

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

Les Cahiers de VVV-Sud

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

Cahier n °2

- 1^{er} Octobre 2011-

**Cantal,
des circuits cyclistes (Véloroutes et Voies Vertes) connectés aux réseaux régionaux et nationaux, pour développer le tourisme à vélo
L'exemple du schéma du cyclotourisme dans la vallée du Lot**

Par Julien Savary

Exposé au colloque « Tourisme et circuit »

Atelier n°1 : "Les routes et les territoires"

Saint-Flour (Cantal) – 6 Octobre 2003- 10 pages –

Texte à lire ou télécharger sur le site : www.vvv-sud.org

	AF3V - 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 : http://www.vvv-sud.org

Colloque « Tourisme et circuit » Saint-Flour (Cantal) 6 Octobre 2003

Atelier 1 – Les routes et les territoires

J. Savary Délégué Régional sud-ouest et Président de l'AF3V
(Association Française de développement des Véloroutes et des Voies Vertes)

« Schéma du Cyclotourisme dans la vallée du Lot »

J'interviens en tant que Délégué Régional sud-ouest de l'AF3V (Association Française de développement des Véloroutes et des Voies Vertes), car nous avons poussé un projet de grand circuit vélo, la Véloroute Vallée du Lot, qui couvre cinq départements et concerne le Cantal. Ce projet commence à être réalisé, et il va, nous l'espérons, être un succès, et contribuer à dynamiser la vallée...

En me basant sur ce cas, qui touche le sud du Cantal, je voudrais aborder le thème suivant :

Comment capter une clientèle de (touristes) cyclistes ? Réponse : en créant des circuits locaux : 1- adaptés à leur demande, donc remplissant certaines caractéristiques techniques de continuité, jalonnement et sécurité (on le verra) ; **et 2- reliés, intégrés, à des circuits régionaux et nationaux.**

Il y a bien deux conditions, et si la 1ère est évidente, je veux insister sur la deuxième : On est bien ici dans un domaine où, du moins pour une partie de la demande, c'est l'itinérance en elle-même qui constitue le mode de « séjour touristique », de façon voisine de la randonnée pédestre, sur un ou plusieurs jours...

Et dans l'itinérance, il faut des liaisons, pour permettre à de grands randonneurs de passer par un territoire, pour permettre à des usagers multiples de composer un itinéraire passant par le Cantal, sans forcément avoir dans tous les cas le Cantal comme but unique !

1- Les 4 demandes cyclistes

Aujourd'hui on peut décomposer les usagers cyclistes en 4 catégories, qui composent 4 « clientèles », 4 « demandes » :

1- Vélo Sportif

Clientèle qui a peu besoin d'aménagements ou circuits particuliers (sauf en VTT)

2- Vélo utilitaire

Clientèle importante en zone urbaine, avec des besoins d'aménagements pour sécuriser les parcours urbains

3- Vélo loisir

Clientèle des balades courtes des habitants résidents, demande localisée autour des villes (pôles générateurs)

4- **Vélo touristique**, qui se décompose en deux :

a- touristes sur leur lieu de vacances,

venant dans la région pour d'autres raisons, mais pour qui l'existence de « circuits vélo » est un argument de plus de choisir la région

b- touristes itinérants,

venant dans la région pour randonner plusieurs jours (plusieurs étapes), ou traversant la région pour les mêmes raisons, bien sûr très sensibles à l'existence de « circuits »

Et les usagers de type 3 et 4, qui nous intéressent ici, veulent, aujourd'hui, pour leur pratique, des itinéraires sécurisés, donc aménagés. But = se déplacer à l'abri des automobiles (danger) et loin d'elles (bruit), sur des routes sans autos, ou protégées d'elles.

Ce besoin s'exprime mal (pas d'associations comme en cyclisme sportif –FFCT- ou urbain –associations dans les villes-), mais cette demande de circuits sécurisés est très forte : on constate que, quand on ouvre un itinéraire bien aménagé, la fréquentation suit, c'est la preuve que la demande existe !

Je pourrai donner des chiffres de fréquentation dans le débat, qui montreront que la fréquentation augmente avec la qualité de l'aménagement en termes de sécurité, de revêtement et de services.

NB : un territoire (ou département) très rural, doit chercher à satisfaire les 4 demandes, mais, puisque la demande de vélo loisir, qui vient des habitants des grandes villes, est plus faible, à cause de la rareté de ces grandes villes, il devrait surtout chercher à satisfaire la 4^{ème} demande, celle du vélo touristique.

2- Les aménagements (circuits) souhaités, donc qu'il faut créer

Les 4 types d'usagers vélo (correspondant aux 4 demandes) recherchent tous, à des degrés divers mais tous, de « nouvelles routes touristiques pour le vélo », qui doivent procurer : continuité, services, et surtout sécurité maximum.

On peut les classer en deux catégories :

La Véloroute

C'est un itinéraire sécurisé, linéaire, continu, fléché, qui relie les régions entre elles, et traverse les villes dans de bonnes conditions de sécurité.

Le parcours doit être agréable, passer par les sites touristiques, et éviter les déclivités excessives (c'est destiné au grand public, aux amateurs, aux familles).

Il peut emprunter des petites routes tranquilles (à circulation apaisée) à moins de 1000 véhicules par jour.

Il doit utiliser autant que possible des aménagements en site propre, ou Voies Vertes, aménagements qui offrent la sécurité maximum, et qui sont les plus appréciés des nouveaux cyclistes amateurs, familiaux, et cyclo-randonneurs.

Exemple : la Véloroute Vallée du Lot

NB : Si une Véloroute peut être ouverte assez facilement –après étude fine- en choisissant un bon itinéraire, respectant les critères précédents, en totalité sur petites routes, en se contentant de jalonner et de sécuriser les passages dangereux, l'objectif devrait être de l'améliorer progressivement en aménageant des Voies Vertes, certes coûteuses, mais très attractives.

C'est la démarche adoptée pour la Véloroute de la vallée du Lot.

La Voie Verte

C'est un aménagement polyvalent en site propre, excluant toute circulation motorisée, et empruntant d'anciennes voies ferrées, des chemins de halage de canaux ou rivières, des sentiers ruraux ou forestiers fermés à la circulation,...

Constituée d'une zone de circulation à revêtement de qualité – castine ou sable stabilisé, ou mieux enrobé-, avec un jalonnement et des services (parkings, haltes pique-nique, points d'eau, toilettes, panneaux d'information,...), elle est utilisée par plusieurs types d'utilisateurs : piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite, et, quelquefois, cavaliers.

Exemples : VV en Gironde, VV Givry-Cluny (Bourgogne), VV du canal du Midi (Toulouse).

NB : c'est bien l'aménagement le plus recherché, celui qui aura la fréquentation la plus forte, puisqu'il est utilisé par plusieurs types d'utilisateurs par mode de déplacement : piétons, cyclistes, rollers, et par but du déplacement : utilitaire, sportif, loisir balade, loisir randonnée...

La preuve (en dehors des statistiques de fréquentation) : bien que les plus coûteuses à créer, ce sont les Voies Vertes qui se développent le plus vite en France, Voir la carte AF3V des VVV existant en 2003 !

Conclusion partielle :

Un territoire qui veut capter cette nouvelle clientèle touristique doit créer ces aménagements, soit des Véloroutes, comportant un maximum de Voies Vertes, soit des Voies Vertes, qui doivent :

- respecter les caractéristiques décrites ;
- avoir une longueur suffisante :
20km semble le minimum
40/60 km c'est mieux, car cela permet 2 jours à vélo.
- Et être « vendues », promotionnées sur place et hors du département, par l'édition d'un dépliant...
(et un site Internet !).

3- Des circuits cyclistes (Véloroutes et Voies Vertes) qui doivent s'insérer dans des réseaux régionaux, nationaux et internationaux, pour mieux capter les clientèles

Revenons sur les 4 demandes cyclistes

- 1- Vélo sportif
- 2- Vélo utilitaire
- 3- Vélo loisir (depuis les villes)
- 4- Vélo touristique a- sur lieux de vacances b- itinérant

Les demandes 1, 2, et 3, qui correspondent aux flux d'utilisateurs les plus nombreux, ont assez peu d'effets sur l'activité touristique, et un effet nul sur l'augmentation des séjours touristiques.

Ce sont les demandes 4-a et 4-b qui ont l'impact le plus fort sur l'activité touristique :

4-a : avec des circuits-vélo on attire mieux une clientèle de séjour, sensible à la possibilité de faire du vélo sur place : cas des départements à grands réseaux : Gironde, Alsace... On peut même attirer des séjours basés sur la pratique du vélo (mon cas en Août 2003, 10jours séjour à Strasbourg, et vélo en étoile).

4-b : avec des circuits de type VVV, reliés aux réseaux voisins, on attire la clientèle ces cyclo-randonneurs (ou roller-randonneurs ou randonneurs à pied), qui va traverser la région et y séjourner en itinérance !

Donc, pour capter ces demandes 4-a et 4-b, pour capter des « séjours fixes cyclo » (4-a), et des cyclo-randonneurs (4-b), il faut pour un Département :

- créer un réseau dense de circuits VVV, permettant plusieurs jours de vélo, en boucle ou en étoile : c'est l'intérêt d'un schéma départemental d'itinéraires cyclables...

- et relier ces itinéraires, ce réseau, à ceux des départements voisins, et à des itinéraires régionaux et nationaux, pour « faire passer » par ce territoire des cyclo-randonneurs !!!

Il faut savoir qu'aujourd'hui, pour ces Véloroutes et Voies Vertes, des circuits - axes- internationaux, nationaux, régionaux et départementaux se créent, avec à chaque niveau des programmes de planification et de financement.

On peut dire que le vélo met en place son système autonome de voies¹, semblable au système routier pour l'auto, c'est un système hiérarchisé.

Je vous présente ces réseaux emboîtés, en partant du plus global, l'Europe, et descendant vers le département :

Le schéma européen Eurovélo

13 itinéraires de type Véloroute nord-sud et ouest-est, traversant les pays, à définir dans chaque pays (coordination). Voir carte. Le sud de la France est touché par la Véloroute Atlantique (côtière), la Véloroute de St Jacques de Compostelle, la Véloroute méditerranéenne (côtière).

Il est clair qu'une région française a intérêt à être traversée par un axe européen pour capter les flux nord-sud importants vu la forte pratique du vélo dans les pays d'Europe du nord, et l'attirance pour le sud !

Rien dans le centre de la France, heureusement le schéma national corrige.

Le schéma national

3000kms à créer avec des grands axes recouvrant les axes européens, mais plus nombreux, meilleur quadrillage.

Dans le sud: axe nord-sud Limoges-Brive-Toulouse, axe nord-sud massif central Clermont-Brioude-vallée de l'Allier-Béziers, axe transversal Bordeaux-Toulouse-Sète. Cela se met en place depuis 1999, avec une impulsion de l'Etat : des financements de l'Etat aux régions, si celles-ci inscrivent les axes nationaux à leurs Contrats de Plan Etat-Région 2000-2006.

Cela pousse les régions à adopter des plans VVV, liés au schéma national, d'où le 3^{ème} niveau :

¹ Cf. Réseau appelé en Wallonie (Belgique) : RAVEL Réseau Autonome des Voies Lentes

Les schémas régionaux

Exemples : décidé en Midi-Pyrénées.

Etudié (? pas encore programmé) en Limousin.

NB : dans le schéma national, encore rien de transversal dans le Massif Central, rien pour le Cantal !!

Seule l'AF3V propose depuis 2002 des axes transversaux, cf Vallée du Lot !

Les schémas départementaux

Ils sont fréquents, certains existaient avant le schéma national, cf. en Gironde, d'autres se développent en parallèle aux procédures de l'Etat et des régions.

Exemples : Haute-Garonne : un axe canal du schéma national + un axe vallée Garonne

Tarn : un Voie Verte (nord-sud), une Véloroute (Vallée du Tarn),.. Voir diapos

Cantal : un schéma du cyclotourisme a été adopté en Juin 2003. on verra plus loin

Les schémas départementaux sont essentiels, car les départements ont la capacité de développer ces axes (moyens, cohérence), et car cela permet de créer une offre importante et cohérente, avec des axes transversaux départementaux, sur lesquels des boucles locales de greffent, ces axes départementaux étant reliés aux axes des départements voisins par des axes régionaux.

4- Un circuit inter-départemental porteur de nouveaux flux touristiques : la Véloroute Vallée du Lot

C'est un itinéraire de 500km, suivant la rivière Lot, depuis sa source à 1272m d'altitude, en Lozère, jusqu'à son confluent avec la Garonne à 23 m d'altitude à Aiguillon, en Lot-et-Garonne, en traversant aussi l'Aveyron, le Cantal et le Lot.

Cet itinéraire sera relié aux deux extrémités aux Véloroutes du schéma national: la Voie Verte des Deux Mers, près du confluent avec la Garonne, et l'itinéraire Clermont-Ferrand/Alès qui passera dans la vallée de l'Allier, à 20 Km des Sources du Lot.

L'Entente Interdépartementale Bassin du Lot, qui réunit les cinq départements concernés par la vallée du Lot, après une étude de faisabilité, a retenu le projet de Véloroute "Vallée du Lot" dans son plan de développement de la randonnée, et ce sont les Départements qui doivent, maintenant, décider et financer l'aménagement.

Dès 2001, le département du Lot-et-Garonne a décidé de réaliser la Véloroute, et ouvert un premier itinéraire jalonné de 80km, entre Aiguillon et Fumel-Bonaguil.

Un dépliant touristique a été édité.

Cette première phase de travaux a coûté 1,2MF (0,18Meuros).

Cette Véloroute en Lot-et-Garonne sera améliorée par création progressive de Voies Vertes sur le bord de la rivière, et sur d'anciennes voies ferrées, notamment avant et après Villeneuve-sur-Lot.

Le Cantal est concerné par une courte section incluse dans la partie aveyronnaise, section allant de Grand Vabre (pont de Coursavy) à Maliol (12km), et par une liaison

jusqu'à Maurs (17km)², prolongée jusqu'à Aurillac (50km), avec le projet de la Véloroute de la Châtaigneraie, « route partagée » (D17).

Conclusion : les enjeux pour le Cantal

Première priorité : créer la liaison Aurillac-Maurs-Véloroute Vallée du Lot :

Par ses connections aux itinéraires nationaux la Véloroute Vallée du Lot est porteuse de nouveaux flux de cyclo-randonneurs. Par ses liaisons inter-départementales, elle multipliera les flux et les séjours dans chaque département.

Pour le Cantal, la liaison avec la Véloroute Vallée du Lot par Maurs et jusqu'à Aurillac, est donc un enjeu important : cette liaison devrait être créée en priorité.

Deuxième enjeu : lancer un schéma départemental d'itinéraires cyclables, avec des axes structurants, reliés à ceux des départements voisins et aux axes nationaux. On peut proposer :

- Un axe diagonal Vallée du Lot-Maurs-Aurillac-Plomb du Cantal ou Puy Mary-Massiac-Brioude,
pour rejoindre l'axe nord-sud du schéma national, passant dans la vallée de l'Allier ;
- Un axe diagonal reliant Aurillac à la vallée de la Dordogne,
pour rejoindre la Véloroute de la vallée de la Dordogne, qui sera réalisée un jour (gros potentiel), et pour rejoindre à Brive ou Souillac l'axe national nord-sud (cette liaison pourrait passer par Larroquebrou, puis Argentat).

NB : ce schéma permettrait aussi une mise en cohérence des projets.

Cf. pour la Voie Verte en Sumène-Artense, il faudrait créer des liaisons, par exemple :

- à l'est, par des petites vallées jusqu'au Puy Mary, pour rejoindre l'axe diagonal Aurillac-Brioude ;
- à l'ouest, par petites routes (10km), pour rejoindre le projet du Transcorrèzien, à condition que le Département de la Corrèze décide d'en faire une véritable Véloroute.

ANNEXES

Annexe 1-

Mise en œuvre du schéma national de véloroutes et voies vertes (circulaire du 31 Mai 2002)

et Cahier des charges national pour les Véloroutes et Voies Vertes,
Le Moniteur du 26-10-2001

Annexe 2- Cartes

² Elle passe par St Santin, et commence dans la vallée à 2km de Port-d'Agrès, au carrefour D72/D627 (Roc de Gerbes).

- Carte 1 : Le projet européen Eurovélo
- Carte 2 : Le projet de l'AF3V pour la France (2000)
- Carte 3 : Le réseau retenu par l'Etat-France (CIADT du 12-1998)
- Carte 4 : Les Voies Vertes de France en 2003, par l'AF3V (bilan de l'existant)
- Carte 5 : Véloroutes et Voies Vertes dans le grand Sud-Ouest, les projets en 2000 (AF3V)
- Carte 6 : La Véloroute Vallée du Lot

Annexe 3- Article sur la Véloroute vallée du Lot (Vélocité n°65 Janvier 2002)

1^{er} Complément

Analyse de la Décision du Conseil Général du Cantal en Juin 2003 : Adoption d'une stratégie de développement du cyclotourisme dans le Cantal

- 1- **Bravo, créer un axe transversal dans le Cantal, reliant la vallée du Lot à l'axe national nord-sud à Blesle, près de Brioude, est un excellent choix, d'autant plus que :**
 - la région Auvergne vient de commander à ADETEC une nouvelle étude de l'itinéraire nord-sud, dont un des critères est qu'il doit suivre au plus près l'Allier ;
 - la région Rhône-Alpes s'apprête à valider un itinéraire Lyon- St Etienne- Massif Central jusqu'au Puy ou Brioude, via des anciennes voies ferrées et des passages en vallée.
La région Rhône-Alpes va demander l'inscription de cet axe au schéma national. Si la région Auvergne retient un axe Brioude-Blesle-Aurillac-vallée du Lot, il y aura cohérence.

- 2- **Mais l'itinéraire proposé par le Conseil Général entre Aurillac et Blesle-Brioude présente des dénivelés importants** (et c'est même l'une des plus hautes routes du Massif Central). Il ne respecte donc pas le cahier des charges national sur ce point, et, surtout, ces pentes dissuaderont les cyclistes familiaux ou amateurs, et les cyclo-randonneurs très chargés.

Il faudrait chercher et proposer des solutions alternatives ou complémentaires, comme :

- l'intermodalité bus+vélo sur l'itinéraire du Puy Mary, avec une ligne de bus transportant les vélos...

- l'intermodalité train + vélo, avec la voie ferrée Aurillac-Super Lioran- Massiac (près de Brioude)-Brassac les Mines

3- Enfin le Département du Cantal, qui a décidé de créer une liaison inter-départementale vers la Haute-Loire via St Flour, pourrait retenir une liaison de Saint Flour à Brioude par une Voie Verte sur ancienne voie ferrée (PLM).

Cette Voie Verte est déjà inscrite au schéma départemental de la Loire.

Elle permettrait de relier la vallée de l'Allier (et l'itinéraire national), à St Flour.

Montée en douceur de 400m à 1000m. Beaux paysages.

Et avec l'intermodalité possible (avec la voie ferrée existante), cela permettrait de nombreuses boucles...

2^{ème} Complément

Créer aussi des boucles cyclo-touristiques, articulées sur les axes cyclables départementaux

Tout cet exposé concerne la création d'un réseau départemental d'itinéraires cyclables, ou réseau primaire, constitué d'axes jalonnés, de très bonne qualité, reliés aux réseaux extérieurs (départementaux voisins, régional, national). Cette création doit être réalisée par le Conseil Général.

Mais pour favoriser les « séjours cyclo » de la clientèle des touristes de séjour sur leur lieu de vacances (clientèle 4-a), il faut également créer des « boucles cyclo », articulées sur les axes cyclables départementaux :

- boucles cyclo sur route, pour cyclistes familiaux ou sportif (selon la distance et le dénivelé) ;
- et boucles cyclo sur chemin, pour cyclistes en VTT, familiaux ou sportifs.

La définition, la création, et l'animation de ces « boucles cyclo » peuvent être décentralisés au niveau des Offices de Tourisme communaux, des Communautés de communes, ou des pays. De deux façons :

- Décentralisation totale: les OT et CC locaux font tout, de façon indépendante. Exemple : Département du Lot-et-Garonne pour la Véloroute Vallée du Lot, pilotée par le Syndicat Mixte pour l'aménagement de la Vallée du Lot : chaque OT doit définir, baliser et vendre seul ses circuits.
- Coordination par le Comité Départemental. La définition se fait en liaison avec les OT et CC, mais la création et l'animation sont faites de façon centralisée par le

CdT, pour améliorer l'efficacité : qualité homogène des circuits (longueur, type de routes, ...), thèmes complémentaires, jalonnements homogènes, promotion centralisée.

Exemple : département de Saône-et-Loire pour la Voie Verte Givry-Cluny, avec 8 circuits en boucle, décrits dans la brochure de la VV.

NB : Ces boucles intéresseront aussi la clientèle 4-b des cyclo-randonneurs.

Le Conseil Général du Cantal veut créer 5 à 6 circuits thématiques et de difficultés variables, reliant les principaux équipements, sites, ou curiosités touristiques. Ces circuits devraient être articulés aux axes cyclables départementaux.

 <p>VVV-Sud Véloroutes & Voies Vertes - Sud</p>	<p>AF3V - 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 : http://www.vvv-sud.org</p>
 <p>Véloroutes & Voies Vertes af3v</p>	

