

5 novembre 2022

Phase 1 : diagnostic cyclable du territoire

Communauté de Communes
Ambert Livradois-Forez – Schéma
Directeur Cyclable

Livable phase 1



AMBERT
LIVRAVOIS
FOREZ



L'ÉCHAPPÉE

CO
PO
MO
Conseil
en Politiques
de Mobilités



Anne Muselli

Dorothee DUFFAUD Avocat au
Barreau de Lyon

Droit public

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS // CONTEXTE & METHODE	2
RAPPEL DU CONTEXTE	2
VISITES DE TERRAIN & CONSULTATIONS DES ACTEURS	3
SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC // 7 POINTS	6
1 ÉTAT DES LIEUX DU SYSTEME VELO	7
1.1- UN RESEAU CYCLABLE DE TRES FAIBLE AMPLEUR	7
1.2- UNE OFFRE DE STATIONNEMENT REDUITE ET PEU DIVERSIFIEE	17
1.3- LES ACTEURS DU VELO ET DES MOBILITES ACTIVES	22
2. ANALYSE DES USAGES ET DES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS	29
2.1- PROFIL SOCIO-DEMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE	29
2.2- LES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS : 76,4% DES HABITANTS VIVENT A MOINS DE 30 MINUTES A VELO D'UN POLE DE SERVICES.	31
2.3- LES FLUX LIES AU TRAVAIL : UN TERRITOIRE AUTONOME POUR L'ACCES A L'EMPLOI = DES DEPLACEMENTS DE COURTES ET MOYENNES DISTANCES	33
2.4- LES FLUX LIES AUX ETUDES – DES FLUX EN MAJORITE DE COURTE ET MOYENNE DISTANCE MAIS DES BESOINS PLUS IMPORTANTS EN LIEN AVEC LES TERRITOIRES VOISINS	39
3. LE POTENTIEL DU VELO UTILITAIRE SUR LE TERRITOIRE D'AMBERT LIVRADOIS FOREZ	41
3.1- DES USAGES ET DES USAGERS PRESENTS SUR LE TERRITOIRE // UNE APPETENCE POUR LE VELO DU QUOTIDIEN	41
3.2- UNE PART IMPORTANTE DE FLUX DOMICILE-TRAVAIL ET DE FLUX DOMICILE-ETUDE DE COURTE ET MOYENNE DISTANCES. ET POURQUOI NE PAS LES REALISER A VELO ?	43
3.3- DES TEMPS DE DEPLACEMENT ADAPTES AU VELO MALGRE LE RELIEF. ET POURQUOI NE PAS ENCOURAGER LA PRATIQUE DANS UN RAYON DE 30 MINUTES AUTOUR DES PRINCIPALES POLARITES ?	46
3.4- DES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS AU CŒUR ET EN PERIPHERIE DES BOURGS. ET POURQUOI PAS DES BOURGS "MARCHABLES" ET "CYCLABLES" VERS LES POLES D'EQUIPEMENTS ?	48
3.5- UN MAILLAGE DENSE DE VOIRIE ET DE CHEMINS A FAIBLE TRAFIC ROUTIER. ET POURQUOI NE PAS S'ADAPTER AU CONTEXTE DU TERRITOIRE ET S'APPUYER SUR CE PATRIMOINE/RESEAU POUR ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VELO ?	48
3.6- UNE OFFRE DE TRANSPORTS QUI DESSERT LA VALLEE DE LA DORE ET QUI CONNECTE LE TERRITOIRE AUX POLARITES VOISINES. ET POURQUOI NE PAS METTRE SON VELO DANS UN CAR OU SUR UNE AIRE DE COVOITURAGE ?	51
CONCLUSION	55

AVANT-PROPOS // Contexte & méthode

Rappel du contexte

L'élaboration du schéma directeur cyclable d'Ambert Livradois Forez constitue une étape importante dans la mise en œuvre et la concrétisation des travaux déjà engagés par la collectivité et ses partenaires :



L'appel à projet AVELO2 : la Communauté de Communes Ambert Livradois Forez est lauréate de l'appel à projet A VELO 2 et dans ce cadre elle dispose de financements pour engager différentes actions : des études (le schéma directeur cyclable), la mise en place de services (location longue durée, parcs de vélos pour les scolaires, ramassage scolaire à vélo, arceaux pour le stationnement...) et d'outils de communication et d'animation (campagne de communication, formation, remise en selle, atelier de réparation, plan de mobilité employeur).



L'étude relative au développement de la pratique du vélo dans la vallée de la Dore menée par le PNR Livradois Forez qui a permis de poser des premiers jalons sur une partie du territoire en 2020-2021.



Les études engagées par les communes et la CC ALF dans le cadre du programme « Petite Ville de Demain » ou encore concernant la requalification des zones d'activités sur la commune d'Ambert et de St-Ferréol-les-Côtes...

Proposant un cap, un horizon, un programme d'investissement ainsi qu'un cadre d'intervention, le schéma directeur cyclable a une triple vocation :



Proposer des outils et des aménagements pour faire du vélo un mode de déplacement au quotidien supplémentaire dans le système de transports mis en place par Ambert Livradois Forez et ses partenaires (lignes de cars régulières, Bus des Montagnes, covoiturage...)



Faciliter et articuler les échanges et la mise en place de partenariats avec les différents acteurs du territoire compétents en matière de mobilité ainsi qu'avec les territoires voisins pour une cohérence des politiques cyclables.



Disposer d'une stratégie à moyen et long terme pour répondre aux différents appels à projets et obtenir des financements

Les démarches passées et en cours

En cours

Schéma Cyclable Départemental (2024-2033)

Echelle : Département 63
Objectifs : Définir les grands projets cyclables sur les routes départementales + modalités d'appui aux territoires

Maîtrise d'ouvrage



En cours

Schéma Directeur Cyclable

Echelle : EPCI – 58 communes
Objectifs : Définir la politique cyclable de la CCALF (aménagement, stationnement, services, communication, sensibilisation) avec programme d'actions

Maîtrise d'ouvrage



Réalisé

Développement du vélo dans la vallée de la Dore

Echelle : Vallée de la Dore – 2 EPCI 21 communes sur la CCALF
Objectifs : définition de liaisons cyclables et d'une offre de stationnement dans la vallée de la Dore – premières orientations

Maîtrise d'ouvrage



En cours

Etude Petites Villes de Demain

Echelle : communale (3 communes)
Objectifs : Définir un projet de revitalisation de bourg (habitat, urbanisme, équipements, mobilités)

Maîtrise d'ouvrage



En cours

Programme AVELO 2

Echelle : EPCI – 58 communes
Objectifs : Financer un poste de chargé d'études mobilités actives, définir un schéma directeur cyclable, mettre en œuvre un système de location de vélo longue durée, proposer un plan de communication et de sensibilisation sur le vélo, financer l'achat d'arceaux vélos...

Maîtrise d'ouvrage



Visites de terrain & consultations des acteurs

Le diagnostic a été construit par un travail de terrain et avec les acteurs du terrain :



300 km parcourus à vélo pour s’immerger sur le territoire, comprendre les freins et les atouts du territoire et pour analyser la cyclabilité du territoire (recensement des aménagements cyclables, des offres de stationnement, des générateurs de déplacements, des acteurs du vélo...). Les 58 communes ont été visitées.



21 rencontres/entretiens avec les partenaires et les acteurs pour comprendre les enjeux et les attentes de chacun en matière de politique cyclable et de mobilités :

- Les acteurs institutionnels et les acteurs de la mobilité : PNR Livradois Forez, Département du Puy-de-Dôme, Région AURA, DDT Puy-de-Dôme, Syndicat ferroviaire du Livradois Forez, Keolis transports
- Les territoires voisins pour connaître leurs actions en matière de politique de mobilités et de politique cyclable, pour s’inspirer et veiller à une bonne articulation (Loire Forez Agglomération, CC Thiers Dore et Montagne, CA Pays d’Issoire, CC Billom Communauté)
- 4 conférences des maires pour sensibiliser, mettre en évidence le champ des possibles et donner envie de participer à la démarche : 14 communes ont répondu à l’appel.



La mise à disposition d’un outil de cartographie participative « Umap » pour partager les éléments de diagnostic et recueillir les avis et les idées des différents acteurs (élus, techniciens, habitants, associations).

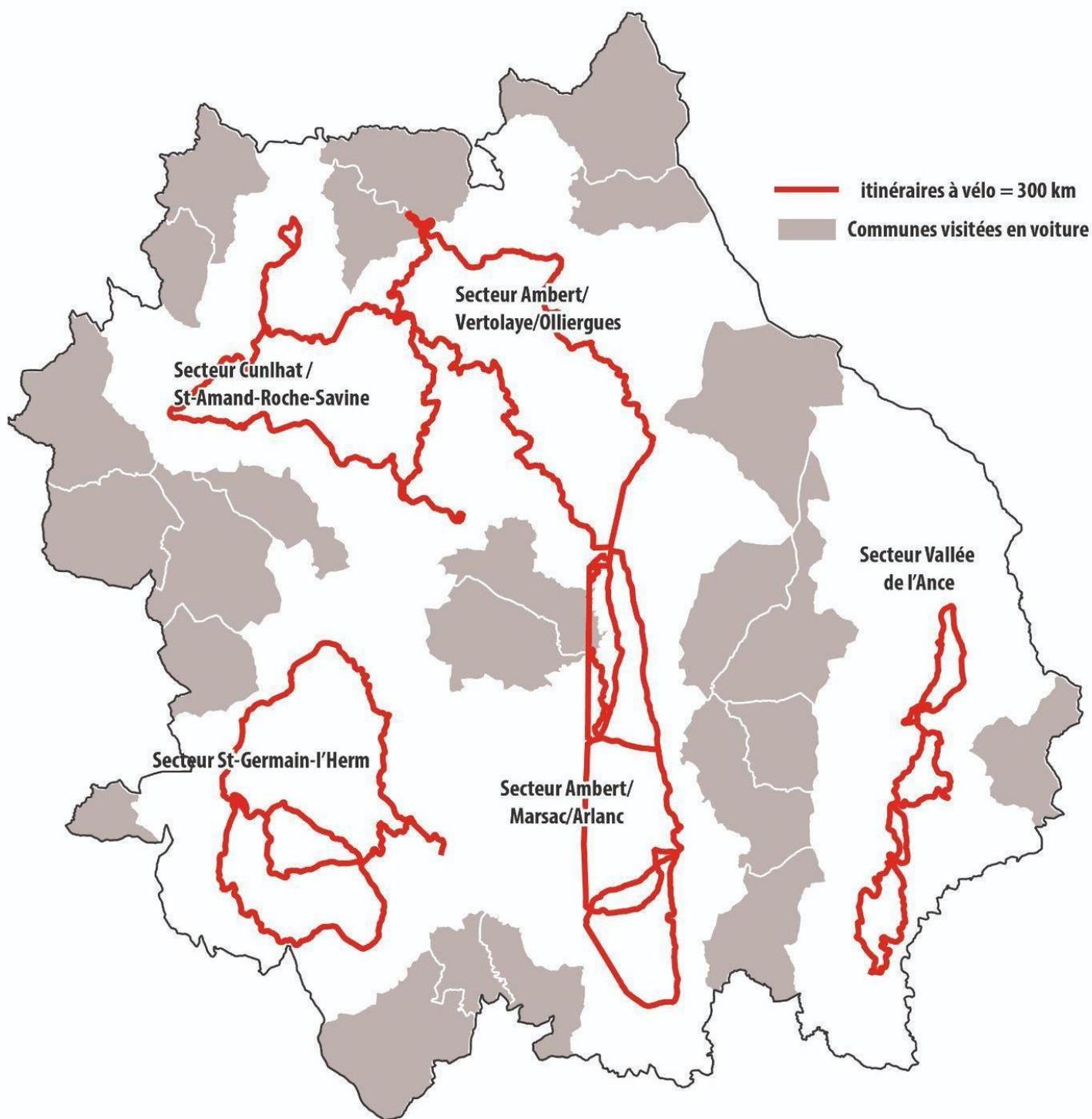


La réalisation d’ateliers de travail avec les élus, les associations, les acteurs techniques et les habitants pour comprendre les freins et les atouts à la pratique du vélo sur le territoire d’Ambert Livradois Forez et comprendre les différents usages du vélo : COPIL de lancement du 07 juillet 2022 et atelier avec le club-vélo du 24 septembre 2022.



Une analyse statistique des données issues du recensement de la population de l’INSEE de 2019 notamment sur le profil sociodémographique des habitants, sur les flux liés au travail et aux études. Une approche spécifique sur les distances entre le lieu de travail et le lieu de résidence a été réalisée.

Les itinéraires à vélo réalisés dans le cadre du diagnostic



SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC // 7 points

1

Forte culture du vélo loisirs et sportifs

acteurs importants présents sur le territoire, un atout pour celui-ci

2

Système vélo peu développé

vélo du quotidien « invisibilisé », manque de sécurité, aménagements « très » routiers, points durs, offre de stationnement réduite et peu diversifiée

3

Démographie qui impacte les pratiques de mobilité

stabilisation de la démographie, population vieillissante, desserrement des ménages, disparités territoriales

4

Déplacements domicile-travail favorables au vélo

bassin d'emplois important, forte autonomie du territoire pour l'accès à l'emploi – des distances domicile-travail inférieures à la moyenne nationale - des flux de courtes et moyennes distances pour se rendre au travail, sur des distances réalisables à vélo

5

Équipements accessibles en moins de 30 minutes à vélo

territoire organisé autour de 12 polarités et proposant un niveau de services et d'équipements de base à moins de 30 minutes à vélo

6

Dépendance aux déplacements automobiles

« auto-dépendance » mais plus faible que les territoires voisins et plus faible motorisation et part de la marche à pied plus importante

7

Potentiels pour le vélo utilitaire à Ambert Livradois Forez

- usages et usagers qui **existent déjà** et des attentes de la part des habitants
- part importante de déplacements de courte et moyenne distance **potentiellement réalisables à vélo et à pied**, aujourd'hui réalisés en voiture
- enjeux de **desserte locale** au sein des centres-bourgs et en lien avec les hameaux
- **temps de déplacements adaptés au vélo** malgré le relief
- 3 zones de pertinence forte pour le vélo : la **plaine du Livradois**, la **vallée de la Dore** et la **Vallée de l'Ance**
- **maillage dense de voiries et chemins à faible trafic routier**, propices à la pratique du vélo en sécurité
- réseaux de transports et aires de covoiturage pour **développer l'intermodalité**

1 État des lieux du système vélo

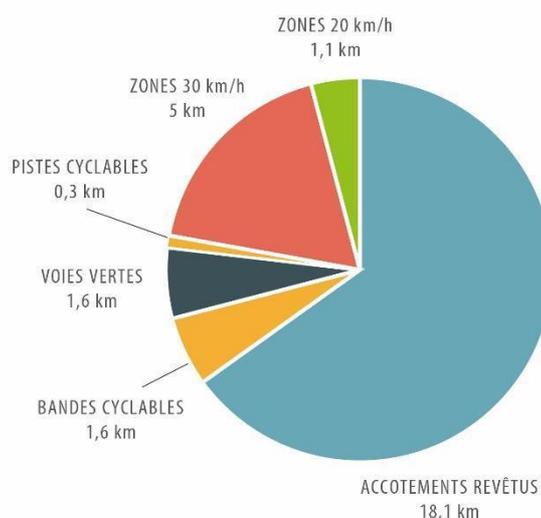
1.1- Un réseau cyclable de très faible ampleur

1.1-1. Le manque de sécurité – un des principaux freins à la pratique du vélo

Lors du COPIL de lancement du 07 Juillet 2022, un travail en atelier sur les freins et les atouts du vélo a permis de faire émerger la problématique de la dangerosité perçue de la pratique du vélo sur le territoire d'Ambert Livradois Forez du fait de l'absence d'aménagements cyclables sur les principaux axes à forts trafics. Le manque d'infrastructures et le sentiment d'insécurité lié à la vitesse de circulation des voitures sont apparus comme le principal frein à la pratique du vélo sur le territoire, avec le relief et les distances de déplacements.

Le travail de terrain a permis ensuite de mettre en lumière cette situation.

LINÉAIRE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET DE ZONES APAISÉES PAR TYPE EN KM
(Source : L'Échappée 2022)



EN CHIFFRES

3,5 km d'aménagements cyclables (bande et piste cyclable, voie verte) sur le territoire d'Ambert Livradois Forez / **2 635 km** de routes et chemins = **0,13%** des voies aménagées.

18,5 km d'accotements revêtus où les cyclistes sont autorisés à rouler.

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

Aménagements cyclables et zones apaisées

 Piste cyclable / bande cyclable / voie verte

 Zone 30 - Zone 20 - Zone piétonne

 Réseau routier principal

 Accotements revêtus / bandes multifonctionnelles
le long de la RD 906 - cyclistes autorisés à les emprunter

 Réseau ferroviaire



Des anciens aménagements cyclables à Ambert



Bande cyclable sur chaussée et bande cyclable sur trottoir à Ambert



Accotements revêtus entre Marsac et Arlanc



1.1-2. Des grands axes et des points durs à franchir non aménagés pour la pratique du vélo

Les grands axes départementaux à fort trafics non aménagés pour la pratique du vélo

Le réseau viaire d'Ambert Livradois Forez s'organise autour d'un axe structurant, la RD 906, qui irrigue les principales polarités du territoire du nord au sud, qui connecte la CC ALF aux territoires voisins et qui accueille par conséquent une part importante du trafic automobile. Un réseau de routes départementales secondaires vient compléter le maillage :

- Un axe est-ouest avec la RD 996 d'Ambert à Montbrison en passant par St-Anthème et d'Ambert à Sauxillanges et Issoire en passant par St-Amant-Roche-Savine et à proximité de Cunlhat
- Un axe est-ouest avec la RD 205 de Marsac-en-Livradois à Viverols puis à Usson-en-Forez
- Un axe vers St-Dier-D'Auvergne et Billom avec la RD 997
- Un axe reliant les villages de la Vallée de l'Ance avec la RD 261
- 3 axes autour de St-Germain-l'Herm avec la RD 999 vers La Chaise-Dieu et Issoire, la RD 37 vers Fournols et St-Amant-Roche-Savine, la RD 300 vers Arlanc

Sur ces 8 grands axes départementaux où les trafics routiers sont les plus importants, où les vitesses de circulation sont les plus élevées (limitation fixée à 90 km/h) et où les enjeux de sécurité sont les plus forts, aucun ne propose d'aménagements cyclables. Sur la RD 906 entre Ambert et Marsac-en-Livradois et entre Marsac-en-Livradois et Arlanc, des accotements revêtus ont été aménagés. Ces accotements ne peuvent être considérés comme des aménagements cyclables. Perçus comme dangereux et inappropriés pour les cyclistes, ils offrent néanmoins une sur largeur à la RD 906 sur laquelle les usagers du vélo peuvent circuler afin d'être un peu à l'écart du trafic automobile.

Des points durs : giratoire, franchissement d'ouvrage, traversée de ville, village

Les entrées de ville d'Ambert, les giratoires et les intersections entre les routes départementales, les traversées de certains villages ainsi que les ouvrages d'art proposent des aménagements routiers difficiles à franchir pour les cyclistes et un sentiment d'insécurité n'encourageant pas la pratique du vélo :

- Les entrées de ville nord et sud d'Ambert sont marquées par une succession de giratoires et d'ouvrages d'art (Avenue de la Dore, Avenue Omerin) non aménagés pour la pratique du vélo rendant difficile et insécure la présence d'usagers du vélo au sein de ces espaces.
- Les traversées de villes et villages le long de la RD 906 présentent des situations d'insécurité importantes pour les usagers du vélo et notamment à Olliergues, Vertolaye, Marsac-en-Livradois et Arlanc.

- Les traversées de Cunlhat, Viverols, St-Anthème et St-Germain-l'Herm sont également des lieux où le partage de la voirie est très largement à l'avantage des automobilistes.
- Les insertions sur les principales routes départementales posent également des enjeux de sécurité avec une faible visibilité et des vitesses de circulation élevées.

Traversée Arlanc



Traversée Cunlhat



Traversée St-Anthème



Traversée St-Germain-l'Herm



Traversée Ambert



*Entrée sud
Viverols*



Entrée nord Ambert



LES POINTS DURS

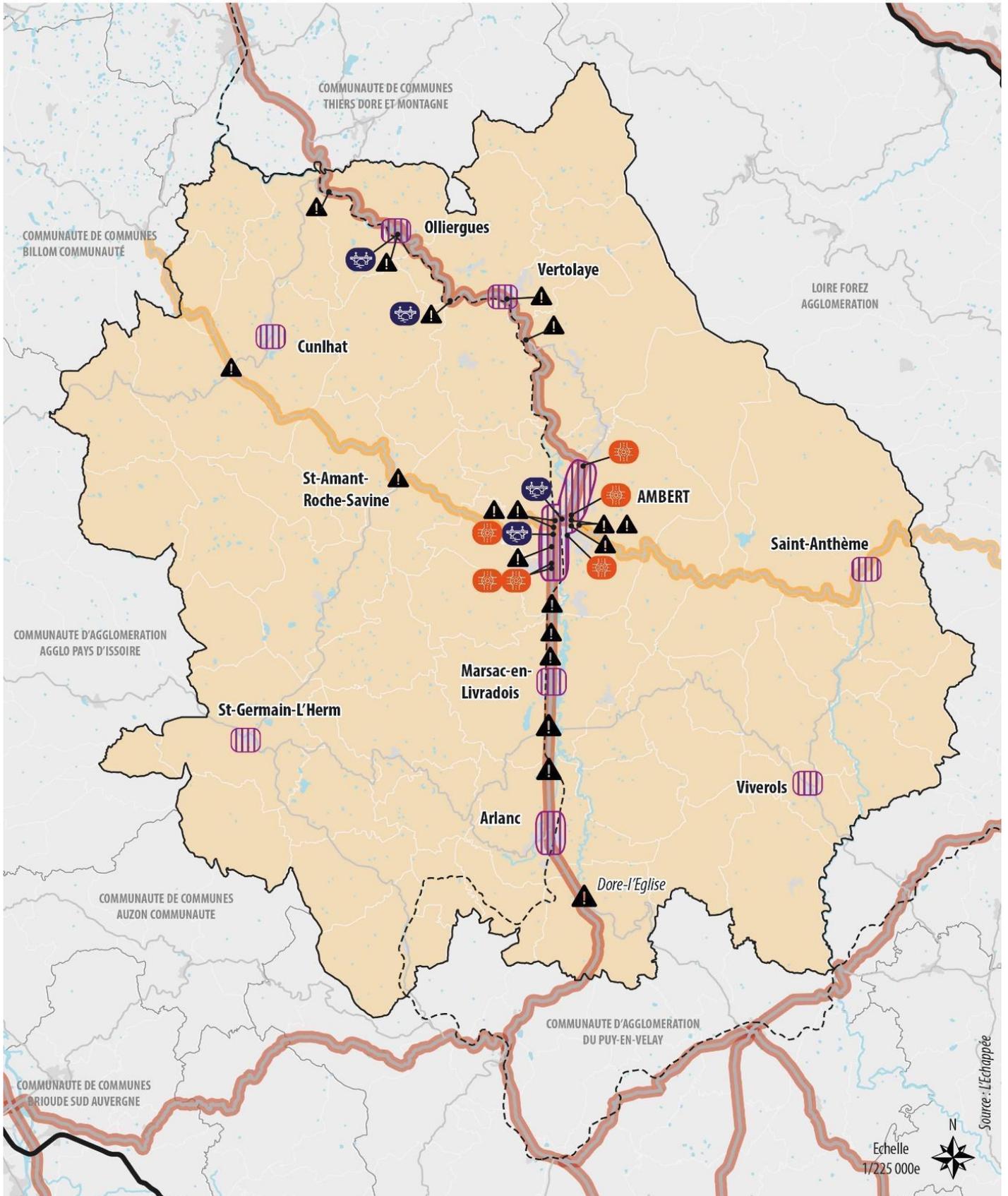
 Routes à fort trafic routier

 Giratoires
Absence d'aménagements cyclables

 Traversées de villes/villages
trafics de transit

 Ponts sur la Dore
Absence d'aménagements cyclables

 Intersections
traversée difficile - vitesse/visibilité



1.1-3. Des vitesses de circulation élevées au sein des bourg // des aménagements encourageant la pratique du vélo au sein des bourgs peu ou pas utilisés sur le territoire

EN CHIFFRES

6,1 km de zones dont la vitesse est limitée à 30 ou 20 km/h sur le territoire d'Ambert Livradois Forez / 2 635 km de routes et chemins = 0,23% des voies

L'immersion sur le terrain a permis de prendre conscience des vitesses de circulation élevées au sein des bourgs. Le différentiel de vitesse entre un cycliste et un automobiliste est important et rend la pratique du vélo inconfortable et insécure. En effet, rares sont les zones où les vitesses de circulation sont limitées à 30 km/h ou 20 km/h. Les zones de rencontres restent limitées au cœur historique d'Ambert et les zones 30 sont souvent cantonnées aux abords des écoles,

limitant leur efficacité, ainsi que la cohérence et la lisibilité des vitesses de circulation. Et pourtant, nombreux sont les villages du territoire où fleurissent les panneaux « Attention école », « Attention passage piétons », « Pensez à nos enfants ».

Seuls 6,1 km de routes dont la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins ont été recensés sur le territoire. Elles restent très ponctuelles et ne permettent pas un apaisement généralisé des vitesses au sein des bourgs et donc un partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements. Les outils d'aménagement encourageant la pratique du vélo sont nombreux (les zones 30 et les zones de rencontres en font partie) mais ils restent peu ou pas utilisés sur le territoire d'Ambert Livradois Forez. Pour exemple, les chaussées à voie centrale banalisée sur des routes à faible trafic (nombreuses sur le territoire) et les double sens cyclable dans les rues à sens unique (nombreuses dans les centres-bourgs), ne sont pas présents sur ALF.

Cœur de village Eglisolles à 50 km/h



Entrée sud de Viverols à 70 km/h



Cœur de village d'Olliergues à 50 km/h



Fin de zone 30 en cœur historique de Cunlhat



1.1-4. Zone de rencontre, voie verte, cheminements piétons, aménagement des espaces publics au sein des bourgs... des aménagements renforçant la « cyclabilité » et la « marchabilité » du territoire

Au sein des bourgs, des projets d'aménagements d'espaces publics et de mise en place de zones apaisées ont été réalisés au cours des 10 dernières années favorisant l'apaisement des vitesses de circulation et la pratique des modes actifs.

Des projets de requalification des espaces publics

Des projets de refonte des espaces publics ont été réalisés dans de nombreux villages du territoire participant ainsi à offrir une place plus confortable aux piétons et des déplacements plus sécurisant pour les usagers du vélo. Les principaux projets ont concerné le cœur historique d'Ambert avec la mise en place d'une vaste zone de rencontre, le cœur historique de St-Germain-l'Herm, de St-Anthème, de St-Romain, d'Auzelles, Ceilloux, Champetières, Condat-lès-Montboissier, Grandrif, Job, Marsac-en-Livradois, Mayres, Saillant, St-Ferréol-les-Côtes, St-Amant-Roche-Savine, St-Bonnet-le-Chastel, Thiolières. Ces aménagements qui proposent un meilleur partage de la voirie confèrent à ces bourgs et hameaux une « marchabilité » et une « cyclabilité » de bonne qualité.

Phase 1 : diagnostic cyclable du territoire

L'Échappée – COPOMO – Anne Muselli – Dorothée Duffaud Avocat

Communauté de Communes Ambert Livradois-Forez – Schéma Directeur Cyclable - 05/11/2022

Des projets de voie verte et de cheminements piétons

Si les aménagements cyclables sont peu nombreux sur le territoire, il est à noter l'existence de cheminements/voies vertes offrant des conditions de déplacements à pied et à vélo confortables au sein des bourgs.

Dans le cœur de ville d'Ambert, la voie verte au départ du plan d'eau et à destination de la piscine intercommunale offre des liaisons directes et sécurisées entre le cœur de ville, la piscine et les espaces commerciaux pour les piétons et les vélos. Les sentiers de la « Poule Rouge » et de « l'Âne Bleu » le long du ruisseau Valeyre permettent également de relier différents quartiers de la commune dans un cadre paysager sécurisé et agréable. Cependant la privatisation d'une parcelle bloquant potentiellement la circulation du sentier de l'Âne Bleu invite à une réflexion rapide sur la valorisation de ces axes en tant que support des déplacements actifs.

A Viverols, des sentiers ont été aménagés entre le cœur du bourg et les équipements sportifs et scolaires encourageant la pratique de la marche. Ces sentiers/chemins/voies vertes constituent une vraie richesse sur laquelle peut s'appuyer le territoire pour construire un réseau plus large d'itinéraires pour les modes actifs.

Voie verte à Ambert



Zone de rencontre cœur historique à Ambert



Cœur de village St-Anthème



Cœur de village St-Germain-l'Herm



Cœur de village Saillant



Cœur de village Thiolières



Cœur de village Grandrif



Cheminements piétons Viverols



Cœur de village St-Amant-Roche-Savine



1.2- Une offre de stationnement réduite et peu diversifiée

L'offre de stationnement à destination des vélos est rare sur le territoire. Que l'on soit usager du quotidien, touriste ou voyageur à vélo, cette absence constitue un vrai frein à la pratique du vélo. Et ce d'autant plus au regard du coût d'achat important de certains vélos (Vélo à Assistance Électrique).

EN CHIFFRES

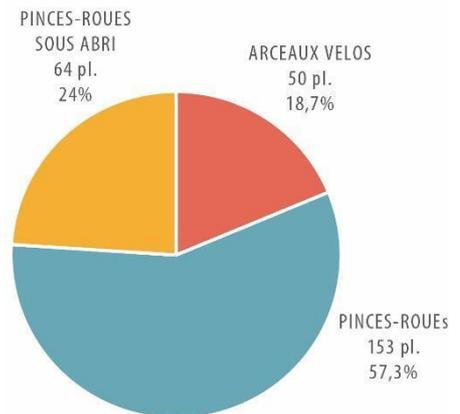
267 places de stationnement vélo sur l'ensemble du territoire

38 générateurs de déplacements équipés en stationnement vélo

94% des équipements publics ne sont pas équipés de stationnement pour les vélos

CAPACITÉS DE STATIONNEMENT VÉLOS PAR TYPE DE MOBILIER EN 2022

(Source : L'Échappée 2022)



Arceaux Ambert



Arceaux sous abri Ambert



Pinces-roues sous abri Ambert (CCALF)



Pinces-roues sous abri Olliergues Collège



Pinces-roues Viverols



Pinces-roues Olliergues



Pinces-roues Marat



Pinces-roues Cunlhat



Arceaux Ambert



Pinces-roues St-Bonnet-le-Bourg



Pinces-roues inadaptés à la piscine / stationnement le long des grilles



L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

Offre de stationnement à proximité des générateurs de déplacements

Arceaux vélos

Pincés-roues

Abri / Pincés-roues

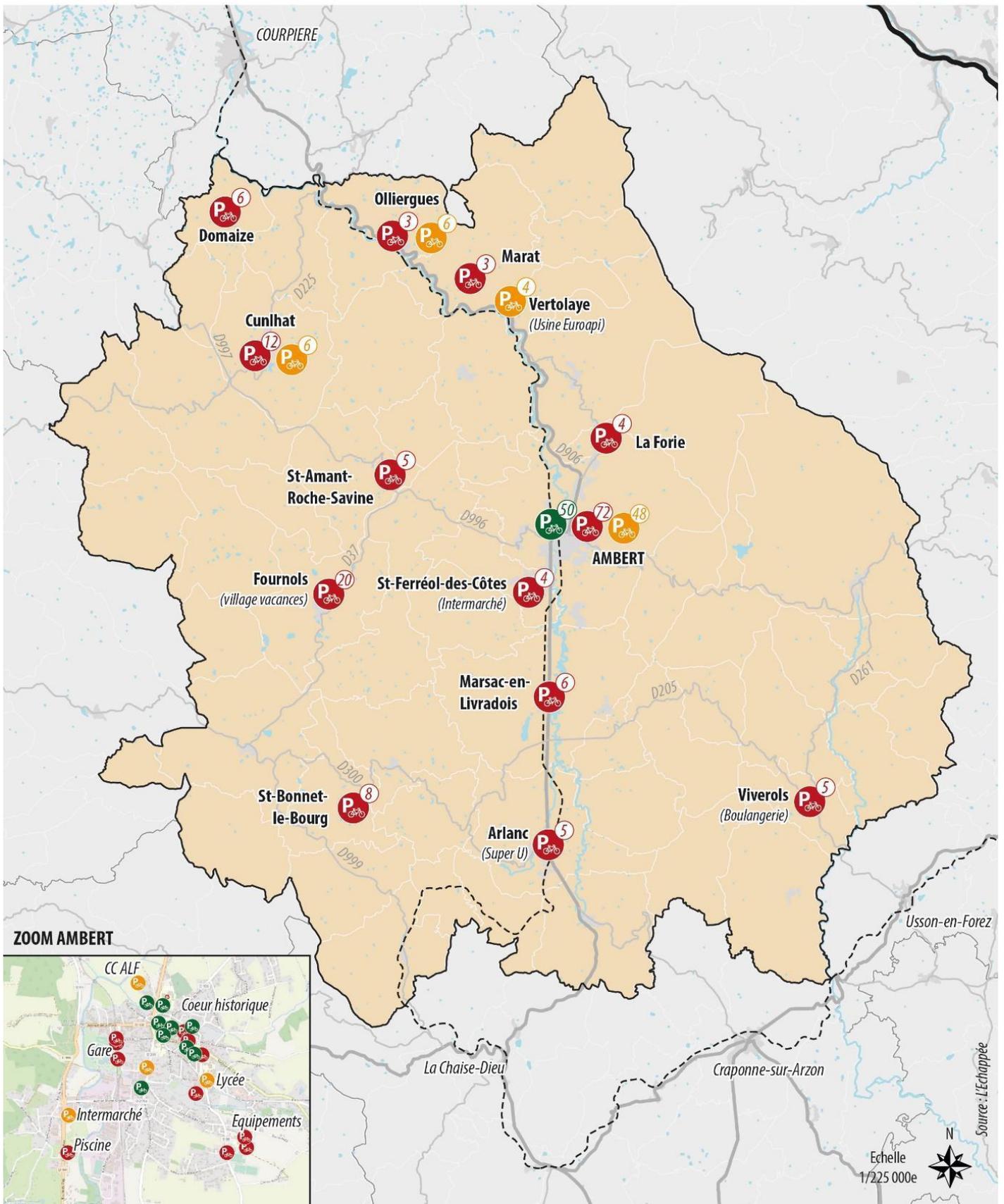
Réseau routier principal

Nombre de vélos pouvant être stationnés

Nombre de vélos pouvant être stationnés

Nombre de vélos pouvant être stationnés

Réseau ferroviaire



1.2-1. Une offre de stationnement peu diversifiée

L'offre de stationnement proposée est peu diversifiée dans le sens où elle ne s'adresse presque exclusivement qu'à un seul type d'usage. Composé en majorité d'arceaux vélo et de pince-roues (76 % de l'offre), elle propose une offre pour de la courte durée. Elle est complétée par une offre de stationnement sous abri au sein de quelques établissements scolaires (Ambert, Cunihat, Olliegues) et de quelques établissements privés (grand commerce alimentaire, entreprise privé). L'offre à destination des cyclotouristes (stationnement avec consigne), l'offre à destination des résidents des centres-bourgs n'ayant pas de local vélos et l'offre longue durée n'est pas proposée sur le territoire.

1.2-2. Un mobilier urbain qui n'offre pas une mise en sécurité optimale des vélos

Le mobilier urbain pour le stationnement des vélos proposé sur Ambert Livradois Forez correspond dans plus de 80 % des cas à un pince-roues. Le pince roues est un mobilier à proscrire. Il n'offre pas une mise en sécurité optimale du vélo et peut contribuer à endommager vélos (cf. infographie).

POURQUOI LES RACKS, LES RATELIERS OU PINCES ROUES NE SONT PAS ADAPTES AU DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VELO ?



1 Ils ne permettent pas de sécuriser de manière optimale le vélo

Les 2 règles indispensables pour stationner son vélo

- il est nécessaire à minima d'attacher le cadre du vélo à un point fixe (attacher la roue avant serait un plus bienvenu)
- il est nécessaire de s'équiper d'un antivol de qualité présentant un niveau de sécurité élevé



Il est quasiment impossible d'attacher le cadre au pince-roues. Les antivol recommandés sont rigides et, pour la plupart, de faible circonférence : il est donc très difficile de trouver une position permettant d'attacher le cadre avec le support pince-roues.



2 Ils ne permettent pas de stabiliser le vélo

Le chargement de sacoches ou de passager peut faire basculer le/les vélos. Parfois, un coup de vent suffit...



3 Ils ne sont pas adaptés à tous les vélos

Les vélos de route avec des pneus fins, les vélos VTT avec des pneus larges, les vélos cargo... ne peuvent pas utiliser ce type de stationnement



4 Ils sont difficilement utilisables dès qu'ils ont atteint la moitié de leur capacité

Avez vous déjà essayé de caler votre roue entre 2 vélos déjà stationnés ? Entre bataille de guidons, de pédales, sacoches, siège enfant, c'est mission quasi impossible !

5 Ils peuvent abimer certains vélos au niveau de la roue et des freins à disque

Tout le poids du vélo repose sur deux points de la roue pincée. Vélo chargé ? Épaisseur du pneu inférieur à l'espacement du support ? Les risques de voilage sont démultipliés.



PRIVILEGIER LES ARCEAUX VELOS
LE DESIGN NE DOIT PAS PREVAILOIR SUR L'USAGE



1.2-3. Loi LOM : une opportunité pour développer l'offre de stationnement pour les vélos

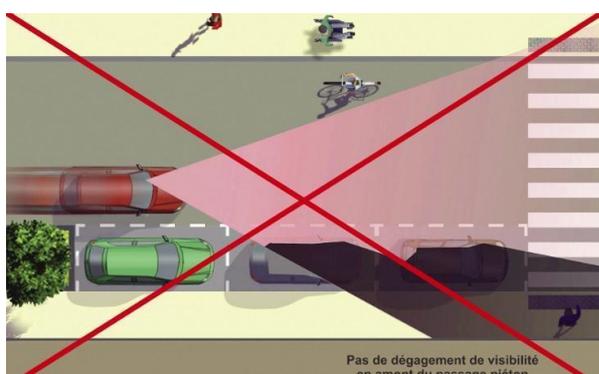
L'article L. 118-5-1 du Code de la voirie routière précise :

« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

L'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) voté en 2019 est venu renforcer cet objectif de sécurité en fixant un calendrier de mise en conformité :

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026 »

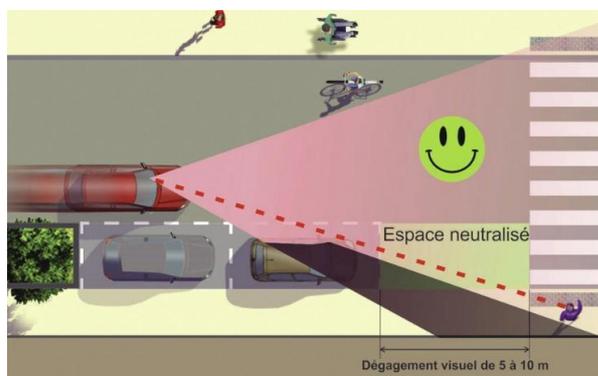
Masque à la visibilité induit par le stationnement des voitures aux abords des passages piétons



source : Cerema

Cette situation se retrouve sur le territoire et notamment au sein du centre-ville d'Ambert et d'Arlanc. Cet enjeu de sécurité offre ainsi l'opportunité de renforcer l'offre de stationnement pour les vélos en neutralisant une place de stationnement voiture pour y installer des arceaux vélos.

Exemple de réalisation à moindre coût de neutralisation d'une place de stationnement voiture pour installer des arceaux vélos – source CEREMA



1.3- Les acteurs du vélo et des mobilités actives

1.3-1. Acheter, louer, réparer, se former...les acteurs privés du vélo

L'arrivée du Vélo à Assistance Électrique, les politiques publiques en faveur du vélo, les changements de comportements de mobilité, le développement d'initiatives associatives et citoyennes ont contribué à démultiplier le nombre d'acteurs proposant de la vente, de la réparation et de la location de vélo. Il n'y a plus seulement les vélocistes et les équipementiers sportifs. La grande distribution alimentaire ainsi que les enseignes d'électro-ménager et les garages automobiles font également partie de l'écosystème vélo.

Un pôle de services important à Ambert, une culture du vélo du quotidien qui commence à se développer

L'essentiel des acteurs du vélo se concentre sur la commune d'Ambert :

- 2 vélocistes vendeur/réparateur
- 1 loueur de vélo
- 1 atelier vélo/association de promotion
- 2 associations cyclosporives
- 1 centre VTT
- 1 supermarché vendeur

EN CHIFFRES

8 acteurs du vélo sont présents sur la commune d'Ambert

6 acteurs du vélo en dehors d'Ambert

En dehors de la commune d'Ambert, 6 acteurs sont présents sur le territoire :

- 1 association d'aide à la mobilité (Détours) située à Cunlhat qui propose le prêt de VAE pour permettre de se déplacer vers l'emploi notamment,
- 1 association de promotion des vélomobiles à Arlanc,
- 1 loueur de vélo à Cunlhat,
- 1 loueur de vélo à Fournols,
- 2 supermarchés vendeur à Arlanc et St-Ferréol-les-Côtes.

La présence de ces acteurs est une vraie force pour le territoire. Ils contribuent à la pratique du vélo en facilitant l'accès à des services de vente, de réparation et de location. L'atelier vélo à Ambert constitue également un lieu de conseil et construit des événements autour du vélo. Ces acteurs contribuent à rendre visible le vélo sur le territoire et à encourager les pratiques.

LES ACTEURS PRIVÉS DU VÉLO

Vendeurs, réparateurs, loueurs

-  Les vélocistes (spécialistes) vendeur/réparateur parfois loueur
-  La Grande distribution alimentaire et électro-ménager - vendeur
-  Les Grandes enseignes équipements sportifs -vendeur/réparateur
-  Garages automobiles - Vendeur/réparateur parfois loueur
-  Les ateliers vélos / réparateurs ambulants
-  Loueurs

Fabricants de vélo ou pièces détachées

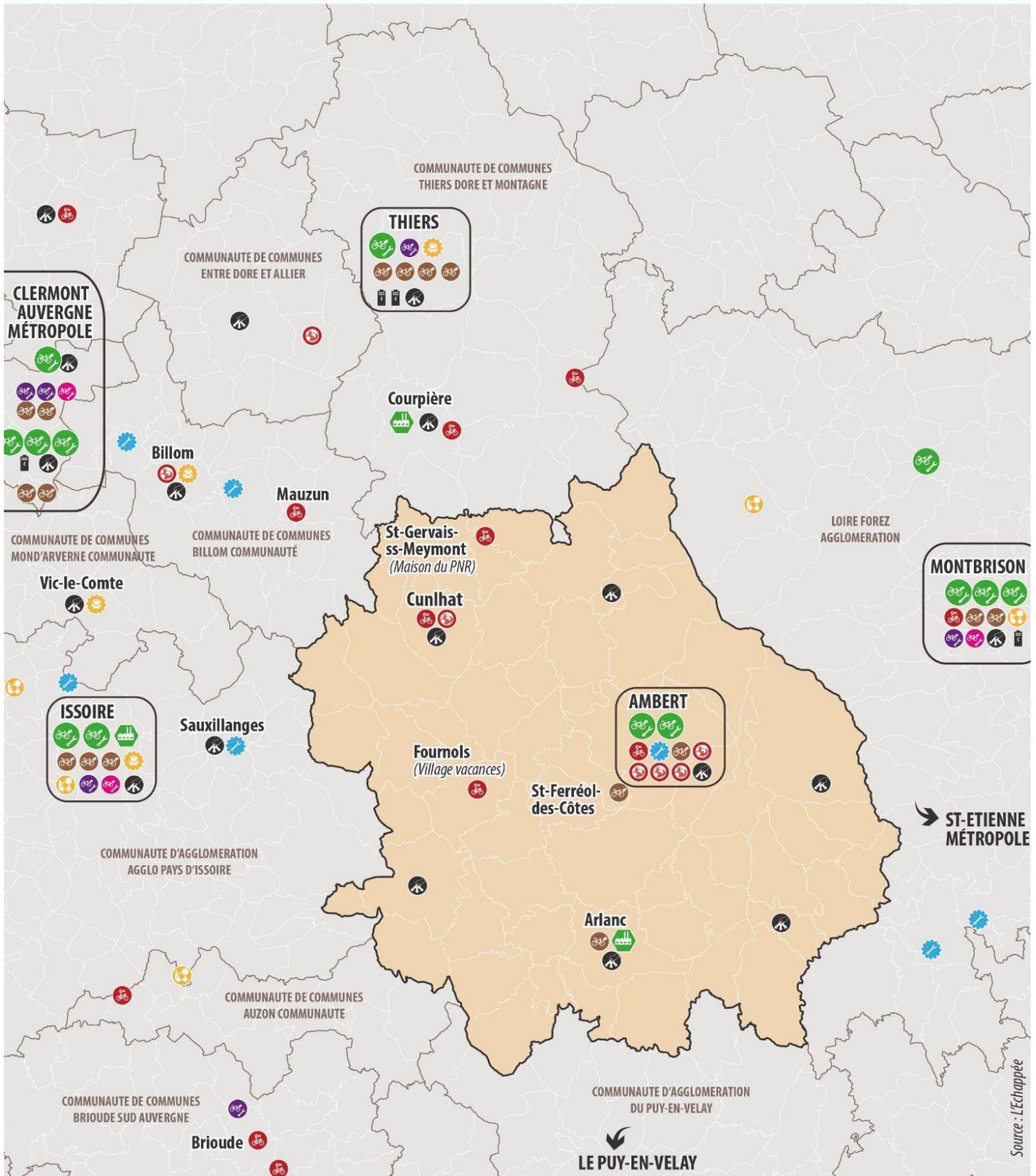
-  Les vélocistes (spécialistes) - fabricant

Formation - promotion du vélo

-  Initiatives locales/association
-  Formateur vélo/vélo-école

Recyclage - seconde vie - Occasions

-  Repair-café - Ressourcerie - Recyclerie
-  Point de collecte batterie électrique VAE - Corépile
-  Déchèteries



Des services orientés en majorité loisirs et tourisme – une forte culture du vélo loisirs et sportifs

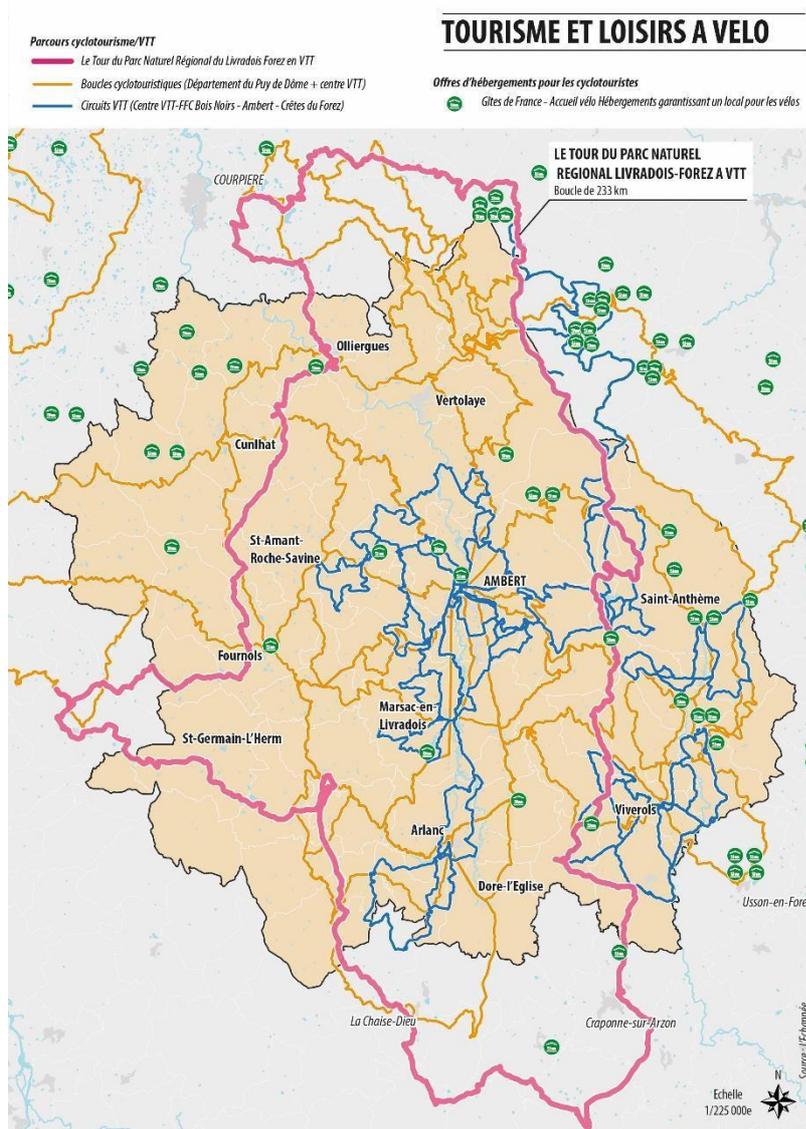
Les services proposés sur le territoire d'Ambert Livradois Forez sont pour beaucoup orientés « loisirs » et « tourisme ». La présence de loueur de vélos exclusivement à vocation sport et loisirs, d'un centre VTT ainsi que de 2 associations cyclosporatives ont permis le développement massif d'une culture du vélo loisirs. Le territoire bénéficie ainsi de nombreux circuits VTT (1^{er} centre VTT-FFC de France), de nombreux circuits cyclosporatifs, de circuits en itinérance et d'un évènement annuel majeur « la cyclo les copains ».

En revanche, cette culture du vélo sportif et loisirs n'a pour l'instant que peu déteint sur le vélo du quotidien et le vélo utilitaire. Ainsi, il n'existe pas sur le territoire de loueur de vélo en longue durée, de loueur de vélo de ville, de vélo-école et de solution de prêt de vélo pour tous les publics.

Des territoires isolés d'une offre de service

Les secteurs du Haut-Livradois et de la Vallée de l'Ance sont isolés d'une offre de services : absence de vendeur de vélo, de réparateur et de loueur. Cette situation n'encourage pas au développement de la pratique du vélo.

Néanmoins, ces secteurs et le territoire d'ALF peuvent s'appuyer sur la présence de services au sein des territoires voisins (Issoire, Montbrison, Courpière, Thiers) et sur la relative proximité aux métropoles de Clermont-Ferrand et St-Etienne où la culture du vélo du quotidien est en pleine expansion.



1.3-2. Des acteurs publics intervenant à plusieurs échelles

Les politiques publiques jouent un rôle important dans la promotion du vélo, dans le développement de services vélos et la mise en place d'aides financières. Elles interviennent à différentes échelles et sous différentes formes. Cette analyse a pour objectif de mettre en lumière le rôle des différents acteurs dans la promotion du vélo et de présenter les actions menées par les territoires voisins, à la fois pour s'inspirer et à la fois pour peut-être imaginer des synergies et des complémentarités.

L'élaboration des politiques cyclables, une compétence des EPCI, du Département et de la Région

La Région sur les véloroutes et voies vertes, le Département sur son réseau de voirie et les EPCI sur leur territoire ont la compétence pour élaborer les stratégies de politique cyclable. La CC ALF n'est pas une Autorité Organisatrice des Mobilités, mais par délégation de la Région AURA dispose de la compétence sur les modes actifs.



Le schéma régional des Véloroutes et Voies vertes de la Région AURA est intégré au SRADDET approuvé en 2020. La Via Allier qui traverse le Puy-de-Dôme et qui passe sur les intercommunalités voisines du Pays d'Issoire et de Billom Communauté notamment est inscrite dans ce schéma comme itinéraire prioritaire.



Le Département du Puy-de-Dôme a réalisé plusieurs schémas directeurs cyclables. Le schéma directeur 2014-2023 a notamment contribué à développer des aménagements cyclables sur les routes départementales en lien avec la Métropole de Clermont Auvergne, et à baliser des boucles cyclotouristiques. Le Département travaille actuellement à l'élaboration de son nouveau schéma directeur cyclable qui couvrira la période de 2024-2033.

Si l'élaboration des schémas directeurs est une pratique ancienne sur Clermont Auvergne Métropole, St-Etienne Métropole et le Département du Puy-de-Dôme, elle tend à se généraliser à l'ensemble des intercommunalités voisines d'Ambert Livradois Forez encouragée par les appels à projets de l'État, la DREAL, l'ADEME et le CEREMA.



Les agglomérations d'Issoire, de Loire Forez Agglomération, de Riom et du Puy-en-Velay ont approuvé leur schéma directeur cyclable en 2021/2022, en y incluant l'aménagement d'itinéraires, une politique de stationnement ainsi qu'une offre de services avec notamment de la location de vélo. Des aides à l'achat de VAE ou de vélo classique sont également proposées.



Au nord, sur les territoires de Thiers, Lezoux et Billom, les trois Communautés de communes sont actuellement lancées dans l'élaboration d'un schéma directeur cyclable.

Des aides à l'achat de VAE, vélos pliants et vélos classiques proposées par les communes, les EPCI, le Département et l'État.

Avec l'essor des VAE, les aides à l'achat se sont multipliées. Le Département du Puy-de-Dôme, les agglomérations de Riom et d'Issoire ont mis en place des aides à l'achat de VAE et/ou de vélo classique en 2021. Sur Clermont Auvergne Métropole, ce sont les communes qui proposent des aides à l'achat de vélo : Le Cendre, Cournon-d'Auvergne, Aubière, Romagnat, Ceyrat... Sur le territoire d'Ambert Livradois Forez, la commune de Vertolaye a mis en place ce dispositif. Une aide à l'achat de 100 € était proposée aux habitants.

Avec les nouvelles aides de l'État proposées à l'été 2022, de 150 à 4 000 € en fonction des types d'acteurs et des revenus, les intercommunalités et les communes ont pour la plupart mis fin à leurs propres aides.

Des services de location de vélo ou de prêt mis en place par les EPCI AOM et le PNR Livradois-Forez



Le PNR Livradois-Forez propose un service de prêt de vélo à assistance électrique à destination des habitants du Parc.



Sur les territoires d'Issoire, de Thiers Dore et Montagne, du Puy-en-Velay et de Riom, des services de location de vélo ont également été mis en place en courte et longue durée. La CA du Pays d'Issoire a elle opté pour une offre de location en libre-service avec 5 stations situées en périphérie du centre-ville d'Issoire. La CA Loire Forez Agglomération souhaite également mettre en œuvre une offre de location de VAE.



Sur la CC ALF, un service de location longue durée est en cours de réflexion avec l'acquisition de VAE.

La Région et les EPCI AOM, acteurs de l'intermodalité

Les actions en matière d'intermodalité sont portées par les EPCI AOM et par la Région AURA autour des cars, des TER et des Aires de covoiturage sur les EPCI non AOM.

La Région intervient notamment sur l'emport des vélos dans les trains et dans les cars ainsi que sur le stationnement des vélos en gare. Lors du renouvellement de la Délégation de Service Publique en 2021 sur le secteur du Puy-de-Dôme, la Région a demandé aux entreprises de permettre l'emport de 5 vélos dans chaque cars et pour chaque service. La Région et les EPCI AOM proposent également des solutions de stationnement sécurisés aux abords des gares et des aires de covoiturage. La CA Issoire a aménagé une offre de stationnement autour de ces gares tandis que la CA Loire Forez Agglomération a installé des consignes à vélo autour des aires de covoiturage.

Les aménagements cyclables, une compétence partagée entre le Département, les EPCI et les communes

Sur le territoire d'Ambert Livradois Forez, les aménagements cyclables sont de la compétence principale du Département qui gère une part importante du réseau de voirie du territoire (près de 40% du réseau routier) et des communes. La Communauté de Communes ne dispose de la compétence voirie que sur quelques axes communautaires.

Des financements apportés par l'Europe, l'État, l'ADEME, la Région et le Département à travers différents programmes

Des appels à projets/appels à manifestation d'intérêts :



Le fonds mobilité active issu du plan vélo national de 2018 visant à développer le vélo du quotidien. Pour 2023, une enveloppe de 250 millions d'euros sera proposée pour financer la réalisation d'aménagements cyclables avec une priorité sur les discontinuités cyclables et les points durs.



Les programmes AVELO, TENMOD, France Relance avec une occurrence régulière.

Des programmes financés par les Certificats d'Economie d'Energie (CEE) sont actuellement proposés aux collectivités, établissement scolaires et employeurs pour encourager la pratique du vélo :



Le programme Génération Vélo est un programme de financement porté par SOFUB et la FUB. Il permet d'intensifier le déploiement du « Savoir Rouler à Vélo » auprès des enfants de 6 à 11 ans et participer ainsi à faire émerger une génération vélo. Le dispositif du Savoir Rouler à Vélo est destiné à favoriser l'adoption du vélo par les jeunes générations. Via un apprentissage de 10 heures minimum, il vise à leur permettre de devenir autonomes à vélo avant leur entrée au collège. Génération Vélo s'adresse prioritairement aux collectivités, qui peuvent en bénéficier jusqu'au 31 décembre 2024.



Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) vise à accompagner **4500 employeurs dans le développement d'une culture vélo** au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés. Une aide financière prise en charge **par le programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services « pro-vélo »** pour les déplacements domicile-travail et professionnels.



Le programme Alvéole Plus vise à accélérer la création de places de stationnement vélo, via des financements, des conseils et des formations. Il sera lancé à partir de la mi-novembre 2022.

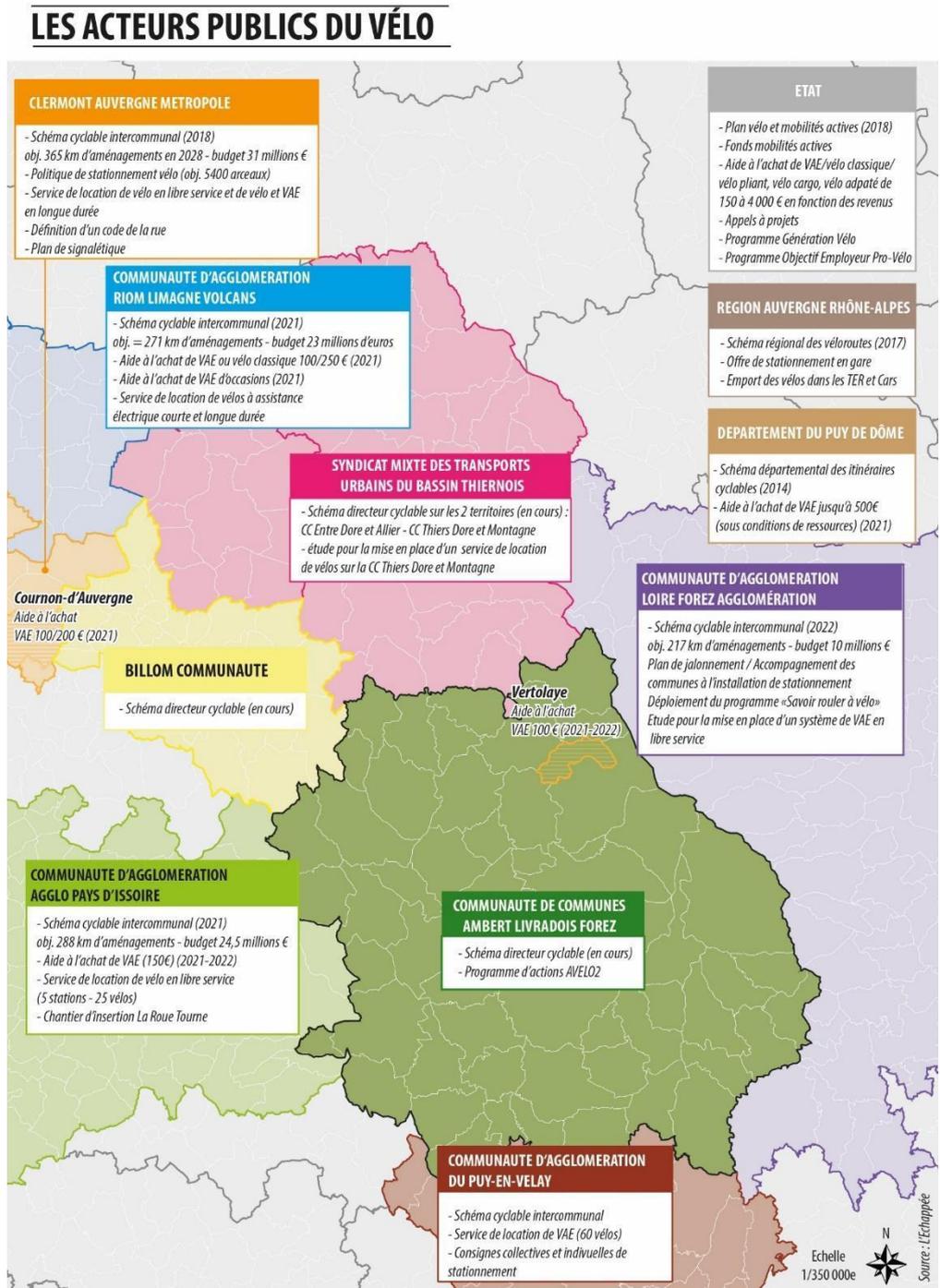
Les Dotations de l'État :



Dotation de soutien à l'investissement local // Dotation d'équipements des territoires ruraux : projets d'investissements en matière d'équipements et notamment pour le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité

L'Europe : subventions FEDER / FEADER / FSE / IEJ

La Région : aide à l'acquisition de VAE, aide à la création de stationnement, aide à la réalisation d'aménagements cyclables.



Phase 1 : diagnostic cyclable du territoire

L'Échappée – COPOMO – Anne Muselli – Dorothée Duffaud Avocat

Communauté de Communes Ambert Livradois-Forez – Schéma Directeur Cyclable - 05/11/2022

2. Analyse des usages et des pratiques de déplacements

2.1- Profil socio-démographique du territoire

L'analyse du profil sociodémographique du territoire offre la possibilité de comprendre globalement les besoins en déplacements et les pratiques de déplacements des habitants. Cette analyse s'appuie sur les données du recensement de l'INSEE de 2019.



2.1-1. Des flux de déplacements qui n'augmentent pas sur le territoire : baisse de la démographie et desserrement des ménages



La démographie d'Ambert Livradois Forez connaît depuis plusieurs décennies une baisse de sa population (10 000 habitants en moins en 2019 par rapport à 1968). Néanmoins, entre 2019 et 2013, la démographie communautaire tend à se stabiliser autour des 27 000 habitants grâce à un solde migratoire positif (le taux de croissance annuel moyen est de -0,15% par an contre -0,40% par an entre 2008 et 2013).



La diminution de la taille des ménages se poursuit (en moyenne 2,01 occupant par famille en 2019 contre 2,17 en 2008) et les familles monoparentales continuent d'augmenter (+10% en 10 ans).



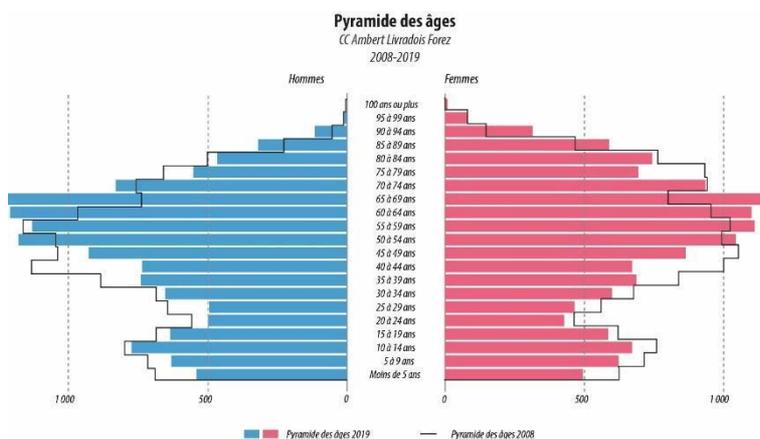
2.1-2. Un territoire confronté au vieillissement de sa population, des pratiques de déplacements qui évoluent



En 2008, la classe d'âge prédominante était les 45-59 ans. 10 ans plus tard, ce sont les 60-74 ans qui sont les plus nombreux.



Les plus de 60 ans ont augmenté de 14,4% entre 2008 et 2018, tandis que les moins de 30 ans ont diminué de 12,6% et les 30-45 ans de 21,6%.



Le vieillissement de la population contribue à modifier les comportements et les besoins de déplacements. Les déplacements liés aux achats vont évoluer. Les horaires, les jours et la régularité

des déplacements également. Les déplacements liés aux loisirs et aux visites vont prendre une place plus importante. Les questions d'autonomie, de sédentarité et d'accès aux soins vont également prendre une place plus importante.



2.1-3. L'équipement des ménages, les caractéristiques d'un territoire rural : une motorisation moins importante qu'en territoire périurbain mais qui ne cesse d'augmenter.



87,4 % des ménages disposent en 2019 d'au moins une voiture. La motorisation des ménages est en augmentation depuis 10 ans (+3 points par rapport à 2008). 12,6 % des ménages ne sont pas motorisés et sur les communes d'Ambert, Cunlhat et St-Anthème ce chiffre dépasse les 15% : 17% à Ambert, 16,7% à St-Anthème, 20,4% à Cunlhat.



Les ménages multi-motorisés représentent 42,3 % des ménages d'Ambert Livradois Forez et continuent d'augmenter (+1,7 points en 10 ans).



69 % des logements possèdent au moins un emplacement réservé au stationnement (garage). Cette notion de stationnement est importante dans le cadre du schéma directeur cyclable. Si 90,1 % des logements sont des maisons sur le territoire d'Ambert Livradois Forez, cela ne rime pas forcément avec la présence d'un garage et par conséquent la question du stationnement des vélos à résidence fera partie des éléments à questionner lors de la définition de la politique de stationnement vélo.



2.1-4. Des disparités territoriales entre la Vallée de la Dore, la Plaine du Livradois, le Haut Livradois, les Monts du Forez et la Vallée de l'Ance à prendre en compte dans la compréhension des besoins



La Vallée de l'Ance, le Haut-Livradois et les Monts du Forez : des territoires agricoles avec un indice de vieillissement important, une motorisation des ménages plus faible (à l'exception des communes des Monts du Forez), des ménages plus modestes (à l'exception de la Vallée de l'Ance).



Le bassin Ambertois, la Plaine du Livradois et la Vallée de la Dore : une population plus jeune, une proportion plus élevée des classes d'âges intermédiaires (25-64 ans), un revenu des ménages plus important (à l'exception des franges nord et sud), un taux d'équipements important, une motorisation des ménages plus forte à l'exception d'Ambert.

2.2- Les générateurs de déplacements : 76,4% des habitants vivent à moins de 30 minutes à vélo d'un pôle de services.

Le travail de recensement des générateurs de déplacements offre la possibilité d'appréhender les besoins en déplacements pour les motifs loisirs, cultures, sports, santé, achats...

2.2-1. Deux catégories de générateurs de déplacements

- **Les générateurs à l'échelle communale.**
Ils correspondent aux mairies, écoles, petits équipements sportifs, salle polyvalente... ils concerneront principalement les habitants de la commune. Dans le cadre du schéma directeur cyclable ces générateurs vont avoir un intérêt particulier car ils vont générer des déplacements de courte distance qui pourront être réalisés à pied ou à vélo.
- **Les générateurs à l'échelle intercommunale.**
Ils correspondent aux équipements structurants : centre aquatique, cinéma, hôpital, maison de santé, grands commerces, collège, lycée, gymnase, école de musique... Ils vont concerner l'ensemble des territoires et générer des déplacements de moyenne et longue distances.

2.2-2. Pour les déplacements liés aux achats, à la santé, aux loisirs... le territoire présente un niveau d'équipement important limitant les déplacements longues distances

 Ambert concentre la majorité des équipements structurants du territoire (hôpital, lycée, piscine, grands commerces...). Elle dispose d'une gamme d'équipements du quotidien complète et attire de nombreux flux liés aux achats, aux loisirs, à la culture, à la santé, aux études...

 Le territoire s'appuie également sur des pôles relais avec un niveau d'équipements intermédiaires (Cunhat, Arlanc, St-Germain-l'Herm) et des pôles de proximité (Olliergues, Vertolaye, St-Amant-Roche-Savine, Fournols, Marsac-en-Livradois, Viverols, St-Anthème...).

Au total, 76,4% des habitants vivent à moins de 30 minutes à vélo (vélo musculaire et dans le sens de la montée), d'un pôle de services. En prenant en compte uniquement les principales polarités du territoire (Ambert, Arlanc, Olliergues, Cunhat, St-Germain-l'Herm et St-Anthème), ce sont 61% des habitants qui vivent à moins de 30 minutes à vélo d'une offre de services importantes.

 Les équipements de rang supérieur (université, offre commerciale spécifique (maison, personne, jardinage), équipements sportifs et culturels de rayonnement régional...) se localisent sur les Métropoles Clermontoise et Stéphanoise et génèrent des déplacements plus importants mais plus ponctuels.

Les pôles de Courpière, Thiers, Issoire, Montbrison, La Chaise-Dieu, Craponne-sur-Arzon et Usson-en-Forez, constituent également des destinations ponctuelles pour l'accès à certains services et équipements.

LES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Générateurs d'échelle communale

- Mairie, écoles, terrain de sports, petits commerces, bibliothèque, salle polyvalente, parc...



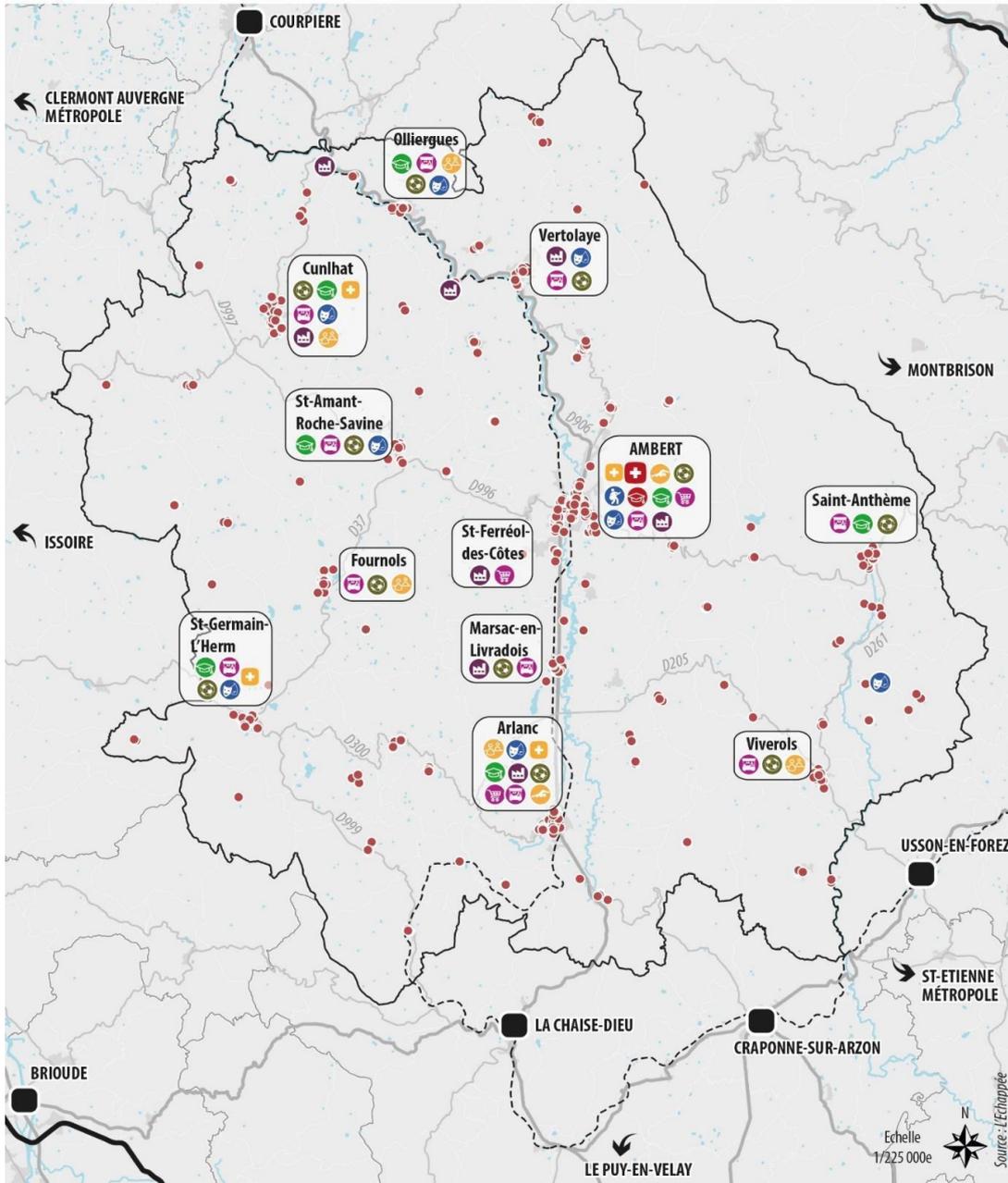
Pôles générateurs de déplacements en dehors du territoire

Générateurs d'échelle intercommunale

- Hôpital
- Maison de santé/offre médicale
- Collège
- Plateau sportif/Salle de sports
- Piscine
- Lycée

Maison des services publics

- Equipements culturels (salle de spectacles, cinéma, médiathèque, école de musique...)
- Grands commerces
- Petits commerces / centralités commerciales
- Zones d'activités / industries



2.3- Les flux liés au travail : un territoire autonome pour l'accès à l'emploi = des déplacements de courtes et moyennes distances

Si les déplacements liés au travail ne sont plus, dans la majorité des enquêtes de déplacements, les flux les plus importants (les achats sont le premier motif) et d'autant plus dans un territoire où la part des seniors est importante, ils constituent cependant des flux réguliers, quotidiens et plus « simples » à capter par le vélo. Les données traitées ci-après sont issues du fichier détail de l'INSEE sur les mobilités professionnelles datant de 2019.

2.3-1. 83% des actifs d'Ambert Livradois Forez travaillent sur le territoire de la Communauté de Communes

Le territoire constitue un bassin d'emplois important. L'indicateur de concentration d'emplois est très élevé avec 95,1 emplois pour 100 actifs. Cette situation encourage les déplacements domicile-travail au sein du territoire (83% des actifs) d'Ambert Livradois Forez.



42 % des actifs travaillent quotidiennement dans leur commune de résidence. Au sein des principales polarités, ces chiffres sont bien supérieurs : Ambert (71,7% des actifs résident et travaillent à Ambert), Cunlhat (66,9%), St-Germain-l'Herm (63,6%) ...



41% des actifs travaillent dans une autre commune de la Communauté de Communes.

2.3-2. Des flux concentrés dans la Plaine du Livradois et la Vallée de la Dore



49,8% des actifs d'Ambert Livradois Forez travaillent au sein de 3 communes : Ambert (34,8%), Arlanc (7,5%) et Vertolaye (7,4%).

9 des 10 plus importants flux domicile-travail du territoire se réalisent au sein de la Vallée de la Dore et de la Plaine du Livradois. 3 sont internes aux polarités d'Ambert, d'Arlanc et de Marsac-en-Livradois et 5 concernent des flux en lien avec Ambert depuis Marsac-en-Livradois, Arlanc, Vertolaye, Job et St-Ferréol-les-Côtes. Les flux internes à Cunlhat viennent compléter le top 10 des flux domicile-travail les plus volumineux du territoire, en 3^{ème} position.



Les polarités d'Ambert, Arlanc, St-Anthème, Cunlhat, Vertolaye et Olliergues polarisent les communes voisines pour l'accès à l'emploi.

2.3-3. Des flux vers l'extérieur du territoire en faible quantité : 17% des actifs



17% des actifs travaillent à l'extérieur du territoire. Clermont-Ferrand constitue la première destination devant Thiers et Courpière.

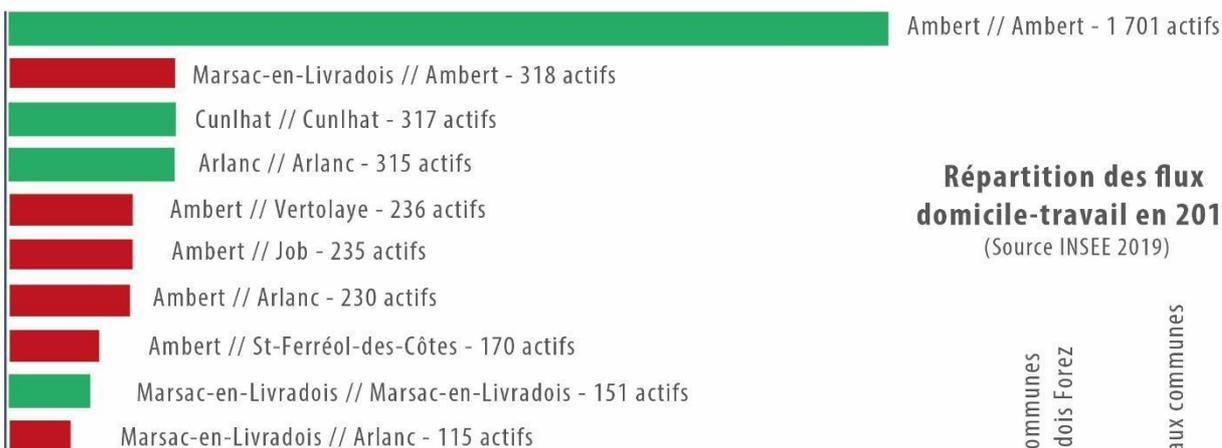


Les flux en lien avec les territoires voisins concernent essentiellement les communes des franges nord et sud d'Ambert Livradois Forez.

- Le secteur de Cunlhat et Olliergues voient des actifs se rendre quotidiennement vers la Métropole Clermontoise, l'agglomération d'Issoire ou les polarités de Courpière et Thiers.
- Le secteur d'Arlanc, Dore-l'Église et Sauvessanges a des échanges avec les communes de La Chaise-Dieu et Craonne-sur-Arzon tandis que la Vallée de l'Ance regarde vers Montbrison et St-Etienne.

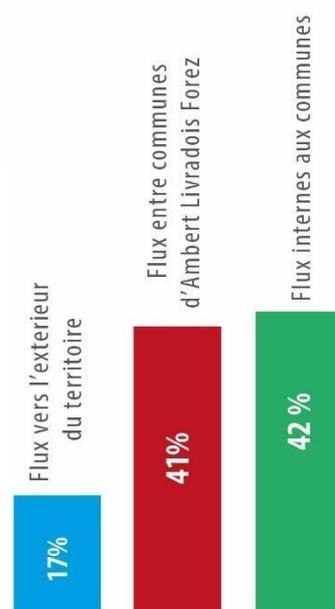
Les 10 premières origines/destinations liées au travail en 2019

(Source INSEE 2019)



Répartition des flux domicile-travail en 2019

(Source INSEE 2019)



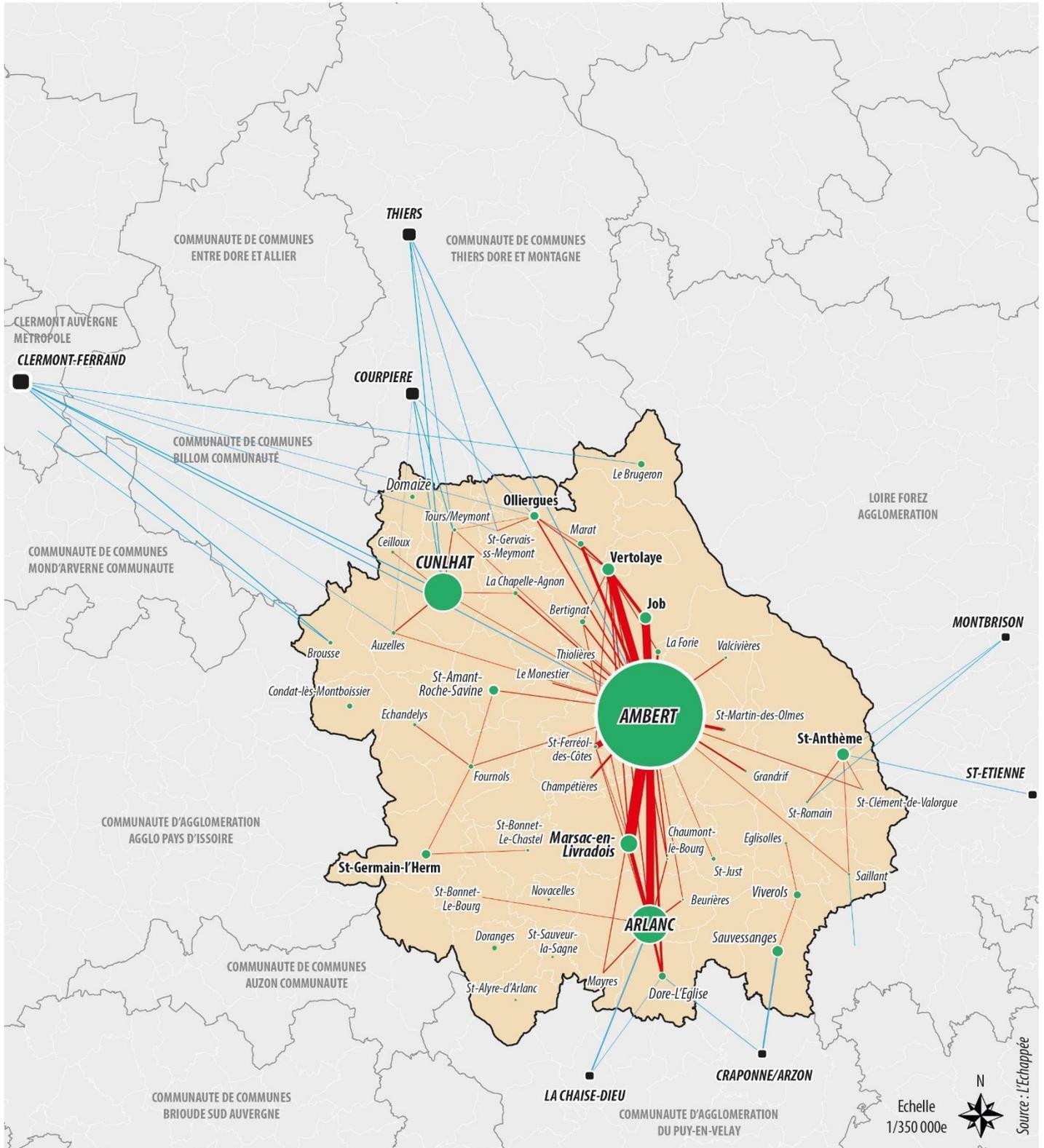
Les 5 premières destinations des actifs d'Ambert Livradois Forez pour se rendre au travail en 2019

(Source INSEE 2019)



FLUX DOMICILE-TRAVAIL 2019

Flux domicile-travail des actifs de la Communauté de Communes Ambert Livradois Forez (CC ALF) supérieurs à 15 actifs (Source : INSEE 2019)



Source : L'Échappée

2.3-4. Une dépendance forte à la voiture pour se rendre au travail mais plus faible que les territoires voisins



Le territoire d'Ambert Livradois Forez est "auto-dépendant". 79,2 % des flux domicile-travail se réalisent en voiture. Avec un important bassin d'emplois et des flux réalisés en majorité au sein de la commune de résidence, cette dépendance à la voiture est plus faible que dans les territoires voisins. A titre d'exemple, 87,7% des actifs de Billom Communauté utilisent la voiture pour se rendre au travail (8,5 points d'écart), 86,6% pour les actifs de Thiers Dore et Montagne, 82,7% pour les actifs de l'agglomération d'Issoire.



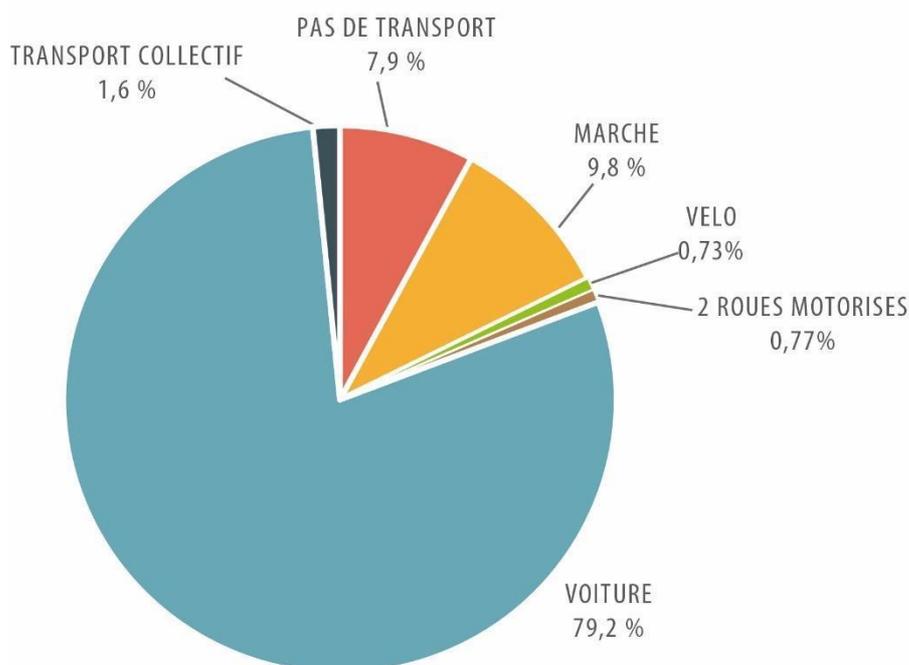
La marche occupe une place importante pour les déplacements liés au travail : 9,8% des actifs l'utilisent.



Le vélo n'est utilisé que par 0,73% des actifs. Ce chiffre relativement faible est néanmoins supérieur aux territoires voisins de Billom Communauté et Thiers Dore et Montagne (0,4% et 0,43%). En revanche, le territoire de l'agglomération d'Issoire présente une part du vélo plus importante avec 1,5% des déplacements liés au travail.

Modes de transports utilisés par les actifs d'Ambert Livradois Forez pour se rendre au travail en 2019

(Source INSEE 2019)



2.3-5. Une distance moyenne au travail inférieure à la moyenne nationale (11,7 km contre 13,3 km - Enquête mobilité 2019 SDES)



En moyenne, les actifs d'Ambert Livradois Forez résident à 11,7 km de leur lieu de travail. L'autonomie du territoire pour l'accès à l'emploi et l'importance des flux internes aux communes viennent expliquer cette plus faible distance par rapport à la moyenne nationale et par rapport aux territoires voisins. A titre d'exemple, les actifs de Billom Communauté résident à 16,3 km de leur lieu de travail. Il existe des disparités importantes sur le territoire :

- La Plaine du Livradois, la Vallée de la Dore, le Forez et les polarités de Cunlhat, St-Germain-l'Herm et Fournols présentent des distances moyennes au travail inférieures à la moyenne nationale (à l'exception de Baffie et Le Brugeron). Les actifs des communes d'Ambert, Vertolaye, Job, La Forie, Marsac-en-Livradois, St-Germain-l'Herm résident en moyenne à moins de 10 km de leur travail.
- La Vallée de l'Ance et le Livradois connaissent des distances moyennes au travail bien plus importantes et supérieures pour certaines communes à 19 km (Viverols, Eglisolles, Tours-sur-Meymont...) ou 22 km (Brousse, St-Gervais-sous-Meymont, Chambon-sur-Dolore...)

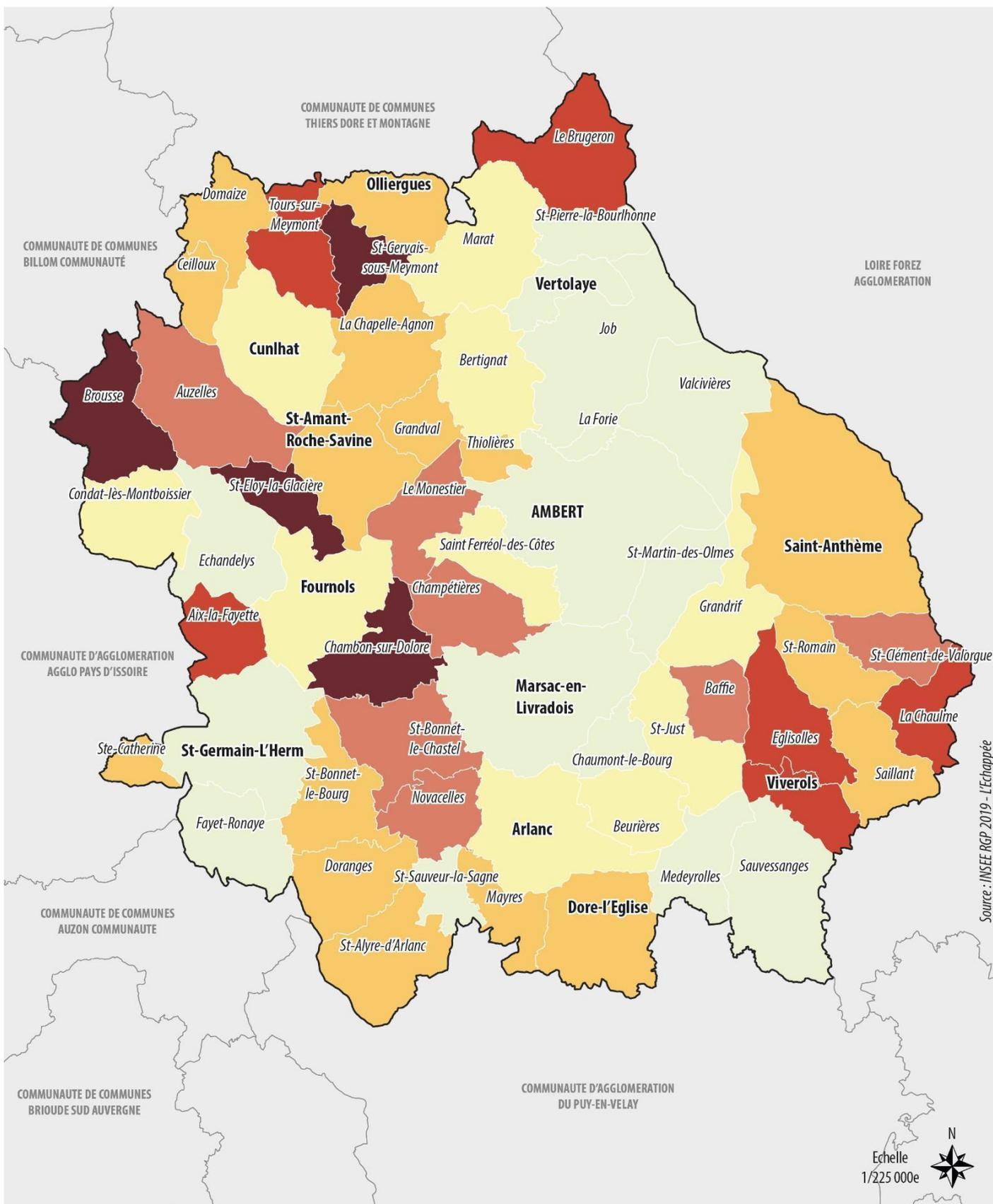
2.3-6. 2/3 des déplacements domicile-travail font moins de 10 km en 2019 – un potentiel pour le vélo et la marche à pied

Le vélo présente un fort potentiel sur les trajets de moins de 5 km et un potentiel plus modéré pour les trajets de 5 à 10 km (le VAE offre des possibilités intéressantes sur ces distances). Au-delà de 10 km, le potentiel du vélo reste plus faible, sauf lorsqu'il est combiné à d'autres modes (intermodalité) : train/vélo, car/vélo, covoiturage/vélo.

En s'intéressant non plus aux distances moyennes mais à la part des déplacements de moins de 5 et 10 km, il existe un fort potentiel du vélo pour répondre aux besoins de déplacements des actifs. En effet, en 2019, 49% des trajets domicile-travail faisaient moins de 5 km et 16% faisaient de 5 à 10 km soient près de 2/3 des flux domicile-travail.

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL en 2019

Distance moyenne par commune entre le domicile des actifs et leur travail en 2019
 Source : INSEE - RGP2019 - L'Echappée



Source : INSEE RGP 2019 - L'Echappée

2.4- Les flux liés aux études – Des flux en majorité de courte et moyenne distance mais des besoins plus importants en lien avec les territoires voisins

L'analyse des mobilités scolaires met en évidence des besoins de déplacement relativement similaires à ceux liés au travail avec néanmoins une plus grande dépendance aux territoires voisins pour l'accès aux études supérieures notamment. Ambert Livradois Forez présente un niveau d'équipement scolaire assez important de la maternelle jusqu'au Lycée. Ce niveau d'équipement génère ainsi des déplacements nombreux au sein du territoire.

2.4-1. 74,8 % des flux domicile-étude se réalisent au sein de la CC ALF - Des flux de courtes et moyennes distances



44,1% des flux liés aux études se réalisent au sein de la commune de résidence et 30,7% vers une autre commune de la CC ALF.



Ambert, disposant d'équipements scolaires allant de la maternelle au lycée, accueille l'essentiel des flux (37,8% des élèves du territoire y étudient). Cunlhat, Arlanc, St-Germain-l'Herm, Olliergues, St-Anthème qui accueillent un collège sont les autres destinations importantes des élèves. Une aire d'attraction se dessine autour de ces polarités (voir carte ci-après).

2.4-2. 25,2% des flux sont à destination des territoires voisins



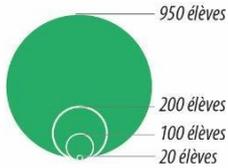
Près de 40% de ces flux concernent les études supérieures et 30,6% concernent l'accès au lycée.



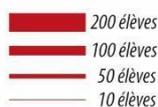
Clermont-Ferrand, Courpière et le Puy-en-Velay constituent les principales destinations pour les élèves étudiant en dehors du territoire. Sur les franges du territoire, des flux se dessinent avec les territoires limitrophes vers Issoire, St-Dier-d'Auvergne, Craponne-sur-Arzon, La Chaise-Dieu.

FLUX DOMICILE-ETUDE 2019

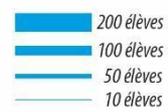
Flux domicile-étude des élèves/étudiants de la Communauté de Communes Ambert Livradois Forez (CC ALF) supérieurs à 10 actifs (Source : INSEE 2019)



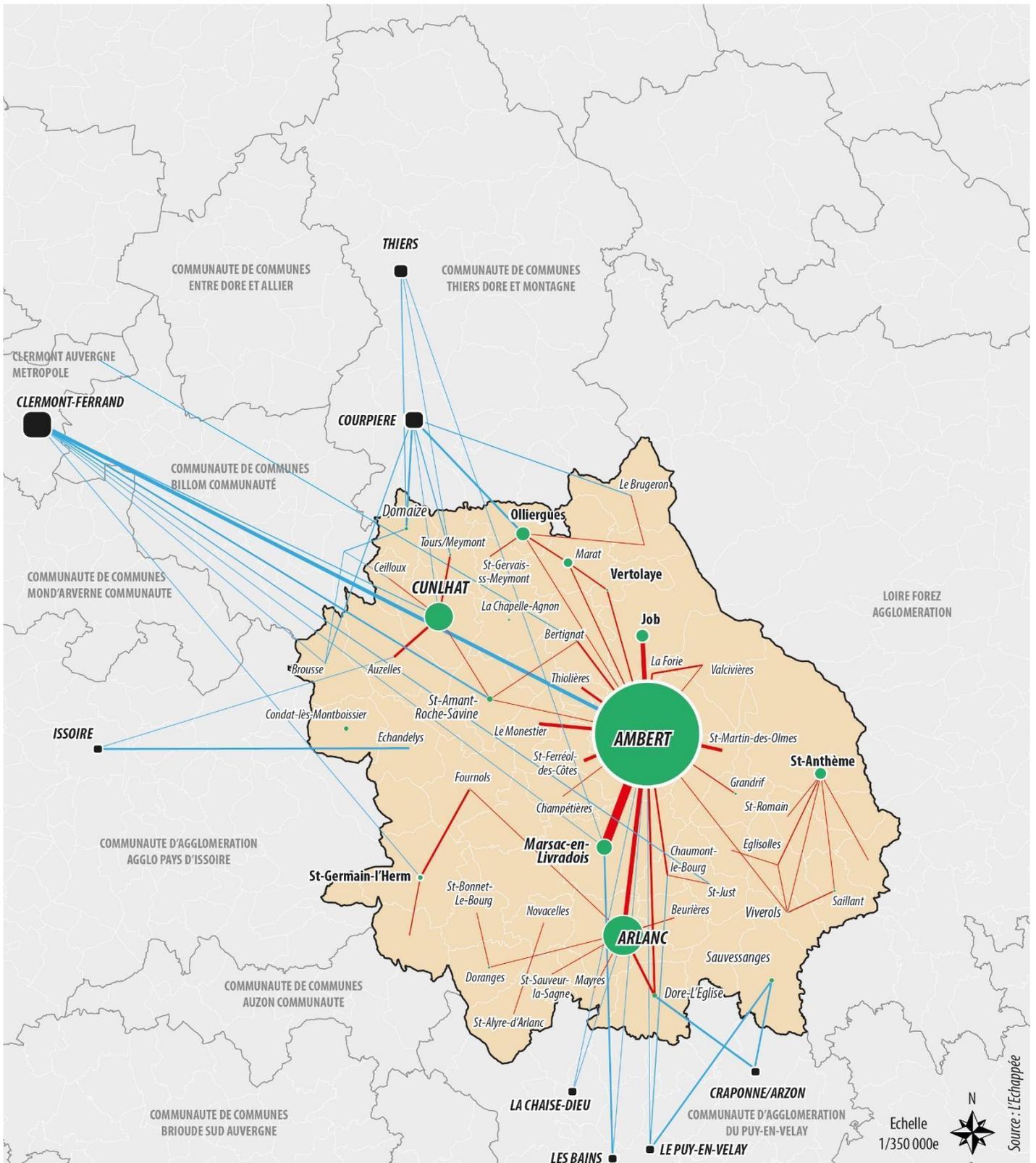
Flux internes aux communes
(Je vais à l'école dans ma commune de résidence)



Flux vers une autre commune de la CC ALF
(je réside dans une commune de la CC ALF et je vais à l'école dans une autre commune de la CC ALF)



Flux vers l'extérieur du territoire
(je réside dans une commune de la CC ALF et je vais à l'école en dehors de la CC ALF)



Source : L'Échappée

3. Le potentiel du vélo utilitaire sur le territoire d'Ambert Livradois Forez

Les freins à la pratique du vélo utilitaire peuvent apparaître nombreux sur le territoire d'Ambert Livradois Forez. Les participants aux différents échanges ont soulevé la problématique du relief dans un territoire de moyenne montagne, mais également la météo, les distances de déplacements, le vieillissement de la population... Mais face à ces constats, il a également été révélé de nombreux atouts.

3.1- Des usages et des usagers présents sur le territoire // une appétence pour le vélo du quotidien

Le travail de terrain en immersion pendant 7 jours sur les routes d'Ambert Livradois Forez a permis de mettre en lumière la présence de nombreux usagers et usages du vélo sur le territoire. Malgré l'absence d'aménagement et d'infrastructures et un sentiment d'insécurité important, il existe une appétence des habitants pour la pratique du vélo au quotidien que ce soit pour faire ses courses, pour des loisirs ou pour se rendre au travail ou à l'école. Le Vélo à Assistance Électrique (VAE) est très présent chez les usagers rencontrés et offrent des possibilités de déplacements importantes.

Témoignages recueillis sur les parcours :

- « Je vais de Valeyre à Thiolières à vélo pour aller jouer aux cartes. A Vélo à Assistance Électrique, c'est pas compliqué. »
- « Je fais tout à vélo sur la commune d'Arlanc, je passe par des petits chemins. Au Super U, je gare mon vélo dans un buisson. »
- « Nous allons de St-Romain à St-Anthème à vélo pour nous rendre au marché, et sans assistance électrique. »
- « Nous organisons un cycle de travail avec les élèves pour leur apprendre à se déplacer à vélo sur les routes et chemins, pour leur apprendre à s'orienter... »

Usager St-Romain



Usagers St-Germain-l'Herm



Usager Arlanc



Usagers Cunlhat



Usager Thiolières



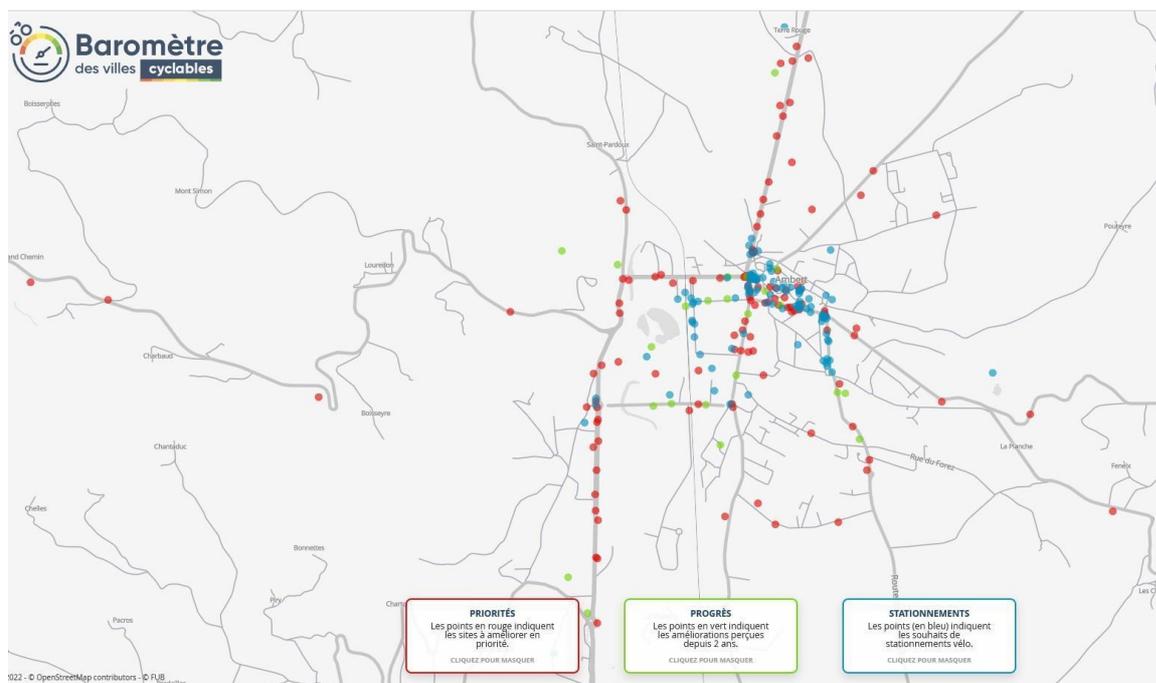
Usagers St-Anthème



Usager Ambert



Baromètre des villes cyclables 2021 (FUB) – réponses des usagers sur la commune d’Ambert : priorités, progrès, stationnement



Le baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) tous les 2 ans est également un indicateur des attentes des habitants sur le sujet du vélo (stationnement, infrastructures, sécurité). En 2021, 51 contributions ont été réalisées par les habitants d’Ambert. Si le ressenti et les données récoltées montrent une insatisfaction importante, ils mettent également en évidence les attentes de la part des habitants en matière de sécurité et d’aménagement ainsi qu’en matière de stationnement.

3.2- Une part importante de flux domicile-travail et de flux domicile-étude de courte et moyenne distances. Et pourquoi ne pas les réaliser à vélo ?

3.2-1. Une solution pour lutter contre la sédentarité et la précarité mobilité et pour donner de l'autonomie aux enfants

Le vélo, pour les déplacements liés au travail, présente de nombreux avantages. Un moindre coût économique, un moindre impact environnemental, une fiabilité des temps de déplacements ainsi que des avantages sur le plan de la santé. Le vélo constitue un formidable outil pour lutter contre la sédentarité et offre l'opportunité de gagner du temps en combinant déplacement et activité sportive. Pour les déplacements liés aux études, le vélo offre là aussi des atouts pour lutter contre la sédentarité qui s'est accentuée au cours des dernières années chez les enfants et offre également la possibilité de développer l'autonomie, l'apprentissage de la civilité et de se réappropriier l'espace public.

L'analyse détaillée des distances domicile-travail et des distances domicile-études met en évidence le potentiel du vélo sur ces flux du quotidien en soulignant qu'il existe bien une part importante de déplacements de courte et moyenne distances qui pourrait être réalisée à vélo sur le territoire d'Ambert Livradois Forez :

EN CHIFFRES

66,9% des flux domicile-travail qui peuvent être effectués en moins de 30 minutes à vélo musculaire sont réalisés en voiture en 2019.



49% des déplacements domicile-travail font moins de 5 km et peuvent être parcourus en 20 minutes avec un vélo à assistance électrique.



56 % des déplacements domicile-travail sont réalisables en moins de 30 minutes à vélo musculaire.

Des secteurs avec un potentiel de report modal important : Ambert, Arlanc, Marsac-en-Livradois, Dore-l'Église, Marat, Job, Viverols, Vallée de l'Ance, Cunlhat...

La carte suivante met en évidence le nombre d'actifs situés à moins de 30 minutes à vélo musculaire de leur travail ainsi que la part de ces déplacements réalisés en voiture.

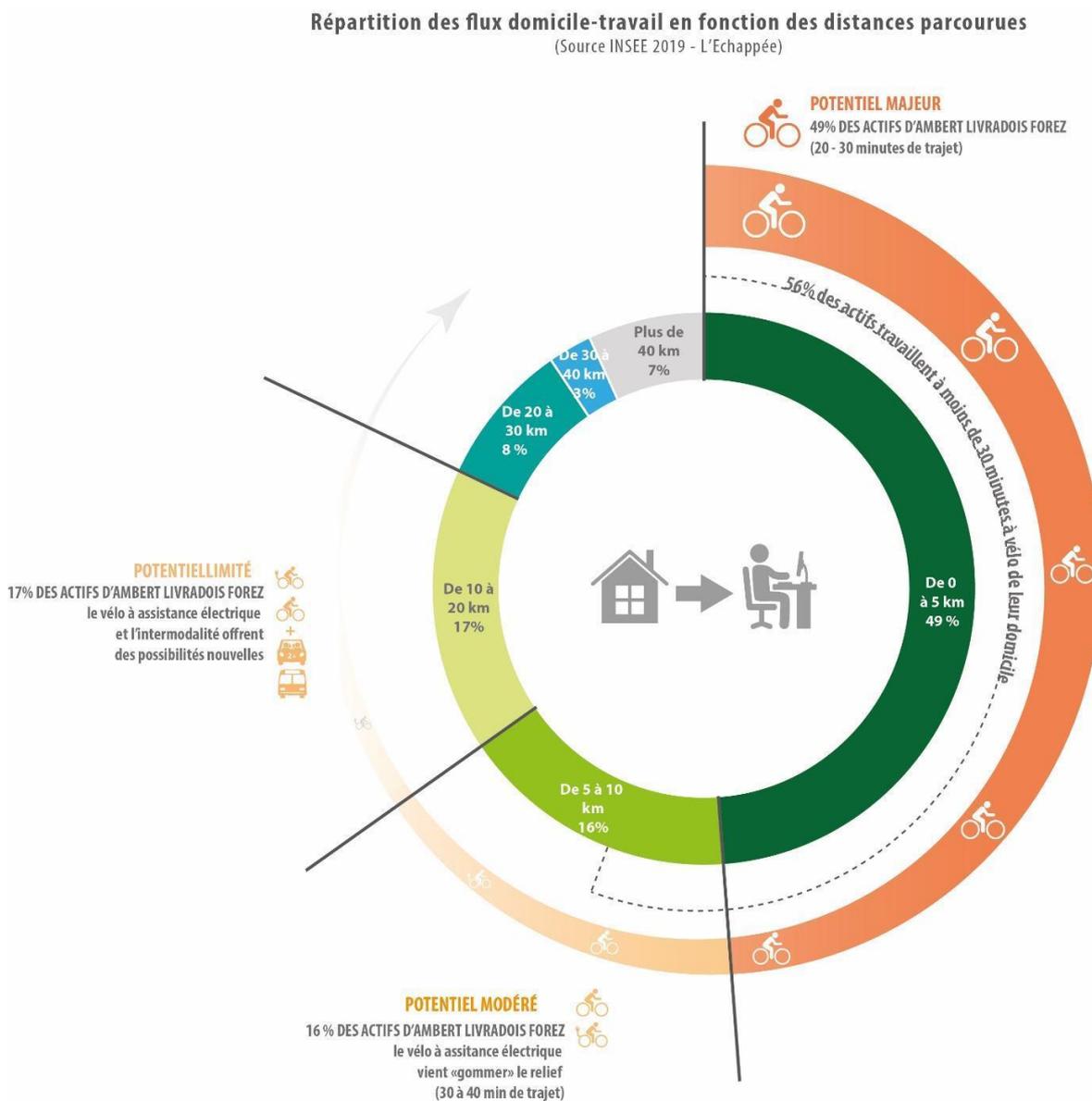
Par exemple, à Ambert, 1 785 actifs résident à moins de 30 minutes à vélo musculaire de leur travail dont 1700 qui travaillent au sein même de la commune. Sur ces flux de courtes distances, 72% des actifs utilisent leur voiture.

La part des actifs utilisant leur voiture pour réaliser des déplacements de courte et moyenne distance s'élève à 52% à Arlanc, à 46% à Cunhat, 73% à Dore-L'Église, 76% à Viverols, 91% à Marsac-en-Livradois.



Concernant les flux domicile-études, 44,1% se réalisent au sein de la commune de résidence et sur des courtes distances.

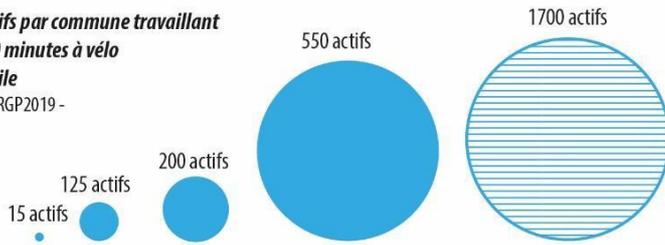
Pour l'ensemble de ces flux, si le potentiel existe, un des principaux freins pour le passage à l'acte reste la sécurité et la nécessité de disposer d'infrastructures cyclables.



POTENTIEL DES MODES ACTIFS POUR LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

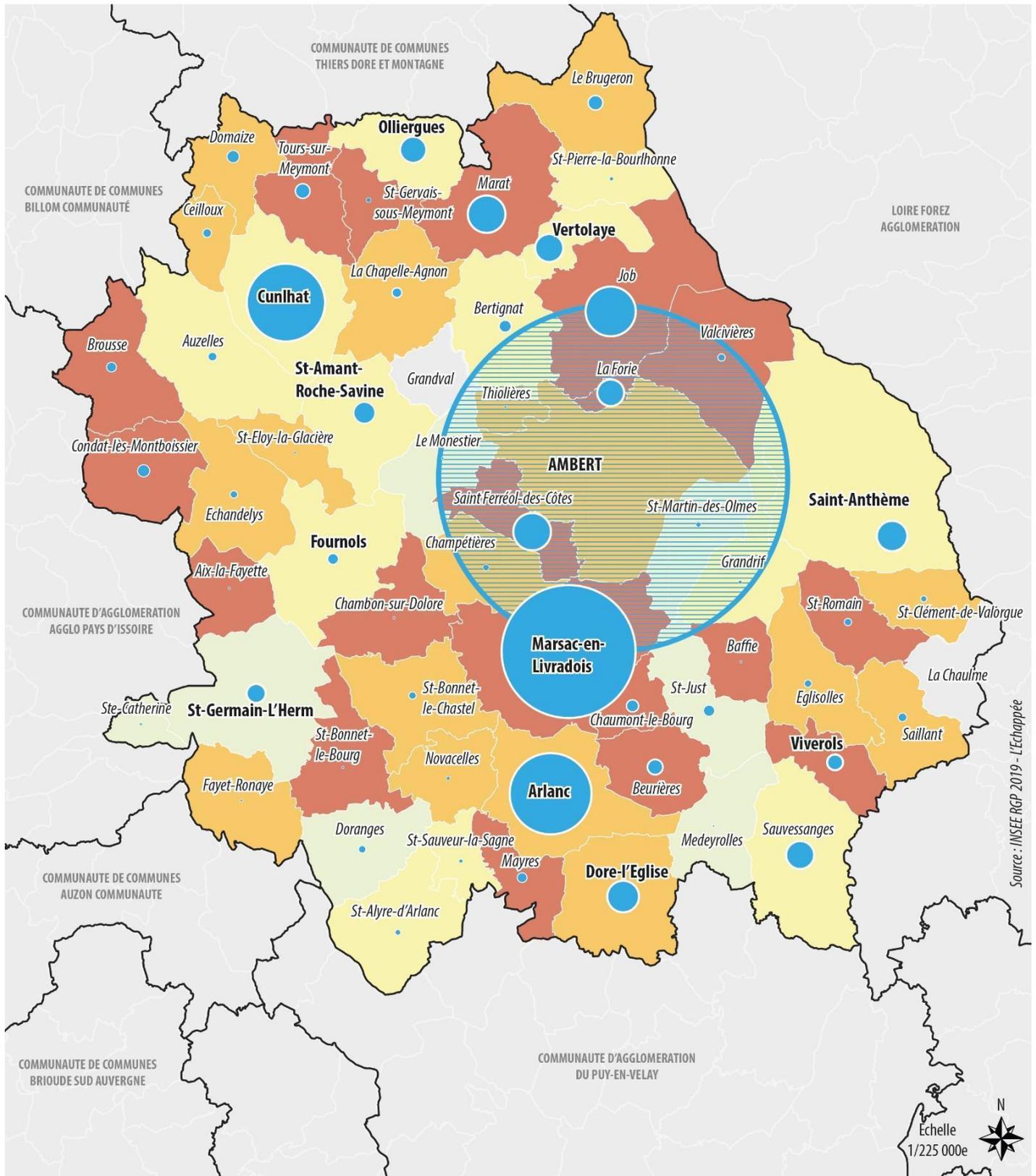
Nombre d'actifs par commune travaillant à moins de 30 minutes à vélo de leur domicile

Source : INSEE - RGP2019 - L'Echappée



Part des flux domicile-travail de moins de 30 minutes à vélo réalisés en voiture

Source : INSEE - RGP2019 - L'Echappée



3.3- Des temps de déplacement adaptés au vélo malgré le relief. Et pourquoi ne pas encourager la pratique dans un rayon de 30 minutes autour des principales polarités ?

Le territoire d'Ambert Livradois Forez présente un relief important sur certains secteurs et notamment sur le Livradois (haut et bas) ainsi que sur le Forez. Ajouté à la problématique de la sécurité du fait du peu d'aménagements cyclables existants, le relief peut constituer un frein à la pratique du vélo pour une part importante des habitants.

EN CHIFFRES

76,4 % des habitants résident à moins de 30 minutes à vélo musculaire d'une des 12 polarités du territoire permettant l'accès à un niveau d'équipements et de services de base

Au regard des temps de déplacement à vélo musculaire et dans le sens de la montée, il est cependant intéressant de noter qu'un nombre de destinations non négligeables peuvent être accessibles en moins de 30 minutes. Si le potentiel le plus fort de développement du vélo se situe dans un périmètre de 15 minutes, il apparaît opportun au regard du contexte territorial, des enjeux énergétiques et climatiques qui se posent ainsi que du développement majeur du Vélo à Assistance Électrique d'envisager le périmètre de 30 minutes comme la zone « maximale » de pertinence du vélo sur Ambert Livradois Forez.

Ainsi, 3 zones de forte pertinence pour le vélo du quotidien peuvent être identifiées sur le territoire :

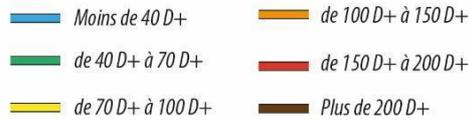
- La Vallée de la Dore : St-Gervais-sous-Meymont / Olliergues / Marat / Vertolaye / Job / La Forie / Ambert
- La Plaine du Livradois : Ambert / Marsac-en-Livradois / Arlanc / Dore-L'Église / Beurières / Chaumont-le-Bourg / St-Ferréol-des-Côtes
- La Vallée de l'Ance : Viverols / Eglisolles / Saillant / St-Romain / St-Clément-de-Valorgue / St-Anthème

A ces 3 zones s'ajoutent des liaisons locales à étudier autour de certaines polarités : Cunlhat / St-Germain-l'Herm / Fournols / St-Amant-Roche-Savine

TEMPS DE PARCOURS A VÉLO ET DÉCLIVITÉ - MOINS DE 30 MIN

40 Temps de parcours en vélo musculaire dans le sens de la montée (en minutes)

Niveau de difficulté - dénivelé positif (D+)



Source : Googlemaps - L'Échappée

3.4- Des générateurs de déplacements au cœur et en périphérie des bourgs. Et pourquoi pas des bourgs “marchables” et “cyclables” vers les pôles d’équipements ?

Le travail de terrain et l’analyse des générateurs de déplacements ont permis de mettre en évidence les caractéristiques du territoire (un bourg centre, de multiples hameaux, des équipements parfois en périphérie). Ainsi, il existe dans chaque commune des enjeux de desserte locale au sein même du bourg centre et en lien avec les hameaux et les équipements situés en périphérie : des liaisons vers l’école, vers le terrain de sports, vers la salle polyvalente, vers la bibliothèque...

Ces flux de courte distance pourraient en partie être réalisés à pied ou à vélo. Proposer des bourgs et hameaux « marchables » et « cyclables » par des actions sur la modération des vitesses de circulation, sur la matérialisation au sol d’itinéraires à vélo et à pied, sur le partage de l’espace, sur l’installation d’une offre de stationnement encourageant la pratique de la marche et du vélo.

3.5- Un maillage dense de voirie et de chemins à faible trafic routier. Et pourquoi ne pas s’adapter au contexte du territoire et s’appuyer sur ce patrimoine/réseau pour encourager la pratique du vélo ?

Les ateliers ainsi que le travail de terrain ont permis de mettre en lumière un des atouts majeurs du territoire pour la pratique du vélo : un maillage dense de voiries départementales et de chemins communaux offrant des possibilités de déplacements à vélo en dehors des axes à fort trafic routier.

En effet, malgré l’absence d’aménagements cyclables, la pratique du vélo sur ces axes est rendue « envisageable » par un large panel d’usagers du fait du trafic routier plus faible que sur les axes structurants.

Ce patrimoine représente un potentiel important à court terme, à faible coût et à faible impact environnemental. Il est possible de développer ce potentiel en s’appuyant sur ces “zones de calme”, et en imaginant un réseau d’itinéraires cyclables basé sur plusieurs dispositions techniques adaptées : nouvelles règles de circulations, nouveau partage de l’espace entre agriculteurs, vélo et piétons, nouveaux aménagements (chaussée à voie centrale banalisée, jalonnement et marquage au sol), etc.

Sur le territoire d'Ambert Livradois Forez, il est possible de distinguer deux grands types de réseaux routiers :

- Le réseau structurant qui accueille les trafics routiers les plus importants avec des flux de transit et de poids lourds importants. Sur ces axes, les enjeux de sécurité sont les plus importants. Des aménagements cyclables séparés de la chaussée doivent être envisagés. Ces axes représentent 9,6% du linéaire de voirie d'Ambert Livradois Forez.
- Le réseau local qui accueille des trafics routiers plus faibles sur les liaisons communales (desserte des centres bourgs et hameaux) et des trafics routiers très faibles sur les liaisons locales (desserte interne à la commune). Ces axes représentent 90,4% du linéaire de voirie du territoire.

EN CHIFFRES

90,4 % du réseau viaire est constitué de liaisons communales et locales à faible trafic routier

Route réservée aux riverains et aux cycles – Voie verte le Tacot (69)



Chemin agricole partagé avec les vélos (67)



HIÉRARCHIE DU RÉSEAU VIAIRE

Le réseau structurant // Transit, desserte locale, poids-lourds

-  Liaison régionale : axe Nord/Sud de la RD 906 - Trafics VL et PL majeurs
-  Liaisons principales entre les polarités du territoire et les polarités des territoires voisins - Trafics VL importants

Le réseau local // desserte locale

-  Liaisons communales : desserte des centres bourgs et hameaux
-  Liaisons locales / chemin : desserte interne à la commune



3.6- Une offre de transports qui dessert la Vallée de la Dore et qui connecte le territoire aux polarités voisines. Et pourquoi ne pas mettre son vélo dans un car ou sur une aire de covoiturage ?

3.6-1. Le rôle des services de transports complémentaires au vélo

Pour les déplacements du quotidien, le vélo permet de couvrir des distances de façon confortable comprises entre 0 et 30 minutes (jusqu'à 8 kilomètres sur un relief favorable), et le VAE permet de couvrir une plus grande distance et de limiter l'impact des reliefs. Pour les déplacements de plus longue distance, le vélo peut être combiné avec un autre mode de transport, par exemple transport collectif ou covoiturage.

C'est le principe de l'intermodalité, qui a pour objectif d'aboutir à un système de mobilités indépendant de l'usage de l'automobile individuelle et donc limitant au maximum ses externalités négatives. Toute personne doit pouvoir se passer de l'usage de l'automobile individuelle en utilisant les différentes offres de mobilités qui sont à sa disposition. L'intermodalité nécessite la meilleure coordination possible entre les différentes offres de mobilité, et en particulier aux points d'interface entre les modes. L'objectif est de limiter les « frictions » lors des changements de mode et de rendre le plus facile possible les déplacements combinant plusieurs modes de transports, par exemple vélo+car, bus+train, ou vélo+covoiturage.

Concrètement, cela peut s'illustrer par des aménagements pour stationner son vélo aux abords d'une gare ferroviaire, à proximité d'un arrêt de bus ou d'une aire de covoiturage.

Consignes à vélo sur une aire de covoiturage à St-Romain-le-Puy (42)



*Cars de la Région AURA à Billom (63)
Système d'accroche pour les vélos*



3.6-2. Les acteurs de l'intermodalité à Ambert Livradois-Forez

Les actions en matière d'intermodalité sont portées par les EPCI AOM ainsi que par la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui est chef de file des mobilités notamment sur :

- Les transports interurbains :
 - TER (trains et cars) sous la responsabilité de la SNCF par délégation de la Région
 - Anciens cars interurbains départementaux, transférés sous la responsabilité de la Région depuis la loi NOTRE
- Les aires de covoiturage sur les EPCI non AOM

Sur la politique cyclable, la Région intervient en particulier sur l'emport des vélos dans les trains et cars ainsi que sur les solutions de stationnement sécurisé aux abords des gares et des aires de covoiturage.

Les entreprises de transport de voyageurs qui ont donc en charge les services interurbains sont donc également des acteurs importants pour le bon déploiement d'une politique cyclable. Sur les cars qui en sont équipés, les vélos peuvent être transportés en soutes, bien que celles-ci ne soient pas équipées pour les accueillir. Lors du renouvellement de la Délégation de Service Publique (DSP) en 2021 sur le secteur du Puy-de-Dôme, la Région a demandé aux entreprises de transport de permettre l'emport de 5 vélos dans chaque cars et pour chaque services.

Les EPCI qui disposent de la compétence d'organisation des mobilités proposent également des solutions de stationnement aux points clés d'intermodalité, gares et aires de covoiturage.

3.6-3. Les services de transport complémentaires au vélo à Ambert Livradois-Forez

Sur la CC ALF, l'offre de transports est principalement concentrée sur le secteur de la vallée de la Dore, c'est-à-dire sur le secteur où les flux de déplacements sont les plus importants.

Lignes TER

Il n'existe pas de ligne TER par train sur le territoire d'Ambert Livradois-Forez, le réseau ferré subsistant n'accueillant plus de services voyageurs. Le réseau ferré national est accessible à Pont-de-Dore, sur le territoire de Thiers Dore et Montagne, et à Darsac sur la Communauté d'Agglomération du Puy-en-Velay.

La ligne de car TER n°19 effectue la desserte d'Ambert vers la gare SNCF de Vichy, elle est confiée à l'entreprise locale Keolis Ambert en délégation pour la Région AURA. Cette ligne donne accès également au bassin de Thiers, et permet d'emprunter les correspondances avec les trains Intercités pour accéder à Paris, depuis Vichy. Elle peut être prolongée jusqu'à Arlanc par réservation d'un transport à la demande. La ligne n°19 offre 3 aller-retours entre Ambert et Vichy en jour ouvré de base.

La ligne n°27 au départ d'Ambert permet également la desserte de La Chaise-Dieu et Le Puy-en-Velay, via Marsac-en-Livradois, Arlanc et Dore-l'Église. Cependant seuls un aller le lundi et un retour le vendredi sont possibles, la destinant à un usage quasi-exclusivement scolaire.

Ex-lignes interurbaines départementales

Les autres lignes interurbaines sous la responsabilité de la Région AURA sont celles qui étaient avant 2017 sous la responsabilité du Département du Puy-de-Dôme :

- **P02** : Entre Clermont-Ferrand, Ambert et Arlanc, certains services renforcent notamment la liaison entre Ambert et Arlanc. Les trajets sud-nord (d'Arlanc vers Ambert puis Clermont-Ferrand) sont concentrés sur la matinée, tandis que les retours (de Clermont-Ferrand vers ALF) sont concentrés sur la deuxième moitié de journée, ce qui cantonne leur usage pour du déplacement pendulaire et scolaire, peu de bus circulent pendant les vacances scolaires. Sur un jour ouvré de base (JOB) :
 - Vers Clermont-Ferrand 5 services sont proposés (3 allers et 2 retours)
 - Entre Ambert et Arlanc 11 services sont proposés (6 allers et 5 retours), dont 1 A/R par jour prolongé à Dore-l'Église
- **P13** : Entre Ambert et Vertolaye, un seul Aller-retour par JOB
- **P15** : Entre Ambert et Valcivières, un seul Aller-retour par JOB
- **P76** : Entre Ambert et Montbrison via Saint-Anthème, ligne régulière (un aller-retour par jour), déclenchée à la demande par réservation en avance. Permet des correspondances avec les trains TER en gare de Montbrison.

Covoiturage

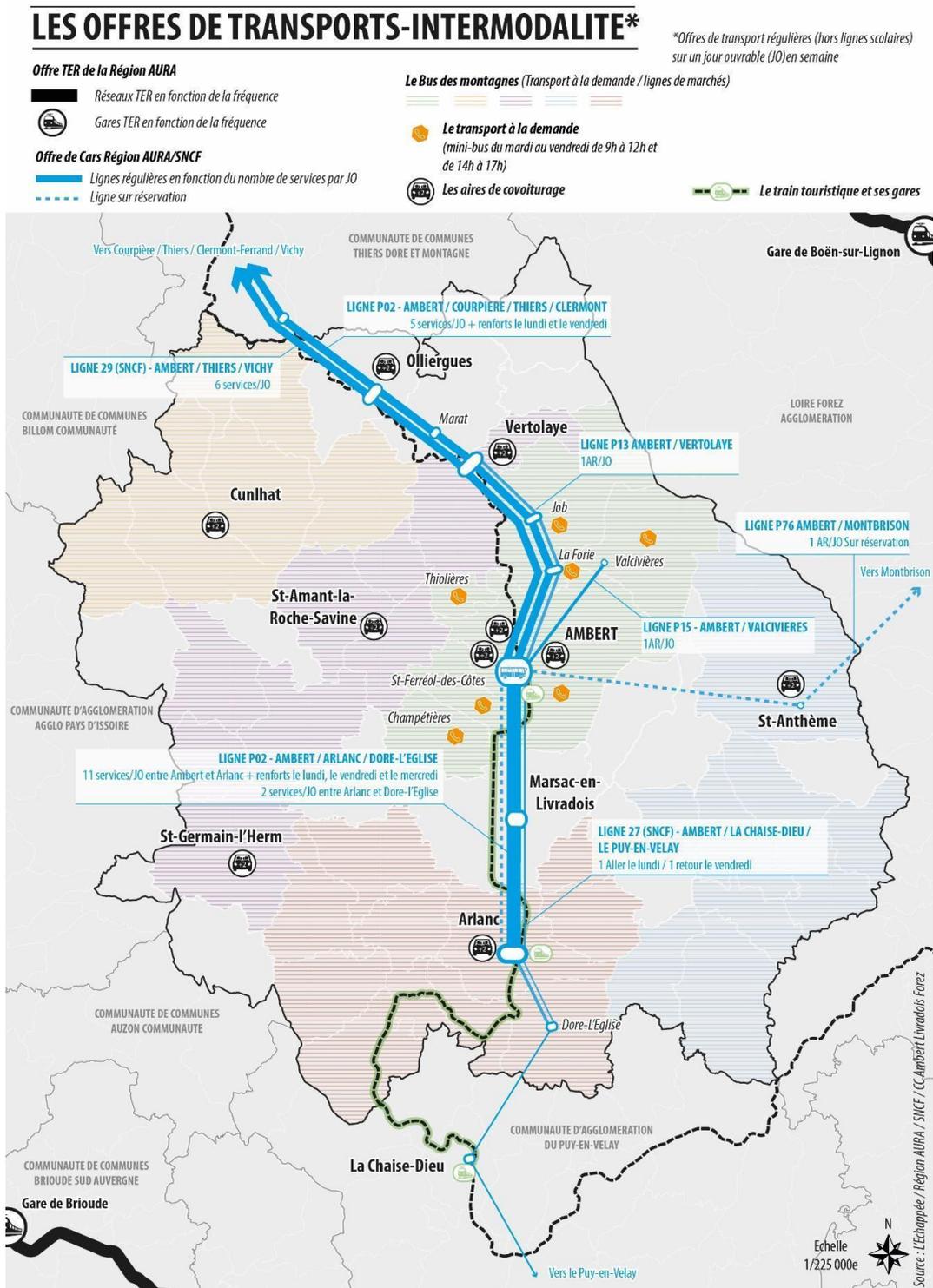
10 aires de covoiturage ont été identifiées sur le territoire de la CC ALF, leur aménagement est sous la responsabilité du maître d'ouvrage de la voirie (Département ou communes). Aucune prise en compte particulière de la problématique de l'intermodalité vélo+covoiturage n'a été identifiée. Cependant certaines aires de covoiturage sont situées à proximité d'arrêts de bus (ex : Place Georges Courtial) permettant de faciliter les trajets covoiturage+car.

Autres offres de transports complémentaires

D'autres offres de mobilité permettent d'envisager une complémentarité du système vélo :

- **Réseau ferroviaire du Livradois-Forez-Velay** : le territoire est traversé par une infrastructure ferroviaire qui est maintenant en dehors du réseau ferré national et qui ne supporte plus de relations voyageurs. Une partie du réseau assure cependant la circulation de trains touristiques l'été entre Ambert et La Chaise-Dieu, via Arlanc. Une offre de loisirs mise en place par l'association exploitante Agrivap permet d'emporter son VTT dans les trains et d'effectuer la descente à vélo. Plus globalement, d'autres usages peuvent être envisagés entre vélo et train, à commencer par l'installation de stationnements sécurisés à proximité des gares desservies.
- **Cars gratuits Euroapi** : l'entreprise opère une usine de plus de 1 000 salariés à Vertolaye, et affrète pour le transport des travailleurs des cars gratuits effectuant la navette vers Thiers. L'emport des vélos dans les véhicules est possible étant donné la présence de soutes.
- **Bus des montagnes** : les bus des montagnes desservent une fois par semaine les principaux marchés depuis 5 secteurs de communes autour de Cunhat, Ambert, la Vallée de l'Ance, le Haut-Livradois et Arlanc. Ils sont accessibles sur réservation avec des modalités et interlocuteurs changeant selon les secteurs, ce qui handicape la lisibilité du service.

- Transport à la demande** : un minibus réservable à la demande sur les communes autour d'Amber permet d'effectuer des déplacements pour des motifs bien précis : courses, rendez-vous médicaux, accès aux animation... Ce service est principalement destiné aux personnes âgées ne disposant pas ou plus de voiture pour se déplacer.



Conclusion

Le diagnostic des flux de déplacements, du système-vélo (réseau cyclable, stationnement, services, acteurs du vélo), et la définition d'un potentiel du vélo sur le territoire d'Ambert Livradois Forez constituent la première étape du schéma directeur cyclable.

Cette première phase a permis de mettre autour de la table différents acteurs (élus, techniciens, habitants, associations), d'identifier les freins et les atouts du vélo sur le territoire, de sensibiliser l'ensemble des acteurs à la problématique du vélo ainsi qu'au contenu d'une politique cyclable.

La prochaine étape consistera à définir une stratégie et un scénario proposant un réseau cyclable hiérarchisé, une politique de stationnement ainsi qu'une offre de services.