

14 LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

Le Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) participe à la revitalisation rurale : il a pour objectif de décrire les connexions entre les villes françaises et le maillage du territoire.

Au niveau européen, la Fédération européenne des cyclistes (EFC) a défini des Eurovélos, dont sept traversent la France.

Le SN3V comprend donc :

- les sept Eurovélos du territoire français (par exemple l'EV1 d'Irun à Roscoff),
- et les liaisons d'intérêt national (par exemple la V80, Véloroute des deux Mers).

Ce schéma de 21 000 km est, en 2015, réalisé à 55 % (11 000 km).

Le SN3V est complété dans chaque région par des liaisons d'intérêt régional selon le schéma SR3V qui représente 9 000 km et par des itinéraires d'intérêt local.



Véloroute

Itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les Voies vertes (aménagement en site propre - chemins de halage, chemins forestiers, voies ferrées désaffectées) et les routes à faible trafic (< 1 000 v/j). Les Véloroutes constituent des itinéraires calmes, agréables, le plus souvent ombragés, évitant les dénivelés excessifs. Elles peuvent utiliser des bandes et des pistes cyclables, et particulièrement pour les traversées d'agglomérations, des couloirs bus ouverts aux cyclistes, ou des zones piétonnes. Un cahier des charges national adopté en 2001 précise leurs caractéristiques.



Il est fondamental que la signalisation directionnelle soit claire et visible, afin que les cyclistes ne soient pas entraînés dans des situations scabreuses.

Voie verte

Aménagement en site propre, réservé aux déplacements non motorisés. Elle est destinée 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. La Voie verte doit être sécurisée, jalonnée et accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière. Elle a été reconnue dans le Code de la route par décret en date du 16/09/2004 : " route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers " et le nouveau panneau " Voie verte " (C 115) instauré par arrêté du 11 juin 2008.



La FFCT fait partie de l'Association française des Véloroutes et Voies vertes (AF3V). Les ligues régionales et comités départementaux doivent intégrer les groupes techniques régionaux mis en place, afin de conforter la continuité du réseau national par le raccordement des schémas départementaux et locaux.

✓ Caractéristiques géométriques et techniques des voies vertes

Ces itinéraires, d'une largeur de l'ordre de 3 mètres, génèrent très peu d'accidents en section courante ; en revanche, à l'approche d'agglomération, lorsque le trafic mixte - piétons, cycles et rollers- devient plus dense, ou dans certaines zones à risques (manque de visibilité) la cohabitation favorise parfois les conflits. Il devient essentiel dans ce contexte, de modifier l'emprise et de réajuster l'espace : accroître celui-ci, entre 4 et 5 mètres, prévoir un accotement de 0,50 à 1 mètre, ajouter un marquage au sol séparant les cheminements piétons/cycles ou les sens de circulation. Lorsqu'ils sont autorisés par l'autorité chargée du pouvoir de police, la présence ponctuelle de cavaliers nécessitera généralement un cheminement séparé et des revêtements différents. ▶ Photos 3, 4 et 5



Comme pour les pistes cyclables, il est nécessaire de traiter les intersections.

À la rencontre d'aires piétonnes, en application du Code de la route, les cyclistes se doivent de rouler au pas (moins de 10 km/h). Sur les Voies vertes, les entrées sont souvent protégées contre les véhicules motorisés au moyen de plots en bois ou en métal ; ces dispositifs sont extrêmement dangereux pour les cyclistes à cause de leur positionnement central et leur taille. Les cyclistes en groupe ou en famille ne s'attendent pas à trouver des plots sur leur trajectoire. ▶ Photos 6, 7 et 8



Lors de la mise en place de demi-barrières, il est parfois souhaitable, de réaliser au sol une signalisation horizontale, type " zébras " créant une réduction de largeur du cheminement sur au moins 40 mètres afin d'alerter les groupes de cyclistes de la présence de ces obstacles. L'espace en bout de barrière simple ou entre deux barrières ne doit pas être inférieur à 1,40 m afin de laisser un passage sans risque notamment, aux tandems, aux remorques avec enfants et aux PMR (Personne à mobilité réduite). ► Photos 9 et 10



Les cyclistes doivent pouvoir accéder à toute Voie verte sans mettre pied à terre, même à tandem ou avec une remorque pour enfants.

► Photos 11 et 12

Tous les accès et sorties de Voie verte seront traités comme les pistes cyclables, en tenant compte des bateaux à zéro, abaissés au fil de l'eau.

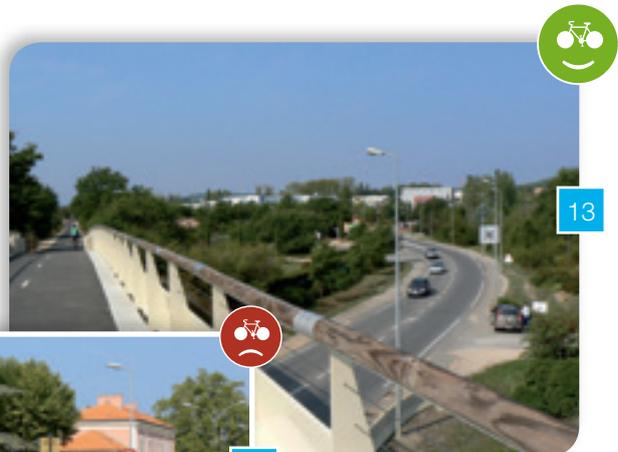
Dans le cas de Voies vertes bordant un canal ou un cours d'eau, le cheminement doit être éloigné du bord d'au moins 1 mètre. Dans le contexte de passage sur un ouvrage d'art avec risque de chute de grande hauteur, comme pour toute protection d'une Voie verte par barrières, ou de garde-corps, ceux-ci doivent avoir une hauteur de 1,20 m au minimum et être reliés entre eux en partie supérieure par une " lisse continue ".

► Photos 13 et 14



LES DEMANDES DE LA FFCT

- À l'approche des agglomérations, le partage piétons/cycles doit être étudié et matérialisé au sol si besoin.
- À chaque carrefour, le gestionnaire doit se poser la question de l'utilité de la mise en place de barrières dissuasives à l'accès des véhicules à moteur.
- Les plots tubulaires doivent systématiquement être placés de part et d'autre de la voie et non pas au milieu ; au mieux ils seront remplacés par des demi-barrières avec une réduction de largeur annoncée par une signalisation horizontale.
- La hauteur des garde-corps doit être de 1,40 m afin de tenir compte de la hauteur du centre de gravité des cyclistes.



✓ La signalisation des Voies vertes

Comme les autres voies du réseau traditionnel de circulation des véhicules et des usagers (RD, RN,...), les Voies vertes doivent être balisées à l'aide de bornes ou de panneaux kilométriques ceci afin de faciliter le positionnement des usagers et des services de sécurité. En cas d'accident, ce jalonnement permet de mieux organiser les secours. Ces voies seront aussi soumises à la signalisation de police destinée à tous les usagers, en particulier dans les carrefours définissant les priorités.



L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT souhaite quand la circulation le permet, le remplacement des panneaux " Stop " (type AB4) par des panneaux " Cédez le passage " (type AB3a et M9c). ► Photos 15



15

Par ailleurs, situées souvent loin de la route traditionnelle, donc loin des indications et panneaux habituels, les Voies vertes doivent être équipées d'une bonne signalisation directionnelle et touristique ; celle-ci doit indiquer destination, commerces de proximité ainsi que points d'eau. Dans la traversée de certaines communes, les Voies vertes sont peu ou mal reliées (signalétique de rabattement pour les cycles) au réseau local, alors qu'elles devraient en constituer l'épine dorsale. Les Voies vertes sont un énorme atout pour le tourisme ; elles doivent également participer à la promotion du vélo de tous les jours.

► Photo 16 Un exemple typique de mauvaise signalétique : la direction de la Voie verte est bien indiquée, mais pour aller où, et combien y-a -t-il de kilomètres d'ici la Voie verte en question ?



16



L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT demande que les Voies vertes soient mieux connectées aux différents réseaux cyclables communaux, départementaux et régionaux qu'elles traversent en utilisant en particulier les panneaux de jalonnement de type D signalant le rabattement vers ces itinéraires cyclables. ► Photos 17 et 18



17



18

✓ Le revêtement des Voies vertes

Le revêtement de ces voiries doit prendre en compte les besoins des utilisateurs principaux que sont les cyclistes, rollers, PMR (Personne à mobilité réduite) et piétons. Selon le type de secteur traversé, on y intégrera sous certaines conditions et sous la responsabilité du gestionnaire de voirie et détenteur du pouvoir de police, le passage occasionnel d'un trafic motorisé (entretien, riverains...).

Sur une assise de matériaux choisis en liaison avec les caractéristiques de la plateforme, le revêtement intéresse particulièrement le cycliste, les rollers et suivant la proximité d'agglomération les PMR. Le choix de cette couche de roulement doit répondre à une exigence de sécurité et de confort des utilisateurs. La surface doit être adhérente, dure et lisse.

Les bétons, solution économique, peuvent donner une excellente surface pérenne à condition d'en soigner la mise en œuvre et l'aspect de surface. Le seul inconvénient de ce type de revêtement est la nécessité de disposer des joints de dilatation dont le traitement technique est délicat.

Les asphaltes offrent aussi des surfaces très appréciées avec leur aspect lisse. En revanche, ils sont glissants et se déforment sous les fortes chaleurs ; leur tendance à se fissurer n'est pas à négliger. Leur coût de mise en œuvre est élevé.

Notre préférence va à l'enrobé, offrant un confort de roulement et des facilités de nettoyage ; de plus les coûts engendrés en conception et en entretien sont très abordables.

Pour des raisons économiques et d'insertion, le choix se porte souvent sur des sols stabilisés ou compactés (sable, grave, craie,...). Cette solution ne convient pas aux cycles à pneus de faible section, aux rollers et aux PMR ; elle est même parfois dangereuse. Leur surface peu roulante est très sensible aux intempéries et aux passages de véhicules d'entretien. Elle demande une maintenance lourde et donc onéreuse. Cet aspect financier est rarement pris en compte lors de la conception des projets, il se répercute alors négativement et très rapidement sur l'entretien des voies concernées.

► Photos 19 et 20



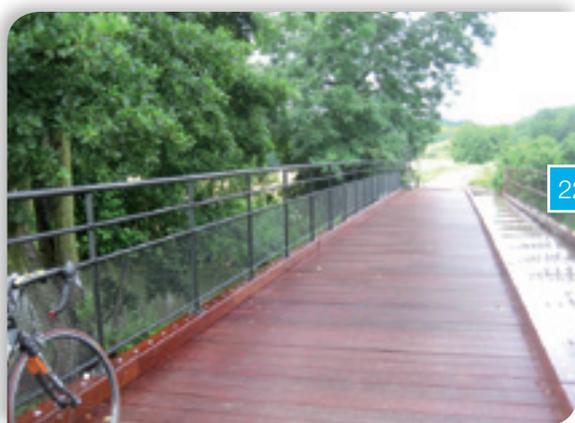
L'AVIS DE LA FFCT

La FFCT porte sa préférence aux revêtements en enrobé ou en béton à condition que ces derniers présentent un état de surface soigné et des joints bien traités.





Localement, des revêtements en pavés ou en dalles sont utilisés par souci d'esthétique ; ils posent souvent des problèmes de glissements par temps de pluie et des contraintes d'entretien élevées (rejointement de pavés).



Pour les mêmes raisons, le bois est utilisé sur des passerelles. Outre son intégration évidente dans l'environnement, ce revêtement doit impérativement être recouvert d'un produit antidérapant afin d'éviter tout effet de glissements sous la pluie ou en période de gel.

✓ L'entretien des Voies vertes

Les Voies vertes étant essentiellement en milieu rural et forestier, elles sont souvent recouvertes par de la terre provenant des engins agricoles les traversant ou de feuilles à l'automne. Ces éléments rendent la chaussée glissante, particulièrement par temps de pluie. Il est donc important que le gestionnaire de la voie (en général, le Département) prévoie des moyens et des fréquences de nettoyage.

► **Photo 23** Le passage d'engins agricoles a été pris en compte par un changement de revêtement et l'utilisation du béton.



Véloroute du Calavon Vaucluse.