

Association Française des Véloroutes et Voies Vertes - 06-03-13 -
La Délégation régionale Aquitaine
Association Vélo-Cité Bordeaux 16 rue Ausone 33000 Bordeaux. E. Leroy et
Daniel Brisset délégués régionaux
La Délégation régionale Midi-Pyrénées
Association Vélo 5 av. F. Collignon 31200 Toulouse. J. Savary délégué
régional

Avis de l'AF3V (région Aquitaine)

Sur le projet de révision du Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes région Aquitaine

6 mars 2013

Cet avis est issu de la journée d'étude organisée le 2 Mars 2013 à Bordeaux, qui a réuni les associations du réseau AF3V et des associations et individuels sympathisants (voir liste en Annexe 1).

Il se base sur le document de 2 pages (avec carte) transmis le 25 Février 2013 par Indiggo.

Axes européens

La Vélodyssée (EV1)

L'AF3V approuve le projet et le tracé proposés.

L'AF3V demande que la Vélodyssée (EV1) officiellement inaugurée mais inachevée dans les Pyrénées-Atlantiques, soit rapidement aménagée en totalité à partir de Tarnos (fin actuelle sur la rive droite de l'Adour) et jusqu'à la frontière espagnole.

L'AF3V demande aussi l'amélioration de la qualité de certains portions dans les Landes et en Gironde (revêtement, jalonnement défaillant comme dans Biscarosse, ...).

L'AF3V souligne enfin l'insuffisance actuelle des haltes-services le long de cet itinéraire.

La Véloroute des Pèlerins (EV3) 1- Entre Bordeaux et Dax

L'AF3V note que le choix effectué par le Schéma national pour l'EV3 en Aquitaine effectuée, dans son ensemble, un grand détour par le canal de Garonne jusqu'à Buzet et par Mézin, Gabarret et Villeneuve-de-Marsan (allongement du parcours), mais note que cet itinéraire présente l'avantage d'être commun avec la V80 (canal de Garonne) déjà aménagée, et d'être en quasi-totalité en site propre puisque les Landes ont déjà leur partie en Voie Verte, et le Lot-et-Garonne aménage sa partie en Voie Verte.

L'AF3V demande que la portion déjà ouverte dans les Landes entre Gabarret et Villeneuve-de-Marsan soit améliorée au niveau du revêtement pour respecter le Cahier des charges national des Véloroutes

et Vertes (voir Annexe 2).

L'AF3V s'oppose à la proposition de boucle sud entre Bordeaux et Langon (via La Brède-Hostens-Villandraut-Bazas) qui allongerait inutilement cet itinéraire de l'EV3 déjà non direct.

L'AF3V considère que dans cette zone l'EV3 doit se confondre avec la V80 (de Créon à La Réole), ou longer la Garonne.

Remarque: La piste R. Lapébie relie Créon à Sauveterre-de-Guyenne. La Communauté de communes du Réolais a un projet de Voie Verte entre le moulin de Loubens et La Réole. À terme Créon-La Réole sera aménagé en quasi-totalité en Voie Verte.

Remarque: cette variante Bordeaux-La Brède-Hostens-Villandraut-Bazas-Langon pourrait être aménagée par la Gironde comme une boucle départementale.

NB : la véritable alternative pour l'EV3 en Aquitaine serait un axe direct nord-sud Bordeaux-Hostens-Captieux-Roquefort-Mont-de-Marsan. Mais cet axe est différent de celui qui est retenu au Schéma national.

**La Véloroute des Pèlerins (EV3) 2- Entre Dax et la vallée des Aldudes (frontière espagnole) :
demande de deux itinéraires alternatifs à partir d'Urt ou Port de Lanne : Variante 1 par le Pays Basque intérieur / Variante 2 par l'Adour et la Nive**

Le projet de SR3V Aquitaine propose que l'itinéraire EV3 suive la rive droite de l'Adour depuis Dax jusqu'à Port-de-Lanne, ou jusqu'à Urt (itinéraire précis non défini), puis traverse les Pyrénées-Atlantiques par St-Palais, St-Jean-Pied-de-Port, la vallée des Aldudes, Urrepel, et en Espagne le col Urkiaga (altitude 890m). L'objectif est de suivre le plus possible un des itinéraires jacquaires pédestres.

L'AF3V demande que ce futur itinéraire, qui par nature présentera des dénivelés significatifs (franchissement d'un massif montagneux), respecte autant que possible la norme de 3% de dénivelés. Elle demande aussi qu'il offre un niveau de sécurité élevé : choix de petites routes peu circulées, avec jalonnement d'alerte (panneaux « Attention cyclistes » et « Je dépasse 1,50m »), créations de sur-largeurs cyclables –si besoin avec élargissement de la chaussée-, et, en cas de route circulée, piste cyclable parallèle.

L'AF3V demande qu'un deuxième itinéraire pour l'EV3 soit ajouté au Schéma régional des VVV entre Port-de-Lanne (ou Urt) et la vallée des Aldudes-St Jean-Pied-de-Port, en passant par la vallée de l'Adour, Bayonne et la vallée de la Nive.

Cet itinéraire attractif et plat suivrait des vallées: vallée de l'Adour en rive droite (Landes) jusqu'à Bayonne, puis vallée de la Nive avec une Voie Verte qui existe déjà de Bayonne à Ustaritz, puis des petites routes par Cambo-les-Bains, Espelette, Ixassou, Bidarray, St-Martin d'Arossa, et St-Etienne de Baïgorry. L'EV3 continuerait par la vallée des Aldudes, avec

une branche d'accès à St-Jean-Pied de Port par Irouléguy.

La création de deux itinéraires EV3 (variantes) satisfera un plus large public qu'avec un itinéraire unique, et irriguera plus en profondeur le Pays Basque en desservant aussi la vallée de la Nive, très touristique.

Remarque: La Loire à vélo propose des variantes de ce type, qui font partie intégrante de l'itinéraire et sont jalonnées de la même façon.

Axes nationaux

Ajout des axes nationaux V81, V82, V86, V90, V9, V921

L'AF3V approuve que le Schéma régional Aquitaine intègre tous les axes nationaux ajoutés au Schéma national des VVV lors de l'actualisation de 2010 (l'AF3V demande ces Véloroutes depuis 2001), avec les remarques et demandes suivantes.

V82 Vallée de la Baïse

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine, et souligne l'importance de le raccorder à la V86 (Vallée du Lot).

V86 Vallée du Lot

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

L'AF3V demande une sécurisation des portions sur RD circulées et des traversées de routes et de rivières (ponts), et la jonction avec la Véloroute du canal V80, voir plus loin.

Jonction canal-Aiguillon ou des trois Véloroutes V80-V82-V86: une priorité

L'AF3V demande que le Conseil Régional et l'Etat soutiennent la réalisation rapide de **la jonction entre la Véloroute V82** Vallée de la Baïse, **la Véloroute V80** du canal de Garonne (à Damazan et Buzet-sur-Baïse) **et la Véloroute V86** vallée du Lot à Aiguillon. Ce « point noir » nécessite la sécurisation des traversées de la Garonne et du Lot.

V90 Vallée de l'Isle et vallée de la Loue (Sablons-Périgueux-Excideuil).

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

Axe Vallée de la Vézère

L'AF3V approuve l'ajout d'un axe Véloroute de la vallée de la Vézère (de Limeuil à Terrasson-Lavilledieu) au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

Pour insérer cet axe dans un réseau, il pourrait être prolongé en Corrèze jusqu'à Brive (antenne), et revenir à Souillac par Chavagnac, Salignac et la vallée de la Borrèze, pour rejoindre la V91 et la V87.

Cet itinéraire de jonction pourra être ajouté au Schéma national lors de la prochaine révision.

La Délégation Régionale de l'AF3V pour la région Limousin soutient ce projet de liaison Limeuil-Terrasson-Lavilledieu-Brive-Souillac.

V91 Vallée de la Dordogne

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

L'étude de faisabilité détaillée de cette Véloroute a été achevée en 2012. Cette Véloroute présente un fort potentiel touristique, et sa création entraînera des retombées économiques importantes.

L'AF3V demande que le Conseil Général de la Dordogne aménage cette Véloroute en maîtrise d'ouvrage départementale, pour accélérer la réalisation, et surtout assurer l'homogénéité et la qualité de l'itinéraire, donc son attractivité.

V92 Marthon-Exideuil

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

V80 Véloroute des Deux Mers

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

Modification de la V80 entre Bordeaux et l'Océan (estuaire)

L'AF3V approuve la modification de l'itinéraire de la V80 qui passerait de la rive gauche de l'estuaire à la rive droite, en souhaitant que la Charente-Maritime et la région Poitou-Charentes décident d'aménager la poursuite rive droite jusqu'à Royan.

V80 : continuité entre Sauveterre-de-Guyenne et La Réole-Fontet (canal de Garonne et largeur de la Voie Verte)

L'AF3V approuve la création d'un itinéraire V80 continu, reliant l'EV3, qui arrive à Créon, avec la partie existante de la V80 le long du canal de Garonne.

Vu la fréquentation de cette Voie Verte en sortie d'agglomération, déjà importante, et qui ira en croissant, l'AF3V demande l'élargissement de la Voie Verte R. Lapébie actuelle de 2,50m à 3m, et l'adoption d'une largeur minimale de 3m pour les sections futures Sauveterre-moulin de Loubens-La Réole-Fontet.

V81 Véloroute du Piémont Pyrénéen

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

V81 dans les Landes et les Pyrénées-Atlantiques entre Bayonne et Bellocq :
l'AF3V demande un itinéraire principal de la V81 en rive gauche de l'Adour, des Gaves réunis et du Gave de Pau, et une variante de la V81 par Came et Salies-de-Béarn

L'AF3V rappelle que l'itinéraire V81 est actuellement mis en œuvre par le département des Pyrénées-Atlantiques qui aménage la « Véloroute Pyrénées-Gave-Adour ». Dans le Schéma départemental décidé en 2008, cette Véloroute suivait la rive gauche de l'Adour, puis celle des Gaves réunis entre Bayonne et Peyrehorade, puis rejoignait Sorde-l'Abbaye (4km), puis suivait la rive gauche du Gave de Pau.

Voir page 20 avec carte et ce texte (extraits) :

«Opération 5- L'autre itinéraire suit le Gave de Pau, puis les Gaves Réunis et pour finir l'Adour sur un linéaire de 150km, de Lestelle-Betharam à Bayonne. Il est proposé de l'aménager en voie verte de part et d'autres des agglomérations qui sont des centres générateurs de fréquentation pour une pratique essentiellement loisir. Ce sont 55km qui sont à aménager de cette manière... Le Conseil Général des Landes et la Communauté de Communes du Pays d'Orthe ont donné leur accord pour étudier l'aménagement de la partie les concernant entre Lahontan et Hastingues. »

Cet itinéraire continu, plat, et magnifique, en bord de rivière, correspond parfaitement à ce que les cyclistes attendent d'une Véloroute.

Le projet de Schéma régional Aquitaine, tel qu'il est défini en Mars 2013, propose pour la V81 l'itinéraire suivant :

De Bayonne à Urt : rive droite de l'Adour (dans les Landes) ;

D'Urt à Guiche (pont de Peyroutic-confluent Adour/Bidouze) : rive gauche de l'Adour (dans les Pyrénées-Atlantiques) ;

De Guiche à Bellocq : nouvel itinéraire prévu par les Pyrénées-Atlantiques en 2013: Voie Verte sur les berges de la Bidouze par Bidache, jusqu'à Came, puis petites routes avec dénivelés importants entre Came et Castagnède, puis Voie Verte Castagnède-Salies-du-Béarn-Bellocq en cours de création (ouverture juin 2013).

Selon ce projet l'itinéraire quitterait les berges des rivières, aurait 8km avec dénivelés, et ne passerait plus à Peyrehorade, à l'abbaye d'Arthous (Centre départemental du Patrimoine) et à Sorde-l'Abbaye.

L'AF3V demande que l'itinéraire principal retenu pour la V81 soit l'itinéraire continu en rive gauche de l'Adour, puis des Gaves Réunis, puis du Gave de Pau, avec passage dans les Landes par l'abbaye d'Arthous (Centre départemental du Patrimoine), Peyrehorade (nombreux services, gare), et Sorde-l'Abbaye.

C'est itinéraire plat et en bord de rivière et riche en patrimoine à découvrir, est celui qui correspond le mieux à un itinéraire de Véloroute destinée au grand public.

Son aménagement nécessite la coopération entre les deux départements, que souhaite l'AF3V.

Autres arguments justifiant cette demande :

- à la sortie de Bayonne, la ville a déjà créé une magnifique piste cyclable sur le quai Resplandy, partiellement en encorbellement. Cet aménagement lourd mérite d'être prolongé vers Urt. Dans Bayonne, il se connecte parfaitement à une traversée cyclable de la ville, déjà existante, qui permet de rejoindre la Vélodyssée (EV1) au pont Grenet.

- entre Bayonne et Urt un itinéraire relativement peu coûteux est possible en longeant l'Adour (élargissement de la D261 et piste cyclable ou sur-largeurs cyclables, tronçons en voie verte cf à Lahonce, à Urt 4km, ...).

- cet itinéraire rive gauche entre Bayonne et Urt servira beaucoup pour les déplacements quotidiens à vélo entre Bayonne et les communes « dortoirs » de Lahonce, Briscous, Urcuit, Urt, ... Il présente un grand intérêt pour l'agglomération (PDU, Agenda 21, ...), et à ce titre son aménagement est prioritaire.

L'AF3V propose aussi la création d'une liaison directe entre la V81 à Sames-Hastingues et l'EV3 à Port-de-Lanne, en créant une piste sur le pont de la voie ferrée sur les Gaves réunis à Hastingues, et en sécurisant le passage sur le pont de la D817 sur l'Adour (autre solution : créer une passerelle sur l'Adour à Port-de-Lanne pour éviter le pont de la D817).

L'AF3V propose que la V81 comporte une variante, ou itinéraire bis, Guiche-Bidache-Same-Castagnède-Sauveterre-de-Béarn-Bellocq.

Cette variante correspond à l'itinéraire du projet actuel du Conseil Général, avec les bords de la Bidouze de Guiche à Came, la montée sur petites routes vers Castagnède, la Voie Verte Castagnède-Sauveterre-Bellocq.

Cette variante sera attractive car elle comportera plus de 60% en Voie Verte et desservira Salies-de-Béarn, ville touristique offrant de nombreux services.

Par contre, elle aura 8km sur chemins ruraux à forts dénivelés.

Remarque : la création de deux itinéraires alternatifs et voisins entre Guiche et Bellocq favorisera l'ensemble de cette zone géographique qui couvre deux départements.

Remarque : La Loire à vélo comprend des variantes jalonnées de ce type.

Axes départementaux d'intérêt régional

Gironde

L'AF3V approuve l'ajout des axes proposés dans ce département, en formulant les remarques et demandes suivantes :

Axe Langon-Bazas-Mios-bassin d'Arcachon (jonction avec l'EV1)

L'AF3V demande que cet itinéraire, en grande partie déjà ouvert, soit relié à Langon par une Voie Verte créée sur l'ancienne voie ferrée entre la gare de Roaillan et Langon.

Axe Bordeaux-centre-La Brède-Hostens

L'AF3V demande que la Voie Verte en cours d'aménagement entre Hostens et La Brède soit prolongée par des pistes cyclables continues jusqu'à Bordeaux-centre (Gare St-Jean).

Axe Bordeaux-Lacanau Océan (jonction EV1)

L'AF3V demande une amélioration du début de cette Voie Verte existante, dans Bordeaux.

Axe Bordeaux-Pointe de Grave par la rive gauche de l'estuaire

L'AF3V approuve la création de cet axe à très fort potentiel touristique, qui permettrait aussi de traverser l'estuaire par le bac de Port Médoc pour rejoindre la Voie Verte existante à Blaye, et l'itinéraire prévu rive droite de l'estuaire.

L'AF3V demande que les aménagements cyclables de la Gironde adoptent le statut de Voies Vertes, et cette appellation

L'AF3V demande que l'appellation actuelle « pistes cyclables » soit remplacée par « voies vertes », et que le statut actuel de « route départementale », adopté pour les pistes cyclables, soit remplacé par le statut de « voie verte ».

Ce changement est nécessaire pour :

- Mettre la pratique actuelle sur ces aménagements, qui est une pratique de mixité des usagers piétons et cyclistes, en conformité avec le statut de voie verte qui permet cette mixité ;
- Accroître l'attractivité touristique de ces aménagements, la Voie Verte étant de plus en plus connue et appréciée ;
- Assurer la cohérence du Shéma régional des Véloroutes et Voies Vertes, constitué d'aménagements ayant le statut de Véloroute ou le statut de Voie Verte.

Remarque : le statut de « Voie Verte » permet l'utilisation par les véhicules d'entretien, de police et de secours (et fonctionne parfaitement dans toute la France).

Gironde et Landes

Axe nord-sud entre Gironde et Landes, reliant la Voie Verte Mios-Bazas et Mont-de-Marsan

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine.

Cet axe reliera la V80 à l'EV3 et offrira un « raccourci » aux cyclo-randonneurs de l'EV3 .

L'axe prévu semble suivre le tracé d'une ancienne voie ferrée entre Saint-Symphorien, Sore et Mont-de-Marsan, aujourd'hui privatisé sur certaines parties.

L'AF3V demande que cet axe soit plutôt aménagé sur le tracé de l'ancienne voie ferrée Bazas-Captieux-Roquefort, déjà ouverte à la circulation des piétons et des cyclistes, et considéré comme une Voie Verte par le département des landes.

En effet, le potentiel touristique de cet itinéraire est supérieur, avec Bazas, ville au riche patrimoine, Roquefort, la chapelle de Lugaut, un beau viaduc, ...

Landes

L'AF3V approuve l'ajout des axes proposés dans ce département, en formulant les remarques et demandes suivantes :

Axe le long de l'Adour dans les Landes entre Dax et Aire-sur-Adour

L'AF3V approuve la proposition d'axe le long des berges de l'Adour entre Dax, Mugron, Saint-Sever, Grenade-sur-l'Adour et Aire-sur-Adour, car il se connectera à un axe des bords de l'Adour retenu au Schéma régional de Midi-Pyrénées, entre Barcelonne-du-Gers et Tarbes. L'AF3V a demandé cet axe inter-départemental « vallée de l'Adour » depuis 2001.

L'AF3V demande l'amélioration du revêtement de la Voie Verte existante entre Hinx et Saint-Sever, pour qu'elle soit ouverte en permanence et respecte le Cahier des charges national (voir en annexe 2).

Axe Mont-de-Marsan à Saint-Sever

L'AF3V approuve l'ajout de cet axe au Schéma régional des VVV de l'Aquitaine. Il pourra être réalisé en Voie Verte sur l'emprise disponible d'une ancienne voie ferrée.

L'AF3V demande l'ajout d'un axe est-ouest reliant directement Mont-de-Marsan à l'Océan (60km , dont 30% déjà ouverts)

L'AF3V demande l'ajout au Schéma régional des VVV Aquitaine d'un axe reliant la ville de Mont-de-Marsan, pôle générateur de déplacements cyclables, et carrefour d'itinéraires cyclables, avec l'Océan et l'itinéraire Vélodyssée (EV1).

Cet axe est déjà aménagé sur 23km entre Vielle et l'étang de Léon et Taller (Voie Verte « Lo Camin de Hé »).

Comme le projet d'itinéraire EV3 devrait passer à Tartas, l'itinéraire restant à créer (en Véloroute jalonnée) serait : Tartas- Lesgor-Taller.

Pyrénées-Atlantiques

L'AF3V s'oppose à l'ajout des axes proposés dans ce département.

Véloroute des cols : l'AF3V refuse l'inscription de cette « Route des cols » cyclo-sportive au Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes

L'AF3V s'étonne que le projet de Schéma régional des VVV Aquitaine retienne un itinéraire qui est ouvert depuis plusieurs années, et qui est un itinéraire à très fort dénivelés, qui monte à tous les cols les plus élevés du département. Il s'agit d'un itinéraire destiné à des cyclistes sportifs et non chargés.

NB : Dans la revue « Vélos et Territoires » n°14 2008 cet itinéraire est classé par le département dans les « Itinéraires cyclotouristiques » et pas dans les Véloroutes.

Dans le document « Schéma départemental cyclable des Pyrénées-Atlantiques 2008 », le département adopte une opération 6 : « *Jalonnement et mise en valeur touristique d'un itinéraire difficile, emblématique des Pyrénées, la Route des Cols* » (page 21). La route des cols est considérée comme l'itinéraire le plus difficile choisi, sachant que le département aménagera aussi un itinéraire « du piémont » qualifié « de difficulté moyenne », et les deux Véloroutes des schémas régionaux et nationaux.

Les dénivelés très importants de cette « Route des cols » sont incompatibles avec le Cahier des Charges national, et avec l'objectif des véloroutes : développer le tourisme familial, grand public, sur des itinéraires faciles et sécurisés (voir Cahier des charges en annexe 2). La présence de cet itinéraire dans le Schéma régional risquerait d'entraîner un refus d'agrément de ce Schéma par la Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes.

En conclusion, l'AF3V refuse l'inscription de la « Route des cols » au Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes d'Aquitaine.

Itinéraire nord-sud Pau - col du Somport (altitude 1650m) : l'AF3V refuse l'inscription de cet axe cyclo-sportif au Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes

L'AF3V s'étonne de la proposition d'ajout dans le projet de SR3V Aquitaine de cet itinéraire nord-sud dans les Pyrénées-Atlantiques, faisant traverser les Pyrénées au col du Somport (altitude 1650m).

Elle s'étonne que la région veuille faire franchir des dénivelés élevés aux randonneurs cyclistes, sans respecter les normes de déclivité imposées aux Véloroutes (3%).

Cette proposition risque d'entraîner un refus d'agrément du Schéma régional par la Mission Nationales des Véloroutes et Voies Vertes.

En conclusion, l'AF3V refuse l'inscription de cet itinéraire nord-sud dans les Pyrénées-Atlantiques, entre Pau et le col du Somport (altitude 1650m), car il comporterait des dénivelés importants incompatibles avec le Cahier des charges national (voir en Annexe 2).

Annexe 1

Associations et personnes présentes à la journée d'étude de l'AF3V Aquitaine organisée le 2 Mars 2013 à Bordeaux

Thème : Analyse du projet de Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes.

Vélo-Cité Bordeaux (Délégation Régionale AF3V pour l'Aquitaine) :

Eric Leroy délégué régional AF3V

Danielle Cassagne, présidente

Daniel Brisset

Pau à Vélo (Relais départemental AF3V pour les Pyrénées-Atlantiques) :

Didier Malifarge, secrétaire, délégué AF3V

Vélocité en Agenais (Relais départemental AF3V pour le Lot-et-Garonne) :

Jean-Noël Bernier, délégué AF3V

Place au vélo Marsan (Relais départemental AF3V pour les Landes) :

Jean-François Lataste , délégué AF3V

Claire Lataste

Roue Libre Bergerac :

Eric Bourdeilh

CODEP FFCT Gironde :

Bernard Picardat, membre du CA, membre de la commission nationale sécurité

CODEP FFCT Lot-et-Garonne :

Alain Picaut, président

Vélo (Toulouse) (Délégation Régionale de l'AF3V pour Midi-Pyrénées) :

Julien Savary

Adhérents individuels :

Jean-Pierre Joignant

François Thomas

Annexe 2

Cahier des charges Véloroutes et Voies Vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national (septembre 2002) -extraits-

1. Définition

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

- linéarité : itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible ;
- continuité : l'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations ;
- sécurité : les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, etc.) ;
- jalonnement et balisage : l'itinéraire doit faire l'objet d'un jalonnement et d'un balisage spécifiques et uniformes sur son ensemble, et facilement identifiables ;
- services : l'itinéraire doit offrir aux usagers un certain nombre de services liés à l'utilisation du vélo, au tourisme, aux transports en commun et plus précisément aux trains, à l'information et à la réservation ;
- entretien : l'itinéraire doit faire l'objet d'un entretien permettant son utilisation permanente ;
- usage : ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3 % (sauf dans les zones de montagne, où il conviendra de rechercher cependant les déclivités les moins fortes) ;
- mode d'utilisation : ces itinéraires doivent être incitatifs mais pas obligatoires, les cyclistes conservant la possibilité d'aller sur les autres parcours. Ils peuvent utiliser les aménagements cyclables les plus sécurisés, et en priorité les " voies vertes ", qui seront à privilégier.

1.2. **Les " voies vertes "** sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

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

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

Les véloroutes pourront emprunter :

- des voies vertes, qui devront constituer à terme l'essentiel du schéma national des véloroutes ;
- des routes secondaires à circulation modérée (maximum 1 000 véhicules/jour). L'utilisation de ces petites routes dites " tranquilles " sera fonction de l'accidentologie tous modes de déplacements repérée sur ces routes, du profil, de la visibilité générale, du trafic automobile et des poids lourds, et de la vitesse des véhicules. Une signalisation spécifique sera nécessaire pour alerter fortement les automobilistes que ces routes constituent des voies partagées. Une fiche technique précisera à quelles conditions ces routes pourront être utilisées pour un itinéraire véloroute ;
- des pistes cyclables, exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues ;
- en milieu urbain, des zones 30, des couloirs bus mixtes bus-vélo, des rues dont un sens de circulation est réservé aux cyclistes, des allées de parcs urbains, des aires piétonnières... ;
- à titre provisoire, sur de courtes distances, lorsqu'il n'existe pas d'autre solution pour assurer la continuité de l'itinéraire, des bandes cyclables en bordure de chaussée. Dans le cadre de l'itinéraire véloroute, cette possibilité n'est envisageable que dans le cas où aucune autre solution apportant une sécurité renforcée ne peut être adoptée dans l'immédiat en bordure des routes secondaires ou principales (trafic supérieur à 1000 véhicules/jour), du fait

de la configuration de l'espace, et après avoir vérifié qu'aucun itinéraire alternatif n'est possible. Les véloroutes constituant une vitrine pour le grand tourisme à vélo, tant pour la traversée des villes qu'en interurbain, le maître d'ouvrage s'engagera alors à réaliser un itinéraire définitif répondant au cahier des charges, en supprimant les bandes cyclables.

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

....

5. Caractéristiques techniques

Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques :

- largeur souhaitable 3 mètres à 5 mètres (exceptionnellement, minimum : 2,50 m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours. La largeur sera augmentée sur les sites très fréquentés (présence forte de piétons, utilisation prévue par les rollers et autres usagers) où, dans le cas d'une largeur de 5 mètres, les usagers pourront alors être séparés, en particulier en sortie d'agglomération, sur les sections à forte pente, ou dans le cas de virages sans visibilité ;
- dispositifs empêchant les véhicules motorisés de pénétrer sur la voie verte ;
- **déclivité maximale de l'ordre de 3 %**, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle, une écluse par exemple), et dans les zones de montagne ;
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur ;
- dans le cas des chemins en bordure de voie d'eau, distance de sécurité minimale par rapport au bord de l'eau, et le cas échéant équipement de protection ;
- revêtement : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement ;
- croisement avec le réseau routier : les traversées des routes principales seront évitées ou aménagées, avec des îlots séparateurs permettant une traversée protégée en deux temps pour un trafic atteignant 1 000 véhicules/jour, cette valeur pouvant être modulée en fonction du type de circulation et des contraintes du site : visibilité, profil en travers. En cas de trafic très important, quand la sécurité ne peut pas être assurée par un passage en plan, avec une seule file par sens et un îlot séparateur, ces traversées pourront se faire par des feux tricolores en milieu urbain ou par des dénivelées (passerelle, souterrain) en milieu urbain et rural. Pour les traversées de fleuves, il faudra prévoir des ponts, passerelles ou des bacs ;
- ces itinéraires bénéficieront d'un traitement paysager particulièrement adapté au site ;
- on s'efforcera d'appliquer les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

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