

Voies vertes et Véloroutes

VOIE VERTE

Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation d'usagers non motorisés, à savoir les cyclistes, les piétons au sens large (pratiquants de rollers, personnes à mobilité réduite...) et les cavaliers dans certains cas. Ce sont des aménagements en site propre, destinés aux déplacements quotidiens et de loisirs, et souvent réalisés sur une ancienne voie de chemin de fer désaffectée, un chemin de halage ou un chemin rural.

VELOROUTE

Le terme est issu d'une appellation de la FFCT qui initia dans les années 80 l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélo randonneurs. Depuis, le concept a été repris et développé par l'AF3V (en relation avec la FFCT) pour constituer un véritable réseau cyclable national de qualité.

L'Etat a donné une définition officielle en 1998 et 2001 (Cahier des charges).

Une Véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les Voies Vertes (aménagements en site propre - chemins de halage, chemins forestiers, voies ferrées désaffectées-) et les routes à faible trafic (recommandé sur des trafics < à 1000 v/jour). Les Véloroutes constituent des itinéraires calmes, agréables, le plus souvent ombragés, évitant les dénivélés excessifs. Elles peuvent utiliser des bandes et des pistes cyclables, et particulièrement pour les traversées d'agglomérations, des couloir - bus ouverts au cyclistes, ou des zones piétonnes. (*Définition issue de la Charte Cyclable*)

Pour les voies vertes et les Véloroutes, ces itinéraires, d'une largeur de 3 mètres en général, doivent être élargis à l'approche des agglomérations où le trafic devient plus dense. Il convient alors de bien signaler par un marquage au sol, les cheminements des divers usagers (piétons-cyclistes) (voir photos)



Les cheminements sont clairement définis.

Il faut savoir composer quelquefois et avertir de son arrivée.

Dans les intersections, les entrées sur les voies sont souvent protégées par des barrières ou plots métalliques ou en bois.

Dans le cas de mise en place de demi-barrière, il est souhaitable qu'une signalisation horizontale de type zébra soit peinte sur une trentaine de mètres en amont de cette demi-barrière.

Les cyclistes doivent pouvoir accéder aux voies vertes sans mettre pied à terre, même à tandem ou un vélo avec remorque . Trop souvent, il est constaté que l'espace entre les barrières est trop restreint.



CHAUMONTET

les barrières sont espacées de 1 m et deux balises ont été mises en place sur le passage des cyclistes !!



ANNECY MARQUISATS

Aucune signalisation annonçant la demi-barrière

Dans le cas d'une voie verte bordant un canal ou un cours d'eau, le cheminement doit être éloigné du bord de l'eau de plus de 1 m.

Comme pour toute protection d'une voie verte, les barrières ou garde-corps doivent avoir une hauteur réglementaire de 1,20 m et être reliés entre eux par une lisse continue.



à ST JORIOZ (passage sous le RD 1508) –

Une barrière continue sépare les cheminements cycliste et piétonnier

Charte Cyclable FFCT:

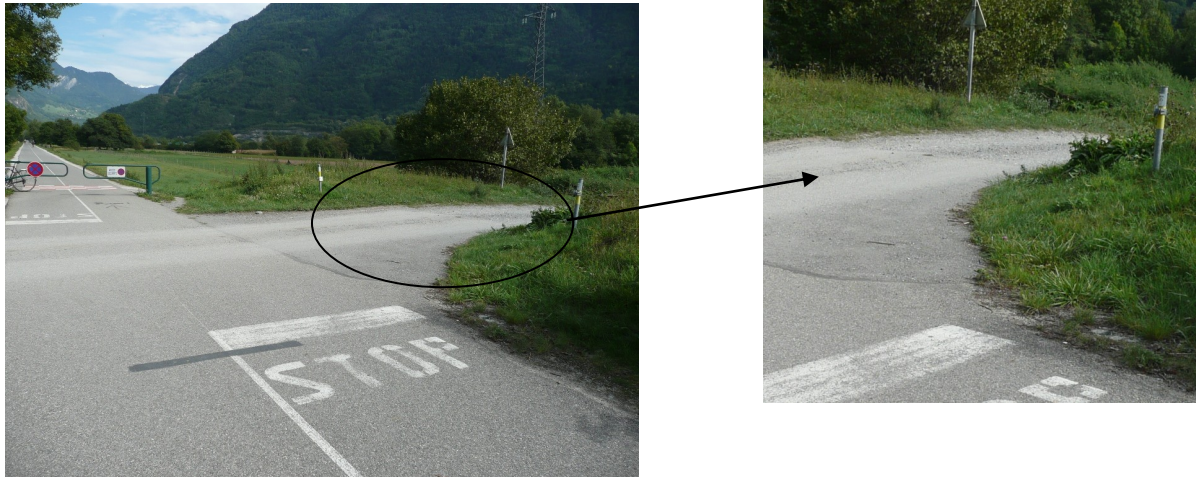
La FFCT demande:

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

LA SIGNALISATION



Le bornage kilométrique facilite le positionnement des usagers. En cas de secours, ce jalonnement permet de faciliter l'intervention des services de sécurité.



MARLENS

Des panneaux STOP ont été implantés sur la voie verte alors que la voie transversale est très peu utilisée

Charte cyclable FFCT:

La FFCT souhaite quand la circulation le permet, le remplacement des panneaux "stop" (type AB4) par des panneaux "céder le passage" (type AB3a et M9c)

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



Panneau de position comportant une indication de destination et une indication de distance

LE REVETEMENT

Le revêtement intéresse particulièrement le cycliste. Le choix de la couche de roulement doit répondre à une exigence de sécurité et de confort des utilisateurs. La surface doit être adhérente, dure et lisse. Si possible, les raccords doivent être confectionnés avec les mêmes matériaux.



TALLOIRES

Passerelle avec revêtement en bois. Dans ce cas, il doit être recouvert impérativement par un produit antidérapant.

ALLONZIER LA CAILLE

La couche de roulement est de couleur différente selon l'espace réservé aux cyclistes et aux piétons



Charte cyclable FFCT:

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