Rencontres AVELO3 - Clermont-Ferrand



1. Le programme AVELO 3

Programme AVELO 3 (2023-2026)		
Budget total de l'AAP	30 M€ budget CEE + 7M€ budget ADEME	
Territoires éligibles	Les territoires peu denses et/ou ruraux Les villes moyennes Les périphéries des communautés d'agglomérations, urbaines ou des métropoles	
Actions soutenues	Axe 1 : Etudes en lien avec le vélo/mobilités actives Axe 2 : Services vélo (location, prêt de vélo, comptage, atelier réparation, vélo-écoles, arceaux, signalétique, etc.) Axe 3 : Animation, évènementiel, promotion des politiques cyclables Axe 4 : Poste de chargé(e) de mission *(Budget ADEME pour le 1er relevé)*	
Taux d'aide aux collectivités	Territoires situés en métropole : 50 % Territoires situés en zone non-interconnectée : 70 %	
Montant maximum de l'aide	Territoires situés en métropole	50 000 € par axe 150 000 € maximum
	Territoires situés en zone non-interconnectée	70 000 € par axe 210 000 € maximum
	(Axe 4 – Budget ADEME)	29 000 € / an Revalorisation de 15% pour les DROM-COM
Thématiques privilégiées	• Actions envers les jeunes (élèves, collégien(ne)s, lycéen(ne)s, étudiant(e)s) • Actions envers les publics précaires et/ou les publics directement impactés par la mise en place d'une Zone à faibles émissions	



2. Lauréats AVELO 3

Dossier statut	Région	Nb dossiers
Suivi du projet	Auvergne-Rhône-Alpes	38
	Bourgogne-Franche-Comté	21
	Bretagne	32
	Centre-Val de Loire	14
	Corse	5
	Grand Est	27
	Guadeloupe	4
	Guyane	2
	Hauts-de-France	31
	Île-de-France	42
	La Réunion	9
	Martinique	5
	Mayotte	2
	Normandie	27
	Nouvelle-Aquitaine	47
	Occitanie	74
	Pays de la Loire	35
	Provence-Alpes-Côte d'Azur	24
	Total	**439**

Dossier statut	Région	Nb dossiers
Clos	Bourgogne-Franche-Comté	2
	Bretagne	2
	Centre-Val de Loire	2
	Normandie	1
	Nouvelle-Aquitaine	1
	Occitanie	1
	Pays de la Loire	5
	Bretagne	1
	Hauts-de-France	1
	Île-de-France	1
	Nouvelle-Aquitaine	1
	Total	**18**

Dossier statut	Région	Nb dossiers
Résilié	Nouvelle-Aquitaine	1
	Pays de la Loire	2
	Total	**3**



3. Montée en compétences

Lancement : Sep. 2024
> avelo.ademe.fr
> espace collaboratif
> YouTube

Auto-formation

Lancement : Jan. 2025
Journée d'apprentissage des fondamentaux
> en visioconférence via Teams

participation obligatoire pour chargé(e)s de mission axe 4

Classe virtuelle

Lancement : T1 2026
Parcours de formation e-learning
> en asynchrone via formations.ademe.fr

E-learning



Webinaires

Lancement : Oct. 2024
1 à 2 par mois
Sujets techniques et d'ouverture
> en live via Teams
> en replay sur YouTube

Classe présentielle

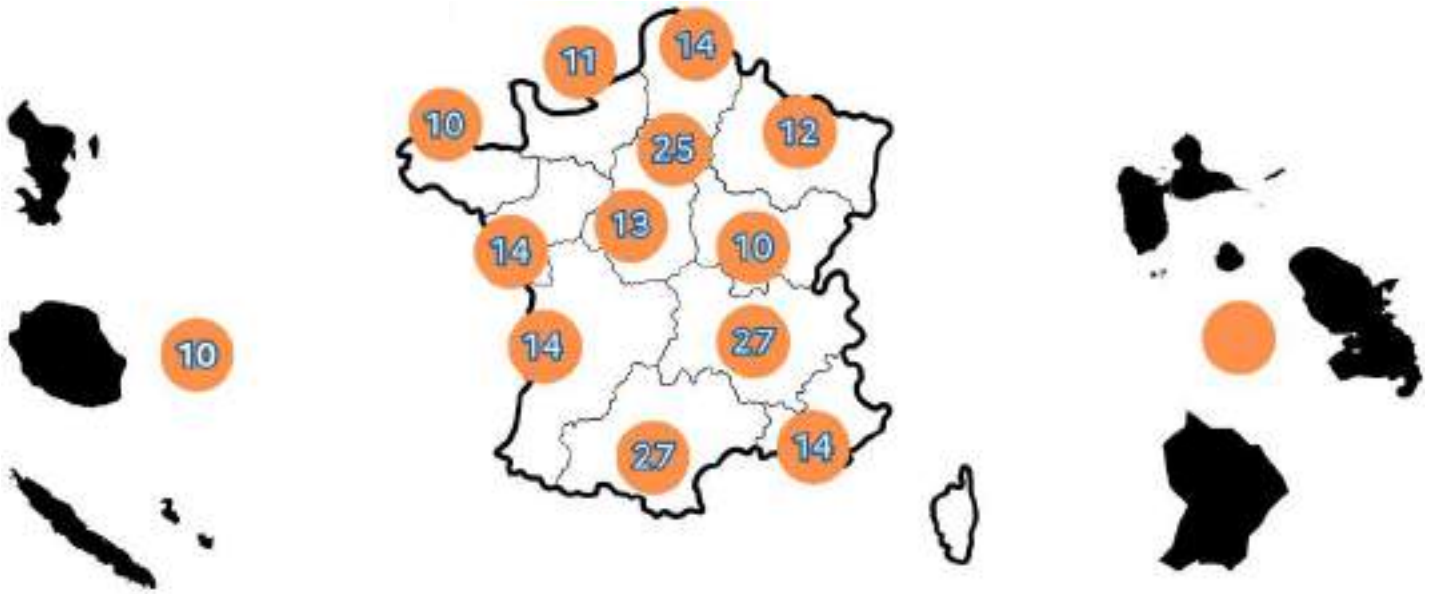
Lancement : Fev. 2025
Journée pratique avec visite technique
> sur tout le territoire, dates et lieux définis

participation obligatoire pour tous les porteurs AVELO 3

3. Montée en compétences

Classe présentielle

Nombre de classes animées :	**16**
Nombre de participants formés :	**201**
Satisfaction moyenne /10 :	**8,9**
Pertinence moyenne /10 :	**9,0**
Qualité moyenne formateur /10 :	**9,5**



4. Montée en compétences

E-learning

Réunion de lancement : déc. 2024
Finalisation capsules : sep. 2025
Recettage et paramétrage : T4 2025
Déploiement : T1 2026









Introduction
Présentation du parcours

1 minute environ

Vidéo teaser

01.
Planifier –
Repenser la place du vélo

Les fondamentaux d'une stratégie vélo

1 h 30

- Appréhender une politique cyclable
- Construire une stratégie commune
- Mobiliser des ressources pour passer à l'action

02.
Aménager –
Améliorer mes infrastructures

Les fondamentaux des aménagements cyclables

1 h 30

- Appréhender les enjeux d'une voirie cyclable
- Améliorer la cyclabilité de son territoire
- Mettre en œuvre le stationnement vélo

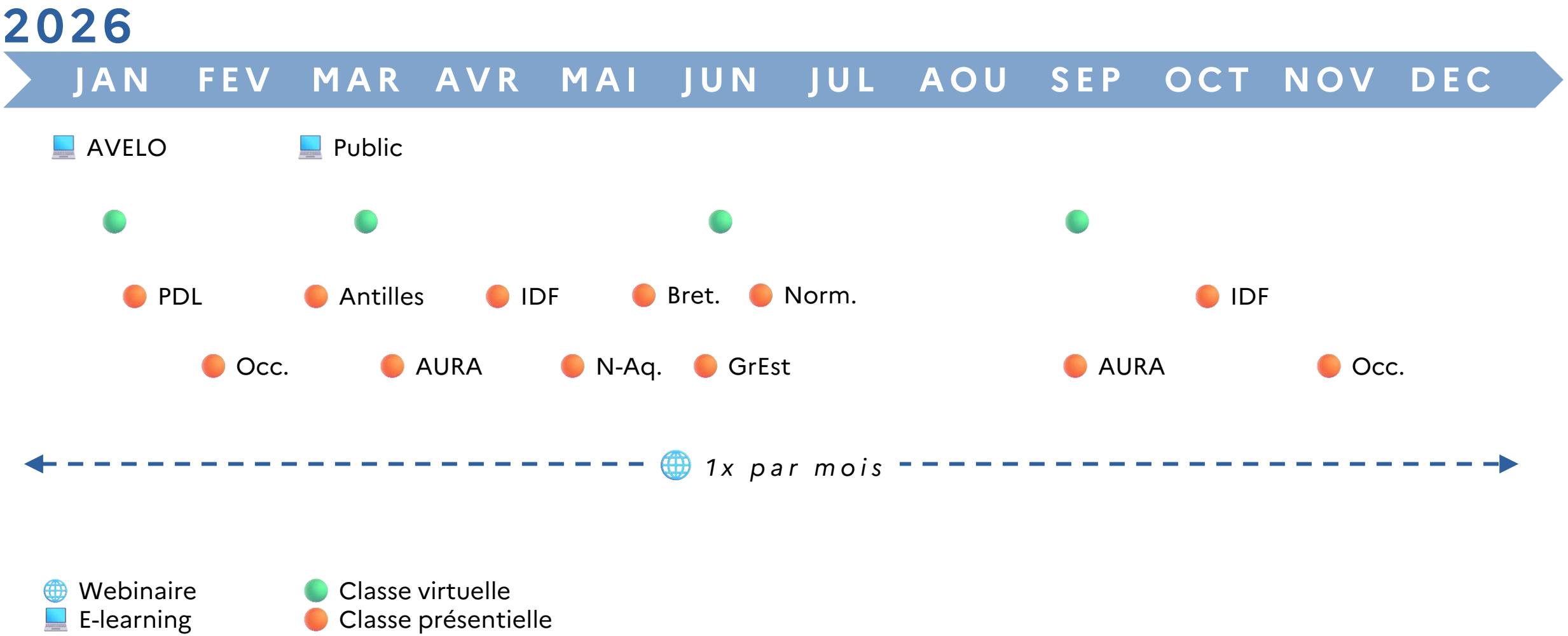
03.
Animer –
Faire vivre ma politique vélo

La mise en route d'un plan vélo

1 h 30

- Communiquer et faire vivre sa politique cyclable
- Développer et amplifier l'usage du vélo
- Evaluer, mesurer et améliorer

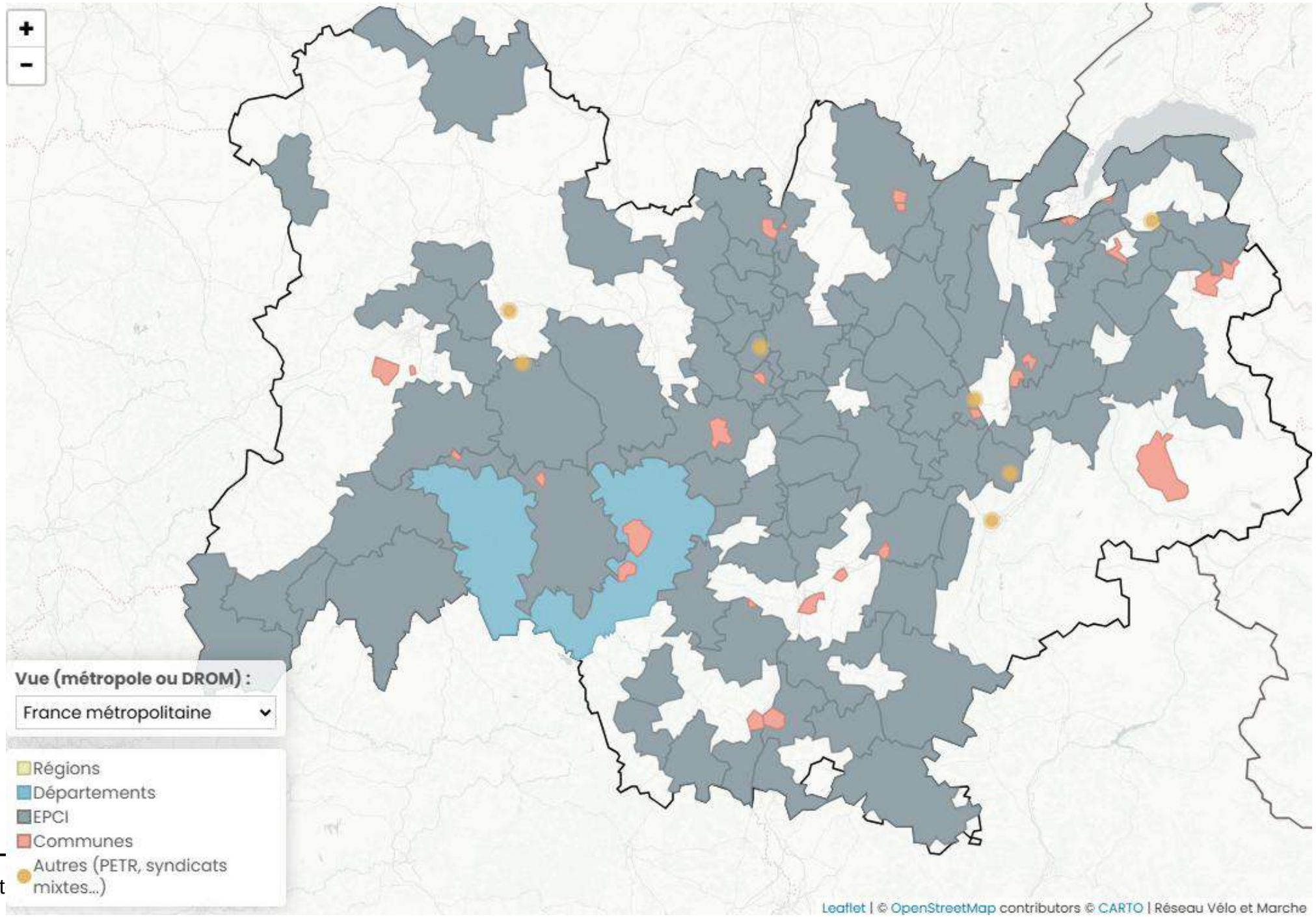
4. Montée en compétences



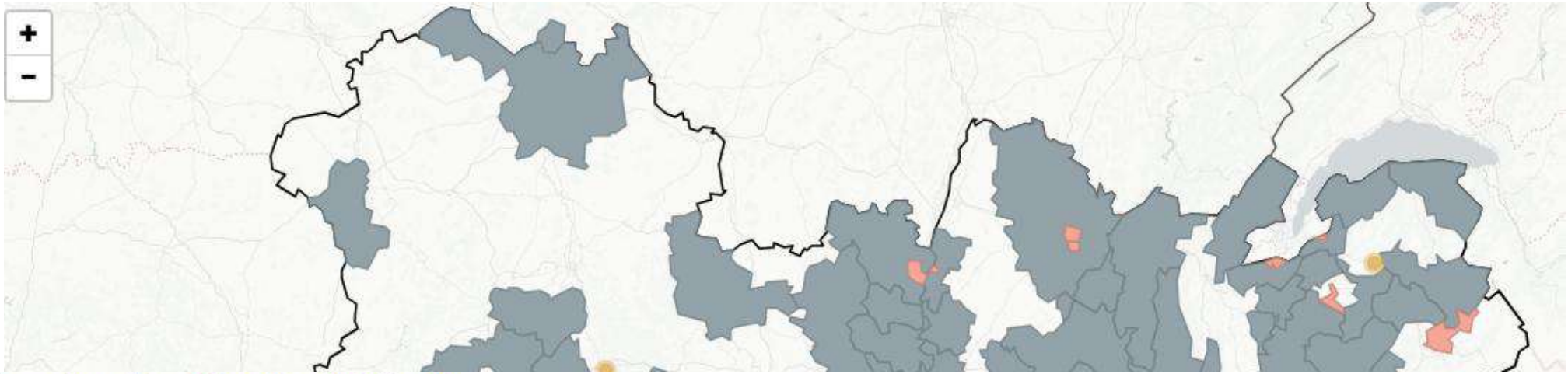
Les lauréats AURA



AVELO 1 / 2 / 3

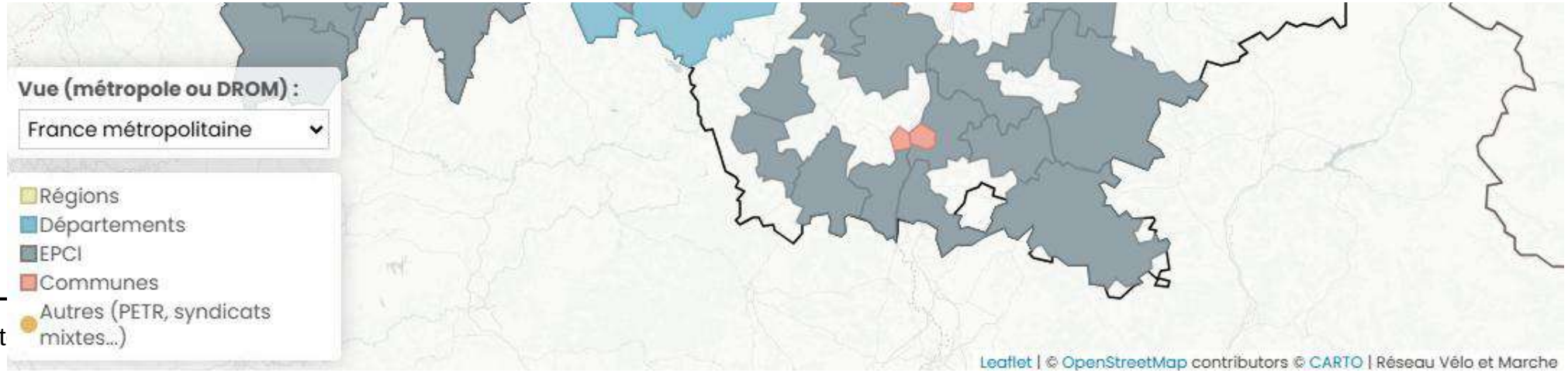

Vue (métropole ou DROM) :
France métropolitaine
Régions
Départements
EPCI
Communes
Autres (PETR, syndicats mixtes...)
Leaflet | © OpenStreetMap contributors © CARTO | Réseau Vélo et Marche

AVELO 1 / 2 / 3

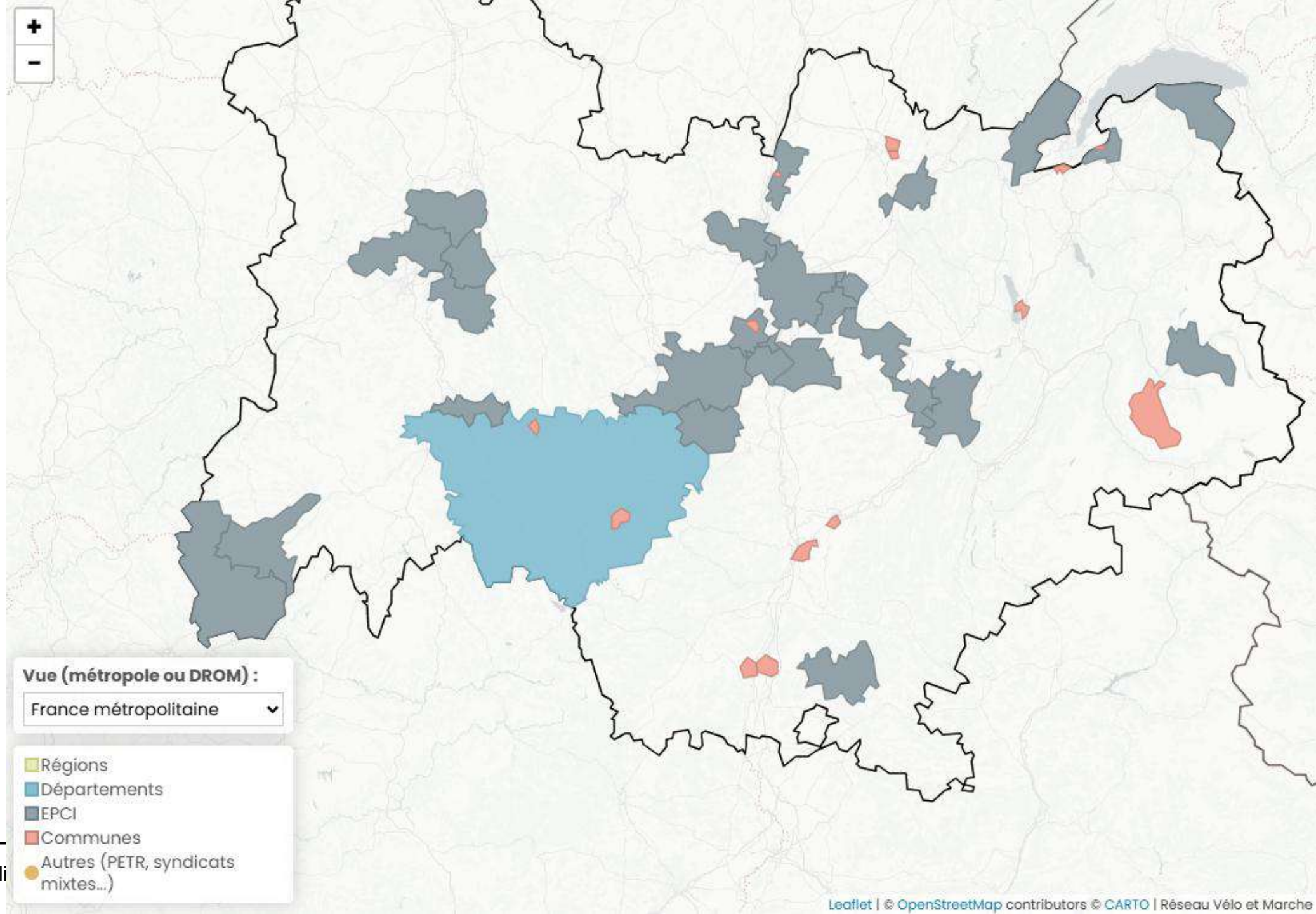


Nombre d'actions financées dans les **119** collectivités de **la Région AURA**

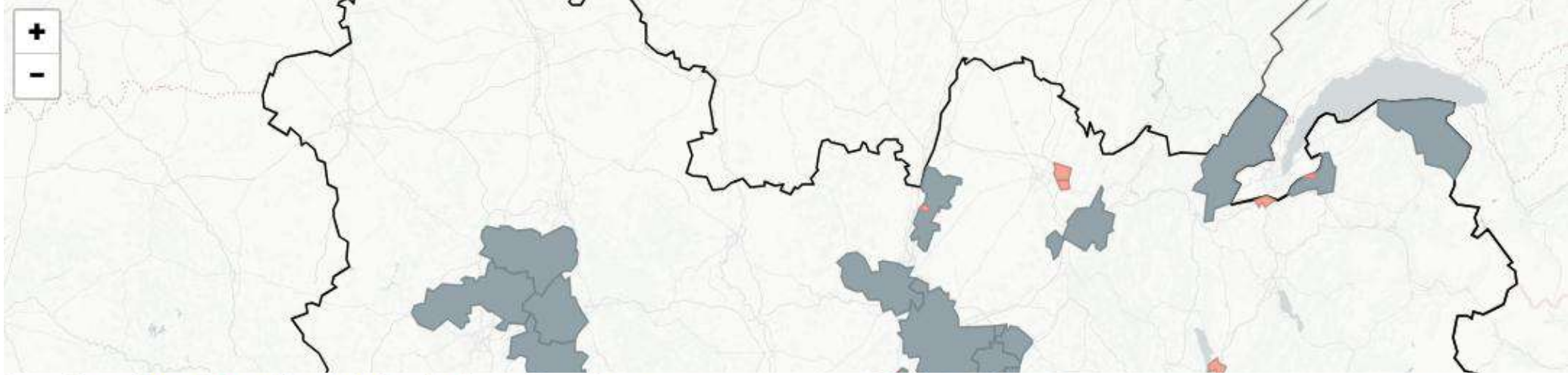
81	77	61	60	58
Actions de communications	Événements / animations	Schémas directeurs cyclables	Etudes de maîtrise d'œuvre / mise en œuvre	Recrutements chargé·e de mission vélo (47,9 ETP financés)



AVELO 3

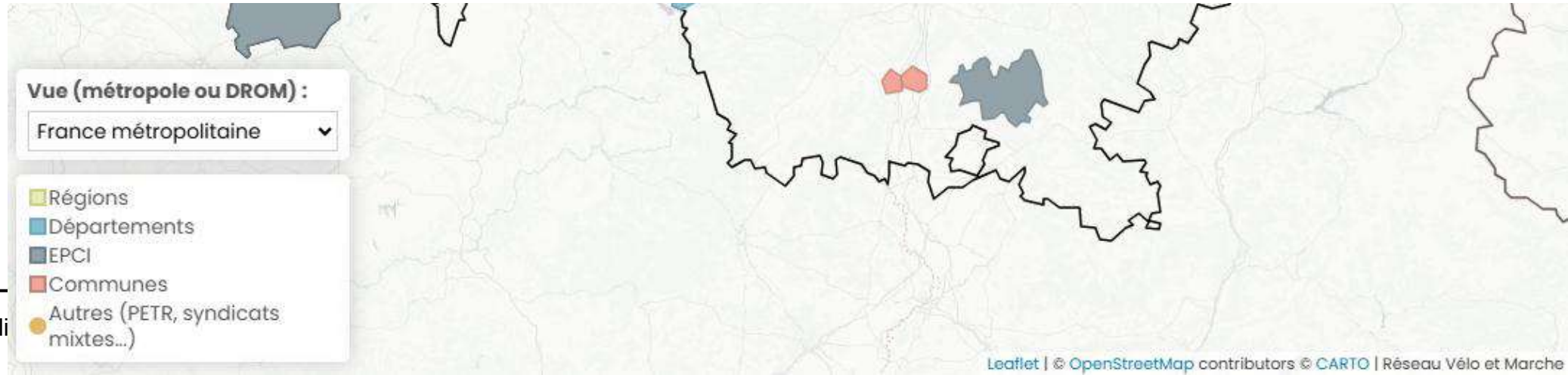

Vue (métropole ou DROM) :
France métropolitaine
Régions
Départements
EPCI
Communes
Autres (PETR, syndicats mixtes...)
Leaflet | © OpenStreetMap contributors © CARTO | Réseau Vélo et Marche

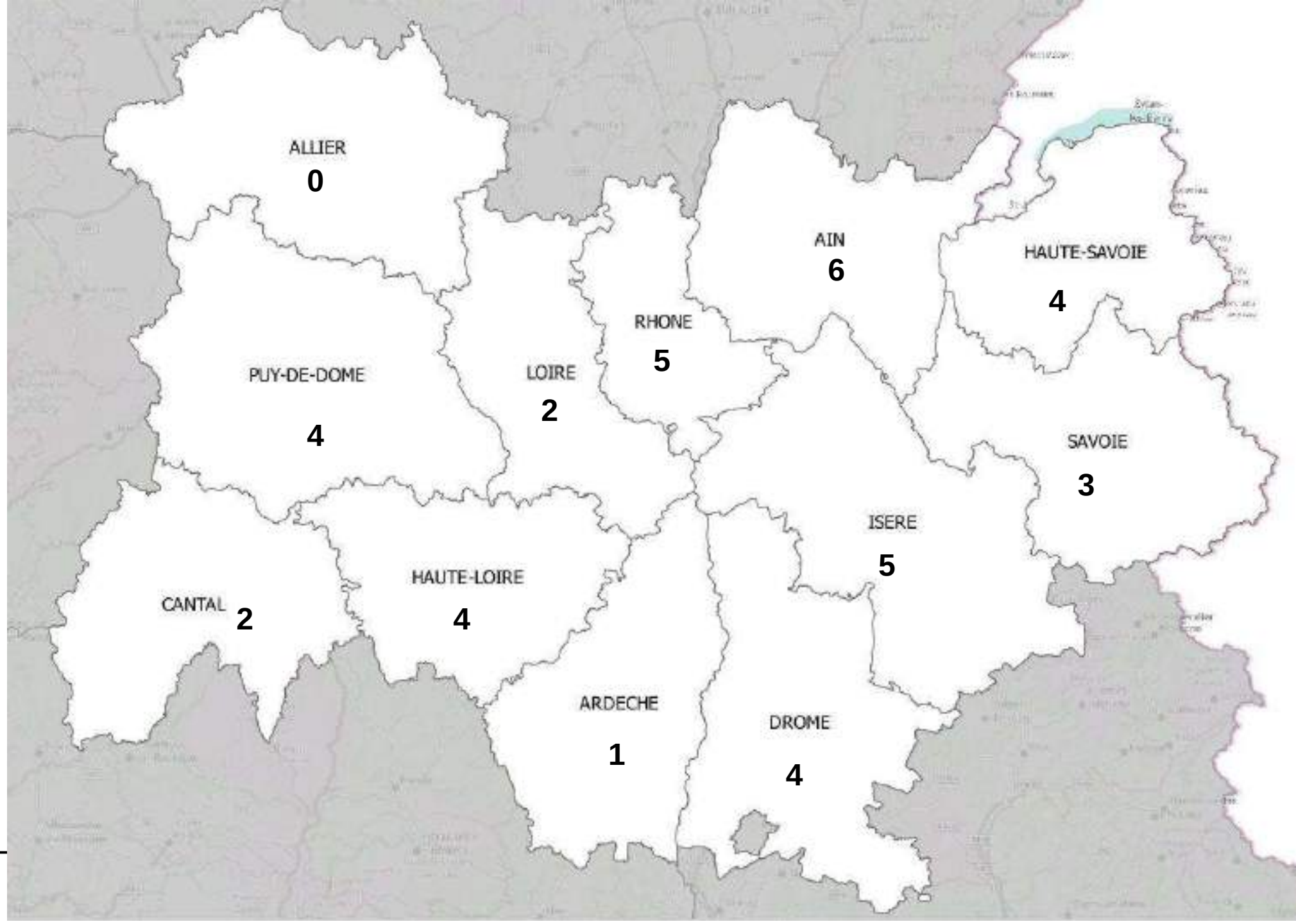
AVELO 3



Nombre d'actions financées dans les **40** collectivités de **la Région AURA**

22	20	20	16	13
Actions de communications	Etudes de maîtrise d'œuvre / mise en œuvre	Événements / animations	Installations d'arceaux	Signalétiques / jalonnements / marquages




ALLIER
0
AIN
6
HAUTE-SAVOIE
4
RHONE
5
PUY-DE-DOME
4
LOIRE
2
SAVOIE
3
ISERE
5
HAUTE-LOIRE
4
CANTAL
2
ARDECHE
1
DROME
4

PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

Liberté
Égalité
Fraternité

LE VÉLO EN ZONE PEU DENSE

Mobiliser le réseau routier existant

Journée AVELO – Clermont-Ferrand, 6 octobre 2026
Joris GRELAT – DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Un potentiel cyclable réel, une pratique bloquée

90 %

des kilomètres parcourus en zone peu dense le sont en voiture

60 %

des déplacements en milieu rural font moins de 10 km

1,1 million

de km de routes : l'un des réseaux routiers les plus étendus d'Europe

Sources : Enquête mobilité des personnes 2019 / Enquête nationale transports et déplacements 2008 ; SDES, Chiffres clés du transport, édition 2021 (données 2019)

Financer les itinéraires : le défi des territoires peu denses

En Auvergne-Rhône-Alpes – Fonds mobilités actives (2019-2023)

65,8 M€

159 projets, 120 collectivités

40 M€ acté pour le CPER 2023/2027 pour les véloroutes

5,6 M€ appel à territoires cyclables (2 lauréats)

4,7 M€ Fonds vert 2025-2026 (37 projets)

Voie verte

200 k€ à 1 M€ / km

Réaffectation d'une voie existante

20 à 40 k€ / km

Sources : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ; AF3V, Réseau Vélo et Marche

Changer de logique : partir du réseau existant



Hier

Aménager la route

- Pistes le long des axes principaux
- Coûts élevés, délais longs
- Foncier et artificialisation



Demain

Redéfinir la place

- Hiérarchiser le réseau : transit / desserte
- Apaiser ou réserver les petites routes
- Concentrer le transit sur les axes structurants

Doctrine de l'État : le guide DGITM « Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations » (2024) donne des clés pour l'aménagement des routes à faible trafic.

Des travaux récents qui convergent

AF3V **Valoriser le réseau rural au service des mobilités actives (janv. 2026)**

Retours d'expérience de territoires.

FNH **Comment mieux partager la route pour développer le vélo en territoire peu dense (janv. 2026)**

Sur des territoires pilotes, 3,5 % du réseau suffit à relier les polarités. Le coût se concentre sur les points durs.

Cerema **Plans de circulation favorables aux modes actifs en territoires peu denses (en cours)**

Construction d’un cadre méthodologique de plans de circulation hors agglomération, en partenariat avec 8 collectivités.

Quel est le potentiel à l'échelle nationale, et où agir en priorité ?



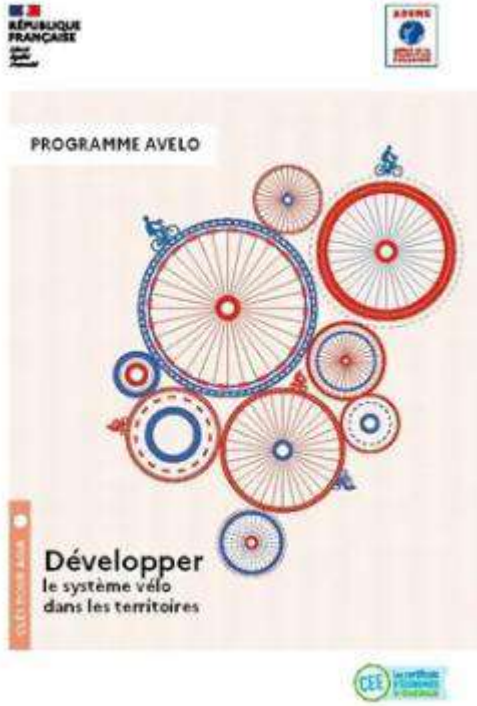
Étude ADEME – BL évolution (2025)
Potentiel de changement de classification des routes pour développer les usages des modes actifs et/ou légers

La requalification de la voirie au service des mobilités actives









1. **Pourquoi requalifier la voirie ?**
2. **Identifier les routes ayant un potentiel de requalification**
3. **Une méthode de modélisation pour identifier des itinéraires**
4. **Les outils pour la requalification**
5. **La mise en œuvre**





1. Pourquoi requalifier la voirie ?

1. Partager la route afin de dédier une partie de la voirie aux modes actifs
2. 33% de la population éconduite de la voiture : ne veulent ou ne peuvent pas utiliser la voiture
3. Artificialisation des sols : privilégier la sobriété et le réemploi dès que possible plutôt que d'artificialiser
4. Améliorer la sécurité, le confort de vie, limiter les nuisances sonores et renforcer l'attractivité des territoires

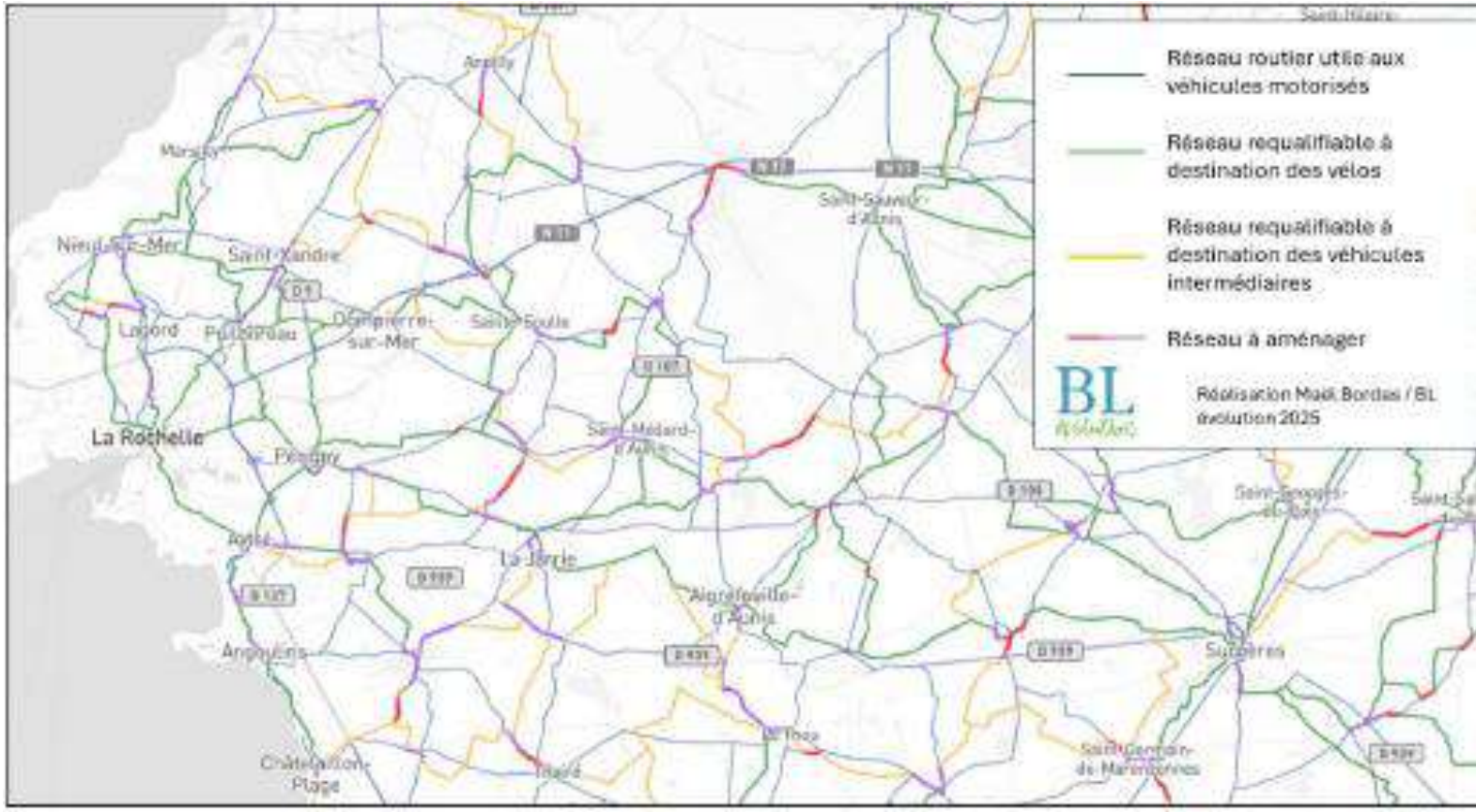
Les réseaux routiers locaux de 31 pays européens

Pays	Linéaire de routes locales (en km)	Part des routes locales dans l'ensemble du réseau routier
Allemagne	178 700	74 %
Autriche	91 900	72 %
Belgique	138 900	89 %
Bulgarie	12 200	61 %
Chypre	5 000	51 %
Croatie	8 800	34 %
Danemark	71 000	84 %
Espagne	501 000	41 %
Estonie	42 200	32 %
Finlande	51 000	66 %
France	705 000	63 %

2. Identifier des routes ayant un potentiel de requalification

Critères de sélection importants :

1. Routes avec un **trafic inférieur à 500 véhicules/jour** (idéalement moins de 300 véhicules/jour pour une cohabitation sécurisée) selon une étude du Cerema
2. **Pentes inférieures à 4-5%** pour faciliter les déplacements à vélo.
3. **Connexion aux pôles générateurs** : proximité avec des écoles, commerces, gares, zones d'habitat ou d'emploi et interconnexion avec des réseaux de transports en commun (bus, trains).
4. **Limiter le nombre de riverains impactés par la réaffectation**.
5. Nature des **intersections** : éviter les carrefours avec des axes très circulés (ex. : routes nationales, départementales à fort trafic) et privilégier les routes avec peu d'intersections ou des intersections sécurisées (feux, passages piétons, ralentisseurs).



3. Une méthode de modélisation pour identifier des itinéraires

Etude ADEME x BL Evolution :

- Création d'un algorithme qui a permis d'identifier les voiries requalifiables
- Inclut les chemins et propose de requalifier des itinéraires selon plusieurs scénarios plus ou moins ambitieux **(61 000 à 315 000km)**

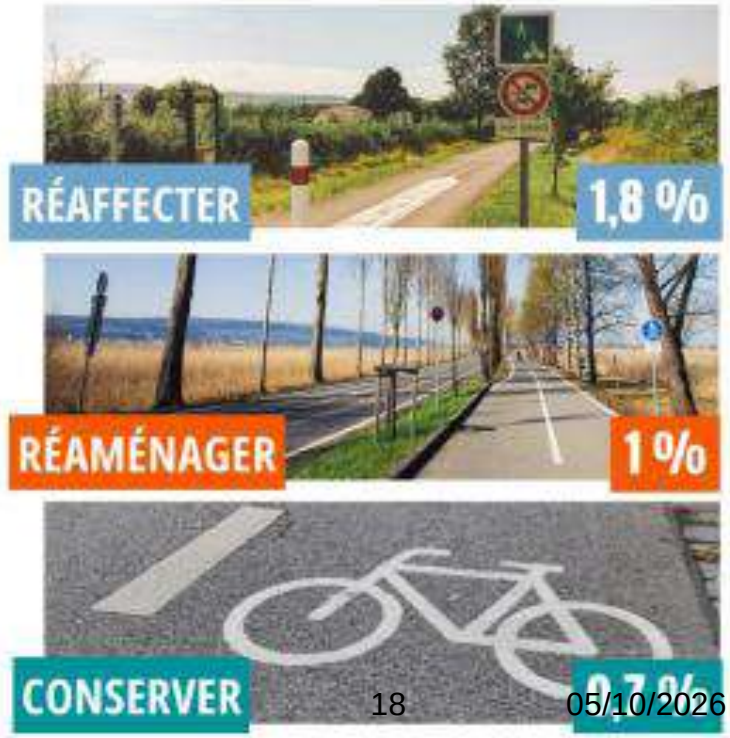
Etude de la fondation pour la nature et l'homme : **mobiliser 3,5 % de la voirie permettrait de déployer un réseau cyclable cohérent, continu et interconnecté entre les principaux pôles stratégiques des territoires**. Ces itinéraires sont composés :

- A moitié de voie à réaffecter via de la signalisation
- A un quart d'aménagement cyclable à conserver
- A un quart de tronçons de routes devant être aménagé

Extrapolé à l'échelle nationale cela donne **108 900 km de voiries mobilisées dont 55 000 km à réaffecter**

Catégorie	Linéaire (km) [Routes hors agglomération]
Itinéraires voitures incontournables	345 000 km
Itinéraires à réserver sans regret au vélo	61 000 km
Itinéraires possibles pour les véhicules intermédiaires	50 000 km
Longueurs à aménager (commun avec les itinéraires voitures incontournables)	14 000 km





4. Les outils pour la requalification

Peu contraignant / Peu sécurisant

Jalonnement sans contrainte



Réduction de la vitesse autorisée



Plan de circulation avec contraintes réglementaires



Plus contraignant / Plus sécurisant

Plan de circulation avec filtres modaux





5. La mise en œuvre



Phase 1 : diagnostic et identification

Recenser le réseau routier, appliquer les filtres, concerter les acteurs locaux

Phase 2 : expérimentation

Sélectionner des itinéraires pilotes, aménager de manière provisoire au démarrage, évaluer l'impact

Phase 3 : pérennisation

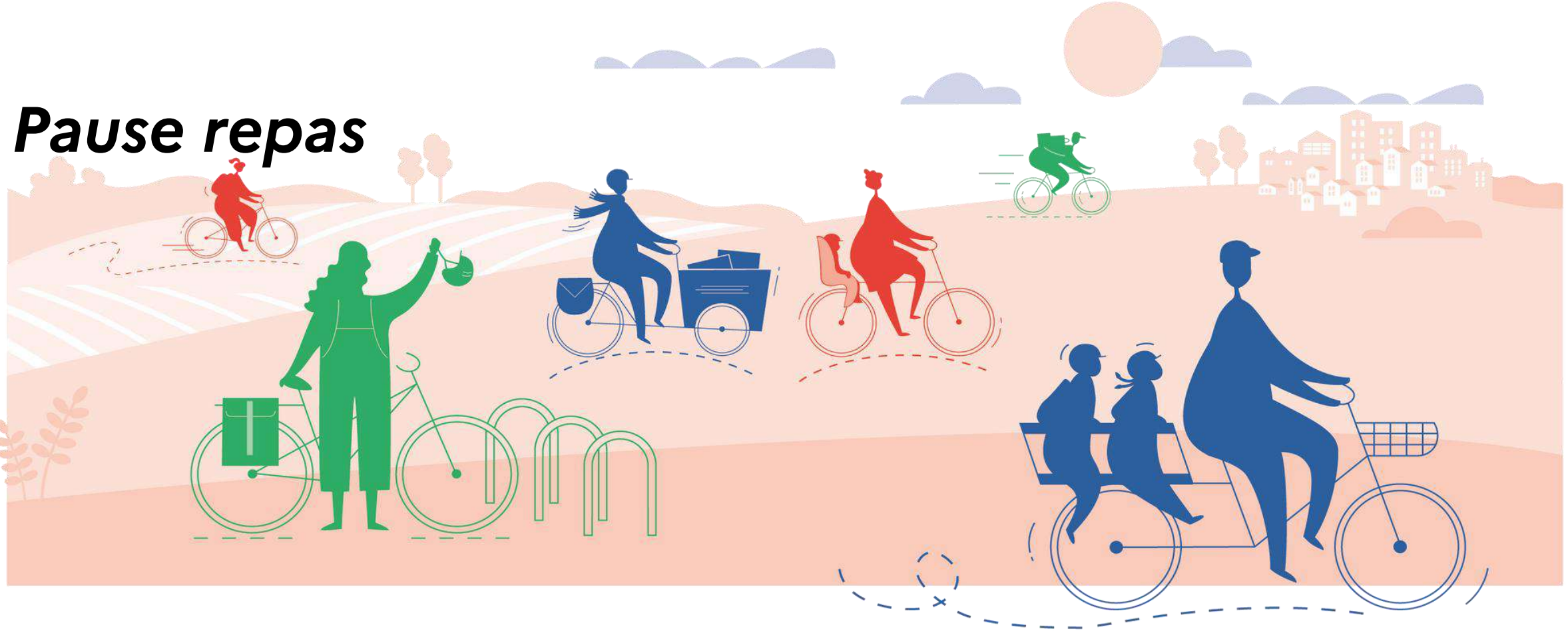
Valider les aménagements, les intégrer dans les documents de planification, communiquer et sensibiliser



Et surtout bien intégrer les questions de gouvernance dans le processus

Rencontres AVELO3 - Clermont-Ferrand

Pause repas



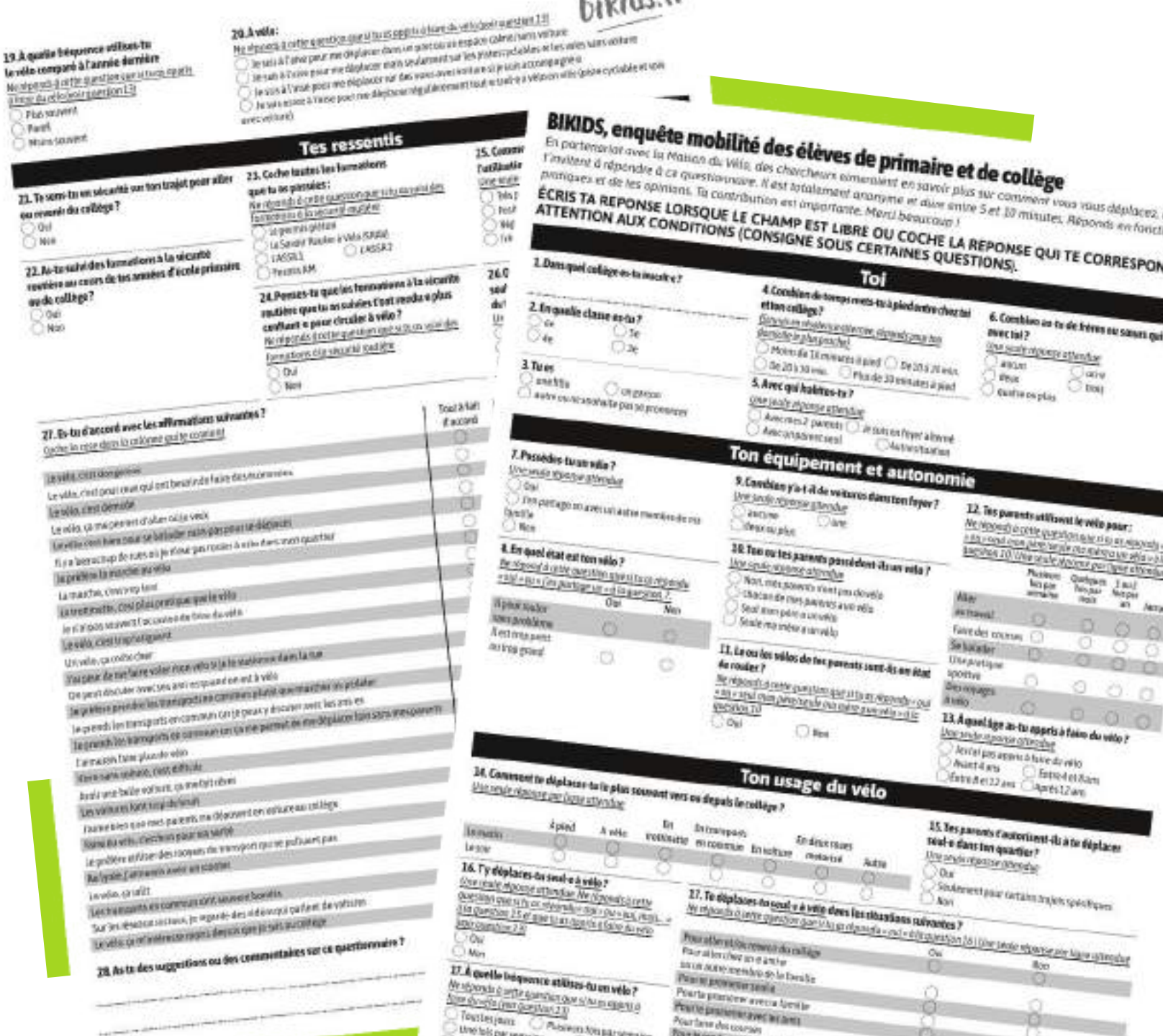
ADEME, Rencontres AVÉLO AURA

Le vélo en zone peu dense

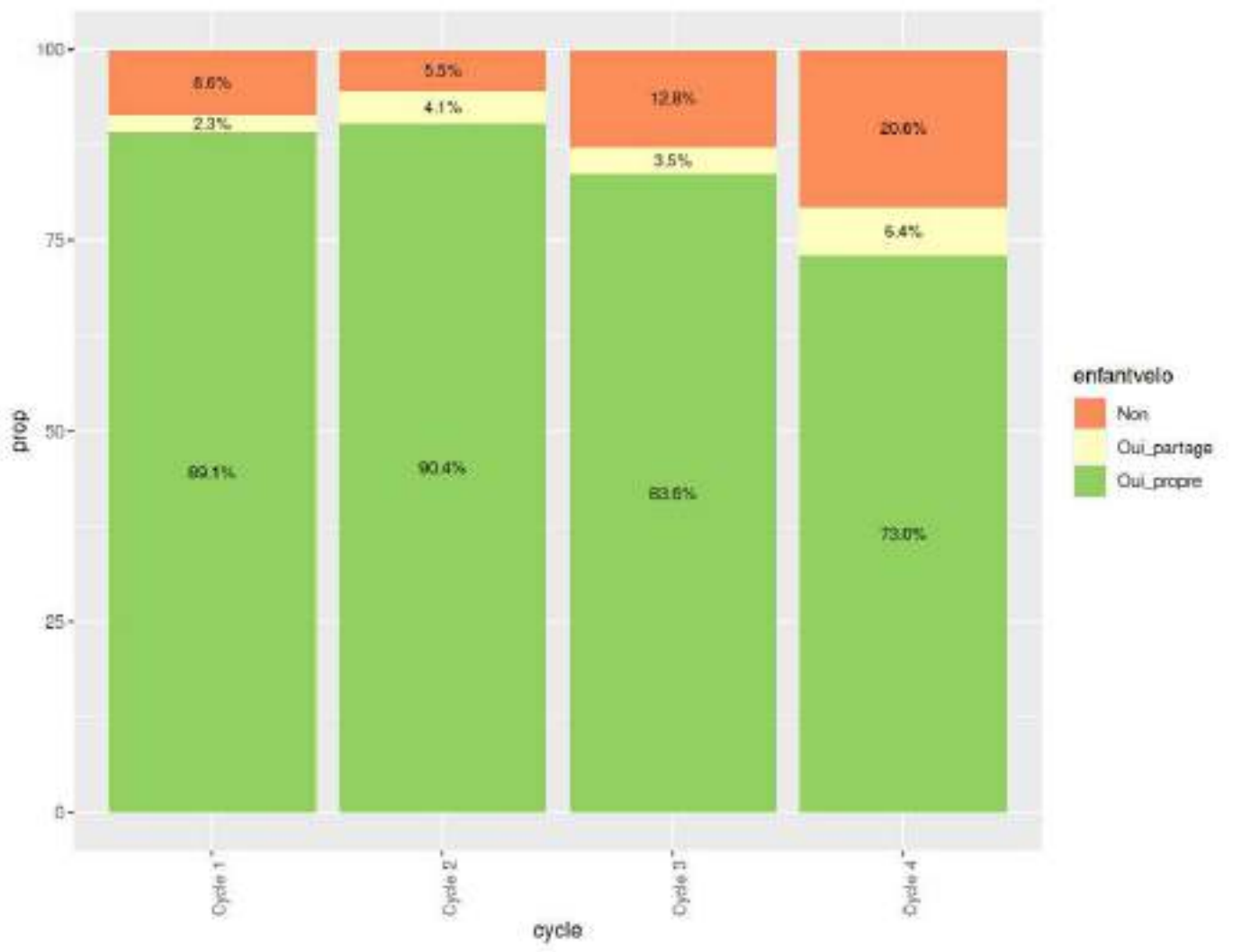
Pratiques enfantines et adolescentes du vélo : difficultés et inégalités d'accès

Matthieu Adam

Clermont-Ferrand, 6 octobre 2026



L’équipement : l’éléphant au milieu de la pièce



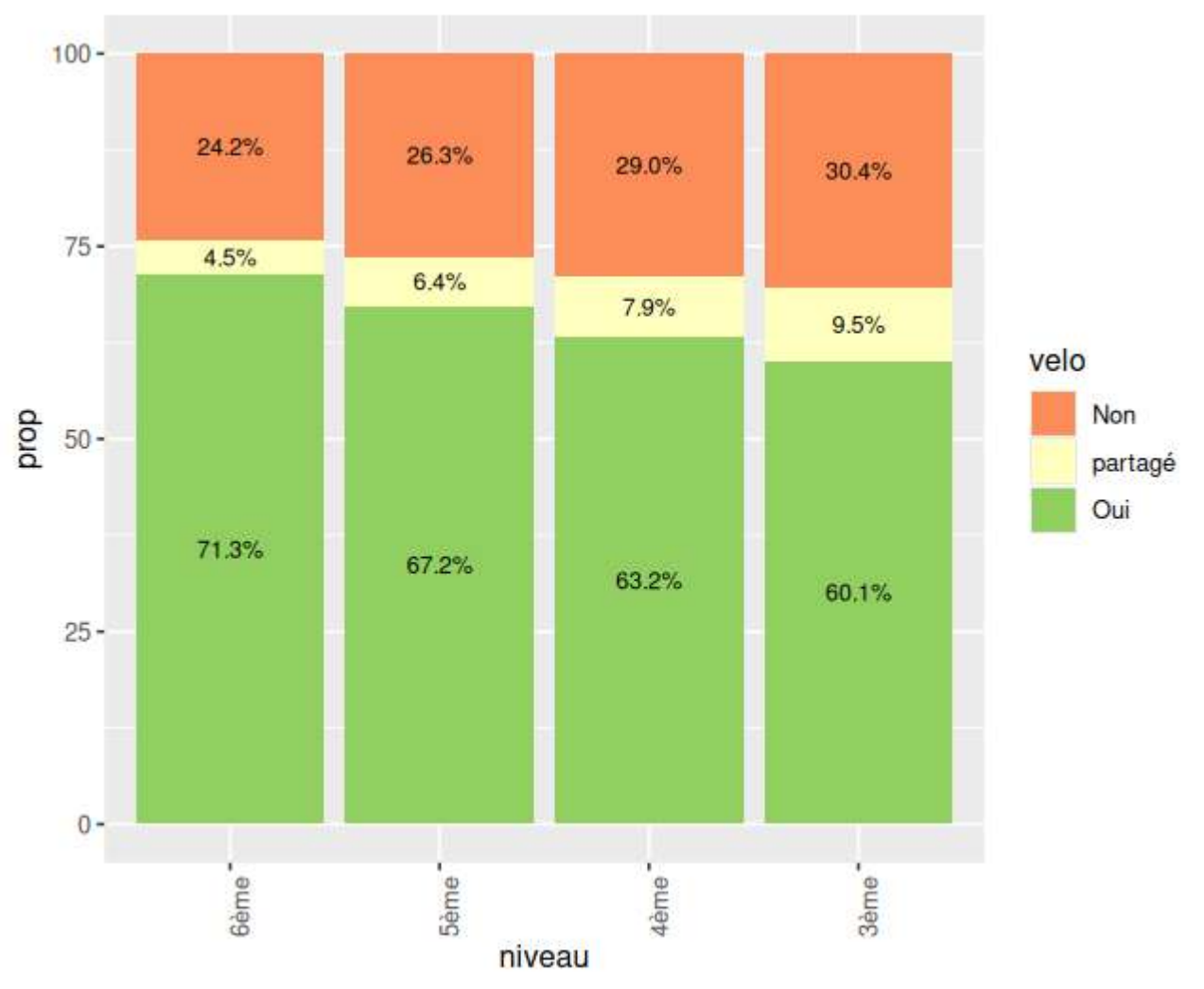
- Équipement des enfants par cycle selon leurs parents
  (Source : Questionnaire parents 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)

Cycles scolaires
Cycle 1 : école dite maternelle
Cycle 2 : CP→ CE2
Cycle 3 : CM1→ 6ème
Cycle 4 : 5ème → 3ème

- Baisse graduelle de l’équipement à partir du cycle 3
- Dans notre panel, le taux maximal déclaré d’équipement en propre de l’enfant est en moyenne section (93%), il reste au-dessus de 90 % jusqu’en CE2 et atteint 70 % en troisième
- Le partage d’un vélo dans le foyer ne compense pas cette baisse

- Des chiffres surestimés du fait de la construction du panel et qui ne tiennent pas compte de l’état de fonctionnement

L’équipement et son état



- L’équipement brut (73 % de collégien’nes ayant accès à un vélo, 66 % en propre), masque l’état

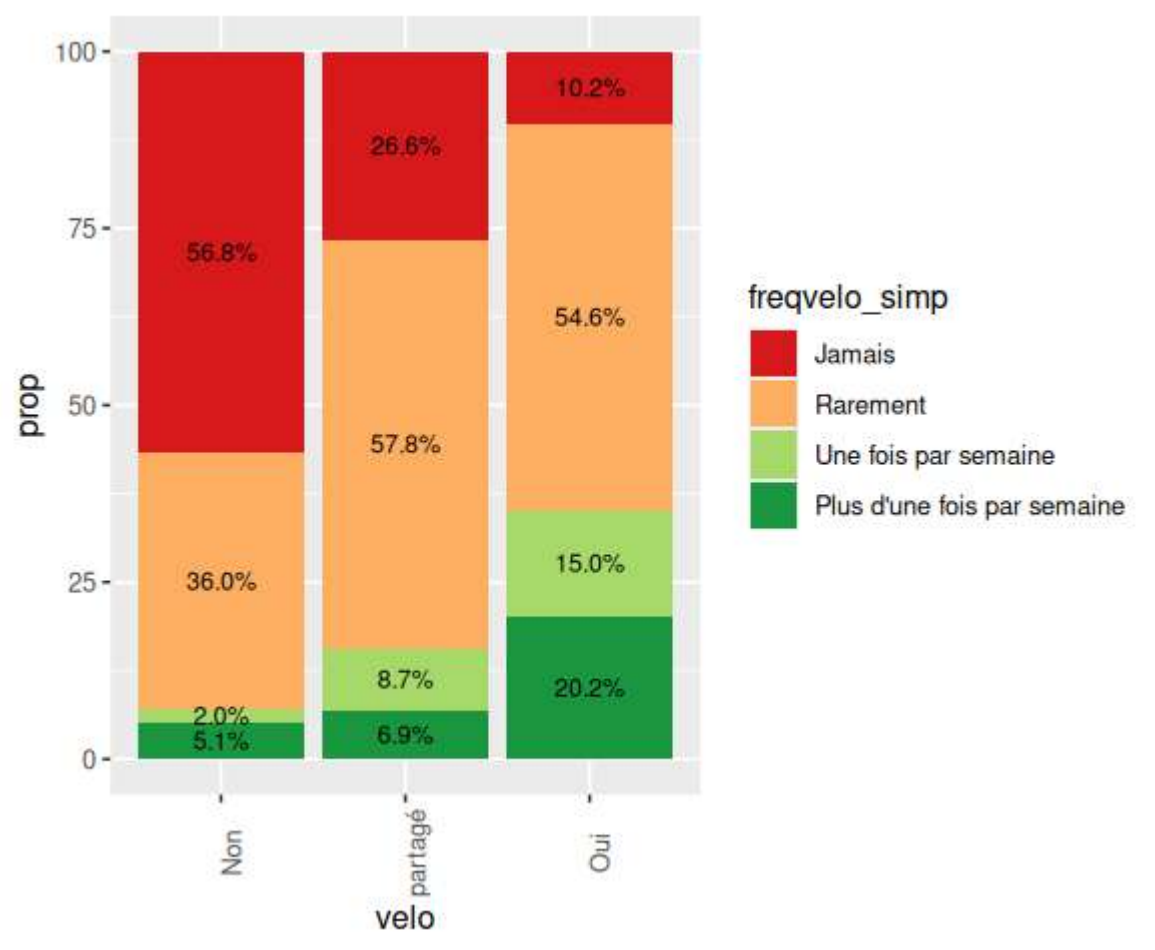
- Sur les 73 % qui ont leur propre vélo
  En trop mauvais état pour rouler dans 7 % des cas
  D’une taille inadapté dans 23 % des cas

- Seuls 51 % des collégien’nes du panel ont accès un vélo en état de rouler dans leur foyer

- Équipement des collégien’nes par niveau

(Source : Questionnaire collégien’nes 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)

De l’équipement à la pratique



- Des pratiques surtout de loisirs

  5 % des élèves utilisent le vélo pour aller au collège (48 % à pieds, 24 % en TC, 10 % en voiture, 10 % en trottinette)

  77 % font du vélo, 27 % une fois par semaine ou plus

  38 % se déplacent seul’es à vélo (tous motifs confondus) et 60 % se baladent en vélo (sans fréquence précise)

- **L’équipement est un facteur déterminant pour la pratique** : une lapalissade ? Ou une piste pour l’action publique

- Pratique des collégien’nes en fonction de leur équipement
  (Source : Questionnaire collégien’nes 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)

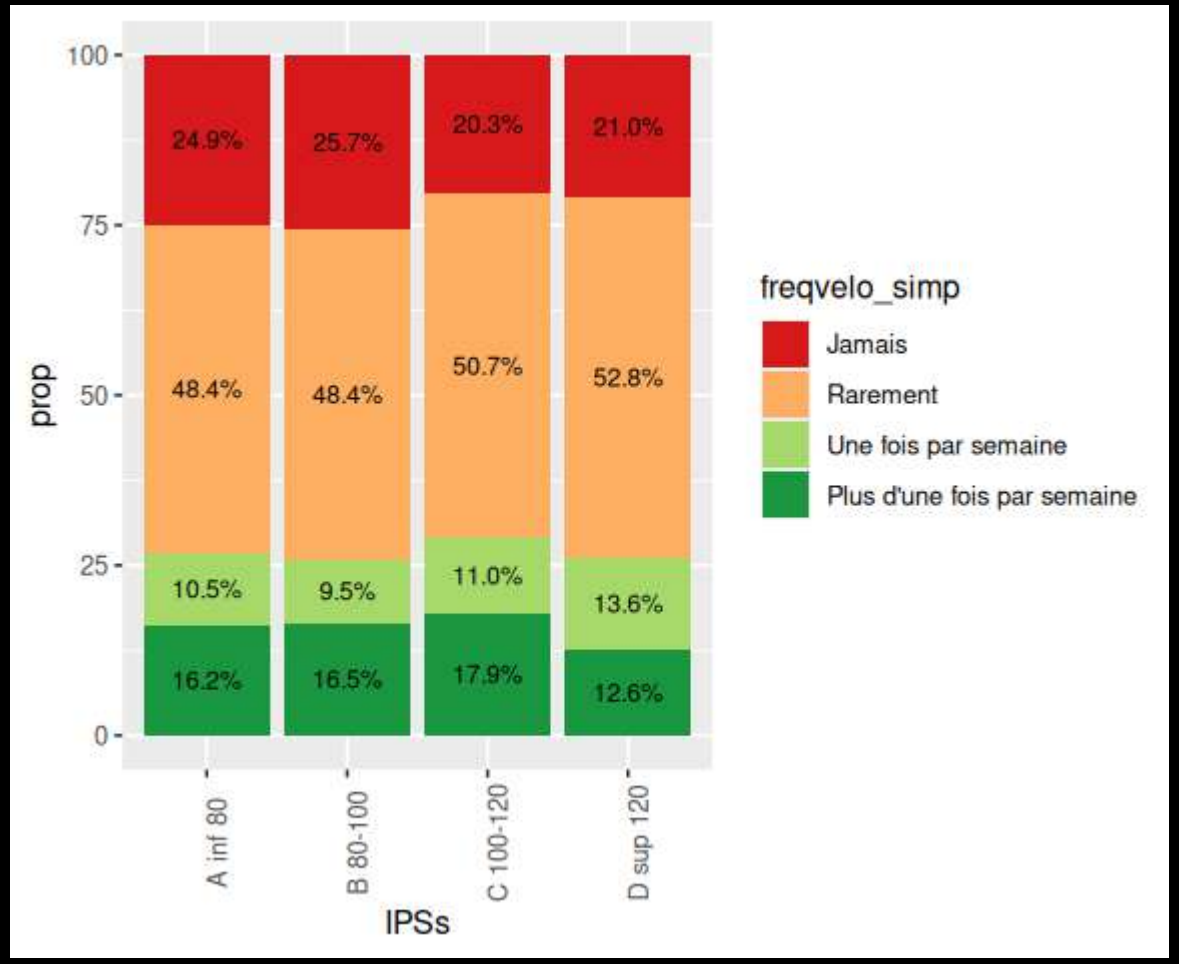
Une affaire de genre ?



- Des socialisations genrées très visibles dans les statistiques
- Le niveau masque le genre : la baisse de l'équipement en vélo au cours du collège touche avant tout les jeunes filles
- Les pratiques suivent la même trajectoire
  En sixième, 29 % des filles font du vélo une fois par semaine ou plus, contre 44 % des garçons
  En troisième, 10 % des filles font du vélo une fois par semaine ou plus, contre 30 % des garçons

- Équipement des collégien'nes en fonction de leur genre
  (Source : Questionnaire collégien'nes 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)

Une affaire de classe ?

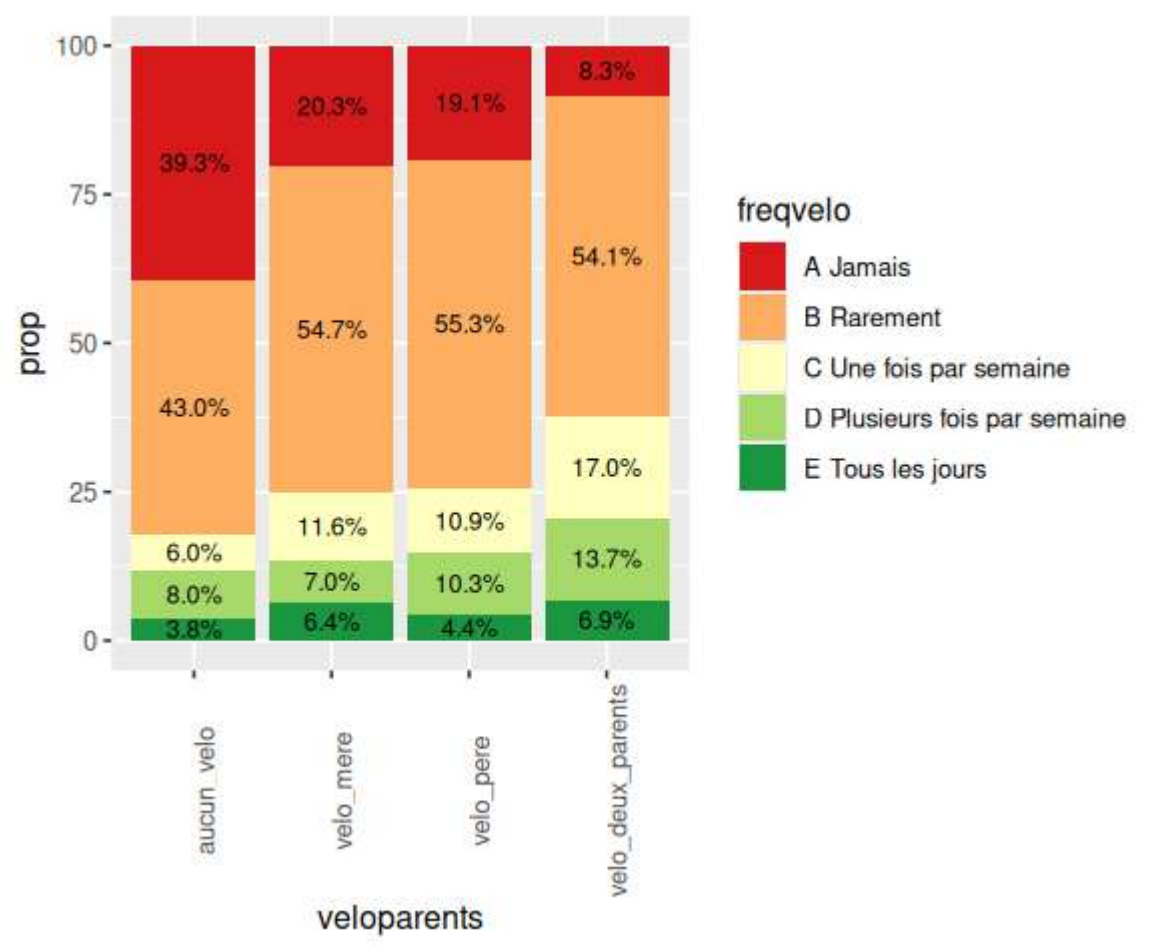


Indice de position sociale (IPS) du collège
<80 : collège très défavorisé
80-100 : collège défavorisé
100-120 : collège moyen
> 120 : collège favorisé
IPS moyen de l'académie : 109,6
IPS moyen du panel : 109,6

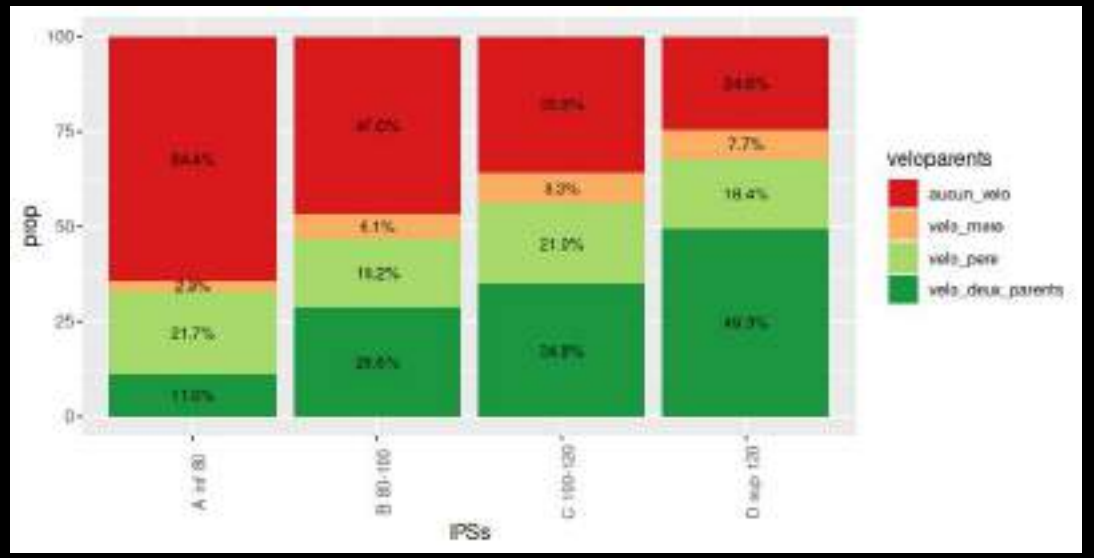
- Fort effet « collège » sur l'équipement : 80 % des élèves de collèges favorisés ont un vélo au domicile (propre ou partagé) contre 66 % des élèves de collèges très défavorisés…
- … effet aussi, mais plus limité sur les pratiques
- Des pratiques maximales dans les collèges favorisés, plus d'élèves qui ne pratiquent jamais dans les établissements défavorisés
- L'effet du milieu social est un peu plus net chez les filles : les filles des quartiers populaires pratiquent encore moins

- Pratique des collégien'nes en fonction de l'IPS de l'établissement
(Source : Questionnaire collégien'nes 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)

Une affaire de famille ?



- Pratique des collégien'nes en fonction de l'équipement de leurs parents
  (Source : Questionnaire collégien'nes 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)



- Équipement des parents en fonction de l'IPS du collège
  (Source : Questionnaire collégien'nes 2024-2025, Projet Bikids, Matthieu Adam, UMR 5600 EVS, CNRS, ENS de Lyon, Maison du Vélo Lyon Métropole, Boutique des sciences de Lyon 2, 2026)

- *IPS et équipement des parents sont liés*
- Équipement et pratiques dépendent de l'équipement des parents
- Le genre du parent équipé a peu d'effet au global, mais les filles sont un peu plus susceptibles de pratiquer si leur mère est le seul parent équipé
- **Les politiques d'équipement des adultes (pauvres) sont des politiques qui favorisent le vélo chez les enfants**

Les suites ?

- **Perspectives de Bikids**
- Des articles scientifiques à paraître qui :
  - Complexifient l'analyse en hiérarchisant les variables
  - Ajoutent d'autres variables (en particulier l'aisance à vélo des élèves, mais aussi leurs projections dans l'avenir)
  - Tirent partie du questionnaire parents pour affiner les hypothèses sociologiques (en particulier à partir du niveau de diplôme dans un même IPS)

- **Perspectives de recherche hors Bikids**
- Reproduire l'enquête dans d'autres territoires (autres agglomérations, territoires peu denses)
- Reproduire l'enquête dans 5 ou 10 ans
- Apporter de la finesse via de nouvelles enquêtes qualitatives

Merci de ne pas faire circuler ce document

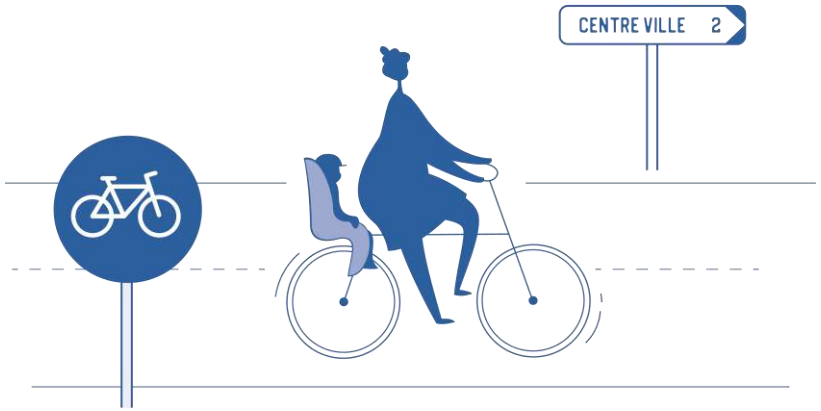
Pour citer les constats : Matthieu Adam, « Pratiques enfantines et adolescentes du vélo : difficultés et inégalités d'accès », *Rencontres AVÉLO AURA*, Clermont-Ferrand, 2026.

Me contacter : matthieu.adam@cnrs.fr

Le vélo
en zone peu dense

Hautes Terres Communauté

Maud KNEIPER • Chargée de missions mobilité



AVELO 3 • Webinaire du 06 octobre 2026

SOMMAIRE



Présentation du territoire

- Hautes Terres, terre de vélos
- Le plan vélo de HTC



Exemples d’actions mises en place

- La location vélos
- La liaison cyclable
- Mai à vélo 2026



Les perspectives 2027

- La location vélos
- La liaison cyclable
- Mai à vélo 2027

Hautes Terres, terre de vélos



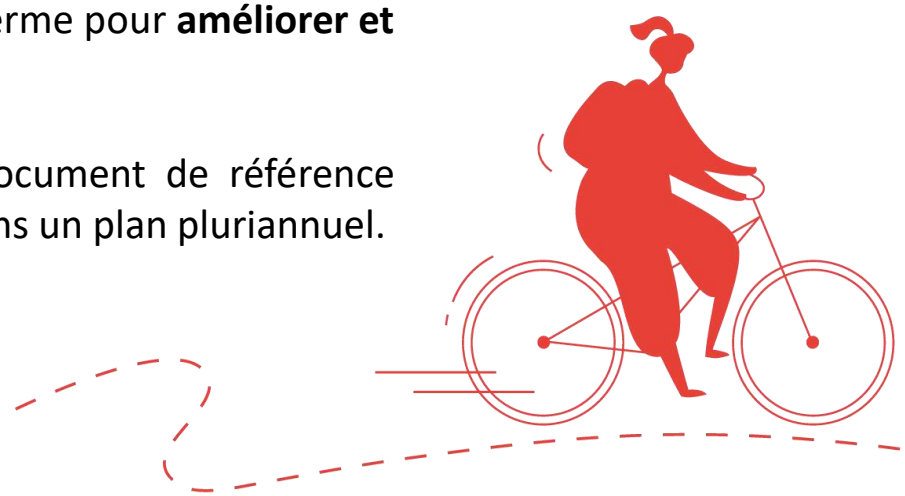
Le plan vélo de HTC

Un outil évolutif pour accompagner le développement de la pratique

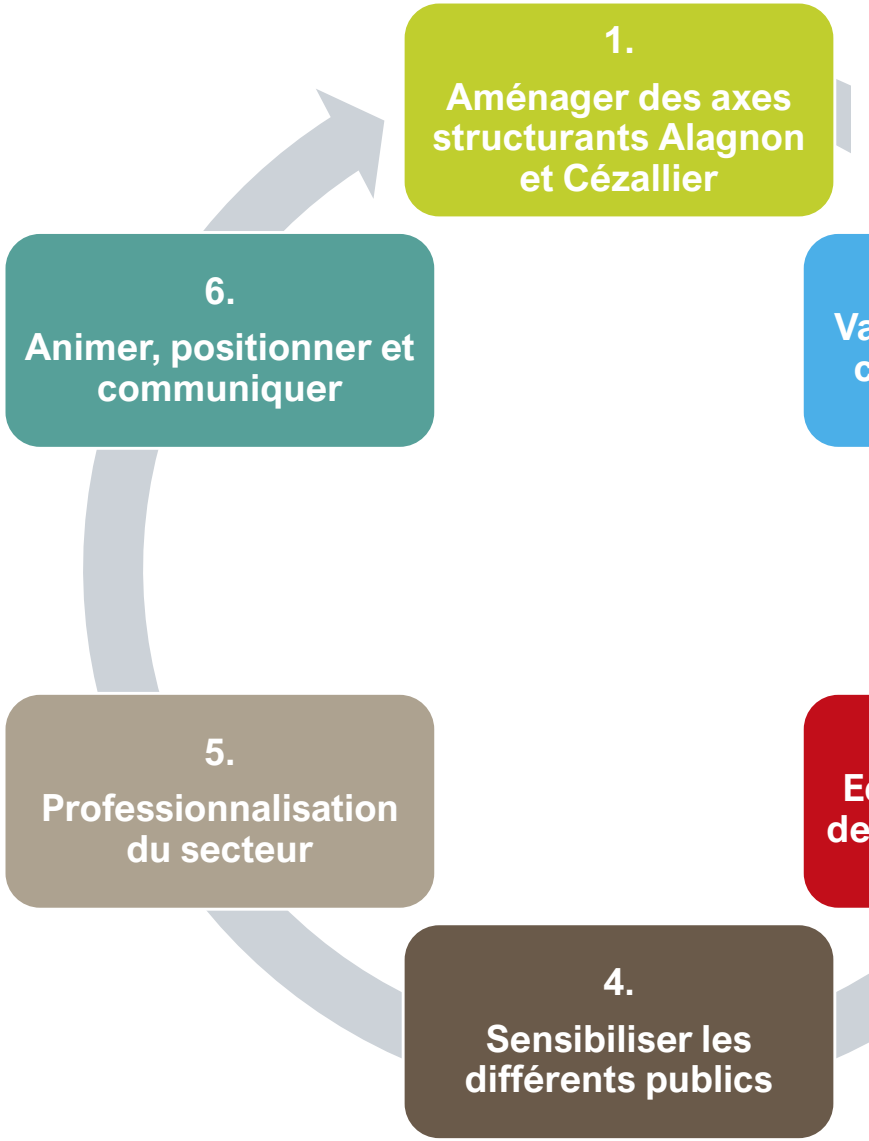
Une ambition : Faire de Hautes Terres Communauté : un **« territoire cyclable »** au **quotidien** et une **« destination vélo »** pour **les visiteurs**



- Outil sans contrainte juridique, évolutif qui donne un premier cap mais qui pourra être adapté au regard du contexte, des besoins identifiés et des opportunités financières,
- Répertorie les actions sur du court, moyen et long terme pour **améliorer et encourager la pratique cyclable**.
- Outil de programmation et de planification, ce document de référence permet aussi de programmer les investissements dans un plan pluriannuel.



Les orientations du plan vélo de HTC



Développer la pratique du vélo sur le territoire en aménageant des liaisons structurantes à l'échelle du territoire afin de favoriser l'itinérance et les déplacements du quotidien entre les bourgs reliés

Compléter l'offre des axes structurants en proposant des itinéraires secondaires pour une pratique de loisirs et quotidienne de proximité

Développer des services pour une offre vélo globale et qui permet d'accompagner la pratique (stationnement, location VAE, signalétique vélo)

Promouvoir le vélo et encourager à la pratique via une communication régulière et l'organisation d'événements

Accompagner le développement et la structuration d'un réseau professionnel vélo : de la formation au service client.

Promouvoir Hautes Terres comme un « territoire cyclable » et une « destination vélo »

La location vélos





Proposer une location vélo aux habitants et résidents secondaires dans le but de faire découvrir le Vélo électrique sur notre territoire

- 15 VTC-AE pour une durée d'un mois non renouvelable sur l'année.
- 69 euros et période promotionnelle en mars à 35€
- Du mars à octobre en 2024 – 2025 et 2026
- Possibilité de louer des sacoches, porte-bébé et remorque.

- Les + : des usagers très satisfaits de plus en plus nombreux
- Les - : Une vocation première pas forcément respectée → les usagers reviennent chaque année et se servent du vélo pour de la balade
  - Fonctionnement peu flexible à cause d'un manque de temps et de moyens technique pour assurer des locations chaque jour ou chaque semaine



La location vélos
Les perspectives 2027



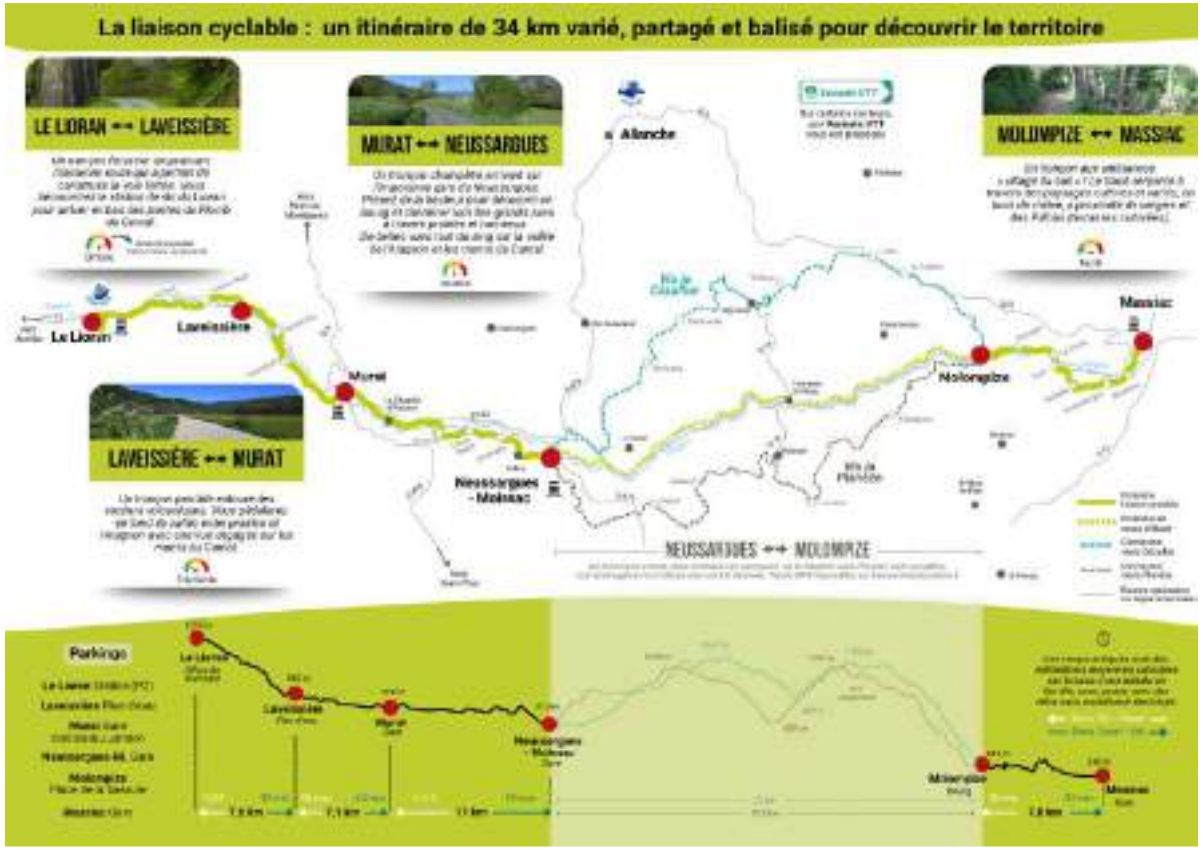
Fin du marché en septembre 2026

- Bilan financier et des fréquentations réalisé
- Impacts sur les professionnels du vélo à évaluer

- Groupe de travail politique à mettre en place pour proposer un nouveau service de location ou continuer celui-ci en l'ajustant.



La liaison cyclable



- Suite au plan vélo, volonté politique et du territoire de créer un aménagement cyclable du Lioran à Massiac.
- Parcours contraint à cause des différents massifs, de l'Alagnon, de la route nationale 122.
- Reprise des chemins communaux et création d'une liaison cyclable en 2025 entre Le Lioran et Neussargues et Molompize et Massiac.
    - Les - : Elle ne respecte pas toutes les normes des aménagements cyclables type voie verte
    - Les + : Elle est continue, lisible dans l'espace et sécurisée.
    - Pas d'artificialisation de nouveaux espaces.



La liaison cyclable
Perspectives

- Entre Neussargues et Molompize: espaces très contraints au niveau du relief. Obligation de créer des passerelles, des encorbellements.
- Rendu étude de faisabilité en octobre 2026.
- Fin des aménagements estimée en 2029.





Mai à vélo 2026 à HTC



- Volonté de s'inscrire dans le mouvement « mai à vélo » 2026 avec initialement une grande fête du vélo regroupant tous nos prestataires locaux
- Contexte politique n'a pas permis cette fête.
- → Proposition de plusieurs animations aux 4 coins du territoire pour toutes les cibles: enfants, tout-petits, séniors, cycliste avéré ou pas du tout.

- Réussite et satisfaction : à renouveler en 2027.



Syndicat Mixte des Transports Urbains du Bassin Thiernois

Rencontre Avélo Auvergne Rhône Alpes

Clermont-Ferrand

Mardi 6 octobre 2026

SMTUT | Syndicat Mixte des Transports Urbains du Bassin Thiernois

Présentation

1. L’adoption d’un plan vélo grâce au programme Avelo 2

2. Les réalisations

3. Bilan, adaptation et perspectives

- Syndicat mixte Autorité Organisatrice de la Mobilité depuis le 1er janv. 2020
- 33 communes (TDM et 3 communes de Entre Dore et Allier)
- 48 000 hab.
- 67 hab./km²
- 3 gares : Thiers, Lezoux et Peschadoires



Une feuille de route pour les mobilités actives

- L'opportunité d'un plan vélo grâce au programme Avélo 2 à la suite de la réorganisation territoriale et d'une première réflexion supra communautaire portée par le PNR Livradois Forez
- La rencontre des appels à projets (Cœur de Ville et Petites Villes de Demain, Alvéole, Leader, Génération vélo, ….)
- Un calendrier propice à l'expérimentation sur les 3 axes



Axe 1 : Etudes

Ambition 1 : Armature territoriale et itinéraires prioritaires	Ambition 2 : Armature locale	Ambition 3 : Armature « qualitative » et sites propres
• Thiers - Puy Guillaume, ville étape et Via Allier • Thiers - Courpière • Thiers – Lezoux et Via Allier côté Joze	• Les aménagements pour la ville de Thiers • Les aménagements pour Courpière et Puy-Guillaume • Les aménagement dans les bourgs relais (exemple de St Rémy/Chabreloche/La Monnerie) et leur connexion avec un jalonnement « communautaire » et mutualisé avec l'offre cyclo tourisme	• Châteldon – création d'une voie verte le long du Vauziron • Piste cyclable sur l'avenue Léo Lagrange • La Voie Verte le long de la Credogne • La Voie Verte le long de la Durolle et le franchissement de la Dore • La voie verte le long de la Dore et l'emprise de part et d'autre de la voie ferrée entre Thiers et Courpière et l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Dorat et Puy-Guillaume



Chiffres clefs :

- Coût d'études : 99 000€ SDC associé à 4 études opérationnelles en lien avec PVD et Cœur de Ville
- Durée : 24 mois
- Plus de 300 Kilomètres pour TDM et sur 170 Kilomètres pour la CCEDA.
- Près de 14 millions d'euros d'investissement

Axe 2 : Services - stationnement

- Dans le SDC : identification des besoins de stationnements vélo

- Réalisation : 2 programmes d'investissements (Alvéole, Alvéole Plus et Leader) entre 2021 et 2025 pour près de 30 abris vélos sécurisés et 300 emplacements gratuits





Axe 2 : Services - Locations





- Mise en œuvre du service Mobivélo grâce à Avélo 2 **dès septembre 2022**
- Près de 40 vélos à assistance électrique disponible (contrat d'une semaine, 1 mois à 3 mois)
- 5 lieux de retraits sur le territoire
- Accessible aux employeurs du territoire

➔ Résultat : un peu plus de 300 locations depuis 2022 et toujours une forte utilisation saisonnières de mars à octobre

➔ En moyenne, 10 nouveaux clients par an et 10 clients passent à l'achat (pas d'aide à l'acquisition dispo)

- Évolution de la flotte grâce à de nouvelles subventions (Région, Fonds Verts)

Axe 3 : Sensibilisation

- Développement d'une culture vélo avec le soutien à la création d'une association d'usagers Rouet Guidon et des actions collectives dans les communes



THIERS ■ Cyclistes amateurs, du quotidien ou de loisirs autour d'une même envie

Regrouper les usagers du vélo

Ils partagent une pratique hétérogène du vélo. Leur objet : le partage de l'espace public entre tous les modes de transport, et la promotion du vélo. Ils viennent de se réunir en mairie, afin de préparer leur premier rendez-vous grand public.

Promouvoir le vélo et l'usager dans l'espace public, tel est l'objet de premiers temps d'échanges entre cyclistes amateurs, de quotidien et de loisirs, qui se sont réunis en mairie de Thiers.

Habitant(e)s de Thiers, d'Celles, Saint-Jean-d'Heurs..., ils ont une pratique hétérogène du vélo, au quotidien pour aller au travail et effectuer des achats, récréative voire sportive, avec des vélos avec ou sans assistance électrique. Leur volonté commune : faire en sorte que l'espace public soit davantage partagé entre tous les modes de transports, et promouvoir le vélo et ses usagers dans toutes ses formes, la liberté des déplacements qu'il apporte, les bienfaits pour la santé...

Un premier rendez-vous est d'ores et déjà fixé : mardi 11 juin, de 14 heures à 17 heures (voir l'info plus). Intégrant l'organisation nationale, orchestrée par la une manifestation festive de cyclistes qui se promènent à travers sur la ville et promouvoir le vélo dans les déplacements quotidiens.

La prochaine réunion se déroulera mardi 28 mai, à 18 heures, à la mairie de Thiers. ■

Plus d'infos. Emilie Grille, responsable Projets mobilités urbaines et partagées au Syndicat mixte des transports urbains du bassin thiernois, au 04 73 80 72 93 ou egrille@smtut.fr

INFO PLUS

Programme prévisionnel du 11 juin (entre-vous de 14 heures au parc du Creux à Thiers, vous pouvez venir avec votre vélo, votre trottinette ou votre roller pour un parcours accessible à tous, avec ou sans assistance, relais et goûter au parc de l'Étang, échanges autour de la cyclabilité dans une première approche d'usages du vélo, conseils techniques pour l'entretien et la réparation de vélos...





Axe 3 : Sensibilisation

- Élaboration d’un guide à destination des nouveaux élus

- Depuis 2023, accompagnement des écoles dans le SRAV avec génération vélo (près de 10 classes chaque année)

- Ateliers découvertes des VAE auprès des retraités dans le cadre d’actions collectives

- …



Bilan, évolution et perspectives

Bilan

- Axe 1 : réalisation communale de quelques propositions d'aménagements
- Axe 2 : Services
- Axe 3 : Sensibilisation

Evolution et perspectives

- Financements compliqués à mobiliser et temps longs
- Appropriation du SDC et des plans de circulation

- Évolution du LLD (4 nouveaux vélos) et tarif saisonnier pour faciliter la location d'octobre à mars
- Expérimentation de VLS (de 2 à 5 stations)
- Cartographie des stationnements et services

- SRAV depuis 2023
- Atelier découverte du vélo (retraités, actifs)
- Expérimentation à venir sur l'emport des vélos en test sur une ligne urbaine

En guise de synthèse

- Avantages du programme Avelo 2
  - Financements mobilisables sur les 3 axes : 230 000 €
  - Possibilité sur un temps court de développer les 3 axes

- Les limites
  - La gestion du temps

- Les leviers
  - Avelo = levier important sans lequel les projets n'étaient possibles
  - La recherche d'autres financements post Avélo (CEE, fonds vert, Région, UE, …)

- L'acquisition d'une culture vélo « éphémère » et les écarts entre les territoires urbains et ruraux

- Conseils : ne pas attendre les aménagements pour encourager la pratique du vélo

Syndicat Mixte des Transports Urbains du Bassin Thiernois



Merci pour votre attention

Emilie GRILLE, Directrice Adjointe

egrille@stubt.fr 04 73 80 50 71

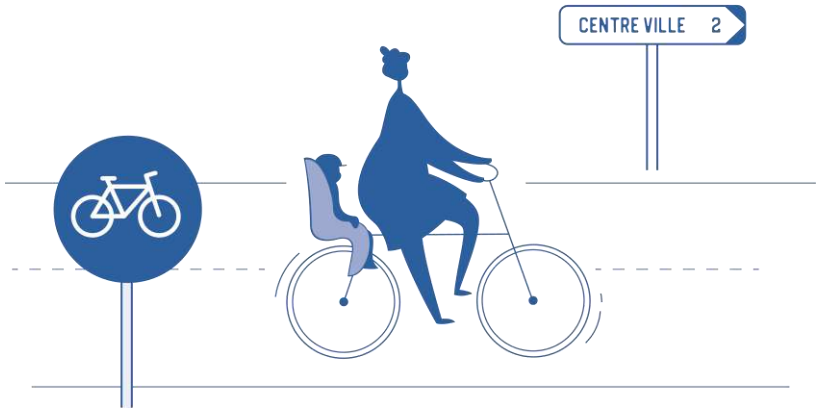
Du schéma directeur cyclable au programme AVELO 3

Le cheminement de la CCEL en matière de mobilités actives

Table ronde 2 · Retours d'expériences sur les schémas directeurs, les aménagements et les services vélo

Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL)

Mael DUMUSSY • Chargé de mission mobilités



AVELO 3 • Rencontres AVELO • 6 octobre 2026

CCEL : entre Métropole et aéroport : atout ou dépendance ?

Des atouts réels, mais des contraintes fortes sur le développement des mobilités actives.

Nos atouts

Aéroports de Lyon (ADL)
Un équipement structurant du territoire, moteur d'activités et d'emplois

Proximité de la Métropole de Lyon
Des connexions possibles avec les axes cyclables structurants (Voies Lyonnaises)

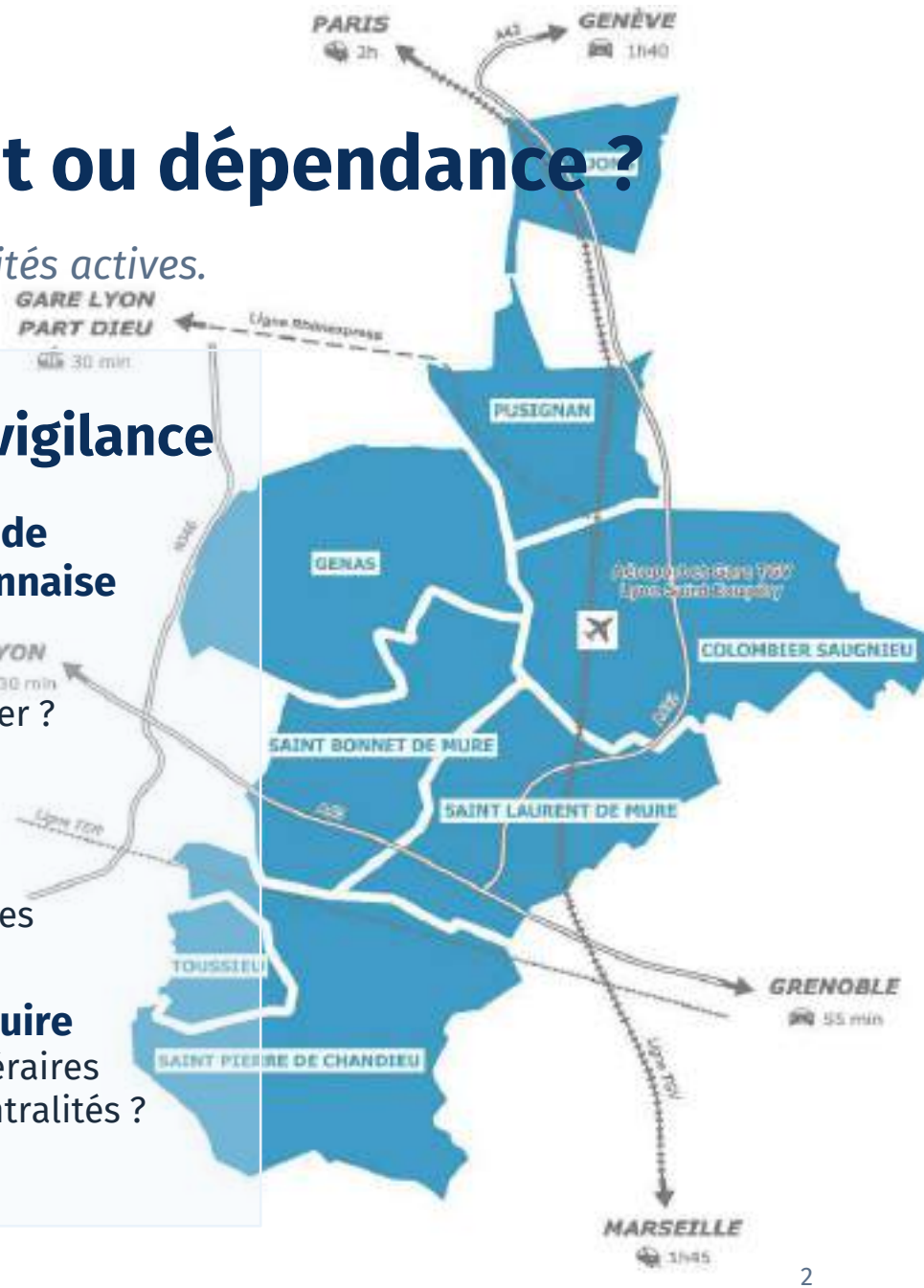
Un territoire d'accueil stratégique du développement économique, conjuguant attractivité, exigence qualitative et transition écologique

Nos points de vigilance

Une forte attraction de l'Agglomération Lyonnaise
Quels déplacements du quotidien le vélo peut-il réellement capter ?

Des infrastructures routières majeures
Comment garantir la continuité des itinéraires pour les modes actifs ?

Un maillage à construire
Comment articuler itinéraires intercommunaux et centralités ?



Le Schéma Cyclable de la CCEL

Communauté de Communes
de l'Est Lyonnais

Le Schéma Cyclable de la CCEL

Encourager l'utilisation des modes de déplacements doux et alternatifs à la voiture individuelle.



- **Développer la pratique du vélo sur le territoire, en la rendant plus agréable et plus sûre. Il s'agit d'un document clé pour planifier à long terme l'aménagement du territoire.**
  - **Garantir la cohérence des actions** par une stratégie globale qui priorise les interventions
  - **Coordonner les acteurs.** Le schéma fédère la collectivité autour d'une vision partagée
  - **S'inscrire dans la durée**, grâce à des investissements programmés sur plusieurs années
- **Le schéma cyclable en chiffres**
  - D'ici **2033**, **105 km** de réseau cyclable seront aménagés, dont 82 km d'aménagement à créer
  - **24 itinéraires** continus seront créés

Cinq ans de politique cyclable : un cheminement, pas seulement un résultat

2021

Stratégie Mobilités et schéma cyclable

Ambition : 16 M€ de travaux programmables jusqu'en 2032

2022–2024

Tranche 1 : 1,5 M€

Desserte cyclable de zones d'activités, à l'occasion de leur requalification

2024–2026

Autorisation de programme : 3 M€

Nouveaux investissements pour poursuivre le maillage

Sept. 2025

Chemin Sous Les Vignes

Liaison entre Genas et le collège Jean d'Ormesson, la future MFR et la Maison du Rhône, situés en périphérie proche

Début de mandat

Actualisation du schema

Démarche en cours pour faire le bilan des aménagements réalisés et réorienter le cas échéant avec le nouvel exécutif

Carte du Schéma Cyclable



Chemin Sous-les-Vignes (Genas)



Ce qui a fonctionné, ce qui nous interroge

Ce qui a fonctionné

- Un document de programmation des mobilités actives unique à dix ans
- Un ancrage financier robuste et lisible
- Un document construit à partir des besoins des communes, encadré par l'intercommunalité
- Requalification intelligente des zones d'activités
- Programmer par tranches pluriannuelles, avec des autorisations de programme dédiées
- Cibler des liaisons concrètes, utiles au quotidien (ex. Sous Les Vignes)

Ce qui nous interroge

- L'actualisation du Schéma Directeur cyclable : lisibilité, jalonnement, suivi des travaux, qualification des aménagements …
- Comment articuler itinéraires intercommunaux et aménagements de centralités ?
- Comment fiabiliser la coordination interservices, entre planification et suivi opérationnel ?
- Confusion des enveloppes budgétaires (SDC – PPI voiries)

Communauté de Communes
de l'Est Lyonnais

Le levier des zones d'activités et du tissu économique

Le levier des zones d’activités et du tissu économique

Une compétence ZAE exercée par la communauté de communes : une situation assez inédite.

Quel rôle pour l’EPCI dans les mobilités des salariés ?

Requalifier les ZAE

Travaux de réaménagement avec apparition de voies vertes

La carte de la mobilité

En cours d’élaboration : un outil pour les entreprises et leurs salariés

Des villages de la mobilité ?

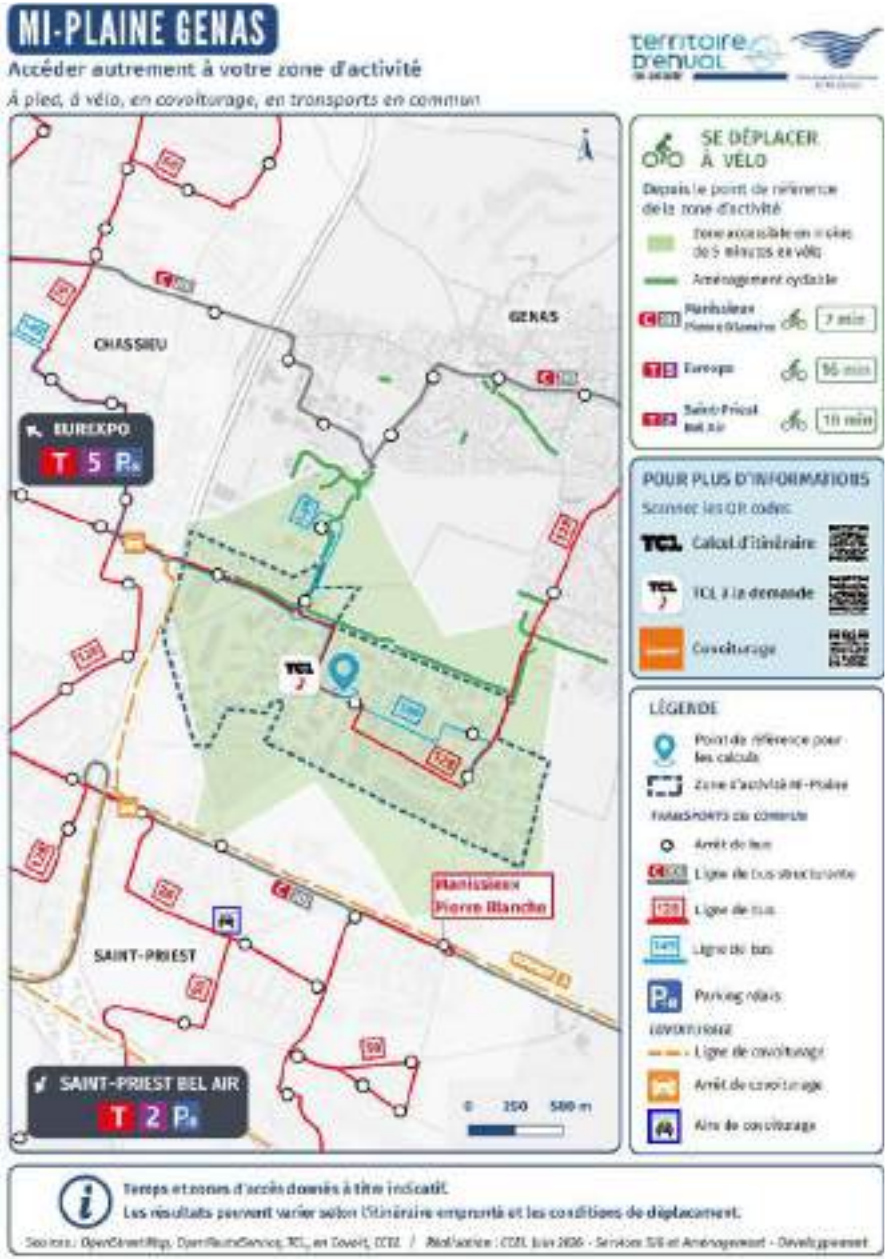
Une piste à explorer pour faire connaître les solutions aux acteurs économiques

Le levier des zones d'activités : en images

Carte de la mobilité en ZAE







Le levier des zones d'activités : en images

Requalification de ZAE





Le levier des zones d'activités : en images

Requalification de ZAE









Programme AVELO 3 : les chemins vicinaux au service des déplacements des scolaires

AVELO 3 : les chemins vicinaux au service des déplacements des scolaires

6 intercommunalités réunies

50 % de subvention ADEME (CEE AVELO 3)

≈ 1 an d'étude, engagée fin 2025

Le groupement, fédéré et appuyé techniquement par UrbaLyon

- Métropole de Lyon
- **CCEL**
- CC Miribel et Plateau
- CC Côtière à Montluel
- CC LYSED
- CAPI

Origine

Issu des Tables de coopération Mobilité d'avril 2024 : favoriser l'usage des chemins vicinaux pour les déplacements de proximité en modes actifs.

Pourquoi la CCEL porte le projet

EPCI doté d'un schéma directeur cyclable, sans encore avoir mobilisé ce dispositif d'aide : maître d'ouvrage des études et signataire de la convention ADEME.

Deux temps pour construire un réseau cyclable partagé

1 Un réseau de voies vertes

- Réaffecter des chemins vicinaux et communaux aux modes actifs
- Cibles : écoles, collèges, lycées et équipements sportifs

Livrables : diagnostic de cyclabilité (corridors prioritaires, budgets) et étude de faisabilité d'un démonstrateur par territoire

2 Une interconnexion à grande échelle

- Relier ce réseau aux infrastructures majeures de type Voies Lyonnaises
- Une cohérence à l'échelle des 6 collectivités

Livrable : cartographie du réseau cyclable commun aux 6 collectivités

Cadre de coopération : convention de partenariat entre les 6 collectivités et contrat de réciprocité, expression de leur ambition politique commune.

Ce que nous retenons

Être lauréat, c’est la reconnaissance de la maturité acquise par la CCEL en mobilités

Le chemin Sous Les Vignes préfigure l’approche : valoriser un chemin rural sans lui ôter sa vocation initiale

Une démarche qui permet de promouvoir l’action de la CCEL à grande échelle, en matière de cyclabilité

À partager avec la salle

- Comment faire dialoguer les schémas directeurs de territoires voisins ?
- Comment associer les acteurs économiques aux aménagements cyclables ?
- Quels retours sur la mobilisation des chemins ruraux ailleurs ?

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

Communauté de Communes de l'Est Lyonnais

AVELO

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

MERCI !

Mael DUMUSSY
Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL)
transitionecologique@ccel.fr





Rencontre AVELO ADEME

Clermont-Ferrand
06/10/2026

TERRITOIRE DES **POSSIBLES**

LES VALS DU DAUPHINÉ : UN TERRITOIRE QUI COMPTE !

3ème communauté de communes de l'Isère

Un territoire cohérent et équilibré autour des villes centres, centre-bourgs et villages

Une dynamique de croissance notable

36 COMMUNES

65 000 HABITANTS

345 km²

60 millions € DE BUDGET

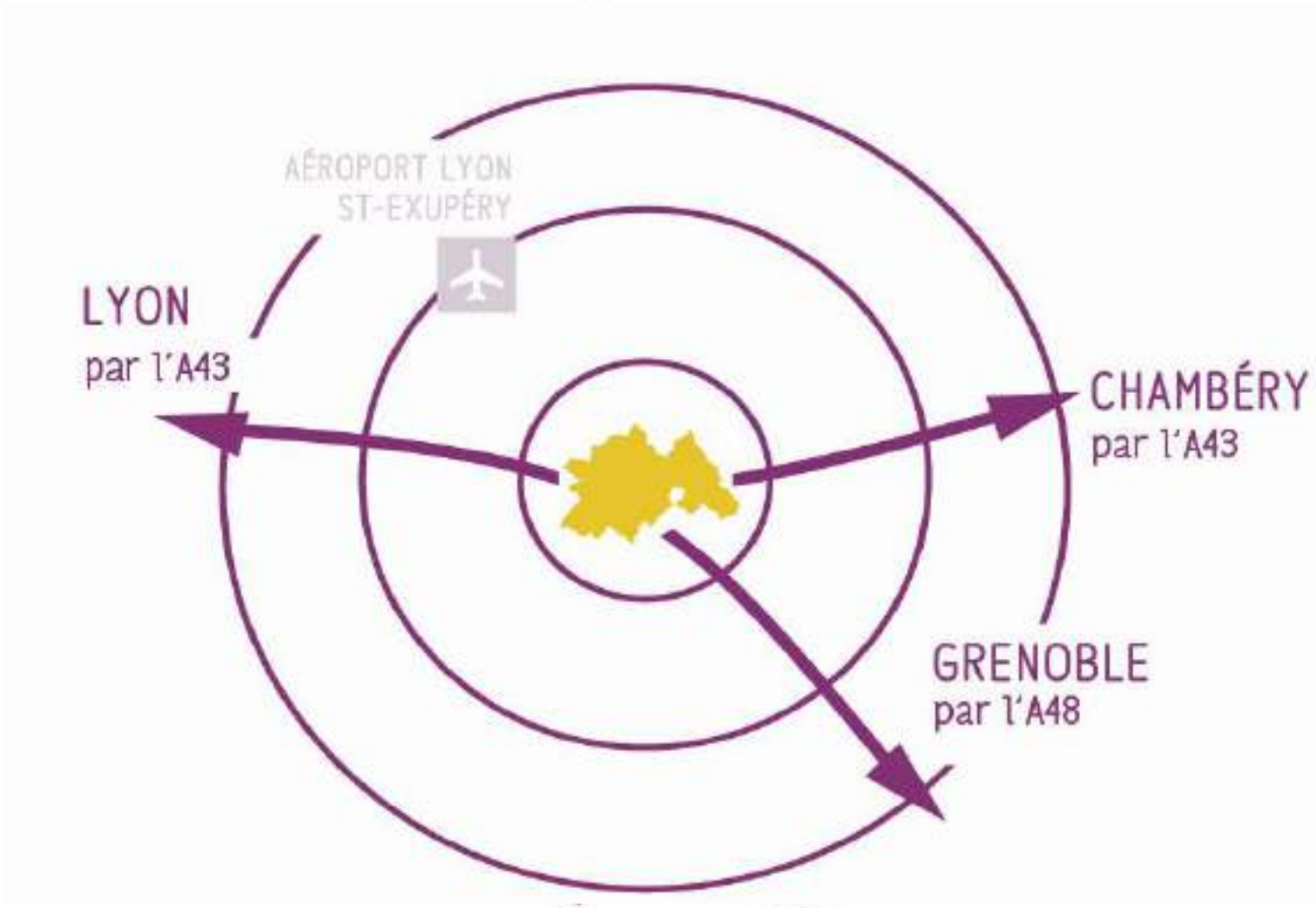
+ **5700** ENTREPRISES

PRÈS DE **19 000 emplois**

MOINS DE **6% de chômage**

68% DE SURFACE AGRICOLE

271 AGENTS AU SERVICE DES USAGERS



Rappel du contexte

Historique

2022 — **Lauréat AVELO 2**

Recrutement d'un chargé de mission Mobilité à 50 % sur le Vélo

2023 — **Adoption du Schéma Directeur Vélo**

Adoption d'un Appel à Projet et d'un budget jusqu'en 2028

2024 — **Déploiement opérationnel**

Lancement de l'AAP et des services

2025 — **Championnat de France de Cyclisme de l'Avenir**

Première édition de la cyclosportive *Le Défi des Vals*

2026 — **Championnat de France de Cyclisme Elite**

Deuxième édition de la cyclosportive *Le Défi des Vals*

Schéma Directeur Vélo VDD

Volet Aménagement

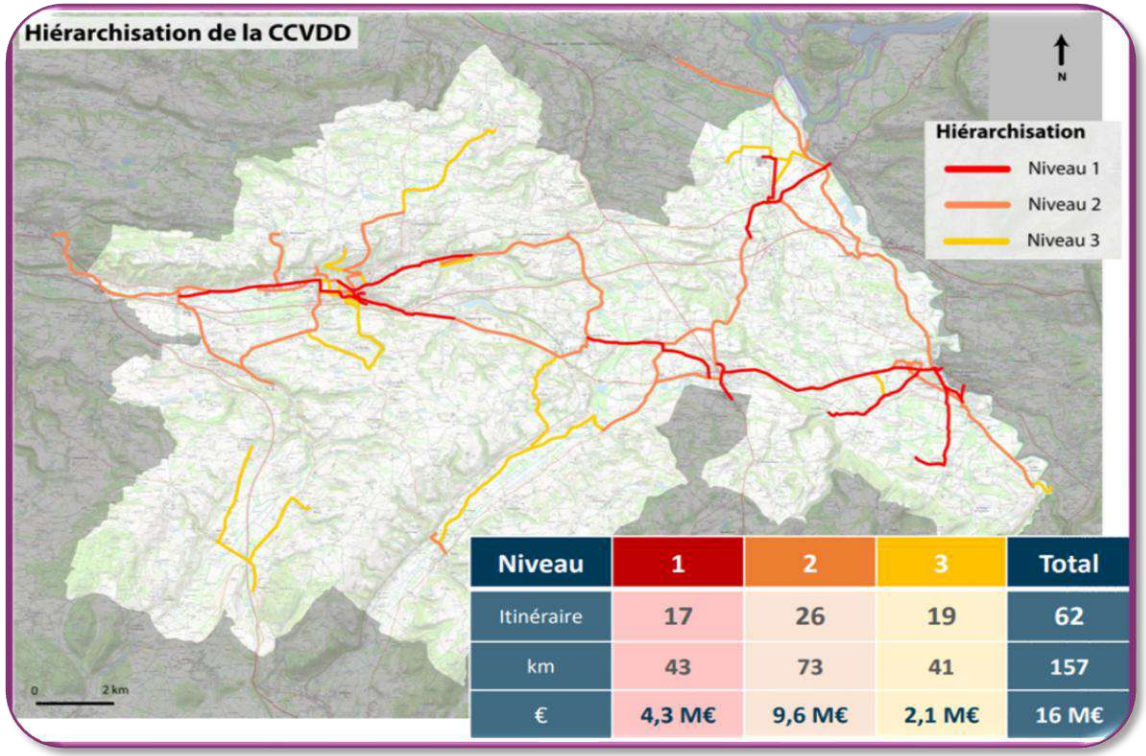
62 itinéraires
Répartis sur 3 niveaux

157 km
D'aménagements projetés

1 M € / an
15 € / an / hab

Une mise en œuvre assez lente

- Compétence voirie communale
- Accompagnement technique et financier de la Communauté de communes
  - De 60% à 80% d'aides suivant le niveau de priorité
- Peu de réalisations pour l'heure
- Volonté de faire évoluer le modèle pour accélérer la mise en œuvre



Niveau	1	2	3	Total
Itinéraire	17	26	19	62
km	43	73	41	157
€	4,3 M€	9,6 M€	2,1 M€	16 M€

Schéma Vélo du Nord-Isère

Une volonté de s'affranchir des frontières

Développement des Voies-Vertes et Véloroutes

- Développement du tourisme à vélo avec le recrutement d'un chargé de mission dédié en 2024
- Volonté de connecter le territoire aux territoire voisin et aux véloroutes nationales
- Etude en cours en partenariat avec la CAPI
    - 30 km d'aménagements concernées
    - Itinéraire mêlant cyclotourisme et mobilité du quotidien

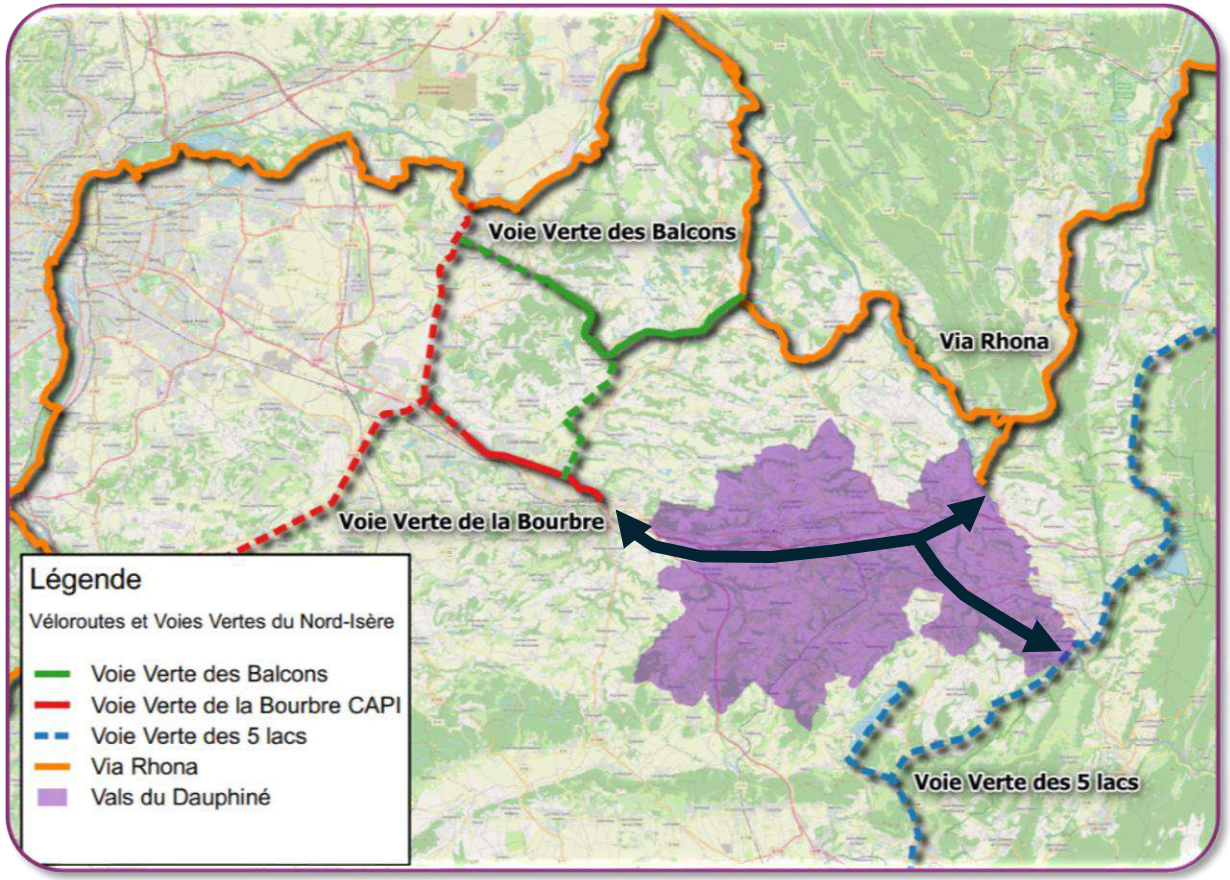


Schéma Directeur Vélo VDD

Volet Services

1000 élèves
Par an sur l'APER et le SRAV

200 arceaux
Financés pour les communes

80 VAE
En location longue durée

4 piliers du schéma directeur

- **Ecomobilité scolaire**
  - Attestation de Première Education à la Route - APER
  - Savoir Rouler A Vélo - SRAV
- **Stationnement vélo**
  - 200 arceaux vélo pour nos communes
  - Box sécurisées sur les sites VDD
- **Location VAE Longue Durée**
  - Lancement en 2024 avec 20 VAE
  - 80 VAE en 2026
- **Evènement autour du vélo**
  - Championnat de France de Cyclisme Avenir 2025
  - Championnat de France de Cyclisme Elite 2026

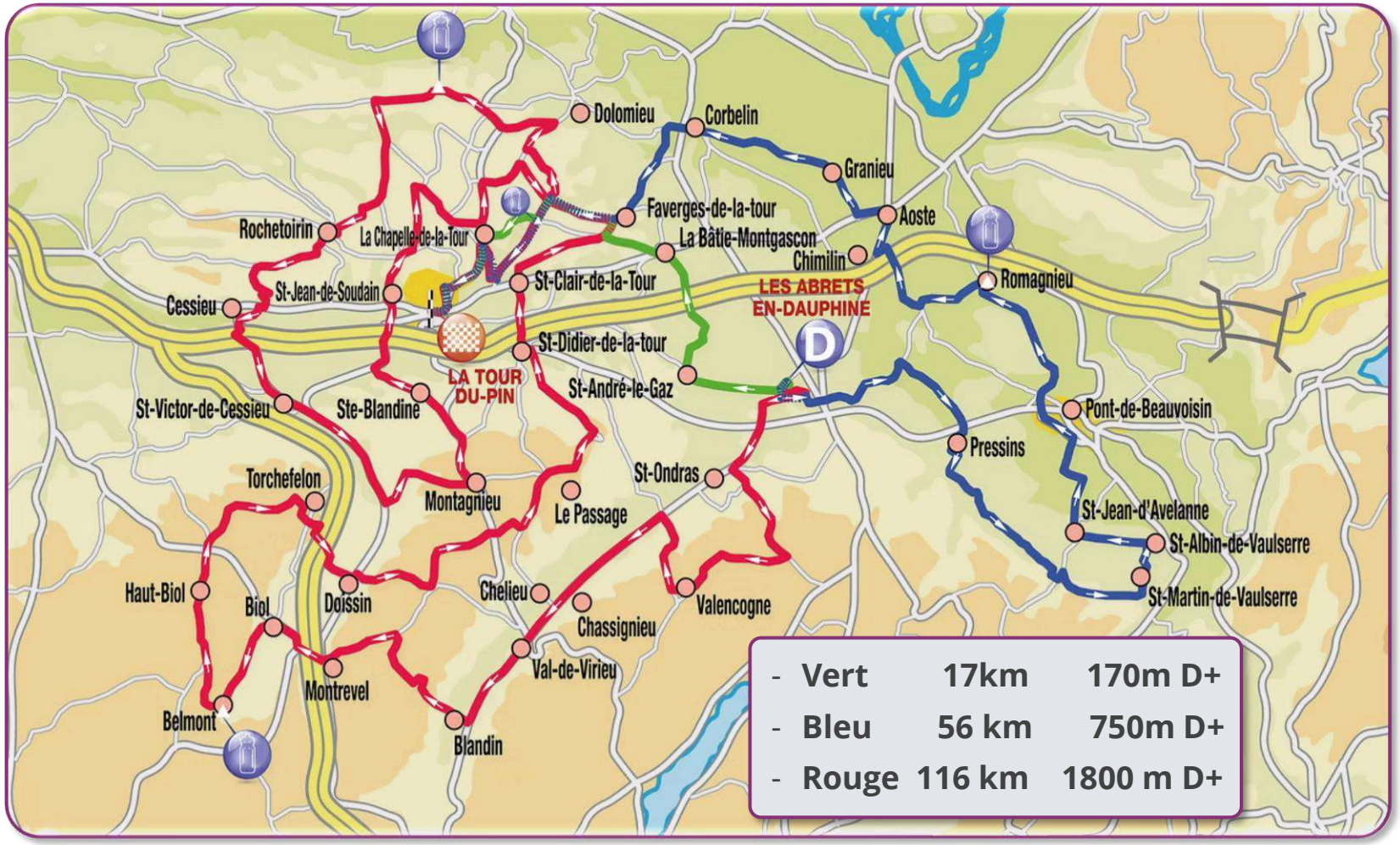


Cyclosportive Le Défi des Vals

Garder un héritage des Championnats de France de Cyclisme

Modalités

- Co-organisé par les VDD et une association cycliste
- Sur route ouverte avec plus de 100 signaleurs sur les parcours
- Inscription payante comprenant ravitaillement et repas à l'arrivée
- Nécessite-la mobilisation de l'ensemble des communes
- Budget à l'équilibre



Cyclosportive Le Défi des Vals

Edition 2026

Résultats

- **94%** satisfaits de la qualité générale de l'événement
- **60%** envisagent de s'inscrire à une prochaine édition
- Modes de déplacements pour venir à l'évènement :
  - Vélo **26%**
  - Covoiturage **13%**
  - Train **2%**
- Valorisation du territoire et de ses paysages

1 932
personnes accueillies



- 952 coureurs
- 34% sont accompagnés par des personnes ne participant pas à la course
- 980 accompagnants
- 1 accompagnant par coureur en moyenne

865
nuitées

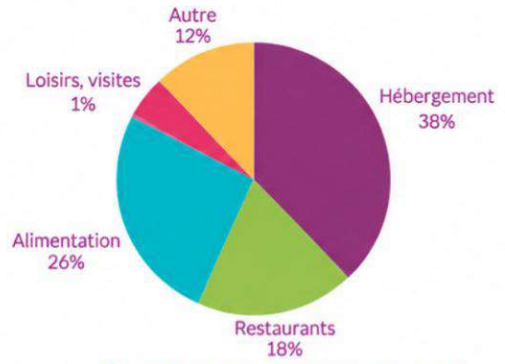


- 23 % des coureurs ont réalisé un SÉJOUR
- 2 nuits de durée moyenne de séjour

Des bénéfices concrets

54 500€
de retombées économiques

- 198 € de dépense moyenne par coureur en séjour
- 16 € de dépense moyenne par coureur venu à la journée



Répartition des dépenses par poste

Location VAE Longue Durée

Service VéloVals

Modalités

- Lancement en Sept. 2024 :
  - 20 VAE
  - 40 en 2025
  - 80 en 2026
- Prestation complète gérée par ECOMOUV :
  - Réservation
  - Maintenance
  - Encaissement
- 4 points de livraison sur la CC

Durée	Tarifs grand public	Tarif solidaire*
1 mois	40 €	20 €
3 mois	100 €	50 €
6 mois	190 €	95 €

Une bonne rotation des vélos

200 personnes touchées par le dispositif

Une utilisation plutôt régulière

53% utilisent leur VAE plusieurs fois par semaine

Un usage de loisirs, mais pas seulement

45% de loisirs mais 28% de courses et 23% pour domicile-travail

Un déclic vers l'usage quotidien du vélo

84% déclarent vouloir adopter le vélo au quotidien

Pistes d'évolution

- Diversification de la flotte (longtail, vélo pliant)
- Réflexion autour de l'intermodalité et VLS avec la Région

Les enseignements

Service VéloVals

La compétence voirie : un frein

- Capacités d'autofinancement des communes limitées
- Mise en œuvre dépendante des choix communaux

Les services vélo : un levier



- Rapidement et facilement déployable
- Résultats visibles et concrets pour les habitants et les élus

Une ingénierie pérennisée



- Recrutement d'un chargé mission mobilité en 2022 grâce à AVELO2
- Renouvèlement du poste à la fin du dispositif

Des perspectives d'évolutions



- Réflexion sur la prise de compétence
- Réflexion sur la pérennisation de la cyclosportive



Ouest **Rhodanien**
Communauté d'agglomération

ANIMER POUR MIEUX PÉDALER

6 octobre 2026

Retour d'expérience AVELO2 - 2023→2026

www.ouestrhodanien.fr



L'Ouest Rhodanien : un territoire semi-montagneux à dominante rurale, peu dense et multipolarisé



Comment faire pédaler un territoire ?

- Faire connaître → faire essayer → donner confiance → donner envie
- 3 années d'animations, 31 communes, 3 000+ personnes touchées

L'animation n'est pas une fin en soi : elle fait partie d'un parcours

Je ne pratique pas

→ Je découvre
communication / événement

→ J'essaie
animation / remise en selle

→ Je prends confiance
apprentissage / réparation

→ Je trouve une solution
location / aide à l'achat

→ Je pratique
trajets du quotidien











→ Objectif : multiplier les occasions de passer d'une étape à l'autre

Chercher les publics là où ils sont



Jeunes
écoles / collèges



Séniors
« Roulez seniors »



1 400 élèves sensibilisés - 22 écoles

1 900 personnes touchées - 13 communes

Familles
Mai à vélo / fêtes du vélo



Salariés
Challenge Mobilité / ateliers



Adultes
remise en selle / réparation

Faire connaitre : utiliser les temps forts existants

2023
Mai à vélo
Programmation culture
Challenge mobilité



2024
Mai à vélo
Challenge mobilité
SEM
SISM
SERD



2025
Cyclistes brillez !
Mai à vélo
Challenge mobilité
SEM
SERD



2026
Mai à vélo
Défi sans écran
Challenge mobilité
Programmation culture
SEM / SEDD



→ Le calendrier national devient un prétexte pour créer du local
→ En interne, l'implication transversale des services contribue à la mutualisation des moyens

Faire essayer : remettre les habitants en selle

Remise en selle
séances avec moniteur





« Roulez seniors »
séances 60 ans et +



Réparation
apprendre à entretenir





Ecoles
sensibiliser et pratiquer





Faire et faire avec : la dimension partenariale









→ Une collectivité n'a pas besoin de tout faire elle-même pour faire émerger une dynamique vélo

Notre boîte à outils : créer une fois > adapter > réutiliser

Stands





Actions





Affiches, flyers







Ce qu'on ferait si on recommençait



1 — COMMENCER PETIT

Pas besoin d'attendre d'avoir une politique cyclable parfaite

2 — PARTIR DES PUBLICS

Quels sont leurs freins ?

3 — FAIRE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Écoles, associations, communes… Une animation portée localement a plus de chances de durer

4 — RELIER ANIMATION ET SERVICES

Faire connaître → faire essayer → louer → acheter → pratiquer

5 — PENSER « APRÈS AVELO »

Dès le départ se demander : comment cette action continuera-t-elle demain ?

Comment créer des rendez-vous réguliers ?