

 <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 °4

- 5 Novembre 2011-

**La Voie Verte en milieu périurbain, un aménagement multi-usagers et multi-usages au succès grandissant.
Le cas du canal du Midi dans l'agglomération toulousaine.**

Par Julien Savary

Exposé au Colloque international PERIURBANA

« Le péri-urbain : une zone touristique d'avenir ? »

Toulouse – 11 mars 2004- 11 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

Département CETIA (Université de Toulouse Le Mirail)

Colloque international PERIURBANA

Le péri-urbain : une zone touristique d'avenir ? les 10-11-12 Mars 2004

**La Voie Verte en milieu périurbain,
un aménagement multi-usagers et multi-usages au succès
grandissant.
Le cas du canal du Midi dans l'agglomération toulousaine.**

par **J. Savary**

Délégué Régional sud-ouest et Président de l'AF3V

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

Plan de l'intervention:

??? les voies vertes auront-elles un impact en milieu péri-urbain ??

difficile

car phénomènes nouveaux :

loisirs-randonnées sur VVV et développement des aménagements

et car les VVV sont analysées plutôt comme facteur de développement de zones rurales, ou déjà touristiques (cf côtières) !!

But : rappeler quelques tendances

Et proposer quelques réponses à cette question

- 1 - La demande croissante de tourisme vert à vélo (et à roller)... surtout par les résidents des agglomérations urbaines
- 2 - La nouvelle offre d'aménagements adaptés à ces pratiques: les Véloroutes et surtout les Voies Vertes... et, dans les agglomérations, les "trames vertes".
- 3 - Les Voies Vertes, des aménagements multi-usagers et multi-usages
- 4 - Les Voies Vertes, une fréquentation importante... quand elles sont de bonne qualité
- 5 - Les Voies Vertes péri-urbaines, un impact significatif sur l'activité touristique ... quand il existe un réseau, et des offres de service.

1- La demande croissante de tourisme vert à vélo (et à roller)... surtout par les résidents des agglomérations urbaines

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 Voies Vertes)

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 4 clientèles sur Voie Verte (cyclistes-rollers-...)

1-Résidents / 2-Excursionnistes / 3-Touristes en séjour / 4-Itinérants

Résidents et excursionnistes habitent la zone de la Voie Verte

Touristes de séjour y habitent pendant leurs vacances

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

Itinérants traversent. Source : Etude AFIT (Altermodal)

+ la Voie Verte est préférée : fréquentation la plus forte

Conclusion :

en agglomération urbaine et zone péri-urbaine, ce sont les clientèles résidents et excursionnistes (50km de rayon) qui vont dominer !!

Mais les deux autres seront présentes,

cf. les Itinérants, au minimum pour une étape, souvent pour deux (même point d'arrivée et de départ d'un circuit, ou séjour pour visiter de la ville)

2- La nouvelle offre d'aménagements adaptés à ces pratiques: les Véloroutes et surtout les Voies Vertes... et, dans les agglomérations, les "trames vertes".

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

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.

Exemples : la Véloroute Vallée du Lot

Ou Montauban-Cahors-Souillac...

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, ...

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

La Voie Verte = l'aménagement le plus demandé

La France se lance depuis 1998 –avec retard- dans l'aménagement de ces itinéraires sécurisés

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 -schéma en gris-

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

Schémas départementaux des iti cyclables ou des VVV

Acteurs principaux, cf. Gironde, Bas-Rhin, Haute-Garonne,...

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

cf. Toulouse et maintenant aggro CAGT

Elles élaborent des réseaux cyclables et des réseaux verts....

Cf à Toulouse – en avance ?- se retrouve au cœur d'une trame verte, en étoile et en transversal, avec des coulées vertes le long des canaux, des rivières, des ruisseaux :

nombreux axes :

= canal du Midi

= canal latéral

= vallée de l'Hers (contournement Est)

= vallée de la Garonne en aval vers Blagnac

= vallée de la Garonne, en amont, projet du CG jusqu'à St Gaudens !

= réseau Ouest, cf. de Basso-cambo (métro) à La Ramée

= vallée du Touch, vers Tournefeuille et Plaisance

= iti de l'Airbus A380, 13km de Blagnac à la forêt de Bouconne !!!

3 - Les Voies Vertes, des aménagements multi-usagers et multi-usages

C'est un **aménagement multi-usagers**

nombreux pour une sortie 2h, 1/2 journée ou journée ,

dès qu'une belle Voie Verte existe près d'une ville (ici à Toulouse, canal du Midi) :

- cyclistes urbains en entrée/sortie d'agglomération
- cyclistes à la journée sportifs
- cyclistes à la journée loisir famille
- et avec enfants
- cyclo-randonneurs (itinérants)
- joggers
- rollers
- piétons
-
- + même cavaliers, pêcheurs, canoë, kayak, barques...
- plaisanciers louant des bateaux, riverains, exploitants forestiers sur piste forestière + handicapés

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

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

cf. statistique sortie Toulouse Dimanche d'Avril cyclistes 50%

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

4 - Les Voies Vertes, une fréquentation importante... quand elles sont de bonne qualité

Conditions de réussite (voir canal à Toulouse !)

- Une longueur suffisante (15 à 20km)
- Un parcours totalement sécurisé : site propre, intersections, passages dangereux
- Continuité du parcours
- Traversée complète de l'agglomération :
départ du centre ville, liaison avec les gares
- Connexion avec un réseau cyclable et pédestre :
multiplier les accès , les parcours possibles,...
- Qualité du revêtement
- Qualité paysagère : coulée verte
- Services : haltes, info, signalisation, : avenue verte, ou jardin public linéaire...

Fréquentation élevée

La Voie Verte est la plus fréquentée (dix fois plus que bandes cyclables ou itinéraire fléché (Véloroute)

Pour une VV donnée la fréquentation totale et la répartition entre catégories d'usagers dépend de multiples facteurs :

Période année , Jour de la semaine , Heure journée , Distance du lieu de départ,
si sortie agglo, distance de la ville, cf. Toulouse : 1500 en sortie, 300 à 25km, 100 à 50km...
+ Météo (pluie, vent) Évènements concurrents : congés/urbains, finale rugby,...

La fréquentation totale dépend de la localisation et des qualités de la Voie Verte

(comparaison entre VV) :

- Proximité d'un pôle générateur de clientèle : ville ou site touristique
- Attractivité touristique de la zone traversée
- Services proches, animation et promotion de la Voie Verte : Cf. zone de loisir accessible par la Voie Verte (/résidents),
- Type et qualité du revêtement ex: VV Finistère en sable peu fréquentées selon AFIT

1^{er} Exemple : Etude Altermodal Fréquentation de 7 VVV région Aquitaine

- Biscarosse (littoral) : maximum, beaucoup touristes séjour + bien fait
- Nive (Bayonne) et Périgueux : bonne fréquentation VV de sortie de ville, en enrobé
- Mont-de-Marsan : isolée, peu de cyclistes urbains, peu valorisée,...
-

2^{ème} Exemple : Voie verte canal du Midi à Toulouse, en sortie d'agglo

- Forte fréquentation de cycliste urbains
- Forte fréquentation en loisir, avec pic en fin de semaine
Et cyclistes minoritaires
- Forte fréquentation de cyclo-randonneurs (Guide !!)

5- Les Voies Vertes péri-urbaines, un impact significatif sur l'activité touristique ... quand il existe un réseau, des offres de service et une promotion

Quand les infrastructures existent :

un réseau d'agglomération (trame verte), et un réseau départemental et régional convergeant vers cette agglomération,

-presque le cas à Toulouse et à Bordeaux, le cas à Strasbourg- ??

L'impact sur l'activité touristique est-il fort ?

Comment le mesurer ?

A- Mesures classiques :

1- Effets par les dépenses de création des infrastructures VVV + entretien annuel ?

2- Effets par les dépenses des usagers des VVV :

Pour les **services de base à proximité** : alimentation, restauration, hébergement

+ Entretien-réparation, location cf. des bicyclettes, des rollers,...+

On pourrait ajouter des **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)

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

Dépend du type de clientèle :

Résident (urbain) :

moy glob **0,5 à 3,8€** / pers dépend de l'offre à proximité

4,6 € par pers ayant dépensé

Touriste en séjour (littoral) : Dur à évaluer

Excursionniste :

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

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...

Mais attention, pour les résidents et les excursionnistes, les usagers les plus nombreux en zone péri-urbaine, les dépenses dépendent beaucoup de l'existence ou non de services à proximité des VV :

Et l'existence des VV favorise la création de ces services !!!

Cf. **canal du Midi** : balade 3h, 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!! **4 emplois créés !!!**

Pour les Itinérants, s'ils ont décidé de randonner (conditions d'existence de l'infrastructure) **ils feront toujours étape dans la ville centre**, et iront chercher le restau et l'hôtel ou le camping... cf. Les 3000 cyclo-randonneurs sur le canal Midi apportent au minimum 3000 « nuitées » par an à Toulouse !!!

Ces dépenses créent de l'activité pour les entreprises existantes et poussent à la création d'entreprises :

Campings : cf. prévu à Montech , Hôtels : Bar-restau : vu !!

Chambre d'hôtes : plusieurs dans l'Aude , Musée : à Givry-Cluny

Location : Movimento à Toulouse (projet)

B- Autres mesures d'impact

= **favoriser l'accès à des centres de loisirs, zones vertes, musée**, existant le long des voies vertes : cf zones vertes de Toulouse (avec piscine, patinoire, ...) ou de Ramonville en bord canal, cf Musée de l'Espace, cf....

= **facteur de satisfaction des usagers, les résidents : favorise les activités de loisir de plein air** équipements à grand succès, loisirs « sains » et très peu coûteux (avec accès en mode non polluant si vrai réseau existe)

= **facteur d'accroissement des déplacements quotidiens (urbains) en mode doux non polluant** : marche, vélo, roller cf. canal/campus Ranguel et augmente dans l'agglomération...

= **facteur d'attractivité touristique** : on peut affirmer qu'une zone urbaine, une agglomération, qui réussit à se trouver : au centre d'un réseau vert local : bon réseau de Voies Vertes et pistes cyclables desservant toute l'agglomération, les services, les gares, les lieux à visiter

+ au centre d'un réseau de Véloroutes et Voies Vertes départemental, et régional

+ et qui valorise ces infrastructures au niveau national : faisant connaître qu'elle est une région « cyclable » : effort long d'info (cartes, guides, communication)

cf : Guide Bourgogne

arrivera à transformer ses infrastructures en un facteur d'attractivité supplémentaire : cela amènera des touristes à choisir cette zone comme séjour touristique...

= vrai pour Strasbourg et l'Alsace (densité, connexions, balisage,.....)!

= presque vrai pour Bordeaux et la Gironde,

pas parfait : mauvais accès, mais attrait du vignoble: nombreux cyclotouristes et TO...

= Bourgogne peu de grande agglomération, attractivité du vignoble, et joue la carte des Voies Vertes : dans 5 ans sera une zone attractive de randonnée vélo ou roller + gastronomie +....

= ce sera possible à Toulouse, dont l'agglomération est en train d'achever sa trame verte, si Département et Région accélèrent les infrastructures VVV en de vrais réseaux, et font la promotion !!!

= **facteur d'attractivité en termes de localisation d'entreprises:**

car, si une agglomération réussit à faire cela, et à le faire connaître, elle améliorera, au niveau national et international, son « image » de bonne qualité de vie, d'environnement préservé... facteur de choix pour le personnel, souvent consulté ...

 <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>