

● Plan régional vélo II 2024 - 2028

Accélérer les réponses aux enjeux de la mobilité cyclable

● 7 priorités - 15 mesures pour l'Occitanie

● Budget : 100 millions d'euros





Sommaire

p.7 **Accompagner les territoires non AOM dans la définition et la mise en œuvre de leur stratégie cyclable.**

Priorité
1

p.10 **Développer la pratique quotidienne du vélo**

Priorité
2

p.13 **Faciliter l'intermodalité**

Priorité
3

p.15 **Positionner l'Occitanie comme une grande destination du tourisme à vélo.**

Priorité
4

p.19 **Développer les filières économiques du cycle et de la mobilité.**

Priorité
5

p.21 **Encourager la mobilité des lycéens à vélo.**

Priorité
6

p.24 **Soutenir la pratique cyclable sportive et de loisir**

Priorité
7

Crédit : ARCANGELI Leo - Région Occitanie



Introduction

Le Plan VELO II, accélérer les réponses aux enjeux de la mobilité cyclable

La Région Occitanie, Autorité Organisatrice des Mobilités Régionales et cheffe de file de l'intermodalité, porte une ambition majeure en faveur du développement des mobilités décarbonées à travers notamment son réseau liO.

- Concernant le réseau liO Train, la Convention d'exploitation Région Occitanie / SNCF a été renouvelée en 2023 pour 10 ans avec notamment pour objectif d'atteindre 100.000 voyageurs par jour le plus rapidement possible (contre 80.000 actuellement). Pour ce faire, outre une tarification très avantageuse, les investissements sont continus : acquisition de matériel roulant neuf (18 rames Regio2N), rénovation mi-vie des 83 rames AGC, poursuite des investissements en faveur des infrastructures et de la rénovation du réseau régional, réouverture de lignes ferroviaires dont Montréjeau Luchon où la Région assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux. En outre, plusieurs expérimentations de décarbonation des matériels roulants diesel sont en cours : train hybride avec une rame prototype qui circulera sur plusieurs lignes du réseau en 2023, train à batteries avec une rame prototype sur la ligne Nîmes-Vauvert- en 2024, train à hydrogène sur la ligne Toulouse-Montréjeau-Luchon en 2026.
- Concernant le réseau liO Cars, 170.000 élèves dans le cadre du transport scolaire et 60.000 voyageurs sur les lignes régulières sont quotidiennement transportés. 5000 cars circulent ainsi chaque jour pour assurer ces transports pour un budget annuel de 300 millions d'euros. Là aussi, plusieurs expérimentations ont déjà été réalisées ou sont en cours sur les flottes d'autocars : car bioéthanol sur la ligne Vauvert-Vergèze depuis 2019, car biogaz sur la ligne Castres-Toulouse et les lignes de l'Aveyron depuis 2020, car au colza sur les lignes scolaires du secteur Remoulins à Uzès depuis 2021, car XTL/HVO sur les lignes des Pyrénées-Orientales depuis le 1er trimestre 2022, car hydrogène rétrofit sur les lignes Albi-Saint Sulpice, Albi-Lavaur et Albi-Castres en 2023.

Inscrite dans son Pacte Vert, la décarbonation est donc clairement une préoccupation régionale majeure avec l'ambition de devenir la 1ère région d'Europe à Energie positive.

La Région répond ainsi à l'urgence de s'interroger sur nos modes de déplacements pour se préparer au changement climatique, faire face au choc énergétique, répondre aux enjeux sociaux et territoriaux auxquels nous sommes confrontés, pour préparer la ville de demain (qualité de vie) et lutter contre la forte dépendance de notre pays aux énergies fossiles, le pétrole notamment.

L'objectif de la Région est manifeste : donner la priorité au transport public... et au vélo !

Ainsi, après un Plan VELO I voté en décembre 2020, la Région a décidé d'accélérer la prise en compte du vélo pour faire évoluer au plus vite les habitudes de déplacements de ses concitoyens vers des comportements plus vertueux notamment sur les trajets domicile-travail et domicile-étude.

La Région considère le vélo comme un puissant moyen de transport. C'est une véritable alternative à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et une solution efficace pour les déplacements de longue et moyenne distance s'il est combiné aux transports collectifs.

En France, plus de 60 % des déplacements quotidiens de moins de 5 km sont (encore) effectués en automobile¹ !

1 Source : La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances - Insee Première n° 1835, janvier 2021.

Pourtant, la pratique du vélo progresse² et si la part modale du vélo reste (encore) limitée, autour de 5% en moyenne, des villes françaises comme Strasbourg, Grenoble, Bordeaux³ ... dépassent désormais largement les 10%

Des territoires européens sont allés plus loin et plus vite encore (Pays-Bas, Danemark, Belgique, ...) avec des expériences inspirantes et des parts modales comprises entre 20% et 35 %, voire avec des pointes à 41% à Copenhague, 48% à Amsterdam et même 51% à Utrecht ! Donc c'est possible. Et dans son livre blanc, l'Alliance pour le Vélo appelle l'ensemble des acteurs (publics et privés) à prendre leurs responsabilités⁴.

Très récemment, la Commission européenne a proposé au Conseil et au Parlement européens le texte d'une future déclaration européenne sur le vélo. Cette déclaration se veut « une boussole stratégique pour les politiques et initiatives existantes et futures liées au vélo »⁵.

Avec son Plan Velo II, la Région s'inscrit pleinement dans ces objectifs nationaux et européens et propose une stratégie ambitieuse :

- Développer une politique de mobilité plus vertueuse sur les plans environnementaux et sanitaires**
combinant les transports publics, un usage plus rationnel des voitures (covoiturage et autopartage) et des aménagements cyclables continus et sécurisés⁶. La marche est également à soutenir mais relève davantage de l'échelon local dans l'aménagement de l'espace public.
- Soutenir le déploiement de places sécurisées de stationnement de vélo**
dans les sites et espace régionaux (gares, PEM, lycées)
- Accompagner les territoires n'ayant pas pris la compétence « Autorité Organisatrice des Mobilités »**
afin de leur permettre d'engager des politiques cyclables - notamment en milieu peu dense - avec des dispositifs adaptés (ingénierie et financement).
- Expérimenter un nouveau service vélo en gare : liO Vélo,**
un service de location de vélo longue durée pour les usagers réguliers des trains liO afin d'optimiser les trajets « Train + vélo ».
- Expérimenter un nouveau service de prêt de vélo aux lycéens**
afin d'encourager l'écomobilité de cette classe d'âges.
- Investir dans le secteur artisanal, industriel et serviciel du vélo**
pour soutenir le développement de ce mode de transport.
- Accompagner le développement de la pratique du vélo**
pour les mobilités du quotidien (jeunes et actifs notamment) comme pour le sport et les loisirs. L'Organisation Mondiale de la Santé recommande une activité physique quotidienne de 30 à 45 minutes⁷ ; la personne qui a choisi le vélo comme mode de transport pour ses déplacements domicile-travail y répond ainsi parfaitement !

2 Source : Vélo & Territoire - <https://www.velo-territoires.org/observatoires>

3 « Les Français et le vélo en 2022 », Commissariat général au développement durable. Novembre 2022

4 « Faire du Vélo un atout pour la France », Alliance pour le Vélo, mars 2022.

5 Communication from the commission to the european parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions proposing a « european declaration on cycling », Commission Européenne, Octobre 2023.

6 Pour la deuxième année consécutive, le nombre de cyclistes tués en 2022 a dépassé le seuil des 200 morts : 244 morts, en hausse de 30% par rapport à 2019. Source : Observatoire national interministériel de la Sécurité routière (ONISR).

7 « Rapport mondial de situation sur l'activité physique 2022 : résumé d'orientation », OMS, 2022.

La Région proposera également début 2024 sur le volet du financement des infrastructures cyclables de nouveaux règlements d'intervention simplifiés pour les porteurs de projets. Ces futurs règlements seront compatibles avec les autres sources de financement (Etat – Europe).

Cette **nouvelle stratégie VELO de la Région Occitanie** a été élaborée non seulement à partir de l'expérience acquise depuis 2020 dans la mise en œuvre du Plan VELO I mais aussi en capitalisant sur le dialogue permanent que la Région entretient avec les collectivités, les associations et les entreprises de son territoire au travers notamment :

- Des **Comités départementaux des mobilités**. Des instances départementalisées qui permettent de recueillir, deux fois par an, témoignages et attentes, au plus près des territoires. Le sujet VELO y est systématiquement abordé.
- De la **journée vélo régionale** qui réunit chaque année plus de 300 personnes autour de conférences et table-rondes dédiées à la mobilité cyclable.
- Des contacts continus de la **Mission Vélo** régionale avec les territoires (communes, EPCI, Départements) autour de leurs projets cyclables ; des liens étroits construits par la Région et son Agence de développement économique Ad'occ avec les entreprises régionales via notamment le **Cluster Vélo Vallée** ; Ou encore des échanges réguliers avec le **Collectif Vélo Occitanie**, affilié à la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et qui fédère l'ensemble des associations d'usagers de l'Occitanie.

La Région a également tiré-partie du **déplacement aux Pays-Bas**, en novembre 2022, par une délégation composée d'élus d'Occitanie (Maires, Présidents d'intercommunalité, Vice-Présidents de Métropole, Vice-Présidents de Département, élus régionaux...) pour aller à la rencontre de la société néerlandaise et de ses acteurs (ministère, collectivités, gestionnaires d'infrastructures, opérateurs des mobilités...) et s'inspirer de leurs démarches et facteurs clés de succès en matière de politiques cyclables.

Enfin, la Région s'est appuyée sur les résultats des études menées par le CEREMA en 2023 en particulier sur les questions d'intermodalité et de stationnement vélo en gare.

Le PLAN VELO 2 de la REGION OCCITANIE propose ainsi une approche globale de l'écosystème vélo et mobilise en transversalité l'ensemble de ses politiques publiques régionales en la matière :

- La mobilité pour soutenir le financement des infrastructures cyclables et l'intermodalité.
- L'économie pour accompagner le Cluster Vélo Vallée et le développement de la filière du cycle.
- Le tourisme pour faciliter la découverte de l'Occitanie à vélo.
- L'éducation et la jeunesse pour encourager la mobilité des lycéens à vélo.
- Le sport pour favoriser la pratique cycliste.

Le PLAN VELO 2 de la REGION OCCITANIE s'articule autour de 7 priorités et 15 mesures opérationnelles et financées.

La REGION Occitanie alloue au Plan Vélo 2 un budget de 100 millions d'euros pour la période 2024/2028.

Priorité
1

Accompagner les territoires non AOM dans la définition et la mise en œuvre de leur stratégie cyclable.

Si le premier service vélos en libre-service inauguré en France a vu le jour en 1976 à La Rochelle avec les fameux « vélo jaune », la montée en puissance des politiques cyclables en France s'est faite très progressivement.

Et, nous pouvons même considérer que c'est à la sortie du premier confinement lié à la Covid-19 - combinée à la crise énergétique - que la question du vélo s'est invitée avec une détermination inédite en France, tant dans la considération de la place du vélo dans l'espace public, que sur les choix comportementaux de mobilité d'une partie de nos concitoyens. Plus aucun territoire n'échappe à la problématique.

On parle désormais facilement de VELOUTION et on observe qu'un peu partout en Occitanie, les briques d'un écosystème émergent et sont progressivement mieux organisées et mobilisées autour du vélo.

Pour autant toutes les collectivités ne sont pas à la même enseigne et de nombreux territoires ne sont pas encore couverts par des stratégies cyclables ou des schémas directeurs, notamment en milieu peu dense (rural/montagne).

Compte-tenu de son rôle de cheffe de file de la mobilité, la Région souhaite mettre en place un dispositif pour accompagner les collectivités de son territoire n'ayant pas pris la compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités⁸ à structurer une réflexion autour de la mobilité cyclable.

Par ailleurs la Région souhaite décliner la notion de Pôle d'Echange Multimodal qu'elle a mis en place depuis 2017⁹ principalement autour des services liO, qu'ils soient routiers ou ferroviaires, en proposant une notion d'Aire de Mobilité. Ces Aires de mobilité devront permettre de mieux prendre en compte la diversité des territoires et des besoins en créant un lieu qui regroupe et connecte des services de mobilité dans des zones peu ou pas maillées en transport collectifs réguliers liO¹⁰.

Mesure 1 : Soutenir l'ingénierie des collectivités non AOM avec un dispositif de type « Micro-mission » - Nouveau dispositif

La mise en place d'une politique cyclable à l'échelle d'un territoire suppose un projet d'ensemble.

Plusieurs leviers sont possibles pour progresser vers un territoire cyclable :

- **La création d'infrastructures cyclables en site propre** (pistes cyclables, voies vertes) : Cela implique la réalisation de voies exclusivement réservées aux cyclistes, séparées de la circulation automobile, pour assurer leur sécurité et leur confort. Les pistes cyclables peuvent être aménagées le long des routes principales, dans les quartiers résidentiels, les zones industrielles, etc. Les voies vertes, quant à elles, sont des itinéraires réservés aux piétons et aux cyclistes, à vocation touristique ou de loisir, le plus souvent à travers des espaces naturels remarquables.

⁸ Liste des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) mise à jour au 1er janvier de chaque année - Voir site : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/liste-et-composition-des-autorites-organisatrices-de-la-mobilite-aom>

⁹ Depuis cette date près de 80 Pôles d'Echanges multimodaux ont été réalisés en Occitanie ou sont en cours de réalisation.

¹⁰ Source : CEREMA - Collection Les Ressources - « Les Aires de Mobilité en zones peu denses ». 2021

- **La mise en place de plans de circulation de centre-ville ou de centre-bourg permettant de circuler à vélo de manière sécurisée¹¹** ; Il s'agit de reconfigurer les infrastructures routières dans les zones urbaines pour favoriser la circulation à vélo en toute sécurité. Cela peut comprendre la création de zones apaisées où la vitesse est limitée à 20 km/h, l'aménagement de zones 30 ou 20, où la vitesse maximale autorisée est réduite pour améliorer la sécurité des cyclistes, et la mise en place de «vélorues», des rues où les cyclistes ont la priorité et où la circulation automobile est limitée.

- **Le développement d'initiatives pour favoriser la pratique du vélo en milieu scolaire ainsi que pour les seniors (sport santé)** : Cela implique la mise en place de programmes spécifiques visant à encourager les enfants et les personnes âgées à utiliser le vélo. Pour les écoles, cela peut inclure la création de voies cyclables sécurisées autour des établissements, l'organisation de cours d'éducation routière à vélo, la promotion de l'utilisation du vélo comme moyen de transport pour se rendre à l'école... Pour les personnes âgées, cela peut impliquer des initiatives de sport santé, telles que des sorties à vélo encadrées, des cours de cyclisme adaptés, etc.

- **La mise en place d'équipements de stationnements vélos indispensables à la pratique du vélo** : abris, box, arceaux, bornes d'auto-réparation, borne de recharge électrique...

Rendre son territoire cyclable peut donc s'avérer complexe. Avec cette mesure, la Région souhaite accompagner les collectivités à s'approprier cet enjeu, faciliter leurs premiers arbitrages politiques et phaser leurs mises en œuvre opérationnelles.

Moyens mobilisés par la Région :

Soutenir la construction d'une politique cyclable via la prise en charge par la Région d'une « **micro-mission d'ingénierie** » visant à la définition d'un « consensus territorial » sur la stratégie à suivre pour favoriser la cyclabilité du territoire concerné. Ce dispositif est pris en charge à 100% par la Région Occitanie. 20 territoires par an seront accompagnés. **La Région mobilisera une enveloppe 100.000 euros par an à cette mesure.**



11 Source : CEREMA – Collection Les Cahiers – « Rendre sa voirie cyclable. Les clés de la réussite ». 2021

Mesure 2 : Développer une notion d'Aire de Mobilité en milieu peu dense - Nouveau dispositif

L'objectif de la Région est de définir pour l'Occitanie cette notion d'« **Aire de Mobilité** » et de l'inclure en complément de la politique régionale des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

Au niveau national on peut observer un certain nombre de réalisations qui combinent plus ou moins les fonctions/ services suivants : services de mobilité partagée (comme le covoiturage ou l'autopartage), point d'arrêt de transport collectif, à la demande ou solidaire, stationnement sécurisé pour les vélos voire service de location de vélo, point d'accès vers les boucles touristiques de découvertes du territoire (vélo / randonnées), parking pour voitures avec éventuellement des bornes de recharge pour véhicule électrique, aires de repos, WC – point d'eau...

Moyens mobilisés par la Région :

- Moyen interne en ingénierie pour élaborer en 2024 un référentiel régional « aires de mobilité » et un dispositif de soutien financier dédié, inclus dans le dispositif PEM révisé (bénéficiaires ; périmètre de l'intervention régionale, taux d'intervention et modalité de financement).

- Moyens financiers pour soutenir à partir de 2025 – en déclinaison du dispositif PEM - un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « **Aire de mobilité** » permettant la création à titre expérimental de 10 pôles de ce type. **La Région mobilisera une enveloppe de 500.000 euros par an à cette mesure.**



Développer la pratique quotidienne du vélo

Priorité
2

La pratique du vélo est en progression. En 2022, elle a augmenté de 31% par rapport à 2019¹². Et le potentiel de développement reste considérable ; En effet, comme rappelé en introduction, 60% des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont (encore) effectués en voiture et seulement 5% à vélo. L'objectif national à l'horizon 2030 se situe à 12% de part modale du vélo¹³.

Pourtant le vélo est bien une réponse aux défis de la qualité de l'air, de la saturation automobile, d'une mobilité pour tous à un coût maîtrisé, et de santé publique. Il favorise le développement touristique des territoires, représente une réelle filière économique génératrice d'emplois et améliore la qualité de vie, la santé et le vivre ensemble. Adapté à la fois à un usage quotidien, touristique et de loisirs, il favorise l'intermodalité ou la multimodalité et constitue une alternative précieuse au service de la transition écologique et ce, quel que soit la nature du territoire (urbain, périurbain et rural).

En effet, en complément du réseau de transport collectif liO (train et car) qui ne peut desservir l'ensemble d'un territoire, le vélo doit s'imposer comme un vrai moyen de transport alternatif à la voiture. Dans un rayon de 2 à 8 km autour d'un arrêt de transport, le vélo permet cette desserte fine du territoire. Cet enjeu sera largement détaillé dans la priorité 3.

Aussi, la volonté de la Région est de faire du vélo un mode de transport véritablement ancré dans le quotidien de ses habitants en s'appuyant sur les initiatives des territoires et en intervenant sur toute la chaîne, en particulier sur des composantes essentielles au développement de l'usage du vélo du quotidien :

● Soutien à la réalisation d'infrastructures cyclables sécurisées :

- Sur des itinéraires en site propre c'est-à-dire séparés des véhicules motorisés
- Sur des itinéraires répondant à des besoins de mobilité avérés
- Sur des liaisons où la compétence régionale s'exerce prioritairement

● Aide à l'acquisition de vélo :

- Achat d'un vélo à assistance électrique
- Bonus forfait mobilité durable
- Bonus vélo adapté PMR
- Achat d'un vélo pliant pour les abonnés des trains liO
- Achat d'un vélo musculaire pour les lycéens boursiers



● Développement des équipements de stationnement vélo sécurisé au droit des gares et autres Pôles d'Echanges Multimodaux – Voir Priorité 3.



¹² Vélo & Territoires, Fréquentation vélo en France, 2022.
¹³ Plan national Vélo – Marche 2023/2027 – Mai 2023

Mesure 3 : Soutenir la réalisation d'infrastructures cyclables sécurisées

Le développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien (domicile – travail, domicile – études, etc.) est une alternative économique et écologique à l'usage de la voiture particulière. Largement moins consommateur d'espace que la voiture (largeur de chaussée, superficie des stationnements), le vélo est un vecteur de réduction de la congestion routière et d'amélioration de la qualité de l'espace public.

Cependant, le premier frein à l'utilisation du vélo, selon la grande majorité des enquêtes, est le manque d'infrastructures cyclables. Aussi, l'enjeu consiste à réaliser des aménagements cyclables sécurisés, continus et de qualité dans les territoires urbains, périurbains et ruraux.

La Région souhaite poursuivre les actions engagées dans son Plan vélo I et élargir son périmètre d'intervention en définissant plusieurs critères :

➤ Critères de sécurité privilégiant des aménagements cyclables sécurisés et continus.

La réalisation d'itinéraires sécurisés et jalonnés sur l'intégralité du parcours (en site propre) est en effet un préalable indispensable pour convaincre des automobilistes de basculer sur le vélo, en particulier pour convertir les non cyclistes.

➤ Critères d'utilisation répondant à des besoins de mobilité avérés.

Afin de prioriser l'action régionale, le soutien s'exercera en faveur des liaisons les plus propices à un usage du vélo au quotidien. En deçà de certains seuils, le nombre de cyclistes captés risque d'être trop faible pour justifier une infrastructure en site propre.

➤ Critères de financement tenant compte de la nature du territoire.

Les financements régionaux seront concentrés de manière privilégiée sur les territoires non AOM. Sur les périmètres d'AOM urbaine qui bénéficient du versement mobilité, seuls les projets situés au sein d'une agglomération (et sur certaines liaisons) pourront être accompagnés. Les périmètres métropolitains ne sont pas intégrés au plan vélo ; ces territoires faisant l'objet de contrats spécifiques.

Moyens mobilisés par la Région :

Via le nouveau dispositif régional en faveur des mobilités cyclables et son règlement d'intervention en faveur du vélo du quotidien, la Région sera en capacité de soutenir :

● La réalisation d'infrastructures cyclables entre deux communes (ou plus) de 15 km maximum, sous réserve de flux avérés.

● La réalisation d'infrastructures cyclables autour des gares ferroviaires et routières de 5 km maximum permettant un rabattement des principaux pôles de la commune vers la gare : un centre-bourg, un pôle d'emplois, un établissement scolaire...

● La réalisation d'infrastructures cyclables autour des équipements d'intérêts régionaux de 5 km maximum permettant un rabattement des principaux pôles de la commune vers un équipement d'intérêt régional (sites touristiques régionaux, zones d'activités économiques et établissements scolaires (primaire, collège, lycée).

- **La réalisation d'infrastructures cyclables intra-communale de proximité de 5 km maximum** permettant de relier efficacement entre eux les principaux pôles générateurs de mobilité (par ex entre un centre-bourg et une zone d'activités, un pôle d'emplois, sportif ou de loisirs...). Ce dispositif concerne les communes de + de 2 000 habitants ou ayant un statut de bourg-centre ou de petite ville de demain et n'appartenant pas à une communauté de communes ayant compétence sur les mobilités. Concernant les territoires éligibles au Plan littoral 21, une harmonisation des dispositifs sera recherchée lors de la rédaction des futurs règlements d'intervention.

Pour son nouveau dispositif régional en faveur des mobilités cyclables du quotidien (volet des infrastructures), la Région mobilisera une enveloppe de 6 millions d'euros par an.

Mesure 4 : Aider à l'acquisition de vélo

Le choix d'utiliser un vélo pour se rendre au travail, ou accéder à des services et activités doit devenir une réalité accessible pour de nombreux citoyens.

Créer un cadre incitatif reconnaissant l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux, mettre en œuvre des mesures d'accompagnement pour développer la mobilité durable tout en préservant le pouvoir d'achat des habitants, ont été les objectifs qui ont conduit la Région à adopter dès 2019 plusieurs dispositifs d'aide financière à l'acquisition de vélos. Dans son plan vélo 2, la Région s'engage à poursuivre ces dispositifs.

Moyens mobilisés par la Région :

Via les dispositifs régionaux « Eco-Chèque mobilité » et ses règlements d'intervention :

- **Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique** : pour inciter les habitants de la région Occitanie à acquérir un vélo à assistance électrique (VAE) neuf. Le montant de l'aide est de 200€.

- **Bonus forfait mobilité durable en complément du Forfait Mobilités Durables** : il consiste en une subvention pour l'achat d'un VAE ou d'un vélo classique pour les bénéficiaires du « Forfait Mobilités Durables » et rend possible l'achat d'un 2ème vélo pour optimiser le lien transport collectif - vélo. Elle vient en complément du Forfait Mobilités Durables donné par l'employeur à ses salariés qui effectuent le déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail à vélo. Ce « Bonus » de la Région peut atteindre jusqu'à 240€ pour un vélo classique et jusqu'à 400€ pour un VAE.

- **Bonus vélo adapté PMR** : il permet aux personnes en situation de handicap de bénéficier d'une aide financière pour l'achat d'un vélo adapté. Le vélo adapté est un vélo spécifique, tenant compte de la nature du handicap (par ex : tricycle, handbike avec propulsion par les mains, triporteur...). Le montant de l'aide est de 50 % de l'achat du vélo adapté, plafonné à 1 000€ (déduction faite de la prise en charge par la Sécurité Sociale et des autres aides).

- **Aide à l'achat d'un vélo pliant pour les abonnés du train liO** : un vélo pliant est accepté gratuitement à bord des trains liO et peut généralement être rangé dans les casiers à bagages. Le vélo pliant constitue une première alternative à la limitation du nombre de vélos classiques à bord des trains où l'espace est forcément limité. Une aide financière de 100€ pour l'achat d'un vélo pliant est accordée aux abonnés annuels train liO, sous réserve d'un engagement minimum de 12 mois.

- **Aide à l'achat d'un vélo musculaire pour les lycéens boursiers de classe de 2nd** : l'encouragement à la pratique cyclable des jeunes et des lycéens en particulier est indispensable pour faire évoluer les habitudes de mobilité et permettre l'émergence d'une génération utilisant plus fréquemment le vélo. La Région s'engage pour donner envie aux lycéens de se mettre en selle. Le montant de l'aide est de 50 % du prix d'achat TTC du vélo musculaire, l'aide est plafonnée à 200 euros.

La Région mobilisera une enveloppe de 2 millions d'euros par an pour l'ensemble de ces dispositifs.

Faciliter l'intermodalité.

Priorité
3

Le vélo en intermodalité avec les transports publics collectifs est un axe clé de ce Plan Vélo II.

Pour un usage quotidien (domicile-travail / domicile-étude), la combinaison du vélo avec le train ou le car permet d'augmenter considérablement l'efficacité de chaque mode de transport¹⁴. Les usagers profitent à la fois de la flexibilité du vélo pour réaliser les premiers ou derniers kilomètres, et du confort du transport collectif pour le reste de leur trajet.

Si le concept est séduisant il n'est pas facile à mettre en place bien que, là aussi, des exemples internationaux nous montrent le chemin ! Les services BlueBike en Belgique et OVFiets aux Pays-Bas sont clairement des sources d'inspiration pour penser cette intermodalité¹⁵. Et c'est d'ailleurs à partir de l'expérience Pays-Bas visitée par la Région Occitanie en novembre 2022 qu'il est proposé avec ambition et pragmatisme d'aborder le sujet.

L'effort considérable de la Région pour mettre en place un transport public de qualité à des tarifs maîtrisés a permis une fréquentation en hausse des trains liO, + 30% entre 2019 et 2022, faisant de l'Occitanie une région exemplaire en matière de mobilités décarbonées ! Cette hausse se poursuit en 2023 puisqu'elle atteint + 50% par rapport à 2019, soit la plus forte hausse du trafic voyageurs au niveau national.

Dès lors, la question de l'emport des vélos dans les trains est clairement posée.

Une place de vélo dans une rame correspond à environ 2 places assises. Si 20 passagers embarquent avec leur vélo, ils occuperont l'espace de 60 personnes sans vélo. Par contre l'usage du vélo pliant est une option possible et complémentaire – Priorité 2 sur l'aide à l'acquisition d'un vélo pliant.

La Région investit dans des matériels roulant se conformant bien évidemment aux dispositions législatives et réglementaires, qui précisent le nombre d'emplacements vélos devant être proposés en fonction de la capacité rame. Les rames d'Occitanie comportent en général 6 vélos.

Mais clairement, **la Région fait le choix de limiter l'emport du vélo aux capacités des rames et dans ce qui est acceptable pour le confort de tous les usagers du train.**

¹⁴ Voir également Livre Blanc FUB / FNAUT « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition ». Octobre 2023

¹⁵ « Intermodalité vélo-train en Belgique et aux Pays-Bas : les raisons du succès, les clefs de l'adaptation en France » ADMA, 2023.



Crédit : Lecarpentier Lydie - Région Occitanie

Ainsi, au-delà des actions en faveur des infrastructures cyclables et des autres actions du Plan, la Région propose pour soutenir cet enjeu clé de l'intermodalité une **double stratégie** :

- **Poursuivre les investissements dans les équipements de stationnement vélo** dans les gares et autres pôles d'échanges multimodaux en partenariat avec les collectivités et SNCF Gares et Connexions.
- **Déployer un service Vélo liO en location longue durée en gare** en complément du trajet ferroviaire afin d'optimiser le trajet train + vélo.

S'agissant du tourisme à vélo pour lequel la question de l'emport du vélo se pose également, la Région poursuivra son expérimentation « **Accès vélo serein** » en période estivale pour donner la possibilité aux touristes de réserver leurs emplacements vélo en dehors des horaires de pointe utilisés par les usagers réguliers du train.

Mesure 5 : Créer un nouveau service liO de location de vélo en gare

Si les usagers des trains régionaux peuvent déjà prendre leur vélo pour se rendre à la gare de départ ou de la gare de destination pour se rendre sur leur lieu de travail, on peut aussi constater un manque d'offre de mobilité structurée permettant de réaliser ce premier ou ce dernier kilomètre.

Ce déficit de service de location de vélo organisé en complément du trajet ferroviaire est clairement un frein à l'intermodalité. C'est pourquoi la Région a décidé d'expérimenter ce service vélo sur deux lignes liO trains : Toulouse /Montauban et Sète/Montpellier.

200 vélos (musculaires et électriques) seront proposés aux usagers réguliers de ces lignes pour « tester » ce service pendant 18 mois à partir de l'automne 2024.

Moyens mobilisés par la Région :

- **Soutenir la mise en place de ce service à titre expérimental en 2024 en mobilisant un budget de 500.000 euros** comprenant l'achat d'une flotte de vélo (200 unités), la sélection d'un opérateur en charge de la gestion de la flotte et la mise en place d'équipements de stationnement vélo adaptés dans les gares concernées.

Mesure 6 : Equiper les gares de stationnements vélo sécurisés

En application des dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM – décret d'application n°2021-741 du 8 juin 2021), la Région veille à la montée en puissance du stationnement vélo dans les plus grandes gares d'Occitanie (gares de segment A - gares de voyageurs d'intérêt national) ; 29 gares régionales sont concernées pour un objectif global de 881 places de stationnement sécurisé avec un financement Etat.

La Gare de Toulouse Matabiau ne figure pas dans cette liste car la Région Occitanie avait soutenu dès 2013 la création de la vélo Station de 678 places pour un investissement de 850.000 euros. Et dans le cadre de l'aménagement du grand Matabiau, une seconde station vélo de 1000 places verra le jour à l'horizon 2028.

Dans les autres gares régionales de segment B (gares de voyageurs d'intérêt régional) et C (gares de voyageurs d'intérêt local) principalement ou exclusivement desservies par les trains liO, la Région poursuivra son engagement. En plus de ces gares, la Région intégrera également le stationnement vélo dans tous les projets de Pole d'Echanges Multimodaux.

Moyens mobilisés par la Région :

- Augmenter les capacités de stationnement vélo aux abords des gares et pôles d'échanges multimodaux. **La Région mobilisera une enveloppe 500.000 euros par an.**

Positionner l'Occitanie comme une destination majeure du Tourisme à vélo

Priorité
4

Durant leurs vacances, 22 millions de Français s'adonnent au tourisme à vélo, qu'il s'agisse d'une pratique récréative, sportive ou d'un mode de déplacement sur leur lieu de séjour. Le panier moyen d'un touriste à vélo est par ailleurs supérieur à celui d'un touriste « classique¹⁶ ». Porté par cette « nouvelle » demande accentuée par la crise sanitaire, le tourisme à vélo affiche ainsi une belle croissance - les retombées économiques directes du tourisme à vélo sont estimées à 4,6 Md€ soit + 46% en 10 ans¹⁷ - et représente donc une réelle opportunité à saisir pour nos territoires.

L'Occitanie jouit d'une image positive auprès des pratiquants français et étrangers du tourisme à vélo. Les sites inscrits au patrimoine mondial de l'Humanité par l'UNESCO, les réserves de biosphères, les parcs naturels (régionaux ou nationaux), les Grands Sites Occitanie, les festivals culturels nombreux... contribuent à l'attractivité touristique de la destination.

Coté infrastructures cyclables, les projets de véloroutes et les voies vertes se multiplient ces dernières années, à l'initiative des collectivités territoriales qui voient dans ces équipements une opportunité et un moyen unique de concilier à la fois aménagement du territoire, valorisation du patrimoine et développement de produits touristiques alternatifs basés sur les mobilités actives et le tourisme de proximité.

L'impact économique local est également important avec la création de nouveaux emplois dans l'aménagement (construction, entretien des réseaux) et les services (location, réparation, restauration, hébergement...).

Ainsi, l'Occitanie dispose d'une trentaine de véloroutes et de voies vertes en cours de réalisation, situées sur des grands corridors européens et nationaux formant un **réseau d'environ 4 500 km**. Près de 60% sont déjà réalisées mais cet effort collectif doit être amplifié pour boucler dans les meilleurs délais ce réseau cyclable.

La Région souhaite faire de l'Occitanie une destination d'excellence pour le Tourisme à Vélo en participant :

- A la réalisation de véloroutes et voies vertes
- Au développement de la mise en tourisme des itinéraires cyclables
- A la promotion de la destination « Occitanie à vélo »

Crédit : Lefrancq Gilles - Région Occitanie



¹⁶ Source : <https://www.francevelotourisme.com>

¹⁷ Source : <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-compitivite-du-secteur/tourisme-velo>

Mesure 7 : Soutenir la réalisation de voies vertes et véloroutes

A travers son **réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique**, la Région Occitanie a pour ambition de poursuivre le maillage (structuré, continu et lisible) d'itinéraires cyclables amorcé dans le Plan VELO I.

Ce réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique reste ainsi le support du cadre d'intervention de la Région. Seuls les itinéraires figurant sur cette carte pourront donc prétendre au financement régional. Ce réseau est l'agrégation des itinéraires cyclables «longue distance» de niveau européen et national ainsi que des itinéraires régionaux reliant les grands sites touristiques d'Occitanie. Ces itinéraires devront également être sécurisés et continus : soit en site propre (piste cyclable, voie verte), soit sous forme de véloroute sur des voiries à très faible trafic et parcourues à faible vitesse par les automobilistes.

Moyens mobilisés par la Région :

Via le nouveau dispositif régional en faveur des mobilités cyclables et son règlement d'intervention en faveur du Tourisme à vélo, la Région sera en capacité de soutenir :

- **Les véloroutes et voies vertes** inscrites au réseau de véloroutes et voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique.
- **Les diverticules**, d'une distance de 5km maximum reliant un itinéraire cyclotouristique du réseau régional à des sites justifiant de quitter provisoirement ou définitivement l'itinéraire structurant (accès à une gare IiO, un site touristique, une base de loisirs, ou un centre bourg doté d'hébergements ou de restauration...).
- **L'aménagement paysager, le jalonnement directionnel et signalétique touristique** le long de l'itinéraire.

Pour son nouveau dispositif régional en faveur du Tourisme à vélo (volet des infrastructures), la Région mobilisera une enveloppe de 6 millions d'euros.



Mesure 8 : Développer la mise en tourisme des itinéraires cyclables

A - Equipements, services et intermodalité :

La réalisation d'une véloroute doit s'accompagner de la **mise à disposition d'équipements adaptés aux attentes spécifiques (et de plus en plus élevées) des touristes à vélo**, le long des itinéraires. De la simple table de pique-nique au totem d'auto-réparation, ou encore des points d'eau potable aux stationnements vélo, ces équipements améliorent la fréquentation sur les véloroutes.

Pour encourager le vélo comme moyen de transport, il est également important de développer l'intermodalité. Pour cela, connecter mieux les véloroutes aux autres modes de transports (train, car, bateau), mettre en place des stationnements sécurisés dans les points d'échanges multimodaux ou encore mettre en place des services de partage de vélos (libre-service, location...) sont des actions à mener dont certaines sont proposées dans ce Plan Vélo 2 (voir priorités précédentes).

Moyens mobilisés par la Région :

- **Soutenir l'aménagement d'aires de services ou d'haltes de repos** le long de l'itinéraire identifié dans le réseau régional à vocation cyclotouristique **via le nouveau règlement d'intervention en faveur du Tourisme à vélo.**
- **Soutenir les véloroutes et voies vertes qui se connectent aux gares ferroviaires et routières** et qui sont identifiées dans le réseau régional à vocation cyclotouristique **via le nouveau règlement d'intervention en faveur du Tourisme à vélo.**

B - Comités d'itinéraires :

La structuration des itinéraires cyclables européens et nationaux a vu émerger une forme d'organisation hybride : le comité d'itinéraire. Le comité d'itinéraire coordonne les actions collectives à conduire à l'échelle d'un itinéraire, pour le compte et avec différents partenaires, dans le but de développer une véloroute. Cette méthode de gouvernance permet de travailler en agilité et collaboration, en dépassant les frontières administratives.

Moyens mobilisés par la Région :

- **Soutenir l'animation des comités d'itinéraires** de dimension régionale par un appui en ingénierie (Région et Comité Régional du Tourisme et des Loisirs d'Occitanie)

Mesure 9 : Assurer la promotion de la destination « Occitanie à vélo »

Le tourisme à vélo recouvre des pratiques très diverses : découvertes, urbaines, sportives (route, VTT, BMX, Gravel...), itinérantes... Et, à chaque pratique correspond une clientèle spécifique qu'il faut pouvoir accompagner et guider dans la préparation de leur futur séjour vélo en Occitanie.

Et ce d'autant plus que la demande est là. L'Occitanie est une destination qui fait rêver les pratiquants français de tourisme à vélo pour leurs prochaines vacances : 22% d'entre eux souhaitent se rendre en Occitanie, inscrivant la région en 2ème position des intentions de départ derrière la Nouvelle-Aquitaine (33%)¹⁸.

Accentuer la communication de l'offre est donc déterminant, un enjeu que le Comité Régional du Tourisme et des Loisirs d'Occitanie et ses partenaires ont bien identifié et clairement affiché dans leur plan stratégique.¹⁹ Le CRTL porte également une démarche de Cycling Hub visant à identifier et promouvoir des « cœurs cyclistes citoyens », qui battent pour tous les cyclistes à l'échelle d'un territoire. Au-delà d'être un territoire accessible et concentrateur d'infrastructures et de services dédiés aux pratiquants vélo, un Cycling Hub est aussi un territoire où émerge une volonté forte d'avancer sur la filière vélo et qui dispose d'une notoriété touristique préalable.

Moyens mobilisés par le CRTL :

- **Soutenir la mise en œuvre du programme opérationnel collectif vélo en partenariat avec les Agences Départementales du Tourisme (ADT).** Mise en place de campagne mix-marketing : jeux concours Vélo, campagnes Réseaux sociaux. Intégration des parcours sur des plateformes spécialisées (Visiorando, Komoot...). Coordination de l'offre « print » pour créer un effet de « collection ». Démarchage et accueil de journalistes et influenceurs. Coordination de la participation des partenaires à des salons et festivals spécialisés.
- **Participer aux Comité d'Itinéraires et notamment** ceux de la Méditerranée à vélo, de la Via Rhôna, du Canal des 2 mers et de la Grande Traversée du Massif central
- **Identifier et assurer la promotion des cycling hubs auprès des clientèles cibles.**
- **Soutenir la structuration et la valorisation des hébergements et séjours labellisés « Accueil Vélo ».**

Le CRTL OCCITANIE mobilisera notamment des moyens d'ingénierie et de conseil.



¹⁸ Source : <https://pro.tourisme-occitanie.com/veille-economique/suivi-de-l-activite/informations/une-strategie-tourisme-a-velo-pour-une-destination-qui-roule/>

¹⁹ Comité Régional du Tourisme et des Loisirs d'Occitanie – Feuille de route 2023/2028 sur le Tourisme à vélo.

Développer les filières économiques du cycle et de la mobilité.

Priorité
5

La forte croissance du marché domestique - 2 596 000 vélos vendus en 2022 dont 738 000 VAE et 36 000 vélos cargos - et ses prometteuses perspectives²⁰, la montée en gamme des vélos observée depuis quelques années avec le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE) représentent une formidable opportunité pour l'industrie française du cycle.

Aussi - et sans nier le poids de l'Asie dans cette industrie - assembler et produire en France plus de vélos apparaît aujourd'hui possible et revêt un véritable enjeu industriel : 855 000 vélos ont été assemblés en France en 2022 et la profession se met comme objectif d'en assembler 2 millions à l'horizon 2030. La création de **France Vélo**²¹ et la signature prochaine d'un contrat de filière avec l'Etat (début 2024) témoignent d'une mobilisation sans précédent de tout l'écosystème industriel national.

La réussite de ce pari de la réindustrialisation exige d'investir sur plusieurs leviers :

- **Soutenir l'émergence d'innovations** autour de composants clés du vélo comme les cadres (nouveaux matériaux), le bloc moteur – batteries, la transmission, le système de freinage ou encore le poste de pilotage (connecté).
- **Accompagner la modernisation des ateliers et usines** pour d'abord augmenter la capacité à assembler des vélos en France et, ensuite se mettre en situation de remonter la chaîne de valeur de la filière en substituant cadres et composants asiatiques par des productions françaises ou européennes.
- **Encourager de nouvelles stratégies** permettant aux acteurs déjà positionnés sur le prototypage et la petite série de passer à de la moyenne série industrielle.
- **Favoriser plus de coopérations** entre les acteurs de cette filière vélo mais aussi faciliter les liens avec les autres grandes filières régionales (aéronautique, automobile, IOT,...).
- **Saisir les opportunités évènementielles** pour valoriser les savoir-faire de cette filière. La Région a ainsi facilité l'accueil du plus grand salon français du cycle - les ProDays - qui se tiendra en Occitanie (Toulouse) du 23 au 25 juin 2024.

Toutefois, l'économie du vélo ne se résume pas à ce volet « industriel ». L'écosystème du vélo est très divers et comprend aussi bien les secteurs de l'artisanat, des services (location, réparation, maintenance, solution digitale, vente), de la cyclo-logistique pour la distribution de marchandise dans le dernier kilomètre, du recyclage et du réemploi, de la formation, ou encore les équipements de stationnement indispensables à l'usage du vélo. Les dispositifs économiques régionaux prennent en compte cette diversité des métiers du vélo déployée par les entreprises régionales.

²⁰ Source : Observatoire de l'Union Sports et Cycles.

²¹ Suivre actualité de France Vélo : <https://filierevelo.com>

Mesure 10 : Poursuivre le soutien au cluster Vélo Vallée

En soutenant la création en 2018 du premier Cluster régional français dédié aux métiers du vélo - Vélo Vallée - la Région Occitanie a marqué très tôt sa volonté d'accompagner ces entreprises à relever les défis économiques, commerciaux, technologiques auxquels elles sont confrontées. Créé autour d'une quinzaine d'entreprises, le Cluster compte désormais plus de 50 membres représentant une large gamme de métiers et d'activités.

Reconnu au niveau national pour son expertise et la qualité du travail effectué, le Cluster Vélo Vallée doit poursuivre sa dynamique, répondre aux attentes de ses membres, assurer ce travail collectif indispensable aux défis précédemment cités, assurer la visibilité de la filière et porter loin et haut les couleurs de l'excellence régionale sur ces activités.

La Région et l'Agence Ad'Occ apporteront des moyens en ingénierie, des financements et favoriseront l'ouverture vers les autres grandes filières régionales.

Moyens mobilisés par la Région :

- **Soutenir l'animation du Cluster en mobilisant les expertises techniques des collaborateurs.trices de l'Agence Ad'Occ et de la Mission Vélo de la Région Occitanie.** En particulier sur l'identification de partenaires économiques et technologiques, la relocalisation d'activités vélo complémentaires à celles déjà présentes en région ou encore sur la co-animation des groupes de travail du Cluster.
- Soutenir financièrement le Cluster et la visibilité de la filière via le dispositif régional : « **Accompagnement de structure et démarche collective** »

Mesure 11 : Accompagner le développement des entreprises artisanales et industrielles du cycle et des entreprises positionnées sur les marchés de la mobilité.

Les enjeux industriels évoqués plus haut sur la conception, la production et l'assemblage de cadres et composants du vélo d'une part et, la progression du vélo dans de nombreux usages (urbains, touristiques, sportifs...) d'autre part, ouvrent de nombreuses opportunités économiques pour les entreprises déjà positionnées sur ces domaines ou des pistes de diversification pour de nouveaux entrants.

Sur ces marchés du cycle et de la mobilité, les compétences et savoir-faire utiles sont (déjà) nombreux en Occitanie : Conseil/expertise, équipement de mobilités, Applications/solutions digitales, Services vélo, Design/industrie, formation, etc. Ainsi, moderniser l'outil de production, soutenir l'innovation, promouvoir savoir-faire et produits, se former / recruter... sont autant de clés d'entrée pour accompagner les entreprises régionales et leur permettre de « mieux » répondre à ces défis.



Moyens mobilisés par la Région :

Moyens d'ingénierie et de conseils

- Accompagner l'implantation d'entreprises de la filière via la mobilisation de l'expertise technique de l'Agence Régionale de Développement Economique AD'Occ
- Soutenir la mise en réseau des acteurs de la filière pour encourager le partage d'expériences et le développement de business/coopérations.

Dispositifs d'accompagnements financiers

- Accompagner les entreprises dans leurs projets de transformation RH visant à augmenter leur attractivité / compétitivité : et créer des emplois durables en Occitanie via les dispositifs régionaux : « **Pass RH** » et « **Contrat RH** ».
- Accompagner les entreprises engagées dans un projet stratégique global ambitieux en termes de franchissement de seuil, de création d'emplois et de transformation via le dispositif régional : « **Contrat entreprise d'Avenir** ».
- Accompagner les entreprises sur des démarches ambitieuses de croissance pouvant combiner programmes d'investissements, développement à l'international et R&D via le dispositif « **Contrat 3 S** ».
- Soutenir l'innovation collaborative et la recherche via le dispositif conjoint Etat/Région d'Appel à Projets « **Projets collaboratifs - I-Démo Régionalisé** » ou encore le dispositif régional « **Contrat Innovation** » qui intègre une dimension collaborative.

Les dispositifs régionaux d'accompagnement financiers des entreprises ne sont pas répartis par filière mais par nature de projets entrepreneuriaux. Il n'est donc pas possible de définir un budget dédié a priori. Mais, **les entreprises artisanales et industrielles du cycle ainsi que les entreprises positionnées sur les marchés de la mobilité sont bien éligibles à ces dispositifs.**

Encourager la mobilité des lycéens à vélo.

Priorité
6

Une étude récente²² sur la mobilité cyclable des collégiens et des lycéens démontre que cette population a été insuffisamment incluse dans les stratégies de développement de la pratique du vélo.

En effet, le développement de la mobilité cyclable a été moins accompagné et soutenu dans le secondaire qu'en primaire – avec des programmes comme « Savoir Rouler à Vélo » - alors que la pratique du vélo par les adolescents est un enjeu tout aussi important. Cette population concerne 5,7 millions d'élèves du second degré (8,5 % de la population française), soit une part non négligeable de la société si l'on considère que ces adolescents seront les adultes de demain.

Remettre en selle les élèves et singulièrement les lycéens, permettra certes de décarboner une partie des flux domicile/étude, de leur donner à voir de nouvelles (eco) mobilités mais aussi très directement d'agir sur leur santé (lutte contre l'obésité et contre la sédentarité), leur bien-être et d'entrevoir un gain de liberté et d'émancipation donné par l'usage du vélo

²² « Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens », ADEME, Septembre 2022.

Le vélo peut également améliorer les capacités intellectuelles des adolescents. En effet, une étude danoise montre que quatre heures après leur arrivée à l'école, le niveau de concentration des enfants s'y étant rendu à vélo ou à pied est encore 8 % plus élevé que ceux déposés en voiture²³.

En Occitanie, l'Appel à projets « Occit'Avenir – Lycée à énergie positive », dispositif d'éducation à la transition écologique et énergétique auprès des lycées publics régionaux, intègre depuis 2019, la mobilité durable des lycéens et autres publics des lycées régionaux au travers de ses thématiques d'actions possibles pour les lycées de l'écomobilité, de la santé-environnement ou de l'économie circulaire. Plusieurs lycées lauréats des différentes éditions de cet Appel à Projets ont pu ainsi mettre en place des actions éducatives innovantes sur l'écomobilité grâce à un accompagnement technique et financier de la Région sur 3 ans. Ce fut notamment le cas du Lycée Olympes de Gouges de Montech qui a travaillé en parallèle de son bilan carbone sur le développement d'un réseau vélo avec l'acquisition de vélo de seconde main pour notamment les sorties scolaires. Ces initiatives émergentes démontrent de l'engagement des établissements pour une mobilité active.

La Région a également apporté son soutien financier aux établissements régionaux²⁴ intégrés dans le programme national MOBY sur l'écomobilité.

Ces études et enquêtes nationales mais aussi ces premières expériences menées depuis 2019 dans notre région, sont venues enrichir le retour des jeunes rencontrés lors de la **Concertation Jeunes** organisée par la Région entre juin 2022 et mars 2023. En effet, au travers de dizaines de réunions de concertation et d'échanges, la mobilité des jeunes, en particulier des lycéens, est revenue à de très nombreuses reprises comme enjeu essentiel.

Le **Plan Régional Jeunes** voté en avril 2023 permet d'aller plus loin avec la création d'un écochèque pour l'acquisition d'un vélo (Voir Priorité 2 – Mesure 4) à l'attention des lycéens boursiers de seconde et la mise en œuvre d'une expérimentation à travers le prêt de vélo pour les lycéens.

Mesure 12 : Lancer un service de Prêt de vélo aux lycéens

Prévue au Plan Régional Jeunes, sa mise en œuvre est prévue pour septembre 2024 dans 5 lycées de la région : Lycée Lucie Aubrac à Sommières (30), Lycée Jean-Jaurès à Saint-Clément-de-Rivière (34), Lycée Claude Nougaro à Caussade - Monteils (82), Lycée Pyrène à Pamiers (09), Lycée Martin Malvy à Cazères (31).

La Région souhaite également expérimenter un autre scénario, celui du prêt d'une flotte de vélo à l'établissement. En effet, les usagers potentiels sont très variés au sein d'un établissement (lycéens, agents de la Région, professeurs et personnels administratifs) et il sera utile d'observer comment les vélos seront mobilisés : sorties scolaires, trajets intra-établissement, déplacements professionnels à l'extérieur de l'établissement, déplacement pour stages... Sa mise en œuvre est également prévue pour septembre 2024 et le Lycée Paul Mathou à Gourdan-Polignan (31) a été retenu.

²³ Source : Etude scientifique danoise portant (effectif de de 25 000 élèves âgés de 5 à 19 ans) sur le lien entre qualité de l'alimentation, exercices et capacités de concentration. Mass Experiment 2012, Danemark.

²⁴ Liste des lycées soutenus par la Région dans le cadre du programme national MOBY : lycée René-Billières d'Argelès-Gazost (65), Lycée Lucie Aubrac de Sommières (30), Lycée Martin Malvy de Cazères (31), LPA Beausoleil et Lycée Déodat de Séverac de Céret (66) et le Lycée Jean de Prades de Castelsarrasin (82)

Moyens mobilisés par la Région :

- Soutenir les 2 expérimentations à partir de septembre 2024 en mobilisant un budget de 500.000 euros comprenant l'achat d'une flotte de vélo (200 unités), la sélection d'un opérateur en charge de la gestion de la flotte et la mise en place d'un programme d'événements permettant d'assurer une animation sur l'écomobilité tout au long de l'année scolaire dans chacun des lycées retenus.

Mesure 13 : Faciliter l'accès à vélo aux lycées de la région et les équiper de stationnements vélo qualitatifs

Encourager la pratique cyclable des lycéens c'est également être en capacité d'améliorer les parcours vélo aux abords des lycées et de proposer un stationnement de qualité au sein de chaque établissement.

Si la Région est propriétaire des lycées, elle n'est pas compétente à l'extérieur de l'établissement et notamment sur les voiries aux abords des lycées. Un travail est donc à mener avec les gestionnaires de voirie (communes/EPCI/départements) pour les amener à améliorer les itinéraires d'accès au lycée en privilégiant la création de voies cyclables en site propre permettant ainsi aux lycéens de pédaler en toute sécurité.

S'agissant du stationnement la Région s'est doté d'un référentiel qui va désormais s'appliquer pour toute nouvelle construction de lycée et lors des rénovations sous réserves des fonciers disponibles. Ces « nouveaux » espaces devront répondre à de multiples critères : accessibilité, sécurité, confort (couvert / éclairé). Et proposer des services de types : casiers, borne de gonflage, bornes d'autoréparation...

Moyens mobilisés par la Région :

- Déployer le référentiel Stationnement Vélo dans les lycées d'Occitanie. La Région mobilisera une enveloppe de 100.000 euros par an.
- Participer au financement des projets d'infrastructures cyclables de rabattement vers un lycée, dans un rayon de 5 km (hors périmètre métropolitain).

Budget compris dans l'enveloppe indiquée à la mesure 3.



Crédit: Grimault Emmanuel - Région Occitanie

Soutenir la pratique cyclable sportive

Priorité
7

Le sport répond à de multiples enjeux tels que l'éducation, la formation, l'insertion, la santé, le développement économique et touristique ou encore l'épanouissement personnel.

Les manifestations sportives représentent également un puissant levier pour les territoires en raison de leurs impacts économiques, de leurs capacités à mobiliser un large public, à fédérer les clubs et des bénévoles pour l'organisation. Pour les plus prestigieuses d'entre-elles, ces manifestations peuvent offrir un rayonnement qui dépasse largement les limites du territoire et s'étendre parfois à l'international.

Pour toutes ces raisons la Région soutient la pratique du vélo dans toutes ses composantes sportives (Route, VTT, Gravel, BMX...); qu'il s'agisse de la pratique fédérale et compétitive ou d'une pratique de loisir ou de santé. La Région porte ainsi une attention non seulement aux structures (ligues et clubs) qui participent à la promotion et au développement du cyclisme, de l'initiation au plus haut niveau, mais également aux organisateurs d'événements, le plus souvent des associations ou des collectivités, qui aident à démocratiser ces pratiques.

Mesure 14 : Accompagner les clubs et les grands événements cyclistes

Les clubs constituent le socle de la pratique sportive cycliste d'un territoire. La Région souhaite ainsi leur donner les moyens de pérenniser leurs offres sportives, à quelque niveau que ce soit ; et ce afin de permettre au plus grand nombre de pratiquer avec pour finalités l'épanouissement personnel, la préservation de la santé et le développement du lien social.

La Région accompagne également les athlètes de haut niveau inscrits sur les listes du Ministère en charge des sports pour favoriser la réussite de leur double projet sportif et scolaire (ou professionnel). De même, elle soutient le Comité Régional de Cyclisme d'Occitanie dans ses actions de formation des bénévoles et d'accompagnement vers l'excellence sportive.

Par ailleurs, les grandes manifestations sportives constituent des vitrines qui participent à l'augmentation des pratiques mais aussi à l'attractivité de l'Occitanie, notamment en matière de tourisme sportif. Terre de cyclisme, l'Occitanie a une dynamique forte avec l'organisation de manifestations nationales et internationales dans toutes les disciplines (Route, VTT, BMX, freestyle, etc...). Une quarantaine d'événements cyclistes en Occitanie sont ainsi accompagnés. Nous pouvons citer à titre d'exemple : le Tour cycliste international féminin dans les Pyrénées, l'Etoile de Bessèges dans le Gard, la Route d'Occitanie, la Ronde de l'Isard. Plusieurs Coupes du Monde se sont déroulées récemment : VTT descente Enduro à Loudenvielle, Gravel à Millau, BMX à l'occasion du FISE à Montpellier.....

Enfin, la Région Occitanie soutient chaque année les collectivités « villes étape » Tour de France masculin et féminin. Les retombées du Tour de France sont significatives pour l'Occitanie. Il est communément estimé que pour 1 euro investi par les pouvoirs publics sur une étape du Tour de France, ce sont 2 à 3 euros de retombées économiques indirectes sur le territoire. A cela, il faut ajouter une exposition médiatique mondiale avec plus de 3 milliards de téléspectateurs dans 190 pays. Cela place le Tour de France à la 3ème place des manifestations sportives internationales les plus regardées dans le Monde après les Jeux Olympiques d'été et la Coupe du Monde de Football.

Moyens mobilisés par la Région :

● Le soutien aux Clubs sportifs via trois dispositifs :

Le dispositif Club « Occitanie – Sport pour Tous », dispositif d'aide à l'acquisition de petits matériels sportifs réservé aux clubs qui évoluent au niveau local ou régional, et qui ont un impact social fort sur leur territoire, qu'ils se situent en milieu rural ou urbain. Le dispositif Club « Occitanie – Ambassadeurs Sport » réservé aux clubs identifiés comme possédant un rayonnement territorial avéré par leur niveau de pratique, leur implication dans la formation des jeunes, des bénévoles ou des arbitres, leur caractère fédérateur sur le territoire ou encore leur niveau de professionnalisation. **Le dispositif Club « Occitanie – Sport Performance »** réservé aux clubs participant pleinement au rayonnement national ou international du territoire régional par le niveau de leurs performances et l'excellence de leur formation.

Pour ce soutien aux clubs cyclistes, la Région mobilisera 200.000 euros/an.

● Le soutien aux manifestations sportives se décline en fonction de leur nature :

Les manifestations sportives à fort impact territorial qui animent en proximité sur le plan sportif et social le tissu local des acteurs du sport. **Les manifestations sportives nationales et internationales qui dynamisent le territoire sur le plan sportif et économique. Les manifestations sportives internationales d'exception** qui contribuent au rayonnement international du territoire.

Pour ce soutien aux manifestations sportives vélo, la Région mobilisera 200.000 euros/ an.

Mesure 15 : Soutenir la création d'équipements cyclables (pumptrack, piste, VTT...)

Il ne peut y avoir de pratique sans installations sportives adaptées aux différentes disciplines.

La région affiche un bon taux d'équipements sportifs, au regard des moyennes nationales. L'Occitanie se classe au second rang des régions en la matière, derrière l'Auvergne-Rhône-Alpes. Ce bon taux d'équipement a pour conséquence un enjeu essentiel de rénovation et de renouvellement des sites sportifs existants.

L'enjeu de renouvellement et de rénovation des espaces sportifs s'avère d'autant plus important que les attentes des pratiquants enregistrent des évolutions rapides. C'est le cas notamment du BMX freestyle, pratique en très forte augmentation – sous l'effet certainement de son inscription aux Jeux Olympiques de Paris 2024 - qui nécessite des équipements spécifiques (pumptracks).

Ce renouvellement doit aussi s'inscrire dans le cadre d'un aménagement harmonieux du territoire et dans l'objectif de répondre à tous les besoins avec des installations très spécialisées destinées aux athlètes de haut niveau, et des installations de proximité ouvertes à tous et réservées aux pratiquants moins expérimentés.

Enfin, la création de certaines de ces installations contribue à l'amélioration des espaces et sites de pleine nature.

Moyens mobilisés par la Région :

Dans le cadre d'une politique sportive volontariste, la Région a décidé d'aller au-delà de sa compétence en matière de mise à disposition d'installations sportives aux lycéens pour la pratique de l'éducation physique et sportive (EPS) en apportant son soutien aux projets d'équipements sportifs d'intérêt régional, territorial ou local.

● Soutenir financièrement les équipements :

D'intérêt régional ou territorial favorisant les pratiques cyclables de bon ou haut niveau ; **D'intérêt local et d'accès libre** (piste VTT, Stade Pumptrack...) via l'**appel à projet « Occitanie - Sport, Santé, Loisirs, Bien être à ma porte »** ouvert aux associations et collectivités.

La Région mobilisera une enveloppe de 500.000 euros par an.

Glossaire

- 
- 
- AOM** — autorité organisatrice de la mobilité
- Autosolisme** — circuler seul dans une automobile
- Bande cyclable** — voie de circulation réservée aux cyclistes, sur une chaussée à une ou plusieurs voies
- Chaucidou** — (contraction de « Chaussée à circulation douce ») : chaussée comportant une voie centrale unique (sans marque axiale de séparation) destinée aux véhicules automobiles, et de 2 voies latérales destinées aux vélos, souvent plus étroites que des bandes cyclables. Les véhicules utilisant la voie centrale doivent négocier le croisement. En fonction du marquage latéral, les véhicules motorisés sont autorisés à mordre exceptionnellement sur les voies latérales (bandes de rive) ou ne sont pas autorisés (marquage de bande cyclable).
- Diverticules** — les diverticules sont des courtes liaisons cyclables attenantes à l'itinéraire cyclable principal, elles permettent de relier un itinéraire cyclotouristique du réseau régional à des sites justifiant de quitter provisoirement ou définitivement l'itinéraire structurant (accès à une gare liO, un site touristique, une base de loisirs, ou un centre bourg doté d'hébergements ou de restauration).
- ITA** — impossibilité technique avérée
- liO** — nom du réseau de transport public régional de voyageurs de la Région Occitanie (trains et autocars)
- LOM** — Loi d'Orientation des Mobilités, adoptée le 24 décembre 2019
- MAPTAM (loi)** — Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles, adoptée le 27 janvier 2014
- Modes actifs** — forme de transport de personnes, et parfois de biens, qui n'utilise que l'activité physique humaine comme source d'énergie. Les formes de mobilité active les plus connues sont la marche à pied et la bicyclette, mais d'autres modes de transport, tels que le skateboard, la trottinette, les rollers ou les patins à roulettes, sont aussi des formes de mobilité active
- PEM** — pôle d'échange multimodal
- Piste cyclable** — chaussée exclusivement réservée aux cycles
- Véloroute** — itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption, y compris dans les villes), adapté à la circulation à vélo (sécurité, balisage). En France, une véloroute n'est généralement pas entièrement en site propre : elle est composée d'un mélange de voies partagées avec les modes de transport motorisés et de voies en site propre pouvant être des voies vertes aux caractéristiques elles-mêmes normalisées. La véloroute permet de mettre en place des itinéraires cyclables sur de grandes distances sans devoir tout passer en site propre et en exploitant le réseau de routes secondaires très dense et peu fréquenté.
- VAE** — vélo à assistance électrique, il est équipé de pédales, d'un moteur électrique auxiliaire et d'une source d'énergie, généralement une batterie rechargeable.
- Vélo musculaire** — vélo sans assistance électrique, il s'agit du « vélo traditionnel » ou « vélo classique ».
- Voie verte** — voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, tels que les piétons et les vélos.



Retrouvez le service régional
des transports de votre territoire sur :

lio-occitanie.fr

Direction Mobilités,
Infrastructures et Développement

3010

(service et appel gratuits)