



Schéma départemental des itinéraires cyclables

IV^e phase / 2025-2034

Édito	p. 3
Introduction : une logique d'aménagement partagée	p. 4
1. Retour sur les 15 dernières années de politiques cyclables	p. 5
1.1. Les itinéraires pour le tourisme et les cyclo-sportifs	p. 5
• 1.1.1. Le jalonnement de 10 cols de montagne	p. 5
• 1.1.2. Les 14 boucles cyclo-sportives	p. 6
• 1.1.3. La voie verte du Lac Chambon	p. 7
1.2. Les itinéraires cyclables hors agglomération	p. 7
• 1.2.1. La vélo route V70	p. 7
• 1.2.2. La Via Allier	p. 7
• 1.2.3. Les bandes et pistes cyclables	p. 8
2. Le quatrième schéma départemental des itinéraires cyclables	p. 9
2.1. Premier axe : garantir une gouvernance cohérente	p. 9
2.2. Deuxième axe : poursuivre la création d'infrastructures pour les trajets du quotidien	p. 10
• 2.2.1. Réaliser des aménagements prioritaires à enjeu départemental	p. 10
• 2.2.2. Contribuer au déploiement des réseaux cyclables locaux en dehors des agglomérations par des aménagements de basse intensité	p. 12
• 2.2.3. Faciliter la levée des verrous d'infrastructures sur le domaine routier départemental	p. 13
2.3. Troisième axe : améliorer l'offre touristique	p. 14
• 2.3.1. Restructurer l'offre à l'échelle départementale	p. 14
• 2.3.2. Créer des boucles d'itinérance vélo	p. 15
• 2.3.3. Augmenter l'offre culturelle et de loisirs	p. 16
2.4. Quatrième axe : instiller une culture vélo dans les autres domaines d'intervention du Département	p. 17
• 2.4.1. Le vélo inclusif	p. 17
• 2.4.2. La contribution au déploiement du stationnement vélo	p. 18
• 2.4.3. L'accueil touristique des cyclistes	p. 18
• 2.4.4. La sensibilisation des collégiens à la sécurité routière	p. 19
3. Récapitulatif financier	p. 19

Édito



En élaborant son quatrième schéma départemental des itinéraires cyclables, le Département pose une pierre supplémentaire à l'édification d'un aménagement du territoire durable et maîtrisé. C'est une dimension forte du

mandat que j'ai voulu inscrire au bénéfice des Puydômois.

Le vélo est un moyen utile de déplacement. Il répond à l'impératif de transition écologique et s'accorde avec une organisation plus maîtrisée des activités humaines, dans l'espace urbain comme rural. En soutenant l'usage du vélo au-delà des zones denses, je souhaite offrir aux Puydômois la liberté de choisir leur mobilité.

C'est aussi un incroyable moyen d'évasion et de dépassement, dont le Puy-de-Dôme est un terrain de

prédilection. Le succès du [Re]Tour de France, en 2023, puis en 2024, et son passage attendu en 2025 en sont la parfaite démonstration.

Favoriser une pratique cycliste plus inclusive (le vélo pour tous), en élargissant les terrains d'évolution (le vélo pour tout), c'est le sens de la politique engagée par l'exécutif départemental.

Par le présent schéma, le Département souhaite déployer les itinéraires cyclables sur des portions plus nombreuses de notre réseau routier départemental. Cela suppose d'œuvrer en pleine concertation avec l'ensemble des partenaires compétents en matière de mobilité et d'intégrer les enjeux de sécurité routière dans les réflexions communes.

Plus encore que des routes, des bandes, ou des pistes, c'est une culture de la mobilité et de la sécurité routière que nous construisons.

« Mieux partager la route, c'est mieux vivre ensemble : respectons les règles essentielles de l'espace public pour la cohabitation et la sécurité de tous. »

Lionel CHAUVIN

Président du Conseil départemental du Puy-de-Dôme

Introduction : une logique d'aménagement partagée

Depuis 15 ans, le Conseil départemental élabore des politiques cyclables qu'il envisage toujours plus complètes dans les usages et plus inclusives dans les publics. L'expression « à vélo » évoque une multitude d'activités (tourisme, velotaf, etc.), s'exerçant sur des terrains variés (aménagements dédiés, routes partagées, etc.) et répondant à des motivations diverses (santé, dépassement de soi, nécessité). Les orientations des précédents schémas cyclables reflètent pour partie cette pluralité mais la place du vélo a évolué dans la vie des Puydômois.

Il n'est plus seulement un loisir mais un véritable mode de déplacement et, pour certains, un moyen d'expression. Grâce à l'assistance électrique, le vélo s'adapte à de nouvelles fonctions, comme le transport de charges ou d'enfants, ce qui élargit considérablement son champ d'action.

Le Conseil départemental, qui souhaite que les routes départementales soient des routes à vivre, tente de répondre à cette aspiration d'une mobilité de proximité où les routes se partagent, tout en préservant leur sécurité et leur confort. En traversant des espaces gérés par des collectivités aux compétences différentes, la continuité cyclable nécessite un travail en transversalité.

Le Département s'inscrit dans cette démarche partenariale et se positionne tantôt en prolongement des politiques cyclables urbaines, tantôt en aménageur sur certaines de ses infrastructures.

L'ambition de ce schéma est d'assurer un déploiement évolutif, en reconnaissant progressivement les aménagements à réaliser en fonction de leur niveau de maturité technique ou décisionnelle. Les projets sont identifiés et un budget est voté pour leur réalisation. Toutefois, l'approfondissement technique et fonctionnel des projets peut conduire à des adaptations, voire des solutions alternatives, tout comme de nouveaux besoins peuvent apparaître au cours de l'exécution du schéma.

Le Département se donne donc toute latitude pour améliorer, adapter ou modifier les projets et, le cas échéant, en ajouter de nouveaux. L'objectif opérationnel est d'une part de mettre en oeuvre les projets clairement identifiés sous maîtrise d'ouvrage départementale, et d'autre part de présenter une méthode de gouvernance permettant d'associer le Département aux projets d'aménagements locaux touchant son réseau routier.



1. Retour sur les 15 dernières années de politiques cyclables

Dès 1996, le Département a développé des itinéraires adaptés aux trajets du quotidien ainsi qu'aux pratiques sportives, de loisirs et de découverte.

1.1. Les itinéraires pour le tourisme et les cyclo-sportifs

Depuis 2008, le Puy-de-Dôme a accueilli plusieurs Tours de France et les étapes parcourues ont servi d'inspiration à de nombreux itinéraires.

1.1.1. Le jalonnement de 10 cols de montagne

Dix cols de montagne ont été jalonnés, permettant de satisfaire les amateurs comme les professionnels du cyclo-sport.

Cols jalonnés	Territoire
Col de la Sœur	Massif du Sancy
Col de la Geneste	Massif du Sancy
Col de la Croix Morand	Massif du Sancy
Col de la Croix Saint-Robert	Massif du Sancy
Banne d'Ordanche	Massif du Sancy
Col de Vestizoux	Massif du Cézallier
Col du Béal	Monts du Livradois-Forez
Col des Supeyres	Monts du Livradois-Forez
Col de la Plantade	Monts du Livradois-Forez
Col de Chansert	Monts du Livradois-Forez

À chaque départ de col est implanté un grand panneau indiquant les caractéristiques du parcours (distance, altitude, dénivelé, etc.). Puis à chaque kilomètre, un panneau de petite taille renseigne la position relative dans le tracé : le nombre de kilomètres déjà effectués, la pente, la distance restante.



1.1.2. Les 14 boucles cyclo-sportives

Le Puy-de-Dôme accueille de nombreux cyclo-sportifs et cyclo-touristes qui apprécient tant l'identité des paysages que la qualité des routes.

Quatorze circuits cyclo-sportifs de découverte, empruntant des routes à faible trafic et répartis sur tout le territoire puydômois, ont donc été créés. Ces boucles mesurent entre 36 et 85 km chacune et ont une signalétique spécifique.

Intitulé de la boucle	Longueur	Territoire
1. Circuit des Monts Dômes	36 km	Chaîne des Puys
2. Autour du plan d'eau des Fades	47 km	Combrailles
3. Villages et châteaux	54 km	Plaine de Limagne
4. Entre pierre et eau	59 km	Aux portes de Riom
5. Châteaux et villages au pays de la reine Margot	62 km	Val d'Allier
6. Villages et châteaux perchés	63 km	La comté
7. À la découverte des savoir-faire	66 km	Monts du Forez
8. Les Hautes Chaumes	73 km	Monts du Forez
9. Les châteaux du Livradois	78 km	Monts du Livradois
10. Volcans et architecture	75 km	D'Orcival au Guery
11. Tour du Sancy	78 km	Massif du Sancy
12. Circuit du Cézallier	83 km	Massif du Cézallier
13. La boucle des Dômes	83 km	Chaîne des Puys
14. Au fil de la Sioule	85 km	Combrailles

Cyclo-sportifs au lac d'en Bas à La Godivelle



1.1.3. La voie verte du lac Chambon

Entre 2009 et 2013, un cheminement doux de 9 km pour les piétons et les cyclistes a été réalisé autour du lac Chambon. Celui-ci permet de relier les communes de Chambon-sur-Lac et de Murol et de desservir les différents sites d'activités de pleine nature à proximité.



1.2. Les itinéraires cyclables hors agglomération

Les aménagements cyclables hors agglomération sont essentiels à la vie locale car ils recèlent un fort potentiel de mobilité pour le quotidien.

1.2.1. La vélo route V 70

En 1998, le comité interministériel d'aménagement du territoire préconise la réalisation d'un réseau structurant de « véloroutes et voies vertes » sur l'ensemble du territoire français. L'objectif est d'offrir aux cyclistes des itinéraires sécurisés, tant pour la pratique pendulaire que les loisirs.

Sans attendre la réalisation intégrale de la voie verte longeant l'Allier, le Département a jalonné une véloroute nommée V70 et longue de 112 km entre Brassac-les-Mines et Saint-Priest-Bramefant. Cet itinéraire est inscrit au Schéma national des véloroutes et voies vertes (SNVV).

Cette véloroute est composée de routes partagées, ouvertes aux trafics routiers modérés, qui suivent la rivière Allier et permettent d'apprécier la qualité de l'expérience cycliste en prévision d'une piste sécurisée.

1.2.2. La Via Allier

Un projet de voie verte longeant la rivière Allier entre Pont-du-Château et Authezat a été adopté par convention en juin 2016. Porté par le Grand Clermont, en partenariat étroit avec le Département qui était le maître d'œuvre, ce tronçon de 27 km est mis en service fin 2023. En parallèle, le Département a réalisé sous sa propre maîtrise d'ouvrage la réhabilitation et l'aménagement du pont de Cournon-d'Auvergne pour les modes doux, ainsi que la restauration et l'élargissement du pont de Dallet afin d'accueillir piétons et cyclistes.

Par convention signée fin 2019 avec la Région et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés et le Grand Clermont, le Département s'est ensuite porté maître d'ouvrage pour la réalisation des sections encadrantes :

- au sud, le prolongement depuis Authezat jusqu'à Brassac-les-Mines sur un linéaire de 48 km,
- au nord, le prolongement depuis Pont-du-Château jusqu'à Saint-Priest-Bramefant, sur un linéaire de 48 km également.

Ces deux sections sont en phase d'études réglementaires et d'enquêtes publiques en 2025 et les premiers travaux pourraient commencer à moyen terme. À noter que la construction d'une section de 7 km entre Joze et Maringues a débuté en 2024. Cette section a vocation à intégrer l'itinéraire Via Allier.



Pont de Dallet

1.2.3. Les bandes et pistes cyclables

À partir de 1996, un premier programme d'itinéraires « en rase campagne », échelonné sur 7 ans, a permis de réaliser 32 km d'aménagements, essentiellement des bandes cyclables. Cette politique se poursuivra jusqu'à atteindre un linéaire de 64 km.

Puis, dans le cadre du transfert de routes départementales à Clermont Auvergne Métropole au 1^{er} janvier 2019, 24 km de bandes et pistes cyclables ont été transférées.



Piste cyclable de la RD 225 à Vic-le-Comte



2. Le quatrième schéma départemental des itinéraires cyclables

En complément des précédentes politiques cyclables, le quatrième schéma marque un renforcement des mesures favorisant la pratique du quotidien.

Comme les mobilités cyclables s'inscrivent dans une logique pendulaire, avec des flux convergeant vers les villes centres, il appartient aux collectivités en charge des tissus urbains de définir les principaux itinéraires.

Le Conseil départemental s'envisage comme un partenaire facilitateur, assurant le prolongement des réseaux cyclables intercommunaux en dehors des agglomérations, mais aussi comme aménageur de liaisons structurantes ou innovantes du territoire.

2.1. Premier axe : garantir une gouvernance cohérente

Ce premier axe dessine les contours de la méthode choisie pour porter les projets les plus en phase avec les usagers et les territoires.

Comme évoqué précédemment, le Département accompagne les territoires dans le développement de leurs mobilités avec un principe de gouvernance cohérente. Il repose sur un dialogue avec les Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) pour arrêter une décision partagée sur l'itinéraire cyclable qui pénètre le réseau routier départemental.

Des rencontres techniques avec toutes les communautés de communes, communautés d'agglomération, Clermont Auvergne Métropole, le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC) et le Syndicat mixte des transports urbains thiernois ont été provoquées entre février et juin 2024.

Ce dialogue portait également sur les aspects financiers, **le Département ayant ouvert depuis 2022 la possibilité d'inclure les aménagements cyclables des EPCI dans leurs contrats territoriaux de développement durable (CTDD).**

La validation du tracé d'un itinéraire cyclable requiert plusieurs étapes de consultation. Elle est issue des rencontres bilatérales régulières avec les intercommunalités et s'enrichit des recommandations émises par les associations d'usagers.

Le Département assure également la coordination des actions des différents partenaires à l'échelle supra-communautaire, en facilitant notamment les continuités entre les établissements publics de coopération intercommunale.

Enfin, le Département vise à se doter d'outils permettant d'observer le développement des réseaux cyclables locaux et de mesurer l'intensification des pratiques. Un référencement des aménagements cyclables à l'échelle départementale (au minimum pour le périmètre hors agglomération) permettra d'obtenir une vision d'ensemble qui sera complétée. À cette fin, des compteurs pourront être posés de manière permanente ou semi-permanente.

Fort de ses objectifs de gouvernance partagée, le Département poursuivra les rencontres techniques mises en place en 2024 durant toute la durée du schéma cyclable, à raison d'au moins deux rencontres avec chaque EPCI par an.

2.2. Deuxième axe : poursuivre la création d'infrastructures pour les trajets du quotidien

Ce deuxième axe comprend trois priorités d'intervention qui sont guidées par une préoccupation d'équité territoriale. Il en découle une liste d'aménagements identifiés à ce jour sur les territoires rencontrés.

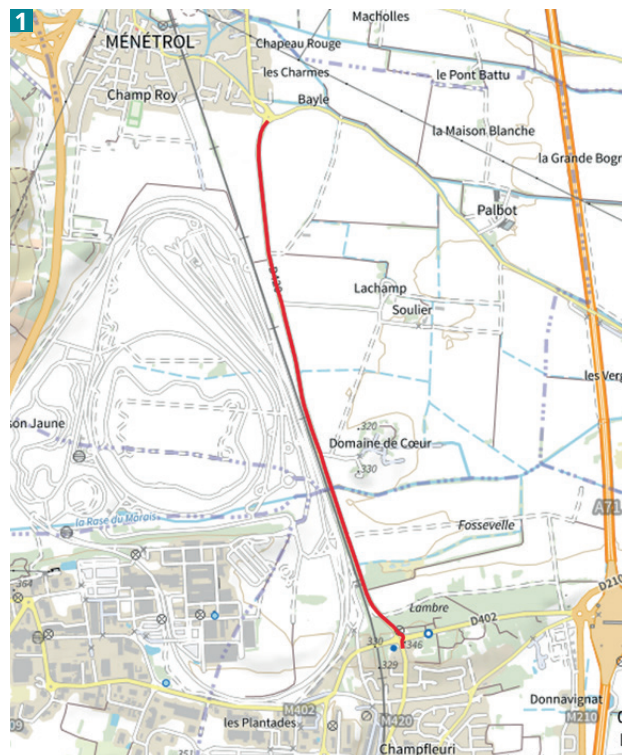
2.2.1. Réaliser des aménagements prioritaires à enjeu départemental

La présence du Département aux côtés des territoires favorise une vision d'ensemble, lui permettant d'identifier des opportunités de liaisons présentant un enjeu d'aménagement du territoire pertinent.

L'un des principes de cette interconnexion entre les schémas cyclables intercommunautaires est de « mettre en réseau les réseaux » lorsque cela se justifie. C'est particulièrement le cas des itinéraires issus des EPCI riverains de la métropole clermontoise, lorsque les tracés convergent vers le cœur urbain.

Les projets actuellement retenus sont :

1 Requalification de bandes cyclables en piste sécurisée reliant Clermont Auvergne Métropole et Riom Limagne et Volcans, le long de la RD 420, sur 3,2 km entre Gerzat et Ménétrol.



2 Création d'une piste cyclable entre le secteur dense de la métropole et la zone d'activité de la Novialle à La Roche-Blanche, le long de la RD 978, sur 1,4 km.

3 Création d'une voie réservée aux modes doux sur la RD 5F entre le secteur dense de la métropole et les villages de Charade et Manson, ainsi que le circuit.

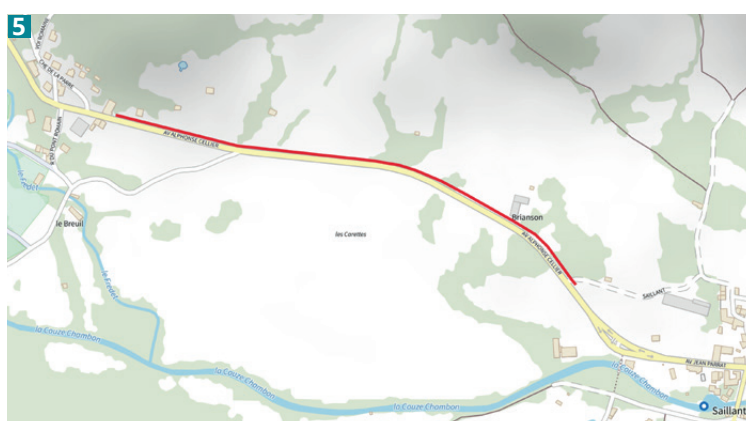
4 Piste cyclable Ambert - zone des Barthes le long de la RD 906 : une alternative a été trouvée sur des voies communales mais une prolongation jusqu'à la zone des Barthes reste nécessaire sur 330 m.

5 Étude et aménagement entre Saint-Nectaire et Saillant, dans l'optique d'initier un itinéraire en modes doux à l'échelle de la vallée (Saint-Nectaire – Murol – Chambon-sur-Lac).

Pour mémoire : deux projets de requalification d'aménagements routiers en bord de lac, avec notamment pour objectif d'améliorer les mobilités douces :

- sur le lac Chambon (front de lac, tour du lac, liaison Murol - Chambon-sur-Lac),
- sur le front du lac d'Aydat.

Tout autre projet d'aménagement cyclable structurant (dont l'intérêt serait démontré et dont l'objet serait concerté et la faisabilité garantie par la gouvernance précitée), pourra s'ajouter aux réalisations prévues au titre du présent schéma cyclable.



2.2.2. Contribuer au déploiement des réseaux cyclables locaux en dehors des agglomérations par des aménagements de basse intensité

En tant que gestionnaire de voirie, le Département mobilise ses moyens d'ingénierie pour alimenter, analyser, voire confronter les différents itinéraires prévus dans les schémas cyclables locaux. Il s'appuie sur ses compétences et moyens pour mettre en œuvre des aménagements de basse intensité hors agglomération.

Ils concerneront principalement l'installation de jalonement, de signalisation horizontale et verticale, afin d'assurer leur compatibilité avec l'exploitation et la sécurité routière et permettre l'évolution des cyclistes en route partagée.

Les budgets prévus pour ces aménagements de basse intensité seront répartis équitablement entre les territoires.

Les projets retenus à ce jour sont :

- Création d'un chaussidou sur la RD 5 entre Saint-Genès-Champanelle et Randanne pour sécuriser l'accès aux puys de la Vache et de Lassolas, ainsi qu'à la maison du Parc des Volcans d'Auvergne depuis la métropole clermontoise, sur 7 km.
- Création d'un chaussidou entre Montpensier et le collège d'Aigueperse, sur 800 m.
- Réflexion et création de liaisons vers la gare d'Aigueperse.
- Création d'un aménagement cyclable léger le long de la RD 261 entre Viverols, Églisolles et Saint-Anthème, sur 8,9 km.
- Création d'un aménagement cyclable léger entre Tours-sur-Meymont et Cunlhat, sur la RD 225, sur 5,2 km.

- Création d'un aménagement cyclable léger entre Le Crest et l'aire de covoiturage de La Jonchère, sur 350 m.
- Étude et création d'un aménagement cyclable léger entre Besse-et-Saint-Anastaise et Super-Besse, via Les Tailladis, sur les RD 978 et 149.
- Étude d'un plan de circulation favorable aux modes doux sur le réseau départemental secondaire à l'échelle du périmètre UNESCO « Chaîne des Puys – faille de Limagne ».



Exemple de chaussidou RD 455 à Châtel-Guyon – Enval – Mozac

2.2.3. Faciliter la levée des verrous d'infrastructures sur le domaine routier départemental

Ce paragraphe est vraisemblablement le chapitre le plus délicat de l'action départementale. Il naît du constat que chaque « point dur de sécurité » figurant dans un itinéraire cyclable constitue un frein important à la pratique.

Ces aménagements constituent des verrous d'infrastructure, dans le sens où ils ne garantissent pas la sécurité des cyclistes dans leur configuration actuelle, et qu'ils s'inscrivent dans des environnements très contraints.

Ainsi, les coûts associés à leur résorption peuvent représenter des montants qui dépassent ceux de l'itinéraire global et compromettent sa faisabilité. Ils génèrent également de nombreuses interfaces avec les autres usagers, notamment lors des phases de travaux, qui peuvent compliquer leur construction.

Des discussions sur la recherche d'alternatives doivent donc s'engager en préalable à toute décision définitive sur un tracé rencontrant un tel obstacle.

Après échanges avec les collectivités concernées et recherche d'alternatives conciliant les autres usages locaux, notamment les usages agricoles, il s'agira donc d'étudier, puis d'aménager les points singuliers suivants :

- Traversée de route à grand trafic :
 - Traversée de la RD 446 vers le giratoire RD 446 - 455 en prolongement du Thermal express sur le trajet Volvic-Mozat - Marsac - Riom.
 - Traversée de route à grand trafic - Aménagement d'une solution de franchissement de la RD 906 en prolongation de la rue du Pré de la Pie, au niveau de la zone du Felet à Thiers.



Pont de Cournon-d'Auvergne

- Aménagement du giratoire à proximité du Carrefour Market à Ambert sur la RD 906.
- Sécurisation de la piste cyclable existante entre Vic-le-Comte et Longues, le long de la RD 225, par la mise en place d'une protection séparatrice sur 1,2 km.
- Étude d'itinéraire entre Lezoux et l'entrée de Thiers, en prolongation de la voie romaine, permettant d'éviter le giratoire de Chambon ou, à défaut, proposer des solutions d'aménagement.
- Franchissement d'un ouvrage d'art : étude de restauration du pont de Parentignat et d'élargissement du pont d'Orbeil.

2.3. Troisième axe : améliorer l'offre touristique

En s'appuyant sur le succès des itinéraires déjà existants, le Département a souhaité augmenter son offre en proposant des boucles supplémentaires et de nouveaux aménagements.



© Aurélie Péronnet

Cyclotourisme à Pont-du-Château

2.3.1. Restructurer l'offre à l'échelle départementale

Malgré des possibilités riches et diversifiées, il semblait nécessaire de re-questionner cette offre pour s'adapter aux nouvelles attentes des cyclistes et aux différentes aspirations des territoires.

L'offre actuelle d'itinéraires s'adresse principalement à un public aguerri, en cohérence avec son appellation « boucles cyclo-sportives ». Afin de diversifier l'accès à la pratique, l'une des priorités de développement est de proposer des tracés plus accessibles, privilégiant la mise en valeur des paysages plutôt que la performance sportive, tout en empruntant des itinéraires moins fréquentés.

Dans cette optique, une restructuration de la stratégie de communication et de valorisation touristique est en cours pour offrir un cadre départemental harmonisé :

- itinérance,
- loisirs balade / tourisme,
- balade familiale,
- loisir à vélo électrique / tourisme / valorisation patrimoniale.

De nouveaux publics, peut-être moins aguerries mais avides de découverte, viendront alors enrichir le panel des actuels pratiquants.

2.3.2. Créer des boucles d'itinérance vélo

Dans le but d'enrichir et de diversifier l'offre existante, le Département prévoit la création de quatre boucles d'itinérance accessibles en vélo classique ou électrique (voire hydrogène). Ces itinéraires s'appuieront sur les circuits moto créés en 2021, tout en étant adaptés à la pratique cyclable. L'objectif étant de mettre en avant les paysages remarquables et les pôles d'intérêt touristique :

- la boucle des Monts d'Auvergne (225 km) dans le massif du Sancy,
- la boucle des Volcans aux Combrailles (207 km),
- la boucle du Livradois-Forez (255 km),
- la boucle du pays d'Issoire au plateau du Cézallier (122 km).



© Jodie Way



© Grégory Rohart



© Francis Cormon



© Valentin Uta

- 1 La Godivelle, plateau du Cézallier
- 2 Massif du Sancy
- 3 Méandre de Queuille
- 4 Col des Supeyres

2.3.3. Augmenter l'offre culturelle et de loisirs

Dans ce IV^e schéma, le travail déjà effectué est poursuivi et complété avec les itinéraires suivants :

- la création de 2 nouvelles boucles cyclo-sportives, le tour du puy de Dôme et le tour du bassin d'Ambert,
- la mise en place d'un « Tour du département », en reliant les 14 boucles cyclo-sportives existantes,
- le jalonnement de la véloroute « rivière Espérance » du Mont-Dore jusqu'au département de la Corrèze,

- le jalonnement d'un itinéraire reliant les maisons de site UNESCO Chaîne des Puys – faille de Limagne,
- le renforcement des connexions entre la via Allier et certaines villes traversées :
 - › entre la Via Allier (au niveau de Puy-Guillaume) et Thiers, dans le cadre d'une étude de jalonnement pilotée par le Département,
 - › entre la Via Allier et Lezoux, jusqu'au musée départemental de la Céramique, dans le cadre d'une étude de jalonnement pilotée par le Département (*engagement déjà pris dans le cadre du projet Via Allier*).



Maison de site du puy de Dôme



Via Allier

2.4. Quatrième axe : instiller une culture vélo dans les autres domaines d'intervention du Département

Ce dernier axe envisage une pratique du vélo élargie qui s'effectuerait dans et en dehors des espaces de prédilection (routes jalonnées, pistes cyclables, bandes). L'objectif est de promouvoir une véritable culture vélo dans les différents domaines d'intervention du Département, tels que la solidarité, le handicap ou encore les collèges.

2.4.1. Le vélo inclusif

Cette notion inclut les publics rencontrant des difficultés de mobilité, tels que les personnes à mobilité réduite, les personnes en insertion, les jeunes non qualifiés en recherche d'emplois, etc.

Au fil des projets de territoire qu'il est amené à concevoir, le Conseil départemental intègre – autant que faire se peut – l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Par exemple, autour du lac Chambon, il prévoit la mise à disposition de matériel adapté, comme le vélo « Bénur »*, en complément d'une démarche de la labellisation « tourisme et handicap » pour tout ou partie du site.

Le Département mène également une politique de remise en selle destinée aux personnes en réinsertion professionnelle. En partenariat avec la plate-forme Mobilité 63, dans le cadre d'un marché sur les mobilités solidaires, il propose des prestations en faveur des

allocataires du revenu de solidarité active (RSA) et des jeunes suivis par la mission locale :

- prestations collectives de vélo-école réalisées par une association partenaire (14 ateliers en 2024 soit 60 participants),
- accompagnement individuel à l'utilisation du vélo (effectuées par les conseillers mobilités du groupement solidaire).

Par ailleurs, le **Budget écologique citoyen (BEC)** a permis de financer 60 vélos lors de sa première édition, preuve de l'intérêt des citoyens pour cette thématique. Enfin, dans le cadre de l'appel à projet (AAP) « Mobilités solidaires », le Département financera également 3 vélos à assistance électrique (VAE) pour le foyer de jeunes travailleurs l'Atrium à Thiers.

* Bénur est un vélo à assistance électrique spécialement conçu pour permettre aux personnes en fauteuil roulant de monter à bord sans transfert, leur offrant ainsi une mobilité autonome et accessible à tous.



2.4.2. La contribution au déploiement du stationnement vélo

Le Département veille à la qualité de desserte des bâtiments dont il est gestionnaire et souhaite améliorer les conditions d'accueil des vélos.

Une étude de recensement menée en octobre 2024 sur les 56 collèges publics du département a révélé l'absence d'abris vélo sur une dizaine de sites. Dans le cadre du présent schéma, le Département programmera l'installation de places de stationnement vélo sur chacun des sites non équipés : consignes sécurisées, abris, supports d'attaches, casiers de rangement.

Il soutient en parallèle la pratique du covoiturage, en renforçant la visibilité et la signalétique des aires identifiées. Dans le cadre de son schéma départemental des aires de covoiturage, il recense les sites existants et identifie les besoins en services complémentaires, notamment en stationnements sécurisés pour vélo. Le Département équipera ainsi les aires dont il est propriétaire lorsque cela s'avérera pertinent.

2.4.3. L'accueil touristique des cyclistes

Le Conseil départemental a lancé, fin 2023, le déploiement du label Accueil Vélo, confiant à l'Office de tourisme Clermont Auvergne Volcans le rôle d'opérateur de la marque nationale dans le département.

Cette reconnaissance permet d'identifier les différents prestataires situés à proximité des itinéraires cyclables (hébergements, restaurants, loueurs et réparateurs de vélos, sites touristiques, etc.) garantissant un accueil et des services adaptés.

Alors que la France ambitionne de devenir la première destination du tourisme à vélo, l'objectif est de répondre à la demande en captant des retombées économiques. À ce jour, 69 structures sont labellisées, dont 24 hébergements le long de la Grande traversée du Massif central (GTMC), un axe majeur pour cette activité.



Grande traversée du Massif central

© Aurélia Péronnet

2.4.4. La sensibilisation des collégiens à la sécurité routière

Le Conseil départemental, en partenariat avec l'Éducation nationale et la Préfecture, réalise tout au long de l'année des actions de sensibilisation à la **sécurité routière** dans les collèges puydômois.

Ces Journées de sécurité routière (JSR) s'appuient sur des ateliers pratiques et théoriques qui permettent de sensibiliser les collégiens de 4^e et 3^e aux règles de circulation et de sécurité.

Chaque année, une vingtaine de journées sont organisées par les équipes départementales dans les établissements scolaires.

Le Département produit également un livret de savoirs nécessaires à la préparation de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR). Une section entière est consacrée aux cyclistes, abordant des sujets comme les règles de circulation dans le trafic, les équipements obligatoires, la signalisation et les comportements à adopter sur la route, etc.

3. Récapitulatif financier

	Estimation (en euros 2024)	Linéaire (m)
Axe 1 - Gouvernance		
Système d'information et comptages	100 000 €	0
Axe 2 - Infrastructures		
Aménagement linéaire	7 000 000 €	16 753
Franchissement de points durs – levée de verrous	555 000 €	1 200
Aménagement de basse intensité	480 000 €	20 384
Étude ou aide technique		
Axe 3 - Tourisme		
Jalonnement	200 000 €	
TOTAL GÉNÉRAL	8 335 000 €	38 337

Budget total voté : 8,8 M€, qui couvre le programme du IV^e Schéma départemental des itinéraires cyclables, et peut absorber, dans une certaine mesure, les variations de coûts et adaptations techniques.

Pour mémoire, le budget voté pour la réalisation de la Via Allier sur les secteurs sud et nord est de 21,9 M€. Les EPCI concernés par les tracés sont Agglo Pays d'Issoire, Mond'Arverne communauté, Clermont Auvergne Métropole, Riom Limagne et Volcans, Entre Dore et Allier et Plaine Limagne.



CONTACT

Direction infrastructures stratégiques et grands projets
Tél. 04 73 42 02 22

Hôtel du Département
24 rue Saint-Esprit
63033 Clermont-Ferrand

www.puy-de-dome.fr

