RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ

MIEUX SE DÉPLACER

Plan vélo 2

RÉGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

MAI 2025

Ma Région | *avancer, partager*

bourgognefranchecomte.fr

PLAN VELO 2

2025-2028

Sommaire

Introduction 4

Axe Développement des infrastructures

Vélo du quotidien : développer les infrastructures cyclables 6
Vélo du quotidien : encourager les schémas de mobilité 9
Tourisme à vélo : développer les itinéraires d'excellence en priorité 11
Tourisme à vélo : développer les liaisons et les circuits infrarégionaux 13
Lycées : faciliter l'usage du vélo par les lycéens 15
Lycées : déployer l'usage du vélo chez les agents 17

Axe « Vélo partagé » : usagers et compétence

Collectif régional vélo : accompagner la professionnalisation 20
Contrats Opérationnels de Mobilité : encourager le déploiement du vélo 22
Poursuivre le déploiement des stationnements sécurisés 24
Emport du vélo dans les trains : stabiliser les règles d'usage 27
Emport du vélo dans les cars : développer des équipements efficients 29

Axe Animation et réseaux

Animer le plan vélo de la Région 32
Mettre en place un partage bisannuel technique Etat – Région - Départements 34
Animer un comité technique permanent des acteurs publics sur le vélo 36
Organiser un temps fort des acteurs publics et privés tous les 2 ans 38
Tenir un tableau de bord annuel 40

Axe Développement économique

Animer les entreprises en lien avec le vélo 42
Favoriser le vélo d'occasion (économie circulaire) 44
Encourager les livraisons / l'artisanat à vélo et promouvoir *le dernier kilomètre* 46

Introduction

Le développement de la pratique du vélo en France a continué de s'étoffer depuis l'adoption du premier plan vélo de la Région en décembre 2020.

Si les investissements concernant les aménagements cyclables pour sécuriser et encourager le déplacement des usagers reste un point clef du développement du vélo, ce n'est aujourd'hui que la partie visible d'un écosystème à part entière qui vient interroger voire bousculer la question des mobilités dans les territoires.

Les usagers ont besoin des services qui accompagnent la pratique du vélo, que ce soit dans le cadre du « vélotaf » ou vélo du quotidien mais aussi dans la pratique touristique qui représente un véritable enjeu sur les territoires ruraux … et urbains.

Vendeurs de vélos neuf ou d'occasion, réparation, parkings sécurisés et bien placés, multimodalité, avec la délicate question de l'emport dans les trains et cars, incitation à la pratique du vélo par les lycéens, … autant de sujets qui viennent toucher aux compétences et actions de la Région.

Autre complexité, aucun niveau de collectivités ne peut aujourd'hui revendiquer la compétence « vélo » : depuis la commune jusqu'à l'Europe, en passant par les EPCI, les Départements, les Régions, tous les niveaux sont concernés et peuvent intervenir sur l'un ou l'autre des composants de l'écosystème vélo. L'enjeu d'une bonne coopération entre les différents niveaux à toute sa place dans une politique vélo qui fonctionne !

Enfin, il faut aussi parler aujourd'hui des usagers, de plus en plus structurés dans des associations, nécessaires pour évaluer et faire progresser les circulations (et tout ce qui en découle) et qui s'organisent pour porter la voix des pratiquants à tous les niveaux.

Bref, en 4 ans, le contexte a changé et le nouveau plan vélo de la Région, souhaité plus opérationnel par ses élus, doit se positionner à sa juste place dans le paysage. La forme est donc ramassée, sous forme de fiches actions dans lesquelles l'animation et l'ingénierie vont prendre une place importante.

Dans la lignée d'une COP régionale à laquelle le plan vélo répond sur la question des mobilités actives, la clef de la réussite du plan passera par l'intensité de l'ingénierie que l'on pourra mobiliser.

Pour y répondre, un poste a été créé pour animer le plan vélo, dans toute sa transversalité interne et externe, et pour faire vivre les réseaux voulus avec les autres acteurs tels que les EPCI et les Départements, ou encore les usagers du vélo.

Dans la limite de ses compétences et de ses actions, la Région va prendre jouer son rôle dans la chaine d'acteurs aujourd'hui engager sur la thématique vélo.

Axe Développement des infrastructures

VELO DU QUOTIDIEN :

DEVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES

Objectif :

Accompagner les projets de mobilité active dans le cadre des politiques territoriales

Où en est-on ?

En moyenne à l'échelle de la région, le vélo est le mode de transport principal pour 2,2% des déplacements domicile-travail. Il varie de 1,2% pour le département de la Haute-Saône à 3,5% pour le département de la Côte-d'Or.

33 territoires sur 35 ont retenu la mobilité comme un axe de développement de leur territoire, pour une enveloppe globale de 9,6 M€[1]. Les actions mises en œuvre ont pour but le développement de la mobilité du quotidien.

Quels territoires engagés ?

Les territoires suivants sont engagés via leur contrat territorial :

SCoT du Dijonnais	HORLOGER
AUTUNOIS-MORVAN	LEDONIEN
AUXOIS	LOUE LISON
AVALLONNAIS	MACONNAIS SUD BOURGOGNE
BEAUNOIS	NIVERNAIS-MORVAN
BRESSE BOURGUIGNONNE	NORD YONNE
CHALONNAIS	POLE METROPOLITAIN NORD FRANCHE COMTE
CHAMPAGNOLE NOZEROY JURA	PORTES DU HAUT DOUBS
CHAROLAIS-BRIONNAIS	PUISAYE-FORTERRE
CHATILLONNAIS	SEINE-ET-TILLES EN BOURGOGNE
DOLOIS	SEPT RIVIERES
DOUBS CENTRAL	TONNERROIS
GRAND AUXERROIS	VAL DE LOIRE NIVERNAIS
SCoT Besançon	VAL DE SAONE VINGEANNE
GRAYLOIS	VESOUL VAL DE SAONE
HAUT DOUBS	VOSGES SAONOISES
HAUT-JURA	

[1] Montant cumulé des préprogrammations des contrats TEA

Que va faire la Région ?

Les contrats TEA couvrent la période 2022-2028 mais sont découpés en 2 phases. La 1ère phase implique que les projets qui sollicitent des crédits au titre des contrats soient au stade DCE au plus tard le 31 décembre 2025.

Après 2025, l'animation dans les contrats Territoires En Action sera renforcée sur le volet mobilités et la Région veillera à proposer et prioriser la connexion des itinéraires vers les gares ou pôles d'échange multimodaux, vers les lycées et le cas échéant en reliant également les itinéraires touristiques aménagés.

Une enveloppe de 9,6 M€ est prévue dans la contractualisation de la Région avec ses territoires volontaires.

Quelles modalités ?

Aide à l'ingénierie

Dans le cadre de l'accompagnement de l'ingénierie, 9 postes consacrés aux mobilités (intitulés des postes et missions varient d'un poste à un autre) sont aujourd'hui financés pour l'année 2025 :

- CC DES PORTES DU HAUT-DOUBS : chargé de projets mobilités
- SM DU PNR DU DOUBS HORLOGER : chargé(e) de mission mobilités (nvelle demande 2025, poste non encore pourvu)
- CC LOUE LISON : chargée de mission SCoT-mobilité
- PETR DU NORD DE L'YONNE : chargé de mission mobilités - attractivité
- SM DU PARC NATUREL REGIONAL HAUT JURA PNR : chargée de mission mobilité-climat-énergie
- PETR DU DOUBS CENTRAL : chargé(e) de mission mobilités
- CC DU GRAND AUTUNOIS MORVAN : chargé de mission mobilités
- CC DE PUISAYE-FORTERRE : chargé de mission mobilité
- PETR DU NIVERNAIS MORVAN : chargée de mission projet Alimentaire Territorial et mobilités

Accompagnement des projets d'investissement

Les projets d'investissement sont financés principalement dans le règlement d'intervention Territoires en Action en vigueur, mais aussi potentiellement via le règlement Centralités Rurales en Région.

Le FEDER territorial peut également être mobilisé.

Et les autres territoires ?

Si l'enveloppe territoriale a été dirigée vers d'autres priorités, les acteurs restent pour autant éligibles à d'autres dispositifs (France mobilité, FEDER territorial, Leader, …) et la Région veillera à pousser les collectivités à s'engager hors contrat par :

- L'information sur les autres dispositifs existants
- La contribution au dialogue avec les acteurs
- Le conseil au montage de dossiers.

En résumé

Direction pilote	Direction de l'Aménagement du Territoire
Direction(s) associée(s)	Direction des Mobilités et Infrastructures Direction des Lycées Direction du Tourisme
Cadre d'intervention	Contrats « Territoire En Action »
Budget prévisionnel	9,6 M€
Partenaires extérieurs	DREAL Ademe

VELO DU QUOTIDIEN :
ENCOURAGER LES SCHEMAS DE MOBILITE

Objectif :

Planifier les mobilités à l'échelle d'un territoire cohérent

Où en est-on ?

La réalisation d'une « étude de mobilité » n'est pas indispensable aujourd'hui pour développer des aménagements cyclables et même une partie des territoires s'en dotent, le cahier des charges et les objectifs restent à la main des maitres d'ouvrage.

La réalisation d'un schéma des mobilités permet pourtant de proposer un nouveau partage de la circulation sur un territoire et de donner de la cohérence et de l'efficacité aux choix qui sont faits. Une voie dédiée au vélo prend nécessairement de l''espace et sa fonctionnalité dépend de la régulation de la circulation des voitures qui l'accompagne.

Quel territoire pour un schéma de mobilités ?

La réalisation des aménagements cyclables peut se faire par les communes (compétence voirie) ou par les EPCI (voies communautaires ou maitrise d'ouvrage déléguée). Pour autant, la planification des mobilités doit s'envisager *à minima* à l'échelle de l'EPCI voire de plusieurs EPCI (Pays, Parcs naturels régionaux), pour intégrer les besoins de déplacements intercommunaux entre le bourg-centre - quelle que soit sa taille - et les communes périphériques.

Selon les configurations locales, le portage par un groupement d'EPCI peut s'avérer plus efficient et l'accompagnement s'adapte aux souhaits des EPCI.

Quelles modalités ?

La Région va structurer en 2025 l'accompagnement des EPCI à la réalisation d'un plan de mobilité simplifié et d'un schéma de mobilités actives, en adossant les préconisations types proposées par l'Ademe et le CEREMA

L'animation des territoires de mobilités prévue par la loi LOM servira de relais au portage de cette politique, pour accompagner au mieux l'engagement des territoires sur ce sujet.

L'aide régionale se limitera à une prise en charge à hauteur de 50% des montants d'étude, avec un plafond d'aide variable selon la taille des EPCI :

- 30 000 € pour les communautés de communes
- 40 000 € pour les communautés d'agglomération
- 50 000 € pour les communautés urbaines et la métropole de Dijon.

Les modalités en cas de regroupements d'EPCI seront étudiées au cas par cas.

Quelle suite donner à la réalisation de ces plans de mobilité ?

La Région portera auprès de l'Etat et l'Europe la mise en place d'une conditionnalité d'accès aux financements d'infrastructures à la réalisation préalable d'un plan de mobilité simplifié ou un plan élargi montrant l'offre existante de stationnement au regard des besoins, la continuité des cheminements cyclables et piétons (schéma directeur cyclable, plan de mobilité, note explicative…) et les principaux équipements desservis : gare ou arrêt de transport en commun, établissements scolaires, complexes sportifs, centre-ville…

Les EPCI seront à termes les interlocuteurs privilégiés sur la réalisation des aménagements cyclables sur leur territoire, via les voiries communautaires ou la délégation de maitrise d'ouvrage

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire Direction des Lycées
Cadre d'intervention	Accompagnement des EPCI
Budget prévisionnel	Au fil de l'eau, selon disponibilités budgétaires
Partenaire(s) extérieur(s)	Collectif Vélo Bourgogne-Franche-Comté DREAL Ademe Départements CEREMA

TOURISME A VELO :

DEVELOPPER LES ITINERAIRES D'EXCELLENCE EN PRIORITE

Objectif :

Accompagner la mise en fonctionnement des itinéraires d'excellence du territoire régional

Où en est-on ?

En juin 2024, en ce qui concerne les schémas des véloroutes d'intérêt régional, national et européen, la région Bourgogne-Franche-Comté totalise 1954 km de véloroutes (réalisées à 96 %). Ce linéaire comprend 533 km d'EuroVelo (réalisés à 100 %), 1152 km d'itinéraires nationaux hors EuroVelo (réalisés à 95 %) et 269 km d'itinéraires régionaux hors EuroVelo et Schéma national (réalisés à 92 %).

Les aménagements en site propres regroupent les voies vertes et les pistes cyclables. Ils offrent un meilleur niveau de service et de sécurité et sont donc à privilégier. En Région Bourgogne-Franche-Comté, sur les 1 870 km de véloroutes réalisés (tous niveaux de schéma confondus), 1 258 km le sont en site propre (soit 67 %)[2].

Le schéma régional des véloroutes de Bourgogne-Franche-Comté s'articule notamment autour de la colonne vertébrale l'EuroVelo 6, mais aussi autour des itinéraires nationaux tels que La Voie Bleue (V50), le Tour de Bourgogne à vélo (V51), la V55, la Saint-Jacques à vélo (V56), la Véloire (V71) et la V53.

Quelle action de la Région ?

Un budget de 4 M€ a été inscrit dans le cadre du contrat CPER – volet mobilités, avec l'objectif principal d'avancer vers une réalisation à 100% des itinéraires d'excellence tels que définis par la Région BFC.

L'accompagnement vise principalement la réalisation de l'infrastructure cyclable mais aussi la création d'équipements et de services dédiés à l'accueil de cyclo-touristes ou l'accompagnement des acteurs du tourisme pour un « produit touristique vélo » le plus adapté possible.

Quelles modalités ?

Le dispositif 42.11 Développement des itinéraires touristiques vise à soutenir les projets participant à la mise en œuvre de la stratégie régionale de l'itinérance touristique ayant pour but de faire de la Bourgogne-Franche-Comté, d'ici 2030, la terre d'excellence d'une itinérance

[2] Atlas régional - source Réseau Vélo et Marche

touristique porteuse de sens, de diversité et éco-responsable. Ce programme permettra de soutenir les investissements de nature à :

- **Aménager** les véloroutes en vue d'un maillage géographique continu, cohérent et structuré ;
- **Soutenir le développement de nouveaux services** et équipements à destination de la clientèle itinérante dans une logique de démarche coordonnée à l'échelle des véloroutes ;
- **Développer l'observation touristique** dans le domaine de l'itinérance, notamment en installant des dispositifs de comptage le long des véloroutes.

Que va faire la Région en plus des aides à l'investissement ?

L'action de la Région va s'attacher à mettre en place les conditions de « mise en tourisme » nécessaire pour en accompagner le développement : signalétique et panneaux RIS (Relais d'Information Services), équipements de types aires d'accueil multi-services (accès à l'eau, sanitaires, abri vélos, tables de pique-niques, bornes de recharge pour vélos à assistance électrique, conciergerie…), participation à la coordination des comités d'itinéraires et animation des acteurs de l'itinérance.

Le Schéma Régional de l'Itinérance Touristique vise à structurer l'ensemble des véloroutes en comité d'itinéraires :

- **La Voie Bleue** (V50) est structurée avec un comité d'itinéraire,
- **La Saint-Jacques-à-Vélo** (V56) porte des actions de communication et de promotion pour le tronçon de Vézelay à Limoges,
- D'autres initiatives sont en cours. C'est le cas de **l'EuroVelo 6**, qui s'est structurée autour d'actions communes en matière de promotion /communication,
- **Le Tour de Bourgogne à Vélo** est en cours de structuration avec les 3 contrats de canaux (Canal du Nivernais, du Centre et de Bourgogne) en vue de mutualiser des actions autour de la signalétique, de promotion/communication et le déploiement de services.

Il existe également un LAB' ITINERANCE, qui fédère l'ensemble des acteurs de la filière itinérance. Il a vocation à rassembler cette filière autour des enjeux d'innovation, de partage d'expériences et d'expérimentations.

En résumé

Direction pilote	Direction du Tourisme
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire Direction des Mobilités et Infrastructures
Cadre d'intervention	Règlement d'intervention 42.11
Budget prévisionnel	4 M€
Partenaire(s) externe(s)	Départements EPCI VNF

TOURISME A VELO :

DEVELOPPER LES LIAISONS

ETLES NOUVEAUX CIRCUITS INFRAREGIONAUX

Objectif :

Accompagner les liaisons touristiques dans le territoire régional

Où en est-on ?

Outre les véloroutes inscrites aux 3 schémas (européen, national et régional), objet de la fiche précédente, la question de la connexion avec les territoires traversés (10 km de part et d'autre) vers les services et les commerces proches représente un enjeu pour la fonctionnalité des itinéraires d'excellence.

On parle ici d'itinéraires cyclables mais aussi d'aménagements, d'équipements d'aires de services (stationnements vélo sécurisés, conciergerie, services de maintenance et réparation des vélos, …) et de la signalétique, telle que les panneaux de rabattage depuis et vers les gares ainsi que les centre-bourgs.

Quelle action de la Région ?

Le budget de 4 M€ a été inscrit dans le cadre du contrat CPER – volet mobilités évoqué pour les itinéraires d'excellence permettra d'abonder la mise en place de cette politique de déploiement d'un réseau touristique d'intérêt régional, permettant de compléter l'offre d'itinéraires d'excellence et visant un maillage coordonné, structuré et sécurisé.

L'accompagnement visera les connexions cyclables dont la réalisation des aménagements des infrastructures et des équipements ainsi que la signalétique nécessaire.

Quelles modalités ?

Le dispositif 42.11 Développement des itinéraires touristiques, détaillé dans la fiche précédente, intègre ces aménagements d'itinéraires connectés aux services et équipements des centre-bourgs et des gares.

Une révision du Schéma Régional de l'itinérance Touristique, pourrait être engagée fin 2025. La question d'élargir les modalités du dispositif (à partir de 2026) pourrait alors se poser.

Une action concertée avec les contrats Territoires en Action

Les liaisons entre les bourgs centre et les itinéraires d'excellence peuvent aussi se retrouver dans le déploiement des projets de mobilités des contrats passés entre la Région et les territoires.

Les deux directions s'informeront mutuellement des projets qu'elles reçoivent et les modalités d'interventions seront les mêmes.

En résumé

Direction pilote	Direction du Tourisme
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire
Cadre d'intervention	Règlement d'intervention 42.11
Budget prévisionnel	4 M€
Partenaire(s) externe(s)	Départements EPCI Communes Association d'usagers du vélo locales

LYCEES :

FACILITER L'USAGE DU VELO PAR LES LYCEENS

Objectif :

Accompagner l'usage du vélo par les lycéens

Où en est-on ?

La Région Bourgogne-Franche-Comté compte 128 lycées et si la question d'un report modal des lycéens vers le vélo avait déjà été bien identifiée dans le premier document d'orientation, le déploiement d'une action structurée reste aujourd'hui à développer.

La première étape va consister à doter la Région d'une connaissance de l'état de prise en compte du vélo dans le cadre des lycées. En effet, des abris vélo ont été installés, des actions de sensibilisation ou de promotion ont été réalisées.

Pour autant, l'appropriation du sujet par la Région devra dépasser l'installation d'abris-vélo et servir de support à une sensibilisation active aux enjeux actuels de mobilité.

Quelle volonté de la Région ?

L'action de la Région va s'adosser au principe scientifique « Observer – Comprendre – Agir » qui s'applique à toutes les problématiques.

- **Observer** : le besoin de connaitre la situation des lycées sur ce sujet. En clair, quel est leur niveau de préoccupation et d'équipement, quelle implication dans des actions en faveur de la pratique du vélo (ateliers de réparation, challenge de la mobilité, …) ;
- **Comprendre** : l'implantation du lycée dans son environnement urbain ou rural, les accès vélos fluides et sécurisés ou non, les échanges avec les collectivités locales, tous ces éléments jouent sur le développement de la pratique et permettent de comprendre les enjeux, d'articuler les politiques ;
- **Agir** : troisième étape mais mobilisable directement, sans passer par les deux premières. Le développement de la pratique du vélo est un enjeu local et les actions peuvent avancer vite ! Que ces soit l'implantation d'abris-vélo, la facilitation à l'accès au vélo (occasion notamment) ou le portage des enjeux de mobilité, les besoins sont nombreux et les directions de la Région se mobiliseront pour y répondre.

Des directions mobilisées et coordonnées

Les lycées sont le creuset de l'éducation des futurs citoyens et la Région va mobiliser les moyens pour faire progresser significativement le basculement vers plus de mobilité active. La dimension budgétaire du sujet est finalement relativement faible et portera sur l'installation ou plus sûrement l'amélioration des conditions d'accueil des vélos dans les établissements.

En revanche, la mobilisation coordonnée de l'ingénierie des services régionaux peut faire avancer le sujet de manière efficace :

- La Direction des Lycées sur les actions péri-pédagogiques,
- La Direction de l'Aménagement du Territoire sur la place du lycée dans son environnement et l'amélioration des conditions d'accueil, avec pour objectif de systématiser la prise en compte du lycée dans les projets d'aménagements cyclables (sécuriser l'accès),
- La Direction du Patrimoine et de la Gestion Immobilière pour les investissements à réaliser (ancrages / arceaux).

Quelles modalités ?

Observer : le travail d'état des lieux se fera en interne en 2025, par le chargé d'animation du plan vélo, avec l'appui de la direction des lycées ;

Comprendre : chaque lycée sera identifié dans son aire d'éducation, en identifiant les flux, les besoins, les acteurs à mobiliser, notamment via un travail avec la direction de l'aménagement du territoire ;

Agir : la Région mobilisera les moyens nécessaires pour faire avancer rapidement le développement de la pratique du vélo.

- DL : proposer l'inscription d'actions dans la liste des actions péri-pédagogiques envisageables par les lycées : faciliter l'entretien et la réparation des vélos, sensibiliser à la sécurité et à l'impact sur la santé, au vélo de 2ème main
- DPGI : installer les ancrages au sol
- DAT : intégrer l'accès au lycée dans ses contrats territoriaux.

En résumé

Direction pilote	Direction des Lycées
Direction(s) associée(s)	Direction du Patrimoine et de la Gestion Immobilière Direction de l'Aménagement du Territoire
Cadre d'intervention	Dispositif éco lycée Contrat T.E.A.
Budget prévisionnel	Ingénierie interne d'accompagnement Investissement dédié (estimation 640 000 €)
Partenaire(s) externe(s)	Lycées EPCI Collectif régional des usagers du vélo Ademe Départements

LYCEES :

DEPLOYER L'USAGE DU VELO CHEZ LES AGENTS

Objectif :

Accompagner le report modal volontaire des équipes techniques des lycées des véhicules thermiques vers le vélo

Où en est-on ?

Le fonctionnement des lycées s'appuie sur des équipes techniques qui interviennent au quotidien pour gérer à la fois les usages dans de bonnes conditions des équipements d'enseignement, de l'environnement direct (parcs, cours) mais aussi sur les aspects logistiques (internat et cantine).

Les équipes ont également une action forte sur la maintenance et la réparation des bâtiments et équipements (électricité, plomberie, construction légère, aménagement, entretien, cuisine).

Afin de mettre en œuvre ces missions, la Région dote ses équipes de véhicules électriques ou thermiques.

Des directions mobilisées et coordonnées

Certains lycées ont déjà demandé à basculer sur du vélo (souvent à assistance électrique) voire de vélo-cargo (biporteurs, triporteurs ou longtails) pour des déplacements finalement minimes en distance.

La Région propose aujourd'hui de porter cette action auprès de l'ensemble de ses équipes, en valorisant les expériences réussies et en proposant des équipements adaptés aux usages. Deux directions sont mobilisées :

- La Direction des Lycées propose l'achat de vélos idéalement issus du réemploi, musculaires ou à assistance électrique, vélo-cargo (biporteurs, triporteurs ou longtails), ou vélos adaptés et met en place des expérimentations (triporteurs),
- La Direction des Ressources Humaines propose des actions de formation-sensibilisation (sécurité-santé).

Le volontariat est requis pour s'engager sur cette voie, en incluant autant que possible les agents et enseignants du lycée.

Quelles modalités ?

La Direction des Lycées finance l'achat de vélos à assistance électrique dans le cadre du Plan Pluriannuel d'Equipement.

L’expérimentation de l’usage de triporteurs électriques est encouragée et soutenue.

En résumé

Direction pilote	Direction des Lycées
Direction(s) associée(s)	Direction des Ressources Humaines Direction du Patrimoine et de la Gestion Immobilière
Cadre d’intervention	Plan Pluriannuel d’Equipement Dispositif « Objectif Employeur Pro-Vélo »
Budget prévisionnel	Au fil de l’eau, selon disponibilités budgétaires
Partenaire(s) externe(s)	Collectif Vélo BFC Lycées Ademe ARAR

Axe « Vélo partagé » : usagers et compétence

COLLECTIF REGIONAL VELO :

ACCOMPAGNER LA PROFESSIONNALISATION

Objectif :

Accompagner la professionnalisation et la structuration du collectif régional des usagers du vélo

Où en est-on ?

Créé en 2023, le collectif vélo Bourgogne Franche-Comté a pour objectif de développer l'usage du vélo en tant que moyen de déplacement à part entière, pour les usages utilitaires, quotidiens et de loisirs sur le territoire de la région.

Le sujet de la sensibilisation et de l'accompagnement est primordial pour développer la pratique cyclable : vélo adapté, équipement, organisation, entretien.

Le collectif est un interlocuteur privilégié auprès des acteurs de la mobilité sur le territoire de la région, pour porter ses propositions et apporter son expertise d'usage. Il favorise également un partage régulier des connaissances et compétences entre les acteurs cyclistes de la région

Il regroupe plus de 20 associations et structures de l'économie sociale et solidaire, réparties sur tout le territoire, en zones urbaines et rurales pour un total de 2000 adhérents.

Le Collectif souhaite agir autour des priorités suivantes :

- Co-construire avec les associations d'usagers une charte des aménagements, et la promouvoir auprès des acteurs de la mobilité de la Région
- Mettre en place un groupe de travail d'élu·es dédié au vélo avec des réunions régulières et une représentation des associations d'usagers et des services techniques
- Faire de la Région un employeur pro-vélo exemplaire (OEPV)
- Mettre en place des plans de déplacement dans tous les lycées et assurer des dessertes à vélo sécurisées
- Fixer un budget / objectif de dépenses pour le vélo par an et par habitant, avec un bilan annuel.
- Éco-conditionner au vélo tous les financements de la Région.

Quelle action de la Région ?

Créé autour d'engagements communs en 2023, le collectif se structure en 2025 sous forme associative, avec une volonté de se professionnaliser par l'embauche d'un/une chargé(e) de mission.

Avec ses partenaires régionaux, DREAL et Ademe, la Région soutient cette démarche et souhaite donner les moyens aux usagers de tenir leur place dans l'écosystème régional, en accompagnant sur 3 ans l'embauche prévue.

Quelles modalités ?

Avec un objectif de simplification administrative, la Région et l'Ademe détermineront leurs interventions de manière coordonnées sur les 3 années et en s'appuyant sur le même dossier.

L'aide de la Région portera sur le salaire chargé.

Que va faire la Région ?

Le partenariat avec le collectif régional des usagers du vélo est recherché notamment sur les actions d'accompagnement et de sensibilisation, que ce soit en direction des lycées ou des collectivités, ou encore des employeurs, des associations ou du grand public.

La Région va engager un travail pour établir un programme de travail croisant les actions du programme du collectif régional des usagers du vélo et les actions du plan vélo 2.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Direction des Lycées Direction des Ressources Humaines
Cadre d'intervention	Challenge de la mobilité Dispositif « Objectif Employeur Pro-Vélo »
Budget prévisionnel	90 000 € (aide sur 3 années)
Partenaire(s) externe(s)	Collectif vélo BFC Ademe

CONTRATS OPERATIONNELS DE MOBILITE : ENCOURAGER LE DEPLOIEMENT DU VELO

Objectif :

Instaurer et accompagner les échanges entre acteurs dans les territoires de mobilité

Où en est-on ?

Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), la Région doit définir des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) dans les 35 bassins de mobilité définis par la Région Bourgogne-Franche-Comté en 2021 avec l'appui des parties prenantes de chaque bassin (Autorités Organisatrices de Mobilité, les syndicats mixtes de transport dit « SRU », les Départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ou de pôles d'échanges multimodaux et autres acteurs en lien avec le bassin).

Le COM vise à définir les modalités d'actions communes concernant les offres de mobilité sur un même bassin. Chaque AOM doit organiser un Comité de partenaires.

Quelle action de la Région ?

La rédaction des 35 COM s'est organisée en plusieurs vagues. La première a débuté en 2023 avec le vote de 3 premiers COM en Commission permanente le 24/11/2023. Les vagues suivantes ont regroupé 22 COM au cours de l'année 2024 pour terminer avec les derniers contrats, au premier semestre 2025.

Leur contenu est structuré en 4 parties :

- Partie 1 : Introduction - rappel de la réglementation issue de la LOM (constitution des bassins de mobilité, COM, SMS, parties prenantes, contenu) et de la méthodologie régionale (cycles de concertations, durée du COM ...) ;

- Partie 2 : état des lieux du bassin de mobilité ;

- Partie 3 : enjeux et actions ;

- Partie 4 : tableau synthétique des actions / porteurs de projet / financement/ calendrier/ indicateur de suivi et résultat.

Quelles modalités ?

La première génération des 35 COM se limite strictement aux actions de la Région sur le porter à connaissance des offres de mobilité régionales et la deuxième génération intègrerait l'ensemble des actions des parties prenantes.

Cette action du plan vélo 2 consiste à donner une place importante au vélo dans les échanges.

Les animateurs régionaux ont ainsi à disposition un espace de discussion – débat sur les sujets de mobilité à l'échelle d'un territoire cohérent.

Que va faire la Région ?

Les territoires de mobilité sont des espaces où l'ensemble des sujets liés au vélo peuvent être abordés. Les animateurs des Contrats Opérationnels de Mobilité vont servir de relais pour porter en comité des partenaires le sujet vélo avec conviction :

- Etat des lieux des pratiques, présentation des outils et recueil des souhaits / projets ;
- Porter à connaissance du plan vélo 2 de la Région, initier les réflexions sur les parkings vélos sécurisés et sur les vélos en libre-service (gares, arrêts de car, aires de covoiturage) ;
- Lien avec les autres directions régionale potentiellement concernées ;
- Lien et implication avec les partenaires régionaux (DREAL, ADEME).

La connaissance fine des outils et stratégies proposés par la Région mais aussi par ses partenaires régionaux voire départementaux, fera partie du socle de base des animateurs régionaux.

Certains sujets du plan vélo 2 comme les abris-vélo sécurisé ou encore l'incitation au développement du vélo en libre-service seront ainsi abordés avec les partenaires locaux.

A l'échelle des territoires de mobilité, chaque réunion du comité des partenaires doit parler vélo et porter un regard croisé avec les politiques territoriales.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire
Cadre d'intervention	35 contrats opérationnels de mobilité
Budget prévisionnel	Ingénierie d'animation dédiée
Partenaire(s) externe(s)	Collectif vélo BFC Ademe DREAL Départements

DEPLOYER DES STATIONNEMENTS SECURISES

Objectif :

Encourager l'intermodalité VTC (vélo – train – Car)

Où en est-on ?

A fin 2024, 100% des gares où transitent plus de 500 voyageurs / jour sont équipées de stationnement vélo sécurisé au sens de la loi LOM, avec des équipements mis en place par la Région mais également par des collectivités locales ou par Gares & Connexions.

Dans un contexte de croissance de la pratique du vélo du quotidien, en particulier dans les zones les plus urbaines, la poursuite du déploiement d'abri-vélo sécurisés va donc concerner soit des gares plus petites non encore équipées, soit le renforcement des capacités sur les gares les plus fréquentées.

Cela pourrait aussi s'accompagner d'équipements complémentaires qui permettent de fournir aux usagers certains services comme des kits de réparation vélo et de gonflage des pneus, ou des casiers pour laisser des casques ou des sacoches.

Inciter les usagers à déposer leur vélo en abri-vélo en gare plutôt qu'à les emporter dans les trains répond aussi à la problématique posée par le nombre important de vélos emportés sur certaines lignes ou certains créneaux horaires.

Quelle action de la Région ?

Le stationnement sécurisé dans les gares est réglementé en lieux et capacité par un décret de la loi d'orientation des mobilités.

En se basant notamment sur quelques critères simples, la Région propose un accompagnement des collectivités qui souhaitent proposer ce service pour la gare sur leur territoire :

- Nombre de voyageurs par jour,
- Existence d'une réservation vélo obligatoire aujourd'hui,
- Tension à l'emport vélo sur les lignes desservant la gare,
- Fort emport vélo constaté sur la gare elle-même,
- Dynamique territoriale observée en faveur du vélo.

Cette politique d'intervention peut aussi s'appliquer aux arrêts des lignes de cars situés hors des gares. Le passage de plusieurs lignes à un même endroit peut justifier l'installation d'un abri vélo sécurisé, pour faciliter la mobilité des habitants des villages voisins.

De même, les arrêts de car à proximité d'aires de covoiturage, ou sur des lignes desservant des zones d'activité économique peuvent justifier l'équipement en parkings sécurisés.

Dans ce cas, le financement interviendra via le volet mobilité des contrats Territoires En Action si cela correspond aux objectifs inscrits par le territoire dans son contrat TEA (approche globale et non pas intervention ponctuelle).

Quelles modalités ?

Les modalités sont décrites précisément dans le règlement d'intervention 33.02 qui est proposé au vote des élus lors de la session plénière du 16 mai 2025.

Dans une enveloppe budgétaire de 1 M€ pour la période 2025-2027, l'aide de la Région se fera sur un taux à hauteur de 80 % maximum du montant HT du projet, sous réserve des plafonds déterminés ci-dessous :

Gare	Fréquentation	Nombre de gares éligibles	Plafond d'aide régionale
Catégorie 1	<25 voyageurs	44	9 000 € HT
Catégorie 2	Entre 25 et 99 voyageurs	56	16 000 € HT
Catégorie 3	Entre 100 et 249 voyageurs	38	30 000 € HT
Catégorie 4	Entre 250 et 500 voyageurs	9	45 000 € HT

Que va faire la Région ?

Les comités des partenaires, animé par la Région, sera la porte d'entrée principale pour proposer cette action, en portant les messages clefs de la position d'autorité organisatrice des trains et cars :

- Limiter les emports dans les trains et les cars
- Inciter au développement de la mobilité active dans les territoires
- Proposer une animation régionale et une déclinaison opérationnelle locale.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire
Cadre d'intervention	Règlement d'Intervention 33.02
Budget prévisionnel	1 M€
Partenaire(s) externe(s)	Collectif régional des usagers du vélo SNCF Gare et Connexions Ademe

EMPORT DU VELO DANS LES TRAINS :

STABILISER LES REGLES D'USAGE

Objectif :

Donner une vision claire à 4 ans de la politique Région en matière d'emport de vélo dans les trains

Où en est-on ?

Depuis la crise sanitaire, l'usage du vélo dans les trajets quotidiens n'a cessé de croître, et une partie de ce développement vient impacter directement les transports en commun et en particulier les Trains Mobigo.

L'accès des vélos aux trains est aujourd'hui réglementé par la loi et les capacités varient selon les modèles de train :

- 14 emplacements vélos dans les Régiolis 6 caisses (pour 360 places assises)
- 6 emplacements vélos dans les AGC (pour 148 ou 194 places)
- 6 emplacements vélos dans les X73500 (78 places).

L'accès au train avec son vélo se fait :

- Soit par réservation obligatoire gratuite (initiative SNCF voyageurs depuis juillet 2023 pour tous les voyageurs) pour les lignes Paris / Dijon / Lyon et Paris / Auxerre / Morvan ;
- Soit sans réservation, le vélo étant autorisé à bord dans la limite des places disponibles et l'accès peut être refusé selon l'affluence.

Même si les trains régionaux sont conformes aux exigences règlementaires, certaines lignes se retrouvent en tension avec beaucoup plus de vélos que prévus, à des heures de haute fréquentation.

L'usage en expansion de la trottinette électrique vient également impacter le confort des voyageurs, sans qu'il y ait pour l'instant de règlementation.

Quelle stratégie de la Région ?

Le plan vélo 2 doit permettre d'aboutir à un positionnement de la Région sur les règles d'emport (vélos, voire trottinettes) pour concilier commodité, accessibilité, compatibilité avec les possibilités d'accès au regard de la fréquentation des trains.

En soutenant la poursuite du déploiement du stationnement sécurisé en gare (à l'initiative des territoires), la Région se positionne à termes sur une stratégie générale visant à réguler l'emport des vélos dans les trains, avec une règlementation plus explicite sur les lignes en tension et sur certains créneaux horaires, dans l'objectif de prévenir les conflits d'usage.

Cela soulève des questions de tarification de l'emport du vélo, d'incitation au développement de solutions d'accès à des vélos en libre-service dans les gares de destination non encore pourvues, au moins dans les gares des 11 EPCI d'importance non équipées (communautés d'agglomérations, communautés urbaines).

Que va faire la Région ?

Sur la durée du plan vélo 2 (4 ans), la Région s'engage à aboutir à un positionnement clair et à sa mise en œuvre, selon le phasage ci-dessous :

- Année 2025 : état des lieux visant à déterminer les lignes et horaires nécessitant une intervention / étude poussée sur la tarification du vélo, voire de la trottinette électrique dans les trains / réflexion sur une politique incitative de vélo en libre-service pour les territoires ;
- Année 2025 / 2026 : décision ;
- Année 2026 et au-delà : mise en œuvre en travaillant sur les points suivants :
    - Information (conditions d'emport, incitation à l'intermodalité)
    - Billettique (système de réservation clair et fonctionnel, calculateur d'itinéraire dynamique)
    - Adaptation des gares au vélo (accessibilité, cheminements, fléchage du stationnement sécurisé).

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire Direction du Tourisme
Cadre d'intervention	Convention TER et Contrat de DSP sur le lot BON et Contrat avec Gares et Connexions
Budget prévisionnel	Non déterminé
Partenaire(s) externe(s)	Collectif vélo BFC SNCF Gares et Connexions FNAUT

EMPORT DU VELO DANS LES CARS :

DEVELOPPER DES EQUIPEMENTS EFFICIENTS

Objectif :

Donner une vision claire à 4 ans de la politique Région en matière d'emport de vélo dans les cars

Où en est-on ?

La loi LOM indique qu'à compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs, utilisés pour les services réguliers de transport publics non urbains, doivent être équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés.

Aujourd'hui, la réalité est tout autre avec un argumentaire technique (difficulté d'utilisation des systèmes existants – racks arrière) et opérationnel (perte de temps à l'accrochage et au décrochage) qui vient justifier la non mise en œuvre.

La loi impose un modèle de fonctionnement qui nécessite des investissements non négligeables et qui sont rapidement chiffrables au vu du parc de véhicules en circulation. Pourtant, entre l'équipement de tous les cars et l'équipement d'aucun car, la modulation doit pouvoir exister, en s'adossant sur le contexte particulier de chaque ligne.

Quelle action de la Région ?

Positionnement politique à déterminer avec le VP Michel NEUGNOT / validation présidente.

La Région va engager une action autour de 3 axes :

- **Etude technique des nouveaux matériels existants** (rack articulés et mobiles).
  Il s'agit de faire le point sur les matériels existants, leur disponibilité, leur coût, afin d'être précis dans les demandes qui seront formulées dans les cahiers des charges ;

- **Identification des lignes prioritaires**, à potentiel (tourisme, zones d'activités, autres…) ;
  Le service de transport de vélos non démontés par les cars doit s'adosser à un besoin présumé, en lien avec l'environnement proche des lignes : équipement cyclable d'intérêt, desserte de zones d'activité économique ;

- **Ecoute des usagers sur les lignes** pour faire évoluer les services.
  C'est un service de remonter de souhaits des usagers qui devra être clairement identifiable dans les outils aujourd'hui existants (viamobigo, site de la Région…)

Quelles modalités ?

Au-delà du premier axe qui représente un temps humain d'expertise interne de la Direction des Mobilités et Infrastructures (non négligeable), un travail étroit va s'engager avec la Direction du tourisme dans un premier temps, pour identifier les lignes à potentiel, à proximité des itinéraires e référence aujourd'hui mis en valeur. Le même travail sera réalisé avec la direction de l'économie pour identifier les zones d'activité pouvant présenter un potentiel.

Les unités territoriales seront étroitement associées à ce temps exploratoire.

Les porte-vélos peuvent avoir un système de chargement et de déchargement manuel ou avec assistance au levage. Une caméra doit permettre au chauffeur de surveiller les manœuvres d'accrochage et de décrochage, ainsi que la sécurité des vélos pendant le transport.

Une attention sera portée sur la transposabilité du rack d'un car à l'autre.

Une fois ce travail réalisé, les marchés publics intègreront le service pour une mise en route dès que possible.

Concernant le dernier axe, la DMI proposera un contact (téléphone et mail) pour écouter les besoins des usagers des lignes de car et étudier l'opportunité d'étendre le service pour des raisons autres que touristique.

Quoi d'autre ?

La publicité du service proposé sera faite via les circuits d'information des politiques de mobilité mais aussi via les réseaux dédiés au tourisme.

L'importance n'est pas de poser des racks sur les cars mais de veiller à ce qu'ils soient utilisés.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Aménagement du Territoire Direction du Tourisme
Cadre d'intervention	Délégations de service public
Budget prévisionnel	Non déterminé
Partenaire(s) externe(s)	Collectif vélo BFC

Axe Animation et réseaux

ANIMER LE PLAN VELO DE LA REGION

Objectif :

Doter la Région BFC d'un animateur du plan vélo 2 et disposer d'un référent pour l'action Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV)

Quels enjeux ?

Le plan vélo 2 repose sur des fiches-actions qui sont portées par les directions de la Région Bourgogne-Franche-Comté mais nécessite une coordination globale pour impulser, accompagner, suivre leur mise en place.

Prévoir une animation dédiée, c'est assurer l'opérationnalité du plan et sa bonne articulation entre directions et avec les partenaires externes, la DREAL, l'ADEME et les Départements dans un cercle proches mais aussi l'ensemble des acteurs publics et privés du vélo de manière générale, dont le collectif vélo BFC.

Enfin, l'OEPV est une action qui nécessite un référent en charge de la promotion de l'usage du vélo pour les agents du siège de la Région.

Quelle action de la Région ?

La Région s'engage sur la création d'un poste et déposer une candidature à l'appel à projet de AVELO 3 proposé par l'ADEME (le dispositif prévoit un accompagnement sur 2 ans, jusqu'en juin 2027).

Quelles fonctions ?

L'agent recruté aura la charge d'animer les relations entre les directions de la Région de manière à assurer une mise en œuvre opérationnelle efficace et dynamique.

Il s'appuiera notamment sur le groupe technique permanent préexistant au sein des services de la Région.

Il animera les relations avec les acteurs publics et privés du territoire, que ce soit l'Ademe ou la DREAL, ou encore les Départements, les EPCI et le collectif vélo BFC.

Il sera également le point d'entrée privilégié pour le travail avec le collectif régional des usagers du vélo.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Toutes directions
Cadre d'intervention	Contrat de projet
Budget prévisionnel	Poste Catégorie A
Partenaire(s) externe(s)	DREAL Ademe Collectif vélo BFC Départements Collectivités

METTRE EN PLACE UN PARTAGE SEMESTRIEL TECHNIQUE REGION - ETAT – DEPARTEMENTS

Objectif :

Contribuer à la mise en place d'un comité technique Région – Etat – Départements sur le vélo (RED Vélo) pour travailler mieux ensemble sur le développement du vélo

Quels enjeux ?

Les partenaires régionaux que sont la Région, la DREAL et l'Ademe doivent pouvoir échanger librement sur les politiques vélo qu'elles portent et / ou animent, de même que les Départements, engagés ou non sur d'autres sujets que le développement touristique gagneraient à mieux connaître et mieux s'articuler avec l'échelon régional et les autres Départements.

L'enjeu est de lancer cette dynamique de comité technique (qui n'a pas vocation à associer les élus) pour construire des partenariats de confiance, pour mieux accompagner collectivement les EPCI et communes.

Quelle action de la Région ?

La Région s'engage à identifier dans les Départements les interlocuteurs techniques et à provoquer les premières réunions sur 2025 – 2026 pour construire collectivement des habitudes de partage d'informations et de travail en commun.

La réussite de l'action jouera sur les 2 actions suivantes également sur la gouvernance, auprès des EPCI et auprès des acteurs public et privés du vélo en Bourgogne-Franche-Comté.

Quelles modalités ?

L'organisation *à minima 3 réunions par an* sera à la charge de la Région pour les années 2025-2026, pour lancer la dynamique partenariale.

L'essentiel des besoins repose sur les moyens humains pour organiser et animer ces réunions et l'animateur du plan vélo assurera ces fonctions.

Que va faire la Région ?

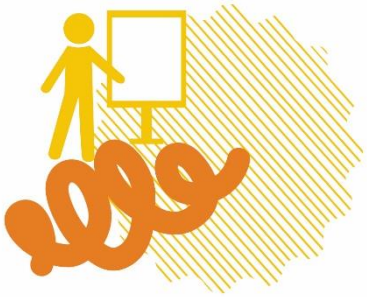
Elle va identifier le ou les correspondants techniques des Départements, leur expliquer la démarche et les réunir pour les temps de mise en commun prévus.

Le réseau est sans hiérarchie et sans préséance d'un membre sur les autres. Les modalités de fonctionnement et les ordres du jour seront définis en commun.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Aucune
Cadre d'intervention	Plan vélo 2
Budget prévisionnel	Sans
Partenaire(s) externe(s)	DREAL Ademe Départements

ANIMER UN COMITE TECHNIQUE PERMANENT DES ACTEURS PUBLICS SUR LE VELO



Objectif :

Mettre en place un échange permanent avec les EPCI

Quel besoin ?

Les politiques de mobilité sont mises en œuvre par les acteurs publics de terrain : communes, EPCI, syndicats. Mais les outils et stratégies ont aujourd'hui une dimension régionale. Il est donc nécessaire que des échanges réguliers aient lieu, pour s'alimenter mutuellement sur les projets, les besoins, les freins.

Concernant les politiques en faveur du vélo, la volonté est de s'appuyer à termes sur l'échelon EPCI, que ce soit sur la partie « études » (plan de mobilité simplifié) ou sur la partie « travaux » (souhait d'une délégation des communes à l'EPCI de la réalisation des itinéraires).

C'est cet échelon qui sera mobilisé pour cette action.

Quelle action de la Région ?

A l'impulsion de ce temps d'échange permanent, la Région souhait à nouveau que le portage se fasse de manière collégiale, en impliquant les partenaires que sont la DREAL, l'ADEME et les Départements.

Le format reste à construire mais la construction du réseau pourrait s'appuyer sur 2 temps annuels :

- Un temps régional délocalisé
- Un temps départemental, à la main des Départements.

Quelles modalités ?

La journée à l'échelle régionale devra se construire en collectif mais le format peut déjà être annoncé :

- Un temps en salle le matin sur les échanges liés au réseau
- Un temps l'après-midi pour visiter une ou plusieurs réalisations en lien.

Les temps départementaux seront construits avec les Départements.

Quels moyens sont à mobiliser ?

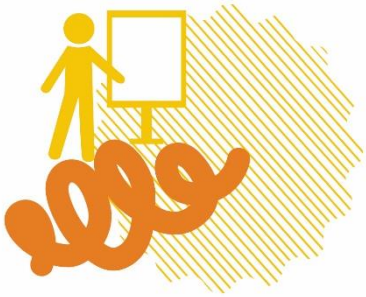
Comme pour tout réseau, les moyens budgétaires concernent essentiellement de la logistique (repas partagé, location de salle) voire de l'indemnisation d'experts si nécessaire.

Des moyens humains (dont l'animateur plan vélo) seront mobilisés pour préparer et animer ces journées. La mutualisation avec les partenaires régionaux sera recherchée.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Toutes les directions
Cadre d'intervention	Plan vélo 2
Budget prévisionnel	Au fil de l'eau, logistique d'animation de réseau
Partenaire(s) externe(s)	DREAL Ademe Collectif régional des usagers du vélo Départements EPCI

ANIMATION REGIONALE : ORGANISER UN TEMPS FORT DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVES



Objectif :

Donner de la visibilité à l'écosystème vélo et partager les enjeux entre acteurs, qu'ils soient publics ou privés

C'est une nouveauté !

Cette action constitue une nouveauté dans le paysage des mobilités ! L'organisation d'une journée mobilisant les acteurs publics, les entreprises et les usagers (via les associations) permettra de créer un temps de visibilité de l'écosystème régional du vélo.

Pour autant, ce sera un temps qui mettra en avant les réussites, les dispositifs et qui permettra d'évoquer ensemble les points d'amélioration.

Quelle action de la Région ?

La Région souhaite donner une impulsion sur ce temps qui sera sérieux mais convivial, sans en revendiquer le portage seule. La volonté est de travailler en collectif avec *a minima* la DREAL et l'ADEME, et si possible en associant les Départements.

La première se tiendra à l'automne 2026, avec les nouvelles équipes en place dans les collectivités territoriales.

Quelles modalités ?

Un comité d'organisation partenarial sera mis en place en 2025 pour porter et valider les choix et le format de l'évènement.

Les directions de la Région seront mobilisées, ainsi que celles des partenaires Etat, Ademe et Départements.

Le collectif régional sera étroitement associé à la préparation de ce temps fort.

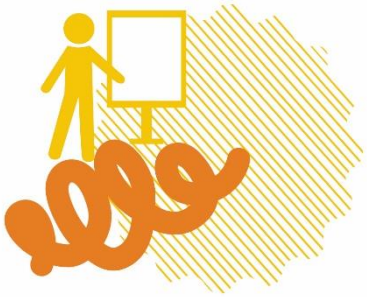
Point particulier

L'organisation de ce temps fort veillera à impacter le moins possible les émissions de carbone.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Toutes directions
Cadre d'intervention	Plan vélo 2
Budget prévisionnel	100 000 €
Partenaire(s) externe(s)	DREAL Ademe Collectif régional des usagers du vélo Départements

TENIR UN TABLEAU DE BORD ANNUEL



Objectif :

Assurer un suivi de la mise en œuvre du plan vélo 2

Qu'est-ce qui existe ?

Le premier plan vélo de la Région (2020) comportait une liste de 11 indicateurs qui avaient vocation à faire un suivi de premier niveau de l'avancée du développement du vélo dans la région. Si la plupart restent intéressants, certains se sont avérés compliqués à renseigner lors de l'évaluation faite fin 2022.

Quelle action de la Région ?

Un travail de ré-écriture partagée des indicateurs sera mené au premier semestre 2025 pour finaliser une liste de 10 indicateurs pertinents à suivre.

Le travail sera mené avec les directions de la Région concernées mais aussi avec les partenaires régionaux DREAL et Ademe, mais aussi avec les Départements et le collectif vélo BFC pour construire ensemble si ce n'est un outil de suivi commun, au moins comportant le maximum d'indicateurs pouvant servir à tous.

Que va faire la Région ?

Le travail s'appuiera sur la liste du plan vélo 1 mais aussi sur les indicateurs existants ou proposés par l'ensemble des partenaires, chacun gardant la liberté d'aller au-delà des 10 indicateurs souhaités s'il le souhaite.

En résumé

Direction pilote	Direction des Mobilités et Infrastructures
Direction(s) associée(s)	Toutes les directions
Cadre d'intervention	Baromètre vélo / enquêtes nationales / tableaux de bord régional et départemental
Budget prévisionnel	Ingénierie
Partenaire(s) externe(s)	DREAL Ademe Collectif régional des usagers du vélo Départements

Axe Développement économique : relocalisation et structuration économique de la production, de l'usage et du recyclage du vélo

ANIMER LES ENTREPRISES EN LIEN AVEC LE VELO

Objectif :

Accompagner le fonctionnement partenarial d'entreprises et l'innovation responsable

Où en est-on ?

La direction de l'économie et l'Agence Economique Régionale (AER) ont initié un travail d'identification des entreprises positionnées sur la chaîne de valeur mobilité douce sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté.

L'animation des entreprises de manière à avancer vers un écosystème économique favorable, voire un cluster a été initié dans le premier plan vélo. Une démarche de structuration de la filière mobilité douce à l'échelle des 2 Régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté est en cours de réflexion au niveau des services actuellement.

Quelle action de la Région ?

Accompagner la préfiguration d'un cluster

L'émergence d'un cluster pourrait permettre de favoriser des retombées économiques pour les entreprises du territoire :

- Inter-connaissance des acteurs économiques pour favoriser les collaborations commerciales et les projets
- Identification de projets d'innovation, collaboratifs ou non, incluant des projets sur l'économie circulaire
- Actions de mutualisation pour traiter des difficultés de type sous-traitance, achats
- Assurer la performance des entreprises en leur donnant de la visibilité sur les opportunités, la mutation de la filière et en assurant leur compétitivité.
- Visibilité à l'international : en envisageant par exemple un pavillon sur les salons dédiés au cycle comme EUROBIKE.

Accompagner l'innovation

Des dispositifs d'accompagnement sont mobilisables pour les entreprises du cycle qui innovent en BFC, qu'il s'agisse de la phase de faisabilité ou de développement du projet. Il peut s'agir par exemple de la Presta'inno, qui permet d'obtenir une subvention sur une prestation s'inscrivant dans une démarche d'innovation nécessitant l'apport de compétences externes pour valider une étape du projet ou du Fonds Régional d'Innovation (FRI) ou de France 2030 Régionalisé, qui permettent de financer des projets innovants individuels ou collaboratifs, à tous les stades de maturité.

Les outils d'appui aux PME sont également mobilisables tout au long de la vie des entreprises, qu'il s'agisse de la phase de création, de transmission, de développement, de mutation ou de difficulté.

Que va faire la Région ?

La Région va renforcer le positionnement dynamique de son animation sur le sujet et elle veillera à l'accompagnement efficace des entreprises.

En résumé

Direction pilote	Direction de l'Economie
Direction(s) associée(s)	Direction des Mobilités et Infrastructures
Cadre d'intervention	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
Budget prévisionnel	Ingénierie
Partenaire(s) externe(s)	Etat (DREETS)

FAVORISER LE VELO D'OCCASION
(Economie Circulaire)

Objectif :

Intensifier la filière du réemploi et l'achat de vélos d'occasion

Où en est-on ?

Selon une étude de 2019 établie par l'Ademe, 30 000 tonnes de vélos et de trottinettes sont jetées chaque année au niveau national. Et parmi elles, seulement 7 700 tonnes (soit un quart) sont collectées par les acteurs du réemploi en vue de réparer les vélos ou d'en extraire les pièces détachées.

Il est donc essentiel de trouver de nouvelles solutions afin d'optimiser le recyclage et la revalorisation, afin de donner une seconde vie à certaines pièces en bon état provenant de vélos défaillants

Quelle action de la Région ?

La Région mobilisera ses moyens d'animation pour accompagner le développement de la réparation et du réemploi de vélo d'occasion en soutenant dans le cadre de ses politiques en faveur de l'économie circulaire :

- La filière de remise en état des vélos, en particulier à assistance électrique
- L'incitation à l'achat de vélo d'occasion pour les flottes des collectivités et entreprises
- Les évènements de vente de vélos d'occasion.

Elle soutiendra également les structures qui réparent et accompagnent les vélos avec comme public cible les particuliers, les collectivités et les entreprises.

Quelles modalités ?

Les investissements peuvent être soutenus par le règlement d'intervention de l'économie sociale et solidaire, sous réserve que les structures aient l'agrément ESUS dans leurs projets d'investissements matériels et immobiliers

La Région abonde également des outils de prêts et de garanties portés par ses partenaires (France Active, Initiative France, ADIE…) et accessibles aux porteurs de projet régionaux.

L'accélérateur à projets co-porté avec l'Ademe sera également mobilisé.

Que va faire la Région ?

Au travers de sa politique « économie circulaire » menée avec l'Ademe, la Région va supporter les actions comme les évènementiels de vente, la préparation des clauses de cahier des charges type, leur diffusion accompagnée (promotion des flottes « dépareillées »).

En résumé

Direction pilote	Direction de l'Economie
Direction(s) associée(s)	Direction de l'Environnement
Cadre d'intervention	Outil de Soutien aux Entreprises Régionales Accélérateur à projets Ademe-Région
Budget prévisionnel	Ingénierie Règlements d'intervention
Partenaire(s) externe(s)	Ademe

ENCOURAGER LES LIVRAISONS ET L'ARTISANAT A VELO ET PROMOUVOIR LE DERNIER KILOMETRE

Objectif :

Accompagner l'utilisation du vélo par les entreprises

Où en est-on ?

Le « dernier kilomètre à vélo » promeut l'utilisation du vélo pour livrer – essentiellement en milieu urbain – les marchandises jusqu'à 300 kg en utilisant les vélos-cargos.

Présente sur Dijon et Besançon, l'utilisation du vélo pour les livraisons contribue à une meilleure qualité de vie pour tous en n'émettant ni bruit, ni CO2 !

Quelle action de la Région ?

Un travail d'exploration sera mené pour identifier les conditions de réussite de ce type de livraison pour en faire la promotion dans les agglomérations urbaines de la Région.

Dans le même ordre d'idée, un recensement des initiatives régionales et nationales d'artisanat à vélo (réparateurs, électriciens, plombiers, …) sera fait, pour étudier la faisabilité en Bourgogne-Franche-Comté.

Que va faire la Région ?

Des moyens humains seront mobilisés en interne (dont l'animateur du plan vélo 2) pour conduire la partie « études de cas » et identifier les clefs de réussite, avant de mettre en œuvre la promotion du modèle ou des modèles économiques.

Les investissements seront accompagnés par les dispositifs en vigueur.

En résumé

Direction pilote	Direction de l'Economie
Direction(s) associée(s)	Direction des Mobilités et Infrastructures
Cadre d'intervention	Outil de Soutien aux Entreprises Régionales
Budget prévisionnel	Ingénierie Règlements d'intervention
Partenaire(s) externe(s)	Ademe

MIEUX SE DÉPLACER

Conception, réalisation : Région Bourgogne-Franche-Comté, direction de la Communication et des relations avec les citoyens © Photos : Ludovic Godard

RÉGION BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ

Ma Région *| avancer, partager*

bourgognefranchecomte.fr