

Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)
C% Association Vélo 2, rue de la Daurade 31000 Toulouse Tel/Fax: 05 61 11 87 09
Vélocité 33 3, rue de Tauzia 33000 Bordeaux Tel: 05 56 31 14 18
Roue Libre Maison Médicale 20, av de Fumel 47300 Villeneuve-S/Lot Tel: 05 53 40 22 21

Conférence Aquitaine Cap XXI

Contribution écrite aux travaux de l'Atelier Tourisme

Mai 1999

**Développer des
Véloroutes et Voies Vertes
le long des voies d'eau de la région Aquitaine
pour répondre à de nouveaux besoins, créer des emplois et
favoriser le développement durable
du territoire**

Sommaire

- Résumé

1- Un programme national de Véloroutes et Voies Vertes avec financement de l'Etat p. 3

2- Véloroutes et Voies Vertes: définitions p. 7

3- L'intérêt des Véloroutes et Voies Vertes p.8

4- La complémentarité tourisme fluvial / tourisme à vélo p.13

5- La "Voie Verte des Deux-Mers" le long du canal latéral: une priorité p.15

6- Cinq "Véloroutes de Vallées", pour créer un réseau en Aquitaine

Conclusion:
investir entre 18 MF et 45 MF sur 6 ans pour un réseau ambitieux

p.17
p.19

Résumé

Vu la décision du C.I.A.D.T. (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) du 15-12-1998 et l'adoption par l'Etat d'un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national permettant de subventionner trois itinéraires cyclables dans la Région Aquitaine;

Vu les demandes antérieures de l'Association Française pour le Développement des Véloroutes et Voies Vertes (lettre au Président du Conseil Régional d'Aquitaine du 21-01-1999);

Vu les projets en cours du Conseil Régional d'Aquitaine de développer le tourisme fluvial;

nos trois associations demandent au Conseil Régional d'Aquitaine de décider de jumeler le développement du tourisme fluvial et celui du tourisme à vélo (et à pied), car ils sont complémentaires et entraînent tous les deux un développement durable.

Pour cela le Conseil Régional d'Aquitaine devrait, au cours du prochain Plan (2000-2006):

1- Réaliser en priorité la "Voie Verte des Deux-Mers", itinéraire cyclable le long du canal latéral à la Garonne, inscrit au réseau national et subventionnable par l'Etat, et déjà en cours d'aménagement dans les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

2- Réaliser les études de cinq "Véloroutes de Vallées", et commencer leur aménagement. Il s'agit de:

- **la Véloroute Garonne** en aval de Castets-en-Dorthe et le long de l'estuaire de la Gironde;

- **la Véloroute de la vallée de la Dordogne**

- **la Véloroute de la vallée de l'Isle**

- la Véloroute de la vallée du Lot

- la Véloroute de la vallée de l'Adour

1- Un programme national de Véloroutes et Voies Vertes avec financement de 30% par l'Etat pour les projets régionaux retenus dans les contrats de plan Etat-Région: une opportunité à saisir

1- Depuis plusieurs années, en se basant sur les réseaux d'itinéraires cyclables qui sont déjà bien développés en Europe du Nord, les associations européennes de cyclistes (E.C.F.) ont défini un projet EUROVELO, composé de 12 Véloroutes européennes

(voir **carte 1**).

En 1998 et 1999 l'Union Européenne a financé des études de définition des itinéraires de ces Véloroutes, études qui ont été réalisées par des associations de cyclistes.

2- Créée en 1998, l'Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) regroupe des associations de cyclistes et des militants, "porteurs de projets" de Véloroutes et Voies Vertes en France.

Elle a défini un projet national cohérent avec le projet européen EUROVELO

(voir **carte 2**).

Elle a poussé ce projet auprès des Ministères, conjointement avec des demandes émanant de la FUBICY (Fédération Française des Usagers de la Bicyclette) et de la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme).

3- Sous l'impulsion décisive du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, l'Etat a retenu fin 1998 (décision du Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire du 15-12-1998) un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national

(voir **carte 3**).

L'Etat s'engage à subventionner à 30% ces 8000 km de Véloroutes et Voies Vertes, à réaliser durant la période 2000 - 2006, à condition que les Conseils Régionaux inscrivent dans leur projets de développement la création d'itinéraires cyclables coïncidant avec ceux du réseau d'intérêt national.

4- Les Conseils Régionaux ont donc une opportunité à saisir, en décidant de réaliser lors des prochains contrats de Plan Etat-Région, des itinéraires

cyclables de type Véloroutes et Voies Vertes, cohérents avec le réseau d'intérêt national.

Mais le processus est dynamique: il est possible qu'en définitive, à la fin de l'année 1999, l'Etat accepte de subventionner des itinéraires supplémentaires par rapport à la carte officiellement retenue le 15-12-98, si une volonté régionale et inter-régionale se fait jour.

Cela pourrait se passer pour la Véloroute de la vallée du Lot, que les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées décideraient de réaliser.....

Carte 1

**Le projet européen EUROVELO:
12 Véloroutes nord-sud et est-ouest, dont les études de définition
d'itinéraires sont en cours, avec des financements de l'Union Européenne.**

Carte 2

**Le projet de l'Association Française AF3V
qui a été repris -en partie- par l'Etat (cf carte 3)
et exprime les projets "portés" localement (carte évolutive)**

Carte 3
Le réseau retenu par l'Etat pour 2000-2006
(financement à 30% par l'Etat lors des contrats Etat-Régions)

2- Véloroutes et Voies Vertes: définitions

Le cahier des charges étudié par l'AFIT et retenu par l'Etat pour le réseau d'intérêt national précise que les Véloroutes et Voies Vertes s'adressent surtout aux cyclistes "ayant une pratique douce, liée aux loisirs, à la découverte, à la famille, aux enfants... qui demandent des itinéraires les plus sécurisés possible".

Ces itinéraires "Véloroutes et Voies Vertes" sont:

- linéaires (allant d'une ville à une autre directement);
- continus, y compris dans les traversées d'agglomération;
- adaptés à tous les cyclistes, quels que soient leur type et leur niveau de pratique, ce qui impose un impératif de déclivité maximum;
- sécurisés vis-à-vis des automobiles (sur l'itinéraire et aux carrefours), et par rapport aux dangers physiques.

Deux types d'itinéraires existent:

- **Les Voies Vertes sont des "itinéraires intégralement en site propre,** réservés aux circulations non motorisées", comme:
 - des chemins de halage le long des canaux et rivières;
 - des voies forestières;
 - des chemins d'exploitation;
 - des voies ferrées désaffectées;
 - des pistes cyclables en site propre.
- **Les Véloroutes peuvent emprunter aussi des routes secondaires à circulation apaisée** (moins de 1200 véhicules par jour) et des bandes cyclables ou surlargeurs en bordure d'autres routes à circulation pas trop intense.

Les Voies Vertes doivent répondre aux caractéristiques suivantes:

- largeur minimum: 2,50 m et 3 m si forte fréquentation, avec des accotements d'au moins 0,50 m de large;
- déclivité maximum de l'ordre de 2%;
- revêtement: il doit être parfaitement roulant, même en cas de pluie prolongée ou dans des passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix doit tenir compte de l'intensité du trafic.

NB: il est intéressant que les Véloroutes et Voies Vertes soient accessibles par le train et longées par une ligne de chemin de fer, car cela permet des accès par un mode de déplacement non polluant, et des randonnées en aller simple. Les liaisons avec les gares doivent être aménagées.

3- L'intérêt des Véloroutes et Voies Vertes: réponse à de nouveaux besoins et développement durable du territoire

1- Des usagers et des usages multiples

Les Voies Vertes, itinéraires en site propre, qui pour des raisons évidentes de sécurité et d'agrément doivent être privilégiées, permettent, surtout quand elles disposent d'un revêtement bien roulant (type bitume):

a- d'accueillir des usagers de types divers: cyclistes de tous types, mais aussi handicapés sur chariots, rollers et piétons.

b- d'accueillir des usagers divers:

-par le type de déplacement:

- déplacements quotidiens en zone urbaine;
- déplacements de loisirs en zone urbaine et en zone rurale;

- par la durée du déplacement:

en balade loisir la Voie Verte permet des déplacements de la demi-journée, de la journée, de 2 ou 3 jours (fins de semaine) ou de plusieurs jours (randonnée avec hébergement).

2- Pourquoi des Véloroutes et Voies Vertes?

Les Véloroutes et Voies Vertes présentent de nombreux attraits:

- incitation à **la pratique de la bicyclette**, mode de déplacement agréable, économique, bon pour la santé et non polluant;

- développement d'une **nouvelle forme de tourisme** respectueuse de l'environnement naturel et humain. Cette forme de tourisme est en croissance en Europe, ainsi il faut savoir que 3% des allemands passent leurs vacances à vélo;

- contribution à **l'aménagement du territoire, par la revitalisation de zones rurales** restées à l'écart du tourisme de masse et des grands axes routiers;

- préservation et mise en valeur du **patrimoine collectif délaissé** (berges de canaux et maisons éclésières, rivières et fleuves, voies ferrées désaffectées et gares,.....);

- **créations d'emplois** autour de la réalisation des Véloroutes, de leur entretien, et des retombées économiques pour les régions traversées.

Une étude récente de l'A.F.I.T. a évalué à plus de 10 000 le nombre d'emplois induits par la mise en oeuvre d'un réseau national de Véloroutes de

7000 kms.

3- Les itinéraires français à forte fréquentation potentielle

Dans son étude de 1998*, l'A.F.I.T. a déterminé quels étaient les itinéraires français de Véloroutes à très forte fréquentation potentielle, en croisant deux critères:

- itinéraires traversant des régions à fort potentiel touristique;
- itinéraires pour cyclistes tout public et familiaux, donc à faible dénivelé (côtes, plaines ou vallées).

Elle obtient la carte ci-jointe (**carte 4**), qui montre que les itinéraires cyclables à très forte fréquentation potentielle sont, dans la région Aquitaine:

- le littoral aquitain;
- le canal des Deux-Mers (canal latéral);
- la vallée de la Dordogne;
- la vallée du Lot.

NB: depuis 1996 les deux régions Pays de Loire et Centre ont décidé de réaliser une Véloroute "La Loire à vélo" entre Marseille Les Aubigny (Cher) et Saint Nazaire (+ de 600 km), et se sont associées pour définir un projet cohérent.

4- Premier cas: la piste du Danube

La vallée du Danube est équipée de plus de 1000 km de pistes cyclables, en Allemagne et en Autriche. Mais l'itinéraire type des randonneurs à vélo part de Passau (Allemagne) pour arriver à Vienne (260 km).

Sur ce tronçon, ce sont plus de 110 000 cyclistes qui circulent chaque année le long du Danube, avec des pointes journalières pouvant atteindre 4 à 5000 vélos par jour sur certaines sections.

Le cycliste vacancier type est relativement âgé: de 40 à 60 ans en moyenne. Il est allemand ou hollandais. Il a un niveau de vie élevé et préfère s'adresser à une agence de voyage pour bénéficier de services de qualité: location du vélo, topo-guide, réservation des hôtels-restaurants des étapes du soir, transport des bagages d'étape en étape.

La randonnée type proposée par plus de 20 agences: coût: 2700 F à 3700 F (option luxe et gastronomie) pour 7 nuits en demi-pension et trois étoiles minimum.

NB: Depuis 1999, deux agences de voyage françaises proposent des randonnées à vélo de ce type le long du canal du Midi, entre Toulouse et Béziers !!!

* A.F.I.T. "Véloroutes et retombées

économiques" - Septembre 1998

Carte 4
Les véloroutes à forte fréquentation potentielle
selon l'A.F.I.T.*

* A.F.I.T. "Véloroutes et retombées économiques" - Septembre 1998

5- Deuxième cas: la piste cyclable du canal du Midi entre Toulouse et Port Lauragais

La ville de Toulouse a construit 4,6 km de cette piste, et continue à l'aménager dans la traversée de Toulouse au rythme d'1 km par an.

Le Conseil Général de la Haute-Garonne a construit les 42 km de cette piste cyclable entre Toulouse et Port Lauragais, pour un coût total de 17 MF.

Il s'agit d'une piste cyclable en site propre, de largeur moyenne 3 mètres, revêtue en enrobé, située le plus souvent sur le haut du talus en bordure du canal du Midi, avec deux haltes sanitaires et un balisage. La piste a été transformée récemment en un "parcours cyclable, itinéraire partagé".

La fréquentation de ce qui constitue un tronçon de la future "Voie Verte des Deux Mers" dans l'agglomération toulousaine est de plus de 1200 cyclistes par jour, tous les jours de la semaine. Les cyclistes urbains prédominent dans les flux de la semaine (cela est du à la desserte du Campus Scientifique de Rangueil par cette piste), alors que les cyclistes de loisirs prédominent dans les flux du samedi et du dimanche (voir graphique).

La fréquentation de cette "Voie Verte des Deux Mers" hors agglomération, en zone rurale, est de "plus de 500 cyclistes et promeneurs par week-end" soit **plus de 25000 usagers par an** (source: Conseil Général de la Haute-Garonne, données sans doute à plus de 30 km de Toulouse).

**Exemple de fréquentation possible d'une
Voie Verte en agglomération:
statistiques de fréquentation de la piste cyclable du canal du Midi à
Toulouse en Mars 1994**

4- La complémentarité tourisme fluvial / tourisme à vélo

Chaque type d'usager: touriste fluvial, touriste randonneur à vélo et touriste randonneur à pied bénéficie des aménagements réalisés pour les autres usagers.

Les collectivités locales bénéficient quand à elles de complémentarités entre les investissements réalisés, certains équipements à usagers communs voyant leurs taux d'utilisation s'améliorer!

Nous listons brièvement ces avantages:

1- Intérêt pour les randonneurs cyclistes (et pédestres) de longer les canaux et rivières

Cet intérêt est évident:

- attrait touristique des sites (patrimoine écologique des milieux aquatiques, patrimoine architectural,.....);
- attrait d'itinéraires à faible déclivité, recherchés par les cyclistes type familiaux ou loisir tranquille....
- attrait d'itinéraires souvent ombragés;
- attrait d'itinéraires traversant les villes, offrant donc de nombreux points d'intérêt touristique, et de nombreux services: réparation, commerces, restauration, hébergement;
- attrait lié au fait que les vallées sont souvent desservies par des lignes de chemin de fer, ce qui facilite l'accès aux Véloroutes et Voies Vertes créées dans ces vallées, et permet des randonnées longue distance, avec aller simple à vélo.

C'est ainsi que le réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national retient de nombreux canaux et rivières, et que l'étude de l'AFIT retient comme itinéraires à forte fréquentation potentielle, dans le sud-ouest: la Voie Verte des Deux mers, la vallée de la Dordogne, et la vallée du Lot (voir carte 4).

2- Intérêt pour les touristes fluviaux d'aménager des itinéraires cyclables et pédestres parallèles

Les touristes fluviaux sont aussi tous des marcheurs, et souvent des cyclistes qui peuvent transporter des vélos sur leurs bateaux, ou en louer dans les haltes.

Les déplacements à pied ou à vélo des touristes fluviaux leur permettent de pratiquer un tourisme différent et parallèle, et ceux à vélo augmentent les possibilités d'accès à des villes ou sites distants de 3, 5 ou 10 km du canal ou de la rivière. Ils facilitent aussi les courses.

Les touristes fluviaux ont donc tout à gagner de l'aménagement de sentiers de randonnée pédestre et cyclable en bordure des canaux et des rivières, ainsi que du balisage d'itinéraires sur routes tranquilles parallèles.

3- Intérêt pour les collectivités locales d'un aménagement conjoint tourisme fluvial/tourisme à vélo

* **L'aménagement d'une Véloroute ou Voie Verte au bord des canaux et rivières apporte un flux net de randonneurs cyclistes**, qui seront:

- usagers des aménagements lourds réalisés du type: signalisation touristique, halte sanitaire, aire de pique-nique.....
- usagers des services d'hébergement présents le long de l'itinéraire.

* **Les travaux d'aménagement hydraulique (canal ou rivière) peuvent inclure les travaux d'aménagement d'un itinéraire cyclable**, ce qui réduit les coûts totaux des travaux:

- chemin de halage de canal: en rétablissant la qualité de la berge on crée la possibilité d'installer un chemin de qualité (il ne manque plus que la couche de roulement); et les travaux hydrauliques effectués sur les ouvrages doivent prendre en compte le maintien d'une continuité pédestre et cyclable...

- rivières:

1- la Véloroute-Voie Verte de vallée peut emprunter des petites routes tranquilles, ce qui rend alors cet aménagement peu coûteux (simple balisage).

Mais certains points durs, comme une vallée étroite, avec une route unique et dangereuse, peuvent rendre nécessaire la construction d'un sentier pédestre et cyclable le long de la rivière. Cela doit être pris en compte lors des travaux d'aménagements hydrauliques.....

D'autre part ces itinéraires piétons/vélos en bordure de rivière (cf rétablissement des anciens chemins de halage) améliorent la qualité des Véloroutes de vallées, et doivent donc être recherchés pour cette seule raison (même en l'absence de "point dur").

2- Les travaux d'aménagement hydraulique (construction d'écluses, de barrages,....) doivent prendre en compte dès leur conception la création ou le rétablissement de la continuité d'un chemin pédestre et cyclable en bord de rivière.....

Pour créer un itinéraire sécurisé sur les tronçons où cela est nécessaire, une solution peut consister à créer une Voie Verte sur l'emprise d'ancienne voie ferrée (ces emprises existent dans certaines parties des vallées de la Dordogne, du Lot et de l'Adour).

* **La valorisation touristique de la vallée ou du canal, c'est à dire la prospection de la clientèle locale, régionale, nationale et internationale, sera facilitée par la constitution d'une "offre touristique" à la fois homogène (unité de zone géographique, de thèmes, de structures d'accueil,) et diversifiée par les publics visés**: touristes fluviaux, randonneurs pédestres,

randonneurs cyclistes, promeneurs,

Des produits de prospection et d'information communs pourront être élaborés (cf guide touristique, guides des hébergements, ...), chaque mode de tourisme nécessitant cependant des guides spécifiques pour la description des itinéraires.

5- La Voie Verte des Deux Mers le long du canal latéral à la Garonne: un itinéraire prioritaire

Cette demande est prioritaire pour les raisons suivantes:

1- Il s'agit d'un itinéraire bordant un canal déjà utilisé pour le tourisme fluvial, et qui va faire l'objet de travaux importants, l'attractivité touristique de ce canal ayant été renforcée par la récente inscription par l'UNESCO au patrimoine mondial.....

2- Il s'agit d'une Voie Verte à forte fréquentation potentielle (cf étude de l'AFIT) et retenue dans le réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national: à ce titre les travaux de création de cette Voie Verte pourront être subventionnés à 30% par l'Etat.

3- Cette Voie Verte est déjà en partie réalisée dans les deux régions voisines de Midi-Pyrénées et du Languedoc-Roussillon, et son achèvement sera certainement décidé par ces deux régions (voir **carte 5**) :

- **Midi-Pyrénées:**

- 56 km déjà réalisés (Toulouse et Toulouse-Port Lauragais)
- 21 km déjà décidés par le Conseil Général de la Haute-Garonne
- 75 km à réaliser dans le département du Tarn-et-Garonne.

Ces travaux seront sans doute retenus par le Conseil Régional dans le Contrat de Plan, et la remise en navigation des 11 km du canal de Montech a déjà été étudiée, avec rétablissement du chemin de halage.

- **Languedoc-Roussillon:**

- 20 km de sentier de randonnée déjà aménagés par le Conseil Régional entre Narbonne et Port-La-Nouvelle (canal de la Robine);
- 13 km de piste cyclable existant déjà entre Béziers et Portiragnes
- 4 km en cours d'aménagement dans la commune de Carcassonne
- 4 km prévus dans la commune de Béziers
- 110 km à aménager dans l'Aude, et 111 km à aménager dans l'Hérault.

4- C'est un aménagement relativement coûteux, qui doit donc être programmé sur 6 ans au contrat de Plan Etat-Région

On peut retenir un coût moyen d'aménagement du chemin de halage en Voie Verte de 0,5 MF par km, ceci correspondant à un aménagement très complet avec revêtement de bonne qualité (type bitume), haltes sanitaires et aires de pique-nique tous les 10 km, balisage de distance, de sites touristiques et de services,.....

On peut alors estimer le coût total de réalisation de cette Voie verte dans la région Aquitaine ainsi:

- 87 km de chemin de halage à aménager en Lot-et-Garonne: 43,5 MF
- 14 km de chemin de halage à aménager en Gironde: 7 MF
- 65 km de Véloroute à aménager en Gironde
entre Bordeaux et Castets- en-Dorthe: 3,5 MF

Total:

54 MF

Carte 5

Le financement serait réparti en: Etat (33%):18 MF; Région Aquitaine (33%): 18 MF; Conseils Généraux (33%): 18 MF.

L'investissement à réaliser par le Conseil Régional d'Aquitaine s'élèverait donc **à 3 MF par an** sur les 6 ans du Contrat de Plan, ce montant pouvant être réduit par l'obtention de financements européens.

Le financement serait réparti en: Etat (33%):18 MF; Région Aquitaine (33%): 18 MF; Conseils Généraux (33%): 18 MF.

L'investissement à réaliser par le Conseil Régional d'Aquitaine s'élèverait donc **à 3 MF par an** sur les 6 ans du Contrat de Plan, ce montant pouvant être réduit par l'obtention de financements européens.

6- Cinq "Véloroutes de vallées" (ou de bords de rivières), pour créer un réseau de Véloroutes et Voies Vertes en Aquitaine

Les itinéraires cyclables d'intérêt national en Aquitaine constitueront deux axes cyclables majeurs:

- la "Véloroute Atlantique" le long du littoral aquitain (déjà presque achevée);
- la "Voie Verte des Deux Mers" le long du canal latéral, dans la vallée de la Garonne.

Nous demandons à la Région Aquitaine de programmer l'étude et la réalisation progressive de cinq Véloroutes le long des principales rivières et vallées, qui viendront s'articuler sur ces deux itinéraires d'intérêt national.

Ces Véloroutes sont:

1- La Véloroute Garonne

Localisation: en aval de Castets-en-Dorthe jusqu'à Bordeaux, et le long de l'estuaire de la Gironde.

Longueur: environ 200 km de chaque côté.

Cette Véloroute est retenue dans le réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national, et est donc subventionnable par l'Etat à 30%.

Intérêt: 1- il est indispensable de relier l'extrémité de la Voie Verte du canal (à Castets-en-Dorthe) à la capitale régionale Bordeaux.

2- il est utile de créer des Véloroutes à proximité de Bordeaux, dans l'estuaire de la Gironde.

2- La Véloroute de la vallée de la Dordogne

Localisation: dans la vallée de la Dordogne en Gironde et Dordogne.

Longueur: environ 200 km.

Intérêt: axe à forte fréquentation potentielle (cf étude de l'AFIT, voir carte 4), car passant par des sites touristiques majeurs.

3- La Véloroute de la vallée de l'Isle

Localisation: dans la vallée de l'Isle en Gironde et Dordogne

Longueur: environ 100 km.

Intérêt: axe à forte potentialité touristique.

4- La Véloroute de la vallée du Lot

Localisation: dans la vallée du Lot en Lot-et-Garonne

Longueur: environ 120 km.

Intérêt:

- axe à forte fréquentation potentielle (cf étude de l'AFIT, voir carte

4), car passant par des sites touristiques majeurs.

- axe qui viendrait valoriser les importants investissements d'aménagements hydrauliques et d'infrastructures d'accueil touristiques déjà réalisés dans le cadre de la mise en navigation de la vallée du Lot.

- axe inter-régional, qui sera sans doute retenu par la Région Midi-Pyrénées, dans les départements du Lot et de l'Aveyron.

- axe qui présente l'intérêt de pouvoir être prolongé dans le département de la Lozère (région Languedoc-Roussillon) jusqu'à proximité de Mende, où il se raccorderait à la Véloroute Clermont-Ferrand/Montpellier du réseau d'intérêt national.

- **axe qui pourrait être retenu par l'Etat, et donc subventionnable, si les deux régions Aquitaine et Midi-Pyrénées en faisaient conjointement la demande après avoir décidé sa réalisation.**

5- La Véloroute de la vallée de l'Adour

Localisation: dans la vallée de l'Adour, dans le département des Landes et pour partie en limite des Pyrénées Atlantiques.

NB: Cette Véloroute devrait se situer rive droite de l'Adour entre Dax et Bayonne, car le département des Landes est déjà en train d'aménager un sentier pédestre et cyclable sur les berges du fleuve.

Longueur: environ 130 km.

Intérêt:

- axe déjà en cours d'aménagement dans les Landes (voir ci dessus).

- axe s'intégrant dans la "Charte portuaire" du port de Bayonne qui prévoit de développer l'arrière pays de la vallée de l'Adour....

- axe qui constituerait une partie d'une Véloroute "Garonne-Pyrénées-Adour", demandée par l'AF3V (voir carte 3), pour relier la Véloroute Atlantique (à Bayonne) à la Voie Verte des Deux Mers (à Toulouse).

NB: le Département de la Haute-Garonne a déjà décidé de réaliser un axe cyclable entre Toulouse et le sud du département, qui constituera un autre tronçon de cette Véloroute.

Les coûts d'aménagement de ces Véloroutes de vallées sont très variables:

- ils sont inférieurs à ceux des Voies Vertes en bord de canal, car les aménagements nécessaires peuvent se limiter sur des portions importantes à un simple balisage sur des petites routes tranquilles (coût: de 5000F à 10000F par km);

- ils dépendent de l'importance des "points noirs", passages ou portions dangereux nécessitant des aménagements lourds comme des passerelles ou des tunnels, ou comme des portions en site propre à créer: rétablissement des anciens chemin de halage de rivière, piste sur voie ferrée désaffectée, piste ou chemin en site propre à créer,....

D'autre part ces Véloroutes de vallées nécessitent des études détaillées pour préciser l'itinéraire à retenir et les aménagements à programmer.

La réalisation en 6 ans des 5 Véloroutes de vallées proposées (800 km), sur la base d'un coût minimum moyen du km égal à 10 000 F/km coûterait 7,5 MF (balisage simple).

En réalité le coût sera supérieur. En se basant sur un coût moyen de 0,1 MF par km, qui permet de traiter 20% de l'itinéraire en piste en site propre, ou de réaliser un ouvrage par 5 km, on obtient une évaluation du coût total de 80 MF.

Il est nécessaire que la Région Aquitaine lance rapidement les pré-études des itinéraires à mettre en place pour ces 5 Véloroutes de Vallées, études comprenant:

- la définition des itinéraires précis;
- l'analyse des contraintes juridiques et techniques;
- l'évaluation rapide du coût d'aménagement.

Nos trois associations sont disposées à collaborer à ces études, voire à réaliser des pré-études d'itinéraires.

Conclusion

La Région Aquitaine devrait investir entre 18 MF et 45 MF sur 6 ans pour amorcer ou réaliser un réseau ambitieux de Véloroutes et Voies Vertes

Avec 18 MF d'investissement en 6 ans, la Région Aquitaine réaliserait la Voie Verte des Deux Mers, axe principal le long du canal, dans la vallée de la Garonne.

Cet axe étant retenu dans le réseau d'intérêt national, cet effort d'investissement apparaît comme l'effort minimum souhaitable.

En ajoutant 27 MF d'investissement en 6 ans, ce qui porte l'investissement total à 45 MF ou 7,5 MF par an, la région Aquitaine réaliserait aussi la totalité des 5 Véloroutes de vallées (800 km environ, coût total de 80 MF).

La Région Aquitaine devrait au minimum:

- décider la Voie Verte des deux mers
- décider de lancer les études des Véloroutes de Vallées