



SECHERESSE  
CONSULTANTS



INGENIERIE DU TOURISME VERT



## Vélo routes et voies vertes

### Élaboration d'un guide méthodologique pour la réalisation d'itinéraires utilisant les chemins de halage et les délaissés ferroviaires

Phase 3 - Élaboration du contenu d'un guide méthodologique

Juin 2008





# PHASE 3 - ÉLABORATION DU CONTENU D'UN GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

Cette phase 3 de l'étude présente le contenu du guide méthodologique pour la réalisation d'itinéraires « Vélo routes et Voies Vertes utilisant les chemins de halage ou les délaissés ferroviaires ».

Ce contenu a pu être élaboré :

➤ à partir des analyses réalisées précédemment :

- en phase 1 : Identification des contraintes juridiques, réglementaires et administratives apparaissant lors de la réalisation de ces itinéraires en Picardie.
- en phase 2 : Présentation de quatre exemples de réalisation de Voies Vertes ou de Véloroutes dans d'autres régions.

➤ ainsi qu'à partir de la bibliographie existante :

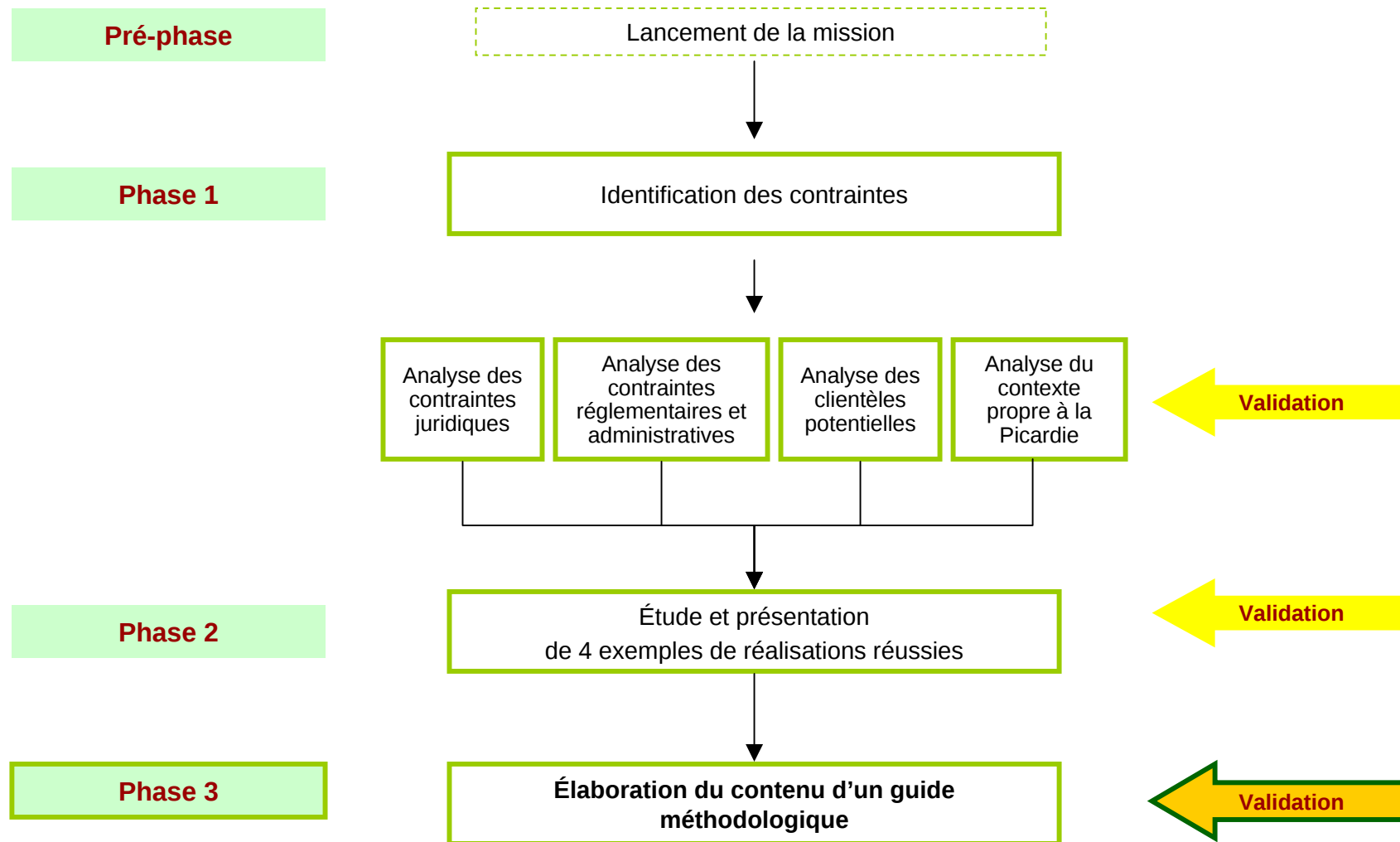
- ☞ *Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes de Picardie et sa Charte qualité - 2006 (élaboré par Altermodal)*
- ☞ *Le Schéma Régional de Véloroutes et Voies Vertes Centre-Val de Loire*
- ☞ *Le Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes de Bourgogne (Tour de Bourgogne à vélo)*
- ☞ *Le Guide pratique de valorisation des Voies Vertes et Véloroutes - Conseil Général de la Côte-d'Or - 2006*
- ☞ *ODIT France - France à vélo des voies-vertes - 2006*
- ☞ *Association des départements cyclables - Politique cyclable et valorisation touristique - 2004*
- ☞ *CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - 2004*
- ☞ *Ministère de l'Environnement - Fiches « Véloroutes et Voies Vertes » - 2003*
- ☞ *Agence française de l'ingénierie touristique, Voies Vertes : fréquentation et impact - 2003*
- ☞ *Association française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes - Les Voies Vertes de France, catalogue touristique - 2003*
- ☞ *Le Guide de bonnes pratiques des Voies Vertes en Europe - Association Européenne des Voies Vertes (A.E.V.V.) - 2000*

Les photos et illustrations diverses proviennent de ces différentes sources et du cabinet Sécheresse Consultants.

# SOMMAIRE

|                                                                                |             |
|--------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>1 - Rappel général de l'organisation de la mission</b>                      | <b>P 4</b>  |
| <b>2 - L'identification des utilisateurs de Voies Vertes et de Véloroutes</b>  | <b>P 6</b>  |
| <b>3 - Les types d'aménagements en fonction des activités et des pratiques</b> | <b>P 16</b> |
| <b>4 - Les contraintes juridiques, réglementaires et administratives</b>       | <b>P 32</b> |
| <b>5 - Les équipements et services complémentaires</b>                         | <b>P 46</b> |

# 1 – RAPPEL GÉNÉRAL DE L'ORGANISATION DE LA MISSION



# Élaboration du contenu d'un guide méthodologique

## Objectif :

Bâtir un outil d'aide à la conception couvrant l'ensemble des aspects juridiques et organisationnels des aménagements cyclables et répondant aux préoccupations des collectivités désireuses de se lancer dans un projet.

Nous présenterons avec un souci de clarté :

- l'ensemble des problèmes posés et l'éventail des réponses possibles,
- les facteurs-clés de la réussite,
- les avantages et inconvénients selon les divers cas de figure.

## Méthode :

La rédaction est volontairement organisée en plusieurs niveaux de lectures :

- Le niveau 1 pour aller à l'essentiel et identifier les grands principes et enjeux de ce type de réalisation ;
- Le niveau 2 complémentaire pour aller plus loin, connaître les cas particuliers, identifier les difficultés et découvrir les bonnes pratiques pour mener les projets à terme ;
- Le niveau 3 présentant des illustrations concrètes.

Avant de s'intéresser précisément aux modalités de mise en oeuvre d'une Voie Verte ou d'une Véloroute, il est nécessaire d'avoir une bonne connaissance des segments de clientèle concernés ou souhaités dont les attentes et les pratiques conditionnent les aménagements futurs.

Il faut aussi dès le début de la réflexion se poser toutes les questions relatives :

- aux conditions de la maîtrise foncière,
- à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage,
- aux possibilités de financement,
- aux conditions d'une bonne exploitation ultérieure.

Le contenu du projet de guide méthodologique présenté ci-après est organisé sur ces bases.

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### Données générales

- En moyenne, les non cyclistes représentent 30% des usagers.
- Les rollers représentent 12% et sur certains sites 30%, en particulier le week-end.
- Les piétons et joggers représentent environ 19% mais avec des différences selon les sites.
- Sur Voie Verte, la promenade est l'activité la plus répandue avec 70% des pratiques (contre 21% de pratique sportive).
- Sur route, la pratique sportive est plus répandue (42%) même si la promenade y reste majoritaire (50%).
- La pratique utilitaire est plus élevée sur Voie Verte (7%) que sur route (4%).
- La fréquentation de la Voie Verte se fait en famille (32%), entre amis (27%) et en solitaire (40%).
- La pratique familiale sur route concerne 13% des usagers.

#### Des pratiques diversifiées (source ODIT France)

| Fréquentation et types d'usagers des voies vertes (en pourcentages) |            |            |                     |            |             |
|---------------------------------------------------------------------|------------|------------|---------------------|------------|-------------|
| Motif de fréquentation                                              | Promenade  | Sport      | Utilitaire          | Itinéraire |             |
| Sur voie verte                                                      | 71         | 21         | 7                   | 1          |             |
| Par les résidents                                                   | 64         | 29         | 6                   | 1          |             |
| Par les touristes                                                   | 70         | 18         | 6                   | 6          |             |
| Comparaison vélo sur route                                          | 50         | 42         | 4                   | 4          |             |
| Tranche d'âge                                                       | - 20 ans   | 20-30 ans  | 30-40 ans           | 40-50 ans  | 60 ans et + |
| Sur voie verte                                                      | 16         | 23         | 24                  | 17         | 10          |
| Comparaison vélo sur route                                          | 13         | 19         | 23                  | 19         | 15          |
| Sexe                                                                | Femmes     |            | Hommes              |            |             |
| Sur véloroute                                                       | 35         |            | 65                  |            |             |
| Comparaison vélo sur route                                          | 16         |            | 84                  |            |             |
| Mode de pratique et forme de convivialité                           | Entre amis | En famille | En sortie organisée | Seul       |             |
| Jogging                                                             | 23         | 17         | 4                   | 56         |             |
| Rollers                                                             | 42         | 28         | -                   | 30         |             |
| Vélo                                                                | 28         | 27         | 5                   | 40         |             |
| Randonnée pédestre                                                  | 27         | 38         | 1                   | 34         |             |
| Comparaison vélo sur route                                          | 33         | 13         | 7                   | 47         |             |

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.1 – Les pratiques : 4 types d'usage

##### 2.1.1 – Les cyclistes

Les cyclistes sont les utilisateurs exclusifs des Véloroutes et sont majoritaires sur les Voies Vertes.

On peut distinguer quatre principaux types de pratique :

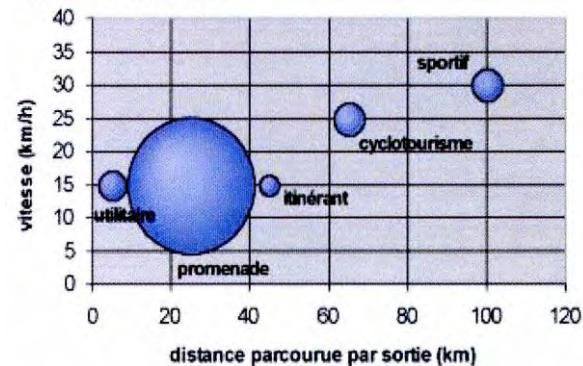
❑ **L'utilitaire** : le vélo est utilisé comme moyen de transport alternatif pour des besoins domestiques (travail, école, achats) : pratique encore faible en France (moins de 5%), mais en forte mutation et peut devenir importante sur la connexion avec les agglomérations.

❑ **Le loisir** : sur des distances assez courtes (inférieures à vingt kilomètres), les cyclistes fréquentent les Voies Vertes pour se promener en famille avec les enfants et/ou entre amis. Cette pratique correspond à 80% des utilisateurs de vélos à des allures réduites (< 15 km/h).

❑ **Le sport** : soucieux de performance, les sportifs (routiers et VTT) utilisent rarement les Véloroutes et Voies Vertes pour s'entraîner (problèmes de cohabitation avec d'autres usagers plus lents, fractionnement des parcours sur des routes non prioritaires). Sur les Voies Vertes, la pratique sportive ne représente que 10 à 20% de la fréquentation.

❑ **Le tourisme** : cette pratique concerne les longs et courts séjours pour des voyages itinérants comprenant plusieurs nuitées d'hébergement. Elle est aujourd'hui très faible chez les Français. La pratique en long séjour concerne, en très grande majorité, les étrangers (82% des itinérants). L'itinérance et la pratique cyclo-touristique est en cours de développement avec la mise en place d'itinéraires adaptés.

Le graphe suivant nous présente la répartition de ces différentes pratiques en fonction de leur vitesse et des distances de sortie :



*Les différentes pratiques du vélo (la taille des cercles est proportionnelle au nombre de pratiquants)*

Source : ODIT France



Source : Conseil Régional Picardie, C. Brabander, juin 2008

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.1.2 – Les rollers

La pratique du roller n'a cessé d'augmenter ces dernières années avec 2,5 millions de paires de rollers vendues par an pour 2 millions de vélos : l'effet de mode est donc dépassé pour une nouvelle pratique sportive.

La pratique du roller se distingue en catégories :

- Fitness : pratique de promenade en patins à 4 roues.
- Vitesse : pratique sportive en patins à 5 roues.
- Urbaine : pratique avec sauts et figures et utilisation de skatepark.
- Utilitaire : comme moyen de transport.

Considérés, d'un point de vue juridique, comme des piétons, ils n'ont théoriquement accès qu'aux Voies Vertes et trottoirs.

En pratique, grâce à la tolérance de certaines collectivités locales, de nombreux rollers utilisent également les aménagements cyclables : c'est la qualité des revêtements qui permet ou empêche la présence de rollers sur des itinéraires de circulation douce.

Leurs pratiques se révèlent assez proches de celles des cyclistes, même s'il existe certaines différences :

- le roller se pratique beaucoup plus entre amis (42%, contre 30% en moyenne),
- sa pratique sur de longues distances est moins fréquente,
- les patineurs aiment utiliser les Voies Vertes en raison de leur sécurité.

La randonnée représente 720 clubs répartis sur 22 régions.  
Mais aussi 150 parcours de randoroller,  
70 000 km de randonnée.



Source : Patrice THOMAS

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.1.3 – Les piétons

Les Voies Vertes accueillent plusieurs types de piétons :

##### ▣ Les promeneurs à pied

La promenade familiale sous ses différentes formes (en poussette, pour favoriser l'apprentissage de la marche à un enfant en toute sécurité, ou tout simplement pour flâner) se pratique aux abords des agglomérations sur des distances faibles (moins de 5 km) avec un très fort taux de retour sur le même itinéraire.

##### ▣ Les randonneurs

La randonnée qui s'effectue souvent en groupe informel ou dans le cadre d'un club, est une activité physique à tendance sportive souvent conjuguée à la découverte d'un territoire et à une activité touristique.

Les marcheurs, amateurs de sentiers de pleine nature, sont peu concernés par les Voies Vertes sauf tracé commun avec celui d'un sentier de randonnée.

Ils sont amateurs de guides, cartes, visites guidées et apprécient les revêtements souples ; leur pratique est concentrée sur les week-ends et les périodes de vacances.

##### ▣ Les joggers

Résidant à proximité d'une Voie Verte, les joggers pratiquent souvent leur activité de manière solitaire (56% contre une moyenne de 39% pour l'ensemble des usages).

D'une façon générale, plus nombreux aux abords des villes, ils parcourent des distances de 5 à 20 km à une vitesse de 10 km/h.

Il s'agit essentiellement des joggings informels entre amis et d'entraînements de clubs sportifs.

Les joggers utilisent les Voies Vertes afin de bénéficier d'un itinéraire sécurisé et calme. Ils apprécient les revêtements souples.



Source : CDT de l'Aisne, Flament

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.1.4 – Les personnes à mobilité réduite (PMR)

En 2005, on recensait deux millions de personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées, femmes enceintes, etc.) (source : ministère de la Santé et de la Solidarité). Il s'agit de penser le territoire touristique afin qu'il accueille la personne à mobilité réduite dans tous les moments du séjour : le transport, l'activité, l'hébergement, la restauration. Cette combinaison peut donner un véritable avantage concurrentiel par rapport au potentiel important que représente cette clientèle spécifique.

Les Voies Vertes sont des espaces de loisirs privilégiés pour les PMR. En effet, ces itinéraires leur permettent d'accéder aux pratiques sportives et aux loisirs de plein air, en toute sécurité, comme n'importe quel autre usager. Leur progression n'est pas empêchée par des obstacles (trottoirs, barrières, pentes trop élevées) et par les risques liés au trafic automobile.

Il est nécessaire pour eux de pouvoir :

- accéder aux Voies Vertes proprement dites, par des rampes spécialement adaptées ou par des chaussées à niveau,
- utiliser la Voie Verte dans son intégralité,
- bénéficier des services proposés sur les Voies Vertes.

En 2004, le label « Tourisme et Handicap » a été créé. En 2005, 1 600 sites et équipements touristiques ont été labellisés mais encore très peu de Voies Vertes alors que beaucoup pourraient l'être.

Les itinéraires peuvent être adaptés aux handicaps moteur, visuel, auditif et mental.

Le label « Tourisme et Handicap » : il a pour ambition d'offrir un vrai choix sur l'offre touristique grâce à une information fiable et homogène.

Délivré aux professionnels du tourisme, il est la reconnaissance d'une démarche d'intégration de qualité, politique poursuivie par le Ministère délégué au Tourisme depuis 2000.

Ce label national a double objectif :

- Apporter une information fiable, descriptive, et objective sur l'accessibilité des sites et équipements touristiques en tenant compte de tous les types de handicap ;
- Développer une offre touristique adaptée.

#### TECHNIQUES

Ces personnes disposent de différents matériels suivant leur handicap :

> **Fauteuil roulant** : ils peuvent être électriques ou non. Leur largeur est de 90 cm au maximum ;

> **Tricycle** : ils peuvent être équipés de pédales pour les pieds ou bien de manivelles à actionner avec les mains ;

> Il existe de nombreux autres dispositifs adaptés à tous les handicaps...



Fauteuil roulant manuel

Source : ODIT France



"Top End" (tricycle avec manivelles pour les mains)



Source : <http://lavoieverte.com>

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.1.5 – Les autres utilisateurs

La cohabitation entre les usagers peut poser des problèmes liés aux différentes vitesses. Il importe alors de considérer les Voies Vertes comme un parc linéaire, dédié aux loisirs, dans lequel chacun se déplace à son rythme, respectant les plus lents et les plus vulnérables.

Le respect des pratiquants doit s'inscrire dans un cadre concerté de dialogue pour permettre à chaque catégorie de trouver et de pérenniser ses espaces de pratique.

##### ▣ Les cavaliers

La cohabitation avec eux est souvent redoutée par les autres usagers et leur confort exige des revêtements souples. Ils utilisent donc les Voies Vertes seulement sur de courtes portions, comme itinéraire de liaison, au même titre que les randonneurs pédestres, pour rejoindre leurs propres itinéraires. Sur certains tronçons, des pistes réservées aux cavaliers peuvent être aménagées en parallèle des Voies Vertes.

##### ▣ Les agents du service gestionnaire du canal

Ils doivent pouvoir circuler sur les levées ou les chemins de service de leur compétence pour en assurer l'entretien et la surveillance. Ils doivent donc pouvoir à tout moment manipuler les dispositifs de restriction d'accès.

##### ▣ Les pêcheurs

Ils sont des utilisateurs réguliers des bords de canaux et de cours d'eau navigables. Il s'avère légitime de prendre en compte leurs attentes du fait qu'ils payent leur droit de pêche. Aussi, ils souhaitent pouvoir accéder au plus près de leur lieu de pêche avec leur véhicule pour éviter de transporter leur matériel.

La fermeture d'accès peut donc leur porter préjudice s'il n'est pas prévu la solution du partage sans transit : en implantant une barrière au milieu de la section considérée, le trafic de transit est ainsi empêché.

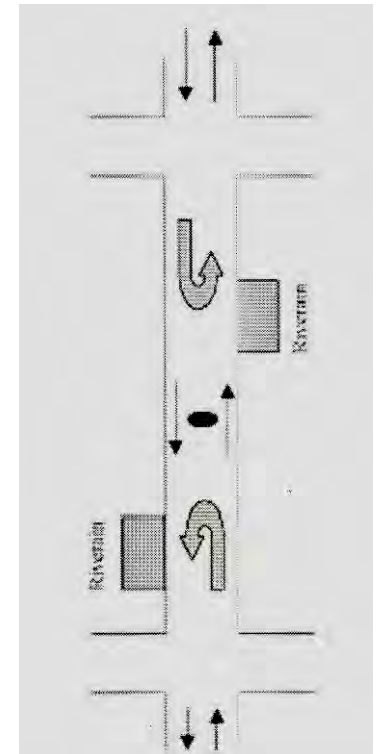
##### ▣ Les agriculteurs

Certaines parcelles agricoles ont un seul accès à partir la Voie Verte : dans ce cas et compte tenu du nombre de déplacements, une barrière non cadenassée semble la solution acceptable.

##### ▣ Les riverains

Certaines maisons disposent d'un seul accès depuis des Véloroutes. Il convient pour les riverains de pouvoir accéder à leur domicile avec une solution de partage de route sans transit.

##### ▣ Les mariniers et les plaisanciers qui utilisent occasionnellement le chemin de halage.



Source : Principe du partage sans transit, AL TERMODAL



Source : CRT Picardie, Bellet

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.2 – Les usagers

##### 2.2.1 – Les populations résidente et résidente secondaire

|                              |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Caractérisation</b>       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mode de transport</li> <li>2. Origine</li> <li>3. Mode de fréquentation</li> <li>4. Période de fréquentation</li> </ol>      | <p>L'accessibilité immédiate à la Voie Verte se fait soit directement à pied ou en vélo, en voiture pour les plus éloignés.</p> <p>Zone immédiate de la Voie Verte dans un rayon de 1 à 3 km.</p> <p>La promenade est la pratique la plus fréquente avec plus de 70% des usagers : familles et amis à pied surtout et en vélo à proximité du domicile pour une sortie de une heure à quelques heures.</p> <p>Les week-ends pour de courtes promenades : moins de 2 / 3 km.</p> <p>Le soir par période de beau temps en été.</p> |
| <b>Retombées économiques</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consommations</li> <li>2. Dépense journalière moyenne</li> </ol>                                                             | <p>Consommation inexistante voire très faible sauf offre commerciale adaptée sur site : café, snack.</p> <p>Moins de 5 € pour ceux qui dépensent, soit 20% des usagers.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Attentes</b>              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aménagements cyclables</li> <li>2. Aménagements complémentaires</li> <li>3. Services</li> <li>4. Sites de visites</li> </ol> | <p>Les résidents utilisant l'aménagement toute l'année ont une demande forte en qualité de revêtement : personnes âgées, fauteuils roulants, poussettes et vélos d'enfants.</p> <p>Demande de parkings sécurisés avec suffisamment d'espace.</p> <p>Demande de services de loisirs et d'aménagements urbains pour les usagers résidents : points d'eau, toilettes, bancs, etc.</p> <p>Effort à développer sur des aménagements paysagers dans les zones périurbaines.</p>                                                       |
| <b>Promotion</b>             |                                                                                                                                                                        | Informations municipales et bouche à oreille.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Synthèse</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>↑ La Voie Verte est avant tout un lieu de promenade et de détente.</p> <p>↑ Elle doit présenter tous les aspects de sécurité pour les utilisateurs et en particulier une facilité de roulement.</p> <p>↑ Elle peut, à la périphérie des villes, être agrémentée d'aménagements spécifiques de loisirs : jeux d'enfants, toilettes, mobilier urbain de repos, etc.</p> |

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.2.2 – Les excursionnistes

|                              |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Caractérisation</b>       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mode de transport</li> <li>2. Origine</li> <li>3. Mode de fréquentation</li> <li>4. Période de fréquentation</li> </ol>      | <p>Majoritairement la voiture, occasionnellement le train et le bus.</p> <p>Zone de chalandise à une heure d'accessibilité de l'équipement.</p> <p>Clientèle essentiellement familiale recherchant des aménagements sécurisés plutôt sur des Voies Vertes rurales.</p> <p>Excursion à la journée ou à la demi-journée, les week-ends et pendant les vacances scolaires.</p>                                                                                                                                          |
| <b>Retombées économiques</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consommations</li> <li>2. Dépense moyenne</li> </ol>                                                                         | <p>77% des excursionnistes déclarent ne rien dépenser : l'élément majeur de consommation reste la restauration et les produits du terroir.</p> <p>La dépense moyenne varie dans une fourchette de 10 à 15 € à la journée.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Attentes</b>              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aménagements cyclables</li> <li>2. Aménagements complémentaires</li> <li>3. Services</li> <li>4. Sites de visites</li> </ol> | <p>Forte demande en matière de qualité de revêtement pour une sortie avec des enfants en bas âge. Aménagement en réseau pour permettre des boucles d'une journée.</p> <p>Jalonnement et information (Relais Info Services) sur les aires d'arrêt et les parkings.</p> <p>Parkings sécurisés avec espace pour préparer les vélos.</p> <p>Documents d'information : plans et cartes, Restauration ou achat de paniers pique-nique.</p> <p>Moins un site de visite qu'un pôle d'activités de loisirs avec baignade.</p> |
| <b>Promotion</b>             |                                                                                                                                                                        | <p>Presse régionale (écrite, radio, télévisuelle).</p> <p>Guide de boucles ou de réseaux.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Synthèse</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>↑ Zone de chalandise de moins d'une heure.</p> <p>↑ Un aménagement de qualité avec revêtement de qualité et boucles.</p> <p>↑ Un parking sécurisé aux abords du parcours.</p> <p>↑ Une offre de restauration et de produits du terroir.</p> <p>↑ Un site de loisirs avec baignade</p> <p>↑ Des aires d'arrêt sur le parcours avec des Relais Infos Services.</p> <p>↑ Une promotion soutenue par les médias régionaux.</p> |

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.2.3 – Les touristes en séjour

|                              |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Caractérisation</b>       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mode de transport</li> <li>2. Origine</li> <li>3. Mode de fréquentation</li> <li>4. Période de fréquentation</li> </ol>      | <p>Majoritairement la voiture – le train pour certains courts séjours.</p> <p>Choix délibéré de l'aménagement comme produit d'appel.</p> <p>En long séjour dans un hébergement de proximité (à moins de 5 km de l'itinéraire).</p> <p>Petits groupes de 10 personnes pour les courts séjours – en famille ou en couple pour les longs séjours : découverte de l'environnement.</p> <p>Juin, septembre et octobre pour les courts séjours.</p> <p>En période estivale pour les longs séjours.</p> |
| <b>Retombées économiques</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consommations</li> <li>2. Dépense moyenne</li> </ol>                                                                         | <p>Orientées sur l'hébergement et la restauration pour les courts séjours.</p> <p>Pour les longs séjours : dépenses sur les sites touristiques.</p> <p>De 15 à 25 € par personne.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Attentes</b>              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aménagements cyclables</li> <li>2. Aménagements complémentaires</li> <li>3. Services</li> <li>4. Sites de visites</li> </ol> | <p>Qualité technique des itinéraires plus que le revêtement.</p> <p>Jalonnement et information adéquate le long du parcours : concept de produit touristique global.</p> <p>Présence de points d'eau sur les aires d'arrêt.</p> <p>Qualité des hébergements à proximité des circuits.</p> <p>Ravitaillement et location de vélos</p> <p>Qualité des sites caractéristiques et de l'environnement : découverte d'un territoire.</p>                                                               |
| <b>Promotion</b>             |                                                                                                                                                                        | <p>Internet pour les excursionnistes qui préparent leur séjour.</p> <p>Offices de tourisme et hébergeurs pour les longs séjours.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

#### Synthèse

##### ↑ Pour les courts séjours

:

- petits groupes constitués,
- recherche d'hébergements conviviaux,
- recherche d'un produit global cohérent,
- exigence de service.

##### ↑ Pour les longs séjours

- demande de jalonnement et d'information touristique,
- offre touristique de qualité,
- déplacement en vélo à partir de l'hébergement.

## 2 - LES UTILISATEURS DES VOIES VERTES ET VÉLOROUTES

### USAGES ET PRATIQUES

#### 2.2.4 – Les cyclotouristes en itinérance

|                              |                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Caractérisation</b>       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mode de transport</li> <li>2. Origine</li> <li>3. Mode de fréquentation</li> <li>4. Période de fréquentation</li> </ol>      | <p>Par définition, c'est le vélo qui constitue le mode de déplacement et la thématique du séjour.</p> <p>Grande majorité de touristes étrangers : en particulier Allemagne (19%) et Pays Bas (30%) – clientèle française en hausse (17%).</p> <p>Petits groupes d'amis ou familiaux.</p> <p>Organisation du voyage soit en totale autonomie en réservant soi-même ses hébergements, soit par le biais d'un tour opérateur qui organise le voyage « clefs en main ».</p> <p>Seulement de 2 à 3% des usagers des Voies Vertes.</p> <p>De juin à Septembre.</p> |
| <b>Retombées économiques</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consommations</li> <li>2. Dépense moyenne</li> </ol>                                                                         | <p>Fort pouvoir d'achat portant en particulier sur l'hébergement et la restauration.</p> <p>Entre 45 et 60 € par personne avec une dépense plus forte de la part des étrangers.</p> <p>Sur les Voies Vertes cette clientèle (3% des usagers) représente 15% des retombées économiques.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Attentes</b>              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aménagements cyclables</li> <li>2. Aménagements complémentaires</li> <li>3. Services</li> <li>4. Sites de visites</li> </ol> | <p>Grands linéaires en continu avec des dessertes touristiques : sites de visite.</p> <p>Possibilité d'alternance entre Voie Verte et Véloroute : avec une tolérance maximale de 1000 véhicules par jour.</p> <p>Des hébergements adaptés : local sécurisé pour les vélos, restauration consistante et adaptée, buanderie, paniers pique-nique.</p> <p>Aires d'arrêt avec ravitaillement et eau.</p> <p>Sites de notoriété et équipés pour le parking sécurisé des vélos.</p>                                                                                |
| <b>Promotion</b>             |                                                                                                                                                                        | Internet et topo-guides diffusés à l'étranger                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Synthèse</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>↑ Les clientèles itinérantes cyclotouristes sont majoritaires à 83%.</p> <p>↑ Attirance de régions à forte notoriété touristique.</p> <p>↑ Importance d'une offre touristique de qualité et une forte notoriété.</p> <p>↑ Obligation d'adaptation des professionnels français : bilinguisme.</p> <p>↑ Adaptation des équipements d'hébergement.</p> <p>↑ Dans le cadre de produits packagés : portage de bagages.</p> <p>↑ Développement d'un créneau de clientèle française sur des courts séjours avec une demande spécifique sur l'adaptation des hébergements et la sécurisation des Véloroutes.</p> |

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.1 – Pourquoi ?

Les Véloroutes et les Voies Vertes se situent généralement dans un environnement varié, tantôt urbain, tantôt rural, en milieu agricole ou dans des espaces naturels.

Les choix de conception et d'aménagement doivent être faits en fonction des usagers non-motorisés que l'on pourra accueillir sur ces itinéraires : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, rollers, voire cavaliers ou fondeurs.

On sait par ailleurs qu'il est difficile de faire cohabiter sur un même espace piétons, cyclistes et cavaliers, par exemple. Des cheminements séparés et des revêtements différents pourront être prévus.

➡ Le coût, la facilité d'entretien et la pérennité de l'ouvrage ne doivent jamais être les seuls critères de choix. On doit étudier avec soin :

- l'intégration du projet dans l'environnement traversé.
- l'adaptation de l'équipement aux cibles de public visées.



Source : Axe bleu du Pays Chaunois, Conseil Régional Picardie, L. Verdier



Source : Passerelle en Baie de Somme, Syndicat Mixte Baie de Somme du Grand Littoral Picard



Source : Plantations le long d'une piste en Baie de Somme, Conseil Régional Picardie, C. Brabander, juin 2008



Source : Traversée du chemin de fer de la Baie de Somme, Conseil Régional Picardie, C. Brabander, juin 2008

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.2 – Les tracés

**Les Véloroutes sont des itinéraires** cyclables de moyenne ou longue distance, dont les tracés sont conçus et aménagés à l'attention d'une clientèle de cyclistes.

Elles empruntent différents types de supports dont les caractéristiques en termes d'**aménagement** sont variables :

### ▣ Les Voies Vertes

- Ce sont des voies « multiusages » en site propre, réservées aux déplacements non motorisés et indépendantes des axes routiers.
- 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 (*selon le cahier des charges ministériel, juin 2001*).
- Leur intégration au code de la route leur confère une « entité réglementaire », elles ne sont plus une appréciation qualitative et subjective des différents acteurs.

### ➡ La Voie Verte correspond à un aménagement conçu sur une emprise spécifique :

- chemins de service le long des canaux et des rivières navigables <sup>(1)</sup>,
- voies ferrées désaffectées <sup>(1)</sup>,
- chemins forestiers,
- chemins d'exploitation.

<sup>(1)</sup> voir chapitre 4 les contraintes juridiques, réglementaires et administratives liées à ces emprises.



Source : Baie de Somme, Conseil Régional Picardie, C. Brabander, juin 2008

### Le code de la route

Les Voies Vertes ont depuis le 16 septembre 2004 (Décret n° 2004-998) une définition juridique précise :

**Article 1** : A l'article R. 110-2 du code de la route, après le treizième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« - Voie Verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ; ».

**Article 2** : L'article R. 412-7 du code de la route est modifié comme suit :

I. - Le II est complété par la phrase suivante :  
« Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une Voie Verte. »

II. - Au III, après les mots : « autres catégories de véhicules », sont insérés les mots :

« ou, pour tout conducteur d'un véhicule motorisé, de circuler sur une Voie Verte ».

(Source : ALTERMODAL)

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.2 – Les tracés

### ▣ Les pistes cyclables

Elles désignent une chaussée exclusivement réservée aux cyclistes, dont l'assiette est séparée de la circulation automobile.

Ces pistes se situent le long d'axes routiers ainsi qu'en ville, et permettent une bonne sécurisation des déplacements à vélo.

L'aménagement est situé soit d'un seul côté de la chaussée (double sens de circulation) soit de part et d'autre de la chaussée (deux sens uniques de circulation).

➡ La piste cyclable répond à des attentes réelles mais néanmoins spécifiques :

- A proximité d'un établissement scolaire ;
- Le long d'une route à fort trafic ;
- Localement le long d'une route pour la continuité d'un itinéraire cyclable sur petite route.

### ▣ Les bandes cyclables

Ce sont des voies uniquement réservées aux cycles à deux ou trois roues (art. 1 du Code de la route), sans séparation avec la chaussée.

Elles peuvent être en ville ou le long des axes routiers à trafic médian hors agglomération (entre 1000 et 7500 véhicules/jour environ).

➡ La bande cyclable doit rester un aménagement « par défaut » lors de la réalisation d'une Véloroute, et seulement dans le cas où aucune autre forme d'aménagement ne peut être envisagée.



Source : Piste Cyclable en Baie de Somme, Conseil Régional Picardie, C. Brabander, juin 2008



Source : Bande cyclable à Aurillac, M. Desmaretz 2007

Selon le Code de la route modifié par le décret n°98-828 relatif à la circulation des cycles :

- La création d'une piste cyclable est officialisée par un arrêté de voirie.
- La création de bandes cyclables est officialisée par un arrêté de voirie pris par le Maire sur voirie communale et par le Président du Conseil Général sur Routes Départementales.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.2 – Les tracés

### ❑ Le partage de route

Les cyclistes et les automobilistes partagent la même voie sans aucune restriction d'accès pour ces derniers. Aucune forme de marquage au sol ni aucun panneau de signalisation spécifique ne sont prévus dans le code de la route.

Ce sont les routes de campagne, jalonnées par des panneaux directionnels à destination des vélos.

- ➡ Une circulation compatible avec la pratique du vélo ne devrait pas dépasser 70km/h ; le trafic doit rester faible, autour de 500 véhicules/jour, en excluant toute voirie dont le trafic est supérieur à 1000 véhicules/jour.

### ❑ Le confort et la sécurité sur l'itinéraire

Toute intersection avec une voirie dont les trafics sont supérieurs à 2 000 véhicules/jour devra conduire à la réalisation d'un diagnostic et éventuellement à la mise en place de dispositifs de sécurisation.

Les voiries devront dans la mesure du possible présenter des dénivelés maximum de 3% (seuil de tolérance à 5%).

Source : Signalisation  
sécuritaire sur une Voie  
Verte en Bretagne.  
Sécheresse Consultants



Source : Des rochers font obstacle au passage des véhicules, Sécheresse Consultants

Certaines communes ont décidé de restreindre l'usage d'une partie de leur voirie aux seuls engins agricoles, aux riverains et aux cycles.

Elles prennent dans ce cas des arrêtés et implantent des panneaux.

Attention aux panneaux « interdit sauf riverains et cycles » : ils n'ont pas de validité juridique et n'importe quel administré peut le contester devant le tribunal administratif car ce panneau constitue une infraction à la libre circulation sur les voies publiques.

Si certains agriculteurs doivent tout de même traverser la section, ils doivent disposer d'une clé de la barrière et s'engager à la tenir fermée. Cette solution doit faire l'objet de négociations sérieuses avec les riverains.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.3 – Accès et stationnement

Les aires d'arrêt sont un facteur fort de l'intérêt et donc de la fréquentation des Véloroutes et des Voies Vertes.

Elles sont souvent conçues localement car elles peuvent devenir des vitrines du territoire. Elles doivent nécessairement faire l'objet d'un entretien régulier afin de rester accueillantes.

La démarche de mise en place est la suivante :

### ▣ Identification des sites majeurs et des accès à la Véloroute

- Positionner les sites majeurs de proximité (sites touristiques, sites naturels remarquables, sites de services dans les villes et villages...),
- Valoriser les points d'entrée et de sortie de la Véloroute ou de la Voie Verte en direction des sites (notion de rabattement).

### ▣ Repérage et analyse des espaces existants

- Identifier les opportunités d'emplacement,
- Repérer les services complémentaires à mettre en place.

### ▣ Positionnement cartographique des espaces potentiels

En fonction du positionnement des sites majeurs, des emplacements prévisionnels sont localisés sur carte en fonction :

- de la qualité environnementale du lieu,
- des possibilités d'entrée et de sortie de la Voie Verte ou de la Véloroute,
- de la proximité avec les sites majeurs,
- des possibilités d'intermodalités (transports, gares),
- des intersections d'itinéraires.

### ▣ Analyse du foncier

Une analyse foncière des emplacements validés permettra d'identifier les propriétaires : collectivités territoriales, VNF ou RFF, privés.



Source : Dispositif pour le stationnement des vélos en Baie de Somme, Syndicat Mixte Baie de Somme du Grand Littoral Picard

**Attention :** la disposition foncière ne doit pas être le premier critère de choix pour l'implantation d'une aire d'arrêt.

Celle-ci doit préalablement être identifiée en fonction de l'emplacement des sites majeurs et des divers enjeux.

**Les aménagements paysagers jouent un rôle majeur dans la qualité des aires d'arrêt.**

- Apporter de l'ombre et de la fraîcheur en été.
- Planter à proximité des bancs et des tables.
- Planter des haies en périphérie de l'aire : haies basses à l'entrée de l'aire et le long de la véloroute et haies hautes pour séparer l'aire du parking automobile.
- Conserver des espèces in situ, ou planter des espèces locales.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.3 – Accès et stationnement

### □ Hiérarchisation des aires

- **Les aires simples** (30 m<sup>2</sup>) pour courtes pauses (15mn) avec petits équipements pour casse-croûte rapide et panneau d'information avec carte de localisation ou Relais Infos Services.

Positionnement tous les 5 km environ (1km en milieu périurbain) et en alternance avec les aires secondaires. Pas de parkings automobiles.

- **Les aires secondaires** pour le repos, l'information et quelquefois l'animation et la mise en valeur de thématiques liées au contexte local (nature, culture, patrimoine). Possibilité d'installer une aire de jeux, un point d'eau et des sanitaires mais le raccordement n'est pas toujours possible. Implantée le long des Véloroutes, en centres bourgs et au niveau des entrées/sorties des Voies Vertes, des boucles locales, ou au croisement avec d'autres itinéraires (pédestres, équestres...). Stationnement automobile possible (3 à 5 places). Positionnement tous les 10 km environ, en alternance avec les aires simples, ainsi qu'au niveau des intersections avec d'autres itinéraires cyclables (Véloroutes ou boucles).

- **Les aires principales** sont conçues pour des longues pauses et les repas ; on y trouve des fonctions majeures telles que :

- l'information sur le tracé de la Véloroute, les sites touristiques, les services proposés dans les villages concernés, les possibilités de boucles cyclotouristiques...
- l'animation, souvent relayée par de la restauration,
- des services tels que office de tourisme, location de vélo et de transport (retour au point de départ), ce qui se justifie souvent par la forte fréquentation.

Ce sont des points d'entrée/sortie importants dont l'accès doit être aisé pour différents modes de transports : voiture, vélo, train...

Implantation tous les 20 à 30 km et sur tous les sites présentant un intérêt touristique majeur.

Stationnement automobile indispensable (une dizaine de places minimum).



Source : ALTERMEDAL

Il peut être judicieux d'installer des toilettes sèches, fonctionnant sans eau ni produits chimiques, pour les sites isolés ou éloignés des réseaux .

Les bâtiments existants telles que les anciennes gares ou les maisons éclésières peuvent assurer de nouvelles fonctions.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.4 – Revêtement des Voies Vertes

### □ Comment choisir ?

Le choix du revêtement est un sujet de préoccupation majeur pour tous les maîtres d'ouvrage. Le type d'utilisateurs ciblés (piétons, "joggers", rollers, cyclistes,...) est l'élément majeur pour le choix de la structure et du revêtement mais l'environnement naturel et social dans lequel le projet s'insère est un élément de choix déterminant qui doit aussi se conjuguer à des préoccupations d'ordre financier quant à l'investissement, à l'entretien et la durabilité.

### □ Structure des Voies Vertes

Les Voies Vertes ne sont pas des "routes" et doivent être conçues de façon spécifique ;

- La nature du sol support de la plate-forme sera étudiée préalablement à tout aménagement.
- La pérennité de l'aménagement est largement fonction de la qualité de la couche d'assise.

Ce revêtement pourra soit être uniforme sur l'ensemble de l'itinéraire et pour l'ensemble des utilisateurs, soit varier entre deux cheminements contigus ou séparés. Une piste peut être "roulante" et l'autre "non roulante" pour les "joggers", les piétons ou les cavaliers. Aussi, le revêtement peut varier selon l'environnement dans lequel passe l'itinéraire.

### □ Adaptation des revêtements au site et à l'usage

Il faudra nécessairement considérer les « facteurs d'usage » et les « facteurs d'environnement », les pondérer et choisir. On peut le faire en ajoutant un critère complémentaire comme la localisation.

Ainsi par exemple, on pourra faire varier le revêtement par grandes sections d'itinéraire :

- asphaltes ou des enrobés pour cyclistes, rollers, familles avec enfants et poussettes, personnes à mobilité réduite.
- matériaux moins "routiers" en espaces naturels plus sensibles (enduits bicouches ou mono couche avec granulats locaux, sables compactés, stabilisés, graves émulsions, ...).

On recherchera une limite franche entre les matériaux sophistiqués et l'accotement, alors que les limites pourront être moins marquées pour les sables compactés ou stabilisés.



Source : Cheminement séparé pour les piétons (en stabilisé) et les cyclistes (piste cyclable bidirectionnelle en enrobé noir) en Alsace, CETE Est, F. Tortel

Les sollicitations subies par la plate-forme ne sont que le passage des machines nécessaires à leur construction, à leur entretien, à leur gestion et aux servitudes (passage des éclusiers, engins d'exploitation forestière ou agricole), ainsi que les véhicules de secours.

#### Les matériaux utilisés

Il existe deux grandes familles de revêtements :

- les matériaux liés (asphaltes, enrobés, bétons) - bon confort d'usage et bonne pérennité mais connotation routière.
- les matériaux non liés (sables compactés et stabilisés) préférables dans un environnement rural ou les espaces naturels - niveau de confort et pérennité moindres.

Des matériaux intermédiaires existent désormais, qui offrent l'aspect du sablé, la "roulabilité" de l'enrobé, y compris pour les rollers et s'intègrent bien dans les milieux protégés.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.4 – Revêtement des Voies Vertes

Pour accompagner les réalisations de voies vertes de plus en plus nombreuses, des efforts considérables ont été produits ces dernières années par les professionnels pour proposer aux porteurs de projets de nouveaux matériaux et procédés qui s'inscrivent dans la recherche d'un développement durable.

L'essor de ces nouvelles techniques permet notamment une meilleure intégration dans les sites, un plus grand respect de l'environnement et participe ainsi à lever des blocages de "principe" dans certaines collectivités (peur du bitume).

Le regain d'intérêt pour la pratique du vélo en milieux urbain et rural conjugué à la recherche par le citoyen d'un développement durable dans ses comportements sont les véritables moteurs du déploiement de ces nouvelles techniques.

Divers matériaux comme le glorit, le stabeix (Entreprise Calcia) et les enrobés "verts" de type Végécol sont ainsi de plus en plus utilisés pour la réalisation des voies vertes, moins agressifs en milieu rural que l'enrobé.

Si, dans certains cas, ces matériaux sont de facture récente, il conviendra de s'assurer de leur stabilité et de leur longévité en fonction de la densité des lians impliqués et du mode opératoire.

En tout état de cause, la bonne qualité des matériaux de revêtement et la maîtrise de leur mise en œuvre est une garantie de minimisation des coûts d'entretien et de fonctionnement de la voie verte.

Enfin, la bonne conduite des procédures d'appel d'offres peut permettre de contrôler les budgets d'investissement.

### *La procédure du dialogue compétitif - exemple de la Voie Verte de la Brenne*

Ce type de procédure ouvre le champ des choix techniques avec pour conséquence des possibilités d'économies financières significatives.

Phase 1 : appel à candidatures.

Phase 2 : choix de quatre candidats.

Phase 3 : dialogue compétitif :

- . réunion et entretiens - mise à disposition auprès de tous les candidats de toutes les informations sauf confidentialité sur les produits (3 entretiens par entreprise) ;
- . grille de sélection soumise aux entreprises ;
- . durée de la procédure : 2 mois.

Phase 4 : choix de l'entreprise : un des candidats est retenu pour un montant de 1 100 000 € par rapport à un coût estimatif initial de 1 200 000 €.

### 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

#### □ Entretien et exploitation

La fréquence des interventions d'entretien dépend de la nature du revêtement, des saisons et des caractéristiques propres à chaque itinéraire.

Cela concerne :

- le revêtement lui même,
- les abords (dont le ramassage des débris laissés par les usagers),
- la signalisation verticale,
- les portails, les glissières, les lisses,
- les bouches d'évacuation des eaux,
- l'éclairage public, s'il existe,
- les stations "relais vélo",...

Le déclenchement de ces interventions dépend des observations réalisées au cours des tournées de surveillance.

Il est souhaitable que celles-ci soient effectuées par l'équipe d'entretien et à vélo, ce qui permet de mieux mesurer le point de vue de l'usager.

Concertation et coordination sont indispensables entre les services d'entretien des différents gestionnaires de l'itinéraire.

- ➡ La nature du tracé et la nature du revêtement ont des conséquences importantes sur la fréquentation.

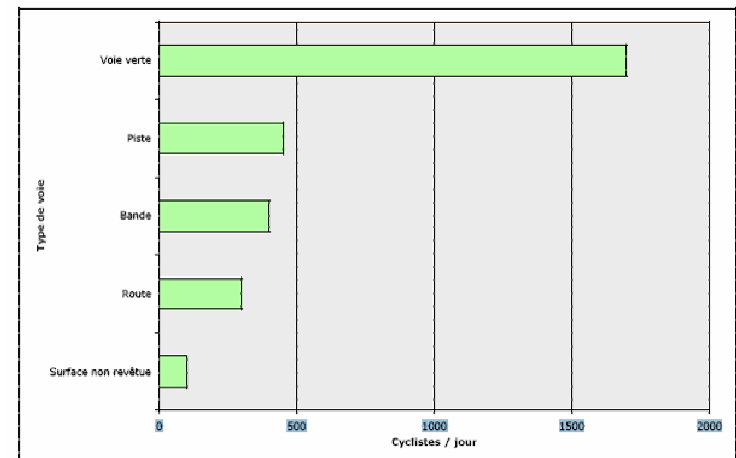
Fréquentation moyenne observée  
sur 75 sites en France  
entre juin et septembre de 7h à 19h.  
(source Altermodal)



Source : Voie Verte entre Bordeaux et Sauveterre de Guyenne (Gironde) Les piétons, cyclistes et "joggers" se déplacent indifféremment sur l'enrobé et le sable stabilisé, CETE Sud/Ouest, O. Gouet

**La qualité technique** est un élément déterminant : la Voie Verte, séparée de la circulation motorisée et offrant un véritable espace de détente connaît une fréquentation 5 à 7 fois supérieure à un itinéraire sur route.

**Niveau de pratique suivant le type d'aménagement cyclable (observations)**



Source : Les Départements Cyclables (2000) : Politique cyclable et valorisation touristique

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.5 – Insertion paysagère des Voies Vertes

▣ Les Voies Vertes - qui présentent très souvent un intérêt environnemental (écologique, patrimonial, paysager,...) - doivent satisfaire plusieurs types de publics. Une étude de faisabilité, voire une étude d'impact, est donc généralement nécessaire et la décision finale reste un choix politique.

▣ Les Voies Vertes permettent de découvrir des territoires que la qualité paysagère - patrimoine architectural, paysage, points de repère, panorama, ... - peut valoriser :

- La végétation en place ou importée permet de créer une alternance de séquences ouvertes sur l'environnement traversé ou fermées et centrées sur la voie.
- On privilégiera les essences locales aux essences horticoles.
- Pour ne pas détruire d'habitats spécifiques et protégés à proximité immédiate de la voie, il faudra dissuader les usagers de pénétrer dans la végétation en dehors de l'emprise. Si des clôtures sont nécessaires, prévoir de larges mailles.

➡ Tout en tenant compte des contraintes (financières, foncières, ...), la Voie Verte doit permettre de concilier plusieurs objectifs :

- bonne insertion ou requalification paysagère,
- adéquation entre largeur et fréquentation envisagée,
- bonne cohabitation entre les différents usagers autorisés : cyclistes, piétons, rollers, PMR, ...
- possibilité de marcher ou de rouler de front, de se croiser, de se dépasser ou de s'arrêter sans gêne excessive,
- confort et sécurité,
- pauses et arrêts en dehors de la surface roulante.



Source : *Intégration Paysagère, CETE Est, F. Tortel*



Source : *Piste en Baie de Somme, Syndicat Mixte Baie de Somme du Grand Littoral Picard*

**L'intérêt du patrimoine naturel et culturel** est un élément clé de la richesse des territoires traversés.

Le revêtement et la signalisation doivent prendre en compte les enjeux paysagers des territoires traversés.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.6 – Jalonnement, signalétique

La signalisation touristique est un domaine complexe encore en évolution. La Direction Nationale de la Sécurité et de la Circulation Routière est chargée de l'établissement des normes et de leur actualisation. Dans tous les cas il y a lieu de s'y reporter.

La signalétique remplissant plusieurs fonctions, on distingue :

### ▣ La signalisation directionnelle le long de l'axe

Elle consiste à orienter l'ensemble des usagers circulant sur la Véloroute.

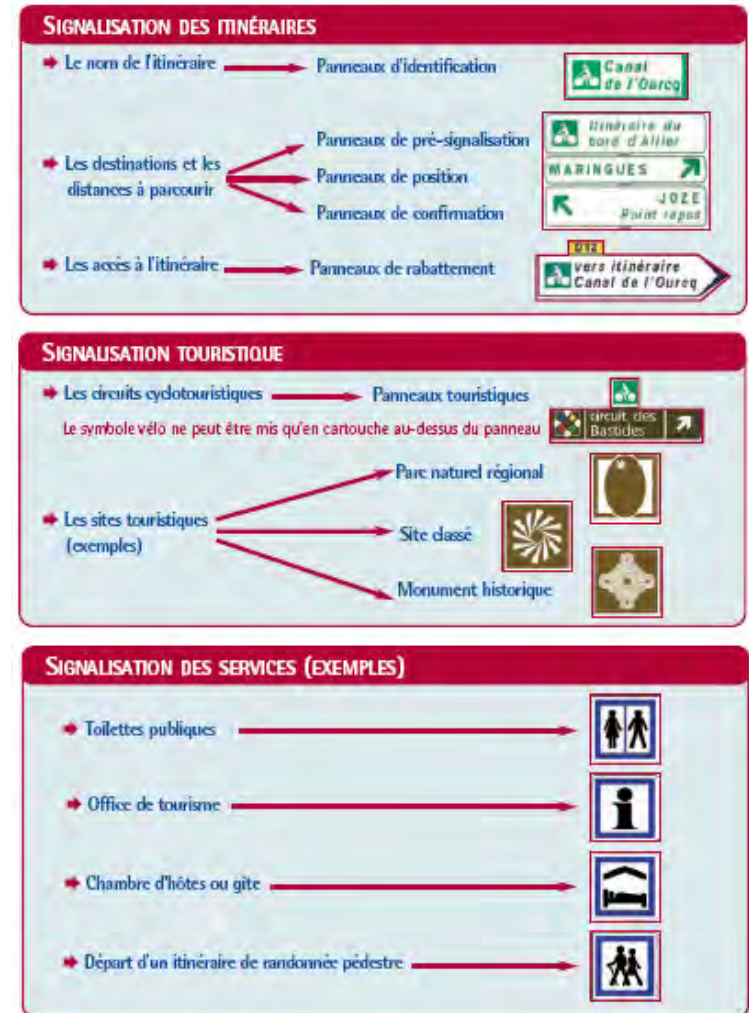
Cette orientation ne porte que sur les villes et villages ainsi que sur les sites touristiques principaux situés sur son tracé.

Pour la signalisation des aménagements cyclables, on distingue plusieurs types de panneaux répondant à des normes réglementaires strictes, définies par l'Instruction Interministérielle de Sécurité Routière depuis juillet 2002 : ces normes imposent la couleur verte sur ces panneaux et la présence d'un pictogramme bien défini.

On distingue une hiérarchie :

- **Les panneaux de pré-signalisation** - implantés avant un carrefour (environ 50 m en amont) ;  
l'usager tourne après le panneau ;
- **Les panneaux de position** - implantés au niveau d'un carrefour ;  
l'usager tourne avant le panneau ;
- **Les panneaux de confirmation** - implantés après un carrefour ;  
l'usager est conforté dans son choix.

L'utilisation de ces deux derniers types doit être limitée aux intersections difficiles afin de ne pas nuire à la qualité paysagère du site.



Source Odit France

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.6 – Jalonnement, signalétique

### ▣ La signalisation directionnelle touristique

Elle se base sur les mêmes principes que la signalisation directionnelle routière, mais oriente les usagers vers les villes, villages et sites touristiques situés à proximité de l'itinéraire (dans un périmètre de 5 km de part et d'autre), voire vers les sites majeurs plus éloignés.

### ▣ La signalisation du patrimoine local et des services

Elle peut prendre différentes formes :

- les Relais Informations Services,
- la Signalisation d'Intérêt Local (en agglomération uniquement),
- les documents de communication.

Aussi appelée micro-signalisation, elle est implantée en agglomération uniquement et renseigne sur les services, les commerces disponibles dans la commune. Elle est généralement installée sous forme de bandeaux posés sur un double mât.

Monument historique



Réserve naturelle



Site classé



Parc naturel régional



Source :  
Signalisation en  
Val-de-Loire,  
ALTERMODAL



Source : Signalisation dans la Vallée du Lot,  
M. Desmaretz, 2007

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.6 – Jalonnement, signalétique

### ▣ Les panneaux Relais - Infos - Services (R.I.S.)

Ils constituent un complément aux différentes formes de signalisation présentes le long des itinéraires. Ils ont un rôle d'accueil du public en donnant des informations sur la situation géographique ainsi que sur les services proches.

Ils peuvent aussi donner des informations culturelles sur les territoires traversés.

La mise à jour et l'entretien du R.I.S. est un élément indispensable à la qualité de l'information.

Le R.I.S. sera implanté :

- au niveau des aires d'arrêt, de préférence les aires d'arrêt principales, mais aussi sur les aires d'arrêt secondaires, et quelquefois sur les aires simples (intersection, proximité d'un site),
- le long de l'itinéraire, au niveau des intersections majeures (en retrait de la bande de roulement avec un espace suffisant pour s'arrêter sans gêner la circulation des cyclistes),
- dans les centres-bourgs (rabattement éventuellement nécessaire).

### Sur ces panneaux doivent figurer :

Une carte de situation (1/50 000<sup>e</sup> à 1/100 000<sup>e</sup>), avec la mention « vous êtes ici », le tracé de l'itinéraire et des éventuelles boucles locales, la liste des services disponibles, des sites touristiques et du patrimoine aux alentours du tracé.

Les services indiqués (avec horaires d'ouverture, coordonnées, distance à parcourir) couvrent toutes les formes d'hébergement, la restauration, l'information, les services de première urgence, l'intermodalité et les divers services touristiques.

Peuvent aussi être présentées des informations sur l'histoire des territoires traversés ou sur les activités développées localement.



Source : Panneau dans le Gard, au centre du village, ALTERMODAL



Source : Panneau en Gironde le long de la Voie Verte, ALTERMODAL

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.6 – Jalonnement, signalétique

### ▣ Les études préalables à la mise en oeuvre d'une signalétique adaptée

L'étude préalable du plan de jalonnement doit être conduite sur l'ensemble du territoire traversé, et sur l'ensemble des clientèles touristiques.

La mise en place d'une information sur le patrimoine local et les services passe par :

- l'étude de l'identification des sites à indiquer,
- la définition des supports les plus adaptés
- l'estimation des coûts d'investissement.

Les étapes normales sont les suivantes :

- Définition et hiérarchisation des pôles et services à indiquer.
- Positionnement cartographique de ces pôles.
- Identification des intersections et recherche des itinéraires de liaison.
- Définition des panneaux.

*Les principes de signalisation cyclable doivent respecter les principes généraux de la signalisation routière énoncés par l'IISR (Instruction Interministérielle de Signalisation Routière) :*

- Uniformité : *Elle est obtenue par l'utilisation de signaux réglementaires.*
  - Homogénéité : *Elle implique que tout usager, sur un tronçon continu, doit rencontrer des signaux de même valeur.*
  - Simplicité : *Elle conforte la lisibilité de la signalisation : Il faut éviter la surabondance de signaux.*
  - Continuité : *Assurer à l'usager la continuité des mentions et une information homogène au-delà des limites administratives.*
- (Source : ALTERMODAL)*



*Source : Pistes en Baie de Somme,  
Syndicat Mixte Baie de Somme du  
Grand Littoral Picard*

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.8 – Traversées de villes

Une attention particulière doit être apportée à la traversée des agglomérations. Le délaissé ferroviaire pouvant ne plus être continu, l'itinéraire doit être aménagé sur la voirie existante dans un souci de sécurité maximale :

- entrée et de sortie des agglomérations
- cheminement à l'intérieur des agglomérations
- desserte d'équipements, commerces,
- gares, points d'intérêt touristique.

### Le rabattement

Le jalonement mis en place - par exemple à partir de la gare - oriente les usagers vers la Voie Verte ou la Véloroute.

Il convient de poursuivre ce jalonement à l'extérieur de la gare, en identifiant un itinéraire de liaison jalonné par une signalisation directionnelle.

*Le traitement des entrées dans les agglomérations, de leur traversée et de leur contournement suppose la mise au point de véritables stratégies de déplacements urbains, à traiter dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU), lorsqu'ils existent.*

*Ces cheminements doivent être intégrés dans d'autres politiques contractuelles (contrats de ville, d'agglomération, contrats de pays...) afin de se mettre en cohérence avec ces différents outils.*



Source : La traversée de Chartres : un très bel aménagement de Voie Verte en cours de réalisation, ALTERMODAL (Schéma Régional de VVV en Région Centre)



Source : Viaduc de Le Blanc et l'ancienne voie-fermée Argenton-Tournon : une opportunité pour structurer une offre cyclable dans le territoire de la Brenne, ALTERMODAL (Schéma Régional de VVV en Région Centre)



Source : Le canal de Briare à Montargis : une opportunité très intéressante pour la traversée de l'agglomération. ALTERMODAL (Schéma Régional de VVV en Région Centre)

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.9 – Coûts d'investissement et retombées attendues

### Coûts d'investissement (Source : ALTERMODAL, étude Centre/Val de Loire)

- Investissement moyen de 100 000 à 200 000 €/km pour les itinéraires réalisés avec un revêtement en enrobé, en béton ou d'autres matériaux de qualité et des services (aires d'arrêt, stationnement...) bien dimensionnés.
- Un investissement moyen de 50 000 à 150 000 €/km sur les itinéraires correspondant à des revêtements « en dur » et à l'utilisation de sections de petites routes ou des revêtements en stabilisé renforcé.
- Un investissement de 5 000 à 50 000 €/km correspondant à des solutions en stabilisé simple ou renforcé avec un liant.



Source : Travaux sur la voie verte de l'Ailette, Conseil Régional Picardie, L. Verdier, 2007



### INVESTISSEMENT DUR DES RÉALISATIONS ACHÉVÉES OU EN COURS

#### Les Voies Vertes de Bourgogne du Sud - 1997/2003 (Source Conseil Général 71)

Montant global acquisition et travaux :

- entre 50 000 € à 100 000 €/km pour un aménagement sur délaissé ferroviaire,
  - entre 50 000 € à 200 000 €/km pour un aménagement sur chemin de halage,
- Entretien par an : 3500 € TTC/km.

#### La Voie Verte de la Brenne - 2007

(Source Communauté de communes Brenne Val de Creuse)

Montant global acquisition et travaux (compte-tenu de la revente des rails) :

1 500 000 € soit un coût de 30 000 € du km.

#### Voie Verte et Véloroute du canal du Nivernais - 2002/2007

(Source Conseil Général 58)

4 000 000 € sur 120 km soit 33 333 € du km.

Entretien : 4 000 € du km.

#### Voie Verte des Hautes-Vosges - 2000/2006

(Source Conseil Général 88)

4 500 000 € pour 58 km soit 78 000 € du km.

A noter que ces prix ne tiennent pas compte de certains surcoûts ponctuels dus, par exemple, à la sécurisation des ouvrages d'art.

# 3 - LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES ACTIVITÉS ET DES PRATIQUES

## 3.9 – Coûts d'investissement et retombées attendues

### Retombées attendues *(Source Altermodal, étude Centre/Val de Loire)*

#### Trois principaux groupes

- Très fort potentiel : itinéraires dépassant 50 000 € de retombées par an et par kilomètre et 100.000 usagers par an.
- Fort potentiel : itinéraires ayant des retombées potentielles de 20 à 50k€/km/an et une fréquentation comprise entre 50 et 100.000 passages par an.
- Potentiel modéré : en dessous de 20k€/km/an. Même sur ces niveaux de retombées économiques, la fréquentation reste non négligeable avec 10 à 50.000 passages par an.

#### Les Véloroutes et Voies Vertes rurales (exemples : Givry-Cluny, Hautes-Vosges)

On peut compter sur une fréquentation autour de 3 à 5 passages par an pour 100 habitants, pour des trajets inférieurs à une heure. L'impact économique peut être conséquent : de 10€ à 14€ par personne par excursion, et 41€ en moyenne par jour pour les courts séjours. Cette stratégie demande un engagement fort de la collectivité en matière d'aménagement comme de promotion.

**Les Véloroutes et Voies Vertes urbaines et périurbaines** pour une clientèle de résidents représentent un potentiel considérable de développement et ont un impact important sur la pratique quotidienne du vélo en ville. Les fréquentations possibles sont de l'ordre de 3 à 7 passages par an et par habitant (750 000 passages par an à Annecy et 500 000 à Chambéry). La dépense par usager peut varier entre 0,5€ et 4€ par passage, selon l'offre touristique environnante.

**La stratégie itinérante** est pertinente sur quelques itinéraires à fort potentiel touristique

La fréquentation attendue peut se situer entre 20 et 100 nuitées par an et par kilomètre selon les situations. L'impact économique peut s'évaluer de 46€ à 61€ par personne et par jour. Il peut atteindre 460€ par jour avec certaines clientèles étrangères des tour-opérateurs.

#### **Voie Verte des Hautes Vosges :**

- Sur la période d'été : une fréquentation constante de plus de 400 personnes sur 8 heures.
- Une fréquentation forte sur des week-ends prolongés.
- Une fréquentation très liée aux conditions météorologiques.
- Une clientèle essentiellement locale et régionale (Nancy, Besançon) dans un rayon de chalandise d'une heure trente.

#### **Voie Verte de Bourgogne du sud :**

Un système de comptage a été mis en place par le service Voie Verte en 2006.

Six points de comptage sont pris en compte : Chagny, Charnay, Cluny, Givry, Saint Gengoux et le Tunnel du Bois Clair.

Les premières estimations chiffrées sur les Voies Vertes, pour la période de juin 2006 à juin 2007, font état d'un total de 572 157 passages.

Sur la base de 11€ de dépense moyenne par passage, on évalue à 6 293 727 € les dépenses totales annuelles des usagers ; ce chiffre étant toutefois à relativiser car on parle en passages cumulés.

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.1 – La maîtrise foncière

La maîtrise du foncier pour la création d'une Voie Verte peut recouvrir plusieurs cas de figure :

#### 4.1.1 – Maîtrise du foncier sur délaissés de chemin de fer

Le réseau ferré français, construit essentiellement au XIX<sup>e</sup> siècle, a fortement changé, avec l'évolution des besoins en transport. Les années 1960 et 1970 ont vu la fermeture de nombreuses lignes, précédant de peu l'apparition du réseau à grande vitesse. Au total, 4000 kilomètres de voies ferrées sont actuellement inutilisés sur les 32 000 que compte le réseau.

L'enjeu pour RFF est d'offrir un nouvel avenir aux lignes de chemin de fer en friche :

- En conservant les voies ferrées pertinentes,
- En oeuvrant à leur reconversion : du tramway à la Voie Verte.

En raison de leur faible déclivité et de leur largeur adéquate, elles sont propices aux déplacements à pied, à vélo ou en fauteuil roulant. Elles offrent également un patrimoine riche en paysages, des chemins mis en valeur par les plantations de haies et par les ouvrages d'art, et des anciennes maisons de gardes-barrière transformables en haltes pour restauration.

La conception et la réalisation de ces voies à « circulation douce » revient en général aux collectivités locales qui sollicitent RFF pour l'acquisition des emprises ferroviaires.

#### *Mission de RFF :*

*Réseau Ferré de France a pour mission principale la mise à disposition d'un réseau performant et adapté aux besoins présents et futurs des opérateurs de transport ferroviaire : cette mission conditionne les décisions de RFF concernant l'évolution de son patrimoine. A ce titre il est chargé d'assurer l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national. Auparavant, c'est la SNCF qui était chargée de cette mission. Depuis la création de RFF, la mission de la SNCF consiste à exploiter, selon les principes du service public, les services de transport ferroviaire sur le réseau ferré national et assurer, selon les mêmes principes, les missions de gestion de l'infrastructure.*

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### Maîtrise du foncier sur délaissés de chemin de fer (suite)

Depuis septembre 2007, de nouvelles procédures de simplification ont été mises en place sur le plan national, et donc en Région Picardie, pour la fermeture des lignes et leur retrait du Réseau Ferré National.

1. La fermeture : cette procédure peut être engagée soit sur demande d'une collectivité publique (la Région exclusivement et non les départements), soit sur décision de RFF ; elle se décompose en plusieurs phases :
  - La réalisation d'un dossier d'étude préalable par RFF (phase la plus longue de la procédure).
  - La transmission au Conseil Régional pour avis avec un délai de 3 mois.
  - La transmission (si accord favorable de la Région) au Ministre des Transports pour avis avec un délai de 2 mois.
  - La fermeture est déclarée par le Conseil d'Administration de RFF (sans déclassement obligatoire pour mesures conservatoires) avec publicité en région et dans la presse.
2. Le déclassement fait suite à la procédure de fermeture.
3. La cession ne peut intervenir qu'après la décision de déclassement.

D'une façon générale, RFF, dans le cadre de cession de délaissés de chemin de fer, souhaite éviter le morcellement de ses cessions et n'engagera de négociations qu'avec des entités territoriales cohérentes (Régions, Départements, Communautés d'Agglomération ou de Communes mais pas, ou de façon très exceptionnelle, avec des communes).

A ce titre, la Région est son principal interlocuteur (Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en Picardie par exemple). Les Départements, les Communautés d'Agglomération et de Communes peuvent également être des entités amenées à entrer en négociation avec RFF dans le cadre de projets présentant une cohérence d'ensemble.



*Source : Délaissé ferroviaire privatisé sur la Communauté de Communes d'Anizy (Aisne), Sécheresse Consultants*



*Source : Végétation envahissant l'emprise ferroviaire entre Betz et Antilly (Oise), Sécheresse Consultants*

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.1.2 – Maîtrise du foncier sur chemins de halage :

Font partie du domaine public fluvial :

- les cours d'eau navigables et flottables,
- les lacs et canaux navigables et flottables,
- les cours d'eau et lacs rayés de la nomenclature mais maintenus dans le domaine public.

#### ▣ Le statut foncier :

↓ Le chemin de halage dit de service fait partie intégrante du domaine public de l'État et peut donc, sous réserve de partenariat avec l'administration concernée (VNF), faire l'objet d'un aménagement de création d'une Voie Verte.

↓ Le foncier tributaire d'une servitude de halage (obligatoirement inscrite au PLU) peut faire l'objet de statuts différenciés :

- chemin de halage faisant partie du domaine public artificiel fluvial (par opposition au domaine naturel fluvial correspondant au lit du cours d'eau),
- chemin rural dit chemin de halage faisant partie du domaine privé de la commune traversée,
- parcelles cadastrales spécifiques pouvant appartenir soit à la commune soit à un propriétaire.

L'aménagement d'une Voie Verte ne peut intervenir qu'après identification du fond, autorisation d'aménagement voire acquisition ou bail emphytéotique.

Dans le cas général d'un foncier appartenant au domaine public de l'État (domaine public fluvial), la procédure de superposition d'affectations donne à un bien foncier du domaine public une affectation nouvelle, en lui conservant sa destination première dans la mesure où il présente toujours une utilité pour la navigation car :

- pas de vente possible,
- pas de convention d'occupation temporaire,
- pas de redevance en contrepartie d'un usage privatif.

#### **Chemin de service et servitude de halage :**

- *Sur les canaux* : un chemin de service fait partie intégrante du domaine public artificiel et appartient à l'État. Son usage est limité aux agents des services de la navigation, aux usagers de la voie d'eau, aux services de secours, aux agents de la force publique et aux piétons uniquement. Nul ne peut, si ce n'est à pied, y circuler.

- *Sur les rivières naturelles* : une servitude de halage est un espace de 7.80 m de large à partir de la crête de la berge, qui borde un cours d'eau domanial (art. 15 du code du DPF). En outre, il est interdit aux riverains de rendre inaccessible leur terrain sur une bande de 9.75 m du côté où se pratique le halage. Elle est due par tout propriétaire riverain bien qu'établie sur leur propriété. Il existe aussi une servitude de marchepied d'une largeur de 3.25 m sur le contre halage : elle doit être respectée même si la navigation n'est plus pratiquée. Les seules personnes habilitées, autres que celles déjà citées, sont les pêcheurs munis d'une carte de pêche. Les piétons ne sont donc pas habilités à y



Source : Chemin de halage dans l'Aisne, Conseil Régional Picardie, L. Verdier, juillet 2007

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES



Assiette du halage utilisée par une auberge



Le cheminement est déplacé par rapport à l'assiette initiale du halage



Assiette du halage grignotée par le passage de la route



Assiette du halage absorbée par l'implantation d'usines



Chemin de halage en bon état



Assiette du halage transformée et empruntée en permanence par des camions



Assiette du halage encore visible : un sentier en sous bois



Bornage de l'assiette du halage de la Marne

Source : Photos prises en Picardie par Sécheresse Consultants

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

❑ **La convention de superposition d'affectations** est passée à titre gratuit sur la base de 5 principes :

1 - Le principe de domanialité pour un usage défini : sous réserve que les aménagements cyclables ne soient pas contraires aux nécessités de la navigation.

2 - VNF reste responsable de son propre usage et conserve ses propres compétences. VNF peut ainsi procéder à toutes modifications nécessaires à son usage sans que le co-signataire puisse s'y opposer voire supprimer la deuxième affectation.

3 - L'état du chemin : il convient de vérifier la compatibilité entre les données techniques de l'emprise et structure de la chaussée, les ambitions de fréquentation (largeur, nature du revêtement).

VNF ne participe pas aux investissements de restauration des berges nécessaires au projet sauf programme de restauration prévu à échéance de 2 à 4 ans, mais peut, sous réserve de protocole, communiquer au porteur de projet un coût d'aménagement estimatif.

4 - La responsabilité de la collectivité publique co-signataire :

- Le pouvoir de police sur les usagers : circulation et stationnement.

- L'entretien et la maintenance de la voie sur les emprises exactes du projet ainsi qu'un niveau optimum de sécurité dans le cadre d'un plan commun de gestion inhérent à la convention.

- La responsabilité concernant les dommages résultant du mauvais entretien, défaut de signalisation, d'éclairage et plus généralement de l'emploi de la voie.

5 - Les contraintes financières d'aménagement et d'exploitation sont entièrement à la charge de la collectivité publique co-signataire :

- évaluation des niveaux de service et d'accueil pour les usagers,

- définition des aménagements pouvant réduire les impacts négatifs.

Sur le principe, VNF ne participe pas au financement des travaux mais peut apporter sa contribution sous forme de subvention, d'apport intellectuel, de travaux d'infrastructure.

### *Quelques principes d'aménagements retenus par VNF*

↓ *La cohérence des projets :*

✎ *l'intérêt économique et financier pour VNF comme la remise à niveau de son patrimoine, l'entretien, la gestion de son réseau,*

✎ *un projet de développement durable,*

✎ *un projet territorial de développement partagé avec la collectivité concernée,*

✎ *accompagnement du schéma général des Voies Vertes en prenant en compte ses particularités.*

↓ *L'évaluation des impacts économiques, sociaux et environnementaux par le porteur du projet .*

↓ *Une logique de projet à l'échelle territoriale des itinéraires :*

✎ *Nomination d'un chef de projet et définition d'objectifs clairs*

✎ *Partenariat respectueux des intérêts de chacun*

✎ *Mise en cohérence des programmes d'investissement*

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.1.3 – Autres cas de maîtrise du foncier :

En cas de discontinuité des délaissés de chemin de fer ou de chemins de halage, il convient d'assurer la linéarité des aménagements en identifiant différents scénarios :

- ↓ Foncier appartenant au domaine public des communes (voirie communale) ; deux solutions peuvent être envisagées :
  - une convention de superposition si le foncier n'a pas cessé de présenter une utilité pour la commune,
  - une convention d'autorisation du domaine public prévoyant la propriété des travaux à la collectivité maître d'ouvrage de la Voie Verte.
- ↓ Foncier appartenant au domaine privé communal (chemins ruraux). L'aliénation d'un chemin rural ne peut intervenir que par vente selon la procédure de l'article L161-10 du code rural. Toutefois la désaffectation d'un terrain le rend susceptible d'acquisition par les propriétaires riverains.
- ↓ Foncier appartenant à un propriétaire privé. Trois procédures peuvent être mises en œuvre :
  - la location de longue durée selon un bail emphytéotique assurant la pérennité des investissements publics (au moins trente ans),
  - la cession amiable au maître d'ouvrage,
  - l'expropriation ; sous réserve de la reconnaissance d'utilité publique reconnue pour une Voie Verte en fonction de son caractère d'intérêt général.

**Concernant l'expropriation, il convient de souligner :**

- que la collectivité publique attributaire ne peut exproprier que sur son territoire,
- que la collectivité publique attributaire réalise effectivement les travaux d'aménagement département, syndicat mixte, communauté de communes,
- que la preuve de l'impossibilité d'un aménagement de remplacement équivalent soit apportée (même conditions réunies de longueur du parcours, de sécurité, de caractéristiques diverses).



Source : Piste en Baie de Somme, Conseil Régional Picardie, C. Brabander, juin 2008

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.2 – La maîtrise d'ouvrage

La problématique de la maîtrise d'ouvrage peut être organisée de trois manières :

#### 4.2.1 – Maîtrise d'ouvrage directe :

##### ❑ Maîtrise d'ouvrage assurée par les personnes publiques propriétaires du foncier

Dans ce cas, chaque personne publique réalise les aménagements sur son propre domaine : solution idéale sous réserve d'engagement simultané de toutes les collectivités concernées par le tracé et de la nécessité d'une concertation et d'une coordination efficace.

##### ❑ Maîtrise d'ouvrage assurée par une seule collectivité publique

1. Maîtrise d'ouvrage par un syndicat Mixte pouvant assurer la territorialité sur plusieurs départements :

- création de la structure dont la seule vocation est la réalisation de la Voie Verte,
- simplification des procédures de suivi du projet, lancement des marchés publics, relation avec les prestataires,
- les biens fonciers des adhérents sont remis automatiquement à disposition du syndicat mixte pour l'exercice de ses compétences.

2. Maîtrise d'ouvrage par un GIP (Groupement d'Intérêt Public) :

Idem que pour le Syndicat Mixte à deux différences près :

- Le GIP peut associer des partenaires privés dans son sein,
- Le GIP n'a pas la possibilité d'exproprier des propriétés privées pour la réalisation de son projet.

3. Maîtrise d'ouvrage de la Région ou du Département sous réserve de territorialité :

La région n'ayant pas de compétence voirie, elle ne peut assurer la maîtrise du foncier en direct mais seulement des aménagements.

Concernant le département, soit il choisit de s'assurer la propriété de l'ensemble du foncier privé (par acquisition ou expropriation) ou public, soit il ne souhaite pas devenir propriétaire :

- Conclusion d'une convention d'occupation du domaine public avec la collectivité concernée qui permet au département de procéder à des aménagements et d'en rester propriétaire pendant la durée de la convention.
- Conclusion d'une même convention mais la collectivité co-signataire devient propriétaire des aménagements réalisés.

La responsabilité des maîtres d'ouvrage porteurs de projets est engagée sur l'ensemble des équipements lorsqu'il s'agit de la sécurité de tout type d'utilisateurs.

##### **Convention d'occupation du domaine public :**

*La signature d'une convention est indispensable pour que le département intervienne sur le domaine privé ou le domaine public.*

*Cette convention doit inclure les clauses suivantes :*

- *objet de la convention,*
- *définition des obligations respectives des parties contractantes,*
- *durée de la convention,*
- *sort des aménagements réalisés (en cas de non précision, ils reviennent au propriétaire du foncier),*
- *détermination des responsabilités,*
- *obligation d'assurance,*
- *modalités de résiliation.*

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.2.2 – Maîtrise d'ouvrage déléguée :

La loi MOP permet au(x) maître(s) d'ouvrage de confier une partie de ses/leurs missions à un (même) mandataire.

La liste des mandataires est restrictive : l'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics.

Mais la loi prévoit que certaines attributions ne peuvent être déléguées sous peine de nullité :

- la faisabilité et l'opportunité de l'opération,
- la détermination de la localisation et du tracé,
- la définition de l'enveloppe prévisionnelle financière et son financement,
- le choix du processus de réalisation de l'ouvrage,
- la conclusion des contrats avec les maîtres d'œuvres et les entreprises pour les études et l'exécution des travaux.

### 4.2.3 – Co-maîtrise d'ouvrage :

La même mission de maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par plusieurs maîtres d'ouvrage dans la mesure d'un financement partagé : exemple d'un pont ou d'une passerelle reliant deux portions de Voie Verte sur deux départements.

La conclusion d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage devra préciser :

- les relations entre les deux partenaires,
- les responsabilités réciproques,
- les modalités de conclusion des marchés et la représentativité auprès des entreprises.

*Convention de mandat, clauses obligatoires :*

- désignation de l'ouvrage objet de la convention,
- attributions du mandataire,
- conditions de constat d'achèvement de la mission du mandataire,
- modalités de rémunération du mandataire,
- pénalités applicables,
- conditions de résiliation,
- mode de financement de l'ouvrage et conditions de déblocage des fonds,
- modalités de contrôle technique, financier et comptable,
- conditions d'approbation des avant-projets.

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.3 – La gestion des Voies Vertes

#### 4.3.1 – L'entretien

L'entretien d'une Voie Verte est essentiel à sa réussite et à sa promotion.

Il convient de distinguer deux formes d'entretien :

▣ **L'entretien courant** réalisé tout au long de l'année :

- Le fauchage opéré sur une largeur de 1 m de chaque côté de la voie en prévoyant trois passages : printemps, été, automne.
- Le balayage mécanisé après le fauchage,
- Le débroussaillage : éviter l'épareuse au profit du lamier pour éviter l'aspect déchiqueté de la végétation et la préservation de la flore et de la faune. A noter que le débroussaillage ne peut être effectué avant le mois de juin pour des raisons de nidification. Dans certains points sensibles, un débroussaillage manuel avec des équipes vertes est préférable. De plus, concernant les pneumatiques des tracteurs opérant sur la voie verte, il est recommandé l'utilisation de pneus lisses.
- Le ramassage des déchets doit être opéré une fois par semaine : contenu des poubelles disposées sur les aires d'arrêt mais aussi déchets abandonnés le long de la voie.
- La maintenance du mobilier : panneaux, RIS, bancs, tables, toilettes.

▣ **L'entretien lourd** :

- Reprise du revêtement endommagé par le passage d'engins lourds, tassement ou glissement de terrain.
- Inspection et rénovation des ouvrages d'art : ponts et garde-corps, tunnels.
- Curage des fossés, surtout après les travaux de débroussaillage dont les débris végétaux risquent de boucher les buses d'évacuation des eaux de ruissellement.



Source : <http://lavoieverte.com>



Source : Sécheresse Consultants

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

La maîtrise d'ouvrage de l'entretien revient généralement aux services qui l'assurent habituellement dans le cadre de leur compétence : communes pour les voies communales, Communautés de communes pour leur domaine, Conseils Généraux pour les voies départementales, etc. L'entretien des voies de halage reste à préciser pour chacun des départements picards.

La maîtrise d'ouvrage d'une Voie Verte, devant la multiplicité des partenaires occasionnels, se doit : de les indemniser du surplus de travail occasionné, voire de trouver des solutions alternatives avec des équipes vertes en interne, ou en ayant recours à des entreprises d'insertion.

Plusieurs cas de figure peuvent se présenter :

1. Si chaque collectivité assure la maîtrise d'ouvrage sur son territoire, l'entretien lui incombe, sauf conclusion d'une convention confiant l'entretien à un tiers.
2. En cas de convention de superposition de gestion, le bénéficiaire se trouve investi de la responsabilité de l'entretien des ouvrages affectés à son domaine.
3. Dans les cas d'aménagement sur le domaine forestier de l'État, L'ONF a compétence d'entretien.
4. Dans le cas de convention d'occupation du domaine public, la collectivité titulaire est responsable de l'entretien pendant la durée de la convention, sauf cas de remise des aménagements à la collectivité propriétaire.
5. Dans le cas de compétence d'un syndicat Mixte pour une Voie Verte, celui-ci a évidemment compétence pour l'entretien ; ce dernier doit être pris en compte dès la conception du projet.



*Source : Pistes en Baie de Somme, Syndicat Mixte Baie de Somme du Grand Littoral Picard*

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.3.2 – Les pouvoirs de police

L'autorité compétente en matière de police ne correspond pas à la maîtrise d'ouvrage de la réalisation et de l'entretien de la Voie Verte.

#### ▣ Les compétences en matière de police :

- Les compétences du maire : le maire est investi des pouvoirs de police municipale mais aussi des pouvoirs généraux de police toutes les fois qu'une autre autorité n'a pas reçu compétence par un texte particulier.

Le maire exerce son pouvoir de police sur l'ensemble du territoire communal en prévenant les troubles de l'ordre, en maintenant la tranquillité et la salubrité publiques.

Les Voies Vertes, quel que soit leur statut juridique, sont qualifiées de voies de communication au sens de l'article L 2213-1 du code des collectivités territoriales confirmé par un arrêt du Conseil d'État, et relèvent de ce fait pour leur pouvoir de police de la compétence du maire de la commune.

Le maire est aussi compétent dans les cas de superposition de gestion.

- Les compétences du Président du Conseil Général : la police de circulation sur les aménagements créés sur le domaine départemental relève de la compétence du président du Conseil Général hors agglomération.

Dans le cas de convention d'occupation du domaine public, tant que le département demeure propriétaire des ouvrages affectés à l'usage du public, le président du Conseil Général a le pouvoir de police.

Dans le cas de convention de superposition de gestion au profit du département, le président du Conseil Général a le pouvoir de police.

- Les compétences du Président du Conseil Régional : celui-ci n'exerce aucun pouvoir de police faute de routes régionales.

- Les compétences de l'État : le préfet a un pouvoir de substitution en cas de carence du maire ou du président du Conseil Général, il a compétence sur le domaine forestier.

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### □ Les mesures de police :

**Les interdictions générales ou permanentes de circulation des véhicules à moteur pour des raisons de sécurité sont jugées généralement illégales compte tenu de l'atteinte au droit d'accès des riverains et de la libre circulation des personnes.**

Certaines interdictions sont admises par la jurisprudence :

- Interdire la circulation dans un sens dans le cas d'une voie étroite.
- L'application du nouvel article L 2213-4 du code des collectivités territoriales, introduisant les notions de tranquillité publique, de qualité de l'air, de protection des espèces animales et végétales, protection des espaces naturels, des paysages et des sites, mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, forestières et touristiques.
- Interdiction du déneigement d'un chemin pour l'utilisation en piste de ski de fond (CE – 1992).
- Restriction de la circulation des poids lourds.

Il semble possible de limiter la circulation sur une voie dès qu'elle n'est pas définitive et générale : aucune disposition du code de la route ne prévoit en effet l'apposition d'une barrière sur une voie pour en limiter l'accès ; il convient alors de se référer aux mesures de police de circulation du code général des Collectivités territoriales.



Source : Sécheresse Consultants

## 4 - LES CONTRAINTES JURIDIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

### 4.4 – Intégration dans un plan vélo

En tant que produit d'appel ou comme complément à l'offre touristique existante, un projet de Véloroute ou de Voie Verte doit :

- s'appuyer sur l'identité et les atouts du territoire,
- s'intégrer à un schéma régional voire à un schéma départemental.

C'est une condition incontournable de réussite, exemples :

- La Loire à vélo,
- Le Tour de Bourgogne à vélo,
- Le Lubéron à vélo,
- Le Tour de la Baie de Somme à vélo.

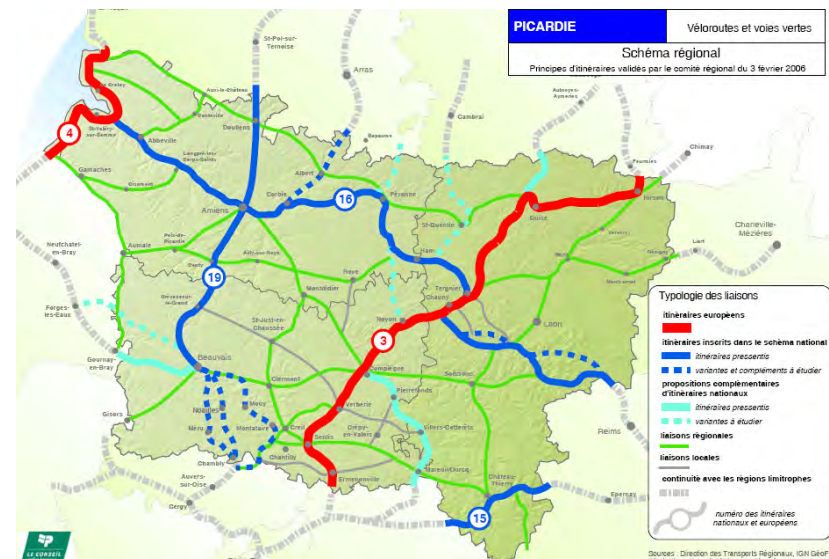
On devra définir une stratégie :

- La Loire à vélo est un produit touristique créé à partir du patrimoine des châteaux de la Loire.
- Les Véloroutes et les Voies Vertes littorales (en Gironde ou sur l'Île-de-Ré) visent une clientèle touristique en séjour.
- La stratégie itinérante est pertinente sur quelques itinéraires à fort potentiel touristique.
- Les Véloroutes et Voies Vertes rurales (Bourgogne, Hautes-Vosges) visent une clientèle d'excursion à la journée, de court séjour et itinérant sur certains parcours.



Source : Syndicat Mixte Baie de Somme du Grand Littoral Picard

Tour de la Baie de Somme à vélo : une épine dorsale en site propre pour favoriser un usage de loisirs en familles et satisfaire clientèle particulièrement européenne avec une stratégie d'itinéraire.



## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

### 5.1 – Les boucles locales

Les itinéraires en Voies Vertes et Véloroutes peuvent être complétés d'antennes et boucles locales cyclables et touristiques jouant un rôle majeur dans le développement économique et la diversification des activités touristiques.

#### ▣ Les principes

Typiquement, les Conseils Généraux qui s'engagent sur une politique cyclable souhaitent impliquer les collectivités locales pour la mise en oeuvre d'un certain nombre d'équipements complémentaires comme les boucles cyclables de découverte touristique :

- empruntant des voiries à trafic faible,
- desservant les sites majeurs touristiques ou les sites de services (hébergements, restauration, gares etc.)
- proposant des parcours plus ou moins physiques pour toutes clientèles-cibles.

#### ▣ La création des boucles locales peut être assurée :

- soit par le Conseil Général,
- soit par les communes et communautés de communes (sur leur territoire propre) ; il est souvent pertinent que la conception se fasse au niveau d'un territoire comme le Pays qui garantit la cohérence du projet en relation avec le Conseil Général et le Conseil Régional.

#### ▣ Une étude préalable de définition des tracés est indispensable.

Elle permet :

- l'identification des voiries jugées dangereuses, à écarter,
- l'analyse des trafics,
- le repérage des points,
- l'évaluation des dénivelés,
- au final de disposer d'un certain nombre d'alternatives.

#### *Attention :*

- au sentiment d'insécurité généré par les voiries empruntées trop fréquentées.

*Respecter le Cahier des Charges du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes recommandant de rester en dessous de 1000 véhicules par jour.*

*A titre indicatif, la charte qualité du Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes en Picardie préconise un trafic maximum de 500 véhicules par jour.*

- aux dénivelés trop forts sur de trop longues distances, réservés aux seuls cyclistes sportifs. Le Cahier des Charges du Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes conseille de rester en dessous de 150 m de dénivelé.
- aux longueurs trop importantes. Pour accueillir les familles et le public peu entraîné, les boucles devront proposer une sélection suffisante d'itinéraires de 25 km maximum (aller-retour).
- aux boucles sans réel attrait touristique, réalisées pour des raisons « politiques ».

#### *Attention :*

*La réglementation interdit aux structures locales d'apposer leur logo sur les mâts ou sur les panneaux directionnels jalonnant les boucles sur le domaine public routier. En revanche, il est recommandé de les faire figurer sur les panneaux R.I.S., voire sur les totems et panneaux d'entrée des itinéraires.*

## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

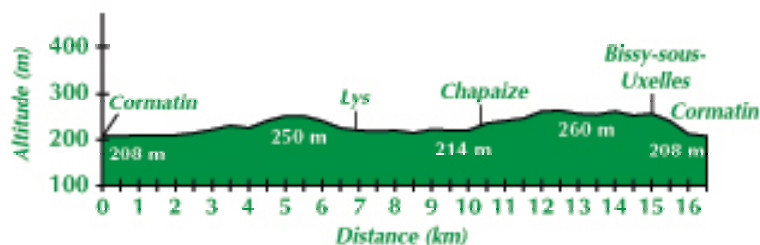
*Bourgogne du sud :*  
**Vingt-cinq boucles** balisées **autour de la Voie Verte**,  
 empruntant des petites routes fréquentées  
 par moins de 1000 véhicules/jour

**Exemple : Boucle 10 "Audace Romane et Appartements Dorés"**

**Parcours:** Voie Verte (mini-RIS au PK 39,1) 5 km via Chazelle et Nazilly - Lys 3 km - Chapaize 2,5 km - Bissy-sous-Uxelles 1 km - Bessuge 3 km - Cormatin (retour sur la Voie Verte au PK 37) 2 km - Voie Verte

**Niveau de difficulté:** 16,5 km

**Durée:** 1h30



Source : Sécheresse Consultants

Sur une des boucles  
 de la Voie Verte de Bourgogne du Sud



## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

### 5.2 – Intermodalité

#### ❑ L'accessibilité est un élément fort pour le succès d'une véloroute.

En zones péri-urbaines, l'accès aux itinéraires s'effectue le plus souvent à vélo mais en zone rurale, l'intermodalité doit être encouragée (services en gare, infrastructures favorisant le rabattement).

Cette pratique indispensable et très demandée par la clientèle itinérante peut s'étendre à des clientèles plus locales de types excursionnistes à condition de proposer un service bus ou ferroviaire adapté.

|                  | Location de vélos                        | Parc à vélos                                                                    | Goulotte sur les escaliers                    | Jalonnement en gare      | R.I.S.               |
|------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------|----------------------|
| Gare principale  | X                                        | X                                                                               | X                                             | X                        | X                    |
| Gare secondaire  |                                          | X                                                                               | X                                             |                          |                      |
| Maître d'ouvrage | Collectivité locale<br>Prestataire privé | SNCF pour les travaux d'aménagement, et Collectivité locale pour l'exploitation | R.F.F. ou SNCF en fonction de la localisation | S . N . C . F . / Région | Selon Positionnement |

Source Altermodal

#### ❑ Le rôle des Collectivités locales et des Pays

Ils peuvent se positionner sur deux niveaux d'intervention :

- La maîtrise d'ouvrage pour l'exploitation des vélostations en gare (location de vélos et parc à vélos).
- La coordination générale du développement de l'intermodalité.
- La mise en place de la signalisation de rabattement entre la gare et la Véloroute.

*L'organisation de l'intermodalité passe par des démarches de concertation avec les transporteurs.*

*Des contacts - en particulier avec la SNCF - doivent être pris par le Conseil Régional pour définir les axes possibles d'amélioration de l'accessibilité à vélo.*

*Les aménagements prioritaires à développer sont :*

- Augmenter le nombre de trains accessibles aux cycles,
- Mettre en place des parcs à vélos sur les parvis des gares,
- Développer la location de vélos dans les gares principales,
- Installer des goulottes sur les escaliers d'accès aux quais,
- Orienter les usagers de la gare vers la Véloroute et inversement.

#### Mise en oeuvre d'une accessibilité vélo dans les TER d'Aquitaine



#### Une ligne de bus pour le transport des vélos et des pratiquants

Le Conseil Général de Saône-et-Loire a profité du renouvellement de la convention d'une ligne pour imposer cette possibilité au transporteur sélectionné. 5 des 7 véhicules neufs climatisés sont équipés de racks à vélo intégrés, Cela facilite aussi les retours de randonneurs avec leurs vélos, vers les villes et les gares.



## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

### 5.3 – Cohabitation des publics

Les Véloroutes et Voies Vertes étant des équipements destinés à plusieurs clientèles, il convient de leur apporter des conseils de prudence et de respect.

La Voie Verte étant un aménagement ouvert à tous les modes de transport non motorisés, la bande de roulement est accessible à un éventail d'utilisateurs et de modes de pratiques.

Les problèmes de cohabitation entre usagers sont généralement dus aux différentiels de vitesses entre les pratiquants expérimentés et les débutants, ainsi qu'un manque de civisme.

Confort et sécurité d'usage dépendent du dégagement des abords immédiats (pas d'obstacles), d'une bonne visibilité, surtout en virage, du degré d'entretien et donc de la propreté de la voie, du système d'évacuation des eaux adopté, de l'implantation des éléments d'éclairage, notamment en milieu urbain, périurbain et en tunnel.



Message de cohabitation sur l'Île de Ré

*Dans tous les cas, l'usager est tenu de respecter le code de la route.*

*Les problèmes les plus fréquemment rencontrés sont liés :*

- au non respect de la signalisation (feu, stop...),
- au manque de considération des automobilistes (vitesse excessive, dépassement dangereux, tourne-à-droite trop rapide...),
- au défaut d'éclairage ou de visibilité des cyclistes,
- au refus de priorité du cycliste vis-à-vis d'une automobile.

**ITINÉRAIRE CYCLABLE**

**VEHICULES, CYCLISTES**  
**Ralentissez !**

**Cet aménagement est ouvert à toutes les pratiques non motorisées**  
(Sauf véhicule d'exploitation et riverains)

Pour votre sécurité et votre confort :

- Cyclistes, roulez à droite et sur une seule file
- Dépassez avec précaution
- Faites usage de votre avertisseur
- Respectez la signalisation en place

**Je respecte aussi la nature :  
je remporte mes déchets**

**SUR LA VOIE VERTE,  
J'AI LE TEMPS !**

**BON SEJOUR !**

## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

### 5.4 – Services et animation d'un itinéraire

#### ▣ Les services liés

à la location/réparation/ transport des vélos (et rollers)

- Matériel garanti.
- Gamme large pour tous les publics.
- Système de navettes pour les personnes et les vélos.

#### ▣ Hébergement - restauration

- Sensibilisation des restaurateurs, hôteliers, gestionnaires de campings, propriétaires de chambres d'hôtes à l'accueil des usagers.
- Équipements utiles comme des locaux fermés.
- Services spécifiques comme les paniers-repas ou le transport des bagages.



LOGIS VÉLO

Deux labels existent au plan national qui reconnaissent la qualité de l'accueil des cyclotouristes dans les différentes formes d'hébergement :

« Logis Vélo »

<http://www.logis-de-france.fr>

« Rando Accueil ».

<http://www.rando-accueil.com>



**Charte de qualité des loueurs professionnels des régions Centre et Pays de la Loire.**

Les loueurs professionnels s'engagent à offrir un service de location qualifié à vocation touristique, sur la base de critères obligatoires et fortement conseillés.

**Le Conseil général Lot-et-Garonne et Voies Navigables de France lancent un appel à projets sur les maisons éclusières (Sud Ouest janvier 2008)**

«Les maisons éclusières pourraient répondre à certains besoins des cyclistes, piétons et promeneurs qui empruntent la voie sur berge : services de location et de réparation de vélos, hébergements touristiques, services de restauration, services d'alimentation de première nécessité ou encore vente et valorisation de produits régionaux.»

«Sur d'autres tronçons du canal latéral à la Garonne, ça a bien fonctionné» (La direction inter-régionale du Sud-Ouest à VNF).



Service « vélo »  
Voie Verte Bourgogne du sud

Source : Ludisport



Source : Sécheresse Consultants

**Le Café de la Gare** – Une initiative intéressante à Charnay-lès-Mâcon (71) : la municipalité a acquis et réhabilité cette ancienne auberge située au départ de la Voie Verte et l'a confiée à un gérant privé qui l'exploite en restaurant de tourisme de 50 couverts avec cuisine traditionnelle (fermeture le soir et 2 semaines en hiver).

## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

### Accueil Restauration

| Caractéristiques du service                                                                                                 | Niveau de performances requis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Critères obligatoires</b>                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ➔ Apporter un accueil personnalisé et attentionné aux touristes à vélo                                                      | L'hébergeur doit manifester une attention particulière au touriste à vélo à son arrivée ou au retour de circuit (il pourra par exemple, lui offrir une boisson chaude ou froide à son arrivée – pack pour les campings).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| ➔ Mettre à disposition des touristes à vélo les informations touristiques et de service utiles à leur séjour dans la région | L'hébergeur doit mettre à disposition de son client une documentation de base traduite en langues étrangère (anglais, allemand, néerlandais) :<br>➔ documentation touristique (carte touristique, guide hébergement-restauration, guide pratique),<br>➔ informations utiles (horaire train et bus, OT/SI),<br>➔ documentation spécifique au vélo (itinéraires cyclables, points de location de vélos et petit matériel, ateliers de réparation, commerces et hébergements spécialisés).<br>Il doit par ailleurs communiquer par voie d'affichage les coordonnées des loueurs et réparateurs de vélo professionnels. |
| ➔ Etre en mesure de conseiller le touriste à vélo sur le déroulement de son séjour                                          | Il doit être en mesure de conseiller le client sur les itinéraires vélo, les visites de site, le réseau cyclable, etc. Il devra pour cela avoir parcouru les itinéraires à proximité.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| ➔ Offrir un petit déjeuner adapté aux touristes à vélo                                                                      | L'hébergement (sauf camping et locations meublées) doit proposer au touriste à vélo un petit déjeuner complet et adapté à l'effort (viennoiseries fromage, fromage blanc, céréales, fruits, œufs, confiture, pains variés, etc.).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ➔ Offrir la possibilité de préparer un panier repas pour le déjeuner (payant)                                               | L'hébergeur (sauf camping et locations meublées) doit être en mesure de préparer un panier repas sur demande du client (formulée au plus tard la veille).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |

Source Odit France

| Caractéristiques du service                                                                                         | Niveau de performances requis                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Critères obligatoires</b>                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ➔ Etre équipé d'un abri à vélos sécurisé de plain-pied                                                              | L'hébergement doit disposer d'un abri sécurisé (soit au minimum un lieu couvert et fermé) sur place ou à proximité immédiate (moins de 300 mètres) afin de pouvoir entreposer les vélos.                                                                                                                                 |
| ➔ Pouvoir mettre à disposition un kit de réparation complet pour les petites avaries                                | L'hébergeur doit pouvoir mettre à disposition du touriste à vélo un kit complet de réparation en cas de petite avarie (matériel de crevaisson, câble de frein, jeu de clés classiques taille 6 à 17 et clés à 6 pans, huile, ampoules, pompe à pied).                                                                    |
| ➔ Disposer des équipements nécessaires pour le nettoyage des vélos                                                  | L'hébergeur doit mettre à disposition des touristes à vélo un espace équipé ou au minimum un équipement spécifique (jet d'eau, brosse) pour le nettoyage des vélos.                                                                                                                                                      |
| ➔ <u>Pour les chambres d'hôtes et meublés locatifs</u><br>Offrir un espace détente                                  | L'hébergement doit disposer d'un espace salon favorisant la détente et l'échange.                                                                                                                                                                                                                                        |
| ➔ Informer les touristes à vélo sur les conditions météorologiques                                                  | L'hébergeur doit informer le visiteur sur la météo par le canal de son choix (ex. : affichage, câble, Internet, journal, carte-mémo Météo France, journal, etc.)                                                                                                                                                         |
| ➔ Pouvoir assurer le transfert des bagages des touristes à vélo au prochain point d'hébergement (gratuit ou payant) | Il doit pouvoir proposer un service de transfert de bagage de son domaine au lieu d'hébergement suivant de son client. A défaut d'assurer cette prestation lui-même, l'hébergeur fera appel à un prestataire extérieur (taxis par exemple).                                                                              |
| ➔ Offrir aux touristes à vélo la possibilité de laver et sécher leur linge (gratuit ou payant)                      | L'hébergeur doit mettre à disposition des touristes à vélos les équipements nécessaires afin qu'ils puissent réaliser le lavage et le séchage de leurs vêtements :<br>➔ machine à laver le linge ou évier pour laver le linge à la main,<br>➔ sèche-linge ou local pour faire sécher.                                    |
| ➔ Mettre à disposition des touristes à vélo un service de location vélo (payant ou gratuit)                         | L'hébergeur doit pouvoir mettre à disposition des touristes un vélo sur place.<br>A défaut d'en posséder, il doit être en mesure d'indiquer au touriste à vélo le point de location le plus proche (inférieur à 1 km) ou de se faire livrer les vélos. Le délai requis de réservation sera de 48H.                       |
| ➔ Mettre à disposition du touriste à vélo des accessoires sur place ou à proximité (gratuit ou payant)              | L'hébergeur doit pouvoir mettre à disposition des touristes des accessoires vélo (casque homologué, remorque, antivol, panier, porte gourde...) sur place.<br>A défaut d'en posséder, il doit être en mesure d'indiquer le point de location le plus proche (inférieur à 1 km) ou de faire livrer le matériel sur place. |

## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

### 5.5 – Accompagnement : animation, information, promotion et communication

La qualité de l'accompagnement du projet en termes de services spécifiques d'accessibilité, de location, d'adaptation des hébergements aux demandes d'une clientèle exigeante et la réalisation d'éditions de topo-guides sont des facteurs tout aussi importants d'attractivité d'un itinéraire.

#### ❑ Animation

La valorisation des Véloroutes et Voies Vertes passe par la mise en réseau des opérateurs à l'échelle locale. Les intercommunalités et Pays peuvent jouer un rôle essentiel dans le développement d'une offre adaptée.

#### ❑ Information

Information des utilisateurs, par des panneaux d'information ou d'interprétation, des cartes et des brochures, et par les offices de tourisme.

#### ❑ Promotion

- Localement, les comités départementaux et régionaux du tourisme ont intérêt à assurer une promotion interne et transversale pour faire connaître ces aménagements aux acteurs concernés.

- Actions en fonction des clientèles cible.

#### ❑ Communication

- Elle doit s'intégrer à la communication sur l'image de la destination.

- Ses objectifs sont à la fois quantitatifs, avec la recherche d'un surcroît de notoriété ou de gain de parts de marché, et qualitatifs, avec le ciblage de clientèles prioritaires, l'amélioration de l'image, de l'information ou du service.

#### ❑ Événements

Autour des itinéraires comme la fête nationale «Tous à vélo», chaque premier week-end de juin, ou des manifestations sportives, des parcours ludiques ou encore l'organisation de circuits de découverte pour les professionnels du voyage et les journalistes spécialisés.

#### ❑ Site Internet

Création d'un site accessible en plusieurs langues, atout indispensable.



Site Internet du Tour de Bourgogne à vélo



# 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

## 5.5 – Accompagnement : animation, information, promotion et communication

### ▣ Le guide détaillé du parcours

Il doit couvrir une surface correspondant à une destination-phare.

Il est préférable que la zone qu'il couvre corresponde à un large territoire. Ceci permet de renseigner précisément les usagers sur les services proposés, dans un rayon utile et pertinent.

Une carte générale, couvrant le territoire concerné, présente le tracé principal et l'ensemble des boucles ; chaque boucle fait l'objet d'une carte plus détaillée. On retrouve sur ces cartes les services proposés dans les villes et villages traversés.

Les informations utiles à faire figurer dans ce guide :

- Les hébergements touristiques,
- Les points d'information,
- Les commerces de bouche,
- La restauration,
- Les services de réparation,
- Les sites touristiques principaux,
- La localisation des gares / arrêt d'autocars / parking d'accès,
- L'infrastructure,
- Les informations de sécurité.

*Les guides et carnets de route sont proposés au public, à titre gratuit ou non, par l'intermédiaire des prestataires de services ou dans les librairies et les kiosques lorsqu'ils sont réalisés par des éditeurs spécialisés.*

*On doit y trouver toutes les informations pratiques nécessaires à un séjour touristique, à savoir :*

- *une cartographie détaillée (parcours numérotés, mis en couleur, avec niveau de difficulté),*
- *une visualisation facile des sites touristiques,*
- *les coordonnées des différents prestataires de services vélo,*
- *une présentation des activités proposées, avec des contacts,*
- *des fiches reprenant l'ensemble de ces informations par parcours,*
- *l'échelle entre le 50 000<sup>ème</sup> et 70 000<sup>ème</sup>.*



Source : Cyclistes en Baie de Somme, Syndicat Mixte Baie de Somme du Grand Littoral Picard

## 5 - LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES COMPLÉMENTAIRES

## 5.6 – Commercialisation

La clientèle autonome organise elle-même son séjour, sélectionne ses itinéraires, réserve ses hébergements ainsi que d'autres prestations telles que la location de vélos et le transfert de bagages, et utilise les guides touristiques.

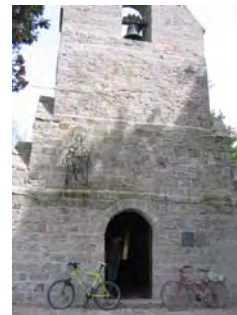
## La distribution par un intermédiaire

Ce mode de distribution fait intervenir un professionnel de l'organisation de voyages (un tour opérateur, une agence réceptive, un office de tourisme autorisé) qui va assembler et proposer tout ou partie d'un ensemble de prestations et de services nécessaires au séjour à vélo :

- sélection des itinéraires,
- mise à disposition de cartes,
- location de vélos,
- transport de bagages,
- restauration et hébergement,
- visites culturelles...



Source : Baie de Somme,  
Conseil Régional Picardie,  
C. Brabander, juin 2008



### Trois types de tour-opérateurs

- ➡ Les tour-opérateurs spécialisés dans les voyages à vélo et/ou sur le vélo et les autres formes de randonnées
- ➡ Les tour-opérateurs généralistes incluant une partie vélo dans leur programme
- ➡ Les opérateurs touristiques publics (Services loisirs accueil ) qui proposent des circuits à vélo

*Il existe peu de tour-opérateurs organisateurs de voyages à vélo.*

Ci dessous un produit proposé par France Randonnée,  
agence spécialisée.

