

Révision du schéma vélo départemental de l'Aude

Rapport de diagnostic



Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,



Introduction

Page 3

Présentation du diagnostic et bilan du Schéma directeur cyclable

Analyse de la demande et des pratiques cyclables

Page 6

Bilan du précédent schéma vélo

Page 18

Synthèse des enjeux

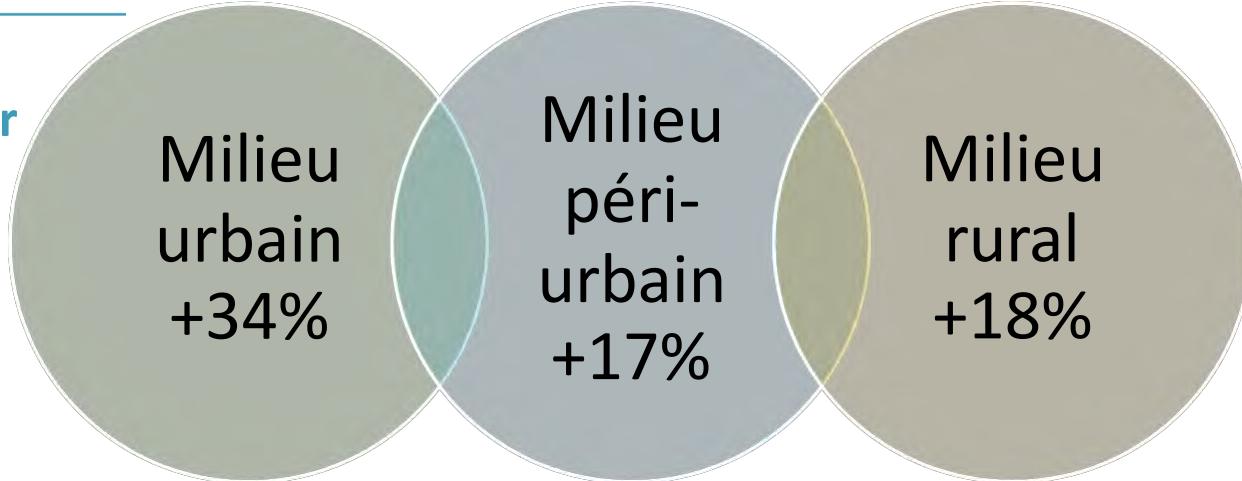
Page 37





Contexte national : le vélo en plein essor

Explosion de la pratique cyclable entre 2019 et 2022.
(chiffres Vélo et Territoires)



Enjeu d'image, de marketing territorial

C'est une attente réelle de nombreux habitants. Ils ont pu voir ce qui peut se pratiquer sur des territoires plus en avance, notamment pendant leurs vacances d'été car les villes littorales sont relativement avancées sur le sujet.



Enjeu économique du territoire

Une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi et créatrice d'emplois locaux.



Enjeu environnemental et de santé

Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.



Introduction

Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît en 2019 le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux thématiques décisives pour engager une transformation de nos mobilités trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de déplacement acquises, réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis l'après-guerre, qui a favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes et un phénomène de dépendance

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur les **changements de comportements** et l'**adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national, annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France. Plus de 30 000 km d'aménagements cyclables - dont près de 16 000 km de pistes et de voies vertes - ont été créés depuis début 2018 sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été dévoilé en 2022 et 2023 par la première ministre. Il prévoit **250 millions d'euros** de 2023 à 2027 pour le seul fonds mobilités actives. En 2023, 200 millions sont consacrées aux infrastructures et 50 millions au stationnement. Au total, sur les 5 prochaines années, c'est un montant inédit de **2 milliards d'euros** qui sera investi par l'Etat (**6 milliards** en comptant sur l'engagement des collectivités locales) avec l'ensemble des dispositifs de soutien : fonds mobilités actives ; autres appels à projets (programme Àvélo de l'Ademe, par exemple) ; aides à l'achat de VAE, de vélos-cargos, de vélos spéciaux ; soutien à la filière économique du vélo (dans le cadre de France 2030).



Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.



- **La pratique du vélo** augmente partout en France y compris dans les territoires ruraux dotés d'infrastructures cyclables.
- **8 trajets sur 10** se font en voiture dans les territoires ruraux du fait principalement du manque de contraintes pour la circulation automobile en zone rurale (circulation, stationnement,...) et de freins identifiés à la pratique du vélo (sécurité, distances, habitat diffus, accessibilité aux services publics, bassins d'emplois vastes, ...)
- Or, **50% des déplacements font moins de 5 km**
- Une alternative crédible :
 - Le VAE : augmente la distance parcourue, réduit l'effort dû aux dénivélés, adapté à un large public → prime à l'achat, location longue durée ...
 - Des aménagements adaptés
 - Du stationnement sécurisé
 - L'intermodalité TC + vélo

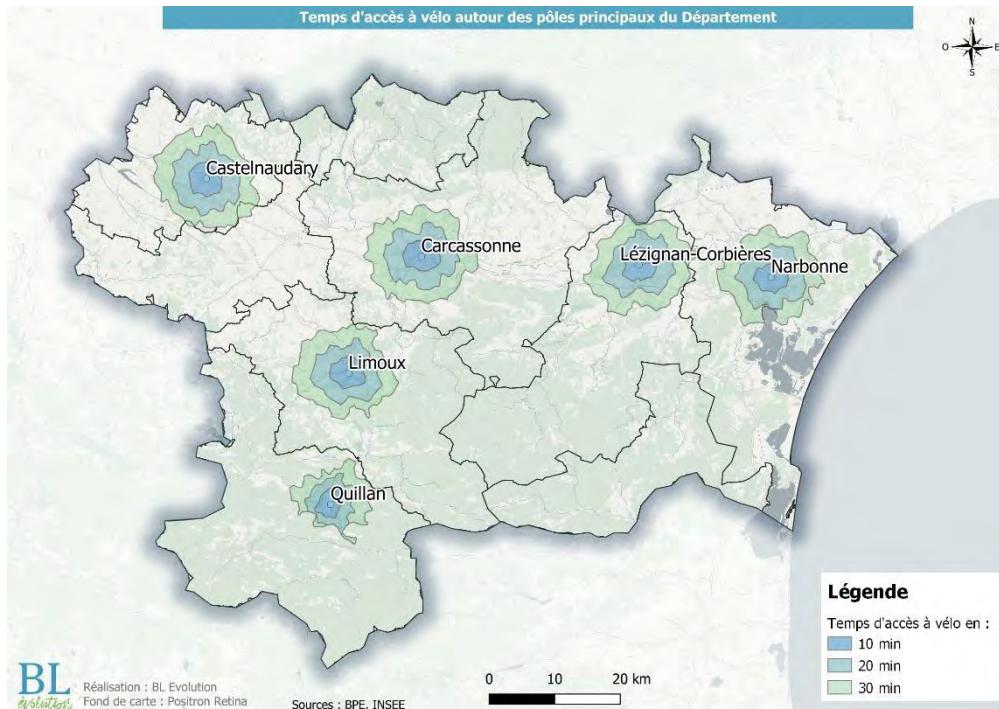


Analyse de la demande et des pratiques cyclables



Des services potentiellement accessibles en vélo

Rappel : le Département compte **374 000** habitants



Accessibilité à vélo des principaux pôles du département

	< 10 min	% pop CD 11	< 20 min	% pop CD 11	< 30 min	% pop CD 11
Narbonne	31 377	8%	45 809	12%	63 625	17%
Carcassonne	28 890	8%	54 013	14%	74 705	20%
Castelnau-d'Oléron	10 918	3%	15 409	4%	20 883	6%
Lézignan-Corbières	10 597	3%	14 651	4%	21 934	6%
Limoux	10 304	3%	14 469	4%	17 765	5%
Quillan	3 294	1%	4 410	1%	6 794	2%
Total	95 380	26%	148 761	40%	205 706	55%

Note méthodologique (valable pour toutes les cartes isochrones)

Hypothèses :

- 10 min à vélo = 2 km
- 20 min à vélo = 5 km
- 30 min à vélo = 7 km

Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »). La mesure se fait à partir du centre du pôle (ce qui explique qu'à Carcassonne une partie des carcassonnais se trouve à moins de 10 minutes)

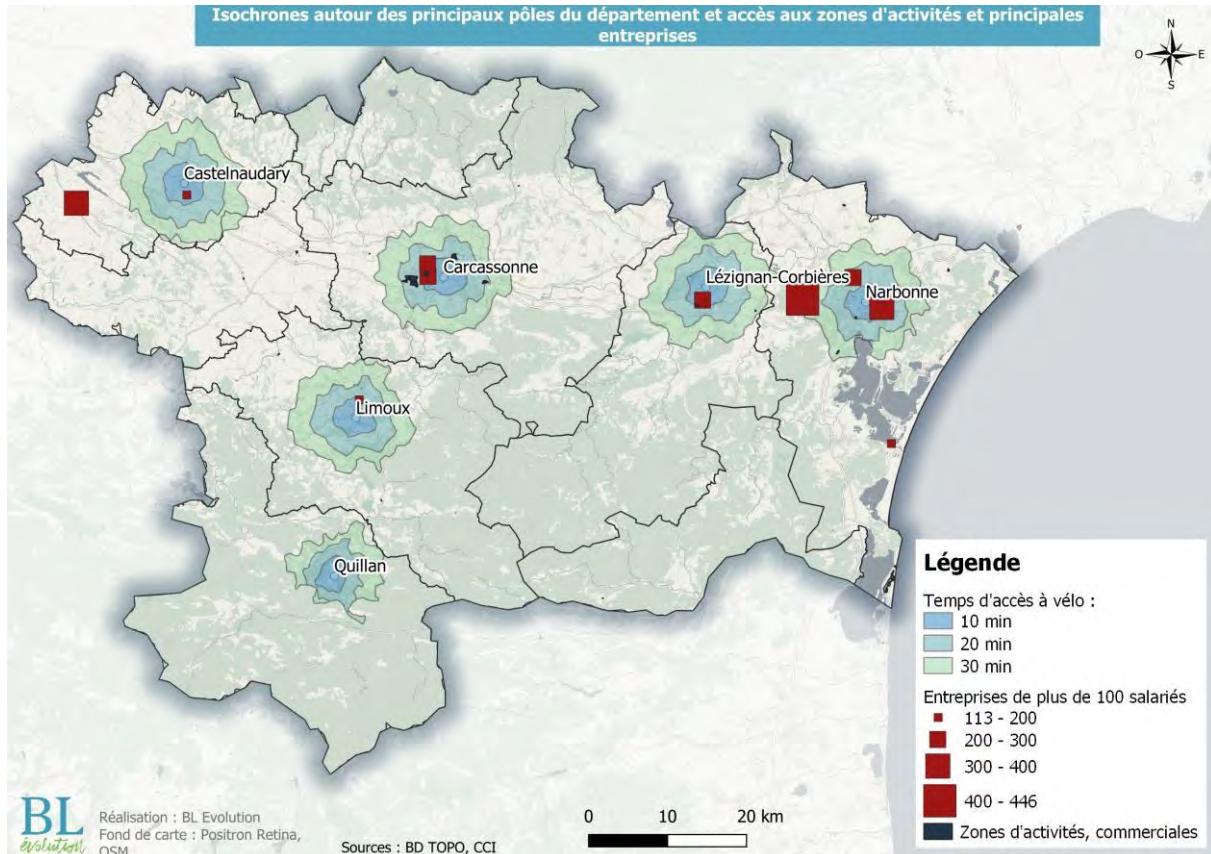
➤ Des temps d'accès à vélo pertinents pour une partie de la population :

- 40% des Audois sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle principal du département, soit plus de 148 000 habitants.
- 26% sont à moins de 10 minutes à vélo.

➤ Avec l'usage d'un vélo à assistance électrique, la proportion des habitants pouvant accéder à un pôle principal est encore plus importante



L'accessibilité à vélo des principales zones d'emploi et d'activité



Sur le territoire :

- **Les établissements employant entre 200 et 500 salariés** sont situés à Castelnaudary, Limoux et Salles-sur-l'Hers ;
- **Les établissements employant plus de 500 salariés** sont situés à Carcassonne (4600 postes salariés) et à Narbonne (2500 postes salariés) et proviennent du **secteur des administrations publiques** qui représentent donc les pourvoeurs d'emplois les plus importants. (source Clap Insee au 31/12/2015).
- Le Département de l'Aude est le principal employeur du territoire avec **2500 agents** en poste.

Sur la carte, sont représentées **les 10 principales entreprises du territoire** en nombre de salariés enregistrées à la CCI :

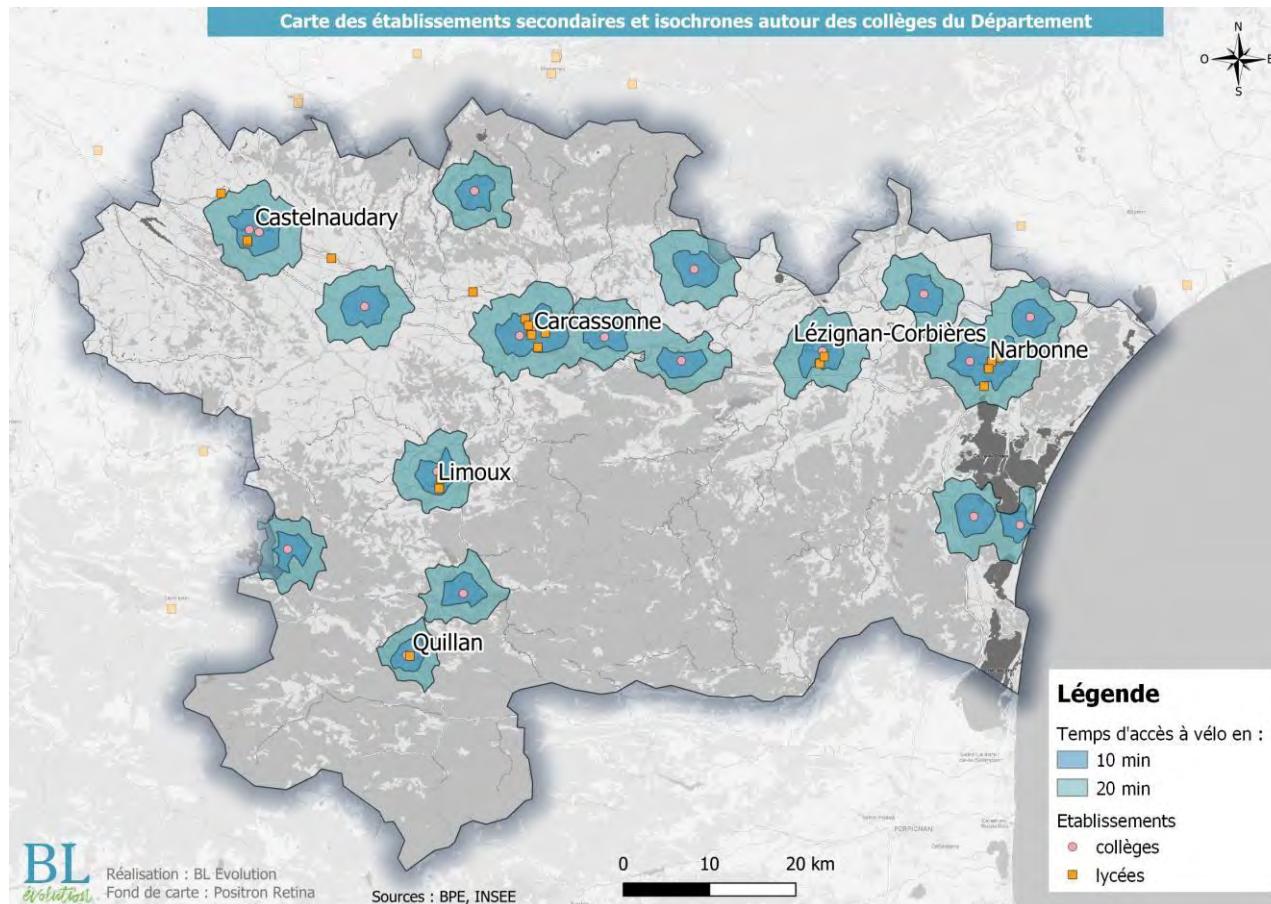
- Elles sont pour certaines **implantées à proximité des centres urbains** donc potentiellement desservies par des réseaux de transports urbain (Citibus à Narbonne, RTCA à Carcassonne) et **dans un rayon permettant une accessibilité à vélo**.
- D'autres sont plus éloignées - comme l'entreprise CAZAL à Salles-sur-l'Hers ou l'Hôpital privé du Grand Narbonne - posant des problématiques d'accessibilité en transports collectifs ou modes actifs.



L'accessibilité à vélo pour les trajets domicile – étude

i

Un fort potentiel de report modal vers le vélo également pour les scolaires



- Les emplacements des collèges sont relativement dispersés sur le département. **42% des collégiens habitent à moins de 10 min à vélo de leurs collèges, ce qui représente environ 7000 élèves. A 20 min à vélo, ils sont 58%.**
 - Les lycées sont en revanche concentrés au niveau des pôles principaux du département (Castelnau-d'Oléron, Carcassonne, Lézignan-Corbières, Limoux, Quillan, Narbonne), ce qui limite le nombre de lycéens situés à moins de 20 minutes à vélo de leur établissement.
- La disposition des collèges est plutôt un atout pour favoriser la pratique du vélo auprès des collégiens, à condition de sécuriser les accès aux établissements et d'offrir des parkings sécurisés et nombreux pour les vélos dans les établissements.
- La localisation des lycées au sein des pôles rend la pratique du vélo plus délicate pour une large partie des étudiants.

Données :

- chiffrage collèges Département Aude
- Entretien avec Service Sport et Jeunesse
- Données de population : Open Route Services, Filosofi



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Les flux intra-communaux

Ils sont **60 000** à travailler et vivre dans la même commune (**46% des actifs** de tout le département) et **40 000** à étudier et vivre dans la même commune (**56% des étudiants** de tout le département).

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail	Flux Domicile Etude	Somme Flux Domicile – Travail et Domicile - Etude
Narbonne	Narbonne	13 916	9 757	23 673
Carcassonne	Carcassonne	13 057	8 341	21 398
Castelnau-d'Orbieu	Castelnau-d'Orbieu	2 923	1 912	4 835
Lézignan-Corbières	Lézignan-Corbières	1 977	1 836	3 813
Limoux	Limoux	2 203	1 526	3 729
Port-la-Nouvelle	Port-la-Nouvelle	982	611	1 593
Sigean	Sigean	813	689	1 502
Coursan	Coursan	634	715	1 349
Trèbes	Trèbes	480	684	1 164
Gruissan	Gruissan	796	270	1 066
Leucate	Leucate	750	296	1 046
Quillan	Quillan	714	315	1 029
Bram	Bram	421	382	803
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	425	252	677
Fleury	Fleury	366	299	665
Villemoustaussou	Villemoustaussou	241	400	641
Sallèles-d'Aude	Sallèles-d'Aude	280	290	570

Principaux flux domicile – travail et domicile – étude intra-communaux

- Le potentiel de report modal vélo sur des déplacements internes aux communes est élevé.
- Toutefois, la compétence voirie du Département se limite aux routes départementales hors agglomération.
- Pour ces déplacements intra-communaux, ce seront principalement les communes et EPCI maîtres d'ouvrages qui auront un levier d'action.
- Le Département aura tout de même la possibilité d'accompagner financièrement la réalisation d'aménagement sur voirie communale ou intercommunale via le règlement actuel d'aides du schéma vélo départemental
- Il existe des réflexions et études à l'échelle communale (Coursan, Port-la-Nouvelle, ...).



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Les flux non intra-communaux

Ils sont **21 000** à se déplacer vers une commune située à moins de 7 km - distance à partir de laquelle le déplacement à vélo est tout à fait adapté -, pour aller travailler (**16% des actifs** de tout le département) et **12 000** pour aller étudier (**17% des étudiants** de tout le département).

Les 33 000 navetteurs (Domicile-Travail et Domicile-Etude) représentent 16% des flux totaux et se répartissent entre : 30.500 au sein d'un même EPCI et 2.500 entre EPCI voisins : 1500 à l'intérieur du département et 1000 entre départements voisins.

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km
Villemoustaussou	Carcassonne	1686
Coursan	Narbonne	1171*
Trèbes	Carcassonne	1160
Palaja	Carcassonne	1026
Cuxac-d'Aude	Narbonne	996
Vinassan	Narbonne	663
Pennautier	Carcassonne	652
Moussan	Narbonne	640
Conques-sur-Orbiel	Carcassonne	625
Lavalette	Carcassonne	590
Villegailhenc	Carcassonne	577
Cazilhac	Carcassonne	539
Villeneuve-la-Comptal	Castelnau-d'Aude	520
Pezens	Carcassonne	485
Montredon-des-Corbières	Narbonne	450
Cavanac	Carcassonne	379
Sigean	Port-la-Nouvelle	363
Berriac	Carcassonne	340
Villalier	Carcassonne	340
Narbonne	Montredon-des-Corbières	336

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude < 7 km
Alzonne	Bram	115
Espéraza	Couiza	115
Raissac-sur-Lampy	Bram	70
Val-du-Faby	Couiza	63
Pépieux	Olonzac	50
Molandier	Mazères	49
Montazels	Espéraza	45
La Bastide-sur-l'Hers	Chalabre	43
Saint-Gaudéric	Mirepoix	39
Fitou	Leucate	35
Ouveillan	Capestang	35
Canet	Villedaigne	35
Couiza	Espéraza	35
Castelnau-d'Aude	La Redorte	31
Canet	Raissac-d'Aude	30

➤ Le potentiel de report modal sur des déplacements entre communes est moins élevé que pour les déplacements internes. Il concerne tout de même un volume de personnes important.

➤ Le Département aurait certainement un rôle à jouer pour assurer le lien entre maîtrises d'ouvrage sur les liaisons cyclables potentielles inter-EPCI.

Principaux flux Domicile Travail et Domicile Etude inférieurs à 7 km non intra-communaux au sein d'une même EPCI (à gauche) et entre EPCI distincts (à droite)

*La distance entre Coursan et Narbonne (de mairie à mairie à vol d'oiseau) est supérieure à 7 km néanmoins les communes sont proches et les flux très importants.

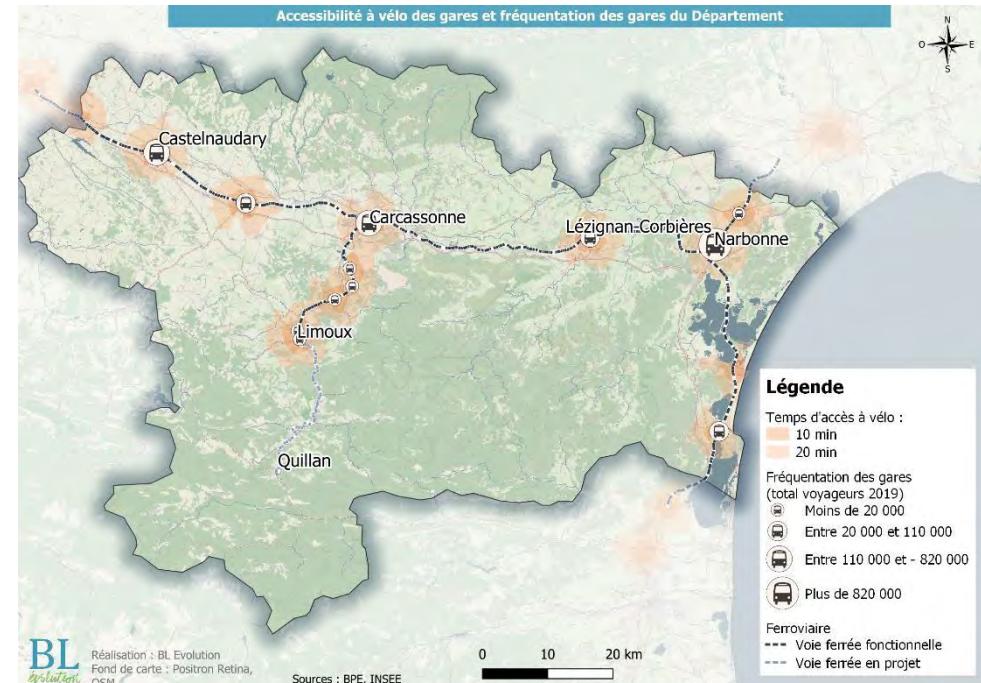
Source : Insee, RP 2018



Demande potentielle et report modal vers le train + vélo

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile-Travail
Coursan	Narbonne	811
Castelnau-d'Aude	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Sigean	Narbonne	348
Bram	Carcassonne	260
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226
Narbonne	Carcassonne	221
Carcassonne	Castelnau-d'Aude	197
Montréal	Carcassonne	155
Cruscadès	Narbonne	149
Leucate	Narbonne	143
Alzonne	Carcassonne	136
Narbonne	Coursan	133
Carcassonne	Lézignan-Corbières	133
Lézignan-Corbières	Carcassonne	119
Carcassonne	Narbonne	118
Bram	Castelnau-d'Aude	105
Narbonne	Sigean	104
Narbonne	Port-la-Nouvelle	98

Principaux flux Domicile-Travail supérieurs à 7 km dont les communes d'origine et destination sont situées à l'intérieur du corridor des 3 km autour d'une gare



Aude	Population	Nombre d'habitants à moins de 10 min à vélo (2 à 3 km)	Nombre d'habitants à moins de 20 min à vélo (5 km)	
		374 000	123 700	33%

- Le potentiel de pratiques intermodales vélo + train est important
- D'autant plus si on offre un haut niveau de service aux usagers
- Le potentiel est toutefois à mettre en perspective au vu de l'offre ferroviaire des gares (par exemple assez faible à Coursan)

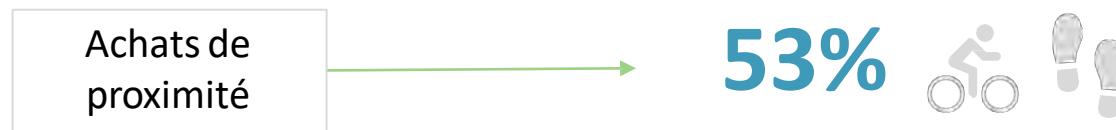


Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement



En moyenne, **63%** des répondants concernés par les déplacements quotidiens précités se déplacent en voiture, **18%** marchent et **7%** font du vélo. La voiture est donc l'outil très majoritaire pour se déplacer.

On constate un usage différencié selon les types de déplacements :



Pour **les déplacements de proximité**, les modes actifs disposent d'une part modale plus importante.

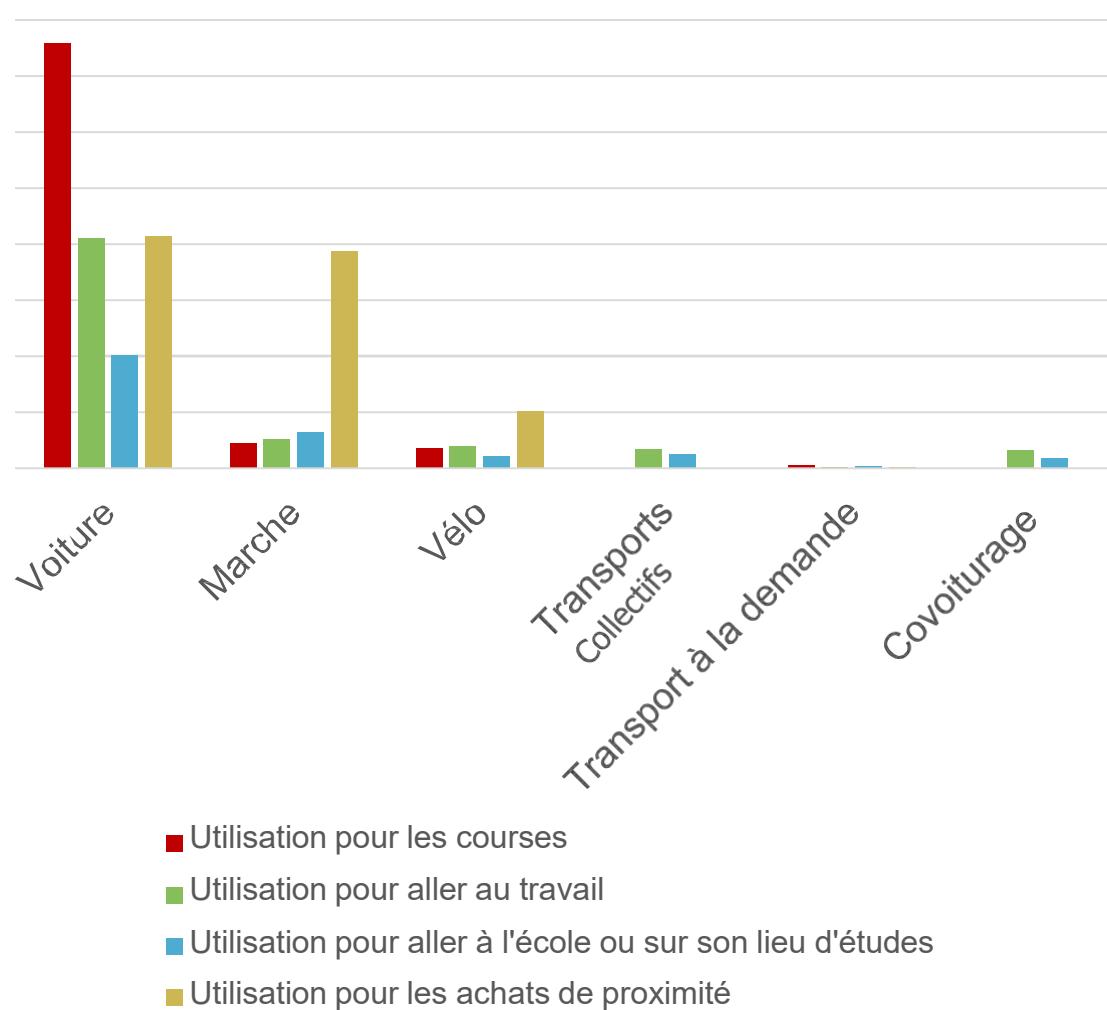
Aussi, de nombreux individus ont un recours ponctuel au vélo ou à la marche qu'il s'agit dès lors d'encourager pour l'élargir à l'ensemble de leurs déplacements du quotidien.

D'autant plus que **31%** des répondants réalisent **moins de 10km** quotidiennement **et utilisent dans leur majorité la voiture**.



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement

Utilisation des différents modes de transports au quotidien



Quelle distance parcourez-vous chaque jour ?

58% des répondants déclarent réaliser quotidiennement plus de 20km, une distance totale peu propice aux modes actifs. Pour ces individus, les solutions d'autopartage, covoiturage, transports collectifs peuvent être envisagées pour certains de leurs déplacements.

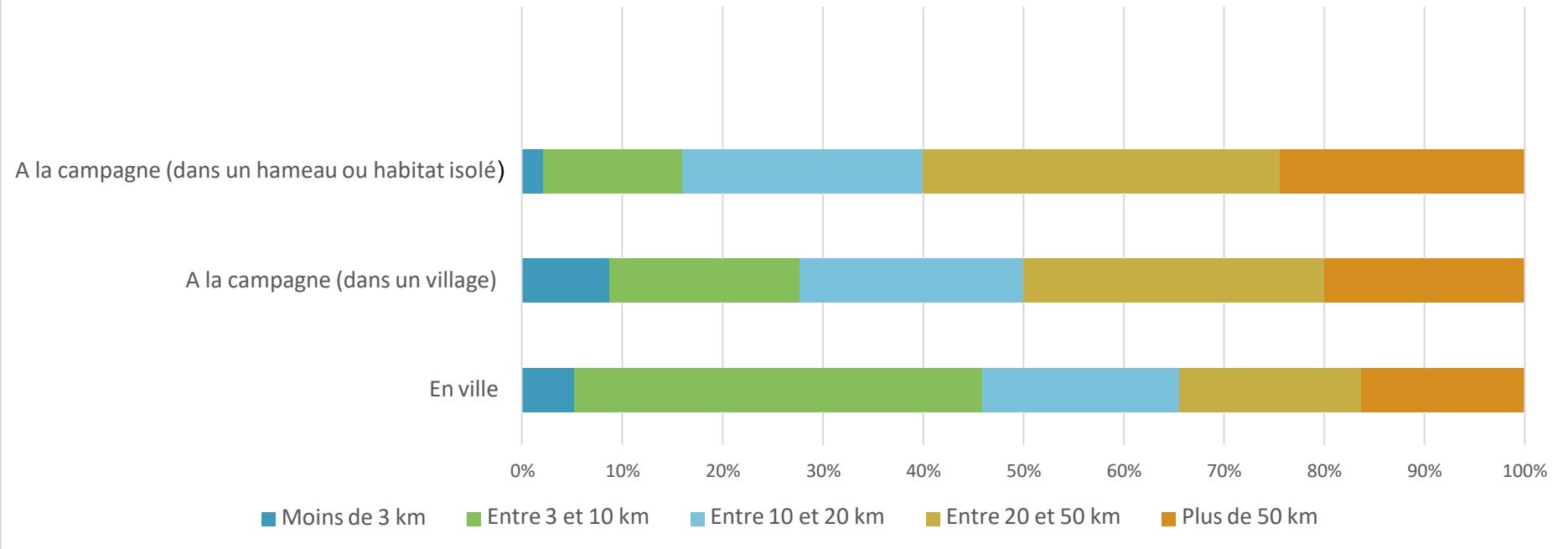
31% déclarent réaliser 10km ou moins par jour. Pour ces répondants, les modes actifs sont à favoriser.



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement et lieux d'habitation

i

Distance journalière parcourue selon la typologie de commune de résidence



45% des déplacements quotidiens des répondants habitant en ville font moins de 10 km.

A la campagne, dans un village **50%** des déplacements sont réalisés sur des distances inférieures à 20 km.

Plus on se situe dans un contexte urbain, plus la majorité des distances parcourues se réalisent sur des distances courtes.



Résultats de l'enquête en ligne : habitudes de déplacement

i

46% des répondants ont comme l'un des critères prioritaires de choix de mode de déplacement la **rapidité**. Viennent ensuite la simplicité, le manque d'alternatives et le confort.

i

42% des répondants ont dû renoncer à des déplacements faute de solutions de mobilités satisfaisantes.

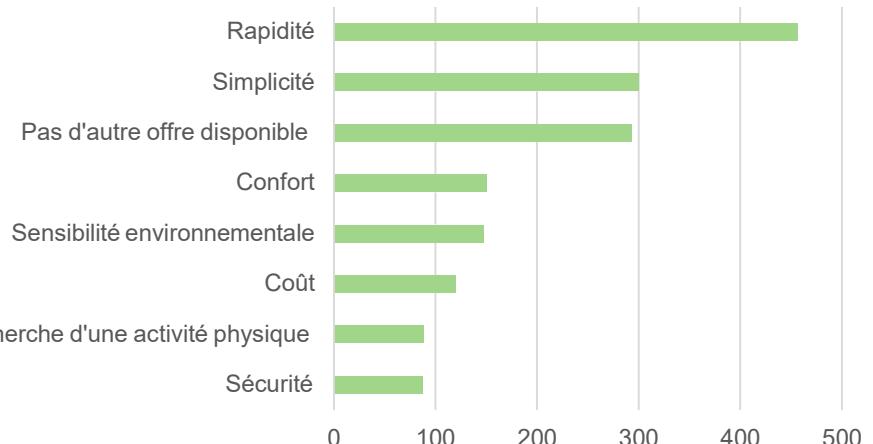
i

35% des répondants aimeraient changer leurs habitudes de déplacement pour un mode plus écoresponsable et **19% pour un mode moins coûteux**.

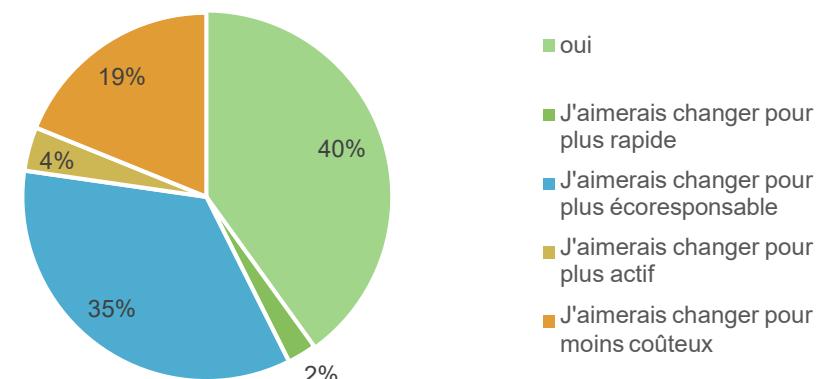
BL
évolution

Compte tenu des critères de choix, des souhaits de changement d'habitude et des distances parcourues, des solutions de **mobilité partagée** sont à encourager fortement.

Quel est le principal critère de choix de votre mode principal de déplacement ?



Etes-vous satisfait de vos habitudes de déplacement aujourd'hui ?



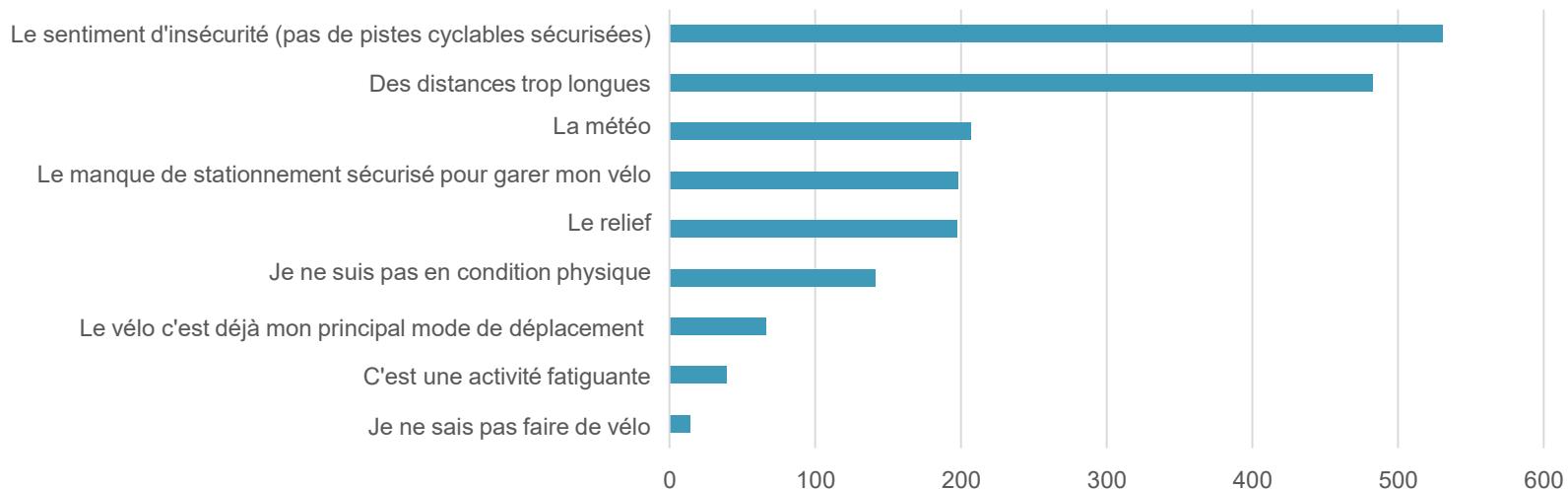


Résultats de l'enquête en ligne : freins à la pratique

i

Parmi les freins à la pratique du vélo, **54% des répondants** citent le **sentiment d'insécurité**.
Les distances trop longues arrivent en seconde position avec **49%**, puis la **météo**, à **21%**.

Quels sont les freins à l'utilisation du vélo pour vos déplacements quotidiens ?



Toutefois, **44%** des répondants se **disent prêts à utiliser davantage le vélo** ou le vélo à assistance électrique ce qui est un chiffre élevé compte tenu de la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements des répondants qui s'élève à 7%.

Ainsi, assurer la sécurité des liaisons cyclables et mettre en place des stationnements sécurisés ainsi que des services vélo, permettrait un report modal non-négligeable vers le vélo.

Bilan du précédent Schéma vélo 2018-2022



Green new deal : le plan vélo de la région Occitanie autour de 6 axes structurants

✓ Permettre le développement de l'usage du vélo du quotidien

- Type d'aménagement : uniquement liaisons en site propre suffisamment large avec un revêtement adapté, possibilité de portions avec circulation réellement apaisée
- Liaisons financées
 - Aide sur les liaisons les plus propices à l'usage du quotidien, longueur maximale des liaisons de 15 km (au-delà, déplacements à vélo non pertinents au quotidien)
 - Liaisons entre 2 intercommunalités ou AOM différentes et liaisons internes aux CC n'ayant pas la compétence mobilité financées. Liaisons internes à une AOM non financées.
 - Rabattement vers les gares, éventuellement rabattement vers des arrêts du réseau liO au cas par cas
 - Itinéraires cyclables intra-communaux en site propre, aménagement des bourgs au cas par cas avec le dispositif bourg centre

✓ Favoriser le développement du cyclotourisme

- Soutien à la réalisation d'infrastructures sur le réseau cyclotouristique d'intérêt régional (cf carte) : diverticules (rabattement : gare, site touristique, base de loisir, services, etc.), ouvrages d'art, aires de repos, aménagements en lien avec le Plan Littoral 21
- Renforcer et développer les services liés au cyclotourisme : services de location vélo en gare, déploiement Accueil Vélo, communication, etc.

✓ Faciliter la complémentarité entre le vélo, le réseau de transport public liO et les nouvelles mobilités

- Emport des vélos à bord des transports collectifs : financement de trains avec espace vélo, accessibilité des gares, expérimentation sur l'emport de vélo dans les autocars
- Intermodalité sans transport de vélo à bord des transports collectifs : aide à l'acquisition de vélo pliant, stationnements vélo au niveau des gares ferroviaires et routières, des arrêts de bus, développement des services vélos en gare
- Création de points-vélos service à proximité des gares avec des partenaires
- Réflexion sur le stationnement vélo dans les sites générateurs de flux, travail notamment sur les lycées
- Expérimentation de la mise en place de stationnement vélo sur les aires de covoiturage

✓ Faciliter l'acquisition du vélo

- Aide financière de 200€ pour l'achat de VAE, cumulable avec les aides de l'état
- Bonus Forfait Mobilités Durables : aide supplémentaire pour l'achat d'un second vélo pour les bénéficiaires du Forfait Mobilités Durables (prise en charge de 80% du vélo pour les personnes non imposable (plafonné à 400€ pour les VAE et 240€ pour les autres vélos, 50% du vélo pour les personnes imposable (plafonnée à 250€ pour les VAE et 150€ pour les autres vélos)
- Aide pour l'achat de vélo adapté PMR, financement de 50% plafonné à 1000€

✓ Favoriser un développement économique autour du vélo

- Aides diverses aux entreprises

✓ Etablir un suivi du dispositif et une gouvernance

- Dispositif de suivi du plan vélo avec des indicateurs
- Gouvernance à organiser entre la région, les maîtres d'ouvrages (départements notamment), et les AOM locales



Le plan vélo de la région Occitanie

La plupart des liaisons du plan vélo départemental apparaissent dans le plan vélo régional





Les démarches en cours sur le territoire

Les démarches de planification en cours dans le département

Certaines démarches sont menées sur le territoire, en particulier :

- 2 schémas vélo réalisés ou en cours sur les deux Communautés d'agglomération du Département
- Des propositions de maillage local dans la vallée de l'Aude portées par les associations
- Peu de démarches locales sur le reste du territoire

Par ailleurs, **la région Occitanie a également son plan vélo depuis 2020.** En tant qu'AOM, elle sera évidemment un acteur clé pour développer le vélo dans le département.

Tenant compte de ce contexte, le futur schéma vélo doit donc être pensé à plusieurs échelles :

- Travailler avec les deux agglomérations pour rendre cohérent leurs schémas vélo avec les itinéraires identifiés à l'échelle départementale.
 - Accompagner les EPCI dans la mise en place d'une politique de déploiement du vélo, en s'appuyant sur l'armature départementale existante.
- **Ainsi, la coordination des différentes démarches et l'accompagnement des EPCI seront des éléments clés pour la mise en œuvre d'une politique cyclable cohérente et efficace à l'échelle départementale.**

Nom de l'EPCI	Avancement politique cyclable*
CA Le Grand Narbonne	<ul style="list-style-type: none">• Schéma vélo en cours de finalisation
CA Carcassonne	<ul style="list-style-type: none">• Schéma vélo réalisé, février 2023
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Réseau de boucles loisirs existant
CC du Limouxin	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC Castelnau-d'Aude Lauragais Audois	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Piège Lauragais Malepère	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Pyrénées Audoises	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC de la Montagne Noire	<ul style="list-style-type: none">• Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Corbières Salanque Méditerranée	<ul style="list-style-type: none">• Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Lauragais Revel Sorezais	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI

Démarches locales de planification cyclable *Des communes ont également lancer des démarches cyclables, notamment sur le Grand Narbonne, on peut également citer la ville de Bram.



Les démarches en cours sur le territoire

Des agglomérations qui s'emparent du sujet vélo

Plan des Mobilités Actives – Grand Narbonne

Alors que le Grand Narbonne possède déjà un réseau d'infrastructures cyclables sur son territoire, l'élaboration d'un Plan des Mobilités Actives a été lancé, avec pour objectif :

- de définir le futur réseau cyclable du Grand Narbonne,
- de déterminer les différents services à mettre en œuvre pour favoriser la pratique du vélo (stationnement, location, etc.)
- de proposer des actions d'accompagnement pour favoriser les mobilités actives (communication, sensibilisation, etc.)

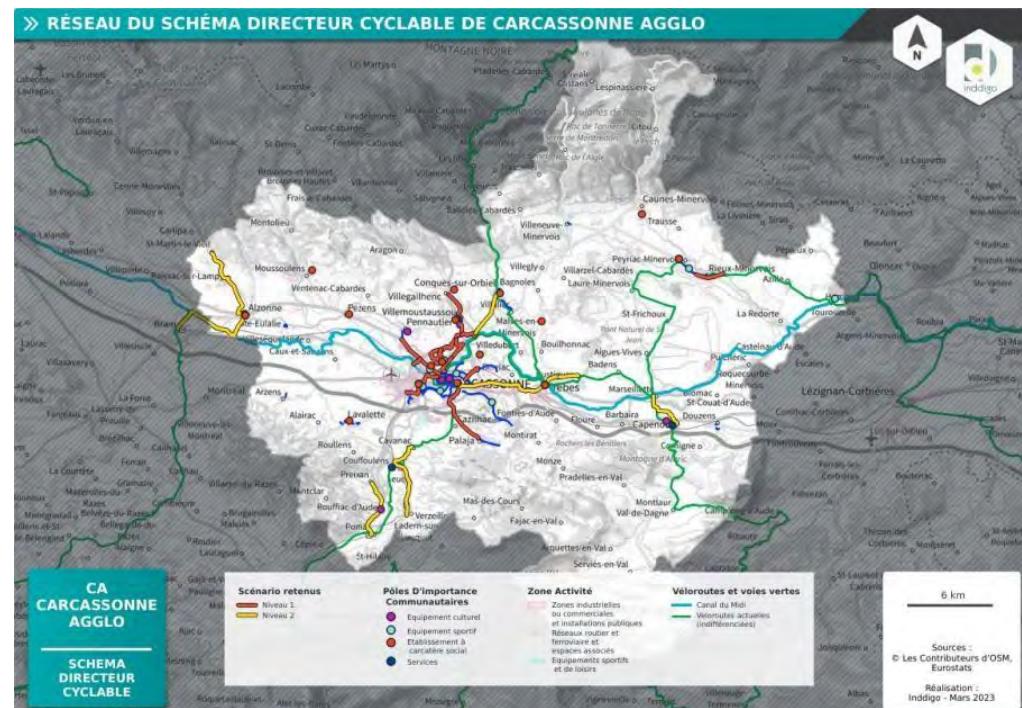
Il sera intéressant de suivre de près ce nouveau plan, et notamment de travailler sur la mise en œuvre des itinéraires cyclables d'intérêt départementaux situés sur le territoire.

- **Le département a un rôle clé à jouer dans l'accompagnement à la mise en œuvre de ces deux schémas, le schéma départemental devra également être complémentaire de ces démarches.**

Schéma Directeur Cyclable – Carcassonne Agglomération

Pour faire suite au Plan Global de Déplacements existant depuis 2019, Carcassonne Agglomération a validé, début 2023, son nouveau schéma vélo pour faire décoller la pratique cyclable dans les années à venir. Ce schéma contient notamment :

- la mise en œuvre d'un réseau cyclable communautaire de 70 km, à déployer sur 10 ans :
 - 32 km d'itinéraires prioritaires
 - 38 km d'itinéraires complémentaires
 - 32 km d'aménagement sur voirie communale avec une maîtrise d'ouvrage laissée aux communes, 38 km sur voirie départementale
- Un dispositif d'aide au soutien des projets communaux : étude, aménagement, stationnement
- 50 000 €/an sur le stationnement vélo
- la réalisation d'un Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES) et le déploiement du Savoir Rouler à Vélo
- entre 26 et 34 € par an et par habitant sur le sujet du vélo à court terme (enveloppe de 3 à 4 M€)





Les démarches en cours sur le territoire

Le potentiel de développement du vélo dans la vallée de l'Aude

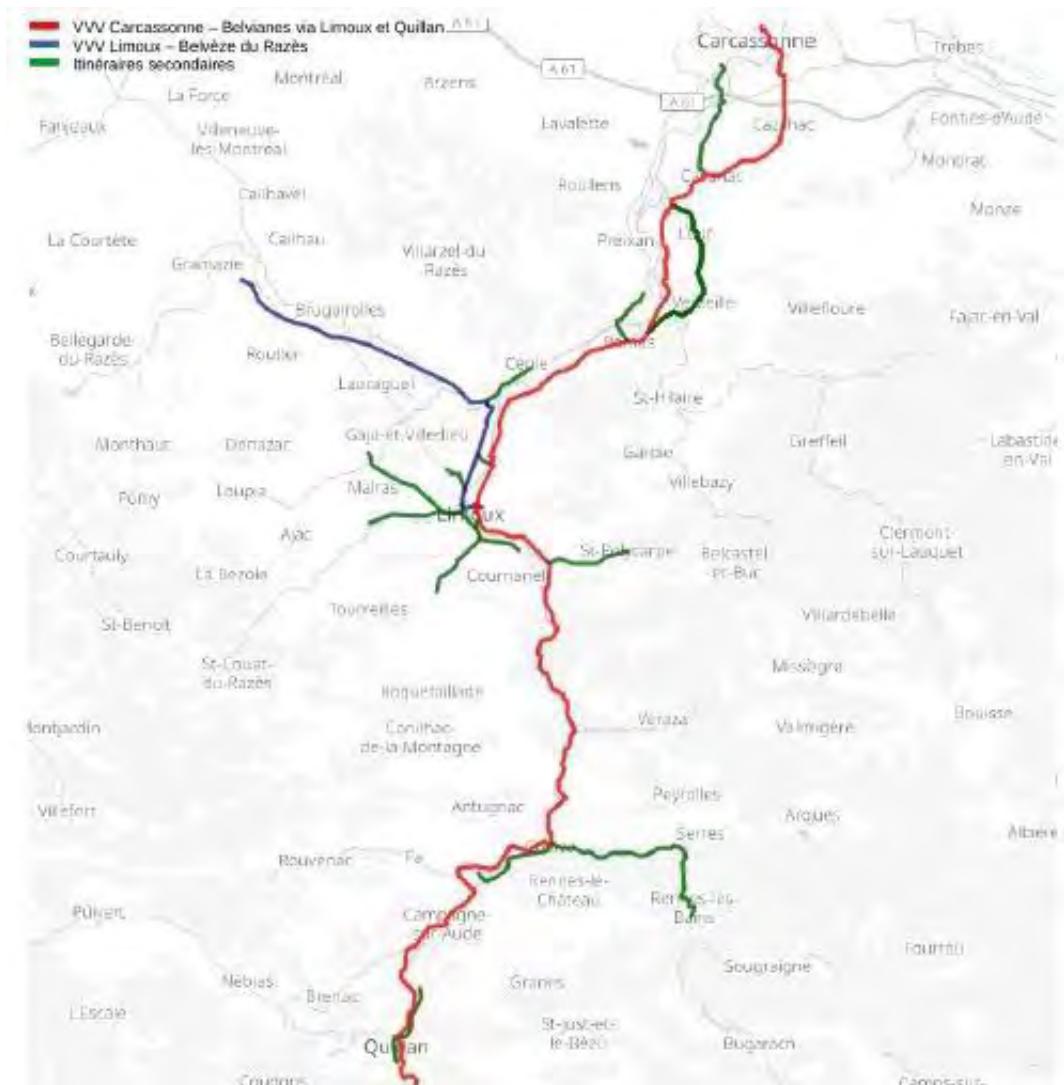
La Vallée de l'Aude est desservie par une ligne ferroviaire et 5 gares fonctionnelles dont les principales sont Carcassonne et Limoux.

L'AF3V – Association française des véloroutes et voies vertes, en partenariat avec l'ALF, Association pour le Maintien et le Développement de la ligne ferroviaire Carcassonne/Quillan et l'association de covoiturage en Haute Vallée la Trame porte un projet d'itinéraire cyclable reliant Quillan à Carcassonne.

L'axe Quillan – Carcassonne est inscrit comme axe complémentaire dans le schéma départemental vélo 2018 – 2022. En effet, il présente un intérêt majeur en reliant la vallée de l'Aude et ses communes au Canal du Midi. Par ailleurs, le projet de véloroute entre Limoux et Belvèze du Razès n'est pas inscrit dans le précédent schéma vélo mais cet itinéraire présente un intérêt majeur car il permet de relier la vallée de l'Aude à la voie verte existante Bram – Montségur.

Enfin, un travail de rabattement vers l'axe Carcassonne – Quillan a également été réalisé pour offrir un maillage fin sur le territoire. Ces liaisons complémentaires pourraient être subventionnées par le département dans le cadre du schéma vélo.

Ainsi, il serait intéressant pour les différents EPCI situés le long de la vallée de l'Aude de s'emparer de ce travail réalisé, non seulement pour réfléchir à la mise en œuvre des itinéraires identifiés, mais également pour construire un écosystème vélo sur leur territoire (communication, stationnement, location, etc.).



Projet d'itinéraire cyclable reliant Quillan à Carcassonne via Limoux (tracé rouge), liaison Limoux-Belvèze du Razès (tracé bleu) et itinéraires secondaires / rabattements vers les gares (tracé vert) ; carte datant de Juin 2022, AF3V.



Les services vélo

Les services et l'écosystème vélo

Pour favoriser l'usage du vélo, c'est l'ensemble du système vélo qui doit être pensé soit garantir un accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptés au vélo, mais également des services vélo permettant :

- Avoir un vélo à disposition
- Pouvoir stationner son vélo
- Pouvoir réparer et entretenir son vélo
- De savoir faire du vélo

Aides à l'achat

La Région Occitanie propose une prime à l'achat de vélos via un écochèque.

Location vélo longue-durée

Carcassonne Agglomération propose un service de location de vélos longue-durée : « Vélo Cité Agglo ». Il est possible de louer un vélo à assistance électrique au mois, trimestre, semestre ou année avec une tarification dégressive. La flotte de 165 vélos sont loués à 100% entre juin et septembre. En moyenne, 50% des vélos sont loués sur l'année. L'agglomération vise l'acquisition de 35 vélos supplémentaires.

Vélos en libre-service

La ville de Carcassonne propose un service de vélos en libre-service « Cyclolib » concentré dans le centre et aux abords de la cité médiévale (5 stations de recharge et 4 stations virtuelle) avec une offre tarifaire plutôt adaptée usagers ponctuels (3 € / heure).

La ville de Narbonne met également à disposition une offre de vélos en libre-service via un opérateur privé « Bik'air » qui propose un service de VLS sans stations. D'après le site de la ville, le bilan est positif 6 mois après le lancement avec 2600 trajets /mois en moyenne, 110 vélos disponibles (80 à Narbonne et 30 supplémentaires à Narbonne plage). Depuis juillet 2023, l'opérateur Bik'Air est également présent sur la commune de Leucate avec 70 VAE.

Réparation des vélos

La réparation des vélos est proposée par la majorité des vélocistes. De nombreuses associations proposent des ateliers de réparation / et d'autoréparation fixes ou mobiles au sein de leurs locaux comme par exemple Narbovélo à Narbonne, ou La Roue qui Tourne à Castelnau-dary.

Apprentissage du vélo

Le programme Savoir Rouler A Vélo (SRAV) est déployé sur le territoire.

Stationnements vélo

Les collectivités AOM – la Région Occitanie et Communautés d'agglomération de Narbonne et Carcassonne, s'équipent progressivement en stationnements vélo mais celui-ci reste encore trop peu répandu et capacitaire pour développer fortement les pratiques cyclables. Le département souhaite accompagner les collèges à se doter en stationnements vélo.

D'après l'enquête mobilité, parmi les 48% des répondants ayant répondu avoir accès à un vélo (soit 1 répondant sur 2) :

- 33% vivent en ville / 59% vivent à la campagne dans un village
- 68 % sont actifs avec un emploi et 27% sont retraités

Parmi les freins principaux identifiés lors des 4 ateliers de concertation au sujet des services vélo :

- Manque de stationnements vélo sécurisés
- Aide à l'achat insuffisante



Le bilan du précédent schéma vélo

D'après le baromètre du Plan national vélo 2021, **235 km de pistes cyclables** sont aménagés dans le département soit 0,62 ml / habitant.

Le contenu du schéma vélo 2018 - 2022

L'élaboration du schéma départemental vélo 2018 – 2022 a permis la réalisation d'un diagnostic complet du territoire (analyse de la morphologie, de la demande de déplacements, de l'offre actuelle, etc.), puis de construire **un plan d'action autour de 6 axes majeurs :**

- La mise en œuvre d'infrastructures cyclables, principalement à vocation touristique
- Le développement d'une offre de services vélos
- Un travail au niveau des collèges
- La communication
- Des réflexions sur la gouvernance
- La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation

Travailler sur l'actualisation de ce schéma vélo sera l'occasion de résituer le précédent schéma dans un contexte de développement du vélo du quotidien, et de retravailler le plan d'actions pour entrer en résonance avec l'ambition nationale de développement du vélo et la nécessaire transformation de nos habitudes de déplacements.

Avant tout, il s'agira de faire le bilan des actions menées ces dernières années sur le territoire, non seulement pour identifier et lever les freins à la mise en place de certaines actions, mais également pour objectiver la politique vélo du département, dans **l'objectif de co-construire la feuille de route pour les prochaines années.**

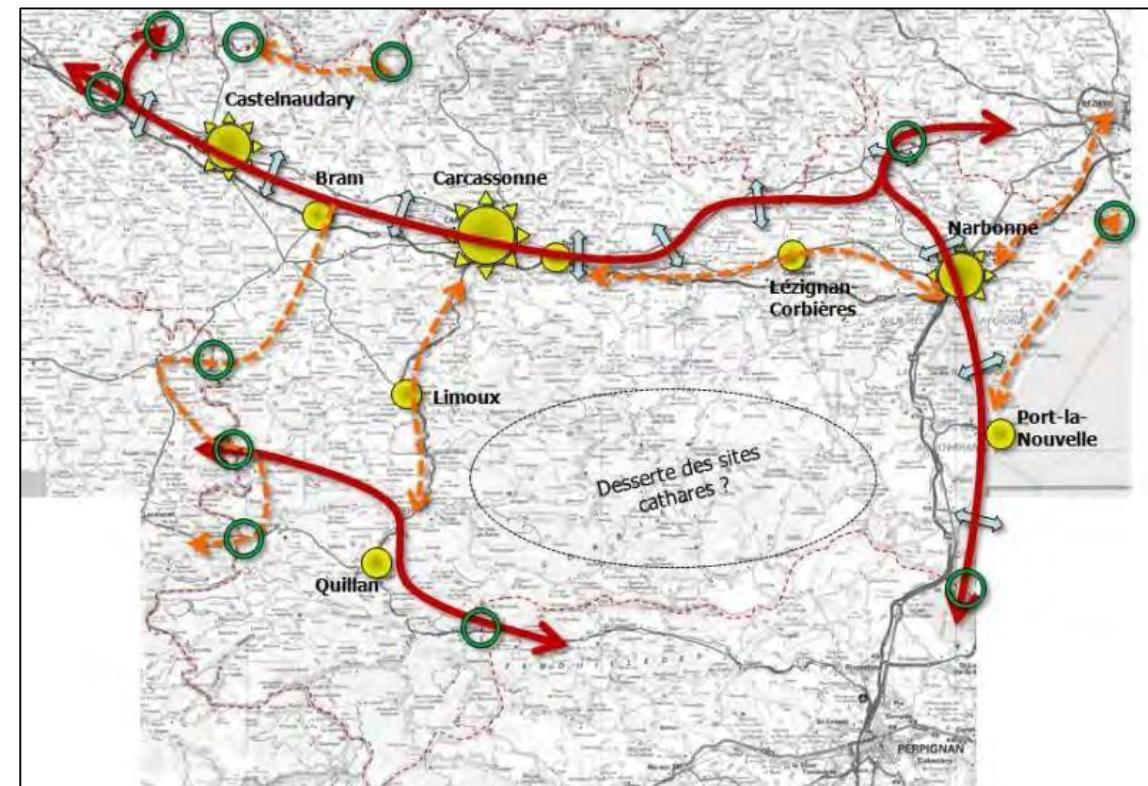


Schéma d'intention de la politique de développement cyclable
Source : Plan vélo 2018 - 2022



Ossatures



Axes complémentaires



Départs d'axes secondaires



Liaisons inter-départementales



Aire urbaine principale



Aire urbaine secondaire



Le bilan du précédent schéma vélo

Volet « Infrastructure »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement	
A1 - Réalisation des ossatures du réseau cyclable	261 km d'infrastructure à réaliser d'ici 2025, le plus souvent sous forme d'aménagements en site propre capables d'accueillir un large éventail d'usagers.		Certains itinéraires ont été réalisés (V81, Canal du Midi) depuis le précédent schéma, et environ 224 km sont aujourd'hui aménagés sur l'ossature du réseau. La rigole de la Plaine (V84) et certains tronçons de l'EV8 restent notamment à aménager.
A2 - Réalisation des itinéraires complémentaires	200 km à réaliser ne privilégiant pas nécessairement le recours au site propre.		Seule la voie verte Canal du Midi - Montségur a été réalisée, soit environ 66 km . L'état d'avancement des autres itinéraires n'a que peu évolué depuis 2018.
A3 - Développement d'un maillage local	Réalisation d'axes locaux (itinéraires, boucles...) au départ des ossatures et des itinéraires complémentaires via un règlement d'aides spécifique conditionnant la participation financière du Conseil Départemental.		Plusieurs itinéraires ont été financés depuis 2021 pour un total 9,5 km d'aménagements subventionnés sur la période 2021-2022 (2 ans), et 8,75 km en prévision sur l'année 2023 (non validé), avec une enveloppe annuelle autour de 200 000 €/an .
A4 - Jalonnement des itinéraires	Pose d'un jalonnement pour l'ensemble des itinéraires composant le réseau départemental.		La plupart des itinéraires du plan vélo réalisés ont été jalonnés pour favoriser le cyclotourisme, une réflexion sur le jalonnement pour les trajets du quotidien serait intéressante à mener.



Le bilan du précédent schéma vélo

Volets « Services », « Utilitaire », et « Communication »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement	
B5- Développement de l'intermodalité	A définir avec la région OCCITANIE.		Action non prise en main par le département, des actions en faveur de l'intermodalité ont toutefois été menées sur le territoire, la région Occitanie a également intégré cette thématique dans son plan vélo.
B6- Déploiement du référentiel « Accueil Vélo »	Aboutir à une centaine d'opérateurs labellisés dans le Département à court terme (2020), 200 à horizon 2022.		Campagne menée sur la Véloroute 80 Canal du Midi et en cours sur la Voie verte Canal du Midi – Montségur. Pas d'action sur le référentiel pour les autres itinéraires. 117 opérateurs sont référencés dans l'Aude en 2023*.
C7- Les plans de déplacements de collèges	L'Aude recense 28 collèges au total : Intégrer chaque année 2 nouveaux collèges dans la démarche pour atteindre 18 collèges en 2026 et la totalité pour 2030 . Le nouveau collège de Lézignan-Corbières et le collège des Fontanilles peuvent être identifiés comme prioritaires.		Aucune action réalisée depuis la mise en œuvre du plan vélo.
D8- Plan de communication de la politique cyclable	Réaliser un plan de communication annuel . Réunir un comité technique tous les trimestres qui travaillera sur la mise en œuvre et le suivi de la communication.		Alimentation de la base de données existante (SIT) et développement d'outils de communication qualitatifs. L'offre cyclable pourrait toutefois être plus visible et lisible.

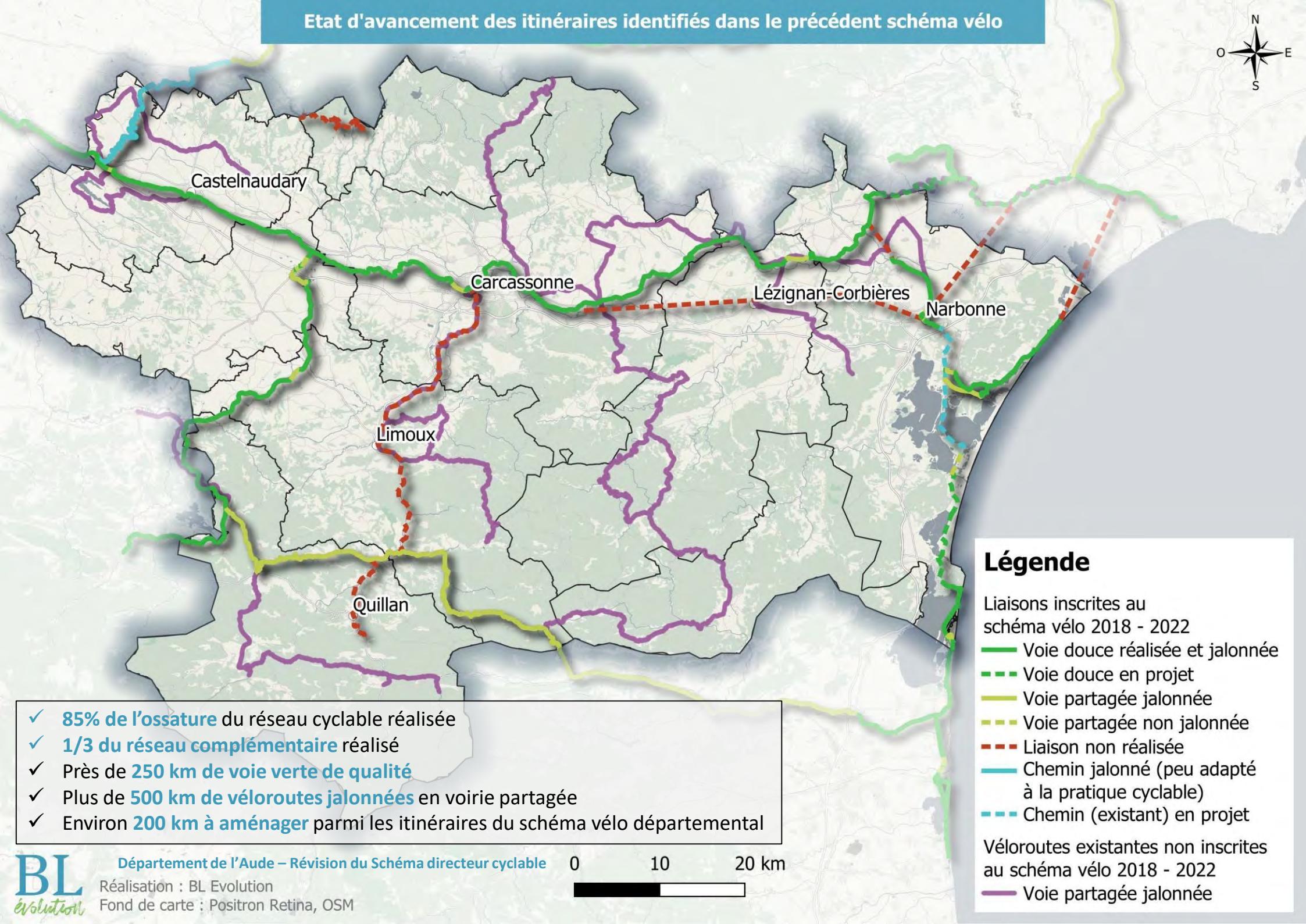


Le bilan du précédent schéma vélo

Volets « Gouvernance » et « Evaluation »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement	
E9- Pilotage et suivi de la mise en œuvre de la politique cyclable	Organisation d'un pilotage annuel assurant la mise en œuvre de la politique cyclable.		Instance de pilotage/suivi sur le Canal du Midi et le Canal du Midi – Montségur. Pas d'instances de suivi sur les autres itinéraires. Pas d'instances de concertation locale pour les différents itinéraires.
F10- Evaluation de l'avancée de la politique cyclable	L' évaluation de la politique cyclable à N+6 au travers d'un audit Bypad, le suivi des indicateurs pour chaque action.		Certaines actions sont référencées dans différents documents de synthèse, pas d'outil de suivi de la politique vélo. Actualisation du schéma vélo en cours.
F11- Evaluation de la fréquentation et des impacts des itinéraires	Pose de compteurs permanents en phase travaux ; définitions de points de contrôle complémentaires ; réalisation de campagnes d'enquêtes et comptages tous les 3 ans. Aide à l' acquisition de compteurs destinés au suivi de la fréquentation.		11 compteurs automatiques sur le département : 6 compteurs sur la véloroute du Canal du Midi, 4 compteurs sur la voie verte du Canal du Midi Montségur, et 1 compteur à Gruissan. Comptages à programmer sur les itinéraires complémentaires. Enquêtes approfondies réalisées sur Eurovélo 8, en cours sur la véloroute du Canal du Midi en 2023, à programmer sur les autres itinéraires.

Etat d'avancement des itinéraires identifiés dans le précédent schéma vélo





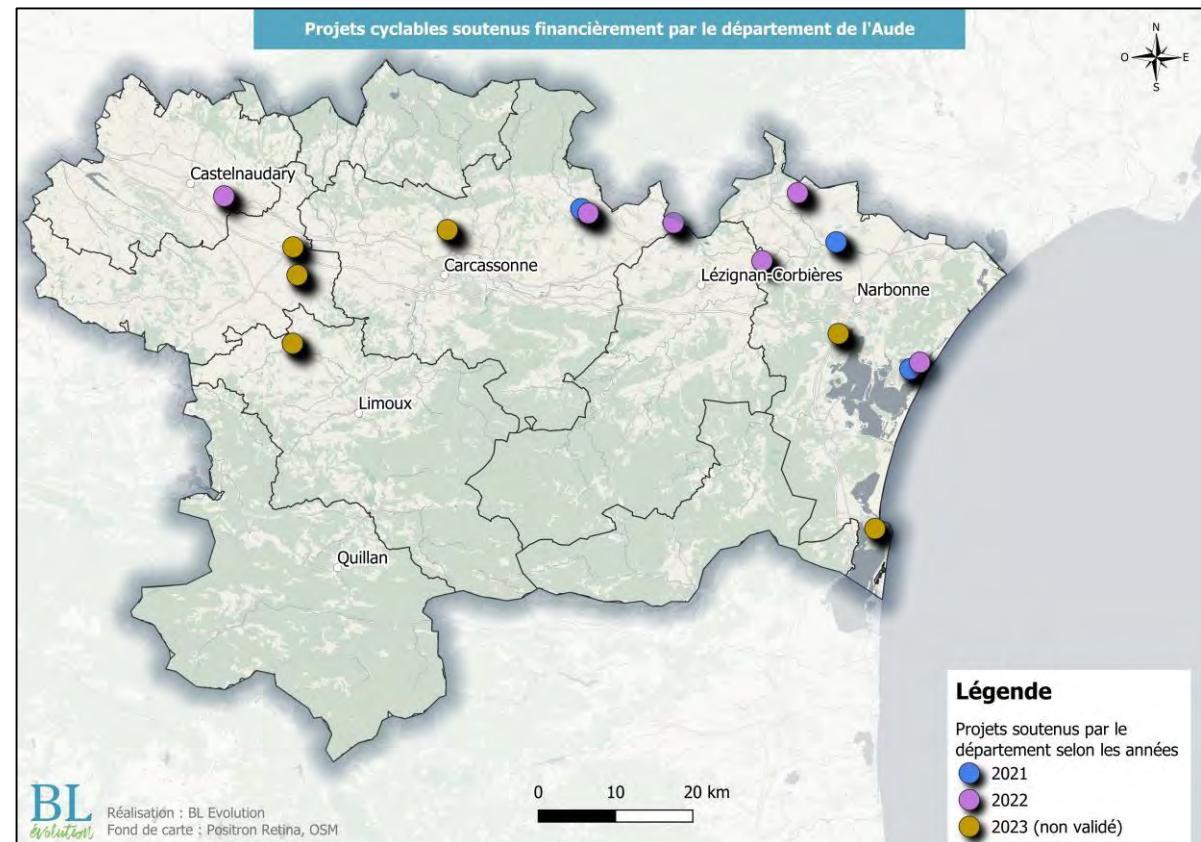
Le bilan du précédent schéma vélo

Les aides du département pour le développement d'un maillage local

Afin de développer un maillage local sur le territoire, le département a mis en place un dispositif d'aides pour les liaisons cyclables ne faisant pas partie du maillage défini dans le schéma vélo. En tenant compte des investissements probables pour 2023 (budget non validé), le dispositif a permis sur 3 ans, entre 2021 et 2023 :

- ✓ d'accorder plus de **500 000 € de subventions**
- ✓ de contribuer au financement d'environ **18 km d'aménagements cyclables en site propre**

De nombreuses intentions d'aménagements sont également évoquées avec les services du département par les différentes communes et EPCI. Bien qu'une enveloppe d'environ 200 000 €/an ait été dédiée aux subventions ces 3 dernières années, la multiplication des projets et les schémas directeurs cyclables réalisés par certaines EPCI devrait augmenter les demandes de subventions auprès du département. **Il semble donc essentiel de travailler sur les modalités de subventions (budget dédié, critères, etc.) pour créer un maillage cyclable efficace sur le territoire.**





Le bilan du précédent schéma vélo

La qualité des aménagements du schéma vélo

Créer un cheminement séparé de la chaussée n'est pas suffisant pour obtenir une voie cyclable de qualité. En particulier, le revêtement choisi joue un rôle essentiel pour le confort et la sécurité des usagers.

Bien que la qualité de roulement passe parfois en second plan sur les itinéraires cyclotouristiques, un revêtement adapté pour toutes les pratiques cyclables est primordial pour les déplacements vélo du quotidien (à toutes les saisons et par tous les temps !).

De plus, bien que les sols stabilisés semblent plus naturels, ils nécessitent beaucoup d'entretien au fil des années et imperméabilise également les sols, ce qui n'en fait pas un revêtement particulièrement écologique (voir [notre étude sur les impacts environnementaux des aménagements cyclables](#)). La mise en place d'enrobés (à froid) est donc à prioriser, dans la mesure du possible.

Par exemple, même si de nombreuses portions du Canal du Midi sont bien adaptées à une pratique du quotidien, d'autres portions ne présentent pas un revêtement confortable pour se déplacer au quotidien à vélo, en trottinette, etc. De la même façon, la Rigole de la Plaine, récemment jalonnée pour le cyclotouriste, n'est pas une liaison pertinente pour les déplacements du quotidien. Bien que le cheminement existe, il faudrait en effet retravailler la liaison pour créer une véritable voie verte.

Enfin, la mise en œuvre de Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sur certains tronçons des itinéraires est une alternative intéressante là où la mise en place d'aménagements en site propre est contrainte. Toutefois, pour que ce type d'aménagement soit fonctionnel, il faudra s'assurer que le trafic motorisé soit relativement faible et que la vitesse de circulation soit limitée, ce qui semble être le cas sur les tronçons aménagés par le département.

Département de l'Aude – Révision du Schéma directeur cyclable



Canal du Midi –
Revêtement qualitatif



Canal du Midi – Revêtement moins qualitatif qui nécessitera davantage d'entretien



CVCB bien aménagées sur l'itinéraire du
Canal du midi – Montségur, à Belvèze (à
gauche) et Bram (à droite)



La Rigole de la Plaine –
ce type
d'aménagement n'est
pas adapté à une
pratique cyclable du
quotidien





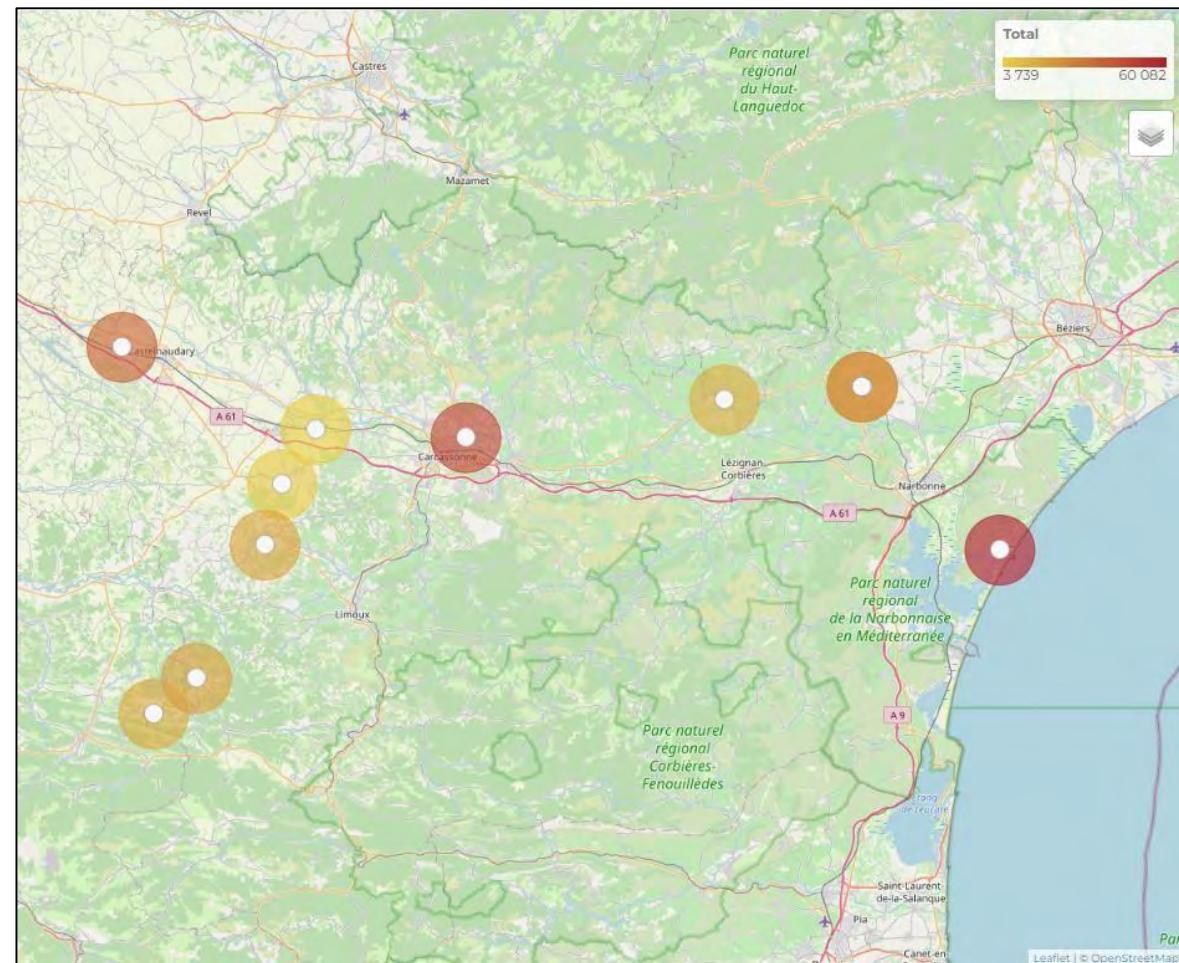
Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Fréquentation de l'ossature du réseau cyclable de l'Aude

En analysant les données des compteurs installées sur les différents itinéraires, nous pouvons en conclure que le réseau ossature est inégalement fréquenté, en particulier :

- **Le canal du Midi (V80) est en moyenne bien plus fréquenté que l'itinéraire du canal du Midi – Montségur.**
- **Les compteurs situés proche des principales communes sont les plus fréquentés** (Gruissan, Castelnau-dary, Carcassonne).
- **La localisation des compteurs donnent plus à voir les usages loisirs que des usages quotidiens.**

Site	Moyenne journalière
Etang de Matouille, Gruissan Vélos	303
Ecluse de St Jean Vélos	132
Ecluse de Domergue Vélos	107
Canal du Midi côté restaurant Vélos	71
Canal du Midi côté Chemin de Halage Vélos	65
Chalabre	51
Belvezo du Razès	49
RD620 Aire de repos	43
Ecluse de l'Homps Vélos	39
Villeneuve-Lès-Montréal Vélos	24
Pont du diable Vélos	11



Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable au niveau des points de comptage entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023 (certains compteurs n'étaient pas installés sur l'intégralité de la période de comptage)



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié qui varie selon les saisons

L'analyse des comptages vélo sur différentes périodes de l'année permet de [voir les multiples usages du réseau cyclable](#). Bien que les flux soient plus importants en été, les itinéraires sont également fréquentés tout au long de l'année, aussi bien en semaine que le weekend.

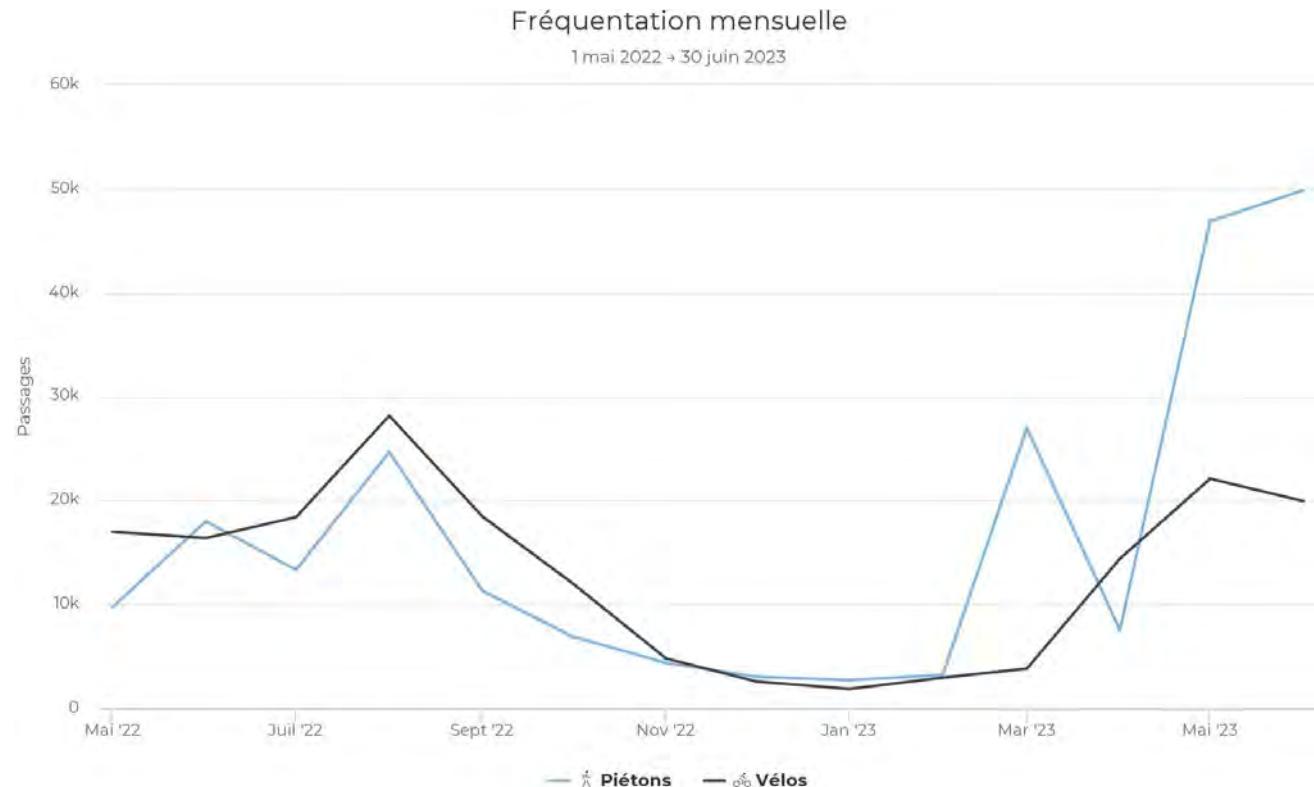




Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié qui varie selon les saisons

- L'usage du canal du Midi est réparti entre les cyclistes et les piétons dans des proportions similaires. D'autres usagers sont parfois présents sur le canal (chevaux par exemple). Cette différenciation d'usage dépend également beaucoup des tronçons (voir slide suivante).
- L'hiver est une période de faible fréquentation, que ce soit pour les cyclistes ou pour les piétons.
- On observe une légère augmentation du nombre de cyclistes ainsi qu'une nette augmentation du nombre de piétons sur les mois de mai et juin 2023 comparé à la même période en 2022, ce qui peut être un signe de l'augmentation de la fréquentation de l'itinéraire, augmentation qui pourrait se confirmer dans les années à venir.
- Le canal du Midi est le plus fréquenté sur les mois de juillet et août, mais il reste très fréquenté les autres mois hors hiver. Nous pouvons en conclure que ce n'est pas uniquement un itinéraire pour les vacances à vélo, mais qu'il est également utilisé par les habitants de l'Aude (loisirs, weekend, déplacements utilitaires, etc.)



Nombre de cyclistes et de piétons au niveau des points de comptage 1^{er} mai 2022 et le 30 juin 2023

Seuls les points de comptage suffisamment anciens sur le canal du Midi ont été pris en compte, à savoir :

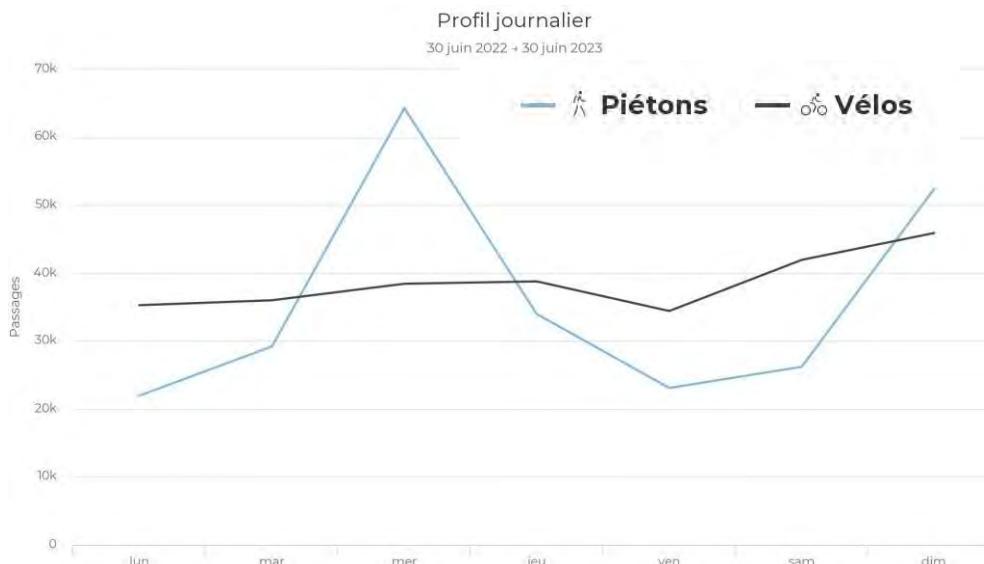
- Canal du Midi côté Chemin de Halage
- Canal du Midi côté restaurant
- Ecluse de Domergue
- Ecluse de l'Homps
- Ecluse de St Jean



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié selon les tronçons

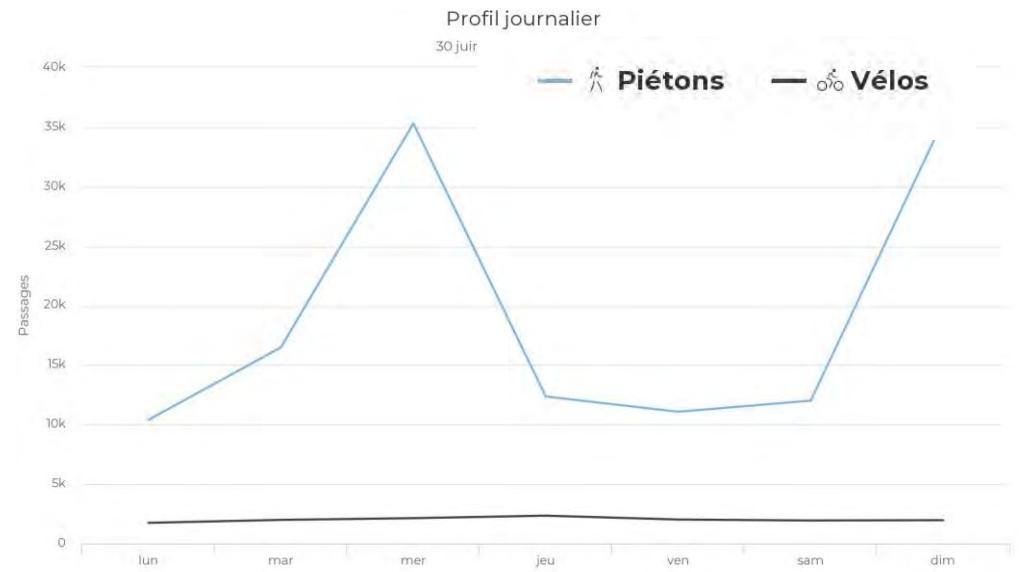
- D'après les compteurs, le réseau cyclable semble particulièrement fréquenté les mercredis et dimanche par les piétons, probablement pour un usage loisirs. Bien que la fréquentation de cyclistes soit légèrement plus importante le weekend, elle reste plus homogène sur l'ensemble de la semaine ce qui laisse penser que le réseau cyclable a également un rôle à jouer sur le volet utilitaire (bien que la position des compteurs limite grandement le potentiel de captage des trajets du quotidien).
- Les usages sont très variables d'un tronçon à l'autre**, et la localisation du compteur compte pour beaucoup dans les données collectées. La comparaison de quelques compteurs du département illustre bien cette diversité d'usage.



*Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine sur l'ensemble des 11 compteurs entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023
Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable*



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine au niveau de l'étang de Mateille à Gruissan entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023



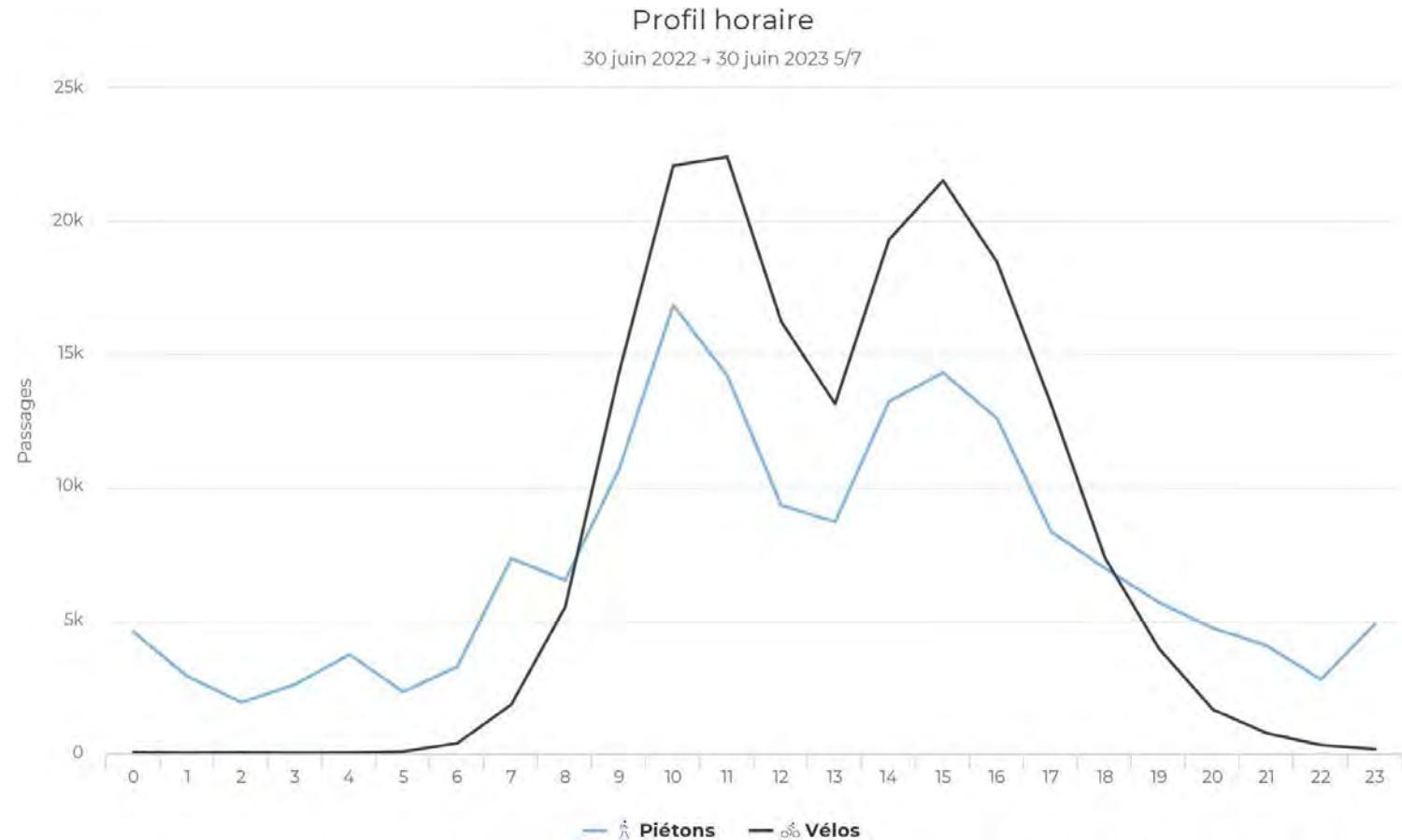
Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine au niveau de l'écluse de l'Homps sur le canal du Midi entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage principal de loisirs, particulièrement dépendant de l'heure de la journée

- Les fréquentations piétons et cyclistes suivent les mêmes dynamiques suivant les heures de la journée.
- Bien que certains déplacements utilitaires puissent être réalisés à vélo, **les déplacements domicile – travail et domicile – étude ne semblent pas être très importants** au niveau des points de comptages. En effet, peu de trajets sont réalisés sur les horaires de début et fin de journée (autour de 9h et de 17h-18h).
- Les deux pics de fréquentation, même en semaine, se situent durant la matinée (10h-12h) et en début d'après-midi (14h-16h), ce qui amène à penser qu'il s'agit **principalement d'un usage de loisirs**.



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par heure de la journée, moyenne pour les jours de semaine sur les 11 compteurs entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023
Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable



Bilan du précédent schéma vélo : synthèse des enjeux

→ Contexte justifiant la mise en œuvre d'un nouveau schéma vélo ambitieux

—→ Boucles de rétroaction positive

2018

Plan vélo de l'Aude 2018 – 2022

Co-bénéfices du vélo : enjeux environnementaux, santé public, égalité sociale, développement économique, etc.

Attentes des habitants, usagers, associations, collectivités

Fort potentiel de développement du vélo au regard de la morphologie du territoire

Mise en œuvre partielle

Plan national vélo

Green new deal de la région Occitanie

Nombreux départements ambitieux sur leur politique cyclable

Démarches locales des collectivités territoriales

Révision du schéma vélo de l'Aude

2024

Travailler sur l'ensemble de l'écosystème vélo, en collaboration avec les acteurs du territoire, pour faire du vélo un mode de déplacement efficace au quotidien, en complémentarité des autres modes de transports

Infrastructures

Contribuer à la création d'un maillage cyclable continu et de qualité, qui desserve les principaux pôles générateurs de déplacements.

Services et communication

Accompagner les usagers dans leur changement de pratique et lever les freins à la pratique du vélo : stationnement, location, aide à l'achat, communication, etc.

Suivi et gouvernance

Assurer la coordination et le suivi de la politique cyclable à l'échelle départementale pour gagner en cohérence et en efficacité.



Révision du schéma vélo départemental de l'Aude

Contact BL Evolution

Camille Perretta – camille.perretta@bl-evolution.com
Nils Hornet – nils.hornet@bl-evolution.com



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca

Révision du Schéma vélo départemental

Plan d'actions



*Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,
Département de l'Aude*



Contexte et objectifs de l'action

Description des enjeux liés à cette action et de son contexte.

Détails des objectifs et du contenu de l'action.



Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.



Moyens financiers et humains

Détails des moyens financiers associés à chaque action.

Précisions sur les services à mobiliser, une action détaille par ailleurs les moyens humains à mobiliser pour la mise en œuvre de l'ensemble du plan d'actions.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
-------------	------	------	------

*Objectifs chiffrés relatifs à chaque action en termes de **résultats attendus** à horizon 2025 (court terme), 2028 (fin du mandat), et 2034 (pour fixer un cap à 10 ans)*

Ces objectifs doivent être en cohérence avec les niveaux d'ambition de l'action. Un tableau de suivi permettra de mettre à jour l'avancement de chaque action et de recalibrer les objectifs à plus long terme.



Description des mesures

Intitulé des différentes mesures découlant de l'action.

Certaines mesures sont détaillées dans des fiches complémentaires.

Axes et actions	Moyens mobilisés
Axe 1. Contribuer à la mise en œuvre d'un réseau cyclable pour les déplacements quotidien et de loisir	
Action 1.1. Aménager le réseau routier départemental pour créer des liaisons cyclables continues et sécurisées	1,5 M€ / an d'investissement à partir de 2025 (<i>maîtrise d'ouvrage départementale + subventions</i>)
Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local	
Action 1.3. Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau de véloroutes à vocation utilitaire et de loisir	
Action 1.4. Assurer l'entretien du réseau cyclable départemental	+ entretien
Axe 2. Encourager la pratique et développer les services de l'écosystème vélo	
Action 2.1 Développer la pratique du vélo chez les collégiens	100 000€ étude collèges
Action 2.2. Encourager les agents du Département à la pratique du vélo	90 000 €/an sur les stationnements vélo dans les collèges
Action 2.3. Déployer des services vélos favorisant le report modal pour les déplacements du quotidien	
Action 2.4. Collaborer avec les acteurs du territoire pour développer le tourisme et les loisirs à vélo	+ 250 000 €/an sur les services
Action 2.5. Communiquer et sensibiliser à la pratique du vélo	
Axe 3. Piloter et assurer le suivi de la politique cyclable départementale	
Action 3.1. Disposer d'une équipe technique transverse pour mettre en œuvre et animer la politique cyclable départementale	Coordination et animation (moyens humains principalement)
Action 3.2. Assurer la gouvernance de la politique cyclable à différentes échelles	
Action 3.3. Suivre et évaluer l'avancée de la politique cyclable	

Axe 1. Contribuer à la mise en œuvre d'un réseau cyclable pour les déplacements quotidien et de loisir

Actions et mesures	Moyens mobilisés
Action 1.1. Aménager le réseau routier départemental pour créer des liaisons cyclables continues et sécurisées	750 000 € / an d'investissement en maîtrise d'ouvrage à partir de 2025
1.1.1. Aménager des liaisons cyclables prioritaires sur le réseau routier départemental 1.1.2. Résorber les principaux points noirs existants sur le réseau départemental 1.1.3. Requalifier certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes	
Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local	
1.2.1. Accompagner financièrement la création de liaisons cyclables d'intérêt local (échelle EPCI, inter-EPCI, vers Départements limitrophes) 1.2.2. Accompagner techniquement les collectivités dans la mise en œuvre de leurs projets cyclables	750 000 € / an de subventions à partir de 2025
Action 1.3. Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau de véloroutes à vocation utilitaire et de loisir	
1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir 1.3.2. Aménager des itinéraires de rabattement vers le réseau de véloroutes et voies vertes pour desservir les communes à proximité 1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif	Inclus dans les actions 1.1 et 1.2 Etude de faisabilité à réaliser pour définir le coût de chaque liaison
Action 1.4. Assurer l'entretien du réseau cyclable départemental	250 000 €/an (budget actuel)



Contexte et objectifs de l'action

Le Département est maître d'ouvrage sur un vaste réseau de routes départementales (environ 4 300 km), et a un rôle majeur à jouer pour rendre cyclables certains axes qui offrent un potentiel intéressant pour les déplacements à vélo. L'aménagement de ce réseau départemental devra entrer en cohérence avec les projets cyclables des communes et des EPCI. La coordination avec les maîtrises d'ouvrage locales (communales notamment) sera essentielle pour créer des liaisons continues et sécurisées, notamment au niveau des entrées de bourgs, villes, et agglomérations.

Le Département priorisera ses interventions selon le potentiel de développement du vélo sur les liaisons concernées, et pourra également intervenir sur le traitement ponctuel de points noirs, notamment au niveau des franchissements de RD. Le Département travaillera avec les EPCI ayant identifiés les axes prioritaires à aménager (présentant les plus forts enjeux), notamment grâce aux schémas directeurs cyclables réalisés localement. Le Département pourrait également identifier des axes à aménager pour impulser la création de liaisons cyclables sur certains territoires moins avancés sur le volet cyclable.

Par ailleurs, la réalisation d'aménagements exemplaires par le Département permettrait d'inspirer l'ensemble des parties prenantes. En ce sens, il semble essentiel de former les services du Département (et les autres acteurs) aux enjeux cyclables (voir axe 3). Aussi, la requalification de certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes serait intéressante pour créer des liaisons à moindre coût et inciter les communes et EPCI à mettre en place ce genre de dispositifs sur certaines voiries communales.

Enfin, rappelons que le Département doit prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie, comme le précise l'article L228-2 du Code de l'environnement.



Description des mesures

- ✓ 1.1.1. Aménager des liaisons cyclables prioritaires sur le réseau routier départemental
- ✓ 1.1.2. Résorber les principaux points noirs existants sur le réseau départemental
- ✓ 1.1.3. Requalifier certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : ATD11, EPCI, communes, associations, Région

Bénéficiaires : Habitants



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 750 000 € / an d'investissement à partir de 2025

Moyens humains : ETP existants, mobilisation de la Direction des routes et des mobilités



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Linéaire d'aménagement réalisé sur le réseau routier départemental depuis 2024	1 km	5 km	25 km
Nombre de points noirs traités depuis 2024 sur le réseau départemental	1	3	8
Nombre de liaisons réalisées en réaffectant une à plusieurs voies aux modes actifs	1	2	5

1.1.1. Aménager des liaisons cyclables prioritaires sur le réseau routier départemental

1.1.2. Résorber les principaux points noirs existants sur le réseau départemental

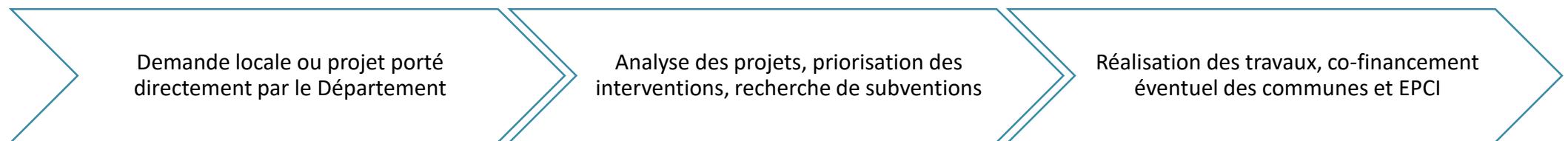
Cette première action concerne la réalisation d'aménagements cyclables en maîtrise d'ouvrage directe, principalement sur le réseau routier départemental.

Ces interventions en maîtrise d'ouvrage directe pourront rentrer dans deux cadres principalement :

- **L'aménagement de liaisons/points noirs sur le réseau des véloroutes et voies vertes (voir action 1.3)**, dont la mise en œuvre est en partie pilotée par le Département (voir action 1.3). Ces dernières années, le Département a notamment réalisé le Canal du Midi et la voie verte Bram – Montségur en portage direct.
- **L'aménagement de liaisons/points noirs « d'intérêt local » sur le réseau routier départemental.** Ces liaisons sont souvent à l'initiative des communes et EPCI du territoire, l'idéal étant que chaque EPCI se dote d'une planification cyclable pour que le Département soit en mesure d'anticiper ses interventions locales. Le Département peut également identifier des liaisons intéressantes sur les territoires et les réaliser en maîtrise d'ouvrage directe pour impulser une dynamique territoriale (par exemple autour des collèges, ou pour accéder aux équipements départementaux, etc.).

Par exemple, le schéma des mobilités actives de l'Agglomération du Grand Narbonne permet d'identifier les tronçons sur lesquels le Département interviendra en maîtrise d'ouvrage directe (voir carte ci-contre). Le Département pourra également intervenir financièrement sur les autres tronçons hors du réseau départemental, avec une maîtrise d'ouvrage assurée par les communes ou EPCI.

Le traitement des « points noirs », qui représentent des coupures importantes sur le réseau cyclable, doit également faire l'objet d'une attention particulière. En effet, de nombreux points noirs concernent le réseau routier départemental : franchissement de cours d'eau, franchissement d'une RD majeur, traitement d'intersections et de giratoires, etc. L'aménagement de ces points noirs représente un coût important, qui demande souvent l'intervention du Département pour assurer la continuité et la sécurisation des projets cyclables des communes et EPCI.



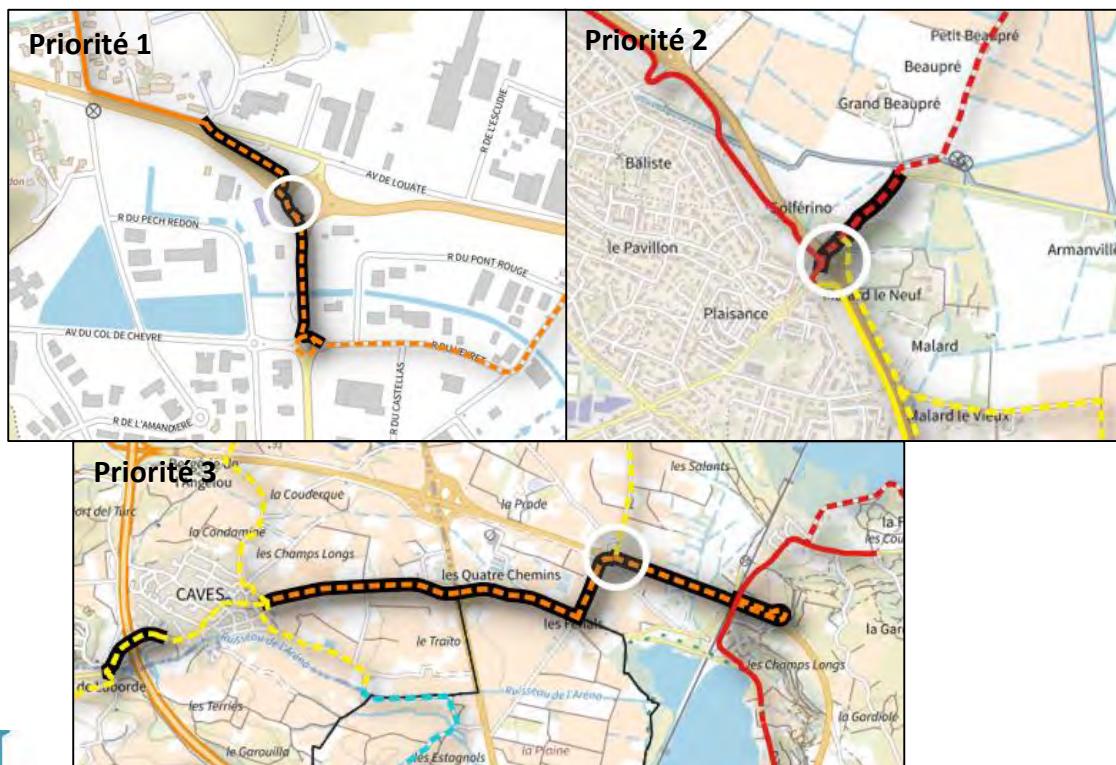
*Schéma de principe : intervention du Département en maîtrise d'ouvrage directe
Le travail avec les EPCI et communes du territoire est essentiel pour identifier les liaisons à aménager*

 Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

CA du Grand Narbonne

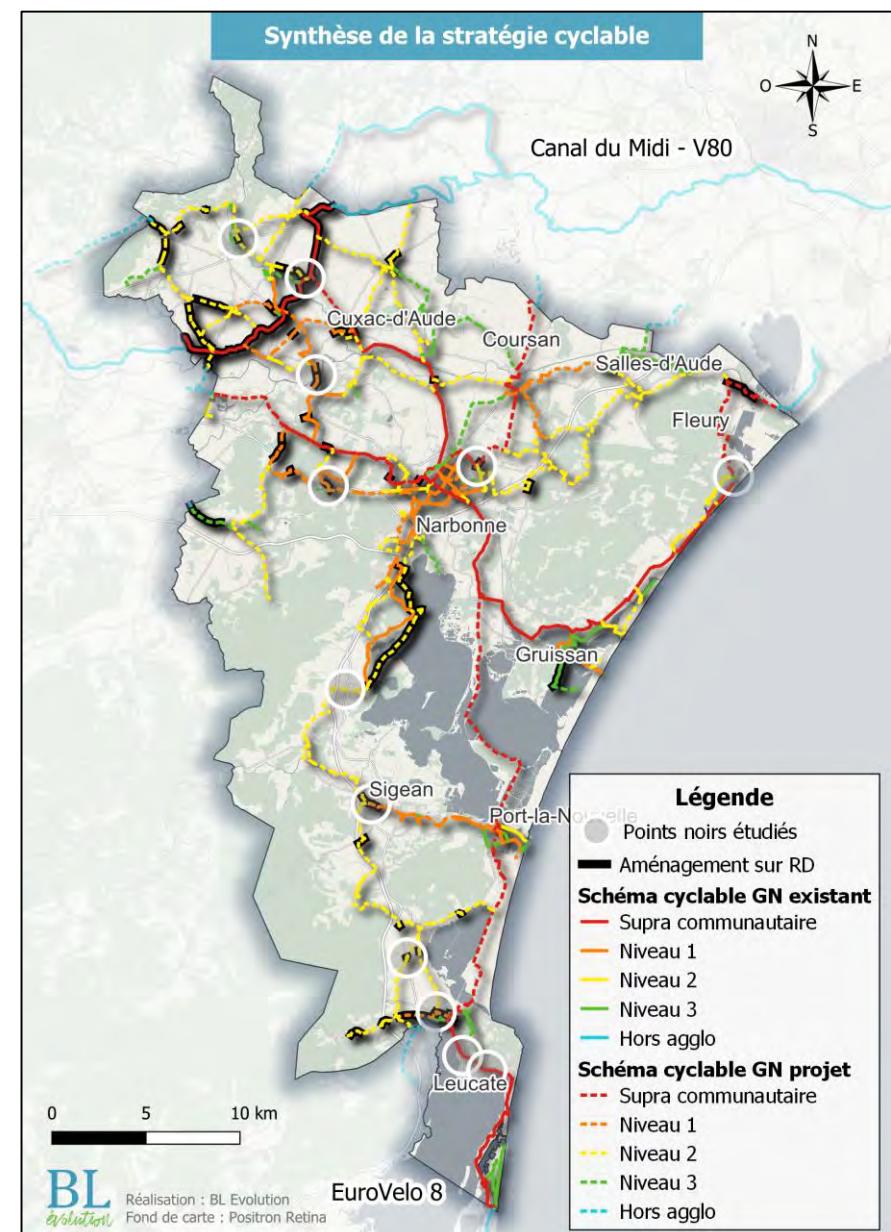
Projets actuellement identifiés comme prioritaires* :

- Priorité 1 : Montredon-des-Corbières (axe Narbonne – Névian) : aménagement des 2 giratoires et piste cyclable les reliant
- Priorité 2 : Rocade de Narbonne vers Vinassan
- Priorité 3 : liaison Caves - Leucate



*D'autres priorités pourraient être validées en fonction des échanges entre le Département et le territoire.

7



Carte du réseau cyclable du Grand Narbonne, mise en avant des projets sur voirie départementale et des points noirs étudiés (ce ne sont pas les seuls points noirs)

 Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

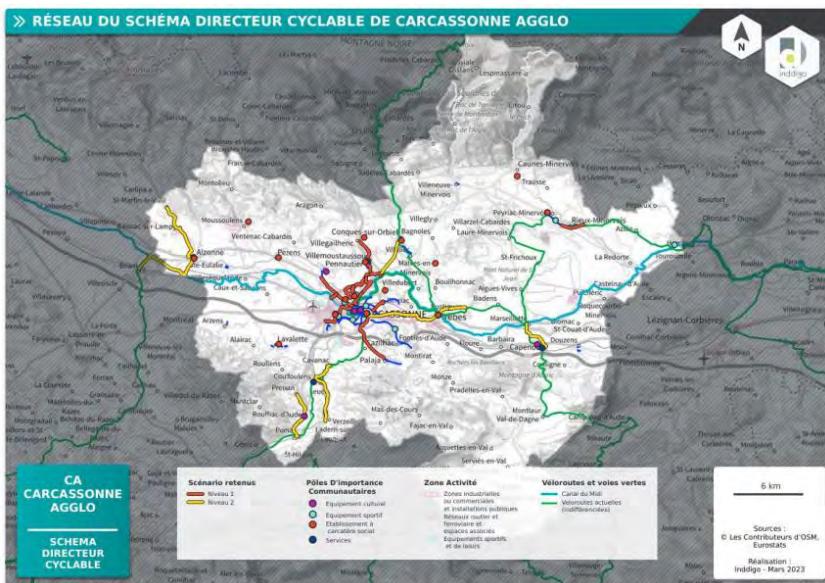
CA Carcassonne Agglo

Projets actuellement identifiés comme prioritaires* :

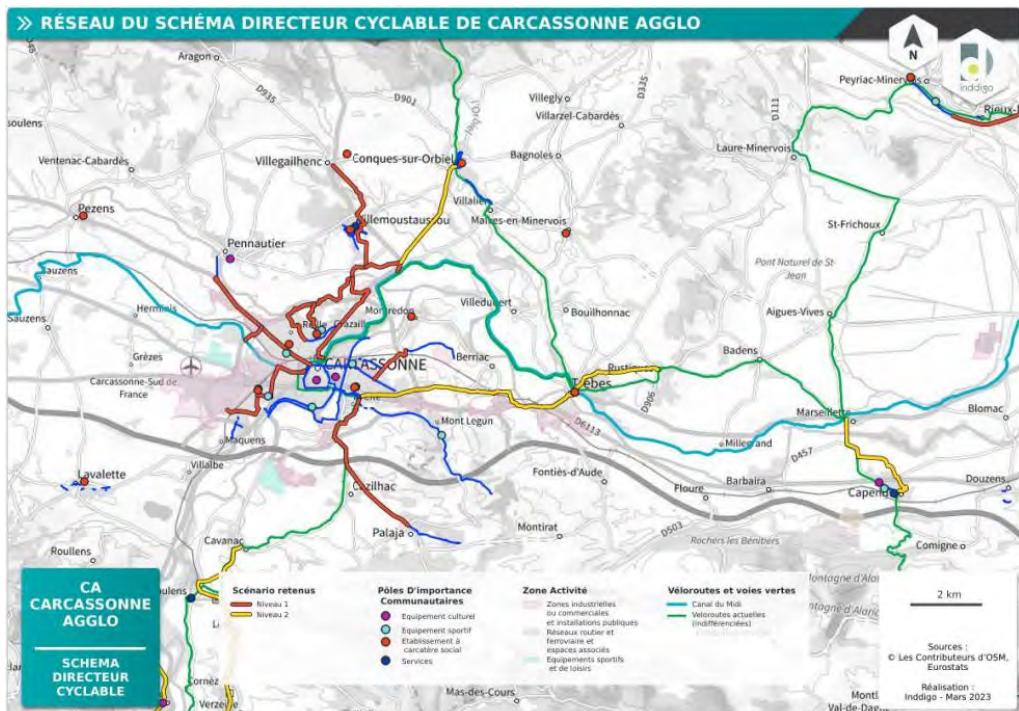
- Priorité 1 :
 - Villegailhenc – Villemoustaussou – Canal du Midi
 - Palaja – Cazilhac – Carcassonne
- Priorité 2 :
 - Trèbes – Carcassonne
- Priorité à définir :
 - Continuité Pennautier – Carcassonne
 - Canal – Caux-et-Sauzens
 - Connexion Carcassonne – Centre Hospitalier et ZA

Certaines liaisons non inscrites au schéma vélo de Carcassonne Agglo ont été mentionnées lors du séminaire stratégique du 10 Novembre 2023, de nouveaux itinéraires seraient à prendre en compte pour compléter le réseau cyclable défini dans le schéma vélo.

Exemples : liaisons vers Lavalette, Alairac, Roullens, vers Pezens



Cartographie du réseau cyclable inscrit dans le schéma vélo de Carcassonne Agglo



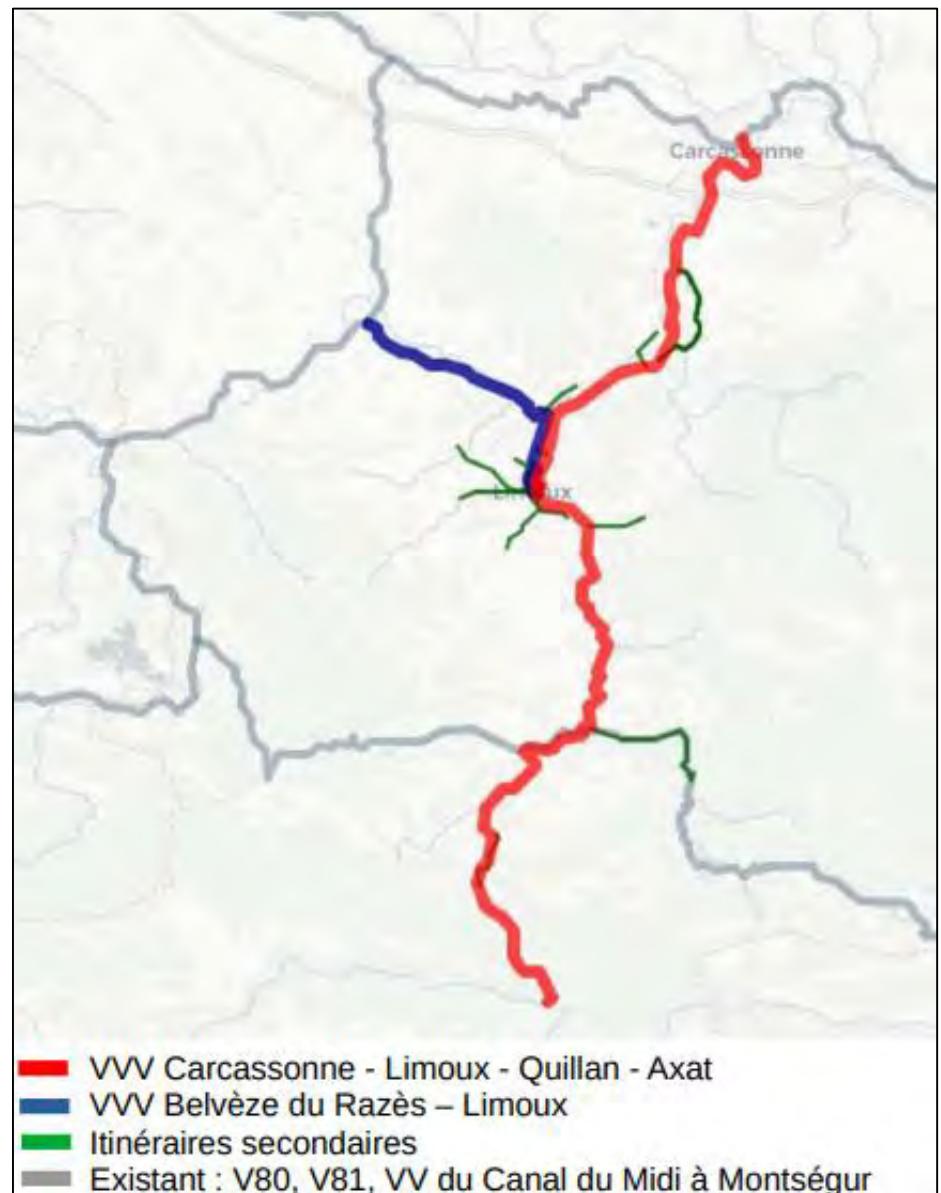
 Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

CC du Limouxin

Projets actuellement identifiés comme prioritaires* :

- Priorité 1 : aide à la mise en place d'un plan vélo intercommunal pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires
- Priorité à définir :
 - Carcassonne – Limoux - Quillan avec des liaisons vers les communes environnantes : Verzeille – Cépie – Gaja-et-Villedieu – Malras – St Polycarpe
 - Voie verte Belvèze – Limoux (axe plutôt touristique, pouvant servir pour des déplacements quotidiens selon le revêtement proposé)

**D'autres priorités pourraient être validées en fonction des échanges entre le Département et le territoire.*



Projet cyclable porté par l'AF3V dans la vallée de l'Aude



Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

CC Piège Lauragais Malepère	CC Castelnau-dary Lauragais Audois	CC Région Lézignanaise Corbières et Minervois	CC Pyrénées Audoises, CC de la Montagne Noire, CC Corbières Salanque Méditerranée
<p><i>Lauréat de l'appel à projet AVELO 3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Priorité 1 : Bram – ZA au Sud de Bram, à proximité de l'autoroute Priorité 2 : Bram – Pexiora Priorité 3 : Villepinte – Canal du Midi Priorité à définir : Liaison Canal du Midi Montségur – Montréal 	<ul style="list-style-type: none"> Aide à la mise en place d'un plan vélo intercommunal pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires Liaison identifiée comme prioritaire : liaison entre le giratoire à l'entrée de Castelnau-dary et l'aire de covoitage à proximité de l'autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> Aide à la mise en place d'un plan vélo intercommunal pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires Priorité 1 : <ul style="list-style-type: none"> liaison gare Liaison collèges de Lézignan liaison future aire de covoitage à l'entrée de Lézignan Autres liaisons identifiées : <ul style="list-style-type: none"> Lézignan – Canet – Raissac – Nébian – Montredon-des-Corbières (assurer la continuité vers le GN) Lézignan – Canal du Midi Fabrezan – Ferrals-les-Corbières – Lézignan 	<ul style="list-style-type: none"> Aide à la mise en place d'un planification vélo à l'échelle intercommunale pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires Pas de liaisons identifiées, hors axe Carcassonne – Quillan pour la CC Pyrénées Audoises



Critères d'aménagement des liaisons

Au-delà du potentiel de développement du vélo sur le vélo, deux critères principaux devront être pris en compte pour choisir le type d'aménagement adapté :

- Le volume de trafic** : au-dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointe, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés, excepté sur des routes très peu circulées.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Les critères du CEREMA devront notamment être respectés, sauf contraintes techniques avérées, pour la mise en œuvre des liaisons cyclables sur le réseau départemental.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRES (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Traffic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Traffic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Traffic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Recommandations du CEREMA – Mai 2021



1.1.3. Requalifier certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes

Le Département dispose d'un vaste réseau routier (environ 4300 km), dont une part importante de voirie avec une circulation très faible. Ce réseau peut offrir l'opportunité de requalifier certaines routes départementales en voies vertes, en conservant certaines autorisations de desserte (agricole, résidentielle). Ces voies vertes sur d'anciennes routes départementales sont peu coûteuses et très rapides à mettre en œuvre, ce type d'aménagement peut également être expérimenté facilement avant d'être pérennisé dans un second temps.

De premières expérimentations sont menées en France, comme par exemple dans le Département de la Manche, le Département de l'Aude devra travailler avec les EPCI et les communes du territoire pour identifier des voies pertinentes pour expérimenter ce type d'aménagement.

REX Département de la Manche

- Le Département de la Manche, en Normandie, expérimente dans deux communes la requalification de petites départementales en préparation d'un vaste programme : Dragey-Ronthon et Saint-Sauveur-Villages. Près de 4000 km de petites départementales sont étudiés pour repérer les possibilités de transformation (trafic important, présence d'arrêts de cars scolaires...)
- Ces nouvelles voies vertes sont permises par le décret de 2022, et s'inspirent des « green lanes », qui existent à Jersey depuis 1994 : des petites routes où la vitesse est limitée à 24 km/h et où les cyclistes sont prioritaires
- Auparavant ouvertes à la circulation générale, elles en sont désormais autorisées qu'aux riverains et aux agriculteurs pour ce qui est des véhicules motorisés
- Mise en place à partir de novembre 2023

Bénéfices

- Constituer un réseau cyclable à partir de l'infrastructure existante
- Rendre des routes plus accessibles aux vélos et aux piétons en les sécurisant par des restrictions de circulation

**LA PRESSE
DE LA MANCHE**





Contexte et objectifs de l'action

De nombreuses liaisons cyclables sont réalisées en dehors de la maîtrise d'ouvrage départementale (chemin, voirie communale, etc.). Dans ce cas, le Département peut subventionner les projets cyclables portés par les communes et EPCI du territoire, en complément des autres aides disponibles (Région, Etat, etc.).

Un règlement d'aide permettra de définir les conditions de financement du réseau cyclable en dehors de la maîtrise d'ouvrage départementale, et de définir l'intervention financière du Département sur les différents projets.

Au-delà de l'aspect pécunier, l'accompagnement technique du Département dans l'ensemble des projets cyclables est apparu indispensable tout au long de la réalisation du schéma. En effet, les EPCI et communes ne sont pas toujours suffisamment outillées pour concevoir des aménagements de qualité et monter des dossiers de subventions, ce qui est un frein majeur à la mise en place du réseau cyclable. Le Département a donc un rôle important à jouer pour informer, former, et accompagner les acteurs du territoire.

Enfin, la création d'une liaison cyclable entraîne souvent l'intervention de plusieurs maîtrises d'ouvrage, l'intervention du Département en dehors du réseau routier départemental est donc indispensable pour assurer la mise en œuvre d'un réseau cohérent à l'échelle territoriale. Le Département aura également un rôle particulier à jouer pour coordonner les projets inter-EPCI et les liaisons avec l'extérieur du Département.



Description des mesures

- ✓ 1.2.1. Accompagner financièrement la création de liaisons cyclables d'intérêt local (échelle EPCI, inter-EPCI, vers Départements limitrophes)
- ✓ 1.2.2. Accompagner techniquement les collectivités dans la mise en œuvre de leurs projets cyclables



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, ATD11, associations, Région

Bénéficiaires : Habitants



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 750 000 € / an de subventions à partir de 2025, objectif d'atteindre 900 000 €/an d'ici 2028. Entretien à la charge de la maîtrise d'ouvrage

Moyens humains : Animation à renforcer sur cet axe pour impulser une dynamique territoriale et accompagner en ingénierie les EPCI et communes, mobilisation du service routes, de l'ATD11, et de l'aides aux communes.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Enveloppe annuelle de subventions allouées par le Département / Enveloppe annuelle de subventions demandée par les EPCI et communes	> 75%	> 75%	> 75%
Linéaire d'aménagement subventionné depuis 2024 (environ 7 km/an)	10 km	30 km	70 km



Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local

Au-delà des aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage départementale, le Département de l'Aude met en place un cadre d'intervention pour contribuer financièrement à la mise en œuvre d'aménagements sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale, pour l'ensemble des collectivités du Département, AOM ou non.

Critères d'éligibilité :

- Les aménagements en site propre, en voirie partagée, ou les études de planification peuvent également être subventionnées.

Critères de sélection des projets :

Chaque année, des arbitrages seront réalisés pour définir les projets financés. Différents critères permettront de réaliser ces arbitrages, en particulier :

• Conception / utilisation :

- Analyse des besoins et enjeux
- Desserte des collèges, services du Département et services au public
- Intégration des enjeux de sécurité (respect normes et recommandations du CEREMA)
- Qualité esthétique et paysagère
- Préservation des espèces végétales
- Prise en compte des enjeux de biodiversité
- Sobriété foncière

• Construction

- Technique et matériaux : écologique, locaux, recyclés ou issus de réemploi
- Gestion responsable du chantier
- Intégration de clauses sociales et/ou de marchés réservés

• Fonctionnement

- Gestion des eaux pluviales
- Prise en compte des enjeux de sécurité et des risques

Taux d'intervention maximum (dans la limite de l'enveloppe annuelle disponible) :

- Jusqu'à **35% de financement pour les études** (planification, faisabilité), avec un plafond des dépenses de 70 000 € HT par étude.
- Jusqu'à **35% de financement pour la réalisation d'aménagements cyclables**, avec un plafond des dépenses de 350 000€ HT /km.

Notons que le financement du Département est cumulable avec d'autres aides (Région, Etat, etc.), dans la limite de 20% de reste à charge pour le maître d'ouvrage.

Ce règlement d'aide comprend également les aides pour le développement de services vélo (actions 2.3 et 2.4) jusqu'à 35% avec un plafond de dépenses de 80 000€ HT.



Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local

Typologie d'EPCI/communes	EPCI/communes n'ayant pas de planification et peu de projets cyclables	EPCI/communes dotée de planification avec une ambition limitée	EPCI/communes proactive avec une planification cyclable plus ambitieuse
Rôle du CD11	Impulser une dynamique sur le territoire	Encourager la mise en œuvre de projets cyclables, informer sur les financements possibles (chefs de projets territoriaux)	Accompagner les projets, répondre aux besoins, assurer la cohérence entre les projets locaux et le schéma vélo de l'Aude
Exemples d'actions	Planification, sensibilisation, REX de territoires voisins, porter des projets en maîtrise d'ouvrage directe sur le territoire	Aides financières incitatives, campagne d'informations, ingénierie pour la mise en œuvre des projets (études, suivi)	Soutien financier, complémentarité avec le schéma vélo local, gouvernance



Critères de priorisation des liaisons

Les liaisons à aménager seront priorisées selon leur potentiel de report modal. Les principaux flux de déplacements pour lesquels le vélo semble être une alternative réaliste ont été identifiées dans le diagnostic. Les flux intra-communaux majeurs (plutôt du ressort de la maîtrise d'ouvrage locale) et les liaisons intercommunales de moins de 7 km ont notamment été identifiées (les liaisons intercommunales sont souvent en partie en maîtrise d'ouvrage départementale).

On peut observer qu'une partie des liaisons qui présentent un potentiel important sont d'ores et déjà identifiées au sein des EPCI ayant une planification cyclable (CA Grand Narbonne et Carcassonne Agglomération). Le Département aura également un rôle spécifique à jouer sur les liaisons entre deux EPCI distincts, bien que ces liaisons ne soient pas celles qui présentent le plus gros potentiel de report modal.

Enfin rappelons qu'une grande partie des enjeux pour les déplacements à vélo se situent au sein des communes (flux intra-communaux), souvent sur des axes hors maîtrise d'ouvrage départementale, d'où l'importance d'être en mesure d'accompagner la réalisation de liaisons en dehors de la maîtrise d'ouvrage départementale (action 1.2).

Liaisons intercommunales non inscrites dans un document de planification local.
Toutes les autres liaisons sont inscrites dans les planifications locales de Carcassonne Agglo et du Grand Narbonne.

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km	Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km
Villemoustaussou	Carcassonne	1686	Saint-Martin-Lalande	Castelnau-d'Oléron	326
Coursan	Narbonne	1171*	Pieusse	Limoux	320
Trèbes	Carcassonne	1160	Carcassonne	Trèbes	292
Palaja	Carcassonne	1026	Labastide-d'Anjou	Castelnau-d'Oléron	274
Cuxac-d'Aude	Narbonne	996	Cournanel	Limoux	258
Vinassan	Narbonne	663	Conilhac-Corbières	Lézignan-Corbières	228
Pennautier	Carcassonne	652	Luc-sur-Orbieu	Lézignan-Corbières	228
Moussan	Narbonne	640	Mas-Saintes-Puelles	Castelnau-d'Oléron	226
Conques-sur-Orbiel	Carcassonne	625	La Digne-d'Aval	Limoux	222
Lavalette	Carcassonne	590	Saint-Papoul	Castelnau-d'Oléron	220
Villegailhenc	Carcassonne	577	Bages	Narbonne	200
Cazilhac	Carcassonne	539	Ferrals-les-Corbières	Lézignan-Corbières	179
Villeneuve-la-Comtal	Castelnau-d'Oléron	520	Magrie	Limoux	178
Pezens	Carcassonne	485	Couffoulens	Carcassonne	166
Montredon-des-Corbières	Narbonne	450	Fendeille	Castelnau-d'Oléron	164
Cavanac	Carcassonne	379	Sallèles-d'Aude	Saint-Nazaire-d'Aude	162
Sigean	Port-la-Nouvelle	363	Canet	Lézignan-Corbières	160
Berriac	Carcassonne	340	Cépie	Limoux	160
Villalier	Carcassonne	340	Narbonne	Cuxac-d'Aude	155
Narbonne	Montredon-des-Corbières	336	Salles-d'Aude	Coursan	150
Source : Insee, RP 2018					
Principaux flux Domicile - Travail et Domicile - Etude inférieurs à 7 km au sein d'un même EPCI					
*La distance entre Coursan et Narbonne (de mairie à mairie à vol d'oiseau) est supérieure à 7 km néanmoins les communes sont proches et les flux très importants.					



Identification et priorisation des aménagements à réaliser : exemples de critères à prendre en compte

Les flux domicile – travail et domicile – étude : flux intracommunaux et inter-EPCI

Commune origine	Commune destination	Somme Flux Domicile – Travail et Domicile - Etude
Narbonne	Narbonne	23 673
Carcassonne	Carcassonne	21 398
Castelnaudary	Castelnaudary	4 835
Lézignan-Corbières	Lézignan-Corbières	3 813
Limoux	Limoux	3 729
Port-la-Nouvelle	Port-la-Nouvelle	1 593
Sigean	Sigean	1 502
Coursan	Coursan	1 349
Trèbes	Trèbes	1 164
Gruissan	Gruissan	1 066
Leucate	Leucate	1 046
Quillan	Quillan	1 029
Bram	Bram	803
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	677
Fleury	Fleury	665
Villemoustaussou	Villemoustaussou	641
Sallèles-d'Aude	Sallèles-d'Aude	570

Principaux flux domicile – travail et domicile – étude intra-communaux

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude < 7 km
Alzonne	Bram	115
Espéraza	Couiza	115
Raissac-sur-Lampy	Bram	70
Val-du-Faby	Couiza	63
Pépieux	Olonzac	50
Molandier	Mazères	49
Montazels	Espéraza	45
La Bastide-sur-l'Hers	Chalabre	43
Saint-Gaudéric	Mirepoix	39
Fitou	Leucate	35
Ouveillan	Capestang	35
Canet	Villedaigne	35
Couiza	Espéraza	35
Castelnau-d'Aude	La Redorte	31
Canet	Raissac-d'Aude	30

Principaux flux Domicile - Travail et Domicile - Etude inférieurs à 7 km non intra-communaux entre EPCI distincts (à droite)



Identification et priorisation des aménagements à réaliser : exemples de critères à prendre en compte

L'accès aux équipements et pôles de services du Département : utilisation du diagnostic du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public pour prioriser les interventions du Département

Une structuration des pôles autour des grands axes audiois



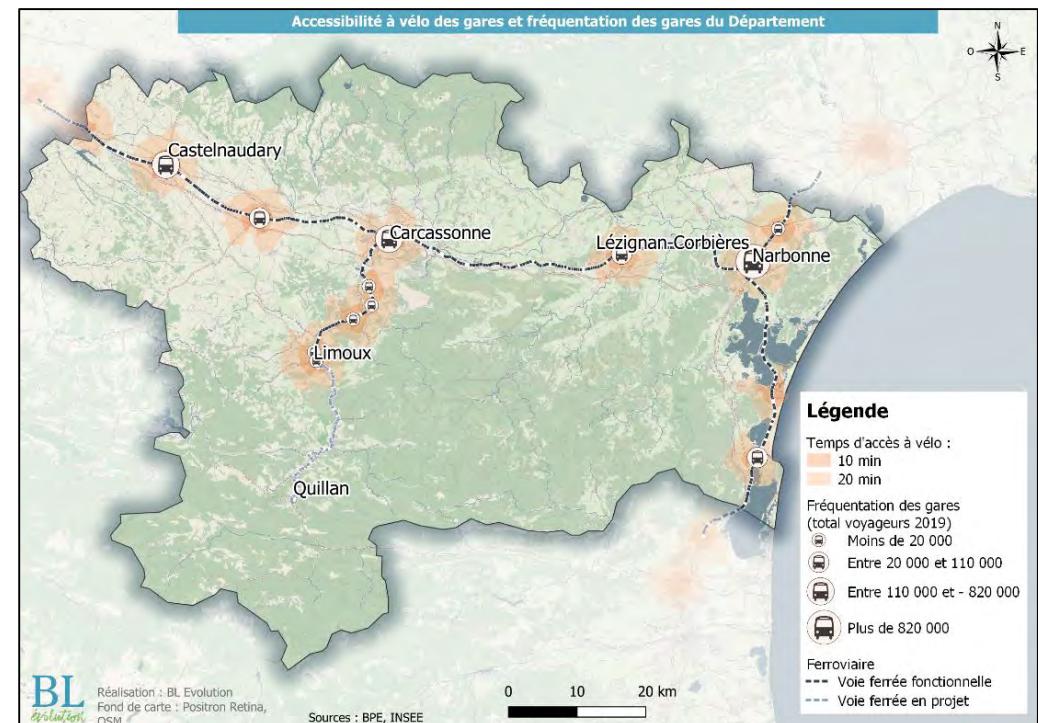
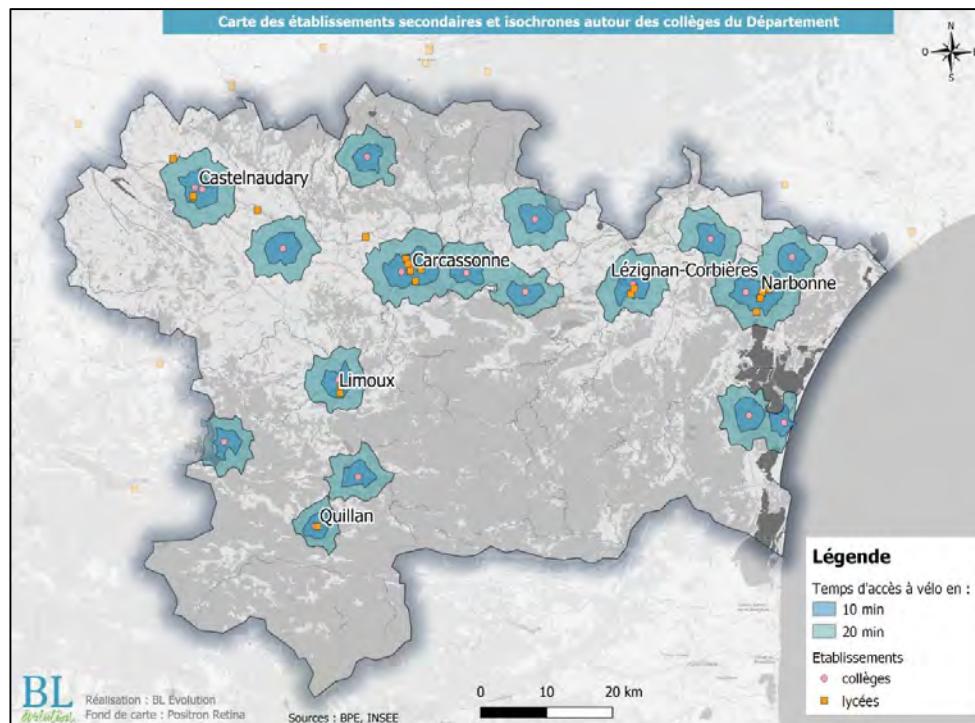
Sources : INSEE BPF 2020, BV 2012, Admin Express, Route500, ED ALTI Réalisation TERITEO



Identification et priorisation des aménagements à réaliser : exemples de critères à prendre en compte

L'accès et le rabattement vers les équipements : exemples des collèges et des gares du territoire

- **42% des collégiens habitent à moins de 10 minutes à vélo de leur collège, soit 7.000 élèves. (58% à moins de 20 min)**
- **33% des Audois sont à moins de 10 minutes à vélo d'une des gares du département, 47% sont à moins de 20 minutes, soit plus de 175.000 habitants.**





Objectifs de l'action et détail des mesures

Bien que ce nouveau schéma vélo mette l'accent sur la pratique du vélo quotidien (peu traité dans le précédent schéma vélo), le développement des pratiques touristiques et de loisir doit également continuer, d'autant plus lorsque l'on sait que les infrastructures touristiques peuvent servir à la pratique quotidienne et que le vélo loisir est un tremplin vers la pratique du quotidien.

Ainsi, il s'agira de continuer à travailler sur la mise en œuvre du réseau défini dans le précédent schéma, en y ajoutant certains itinéraires qui semblent pertinents (voir carte). Ces véloroutes dépassent les frontières des EPCI, parfois les frontières du Département, d'où l'intérêt de piloter le sujet à l'échelle départementale.

De plus, ces liaisons structurantes répondent, pour certaines, à des enjeux de mobilité quotidienne, en reliant différents bourgs sur de courtes distances. Afin de maximiser l'utilisation de ce réseau pour les usages quotidiens, il semble également intéressant d'aménager des itinéraires de rabattement, principalement sous forme de jalonnement sur des routes peu circulées, entre les bourgs et les véloroutes et voies vertes structurantes.

Enfin, au-delà du réseau de véloroutes, des boucles locales pourraient être créées pour proposer une offre touristique et de loisirs complète avec une grande diversité d'usages : escapade à la journée, itinérance, pratiques sportives, etc.



Description des mesures

- ✓ 1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir
- ✓ 1.3.2. Aménager des itinéraires de rabattement vers le réseau de véloroutes et voies vertes pour desservir les communes à proximité
- ✓ 1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, agence départementale du tourisme, associations, Région, acteurs touristiques notamment offices du tourisme

Bénéficiaires : Touristes et habitants (pratique loisir et quotidienne selon les tronçons)



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Inclus dans les actions 1.1 et 1.2, étude de faisabilité à réaliser pour définir le coût de chaque liaison, entretien du réseau inclus dans 1.4

Moyens humains : ETP existants, mobilisation de l'agence départementale du tourisme.



Indicateurs et Objectifs

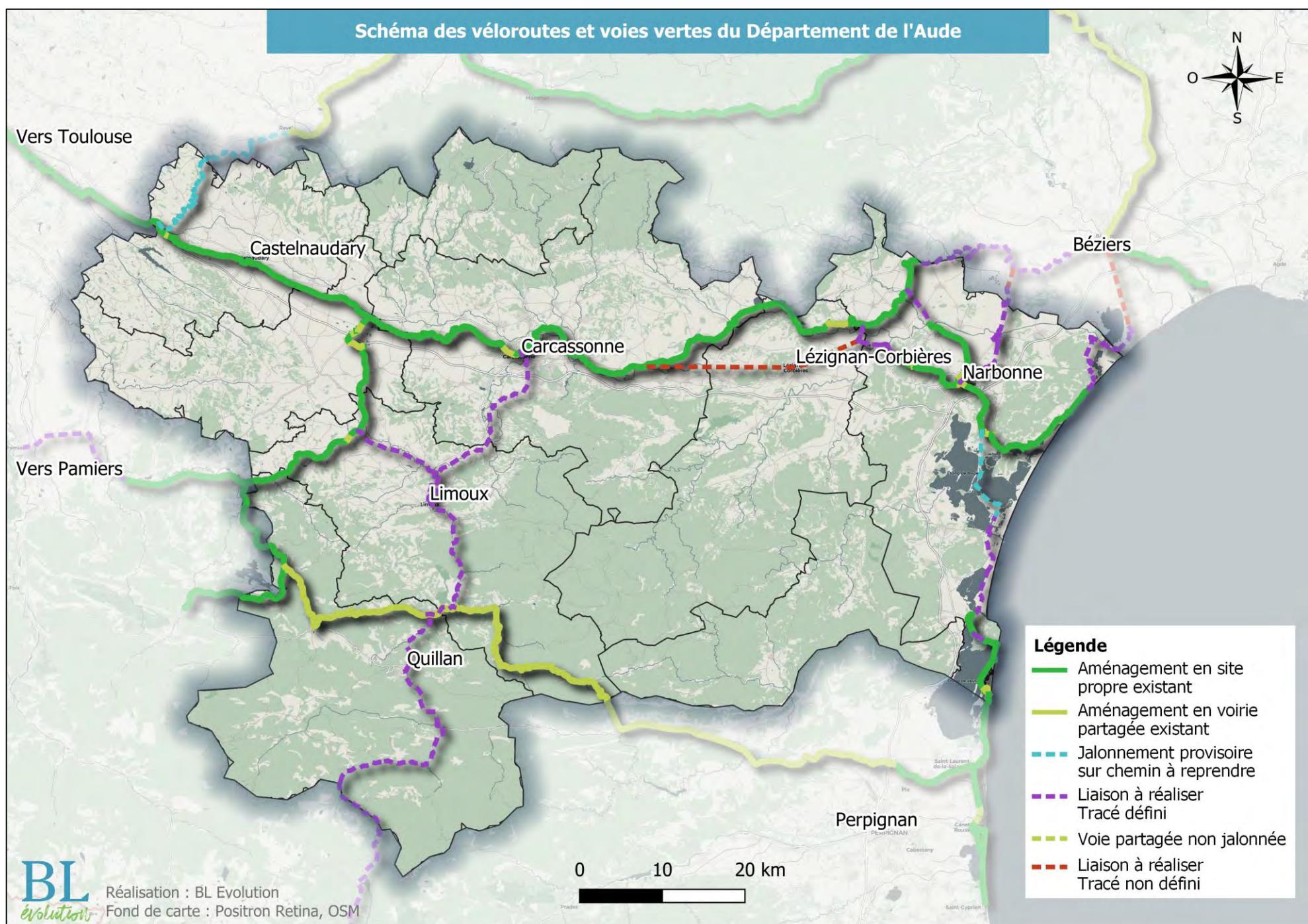
Etat des lieux 2024 :

- 300 km aménagés sur le réseau de véloroutes et voies vertes
- nombre d'itinéraires hors du réseau structurant à définir

Indicateurs	2025	2028	2034
Linéaire total de véloroutes et voies vertes aménagées sur le réseau départemental	670 km	720 km	800 km
Nombre de nouvelles communes connectés au réseau de véloroutes	5	10	200
Nombre d'itinéraires touristiques et de loisirs jalonnées hors du réseau de véloroutes, toute pratique confondus	Inventaire à réaliser	+ 5	+ 10

Axe 1. Contribuer à la mise en œuvre d'un réseau cyclable pour les déplacements du quotidien

Action 1.3. Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau de véloroutes à vocation utilitaire et de loisir





1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.1. Travailler avec le Grand Narbonne et les territoires voisins sur la mise en œuvre des itinéraires supra communautaires identifiés dans le schéma des mobilités actives du Grand Narbonne

Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
L'EUROVELO N°8	32 km à réaliser	Court terme	6,4 M€ (200 €/ml)
LA VIA DOMITIA NARBONNE – BEZIERS	20 km à aménager dont 15 km sur le territoire	Moyen terme	1,5 M€ <i>Narbonne – Coursan : 1,2 M€ (PDMA GN) Route à faible trafic sur le reste du tronçon</i>
L'AXE LITTORAL	26 km à aménager dont 11 km sur le territoire	Moyen terme	1 M€ <i>440 k€ pour sécuriser le point noir à la sortie de Saint-Pierre-la-Mer, puis route partagée sur 11 km (50€/ml)</i>

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
EV 8 : partiellement réalisée. Les tronçons manquants sont inscrits dans le schéma vélo du Grand Narbonne, des études de faisabilité sont en cours sur certains tronçons.	Travailler avec le Grand Narbonne sur les caractéristiques techniques des aménagements et les modalités de financement.	CA Grand Narbonne
Via Domitia : Non réalisé. Cette liaison permettrait notamment de relier Narbonne à Coursan, liaison qui offre également un potentiel intéressant pour les trajets de quotidien.	Travailler sur la continuité de l'itinéraire au-delà des limites géographiques du Grand Narbonne.	CA Grand Narbonne, Agglomération Béziers Méditerranée, Département de l'Hérault
Axe Littoral : partiellement réalisé. Il s'agira principalement de sécuriser le point noir à la sortie de Saint-Pierre-la-Mer en créant des aménagements séparés de la chaussée. Le reste de la liaison se fera majoritairement en voirie partagée.	Travailler sur la continuité de l'itinéraire au-delà des limites géographiques du Grand Narbonne.	CA Grand Narbonne, Agglomération Béziers Méditerranée, Département de l'Hérault



1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.2. Travailler avec l'ensemble des acteurs de la vallée de l'Aude sur la création d'un réseau cyclable structurant dans la vallée

Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
LIAISON CARCASSONNE - LIMOUX - QUILLAN - AXAT	73 km à réaliser	Etude court terme Réalisation moyen terme	7-8 M€ <i>Limoux – Axat : 29 km de voie verte (200€/ml), 12 km de voie partagée (50€/ml)</i> <i>Carcassonne Limoux : sur véloroute existante avec sécurisation temporaire</i>
LIAISON LIMOUX - BELVEZE	16,5 km à réaliser	Court terme	3,5 M€ (<i>coût moyen de 200€/ml</i>)

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
Carcassonne – Limoux – Quillan – Axat : Non réalisé Un tracé détaillé a été travaillé dans la vallée de l'Aude. Cet itinéraire répond à des enjeux de déplacement quotidien en reliant les différents pôles ainsi que les gares de la vallée de l'Aude (pour l'intermodalité). Cette liaison présente également un aspect touristique intéressant puisqu'elle longe la vallée de l'Aude et est connectée aux V80 et V81. A moyen terme, il pourrait être envisagé de prolonger la liaison vers les Pyrénées-Orientales.	A court terme, réfléchir avec les EPCI locales, au co-financement d'une étude de faisabilité de la liaison, pour permettre sa mise en œuvre à moyen terme.	Région, CA Carcassonne Agglo, CC du Limouxin, CC Pyrénées audoises, communes concernées AF3V
Limoux – Belvèze : Non réalisé Cette liaison permettrait de relier la voie verte Canal du Midi – Montségur à l'axe Carcassonne – Quillan, ce qui permettrait de créer une offre touristique et de loisirs intéressante.	Accompagner la CC du Limouxin dans la mise en œuvre de cette liaison, et plus généralement de leur politique cyclable.	CC du Limouxin, communes concernées, AF3V



1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.3. Enclencher une dynamique sur la CC Région Lézignanaise Corbières Minervois intégrant l'axe Narbonne – Lézignan - Carcassonne

Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
LIAISON CARCASSONNE – LEZIGNAN NARBONNE	5,5 km à réaliser entre Névian et Canet d'Aude ~ 10 km entre Canet et Lézignan 35-40 km entre Lézignan et Carcassonne	Etude court terme Réalisation moyen terme	6 – 7 M€ <i>Névian – Canet : 460 k€ hors ouvrage sur l'Orbieu (étude Grand Narbonne)</i> <i>Canet Lézignan – Carcassonne : 5 M€ (coût moyen de 100 €/ml)</i>

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
Partiellement réalisé L'itinéraire est en grande partie réalisé sur le périmètre du Grand Narbonne : liaison réalisée entre Narbonne et Névian, étude réalisée entre Névian et Canet. Cet itinéraire pourrait également emprunter la V80 sur une partie de son tracé, notamment sur le périmètre de Carcassonne Agglomération. Le principal enjeu de cette liaison est de travailler avec la CC Région Lézignanaise Corbières Minervois sur un tracé qui puisse répondre aux principaux enjeux de déplacements quotidiens sur son territoire. L'étude de ce tracé sera aussi l'occasion d'enclencher une dynamique autour du vélo avec le territoire.	Inciter la CC Région Lézignanaise Corbières Minervois à se doter d'une planification cyclable, dans laquelle s'inscrirait cette liaison qui répond principalement à des enjeux du quotidien.	CC Région Lézignanaise Corbières Minervois, CA Carcassonne Agglo, CA Grand Narbonne, communes concernées



1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.4. Réfléchir, avec les acteurs locaux et touristique, à la pertinence d'une liaison entre le Canal du Midi et la V84

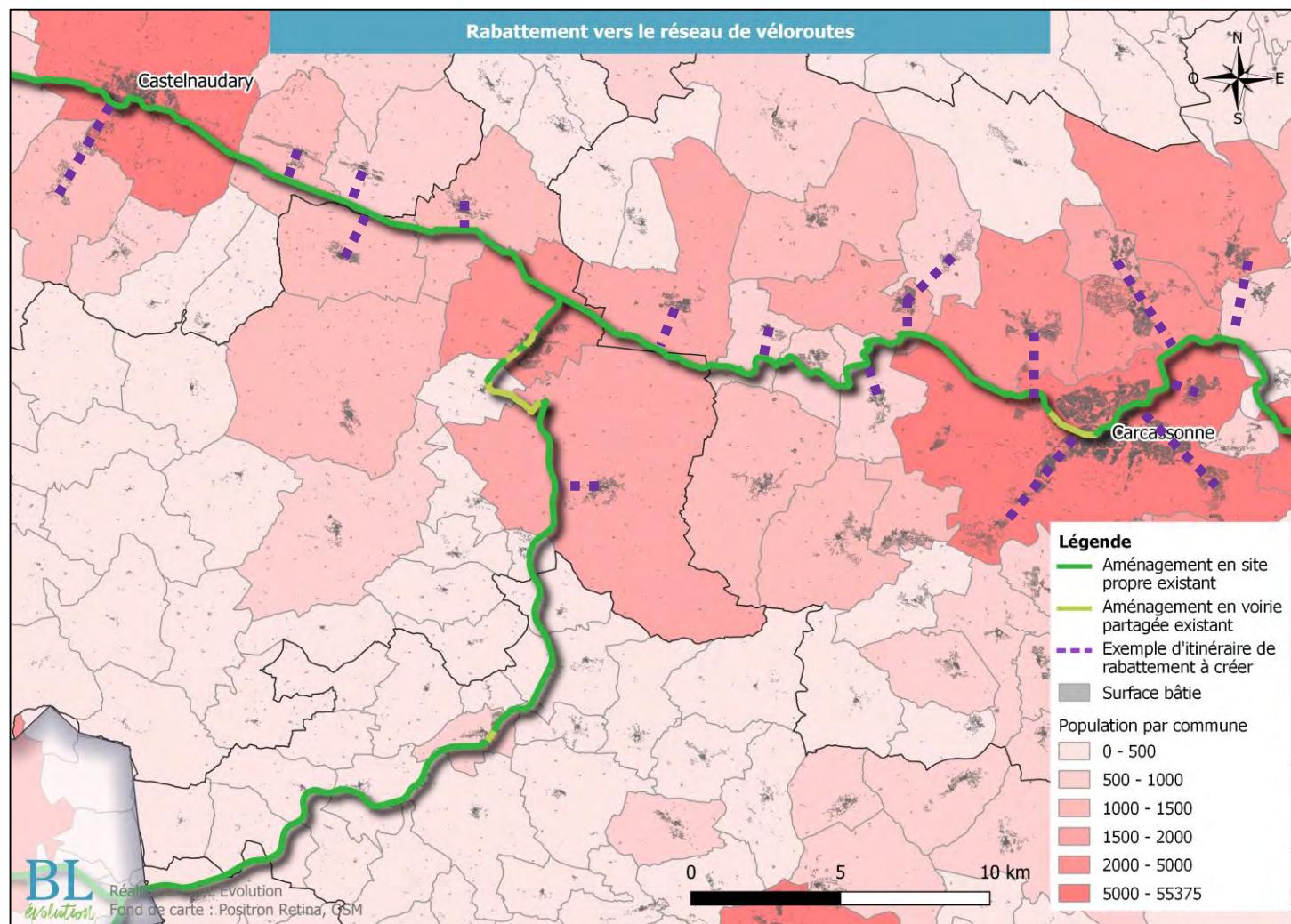
Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
LA VELOROUTE N°84 : RIGOLE DE LA PLAINE	36 km dont 20 km sur le territoire	Long terme	3 M€ <i>(coût moyen de 150 €/ml)</i>

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
Non réalisé, jalonnement provisoire mis en place Le cheminement existant est peu praticable à vélo. Le principal enjeu de cette liaison est touristique, car elle permet de relier la V80 et la V81 en longeant la Rigole. Un itinéraire alternatif par des routes peu circulées est également envisageable.	Suivre l'avancement de la réflexion en participant aux différents comités d'itinéraires. Inciter la CC Castelnau-dary Lauragais Audois à s'engager dans une démarche de planification.	CC Castelnau-dary Lauragais Audois, CC Lauragais Revel Sorezais



1.3.2. Aménager des itinéraires de rabattement vers le réseau de véloroutes et voies vertes pour desservir les principales communes à proximité

L'objectif de cette mesure est de valoriser le réseau de véloroutes existant, aussi bien pour des déplacements de loisirs que pour des déplacements quotidiens. De nombreux bourgs se situent à proximité des axes cyclables structurants, mais la connexion entre la voie cyclable et le bourg n'est pas toujours assurée, ce qui porte préjudice aux habitants des bourgs mais également aux cyclotouristes en quête de services (hébergement, restaurant, commerces, etc). La mise en place de jalonnement sur des routes peu circulées peu souvent être suffisante pour faciliter l'accès au réseau de véloroutes et voies vertes, et le valoriser. Le Département pourra ainsi intervenir sur ces itinéraires de rabattement via la mise en place de signalisation de rabattement.



Exemple d'itinéraires de rabattement entre le réseau de voies vertes et les villes/villages de plus de 500 habitants sur la partie ouest du territoire. Ces tracés devront être définis avec les partenaires locaux (communes, EPCI, associations) pour s'assurer de la pertinence de l'itinéraire.

1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif

Sur le territoire de l'Aude, il existe une offre conséquente et qualitative d'itinéraires touristiques structurants : Canal du Midi, EV8, V81, etc. Cependant, il n'existe que peu de boucles touristiques locales, pourtant complémentaires des axes structurants et permettant de mailler finement les pôles touristiques du territoire.

L'objectif de cette mesure est donc de densifier le réseau de boucles vélo touristiques depuis les itinéraires structurants existants, en s'appuyant sur le réseau existant et sur l'utilisation de routes à faible trafic. Un travail pourrait être réalisé avec les offices du tourisme du territoire pour définir cette offre touristique complémentaire.

Au-delà du jalonnement de ces boucles touristiques, il s'agira de mettre en tourisme ces itinéraires (itinéraires thématiques, communication...) pour proposer une offre cyclotouristique diversifiée de 1 à plusieurs jours. Il semblerait également pertinent de coordonner les projets des différents EPCI pour aboutir à une offre la plus lisible et complète possible sur le territoire.

Il semble intéressant de s'appuyer sur l'offre « Escapades nature sans voiture » pour créer et formaliser ces boucles locales. (lien avec le volet tourisme de l'axe 2)



SOMMAIRE		facile	moyen	difficile	très difficile	
		KM				
PILAT RHODANIEN	1.2 Autour du Mont Monnet	18	330	1h30	p. 17	
	1.3 La route de la Rigotte	23	400	1h45	p. 19	
	1.4 Les balcons du Pilat rhodanien	62	1 100	4h30	p. 21	
MONTS ET COTEAUX LYONNAIS	2.1 Entré granit et pierres dorées	64	1 100	4h30	p. 25	
	2.2 Autour du Mont Arjoux	53	1 040	4h	p. 27	
	2.3 La boucle du Pays de Chamouset	35	520	2h30	p. 29	
BEAUJOLAIS VERT	2.4 Le circuit de l'Argentière	36	560	2h30	p. 31	
	2.5 Le tour des Hauts du Lyonnais	47	660	3h15	p. 33	
	2.6 Le circuit du Mont Signal	47	840	3h30	p. 35	
HAUT BEAUJOLAIS	2.7 Le circuit des Crêts	55	1 020	4h15	p. 37	
	3.1 Autour des sommets du Beaujolais	38	880	3h	p. 41	
	3.2 La forêt de la Pyramide	29	620	2h15	p. 43	
BEAUJOLAIS	3.3 Du Val de Reins à la vallée d'Azergues	68	1 210	4h45	p. 45	
	3.4 La boucle des Sapins	58	1 110	4h15	p. 47	
	3.5 Le Soanan, entre vignes et forêts	53	1 100	4h	p. 49	
AUTOUR DE LA VOIE VERTÉ	3.6 La vallée de la Trambouze	65	900	4h30	p. 51	
	4.1 La ronde des 4 cols	47	940	3h30	p. 55	
	4.2 Le Mont St-Rigaud	50	880	3h45	p. 57	
5.1 Les crus du Beaujolais	5.1 Les crus du Beaujolais	41	570	2h45	p. 61	
	5.2 Les coteaux du Beaujolais	59	1 010	4h15	p. 63	
	5.3 Entre vignes et forêts	36	640	2h30	p. 65	
5.4 La Casse Froide	5.4 La Casse Froide	30	620	2h15	p. 67	
	5.5 Le Mont Brouilly	34	640	2h30	p. 69	
	5.6 Clochemerle	30	380	2h	p. 71	
5.7 Le Pays d'art et d'histoire du Beaujolais	5.7 Le Pays d'art et d'histoire du Beaujolais	45	840	3h30	p. 73	
	6.1 Le chemin des mûriers	15	120	1h15	p. 77	
	6.2 Au cœur du Geopark, le Mont Brouilly	15	220	1h15	p. 79	
6.3 La prairie du Val de Saône	6.3 La prairie du Val de Saône	22	70	2h	p. 81	



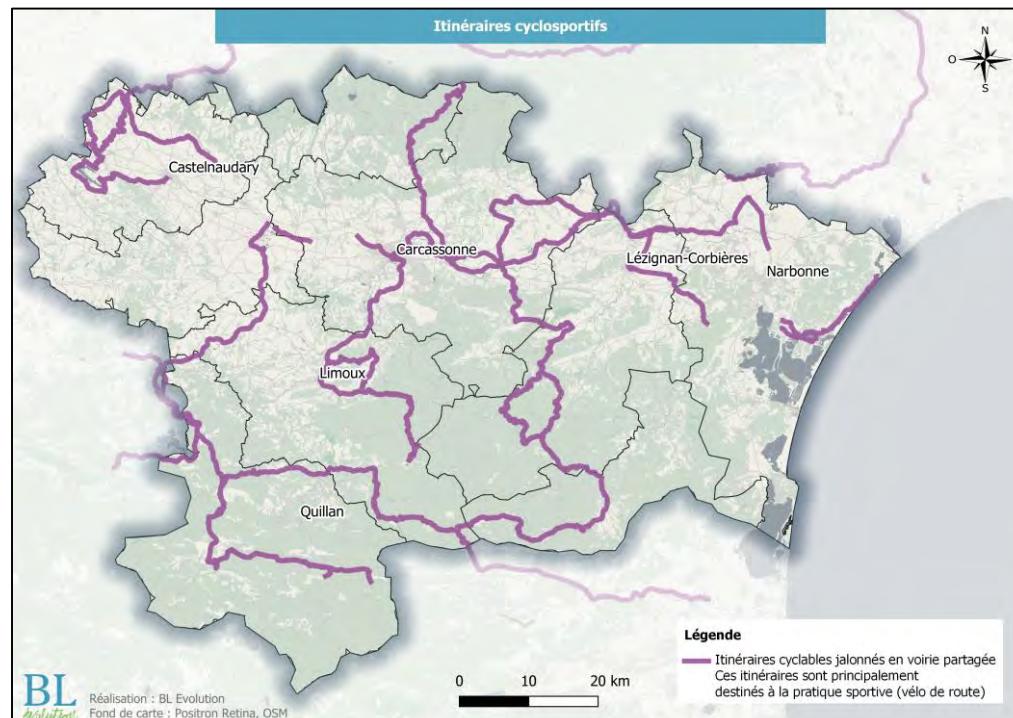
1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif

Enfin, il serait intéressant de développer une offre diversifiée et adaptée à toutes les pratiques cyclables : vélo de route, VTT, gravel, etc.

Bien que les itinéraires dédiés à ces différentes pratiques soient peu compatibles avec des déplacements quotidiens, cela permettra de développer une culture vélo globale sur le territoire, et de répondre aux attentes de différents usagers.

Aujourd'hui, une offre existe pour ces pratiques sportives mais elle reste limitée et peu mise en valeur. En particulier, plusieurs itinéraires, principalement adaptés à la pratique du « cyclisme sur route », ont été jalonnés par le Département, ce qui pourrait servir de base pour construire une offre plus attractive.

Le Département intervient également sur la route des cols des Pyrénées qui traverse le territoire, cet itinéraire, dédié au cyclisme sur route, pourrait être davantage valorisé, au même titre que la route des Grandes Alpes et les P'tites Routes du Soleil par exemple.



The screenshot shows the homepage of the 'ROUTE DES GRANDES ALPES' website. It features a top navigation bar with links for ITINÉRAIRES, PRATIQUE, GRANDS COLS, DÉCOUVRIR, and ELLES-ILS L'ONT FAIT. Below this is a sub-navigation for 'LES ITINÉRAIRES' and 'MON GPS'. A dropdown menu for 'Toutes les difficultés' is open. Three cycling routes are highlighted with images and details:

- Route des Grandes Alpes à Vélo**: 720 Km, connecting Thonon-les-Bains and Nice.
- P'tites Routes du Soleil**: 915 Km, connecting Thonon-les-Bains and Nice.
- Route des Grandes Alpes Gravel**: 857 Km, connecting Thonon-les-Bains and Nice.

To the right is a large map of the Alps and surrounding regions, showing the routes in red and orange. Major cities like Lausanne, Genève, Annecy, Chambéry, Gap, Briançon, Cuneo, and Monaco are labeled.

Exemple d'offre de loisirs plutôt adaptée au cyclisme sur route :
la route des Grandes Alpes et les P'tites Routes du Soleil
<https://www.routedesgrandesalpes.com/itineraire>



Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipés.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation. Le Département entretient déjà de manière régulière une partie du réseau cyclable existant sur le territoire, notamment le Canal du Midi et le Canal du Midi – Montéségur.



Description des mesures

✓ Entretenir régulièrement le réseau cyclable

- Estimation du coût d'entretien au km pour les aménagements importants, en particulier les sites propres : 5 000 €/an/km répartis comme suit :
 - environ 2 500 €/an/km linéaire pour l'entretien quotidien
 - environ 2 500 €/an/km pour la reprise de l'aménagement, tous les 10-15 ans (soit 25 000 – 35 000 €/km lors de la reprise de l'aménagement)
- Inclus dans les budgets voiries pour les sites partagés
- Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé)

Le Département pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien débroussailleuse, tracteur, entre les EPCI et les communes) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements, etc.

Pour les nouvelles liaisons, il conviendra également d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable. Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, associations pour les signalements

Bénéficiaires : Habitants et visiteurs



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : environ 250 000 € / an actuellement

Moyens humains : ETP existants, mobilisation du service routes



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Entretien régulier sur l'ensemble du réseau d'aménagements cyclables départementaux (nbre passage / an)	3	4	6
Fréquence de réfection des pistes cyclables endommagées (nids de poule, racines...)	1	1	2



Détails de la mesure

Les aménagements cyclables nécessitent d'être entretenus compte-tenu de la **vulnérabilité de leurs usagers**.

Eviter l'accident

Des dégâts mineurs :

Feuilles, papiers, gravillons doivent être enlevés régulièrement.

Des dégâts majeurs :

Nids de poules, branches d'arbres, obstacles peuvent s'avérer très dangereux et causer de graves blessures.

Entretenir les aménagements cyclables

Libérer l'espace :

Les haies aux abords de la piste devront être taillées ainsi que les branches d'arbres que les usagers pourraient se prendre dans le visage.

Sécuriser la voie :

Refaire la peinture de guidage lorsqu'elle s'efface, nettoyer les panneaux de jalonnement, modifier l'aménagement s'il est dangereux.

TABLEAU RÉCAPITULATIF et indications DE COÛTS

	Poste de dépense	Coût au kilomètre	Commentaires
Marché	Balayage	20€/km par passage pour une chaussée de 3m	De 2 à 15 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 210€/km/an)
	Balayage avec aspiration	120€/km par passage pour une chaussée de 3m	
	Fauchage ou tonte	De 40 à 70€/km par passage	De 1 à 3 fois par an, selon environnement (soit jusqu'à 210€/km/an)
	Signalisation et propreté Patrouillage + matériel (panneaux...)	De 55€ à 170/km/an	Variable
	Curage des fossés	Environ 1000€/km	Entre 5 et 10 ans, selon météo
Régie	Budget temps	Pour l'ensemble des travaux, entre 7 et 10h par km/an	Coût de l'heure très variable selon les sources (50€, 31€, 20€...). A rajouter à l'amortissement matériel.

Des aménagements cyclables bien entretenus sont durables et ne nécessitent pas de gros travaux.



Feuilles sur aménagement – risque de chute

Crédits photo : Bruno Monginoux

Peinture effacée – l'aménagement disparait

Crédits photo : BL évolution



Racines d'arbres – inconfort voire chute.

Crédits photo : BL évolution

Débris végétaux – largeur réduite

Crédits photo : BL évolution

Axe 2. Encourager la pratique et développer les services de l'écosystème vélo

Actions et mesures	Moyens financiers
Action 2.1 Développer la pratique du vélo chez les collégiens	
2.1.1. Réaliser un plan de déplacements des collèges Audois 2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs 2.1.3. Accompagner les collégiens vers l'autonomie à vélo	100 000€ pour une étude sur les collèges (50 000€ d'aides) 5 000€ de communication (2 500€ d'aides) 90 000 €/an pour le stationnement vélo dans les collèges
Action 2.2. Encourager les agents du Département à la pratique du vélo	Inclus dans le plan de mobilité des agents
Action 2.3. Déployer des services vélos favorisant le report modal pour les déplacements du quotidien	
2.3.1. Développer l'intermodalité avec la Région et les AOM locales 2.3.2. Réfléchir à la mise en œuvre de services vélos complémentaires	
Action 2.4. Collaborer avec les acteurs du territoire pour développer le tourisme et les loisirs à vélo	250 000 €/an pour les actions 2.3 et 2.4
2.4.1. Equiper les sites touristiques et de loisirs de services vélos adaptés 2.4.2. Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...) 2.4.3. Promouvoir le label « Accueil Vélo » auprès des établissements touristiques sur l'ensemble du territoire	
Action 2.5. Communiquer et sensibiliser à la pratique du vélo	25 000 €/an Inclus dans le budget communication
2.5.1. Promouvoir le vélo du quotidien auprès du grand public	
2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo	
2.5.3. Communiquer sur le vélo tourisme dans l'Aude	



Contexte et objectifs de l'action

Dans l'Aude, 42% des collégiens, soit environ 7 000 élèves (sur presque 17 000 collégiens), habitent à moins de 10 min à vélo de leur collège, 58% habitent à moins de 20 min. Le potentiel de déplacement à vélo pour les collégiens est donc particulièrement important, soit pour se rendre directement au sein de l'établissement, soit pour accéder à un arrêt de bus scolaire.

Pour encourager les collégiens à se rendre à vélo au collège, plusieurs actions peuvent être mise en place par le Département, notamment :

- Réaliser une étude pour estimer le potentiel de développement du vélo (et plus généralement des modes actifs) dans les collèges, identifier les liaisons prioritaires à mettre en œuvre et les actions pertinentes à mener au sein des établissements (28 collèges publics dans l'Aude + 10 collèges privés)
- Déployer du stationnement vélo dans les collèges (subventionné par le programme Alvéole Plus)
- Inciter à la pratique cyclable en mettant en place différentes actions dans les collèges : sensibilisation, communication, atelier de réparation et événements vélos, etc.

Une étude spécifique sur les collèges audiois permettrait d'affiner cette action, en lien avec les établissements scolaires, pour coordonner une réelle politique en faveur de la mobilité douce chez les collégiens, à un âge où le vélo favorise la pratique sportive (et la santé) et l'autonomie, en plus d'être bénéfique pour l'environnement.

Un lien doit être fait entre les actions proposées au sein des collèges et les actions menées dans les écoles et lycées, en partenariat avec la Région et les communes du territoire.



Description des mesures

- ✓ 2.1.1. Réaliser un plan de déplacements des collèges Audiois
- ✓ 2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs
- ✓ 2.1.3. Accompagner les collégiens vers l'autonomie à vélo



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : Collèges, EPCI, communes, Région

Bénéficiaires : Collégiens



Moyens financiers et humains

Moyens financiers :

- 100 000 € pour l'étude (2.1.1.)
- 90 000 €/an sur l'équipement des collèges (2.1.2.)
- enveloppe à définir pour l'animation (2.1.3.), en lien avec l'enveloppe dédiée aux services (actions suivantes)

Moyens humains : Pilotage de l'étude et mise en œuvre des actions à piloter avec la direction de l'éducation.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de collèges ayant fait l'objet d'une étude d'accèsibilité	7	14	28
Nombre de places de stationnement pour vélos et trottinettes sous abris installées	450	800	1500
Part des collégiens se rendant au collège à vélo	3%	8%	15%



Pourquoi développer la pratique chez les collégiens

Un enjeu d'autonomie et de sécurité

29 % des enfants au collège et 19 % au lycée sont accompagnés par un adulte

Des infrastructures cyclables sécurisées pour des déplacements autonomes



*étude IFOP de 2020

Des adolescents influençables

L'effet de groupe et la sphère familiale qui agissent sur la mobilité des adolescents

faire du vélo avec ses amis c'est plus sympa que la voiture avec ses parents !



Un enjeu de santé

Le vélo comme levier pour pratiquer une activité physique. 73 %* des jeunes de 11 à 17 ans n'atteignent pas les recommandations de 60 minutes d'activité physique par jour



*étude Esteban de 2014-2016



Comprendre pourquoi c'est une pratique genrée

Une image du vélo encore trop sportive ♂

Des filles qui considèrent avoir des aptitudes physiques moindres



Des modèles de vélo non adaptés aux filles (exclusivement des VTT)

Donner accès au vélo pour tous

La part modale est de seulement 1,9% dans les QPV, contre 2,8% dans la France entière en 2018 (quartier prioritaire de la ville)

Figure 5 : Les enjeux liés aux représentations et à l'appropriation du vélo chez les adolescent(e)s



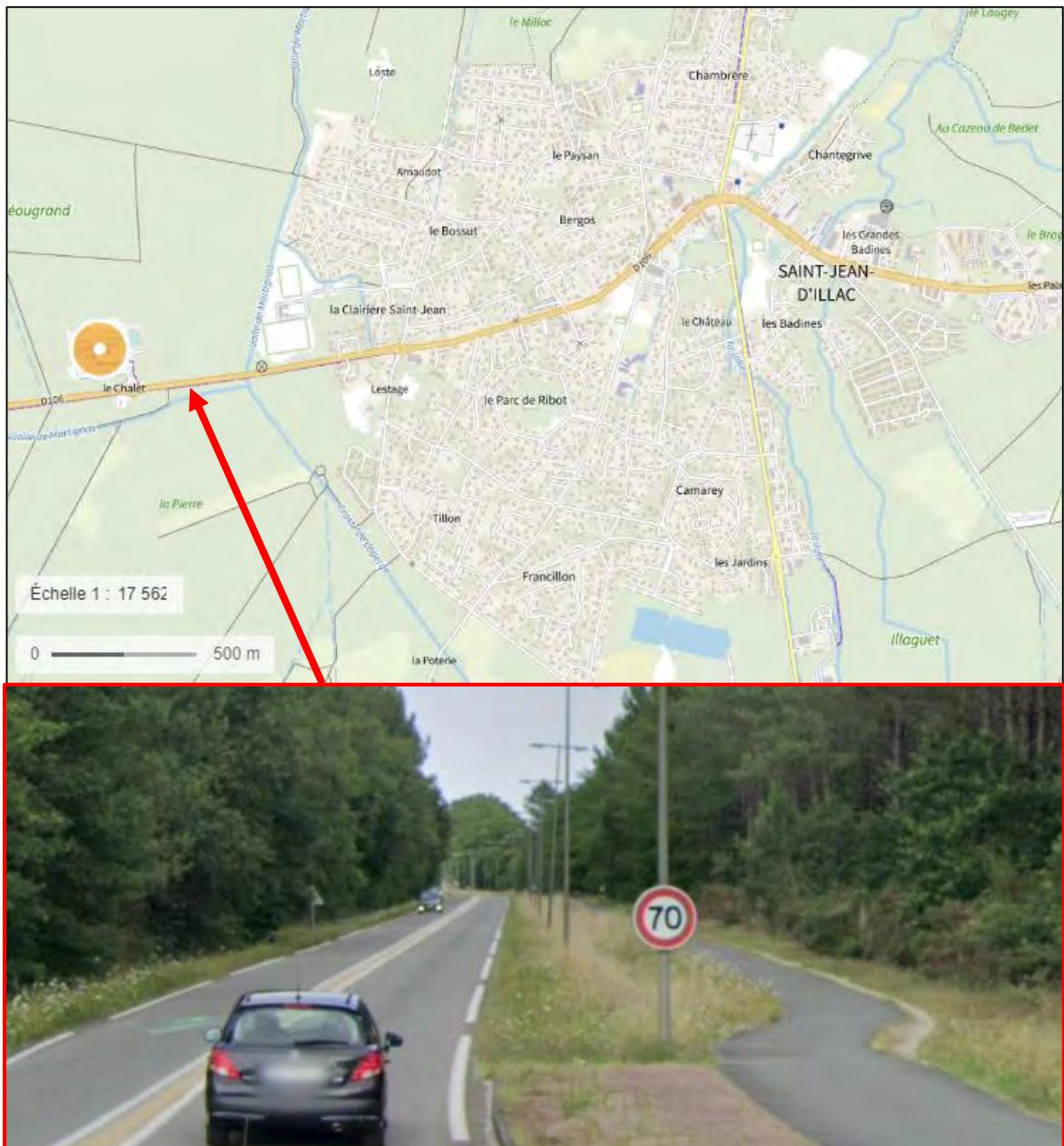
Exemples inspirants

Extrait de l'article « Mobilité à vélo des collégiens et lycéens : quelles pratiques ? », basé sur l'étude de l'ADEME de 2022 « Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens »

Lien vers l'article : <https://generationvelo.fr/actualites/17-mobilite-a-velo-des-collegiens-et-lyceens-quelles-pratiques>

« Aux Pays-Bas, 76 % des élèves du secondaire utilisent le vélo pour se rendre à leur établissement scolaire. »

- « Dans l'Hérault, la part modale du vélo s'élève à 50 % dans le collège de Jacou (850 élèves). L'établissement dispose d'un réseau de 8 km de pistes cyclables, 125 places de stationnement vélo et une station de gonflage. Le marquage et l'entretien des vélos est également proposé aux collégiens. »
- En Gironde, la ville de Saint-Aubin-de-Médoc a fait le pari de l'apprentissage précoce du vélo, par l'encadrement de Vélobus dès l'école primaire. Le collège Léonard de Vinci (721 élèves) bénéficie des retombées positives de cette sensibilisation dès le plus jeune âge et enregistre une part modale vélo de 40 %.
- En dépit de son isolement par rapport à la commune de Saint-Jean-d'Illac (33), le collège de l'Estey (516 élèves) comptabilise 500 places de stationnement vélo à l'intérieur de l'établissement et dispose d'une infrastructure cyclable sécurisée et éclairée, aménagée le long de la route départementale. Encouragée par l'équipe pédagogique et plébiscitée par les collégiens, la pratique du vélo s'élève à 76 %. »

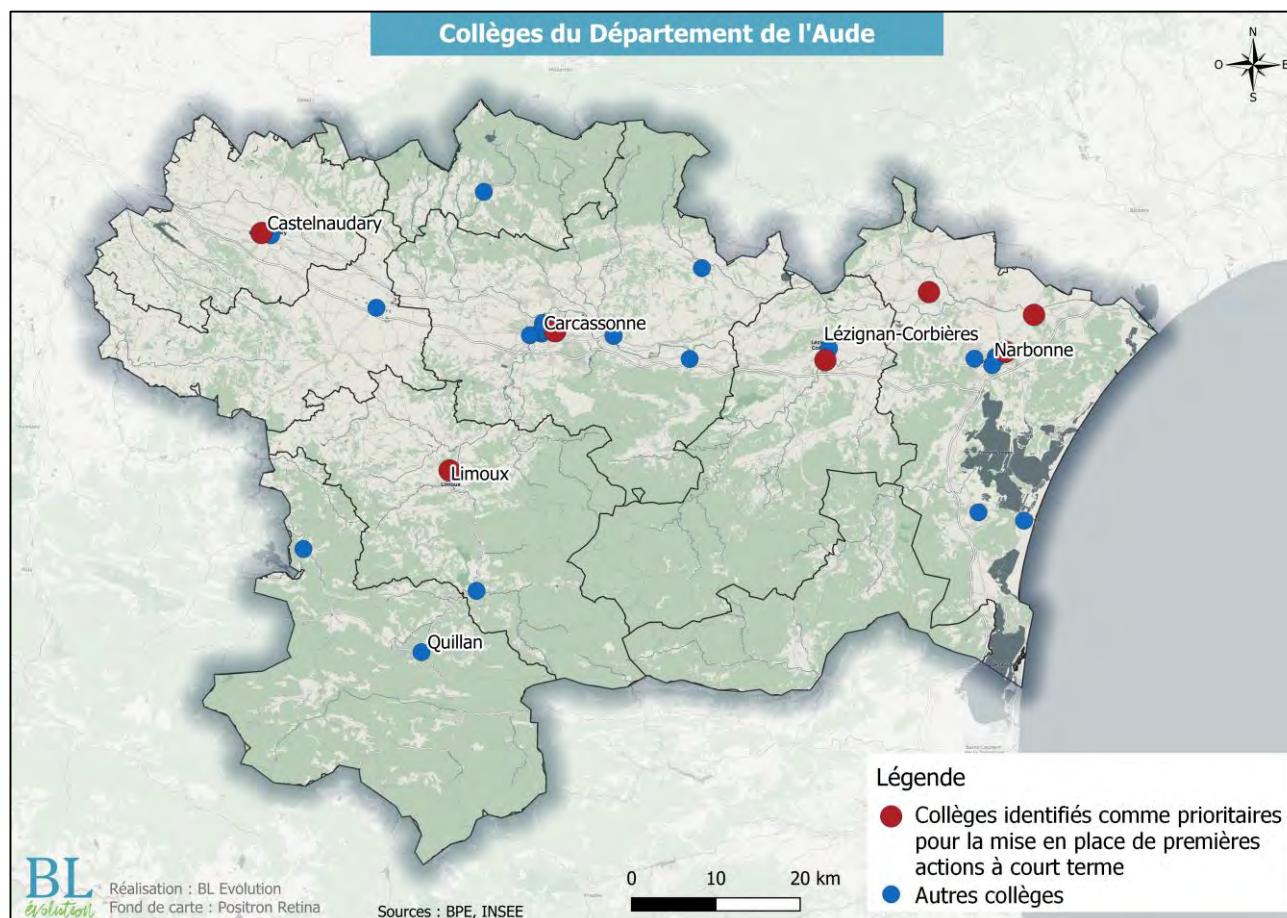


Le collège de l'Estey à Saint-Jean-d'Illac (en Gironde, 7600 habitants) est légèrement excentré des zones d'habitation. Pourtant la part modale vélo est très importante grâce à une animation forte et l'aménagement d'un axe cyclable sécurisé entre le collège et la ville.



2.1.1. Réaliser un plan de déplacements des collèges Audiois

L'étude pourrait être lancée d'ici 2025, il serait particulièrement intéressant de lancer une expérimentation rapidement sur certains collèges. Une liste de collège, répartis sur le territoire et présentant des caractéristiques différentes (milieu urbain et rural notamment) est proposée pour expérimenter de premières actions en faveur des collégiens.



J VERNE	Carcassonne - boulevard Irène
LES FONTANILLES	Castelnau-dary
LES MAILHEULS	Coursan
ROSA PARKS	Lézignan Corbières
J DELTEIL	Limoux
MONTESQUIEU	Narbonne (av Montesquieu)
MARCELIN ALBERT	Saint-Nazaire-d'Aude

Liste de collèges proposée pour la mise en place de premières actions à court terme (liste pouvant évoluer) :

- liaisons vers les collèges
- équipement des collèges en stationnement et équipements complémentaires
- animation au sein des collèges, sensibilisation, communication, atelier de réparation et événements vélos, etc.



2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs

Arceaux non couverts à éviter, notamment pour éviter l'usure rapide des vélos

Type de stationnement adapté pour les collèges

Type de stationnement envisageable principalement en milieu urbain, lorsque le stationnement se situe en dehors de l'enceinte du collège (accessible à tous)

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux
(3 points d'attache)

60 €/emplacement



120 €/arceau (2 places)



6 000 – 10 000 €/abri
(10 places)



30 000 – 40 000 €/consigne (20 places)



2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs

Différents équipements complémentaires au stationnement vélo peuvent être installés dans les collèges :

- Des bornes de réparation et de gonflage pour permettre aux collégiens de réparer et entretenir leur vélo, d'autant plus que les collégiens n'ont pas forcément le matériel adapté à leur domicile.
- Du stationnement pour les trottinettes, selon les usages dans l'établissement.
- Des casiers, pour permettre aux collégiens de stocker leurs équipements de vélo (casque, pantalon de pluie, lumières, etc.).
- Eventuellement des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique (VAE), notamment pour les enseignants qui sont plus à même d'être équipés de VAE.



Station de réparation et station de gonflage avec compresseur

Credits photo : catalogue Altinnova

- **Borne de réparation : 1000-1500 €**
- **Station gonflage à main : 1000 – 1500 €**
- **Station gonflage avec compresseur : 2500 €**



Station de réparation et de gonflage manuel

Credits photo : catalogue Abriplus

37



Exemple de modèles de stationnement pour les trottinettes

Credits photo : <https://www.seton.fr/>

- **40 - 50 € par emplacement trottinette**



Casiers (avec ou sans prise électrique) et arceaux pour VAE

Credits photo : Altinnova, Abriplus, SIEML, Hakken Mobility



- **100 – 200 € par casier classique**
- **600 – 800 € pour un arceau équipé d'une recharge électrique**



2.1.3. Accompagner les collégiens vers l'autonomie à vélo

Au-delà de l'équipement des collèges et de l'aménagement des abords des établissements, il s'agira d'animer la démarche au sein des établissements scolaires. De multiples actions pourront être envisagées, leur faisabilité et leur pertinence devront être approfondies.

Exemples d'actions :

- Accompagnement des collèges sur la sensibilisation au vélo dans les établissements : kits vélo, apprentissage à la mobilité (fonctionnement vélo, règles de circulation, lecture de carte...), sortie-vélo pédagogique, vélobus, etc.
- Animation du « Savoir rouler à vélo », programme qui consiste à favoriser l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans (6^{ème}).
- Animation d'ateliers de réparation dans les collèges.
- Lancement d'un challenge écomobilité inter-écoles, par exemple à l'occasion de Mai à Vélo.
- Prêt ou location de vélo pour les collégiens. La Région expérimente un dispositif similaire pour les lycéens.
- Aide à l'achat de vélo pour les collégiens.
- Don de vélo à certains collégiens pour communiquer sur la pratique. Dans le Département des Alpes-Maritimes, 30 collégiens méritants, choisis par leurs principaux pour leur engagement et leur exemplarité, ont reçu un vélo, faisant d'eux de futurs ambassadeurs d'une mobilité douce.
- Intégration de modules sur le vélo dans les enseignements pédagogiques.

Notons que des animations sont déjà réalisées sur certains aspects du Savoir Rouler à Vélo avec le service des sports au sein du Département.

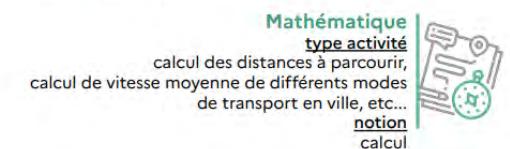
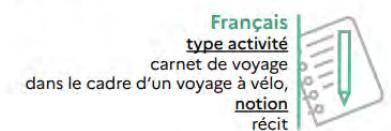
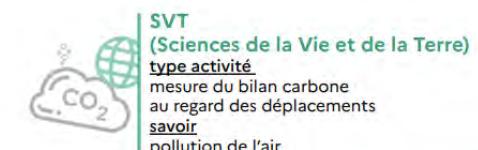
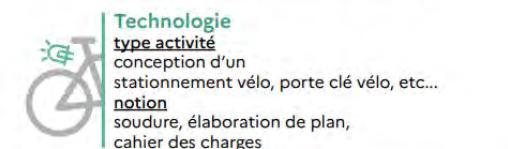
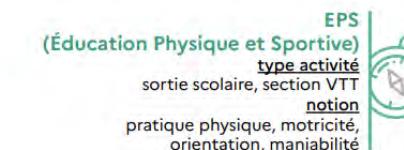


Figure 4 : Comment le vélo peut s'insérer dans le programme scolaire au collège ?



Equipement dédié à l'apprentissage du vélo et à l'éducation routière, commune de Bram



Opération « 1 vélo 1 collégien », Département des Alpes-Maritimes



Contexte et objectifs de l'action

Le Département est un employeur public de premier plan avec environ 2 500 agents, répartis sur différents sites au sein du Département. Le Département, comme d'autres grands employeurs, a donc les moyens de peser à lui seul sur la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien en incitant ces agents à utiliser davantage le vélo.

Des actions en faveur des mobilités actives sont d'ores et déjà menées mais ne sont pas suffisantes pour impulser une dynamique parmi les agents : mise à disposition d'une flotte de VAE sur certains sites, stationnement cyclable qualitatif, forfait mobilités durables (plafonné à 200 €/agent).

L'objectif de cette action est donc d'améliorer la politique interne en faveur des mobilités actives, en s'appuyant notamment sur le programme Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV). Différentes actions peuvent être menées pour inciter les agents à se déplacer à vélo : sensibilisation, atelier d'autoréparation, aménagements de stationnement vélos, aides à l'achat, etc.



Description des mesures

Les actions et mesures sont détaillées dans le plan de mobilité des agents de l'Aude.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : FUB (programme OEPV)

Bénéficiaires : agents du Département



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Inclus dans le plan de mobilité des agents

Moyens humains : ETP existants, mobilisation de la DGA
Ressources en charge de la politique interne (RSE, RH)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Détaillés dans le plan de mobilité des agents de l'Aude			

Détails de l'action





Contexte et objectifs de l'action

Promouvoir le vélo pour embarquer un maximum de personnes sur le chemin de la mobilité active, proposer un service de location pour permettre aux personnes intéressées d'essayer ou de redécouvrir ce mode de déplacement, mettre en place des aides à l'achat pour que les usagers passent le cap du vélo au quotidien, offrir des solutions de réparation et de stationnement sécurisé pour faire perdurer la pratique du vélo dans le temps... Autant de services essentiels qui doivent répondre aux besoins des usagers pour les accompagner dans leurs changements de mode de déplacement.

Le Département de l'Aude pourrait contribuer à la mise en place de services vélos, par exemple avec un volet solidaire, en complément des dispositifs mis en place par la Région. Certains publics cibles pourraient ainsi bénéficier de différentes actions qui restent à définir.

Aussi, le Département pourrait venir en renfort de la Région et des AOM locales sur le volet intermodalité, sur lequel la Région intervient. En particulier, des boxes vélos pourraient être aménagés au niveau des aires de covoiturage et autres aires multimodales, pour faciliter l'intermodalité.



Description des mesures

- ✓ 2.3.1. Développer l'intermodalité avec la Région et les AOM locales
- ✓ 2.3.2. Réfléchir à la mise en œuvre de services vélos complémentaires



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : Région, EPCI, communes

Bénéficiaires : Habitants, publics précaires



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 250 000 €/an pour les services quotidiens et touristiques (Actions 2.3. et 2.4.)

Moyens humains : A renforcer légèrement, mobilisation du service des solidarités humaines, Direction des routes et des mobilités.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'aires de covoiturage équipées par le Département	2	7	15
Nombres de bénéficiaires de services vélos complémentaires mis en place par le Département	100	2 000	3 500 (environ 1% de la pop.)



2.3.1. Développer l'intermodalité avec la Région et les AOM locales

Exemples d'aires multimodales proposant des services vélos (stationnement, location, etc.)



Exemple d'aménagement d'une aire multimodale, commune de Guimiliau, Bretagne 1000 habitants ([source](#)).



Aire de covoiturage multimodale au Néoulou (Pyrénées Orientales)

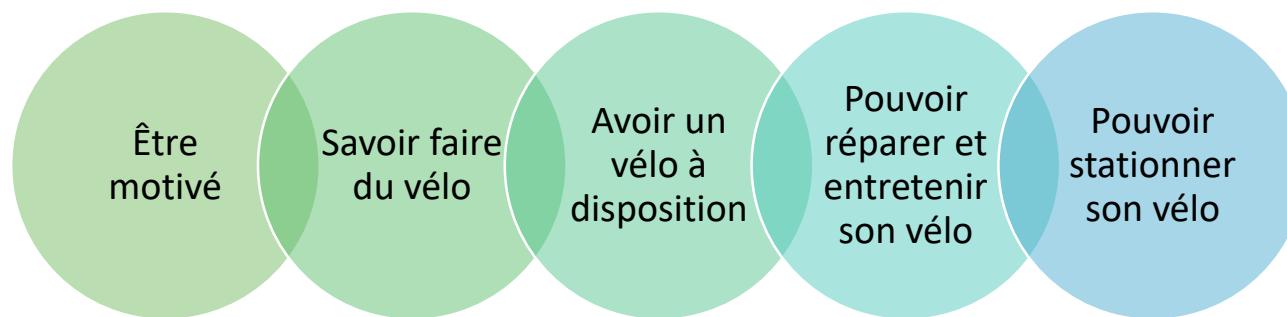


Station PIM mobility : covoiturage, auto-stop, vélos



2.3.2. Réfléchir à la mise en œuvre de services vélos complémentaires

Pour qu'un usager se déplace à vélo, il faut évidemment qu'il ait accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptés au vélo, mais l'usager doit aussi :



Exemple de service : Dispositif d'aide à l'achat

Type de vélo	Aide médiane	Aide minimale	Aide maximale	Nb de dispositifs
VAE	200 €	75 €	600 €	139
Classique	100 €	35 €	400 €	26
Pliant	150 €	60 €	500 €	23
Cargo	240 €	100 €	500 €	6

Tableau 1 - Montants des aides locales par type de vélos - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Exemple de service: location longue durée de VAE

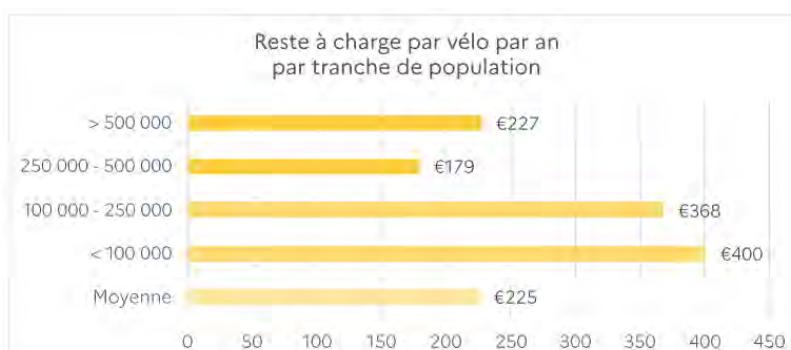
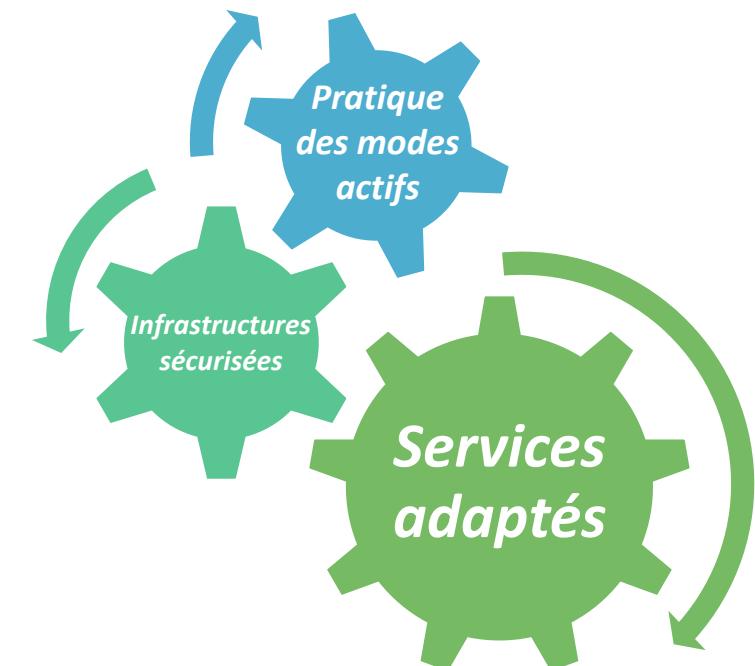


Figure 14 - Reste à charge par vélo par an par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Sources :

- Cahier technique sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo, septembre 2021, ADEME, indigo
- Cahier technique sur la location de vélo longue durée, septembre 2021, ADEME, indigo



Exemple de service : stage de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, cafés-vélos
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics précaires ou tout public





Contexte et objectifs de l'action

Le département de l'Aude comprend un vaste réseau de véloroutes qui appartiennent à des itinéraires d'envergure régionale et nationale. Outre l'aménagement du réseau à proprement parlé (axe 1), le développement de nouveaux services est essentiel pour répondre aux besoins des touristes et visiteurs : stationner son vélo, se loger, réparer son vélo, etc.

Certaines actions peuvent être mises en place par le Département, en lien avec la Région et les acteurs touristiques, notamment en termes d'équipements et de services. En particulier, le Département pourra contribuer à la mise en tourisme des itinéraires structurants sur le département, en lien avec la Région qui accompagne également ces aménagements. Aussi, le Département pourra équiper les sites touristiques départementaux de services vélos adaptés, à commencer par le stationnement vélo, et soutenir les acteurs locaux dans la mise en œuvre de services similaires.

Enfin, il s'agira d'accompagner l'Agence Départementale du Tourisme dans le déploiement du label « Accueil Vélo » et d'autres initiatives en faveur du tourisme à vélo sur l'ensemble du territoire départemental, au-delà des itinéraires structurants sur lesquels ce travail est déjà en cours.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département, Agence Départementale du Tourisme

Partenaire(s) : Agence Départementale du Tourisme, Offices du tourisme, Région, EPCI, communes

Bénéficiaires : Touristes et pratiquants loisirs



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 250 000 €/an pour les services quotidiens et touristiques (Actions 2.2. et 2.3.)

Moyens humains : A renforcer légèrement, mobilisation de l'Agence Départemental du Tourisme



Description des mesures

- ✓ 2.4.1. Equiper les sites touristiques et de loisirs de services vélos adaptés
- ✓ 2.4.2. Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)
- ✓ 2.4.3. Promouvoir le label « Accueil Vélo » auprès des établissements touristiques sur l'ensemble du territoire



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Evolution de la fréquentation des itinéraires touristiques et de loisirs	Année de base	+ 20%	+ 40%
Nombre de nouveaux sites touristiques équipés en stationnements vélo	3	10	20
Nombre d'établissements labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire	150	250	350



Détails de la mesure : impact économique

Extrait de l'étude, pp. 198-199 : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

L'impact économique de la pratique loisirs d'excursion est très faible en France : les résultats obtenus sur les véloroutes et voies vertes auprès des pratiquants loisirs montrent que l'impact moyen est de 2,26 € par sortie, soit 0,08 €/km parcouru. L'âge, le sexe, la typologie de pratique jouent peu dans le niveau de dépense. La durée de pratique joue en revanche beaucoup : ceux qui randonnent à la journée dépensent plus, notamment grâce au repas du midi et visitent plus.

Les observations de terrain et les retours usagers montrent que ce faible impact s'explique en partie par le manque d'offre de services marchands, cafés, buvettes, restaurants directement accessibles ou au bord de l'itinéraire.

Les impacts de la pratique d'excursion en France sont très significativement inférieurs aux résultats obtenus dans d'autres pays européens où le taux de dépense est beaucoup plus élevé :

- Dans l'enquête réalisée en Alsace, 44% des excursionnistes allemands déclarent une dépense contre seulement 12% des excursionnistes français. La moyenne de dépense de ceux qui ont déclaré une dépense est de 22 € soit près du double de la moyenne enregistrée sur les autres véloroutes et voies vertes françaises.
- En Suisse, les retombées de la pratique d'excursion étaient dès les premières enquêtes réalisées par Suisse Mobile en moyenne de 8.44 €/sortie et 0.30 €/km (Utiger & Ickert, Suisse Mobile 2005), soit quatre fois plus par excursionnistes qu'en France.
- Dans l'étude sur l'impact économique d'EuroVelo (Weston, 2012), la dépense moyenne par jour et par cycliste excursionniste s'établit autour de 15,40 €/sortie. C'est donc surtout le faible taux de cyclistes engageant une dépense qui pénalise l'impact global de l'excursion.

Au total, les dépenses d'excursion pèsent peu dans l'impact économique des véloroutes et voies vertes étudiées, 4% sur la Vélodyssée, 5 % sur l'EV8/Méditerranée à Vélo, 6% sur la Loire à Vélo mais 17% sur la ViaRhôna.

L'enjeu économique principal de l'excursion est de ce fait d'augmenter la part des excursionnistes qui dépensent et pour cela développer l'offre de cafés-restaurants le long des itinéraires mais aussi de développer des offres d'itinéraires.

Extrait de l'étude, p. 208 : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

Les dépenses des touristes à vélo sont composées à 34% de dépenses d'hébergement, à 36% de dépenses de restauration (restaurants et alimentation), les autres dépenses ne représentant que 30% avec 7% de dépenses d'achat de produits du terroir et de vin, de location pour 4%. Les forfaits des TO représentent une part minime du total des dépenses.

Tableau 60 : Répartition des dépenses des touristes à vélo par poste et par véloroute à partir des personnes enquêtées dont les données sont totalement exploitables (Inddigo, 2019)

Dépenses sur données exprimées et exploitables									
	Héberg.	Alim. et Restau.	Activité	Locat° de vélo	Produit terroir	Autre	Forfait	Transp.	Total exprimé
Bretagne	29%	37%	5%	2%	8%	10%	1%	7%	100%
Vélodyssée	33%	36%	5%	6%	7%	5%	2%	6%	100%
ViaRhôna	42%	38%	4%	1%	4%	3%	0%	8%	100%
EV8	38%	35%	6%	2%	8%	4%	0%	6%	100%
Loire à Vélo	34%	36%	7%	2%	5%	5%	1%	10%	100%
Ensemble	34%	36%	6%	4%	7%	5%	1%	7%	100%



Détails de la mesure : le rôle des services vélos pour créer une offre touristique

Les nouveaux pratiquants de l'excursionnisme et du tourisme à vélo ont trois attentes principales : 1/ réussir leur premier voyage, 2/ ne pas passer un temps infini à préparer celui-ci et 3/ avoir des informations exactes et justes sur le niveau de service actuel. Les itinéraires et les régions qui parviennent à les renseigner au mieux et les guider par une information complète et fiable vont être mieux notées dans le temps et auront de la récurrence par le bouche à oreille ou les notations quand elles existent / existeront.

Exemple inspirant sur le territoire : informations sur le site de la V8 « Méditerranée à vélo : <https://www.lamediterraneavelo.com/infos-pratiques/acces>

Le site est extrêmement précis sur les conditions d'accessibilité tous modes à l'itinéraire, en fournissant des informations à jour, à ne niant pas les difficultés qui peuvent se présenter, en y intégrant même des conseils de la communauté vélo pour faire face aux contraintes et aléas qui peuvent être rencontrés dans les transports, côté SNCF comme côté TER région.

Le site est d'autant plus recommandable qu'il est détaillé, fiable, et pour cela mis à jour en permanence, avec une actualisation et un soin apporté au contenu de l'information, à la clarté de sa rédaction.

Que vous soyez à vélo, à pied, en voiture, en autocar, en train, en bateau ou en avion, retrouvez toutes les bonnes informations pour accéder facilement à La Méditerranée à vélo !

La Vélomaritime, sur l'Eurovelo 4, propose par exemple **une cartographie des hébergements référencés « Accueil Vélo »** le long de l'itinéraire, ce qui facilite l'accès à l'information pour le voyageur. On notera que peu d'hébergements sont ici recensé, et que le maillage n'est pas suffisant pour assurer les hébergements des voyageurs tout au long du trajet.

Différentes idées de parcours sont également proposées le long de l'itinéraire, selon le nombre de jours de voyage et le niveau de difficulté par exemple.

2-3 jours Ø

Entre polders et herbus en Baie du Mont-Saint-Michel

4-6 jours Ø

Entre Baie de Saint-Brieuc et Baie de Morlaix



2.4.1. Equiper les sites touristiques et de loisirs de services vélos adaptés

Aujourd'hui l'accès aux sites touristiques et remarquables se fait presque exclusivement en voiture. La plupart des sites ne sont pas équipés de stationnement vélo. Afin de développer les déplacements à vélo, il convient de proposer une offre de stationnement vélo sur les parkings d'accès. Les sites principaux pourront être équipés de consignes individuelles sécurisées. Pour les autres, de simples arceaux seront déjà suffisants.

Il s'agit d'installer du stationnement sécurisé sur les principaux sites touristiques (sites du Pays Cathare et sites départementaux), de préférence sur les sites avec une présence humaine pour assurer la pérennité et le bon usage des équipements. Le Département pourra également encourager les autres sites touristiques publics et privés à s'équiper en stationnements vélos en lien avec l'agence départementale du tourisme et le déploiement du label Accueil Vélo. Une réflexion sur le mobilier et une identité visuelle « Aude à vélo » pourra accompagner cette démarche.

Les boxes vélo sécurisés et les consignes à vélo

Exemples le long de la Véloscénie et au château d'Angers

Les boxes vélo sécurisés sont accessibles simplement avec un système de cadenas. Elles peuvent être en accès gratuit ou payant.

Caractéristiques

- Accessible à tout le monde (pas d'obstacle entre la voirie et le stationnement vélo ; pas trop éloignée de la destination finale ; accessible depuis les aménagements cyclables proches)
 - Equipement du mobilier : arceau à l'intérieur de chaque boxe
 - Des services annexes : borne de gonflage, conciergerie bagages (cyclotouristes)
 - Mode d'accès facilité pour les visiteurs
 - Bon niveau de sécurité ressenti (accès, éclairage, propreté, etc.)
-
- **Coût moyen :**
 - 1 500 € par emplacement



Exemple de consigne vélos touristique, à Angers
(crédits : France Vélo Tourisme)



Exemple de consigne vélos touristique sur la Véloscénie (crédits : France Vélo Tourisme)



2.4.2. Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)

Exemple de la Dolce Via

La Dolce Via est un itinéraire de cyclotourisme qui longe la vallée de l'Eyrieux en Ardèche sur une ancienne voie ferrée reconvertie en voie verte avec différents types de revêtements. L'itinéraire est maillé de haltes vélos avec différents niveaux de services :

- Espace pour faire une pause ou déjeuner : table, simple banc, poubelles éventuelles
- Des haltes plus importantes avec des toilettes et un point d'eau par exemple
- Des haltes multiservices structurantes, souvent au niveau d'un des principaux pôles de l'itinéraire (village, pôle d'activités, etc.) : toilettes, bancs, stationnement vélo, borne de réparation, jalonnement et informations sur les itinéraires, etc.

La signalisation et l'information voyageurs sont notamment très importants pour indiquer les différents services : réparation, restauration, hébergement, point d'eau, toilettes, etc.



Exemple de panneau d'informations voyageurs et jalonnement le long de la Dolce Via
Crédits photo : BL Evolution



Haltes vélos avec plusieurs niveaux de services le long de la Dolce Via
Crédits photo : BL Evolution



Contexte et objectifs de l'action

Le Département de l'Aude, ainsi que l'ensemble de ses partenaires, mènent déjà certaines actions de communication en faveur de la pratique du vélo, notamment sur les pratiques touristiques via Agence de développement touristique (ADT). Par exemple, l'ADT communique sur quelques itinéraires à vélo, comme « L'Escapade nature sans voiture », mais les actions de communication restent toutefois limitées.

L'objectif est d'accentuer cette communication dans les années à venir, en promouvant davantage le vélo du quotidien, via la diffusion d'actualités en lien avec la politique cyclable sur le territoire, la mise en place de campagnes de communication ciblées, l'organisation ou le soutien à différents événements organisés sur le territoire, etc.

Une stratégie de communication, à la fois pour le vélo du quotidien et les pratiques loisirs pourra être conçue, en lien avec l'ensemble des partenaires du territoire : associations, acteurs touristiques, communes et EPCI, employeurs, etc. Cette stratégie de communication devra s'appuyer sur les différents canaux de communication du Département et de ses partenaires pour toucher un large public.



Description des mesures

- ✓ 2.5.1. Promouvoir le vélo du quotidien auprès du grand public
- ✓ 2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo
- ✓ 2.5.3. Communiquer sur le vélo tourisme dans l'Aude



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département, Agence de développement touristique

Partenaire(s) : EPCI, communes, associations, offices du tourisme

Bénéficiaires : Habitants et touristes



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 25 000 € / an (conception graphique, affiches, flyers, communication réseaux sociaux...), à inclure dans le budget communication

Moyens humains : ETP existants à mobiliser sur le volet cyclable (ADT, service communication, etc.)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'actions de communication en faveur du vélo du quotidien	1	3	5
Nombre d'événements organisés autour du vélo	2	5	8
Nombre d'actions de communication en faveur du vélo loisir et tourisme	1	3	5



2.5.1. Promouvoir le vélo du quotidien auprès du grand public

Contexte : Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages. Les aménagements et les services sont nécessaires mais pas suffisants pour inciter l'ensemble de la population à utiliser son vélo. Dès lors, une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire.

Objectif : Donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo et accompagner les changements de pratiques.

Pistes d'actions :

- ❑ Développer une stratégie de communication efficace (réseaux sociaux, presse, radio locale, etc.) mettant notamment en avant les atouts du territoire, la dynamique sur le vélo, le schéma vélo, les aides existantes pour les citoyens, etc. Les recommandations de l'ADEME pourront être une source d'inspiration intéressante. Exemples de contenu pour la communication :
 - Communiquer sur les aménagements cyclables réalisés / en projet pour faciliter les déplacements des usagers, entre autres : réalisation d'une carte des aménagements cyclables en 2025.
 - Conception d'une vidéo sur le schéma cyclable, conception et impression de Flyers
 - Montrer l'exemple (acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même)
- ❑ Animer des événements lors de la semaine de la Mobilité et de Mai à Vélo : challenge Mobilité ou Géovélo, fresque de la Mobilité, balade à vélo, etc.





2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo tourisme, vélo loisirs et vélo sportif

Contexte : Le vélo tourisme, loisirs et sportif doit être mis en avant pour augmenter les pratiquants. La communication est un levier intéressant qui peut être complété par des événements concrets organisés sur le territoire, principalement par des acteurs locaux. Cela permet à de nombreuses personnes de s'initier au vélo dans des conditions favorables et facilitées par les organisateurs d'événements. Les personnes utilisant le vélo pour le tourisme, leurs loisirs ou le sport sont plus à même d'utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien, mais d'être en meilleure santé, et enfin de stimuler les circuits courts économiques dans le territoire par leur consommation *in situ*.

Objectif : Rendre les événements locaux sur le vélo plus visibles et faciliter leur organisation.

Pistes d'actions :

- ❑ Recenser et lister l'ensemble des événements vélo organisés dans l'Aude ayant un rayonnement supérieur à 500 participants, et évaluer leurs besoins pour leur développement
- ❑ Faciliter l'organisation d'événements en proposant la fermeture temporaire de routes départementales
- ❑ Profiter des événements organisés pour communiquer sur les bienfaits du vélo : santé, écologie, économie...
- ❑ Réfléchir à la participation du Département comme partenaire financier de certains événements spécifiques sur le vélo, et encourager les acteurs locaux à créer des événements sur le vélo



Slow-up route des vins en Alsace. 40 000 participants



Promotion de la vélo vintage en Anjou – 11 000 participants



2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo

Extrait de l'étude : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

Les événements vélo très grand public sont encore mal connus et peu développés en France.

Sous le nom de « slow up » ils rassemblent chaque année en Suisse des dizaines de milliers de participants. Il ne s'agit pas d'épreuves sportives mais d'événements très grand public à l'occasion de la fermeture de routes à la circulation.

La « Anjou Vintage » rassemble chaque année sur les bords de Loire entre Angers et Saumur plus de 10 000 participants utilisant des vélos et vêtements d'époque dans un cadre festif.

La « Slow up » Alsacienne organisé par l'Agence touristique départementale et les collectivités locales (communes et EPCI) a rassemblé quant à elle lors de la 7ème édition plus de 44 000 personnes en 2019 autour d'un parcours de 38 km fermé à la circulation.

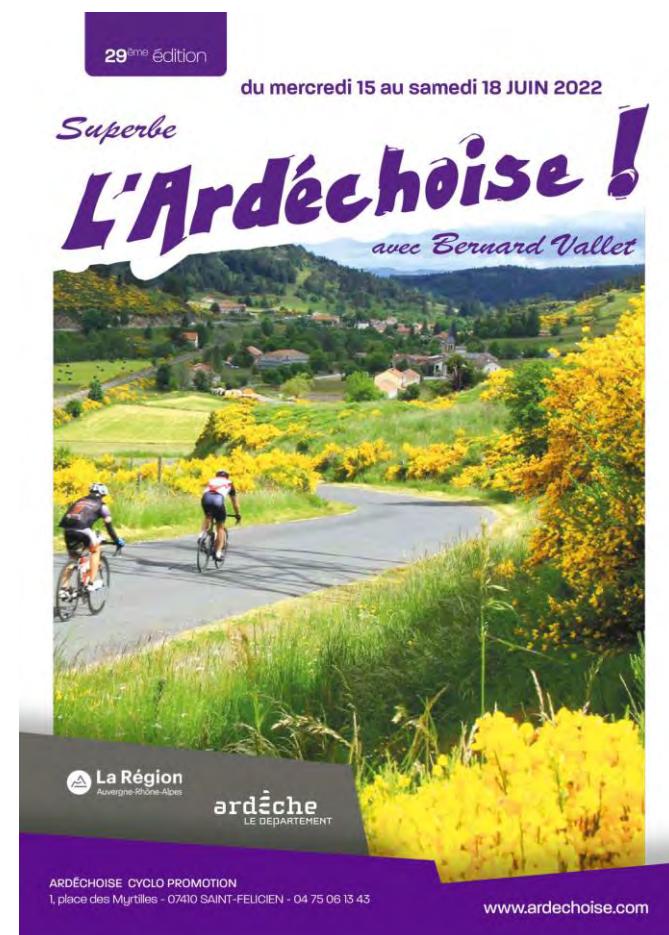
Le vélo sportif, un impact direct qui peut se révéler important

Les 138 épreuves cyclosportives inscrites au calendrier ont rassemblé près de 165 000 participants. Trois épreuves, l'Etape du Tour, l'Ardéchoise et la Quebratahuesos rassemblent plus de 11 000 participants et représentent 25% du total des participants. 5 autres rassemblent entre 5 000 et 7500 participants.

La compilation des épreuves VTT est plus difficile à réaliser. La plupart des épreuves rassemblent moins de 500, cinq rassemblent plus de 4500 participants. Les non licenciés représentent dans les épreuves étudiées 44% des participants.

Sur une épreuve régionale comme la Lyon Free Bike Tours rassemblant 7000 participants, 50% viennent de l'agglomération, 42% du reste de la Région AURA, 8% du reste de la France ou de l'étranger. Le panier moyen de dépense est de 29 €. 30% sont venus à Lyon pour le week-end dont la moitié en hébergement non marchand.

La Fédération de Triathlon a organisé un peu moins de 2 000 épreuves rassemblant plus de 100 000 participants. L'UFOLEP a organisé en 2018 plus de 1500 épreuves dont 1000 cyclosportives, 150 cyclocross, 230 épreuves de VTT. La FSGT a quant à elle mis à son calendrier plus de 160 épreuves entre avril et décembre 2019. L'essentiel du budget d'organisation des épreuves est intégré au budget des clubs et représentent selon les fédérations entre 30 et 50% du budget, soit autour de 115 M€.



Ardéchoise, 14 000 participants



2.5.3. Communiquer sur le vélo tourisme dans l'Aude

La communication sur la pratique du vélo loisir pourra se faire à différentes échelles, en travaillant avec les acteurs du tourisme, en particulier :

- Communiquer auprès des audois sur les véloroutes du Département et les boucles, ainsi que sur les zones de loisir ou de cultures accessibles à vélo.
- Développer une stratégie de communication efficace (réseaux sociaux, presse, radio locale, etc.) mettant notamment en avant les atouts du territoire, la qualité des paysages et des aménagements, la facilité d'accès, la présence d'équipements... Les recommandations de l'ADEME pourront être une source d'inspiration intéressante.

Exemples de contenu pour la communication :

- Affiches en gare et dans les pôles d'intermodalité
- Flyers et affiches dans les offices du tourisme du territoire
- Stands lors d'évènements en lien avec le vélotourisme



Certains Départements font par exemple la promotion de leurs itinéraires cyclables jusque dans le métro parisien

Axe 3. Piloter et assurer le suivi de la politique cyclable départementale	Moyens mobilisés
Action 3.1. Disposer d'une équipe technique transverse pour mettre en œuvre et animer la politique cyclable départementale	
3.1.1. Disposer d'une personne en charge du pilotage et du suivi du schéma vélo, mobiliser des agents sur le volet cyclable dans les différents services concernés	Transverse : moyens humains nécessaires à la mise en œuvre du schéma vélo
3.2.1. Faire monter en compétences les acteurs du territoire (agents, élus, partenaires) sur les enjeux cyclables	
Action 3.2. Assurer la gouvernance de la politique cyclable à différentes échelles	
3.2.1. Mettre en place une instance en charge du pilotage de la politique cyclable départementale se réunissant régulièrement	Coordination et animation (moyens humains principalement)
3.2.2. Assurer le lien avec les différentes instances présentes dans le Département, notamment à l'échelle des EPCI	
3.2.3. Associer les associations et acteurs du territoire lors de la conception et la mise en œuvre des projets cyclables	
Action 3.3. Suivre et évaluer l'avancée de la politique cyclable	5 000 € / an pour les dispositifs de comptage (3.4.1)
3.3.1. Evaluer l'évolution de la pratique cyclable via la mise en place de compteurs	
3.3.2. Mettre à jour les indicateurs de suivi de la politique cyclable	
3.3.3. Faire évoluer la politique cyclable départementale au fil des années, en cohérence avec le suivi réalisé et le contexte territorial	



Contexte et objectifs de l'action

Cette action constitue la pierre angulaire de l'axe 3, et plus généralement de la mise en œuvre opérationnelle du schéma vélo de l'Aude. En effet, la mise en place des actions nécessite des moyens humains importants pour assurer l'animation du schéma, le pilotage des actions, et la coordination entre les différents acteurs. C'est pourquoi, il semble indispensable de disposer, d'un.e chargé.e de mission en charge de la politique cyclable au sein du Département, dédié.e au pilotage de la feuille de route définie sur le volet cyclable. Cette personne travaillera ensuite avec les différents services concernés (route, tourisme, communication, éducation, etc.) pour mener à bien les actions, des moyens humains existants dans les différents services seront ainsi amenés à travailler sur le sujet du vélo.

L'un des objectifs de cette action est également d'entraîner l'ensemble des partenaires locaux, en premier lieu les EPCI et communes du territoire, vers une stratégie cyclable à la hauteur des enjeux. Au-delà de participer aux différentes instances de gouvernance sur les projets où le Département est un partenaire important (études locales sur le vélo, comité d'itinéraires, instances régionales, etc.), plusieurs actions pourront être menées par le Département pour faire monter en compétences l'ensemble des partenaires, notamment :

- Animer des temps de formation aux enjeux cyclables pour les élus et techniciens du Département, des EPCI et des communes. Des journées de formation, des visites terrains, ainsi que des temps de partage d'expérience entre acteurs pourraient ainsi être organisés.
- Relayer des actualités (aménagement réalisé sur le Département, nouveaux appels à projets, webinaires intéressants, etc.) auprès des acteurs locaux. Cela nécessite de constituer une base de contacts avec les élus locaux et techniciens des collectivités.
- Lors de la mise en œuvre d'un projet en lien avec le vélo (aménagement, service, étude, etc.), jouer un rôle de conseil technique auprès des acteurs locaux pour faire émerger des projets cohérents et ambitieux.



Description des mesures

- ✓ 3.1.1. Disposer d'une personne en charge du pilotage et du suivi du schéma vélo, mobiliser des agents sur le volet cyclable dans les différents services concernés
- ✓ 3.1.2. Faire monter en compétences les acteurs du territoire (agents, élus, partenaires) sur les enjeux cyclables



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : ATD11, Agence Départemental du tourisme. Organismes proposant du contenu de formation : ADEME, CEREMA, Vélo & Territoires, Club des Villes et Territoires Cyclables, APCC, etc.

Bénéficiaires : communes et EPCI du territoire



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Faible, moyens humains principalement

Moyens humains : Transverse à l'ensemble du plan d'actions



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de journées de formations aux aménagements cyclables organisées par EPCI	1/an	1/an	2/an
Nombre de rencontres vélo organisées entre collectivités du territoire	1/an	3/an	5/an
Nombre de mail d'informations transmis aux acteurs locaux	2/an	6/an	12/an



Moyens humains à mobiliser sur le schéma vélo

Chargé de mission vélo + chargé de mission mobilités

- Pilote la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable
- Suit la création d'infrastructures cyclables
- Anime les réseaux et événements autour du vélo
- Gère le déploiement du programme OEPV et des stationnements vélo
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes

Direction des routes

- Pilote la création d'aménagements cyclables utilitaires et touristiques en MO du Département
- S'assure du bon entretien des aménagements cyclables sur lesquels le Département est compétent
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans l'aménagement de leur réseau cyclable

Direction de l'éducation, des collèges, de la culture, de la jeunesse et des sports

- Accompagne ou pilote les actions menées au niveau des collèges, des actions complémentaires peuvent être menée sur le volet jeunesse et sport.

Agence départementale du tourisme

- Continue d'auditer les services et équipements qui jouxtent les véloroutes
- Accompagne la Direction des Infrastructures dans le renforcement du jalonnement sur les véloroutes
- S'assure de la communication sur le vélo tourisme / loisir dans l'Aude

Agence Technique Départementale – ATD 11

- Accompagne les collectivités dans leurs projets d'aménagements en fournissant une assistance à maîtrise d'ouvrage pour les projets des communes et intercommunalités, notamment les projets d'aménagements cyclables

DGA Ressources et services généraux

- Participe au déploiement de la politique interne avec des responsables par site
- Déploie la stratégie de communication vélo
- Appui au pilotage sur les outils, en premier lieu la géomatique - **Système d'information géographique (SIG)**



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer l'avancement de la politique cyclable départementale, il est important qu'une instance politique soit identifiée pour décider des grandes orientations concernant cette politique, au-delà du suivi technique des actions. Cette instance pourra se réunir régulièrement, par exemple 2 à 3 fois par an. Le comité de pilotage créé lors de la révision du schéma vélo pourra par exemple être pérennisé, il pourrait éventuellement (pas nécessairement) être mutualisé avec l'instance de pilotage du schéma des mobilités du Département.

Au-delà de cette instance de gouvernance départementale, le Département, représenté par le/la chargé.e de mission vélo, devra participer aux différentes instances de gouvernance des projets portés par les partenaires : schéma vélo des EPCI, comités d'itinéraires, instances régionales, etc.

Enfin, il est essentiel d'être à l'écoute des associations et usagers du territoire lors de la mise en œuvre de projets cyclables, notamment lors de la création d'aménagement. En effet, les acteurs associatifs sont assez moteurs sur certaines parties du territoire et ont une connaissance très fine de leur territoire et des freins à la pratique du vélo. Le Département pourra également encourager ses partenaires (communes, EPCI) à concerter les représentants des usagers.



Description des mesures

- ✓ 3.2.1. Mettre en place une instance en charge du pilotage de la politique cyclable départementale se réunissant régulièrement
- ✓ 3.2.2. Assurer le lien avec les différentes instances présentes dans le Département, notamment à l'échelle des EPCI
- ✓ 3.2.3. Associer les associations et acteurs du territoire lors de la conception et la mise en œuvre des projets cyclables



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, Région, associations

Bénéficiaires : partenaires du Département, usagers



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Faible, moyens humains principalement

Moyens humains : A renforcer pour assurer le suivi et une cohérence globale, mobilisation importante des partenaires



Indicateurs et Objectifs

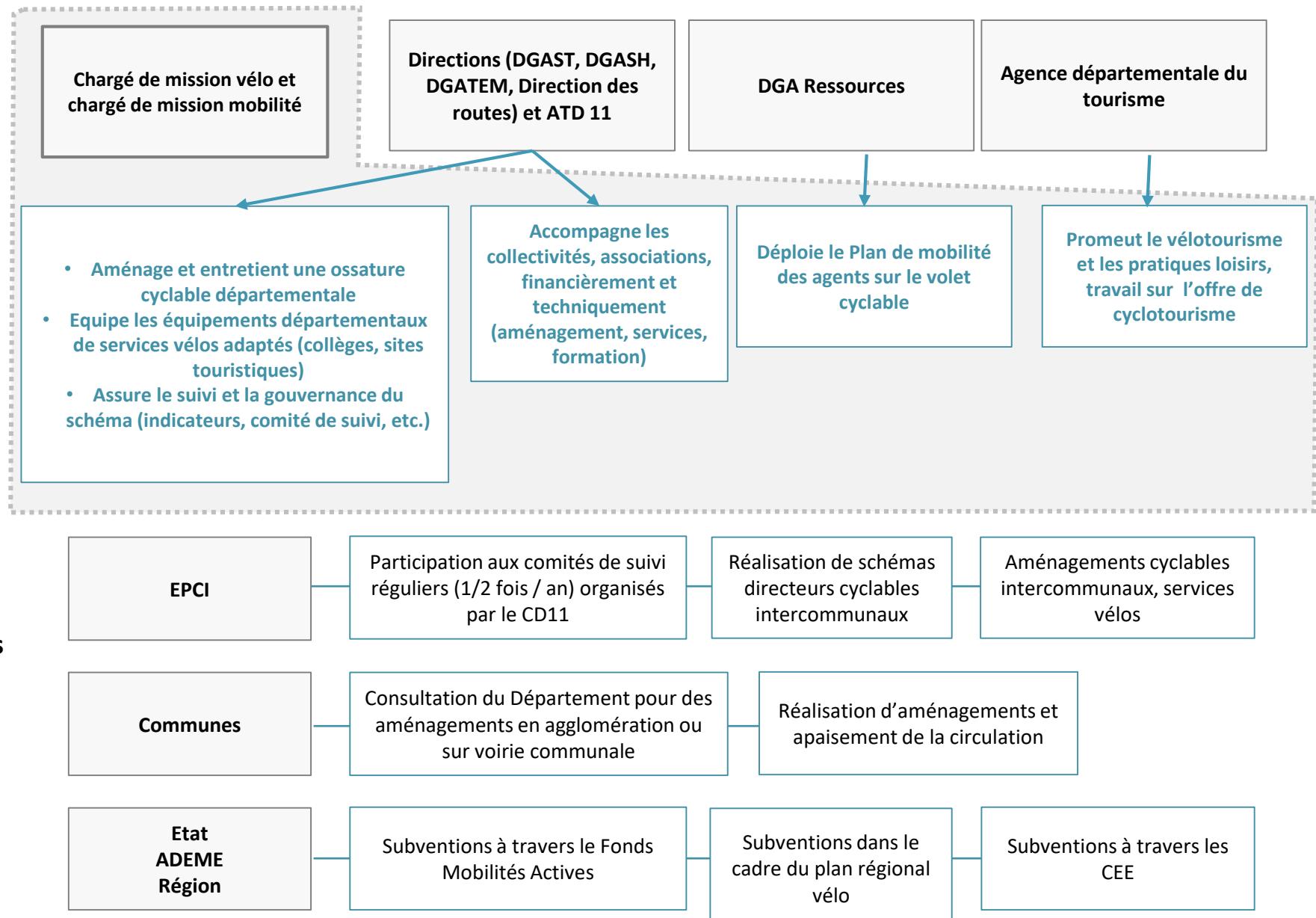
Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de réunion du comité de pilotage du schéma vélo	2/an	2/an	2/an
Taux de participation aux instances de gouvernance des partenaires	75%	90%	90%
Nombre de réunions organisées avec les associations	2/an	4/an	4/an



Schéma de principe du rôle des différents services et partenaires

Rôle du Département de l'Aude : pilotage de la mise en œuvre du schéma vélo

Principaux rôles des instances partenaires dans la mise en œuvre du schéma vélo départemental





Contexte et objectifs de l'action

De nombreux indicateurs sont proposés dans le cadre de cette révision du schéma vélo. Il s'agira de mettre à jour ces différents indicateurs afin d'être en capacité d'évaluer les actions mises en place. Ce suivi permettra de prioriser les actions à mener dans les prochaines années.

La mise à jour de ces indicateurs de suivi implique de se donner les moyens de mesurer les différents indicateurs. La personne chargée de mission vélo devra s'assurer de la mise à jour régulière des indicateurs, en travaillant avec les partenaires du territoire pour collecter les données. Aussi, différents dispositifs pourront être utilisés pour mesurer l'avancement de la politique cyclable, en premier lieu des compteurs vélo le long des liaisons aménagées.

Enfin, cette feuille de route devra évoluer au fil des années, en cohérence avec les politiques nationales et régionales, mais également en lien avec les politiques menées par les communes et EPCI du territoire.



Description des mesures

- ✓ 3.3.1. Evaluer l'évolution de la pratique cyclable via la mise en place de compteurs
- ✓ 3.3.2. Mettre à jour les indicateurs de suivi de la politique cyclable
- ✓ 3.3.3. Faire évoluer la politique cyclable départementale au fil des années, en cohérence avec le suivi réalisé et le contexte territorial



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, Région, acteurs touristiques, collèges, associations

Bénéficiaires : Tous les acteurs du territoire qui pourront suivre l'état d'avancement et les actions menées



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 5 000 € / an pour les dispositifs de comptage

Moyens humains : A renforcer, notamment pour la collecte de la donnée, en lien avec les partenaires et les différents services.

Mobilisation du service en charge du Système d'information géographique (SIG).



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de compteurs gérés par le Département	11	20	30
Fréquence de mise à jour des indicateurs	Annuel	Bi-annuel	Bi-annuel



De nombreuses subventions disponibles pour mettre en œuvre une politique cyclable ambitieuse

Plan vélo national : 250 M€ (200 M€ aménagements cyclables, 50 M€ stationnements vélos)

- **Appels à projet du « Fonds mobilités actives – Aménagements cyclables »** : enveloppe de 100 M€/an, prise en charge de 50% des aménagements
- **Appel à programmes « Territoires cyclables »** : plusieurs M€ pour accompagner dans la durée quelques territoires pilotes
- **AVELO 3** : 37 millions d'euros par le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) sur la période 2023-2026, 50% de subventions dans la limite de 89 k€
- **Stationnement vélo : Programme Alvéole Plus** : prise en charge de 40% pour les abris et consignes sécurisé, prestation de conseil de 1 à 4 jours intégralement subventionnées
- **CEE « Génération Vélo »** : déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo. Cofinancement à 50 % de l'intervention d'un intervenant Savoir Rouler à Vélo pour la formation des scolaires
- **Programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)** : prise en charge de 40 à 60%, enveloppe de 40 M€
- **AAP ADEME « Développer le vélotourisme »** : lancé en 2022, 6,5M€ sur 3 ans sur la création d'aires de service, l'investissement dans le stationnement vélo et la mise en sécurité des voies existantes

Autres sources de financements

- **Plan vélo de la région Occitanie** : financement de liaisons cyclables (utilitaires et touristiques), intermodalité, cyclotourisme, aides à l'achat, services vélos, etc.
- Dotation et fonds de soutien à l'investissement (**DSIL**), Dotation d'équipement des territoires ruraux (**DETR**), Fonds d'accélération de la transition écologique des territoires, **fonds européens** (Feder, Feader, Interreg)

S'informer sur les aides et financements possibles et à jour en matière de mobilités douces qui changent régulièrement :

www.aides-territoires.beta.gouv.fr