

	<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>
	

## Fiches actions de VVV-Sud

**Comment une association Délégation Régionale, Relais départemental ou local de l'AF3V, peut-elle intervenir auprès des Collectivités locales ?**

### Fiche action n°1

- 21 Novembre 2011-

## Comment agir pour un projet de Véloroute ?

**(Cahier des charges pour la définition du projet, suivi de la réalisation, ...)**

-3 textes- 22 pages-



**Texte 1 - Positions de l'AF3V lors des réunions d'information et de concertation relatives à un projet de Véloroute** Document Mars 2004-

**Texte 2 - Le cahier des charges pour la création de la Véloroute vallée du Lot, avec ouverture en deux phases. Propositions de l'AF3V en 2001.**

Extrait de l'étude : Pré-étude de faisabilité de la Véloroute Vallée du Lot » par la Délégation Régionale Sud-Ouest de l'AF3V- Octobre 2001.

**Texte 3 - Suivre les réalisations en transmettant les avis des usagers , un exemple en Haute-Garonne.**

Lettre +compte-rendu de visite au Conseil Général Haute-Garonne/ Véloroute de la Garonne- Juin 2004

	<b>AF3V - Association Française des Véloroutes et Voies Vertes</b> <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>

## Texte 1

### Comment créer une Véloroute de qualité ?

#### Positions de l'AF3V lors des réunions d'information et de concertation relatives à un projet de Véloroute \*

#### Document provisoire - Mars 2004

Par J. Savary - Délégation Régionale de l'AF3V -

\* Véloroute Montauban-Cahors prévue au Schéma régional Midi-Pyrénées, inscrite au Schéma national et au Contrat de Plan

La Véloroute est créée par une collectivité locale, qui, en principe, devrait respecter les normes nationales de qualité qui existent.

Le rôle de l'AF3V est pourtant important, car la tentation est forte de réaliser une Véloroute au rabais (quelques panneaux).

Et comme la Véloroute peut emprunter des petites routes à faible trafic, les options possibles sont très nombreuses : le choix de l'itinéraire précis est un choix-clef, et l'avis d'usagers cyclistes sur l'intérêt et la sécurité de l'itinéraire est essentiel.

(Argument : nos avis de terrain, avec visite sur place à vélo, sont utiles pour l'aménageur et son bureau d'études).

**L'AF3V défend donc une exigence de grande qualité, pour que la Véloroute soit très fréquentée.**

Trois exigences de base :

= 1- tenir compte des avis et propositions des usagers cyclistes, les informer et associer à tous les stades du projet : en amont (comité de pilotage), lors des études (consultation par le bureau d'études), après ouverture (avis, améliorations, animation, ...).

= 2- respecter le Cahier des charges national et les fiches techniques nationales, qui s'imposent à tous les aménageurs. Ces normes officielles de qualité permettent de garantir un réseau homogène.

= 3- décider de créer une proportion maximum de Voies Vertes dans le parcours. Cela peut se réaliser progressivement (cf. phase 1, ouverture de la Véloroute avec peu de parties en voies vertes, phase 2, aménagement progressif de tronçons de voies vertes, améliorant la qualité et la fréquentation).

**Résumé** : il faut un parcours assurant : **qualité, sécurité et attrait touristique**.

**Critères à respecter** (voir cahier des charges) :

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.

On peut les classer en deux catégories : Véloroute et Voie Verte.

**Définition générale de 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 ».

**Aménagements nécessaires pour une Véloroute**

Voir les normes nationales (Cahier des charges national VVV et Fiches techniques VVV n°1, n°2, n°3) sur le site Internet de l'AF3V : [www.af3v.org](http://www.af3v.org) (Rubrique : le projet national + Bibliographie technique et Organismes ressources).

- Un jalonnement directionnel (panneaux)
- Des panneaux d'information
- Des haltes comme pour les Voies Vertes

- 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 (pistes, bandes, voie verte, ...) (sachant que la Véloroute doit traverser les villes principales et passer dans les sites touristiques importants, ou proposer des liaisons aménagées vers ces villes et sites).
- Et aménager –progressivement- un maximum possible de portions en Voie Verte, surtout près des villes (anciennes voies ferrées, anciens chemins de halage de rivière, pistes forestières, 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 à 5000 véhicules/jour + PL cf N140 de Capdenac-gare à Penchot, ne convient pas pour une Véloroute touristique...

Bémol !:

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

Il existe déjà de nombreux randonneurs individuels en zones touristiques (cf. vallée Dordogne), et des randonnées-vélo de luxe par des TO-vélo en Bourgogne, région bordelaise, Dordogne, Lot...



Réponse : avec une Véloroute sécurisée et jalonnée, et vulgarisée par un dépliant, on captera une clientèle nouvelle ! (gros potentiel).

**Documents joints (par courrier ou pièce jointe) :**

= **Cahier des Charges national**

(mais voir aussi les trois fiches techniques)

= **Extrait de l'étude : Pré-étude de faisabilité de la Véloroute Vallée du Lot** » par la Délégation Régionale Sud-Ouest de l'AF3V- Octobre 2001. Introduction : 1- Le Cahier des Charges pour la définition d'un itinéraire touristique, le plus sécurisé possible, destiné au grand public 2-Les deux niveaux d'exigence permettant une ouverture progressive : itinéraire « immédiat » (phase 1) et itinéraire « futur » ou « définitif » (phase 2) (pages 6 à 11 du volume 1).

	<b>AF3V - Association Française des Véloroutes et Voies Vertes</b> <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>

## Texte 2

### Comment créer une Véloroute de qualité ?

#### **Le cahier des charges pour la création de la Véloroute vallée du Lot, avec ouverture en deux phases. Propositions de l'AF3V en 2001.**

Extrait de l'étude : « *Pré-étude de faisabilité de la Véloroute Vallée du Lot* »

par la Délégation Régionale Sud-Ouest de l'AF3V-  
Octobre 2001.

Introduction : 1- Le Cahier des Charges pour la définition d'un itinéraire touristique, le plus sécurisé possible, destiné au grand public 2- Les deux niveaux d'exigence permettant une ouverture progressive : itinéraire « immédiat » (phase 1) et itinéraire « futur » ou « définitif » (phase 2) (pages 6 à 11 du volume 1).

#### **1- Objectif: étudier la faisabilité d'une Véloroute Vallée du Lot continue, à créer en deux phases**

Nous présentons l'objectif poursuivi, qui est de définir un itinéraire possible pour une Véloroute touristique de la Vallée du Lot (§1), à créer de façon progressive, en deux phases (§2).

#### **1- Le cahier des charges pour la définition d'un itinéraire touristique Vallée du Lot, le plus sécurisé possible, destiné au grand public**

Une Véloroute est un itinéraire cyclable à longue distance, destiné à accueillir principalement des cyclistes non-sportifs: amateurs, familiaux, ou

randonneurs, de trois catégories: habitants de la zone traversée, surtout des villes, touristes de séjour, et touristes randonneurs voyageant pendant plusieurs jours.

Afin d'attirer un nombre important de cyclistes, une Véloroute doit posséder certaines caractéristiques, qui sont énumérées dans le "Cahier des charges Véloroutes et Voies Vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national" (voir texte complet dans le Volume 4 - Normes techniques).

La Véloroute "Vallée du Lot" devra respecter ces caractéristiques nationales, mais aussi être reliée au réseau cyclable national, et avoir une forte identité de Véloroute de vallée.

Cette étude propose donc un itinéraire pour la Véloroute "Vallée du Lot" respectant simultanément les 9 caractéristiques suivantes:

### **1- Itinéraire relié au réseau cyclable national**

C'est-à-dire relié depuis le confluent avec la Garonne à la Voie Verte des Deux Mers (le long du canal des Deux Mers), et relié, depuis les Sources du Lot à la Véloroute sud-nord Montpellier-Alès-Brioude-Clermond-Ferrand.

Ces liaisons doivent être aménagées, car elles font partie de la Véloroute, et permettront une fréquentation accrue, en provenance du réseau national.

### **2- Itinéraire accessible en transport en commun**

Les cyclistes randonneurs surtout, mais aussi les touristes de séjour et les habitants, doivent pouvoir accéder à la Véloroute autrement qu'en automobile, c'est-à-dire en transport en commun.

La Véloroute doit donc passer à proximité des noeuds intermodaux: gares SNCF, gares routières (de bus), aéroports.

Des liaisons cyclables devront être jalonnées et aménagées avec les gares importantes qui sont éloignées de l'itinéraire, comme celle de Rodez.

### **3- Itinéraire passant dans les principales villes**

La Véloroute doit traverser les villes en plein centre, car les villes:

- Sont souvent des sites touristiques importants;
- Possèdent toujours des services nombreux (restauration, hébergement, réparation, commerces, équipements sanitaires, culturels et de loisirs, comme les piscines);
- Possèdent souvent des services de transports: gare SNCF, gare routière de bus, aéroport, taxis;
- Sont des sources importantes d'utilisateurs, surtout quand elles ont une population nombreuse.

De ce point de vue, la création d'itinéraires en site propre permettant d'entrer et de sortir des villes de façon sécurisée et agréable (piste cyclable, Voie Verte) favorisera une forte fréquentation de la Véloroute.

Cette contrainte est exigeante, car le passage de la Véloroute dans les villes nécessitera souvent des aménagements importants de sécurisation des entrées/sorties.

Ainsi l'accès cyclable à la ville de Mende, très difficile à aménager, sera pourtant une nécessité car il est impossible que la Véloroute ne passe pas dans la capitale de la Lozère. Il en va de même pour la ville de Cahors.

Cette contrainte nous conduira aussi à proposer la création d'itinéraires d'accès à des villes importantes situées à quelques kilomètres de la vallée du Lot: Figeac, deuxième ville du Département et site touristique (à 12 km de la vallée), et Rodez, chef-lieu du Département et noeud intermodal (à 20 km de l'itinéraire).

#### 4- Itinéraire desservant les principaux sites touristiques et, le plus possible, les zones et équipements de loisirs

La Véloroute est un itinéraire touristique qui, pour être attractif, doit desservir directement les sites touristiques de la vallée, ou passer à proximité et proposer des liaisons cyclables jalonnées d'accès à ces sites.

Ainsi, par exemple:

- Bonaguil doit être relié à la Véloroute;
- Cabrerets et toute la vallée du Célé pourront être intégrés à la Véloroute;
- Conques, site majeur, devra être desservi par la Véloroute;
- Les Sources du Lot, site géographique important, seront situés sur l'itinéraire...

La Véloroute doit aussi passer le plus souvent possible à proximité des zones et équipements de loisirs, pour faciliter l'accès à ces aménagements: aires de pique-nique, terrains de jeux, restauration, hébergement,... Ainsi, par exemple:

- A Villeneuve-sur-Lot, la Véloroute devra passer dans la zone de loisirs de Château Rogé;
- À Penchot, la Véloroute doit passer sur la rive gauche dans la zone de loisirs créée au bord du Lot à Boisse-Penchot;
- À St-Parthem, une halte-services de la Véloroute devra être créée à la "Maison de la Rivière", lieu d'exposition sur l'histoire de la vallée.

#### 5- Itinéraire linéaire et continu

La Véloroute doit proposer un itinéraire linéaire, le plus direct possible, entre les grandes villes et lieux touristiques de la vallée, ce qui n'exclut pas les détours, si le relief ou le besoin de sécurité les imposent, ou même de grandes boucles touristiques.

La Véloroute doit proposer un itinéraire continu, sans interruption due à la difficulté d'aménager un itinéraire sécurisé à tel ou tel endroit.

Cela imposera parfois des aménagements coûteux, par exemple: la liaison avec Buzet-sur-Baïse, l'accès à Cahors depuis Douelle, le tronçon Capdenac-Bouillac, le tronçon Entraygues-Estaing, l'accès à Mende depuis Balsièges.

La qualité de la Véloroute résultera de la sécurisation de toutes ces sections dangereuses et difficiles à aménager, qui créera un itinéraire sécurisé en continu, attractif pour les balades à vélo.

Cette contrainte doit conduire à n'inaugurer que de grandes portions continues de la Véloroute, comme l'a fait le Lot-et-Garonne: la Véloroute jalonnée en Juin 2001 a exclu la liaison entre Aiguillon et Buzet-sur-Baïse, non encore sécurisée.

#### **6- Itinéraire de faible déclivité**

Cet itinéraire destiné au grand public doit proposer des pentes inférieures à 3%, sauf sur de très courtes montées qui peuvent dépasser ce taux.

Cette contrainte sera facile à respecter dans la basse vallée, où la plaine est suffisamment large pour trouver un itinéraire sécurisé restant dans la vallée.

Elle sera très difficile à respecter dans le Département du Lot, et surtout dans ceux de l'Aveyron et de la Lozère, où l'itinéraire devra parfois quitter la vallée pour éviter l'unique route, très circulée.

Nous avons donc considéré que la Véloroute pouvait comporter des portions à forte déclivité, quand cela était nécessaire pour éviter une route dangereuse. Le critère sécurité de l'itinéraire est en effet prioritaire sur celui de faible déclivité.

Les cyclistes non-sportifs, familiaux et cyclo-randonneurs, pourtant peu amateurs de montées, accepteront de fortes pentes si cela est justifié par la sécurisation du parcours.

Cela sera le cas, notamment: entre Cahors et Vers, pour l'accès à Figeac, pour l'itinéraire "immédiat" provisoire entre Capdenac-Gare et Penchot (éviter la N140), entre Entraygues et Estaing (éviter la D920), entre La Canourgue et les Salelles (éviter la N9 et la N88), entre Chanac et Balsièges (éviter la N88).

Ces itinéraires escarpés offriront en outre des points de vue magnifiques sur la vallée, ce qui renforcera le caractère touristique de l'itinéraire, et fera mieux accepter les forts dénivelés.

Des aménagements futurs pourront supprimer certains de ces tronçons à forte pente, comme celui entre Capdenac-gare et Penchot.

Enfin des pentes importantes seront imposées pour l'accès à des sites touristiques situés sur des hauteurs, comme Penne-d'Agenais, St-Cirq-Lapopie, le Saut de la Mounine, Bozouls.

#### **7- Itinéraire sécurisé en totalité**

La Véloroute doit proposer un itinéraire non dangereux pour les cyclistes sur la totalité de son parcours. Cette sécurisation apparait comme une exigence essentielle pour un itinéraire destiné au grand public, c'est à dire aux cyclistes



amateurs, promeneurs débutants, familles avec enfants, et cyclo-randonneurs lourdement chargés.

L'itinéraire peut passer, de ce point de vue, sur quatre types de voie (voir Volume 4 -Normes techniques):

- Routes à faible trafic (moins de 1000 véhicules par jour)

qui ne nécessitent alors aucun aménagement spécifique car elles sont jugées peu dangereuses.

Pour déterminer si des aménagements de sécurisation sont ou non nécessaires, ce seuil de 1000 véhicules par jour, le plus souvent calculé en fréquentation moyenne annuelle, devra être complété avec d'autres indicateurs de danger actuel ou futur:

- Trafic en période de pointe, par exemple en été dans les zones touristiques, ou en début et fin de journée à proximité des villes;

- Évolution passée et future du trafic;

- % de poids lourds, véhicules très dangereux pour les cyclistes (largeur, effet de souffle,...);

- Profil de la route qui peut favoriser la vitesse des véhicules, ou présenter des virages sans visibilité.

Ces "petites routes tranquilles" doivent si possible avoir un trafic très faible inférieur à 200 ou 300 véhicules par jour. Elles deviennent dans ce cas idéales pour un itinéraire de Véloroute car agréables, sûres et peu coûteuses à aménager, puisqu'un jalonnement suffit.

Elles peuvent être aménagées en "route partagée", par une signalisation appropriée et une limitation de vitesse (voir Volume 4 - Normes techniques). Le Département du Cantal prévoit d'aménager ainsi la D617 dans la vallée de la Rance, voir deuxième partie).

- routes de rase campagne avec des aménagements cyclables

Les routes communales, départementales ou nationales, jugées dangereuses pour les cyclistes, devront être sécurisées par des aménagements cyclables.

C'est le cas quand le trafic est supérieur à 1000 véhicules par jour, ou si % de poids lourds est élevé, ou si les véhicules roulent à grande vitesse, ou si la chaussée est étroite. Plus encore si la route possède plusieurs de ces caractéristiques défavorables.

Les aménagements possibles sont (voir Volume 4):

- La sur largeur ou accotement revêtu cyclable;

- La bande cyclable;

- La piste cyclable.

- Routes (et rues) en zone urbaine avec des aménagements cyclables ou des aménagements urbains réduisant la vitesse et le danger

Les entrées/sorties de villes et les traversées de villes et de villages devront souvent être sécurisées, par l'un des aménagements cyclables utilisables en milieu urbain (voir Volume 4):

- Bande cyclable;
- Piste cyclable;
- Trottoir cyclable (par exemple sur les ponts);
- Contre-allée cyclable, couloir bus autorisé aux vélos, allée de parc public autorisée aux vélos;
- Rue à circulation apaisée, par exemple par création de zone 30km/h.

- Voies Vertes en site propre

Ces Voies vertes sont des aménagements réservés à la circulation des usagers non-motorisés: piétons, cyclistes, rollers, handicapés, et, dans certaines conditions, cavalières (voir Volume 4).

Elles sont créées le plus souvent sur l'emprise d'anciennes voies ferrées, sur les anciens chemins de halage des canaux et des rivières, sur des pistes forestières, sur des chemins ruraux fermés à la circulation motorisée.

Il n'existe pas de norme nationale indiquant l'importance relative d'un itinéraire de Véloroute qui doit être aménagé en Voie Verte.

Mais il est évident que le % de Voie Verte dans une Véloroute doit être le plus élevé possible, pour assurer le succès de cette Véloroute.

On peut donner quatre arguments à l'appui de cette thèse:

1- l'attractivité de la Voie Verte, totalement en site propre, est très forte sur les cyclistes amateurs et les familles.

La très forte fréquentation de la Voie Verte du canal du Midi à Toulouse en témoigne, avec plus de 2000 passages de cyclistes en un seul Dimanche en sortie de ville. Des habitants de toute l'agglomération viennent (souvent en voiture et d'assez loin) au bord du canal sur cette Voie Verte pour s'y balader, à pied, à vélo, en rollers,...

2- tous les itinéraires cyclables de type Voie Verte qui existent avec une longueur de 20 kms ou plus, exercent une forte attractivité sur les cyclistes régionaux, français et étrangers qui sont nombreux à venir randonner sur ces aménagements:

- Voie Verte du canal du Midi à Toulouse;
- Voie Verte Givry-Cluny en Bourgogne;
- Voies Vertes de la Gironde;
- Voies Vertes de la vallée du Danube en Allemagne et en Autriche...

3- la multiplicité des types d'usagers sur une Voie Verte de bonne qualité garantit une fréquentation importante.

4- l'aménagement de Voie Verte en entrée/sortie des villes est souvent la meilleure façon de sécuriser l'itinéraire de la Véloroute tout en offrant un itinéraire très attractif pour les randonneurs extérieurs et pour les habitants de la ville.

La Véloroute "Vallée du Lot" proposera ainsi d'aménager des Voies Vertes en entrée/sortie de ville:

- À Villeneuve-sur-Lot (à l'ouest jusqu'à Ste-Livrade et à l'est jusqu'à Penne-d'Agenais)
- À Cahors (entre Douelle et Cahors, future Voie Verte continue de 10 km)
- À Mende (entre Balsièges et Mende, piste forestière plus piste cyclable, total 8 km).

#### 8- Itinéraire agréable: ombragé, silencieux et avec de beaux paysages

Il ne suffit pas de créer un itinéraire linéaire, continu, sécurisé, à faible pente, et passant par les villes et les sites touristiques.

La Véloroute, à vocation touristique, doit aussi être agréable sur la plus grande partie possible de son parcours, ce qui veut dire ombragée, silencieuse et offrant des paysages variés et beaux.

Ce critère conduira, quand le choix est possible entre plusieurs routes à faible trafic, à retenir la plus agréable, souvent celle qui se situe le plus près de la rivière.

Ce critère explique aussi pourquoi, quand il est nécessaire de sécuriser un tronçon devant obligatoirement emprunter une route très circulée, on préférera, à terme, à l'aménagement d'une piste cyclable coûteuse et peu agréable en bordure de la route, la solution de la création d'une Voie Verte, éloignée de la route en question.

Cette option sera retenue, dans la vallée du Lot:

- Entre Douelle et Cahors (pour éviter la D8 ou la D911)
- Entre Capdenac-Gare et Bouillac (pour éviter la N140)
- Entre Entragues et Estaing (pour éviter la D920)
- Entre Balsièges et Mende (pour éviter la N88).

#### 9- Itinéraire de vallée, près de la rivière Lot

La Véloroute "Vallée du Lot" devra avoir une forte identité, celle d'un itinéraire de vallée.

Cela permettra de proposer, comme thème principal des randonnées à vélo, dans les documents de promotion, la découverte du patrimoine architectural, culturel, économique et social, passé et actuel, de la rivière et de la vallée.

Cela permettra aussi de développer la synergie avec le tourisme fluvial, en offrant des possibilités de balades à vélo aux touristes fluviaux, et, inversement, en faisant découvrir aux touristes à vélo la navigation sur le Lot (écluses, ports,...), et les services créés en bord de rivière (aires de pique-nique, haltes nautiques, bases de canoë-kayak,...).

Ce critère conduira à rechercher un itinéraire:

- Situé le plus près possible de la rivière;
- Empruntant parfois les anciens chemins de halage en bord de rivière;
- Passant par les ponts, les écluses, les ports, les haltes nautiques et les services implantés au bord du Lot.

## **2- Les deux niveaux d'exigence permettant une ouverture progressive: itinéraire "immédiat" (phase 1) et itinéraire "futur" ou "définitif" (phase 2)**

Il fallait proposer aux Collectivités locales un engagement progressif de moyens financiers, tout en gardant pour objectif la réalisation d'un itinéraire de grande qualité, impliquant des aménagements importants, mais garantissant une forte fréquentation.

C'est pourquoi nous avons défini deux types d'itinéraires, avec deux niveaux d'exigence différents.

### **1- L'itinéraire "immédiat" réalisable en phase 1 (un ou deux ans)**

C'est un itinéraire qui respecte les conditions minimales exigées pour une Véloroute, en termes de continuité, linéarité, faible dénivelé, et surtout de sécurisation.

Il peut être ouvert rapidement (un an à deux ans) avec des travaux limités:

- Au jalonnement;
- À la sécurisation minimale des seuls tronçons jugés les plus dangereux.

Il comporte le maximum de "routes à faible trafic", mais une proportion importante de routes à circulation assez élevée, sécurisées de façon sommaire, par exemple par création de sur largeurs étroites, faites par simples marquages au sol, alors que la solution optimale consisterait soit à élargir la chaussée pour créer de vraies sur largeurs de 1 mètre de large, soit à aménager un itinéraire en site propre de type Voie Verte.

Il comporte également, dans la haute vallée du Lot, plusieurs tronçons escarpés, qui sont nécessaires pour éviter des routes dangereuses, en attendant qu'un aménagement important crée un itinéraire sécurisé dans la vallée (cas, par exemple, entre Capdenac-Gare et Bouillac).

Il ne prévoit pas la création des halte-services.

Nous verrons plus loin que cet itinéraire pourra être ouvert, dans certains Départements, avec un investissement assez faible (cf. 1,2 MF dans le Lot-et-Garonne, et 3 MF dans l'Aveyron).

Dans d'autres, des travaux importants étant nécessaires pour sécuriser des tronçons dangereux, cette ouverture de l'itinéraire "immédiat" nécessitera des dépenses élevées: cas du Lot (tronçon Douelle-Cahors), et de la Lozère (tronçons avant et après Balsièges).

## **2- L'itinéraire "futur" ou définitif" réalisable en phase 2 (cinq ans)**

C'est un itinéraire qui correspond à une Véloroute de grande qualité, possédant le maximum de tronçons très attractifs:

- Il reprend tous les tronçons agréables et sûrs, souvent sur routes à faible trafic, déjà jalonnés dans l'itinéraire "immédiat";

- Il ajoute de nouveaux tronçons de Voie Verte en site propre, aménagés sur d'anciennes voies ferrées, des chemins de halage en bord de rivière, ou des pistes forestières:

- Principalement pour remplacer des portions de l'itinéraire "immédiat" qui étaient dangereuses, ou peu agréables (en bordure de routes circulées), ou avec des dénivelés importants;

- Quelquefois pour ajouter des boucles à l'itinéraire "immédiat", par exemple sur la deuxième rive du Lot (cas de la Voie Verte entre Ste-Livrade et Villeneuve-sur-Lot).

L'objectif est d'obtenir, dans chaque Département et au niveau de l'ensemble, un itinéraire composé approximativement ainsi:

1/3 sur belles voies vertes en site propre 1/3 sur petites routes agréables 1/3 sur aménagements cyclables parallèles aux routes et aux rues.
---

Cette phase 2 d'amélioration de la Véloroute suppose que les Collectivités locales engagent un plan pluriannuel d'investissements, avec des dépenses étalées sur 5 ans, ou plus.

Nous verrons que ces dépenses peuvent être élevées, et peuvent atteindre, pour certains Départements, 20MF à 30MF.

Mais ces investissements permettront, pour l'essentiel, la création de Voies Vertes et de halte-services, qui sont des équipements multi-usagers. Ils seront donc aussi utiles à tous les promeneurs, et aux randonneurs pédestres.

### **3- Des propositions ambitieuses, pariant sur une forte implication des collectivités locales**

Nous proposons aux futurs maîtres d'ouvrage une méthode d'ouverture progressive de la Véloroute. Cette méthode suppose que les Conseils Généraux ne se contenteront pas d'ouvrir rapidement les itinéraires "immédiat", ce qui est parfois possible avec des dépenses relativement limitées.

Elle parie sur le fait que les Conseils Généraux, au vu de la fréquentation sur le premier itinéraire, seront conscients des effets positifs de la Véloroute sur la qualité de vie des habitants et sur l'économie touristique locale, et adopteront un plan pluriannuel d'investissements pour améliorer la qualité de la Véloroute, et sa fréquentation.

D'autre part les propositions d'aménagement que nous formulons sont très ambitieuses, et ne seront réalisables que s'il existe une forte volonté politique dans chaque ville traversée, dans les Communautés de communes, et dans les cinq Départements:

- Nous demandons une continuité parfaite de la sécurisation, avec des aménagements importants. Par exemple:

- La liaison avec la Voie Verte des Deux Mers à Buzet-sur-Baïse impose l'aménagement d'une passerelle en encorbellement au pont de St-Léger;

- L'accès à Cahors depuis Douelle impose soit la création de 3 km de piste cyclable en site propre sur la rive droite, parallèlement à la D911, soit des aménagements importants en rive gauche, avec réouverture de chemin de halage.

- Nous demandons que toutes les villes traversées par la Véloroute réalisent des aménagements cyclables sur les entrées/sorties de ville, aménagements également utiles aux habitants, et donc financés en grande partie par ces villes;

- Nous proposons des solutions innovantes, mais difficiles à mettre en oeuvre au niveau politique et juridique, comme:

- L'utilisation des digues de protection de la Garonne et du Lot à Aiguillon, afin de créer un magnifique itinéraire en site propre, permettant la mise en valeur touristique du site du Confluent. Ces digues sont gérées par des syndicats de propriétaires, recevant des subventions des collectivités locales.

- La création d'un sentier piétonnier et cyclable parallèle à la voie ferrée entre Capdenac-Gare et Bouillac, sur 4 km, qui permet de créer un magnifique itinéraire de vallée en bord du Lot sur 12 km, et d'éviter la RN140. Mais cette solution suppose la négociation d'une convention de passage avec RFF.

- Nous proposons souvent l'aménagement d'une belle Voie Verte, plutôt que la création d'une piste cyclable parallèle à une route très circulée, pour que l'itinéraire "futur" soit agréable et touristique (voir les exemples donnés au critère 8- agrément).

Ce haut niveau d'exigence, s'il est retenu aussi par les Conseils Généraux, permettra d'aménager un itinéraire "futur" de grande qualité, avec plus de 30% en belles Voies Vertes en site propre. Cela garantira une fréquentation importante sur la Véloroute "Vallée du Lot", qui sera alors l'une des plus belles d'Europe.

#### **4- La nécessité d'études complémentaires**

1- Etudes complémentaires à réaliser par les Départements (maîtres d'ouvrage)

Cette étude a été centrée sur la recherche d'un itinéraire continu possible pour la Véloroute, et sur les aménagements de sécurisation ou de création de Voies Vertes nécessaires à l'ouverture de cette Véloroute.

Elle n'a pas étudié de nombreux éléments techniques et juridiques indispensables à la création et à l'animation de l'itinéraire.

Les futurs maîtres d'ouvrage de la Véloroute, qui devront avoir des capacités financières et techniques importantes, et seront certainement les Départements, devront donc réaliser les études complémentaires suivantes:

- Définition du meilleur itinéraire:

Les Collectivités locales pourront, ponctuellement ou sur des portions importantes, définir de meilleurs itinéraires que ceux qui sont proposés ici, car elles connaissent le statut juridique des voies et chemins, les projets d'aménagements routiers, les plans de développement touristique locaux, les itinéraires de randonnée pédestre,...

Ainsi, dans le Lot-et-Garonne, la commune de Bias a décidé l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue principale aujourd'hui très circulée, que nous avons évitée dans l'itinéraire proposé dans cette étude, car nous ne connaissions pas ce projet.

Il est prévisible qu'une fois qu'ils seront convaincus de l'utilité d'aménager un itinéraire cyclable touristique et le plus sécurisé possible, les élus et les

techniciens locaux sauront définir et réaliser des aménagements de qualité, que nous n'avons pas imaginés ici.

- Etude des questions juridiques de domanialité et des acquisitions foncières éventuelles;

- Etude des coûts précis d'aménagement

Les évaluations proposées ici sont en effet basées sur des coûts moyens constatés au niveau national, sans tenir compte des caractéristiques particulières, par exemple de la route à élargir, ou du chemin rural à améliorer.

- Etude détaillée des halte-services

Ce rapport ne fait que des propositions générales. Les aménagements à réaliser devront être évalués en fonction des équipements existant déjà, projetés par les communes et dans le cadre du tourisme fluvial.

- Définition et réalisation des boucles locales

Ce rapport définit un itinéraire principal unique, qui sera aménagé par un maître d'ouvrage important, le Conseil Général. Il laisse aux Communautés de communes, aux Pays, et aux communes la définition et la réalisation de boucles cyclables locales, autour de cet itinéraire (c'est la politique adoptée dans le Lot-et-Garonne).

## 2- Etudes complémentaires et actions à réaliser au niveau de l'Entente

L'Entente Inter-Départementale Bassin du Lot devra, de son côté, mener des études et des actions coordonnées au niveau de l'ensemble des cinq Départements:

- Mise en cohérence du schéma Véloroute avec les autres schémas de développement touristique: remise en navigabilité et tourisme fluvial, canoë-kayak, randonnée pédestre, randonnée équestre, offre d'hébergement,...



- Elaboration d'une charte de qualité "vélo" des hébergeurs, et d'un label de type "services vélo" ou "accueil cyclo" (par exemple avec: garage pour les vélos, fourniture de paniers-repas, informations pratiques et touristiques).

- Action en faveur de l'inter-modalité train et bus + vélo: ouverture des trains et des bus au transport gratuit des vélos sur les lignes nord-sud d'accès à la Véloroute, et sur les lignes transversales le long de la Véloroute, politique d'information des cyclistes sur les possibilités d'inter-modalité train-bus-vélo,...



- Politique de promotion de l'ensemble de l'itinéraire de la Véloroute, au niveau régional, national et international:

alors que chaque Département et Comité départemental du Tourisme pourra réaliser une promotion de la portion de Véloroute existant dans le Département, l'Entente devra réaliser une promotion de l'ensemble de l'itinéraire, soit 500 km d'itinéraire principal et plus de 220 km de boucles et liaisons.

	<b>AF3V - Association Française des Véloroutes et Voies Vertes</b> <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>
	

## Texte 3

### Comment agir pour une Véloroute ?

Suivre les réalisations en transmettant les avis des usagers, un exemple en Haute-Garonne.

### Lettre +compte-rendu de visite au Conseil Général Haute-Garonne/ Véloroute de la Garonne- Juin 2004

Association Vélo pour le développement du cyclisme urbain  
5 av. F. Collignon 31200 Toulouse  
Tel-Fax : 05 34 30 94 18

Le 1 juin 2004

**Association Française des Véloroutes et Voies Vertes**  
Délégation régionale Sud-Ouest  
Chez Ass. Vélo 5 av. F. Collignon 31200 Toulouse  
Tel : 05 34 30 05 59

à **Mr Pierre IZARD**, Président  
**Conseil Général de la Haute-Garonne**  
Hôtel du Département 1 Bd de la Marquette  
31090 Toulouse Cedex

Objet : Inauguration du Parcours  
Cyclable de la Garonne le 5 Juin 2004.

Monsieur le Président,

Nos deux associations ont été invitées à l'inauguration du Parcours Cyclable de la Garonne qui a lieu le 5 juin 2004 entre 9h30 et 13h, entre Pointis-de-Rivière et Saint-Bertrand-de-Comminges. Nous vous en remercions.

Hélas, comme plusieurs autres responsables, je suis retenu ce jour-là par l'organisation de la Fête du Vélo, prévue à Toulouse le même jour.

Michel et Nicole SICARD, membres actifs et animateurs de ces deux associations, représenteront l'Association Vélo et l'AF3V à l'inauguration du Parcours cyclable de la Garonne.

Nos deux associations se réjouissent de l'ouverture de ce premier tronçon du Parcours cyclable de la Garonne, parcours pour lequel elles ont transmis des propositions aux services du Conseil Général. Elles jugent l'aménagement réalisé très utile pour les déplacements de vélo-loisir et de vélo-randonnée.

Nous avons déjà informé les usagers de l'existence de ce premier tronçon :

- Le journal de l'Association Vélo (n°76 décembre 2002) a publié une description du futur parcours, sous le titre : « Balade n°32, De Valentine à Saint-Bertrand-de-Comminges » ;
- Le site Internet de l'AF3V décrit ce parcours dans sa base de données sur les Véloroutes et Voies Vertes (site : [www.af3v.org](http://www.af3v.org) , rubrique : « Trouver une VVV ») .

La future Lettre électronique de l'AF3V (n°8 de juin 2004) annoncera également cette inauguration, ainsi que le futur journal de l'Association Vélo, à paraître en Septembre.

Nous vous transmettons une note, compte-rendu d'une visite à vélo du Parcours cyclable de la Garonne.

Ces remarques techniques, signalant des améliorations qui nous paraissent souhaitables, ont pour but d'aider les services du Conseil Général à améliorer le parcours, sachant que l'aménagement vient d'être réalisé, et sera certainement amélioré dans les mois qui viennent.

Elles se veulent une contribution positive, constructive, à la démarche volontariste de réalisation d'aménagements cyclables, conduite depuis plusieurs années par le Conseil Général de la Haute-Garonne.

Restant à votre disposition pour toute collaboration, sur ce tronçon et les futurs aménagements cyclables réalisés par le Département, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments respectueux.

Julien SAVARY

Vice-Président de l'Association Vélo  
Délégué Régional de l'AF3V

PJ : Visite de : Parcours cyclable de la Garonne, de Valentine à Saint-Bertrand-de-Comminges

## Visite à vélo du Mardi 18 Mai 2004 par J. Savary

Compte-rendu destiné aux services du Conseil Général de la Haute-Garonne (3 pages)

### **Visite de : Parcours cyclable de la Garonne, de Valentine à Saint-Bertrand-de-Comminges**

### **Visite à vélo du Mardi 18 Mai 2004**

Par J. Savary

### **Compte-rendu destiné aux services du Conseil Général de la Haute-Garonne (3 pages)**

Avis d'un cycliste, vice-président de l'Association Vélo (à Toulouse) et délégué régional de l'AF3V.

NB : L'Association Vélo et l'AF3V se félicitent de l'ouverture de cette Véloroute, et jugent l'aménagement réalisé très utile pour les déplacements de vélo-loisir et de vélo-randonnée.

Ces remarques techniques ont pour but d'aider les services du Conseil Général à améliorer le parcours, sachant que l'aménagement vient d'être réalisé, et sera certainement amélioré dans les mois qui viennent.

Elles se veulent une contribution positive, constructive.

### - **Jalonnement**

Les panneaux sont clairs et bien posés, le jalonnement directionnel est bon dans l'ensemble.

Regret : il manque les indications de distance sur ces panneaux, et il n'y a aucun plan général, avec ces distances, sur l'itinéraire (panneaux RIS).

Ces distances pourraient être ajoutées sur les panneaux des futurs tronçons du parcours.

Il manque plusieurs panneaux de direction.

Souvent un petit panneau simple de rappel suffirait (panneau de 50cm de long, avec le logo vélo et une flèche verticale, montante) (voir par exemple les panneaux utilisés sur la Véloroute Vallée du Lot en Lot-et-Garonne).

#### Liste des points où manquent des panneaux :

Liste écrite à partir d'un parcours effectué de valentine vers St-Bertrand.

= Au hameau de Brocas, il manque un panneau dans le sens du retour, à l'extrémité de la place (poursuite vers la gauche).

= Dans Pointis, au carrefour D34-D8F : deux panneaux simples (flèches).

= À l'entrée de Huos, dans le sens du retour, il manque un panneau de direction.

= À la sortie de Huos, à la Croix, un panneau de direction (montrant le chemin en face vers la Croix-du-Bazert dans ce sens seulement)

= Dans l'ancien carrefour de la Croix-du-Bazert, on se perd : il manque plusieurs panneaux, et une bande cyclable au sol.

= À Seilhan, dans la descente vers la plaine, au carrefour de 5 chemins, il manque deux panneaux simples de direction, un dans chaque sens (flèches)

## - **Sécurisation**

Demandes classées par ordre d'importance décroissante.

Il manque :

= La sécurisation des 2km de Valentine à St Gaudens

(pont sur la Garonne et giratoire dangereux).

= La sécurisation des 0,5km à Labroquère RN125 :

À court terme, il pourrait être créé des bandes cyclables avant le pont, côté Labroquère (il y a la place), et un ralentissement des automobiles, par pose de panneaux et reconfiguration de la voie.

Le carrefour N125/route de Valcabrère est dangereux pour les cyclistes dans le sens du retour.

L'aménagement d'un terre-plein central, avec séparateur long, permettrait une traversée plus sûre, en deux temps.

À terme la construction d'une passerelle piétons-vélos sur la Garonne, en aval du pont, paraît souhaitable (l'Association vélo l'a déjà proposé, il y a trois ans).

= Sur les 600 premiers mètres en venant de Valentine, les nombreux camions allant à la gravière mettent les cyclistes en danger (les jours de semaine) :

Il serait souhaitable de réaliser une reconfiguration de la voie, et de poser de panneaux : ralentir 30km/h, et : attention cyclistes.

= Sur la route au pied de St Bertrand (depuis le chemin du camping), très circulée en été :

La création de bandes cyclables est souhaitable et possible.

= Sur la route de Valcabrère, entre la N125 et la mairie :

La création de bandes cyclables est souhaitable et possible.

## - **Services :**

NB : des panneaux d'interprétation seraient utiles, thèmes possibles :

= Le canal de Camon

= La Garonne

= Le barrage de Pointis

= L'église de Huos

= Les villages-rues du Comminges

= Le site de Saint-Bertrand (sur le chemin, en face, quand on aperçoit St Bertrand pour la première fois)

= ....

Ces thèmes pourraient également être abordés dans le dépliant descriptif édité par le Comité départemental du Tourisme.

Points d'eau : ils font cruellement défaut sur le parcours.

Ils pourraient être créés par le Conseil Général au sein de haltes complètes, qui manquent, par exemple :

- = Halte au départ de Valentine,
- = Halte au bord de la Garonne à Pointis-de-Rivière.

Chaque commune pourrait aussi créer un point d'eau simple, composé d'une fontaine avec panneau : eau potable, par exemple :

- = Fontaine au hameau de Brocas, sous les arbres où il y a déjà des bancs ;
- = Fontaine au bord du cimetière de Huos, au bord de la route ;
- = Fontaine au bord du cimetière de Seilhan, au bord de la route.

## Document d'information

À notre connaissance, il n'existe pas encore.

Il paraît souhaitable que le Comité Départemental du Tourisme édite un dépliant-carte décrivant ce parcours.

	<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>
	