

- Plan régional  
Vélo  
Intermodalités  
Nouvelles  
mobilités

- Dispositif régional en faveur des mobilités cyclables





Crédit : Nguyen Vincent - Région Occitanie

p.4 Contexte et enjeux

p.6 10 idées reçues sur la pratique du vélo

p.8 Une nouvelle ambition pour le vélo en Occitanie

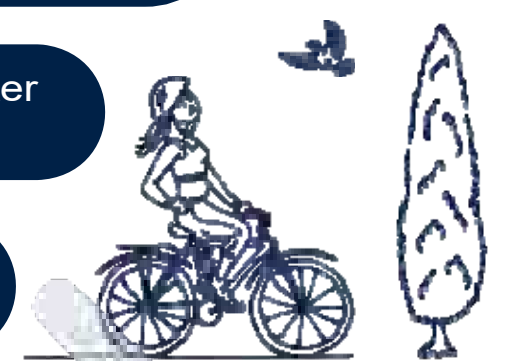
p.10 Axe 1 : Encourager le développement de l'usage du vélo du quotidien

p.12 Axe 2 : Favoriser le développement du cyclotourisme en Occitanie

p.16 Axe 3 : Améliorer la complémentarité entre le vélo, le réseau de transport public liO et les nouvelles mobilités

p.20 Axe 4 : Eco-chèque mobilité, faciliter l'acquisition du vélo

p.21 Axe 5 : Un développement économique autour du vélo



## Contexte et enjeux

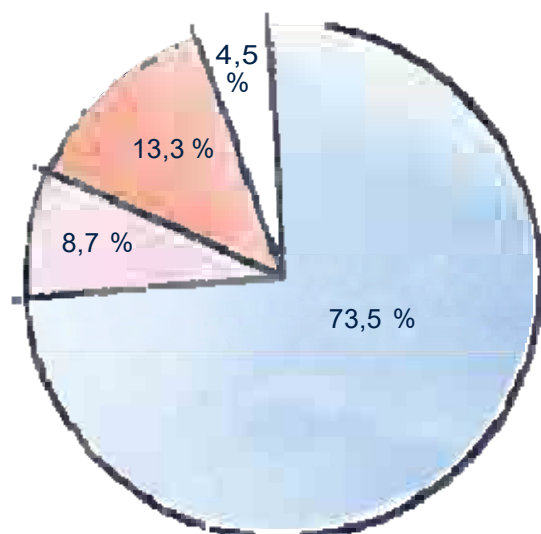
### Le développement du vélo en Occitanie : une opportunité à saisir

#### Le vélo, un mode de transport qui a de l'avenir

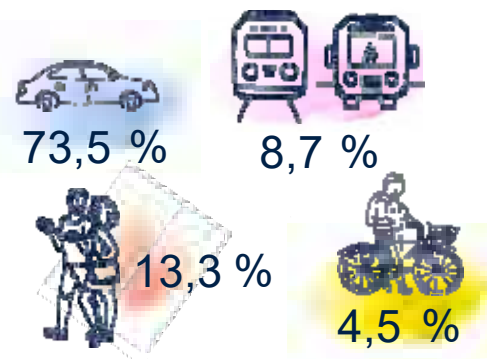
Dans les territoires urbains, périurbains et ruraux, le vélo est une réponse aux défis de la qualité de l'air, de la congestion, d'une mobilité pour tous à un coût maîtrisé, et de santé publique. Il favorise un développement touristique des territoires, représente une réelle filière économique génératrice d'emploi 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 et constitue un outil précieux au service de la transition énergétique.

**Le vélo représente une part marginale des déplacements du quotidien** en Occitanie : seuls 4,5% des actifs vont travailler à vélo et 73,5% des déplacements sont effectués en voiture (contre 70 % sur l'ensemble du territoire français).



### Répartition des déplacements domicile-travail de moins de 5km par mode en Occitanie



### Le vélo, un enjeu de premier plan en Occitanie

#### Une affirmation du rôle de la Région pour un développement de la mobilité cyclable

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, en qualité de cheffe de file de la mobilité, a un rôle de premier plan dans le développement et la promotion des mobilités actives. De nouvelles compétences d'autorité organisatrice de la mobilité lui ont de plus été conférées par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

**En mettant au centre de cette stratégie la sécurité du cycliste et des vélos, la volonté régionale est de faire du vélo un mode de transport véritablement ancré dans le quotidien des habitants et un acteur-clé d'un tourisme vert alliant découverte, plaisir et préservation des sites.**

#### Enjeux de la Région :

- Stimuler et accompagner les actions promouvant le développement de l'usage du vélo en lien avec le réseau de transport régional liO.
- Proposer un dispositif d'intervention complémentaire des programmes régionaux existants, permettant de développer la pratique du vélo en Occitanie en soutenant les porteurs de projet.
- Mener des interventions sur les aménagements d'itinéraires cyclables d'intérêt régional, développer le stationnement dans les gares et Pôles d'Echange Multimodaux (PEM), déployer de nouveaux services aux usagers et soutenir l'achat du vélo (à assistance électrique et classique).

### Chiffres clés du vélo

#### 151 millions d'euros/an

économies sur le budget de la santé en France si la part modale vélo des trajets domicile-travail augmentait de 50%

#### 655 000

nombre d'emplois liés au marché du vélo en Europe

#### 1,9 milliard d'euros

retombées économiques générées par le tourisme à vélo en France

#### 68€/J

la somme dépensée par un touriste à vélo, contre 55€ pour les autres touristes

#### 10 vélos

occupent le même espace qu'une place de stationnement pour 1 voiture

#### Entre 2 et 5 km,

le vélo est le mode de transport le plus efficace

#### 100 €/an

coût annuel pour l'usager d'un déplacement quotidien à vélo de 10 km contre 1 000 € en voiture

#### 0 kg

émission de CO<sub>2</sub> pour un trajet de 5 km à vélo (0,88 kg en voiture légère et 0,29 kg/personne en autocar)

#### Plus de 20%

des touristes à vélo viennent de l'étranger

#### 20 minutes

temps d'activité physique minimale quotidienne recommandée par l'OMS

### Les freins à l'usage du vélo

**Un sentiment d'insécurité** lié à l'insuffisance d'aménagements cyclables sécurisés et jalonnés. 53 % des français se disent prêts à utiliser le vélo à condition de disposer d'infrastructures sécurisées.

#### Vols de vélos

Plus de 300 000 ménages disent avoir été victimes de vols en 2016. Les vols sont souvent dus à un nombre de places de stationnement sécurisées insuffisant.

**Un trafic motorisé trop important** et trop rapide pour une cohabitation vélo et voiture.

**Obstacles d'ordre culturel et déficit d'image** 2 à 10 % de la population française n'aurait jamais appris à faire du vélo. Le vélo n'est pas encore considéré comme un mode de transport à part entière.



# 10 idées reçues sur la pratique du vélo

1

## Le vélo est dangereux

Le danger provient de la cohabitation avec des véhicules à moteur, plus rapides et n'ayant pas toujours conscience de l'absence de protection des cyclistes. Toutefois, des itinéraires cyclables séparant vélos et modes mécanisés permettent de résoudre l'appréhension des cyclistes. Statistiquement, rouler à vélo n'est pas plus dangereux que d'être piéton et expose à 8 fois moins d'accidents que circuler en scooter ou à moto.

4

## Les aménagements cyclables ne sont pas sûrs

Des aménagements cyclables bien pensés (en site propre, sur des voiries faible trafic et à vitesse réellement modérée...) limitent autant que possible les interactions avec les véhicules à moteur. Lorsque cette cohabitation est inévitable, il convient d'adopter des aménagements permettant de modérer la vitesse des automobilistes et le trafic motorisé (zone de rencontre...).

8

## Les pistes cyclables ne sont utilisées que quand il fait beau

En France, un cycliste se fait mouiller entre 10 et 74 fois par an durant ses trajets domicile-travail, selon la ville et la durée du trajet (La Météorologie n° 107 – 11/2019). L'exemple de Bergen (Norvège), ville où le climat est particulièrement pluvieux et l'usage du vélo très répandu, montre que la météo n'est pas un facteur déterminant dès lors que les cyclistes sont équipés en conséquence (poncho, vêtements de protection, garde-boues, etc.).

5

## Le vélo du quotidien n'est utilisé qu'en plaine

Si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il y ait moins de cyclistes dans les régions vallonnées, les aménagements de qualité rendent les trajets à vélo confortables et agréables, sans sportivité particulière. Il existe dans certaines villes des remonte-vélos (Trondheim...), mais surtout, les vélos à assistance électrique (de plus en plus populaires) permettent de rendre indolore toute côte un peu prononcée.

9

## On respire davantage d'air pollué à vélo

Rouler à vélo, même de manière paisible, augmente la cadence respiratoire et la fréquence cardiaque et fait inévitablement absorber davantage de pollution émise par les véhicules motorisés. Mais des études ont mis en évidence une qualité d'air aussi polluée dans l'enceinte confinée des véhicules. Ainsi, l'air respiré à l'intérieur de l'habitacle est encore pire qu'à l'extérieur. En outre, l'effort fourni à vélo réduit les risques d'accident cardio-vasculaire, et le bénéfice global en termes de santé est supérieur aux inconvénients.

6

## À vélo, on ne peut rien transporter

Les constructeurs de vélos proposent sacoches imperméables, paniers détachables, paniers à provision adaptables au châssis du vélo ou encore porteur et cargo, remorques pour mettre les enfants ou des colis ! Une remorque peut supporter jusqu'à 60 kg.

10

## Le vélo n'est pas adapté aux enfants

L'insécurité du parcours est la raison essentielle. Des pistes cyclables protégées, séparées physiquement de la circulation motorisée, des parcours réservés dans des zones résidentielles apaisées permettent de répondre à cette inquiétude. Les expériences danoises et hollandaises montrent que les enfants parcourent parfois des distances significatives, tout en rassurant leurs parents.

7

## Il faut du matériel spécial pour circuler à vélo

Dans le cadre d'un usage non sportif, la chasuble rétro-réfléchissante et le casque sont recommandés du fait de la cohabitation entre vélos et véhicules mécanisés. Leur utilité pourra être jugée moindre lorsque la totalité du parcours cyclable s'effectue sur des aménagements bien pensés, sécurisés, et de préférence en site propre intégral.

2

## Le vélo fait transpirer

Dans les territoires qui prévoient des aménagements cyclistes adaptés (infrastructures séparant les vélos des véhicules à moteur), le vélo est un mode détendu, avec des trajets moins interrompus (pas de perte de priorité). Conséquence : les cyclistes peuvent réguler leur vitesse et donc l'effort fourni et leur transpiration, en faisant du vélo aussi vite ou aussi lentement qu'ils le souhaitent, et ils ne transpirent pas plus que s'ils avaient marché à une allure modérée pendant la même durée.

Le vélo à assistance électrique, en réduisant l'effort fourni, permet également d'éviter de transpirer.

3

## On risque de se faire voler le vélo

Le risque de vol est un obstacle au développement de la pratique du vélo. Pour y remédier, les cyclistes doivent disposer de stationnements vélos sécurisés, tant au domicile qu'au lieu de travail ou d'étude, ainsi que pour toutes les activités quotidiennes (achats, visites, loisirs...). Le stationnement sécurisé dans l'espace public constitue donc un acte fort du développement de la pratique du vélo (arceaux pour arrêt minute, consignes collectives et individuelles...).

## Plusieurs actions ont déjà été engagées par la Région en faveur du vélo

La Région Occitanie intervient déjà dans plusieurs projets d'infrastructures cyclables et d'équipement en faveur du vélo :

### ✓ Ce que fait déjà la Région

- Le dispositif d'aménagements et équipements touristiques Grande Itinérance d'intérêt régional, pour les voies vertes.
- Le dispositif d'investissements touristiques d'intérêt local pour les voies vertes.
- Le dispositif espaces publics – Bourgs-Centres concernant les liaisons douces.
- Le dispositif espaces et équipements publics – droit commun, pour les cheminements doux (piétons, vélo) dans le cadre de travaux d'espaces publics.
- Le dispositif en faveur des stations littorales et des ports de plaisance pour l'aménagement d'itinéraires de mobilité douce.
- Le Programme Régional d'intervention en faveur des Pôles d'Echanges Multimodaux ferroviaires et routiers (PEM).
- Le plan de relance du BTP, financement des équipements vélos (boîtes vélos et arceaux) dans les gares et les haltes.
- Le dispositif Eco-chèque mobilité pour favoriser le développement de la pratique du vélo.

**Le dispositif régional en faveur des mobilités cyclables porté par la Région permettra d'harmoniser ces actions à travers une approche globale et systématique d'une politique en faveur de l'usage du vélo.**

Retrouvez tous ces dispositifs sur [laregion.fr](http://laregion.fr) rubrique « Aides et appels à projets »

## Suivi du dispositif

La Région prévoit d'évaluer son dispositif régional en faveur des mobilités cyclables afin d'adopter si nécessaire des évolutions de nature à renforcer son efficacité.

Il est ainsi prévu d'établir un bilan annuel qui comprendra notamment :

- L'évaluation des aménagements réalisés, des aménagements programmés.
- L'évaluation de l'utilisation des aménagements réalisés.
- Un bilan des échanges avec les acteurs locaux (associations, collectivités locales...).
- Les pistes d'actions pour faire évoluer le plan régional vélo - identifier les nouveaux besoins.

Cette évaluation pourra être présentée dans les Comités Départementaux des Mobilités organisés à l'initiative de la Région Occitanie, et notamment aux commissions vélo afférentes.

Toutes les informations sur les Comités Départementaux des Mobilités : [lio.laregion.fr/Comites-departementaux-mobilites](http://lio.laregion.fr/Comites-departementaux-mobilites)



# Une nouvelle ambition pour le vélo en Occitanie

## Le plan de transformation et de développement Green New Deal - Pacte Vert

En 2020, la Région a adopté son Pacte Vert, le Green New Deal, une réponse exceptionnelle pour combiner écologie et économie, pour protéger les habitants, pour proposer un nouveau modèle de développement avec

des mesures de transformations environnementales, sociales, économiques, sociétales. Parmi les 10 plans le composant, figure le **Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités**.

## La loi confère de nouvelles compétences à la Région en matière de politique vélo

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 donne à la Région le rôle de chef de file de la mobilité pour coordonner les compétences mobilités de l'ensemble des autorités organisatrices sur le territoire régional.

(AOMR). Celui-ci, en s'ajoutant à ses compétences déjà existantes sur le transport public ferroviaire régional, le transport interurbain par autocar et le transport scolaire, identifie dorénavant les Régions comme acteurs compétents en matière de mobilité active.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 marque un nouveau tournant pour la mobilité. En visant à créer un environnement favorable aux nouvelles mobilités pour diminuer l'autosolisme en rendant les modes actifs et partagés plus attractifs, cette nouvelle loi confère à la Région un nouveau rôle d'autorité organisatrice de la mobilité régionale

S'inscrivant dans les nouvelles compétences dévolues à la Région, le Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités constitue une étape supplémentaire de la mise en œuvre de la stratégie régionale en matière de vélo.

## Une intervention nécessaire sur toute la chaîne cyclable

Partant du constat d'un usage actuel faible bien qu'en croissance, le plan régional adopte une approche systémique, visant à intervenir sur toute la chaîne et

en particulier sur des composantes essentielles au développement de l'usage du vélo.

## La Région ne sera cependant qu'exceptionnellement maître d'ouvrage d'infrastructures et de services pour le vélo

Bien que la Région devienne autorité organisatrice de la mobilité, notamment sur les mobilités actives, **elle ne pourra cependant pas intervenir seule**. En effet, sans compétence en matière de voirie et sans propriété foncière (hors lycées), la Région ne peut pas de manière

générale être maître d'ouvrage d'aménagements cyclables. Elle définira les critères de son intervention pour accompagner les maîtres d'ouvrage.

## Pour la Région, le vélo est un outil du développement de la mobilité pour tous

Le réseau régional de transport multimodal liO a une vocation interurbaine. À ce titre, il ne peut pas desservir finement la totalité du territoire. Le développement du vélo permet de proposer une mobilité alternative à la voiture individuelle dans les secteurs non desservis.

La Région Occitanie adopte un dispositif régional en faveur des mobilités cyclables (déclinaison du Plan régional vélo, Intermodalités et Nouvelles mobilités) qui s'articule autour des axes suivants :

- Encourager le développement de l'**usage du vélo du quotidien**.
- Favoriser le développement du **cyclotourisme**.
- Améliorer la **complémentarité** entre le vélo, le réseau de transport public liO et les nouvelles mobilités.
- Faciliter l'**acquisition du vélo**.
- Impulser le **développement économique** autour du vélo.

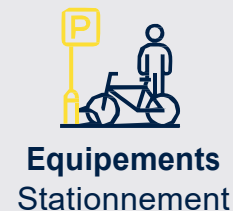


## Développer un écosystème vélo

Un fil conducteur  
La sécurité du cycliste et du vélo

Vélo du quotidien

Cyclotourisme



## Axe 1 : Encourager le développement de l'usage du vélo du quotidien

Le développement de l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien (domicile – travail / études...) permet de proposer une alternative économique et écologique à l'usage de la voiture particulière.

### Comment ?

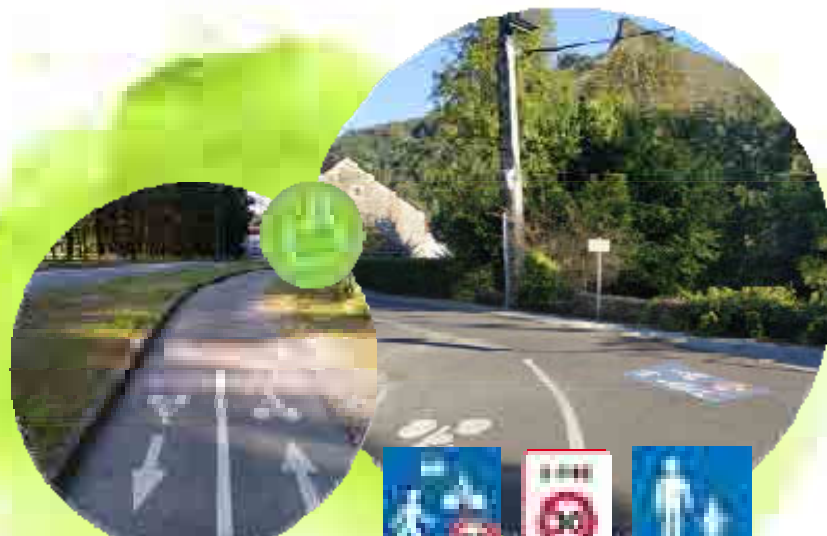
Le basculement de la voiture particulière vers le vélo passe obligatoirement par la réalisation d'aménagements sécurisés et perçus comme tels par les

### Pourquoi ?

Favoriser le développement des déplacements



Pas de bande cyclable



Site propre



Circulation apaisée

### Action régionale et projets éligibles :

Cibler une action efficace des subventions régionales tout en promouvant une action décisive en faveur du vélo dans le respect des compétences régionales conduit à retenir plusieurs critères d'intervention sur les aménagements soutenus par la Région :

#### Ce que propose la Région

##### Des cheminements sécurisés, en site propre

La Région apportera uniquement un financement à la réalisation d'itinéraires en site propre (piste cyclable, voie verte, etc.) sur la totalité de la liaison concernée, garants de la sécurité des cyclistes, en particulier des enfants.

##### Sur des itinéraires répondant à des besoins avérés

Le soutien s'exercera en faveur des liaisons les plus propices à un usage du vélo du quotidien, notamment

domicile-travail, domicile-études : pour supporter un trafic cycliste minimal et ne pas risquer d'aménager une piste cyclable inutilisée. La Région soutiendra des aménagements reliant une commune à une autre pour lesquels l'INSEE met en évidence un trafic domicile - travail ou domicile - études tous modes supérieur ou égal à 100 déplacements.

#### Sur une longueur d'itinéraire plafonnée

Les études ont mis en évidence que le domaine d'excellence du vélo classique est compris entre 500 m et 5 km. Dans le cas des VAE, l'assistance permet d'accroître significativement les distances parcourues jusqu'à 15 km. C'est pourquoi la Région soutiendra de manière générale la réalisation de liaisons cyclables du quotidien ne dépassant pas 15 km. Dans le cas de liaisons cyclables inférieures à 5 km, la superposition du trafic vélo classique et VAE conduira à proposer un soutien financier supérieur.

#### Sur des liaisons où la compétence régionale s'exerce prioritairement

**Liaisons monomodales vélo de compétence régionale :** La LOM conduit à mener une démarche d'identification des liaisons relevant de la compétence régionale et les liaisons de la responsabilité d'autres collectivités territoriales (voir schéma ci-après), en lien avec la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

#### Liaisons vélo intermodales : itinéraire cyclable en interconnexion avec un réseau de transport public (itinéraire de rabattement) :

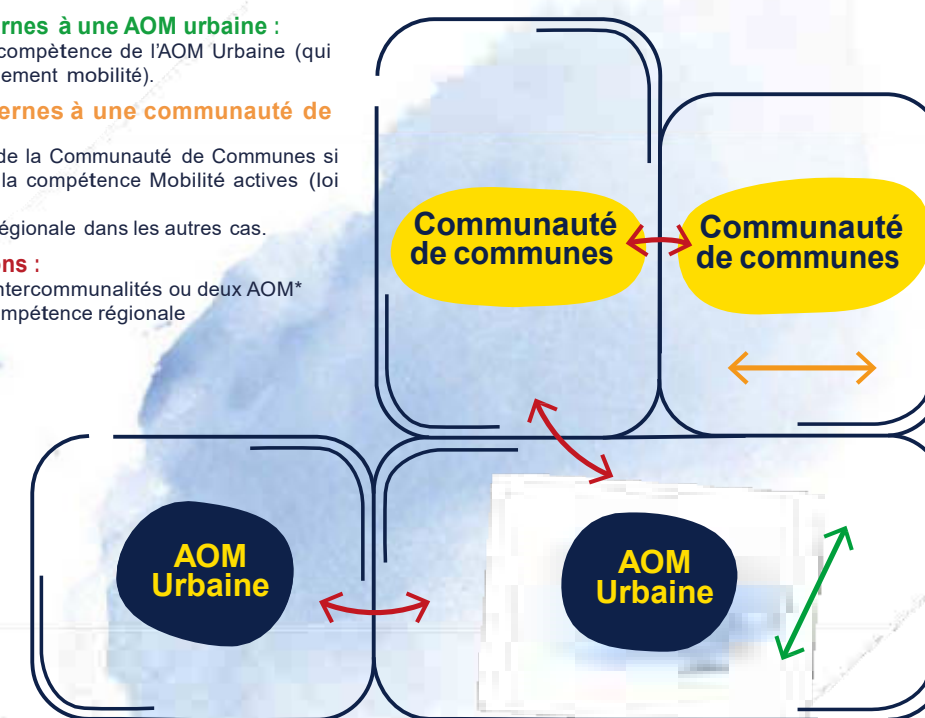
Cheffe de file de l'intermodalité, La Région prévoit de soutenir des itinéraires cyclables sécurisés en rabattement sur les gares :

- Des liaisons train + vélo répondants aux enjeux de domicile-travail / études, jusqu'à 10 km de liaison cyclable.
- Des liaisons de proximité ne dépassant pas 5 km et permettant le rabattement des pôles principaux de la commune vers la gare.

#### Liaisons vélo de proximité :

Afin de lutter contre l'utilisation de la voiture pour les déplacements du quotidien de courte distance intra-communales (domicile – travail, amener les enfants à l'école, achats...), qui sont les trajets où un véhicule à moteur thermique pollue le plus (moteur à froid), la réalisation d'itinéraires cyclables intra-communales en site propre sera soutenue afin de relier efficacement entre eux les principaux pôles générateurs de mobilité.

- Liaisons internes à une AOM urbaine :** relève de la compétence de l'AOM Urbaine (qui perçoit un versement mobilité).
- Liaisons internes à une communauté de communes :** compétence de la Communauté de Communes si celle-ci a pris la compétence Mobilité actives (loi LOM), compétence régionale dans les autres cas.
- Autres liaisons :** reliant deux intercommunalités ou deux AOM\* différentes : compétence régionale



\*AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

La Région souhaite s'engager sur des liaisons suffisamment larges, appropriées, pérennes et

La Région pourra apporter un soutien financier pouvant atteindre jusqu'à 50 % du montant, dans des conditions détaillées dans le règlement d'intervention.

Le règlement de gestion des financements régionaux est à retrouver sur le site [laregion.fr](http://laregion.fr)

## Axe 2 : Favoriser le développement du cyclotourisme en Occitanie

Avec plus de 9 millions de séjours par an, le tourisme à vélo est en quelques années devenu la première pratique d'itinérance des touristes en France, ce qui positionne notre pays comme la seconde destination mondiale pour le tourisme à vélo après l'Allemagne.

Avec une offre patrimoniale, culturelle et naturelle d'exception, l'Occitanie fait partie des régions les plus attractives et réputées, et peut devenir une destination privilégiée des cyclotouristes.

Les 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 l'aménagement du territoire, la valorisation du patrimoine et le développement touristique durable, tout en offrant des solutions alternatives au déplacement automobile. Ces réalisations sont largement plébiscitées, par les habitants comme par les touristes et représentent à l'échelle des

→ Dans ce contexte, la Région prévoit plusieurs actions en faveur du cyclotourisme :

### Définition d'un réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique

#### Pourquoi ?

Un réseau régional permet de mailler les sites touristiques majeurs de la région, de proposer des itinéraires agréables et attrayants pour permettre aux cyclotouristes en séjour de les utiliser à la fois pour leurs loisirs mais également pour leurs déplacements quotidiens.

Le réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique sera le support du cadre d'intervention de la région et a pour objectif d'assurer une approche globale au développement des itinéraires cyclables à vocation touristique.

Il identifie les corridors cyclotouristiques d'intérêt régional (carte ci-après) et intègre les itinéraires cyclables « longue distance » d'enjeu européen et national.

territoires un projet fédérateur, facteur de cohésion sociale, qui peut aussi susciter la restructuration d'espaces urbains ou ruraux en déprise. Leur développement a également un impact économique positif en créant des emplois de proximité dans les secteurs de l'aménagement (construction, entretien des réseaux), des services (location, réparation, restauration, transports publics) et du tourisme (hébergement, séjours organisés).

### Des retombées économiques sur les territoires grâce au cyclotourisme.

Sur les territoires, les retombées économiques sont de l'ordre de 65 à 105 € de dépenses journalières par cyclotouriste (contre 54 € pour l'ensemble des touristes) et de 16 à 30 000 € au kilomètre d'itinéraire.

Les itinéraires d'intérêt régional relient des sites touristiques majeurs entre eux (Grands Sites d'Occitanie par exemple, Parc Naturel Régional, etc.) et/ou offrent un parcours dans un corridor d'intérêt touristique (vallée pittoresque, canal du Midi, littoral...).

## Réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique



1-En Armagnac (v_82)	12-Tarn-Cités Templières-Confins du Gard (v_85)	23-La Rétro Littorale (v_66)
2-Vallée de la Baïse (v_82)	13-Passa Pais (v_84)	24-Via Rhôna (Euro_v7)
3-Cosur de Gascogne (v_82)	14-Bram - Mirepoix	25-Anduze - Pont du Gard
4-Saint-Mont et Madiran (v_82)	15-Haute vallée de l'Aude	26-Voie Verte des Cévennes
5-Val d'Adour (v_82)	16-Corbières	27-Ouest Lozère
6-Piémont Pyrénéen (v_81)	17-Vallée de la Têt	28-La Narbonnaise
7-Trans Garona (v_83)	18-Pirinexus	29-La Scandibérique (Euro_v3)
8-Canal de deux Mers (v_80)	19-La Méditerranée (Euro_v8)	Parc Naturel Régional
9-Voie du Quercy (v_87)	20-Vallées dans l'Hérault	Réserve Naturelle
10-Vallée du Lot (v_86)	21-La Régordane (v_70)	Parc National
11-Vallée de l'Aveyron (v_87)	22-Entre Nîmes et Camargue	Réseau ferroviaire
		Site Touristique

## Soutenir la réalisation d'infrastructures du réseau véloroutes et voies vertes dans le cadre du réseau cyclotouristique d'intérêt régional

### Pourquoi ?

- **Attirer un nouveau tourisme** qui fréquente habituellement les régions d'Europe du Nord, particulièrement bien équipées en termes d'itinéraires cyclotouristiques.
- Leur intérêt pour la Région est de permettre le **développement économique** des territoires traversés

et un développement touristique maîtrisé dans le respect de la préservation de l'environnement. Pour ce faire, les véloroutes et voies vertes devront être **des itinéraires attractifs et sécurisés**, destinés à un public et à des usages variés (itinérance touristique, loisirs, utilitaire).

## Un soutien à la réalisation d'itinéraires cyclotouristiques d'intérêt régional

Le réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique est le support du cadre d'intervention de la Région et a pour objectif d'assurer une approche globale au développement des itinéraires cyclables.

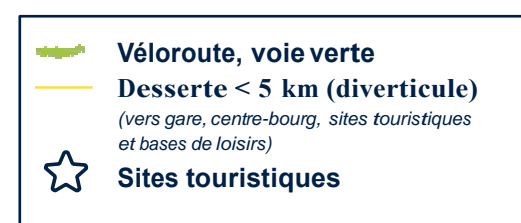
**Dans ce cadre, la Région pourra apporter un soutien financier pouvant atteindre jusqu'à 33 % du montant des infrastructures, sous certaines conditions, détaillées dans le règlement d'intervention.**

Par ailleurs, la sécurisation ou l'aménagement paysager des sections cyclables déjà aménagées seront également soutenus.

### Soutien à la réalisation de courtes liaisons attenantes à l'itinéraire cyclable structurant (diverticules)

La Région soutiendra la réalisation de diverticules de 5 km maximum chacun, sous forme de véloroutes, de voies vertes ou de pistes cyclables en site propre, reliant un itinéraire cyclotouristique du réseau régional à des sites justifiant de quitter provisoirement ou définitivement l'itinéraire structurant (accès à une gare TGV, un site touristique, une base de loisirs, ou un centre bourg doté d'hébergements ou de restauration).

### Liaisons en faveur du cyclotourisme



#### Ce que propose la Région

**Soutien au cas par cas des franchissements exceptionnels** par une liaison cyclotouristique régionale (ponts, viaducs, passerelles, tunnels, passages dénivelés).

**Soutien à la réalisation d'aires de repos** (relais information service, bancs, tables, point d'eau potable, station de gonflage...) sur les itinéraires du réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique,

**La Région souhaite soutenir la réalisation d'aménagements qualitatifs : des chaussées cyclables réservées suffisamment larges**, visant à permettre une vitesse aussi constante que possible, avec un revêtement routier approprié, pérenne et confortable.

## Renforcer et développer les services liés au cyclotourisme

Si elles ont toutes une dimension touristique plus ou moins affirmée, les véloroutes et voies vertes accueillent de multiples utilisateurs dont les attentes sont très variables.

Pour réussir leur valorisation touristique, les acteurs locaux (collectivités, professionnels du tourisme...), s'organisent en amont pour mettre en place l'ensemble des services nécessaires à la satisfaction des utilisateurs. En effet, l'apport d'une nouvelle clientèle touristique peut-être considérable pour le développement durable des territoires concernés et leur valorisation économique.

Par ailleurs, si certains cyclotouristes sont attentifs au budget consacré, il existe également une clientèle désireuse d'avoir des services de haut niveau, et prête à dépenser pour s'épargner effort physique supplémentaire et questions logistiques.

Les itinéraires cyclotouristiques régionaux peuvent ainsi faire éclore une économie autour du vélo et du cyclotourisme (réparation, location vélo, transport de bagage...).

### Pourquoi ?

- L'itinérance douce peut être un levier d'attractivité et un enjeu de développement durable pour les territoires traversés.
- Renforcer les services liés au cyclotourisme vise à enclencher une dynamique favorable à l'usage du vélo.

### Equipements de services marchands

- Location de vélos hors des gares le long des axes cyclotouristiques avec possibilité de louer le vélo à un point A et de le restituer à un point B.
- Services de transport de bagage.
- Labellisation des hébergements, marque « accueil vélo ».
- Agence de voyage pour des produits touristiques vélo clé en main.

#### Ce que propose la Région

- Favoriser le retour d'expérience, la connaissance de cette économie, faire connaître et partager les bonnes pratiques (attentes des cyclotouristes en termes de qualité d'accueil, de services, facilité d'accès/fluidité, hébergement, location de vélos sur le corridor avec restitution à un lieu différent du point de mise à disposition, information...).
- Services de location vélo en gare.



## Axe 3 : Améliorer la complémentarité entre le vélo, le réseau de transport public liO et les nouvelles mobilités

Egalement appelée intermodalité transport public + vélo, la complémentarité entre les modes actifs et le transport public de voyageurs permet d'amplifier l'efficacité de chaque mode et de proposer une nouvelle alternative à la voiture particulière.

Cheffe de file de l'intermodalité, la Région considère que le vélo est un allié du réseau de transport public, dont il permet d'accroître l'aire d'attraction des gares et points

d'arrêt. Il est de plus une réponse à la problématique du 1er et du dernier kilomètre, qui affecte le transport public, transport intrinsèquement de masse permettant ainsi de desservir finement des territoires.

Dans ce contexte, la Région souhaite accompagner plusieurs dispositifs visant à favoriser la complémentarité entre le réseau de transport public liO et l'usage de la bicyclette.

### Permettre l'embarquement des vélos à bord des transports collectifs et du réseau liO

- La Région finance l'achat de trains comportant systématiquement des espaces vélos à bord

#### Ce que dit la loi :

La LOM prévoit que les trains puissent accueillir un nombre minimal de vélos non démontés à bord des trains. Cette obligation s'applique aux matériels neufs pour lesquels l'avis de marché a été publié à compter du 1er juillet 2020, et aux matériels dont la rénovation est engagée ou fait

l'objet d'un avis de marché à compter de cette même date. Un décret paru le 20 janvier 2021 définit le nombre minimal d'emplacements vélo à prévoir entre 4 à 8 selon le type de train (2% de la capacité d'emport du train).

#### ✓ Ce que fait la Région

La Région finance les trains régionaux, équipés d'emplacements adaptés pour les vélos. Ainsi, dans les 530 trains régionaux circulant quotidiennement en Occitanie, les voyageurs peuvent transporter

gratuitement sur le territoire leur bicyclette avec eux. Ce service est actuellement disponible sans réservation dans la limite des emplacements disponibles.

- Favoriser le cheminement des cyclistes et de leur vélo du parvis au train

**Placer des goulottes à vélo pour équiper les escaliers en gare.** L'accessibilité au moyen de transport lui-même est primordiale d'où la nécessité d'aménager les escaliers de goulottes à minima, notamment pour changer de quai.



- Favoriser la régulation du nombre de vélos à bord des trains

Tous les trains liO (ex Ter) peuvent transporter des vélos. Toutefois, l'emport des vélos à bord des trains, s'il reste possible, demeure limité par la capacité des trains qui ne peut aujourd'hui être augmentée.

#### Ce que propose la Région

Dans ce contexte, si la Région souhaite poursuivre la possibilité d'accueillir des vélos (en nombre limité) à bord des trains, elle privilégie des solutions d'intermodalité,

telles que l'utilisation d'un second vélo à la gare d'arrivée (ce qui est courant dans des pays tels que les Pays-Bas), location de vélos...

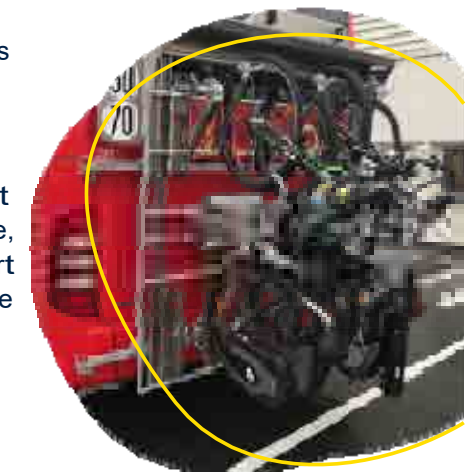
- Expérimenter l'accès des vélos à bord des autocars

Actuellement, les vélos sont acceptés sous conditions sur certaines lignes interurbaines liO pendant la période estivale.

#### Ce que dit la loi :

La loi LOM prévoit que les autocars neufs puissent accueillir un nombre minimal de 5 vélos non démontés par autocar. Cette obligation s'applique aux autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains,

à compter du 1er juillet 2020. La loi précise que, pour ces services, l'emport des vélos pourra faire l'objet de réservations.



#### Ce que propose la Région

La Région prévoit d'expérimenter l'emport de vélos à bord des cars sur des lignes pour lesquelles ce service est le plus pertinent compte tenu des besoins et des contraintes techniques non négligeables.

acteurs, exprimée notamment dans les comités départementaux des mobilités, la Région prévoit d'expérimenter l'emport de vélos toute l'année sur certaines lignes.

En effet, les aménagements d'emport de vélos peuvent poser des problèmes d'exploitation et de sécurité, qu'il est nécessaire d'analyser au regard d'une utilisation pour le cyclotourisme ou pour le vélo du quotidien.

Les enseignements de cette expérimentation permettront d'analyser l'impact d'une telle mesure vis-à-vis de l'exploitation, du temps de parcours et de la commodité pour les déplacements du quotidien en autocar, avant une éventuelle extension du déploiement.

**Expérimenter l'emport des vélos dans les cars toute l'année.** Pour faire suite à la demande de plusieurs

### Favoriser des alternatives à l'emport d'un vélo complet à bord des trains

- Aide à l'achat d'un vélo pliant pour les abonnés du train

Un vélo pliant est accepté gratuitement à bord des trains liO et peut généralement être rangé dans les casiers à bagages. Sans pour autant permettre un emport en nombre illimité, le vélo pliant constitue une première alternative à la limitation du nombre de vélos classiques à bord des trains.

#### Ce que propose la Région

Dans ce contexte, la Région prévoit de proposer aux voyageurs fréquents un abonnement annuel. Sous réserve d'un engagement minimum de 12 mois, cet abonnement permettra à son bénéficiaire de bénéficier d'un nombre illimité de déplacements en

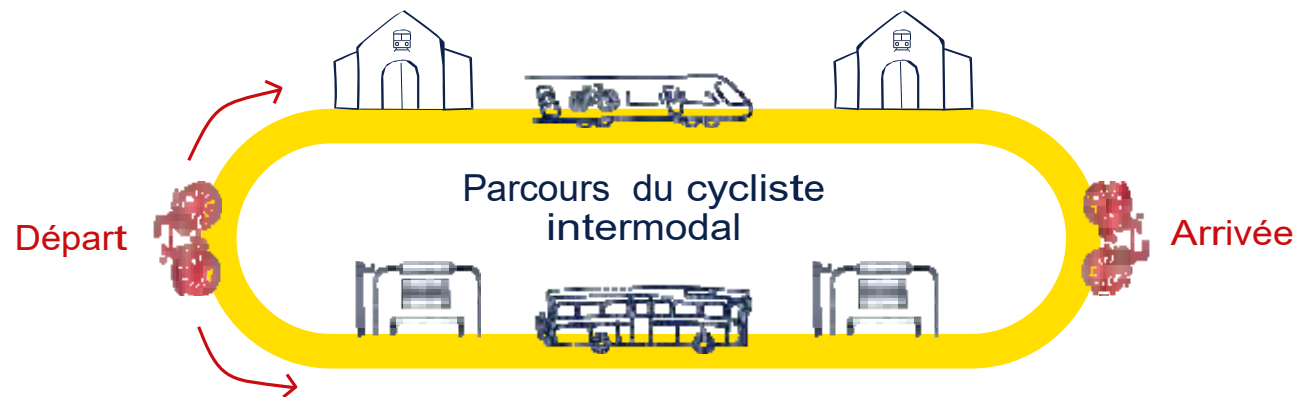
train liO sur le trajet choisi en Occitanie. Contrepartie de cet engagement de durée minimum, l'abonnement donnera droit à une **subvention de 100 € pour l'achat d'un vélo pliant.**

## ■ Développer les stationnements vélo en gare

### L'enjeu intermodal est essentiel.

Il peut permettre de trouver des alternatives à des déplacements de longue distance (dont l'impact environnemental est plus important) en proposant un enchaînement efficace et sûr entre les transports collectifs et le vélo. En l'absence de ce maillon, les trajets sont souvent effectués intégralement en voiture.

Par ailleurs, l'embarquement des vélos dans les véhicules de transports collectifs est une solution intéressante mais, compte tenu de la place disponible et du temps nécessaire à la montée et la descente des voyageurs, l'accent est davantage mis sur l'offre de stationnement autour des pôles de transports en lien avec l'aménagement des itinéraires en approche.



L'objectif est de faire du vélo un **maillon clé** du réseau liO en développant l'intermodalité.

### Stationnements vélo sécurisés à proximité des gares ferroviaires et routières et PEM du réseau liO en Occitanie

Une offre de stationnement vélo convenablement déployée et sécurisée dans ou aux abords immédiats des gares agit comme un facteur de promotion de l'intermodalité avec les transports collectifs.

**78 gares ont déjà bénéficié de stationnements vélos pour un montant de 662 000 €.**

L'enjeu est de définir une offre adaptée pour chaque arrêt et PEM du réseau liO :

- En dimensionnant les besoins par rapport aux flux existants (et susceptibles d'accueillir les futurs cyclistes).
- En combinant les places à contrôle d'accès (consigne collective, vélostation) et en accès libre (arceau, box individuel) pour le stationnement de courte et longue durée.
- En conformité avec la LOM qui fixe l'obligation d'équiper des gares ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux en stationnements vélo sécurisés.
- En proposant un équipement des gares et haltes de plus faible fréquentation afin de promouvoir l'usage du vélo dans tout le territoire.

### Ce que propose la Région

En complément des équipements actuels dans certaines gares, la Région prévoit un programme complémentaire d'installation d'arceaux, box individuels, consignes collectives :

Une première phase en 2020/2021 pour des gares identifiées comme prioritaires et **490 000 € engagés par la Région** sur cette période pour équiper les gares du réseau liO.



## ■ Dans le cadre du dispositif du Pôle d'Echange Multimodal (PEM)

### ✓ Ce que fait la Région

**Des aménagements en faveur du vélo** (stationnement, infrastructure cyclable) peuvent être financés dans le cadre du programme régional d'intervention du Pôle d'Échange Multimodal, s'ils se trouvent à l'intérieur du périmètre du projet PEM. Le portage du projet est assuré principalement par l'EPCI. Une Commune, un PNR, etc. peuvent également se déclarer. A ce jour, la Région a été saisie pour **32 projets de PEM répartis sur l'ensemble du territoire d'Occitanie**, qui sont en cours d'études et ou de réalisation.

- Renforcer la notoriété des services vélos en gare pour en accroître l'usage

### Ce que propose la Région

#### Mettre en place une signalétique pour jaloner les stationnements vélo en gare et communiquer sur ces services

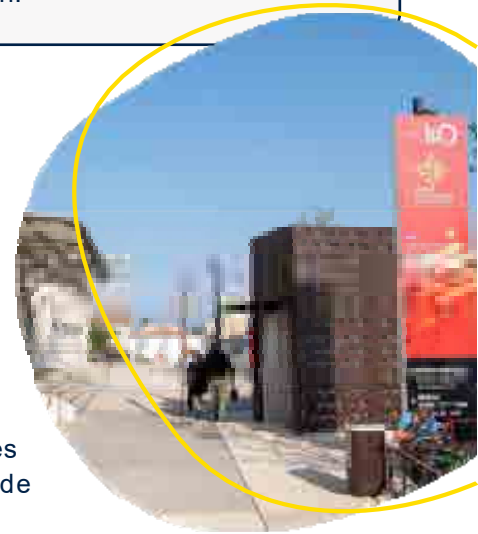
- Mettre en place une signalétique claire et standardisée pour rendre l'aire de stationnement facilement repérable depuis les quais, parvis et abords des gares.
- Compléter l'information par des éléments de communication.

## ■ Créer ou développer les points-vélo service en gare

Des services vélo complémentaires au stationnement sécurisé permettront dans certaines gares d'accompagner la pratique du vélo. Ils ont plutôt **vocation à répondre aux besoins d'un usager occasionnel**.

Il sera prioritairement recherché **des partenariats avec des commerces ou activités de proximité**, soit à l'intérieur de la gare, soit à proximité immédiate.

Le point vélo service proposera la location de vélos (au prix du marché), activité qui pourra être complétée par vente d'accessoires (cartes...), un point de gonflage, etc..



### Ce que propose la Région

La Région et le partenaire pourront aussi mener **des actions de communication afin d'accroître la notoriété du service train + location de vélo**. S'il bénéficie d'une

aide de la Région, le partenaire loueur de vélos devra s'engager à proposer un tarif préférentiel de location sur présentation d'un titre de transport liO.

## ■ Expérimenter des stationnements vélos sur des aires de covoiturage et à certains points d'arrêt d'autocars liO

● Pour inciter les cyclistes à venir sur le lieu de rendez-vous du covoiturage en vélo, il est important qu'une aire de covoiturage soit reliée à une piste cyclable. Implanter

des parcs à vélo sécurisés sur les aires de covoiturage permet aux cyclistes de laisser leurs vélos en toute sérénité dans un endroit sécurisé le temps de leur déplacement.

### Ce que propose la Région

**Une expérimentation** de stationnements vélo sécurisés sur certaines aires de covoiturage sera lancée pour permettre aux cyclistes de laisser leur vélo en toute

sérénité dans un endroit sécurisé le temps de leur déplacement. Et des bornes de recharge pour vélos à assistance électrique seront implantées.

**Le retour d'expérience** permettra d'évaluer les modalités d'une possible extension de ce dispositif à d'autres aires de covoiturage.

La création de stationnements vélos sécurisés (arceaux, box, etc.) dans certains arrêts d'autocars du réseau liO pourra donner lieu à un soutien, au cas par cas.

- Soutenir la création de stationnements dans certains arrêts d'autocars liO.

## Axe 4 : Eco-chèque mobilité, faciliter l'acquisition du vélo

### Comment ?

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

### Pourquoi ?

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.

#### Ce que propose la Région

La Région a adopté deux dispositifs d'aide financière à l'acquisition de vélos classiques ou de vélos à assistance électrique (VAE) : il s'agit des aides régionales « Achat d'un vélo à assistance électrique » et « Bonus Forfait Mobilité Durable ». Désormais, la Région s'engage aussi en faveur de la mobilité cyclable des personnes en situation de handicap avec le « Bonus vélo adapté PMR ».

### Achat d'un vélo à assistance électrique

La Région Occitanie a institué un dispositif d'aide financière pour inciter ses administrés à acquérir un vélo à assistance électrique (VAE) neuf. Le montant de l'aide est de 200 euros.

Elle peut être cumulable avec le bonus vélo à assistance électrique de l'Etat plafonné à 200 € au titre de ce même cycle, ce qui peut permettre d'atteindre un total de 400 € d'aide à l'acquisition d'un VAE.

### « Bonus Forfait Mobilité Durable » en complément du Forfait Mobilités Durables

La Région Occitanie propose depuis le 1er juillet 2020 un « Bonus Forfait Mobilité Durable » qui consiste en une subvention appliquée à l'achat d'un VAE ou d'un vélo classique pour les bénéficiaires du « Forfait Mobilités Durables ».

Cette aide offre la possibilité d'acheter un 2e vélo pour permettre l'utilisation combinée de modes de transport doux, de bout en bout, pour les trajets domicile-travail.

Elle vient en complément du Forfait Mobilités Durables

remboursé aux salariés par l'employeur, attribué aux salariés qui effectuent le déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail à vélo ou à VAE.

Le « Bonus Forfait Mobilité Durable » de la Région prend en charge 50 à 80 % de l'achat d'un vélo. L'aide peut atteindre jusqu'à 240 € pour un vélo classique et jusqu'à 400 € pour un VAE.

Une personne physique majeure peut solliciter l'un ou l'autre de ces deux dispositifs si elle peut prétendre au « Forfait Mobilités Durables » employeur.

### Achat d'un vélo adapté pour les personnes en situation de handicap

Le vélo adapté est un vélo spécifique, tenant compte de la situation particulière de handicap (par ex : tricycle, handbike avec propulsion par les mains, triporteur...) Le « Bonus Vélo adapté PMR », mesure nouvelle de la Région Occitanie, permettra à une personne à mobilité réduite de bénéficier d'un financement

de 50 % du montant du « vélo adapté », déduction faite de la prise en charge par la sécurité sociale et des autres aides. L'aide régionale est plafonnée à 1000€.

## Axe 5 : Un développement économique autour du vélo

### Dispositifs d'aides aux entreprises et financements par la Région

Afin de conserver une lisibilité dans l'action économique régionale, aucun dispositif spécifique au secteur d'activité du vélo n'est envisagé. La Région met à disposition des entreprises ayant un projet dans le secteur du vélo plusieurs dispositifs :

#### Le Contrat Innovation :

Adopté en juillet 2017, le dispositif Contrat Innovation s'adresse aux entreprises régionales qui souhaitent développer un projet d'innovation, qu'il soit individuel ou collaboratif. Ce dispositif ne se limite pas à l'innovation technologique. Il comprend également l'innovation de procédé, d'organisation et l'innovation sociale.

+ d'infos : [www.laregion.fr/Contrat-Innovation](http://www.laregion.fr/Contrat-Innovation)

#### Le Contrat Croissance :

Ce dispositif a pour objectifs de soutenir la croissance des entreprises dans leur programme de développement et de création d'emplois, favoriser l'attractivité du territoire pour l'implantation de nouvelles entreprises nationales ou internationales et renforcer l'ancrage territorial de nos entreprises. Le contrat Croissance propose un accompagnement complet des projets.

+ d'infos : [www.laregion.fr/relocc](http://www.laregion.fr/relocc)

#### Hydrogène vert :

Dans le cadre de l'appel à projet « Territoires Hydrogène », la région prévoit l'accompagnement des territoires sous forme de subvention à l'installation de solutions de mobilité hydrogène, dont le vélo.

+ d'infos : [laregion.fr/Appel-a-projets-Territoires-d-Hydrogene](http://laregion.fr/Appel-a-projets-Territoires-d-Hydrogene)

L'ambition première de Vélo Vallée est de fédérer les compétences des opérateurs du vélo et leur permettre de se développer dans un environnement régional.

### Économie sociale et solidaire

- Récupération, tri et réparation de vélos initialement destinés au rebut, pour les proposer à la vente.
- Services participatifs de réparation et ateliers d'insertion : ateliers ouverts au public pour permettre aux cyclistes de réparer eux-mêmes leur bicyclette.
- Animations mécanique vélo et sensibilisation au recyclage et à la pratique du vélo.
- Animations de séances de vélo-école tout public et cours de vélo-insertion.
- Un éco-chèque réparation sera mis en place.

### Appel à rélocalisation/ localisation industrielle :

(porté par l'agence régionale Ad'Occ) cible la filière vélo comme une filière à accompagner, au regard de l'écosystème de la Région.

### Ad'Occ : l'agence régionale de développement économique en Occitanie

Opérationnelle depuis le 1er janvier 2018, la nouvelle agence économique régionale, Ad'Occ accompagne les entreprises à chaque étape de leur développement. L'agence Ad'Occ est issue du rapprochement des six anciennes agences de développement économique, de l'innovation et de l'attractivité (Invest Sud de France, LR SET, Madeeli, Sud de France Développement, Synergies et Transferts).

### Ad'Occ a soutenu le premier cluster de la filière vélo en France.

Lancement le 14 juin 2018 de Vélo Vallée, le premier cluster de la filière vélo en France, au Véloscope à l'Isle-Jourdain dans le Gers. Ce cluster est né à l'initiative d'une vingtaine d'entreprises régionales, avec le soutien d'Ad'Occ.

+ d'infos : [agence-adocc.com](http://agence-adocc.com)

#### Ce que propose la Région

La Région soutiendra les associations proposant une prise en charge de la gravure antivol à hauteur de 50 % des coûts engagés. La Région Occitanie soutient également les opérations consistant à collecter les vieux vélos donnés par leurs propriétaires au profit d'associations, qui les remettent en état et les revendent à bas prix (par exemple : « Un vélo pour tous » avec Emmaüs).



- 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 avoir tout à fait besoin de 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.laregion.fr](https://lio.laregion.fr)

Direction Mobilités,  
Infrastructures et Développement

3010

(service et appel gratuits)