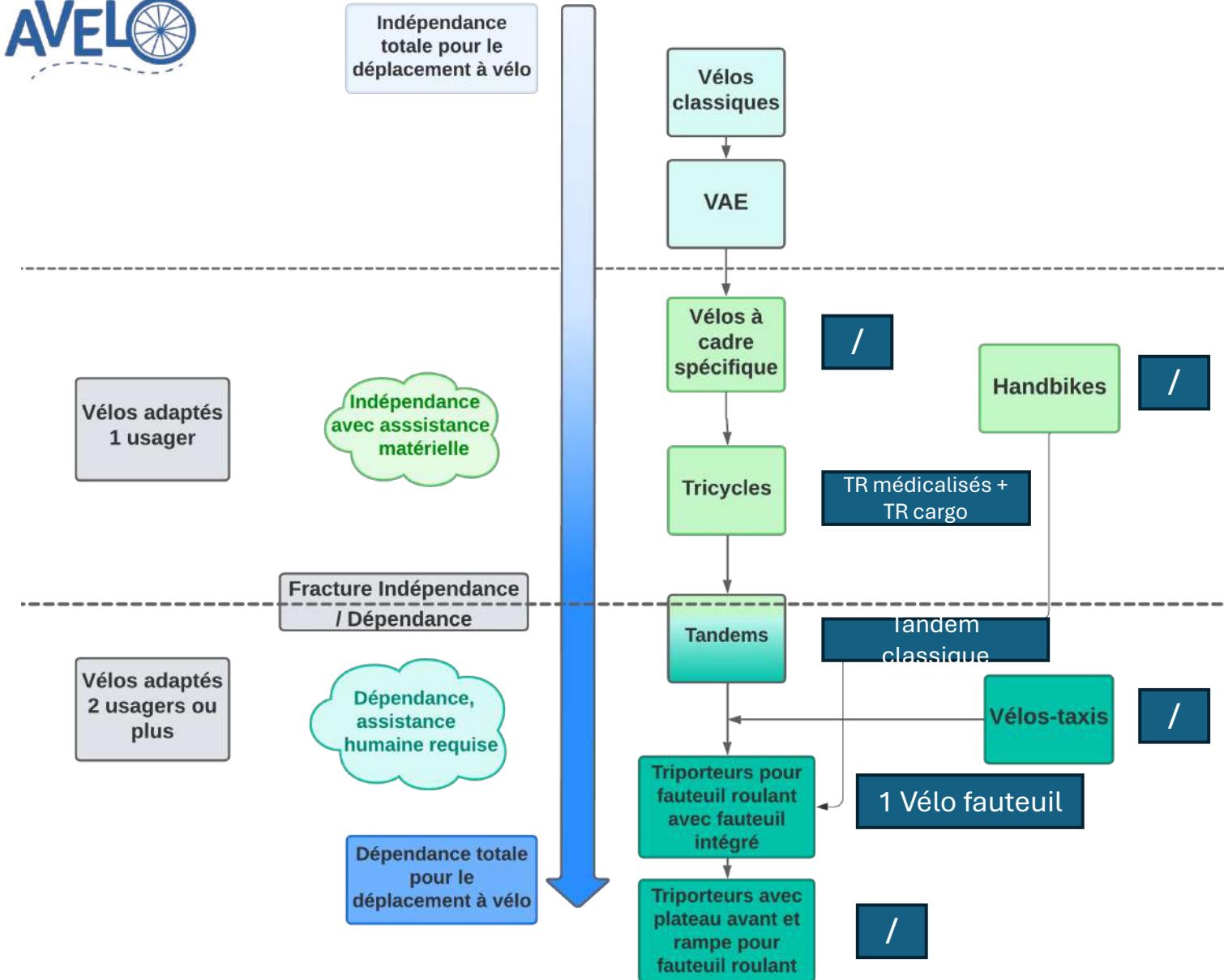
# Analyse de la flotte des vélos adaptés de Nancy

## Méthode de l'entonnoir pour dimensionner la flotte

Pour aller plus loin :

Envisager une **labellisation T&H** pour un parcours cyclable ou voie verte du territoire

Communication ciblée auprès du public concerné



# Les 3 points à retenir



**Favoriser l'accès aux vélos adaptés**



**Permettre l'utilisation des vélos adaptés  
sur le territoire**



**Identifier et promouvoir**

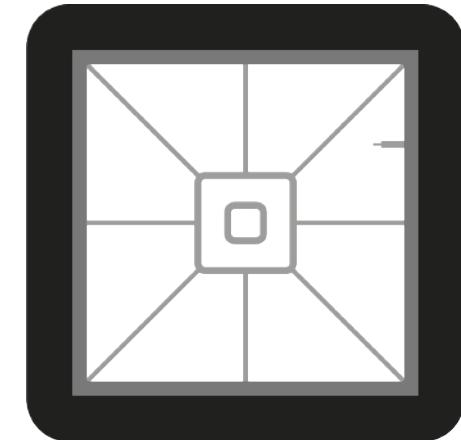






RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



AVELO

CEE  
Les certificats  
d'économies  
d'énergie

ADEME  
AGENCE DE LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

# MERCI !

## Baptiste Carré

Fondateur de *Un Carré Qui Roule*

+33 (0)6 03 69 06 12

baptiste.carree@gmail.com

www.uncarrequiroule.fr

Baptiste Carré



# CONFÉRENCE



Lever les freins à la pratique cyclable  
avec les sciences comportementales

---

**ERIC BONETTO**

**Chercheur & Formateur,  
ADOC Talent Management**

# Les sciences comportementales ?

# Les sciences comportementales ?

Comment lever les freins à la pratique cyclable

**Comment favoriser l'emploi du vélo sur les trajets domicile-travail ?**



# Les sciences comportementales ?



# Les sciences comportementales ?

Nos croyances  
personnelles ? Ce qui  
« coule de source »



# Les sciences comportementales ?

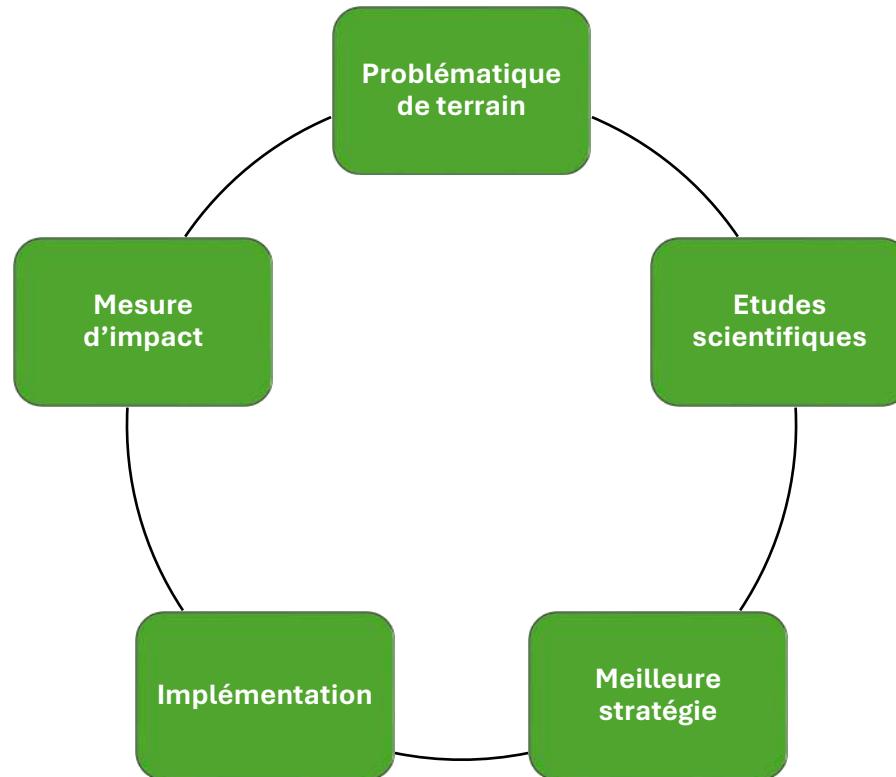
Nos croyances  
personnelles ? Ce qui  
« coule de source »

Des études scientifiques  
réalisées auprès de  
milliers d'individus ?



# Les sciences comportementales ?

Comment favoriser l'emploi du vélo sur les trajets domicile-travail ?



**Pas toujours les bons réflexes**

!

# Pas toujours les bons réflexes ! *s'épuiser à informer*

L'information est nécessaire mais pas suffisante !

Le risque est souvent de parler à des personnes déjà acquises à la cause...

Notamment, les individus sont tout à fait d'accord avec la nécessité de protéger l'environnement



# Pas toujours les bons réflexes !

*Toucher au porte monnaie*

C'est ce qu'on appelle l'incitation financière

Une stratégie qui peut se révéler **efficace dans certains cas...**

...mais qui est bien souvent **contre-productive si elle est mal employée !**

- Un exemple dans un hôpital du sud de la France



# Pas toujours les bons réflexes ! Le nudge

Un « *petit coup de pouce* » pour passer  
des idées aux actes

C'est une stratégie rapide et bon marché

C'est aussi une stratégie à l'**efficacité  
discutable** !



# Alors quels facteurs ?



## CAPACITÉ

- ▶ La capacité psychologique et physique à réaliser le comportement
- ▶ Motricité, condition physique...



## OPPORTUNITÉ

- ▶ Les facteurs externes, physiques et sociaux, qui permettent le comportement
- ▶ Possession d'un vélo, fréquence et longueur des trajets, météo, normes sociales...



## MOTIVATION

- ▶ Les processus psychologiques internes qui favorisent ou inhibent le comportement
- ▶ Opinions pro-environnementales, motivations...



# Exemples de stratégies

# Exemples de stratégies

## *Des leviers dans nos communications*

Choisir les **arguments à impact** : la santé physique, la protection de l'environnement, les économies d'argent, le gain de temps

Le recours à la **norme injonctive** encourage un passage à des alternatives plus écologiques



Giubergia, D., Piras, F., & Meloni, I. (2024). Modeling the impact of normative messages on travel behavior change. *Transportation research part D: transport and environment*, 129, 104145. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104145>

Useche, S. A., Montoro, L., Sanmartin, J., & Alonso, F. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 62, 587-598. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.014>

# Exemples de stratégies

*Un plan personnalisé pour passer aux actes*

**L'implémentation d'intentions** : particulièrement efficace pour promouvoir des comportements coûteux, comme l'activité physique régulière

Un plan d'action pour les individus, qui leur permet **d'anticiper et de contourner les obstacles potentiels** à la mise en œuvre du comportement.

Comment ? Quand ? Où ?



Milkman, K. L., Gromet, D., Ho, H., Kay, J. S., Lee, T. W., Pandiloski, P., ... & Duckworth, A. L. (2021). Megastudies improve the impact of applied behavioural science. *Nature*, 600, 478–483. <https://doi.org/10.1038/s41586-021-04128-4>

Useche, S. A., Montoro, L., Sanmartin, J., & Alonso, F. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 62, 587-598. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.014>

# Exemples de stratégies

*Penser le futur*

Le **design fiction** propose un état futur, et demande aux participants d'effectuer un travail de réflexion pour identifier des actions et stratégies pour atteindre ou éviter cet état futur

- ▶ Réévaluer le présent (normes, comportements, opinion) au regard de ce qu'on peut imaginer du futur





# Bellegarde



# MERCI !



**Eric BONETTO**

Bellegarde Scientific Consulting  
eric.bonetto@bellegarde.co





# LE BON COUP DE PÉDALE !



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



ADEME

AGENCE DE LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE



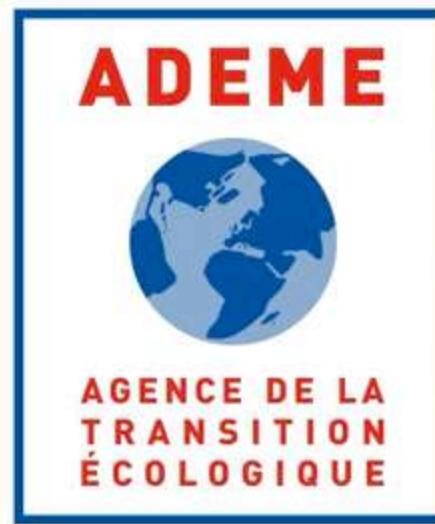
CEE Les certificats  
d'économies  
d'énergie



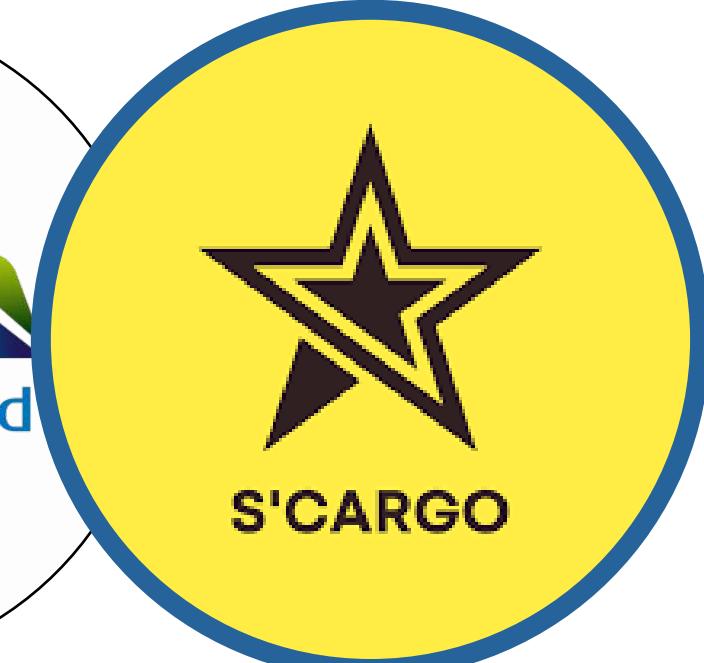


# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# TÉMOIGNAGE



# TÉMOIGNAGE



## Plan de mobilité et la démarche « tactique » d'EPINAL

---

### CÉCILE TOPART

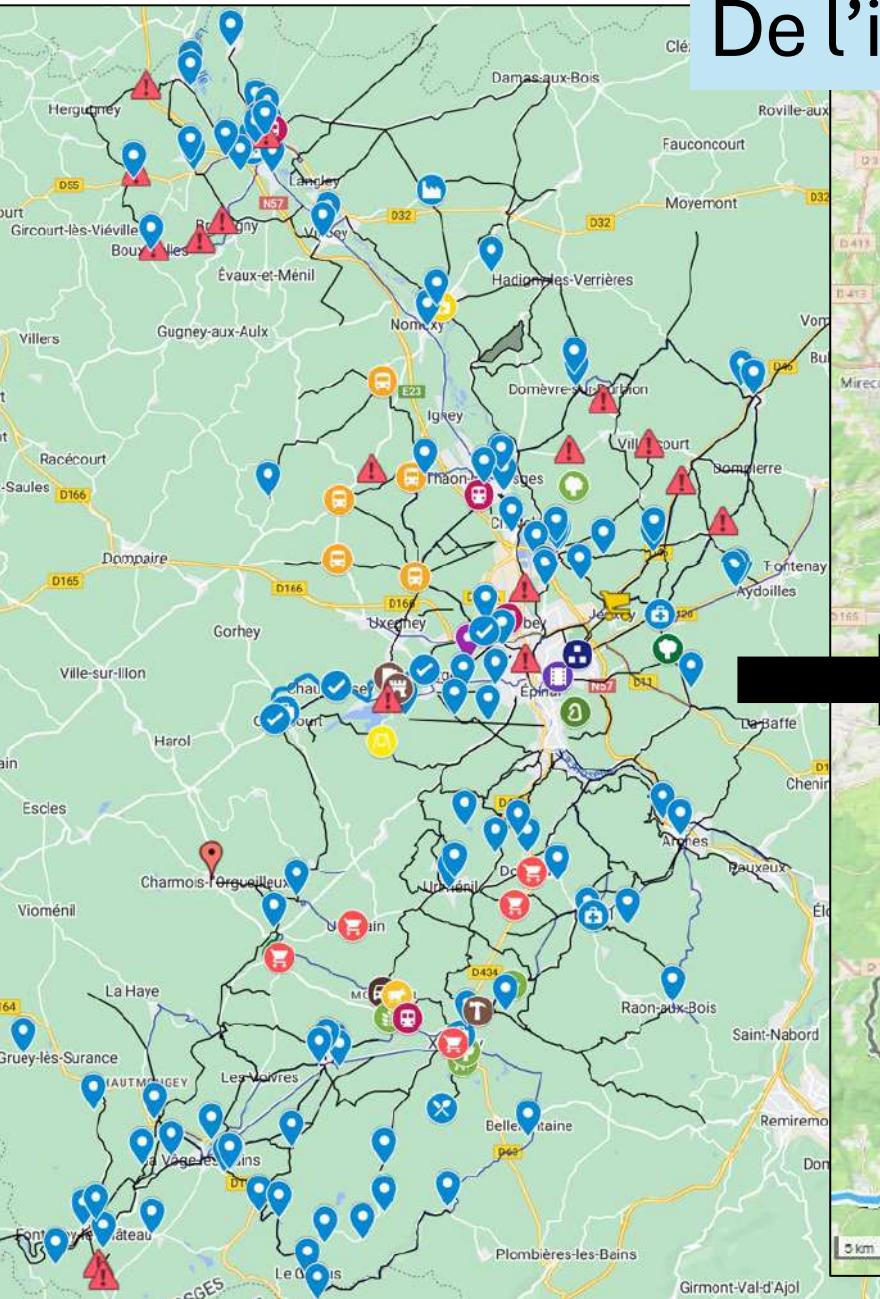
**Directrice Adjointe Mobilité,  
Cheffe de Projet Plan de Mobilité**



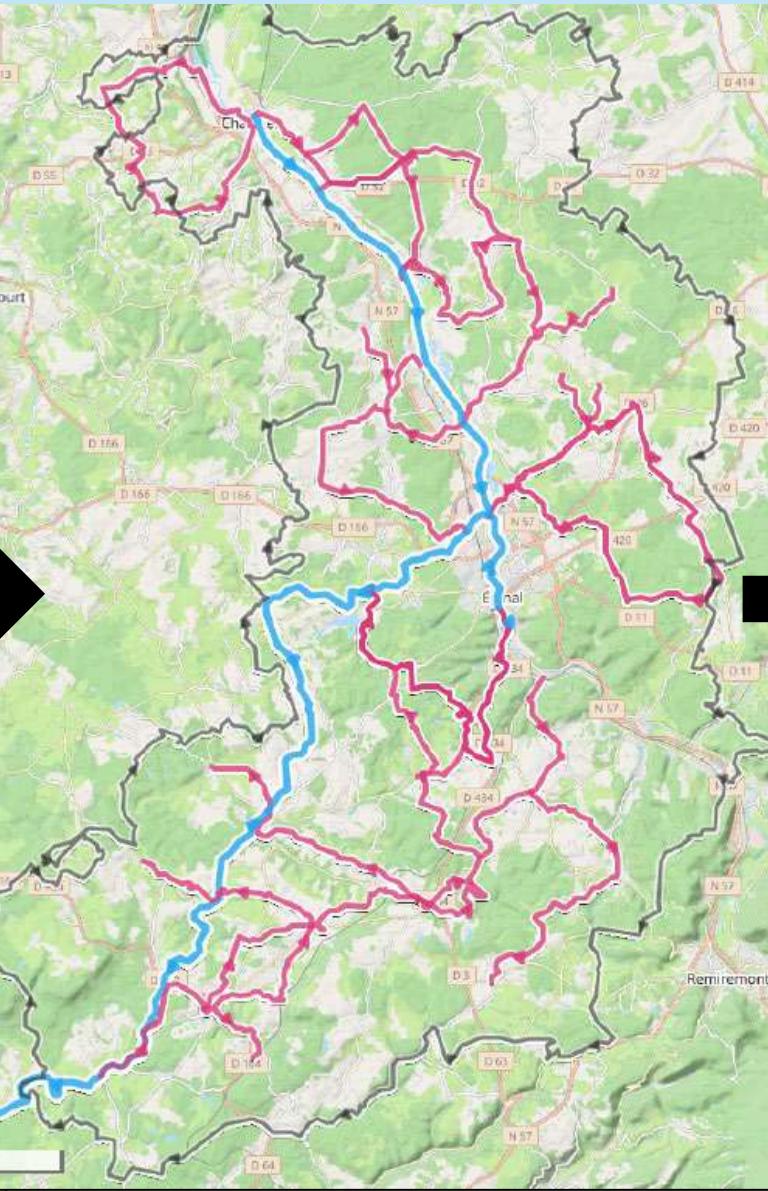
Les petites routes, un support à valoriser pour construire le maillage cyclable de demain



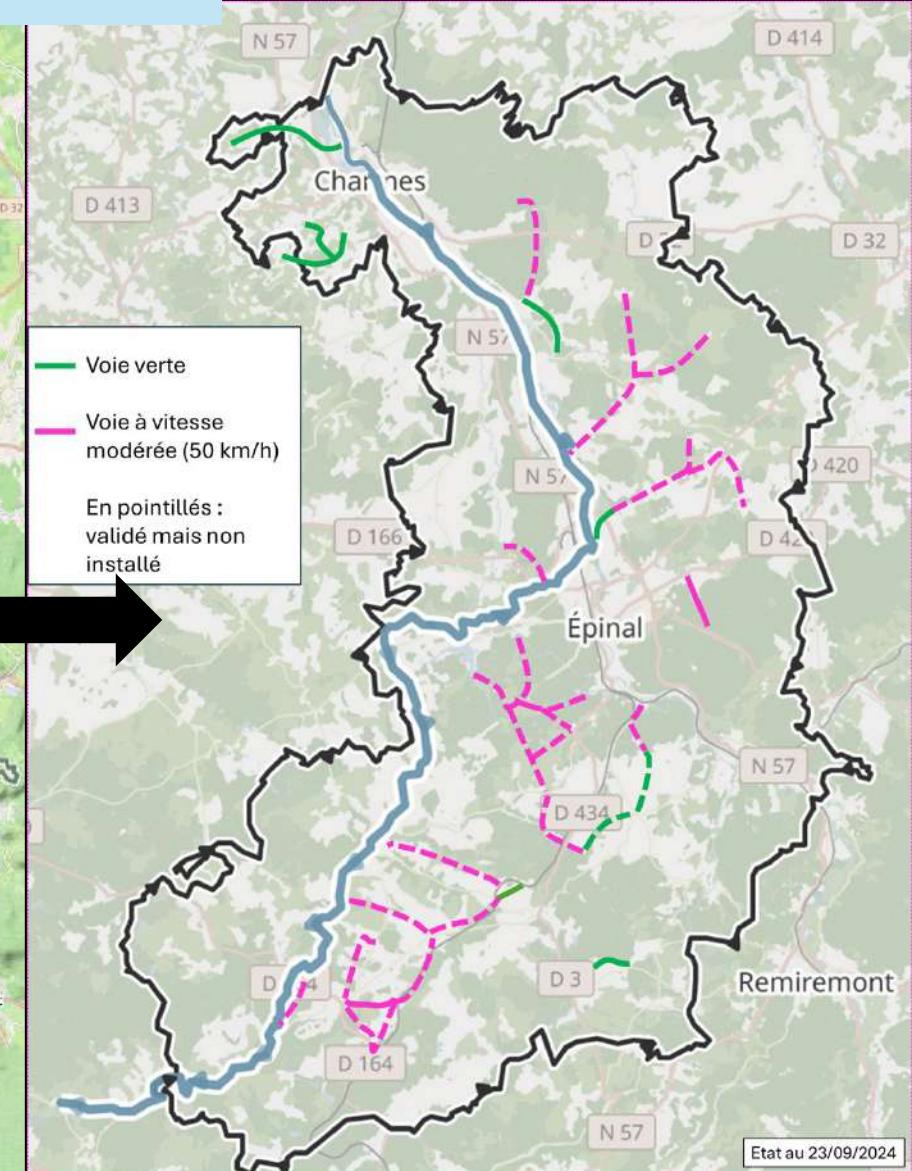
# De l'intention à l'expérimentation



Les relevés de potentiel



La proposition initiale



L'expérimentation 2024

# TÉMOIGNAGE



Les infrastructures en territoire  
rural pour la mobilité du quotidien

---

**JEAN-PHILIPPE GONANT**

Chargé de mission Plan Climat  
au PETR Pays Vosges Saônoises



## SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS DOUCES DU PAYS DES VOSGES SAÔNOISES



► Un outil de planification d'aménagements cyclables pour les collectivités du Pays pour un développement de la pratique du vélo au quotidien.



# PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES ET AMÉNAGEMENTS



### Une hiérarchisation en 4 NIVEAUX

Répartition du maillage selon sa vocation sur le Pays des Vosges Saônoises.

**239 km**

pour les liaisons de rabattement vers les grands itinéraires et les liaisons complémentaires

**99 km**

pour la liaison de loisir Est-Ouest entre l'Ev6 et la V50

**144 km**

pour les grands itinéraires structurants aménagés (voies vertes)

**172 km**

pour le maillage utilitaire dans et vers les polarités



# ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

## DÉROULEMENT

Une démarche décomposée en **3 phases techniques** et **1 phase transversale** de concertation et de co-construction :



## DES INFRASTRUCTURES

**14**  
**ATELIERS**  
de concertation

**654**  
km de réseaux

**106**  
itinéraires

**1 226**  
tronçons



Au final, après la phase de diagnostic de terrain et celle de concertation (14 ateliers répartis dans les 6 communautés de communes) le SDMD\* c'est :

- un maillage de **654 km** découpé en **106 itinéraires** hiérarchisés et **1 226 tronçons** de voiries référencées dont **32% en site propre**,
- la mise à disposition **gratuite** d'un outil Cartographique Dynamique à toutes les communes et communautés de communes du Pays détaillant chacun des tronçons retenus,
- la création d'un **comité technique** de suivi du déploiement du schéma directeur,

## DES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

Le volet « infrastructures » ne peut suffire à développer une politique cyclable globale et cohérente à l'échelle d'un territoire. Il est impératif mettre en place des services complémentaires pour réussir à augmenter la pratique.



## DEUX ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

ont été définies pour accompagner le développement de la pratique du vélo :

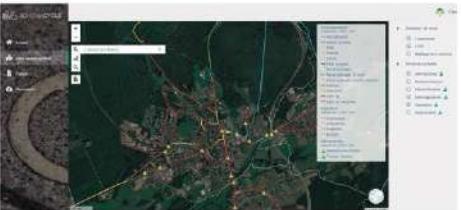




# PRÉSENTATION DE L'OUTIL CARTOGRAPHIQUE DYNAMIQUE

## ► Mise à disposition aux collectivités d'un outil de visualisation et de suivi du schéma directeur :

Bien plus qu'une simple carte d'itinéraires, c'est un schéma opérationnel directement applicable par les élus via un outil de programmation (hiérarchisation des itinéraires, choix des aménagements) et d'aide à la décision (programmation, coûts...) avec une visée à moyen et long terme.



### > L'ATLAS CARTOGRAPHIQUE

Des cartes dynamiques à différentes échelles

## ► L'outil cartographique intègre les cartes du schéma, des fiches détaillent chaque itinéraire et les préconisations d'aménagement.

> Chaque tronçon d'aménagement dispose d'un identifiant renvoyant au détail (type d'aménagement, coût du tronçon...).  
NB : un tableau plus détaillé peut être exporté au format Excel.

> Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts...)

Les « FICHE COMMUNE » présentent la synthèse pour une commune avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires.

> Coupe type selon l'existant/ projeté.

3 tronçons de voirie distincts (151, 152 et 153) et 3 préconisations d'aménagement.

Exemple : Itinéraire S15  
A chaque préconisation d'aménagement est associée une coupe de voirie « type » en lien avec la typologie du profil rencontré sur le tronçon dans sa configuration actuelle.



## ► Rappel des différents types d'aménagements

### LA VOIE Verte

Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La voie verte n'est réglementairement ni une véloroute, ni une piétonne, ni une piste cyclable, ni un trottoir.



### LA BANDE CYCLABLE

Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.



### LA PISTE CYCLABLE

Chaussée, ou une portion de voirie, réservée exclusivement à la circulation des cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.



### LA LIMITATION À 30 KM/H

Section de rue où la vitesse est limitée à 30 km/h, généralement à double sens pour les cyclistes.



### LA ZONE 30

Ensemble de rues limitées à 30 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers.



### LA VÉLORUE

Priorité relative donnée aux cyclistes sur le trafic motorisé. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. La position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique.



### LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.



### LA ROUTE PARTAGÉE

Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobiles. Pour renforcer la sécurité du cycliste ou matérialiser une continuité, une signalisation horizontale rappelle la présence de cyclistes.



# TÉMOIGNAGE



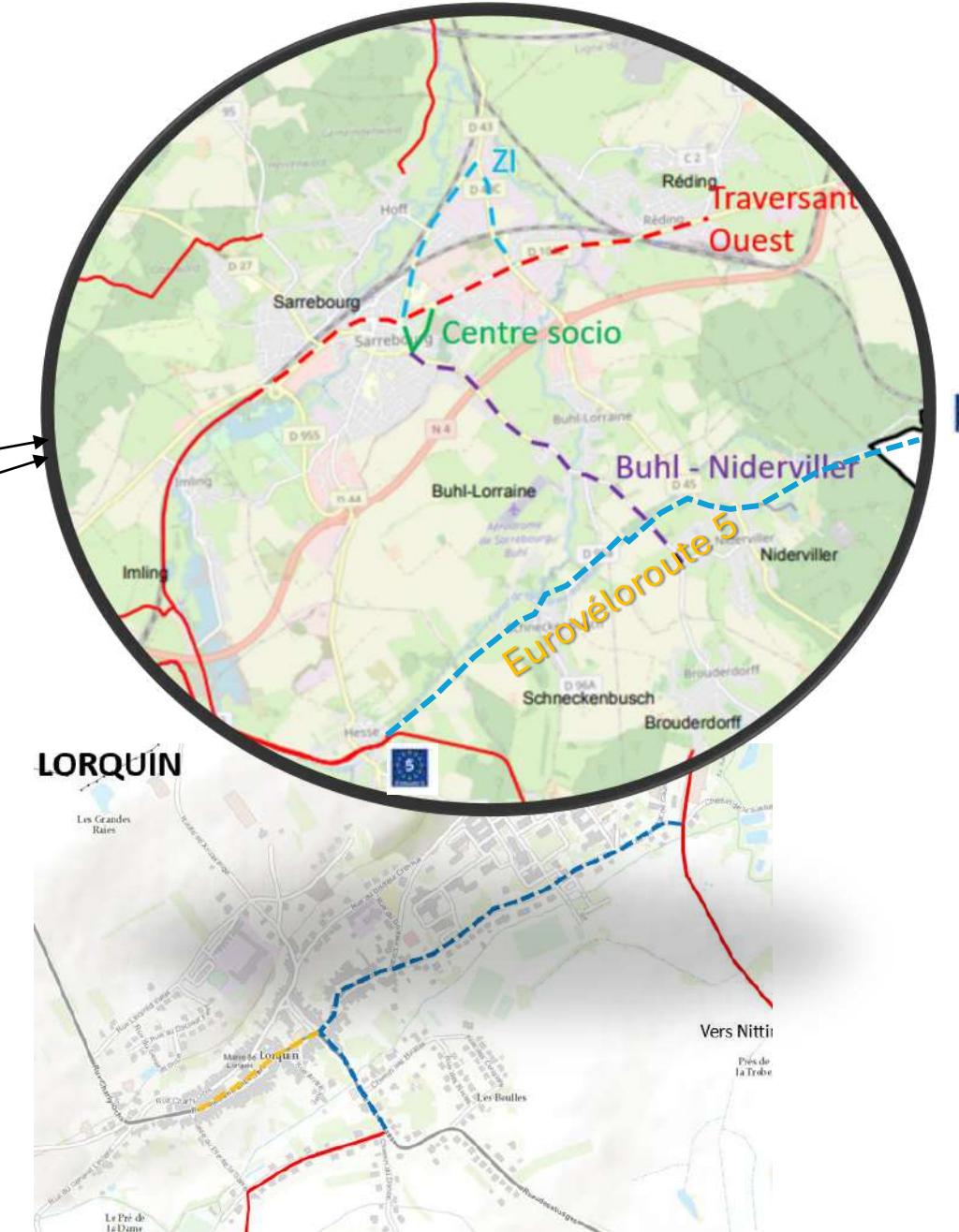
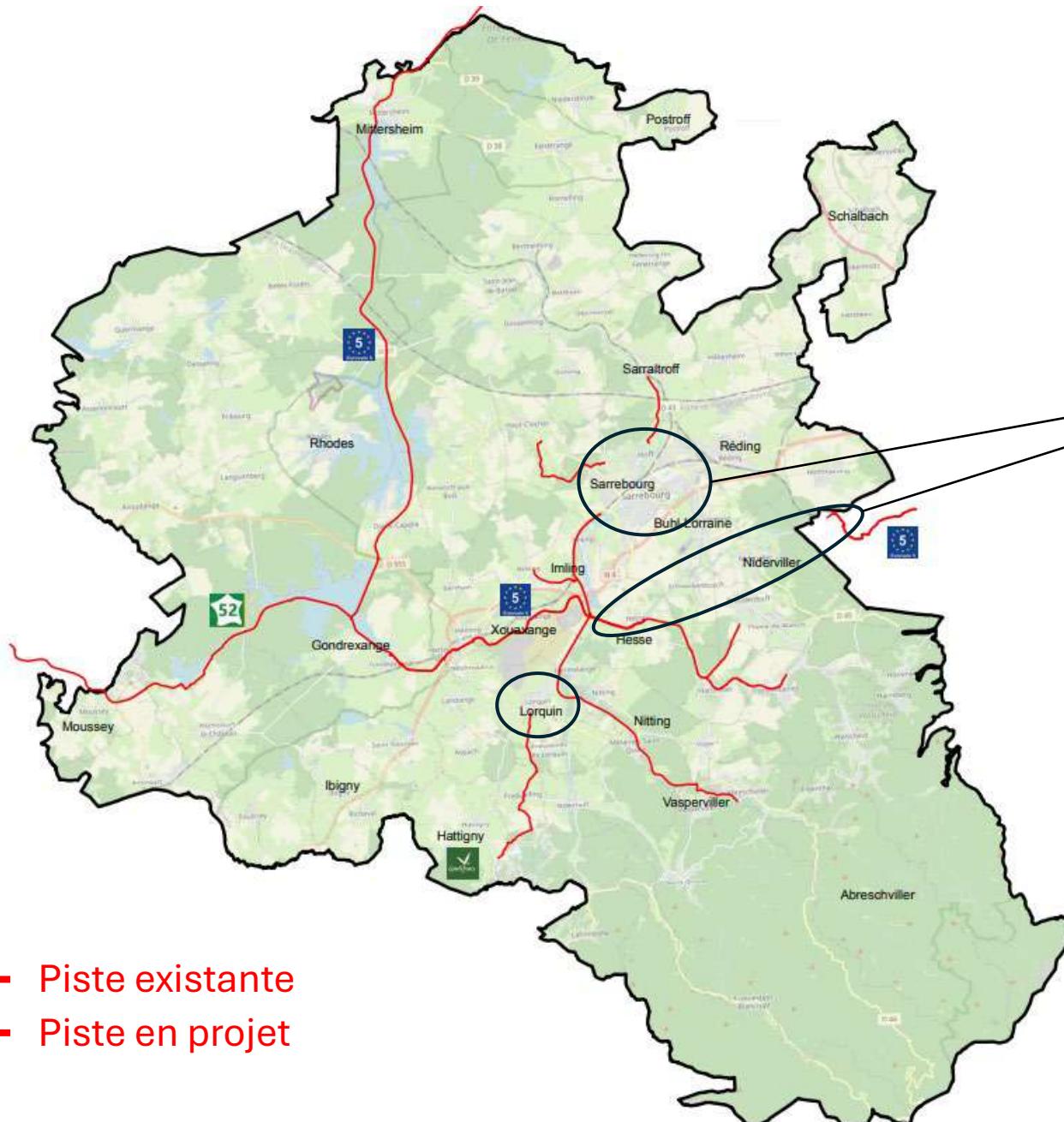
## Lauréat AVELO 1 : Nos avancées de projet en Sud Moselle

---

### HÉLÈNE PERRIN

**Chargé de mission Mobilité**  
à la communauté de communes de  
Sarrebourg Moselle Sud

# INFRASTRUCTURES CYCLABLES EN COURS /PROJET



# TÉMOIGNAGE



**S-Cargo : notre service au service  
des usagers à Strasbourg**

---

**FANNY LAEMMEL**

**Co-fondatrice et membre actif  
de l'Association S-Cargo**

# ASSOCIATION S'CARGO





# NOS VÉLOS CARGO



LONGTAIL



TRIPORTEUR ÉLECTRIQUE

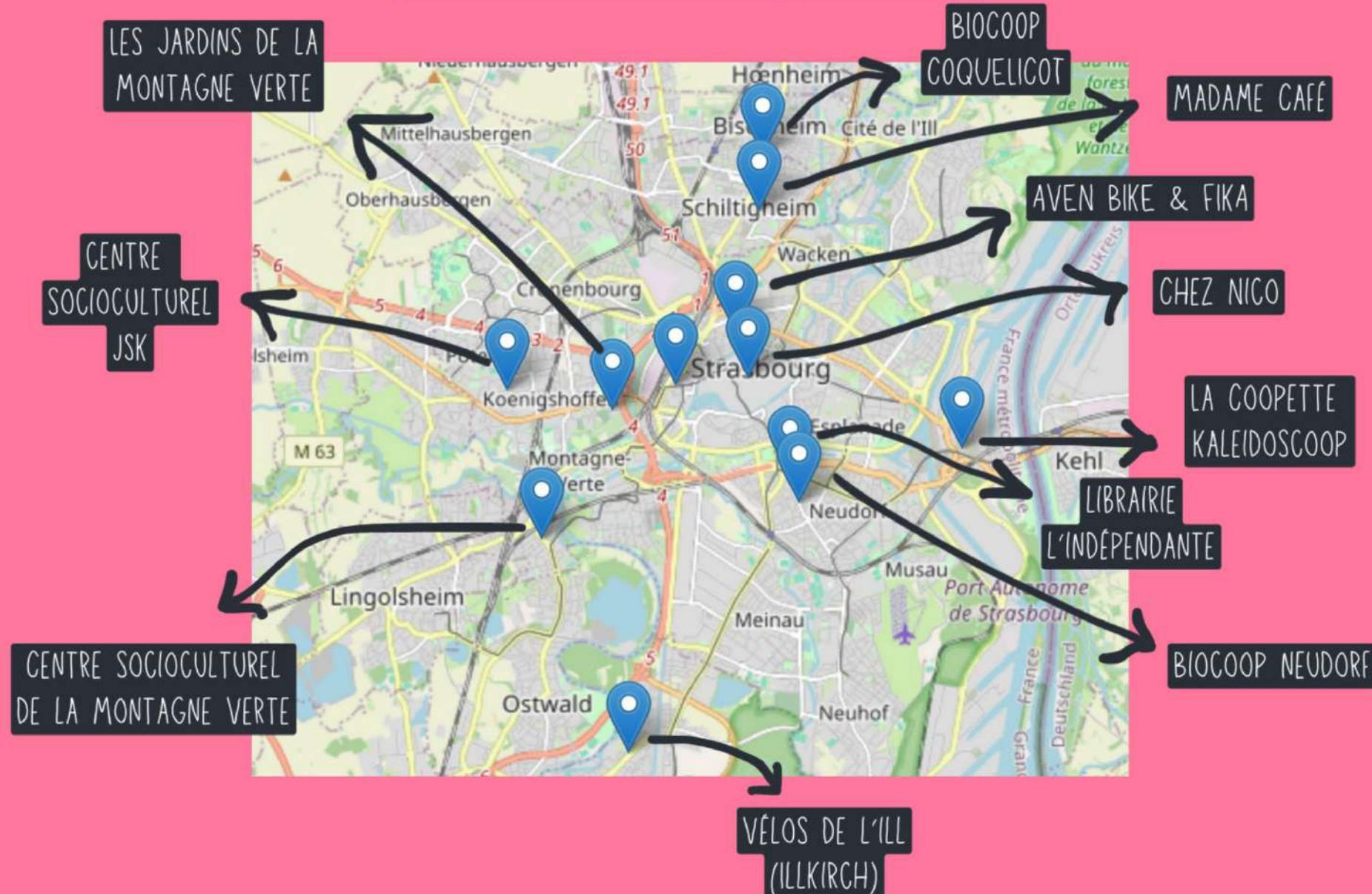


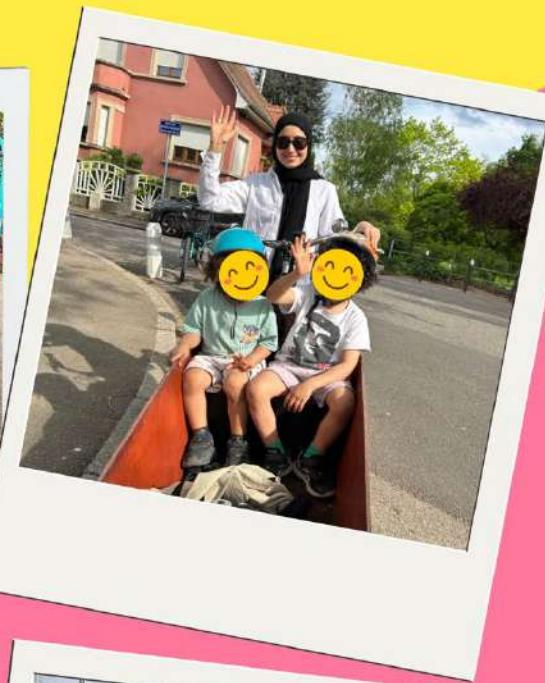
BIPORTEUR



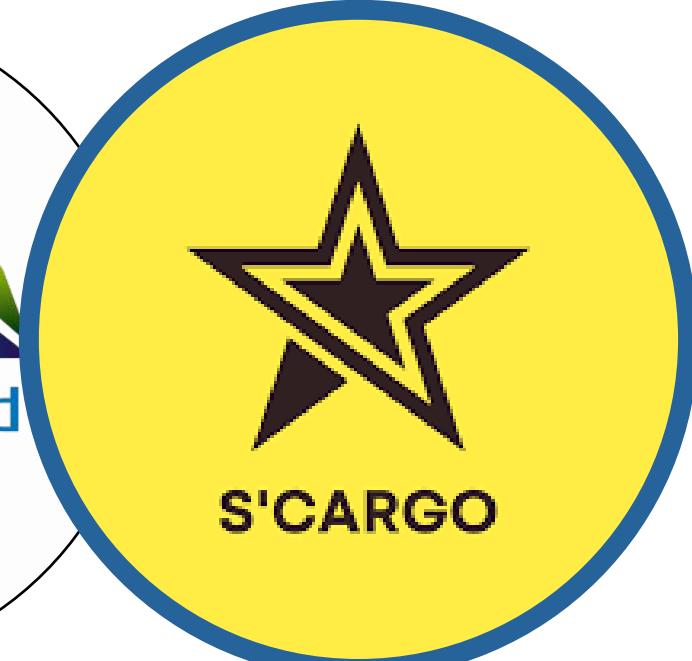
BIPORTEUR ÉLECTRIQUE

# 11 vélos à emprunter





# TEMPS D'ÉCHANGE



# AVELO +



# FOCUS



## Les campagnes de communication vélo des collectivités

---

### JULIE ALUNNO

Cheffe du programme AVELO 3  
Service Transports et Mobilités de l'ADEME

# LE GUIDE

## POUR DÉVELOPPER LA CULTURE VÉLO DANS VOTRE TERRITOIRE



À VÉLO, ON A TOUTES ET TOUS À Y GAGNER !



AVEC UN KIT DE COMMUNICATION PERSONNALISABLE POUR VOUS, COLLECTIVITÉS !



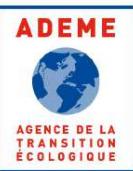
# LE KIT



# LE KIT



# EXEMPLES



# FOCUS



## Les dispositifs d'aide ADEME sur le vélo pour les collectivités en 2025

---

### JULIE ALUNNO

Cheffe du programme AVELO 3  
Service Transports et Mobilités de l'ADEME

Exclusif :

# NOUVEL APPEL À PROJETS AVELO 3

## DISPONIBLE SUR *agir*

POUR LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

**3 bonnes raisons d'accélérer votre politique cyclable avec AVELO !**

- 1 Un programme dédié aux collectivités
- 2 Un financement jusqu'à 150 000 €
- 3 Un accompagnement technique et pédagogique complet

**CANDIDATEZ DÈS MAINTENANT**



# L'APPEL À PROJETS



## AXE 1

La **construction** d'une politique cyclable via le financement d'études



## AXE 2

L'**expérimentation** de services vélo dans les territoires



## AXE 3

L'**animation** et la **promotion** de politiques cyclables

- ◆ Les demandes d'aide seront instruites au fur et à mesure des dépôts et jusqu'à épuisement du budget
- ◆ Prérequis : avoir un SDC ou en faire la demande dans le cadre de l'AAP
- ◆ Les échanges avec l'ADEME sont fortement recommandés avant dépôt
- ◆ Durée maximum des projets jusqu'au 30/06/27
- ◆ Posez votre question : [aapavelo3@ademe.fr](mailto:aapavelo3@ademe.fr)

# ACCOMPAGNEMENT



## TECHNIQUE

- ◆ Un interlocuteur dédié à l'échelle régional
- ◆ Formations en ligne & présentiel
- ◆ Webinaires = 1 par mois
- ◆ Outils : site avelo.ademe.fr & Espace collaboratif & Chaine Youtube
- ◆ Evènements AVELO

## FINANCIER

- ◆ 50 K€ d'aides maximum par axe (dépenses éligibles plafonnées à 100 K€)
- ◆ Taux d'aide 50 %
- ◆ Montant minimum des dépenses : 20 K€
- ◆ Durée maximale du projet : 30.06.2027
- ◆ Prise en compte des dépenses = Date de candidature



# Développer le vélotourisme



## Programme « Développer le Vélotourisme »



[agirpourlatransition.ademe.fr](http://agirpourlatransition.ademe.fr)

L'appel à projet est ouvert de manière continue jusqu'en octobre 2025 en fonction de la disponibilité budgétaire.



# Développer le vélotourisme



## AXE 1 Devenir Accueil Vélo

- Établissement situé à proximité d'un **itinéraire cyclable sécurisé**
  - Office du tourisme
  - Halte et port fluvial
  - Site touristique
  - Hébergement touristique
  - Restaurant
- Être engagé dans une **démarche de référencement** auprès de la marque Accueil Vélo

## AXE 2 Aires de Services

- Collectivité et halte fluviale
- 200m d'une véloroute
- **2 possibilités :**
  - Création d'une **aire de services** complète sur un emplacement nu
  - Evolution d'une zone d'équipements existants en aire de services – par le biais d'une **aire de services partielle**
- **4 équipements obligatoires**

## AXE 3 Financement d'Etudes

- **Collectivités territoriales**
- **Comités d'itinéraire**

### Thématiques financées

- **Créer et accélérer la réalisation de tronçons**
- **Améliorer la mise en sécurité des itinéraires**
- **Renforcer l'attractivité des vélo routes**
- ...



# Développer le vélotourisme



Types d'études	Prise en charge max.*	Plafond
Améliorer la mise en sécurité des voies existantes	70% du montant HTR max	35 000€ d'aide
Renforcer l'attractivité des véloroutes existantes	70% du montant HTR max	35 000€ d'aide
Accélérer la réalisation des tronçons identifiés au schéma national ou régional	70% du montant HTR max	35 000€ d'aide

**Liste non exhaustive. Il est obligatoire de contacter l'ADEME en amont d'un dépôt de dossier de l'étude pour s'assurer de son éligibilité : [velotourisme@ademe.fr](mailto:velotourisme@ademe.fr)**



# Développer le vélotourisme



Pour accéder à l'appel à  
projets

[agirpourlatransition.ademe.fr](http://agirpourlatransition.ademe.fr)



## QUESTIONS / RÉPONSES

N'hésitez pas à nous contacter sur l'adresse mail :

[velotourisme@ademe.fr](mailto:velotourisme@ademe.fr)

Date limite de candidature : 15 mai 2025 à 15h00

Résultat instruction : Juillet 2025

Budget total : 1M€

Montant d'aide maximum : 100 000 €

L'ADEME propose aux **collectivités territoriales** un accompagnement technique et un soutien financier à des études pour établir et planifier des actions d'amélioration de la qualité de l'air intérieur (dans des bâtiments) ou extérieur (sur un territoire)

Indicateur de performance du COP (16) :

Nbre de territoires engagés dans une démarche en faveur de la qualité de l'air  
15/an en 2027

**Etudes générales**

**Priorités 2025**

✓ Programmes d'actions pour anticiper les nouvelles valeurs limites de la Directive qualité de l'air ambiant

✓ Etudes d'impact sanitaire  
✓ Etudes d'évaluation d'actions d'amélioration de la qualité de l'air  
✓ Etudes pour mobiliser

**Etudes thématiques**

✓ Urbanisme  
✓ Air intérieur

✓ Combustion de biomasse  
✓ Chantiers du BTP  
✓ Agriculture  
✓ Mobilité

Accéder à l'appel à projet :

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/aides-financieres/20240930/aide-a-laction-collectivites-territoriales-faveur-qualite-lair-aact-air>

Date limite de candidature : 15 mai 2025 à 15h00

Résultat instruction : Juillet 2025

Budget total : 1M€

Montant d'aide maximum : 100 000 €

## Les projets qui peuvent concernez les mobilités actives :

- ✓ Etudes d'évaluation sur le report modal d'une expérimentation que vous avez mené dans votre collectivité, sur les changements de comportements, la mise en place de défis mobilité, « défis familles », etc.
- ✓ Mobilité, si dépassement des seuils :
  - ✓ Plan de mobilité qui intègre une stratégie sur l'amélioration de la qualité de l'air
- ✓ Urbanisme, si dépassement des seuils :
  - ✓ Etudes pour la mise en place de rues scolaires / rues aux écoles
  - ✓ Etudes pour la piétonnisation d'un ou plusieurs tronçons
  - ✓ Études pour modéliser l'aménagement de la circulation piétonne et cyclable
  - ✓ Etudes sur la mise en place de zones à trafic limité ou de limitations de vitesse



Intégrer une stratégie sur l'amélioration de la qualité de l'air avec de vrais indicateurs (NOx, PM)

Contact :  
**Chantal DERKENNE**  
Service qualité de l'air  
[aact-air@ademe.fr](mailto:aact-air@ademe.fr)



# Les autres aides ADEME

## 1. Le programme Territoire Engagé Transition Écologique (TETE)

Outil opérationnel de planification écologique qui met à disposition des collectivités une ingénierie territoriale et un accompagnement personnalisé. Il guide chaque collectivité, étape par étape, dans la transition écologique selon ses compétences et ses moyens

=> <https://www.territoiresentransitions.fr/programme>

## 2. Le réseau Elu(e)s pour agir

Ouvert à tous les élus, quel que soit leur niveau de maîtrise du sujet, ce réseau permet de faciliter les prises de décisions, le montage et la réalisation de projets de qualité de transition écologique dans les territoires. L'adhésion au réseau est gratuite

=> <https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/devenez-acteur-transition-ecologique-energetique>

## 3. Plus fraîche ma ville

« Plus fraîche ma ville » est une initiative ADEME visant à aider les collectivités à adapter leurs territoires au changement climatique, notamment en luttant contre les îlots de chaleur urbains : végétalisation des infrastructures cyclables, amélioration du mobilier urbain, choix de matériaux réfléchissants et perméables pour limiter l'effet "fournaise" des pistes cyclables et trottoirs, etc.  
=> <https://plusfraichemaville.fr/>



# PROGRAMME



14H



## LA SORTIE AVELO

📍 HALL D'ACCUEIL - RDV 13H45 !



## ATELIER CEREMA

📍 SALLE GALLE



## ATELIER BOÎTES À VÉLO

📍 SALLE MAJORELLE

16H15

## CINÉ VÉLO

📍 SALLE PLÉNIÈRE



**3000 km**  
à la rencontre des pionnier(e)s  
de la mobilité de demain  
> par Jérôme Zindy, vélo-reporter

1er février > 31 mars 2024





# BON APPÉTIT À TOUS !



# CINÉ VÉLO



LA NOUVELLE  
**AVENTURE  
MOBILE**

**3000 km**  
à la rencontre des pionnier(e)s  
de la mobilité de demain  
> par Jérôme Zindy, vélo-reporter

1<sup>er</sup> février > 31 mars 2024





# MERCI À TOUS !

FLASHEZ-MOI !

