

Green New Deal – Pacte Vert

Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités

Dispositif régional en faveur des
mobilités cyclables

Règlements d'intervention



Sommaire

Introduction par **Jean-Luc GIBELIN, Vice-Président** Mobilités pour Toutes et Tous et Infrastructures de Transports

1. Contexte et enjeux

2. Des aides régionales à l'achat d'un vélo, pour en faciliter l'acquisition par les particuliers

3. Permettre le développement de l'usage du vélo du quotidien

4. Développer l'usage du vélo loisirs et du cyclotourisme

5. Développer l'usage du vélo sur le littoral d'Occitanie

6. Faciliter la complémentarité entre le vélo, le réseau liO et les nouvelles mobilités

7. Favoriser un développement économique autour du vélo

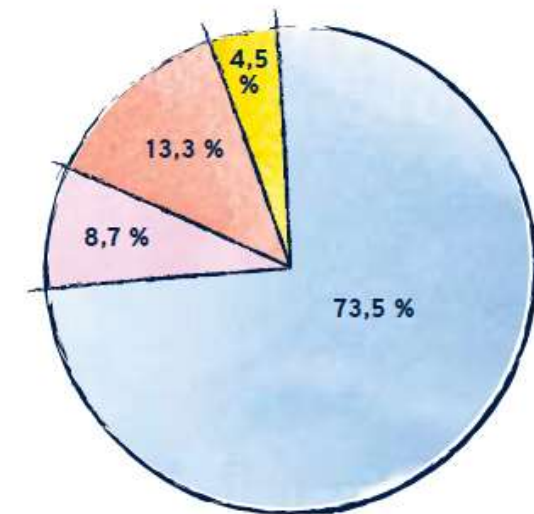
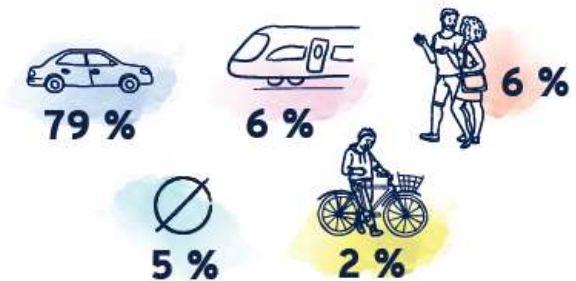
Contexte et enjeux



Contexte et enjeux

- **Loi LOM (décembre 2019) ⇒ la Région est devenue autorité organisatrice de la mobilité (AOM):** nouvelles compétences sur les mobilités actives et les nouvelles mobilités (vélo, covoiturage...) en plus des compétences « traditionnelles ».
- **La Région est AOM mais pas maître d'ouvrage d'aménagements cyclables** (sans compétence en matière de voirie et sans propriété foncière (hors lycées)).
- **La Région ne pourra pas intervenir seule** et ne pourra pas lancer de projets de piste cyclable ⇒ elle définit les critères de son intervention pour accompagner les maîtres d'ouvrage.
- **Le vélo, une part marginale des déplacements du quotidien:** même lorsque le vélo est plus performant que la voiture: seuls **4,5 % des actifs** dans notre Région utilisent la bicyclette pour des trajets domicile-travail de moins de 5 km.
- **Le vélo, un mode de transport qui a de l'avenir:** une réponse aux défis de qualité de l'air, congestion, mobilité pour tous, santé.

Répartition des déplacements par mode en Occitanie



Contexte et enjeux

Des 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** : + 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.

Actions de la Région à travers une approche globale et systématique

- Le dispositif régional en faveur des mobilités cyclables permettra d'**harmoniser les actions** à travers une approche globale et systématique d'une politique en faveur de l'usage du vélo :
 - => Traiter l'ensemble de l'écosystème du déplacement vélo pour remédier aux points faibles (liaisons cyclables, stationnement, acquisition de vélo, lutte contre le vol, intermodalité...).
- **Des liaisons cyclables sécurisées sur l'intégralité du parcours (en site propre, séparées physiquement des voitures), reliées entre elles et jalonnées**, seules à même de convaincre les automobilistes de basculer sur le vélo (sécurité en roulant, contre le vol).

Plan de transformation et de développement Green New Deal / Pacte Vert

⇒ Présenté et voté à l'Assemblée du 19/11/2020

3 dimensions

- Accompagnement du changement de nos modes de vie
- « Prendre soin » et protéger les habitants d'Occitanie et construire un nouvel avenir
- Nouvelle conception des politiques publiques avec la participation et l'adhésion des citoyens.

10 Plans d'actions thématiques dont

★ **Plan régional vélo, intermodalité et nouvelles mobilités**



PLAN REGIONAL VELO,
INTERMODALITES,
NOUVELLES
MOBILITES DE LA REGION
OCCITANIE



DISPOSITIF REGIONAL
EN FAVEUR DES MOBILITES
CYCLABLES



REGLEMENT
d'INTERVENTION

Dispositif régional en faveur des mobilités cyclables

⇒ présenté et voté à l'Assemblée du 17/12/2020

La Région :

- engage **13 M€** dès 2021 (4 M€ de CP)
- programme **65 M€ sur 5 ans**



Communication en faveur du vélo

- **1^{er} Séminaire « Le vélo en Occitanie, aujourd'hui & demain »** : février 2020 (Carcassonne)
- **Comités Départementaux des Mobilités (CDM)** : présentation du futur « Plan régional vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités » dans les 13 départements - automne 2020
- **2^{ème} Séminaire « Le vélo en Occitanie »** : présentation du « Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités » – 11 mars 2021 (Visio conférence)
- **13 Comités départementaux des mobilités (CDM) organisés à l'initiative de la Région**
2 CDM par an dans chaque département
- **2 sous-commissions vélo dans les CDM Gard et Hérault**
- **2 présentations du « Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités » auprès des EPCI en 2021** – 12 février et 2 juin 2021
- **3^{ème} Séminaire « Le vélo en Occitanie »** : « Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités » : premier bilan et perspectives – 29 mars 2022 (Hôtel de Région Montpellier)

Réunion de ce jour (24 juin 2022):

3^{ème} présentation du « Plan régional Vélo, Intermodalités, Nouvelles mobilités »

- échange technique sur les règlements d'intervention auprès des EPCI,
- introduction du vice-président J.L. Gibelin

Des aides régionales à l'achat d'un vélo, pour en faciliter l'acquisition par les particuliers

Mesures nouvelles :

- Aide à l'achat d'un vélo pliant
- Bonus Vélo adapté PMR

Poursuite des dispositifs existants

- **« Ecochèque achat d'un Vélo à assistance électrique », aide de 200 €**

Total depuis 2019 (bilan à fin avril 2022): **35 431 aides** accordées

Sur l'année 2021 : 19 409 éco-chèques VAE accordés en Occitanie

- **« Bonus Forfait Mobilité Durable » en complément du Forfait Mobilités Durables**

- **depuis le 1er juillet 2020** : subvention appliquée à l'achat d'un VAE ou d'un vélo classique pour les bénéficiaires du « Forfait Mobilités Durables ».
- **offre la possibilité d'acheter un 2^{ème} vélo** pour permettre l'utilisation combinée de modes de transport doux, de bout en bout, pour les trajets domicile-travail.
- **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.
- 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.



Mesure nouvelle n°1 : aide à l'achat d'un vélo pliant

L'achat d'un vélo pliant, une alternative au vélo facilitant l'emport dans les trains

- **abonné annuel liO Train** (hors abonnés annuels Kartatoo Études), sous réserve d'un engagement minimum de 12 mois
- **vélo pliant neuf**, pliable sans outillage particulier et ne dépassant pas les dimensions suivantes lorsqu'il est plié et non démonté : **120 cm x 90 cm**
- attester qu'une **housse de transport** est associée au vélo ou a été acquise en même temps que le vélo
- **montant de 100 €** déduit des mensualités d'abonnement annuel
- cycle acheté auprès d'un **professionnel exerçant en Occitanie**, à partir du 1^{er} janvier 2021
- bénéficiaire : personne physique majeure **résidant en Occitanie**
- dispositif géré en opérationnel par la SNCF



Mesure nouvelle n° 2 : « Bonus vélo adapté PMR »

Une mesure de mobilité inclusive

- financement de **50 % du montant du "vélo adapté"**, déduction faite de la prise en charge par la Sécurité sociale et des autres aides
- **aide régionale jusqu'à 1 000 €** pour tenir compte des coûts d'adaptation de ces équipements spéciaux
- cycle neuf, acheté auprès d'un **professionnel français** à partir du 1^{er} janvier 2021
- bénéficiaire : personne physique majeure à mobilité réduite **résidant en Occitanie**

Des vélos classiques ou électriques adaptés sur mesure pour tenir compte de la spécificité du handicap :



Tricycle

assis, semi-couché/couché, équipé d'un différentiel entre les roues arrières



Tandem avec stocker à l'avant



Vélo 2 roues adapté avec enjambement très bas



Dispositif de 3^{ème} roue
handbike (propulsion par les mains)



Triporteur pour fauteuil roulant

Permettre le développement de l'usage du vélo du quotidien



Sites propres cyclables du quotidien

Critères d'éligibilité des itinéraires cyclables

Critères communs : le socle

- **Sécurité** : soutien à la réalisation d'itinéraires **en site propre, séparés des automobiles**
- **Qualité de l'aménagement** : pistes cyclables suffisamment larges (cf. guide CEREMA), vitesse constante, revêtement routier confortable et pérenne
- **Continuité d'itinéraire** : accord formalisé entre tous les MO concernés par la liaison (délibération conjointe, convention, doc de planification...)



Critères propres aux 3 types de liaisons

- **Répondre à des besoins de mobilité avérés** -> critères de **déplacements domicile-travail/études** ou **rabattement sur les arrêts du réseau liO** ou **déplacements de proximité**
- **Répondre aux besoins du plus grand nombre** -> critères de longueur maximale



1. Liaison cyclable entre 2 communes



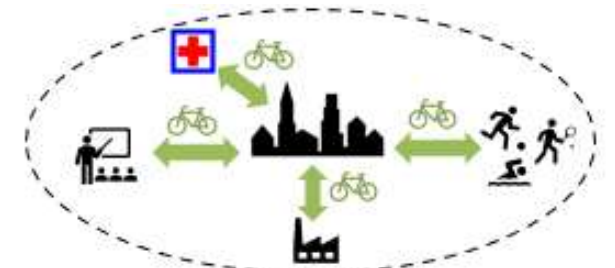
- répondre à des enjeux domicile-travail/études

2. Liaison intermodale : de rabattement vers une gare liO



- enjeux de mobilité du quotidien avec combinaison vélo+train
- faciliter le rabattement de pôles communaux vers la gare

3. Liaison intra-communale de proximité



- courts déplacements du quotidien entre principaux pôles générateurs de mobilité

La sécurité : un fil conducteur de l'approche régionale

Eligible au soutien financier de la Région	Accepté mais sans soutien financier	Exclu du dispositif (élimine le soutien à la liaison)
<ul style="list-style-type: none"> • Site propre 	<ul style="list-style-type: none"> • Sections de voirie partagée : zone 30, zone de rencontre, aire piétonne, chemins ruraux à très faible trafic • Sections de pistes cyclables existantes • Impossibilités techniques avérées : pont sur fleuve, voirie en centre historique ou secteur sauvegardé 	<ul style="list-style-type: none"> • Bande cyclable • Chaucidou • Section sans aménagement particulier (hors impossibilité technique avérée)



Importance d'une continuité des itinéraires cyclables

- **Les itinéraires cyclables doivent être continus, bien jalonnés et reliés entre eux par un maillage.** Chaque maillon faible de la chaîne cyclable peut dissuader d'utiliser un vélo !
- La Région répond à des demandes de partenariat sur des opérations d'aménagements cyclables sécurisés portées par les collectivités et établissements de coopération intercommunale gestionnaires de voiries ou autorités organisatrices de la mobilité.
- **Volonté de prioriser un maillage régional à achever:**
 - => **Décentralisation du choix précis du tracé laissé aux maîtres d'ouvrage et aux acteurs locaux dans le respect des critères de soutien.**
 - => **En contrepartie: les maîtres d'ouvrage doivent satisfaire à une exigence de continuité de l'itinéraire cyclable.**
- **Cofinancement de la Région Occitanie conditionné :**
 - Soit à la réalisation en totalité de la liaison en 1 seule fois: présentation du dossier par le ou l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés **simultanément**;
 - Soit, en cas de phasage ou de réalisation partielle: présentation d'un **accord formalisé entre les toutes les collectivités concernées** par la liaison cyclable mettant en évidence la continuité de la liaison cyclable, un accord collectif sur le tracé et une réalisation par phase.

1. Liaison cyclable entre deux communes différentes



- **Critère de besoin avéré** : trafic domicile-travail/études tous modes ≥ 100 déplacements (données INSEE)
- **Critère de longueur maximale** :
 - jusqu'à 15 km
 - porté à 20km pour les liaisons concernant les périmètres d'AOM de Tisséo (Toulouse) et Montpellier Métropole
 - soutien financier supérieur pour liaison ≤ 5 km (superposition possible vélo musculaire et VAE)
- **Taux de financement maximum de la Région** : des taux de financement \neq seront appliqués par la Région :

Liaison relevant de la compétence régionale :

- interne à une intercommunalité n'ayant pas la compétence mobilités actives :

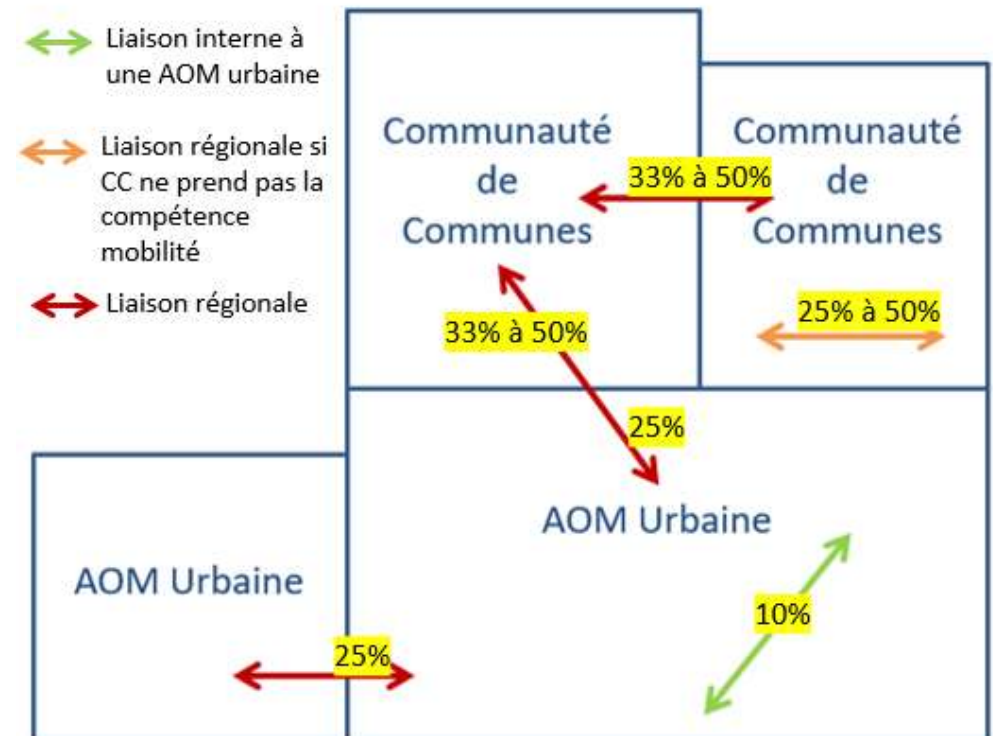
- > 50% pour des liaisons ≤ 5 km
- > 25% pour des liaisons entre 5 et 15 km

Liaison relevant de la compétence régionale :

- section située hors périmètre d'AOM urbaine :
 - > 50% pour des liaisons ≤ 5 km
 - > 33% pour des liaisons entre 5 et 15 km
- (20 km pour Tisséo ou Montpellier)
- section située dans une AOM urbaine :
 - > 25 % pour des liaisons ≤ 15 km

Liaison ne relevant pas de la compétence régionale :

- liaison comprise dans une AOM urbaine :
 - > 10 % pour des liaisons ≤ 15 km



* AOM = Autorité Organisatrice de la Mobilité

2. Liaison cyclable en rabattement sur une gare liO



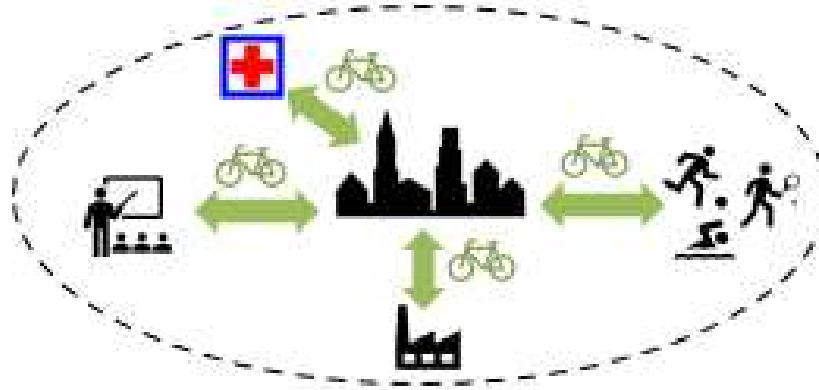
- **Critère de besoin avéré** : itinéraires cyclables sécurisés en rabattement sur les gares et haltes ferroviaires
- **Critère de longueur maximale** : (dans une commune-gare)
 - **jusqu'à 10 km** sur des liaisons intermodales domicile-travail/études **combinant train + vélo**, concernant des **flux de 100 personnes ou plus** tous modes (sur la base des données INSEE domicile-travail/études)
 - **jusqu'à 5 km** sur des **liaisons de proximité** permettant le rabattement des pôles principaux de la commune (centre-bourg, pôles d'emploi, pôles touristiques, collège, lycée...) **vers la gare**
- **Taux de financement maximum de la Région** :

Liaison en rabattement sur une gare/halte du réseau liO située en Occitanie :

 - **dans une commune-gare hors AOM urbaine** :
 - > **50%** pour des liaisons ≤ 5 km
 - > **25%** pour des liaisons **entre 5 et 10 km**
 - **dans une commune-gare dans une AOM urbaine** :
 - > **25%** pour des liaisons ≤ 5 km

La création d'itinéraires cyclables sécurisés en rabattement sur les points d'arrêt d'autocar du réseau liO ou des aires de covoiturage pourra donner lieu à un soutien au cas par cas.

3. Liaison cyclable intra-communale de proximité



- **Dispositif concernant les communes de 2 000 habitants ou plus**, situées hors d'un périmètre d'AOM urbaine et n'appartenant pas à une CC ayant compétence sur les mobilités actives
- **Critère de besoin avéré** : liaisons permettant de relier efficacement entre eux les principaux pôles générateurs de mobilité
 - **Entre le centre-bourg d'une part et** un quartier, faubourgs ou hameau dépassant 500 habitants,
 - **Entre le centre-bourg** (ou un quartier, faubourg hameau de plus de 500 habitants) **et** :
 - un pôle d'emploi ≥ 200 salariés (zone d'activité, zone artisanale, entreprise, pôle d'entreprises)
 - un pôle d'enseignement ≥ 200 élèves (établissement ou groupement scolaire)
 - un site touristique recevant + de 10 000 visiteurs / an
 - un pôle sportif ou de loisirs
 - un pôle médical
- **Critère de longueur maximale** : jusqu'à 5 km
- **Taux de financement maximum de la Région** : 25% pour des liaisons ≤ 5 km



Cofinancement : Région Occitanie + autres financeurs

- **Subvention régionale plafonnée à 200 000 € / km** pour l'aménagement de **sections en site propre**. Le soutien de la Région s'effectuera dans la limite du budget annuel voté par la Région.
- **Le maître d'ouvrage est invité à rechercher le soutien d'autres financeurs** (appels à projets ou manifestations d'intérêt, subventions de conseil départemental, de l'Etat, de l'ADEME, de l'Europe...).
- **Cas général** : dans le cas de cofinancements d'itinéraires cyclables éligibles au présent règlement d'intervention et bénéficiant de plusieurs sources de financement : la subvention régionale théorique sera réduite à hauteur de la moitié des autres financements tiers (*cf. exemple 1*).
- **Exception** : dans le cas où, après déduction de la moitié des autres financements tiers, le montant de la subvention de la Région serait inférieur à 10%, un minimum de 10 % du financement du projet pourra être accordé par la Région (*cf. exemple 2*).
- **Dans tous les cas** : si le total des financements obtenus par le maître d'ouvrage dépassait 75 % du coût de réalisation de l'itinéraire, la subvention régionale serait réduite jusqu'à ce que le montant total des financements dont bénéficie le maître d'ouvrage ne dépasse pas 75 % du coût.

Cofinancement : Région Occitanie + autres financeurs

- *exemple 1:*

cofinancements
d'itinéraires cyclables
éligibles au présent
règlement d'intervention et
bénéficiant de **plusieurs**
sources de financement

Exemple 1 : un itinéraire de 4 km en site propre intégral coûtant 800 000 € et bénéficiant d'une subvention régionale maximale de 50 % suivant les critères ci-avant (soit 400 000 €). Si le maître d'ouvrage obtient d'autres financements d'un montant de 150 000 €, la subvention régionale sera alors de :

$$400\,000 - \frac{150\,000}{2} = 325\,000\,€$$

(D'où un total de 150 000 + 325 000 = 475 000 € de financement en cumulant toutes les subventions).

- *exemple 2:*

montant de la subvention
de la Région inférieur à
10% après déduction de la
moitié des autres
financements tiers

Exemple 2 : un itinéraire de 2 km en site propre intégral coûtant 400 000 € et bénéficiant d'une subvention régionale maximale de 25 % suivant les critères ci-avant (soit 100 000 €). Si le maître d'ouvrage obtenait d'autres financements d'un montant de 200 000 €, la subvention régionale serait alors de :

$$100\,000 - \frac{200\,000}{2} = 0\,€$$

soit une subvention inférieure à 10 % du montant.

Dans ce cas, une subvention correspondant à 10 % du financement pourrait tout de même être accordée par la Région, soit 40 000 €.

Principe du dispositif

- **Bénéficiaires** : collectivités et établissements de coopération intercommunales (EPCI) gestionnaires de voiries ou autorités organisatrices de la mobilité (AOM)
- **Engagement des bénéficiaires** : retour d'expérience = plan de suivi de la fréquentation à fournir au bout de **1 an** : mesures à effectuer via des **compteurs vélos**, afin de comptabiliser correctement les cyclistes qui parcourent la commune ou le tronçon souhaité.
- **Logique d'intervention** :
 - Sont éligibles les travaux qui démarrent **après le 1^{er} janvier 2021**
 - Présentation du projet global de la liaison par le ou l'ensemble des MO concernés (phasage possible) pour assurer la continuité de l'itinéraire cyclable
- **Opérations exclues** :
 - Etudes préalables aux travaux
 - Réfection de chaussée ou de trottoir ou de renouvellement
 - Entretien courant de la voirie ou du réseau routier ou cyclable
 - Renouvellement ou renforcement du mobilier urbain ou de l'éclairage public
- **Cadre formel de participation financière** :
 - Convention de financement ou arrêté attributif de subvention
- **Un dispositif à choisir par le maître d'ouvrage** : entre un soutien en faveur du vélo du quotidien ou cyclotourisme (pas de cumul possible)

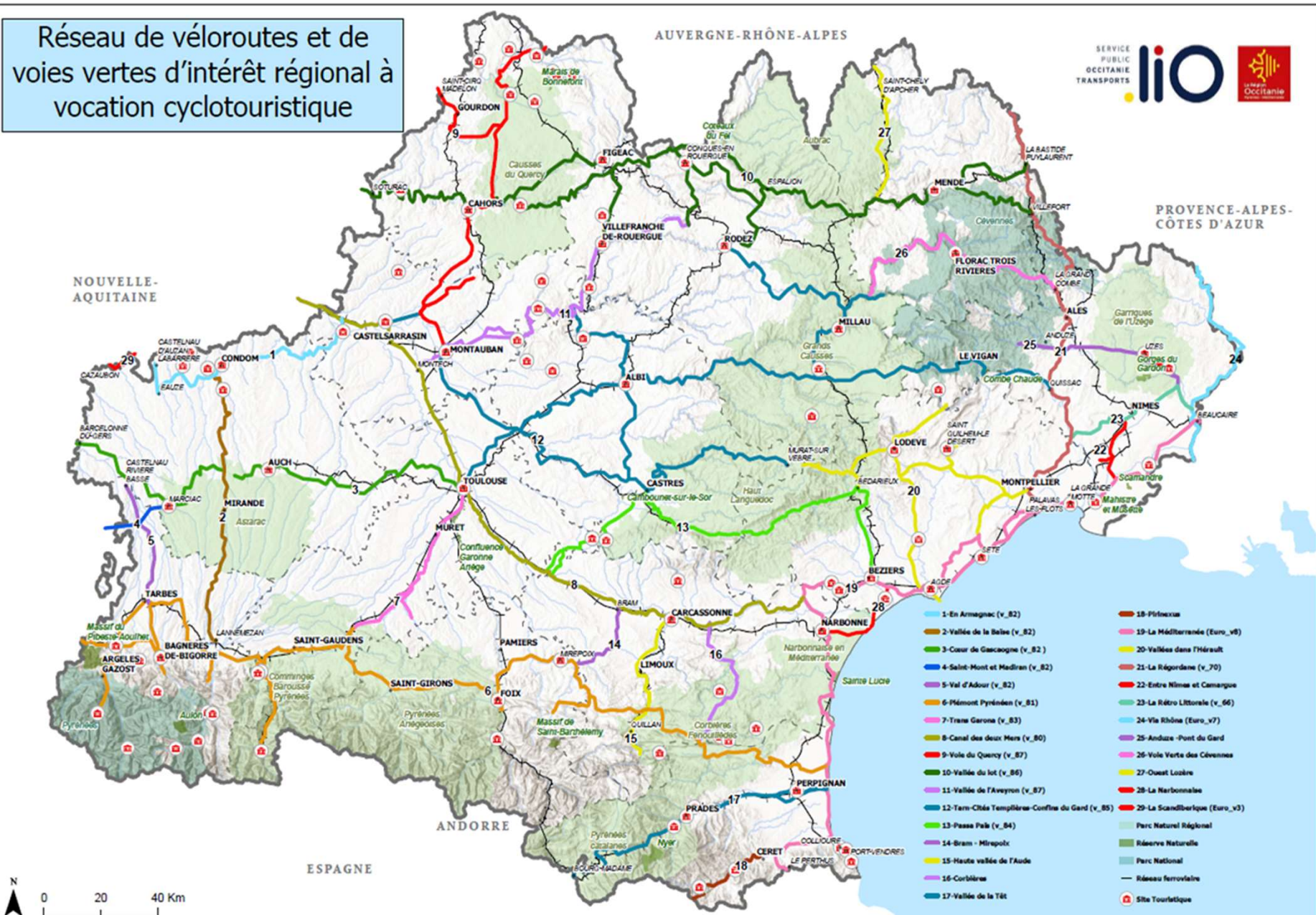
Développer l'usage du vélo loisirs et du cyclotourisme



Véloroutes et voies vertes

Un réseau à vocation cyclotouristique comme support de l'intervention régionale

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



Fil conducteur : la continuité des itinéraires cyclables

- **Réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique**
 - => Support du cadre d'intervention de la Région
 - => Objectif : approche globale au développement des itinéraires cyclables.
 - => Il identifie les corridors d'intérêt régional **éligibles** au financement régional.
- **Volonté de prioriser un maillage régional à achever :**
 - => **Décentralisation du choix précis du tracé laissé aux maîtres d'ouvrage et aux acteurs locaux dans le respect du corridor et des critères de soutien.**
 - => **En contrepartie: les collectivités doivent satisfaire à une exigence de continuité de l'itinéraire cyclable.**
- **Cofinancement de la Région Occitanie conditionné :**
 - Soit à la réalisation en totalité de la liaison en 1 seule fois: présentation du dossier par le ou l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés **simultanément**;
 - Soit, en cas de phasage ou de réalisation partielle: présentation d'un **accord formalisé entre les toutes les collectivités concernées** par la liaison cyclable mettant en évidence la continuité de la liaison cyclable, son tracé et une réalisation par phase;
 - Dans le cas de corridors couvrant plusieurs départements : ce principe de continuité pourra être réalisé à l'échelle du territoire départemental.

Taux d'intervention sur projets éligibles

Aménagement	Section en véloroute	Section en voie verte ou piste cyclable (SP)
Itinéraire structurant figurant dans le réseau de véloroutes et de voies vertes d'intérêt régional à vocation cyclotouristique (aires de repos incluses)	33 % Sur la base d'un coût plafonné à 2 000 €/km	33 % Sur la base d'un coût de l'infrastructure plafonné à 250 000 €/km
Itinéraire structurant - transformation de d'une section de véloroute en voie verte (aires de repos incluses)		33 % Sur la base d'un coût de l'infrastructure plafonné à 250 000 € / km
Diverticules (courtes liaisons attenantes à l'itinéraire cyclable Structurant) - 5 km maximum par diverticule - le diverticule doit relier l'itinéraire principal à une gare, une base de loisirs, un site touristique (justifiant le détour) ou un bourg doté d'hébergement / restauration	33 % Sur la base d'un coût plafonné à 2 000 €/km	33 % Sur la base d'un coût de l'infrastructure plafonné à 250 000 €/km
Franchissement exceptionnel (passerelle sur autoroute, fleuve...)	Au cas par cas	Au cas par cas
Aménagement paysager de section existante		25 % - uniquement sur voie verte - plantation d'essences locales visant la biodiversité



Cofinancement : Région Occitanie + autres financeurs

- **Le maître d'ouvrage est invité à rechercher le soutien d'autres financeurs** (appels à projets ou manifestations d'intérêt, subventions de conseil départemental, de l'Etat, de l'ADEME, de l'Europe...).
- **Cas général** : Dans le cas de cofinancements d'itinéraires cyclables éligibles au présent règlement d'intervention et bénéficiant de plusieurs sources de financement: la subvention régionale théorique sera réduite à hauteur de la moitié des autres financements tiers (*cf. exemple 1*).
- **Exception** : Dans le cas où, après déduction de la moitié des autres financements tiers, le montant de la subvention de la Région serait inférieur à 10%, un minimum de 10 % du financement du projet pourra être accordé par la Région (*cf. exemple 2*).
- **Dans tous les cas** : si le total des financements obtenus par le maître d'ouvrage dépassait 75 % du coût de réalisation de l'itinéraire, la subvention régionale serait réduite jusqu'à ce que le montant total des financements dont bénéficie le maître d'ouvrage ne dépasse pas 75 % du coût.

Cofinancement : Région Occitanie + autres financeurs

- *exemple 1:*

cofinancements
d'itinéraires cyclables
éligibles au présent
règlement d'intervention et
bénéficiant de **plusieurs**
sources de financement

Exemple 1 : un itinéraire de 12 km en site propre intégral coûtant 3 000 000 € et bénéficiant d'une subvention régionale maximale de 33 % suivant les critères ci-avant (soit 1 000 000 €). Si le maître d'ouvrage obtient d'autres financements d'un montant de 500 000 €, la subvention régionale sera alors de :

$$1\,000\,000 - \frac{500\,000}{2} = 750\,000 \text{ €}$$

(D'où un total de 500 000 + 750 000 = 1 250 000 € de financement en cumulant toutes les subventions).

- *exemple 2:*

**montant de la subvention
de la Région inférieur à
10%** après déduction de la
moitié des autres
financements tiers

Exemple 2 : un itinéraire de 12 km en site propre intégral coûtant 3 000 000 € et bénéficiant d'une subvention régionale de 33 % suivant les critères ci-avant (soit 1 000 000 €). Si le maître d'ouvrage obtient d'autres financements d'un montant de 2 100 000 €, la subvention régionale sera alors de :

$$1\,000\,000 - \frac{2\,100\,000}{2} = 0 \text{ €}$$

soit une valeur inférieure à 10 % du montant.

Dans ce cas-là, une subvention correspondant à 10 % du financement pourrait tout de même être accordée par la Région, soit 300 000 €.

Principe du dispositif

- **Bénéficiaires** : collectivités et établissements de coopération intercommunales gestionnaires de voiries ou autorités organisatrices de la mobilité (AOM)
- **Engagement des bénéficiaires** : plan de suivi de la fréquentation à fournir au bout de 1 an : mesures à effectuer via des **compteurs vélos**, afin de comptabiliser correctement les cyclistes qui parcourent la commune ou le tronçon souhaité.
- **Logique d'intervention** :
 - Sont éligibles les études et travaux qui démarrent **après le 1^{er} janvier 2021**
 - Présentation du projet global de la liaison par le ou l'ensemble des MO concernés (phasage possible) pour assurer la continuité de l'itinéraire cyclable
- **Opérations exclues** :
 - Réfection de chaussée ou de trottoir ou de renouvellement
 - Entretien courant de la voirie ou du réseau routier ou cyclable
 - Renouvellement ou renforcement du mobilier urbain ou de l'éclairage public
- **Cadre formel de participation financière** :
 - Convention de financement ou arrêté attributif de subvention
- **Un dispositif à choisir par le maître d'ouvrage** : entre un soutien en faveur du vélo du quotidien ou cyclotourisme (pas de cumul possible)

Développer l'usage du vélo sur le littoral d'Occitanie



Tous usages

Fil conducteur : développer l'usage du vélo sur le littoral d'Occitanie

- **OBJECTIF D'UNE DÉMARCHE SPÉCIFIQUE COMPLÉMENTAIRE**

Les besoins, les usages et les pratiques des mobilités douces sont spécifiques sur le littoral car fortement impactées par la saisonnalité, le caractère très urbain du cordon littoral et la présence d'une euro-véloroute (la Méditerranée à vélo – Euro Vélo 8 – EV8)

La mobilité constitue un des piliers du Plan Littoral 21, contrat pluriannuel entre l'État, la Région et la Banque des Territoires.

- **SUR LE LITTORAL, TROIS TYPES D'USAGES**

- ✓ **pendulaire** (domicile - travail domicile - études) : en lien avec les pôles générateurs de flux et les services de transport collectifs (LiO)
- ✓ **tourisme et loisirs** : habitants et vacanciers sur place
- ✓ **longue itinérance** (EV8) : cyclotourisme

- **PRINCIPES**

Dispositif en complémentarité du « Plan Vélo régional »,

Les dispositions concernant les infrastructures et services mis en œuvre dans ce cadre sont reprises dans le dispositif mobilités douces littorales + compléments sur les spécificités liées au caractère littoral du territoire et des besoins.

Quels enjeux pour le littoral d'Occitanie ?

- **SOUTENIR ET DEVELOPPER LES INITIATIVES LOCALES EN MATIERE D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES DE MOBILITE DOUCE**

- **valoriser des relations adaptées en privilégiant les modes doux sur :**

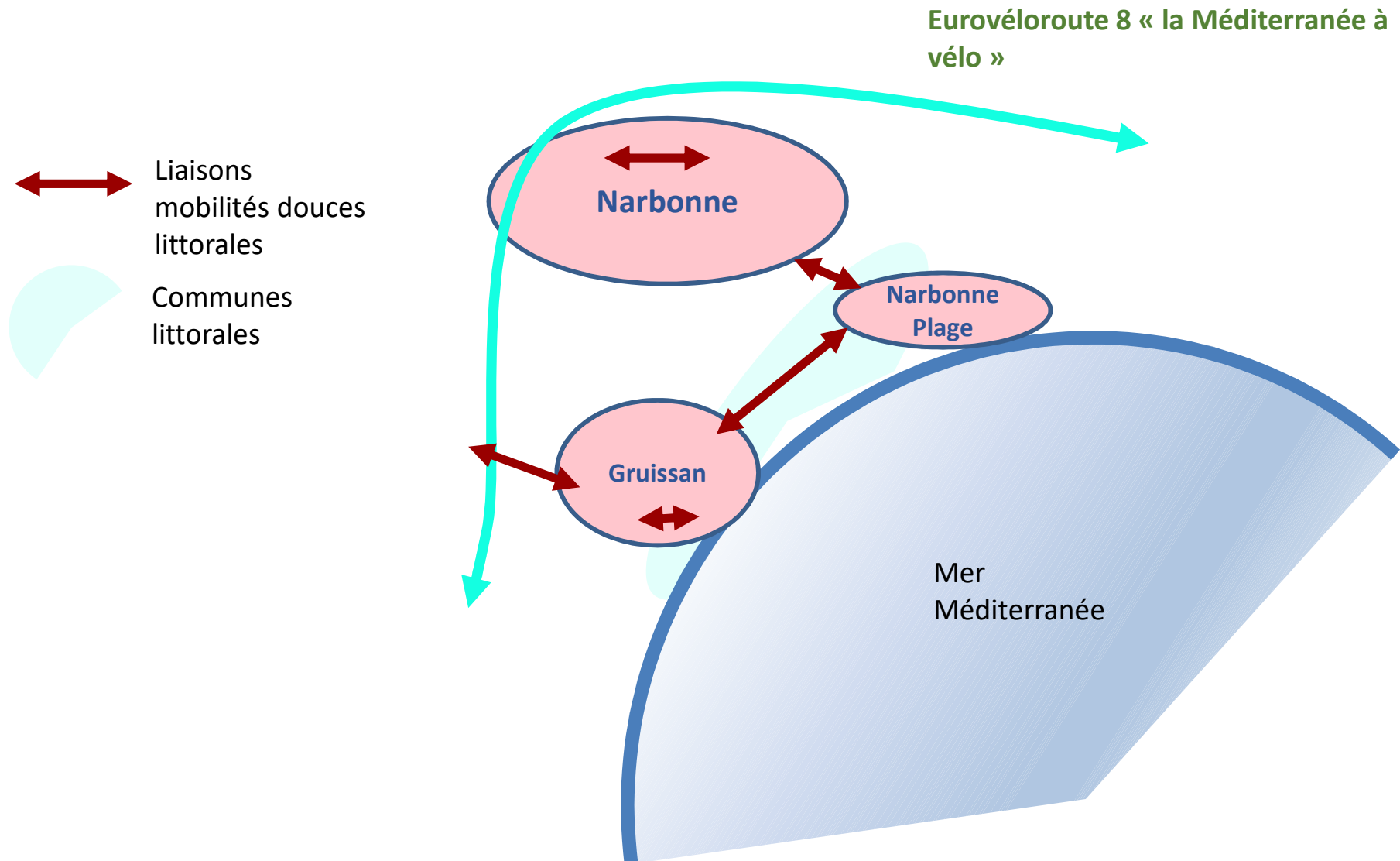
- les liaisons entre les stations littorales,
- sur la liaison Euro-Vélo 8 et stations du littoral et les plages,
- les liaisons intra-station balnéaires pour accéder notamment au port et au bord de mer.

Cette démarche :

- constitue une action phare en réponse à l'engorgement du territoire par les automobiles
- propose des alternatives durables, attendus par les citoyens et plébiscités aussi par les clientèles d'Europe du Nord (EV8)
- participe à l'amélioration du cadre de vie des habitants et des touristes.

Le périmètre du dispositif

- Toutes les communes littorales au sens de la loi Littoral
- Toutes les interco dont une commune est une commune littorale



Opérations éligibles

Le dispositif concerne :

- L'aménagement d'itinéraires de mobilité reliant les stations au littoral et les liaisons entre les stations. Ces aménagements en faveur des déplacements doux (piétons, cycles) seront accompagnés sur la base des schémas stratégiques de développement (PDU, schémas départementaux...);
- L'aménagement de parkings de délestage automobile à proximité du littoral permettant un report modal vers le vélo (nécessairement couplé à un projet d'itinéraire cyclable et à disposition gratuite des usagers);
- Les études pré-opérationnelles de définition des infrastructures permettant une déclinaison locale des enjeux du présent dispositif.

pas de cumul avec une autre aide Région

Dépenses éligibles



Sont éligibles, dans la limite de 250 000 € /km maximum :

- les études de faisabilité,
- études pré-opérationnelles,
- travaux d'infrastructure,
- intégration paysagère, dans le respect de plantation d'essences locales, en application des recommandations du Plan Arbres de la Région Occitanie,
- équipements et services (stationnement, mobilier urbain, éclairage, sécurisation, ...),
- jalonnement et signalétique.

NB : Les travaux liés aux ouvrages d'art ou de mise en sécurité topographique seront étudiés au cas par cas. Ils ne sont pas inclus dans la limite des 250 000 € / Km.



Taux maximum d'intervention régionale de 30 % maximum des dépenses éligibles

Les honoraires de maîtrise d'œuvre retenus seront plafonnés à 15 % des travaux.

- Pour l'aménagement de pistes ou bandes cyclables et de voies vertes, les travaux sont plafonnés à 250 000 € / km et les études opérationnelles à 100 000 € ;
- Prise en charge des études préalables à hauteur de 15 % maximum avec un plafond de 200 K€ ;
- Prise en charge des travaux de parkings de délestage à hauteur de 15 % maximum lorsque ce dernier est prévu en parallèle d'un projet d'infrastructure douce et qu'il est gratuit pour l'utilisateur ;
- Pas de prise en charge des travaux de paysagement postérieurs aux opérations.

Faciliter la complémentarité entre le vélo, le réseau liO et les nouvelles mobilités



Réseau liO ferroviaire et routier

Intermodalité: stationnements des vélos dans les gares liO

Nouvelles mesures vélos sur le réseau liO ferroviaire

- **Développer les stationnements vélos dans les gares du réseau liO** dans la poursuite des actions menées et en conformité avec la loi LOM
 - **78 gares** ont bénéficié de stationnement vélos en 2018-2019 : 296 box et 40 arceaux (662 000 €).
 - **125 gares et haltes** sont identifiées pour un 1^{er} déploiement en stationnement vélo : 200 box et des arceaux (490 000 €)
 - Réalisation prévue **fin été/début septembre 2022** : les travaux seront combinés avec ceux des abris-banc afin de mutualiser les coûts.
 - Convention entre SNCF Gares & Connexions et la Région Occitanie
- **Mettre en œuvre des goulottes** dans les escaliers des gares
- **Services complémentaires dans certaines gares** (proches des itinéraires cyclotouristiques) : location de vélos (aide à l'achat à hauteur de 50% des 5 premiers vélos), transport de bagages, réparation... → recherche de partenariats avec des acteurs locaux
- **Accès serein** du vélo à bord du train : expérimentation sur certaines lignes ferroviaires



Emport du vélo à bord des cars régionaux liO

Mesures d'expérimentation sur le réseau liO routier (autocars, nouvelles mobilités)

- Expérimenter **l'emport des vélos dans les cars toute l'année** sur certaines lignes, au-delà des opérations estivales déjà mises en œuvre sur certaines lignes
- Expérimenter des **stationnements vélos dans certaines aires de covoiturage et dans certains arrêts d'autocars liO**



- **Expérimentation ligne 756 entre Toulouse et Graulhet :**
 - Nouveau système d'accroche plus sécurisant :
 - **Un bouton d'appel** à l'arrière du véhicule pour prévenir le conducteur
 - **Une caméra** sur le porte vélo
 - Un **système automatique de sécurité** d'attache de vélos en mouvement
 - Jusqu'à **6 vélos**
 - **Réservation** auprès du transporteur

Favoriser un développement économique autour du vélo

Favoriser un développement économique autour du vélo

2022 : Associer au PLAN VELO actuel centré sur les MOBILITES, une feuille de route ECO pour faire du vélo une réelle opportunité économique et industrielle

Contexte :

- Pour de plus en plus de Français, le vélo devient un mode de déplacement du quotidien avec une montée en gamme des équipements notamment sur le vélo Urbain. Le vélo devient électrique, connecté... ce qui ouvre de « nouveaux » marchés pour « nos » industriels.
- En parallèle, l'industrie mondiale du vélo est en plein bouleversement... délais d'approvisionnement très long... renchérissement des coût de transport depuis l'Asie... Hausse des prix des matériaux... produire en France (re)fait donc sens. Sous-réserve d'être en capacité d'investir dans l'innovation pour penser les futures ruptures technologiques.
- Enfin, l'enjeu économique du développement du vélo ne se limite pas au défi industriel. Le périmètre est large et comprend la cyclo-logistique, le tourisme à vélo et les services associés (location, réparation, maintenance).

Actions :

- Initier des projets industriels d'envergure (production et assemblage)
- Appuyer l'animation du Cluster Vélo Vallée :
 - Innovation et R&D
 - Cyclo-logistique
 - Formation
- Développer le Tourisme à Vélo (Plan d'action CRTL)
- Soutenir l'**Economie sociale et solidaire** : développement d'une économie circulaire autour du vélo, services participatifs de réparation, ateliers d'insertion, cours de vélo-école et vélo-insertion... + un futur Eco-chèque réparation vélo.
- Lutter contre les vols - **Gravure antivol** (obligatoire pour vélos neufs, intégrée au coût d'achat): enjeu pour les vélos anciens -> **soutien aux associations réalisant la gravure** (à hauteur de 50% des coûts engagés).

