

CC de la Vallée d'Ossau

SCHEMA CYCLABLE

ETUDE DE FAISABILITE

Version du 13 juillet 2023



Service Intercommunal
Voirie Réseaux
Aménagement



Service Intercommunal
Territoires
et Urbanisme

Agence Publique de Gestion Locale

Maison des Communes - rue Auguste Renoir

B.P.609 - 64006 PAU Cedex

Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47

Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr



A – CONTEXTE D'ETUDE

1. LE SCHEMA CYCLABLE REALISE PAR L'AUDAP

En 2020, la Communauté de Communes de la Vallée d'Ossau (CCVO) a été accompagné par l'AUDAP dans la définition d'un schéma cyclable à l'échelle du territoire intercommunal.

Ce schéma, qui cherche à répondre en priorité à des pratiques utilitaires de cyclistes de niveau moyen, visait à répondre à trois grands objectifs :

- partager un projet spatialisé de développement des itinéraires cyclables,
- partager des actions de promotion des pratiques cyclables,
- partager un plan d'actions pour une mise en œuvre de la stratégie.

Sur la base d'un diagnostic de l'offre et des pratiques, le schéma a ensuite permis de définir ce qui a été appelé les « lignes de désir », qui sont les liaisons à créer et les priorisations à donner en prenant en compte la contrainte du relief notamment.

Le scénario projet, co-construit avec les élus du territoire, propose en conclusion un projet d'itinéraire appuyé sur le véloroute et visant à desservir les polarités du territoire, en desservant au mieux les équipements.

Le scénario retenu dans le schéma comprend ainsi :

- 32,5 km de véloroute
- 3,9 km de voies à sécuriser
- 49,5 km de voies partagées (dont 4,9 à moyen terme)
- 12,3 km de voies en zone 30
- 2,2 km de voies en site propre
- 3,6 km de bandes cyclables (dont 0,3 en double sens cyclable)

2. LES OBJECTIFS DE L'ETUDE DE FAISABILITE

Dans la continuité du travail réalisé avec l'AUDAP, et conformément aux premières bases de plan d'actions, la CCVO souhaite poursuivre la réflexion par l'étude de faisabilité détaillée des différents itinéraires cyclables inscrits au Schéma cyclable de la Vallée d'Ossau.

Pour cela, le présent rapport visant à accompagner la CCVO dans la mise en œuvre de son schéma s'organise en trois grandes parties :

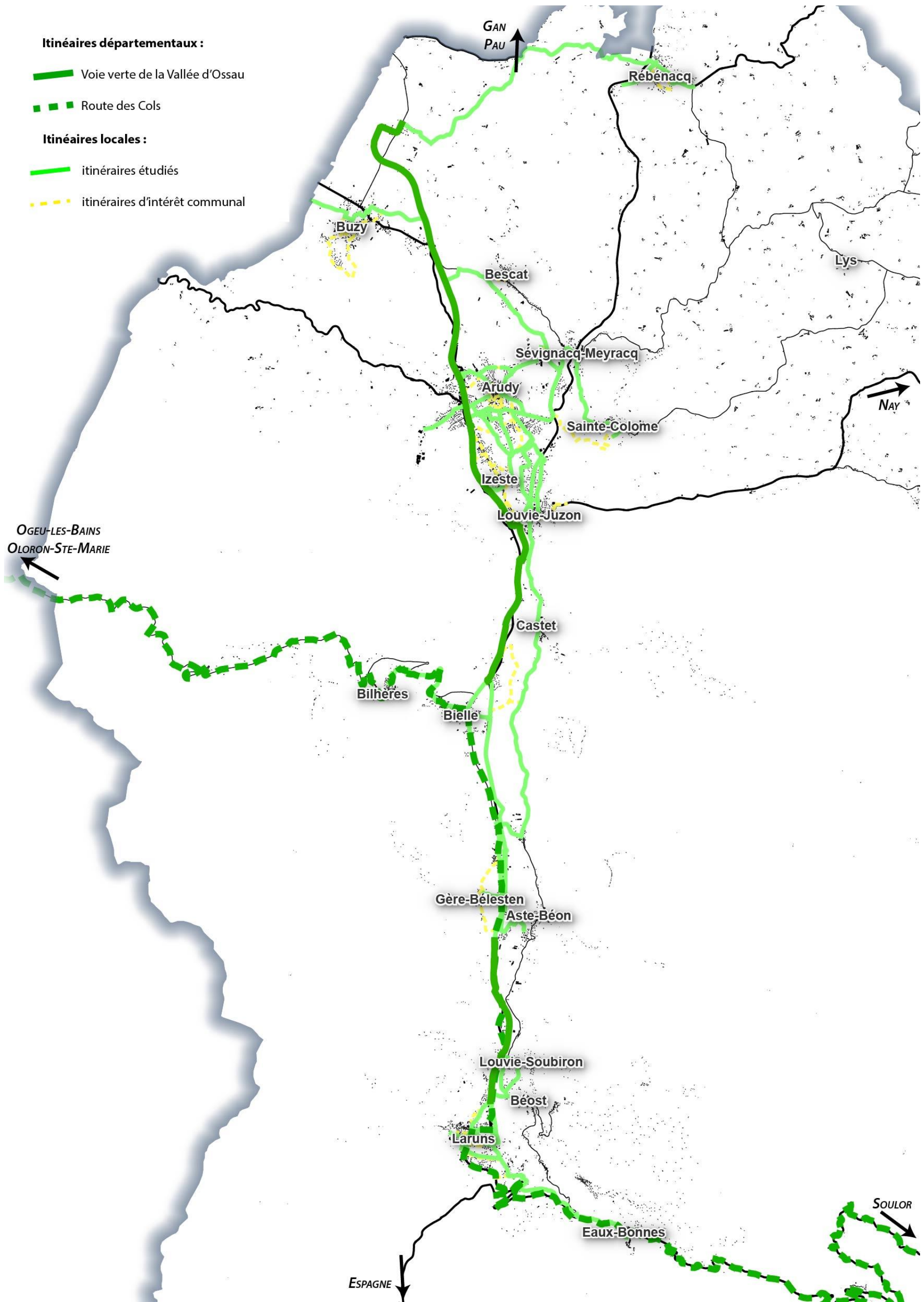
1. **Une présentation des types d'aménagement cyclables potentiels** (pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontres...) avec coupe de principe, caractéristiques techniques préconisées (traitement des surfaces, types de matériau à mettre en œuvre, signalétique, équipements de stationnement) et référence d'aménagement pour chaque typologie,
2. **Un cahier de fiches pour les différentes sections du schéma cyclable.** Chaque « fiche section » présentera pour chacune des sections identifiées :
 - a. l'identification et la localisation de la section étudiée,
 - b. les caractéristiques techniques de l'existant,
 - c. les enjeux et objectifs de l'aménagement,
 - d. les contraintes d'aménagement,
 - e. une présentation détaillée des aménagements préconisés tronçon par tronçon,
 - f. un pré-chiffrage du coût des aménagements proposés.
3. **Une synthèse cartographique** des différents types d'aménagements proposés et des principaux éléments d'attention à avoir dans les phases de réalisation.

3. PLAN DE SITUATION DES TRONÇONS ETUDIES

Dans le cadre de la présente étude, les « fiches sections » sont étudiées sur la base du schéma d'itinéraire établi par l'AUDAP et actualisé avec les élus communaux de la CCVO.

L'étude a été réalisée en associant les élus communaux au travers de différents temps d'échange :

- un premier temps de présentation des types d'aménagements cyclables potentiels et une validation/hierarchisation des itinéraires à aménager au regard des contraintes, objectifs et enjeux existants,
- un second temps d'analyse et de définition des tracés et aménagements possibles sur l'ensemble des sections et tronçons validés précédemment.
Cette phase a permis d'échanger et débattre sur les types d'aménagement préconisés au niveau de chacun de tronçons mais également au niveau de certains « points durs » : franchissement de carrefour, rétrécissement de voies...



Localisation des différents itinéraires composant le Schéma cyclable de la Vallée d'Ossau
 Source : CCVO / APGL64

4. UN SCHEMA REALISE DANS UNE DEMARCHE DE CO-CONSTRUCTION AVEC LES COMMUNES ET PARTENAIRES TECHNIQUES

Entre la phase de lancement de la démarche initiée avec l'Agence d'Urbanisme Atlantique Pyrénées (AUDAP) en 2020 et la réalisation de cette étude de faisabilité avec l'Agence Publique de Gestion Locale (APGL), la volonté communautaire a été d'associer amplement les communes et ainsi établir un schéma en co-construction, marqué par les étapes clés suivantes :

- 1er décembre 2020 : atelier de lancement avec l'ensemble des communes.
- 1er décembre 2020 : atelier bilatéral avec Arudy.
- 12 janvier 2021 : atelier bilatéral avec Louvie-Juzon.
- 5 février 2021 : atelier bilatéral avec Laruns.
- 4 mars 2021 : atelier avec la commission Environnement – Mobilité.
- 13 au 24 mai 2021 : consultation publique en ligne.
- 27 mai 2021 : consultation associations représentatives et socio-professionnels.
- 1er juin 2022 : réunion de cadrage avec le bureau d'étude.
- 20 juin et 1^{er} juillet 2022 : ateliers par groupes sectoriels communaux « Diagnostic – Etat des lieux »
- 7 juillet 2022 : conseil communautaire - Présentation de la démarche
- 29 août 2022 : réunion de travail avec le Département des Pyrénées-Atlantiques
- 10 octobre 2022 : comité de pilotage élargi à l'ensemble des communes.
- 3 et 4 novembre 2022 : ateliers par groupes sectoriels communaux « Propositions d'aménagement »
- 9 février 2023 : présentation en conférence des Maires.
- 20 et 21 février 2023 : permanences « Propositions d'aménagement » à destination des communes
- 9 mars 2023 : réunion publique.
- 13 juillet 2023 : adoption en conseil communautaire

B- LES TYPES D'AMENAGEMENTS

1. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

1.1. QUEL CRITERE POUR CHOISIR ENTRE SEPARATION ET MIXITE ?

Le choix entre mixité et séparation des modes de déplacement est fondamental lorsque l'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour l'ensemble des modes actifs. Ce choix s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau viaire ou à défaut une réflexion locale sur la vocation des aménagements mis en place.

3 critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace :

- le volume de trafic motorisé,
- la vitesse réelle pratiquée par les usagers,
- le trafic cycliste souhaité.

Voici le tableau d'aide à la décision réalisé par le CEREMA qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement à envisager :

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500-6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70 km/h - 80 km/h	<1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000-4000	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable / voie verte	
	> 4000			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Source : Note de recommandations techniques du CEREMA

L'examen du tableau donne en général une idée assez précise du choix à opérer entre mixité et séparation des modes. Pour autant, d'autres paramètres pourront être également examinés :

- **largeur de la chaussée et nature des séparateurs** : à trafics et vitesse égaux, la largeur circulaire fait varier sensiblement le niveau de service offert aux cyclistes. Par exemple, même avec un faible trafic motorisé, une chaussée unidirectionnelle étroite avec bordures infranchissables est souvent très inconfortable pour les cyclistes qui ne peuvent ni dépasser ni se faire dépasser dans de bonnes conditions ;
- Présence éventuelle de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés ;
- **voirie en pente** générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures ;
- **étalement ou resserrement de l'heure de pointe** : des dispositions spécifiques peuvent être envisagées pour des axes dont les trafics motorisés et cyclables se trouveraient particulièrement étalés dans la journée ou au contraire concentrés sur les heures de pointes (trafics pendulaires) ;
- **la part de trafic poids lourd** dans le trafic mesuré ;
- **l'importance du flux de piétons** : le croisement du niveau de service recherché pour les piétons et les cyclistes avec les volumes en présence est également à prendre en considération dans le choix de l'aménagement.

1.2. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

La voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et éventuellement des cavaliers.

La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante.

Elle est à réserver aux cas où la densité d'utilisateurs cyclistes et/ou piétons envisagée sur l'axe à aménager est faible à modérée. Elle peut être également utilisée s'il est décidé d'abaisser ponctuellement le niveau service offert aux cyclistes et aux piétons, par exemple dans le cas d'un ouvrage de franchissement que l'on prévoit d'usage mixte piétons cyclistes afin d'en réduire les coûts.

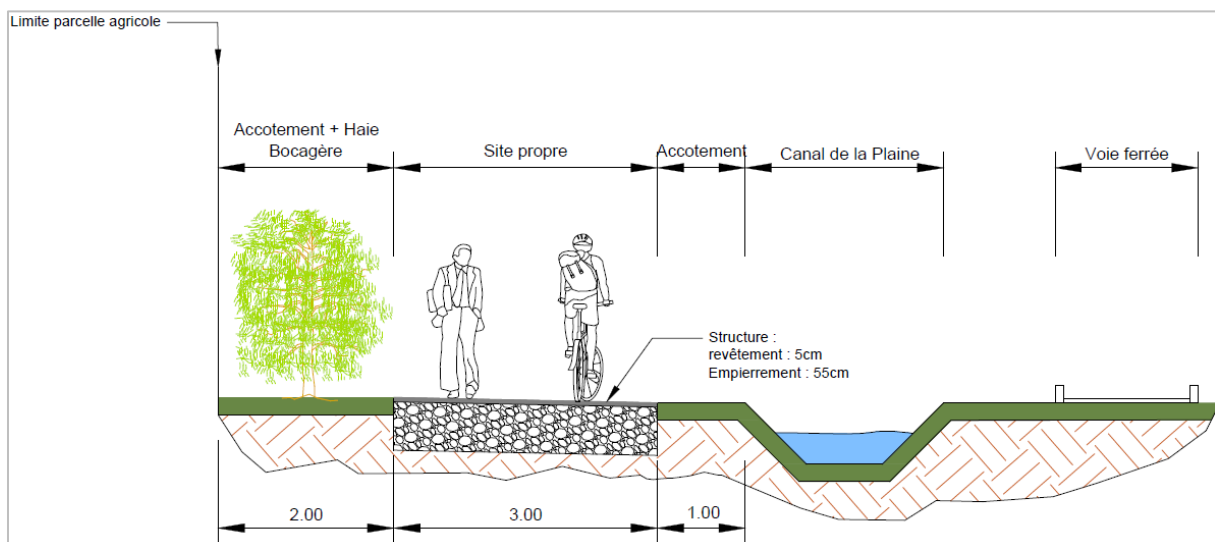
Pour autant, les voies vertes peuvent s'intégrer dans l'armature d'un réseau cyclable principal et contribuer à la mobilité à vélo du quotidien, particulièrement pour les cyclistes de la périphérie des agglomérations et des secteurs ruraux.

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- séparation physique avec le réseau routier ;
- faible nombre d'accès riverains ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- confort de roulement, l'enrobé étant le revêtement à privilégier dans la plupart des cas.

Trafic cumulé piétons + cyclistes (nombres de passages par jour)	Largeur minimum de voie verte (en m)
1000 et moins	3 m
1 300	3,5 m
1 600	4,0 m

Tableau d'aide à la décision issu des recommandations allemandes (source : ERA)



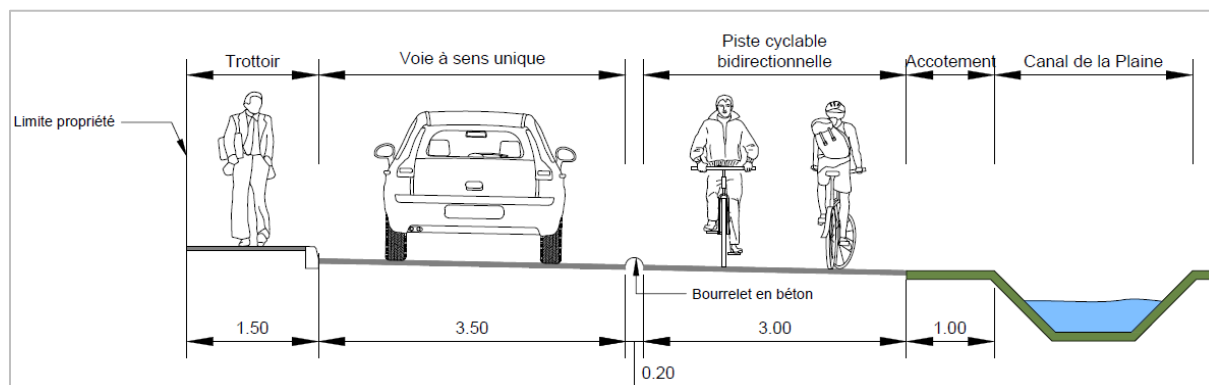
La piste cyclable

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle est séparée de la chaussée générale et du trottoir par un élément physique dont les dimensions varient en fonction du contexte, ce qui en fait un aménagement particulièrement plébiscité par les usagers pour lesquels la proximité avec le trafic motorisé est un frein. Cette séparation améliore la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforce l'attractivité du réseau cyclable.

Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m
Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3500	4 m

La largeur souhaitable d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,5 m (2 m minimum). La largeur souhaitable d'une piste bidirectionnelle est de 3,5 m (3 m minimum). Si un flux cycliste très important est attendu, il est souhaitable de porter la largeur de piste cyclable bidirectionnelle à 4 m : cette largeur rend possible la circulation à deux de front dans chaque sens. Dans les cas où le trafic cycliste attendu est très faible (quelques centaines de cyclistes par jour), notamment en milieu interurbain, il peut être envisagé d'abaisser la largeur à 2,5 m, à condition que l'accotement de la piste cyclable soit circulaire et pardonne les écarts de trajectoires.

Le séparateur peut être sans autre fonction que celle d'empêcher physiquement la circulation, l'arrêt ou le stationnement motorisé sur la piste cyclable. Une bordure de 15 cm de haut par rapport à la chaussée générale et de largeur comprise entre 20 et 50 cm sera efficace dans la plupart des cas. Il est recommandé de chanfreiner cette bordure du côté de la piste. On veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes.



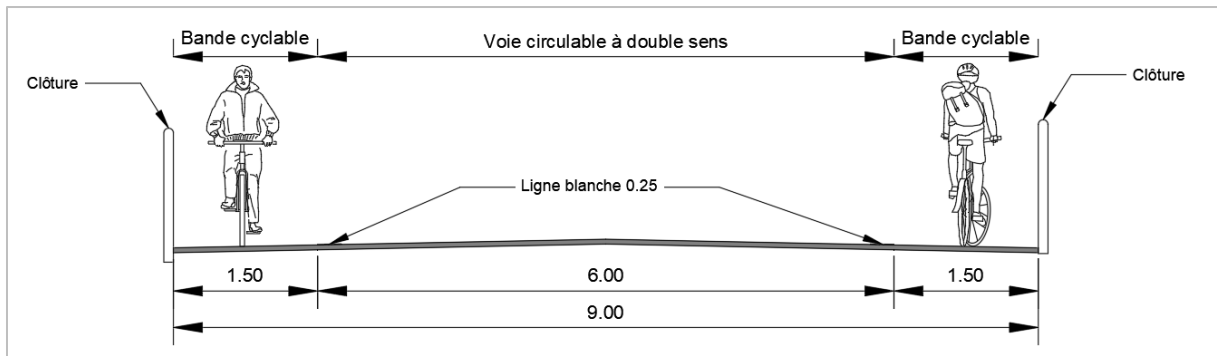
Les bandes cyclables

La bande cyclable est une voie de circulation exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Elle peut convenir aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés. Il est à noter que la bande cyclable est souvent perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste cyclable qualitative.

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,50 m hors marquage. Une largeur de 2 m est préférable pour permettre le dépassement si le flux de cyclistes est significatif.

En cas de stationnement longitudinal, il est indispensable d'y ajouter un espace tampon de 0,50 m pour rendre moins dangereuse l'ouverture de portières et les manœuvres des automobilistes.

Hors agglomération, la bande cyclable est généralement réservée à des voiries en périphérie d'agglomération, qui tiennent compte de l'éventuel besoin d'aménagement complémentaire à destination des piétons.

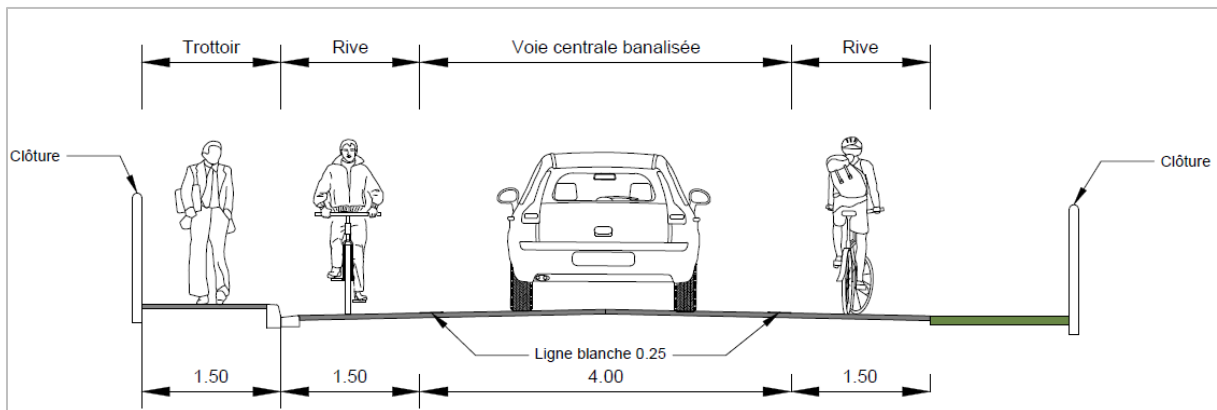


La chaussée à voie centrale banalisée (ou « chaussidou »)

La chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée « rive ». La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la chaussée à voie centrale banalisée est a priori inférieur à celui offert par les pistes et bandes cyclables. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive. Les piétons peuvent également l'emprunter.

Ce type d'aménagement n'est donc à envisager que si l'ensemble des solutions possibles pour prendre en compte les cyclistes a été examiné.



1.3. LES ZONES DE CIRCULATION PARTAGEE

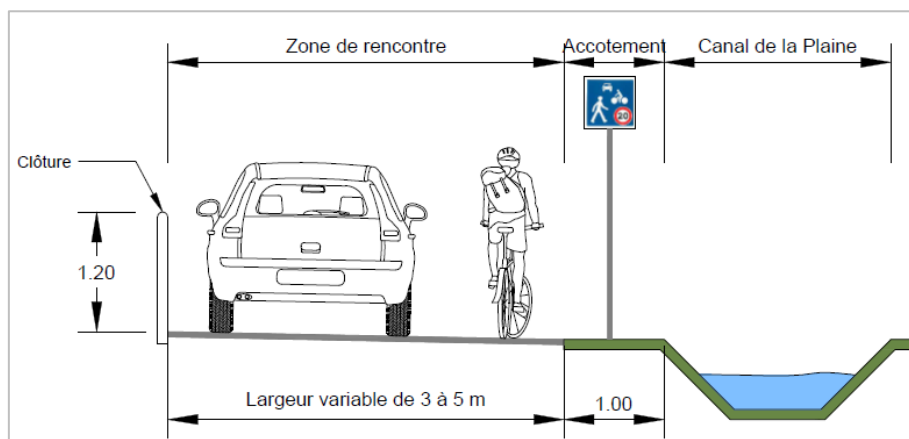
Les zones de circulation partagée sont des rues ou des ensembles de rues où le faible volume de trafic motorisé et la vitesse réduite des véhicules ne nécessitent en général pas d'aménagements cyclables.

La zone de rencontre

La zone de rencontre est une rue ou un ensemble de rues limitées à 20 km/h. Dans ces rues, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Dans ces zones, les cyclistes adaptent donc leur vitesse à la circulation des piétons prioritaires.

Toutes les rues en zone de rencontre sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Pour qu'une zone de rencontre soit attractive pour les piétons et les cyclistes, il est souhaitable que le volume de trafic motorisé soit maîtrisé (<4000 uvp/jour).

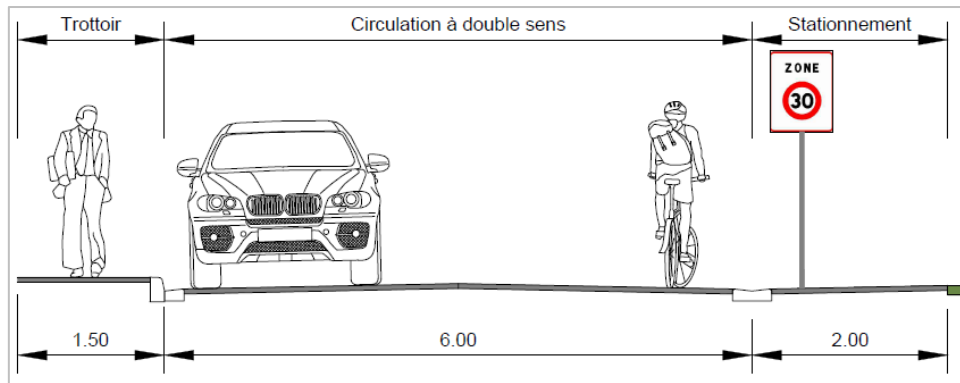


La zone 30

La zone 30 est une section ou ensemble de sections de rues où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf exception dûment justifiée par le gestionnaire. La zone doit être aménagée de manière cohérente avec la vitesse limite applicable.

Dans les zones 30 à faible trafic (<4000 upv/jour), il n'est en général pas nécessaire de prévoir des aménagements séparatifs de type bande ou piste sauf circonstances particulières telles que:

- présence de dispositifs de modération de la vitesse pour le trafic motorisé ;
- réseau cyclable à haut niveau de service ;
- voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures.



2. LES RATIOS UTILISES POUR LE CHIFFRAGE DES AMENAGEMENTS

Pour estimer les travaux :

Des ratios par type d'aménagement ont été utilisés sur les tronçons n'ayant aucune contrainte particulière. Sur les autres tronçons, en plus de ces ratios, le coût des travaux dépend des ouvrages spécifiques à créer afin de s'adapter aux contraintes des lieux (déplacement de mur de clôture, création de trottoir, pose de glissière de sécurité, pose de garde-corps, création d'écluse, pose de bloc d'enrochement, création d'un réseau pluvial ...).

- Prix du ml d'une voie verte (avec création d'une structure de chaussée) : 190 €/ml
- Prix du ml d'une voie verte (sans création de structure de chaussée, seulement réfection de la couche de roulement en enrobé) : 80 €/ml
- Prix du ml d'une piste cyclable bidirectionnelle (avec création d'une structure de chaussée et réalisation d'une bordure séparatrice) : 230 €/ml
- Prix du ml d'une bande cyclable unidirectionnelle de 1,5 m de part et d'autre des voies de circulation (avec création de la structure de chaussée) : 260 €/ml
- Prix du ml d'une chaussée à voie centrale banalisée ou « chaussidou » (sans création de structure de chaussée, seulement réfection de la couche de roulement en tri-couche) : 45 €/ml

Dans certains tronçons, il faudra envisager l'enfouissement des réseaux qui n'est pas prévu dans les estimations.

Pour estimer la maîtrise d'œuvre :

Prix compris entre 7 et 10 % du montant des travaux en fonction des spécificités techniques (frais de géomètre, étude géotechnique ...)

Pour estimer les acquisitions :

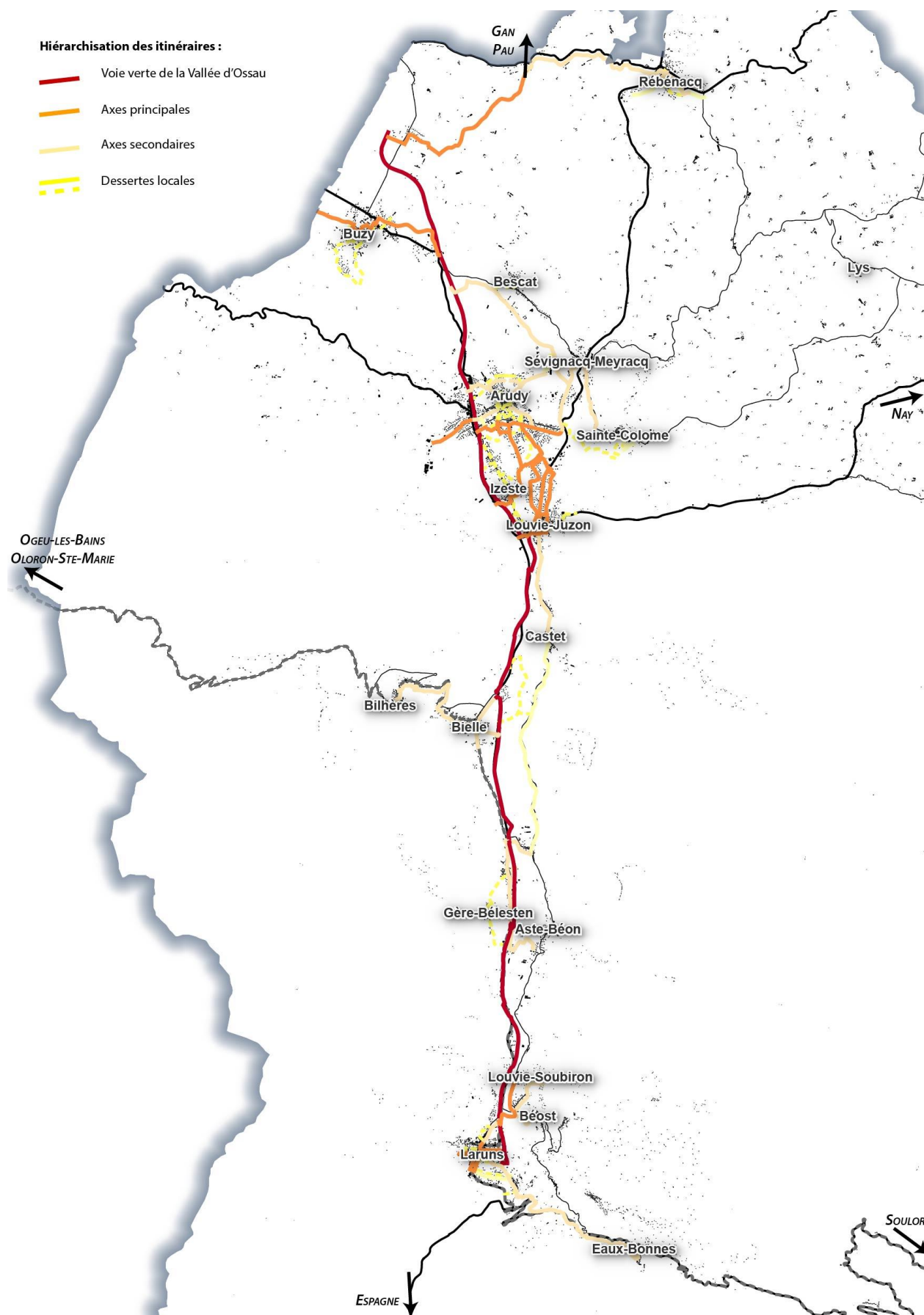
- Prix du m² agricole ou naturel : 1,5 €/m²
- Prix du m² constructible : 90 €/m²

E – HIERARCHISATION DE REALISATION

La proposition de hiérarchisation de réalisation des aménagements proposés est établie au regard des priorités qui ont été fixées à l'échelle communautaire. Cependant, elle n'est pas figée et peut être adaptée et complétée au regard des priorisations calendaires propres aux communes qui pourront établir un échéancier prévisionnel de réalisation détaillé.

Les critères de hiérarchisation établis à l'échelle communautaire sont les suivants :

- **Niveau 1 :**
Réalisation/finalisation de l'itinéraire de la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 2 :**
Réalisation des liaisons vers les pôles principaux d'emplois et d'équipements communautaires (zones d'activités, collèges, maison de santé, EHPAD, équipements sportifs, gendarmeries, office du tourisme, ...) et vers les continuités vers les territoires du Haut-Béarn et de l'Agglomération paloise,
- **Niveau 3 :**
Réalisation des liaisons entre les bourgs de villages et la voie verte de la Vallée d'Ossau,
- **Niveau 4 :**
Réalisation des itinéraires de liaisons locales



La hiérarchisation temporaire pouvant être fixée par les communes peut être envisagée sur les temporalités suivantes :

- **Immédiat** : moins de 2 ans
- **Court terme** : moins de 5 ans
- **Moyen terme** : moins de 10 ans
- **Long terme** : plus de 10 ans

F – ANNEXES

1. PLAN GLOBAL DES SECTIONS ANALYSEES ET DES PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS EN VALLEE D'OSSAU

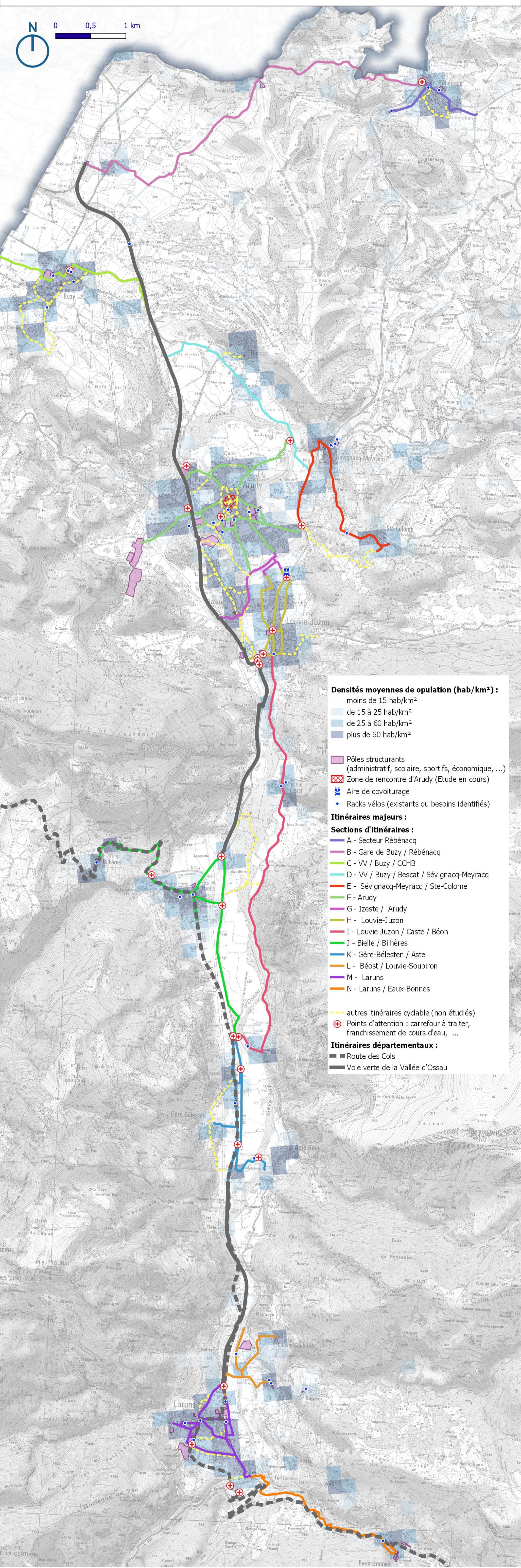
Les "sections" et les pôles générateurs de déplacements



Service Intercommunal Territoriaux et Urbanisme



Agence Publique de Gestion Locale
Maison des communes - rue Auguste Renoir
B.P.609 - 64006 PAU Cedex
Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47
Courriel : service.urbanisme@apgl64.fr



Densités moyennes de opulation (hab/km²) :

- moins de 15 hab/km²
- de 15 à 25 hab/km²
- de 25 à 60 hab/km²
- plus de 60 hab/km²

Pôles structurants (administratif, scolaire, sportifs, économique, ...)
 Zone de rencontre d'Arudy (Etude en cours)
 Aire de covoiturage
 Racks vélos (existants ou besoins identifiés)

Itinéraires majeurs :

Sections d'itinéraires :

- A - Secteur Rébénacq
- B - Gare de Buzy / Rébénacq
- C - VV / Buzy / CCHB
- D - VV / Buzy / Bescat / Sévignacq-Meyracq
- E - Sévignacq-Meyracq / Ste-Colome
- F - Arudy
- G - Izeste / Arudy
- H - Louvie-Juzon
- I - Louvie-Juzon / Caste / Béon
- J - Bielle / Bilhères
- K - Gère-Bélesten / Aste
- L - Béost / Louvie-Soubiron
- M - Laruns
- N - Laruns / Eaux-Bonnes

autres itinéraires cyclable (non étudiés)
 Points d'attention : carrefour à traiter, franchissement de cours d'eau, ...

Itinéraires départementaux :

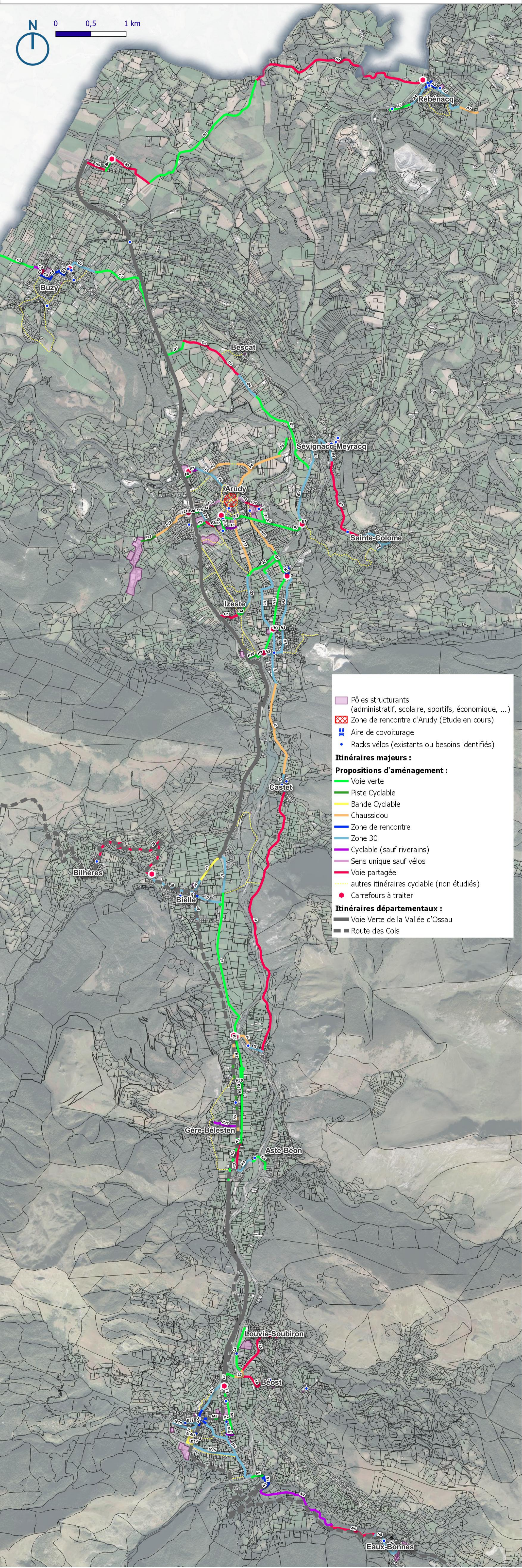
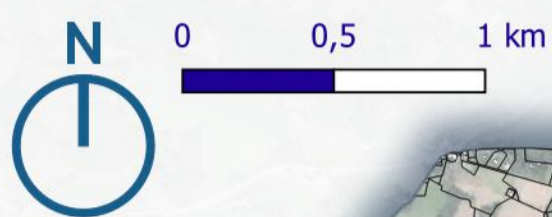
- Route des Colles
- Voie verte de la Vallée d'Ossau

2. PLAN GLOBAL DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Les propositions d'aménagements cyclables



Agence Publique de Gestion Locale
 Maison des communes - rue Auguste Renoir
 B.P. 609 - 64006 PAU Cedex
 Tél 05.59.90.18.28 - Télécopie 05.59.84.59.47
 Courriel : service.urbanisme@apg164.fr



- Pôles structurants (administratif, scolaire, sportifs, économique, ...)
- Zone de rencontre d'Arudy (Etude en cours)
- Aire de covoiturage
- Racks vélos (existants ou besoins identifiés)

Itinéraires majeurs :

Propositions d'aménagement :

- Voie verte
- Piste Cyclable
- Bande Cyclable
- Chaussidou
- Zone de rencontre
- Zone 30
- Cyclable (sauf riverains)
- Sens unique sauf vélos
- Voie partagée
- autres itinéraires cyclable (non étudiés)
- Carrefours à traiter

Itinéraires départementaux :

- Voie Verte de la Vallée d'Ossau
- Route des Col

Réunion publique sur le schéma directeur cyclable du 9 mars 2023 – Contributions –

Participants :

CCVO : F. Martin (introduction), J. Carrère-Gée, P-G. Carrère-Gée (APGL).

Public : 17 personnes + 1 contact téléphonique.

Durée : 2h15.

Contributions :

• « Points noirs » :

- Problème de la liaison entre Louvie-Juzon et la voie verte : traversée du pont de Louvie-Juzon/Iseste dangereuse, notamment avec des enfants (la personne en question dit préférer prendre la voiture pour aller se garer au départ de la voie verte).
- Les blocs de pierre sur le chemin le long du gave entre Iseste et Arudy ne permettent pas aux remorques de passer.
- Au-delà de ce cas précis, une vigilance à ce que les barrières « anti-voiture » soient dimensionnées afin de permettre le passage des remorques et vélo-cargos est demandée.
- La traversée départementale de la voie verte entre Buzy et Arudy est jugée très dangereuse par de nombreux participants : des solutions sont-elles envisagées ?
 - Des propositions sont formulées : améliorer la signalétique (panneau clignotant, zone 70 élargie, bandes vibrantes) ; réduire la limitation de la vitesse automobile de 70 à 50 km.

• Conflits d'usage :

- Un participant relève que le comportement de certains cyclistes peut être dangereux pour les piétons et les enfants sur la voie verte.
- Un exploitant agricole de Gère-Bélesten, situé dans la contre-allée côté au niveau de Montplaisir, dit « vivre un enfer » avec tous les cyclistes qui passent désormais devant son exploitation. D'autant qu'il estime que cette voie est interdite à toute circulation autre que celle des véhicules agricoles.
- Ce même agriculteur fait valoir que l'accès à la passerelle entre Gère-Bélesten et Aste-Béon passe par une propriété privée. Le passage des cyclistes pouvant y poser problème en raison de la présence d'un parc de contention pour les bovins.
- Ce même agriculteur demande aux pouvoirs publics et aux pratiquants d'aller au contact des agriculteurs pour mieux cerner leurs contraintes.

• Equipements :

- Il est suggéré d'installer des bornes de recharge de VAE sur l'espace public.
- Il est suggéré d'installer des poubelles sur les aires de repos de la voie verte et sur les espaces de stationnements / bornes d'autoréparation.
- Un participant soulève une problématique de stationnement des vélos : selon lui, au-delà des aménagements de voirie, pour inciter les gens à prendre le vélo il faut des stationnements abrités et sécurisés dans les centre-bourgs – tout le monde ne pouvant pas le stationner dans son domicile – et en « parking relais » (au niveau des arrêts de bus).