

Véloroute et Voie Verte pour l'AF3V c'est :

Mars 2018

1. Les « véloroutes » sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, Qui relient les villes entre elles. D'intérêt local, départemental, régional, national ou européen, elles traversent les agglomérations dans de bonnes conditions de sécurité. Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes. Elles sont :

- linéaires : elles vont d'une ville à une autre ville le plus directement possible ;
- continues : l'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations ;
- sécurisées : les cyclistes bénéficient d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, etc.) ;
- jalonnées et balisées : elles disposent d'un jalonnement et d'un balisage spécifiques cyclistes et uniformes sur son ensemble, et facilement identifiables ;
- services elle offre aux usagers des services liés à l'utilisation du vélo, au tourisme, aux transports en commun et plus précisément aux trains, à l'information et à la réservation ;
- entretenues : elles font l'objet d'un entretien permettant son utilisation perdant ;
- adaptées à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % (sauf dans les zones de montagne, où il conviendra de rechercher cependant les déclivités les moins fortes) ;

Ces itinéraires doivent être incitatifs mais pas obligatoires, les cyclistes conservant la possibilité d'aller sur les autres parcours. Ils peuvent utiliser les aménagements cyclables les plus sécurisés et en priorité les « voies vertes », qui sont à privilégier.

2. Les « voies vertes » sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements actifs non motorisés.

Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

Elles seront conçues de façon à satisfaire, tronçon par tronçon, tous les utilisateurs visés.

3. Traversées d'agglomérations

Les véloroutes et voies vertes, itinéraires cyclables reliant les agglomérations et les traversant permettent de répondre aux demandes de déplacements à vélo dans les villes et à leur approche. :

Elles constituent des voies d'entrée et de sortie des agglomérations pour les habitants et les touristes qui souhaitent les visiter à vélo. Elles constituent des axes structurant dans le réseau cyclable urbain ;

Elles assurent un cheminement à l'intérieur des agglomérations.

Elles s'intègrent au tissu socio-économique local et desservent, autant que possible, les équipements ouverts au public (commerces, gares, écoles), les points d'intérêt touristique et les zones de loisirs, et constituent un outil de requalification ou de valorisation de la ville ;

Le traitement des entrées dans les agglomérations, de leur traversée et de leur contournement constituent une véritable stratégie de déplacements urbains. Elle est à traiter dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU), Ces cheminements sont intégrés dans les politiques contractuelles

4. Types et statuts des voies empruntées par les véloroutes et les voies vertes

Les véloroutes pourront emprunter :

- des voies vertes, qui devront constituer l'essentiel du parcours ;
- des routes secondaires à circulation modérée (maximum 1 000 véhicules/jour mais le plus souvent bien inférieur et généralement sans trafic de transit). L'utilisation de ces petites routes dites « tranquilles » est fonction de l'accidentologie tous modes de déplacements repérée sur ces routes, du profil, de la visibilité générale, du trafic automobile et des poids lourds, et de la vitesse des véhicules. Une signalisation spécifique est nécessaire pour alerter fortement les automobilistes que ces routes constituent des voies partagées.
- des pistes cyclables, en milieu urbain, des zones 30, des couloirs bus mixtes bus-vélo, des rues en double sens cyclables, des CVCB chaussée à voie centrale banalisée, des allées de parcs urbains, des aires piétonnières... ;
- à titre provisoire, des bandes cyclables en bordure de chaussée, sur de courtes distances, lorsqu'il n'existe pas d'autre solution pour assurer la continuité de l'itinéraire.

Le maître d'ouvrage s'engage alors à réaliser un itinéraire définitif répondant au cahier des charges, en supprimant les bandes cyclables.

Les voies vertes pourront être réalisées, soit sur des voies nouvelles à créer, soit sur des voies existantes :

- chemins de service le long des canaux et des rivières navigables et chemins forestiers, dans le cadre de conventions de superposition de gestion seront à conclure entre les gestionnaires et propriétaires de ces chemins et les collectivités maîtres d'ouvrage
- voies ferrées désaffectées. Il appartient aux collectivités territoriales de veiller à s'assurer la maîtrise de l'emprise des voies en les rachetant à leur propriétaire. La procédure de déclassement en vue de la vente de l'emprise ne peut être engagée que lorsqu'une demande d'achat a été formulée par une ou plusieurs collectivités. Lorsqu'ils sont disponibles, les éléments de l'emprise (rails, ballast, équipements annexes) et les anciennes gares peuvent aussi être achetés et utilisés pour l'aménagement de la voie verte ;

5. Caractéristiques techniques des voies vertes

La largeur sera de 3m à 5m (exceptionnellement minimum : 2,50 m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours. La Largeur sera augmentée sur les sites très fréquentés (présence forte de piétons, utilisation prévue par les rollers et autres usagers) où, dans le cas d'une largeur de 5 mètres, les usagers pourront alors être séparés, en particulier en sortie d'agglomération, sur les sections à forte pente, ou dans le cas de virages sans visibilité ;

- déclivité maximale de l'ordre de 3 %, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle, une écluse par exemple), et dans les zones de montagne ;
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur ;
- dans le cas des chemins en bordure de voie d'eau, distance de sécurité minimale par rapport au bord de l'eau, et le cas échéant équipement de protection ;
- éventuellement un dispositif empêchant les véhicules motorisés de pénétrer sur la voie verte en laissant un passage direct de 1.50m;

Le revêtement devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic,

Le croisement avec les voies coupées seront traitées selon la fréquentation de ces voies. La voie verte peut être prioritaire pour des chemins ruraux ou voies routières à très faible trafic

Un panneau céder le passage est suffisant avec en situation de bonne visibilité.

Les routes où le trafic est plus important atteignant 1 000 véhicules/jour seront aménagées, avec des îlots séparateurs de 4m permettant une traversée protégée en deux temps.

En cas de trafic plus important, ces traversées pourront se faire par des feux tricolores en milieu urbain ou par passages dénivelés (passerelle, souterrain) en milieu urbain et rural.

Les traversées de rivières et de fleuves seront aménagées avec des pistes cyclables sur les ponts, des passerelles ou des bacs.

Les véloroutes, lorsqu'elles n'empruntent pas des voies vertes, doivent répondre aux mêmes caractéristiques que les voies vertes en ce qui concerne la déclivité, le revêtement, les traversées de voies à grande circulation.

6. Signalisation

Les itinéraires devront être équipés :

- de panneaux de police conformes au code de la route ; pour les voies vertes, ils indiqueront les catégories d'usagers admis ;
- d'une signalisation directionnelle (jalonnement) conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, avec aux principaux points de choix les mentions de destinations et de distances.

Cette signalisation peut être complétée par des panneaux d'information concernant la localisation et le milieu traversé (paysage, faune, flore), les points d'intérêt touristique et les services existants. Sur un itinéraire donné, une charte graphique sera mise au point. Elle sera valable pour tous les panneaux d'information de cet itinéraire.

Le balisage des véloroutes et voies vertes sera homogène sur l'ensemble du parcours et du territoire. Il aura pour support les panneaux de jalonnement ou tout autre support s'intégrant dans le paysage.

7. Entretien et gestion d'un itinéraire

L'entretien de l'itinéraire concerne essentiellement :

- la chaussée (nettoyage périodique, réparations) ;
- les ouvrages d'art (entretien, contrôle) ;
- les bas-côtés (fauchage, nettoyage périodique, élagage, replantations) ;
- la signalisation (réparation, remplacement) ;
- les équipements divers (bancs, points d'eau, poubelles...) ;
- les relais vélos.

8. Services

Le long de l'itinéraire il est judicieux de prévoir des bancs, poubelles, appuis vélo dans des points judicieusement choisis en fonction de la vue, du site et de l'environnement.

Des aires d'arrêt plus importantes sont aménagées sur des lieux qui présentent un point d'intérêt particulier : vue, service, équipement, etc... Ces lieux permettent un arrêt pique-nique. C'est là que doit se localiser un point d'eau, des toilettes, une station de gonflage et de réparation y est utile.

Ces équipements peuvent se trouver intégrés dans des commerces : cafés, bistros, vélocistes loueurs, réparateurs ou lieux publics fréquentés, campings, etc...

Sur des lieux touristiques il peut être intéressant de disposer des appuis vélos à proximité des lieux d'accueil permettant une surveillance. Pour des périodes plus longues il est souhaitable de disposer de consignes pour les bagages ou les vélos.

Dans certaines régions pluvieuses il est intéressant de les compléter avec un abri

Complément sur 2 questions sensibles

Voies Vertes et revêtement

Un projet de voie verte résulte de la volonté de respecter la nature, et de proposer un itinéraire de déplacement actif respectueux de l'environnement

Il est important d'avoir un revêtement homogène sur l'ensemble de l'itinéraire. Un revêtement bitumineux va se patiner. Il sera beaucoup plus clair au bout de six mois à un an. Le stabilisé ne permet pas la pratique sereine par tous les temps. Il nécessite un entretien fréquent. Il n'est pas durable et nécessite une réfection fréquente. Un revêtement bitumineux permet une utilisation quotidienne pour les déplacements des cyclistes. Il permet de ne pas prendre sa voiture régulièrement pour quelques kilomètres... Il est respectueux de l'environnement.

Voies Vertes, intersection et DAAM (dispositifs anti accès motorisé)

En général seul une bonne signalisation est nécessaire et suffisante,

Dans tous les cas une bonne signalisation verticale et sur la chaussée est suffisante. C'est le cas chaque fois qu'il y a une tradition de voies interdites à la circulation des véhicules à moteur

Parfois la signalisation indique aussi bien aux cyclistes qu'aux automobilistes qu'il faut faire attention. Un panneau céder le passage suffit. Lorsque le trafic et la vitesse sont important et que la visibilité est insuffisante, des panneaux stop sont nécessaires.

Dans les zones plus urbanisées une signalisation claire et un simple céder le passage suffit

Une simple barrière peut accompagner la signalisation, le temps que les bonnes habitudes se prennent et qu'elle devienne inutile. Les cyclistes savent respecter les aménagements bien réalisés, une barrière simple laissant un passage de 1.50m suffit.

Une bonne voie verte comporte peu d'intersections avec des routes importantes. Les dispositifs anti intrusion sont mis en place sur les accès transversaux à la voie verte. le moins possible d'intersection

On voit souvent des plots en bois, métallique ou en plastique. Ces dispositifs sont source d'accident surtout pour les groupes de cyclistes. Leur couleur doit les amener à être bien visible dans le temps. L'évolution constatée est souvent identique. Tout d'abord une ligne de peinture vient signaler le potelet. Elle devient plus large et enfin le potelet est enlevé. La voie verte a pris sa place dans le paysage!

Avec une nouvelle voie verte, on constate souvent que les provocations qui apparaissent souvent au début se calment avec le temps et la fréquentation. Les potelets deviennent inutiles.

Quand la voie verte est bien rentrée dans les mœurs et que piétons et cyclistes en ont pris possession les provocations et incivilités disparaissent et les dispositifs anti effraction deviennent inutiles

Bandes cyclables le long des RD,

Il me semble important de ne pas se précipiter dans des solutions de bandes cyclables le long des routes départementales. Leur effet est d'abord d'augmenter la vitesse des voitures. Aujourd'hui ce n'est pas la préoccupation avec la limitation de vitesse à 80. Il est inutile de faire ces surinvestissements. Si une sur largeur sécurise quelques cyclistes qui osent s'aventurer sur les routes départementales, ce n'est pas avec ces sur largeurs que se développeront les déplacements à vélo. Pour cela il est indispensable de développer des pistes cyclables indépendantes de la chaussée. Cette solution est valable sur les voies aussi bien en sortie de ville et d'agglomération ou le trafic est important que pour les liaisons entre les villes et villages. C'est ce que nous pensons à l'AF3V et c'est aussi ce qu'a montré les résultats de l'enquête de la FUB : Parlons Vélo. L'absence de voies cyclables en site propre est la principale raison pour ne pas se mettre au vélo en France. Cette solution est très développée dans les pays voisins Suisse et Allemagne. Elle commence à se développer dans des départements