

 <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</p>
 <p>Véloroutes & Voies Vertes af3v</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 °3

- 1er Novembre 2011-

Le tourisme vert, facteur d'aménagement durable : Le cas concret des Voies Vertes.

Par Julien Savary

Conférence au département CETIA (Université de Toulouse Le Mirail)

Foix – 23 Novembre 2003- et Toulouse 11 Décembre 2003

16 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

Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
Chez Association Vélo 5, av. F. Collignon 31200 Toulouse. Tel.: 05 34 30 05 59 Fax : 05 61 26 05 87 E-mail : info@af3v.org

Conférence au Département CETIA (Université de Toulouse Le Mirail)
le 27 Novembre 2003 (Foix) et le 11 Décembre 2003 (Toulouse)

Le tourisme vert, facteur d'aménagement durable : le cas concret des Voies Vertes

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

Introduction : le tourisme vert et l'aménagement durable.

I- La nouvelle demande cycliste et le nouveau produit de tourisme vert : la Voie Verte

- 1- Au sein des demandes cyclistes (et roller) : la demande croissante de tourisme vert à vélo (et roller)
- 2- Les aménagements (d'itinérance) exigés par cette nouvelle clientèle de vélo-loisir sécurisé : la Véloroute et la Voie Verte
- 3- La fréquentation des Véloroutes et Voies Vertes et l'impact sur le développement durable du territoire.

II- Comment créer et « valoriser » une Voie Verte et les produits touristiques liés ?

- 1- Les procédures d'aménagement et d'animation des VVV en France
- 2- Les choix techniques (et les coûts) pour l'infrastructure Voie Verte
- 3- Les conditions de réussite : une infrastructure de qualité, et un produit touristique complet et bien vendu

III- Etudes de cas

- 1- La Voie Verte de sortie d'agglomération : le canal du Midi en Haute-Garonne
- 2- La Voie Verte isolée (en campagne) de plus de 40km : Givry-Cluny
- 3- Les réseaux départementaux de VVV, mal valorisés : Gironde, Alsace
- 4- Un réseau départemental de VVV bien valorisé : Saône-et-Loire

IV- Conclusion : les Voies Vertes, produit touristique d'avenir

Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
 Chez Association Vélo 5, av. F. Collignon 31200 Toulouse. Tel.: 05 34 30 05 59 Fax : 05 61
 26 05 87 E-mail : info@af3v.org

Conférence au Département CETIA (Université de Toulouse Le Mirail)
 le 27 Novembre 2003 (Foix) et le 11 Décembre 2003 (Toulouse)

Le tourisme vert, facteur d'aménagement durable : le cas concret des Voies Vertes

par **J. Savary**

Délégué Régional sud-ouest et Président de l'AF3V

(Association Française de développement des Véloroutes et des Voies Vertes)

Introduction : le tourisme vert et l'aménagement durable.

Définitions : difficiles

Tourisme vert ? = séjour ou déplacement en zone rurale ?
 = ou en spécifiant le mode d'accès et de déplacement : déplacement
 actif et non polluant (non motorisé : marche, roller, cheval, vélo, + bateau ?) ? trop restrictif
 = et distinguer les origines des personnes : résidents des villes, touristes
 en séjour dans la zone rurale, touristes itinérants traversant la zone ?

Développement durable ? = production de biens et services, ici liés aux loisirs et au
 tourisme, non destructeurs de ressources rares cf. espace, qualité de l'air, nature (paysages,
 espèces, milieux,...), patrimoine bâti, vie locale,...

D'où l'idée que les loisirs et le tourisme utilisant les modes de déplacements doux,
 non motorisés (ou en TC), ceux qui respectent le plus l'environnement, seraient porteurs de
 développement durable...

En réalité accès fréquents en automobile individuelle... (le plus vert et DD = accès en
 TC, séjour ou déplacement en mode doux...).

Tendances : claires

Demande croissante de loisir actif dans la nature

Car population de plus en plus urbaine

Car population de plus en plus âgée

Car population de plus en plus inactive (bureaux),

Car population de plus en plus avec du temps libre (red durée travail, 35h, temps
 partiel,...)

En positif : agir pour sa santé, découvrir et respecter la nature et l'environnement
Demande croissante d'infrastructures et de produits « clefs en main »

Car passivité et besoin de sécurité (sinon : on peut trouver circuit cf vélo sur petites routes ...)

Transposer au vélo (et au roller, et...) ce qui existe pour la marche à pied, l'équitation, le tourisme fluvial

= développer des infrastructures spécifiques pour l'itinérance

= ces infrastructures auront un effet positif sur la fréquentation et l'attractivité, donc le développement !

Jouer les complémentarités entre les infrastructures de base et les services liés...

Cf. vélo et tourisme fluvial, cf. marche, vélo, cheval et haltes + services restau/hébergement

I- La nouvelle demande cycliste et le nouveau produit de tourisme vert : la Voie Verte

a. Au sein des demandes cyclistes (et roller) : la demande croissante de tourisme vert à vélo (et roller)

Les 4 demandes cyclistes (en général : route et VV)

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 on peut ajouter des sous-segments », comme les **touristes en groupes** (scolaires, clubs) et les **itinérants avec TO** (Tours Operators).

Les pratiques cyclistes

Les « clientèles » ont des comportements différents en termes de vitesse et de distance parcourue :

Vélo Sportif : vitesse (30km/h) et distance (100km) élevées

Vélo utilitaire : vitesse (15km/h) et distance (5 km) faibles

Vélo loisir-promenade : vitesse moyenne (15km/h), distance moy (30 km/jour)

Vélo cyclotourisme : vitesse (25km/h) et distance (60km) élevées

Vélo itinérant : vitesse (15km/h mais chargé) et distance (45km) intermédiaires

Et, quand il existe des VVV, on constate des fréquentations importantes pour le vélo-loisir-promenade) :

Cela montre l'existence d'une clientèle potentielle importante = le vélo loisir, mais qui a besoin, pour exister, d'aménagements permettant le vélo en sécurité = des voies vertes !!

+ les motivations sont différentes !

transposable aux rollers

Les 4 clientèles sur Voie Verte (cycliste-roller-...)

Résidents / Excursionnistes / Touristes en séjour / Itinérants

Résidents et excursionnistes habitent la zone de la VV

Touristes de séjour y habitent pendant leurs vacances

1+2+3 : fondent le concept de « zone de chalandise » d'une VV

Itinérants traversent. Source : Etude AFIT (Altermodal)

+ la Voie Verte est préférée : fréquentation la plus forte, due au vélo-loisir

b. Les aménagements (d'itinérance) exigés par cette nouvelle clientèle de vélo-loisir sécurisé : la Véloroute et la Voie Verte

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).

Ces caractéristiques s'appliquent aussi aux Voies vertes !!!

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

Elle 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

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, des pistes cyclables en site propre...

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

C'est un **aménagement multi-usagers** (ici texte + dia d'exposé CIFP 02) : nombreux pour une sortie 2h, 1/2 journée ou journée, dès qu'une belle VV existe près d'une ville (ici à Toulouse, canal du Midi) :

- cyclistes à la journée sportifs
- cyclistes à la journée loisir famille
- et avec enfants
- cyclo-randonneurs (itinérants) avec bagages (ou sans si orga privée ou TO)
- groupes cyclistes (colos, centre aérés, clubs,...)

- joggers
- rollers
- piétons
- même cavaliers
- pêcheurs
- canoë, kayak, barques...
- plaisanciers louant des bateaux
- + riverains, exploitants forestiers sur piste forestière,
- + handicapés
- + cyclistes urbains en entrée/sortie d'agglomération

C/ : Tous types d'usagers mélangés, cf. affluence Dim. 15h sortie ville

C/ : Aménagement multi-usagers, cf. stat sortie Tlse Dim Avril cycl 50%

Les aménagements nécessaires :

Voir les normes nationales, sur le site Internet de l'AF3V : www.af3v.org

+ Bibliographie et Organismes ressources (voir document distribué)

Cahier des charges national VVV

Fiches techniques VVV n°1, n°2, n°3

Véloroute

- un jalonnement directionnel (panneaux)
- des panneaux d'information
- des haltes comme pour les VV (voir plus loin)
- **en priorité un itinéraire bien choisi** sur des petites routes, **plates** (normes = pente inf à 3%), **jolies** (qualité des paysages) et **peu circulées** (norme : inférieur à 1000 véhicules/jour)
- sécuriser les carrefours et traversées RD ou RN
- sécuriser les ponts et passages dangereux
- sécuriser les entrées/sorties de ville par des aménagements cyclables (piste, bandes, voie verte,...)
- et aménager –progressivement- un maximum possible de portions en Voie Verte, surtout près des villes, cf en Véloroute vallée du Lot :
 ancienne voie ferrée Villeneuve-sur-Lot
 ancien chemin de halage de rivière à Arcambal (près Cahors)
 piste forestière vers Balsièges-Mende (Lozère)
 chemins ruraux à zéro circulation
- et ne pas se tromper d'objectif : il faut sécurité + agrément (tourisme), cf. une piste site propre parallèle à une RN 5000 véhicules/jour + PL cf N140 de Capdenac-gare à Penchot, ne convient pas pour une Véloroute touristique...

Bémol !:

Inutile ? cf. il existe de nombreuses petites routes, chacun peut trouver un itinéraire touristique tranquille, la preuve :

nombreux randonneurs individuels en zones touristiques (cf vallée Dordogne)

rando de luxe par TO-vélo en Bourgoigne, Bordeaux, Dordogne, Lot...

réponse : avec Véloroute jalonnée on captera une clientèle nouvelle ! (gros potentiel)

Voie Verte

Résumé : 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,...),

- **en priorité une bande de circulation avec un bon revêtement stable et roulant par tout temps** « même en cas de pluie prolongée » (Cahier des charges)

Idéal = bitume : roulant, solide, pas cher à l'entretien, comme à Toulouse (diapos vues)
Ou bien deux bandes parallèles, Nantes à Brest (bicouche dégradé)
Ou bien sable stabilisé sur ancien balast
Ou sable stabilisé sur chemin ...

- **sécuriser les intersections**, surtout les traversées RD ou RN
- **sécuriser les passages dangereux**, cf passages en talus, ou près de l'eau
- **rétablir les continuités** : passages sous les ponts/canaux, sous les tunnels/anciennes voies ferrées, ponts d'ancienne voies ferrées, chemin dégradé

- **protéger par des barrières d'accès**, interdisant les véhicules motorisés

- **assurer une continuité dans l'accès aux villes, et leur traversée**

- parcs autos aux point d'accès

- **haltes simples** : points d'arrêt banc + poubelle
- **points d'eau** fréquents : cf. tous les 5km
- **haltes-pique-nique + sanitaires** : cf. tous les 15km
- **haltes-services lourdes, avec personnel** et information/alimentation/location de matériel/ exposition/activité découverte/...appelés « relais principaux » (Cahier des charges) : cf. tous les 20 à 30km cf. existe à Créon et Espiet (Gironde)
+ à Castanet, à Port Lauragais,...

- panneaux d'infos (RIS) sur la VV, le milieu, le patrimoine...

- **jalonnement des directions, distances, et services à proximité**

Conclusion :

La Voie Verte = l'aménagement le plus demandé, ayant la plus forte fréquentation, surtout s'il a des qualités excellentes de revêtement et de services : devient une « avenue verte », ou un « jardin public linéaire », ou une « coulée verte » :

Aménagement de promenade, de loisir, de déplacement vert,

multi-usagers (par le type du mode de déplacement , cf à pied, à vélo, à roller,...)

et multi-usages (par l'objet du déplacement (utilitaire, loisir court, vacance cf itinérante).

La Voie Verte = un catalyseur du développement rural, une ré-appropriation de l'espace, du pays, de l'identité :

Attention :

Importance de donner une « âme » à la Voie Verte », une « identité patrimoniale », ou « de pays » forte , renvoyant à une activité ancienne (cf canal, voie ferrée, ...), ou au milieu traversé...

La thématique du pays et de la Voie Verte doivent être en phase, et mises en valeur dans le nom, la conception des aménagements, les panneaux d'infos, les publications (dépliants, cartes, guides,...).

Cf. réussi dans les Vias Vertes espagnoles.

Bémol !

Une VV de qualité parfaite peut être un échec...

Exemple : VV de Sumène Artense, Cantal, 5km :

trop courte, loin des villes, non reliée à un réseau...

c. La fréquentation des Véloroutes et Voies Vertes et l'impact sur le développement durable du territoire.

La Voie Verte est la plus fréquentée (dix fois plus !!!)

Itinéraire sécurisé, préféré par presque toutes les clientèles !!!

Pour une VV donnée (à localisation et caractéristiques données) la répartition fine de la fréquentation (horaire, journalière, mensuelle,...) dépend de :

NB : chaque fois varient : la fréquentation totale et la répartition entre catégories d'utilisateurs

- Période année : forte printemps-automne en loisir, forte été en randonnée
- Jour de la semaine : fort en samedi+dimanche en loisir, fort en semaine en utilitaire
- Heure journée : utilitaire classique, jogging matin ou 18h,....
- Distance du lieu de départ, si sortie aggro, distance de la ville, cf. Tlse : 1500 en sortie, 300 à 25km, 100 à 50km...
- Météo (pluie, vent)...
- Évènements concurrents : congés/urbains, finale rugby,...

NB : la fréquentation totale, et la répartition entre types d'utilisateurs varient...

La fréquentation totale (année, ou Mars à Octobre) d'une VV dépend des caractéristiques de base de la VV (comparaison entre VV) :

- **Proximité d'un pôle générateur de clientèle** : ville (Toulouse plus que Foix et plus que Sarlat) ou site touristique (cf. station littorale aquitaine)
- **Attractivité touristique de la zone traversée** : paysages, histoire, rivière, vins... cf. Bourgoigne, Bordelais, vallée Dordogne, canal du Midi...
- **Services proches, animation et promotion de la VVV** :.... Cf. zone de loisir accessible par la VV (/résidents),
- **Type et qualité du revêtement** qui détermine les catégories d'utilisateurs possibles : Cf. le sable stabilisé exclut les cyclo-sportifs, les rollers, les handicapés, et réduit les piétons !!! ex : Castres ! VV du Finistère peu fréquentées selon étude AFIT... + Cf. Mauvais stabilisé ou terre moins fréquenté que bon stabilisé :Lavelanet-Mirepoix , limité aux marcheurs, et inf. à un bon GR...!!!

- **Largeur du revêtement** : on favorise la fréquentation en élargissant la bande revêtue, ou en créant plusieurs chemins parallèles... ex : canal du Midi en sortie Tlse !

Exemple : Fréquentation de 7 VVV région Aquitaine

- Biscarosse (littoral) : maximum, beaucoup touristes séjour + bien fait
 - Nive (Bayonne) et Périgueux : bonne fréquentation de ces VV de sortie de ville, en enrobé
 - Groléjac : bon car zone touristique, et appréciée...
 - Mont-de-Marsan : isolée, peu de cyclistes urbains, peu valorisée,...
 - Hostens : située loin des entrées, en pleine forêt : sportifs seulement
 - Véloroute du Lot : pas mal car récent, comptage mal placé (excellent/coût !!)
- + NB : voir les % de non-cyclistes, très différents, importants près des villes

+ NB : il faut faire des comptages !!!, cf. avant et après travaux si amélioration...

Fréquentation et impact économique ou plutôt sur le développement ?

Difficile à mesurer, pourtant analyse essentielle : pourquoi investir ???

a- (classique) : Effets par les dépenses de création des infrastructures VVV + entretien annuel

hausse du CA des entreprises locales existantes + création d'emplois ??

+ création de nouvelles entreprises

+ ou – important (pour ent. Bat TP)

entretien important , cf. en personnel, cf. CG71 isole

b- (classique) : Effets par les dépenses des usagers des VVV :

Soit hausse du CA des entreprises locales existantes + création d'emplois ??

Soit création de nouvelles activités –entreprises avec emplois !

Dépenses de services de base à proximité

- Conso alimentaire (bars, épiceries, boulangeries,...)
- Restauration
- Hébergement : hôtels, chambres d'hôtes, gîtes de groupes, campings,...
- Entretien-réparation cf. des bicyclettes, des rollers,...
- Location de matériel : vélos, rollers, canoë,...
- Edition de documentation
- Moyens de transport/accès : TC, ou auto ?

Dépenses de services moins fréquents, possibles :

- Animation touristique par OT, CdT, ... (cf. Givry : 2 animatrices VV)
- Agences de voyages spécialisées en produits sur la VVV
- Services centre d'anim ou Musée public ou privé, existant ou créé (cf. Givry)
- Halte-service « lourde » sur la VV avec info, animation, location + activité spécifique cf. découverte milieu, cf. accueil groupes, cf. (cf. Créon)

NB : + intérêt = **étaler période d'activité des services existants** (tourisme = 15-07 à 15-08) cf. restau/hébergement/centres loisirs/....

NB : + intérêt = **meilleure rentabilité d'équipements touristiques lourds existants** cf. parfois créés en zone rurale « profonde » (base nautique + camping + ...)

exemple 1 : base nautique de St Nicolas La Grave près de Moissac (82)

exemple 2 : bases nautiques et villages de vacances pour tourisme fluvial, cf. en vallée du Lot, à Castelmoron (47), près Fumel (47)....

Évaluation des dépenses moy/jour des usagers VVV (source :AFIT)

Dépend du type de clientèle :

Résident (urbain) :

4,6 € par pers ayant dépensé, mais forte variation du % de ceux qui dépensent : dépend de l'offre, moy glob varie de 0,5 à 3,8€ / pers

Touriste en séjour (littoral) :

Dur à évaluer

Excursionniste :

10,7 à 13,7€ par pers, mais dépend de l'offre à proximité

41,2€/jour si court séjour (week-end).

Itinérant :

46 à 61€ / jour /personne, peut monter à 400 € (TO amé du nord)

sachant que le « produit rando vélo » type c'est 5 ou 6 jours...

Donc, **l'impact économique direct dépendra de la fréquentation totale** (nombre absolu), **et de la proportion des différentes clientèles qui dépensent + ou -, donc du « type de VVV »** au sens de l'AFIT...

Mais pour les résidents, les touristes de séjour, et les excursionnistes, l'impact dépendra aussi beaucoup de l'existence d'activités proposées à proximité (de l'offre de services) :

Cf. Canal du Midi : enquête AF3V Toulouse 2000 : dépenses faibles car 0 service sur 10 premiers kms...

puis création du bar-restaurant de l'écluse à Castanet (à 10km),...évaluation dépenses serait différente en 2003

!! et les 4 emplois créés à cette écluse sont un effet éco direct de la VV et de sa fréquentation par les résidents + excursionnistes + itinérants :

VV = vrai levier, vrai outil de développement !!!!

1^{ère} conclusion : pour toutes les zones : zone ayant déjà une forte activité touristique (cf. littoral), ou zone isolée, de la « France intérieure » ou de zone de montagne : **une VVV de qualité, ou mieux un réseau de VVV seront un facteur d'attractivité supplémentaire** : peut amener des touristes à choisir cette zone comme séjour touristique...

Pour zone isolée, peu développée (Cantal, Ariège, Lot-et-Garonne,...) la VV de qualité, réussie, **peut devenir un vrai catalyseur d'investissements** :

Publics : routes, campings municipaux, ...

Privés : création d'activités de services liés...

Voir le cas Givry-Cluny en 3^{ème} partie.

2^{ème} conclusion : toute VV offrant une possibilité de circuit de 3 à 6 jours (150 à 300km), aura un impact économique très important, grâce à la clientèle « cyclistes itinérants » :

Exemple 1: Piste du Danube en Autriche

Exemple 2: canal du Midi, 250km dont 80km aménagés !! et attire déjà !

Grâce à l'édition d'un vélo-guide pour randonneurs par l'Association Vélo à Toulouse, vendu hors librairies, localement et dans les milieux vélo-urbain + cyclo + presse +...

Estimation fréquentation « touristes itinérants » une semaine à vélo en hôtel ou chambre d'hôtes ou camping : plus 3000 randonneurs-semaine/an
Plus de 18 000 nuitées !!!

Impact important sur le « tourisme vert », activités des restau / hébergements /commerces/services.....

Cela augmente l'activité des entreprises services restau/hébergement existantes...

Cf. je connais des chambres d'hôtes qui travaillent beaucoup avec ces randonneurs : Melle Lèguevaques Ch « En Jouty » à Avignonet, ou ...

Cela entraîne la création de nouveaux hébergements,

cf. entre 2000 et 2002, **il s'est créé plus de 10 lieux d'hébergements en chambres d'hôtes** au bord du canal, soir par vigneron (activité de complément), soit par habitants (voir Guide)

Idem, les hébergements de groupes, insuffisants foyers JT, AJ, gîtes de groupes, centres équestres), se développent : un dans Lézignan, ... : la VV leur apporte des compléments de clientèle...

Deux agences de voyages proposent des randonnées-vélo le long du canal :

La Bicyclette Verte de Toulouse à Béziers

Fitour (Figeac)...

Exemple 3 : Givry-Cluny : voir cas (3^{ème} Partie).

Bémol 1 :

Etudes AFIT et BET (Altermodal) limitent trop l'impact aux effets économiques sur l'activité et l'emploi générés par l'aménagement dans les entreprises de services

Ajouter :

- Une VV = un parc public, une coulée verte pour les habitants : promenade, santé, satisfaction !!!
- Une VV = réhabilitation d'un patrimoine : canal, ancienne voie ferrée, chemin, + les ouvrages anciens : écluses, gares,...
- Une VV = ré-appropriation d'un passé, d'une identité locale ou de « pays »...

Tout cela, = beaucoup, même si 0 dépense monétaire ! ou 0 service public gratuit autre que l'existence et l'entretien de la VV...

Une VV isolée à faible fréquentation touristique, donc faible impact (échec) :

Cf. Piste verte Sumène Artense en Cantal (5km)

Cf. Marthon 10km sud d'Angoulême

Cf. Lavelanet-Mirepoix, Ariège

Elle offre déjà tout cela.

Et surtout, elle préserve l'avenir, elle peut être le premier tronçon d'un projet plus vaste en longueur et en qualité, qui aura de gros impacts économiques :

Cf. Cantal : ancienne voie ferrée, vont allonger

Cf. Marthon : projet d'Angoulême au sud, porté par un SIVU ??

Cf. Lavelanet : liaison Montségur-Lavelanet-Bram-canal est un « beau projet »...

Bémol (s) 2 :

VV= impact nul si absence de mesure (comptages, enquêtes) !!!!

VV= impact faible si pas de services générés : vu / restau Castanet canal du Midi !

VV = impact faible si pas de politique de valorisation, cas en Hte Garonne !!!!

Voir conditions de la réussite = il faut créer un « produit touristique »....

II- Comment créer et « valoriser » une Voie Verte et les produits touristiques liés ?

a. Les procédures d'aménagement et d'animation des VVV en France

Intro : à l'étranger situations diverses :

USA (Rail Trails, fondation), Pays-Bas+Allemagne+ Autriche (réseaux urbains et inter denses + jalonnement +vélo-guides privés), Espagne (fondation des Chemins de fer), Grande-Bretagne (Sustrans puissant + financement par loterie +...), Suisse (9 Véloroutes+accord trains + vélo-guides)

En France :

Rôle incitateur des réseaux européens

Le projet Eurovélo + financements européens possibles

Rôle Etat français = schéma national des iti cyclables (VVV)

Décision du CIADT Déc 98, financement Etat si régions inscrivent aux Contrats de Plan Etat-région 2002-2006

+ élaboration de normes nationales : Cahier des charges + fiches techniques+Comité

Schémas régionaux des VVV

Impulsés par la circulaire du 31 Mai 2001 et les Comités régionaux...

Rôle d'impulsion, de mise en cohérence, et de co-financement

Midi-Pyrénées / Aquitaine

Schémas départementaux des iti cyclables ou des VVV

Acteurs principaux, maîtres d'ouvrages importants, car moyens financiers et volonté et bonne échelle géographique pour projet long, et compétence tourisme (CdT)...

Depuis longtemps : cf. Gironde, Bas-Rhin, Haute-Garonne,

Ou plus récemment : cf Tarn, Lot-et-Garonne,...

Communautés d'agglomération et PDU (cf. Angoulême, Périgueux)

Communes seules, surtout les grandes, cf. Toulouse (maintenant agglo CAGT) ou Béziers

Groupements de communes en zone rurale, par **SIVU**, « **pays** »,

Cf Bram-Lavelanet par plusieurs Com com

Cf. VV des Gaves (65) par SMDRA Syndicat Mixte

Cf. VV Bertholène-Espalion (Aveyron) par Synd. Intercom (ratée !)

Autres acteurs institutionnels :

EPTB(Agence de Bassin) : cf. Entente Interdép bassin du Lot/Véloroute val Lot

Parcs naturels

Voies navigables de France

Office national des Forêts : cf côte Atlantique :Gironde, Landes, nord Royan,...

Associations : d'abord la **FFCT** (concept de Véloroute),

puis **AF3V**... Groupe de pression 2000 à 2002/schémas régionaux...

Information du public : Catalogue, site Internet,....

Etudier, réaliser et gérer **une VVV c'est un vrai projet, complexe** avec des organisations et des financements multiples, et chaque projet est un cas !

Maîtrise d'ouvrage et financements diffèrent selon le stade : Etude/Création infrastructure/Gestion/Promotion et par élément de l'infra (cf signalisation/haltes/...).

Toutes sortes de maîtrise d'ouvrage sont possibles, exemples :

= Conseil Régional : Languedoc (Narbonne-Port la Nouvelle/infra mais entretien aux communes).

= Conseil Général : fréquent : Hte Garonne/ Gironde/ Bas-Rhin/Haut-Rhin/Saône-et-Loire

exemple 1 : CG-31/canal du Midi : MO/étude-aménagement-gros entretien-gestion-

promotion, mais délègue la MO aménagement-entretien à VNF

(+ convention de superposition de gestion pour la création).

Exemple 2 : CG-71/VV Givry-Cluny : fait tout en maîtrise d'ouvrage et en financement

(ancienne voie ferrée), sauf les haltes : anciennes gares rachetées par le CG, et revendues aux communes qui les aménagent...

Toutes sortes de clefs de financement sont possibles :

= type si schéma régional et axe inscrit au schéma national : Etat 30%, Région : 30%, CG (qui sera maître d'ouvrage) 30%, Europe : 10% (pour création de l'infra).

=

Conclusion : procédures complexes, acteurs multiples, financement divers,....

Créer et gérer une VV c'est le règne des « monteurs de projets »....

Il faut un « porteur du projet »

= la collectivité locale qui y croit, qui en fait un **projet de développement local...**

Bémol 1

Lacune des procédures nationales = **absence de labels**

Il existe des normes, mais assez vagues, cf sur le revêtement, sur les services associés (cf. haltes)...

Bémol 2

Certains problèmes juridiques bloquent des projets

Cf. le long des canaux, nécessité de convention, et exigences quelquefois exorbitantes de VNF...

??? Idée : le futur transfert de compétences, les canaux touristiques (sans transport fluvial de marchandises) pourraient être transférés aux Régions...

b. Les choix techniques (et les coûts) pour l'infrastructure Voie Verte, et leur conséquences sur le potentiel de la VV

Choix-clef : nature du revêtement (et sa largeur) : a un effet direct sur la fréquentation potentielle

L'enrobé est le revêtement préféré par tous

Il est exigé par les rollers, les chariots, les cyclo rapides

Donc choisir l'enrobé –qui peut être teinté couleur ocre, ou calcaire- c'est choisir la fréquentation future maximum, même si plus coûteux à la création.

Choisir un sable stabilisé, c'est faire des économies à la création, mais exclure des types d'utilisateurs...

Conclusion : l'AF3V (pas de position officielle) demande enrobé en ville et sortie de ville (15kms). Cf. Périgueux fait ce choix (bravo), Angoulême non, dommage...

Coût de création + de gros entretien + d'entretien courant (surface et abords) : lier tous ces coûts dans la décision...

Voir normes par type de coût..... cf. haltes = coûteuses à créer, et entretenir (personnel) !!

4 coûts-type de création sans les haltes# :

= VV « en dur » sur chemin halage : 45 000 à 90 000 euros/km

= VV « en dur » sur anc. Voie ferrée : 23 000 à 45 000 euros/km 2 fois moins

= VV « en sable stabilisé » : ??? moins ?

= Véloroute : 7 500 à 15 000 euros/km 3 à 10 fois moins

Attention, ajouter aux services fixes (matériels en utilisation libre : infra +sécurisation + balisage + panneaux infos + points d'eau + haltes), **les services fournis par des prestataires publics et privés autour de la VV :** personnel/info, animation, location, restauration, hébergement, transport des bagages....

Puisqu'il faut investir lourdement, condition de réussite, comment financer ?

Solution 1 :

Etaler les coûts de l'infra dans le temps

Exemple : CG-31/canal : d'abord revêtement + intersection + infos fixes, ensuite les haltes

Exemple : Véloroute vallée du Lot en 47 : phase-1 itinéraire balisé + dépliant , phase-2 amélioration, sécurisation, création de 30% en voies vertes...

Solution 2 :

Répartir les coûts entre acteurs, cf. sous-traiter les haltes :

CG-31/canal du Midi : utilise trois aires d'autoroute (contrat ?)

Véloroute Vallée du Lot : utiliser les haltes fluviales (investissements du CG !!)

VV Givry-Clunay : revente des gares aux communes, qui doivent les aménager et gérer...

Nb :attention aux heures d'ouverture, limitées si haltes dans bâtiments ouverts par du personnel .

halte sanitaire (type canal du Midi à Gardouch) : 0,4MF ou 60 000 euros. Si une par 20km, coût = + 3 000€ par km.

c. Les conditions de réussite : une infrastructure de qualité, et un produit touristique complet et bien vendu

Attention : une VV créée, si mauvaise qualité, et, parfois, même si de bonne qualité, **ça peut rater** (voir Etude AFIT).

Trois conditions :

1- Réussir l'infrastructure : de qualité dans un environnement de qualité

= **condition de base : attrait touristique, richesse des sites, paysages, patrimoine** pour une VV touristique attirant une clientèle extérieure à la région..

= **infrastructure de qualité : technique** (revêtement, info, haltes) **paysagère** (abords de la voie, trouées paysagères, intégration au milieu,...) cf. Castres

patrimoniale : réhabilitation patrimoine bâti (ouvrages) cf. canal du Midi

+ idée ici, liée au patrimoine = trouver un nom et un thème de la VV, lié à l'histoire de la voie ou du pays, et le décliner ensuite dans l'infra, les infos, ...

But = identifier la VV au pays

= **infrastructure assez longue** : cf 150 à 300km
pour permettre 3 à 6 jours de randonnée

= **infrastructure reliée à un réseau plus vaste**

cf départemental, régional, national...(voir colloque de St Flour)

pour capter des clientèles de touristes itinérants...

cf Cantal : axe transversal prévu permettra cette liaison

mais risque de la piste verte de Sumène-Artense ?

cf Bram-Lavelanet cf. VV des Gaves

= **un itinéraire principal complété par des boucles cyclo-touristiques**

pour multiplier les clientèles (ajouter pédestres sur courtes portions)

pour allonger les possibilités des touristes de séjour

pour diffuser les effets positifs (retombées)

Exemple : Givry-Cluny

= **un itinéraire bien desservi par les transports en commun** (trains, avions, bateaux)

et relié aux gares, aéroports, ports...

Elément clef pour les randonneurs itinérants, qui traversent, préfèrent des allers simples

Donc clef pour les VV visant la clientèle d'itinérants : longues Véloroutes (Loire, Lot,...), axes nationaux (cf côte Atlantique, VV des 2 Mers, ...).

Mais attention, même la VV Givry-Cluny, selon AFIT spécialisée sur clientèle des excursionnistes, a une partie de sa fréquentation due à bonne desserte depuis Lyon et Paris, cf. par TGV (cf. groupes de rollers,...).

2- Créer un produit touristique complet

Cela suppose un pilote du projet, porteur politique et structure juridique légitime...

Concevoir la VV comme un « projet du pays », informer et faire s'impliquer le maximum d'acteurs publics et privés concernés

Concevoir la VV pour des clientèles ciblées (donc études de marché préalable)

Informer : édition dépliant+carte, vrai guide-rando, **site Internet !!!**

Développer les services de restauration et d'hébergement avec des services spécifiques pour les clientèles visées :

Paniers repas, information touristique, infos/vélo (répa), outils de répa, parking vélo sécurisé, parking auto sécurisé, transport des bagages entre hôtels... (charte des hébergeurs ?)

Développer des services pour les randonneurs itinérants :

Location vélo ou matériel, transport des bagages, réservation des hébergements, fourniture topo-guide... par agences voyage interne au maître d'ouvrage (CdT), ou par agences privées...

+ favoriser les prestataires de services privés...

Bémol :

Existence de différentes cibles ??

3- Vendre le produit touristique

Créer **les outils d'information** : vu : dépliant-carte/ guide-rando/site Internet

Cf. dépliant Val Lot

Cf. cartes Gironde

Cf. Guide-vélo canal du Midi (ass. Vélo)

Cf. Guide VV Bourgogne du sud : un modèle !!!

Mener des actions commerciales

A cibler pour augmenter efficacité, cf. selon Altermodal :

Auprès des TO étrangers

Auprès de la presse

Auprès des clubs pays du nord

Auprès des groupes (asso sportives, scolaires, centres éducation, handicapés, ...)

+ les 8 critères de qualité pour une VV, selon l'AFIT ...

+ selon l'AFIT, les critères de réussite ne sont pas les mêmes selon le type de clientèle visée,

et il existerait 4 stratégies de réussite,

en fait de spécialisation de la VV sur une clientèle prioritaire

ici présenter les transparents des 4 stratégies

2- Etudes de cas

- a. La Voie Verte de sortie d'agglomération : **le canal du Midi en Haute-Garonne**
- b. La Voie Verte isolée (en campagne) de plus de 40km : **Givry-Cluny**
- c. Les réseaux départementaux de VVV, mal valorisés : Gironde, Alsace
- d. Un réseau départemental de VVV bien valorisé : Saône-et-Loire

3- Conclusion : les Voie vertes, produit touristique d'avenir

	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