

J. NUNES

## La traversée d'agglomération des véloroutes-voies vertes

La traversée des agglomérations constitue un des éléments majeurs de la mise en œuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes.

Afin d'assurer leur continuité, ces itinéraires à moyenne et longue distance, dépassant même les frontières nationales, doivent pouvoir traverser les agglomérations dans de bonnes conditions, se raccorder au réseau cyclable urbain existant et permettre aux piétons et autres usagers de les emprunter.

Cohérente et globale, la démarche de planification et d'aménagement de ces cheminements «verts» traversant les agglomérations s'inscrit naturellement dans le cadre des politiques urbaines de déplacement.

A ce titre, les véloroutes-voies vertes peuvent contribuer au développement local et à la requalification des zones et des quartiers traversés.



Bas-ports à Lyon (véloroute Léman-Méditerranée)

**Dans un souci de cohérence avec les réalisations cyclables «de ville» et les autres modes de transport, les entrées-sorties d'agglomération et les traversées des véloroutes-voies vertes sont à traiter dans le cadre des schémas vélo et des plans de déplacements urbains**

Les véloroutes-voies vertes\* doivent offrir aux cyclistes et aux autres usagers qui entrent en ville, la traversent et en ressortent de bonnes conditions de sécurité, de commodité et de confort. Ces itinéraires seront aussi utilisés par les cyclistes urbains pour leurs déplacements quotidiens.

Répondant à une demande variée, l'aménagement des véloroutes-voies vertes doit de toute façon s'inscrire dans les stratégies locales de déplacements.

La véloroute-voie verte peut ainsi être l'occasion de créer un cheminement attrayant et sécurisé en complément d'un réseau cyclable urbain existant, ou constituer un point de départ d'un réseau en projet ou son axe structurant. Comme d'autres projets de circulation douce, cet aménagement peut permettre de relier différents quartiers entre eux – notamment les zones périurbaines au centre-ville commerçant ou piétonnier. Il peut avoir une fonction de désenclavement et constituer ainsi un outil de cohésion sociale.

Comme outil de mise en valeur des espaces parfois délaissés (quais, bords de rivières, anciennes voies ferrées) ou de requalification de certains secteurs : zones industrielles, friches,... la véloroute-voie verte peut participer à la valorisation urbaine et favoriser l'économie locale et touristique.

La mise en place d'une véloroute-voie verte dans une agglomération contribue enfin à réduire la pollution liée aux modes de déplacement motorisés et répond ainsi à une des exigences de la loi sur l'air.

## **Répondre à une demande très variée**

Dans les villes et à leur approche, la véloroute-voie verte doit permettre de répondre à plusieurs types de demandes émanant de publics très divers.

### **Pour les touristes à vélo, il convient**

- ▶ de leur assurer des entrées/sorties de ville sécurisées, valorisantes dans un cadre agréable et convivial,
- ▶ de leur permettre d'accéder à tous les services dont ils peuvent avoir besoin en cours de circuit : transport des vélos (en train, autocars, tram,...),

location-réparation des bicyclettes, restauration, hébergement et information,

- ▶ de les inciter à pratiquer le tourisme urbain après avoir goûté au tourisme vert,
- ▶ de parcourir la ville pour bénéficier de la diversité des loisirs offerts en ville.

### **Pour les cyclistes urbains, l'objectif est :**

- ▶ d'accéder directement au réseau véloroutes-voies vertes hors agglomération, sans avoir à prendre la voiture pour le transport de leur vélo,
- ▶ de leur offrir une infrastructure lisible, continue et sécurisée (sans points noirs, avec des feux spécifiques et des priorités pour les vélos), que ceux-ci concernent les déplacements quotidiens (domicile-école ou domicile-travail, achats,...) ou les loisirs de proximité.

### **Pour les autres usagers non-motorisés autorisés à emprunter les voies vertes\*, il s'agit :**

- ▶ de leur éviter de prendre un véhicule motorisé pour sortir de la ville et accéder à la nature,
- ▶ de pouvoir se promener à pied en ville dans un environnement calme,
- ▶ pour les adeptes du «jogging» de bénéficier de lieux adaptés, notamment si une piste en revêtement naturel stabilisé peut être aménagée en dehors de l'espace en dur (béton, asphalte, enrobé) prévu pour les cyclistes,
- ▶ pour les rollers et les patineurs de pouvoir se déplacer en dehors des trottoirs, sur un revêtement adapté ou sur une voie spécifique,
- ▶ pour les personnes à mobilité réduite de bénéficier elles aussi de ces espaces sécurisés et accessibles.

### **Choisir l'itinéraire**

La véloroute doit permettre à un nombre important de cyclistes de pouvoir circuler de façon continue ; il est pour cela essentiel que la liaison entre l'itinéraire interurbain et le réseau urbain soit assurée par des aménagements adaptés. Dans le traitement de l'itinéraire, une attention particulière sera apportée aux entrées et sorties des villes.

\* voir définitions en dernière page

Piste aménagée en traversée d'agglomération le long du tramway avec passage sur voirie sécurisée à côté des piétons



Communauté urbaine de STRASBOURG



M. POUCHARD/AGETE DU SUD-OUEST

Passage d'un itinéraire cyclable en zone 30, où la cohabitation cyclistes-piétons avec les automobilistes - roulant pratiquement au pas - ne pose pas problème (Lège-Cap-Ferret)



E. METZGER

Il sera choisi de préférence un parcours situé dans un environnement valorisant en privilégiant la traversée des cœurs de ville et des sites «pittoresques». Ce parcours pourra aussi pénétrer dans certains quartiers, utiliser des zones délaissées ou des friches industrielles qu'il contribuera à requalifier et à valoriser. Il se connectera au réseau existant et desservira autant que possible des équipements, lieux de services et zones de loisirs : offices de tourisme, gares, campings, commerces,... L'itinéraire utilisera tous les sites propres réservés aux circulations douces quand ils existent ou fournira l'occasion de procéder de manière volontariste à la réalisation d'équipements pour les cyclistes et les autres usagers des véloroutes-voies vertes. Pour les cyclistes sportifs, il peut être intéressant de proposer un itinéraire de contournement de l'agglomération, organisé par un traitement et un jalonnement adaptés.

Les villes disposant d'aménagements cyclables – ou celles dont l'élaboration d'un plan vélo est en cours – et qui projettent le passage d'une véloroute-voie verte sur leur territoire, veilleront à la raccorder aux itinéraires urbains prévus ou déjà réalisés. Il leur incombe en outre d'orienter les cyclistes et les autres usagers vers les itinéraires les plus agréables et les mieux sécurisés, tant en entrée qu'en traversée et en sortie de ville.

Les villes encore dépourvues d'aménagements cyclables spécifiques souhaitant accueillir une véloroute-voie verte, pourront, si nécessaire, réaliser la

traversée de leur ville en plusieurs phases. Elles seront attentives à réserver à cet effet les espaces fonciers nécessaires. La véloroute-voie verte pourra alors servir de point de départ ou d'axe structurant d'un réseau plus dense.

### Concertation et partenariat

Comme pour tout projet d'aménagement, les élus et techniciens adopteront une démarche de concertation et d'information avec les habitants, les usagers, les associations et tous les acteurs concernés afin de trouver un accord sur un choix d'itinéraire et sur les types d'aménagement. De même, les partenaires du projet situés à l'amont et à l'aval de l'agglomération traversée seront consultés en liaison avec le comité d'itinéraire véloroutes et voies vertes afin d'assurer cohérence, continuité et sécurité du tracé.

### Types d'aménagement

Le premier objectif du concepteur est de réduire au maximum les risques d'accidents, particulièrement aux entrées et sorties de ville.

Le second objectif est de rendre la traversée de l'agglomération la plus attrayante possible.

En tenant compte des aménagements existants ou en projet, on retiendra en priorité pour les traversées de ville les types d'aménagements suivants :

- ▶ la voie verte
- ▶ la voie partagée
- ▶ la piste cyclable
- ▶ la bande cyclable

Le choix des types d'aménagement évolue dans le temps. Si dans un premier temps, les aménagements de type «voie verte» ne sont pas retenus, à long terme un itinéraire véloroute-voie verte en ville devra offrir un maximum de voirie en site propre ou d'espace apaisé type «zone 30».

### La voie verte

La voie verte est un aménagement en site propre réservé à l'ensemble des usagers non-motorisés : cyclistes, piétons, rollers, «joggers», personnes à mobilité réduite...

Itinéraire vert à Chalons-sur-Saône, ville qui dispose d'un schéma directeur d'aménagements cyclables. La véloroute Nantes-Budapest passe à Chalons (partiellement en zone 30)

# La traversée d'agglomération des véloroutes-voies vertes

Une voie verte sur le cours Jean-Jaurès à Lyon, bien séparée des voies de circulation et du stationnement automobiles

En milieu urbain, la voie verte est le plus souvent réalisée sur des berges de canaux et de rivières, sur des emprises ferroviaires désaffectées ou en traversée de parcs urbains ou créée de manière spécifique.

Dans le cadre d'un itinéraire véloroute, cette solution «voie verte» est à privilégier.

## La voie partagée : zones 30, rues cyclables, aires piétonnes...

Lorsque l'itinéraire passe dans une zone 30, où la vitesse est limitée à 30 km/h, les différentes catégories de véhicules se partagent la chaussée et la réglementation n'impose pas d'y affecter un espace spécifique aux cyclistes. En effet, à condition que la vitesse effective du trafic motorisé n'excède pas 30 km/h, la cohabitation s'y effectuera de manière équilibrée entre tous les modes de déplacement. Tout en assurant la continuité de l'itinéraire dans la traversée d'agglomération, cet aménagement permet aux cyclistes de mieux «s'immerger» dans le tissu urbain et la vie en ville.

La véloroute peut aussi emprunter les rues dont un sens de circulation est réservé aux cyclistes (ce qu'on appelle communément les *contresens cyclables*), les *couloirs bus élargis* ou les *aires piétonnes*, autorisées aux cyclistes depuis le décret du 14 septembre 1998. Dans ces dernières, parfaitement sécurisées, les cyclistes doivent cependant rouler au pas.

Enfin, on utilisera les possibilités et les souplesses offertes par la réglementation française de l'aire piétonne pour transposer le concept allemand de *rue cyclable* ; il s'agit d'une rue ou d'un tronçon de rue réservée aux cyclistes, comportant la même signalisation que les pistes cyclables, complétée d'un panneau «circulation riveraine autorisée», qui interdit aux automobilistes et aux livreurs de doubler les cyclistes.

## La piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle

Puisque la piste cyclable, par définition, est réservée aux cyclistes en excluant notamment les piétons (sauf sur l'accotement), cette solution ne peut être envisagée que lorsqu'il n'est pas possible de réaliser une voie verte dans de



E. METZGER

bonnes conditions. Elle offre aux cyclistes une impression de confort et de sécurité, mais il est néanmoins nécessaire de traiter les franchissements de carrefour, les accès riverains et les débouchés de pistes afin d'assurer une bonne perception mutuelle des cyclistes et des automobilistes.

## La bande cyclable

Le terme désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne blanche discontinue. La dimension recommandée est de 1,50 m. Comme la piste cyclable, la bande cyclable est réservée aux cyclistes et ne prend donc pas en compte les autres usagers d'une véloroute-voie verte. Son utilisation par des cyclistes occasionnels, peu accoutumés à la pratique du vélo en ville, fera l'objet d'une information préalable, notamment lorsqu'il existe un itinéraire alternatif, en site propre, même à l'écart du centre-ville.

Sur les voies en ville où la vitesse maximale autorisée où la vitesse maximale autorisée dépasse exceptionnellement 50 km/h, cette solution n'est pas acceptable et il faut créer une piste ou une voie verte, ou en cas d'impossibilité, rechercher un autre itinéraire pour assurer la continuité du réseau. Il est important, en effet, que le traitement de l'ensemble de l'itinéraire soit le plus homogène et le plus sûr possible pour pouvoir accueillir, sur les véloroutes-voies vertes, les groupes et les familles accompagnées d'enfants.

## Intégrer les véloroutes-voies vertes dans le tissu urbain

Puisque la véloroute-voie verte peut valoriser le réseau cyclable urbain, il est important, dans la mesure du possible, qu'elle y soit traitée de manière spécifique.

Voie verte aménagée sur une ancienne emprise ferroviaire le long du canal de la Deûle dans l'agglomération lilloise



D. DELAINE



Communauté urbaine de STRASBOURG

Panneaux avec description du réseau urbain prolongé par des véloroutes-voies vertes en dehors de l'agglomération strasbourgeoise



E. METZGER

Pour franchir les points «durs» comme les rivières ou les autoroutes (ici à Nantes), les passerelles dédiées aux usagers non-motorisés sont souvent nécessaires

### **Faire de la véloroute-voie verte un site paysager de qualité**

On veillera à la qualité paysagère des traversées de ville par les véloroutes-voies vertes. En sa qualité d'axe structurant, la véloroute-voie verte constitue un élément fort de valorisation et de requalification des quartiers traversés.

### **Sécuriser les intersections**

Les intersections<sup>1</sup> constituent un point critique pour tous les usagers non-motorisés. Aussi cherchera-t-on à éviter le plus possible le franchissement des grandes artères et la traversée de carrefours dangereux. En cas d'impossibilité, le traitement des intersections fera l'objet d'une attention spécifique : des sas seront, par exemple, implantés dans les carrefours à feux.

### **Faciliter les franchissements des points durs**

Les coupures naturelles ou artificielles telles que le franchissement des voies ferrées, des routes à vitesse supérieure à 70 km/h et, a fortiori, des nœuds autoroutiers en périphérie de ville justifieront la construction de passages dénivelés supérieurs ou inférieurs<sup>2</sup>.

Avant d'envisager la création d'une passerelle pour la traversée des rivières, la solution «bac», avec possibilité d'embarquer son vélo, est à étudier, à l'instar du franchissement de l'Erdre à Nantes.

### **Offrir aux cyclistes un jalonnement spécifique et un repérage fréquent de leur position dans l'agglomération**

Cette offre se concrétise par :

► l'implantation de relais d'information-service (RIS), situés plus particulièrement sur les voies d'entrée d'agglomération informant sur la «nature» de l'itinéraire (voie verte continue, zone 30, etc.) et sur le choix possible, le cas échéant, entre deux itinéraires (par exemple, un itinéraire direct en centre-ville pour cycliste averti et un circuit plus tranquille mais plus long ;

► un jalonnement<sup>3</sup> conforme à la réglementation nationale, répondant aux exigences de visibilité et de lisibilité prenant en compte :

- les autres itinéraires existants,
- l'indication du numéro, voire du nom de la véloroute ainsi que toute indication utile à l'utilisateur sur la destination et le nombre de kilomètres,
- l'information sur les services que l'on pourra trouver à proximité de l'itinéraire : hébergement, ateliers de réparation, relais vélos...

### **Procurer aux cyclistes des dispositifs de stationnement**

Comme pour les cyclistes urbains, il faut sécuriser le stationnement des vélos des touristes arrivant par les véloroutes. Il s'agit d'aménager des *emplacements de stationnement* visibles clairement signalés, au plus près des établissements ouverts au public, commerces, espaces d'agrément... Le choix se portera d'abord sur de nombreuses petites unités (4 à 8 supports de stationnement), bien intégrées aux sites à traiter. Il est souhaitable que les sites touristiques soient pourvus de consignes où les touristes à vélo pourront laisser à la fois vélo et sacoches.

Les restaurateurs et hôteliers doivent être encouragés à mettre à disposition des cyclistes des locaux fermés pour ranger leurs vélos.

### **Faciliter certaines manœuvres**

La montée d'escaliers (dans les gares, sur les ponts en bord de canal ou de rivière par exemple) se trouvera facilitée par l'implantation de rampes à vélo.

### **Offrir des services aux cyclistes et aux autres usagers**

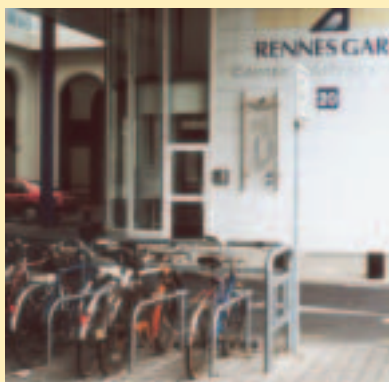
Pour répondre aux besoins spécifiques des cyclistes des véloroutes-voies vertes et des autres usagers on installera des relais vélo<sup>4</sup>. Ils pourront comprendre, outre un lieu d'accueil des cyclistes et des autres usagers, un certain nombre de services : point d'information, téléphone, sanitaires, points d'eau, ainsi que des services spécifiques pour les cyclistes : location, gardiennage, réparation... En abordant la ville, les relais vélos peuvent constituer des portes d'entrée des agglomérations.



D. DUPUYRAB



D. DELANE



D. DELANE

Parmi les services que les promeneurs ou les cyclistes attendent sur ou à proximité des véloroutes-voies vertes : la location de vélos (ici «Roue libre», marque RATP), une rampe pour accéder à la gare de Rennes et des possibilités de stationnement simples (Rennes)

1, 2, 3 voir les fiches «Véloroutes-voies vertes» à paraître : Traitement des intersections, Ouvrages d'art et Jalonnement

4 : voir la fiche N° 1 : «Les relais vélo sur les itinéraires véloroutes-voies vertes», octobre 2001

## Faire le lien entre réalisations urbaines et véloroutes-voies vertes

Pour établir le lien entre réalisations urbaines et véloroutes-voies vertes, il existe différentes manières de procéder, qui doivent s'inscrire dans une démarche globale et cohérente en matière de déplacements. Cette démarche est conforme aux récentes législations : la loi sur l'air, la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) et aux nouvelles dispositions mises en place en 2001 pour financer les plans de déplacements urbains (PDU). Le financement des véloroutes-voies vertes, dans leur traversée des agglomérations, peut s'effectuer au titre des contrats de plan Etat-Région, dans le cadre des contrats de pays ou d'agglomération, ou via les fonds européens.

### Schéma national des véloroutes et voies vertes : définitions

Les **véloroutes** sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies sécurisées dont les voies vertes.

Les **voies vertes** sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements 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.

Les **itinéraires** doivent être linéaires, continus, sécurisés, jalonnés, balisés et adaptés aux cyclistes de tout niveau ; leur déclivité, notamment, sera limitée à 3% en général avec, éventuellement, quelques exceptions en montagne. Offrant un très haut niveau de sécurité et entretenus en permanence, ils doivent être incitatifs mais non obligatoires, offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques, en liaison avec les transports publics – et notamment le train – auxquels ils donnent accès.

(Source : Cahier des charges «Schéma national des véloroutes et voies vertes», mai 2001)



Relier les itinéraires cyclables urbains aux véloroutes-voies vertes vers l'extérieur de l'agglomération fait partie d'une démarche globale déplacements de type PDU et SRU



Commune Urbaine STRASBOURG

B. MILLOT/IMMAGINE DE PARIS

## Eléments bibliographiques

- Cahier des charges «Schéma national des véloroutes et voies vertes» ministères de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, de l'Equipement, des transports et du logement, de la Jeunesse et des sports, secrétariat d'Etat au Tourisme - mai 2001
- De nouvelles pistes pour le vélo - Afit - 1996
- Villes cyclables, villes d'avenir, guide de la Commission européenne (DG XI-Environnement) - Office des publications officielles des communautés européennes - 1999 - 62 pages
- Bonnes pratiques pour des villes à vivre : à pied, à vélo... GART - avril 2000 - 125 pages
- Circulations douces, Organiser les déplacements dans les sites touristiques, Afit - mai 2000 - 101 pages
- Recommandations pour les Aménagements cyclables (RAC) - Certu - mai 2000 - 108 pages
- Guide des bonnes pratiques des voies vertes en Europe, Exemples de réalisations urbaines et périurbaines - Association européenne des voies vertes/Commission européenne - juin 2000 - 92 pages

La «coulée verte» dans Paris (ici la rue Vercingétorix, le long du chemin de fer) relie la gare Montparnasse à Massy, commune du sud de l'Île-de-France

## Fiche 2

### La traversée d'agglomération des véloroutes-voies vertes

Fiche publiée en coédition et diffusée par :

- ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, 20 av. de Ségur, 75302 Paris 07 SP
- ministère de la Jeunesse et des sports, 78 rue Olivier de Serres, 75739 Paris Cedex 15
- ministère de l'Equipement, des transports et du logement, La Grande Arche, paroi sud, 92055 Paris La Défense Cedex
- secrétariat d'Etat au Tourisme, 2 rue Linois, 75740 Paris Cedex 15

Comité de rédaction :

Groupe véloroutes-voies vertes issu du Comité de suivi de la politique vélo, composé de : S. Baholet (SE Tourisme), C. Corcin (Afit), D. Delaye (MJS), Cl. Chanet (Setra), G. Fourt (VNF), Cl. Gueguen (Cete Ouest), J.M. Guernon (METL), Ch. Jacob (Iaurif), F. Kiefé (MATE), G. Laferrère (Certu), J.J. Laine (Cete Lille), J. Laville (Cete Lyon), J.P. Lepetit (AF3V), G. Lieutier (Cete Aix en Provence), E. Metzger (Cete Lyon), V. Michaud (Club des villes cyclables), S. Neulet (FFCT), A. Pruvost (Cete Normandie Centre), B. Robert (Ass. départements cyclables), A. Schoëll (Cete Bordeaux), S. Swiatkowski (AF3v), J.M. Tetart (METL), F. Tortel (Cete Est), E. Trevin (DREIF), D. Trojanowski (AF3v), C. Zysberg (MATE)

Conception - réalisation :

Amarcande (Francine Loiseau), 57, rue de Lancry, 75010 Paris  
novembre 2001

