
 <p><b>VVV-Sud</b> Véloroutes &amp; Voies Vertes - Sud</p>	<p><b>AF3V</b> - Association Française des Véloroutes et Voies Vertes Délégation régionale pour Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon Association Vélo 5, avenue F. Collignon 31200 Toulouse 05 34 30 94 18 Site : <a href="http://www.vvv-sud.org">http://www.vvv-sud.org</a></p>
 <p>Véloroutes &amp; Voies Vertes af3v</p>	

## Les Cahiers de VVV-Sud

Exposés, conférences, recherches, ... sur les Véloroutes et Voies Vertes

### Cahier n °1

- 1<sup>er</sup> Septembre 2011-

## Véloroutes et Voies Vertes en milieu urbain, les attentes des usagers

Par Julien Savary



Exposé à la 5<sup>ème</sup> journée d'étude de la FUBicy

Atelier n°2 : "Continuité des Véloroutes Voies Vertes en milieu urbain"

Dijon – 11 avril 2003-

13 pages –

Texte à lire ou télécharger sur le site : [www.vvv-sud.org](http://www.vvv-sud.org)

 <p>Véloroutes &amp; Voies Vertes - Sud</p>	<p><b>AF3V</b> - Association Française des Véloroutes et Voies Vertes  <b>Délégation régionale pour Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon</b>  Association Vélo 5, avenue F. Collignon 31200 Toulouse 05 34 30 94 18  Site : <a href="http://www.vvv-sud.org">http://www.vvv-sud.org</a></p>
	

**FUBicy – Fédération française des Usagers de la Bicyclette**  
**5ème journée d'étude « Le vélo et la sécurité routière » Dijon 11 – 04 - 03**

**Atelier n°2 : "Continuité des Véloroutes Voies Vertes en milieu urbain"**

**Véloroutes et Voies Vertes en milieu urbain**  
**Usagers vélo-urbain/ usagers vélo-loisir : des attentes -principales- identiques, bien prises en compte par les normes nationales.**

**Julien Savary** Vice-Président de l'Association VELO Toulouse, Délégué régional de l'AF3V  
(Association pour les Véloroutes et Voies Vertes) E-mail : [j-savary@wanadoo.fr](mailto:j-savary@wanadoo.fr)

## **I- Résumé de l'exposé**

### **Rappels (définition des Véloroutes)**

#### **1- Les usagers et les usages des VVV en entrée/sortie et traversée de ville**

*Sur Véloroutes seuls usagers = les cyclistes, on centre l'analyse sur les Voies Vertes, type à privilégier en entré/sortie d'agglomération.*

#### **Catégories d'usagers et d'usages (sur VV)**

4 catégories d'usagers par mode de déplacement :

**Marche et course / Chariot handicapé /Bicyclette / Roller-skating**

3 catégories d'usagers par usage (but du déplacement) :

**Urbain / Loisir-balade / Loisir-randonnée**

*D'où au minimum 9 types d'usagers mode-usage !! Une même personne agit selon plusieurs types différents dans la même journée, ou semaine...*

*Des groupes d'usagers « mixtes » existent, cf. en usage Loisir-balade...*

La pratique montre que les catégories d'usagers ne s'opposent pas, mais se « confondent » souvent en une même personne, ou famille, ou groupe d'amis.

#### **L'importance relative des catégories d'usagers et d'usages varie selon :**

- Le type de voie (Véloroute, revêtement de la Voie Verte)
- L'heure de la journée
- Le jour de la semaine

- Le temps (pluie, vent) et la saison

- L'éloignement de la ville : plus on s'éloigne plus le nombre total d'utilisateurs diminue, le % de marcheurs et rollers diminue, le % de cyclistes augmente, le % des cyclistes sportifs augmente.

Conclusion : il existe des heures et jours « de pointe », d'affluence, limités à la proximité du centre ou des points d'accès. Les utilisateurs le savent et s'adaptent.

## **2- Les attentes principales des utilisateurs urbain/loisir sont identiques, et bien prises en compte par les normes nationales**

*Normes (aménagement conseillé) = Cahier des charges et fiche technique N°2*

Attentes par ordre d'importance :

### **1-Accès au centre (ou depuis le centre), ou traversée complète par le centre**

*avec desserte des équipements publics, commerces, gares...*

**2-Sécurité élevée/véhicules motorisés, avec plusieurs types d'aménagements** : bandes, trottoirs, pistes, contre-allées, couloirs bus, rues calmes et zones 30,...

Site propre = Voie verte = idéal, normes : « prévoir un maximum en VV »

+ *Franchissements sécurisés des points durs (rocares, rivières, ...)*

+ *Sécurisation des intersections de rues*

+ *Contrôles d'accès (barrières ou poteaux)*

### **3-Continuité de cette sécurisation**

*Pas de coupures, de zones sans itinéraire aménagé, comme à Toulouse*

**4-Sécurité/autres utilisateurs de la VV** : comment répondre à des attentes différentes selon les catégories d'utilisateurs et d'usages ? Solutions diverses : cohabitation avec largeur adaptée/séparation des flux/exclusion par le type de revêtement/code de bonne conduite/mixité = un avantage !

*Cf. largeur suffisante adaptée au flux*

*Cf. bas-côtés pour arrêts*

*Cf. visibilité réciproque = profil dans les virages*

*Cf. séparation des flux et multiplication des espaces, voir Toulouse*

*Cf. des utilisateurs oubliés = poussettes (bébés les plus faibles) et chiens (danger !)*

*Cf. cohabitation-mélange-mixité = facteur de gêne, pas de danger (0 accident !), facteur de découverte (allée de jardin = « paséo » = ville = village = vie VVV...).*

*Cf. pour se rassurer-civiliser = code de bonne conduite à élaborer et diffuser (cf. Catalogue AF3V, cf. canaux en UK)*

### **5- Confort, qualité de la surface**

Important pour les utilisateurs sur roues, mais tous, y compris les piétons, les joggers et les VTT, préfèrent les sols durs et lisses !

À l'aménageur de choisir, sachant qu'un sol peu roulant ne ralentit pas, mais exclut certaines catégories (rollers, handicapés).

#### **6- Jalonnement direction/distance sur l'itinéraire et services à proximité**

Très apprécié des usagers Loisir-balade et Loisir-randonnée, et des urbains (nouveaux habitants, habitants non riverains).

Souvent oublié par les aménageurs en France (à l'étranger toujours fait !).

#### **7- Eclairage**

Très apprécié, surtout en hiver, et par les usagers urbains.

Souvent oublié par les aménageurs, alors que les rues sont toutes éclairées. Pourquoi ??

#### **8- Accès nombreux**

Pour multiplier les usages. Aménager les intersections. Voir Toulouse.

#### **9- Connections au réseau cyclable**

Pour sécuriser et multiplier les usagers, favoriser les accès à la Voie Verte sans automobile mais en vélo, en roller ou à pied, depuis son domicile, directement ou avec un premier parcours en transport en commun (multimodalité).

#### **10- Services sur la VV**

Panneaux d'infos. Points d'arrêt-repos (banc + poubelle). Aires de pique-nique. Points d'eau (utiles à tous, trop rares !). Toilettes. Halte-services avec personnel (info, location, buvette).

#### **11- Parkings auto aux points d'accès**

#### **12- Qualité paysagère des VV**

A traiter comme des allées de jardin, avec plantations florales, arbustives et arborées (ombre), qualité du mobilier urbain,...

#### **13- Entretien de la VV**

Important pour tous.

**Conclusion = attente principale = 1+2+3 = choisir un itinéraire continu et attractif, accédant au cœur de la ville et la traversant, avec le maximum en site propre Voie Verte.**

Jalonnement, éclairage, haltes, maillage cela vient en second.

L'idéal c'est une Voie Verte traversant la ville :

- en bord de canal : cf. Toulouse, Agen, Narbonne,...
- en bord de rivière : cf. Brive, Périgueux, Lyon,...
- sur ancienne voie ferrée : cf. Villeneuve-sur-Lot possible

C'est l'opportunité de créer un axe vert pour les habitants et les touristes, axe structurant au cœur d'un réseau cyclable urbain, une « dorsale verte ».

**L'action des cyclistes urbains est souvent nécessaire pour obtenir cet axe VV au cœur de la ville, car les CG s'arrêtent en bordure.**

Exemple 1= Toulouse = action de 15 ans, CG et Mairie voulaient un contournement à 10km (vallée de l'Hers), cyclistes se battent pour la VV du canal, et ça avance d'1km par an, avec une manif par an !!

Exemple 2= Bordeaux, pas d'action des cyclistes, la VV s'arrêta à 5km du centre, accès dangereux = c'est raté !

Exemple 3= Narbonne, canal en plein centre aménagé pour les piétons, interdit aux vélos !

### **3- Les différences -minimes- dans les attentes entre les usagers du vélo urbain et ceux du vélo-loisir**

Cf. **Les cyclistes urbains préfèrent** les revêtements lisses (enrobés), l'éclairage, les points d'accès nombreux, les connexions avec les autres pistes, et admettent des variations de type d'aménagement sur un itinéraire.

Cf. **Les cyclistes de loisir** (familiaux venant de la ville et cyclo-randonneurs) préfèrent les itinéraires en totalité en voie verte, et un bon jalonnement. Ils admettent des revêtements de qualité moyenne (sables compactés, allées de jardin), des itinéraires peu liés au réseau cyclable local, mal éclairés.

### **Conclusion : la vraie différence, c'est d'où partira l'aménagement**

Si les cyclistes urbains locaux sont actifs et regroupés en association, et si la commune est sensibilisée, ce seront eux les initiateurs de la VVV structurante...

Dans le cas contraire (pas de politique vélo locale et pas d'association de cyclistes) c'est le projet régional de VVV qui sera à l'origine d'un aménagement cyclable, avec le risque d'une moins bonne qualité de conception et de réalisation.

# **Compte-rendu de l'atelier**

## **Compte-rendu (actes de la Journée)**

*Véloroutes et Voies Vertes en milieu urbain - Le point de vue de l'utilisateur : ses attentes ? ses besoins ? –*

*Exposé de Julien Savary, association Vélo Toulouse et délégué régional de l'AF3V*

**Journée d'études de la FUBicy – Dijon- Avril 2003 .**

**ATELIER 2 – Continuité des véloroutes voies vertes en milieu urbain (entrées, sorties et traversées d'agglomération)**

Animateur : Jean-Paul LE PETIT, président de l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes et de l'Association de Développement des Véloroutes (ADV), Chalon-sur-Saône

Bonjour, je vous présente Julien Savary, qui est membre de l'association Vélo Toulouse, elle-même membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, et aussi membre de l'AF3V. Il va intervenir pour vous parler des demandes des usagers en matière de Véloroutes et de Voies Vertes. Il sera suivi dans son intervention et pour compléter par Monsieur Jacques Fournier qui est administrateur de la FFCT. Moi-même, Jean-Paul Le Petit, vous présente l'AF3V et je tiendrai tout simplement un rôle d'animateur pour préciser le contexte et de temps en temps susciter ou régler les débats. Jean-François Bailleux et Françoise Gèrey interviendront ensuite pour vous présenter la politique d'aménagement de Chalon-sur-Saône en concordance avec les véloroutes, la politique de l'agglomération chalonnaise, le PDU...

Je voudrais commencer par faire un petit rappel de ce qui a pu se passer depuis ces dix dernières années. Il y a eu des créations d'associations, la FUBicy en 1980, le Club des Villes Cyclables en 1989..., donc la charnière vélo en ville existait déjà. Par la suite, en 1994, il y a eu une initiative déterminante de la Fédération Française de Cyclotourisme qui a lancé l'idée d'itinéraires vélo interrégionaux, (des véloroutes), laquelle a été complétée par l'action de plusieurs associations membres de la FUBicy qui se sont associées avec la FFCT. Des décisions importantes de l'État se sont également prises au cours de ces années-là, notamment celle du 15 décembre 1998 où il y a eu une décision du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de mettre en place un schéma national de véloroutes et de voies vertes traversant les villes.

Les interventions vont se situer de façon à ce que vous ayez une logique d'offre et de demande : la demande exprimée par les usagers (exposés de Julien Savary et

Jacques Fournas) et l'offre sera présentée par la ville et l'agglomération de Chalon. Ensuite il y aura un temps pour débattre.

Encore une information : l'État a édité avec les associations des fiches sur les traversées d'agglomération, ces fiches sont là en photocopie, n'hésitez pas à vous servir si vous êtes intéressé.

Je laisse la place à Julien Savary qui va commencer l'intervention sur la demande des usagers.

### **Le point de vue de l'utilisateur : ses attentes ? ses besoins ? - Julien Savary, association Vélo Toulouse et délégué régional de l'AF3V**

Bonjour, je dois vous parler du titre complet, il est très long – Véloroutes et Voies Vertes en milieu urbain, usagers vélo-urbain, vélo-loisir, des attentes principales identiques prises en compte par les normes nationales.

#### **Le sujet traité**

Les Véloroutes et Voies Vertes, ce sont plutôt des itinéraires vélo-loisir mais comme le thème à traiter est « la traversée d'agglomération », on se situe forcément sur des portions où les Véloroutes et les Voies Vertes sont à usage mixte. Je me suis donc posé la question « Est-ce que les usagers vélo-urbain et ceux vélo-loisir ont, ou non, des attentes différentes ? ».

Dans le titre je vous donne la réponse. À mon avis, les attentes sont les mêmes. Mon autre thèse, c'est que les fiches techniques, c'est-à-dire les normes conseillées par les techniciens pour les Véloroute et Voies Vertes sont excellentes, et qu'il n'y a qu'une chose à faire, les appliquer.

Je vais faire trois parties. D'abord, je vais rappeler quels sont les usagers, bien connus de quiconque s'est baladé sur une Voie Verte en sortie de ville. Ensuite, je vais parler des attentes, je les classerai pour en dégager trois principales. Ensuite, je ferai l'exercice périlleux que je m'étais proposé « Est-ce qu'il y a vraiment de la différence entre ce qu'attend un cycliste urbain et ce qu'attend un cycliste loisir sur ces Voies Vertes? ».

#### **Les définitions des Véloroutes et Voies Vertes**

Rappelons d'abord les définitions officielles, qui sont excellentes : les Véloroutes sont des itinéraires pour cyclistes, reliant les villes et les régions entre elles, et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Ensuite, dans le Cahier des charges, on nous dit qu'elles peuvent utiliser de nombreux types d'aménagements sécurisés, en priorité les voies vertes qui seront à privilégier. Tout cela, me plaît. Donc, j'en conclus, les Véloroutes et Voies Vertes doivent tra-

verser les agglomérations en continuité, en majorité en site propre. Je suis les instructions.

Deuxième définition, la Voie Verte . C'est un aménagement en site propre, et du coup elle devient multi-usagers c'est-à-dire piétons, cyclistes mais aussi, suivant le revêtement, ouvertes aux rollers. Il y a aussi les handicapés et les cavaliers. Donc, il y a quatre catégories d'usagers par mode de déplacement : marche et course, handicapé, vélo, roller. Ensuite, il y a trois catégories d'usagers par usage. Il y a le déplacement pour des raisons de course ou de travail, de démarche, *le déplacement urbain*. *Le déplacement loisir-balade*, pour moi, c'est une balade loisir d'une demi-journée ou d'une journée. Et le *déplacement loisir-randonnée*, c'est quand on fait plus d'une journée.

### **Types d'usagers par mode déplacement et par but du déplacement**

Là, il y a quelque chose d'important, c'est qu'un piéton peut se déplacer pour aller travailler, il sera pressé, il ne va pas se comporter de la même façon que s'il part en balade le dimanche avec la grand-mère ou avec le sac-à-dos. Même chose pour tous les usagers, c'est-à-dire que ce n'est pas parce qu'on utilise un mode de déplacement qu'on a imposé un but. Même chose, vous le savez bien les cyclistes, on sait qu'on peut prendre le vélo le matin pour aller au travail, alors on est pressé, en fin de journée on peut repartir cool acheter le pain à vélo, et puis aller faire un tour sur la Voie Verte du coin, à six heures en été, parce qu'il fait beau. Donc, la même personne peut utiliser le même mode de déplacement, mais avec, successivement, des buts différents, et donc un comportement et des besoins différents. Cela en gardant le même mode. Mais elle peut aussi changer de mode, avec le but, par exemple aller travailler en vélo, faire du roller le soir, ou passer à pied sur le même aménagement. Donc, attention, la vie est beaucoup plus complexe et beaucoup plus riche et intéressante que les catégories où l'on veut enfermer les gens, par exemple quand on oppose les besoins des cyclistes et ceux des piétons sur un aménagement...

Je dois vous raconter une expérience, que j'ai faite sur une Voie Verte, le canal du Midi à Toulouse, J'ai passé une journée à compter les utilisateurs et à faire des photos, à un endroit situé à trois à cinq kilomètres du point d'entrée principale, il y a du monde. Trop souvent on va nous dire qu'il y a des conflits entre mode d'usagers... En restant au bord de cette Voie Verte j'ai constaté qu'il y a aussi des « fusions » ou des ententes parfaites entre usagers à modes différents de déplacement : j'ai vu qu'il y a des groupes mixtes qui démarrent : exemple, le garçon, fait son footing, il est plus sportif, sa petite copine suit à vélo. Deux petites copines, une très sportive, part à rollers et sa copine moins sportive part à vélo. On oppose souvent les modes, et dans la vie les gens les mélangent !



Je voudrais aussi dire qu'ensuite il y a l'importance relative des catégories d'usagers, qui varie bien sûr, suivant le type de voie, Véloroute ou Voie Verte : sur Véloroute c'est uniquement les vélos, sur Voie Verte c'est mixte.

Cela varie aussi suivant l'heure de la journée et le jour de la semaine, il y aura plus d'usage urbain en semaine, et plus d'usage balade en week-end. Cela va aussi varier suivant le temps, la pluie, le vent et la saison, et cela va varier suivant l'éloignement de la ville ou du point d'entrée principale. Plus on s'éloigne, moins on trouve de monde sur une Voie Verte en sortie d'agglomération.

### **Comptage des usagers des Voies Vertes**

Voici une statistique, comptage du 30 avril, on est à 3 à 5 kilomètres du point d'entrée principal, mais c'est en même temps un point d'entrée, à Toulouse, un dimanche d'avril, 3.000 passages (quelqu'un qui est rentré et sorti, il est compté deux fois). 3.000 passages mais attention il y a des gens qui passent et puis qui après font une boucle qui forcément ne vont pas repasser. Mais la plupart repasse. Ils font un aller et retour.

Et on voit les cyclistes minoritaires, je suis désolé pour la FUBicy, mais entrée/sortie de Véloroute Voie Verte cela ne concerne pas que les cyclistes, vous voyez les cyclistes sont presque minoritaires, avec 55 % du total, les joggers 20 %, les piétons 15 % et les rollers 10 %.

En fait, c'est moi qui ai compté, je sais que les rollers c'est plutôt le matin, les piétons c'est plutôt après le repas du midi, et ainsi de suite. Il faudrait tout croiser. Mais au sein des cyclistes, je dois dire à Monsieur Fournas que dans ces 55 % il y a 10 % de cyclistes sportifs, donc ils utilisent bien les Voies Vertes, et 90 % de cyclistes loisirs. Je finis avec une idée sur cette partie, il y a des heures et des jours d'affluence sur une Voie Verte multi-usagers, ce n'est pas un problème, c'est la preuve d'un succès et les usagers le savent.

### **Les attentes principales communes :**

Idée principale : les usagers urbains et loisirs ont les mêmes attentes, et elles sont prises en compte par les normes nationales, je les ai simplement reclassées.

#### *La première, c'est l'accès au centre*

C'est le premier objectif, il me semble, pour un itinéraire Véloroute Voie Verte en traversée de ville, c'est qu'il faut traverser la ville au centre. Et ce n'est pas évident. Il y a 15 ans la mairie de Toulouse et le Conseil Général étaient d'accord là-dessus, ils voulaient contourner, c'était plus facile dans la vallée de l'Hers, à cinq kilomètres de là. Et envoyer les randonneurs à l'extérieur, c'est plus facile. A Toulouse on –les cyclistes urbains- s'est battu pour une traversée centrale, cela me paraît vraiment l'objectif principal, c'est de trouver un itinéraire qui passe au

centre. Il faut desservir le maximum d'équipements publics, de gares, d'interconnexions.

*Deuxième objectif, c'est la sécurité élevée par rapport aux véhicules motorisés.*

Cela vous le savez, c'est ce que dit la fiche, il faut sécuriser cet itinéraire qui traverse la ville au cœur, et on peut utiliser plusieurs modes combinés d'aménagement, la piste cyclable en site propre, une bande cyclable stationnée bien sûr, un trottoir mixte, cela c'est mauvais, ensuite un couloir bus, un couloir bus autorisé aux vélos, une zone 30 dont on parlait, mais l'idéal reste la piste en site propre c'est-à-dire la Voie Verte, c'est-à-dire ce que l'on est en train de faire à Toulouse. Ceci est le deuxième objectif, avec bien sûr des franchissements sécurisés des points durs, c'est très important, les rocade, les rivières, et aussi une sécurisation des intersections de rues. Un exemple : ici, ils nous ont mis le marché entre les mains, la mairie nous a dit : ou vous passez sous les petits ponts aux intersections et on n'est pas aux normes, et on va vous demander de mettre pied à terre, ou vous passez à niveau. On a répondu il faut un passage en continuité sous les intersections dangereuses pour certains usagers.

*Ensuite, il faut des contrôles d'accès et il faut une continuité.*

La continuité, c'est la troisième exigence.

Ensuite, on passe à *la sécurité par rapport aux autres modes d'usagers.*

Il faut répondre aux attentes différentes selon les catégories d'usages et d'usagers.

Les solutions, j'en vois plusieurs, la première c'est d'*élargir*, on nous dit : quand il y a beaucoup de monde, élargissez l'aménagement, au lieu de 3 m, passez à 3m50 ou 4 m. L'autre solution, c'est la ségrégation des flux, la séparation des flux, ce qui revient en fait à élargir (exemple : piste en goudron de 3m pour les vélos et rollers, plus sentier en sable parallèle pour les piétons).

Ensuite, vous avez *l'exclusion par le type de revêtement*, c'est une autre solution qui me plaît très peu bien sûr, mais vous mettez des graviers, vous n'aurez pas de rollers, là vous serez contents, eux pas.

Ensuite, le catalogue touristique de l'AF3V propose *un code de bonne conduite*. En Angleterre, j'ai acheté le droit de passer sur les bords de chemin de halage, et en échange du droit, on m'a donné un code de bonne conduite de cycliste : « soyez civique, respectez le plus faible, roulez à droite ». Il y a aussi l'idée du code de bonne conduite qu'une mairie ou un aménageur pourrait distribuer ou imprimer dans son plan de Voies Vertes.

Ma conclusion est nette : *la mixité, c'est un avantage*. Je suis persuadé qu'à Toulouse, le dimanche, celui qui choisit d'aller se balader là-bas, c'est parce qu'il le veut, parce que sinon il va plus loin, à 10 km il n'y a personne.

NB : Attention aux usagers oubliés, *les bébés, les poussettes et les chiens*.

Ensuite, autre attente, il y a *le confort, la qualité de la surface*, c'est important pour tous les usagers sur roues mais aussi pour les piétons, les joggers, les VTT : même eux préfèrent les sols durs et lisses. On s'aperçoit que, quand ils ont le choix, la plupart des piétons marchent sur le dur et lisse, le goudron. Je dis : c'est à l'aménageur de choisir, mais attention aux fausses solutions : sachez qu'un sol peu roulant ne ralentit pas. La preuve, une expérience personnelle : les rares accidents de vélos que j'ai eu, deux ou trois chocs, c'était chaque fois un VTT qui déboulait en face de moi à fond la caisse sur un chemin en terre. Je dis cela aux élus, si vous choisissez un revêtement non-roulant en sortie de ville, vous serez contents, vous aurez exclu des gens, mais c'est tout ce que vous aurez fait, ne croyez pas que vous aurez réduit les possibilités d'accident.

Autre attente, *le jalonnement*, ici c'est un jalonnement de rabattement sur une voie verte à Toulouse, mais il faut aussi du jalonnement directionnel, sur les distances, l'itinéraire et les services à proximité, c'est très apprécié des usagers et c'est souvent oublié par les aménageurs. Ce n'est pas très coûteux, à mon avis cela favorise la mixité et la cohabitation entre usagers. Si on indique d'une façon claire que c'est un itinéraire partagé, vélos, rollers, piétons, on informe, par là-même, sur les panneaux que cet aménagement est multi-usagers. L'absence de jalonnement et de panneaux d'information nuit à la cohabitation.

*L'éclairage* me paraît quelque chose de très important à demander. A Toulouse une solution astucieuse a été prise, ils se sont branchés sur le lampadaire rue pour mettre un lampadaire Voie Verte. Je ne vois pas pourquoi les automobilistes auraient des chaussées éclairées plein pot dans les villes et nous, usagers non-automobilistes, on aurait des Voies Vertes non éclairées en ville ou en sortie de ville.

L'attente suivante, c'est celle d'avoir de *nombreux accès et connexions* aux réseaux cyclables. C'est plus important pour l'utilisateur urbain que pour le randonneur qui traverse, et qui veut ou bien traverser sans s'arrêter, ou bien aller au centre ou à la gare.

Il faut aussi des *services aux usagers*, on peut prévoir des aires de pique-nique, bancs + poubelles, ou des haltes services lourdes. L'idée c'est qu'en traversée de villes, on pourrait prévoir une halte service lourde où il y aurait un point d'information, une personne physique, avec location de vélos ou de rollers, distribution du plan cyclable de la ville, panneau d'information avec les connexions,

les équipements de la ville, on pourrait appeler cela une porte verte. En fait c'est une halte-services d'entrée et de sortie de ville, située à l'entrée-sortie de la Voie Verte qui traverse la ville. En Lorraine, ils sont en train de demander cela.

*Les parkings auto*, c'est très important, et ce n'est pas parce qu'on est cycliste qu'il ne faut pas le demander, sinon il y aura des conflits. C'est indispensable, parce qu'il y a des usagers qui vont venir en voiture pratiquer la Voie Verte. Même si tout à l'heure, j'aurais dû dire que le maximum de connexions avec le réseau cyclable, c'est pour permettre l'objectif écologique, que les habitants puissent être les plus nombreux à partir à vélo, ou à rollers, ou à pied depuis chez eux, rejoindre l'aménagement. Ceci reste l'objectif, mais sur Toulouse, il y a des gens qui font 10 km ou 15 en voiture, le dimanche, pour venir essayer le vélo ou les rollers, comme il n'y a qu'une Voie Verte super dans le coin, elle a un effet d'attraction départemental voire régional.

Je passe rapidement sur *les qualités paysagères des Voies Vertes et la réhabilitation du patrimoine*, en fait, ces Voies Vertes en milieu urbain vont être traitées comme des vraies allées jardinières, un parc public linéaire, cela va être magnifique, c'est un atout pour la ville et il faut l'entretenir.

**Ma conclusion c'est qu'il faut un itinéraire continu attractif traversant la ville au cœur avec le maximum de Voie Verte.** L'idéal c'est d'avoir un canal, un bord de rivière, une ancienne voie ferrée. L'idée c'est alors de saisir cette opportunité, pour créer une dorsale verte pour les habitants et les touristes. Quel succès pour la ville qui aura cela à proposer à la fois à ses habitants et aux touristes.

Ne pas oublier que l'action des cyclistes urbains est souvent nécessaire pour obtenir ces axes des Voies Vertes au cœur de la ville, parce que les Conseils Généraux ont tendance naturellement à s'arrêter à la limite de la grande ville.

### **Quelques différences, minimes, dans les attentes:**

Bien sûr, il y a des différences minimes dans les attentes des usagers du vélo urbain et des usagers du vélo loisir.



On peut penser que *les cyclistes urbains préfèrent* les revêtements lisses enrobés parce qu'ils vont rouler tout l'hiver. Il y a quand même plus de chance d'avoir des flaques sur du stabilisé ou de la terre. Ils vont préférer l'éclairage, ils roulent l'hiver, la nuit. Ils vont préférer les points d'accès nombreux, les connexions. Et ils vont admettre des variations du type d'aménagements sur un itinéraire qui traverse une ville, parce qu'ils connaissent très bien la ville.

Il me semble que *les cyclistes loisirs préfèrent* peut-être les itinéraires en totalité en Voie Verte et un très bon jalonnement, parce qu'ils ne connaissent pas. Il me semble qu'ils sont plus prêts à admettre des revêtements de qualité moyenne, les itinéraires peu liés au réseau cyclable local et mal éclairés. Ils sont équipés et ils traversent.

Je répète ma thèse, c'est qu'il n'y a pas vraiment de différence importante entre les différents usagers des Véloroutes et Voies Vertes en traversée, entrée et sortie de ville. Il faut traverser en sécurité, en continuité, et bien sûr jalonner. L'idéal c'est la Voie Verte, et cet investissement coûteux sera remboursé au centuple, en terme de satisfaction et de fréquentation.

### **Jean-Paul Le Petit**

Je vous remercie Julien sur cet éclairage sur les Voies Vertes dans les deux sens du terme, et je vais laisser la parole maintenant à Jacques Fournia qui, je crois, va nous apporter des éléments à la fois complémentaires et quelquefois différents. Ce qui nous permettra d'avoir une autre vision des choses.

 <p><b>VVV-Sud</b> Véloroutes &amp; Voies Vertes - Sud</p>	<p><b>AF3V</b> - Association Française des Véloroutes et Voies Vertes <b>Délégation régionale pour Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon</b> Association Vélo 5, avenue F. Collignon 31200 Toulouse 05 34 30 94 18 Site : <a href="http://www.vvv-sud.org">http://www.vvv-sud.org</a></p>
 <p>Véloroutes &amp; Voies Vertes af3v</p>	