



OBSERVATOIRE DU  
**SCHÉMA** DIRECTEUR CYCLABLE  
D'AGGLOMÉRATION  
Situation 2023





Le “Schéma Directeur Cyclable d’Agglomération” (SDCA) est une démarche partenariale formalisant la volonté des collectivités de mettre en œuvre des plans d’actions ambitieux en faveur du vélo.

Un cadre de gouvernance politique et de structuration technique spécifique a été mis en place pour assurer la mise en œuvre des actions du schéma, Tisséo Collectivités ayant la mission de coordonner l’action des différents partenaires compétents: Etat, Région, Département, Toulouse Métropole, Le Muretain Agglo, la Communauté d’agglomération du Sicoval, le Grand Ouest Toulousain et la Communauté de Communes des Coteaux Bellevue.

Le plan d’action du schéma directeur cyclable d’agglomération prévoit la création d’un observatoire du suivi de la pratique cyclable visant à collecter, rassembler et exploiter l’ensemble des données sur le vélo pour évaluer la mise en œuvre du schéma directeur cyclable d’agglomération et de produire une image fiable et actualisée de la pratique cyclable.

Le présent rapport constitue la version 2024 de l’observatoire du SDCA; il porte sur l’année 2023.

## TABLE DES MATIERES

Méthodologie	3
Gouvernance et budget	4
Evolution de la pratique cyclable: les enseignements de l’EMC <sup>2</sup> 2023.	5
Le suivi de la pratique	18
Les infrastructures	27
Les accidents à vélo	28
Le stationnement vélo	29
Les services vélo	30

DOCUMENT REALISE PAR:



## Méthodologie

L'observatoire du schéma directeur cyclable d'agglomération permet de produire une évaluation sur une année donnée de la pratique cyclable à l'échelle de son périmètre. Ce document est actualisé annuellement afin d'enrichir le recueil de données, et assurer le suivi et l'évaluation de la pratique cyclable.

Cette édition correspond à la situation 2023. Elle est enrichie par les résultats de l'enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC<sup>2</sup>) 2023, qui permet à l'échelle de l'aire toulousaine, de brosser le portrait de la mobilité des habitants de la grande agglomération toulousaine et de la comparer à la situation de l'enquête précédente, datant de 2013.

En plus des résultats de l'EMC<sup>2</sup>, plusieurs données ont été utilisées pour réaliser ce document, dont leurs sources sont détaillées dans le tableau ci-contre.

Dans chacune des parties de l'observatoire, un *point méthodologique* rappelle les spécificités et limites d'interprétations des données utilisées.

Par exemple, certaines données sont :

- Partiellement représentatives, ne permettent pas une représentativité de l'intégralité de la tendance observée.
- Non-exhaustives, ne recensent pas l'entièreté de la donnée.
- Géographiquement incomplètes, ne fournissent pas le même niveau d'informations pour tous les territoires.

Sources des données utilisées	
Gouvernance et budget	Tisséo Collectivités, Collectivités partenaires
EMC <sup>2</sup> 2023 et EMD 2013	Enquête Mobilité Certifiée CEREMA de l'aire urbaine Toulousaine 2023 et Enquête Ménages Déplacements 2013 de la grande agglomération toulousaine - Tisséo Collectivités / AUAT
Aménagements cyclables	Collectivités partenaires + Géovélo
Suivi de la pratique cyclable	Conseil Départemental de la Haute-Garonne + Toulouse Métropole + Géovélo
Stationnement vélo	Région Occitanie, Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole
Services vélo	VélÔToulouse,
Accidentologie	Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
Communication	Collectivités partenaires

## Gouvernance et budget

Plusieurs instances techniques et politiques de mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération ont eu lieu depuis 2020. Elles ont été animées dans leur quasi-intégralité par Tisséo Collectivités en associant les collectivités partenaires: Toulouse Métropole, le Muretain Agglo, le Sicoval, la communauté de communes des Coteaux Bellevue, le Grand Ouest Toulousain, la Région Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et l'Etat.

Ces réunions ont permis un point régulier d'avancement des différents volets du Schéma Directeur Cyclable d'agglomération.

Comme en 2021 et 2022, elles ont notamment été marquées par la coordination des études relatives aux aménagements et au jalonnement du Réseau Express Vélo.

Rythme annuel des instances du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération:

- 3 comités de pilotage,
- 4 comités techniques,
- 4 réunions techniques partenariales relatives à la mise en œuvre du guide technique,
- Plusieurs séances de travail:
  - Coordination du Réseau Express Vélo,
  - Concertations avec la commission des grands employeurs.

Chaque collectivité a par ailleurs organisé des réunions relatives aux politiques cyclables dont elle a la maîtrise (notamment le REV pour le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole).

Sur le ressort territorial, le budget d'investissement 2023 des collectivités en faveur des politiques cyclables s'élève à 28 millions d'euros.

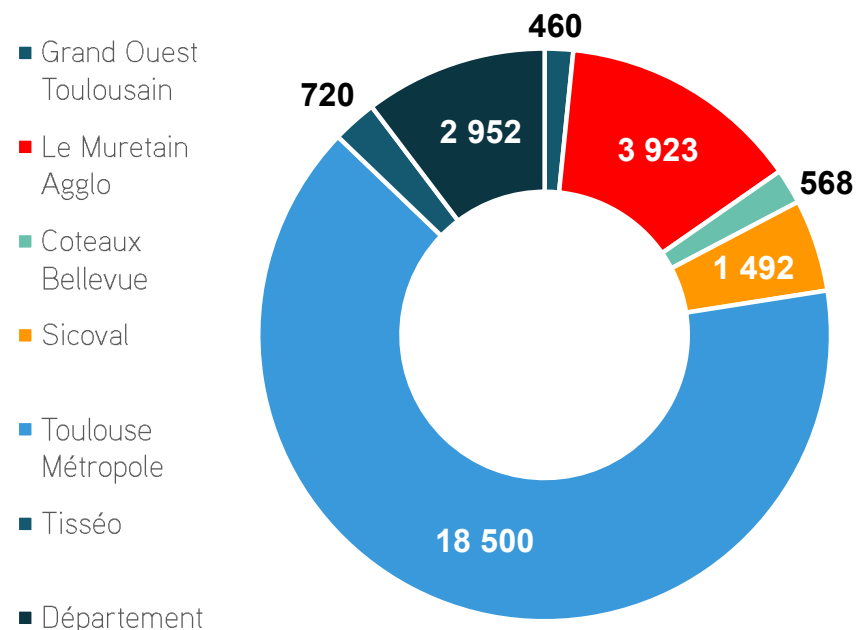


Figure 1 : Répartition du budget d'investissement en faveur des politiques cyclables en 2023 (en milliers d'€).  
©Tisséo Collectivités

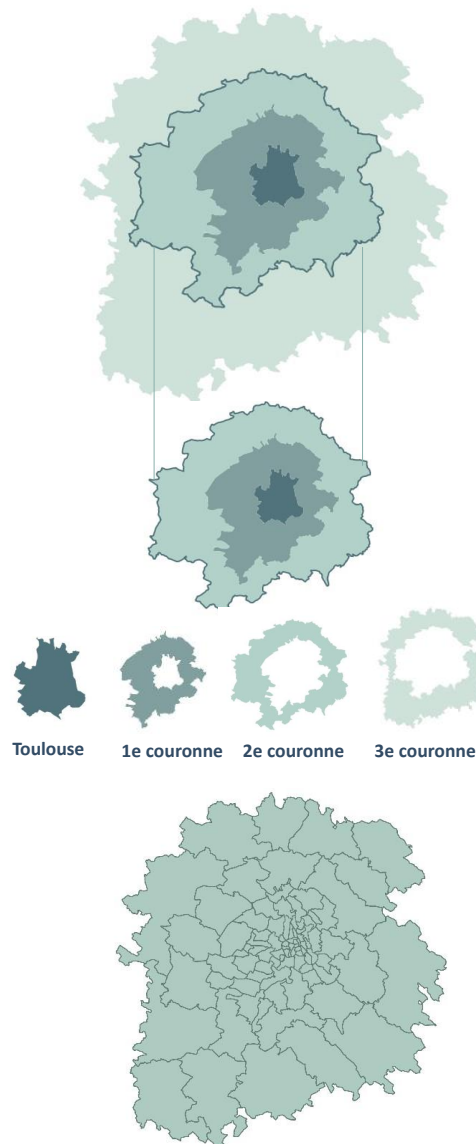
## Evolution de la pratique cyclable depuis 10 ans: les enseignements de l'EMC<sup>2</sup> 2023.

L'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC<sup>2</sup>) permet de dresser un portrait de la mobilité des habitants de la grande agglomération toulousaine. Cette partie dresse une synthèse des enseignements issus des données de l'enquête, réalisée entre septembre 2022 et février 2023. Elle vise également à mettre en évidence les principales évolutions de la pratique cyclable observées depuis la dernière Enquête Ménage et Déplacements (EMD) datant de 2013.

L'enquête s'appuie sur des entretiens auprès des ménages du territoire, sélectionnés par tirage aléatoire. Elle a été réalisée pour moitié en face-à-face et pour moitié par téléphone. Cette enquête respecte la méthode nationale certifiée par le Cerema, dont les résultats peuvent être comparés à ceux des précédentes enquêtes toulousaines, ou d'autres agglomérations.

**Point méthodologique:** Comme toute enquête, l'EMC<sup>2</sup> est soumise à des incertitudes statistiques liées au tirage d'un échantillon. L'utilisation de résultats à l'échelle d'un secteur de tirage nécessite une prise en considération des limites statistiques des données; plus l'échantillon étudié est petit (ex : déplacement à vélo d'un secteur), plus l'incertitude sera élevée. A l'inverse, le regroupement de secteurs limitera cette incertitude.

Dans la suite du document, la part modale du vélo désigne le rapport entre les déplacements réalisés à vélo et total des déplacements



### Le périmètre 2023

- 453 communes / 1,4 million d'habitants
- Périmètre de référence pour la présentation des données globales de l'enquête 2023.

### Le périmètre 2013

- 178 communes / 1,2 million d'habitants
- Périmètre de la précédente enquête permettant de mesurer l'évolution des pratiques de déplacements depuis 10 ans.

### Les 4 territoires concentriques

- Les analyses par territoire concentrique (Toulouse et ses 3 couronnes) permettent de mettre en évidence les différences de comportement selon le lieu de résidence.
- Le périmètre EMC<sup>2</sup> a été élargi à la 3<sup>ème</sup> couronne.

### Les secteurs de tirage

- Afin de garantir une bonne représentativité géographique, le territoire a été découpé en 88 secteurs. La précédente Enquête-Ménage-Déplacements comptait 66 secteurs.
- Au minimum, 160 personnes ont été enquêtées dans chacun d'entre eux.

Figure 1 : Les périmètres d'enquête utilisés lors de l'EMC<sup>2</sup>

## Rappel des périmètres d'analyse

Le périmètre d'enquête 2023 couvre un vaste territoire correspondant à « l'aire urbaine » toulousaine (453 communes). Les comparaisons avec la situation de 2013 peuvent être réalisées sur le périmètre de l'enquête de 2013 (178 communes). **Les analyses de l'évolution sur 10 ans sont donc réalisées sur le périmètre de l'enquête 2013.**

## Les déplacements à vélo

La pratique cyclable a connu un développement important ces dernières années.

En 2023, près de 200 000 déplacements comportent au moins un trajet à vélo, dont 190 000 réalisés exclusivement à vélo (non combinés avec un autre mode). Cela représente 0,14 déplacements à vélo par jour et par personne.

La pratique du vélo a doublé en 10 ans sur le territoire, et sur le même périmètre enquêté, le nombre de déplacements était de 85 000 déplacements par jour à vélo en 2013, et passe à 175 000 déplacements en 2023, soit une augmentation de 90 000 déplacements supplémentaires à vélo par jour.

## Répartition par couronne du nombre de déplacements à vélo par jour (nombre de déplacements et % d'augmentation sur le périmètre comparable à 2013)

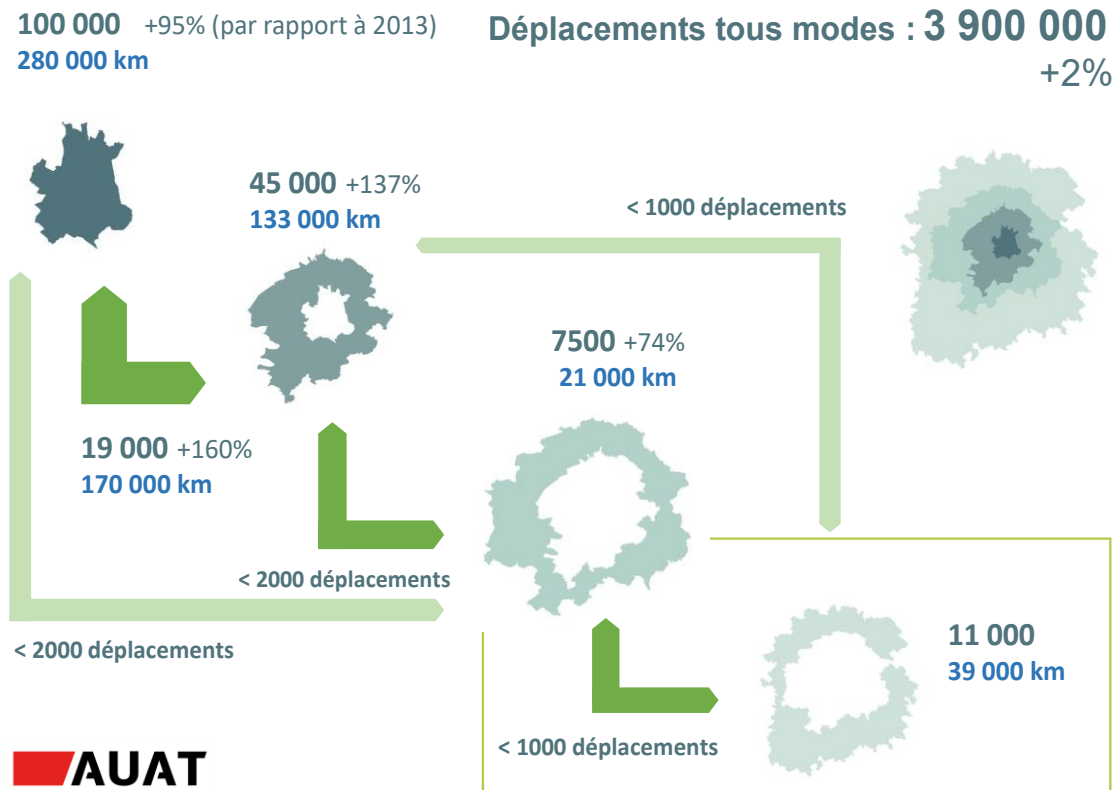


Figure 2 : Répartition par couronne du nombre de déplacements à vélo (nombre de déplacements par origine et destination par couronne, et pourcentage d'augmentation par rapport à 2013 – périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

## Répartition horaire des déplacements

*Point méthodologique* : Le nombre de déplacements à vélo est analysé en fonction de l'heure de départ sur le périmètre comparable entre l'EMD 2013 et l'EMC<sup>2</sup> 2023.

La comparaison des deux années d'enquête montre une forte augmentation du nombre de déplacements à vélo sur l'ensemble de la journée.

En période de pointe du matin (7h – 9h) cette augmentation est particulièrement visible (+ 150% de déplacements).

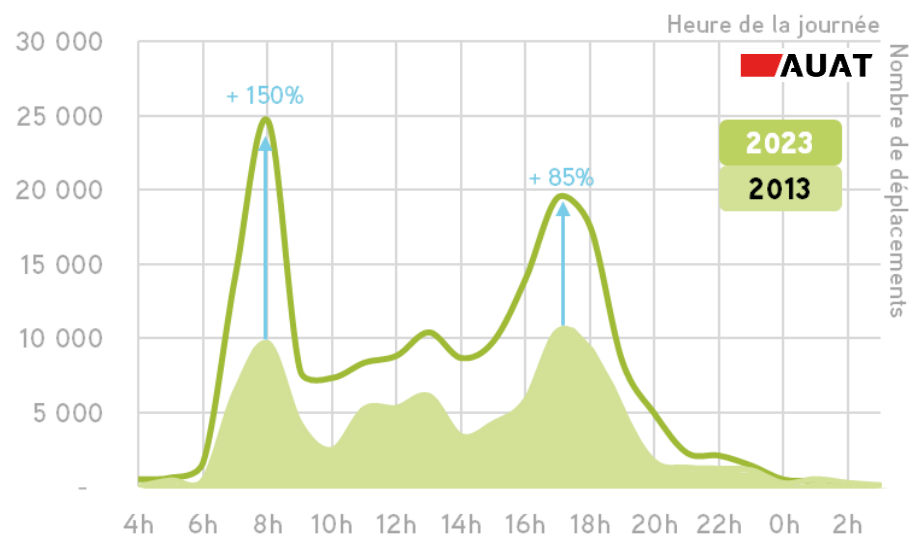


Figure 3 : Répartition des déplacements à vélo en fonction de l'heure de départ – périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

En 2023, le nombre de déplacements en heures creuses (9h – 16h) relève du même ordre de grandeur qu'en 2013 aux heures de pointe (7h – 9h et 17h – 19h).

## La part du vélo dans les déplacements

Sur l'ensemble des déplacements réalisés, la part des déplacements à vélo est de 4.1% sur l'ensemble du périmètre enquêté. Elle est plus importante dans le centre-ville de Toulouse (6.4%) que dans la 1<sup>ère</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> couronne.

Sur le périmètre de l'enquête de 2013, la part des déplacements réalisés à vélo double et passe de 2.2% à 4.5%.

Cette part dépend du lieu de résidence : en général, plus le territoire de résidence est éloigné du coeur d'agglomération, plus la part modale du vélo y est faible. On y constate une dynamique importante en 1<sup>ère</sup> couronne où la part des déplacements à vélo fait plus que doubler en 10 ans.

Sur le ressort Territorial, périmètre du SDCA, la part modale est de 5% en 2023.

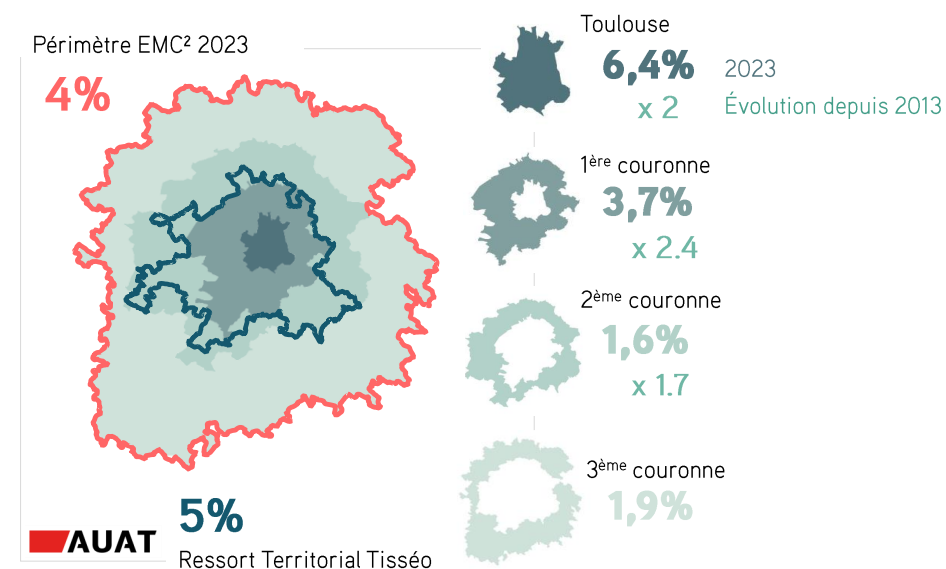


Figure 4 : Part modale du Vélo selon le secteur de résidence des habitants en 2023 – EMC<sup>2</sup> 2023 & EMD 2013.



## Les distances parcourues à vélo

*Point méthodologique* : La distance des déplacements est une donnée estimée qui a été recalculée en fonction de l'origine et de la destination du déplacement de la personne enquêtée. Afin de pouvoir comparer les résultats des enquêtes 2013 et 2023, la méthodologie du calcul des distances a été homogénéisée par rapport à la précédente enquête. Seules les distances réalisées au sein du périmètre de l'EMC<sup>2</sup> sont comptabilisées.

Le vélo est essentiellement utilisé pour des trajets inférieurs à 5 km : presque 80% des déplacements. C'est sur la tranche 3 à 5 km que l'augmentation des déplacements à vélo est la plus importante. Elle est aussi marquée pour la tranche 5 à 10 km. Le nombre de déplacements inférieurs à un kilomètre stagne.

La part des déplacements à vélo de plus de 5 km augmente de 9 points par rapport à 2013 (de 13% à 22%).

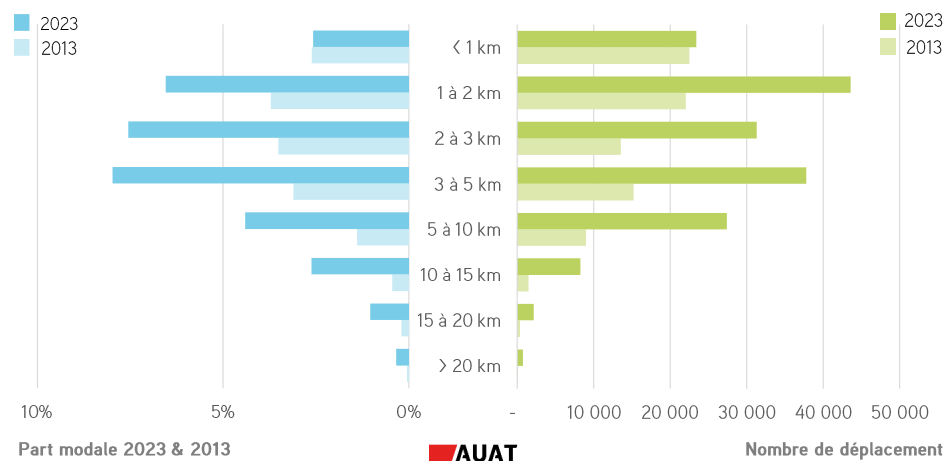


Figure 5 : Répartition des distances parcourues à vélo et part modale du vélo (sur périmètre d'enquête 2013 - distances comparables) - Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

Sur le périmètre d'enquête 2013, les déplacements à vélo se sont allongés en moyenne d' 1.2 km, passant de 2.6 à 3.8 km ; l'enquête met en évidence une forte progression du nombre de déplacements supérieurs à 3km, et plus particulièrement, de ceux de plus de 10 km, presque inexistantes en 2013.

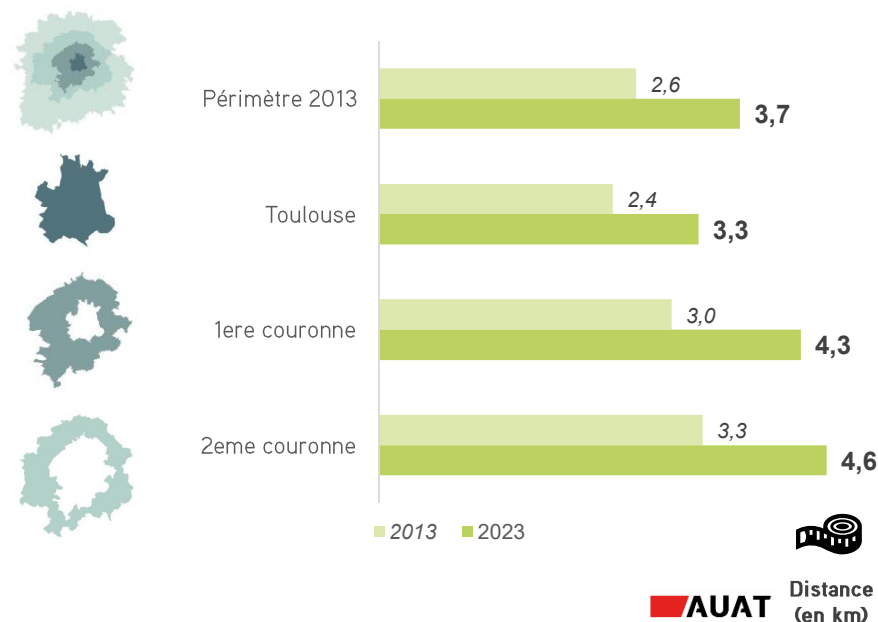


Figure 6 : Distance parcourue à vélo selon le lieu de résidence - Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

Plus le lieu de résidence est éloigné du cœur d'agglomération, plus la distance d'un déplacement augmente.

Depuis 2013, la distance moyenne d'un déplacement à vélo d'un habitant de la 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> couronne a augmenté de 1.3 km, contre 0.9 km pour un habitant de la commune de Toulouse.

## Profil des pratiquants

*Point méthodologique* : On analyse ici les profils des personnes ayant réalisé au moins un déplacement à vélo la veille du jour d'enquête.

Si la pratique du vélo se diversifie et se généralise, elle reste contrastée selon le profil des individus.

### Selon l'âge

Le nombre de déplacements à vélo a doublé en 10 ans passant de 85 000 à 175 000. Cette augmentation concerne toutes les classes d'âge, elle est cependant plus marquée chez les 35 – 49 ans. Ces derniers réalisent 2.5 fois plus de déplacements à vélo qu'il y a 10 ans.

Les cyclistes pratiquants sont de plus en plus âgés. La part des cyclistes âgés de moins de 35 ans (en jaune) diminue de 7 points pour atteindre 41% contre 48% il y a 10 ans

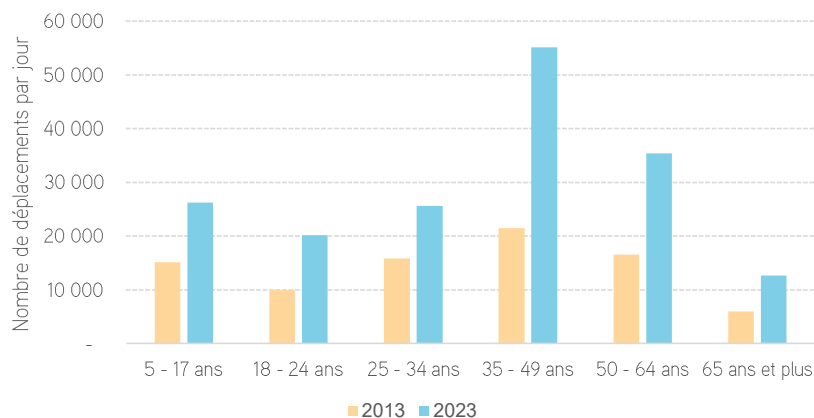


Figure 7 : Nombre de déplacements à vélo et répartition des cyclistes selon leur âge. Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

### Selon le genre

La pratique du vélo conserve une prédominance masculine. Sur 10 déplacements à vélo, 6 sont effectués par des hommes. Cette tendance n'évolue pas en 10 ans: la part des déplacements réalisés à vélo a doublé pour chacun des genres.

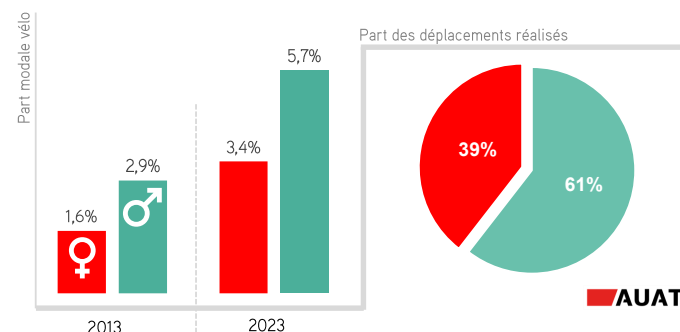


Figure 8 : Part modale du vélo et part des déplacements à vélo selon le genre - Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

La pratique est particulièrement contrastée à l'adolescence (15 – 19 ans). Au sein de cette tranche d'âge, la part modale du vélo n'est que de 2% pour les filles tandis qu'elle est de 6% pour les garçons.

Pour toutes les classes d'âge, la pratique du vélo reste plus développée chez les hommes que chez les femmes.

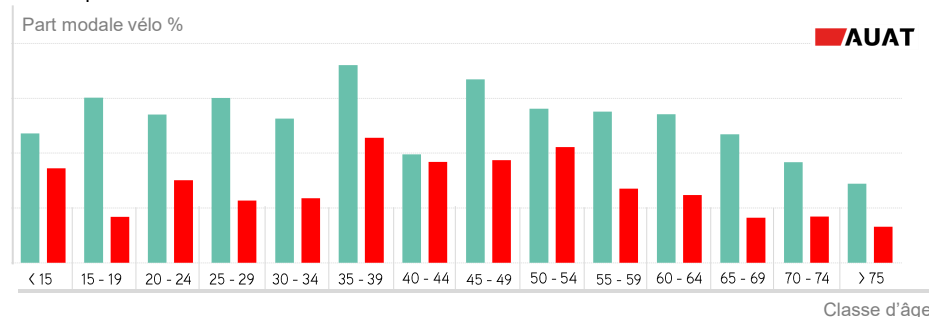


Figure 9 : Part modale selon le genre par classe d'âge - Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

## Selon l'occupation principale

*Point méthodologique* : Les catégories «Retraités», «En recherche d'emploi», «Personne au foyer» ont été regroupées dans une catégorie intitulée «Autres», étant donné le faible échantillon pour les déplacements à vélo pour ces catégories.

Le nombre de déplacements à vélo augmente pour toutes les catégories de population avec une dynamique forte pour les actifs.

L'évolution du nombre de déplacements à vélo est particulièrement marquée pour les actifs de 1<sup>ère</sup> couronne (+170% en 10 ans).

Les actifs résidant à Toulouse réalisent près de 40% de l'ensemble des déplacements à vélo réalisés sur le périmètre d'enquête 2013. Ces derniers réalisent 2 fois plus de déplacements à vélo qu'en 2013.

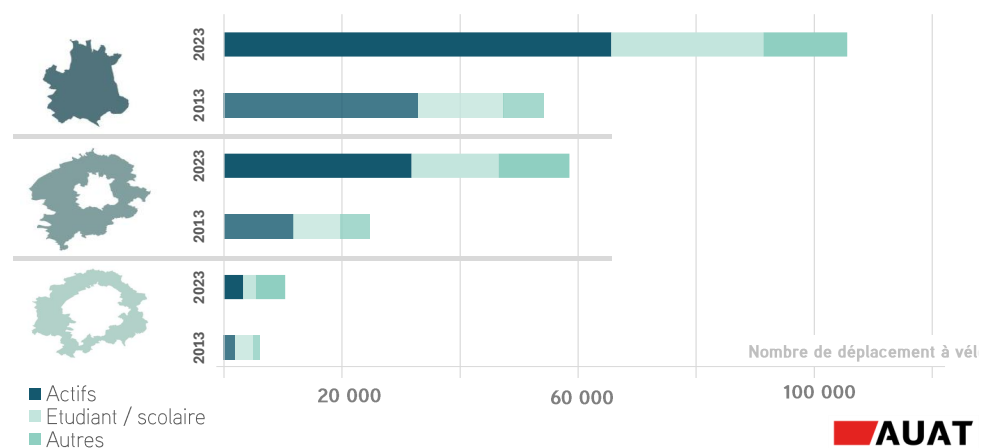


Figure 10 : Comparaison du nombre de déplacements à vélo selon l'occupation principale et par couronne de résidence - Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

## Les principaux motifs de déplacements à vélo

*Point méthodologique: Un motif combiné correspond à un déplacement combinant un motif d'origine et un motif de destination (ex : domicile ↔ travail : le déplacement a pour origine le domicile et pour destination le travail, ou inversement.) Les déplacements «non liés au domicile» correspondent aux déplacements qui n'ont ni pour origine ni pour destination le domicile. (Ex: travail ↔ achats). Compte tenu des incertitudes statistiques sur ces «sous-échantillons», les valeurs présentés sont des ordres de grandeur.*

**85% des déplacements à vélo sont en lien avec le domicile.**

Pour les déplacements entre **le domicile et le travail**, il y a environ **2.6 fois plus de déplacements à vélo** par jour qu'il y a 10 ans.

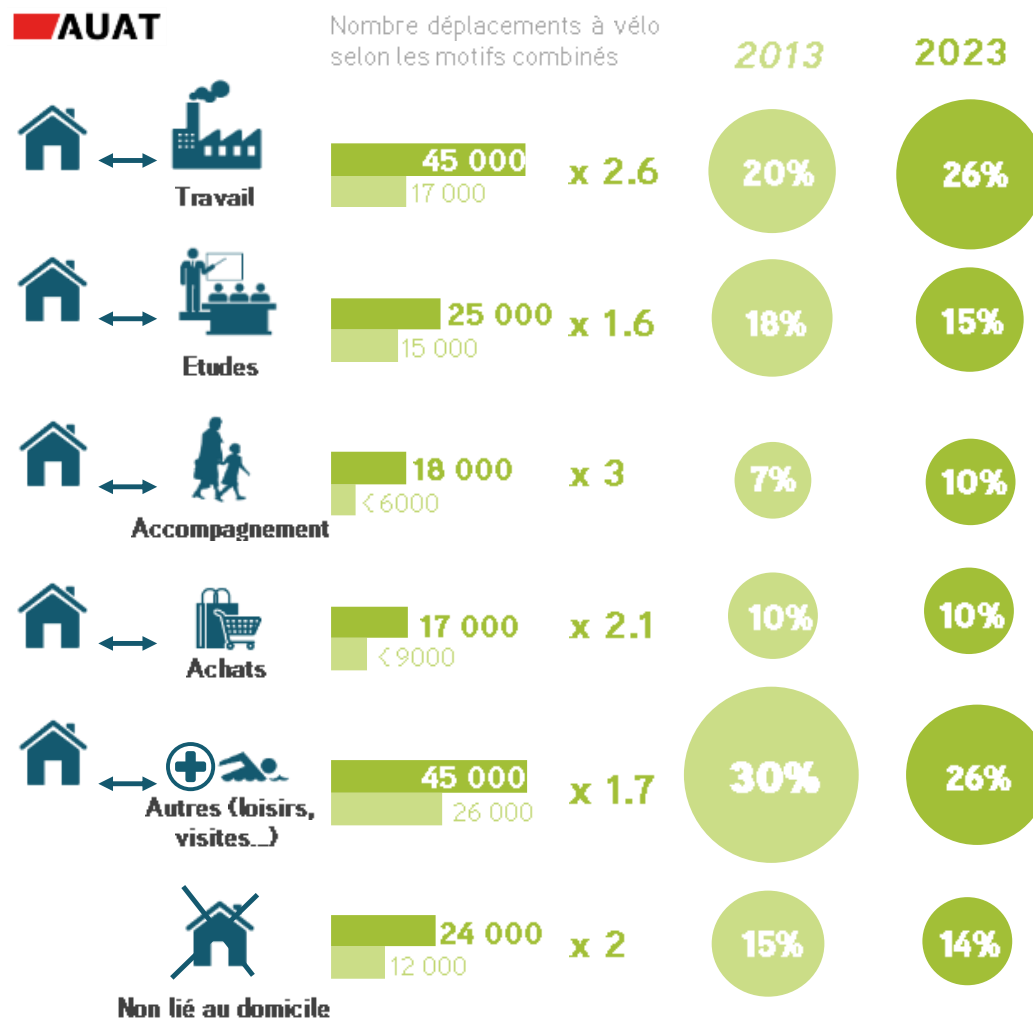
La part de ces déplacements est passée de **20 % en 2013** contre **26 % en 2023**.

Les déplacements entre le **domicile et le lieu d'études** sont **1.6 fois plus nombreux en 2023** qu'en 2013. Néanmoins, leur poids dans l'ensemble des déplacements a légèrement baissé (15% contre 18% en 2013).

Le motif combiné **domicile ↔ accompagnement** est celui pour lequel les déplacements ont le plus augmenté: ils sont **3 fois plus nombreux qu'il y a 10 ans**.

La catégorie «autres motifs» englobe des activités variées telles que les visites chez des proches, les loisirs ou encore les démarches. Les déplacements à vélo pour ces motifs sont **1.7 fois plus nombreux qu'il y a 10 ans**.

**14%** des déplacements à vélo ne sont **pas liés au domicile** (ni à l'origine, ni à destination). Ils s'inscrivent dans des chaînes de déplacements nécessitant de se déplacer.



Part des déplacements à vélo

Figure 11 : Motifs combinés de déplacements à vélo – Périmètre d'enquête 2013, donnée EMC<sup>2</sup> et EMD 2013.

## L'équipement en vélo

### Selon le lieu de résidence

En 2023, 54% des ménages possèdent au moins un vélo, soit **1.22 vélo** par ménage. 46% des ménages ne possèdent aucun vélo dont plus de la moitié résident sur la commune de Toulouse. L'analyse des secteurs dont le nombre de vélo par ménage est le plus faible révèle des réalités territoriales diverses; les ménages résidant au sein d'Empalot, de la Reynerie ou encore du Capitole apparaissent les moins bien équipés.

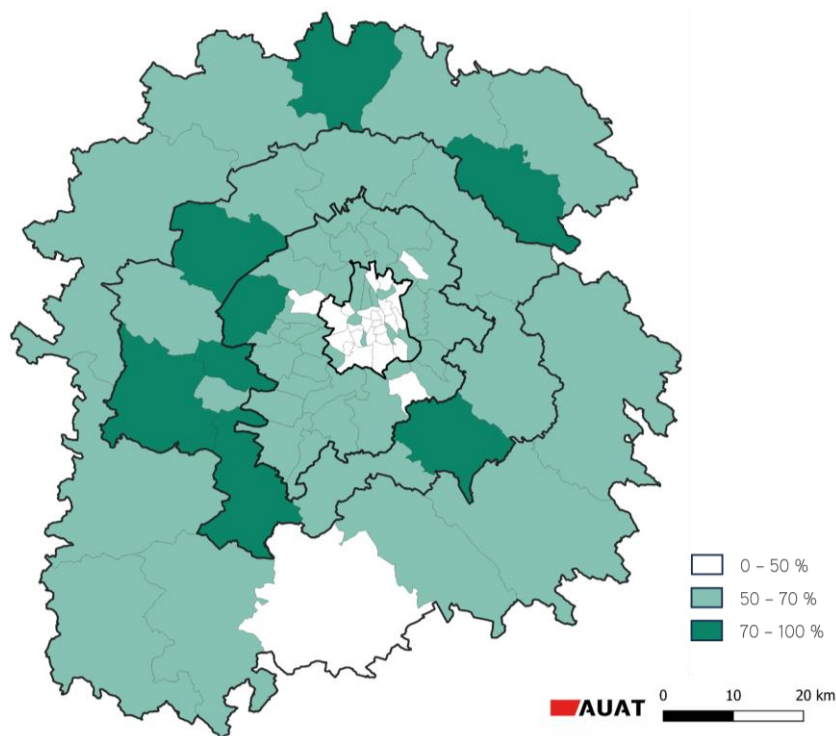


Figure 11 : Part de ménages équipés d'un vélo au moins en fonction du secteur de résidence – EMC<sup>2</sup> 2023.

Le caractère social du quartier (QPV), le type d'habitat qui le compose (Grands ensembles, tissu du bâti ancien peu propice à l'existence de stationnement vélo adapté), ou encore la présence de transports en commun et d'une offre de vélos en libre-service (VéloToulouse) irriguant le secteur peuvent être autant de facteurs explicatifs à ce faible taux.

### Selon le type d'habitat

Le type d'habitat influence le taux d'équipement des ménages en vélos. Les ménages résidant dans des maisons individuelles sont près de deux fois plus équipés (71% pour en moyenne 1.93 vélo par ménage) que chez les ménages résidant au sein de collectifs (38%, pour en moyenne 0.6 vélo par ménage). Cette donnée est à mettre en regard du type de stationnement disponible

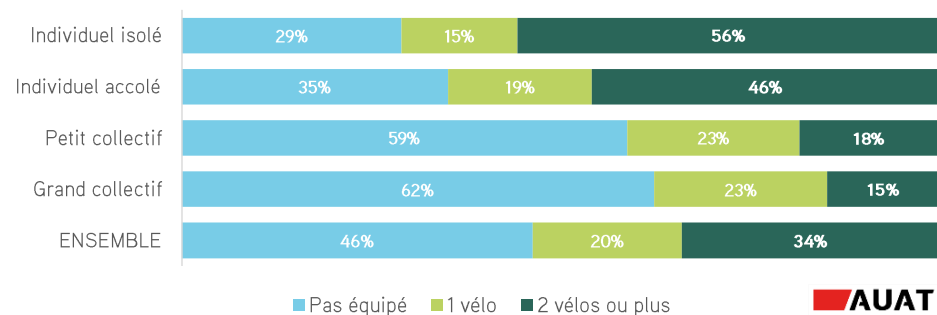


Figure 12 : Equipement des ménages en vélo en fonction du type d'habitat – EMC<sup>2</sup> 2023.

## Selon la profession et la catégorie socioprofessionnelle

Le taux d'équipement en vélo est contrasté au regard de la profession et de la catégorie socioprofessionnelle. Pour les cadres, le taux d'équipement approche les 70% tandis que les élèves et les étudiants en sont peu équipés (moins de 20%).

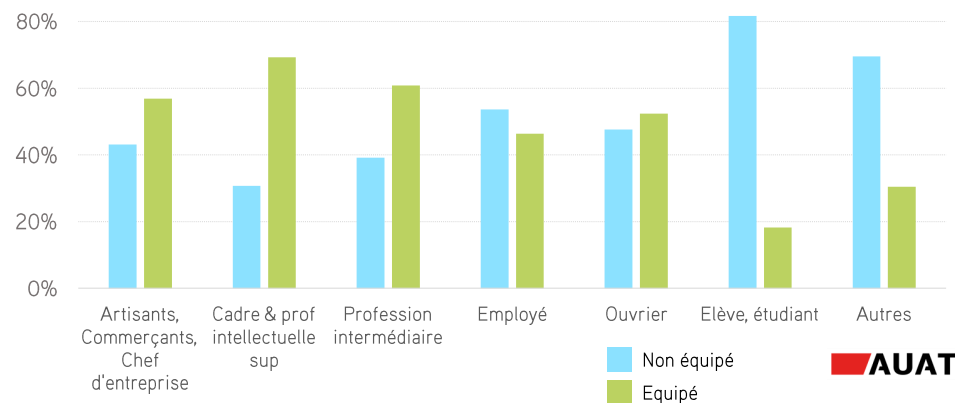


Figure 13 : Equipement des ménages en vélo en fonction de la PCS – EMC<sup>2</sup> 2023.

## Disponibilité du stationnement

On constate une corrélation entre taux d'équipement vélo et la disponibilité d'un espace de stationnement dédié.

Les ménages résidant en habitat individuel sont environ 70% à être équipés d'au moins un vélo et ils disposent à 90% d'un lieu de stockage dédié au vélo.

A contrario, les ménages résidant en collectifs sont près de 70% à ne pas être équipés en vélo. 30% des ménages équipés d'au moins un vélo déclarent ne pas disposer d'un lieu de stationnement dédié. Le manque d'une offre de stationnement vélo dédiée et sûre apparaît dès lors comme un des freins à la possession et à la pratique du vélo.

La disponibilité d'un lieu de stationnement dédié peut expliquer également la différence du taux d'équipement entre les employés et les cadres, les premiers ne sont qu'un quart à habiter en logement individuel, tandis que les seconds y habitent pour moitié.

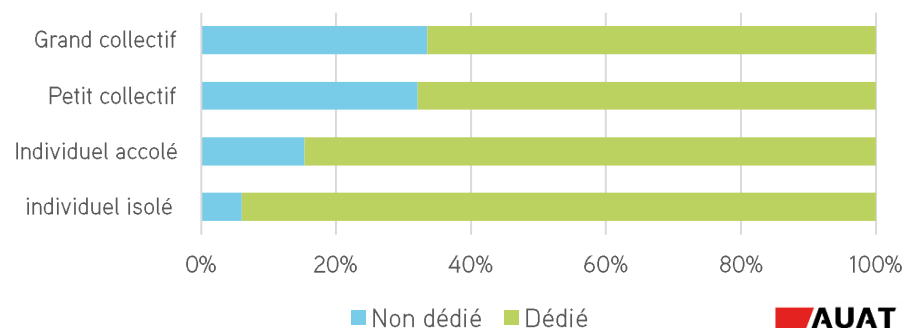


Figure 14 : Disponibilité d'un stationnement pour un vélo en fonction du type de logement (pour les ménages équipés en vélo) – EMC<sup>2</sup> 2023.

## Fréquence d'utilisation du vélo

*Point méthodologique: L'EMC<sup>2</sup> pose la question de la fréquence d'utilisation de chacun des modes indépendamment de l'emploi effectif la veille du jour d'enquête. Cela permet d'identifier la population utilisatrice d'un mode de transport même si ce dernier n'est pas utilisé pour la majorité des déplacements.*

### Fréquence d'utilisation selon le lieu d'habitation

L'analyse de la fréquence d'utilisation du vélo révèle des différences significatives selon le lieu de résidence. En cohérence avec les résultats précédents, la proportion de personnes utilisant le vélo plusieurs fois par semaine (hors week-end) est plus élevée dans le centre de l'agglomération que dans les zones périphériques (17 % à Toulouse contre 8 % dans la deuxième et troisième couronne).

Cependant, la part de la population se déclarant cycliste au moins occasionnellement est identique sur l'ensemble du périmètre d'enquête. La part de cyclistes est même la plus élevée pour la 3<sup>e</sup> couronne ou près de 28% déclarent une pratique occasionnelle.

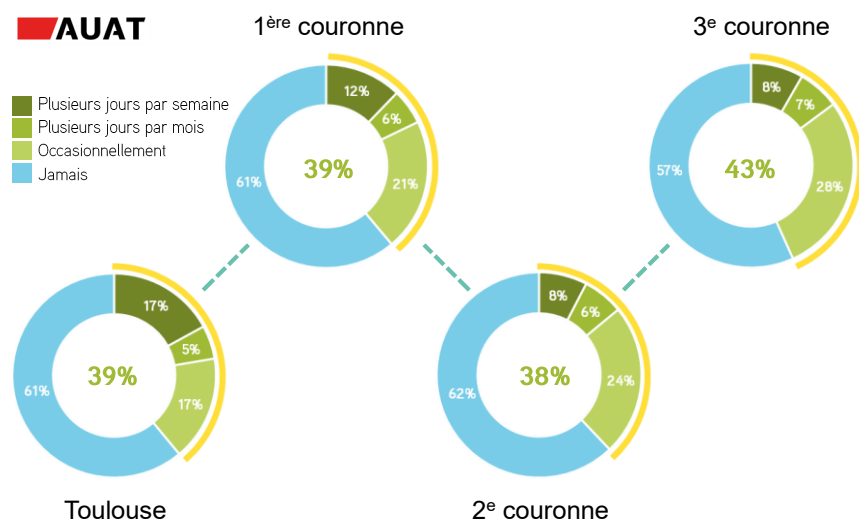


Figure 15 : Fréquence d'utilisation en jour de semaine du vélo selon le lieu d'habitation – EMC<sup>2</sup> 2023.

Par rapport à 2013, la part de la population déclarant ne jamais utiliser le vélo est en recul de 4% passant de 65% en 2013 à 61% en 2023.

### Fréquence d'utilisation selon l'âge

L'analyse de la fréquence d'utilisation du vélo permet d'identifier les classes d'âges pour lesquelles il y a le plus grand potentiel d'augmenter l'usage du vélo

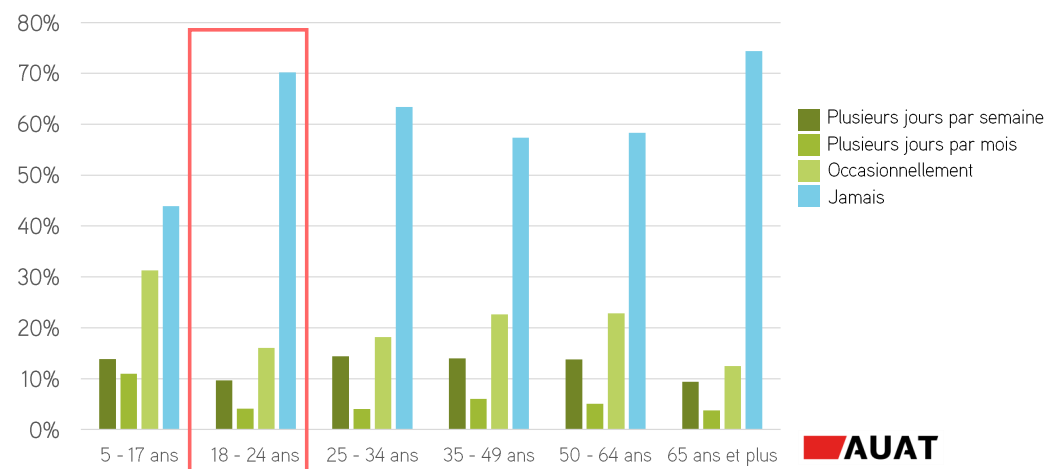


Figure 16 : Fréquence d'utilisation du vélo selon la classe d'âge – EMC<sup>2</sup> 2023.

Les 5 – 17 ans ont une utilisation particulièrement élevée du vélo. Plus de la moitié d'entre eux déclarent utiliser le vélo au moins occasionnellement.

Les plus de 65 ans, sont ceux qui utilisent le moins le vélo. Ils sont suivis de près par les 18 – 24 ans, dont 70% n'utilisent jamais le vélo. Le taux de pratique s'effondre au passage de la majorité (cette classe d'âge utilise beaucoup les transports en commun urbain ; 61 % les utilisent plusieurs fois par semaine, contre 18 % en moyenne pour les autres classes d'âge).

## Fréquence d'utilisation en fonction de l'occupation principale

La fréquence d'utilisation du vélo dépend fortement de l'occupation principale. La part des utilisateurs du vélo atteint 42% chez les actifs tandis qu'elle n'est que de 30% pour les retraités et les chômeurs.

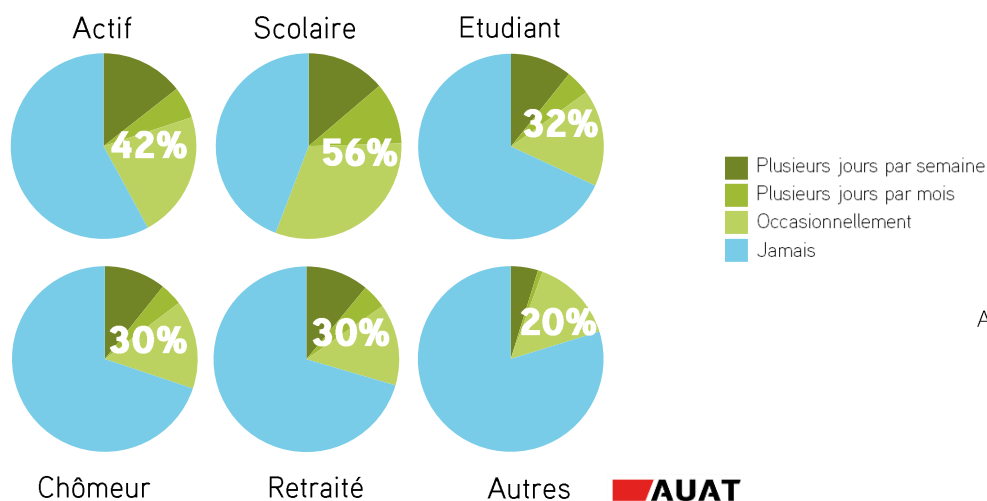


Figure 17 : Fréquence d'utilisation du vélo en fonction de l'occupation principale - EMC² 2023

Les cadres et les professions supérieures sont sensiblement plus nombreux à utiliser le vélo plusieurs fois par semaine que pour toutes les autres CSP.

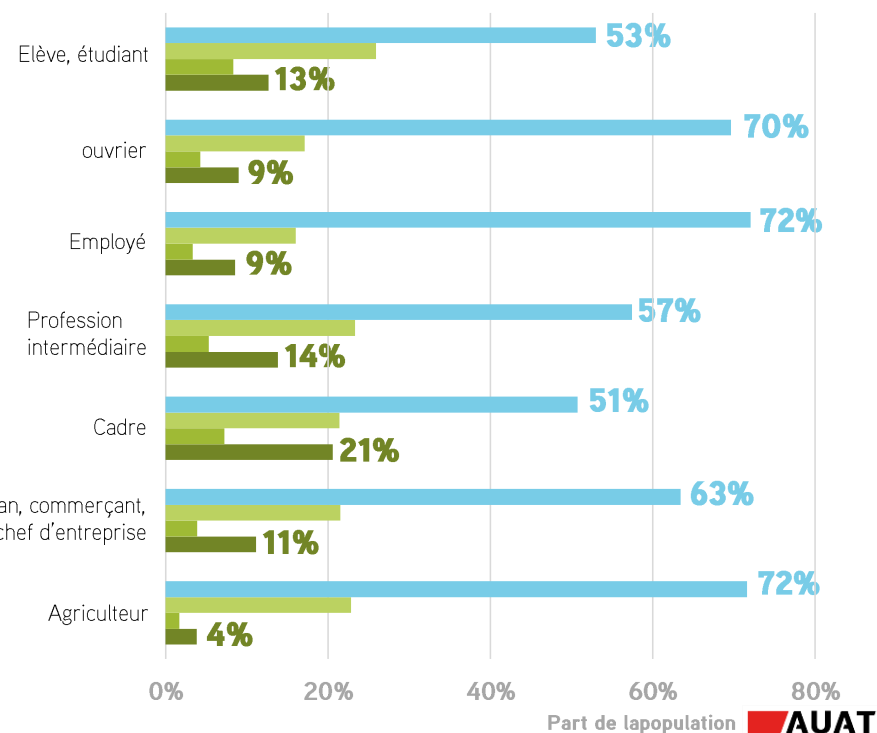


Figure 18 : Détail de la fréquence d'utilisation du vélo en fonction de la CSP - EMC² 2023.

### En synthèse

Si les cadres utilisent le vélo le plus fréquemment, ils sont également la catégorie socio-professionnelle la mieux équipée et celle qui réalise le plus grand nombre de déplacements à vélo.

On constate d'autre part une disparité spatiale pour la pratique fréquente du vélo, même si la part de la population se déclarant cycliste au moins occasionnellement est stable sur le périmètre d'enquête 2023.



## La pratique du vélo à assistance électrique

En dix ans, l'offre d'équipement s'est diversifiée, en réponse à une demande croissante de vélos adaptés aux déplacements quotidiens et aux profils d'utilisateurs.

En 2023, sur la totalité des déplacements effectués à vélo, 79% sont réalisés à vélos « musculaires » classiques. En 2013, cette catégorie totalisait 92% des déplacements à vélo.

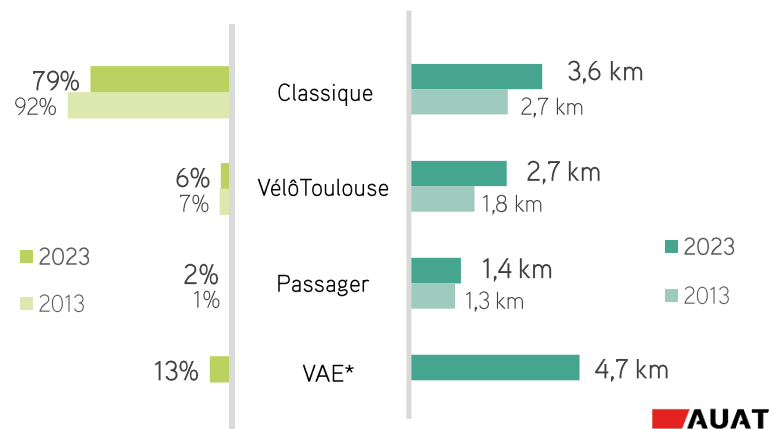


Figure 20 : Part dans les déplacements et distances moyennes par jour selon le type de vélo. \*Aucune comparaison n'est disponible pour les vélos à assistance électrique car la catégorie n'existait pas lors de l'enquête de 2013 - Périmètre d'enquête 2013, données EMC<sup>2</sup> 2023 et EMD 2013.

Le questionnaire de l'EMC<sup>2</sup> intègre la catégorie « Vélo à Assistance Electrique ». **13% des déplacements à vélo sont effectués sur un Vélo à Assistance Electrique.** La distance moyenne d'un déplacement en VAE est supérieure d'un kilomètre à celle réalisée en vélo classique (4.7 km contre 3.6 km).

<sup>1</sup> Depuis septembre 2024, le service VélôToulouse a été renouvelé et intègre 50% de vélos à assistance électrique. Lors de l'enquête en 2023, le service n'était composé que de vélo musculaire. Les statistiques de l'EMC<sup>2</sup> reflète l'usage du service avant sa modernisation.

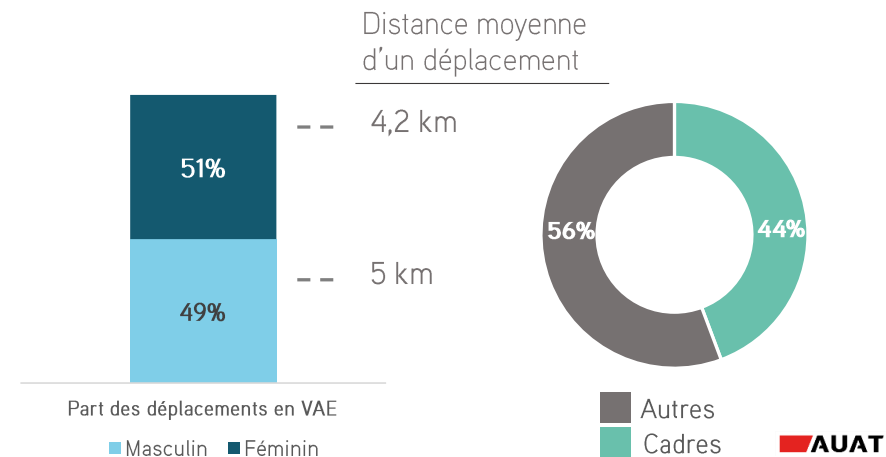


Figure 21: Répartition des cyclistes circulant en VAE selon leur genre (gauche) ou leur PCS (droite) – EMC<sup>2</sup>

La pratique du vélo électrique est paritaire, contrairement à la pratique du vélo musculaire - cf. page 12. La distance moyenne d'un déplacement réalisé par les femmes en vélo électrique est aussi en nette augmentation (+1.2 km).

3/4 des déplacements en VAE sont réalisés par les personnes âgées de plus de 35 ans, tandis que la pratique chez les moins de 25 ans est marginale.

40% des ménages possédant des VAE résident dans la 1ère couronne. Enfin, les cadres et les professions intellectuelles supérieures sont en moyenne 2 fois plus équipés en VAE que les autres catégories socio-professionnelles.

**Le vélo à assistance électrique, quasi-inexistant il y a 10 ans, représente plus d'un déplacement à vélo sur 10.**

VélôToulouse représentait en 2023<sup>1</sup> 3% des déplacements à vélo, soit un niveau proche de celui de 2013 (la distance moyenne par déplacement se s'est en revanche beaucoup allongée en 10ans).

## Synthèse

L'ensemble des analyses menées permet de dégager plusieurs grands enseignements.

- La pratique du vélo est en forte augmentation avec **une part modale qui double en 10 ans** et une distance moyenne parcourue à vélo qui augmente **passant de 2.2km à 3.8 km**.
- Cette dynamique est portée par les **habitants de Toulouse et de la 1<sup>ère</sup> couronne avec des augmentations du nombre de déplacements quotidiens à vélo de respectivement 96% et 137%**.
- Le vélo redevient un moyen de transport à part entière, notamment pour se rendre au travail, y compris sur des moyennes distances. **Plus d'un tiers des déplacements sont en lien avec le travail** et les actifs réalisent près de 6 déplacements sur 10. Ils sont d'ailleurs 42% se déclarer cycliste au moins occasionnels.

En 2023, et sur l'agglomération toulousaine, le profil type du cycliste est un homme, cadre, habitant Toulouse ou la première couronne et utilisant le vélo pour se rendre à son travail.

## Le suivi de la pratique

### Les comptages automatiques permanents

#### Sur le territoire de Toulouse Métropole

*Point méthodologique: Quatorze compteurs automatiques sont en service en 2023 (deux le sont depuis 2020 et 6 depuis 2021 et 6 depuis 2022). L'ensemble des comparaisons a été réalisé sur des jours ouvrés et pour les mois comparables (compteurs existants et n'ayant pas de problèmes techniques).*

Le déploiement des compteurs permanents permet de quantifier l'évolution de la pratique depuis l'année dernière sur l'ensemble des 14 compteurs. Cela permet d'éclairer les évolutions récentes de pratique en cours dans l'agglomération.

Le nombre de passages journaliers est en augmentation sur l'ensemble des compteurs installés par rapport à 2022. La progression est marquée pour les compteurs de la zone aéroportuaire (+32% Airbus St-Martin - Giratoire de la Crabe et +29% Boulevard Yves Brunaud).

Une importante progression est aussi constatée Avenue de Grande-Bretagne (+39% de fréquentation).

**Au total, 7 530 000 vélos sont passés devant les compteurs en 2023 contre 5 550 000 en 2022, soit une augmentation de 35% en 1 an.** Cette augmentation s'explique à la fois une fréquentation en hausse et l'installation de nouveaux compteurs entre mars et juillet 2022.

Comparaison 2022 / 2023	Entre 5 et 9 compteurs actifs en 2022						14 compteurs actifs en 2022					
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Evolution du nombre cycliste par jour ouvré	2320	1566	1984	4190	2012	1936	2427	1078	4120	475	1750	3810
Evolution relative	71%	41%	30%	30%	12%	11%	12%	6%	15%	2%	7%	22%

Figure 22 : Evolution du nombre de cyclistes comptabilisés par les compteurs permanent de la métropole - Toulouse Métropole

L'augmentation de la pratique est particulièrement marquée entre le début 2022 et début 2023 sur une période généralement défavorable à la pratique du vélo. La pratique mesurée par les compteurs disponibles en janvier 2022 et 2023 a augmenté 71%

Entre les mois de janvier et avril, la pratique augmente en moyenne de 36% sur l'ensemble des compteurs disponibles entre 2022 et 2023.

Note de lecture: En février 2023 ce sont 1566 cyclistes supplémentaires par jour ouvré qui sont passés devant les compteurs déjà installés en février 2022. Cela représente une augmentation de 41% par rapport au nombre de cycliste comptabilisé en février 2022.

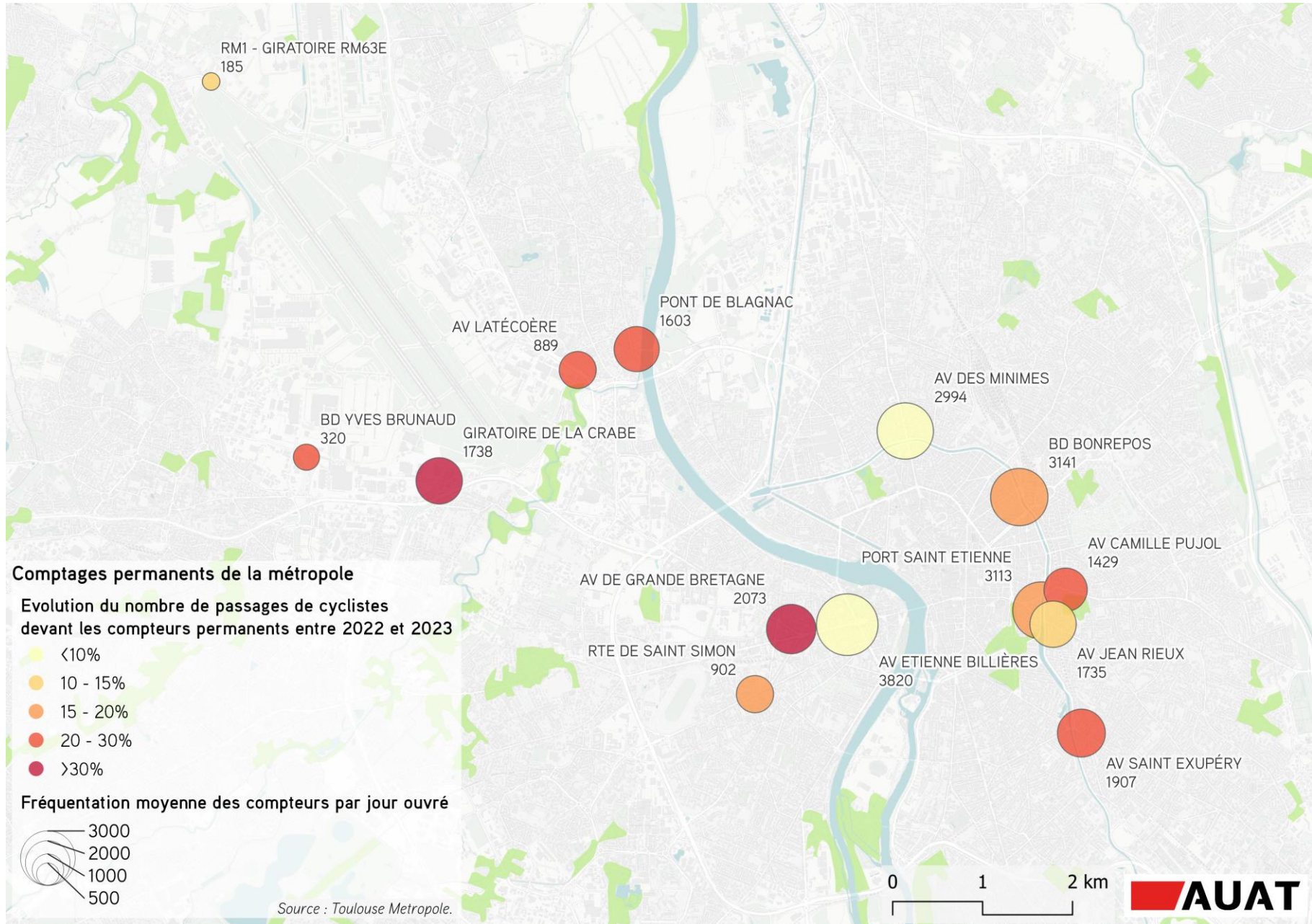




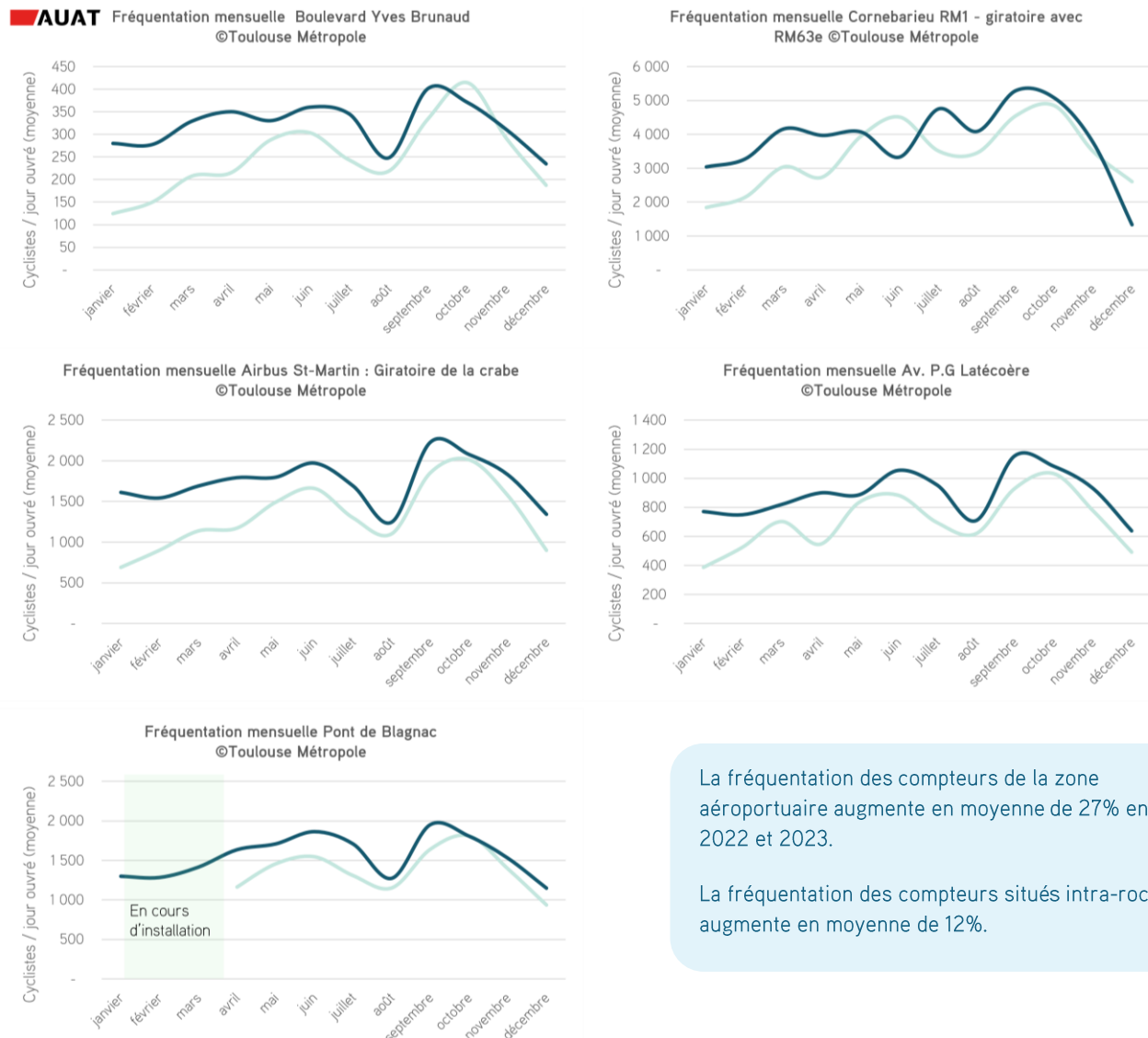
Figure 20 : Fréquentation moyenne par jour ouvré des compteurs intra-rocade 2023 et 2022 – Toulouse Métropole.

Pour 4 des 5 compteurs ayant fonctionné sur l'ensemble de l'année (boulevard Bonrepos, boulevard Yves Brunaud, Cornebarrieu RM1, Airbus St-Martin, Av. P.G Latécoère), l'écart entre le mois le plus fréquenté et le mois le moins fréquenté diminue, signe révélateur d'un renforcement de l'usage régulier du vélo par les usagers.

	2022	2023
Boulevard Bonrepos	84 %	63 %
Giratoire de la Crabe	192 %	79 %
Av. P.G Latécoère	166 %	81 %
Boulevard Yves Brunaud	232 %	71 %
Cornebarrieu RM1	150 %	277 %

*Ecart relatif entre le mois le plus fréquenté de l'année et le mois le moins fréquenté de l'année.*

Le resserrement de l'écart entre les mois les plus fréquentés et les moins fréquentés s'observe sur ces 4 points de comptage et devra être confirmé dans les prochaines années.



La fréquentation des compteurs de la zone aéroportuaire augmente en moyenne de 27% entre 2022 et 2023.

La fréquentation des compteurs situés intra-rocade augmente en moyenne de 12%.

Figure 21 : Fréquentation moyenne par jour ouvré des compteurs de la zone aéroportuaire 2023 et 2022- Toulouse Métropole.

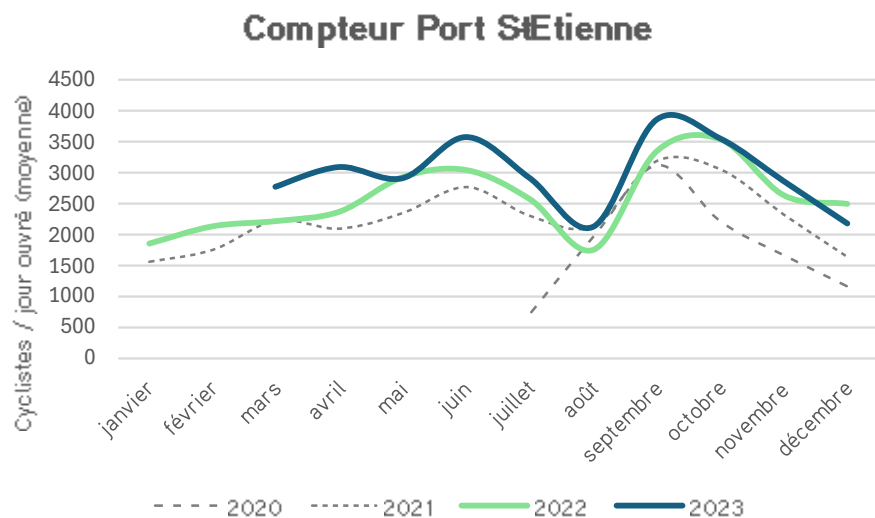


Figure 23 : Toulouse Métropole.

Deux compteurs sont installés depuis 2020 le long du canal au port St-Etienne et devant la gare boulevard Bonrepos.

Sur ces deux compteurs, l'augmentation de la fréquentation est continue. Pour le mois le plus fréquenté, une augmentation de 24% de la moyenne journalière est observée pour le compteur du port St-Etienne et de 63% pour le boulevard Bonrepos.

Sur le compteur du boulevard Bonrepos, le mois le moins fréquenté de 2023 (2287 cyclistes / jour en août) est au même niveau que le mois le plus fréquenté de 2020 (2398 cyclistes / jour en septembre).

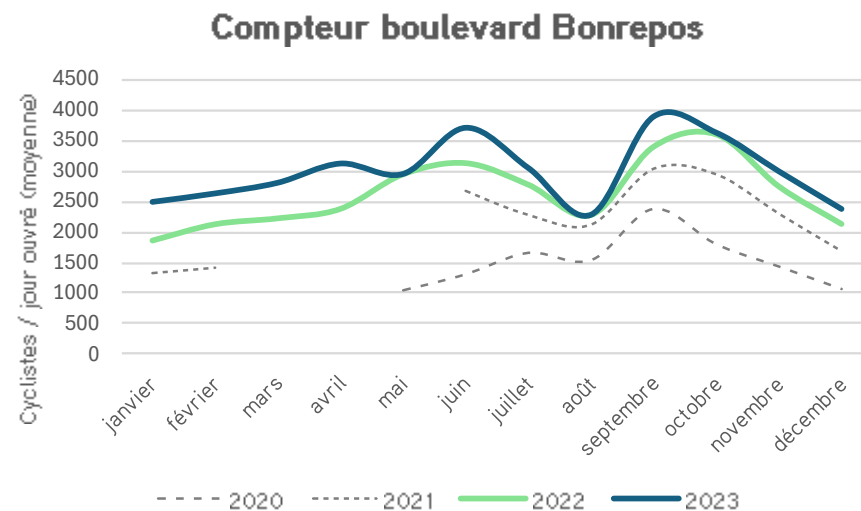


Figure 22 : Toulouse Métropole.

#### En synthèse:

- La forte progression de la part modale du vélo mise en évidence par l'EMC<sup>2</sup> se retrouve sur les compteurs permanents qui enregistrent tous une augmentation du nombre de cyclistes.
- Entre 2020 et 2023, le nombre de cyclistes comptabilisés augmente de 60% pour le compteur du port St-Etienne et de 94% pour celui du boulevard Bonrepos.

## Sur le territoire du Département de la Haute-Garonne

*Point méthodologique:* Le Département de la Haute-Garonne dispose de compteurs vélo pour suivre l'évolution de la pratique cyclable. Parmi ces compteurs, un seul se situe sur le périmètre du ressort territorial de Tisséo, il est situé à Castanet-Tolosan au niveau de l'écluse de Vic. Ce compteur comptabilise séparément les piétons et vélos depuis 2022. Les données antérieures ne sont pas donc pas comparables, faute de détails suffisants pour isoler le nombre de cyclistes.

En 2023, le nombre de passages de cyclistes au niveau de l'écluse de Vic à Castanet-Tolosan s'élève à 212 000 passages. La saisonnalité de la fréquentation est importante: en été, environ 25 000 passages par mois sont enregistrés contre environ 8 000 par mois au cœur de l'hiver.

Le haut niveau de passages enregistré durant la période estivale s'explique par la spécificité du site de comptage : le canal du Midi est un axe vélo ayant une fonction à la fois utilitaire, loisir et touristique (Véloroute nationale V80) ; ces deux dernières fonctions induisent un usage important durant la période de mai à septembre.

En comparaison avec 2022, la fréquentation du canal est en léger recul passant de 673 à 626 cyclistes par jour en moyenne.

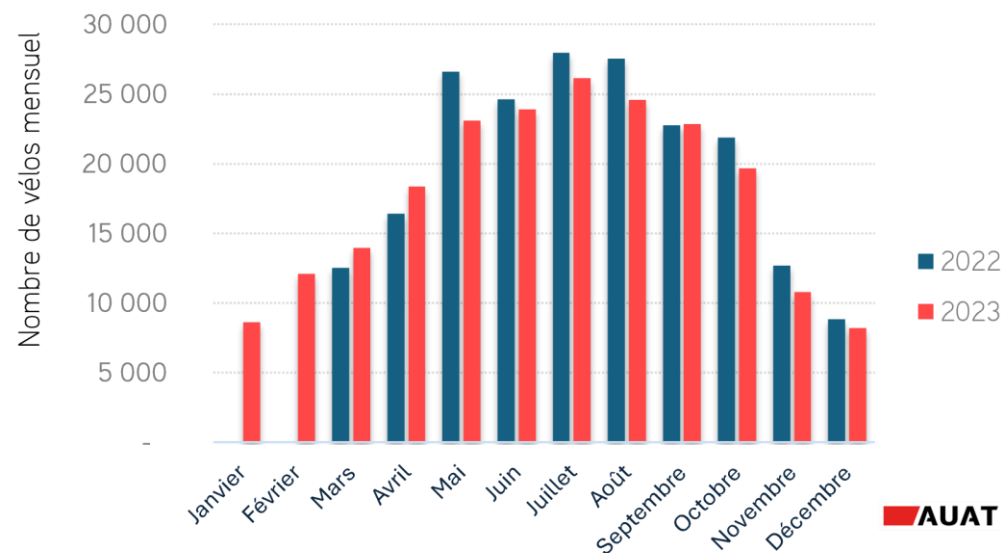


Figure 24 : Passage de vélos mensuel – Compteur de l'écluse de Vic à Castanet – Tolosan, Département de la Haute-Garonne



## L'application Géovélo

*Point méthodologique: L'application Géovélo permet à ses utilisateurs de garder une trace des trajets effectués et de suivre leurs statistiques d'activité. Ces trajets enregistrés sont un réel outil d'aide à la décision partagé par Géovélo. Les données présentées ci-dessous sont récoltées grâce au partenariat entre Tisséo Collectivités et Géovélo depuis janvier 2021. Les données recueillies sont riches mais ne sont pas représentatives de l'ensemble de la pratique, seule une partie des cyclistes renseignent leurs trajets sur l'application. Les analyses qui vont suivre sont centrées sur Toulouse, faute d'une masse suffisante d'utilisateurs pour les mener sur l'ensemble du ressort territorial de Tisséo.*

### Fréquentation des axes

Le suivi de la pratique par l'application de Géovélo ne permet pas de quantifier la pratique en valeur absolue. Elle permet néanmoins d'identifier les grands axes de déplacements utilisés par les cyclistes sur l'agglomération toulousaine.

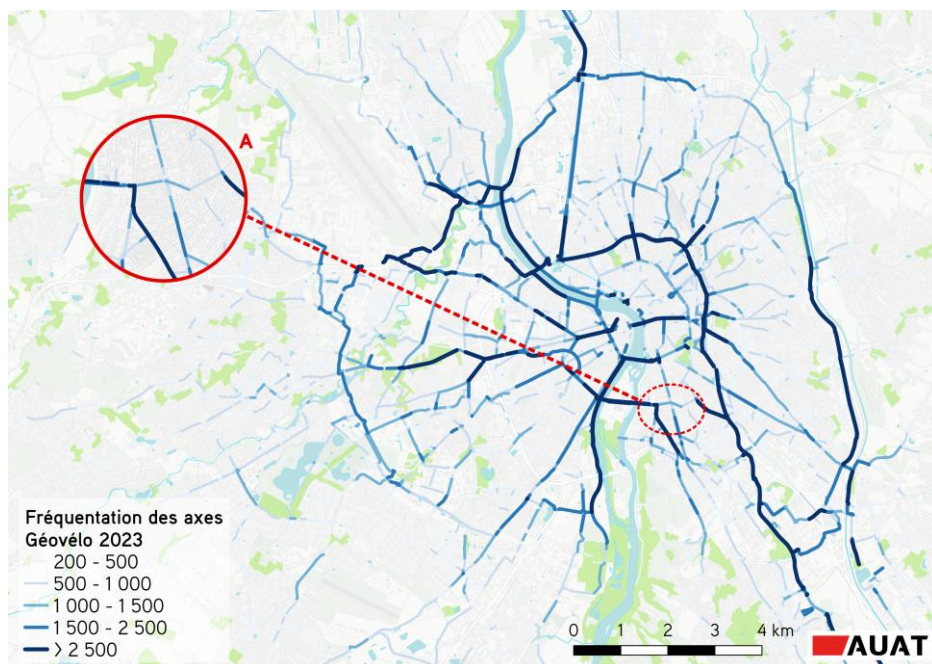


Figure 25 : Fréquentation des axes en 2023 – Géovélo.

Le canal du Midi reste la colonne vertébrale des déplacements à vélo sur l'agglomération toulousaine. D'autres axes apparaissent aussi comme des axes structurants des déplacements à vélo: l'axe allant du pont St-Michel à l'Oncopole et la coulée verte le long de la rocade.

On constate aussi une structure des déplacements différente entre l'est et l'ouest du centre-ville. A l'est, les pénétrantes restent relativement peu fréquentées, notamment dans les faubourgs éloignés ou à l'approche du périphérique, tandis qu'à l'ouest, elles sont le support d'un trafic vélo important, y compris au-delà du périphérique. Cela peut s'expliquer à la fois par le relief et par des infrastructures dédiées au vélo plus développées sur ces pénétrantes.

A l'ouest, 4 grands axes se dégagent au départ de Saint-Cyprien :

- Vers St-Martin du Touch et la zone aéroportuaire sud.
- Vers Lardenne et les Pradettes.
- Vers l'Oncopole au sud.
- Vers Blagnac et sa zone aéroportuaire via les deux rives de la Garonne.

L'analyse des fréquentations permet aussi d'identifier des itinéraires de « shunt » évitant des carrefours complexes et les sections non aménagées peu confortables ; à titre d'exemple, entre le boulevard des Récollets et l'avenue de l'URSS, et ci-contre représenté en A. Le récent aménagement du REV 1 sud sur une partie de l'avenue de l'URSS, sa prolongation programmée avenue Jules Julien ainsi que les travaux prévus pour le réaménagement de la Grande rue Saint-Michel sont susceptibles de faire évoluer les comportements dans la zone.

### Evolution relative de la fréquentation entre 2022 et 2023

Les compteurs permanents mettent en évidence une augmentation de la pratique sur l'ensemble des points de comptage du territoire et Géovélo permet de confirmer cette tendance sur l'ensemble du réseau (Figure 26).

La comparaison par rapport à 2022 sur les différents axes permet d'identifier 2 axes en particulier (A et B) pour lesquels la fréquentation a fortement progressé (doublement des observations Géovélo).

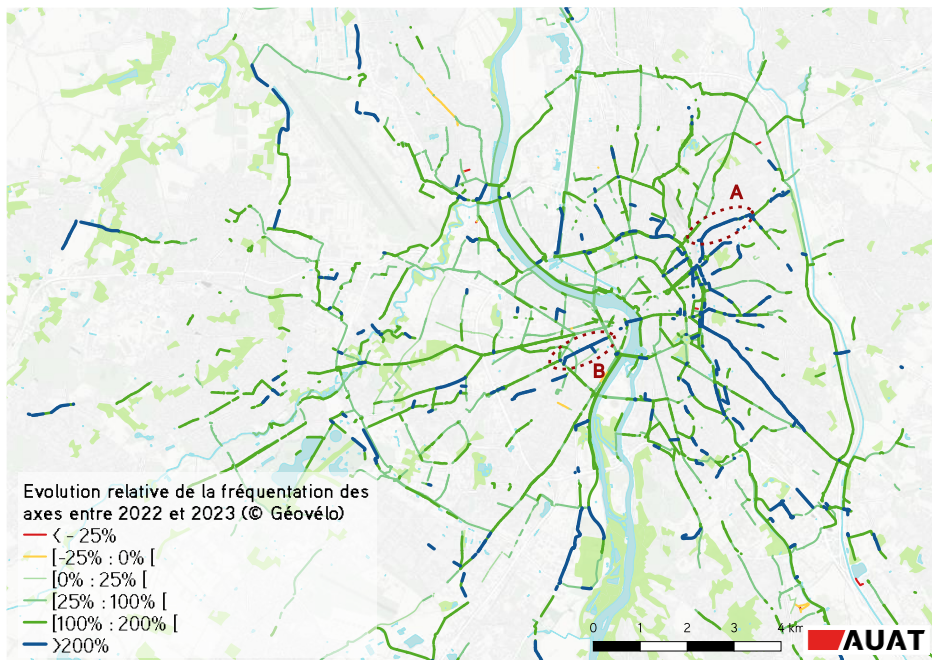


Figure 26 : Evolution de la fréquentation des tronçons – Géovélo.



Pour les axes (A) et (B), l'augmentation de la fréquentation est à mettre en parallèle avec la mise en place d'aménagements dédiés aux vélos (voir ci-contre).

On constate par ailleurs une augmentation généralisée de la pratique sur l'ensemble du périmètre.

Figure 27 : Evolution des aménagements rue de Périole et rue de Cugnaux – Google Maps.

## Croisement entre fréquentation et infrastructure

Les données de l'application permettent d'analyser des indicateurs de pratique et de présence d'infrastructures cyclables (au 31/12/2023). La première analyse met en avant les axes les plus fréquentés par les cyclistes, parmi ceux ne disposant pas d'aménagements dédiés aux vélos (piste, bandes).

Elle met en évidence :

- **A**: Des axes pénétrant vers Toulouse qui bien que très fréquentés ne disposent pas d'aménagement (avenue Jean-Rieux et avenue Saint-Exupéry). Le même constat peut être fait sur le Chemin de la Salade Ponsan au sud de Toulouse ou l'avenue de la Gloire.
- **B**: Des axes plus éloignés du centre de Toulouse supportant un trafic important. Par exemple, les chemins des Capelles et Salinié qui bordent le Touch présentent une fréquentation similaire à certaines sections de l'avenue Saint-Exupéry sans disposer d'aménagement cyclable. L'avenue du Général Compans à Blagnac présente le même profil.

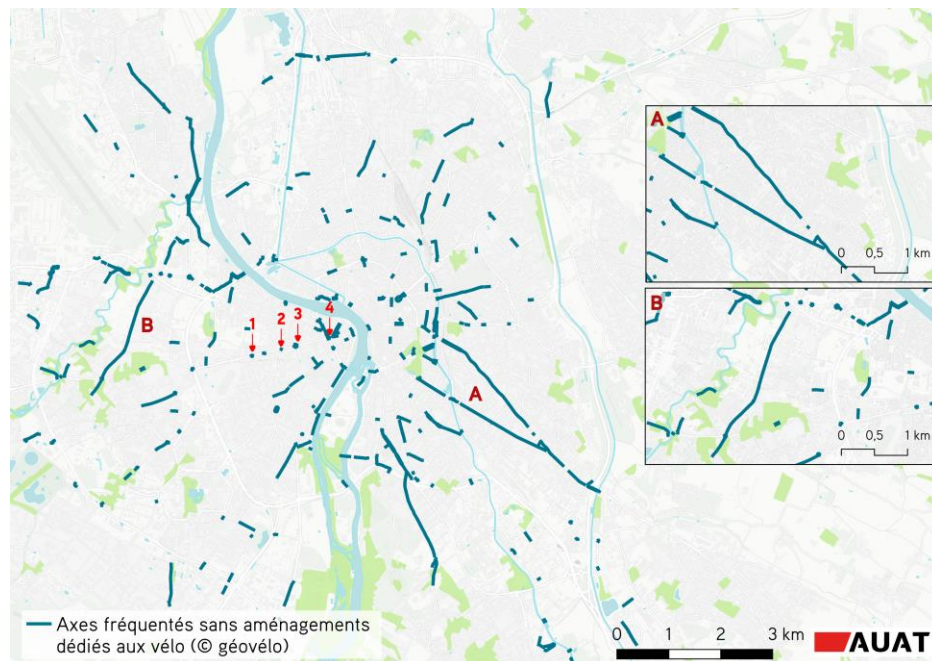


Figure 28 : Axes les plus fréquentés ne disposants pas d'aménagements dédiés au vélo – Géovélo.

L'analyse a aussi montré un enjeu sur certains axes très fréquentés par les bus (Boulevard Lazare Carnot, Arcole, Lascrosses ...) qui le sont aussi par les cyclistes sur des voies de bus partagées.

Sur des itinéraires aménagés, l'analyse met en évidence des discontinuités au niveau d'intersections ou sur des sections plus ou moins courtes (points 1 à 4 par exemple le long de l'avenue Etienne Billières et de Lombes où les aménagements cyclables cessent au niveau de nombreuses intersections).



Figure 30 : Intersections le long de l'avenue de Lombes et Etienne Billières – Google Maps.

Géovélo renseigne aussi sur les vitesses pratiquées par les cyclistes. L'analyse des vitesses pratiquées permet aussi l'identification des carrefours les plus pénalisants sur les temps de parcours à vélos. Plusieurs sites ressortent : les deux extrémités du pont St-Michel ou le carrefour au niveau du pont Riquet. Les vitesses de franchissement ne peuvent à elles seules présumer du niveau de protection des carrefours. L'analyse met aussi en évidence que les vitesses des cyclistes dans l'hypercentre de Toulouse sont sensiblement moins élevées que sur le reste de l'agglomération.

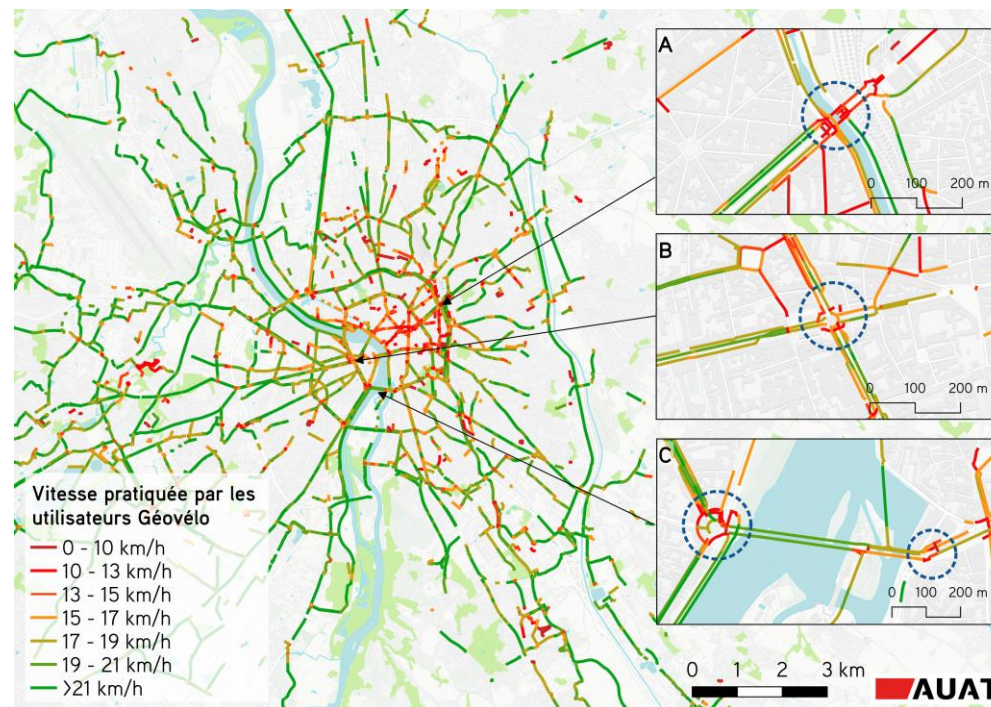


Figure 29 : Vitesse pratiquée à vélo sur le ressort territorial – Géovélo.

## Les infrastructures

*Point méthodologique* : Le linéaire d'aménagements cyclables réalisé est une donnée non-exhaustive qui fait l'objet d'une consolidation et d'une stabilisation annuelle de la part des collectivités. Le degré de précision de la donnée est ainsi différent suivant les sources. De plus, tous les EPCI ne disposent pas de données relatives à l'historique des réalisations.

Le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération identifie quatre niveaux : 1. Réseau Express Vélo; 2. Réseau cyclable structurant d'agglomération; 3. Réseau cyclable local; 4. Réseau vert et loisirs.

En 2023, le linéaire total d'aménagement progresse d'environ 60 km sur le périmètre de la métropole. Cette extension du réseau cyclable s'accompagne d'une montée en qualité des aménagements réalisés.

Par exemple, rue de la République, les bandes cyclables bilatérales ont été remplacées par une piste cyclable bidirectionnelle (voir ci-dessus).

Le même constat peut être fait rue de Metz où les voies de bus partagées font place progressivement à une piste cyclable bidirectionnelle.

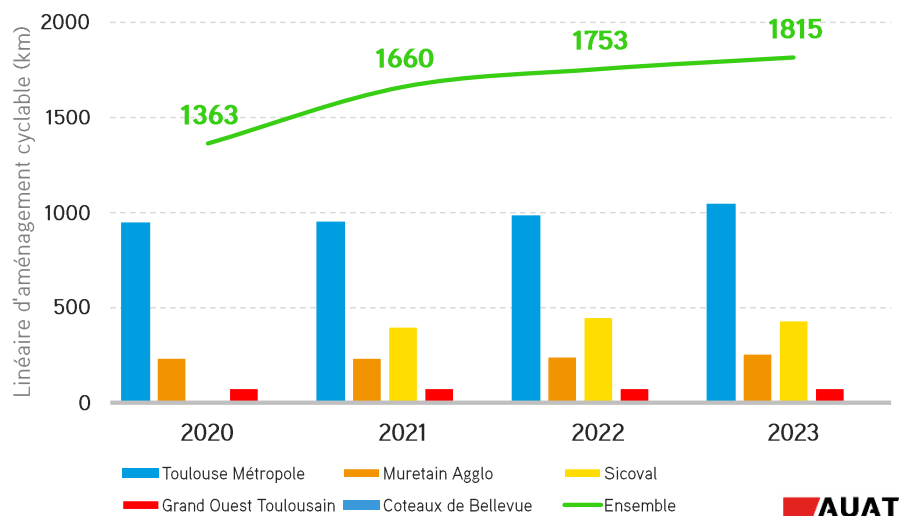


Figure 31 : Evolution du linéaire cyclable sur l'agglomération toulousaine - données des Collectivités.

Aménagements cyclables existants en 2023 (en km)	Toulouse Métropole	Muretain Agglo	Sicoval <sup>[1]</sup>	Grand Ouest Toulousain	Coteaux de Bellevue
Pistes cyclables	332	45	39	NC	NC
Bandes cyclables	112	13	11	NC	NC
Voies de bus partagées	19	0	0	NC	NC
Voies vertes	311	105	33	NC	NC
Autres* (contre-allée, vélorue...)	37	6	29	NC	NC
<b>Réseau cyclable</b>	<b>811</b>	<b>169</b>	<b>111</b>	<b>NC</b>	<b>4</b>
Réseau vert	231	87	321	NC	NC
<b>Réseau total</b>	<b>1 042</b>	<b>256</b>	<b>432</b>	<b>NC</b>	<b>4</b>

Niveau 1 REV*	223	39	0	NC	NC
Niveau 2 Structurant d'agglomération	173	19	62	NC	NC
Niveau 3 Communal/Local	443	110	50	NC	NC
Niveau 4 Loisir/Vert	231	87	321	NC	NC

\* de nombreux aménagements anciennement étiquetés 'Autres' ont été basculés vers la catégorie Voies vertes.

[1]: le SIG des aménagements vélo du Sicoval est en cours de consolidation expliquant les évolutions des linéaires d'aménagement La liaison intercommunale nord vers Montaudran est désormais comptabilisée dans les aménagements de TM.



## Les accidents à vélo

### L'accidentalité des cyclistes

*Point méthodologique:* Les données proviennent de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) et correspondent aux accidents impliquant un vélo, un VAE pour lesquels les forces de l'ordre ou les secours sont intervenus. Cette donnée comporte quelques limites, les données analysées ne sont que les accidents remontés qui font l'objet d'une intervention de la police. La base de données est mise à jour au fur et à mesure, les chiffres des années précédentes sont susceptibles d'avoir évolués.

Depuis 6 ans, 382 accidents impliquant au moins un cycliste ont été recensés à l'échelle du ressort territorial.

Depuis 2018, le nombre annuel d'accidents vélo est en diminution, et la tendance se poursuit encore cette année avec 38 accidents. Le nombre de blessés hospitalisés est en diminution (de 24 en 2022 à 18 blessés en 2023).

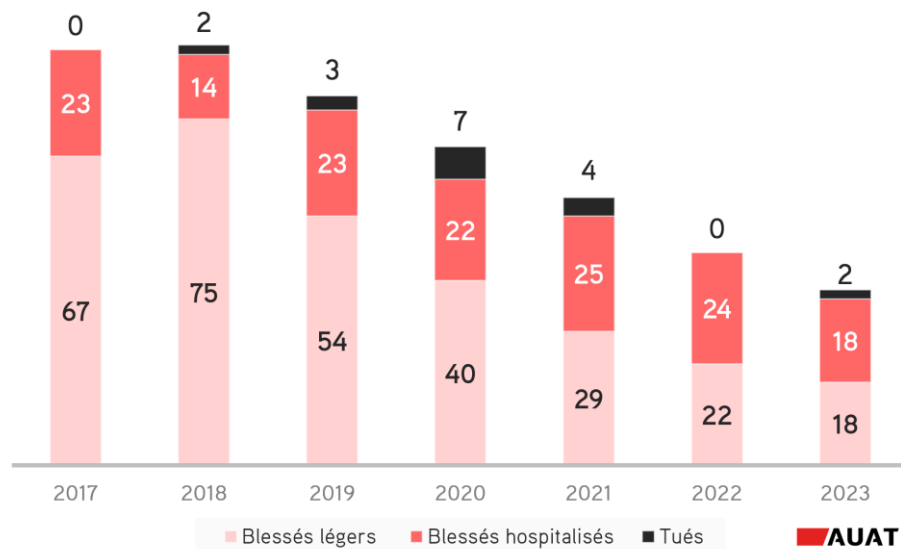


Figure 32 : Accidents vélo recensé sur le ressort territorial de Tisséo par gravité au sens du BAAC. (Blessés légers: soigné sur place ou hospitalisés moins de 24h, Blessés hospitalisés: hospitalisés plus de 24h, Tués: personne décédée lors de l'accident ou dans le 30 jours suivant l'accident. - ONISR.

### Zones accidentogènes

Les zones accidentogènes mises en évidence se situent le plus souvent au niveau des intersections où la continuité cyclable perd en lisibilité (intersection pont des Minimes, carrefour Jeanne d'Arc, intersection Grande Rue Saint Michel et allées Jules Guesde).

La rue de la République et dans sa continuité la rue de Metz étaient identifiées comme des axes accidentogènes et ont fait l'objet d'aménagement de qualité en faveur des cyclistes. L'impact de ces aménagements sur l'accidentalité pourra être évalué dans les années à venir.

La rue du Faubourg Bonnefoy et le boulevard de Strasbourg restent des axes particulièrement accidentogènes.

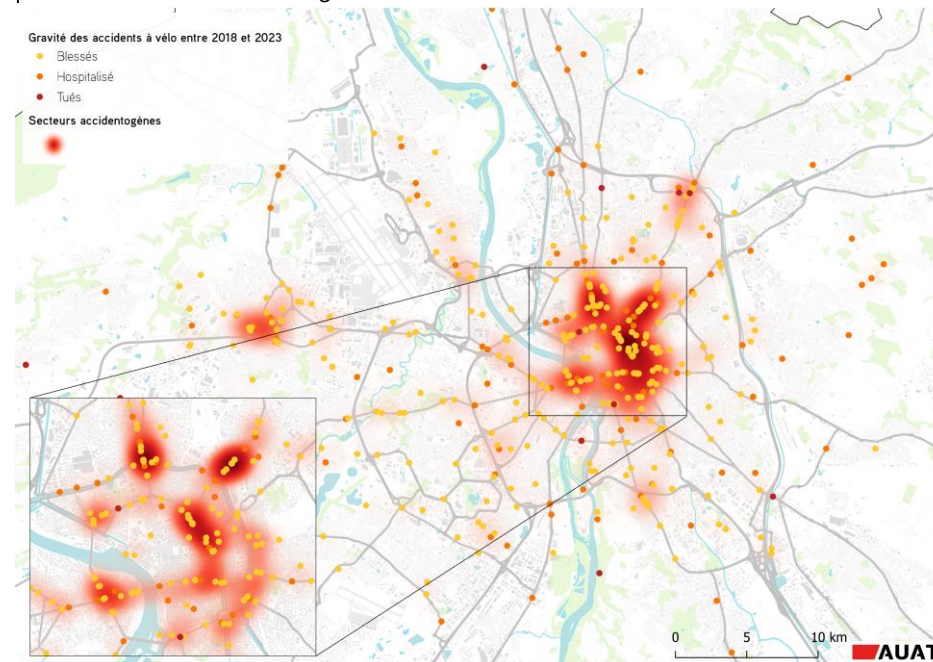


Figure 33 : Localisation des accidents à vélo - OSNIR

## Le stationnement vélo

### Les parkings vélos à accès règlementé

#### Dans les gares

Des 29 gares du ressort territorial, 16 sont équipées d'une offre de stationnement vélo à accès règlementé. En 2023, on compte 1128 places de stationnement vélo à accès règlementé au sein des gares situées sur le ressort territorial.

#### Dans les pôles d'échanges multimodaux

9 pôles d'échanges multimodaux gérés par Tisséo Collectivités possèdent un parking vélo à accès règlementé (en comptant la station V à Labège). En 2023, on compte 584 places de stationnement vélo à accès règlementé en pôles d'échanges multimodaux (dont la Station V située à Labège). La fréquentation de ces parkings vélo est en forte hausse, 45% d'augmentation entre 2022 et 2023, et s'établit à 78500 entrées.

#### Dans les parcs en ouvrage

Après une évolution majeure de l'offre en 2022, l'offre dans les parcs en ouvrage de la métropole est stable (+ 17 places au global) pour un total de 1586 places (la plupart dans les cyclopark des parkings indigo).

### Le stationnement vélo sur voirie

Le stationnement vélo sur voirie continue de se développer en 2023 à l'échelle de chaque intercommunalité.

- Toulouse Métropole: 13874 places sur voirie,
- Le Muretain Agglo: 923 places sur voirie,
- Communauté d'agglomération du Sicoval: 678 places sur voirie,
- La Communauté de Commune des Coteaux Bellevue: 166 places sur voirie.

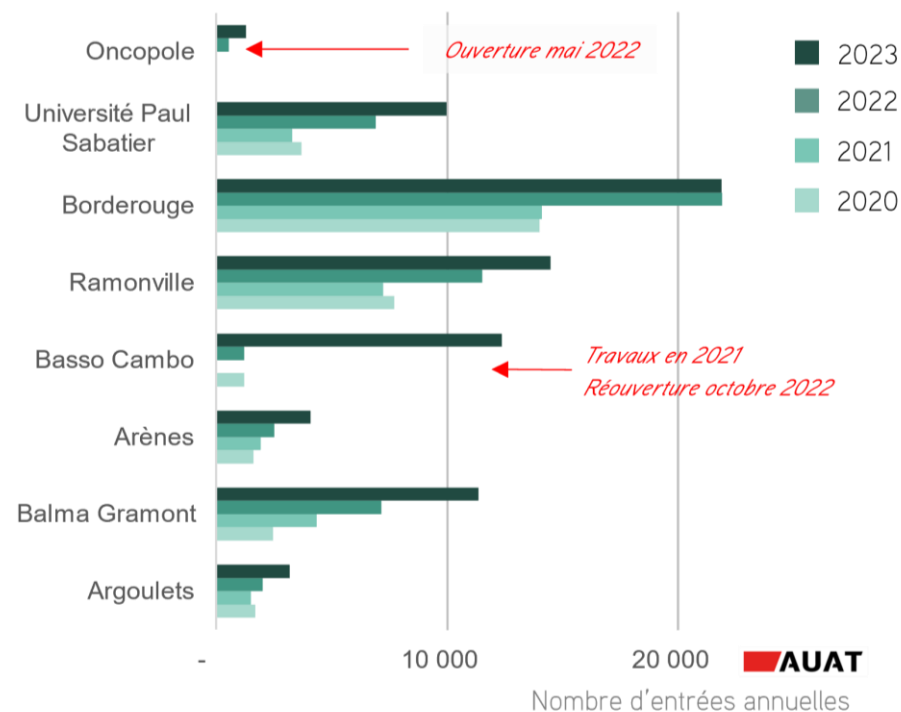


Figure 34 : Fréquentation annuelle des parkings relais vélo Tisséo – Tisséo Collectivités.

## Les services vélo

### VélÔToulouse

Le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé le 28 juin 2023 le Renouvellement du marché Vélo en libre-service sur le ressort territorial. Le service couvrira le périmètre correspondant actuellement à celui de VélÔToulouse puis s'étendra à certaines communes limitrophes. Depuis septembre 2024, la flotte de vélos est composée de 50% de Vélos à Assistance Electrique et le parc porté à 3300 vélos répartis sur 400 stations sur la commune de Toulouse.

L'observatoire porte sur 2023, et donc avant ce renouvellement.

Le service VélÔToulouse est implanté sur la commune de Toulouse depuis 2007. Il comptait en 2023 283 stations ouvertes 24h/24 pour une flotte de 2 600 vélos mécaniques disponibles. Il existait différentes formules pour bénéficier de ce service: des locations courtes ou très courtes durées, ou un abonnement hebdomadaire/mensuel/annuel.

Le système de location d'un VélÔToulouse, notamment ses modalités techniques (location uniquement via une borne), n'a pas changé depuis la mise en place du service.

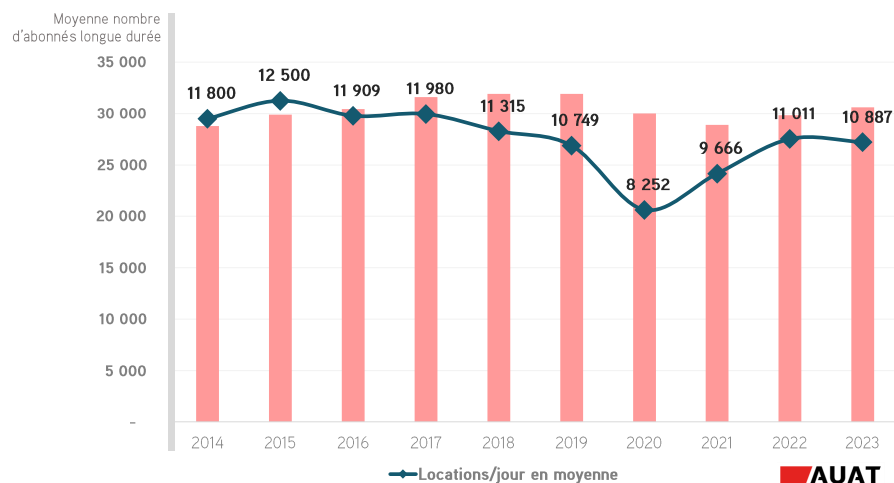


Figure 35 : Evolution du nombre d'abonnés annuel VélÔToulouse et nombre moyen de locations par jour.

En 2023, il y avait en moyenne 30 000 abonnés longue durée. Le nombre d'abonnés est globalement stable depuis plusieurs années. En 2023, 10 887 locations sont réalisées par jour, soit 3,974 millions en 2023.

©VélÔToulouse	2020	2021	2022	2023
Moyenne d'abonnés longue durée	30 010	28 916	29 836	30 106
Locations/jour en moyenne	8 252	9 666	11 011	10 739
Locations annuelles	3 millions	3,5 millions	4 millions	3,9 millions
Km parcourus depuis 2007	100 millions	108 millions	116 millions	125 millions
Distance moyenne parcourue	2,2 km	Nc	2,2 km	2,2 km
Trajets/an des abonnés longue durée	87	Nc	Nc	113
Taux de rotation moyen	3,2	Nc	4,2	4,1

### Location vélo longue durée – la maison du vélo

La métropole dispose aussi d'un service de location de vélo longue durée notamment fourni par la maison du vélo.

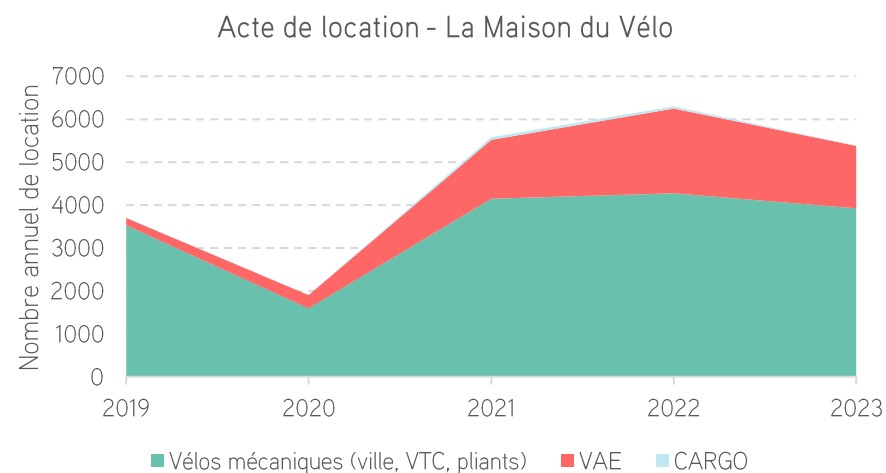


Figure 36 : Nombre de location longue durée selon le type de vélo - La Maison du Vélo

## Aides à l'achat d'un vélo

Rappel: Plusieurs aides à l'achat d'un vélo sont disponibles :

- **Aide nationale:**  
Le bonus écologique de l'Etat permet d'obtenir une aide pour l'achat d'un vélo (qu'il soit électrique, cargo ou classique). Son montant est compris entre 150€ (pour un vélo mécanique) et 2000€ pour un vélo cargo en fonction du revenu fiscal de référence (inférieur à 14 089€/an).
- **Aide régionale:**
  - L'Eco-chèque mobilité subventionne l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf pour les particuliers à hauteur de 200€ sous condition de ressource (revenu fiscal de référence inférieur 14 089€/an).
  - Le bonus Forfait Mobilité Durable à destination des employés percevant le Forfait Mobilités Durables de la part de son employeur. Dans ce cas, le montant de l'aide est de 250€ maximum pour un VAE et 150€ pour un vélo classique.
- **Aide intercommunale sur certaines parties du territoire:**  
La prime vélo mise en place par Toulouse Métropole permet l'achat ou la location d'un vélo classique, électrique ou cargo pour les particuliers. Son montant s'élève jusqu'à 600 € sous conditions de ressource (revenu fiscal de référence inférieur à 35 052 €). Cette aide est cumulable avec les aides de la Région et de l'Etat, mais implique des démarches multiples.

### Aides de la Région Occitanie

Par rapport à l'année dernière, les aides à l'achat d'un vélo ont augmenté de près de 25% à l'échelle du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération, qui correspond au périmètre du ressort territorial.

Détails des aides attribuées pour l'année 2023 par périmètre institutionnel :

- **Ressort territorial:** 2 053 aides attribuées (1 670 en 2022).
- **Toulouse Métropole:** 1 647 aides attribuées (1 317 en 2022).
- **Sicoval:** 169 aides attribuées (144 en 2022).
- **Muretain Agglo:** 161 aides attribuées (139 en 2022).
- **Grand Ouest Toulousain:** 40 aides attribuées (38 en 2022).

- **Coteaux Bellevue:** 36 aides attribuées (30 en 2022).

### Aides de Toulouse Métropole

Les attributions d'aides à l'achat d'un vélo neuf ou d'occasion proposées par Toulouse Métropole sont en hausse ces deux dernières années. En 2023: 4178 primes ont été attribuées contre 3466 en 2022, soit une augmentation de 21% en un an. Pour rappel le nombre de prime avait presque doublé entre 2021 et 2022.

Parmi l'ensemble des aides attribuées, 71% ont servi à acheter un vélo à assistance électrique (VAE), 19% pour un vélo classique et 9% pour un vélo cargo. Uniquement 1% des aides ont été affectées à une transformation en VAE.

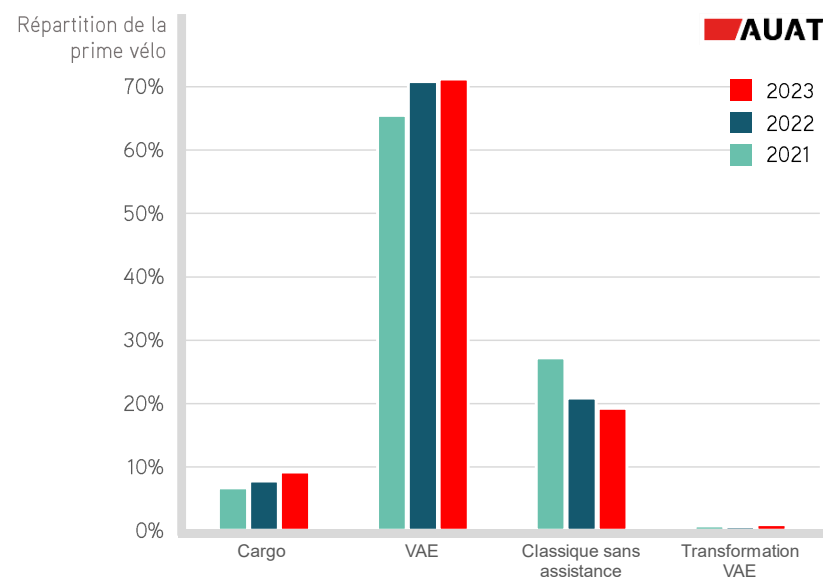


Figure 37 : Répartition de l'attribution de la prime vélo en fonction du type de vélo acheté - Toulouse Métropole



Dans les communes de la métropole, le Vélo à Assistance Electrique représente la grande majorité des aides attribuées, à l'exception de la commune de Toulouse où le vélo classique représente toujours 19% du volume d'aides.

En 2023, on compte en moyenne 5,2 aides pour 1 000 habitants à l'échelle de Toulouse Métropole. En règle générale, plus on s'éloigne de Toulouse, plus le nombre de subventions demandées par habitant baisse (à l'exception notable des communes de Flourens, Montrabé, Beaupuy et Drémil-Lafage, qui présentent des taux importants).

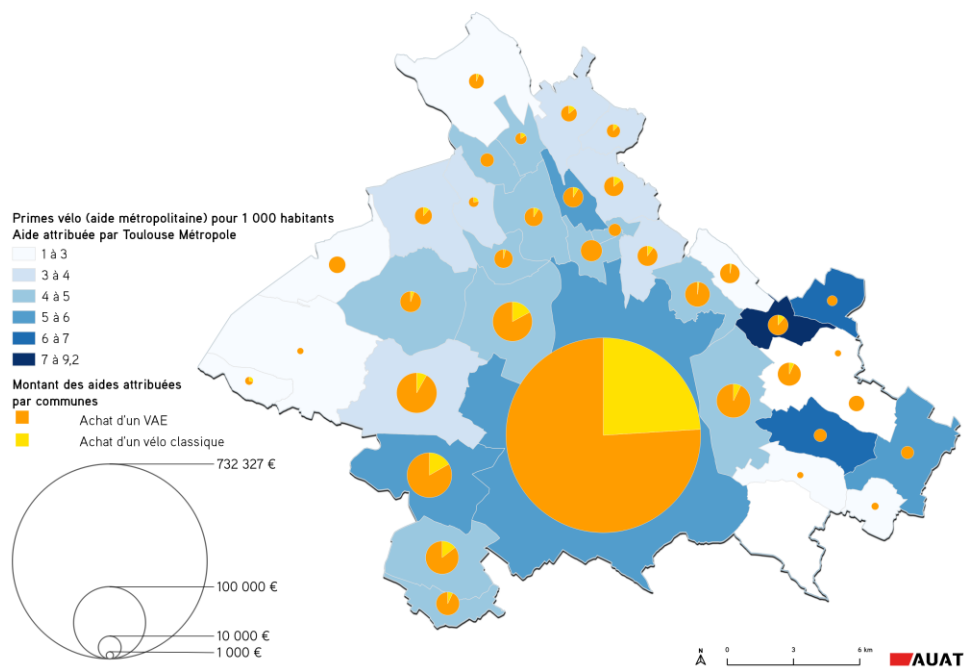


Figure 38 : Répartition territoriale et des montants accordés pour la prime vélo - Toulouse Métropole

