



DU 19 AU 29
JANVIER 2026

SOMMET VIRTUEL DU CLIMAT

Un événement 100% en ligne porté par :

www.sommetvirtuelduclimat.com



Avec le soutien de :



LE PORTEUR DE L'ÉVÉNEMENT



L'Association pour la transition Bas Carbone est l'organisme français de référence sur la **comptabilité carbone**. Reconnue pour la méthodologie Bilan Carbone® que nous portons depuis 2011, nous développons des outils, des formations et animons un réseau d'acteur·rices engagé·es pour comprendre, mesurer et réduire les émissions.

Notre mission : garantir la qualité des démarches climat et accompagner les organisations dans la construction de trajectoires crédibles, alignées avec les exigences réglementaires et scientifiques.

En réunissant nos expertises - méthodes, outils, conseil climat et animation de communautés - nous offrons un cadre solide pour **piloter efficacement la transition**.

www.abc-transitionbascarbonate.fr

QU'EST CE QUE LE SOMMET VIRTUEL DU CLIMAT ?

8 jours de
webconférences
& ateliers dédiés
aux :



ORGANISATIONS

Comment accompagner la transformation de son organisation pour devenir plus résilient et contribuer à un monde décarboné dès aujourd'hui ?



COLLECTIVITÉS ET TERRITOIRES

Comment mettre en œuvre, financer et faire vivre une stratégie de décarbonation et de résilience à l'échelle de son territoire dès aujourd'hui ?

L'objectif final

Aider les organisations et les territoires à progresser sur la voie de la transition écologique en leur donnant :



DES LEVIERS
D'ACTIONS
CONCRETS



DES APPORTS
D'EXPERTISE
TECHNIQUE



DES RETOURS
D'EXPÉRIENCE
INSPIRANTS

MERCI !

Aux membres du **Comité
de Programmation**



Arthur Barbe

Membre de l'APCC
Co-fondateur de Zelio Impact



Thibault Barré

Membre de l'APCC
Co-fondateur de VED earth



Renaud Delory

Membre de l'APCC
Fondateur de Bilocarbo



Jean Leroy

*Administrateur de la Fédération
Cinov Territoires & Environnement*
Gérant d'Alnair Environnement



Magalie Séron

*Déléguée RSE au sein de la
société GRDF*



François Kornmann

*Président de l'Institut de
Formation Carbone (IFC)*



Nathalie Martinez

*Coordinatrice thématique à
l'ADEME*



Damien Huet

*Directeur de l'ABC –
Partenariats, Plaidoyer et
Stratégie externe*

MERCI !

A nos **sponsors** et **partenaires**, sans qui cet événement ne pourrait avoir lieu !

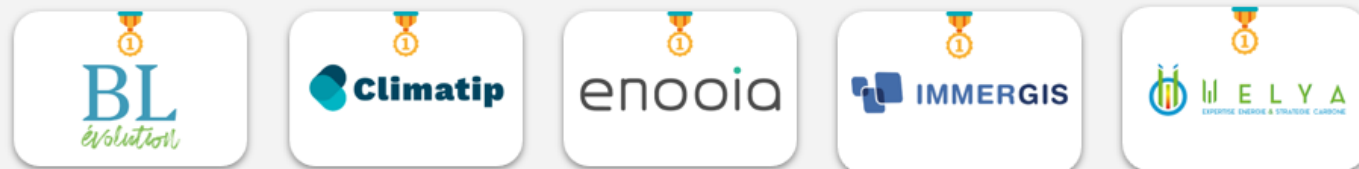
Sponsors Officiels



Sponsors Gold



Sponsors Silver



Exposant.e.s virtuel.le.s



Les partenaires



ASPECTS LOGISTIQUES



→ **Posez vos questions en live**

Depuis la discussion publique, les intervenant.e.s vous répondrons en direct



→ **Le replay et support seront disponibles après la fin du live...**

Dans le hall des replays sur le salon, dès la fin du webinaire
Dans votre boîte mail d'ici quelques heures avec le support de présentation



→ **Ne partez pas sans nous donner votre avis !**

Pour nous permettre de faire évoluer cet événement



DU 19 AU 29
JANVIER 2026

SOMMET
VIRTUEL
DU CLIMAT

WEBCONFÉRENCE

AMÉNAGER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES EN ZONE PEU DENSE

29 janvier 2026 - 11h

Présentation d'immergis

Un bureau d'études pluridisciplinaire dans les domaines de la voirie et de la mobilité, et doté d'une grande expertise SIG.

Une équipe de 35 personnes répartie entre Montpellier, Vannes et Paris.

De la capture (images, laser) à la mise en oeuvre.

Plus de 150 schémas directeurs cyclables et études de faisabilité.



LE CONCEPT

Contexte du projet

En 2023, la Direction départementale des territoires et de la Mer de la Seine-Maritime a lancé une étude visant à évaluer le potentiel d'emploi des routes à très faible trafic pour le maillage cyclable de territoires ruraux ou peu denses.

Le concept : identifier des voiries à très faible trafic pour proposer des aménagements cyclables sécurisés à destination des mobilités du quotidien.

Ces voies peuvent être nommées **RAPC** (Routes agricoles à potentiel cyclable) ou **Voie verte Vélo-tracteur**.

Les objectifs de l'étude :

- développer une **méthodologie d'identification de ces itinéraires**,
- d'explorer les solutions d'aménagement adaptées,
- réaliser deux **expérimentations** sur le territoire de la communauté de communes des Falaises du Talou.

Définition

Le concept de RAPC se définit principalement par l'exploitation du réseau routier existant. Il s'agit de routes dont **l'usage est détourné** au bénéfice de la pratique cyclable.

Les critères de sélection :

Des routes à très faible trafic

L'usage de routes à très faible trafic permet d'utiliser des voiries sous-exploitées pour d'autres mobilités et de limiter le potentiel impact sur les riverains.

Des voiries revêtues

Seules les voiries revêtues et ouvertes à la circulation automobile sont sélectionnables.

Les chemins ruraux ou agricoles n'entrent pas dans le potentiel de sélection.

Qui relie des points d'intérêt

Les RAPC doivent permettre, de relier des pôles générateurs et d'améliorer le maillage cyclable.

LA MÉTHODOLOGIE D'IDENTIFICATION

L'élaboration de la méthode

La méthodologie d'identification et de sélection des RAPC repose sur deux piliers :

- 1) un recours à des traitements SIG basés distinguant :
 - a) des critères MACRO, basés sur des données SIG issues de référentiels nationaux et permettant une automatisation des traitements à grande échelle
 - a) de critères MICRO nécessitant une analyse et une connaissance plus fine du territoire
- 2) des étapes de concertation pour prendre en compte les spécificités des itinéraires et de leur environnement.

→ Une méthodologie reproductible et applicable à différents territoires.

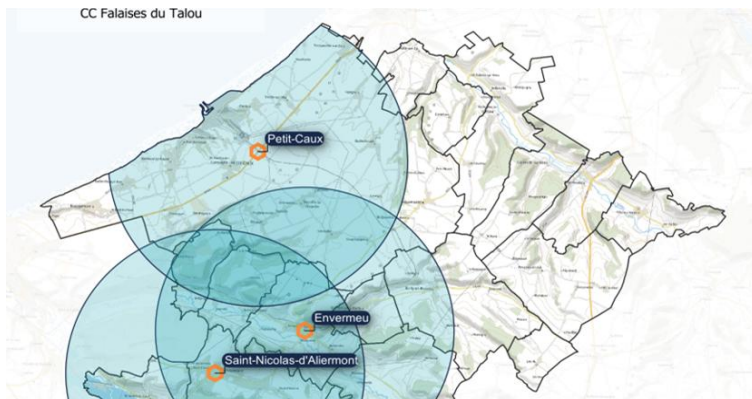
Les éléments de base

Les pôles

Les pôles à connecter sont proposés et localisés par les territoires.

Ils sont matérialisés par un point géographique positionné au cœur d'une agglomération, à un carrefour stratégique, ou sur un site spécifique.

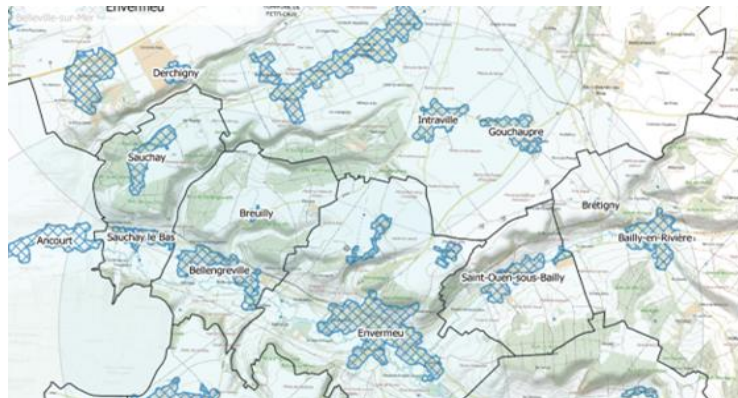
Le rayon de recherche autour des pôles est fixé à 5km.



Les zones à connecter

Les RAPC doivent permettre de connecter des zonages spécifiques tels que les bourgs/villages, lieux-dits, zones d'activités économiques, etc.

Ces zones à connecter, ou pôles générateurs, sont essentiellement issues de la BD Topo de l'IGN et d'OpenStreetMap.



Le réseau routier existant

La sélection des RAPC est réalisée dans un référentiel routier (BD Topo de l'IGN).

L'utilisation d'un référentiel local est volontairement écartée pour améliorer la reproductibilité de la méthode.



Les critères “macro”

#	Thématique	Critères
1	Réseau routier	Calcul du nombre d'intersections de la section avec le réseau structurant (toutes les voiries dont l'importance est supérieure ou égale à 3. Cela correspond aux RN et RD les plus importantes).
2	Pôles générateurs	Calcul des tenants et aboutissants (origine / destination)
3	Pôles générateurs	Calcul de la proximité aux pôles générateurs en vélo à assistance électrique (VAE)
4	Topographie	Calcul de la pente moyenne
5	Réseau routier	Catégorie de la voie
6	Domanialité	Domanialité supposée de la voie

Les critères “micro”

#	Thématique	Critères
7	Réseau routier	Identification de la connexion au réseau cyclable existant ou projeté
8	Pôles attractifs	Identification des flux de population
9	Pôles attractifs	Identification de la desserte de points d'intérêts ou d'inscription dans une stratégie locale de développement (économiques, touristiques, services, etc.)
10	Incidence sur les riverains	Calcul du nombre estimé de riverains et d'exploitants impactés la RAPC
11	Réseau routier	Identification des intersections nécessitant un aménagement spécifique (intersection avec des voiries structurantes)
12	Réseau routier	Présence d'une voie de report permettant le report du trafic automobile.
13	Réseau routier	Incidence sur le temps de parcours des automobilistes (hors riverains) suite à la réalisation de la RAPC.

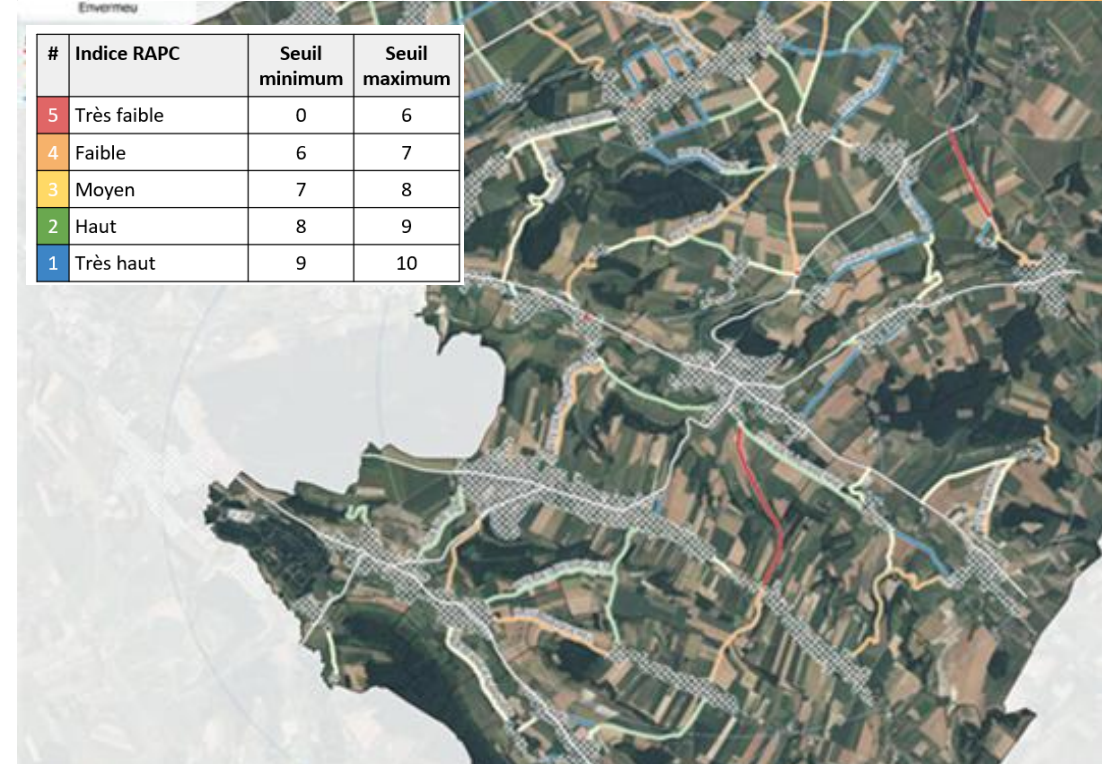
Calcul des indices et adaptabilité

Les indices sont calculés par addition des notes attribuées à chaque critère.

- La liste des critères proposés peut varier en fonction du territoire d'application
 - Exemple : la pente peut constituer un critère facultatif.
- Les matrices de points doivent permettre de discriminer les variables entre elles. Des ajustements peuvent être proposés pour exclure ou intégrer volontairement des éléments
 - Exemple : les routes départementales peu structurantes pourraient obtenir un nombre de points supérieur sur certains territoires.

EPCI	Pôle	Liaison	Indice MACRO	Indice MICRO	Indice RAPC
CCFDT	Petit-Caux	St Martin à St Martin plage	9,3	8,4	17,7
	Saint-Nicolas-d'Alermont - Envermeu	Saint Nicolas à Saint Aubin - Route de Blesdal	9,3	8,2	17,5
	Saint-Nicolas-d'Alermont - Envermeu	Envermeu à St Ouen	9,9	7,2	17,1
	Petit-Caux	St Martin à Belleville	9,4	7,4	16,8
	Petit-Caux	Guilmécourt au chemin vert	9	6,2	15,2
	Saint-Nicolas-d'Alermont - Envermeu	Douvrend à Bellengreville	9,6	5	14,6

#	Indice RAPC	Seuil minimum	Seuil maximum
5	Très faible	0	6
4	Faible	6	7
3	Moyen	7	8
2	Haut	8	9
1	Très haut	9	10



Concertation et aide à la décision

Colas à Saint Aubin - Route de Blesdal

Commune(s) : Saint-Aubin-le-Cauf / Saint-Nicolas-d'Aliermont



Indice macro : Très haut | 9.3/10

Indice micro : Très haut | 8.2/10

INDICE RAPC : Haut | 17.5/20

Critérisation

Réseau routier et domanialité

Item	Valeur	Indice RAPC
Nombre d'intersections avec le réseau routier structurant	2 (en agglomération)	++
Importance de la voie	5	+++
Domanialité	VIC	+++
Connexion au réseau cyclable existant ou projeté	Oui (V16)	+++
Voie de report	Oui	+++

Pôles générateurs et connexion

Item	Valeur	Indice RAPC
Tenant et aboutissant	Zone d'habitation -> Zone d'habitation	+++
Temps de parcours en VAE (16km/h)	5.7 minutes	++
Pente (%)	4 à 6%	++
Flux de population	54	++
Desserte de points d'intérêts	Oui (pôle)	+++
Intersections à aménager / sécuriser	1	+++

Incidence sur les riverains

Item	Valeur	Indice RAPC
Nombre d'habitants	9	++
Nombre de riverains agricoles	0	+++
Incidence sur le temps de parcours des automobilistes	+ 1 minutes	

Synthèse / AFOM

Avantage	Faiblesse
Voirie peu circulée avec voie de report (RD149).	
Opportunité	Menace
Prolongement au sud jusque la V16.	

La concertation intervient à **chaque étape du projet**. Elle doit permettre :

- Définir les critères de sélection
- **Identifier les éventuels manques**, opportunités et anomalies liés aux données et aux traitements
- **Intégrer les considérations locales** (compatibilité avec la stratégie du territoire, les projets en cours, etc.)
- **Sélectionner** des itinéraires sur lesquels projeter des aménagements (le cas échéant)
- **Accompagner** la réalisation

Définition des aménagements

Objectifs :

- Matérialiser la RAPC (communication, pédagogie)
- Proposer de la signalisation réglementaire
- Limiter la proposition de la section par les applications de navigation

Proposition de base :

- Panneau réglementaire (ex : Panneau voie verte C115 + panonceau engins agricoles)
- Pictogrammes engin agricole
- Panneau de mise en impasse

Des options possibles ?

- Panneau pédagogique (comment fonctionne la RAPC ? Quel régime de priorité ?)
- Panneau d'accueil (« Bienvenu sur l'expérimentation ... »)
- Marquage au sol coloré en pleine largeur pour "marquer" l'entrée



L'EXPERIMENTATION

Contexte



24 communes

25 000 habitants

Territoire rural engagé dans la transition écologique

3 Pôles :

- Petit-Caux
- Saint Nicolas d'Aliermont
- Envermeu

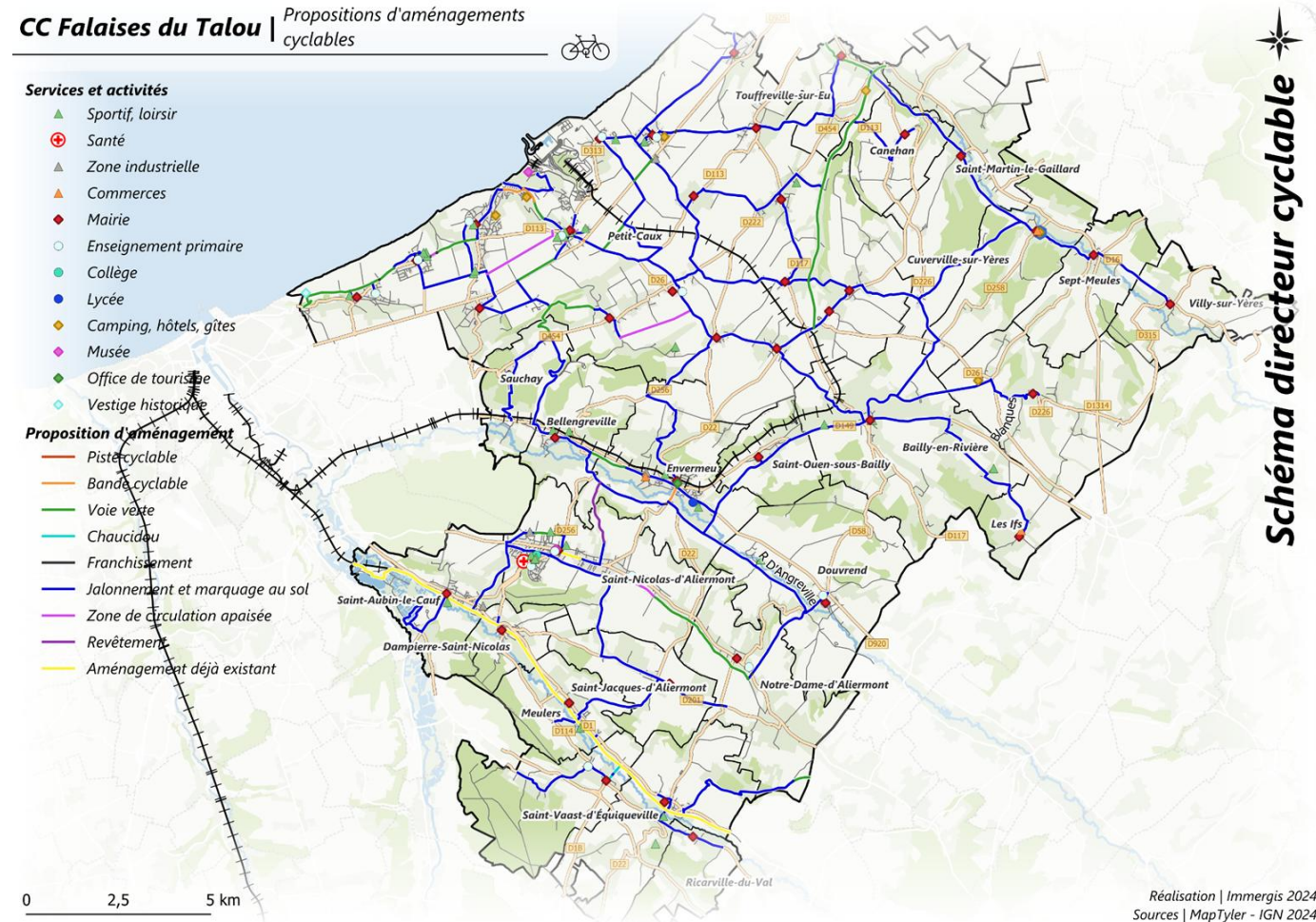
Labels et programmes :

- Territoire Engagé pour la Nature
- PCAET
- Territoire d'Industrie
- Schéma des mobilités-2022
- Schéma cyclable finalisé AVELO3



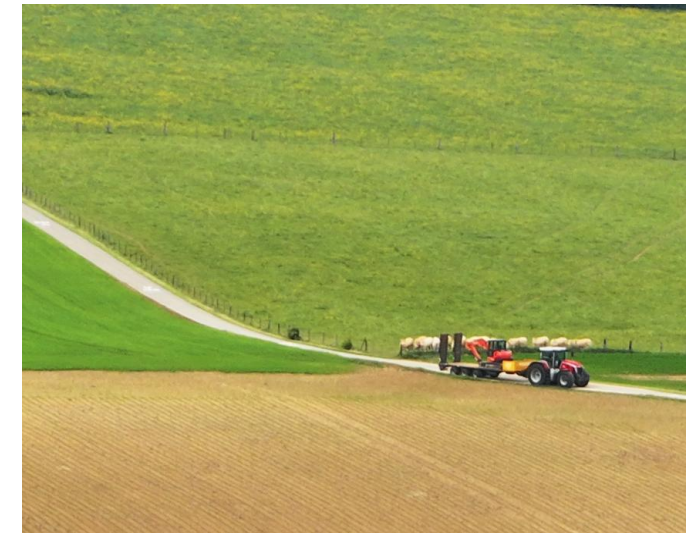
Les enjeux du schéma cyclable

- Enjeux de développement des circulations douces en milieu rural
- Travail avec les 2 axes existants
 - *Avenue Verte Londres Paris*
 - *et Véloroute du littoral*
- Se servir au maximum des voies existantes
- Éviter le bitume - travail sur des matériaux innovants

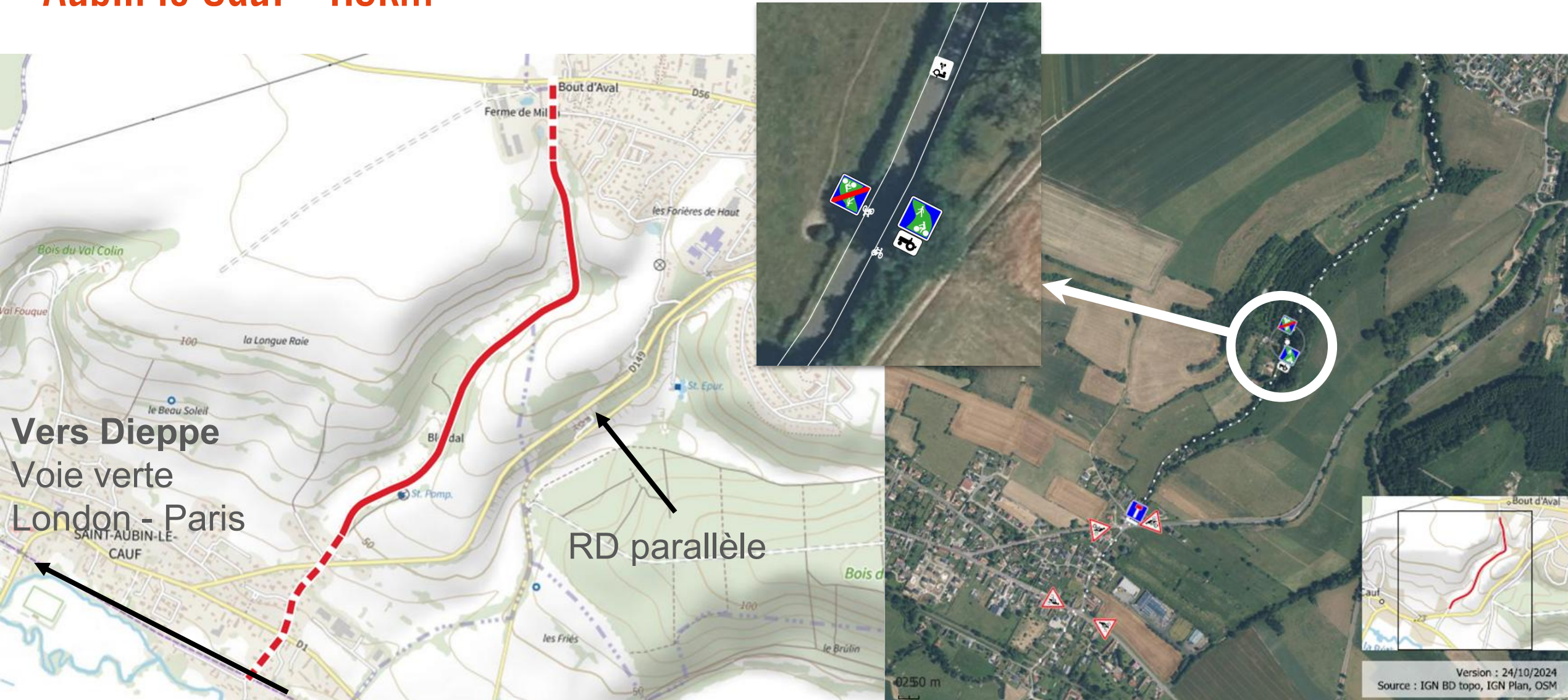


Un travail de concertation

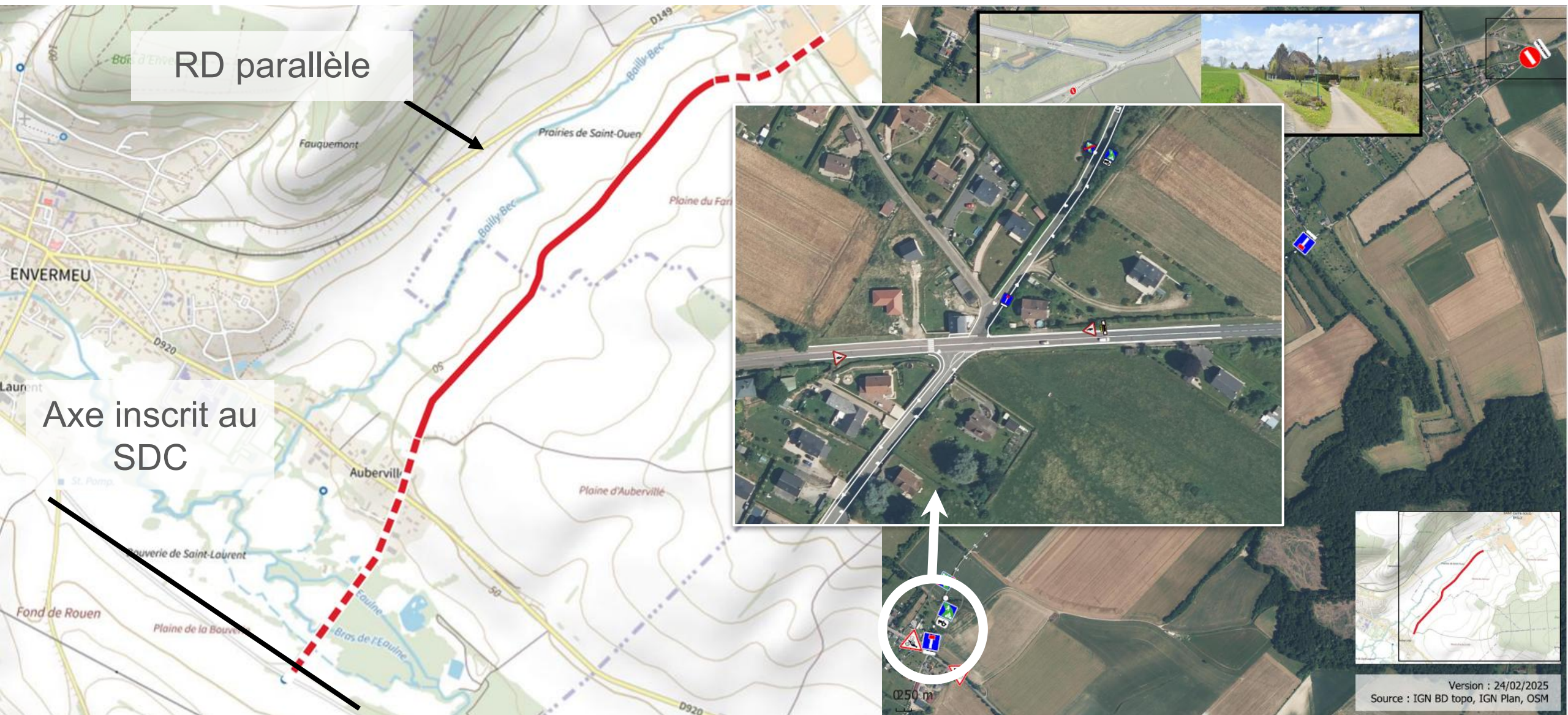
- Avec les communes - COPIL
- Avec la profession agricole - COPIL + terrain
- Avec les usagers du vélos- COPIL Réunion publique
- Avec les riverains - Réunion publique + Terrain

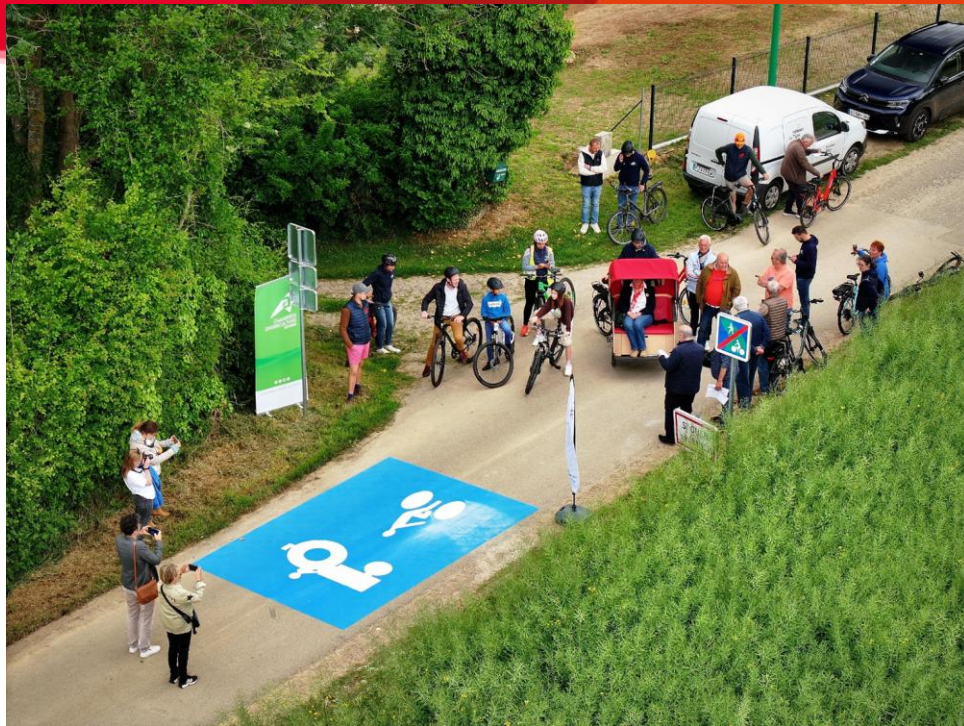


Aménagement rejoignant saint Nicolas d'Aliermont à Saint Aubin le Cauf - 1.5km

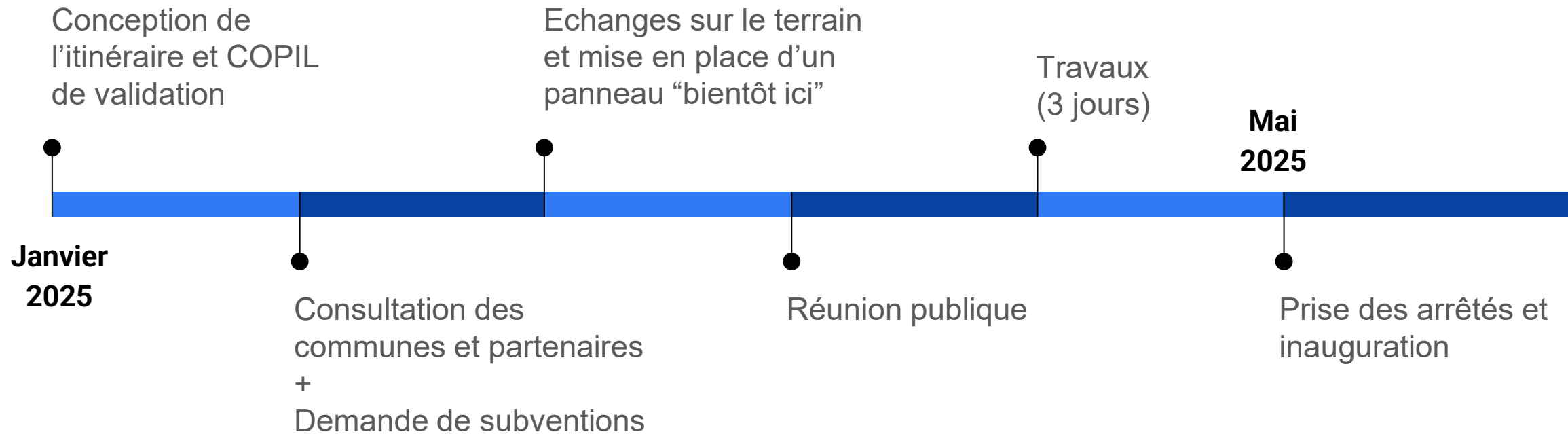


Aménagement rejoignant saint Ouen sous Bailly à Envermeu - 1.5km





Le calendrier et le coût des travaux



Coût des travaux : **42 000€ HT**
30% d'aides de l'Etat DETR

TEMPS D'ÉCHANGES



DU 19 AU 29
JANVIER 2026

SOMMET
VIRTUEL
DU CLIMAT

MERCI À TOUS-TES

Donnez-nous votre avis sur cette webconférence



LE SVC EST GRATUIT... MAIS IL A UN COÛT !

VOUS APPRÉCIEZ NOTRE INITIATIVE ?

L'entrée au Sommet Virtuel du Climat est entièrement gratuite. Cependant, vous pouvez nous montrer votre soutien en nous laissant une **participation à prix libre** ! *Ex : le montant du repas, du billet de train ou de l'hôtel que vous auriez payé si vous vous étiez déplacé ;)*

NB : votre contribution ne pourra pas faire l'objet d'une défiscalisation

SOUTENIR LE SVC



Soutenir le SVC en faisant un don