

La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

La pratique de la bicyclette et de la marche se développe en agglomération ; nombre d'entre elles se sont dotées d'un schéma directeur modes doux (ou actifs) et le mettent en œuvre progressivement. Les schémas départementaux, régionaux et nationaux de véloroutes et voies vertes commencent à s'étoffer avec, comme objectif particulier, la pénétration des cyclistes au cœur de la ville, de la commune. Parallèlement, des villes s'organisent pour construire des itinéraires à niveau de confort élevé pour les piétons.

Des questions se posent aux aménageurs : compte-tenu de la définition de la voie verte, figurant au code de la route, relativement aisée à mettre en œuvre hors agglomération, comment faire en milieu urbain ? Quel type d'aménagement peut être signalé comme voie verte ? Quel en est l'intérêt ? S'agit-il seulement de création de voies nouvelles ou également de changement de statut d'aménagements existants ?

Cette fiche a pour objet d'examiner et de clarifier les domaines d'emploi de cet outil réglementaire. Elle s'attache en particulier à préciser ce que peut et ne peut pas être une voie verte.



Certu 2013 / 07



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE



Source : MEDDE

1 - La voie verte : un outil parmi d'autres

Un rappel de base : la voie verte n'est pas le seul outil permettant de prendre en compte les cyclistes et les piétons en agglomération ; ce qui est important pour ces usagers, c'est qu'ils puissent effectuer leurs déplacements avec un haut niveau de sécurité et de confort, que ce soit dans une zone 30, une aire piétonne, une zone de rencontre ou sur des aménagements cyclables « traditionnels » tels que pistes ou bandes cyclables.

La voie verte est un outil d'aménagement, parmi d'autres, avec son domaine d'emploi, ses avantages et ses inconvénients.

1.1 La voie verte

La voie verte est ouverte à tous les usagers non motorisés ; elle constitue un espace de convivialité et de sécurité pour les personnes à mobilité réduite, les piétons, les cyclistes, les rollers, etc.

Voie de communication à part de toute circulation motorisée, elle n'en constitue pas moins un élément d'un réseau maillé, plus dense en milieu urbain, et peut donc croiser d'autres voies dont la plupart sont ouvertes à la circulation motorisée.

Le décret 2004-998 du 16 septembre 2004, publié au journal officiel du 23 septembre 2004 a introduit dans le code de la route la définition de la « voie verte » : Il s'agit d'une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

L'arrêté du 11 juin 2008 définit le panneau voie verte :



C115

Le panneau (C115) seul signale une voie verte, ouverte aux piétons et aux cyclistes. Pour signaler que les cavaliers sont admis, un panneau « cavaliers » (M4y) est ajouté.



M4y

L'article R412-7 du code de la route précise que : « les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte ».

La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte.



C116

1.2 La piste cyclable

La piste cyclable est définie dans l'article R110-2 du code de la route comme une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

Ce même article définit la chaussée comme une « partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules ».

Dans son article R415-14, le code de la route précise que, « pour l'application des règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée qu'elle longe [...] ».

La signalisation est assurée par le marquage au sol réglementaire, éventuellement complété ou remplacé par le panneau C113.



C113



C114



0,80 x 1,28 m



B22a



B40

C'est le panneau B22a qui doit être mis en place lorsqu'on veut rendre la piste obligatoire.

Employés seuls, les panneaux C113 et B22a interdisent l'accès de la piste aux cyclomoteurs.

Si l'on souhaite les admettre, il faut un arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police et adjoindre un panneau M4d2 représentant un cyclomoteur (article R431-9 du code de la route et articles 66 et 75-3 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).

L'accès des cyclomoteurs est fortement déconseillé en raison du différentiel important d'accélération et de vitesse entre le cycliste et le cyclomoteur et de l'emprise peu large, inadaptée aux vitesses pratiquées par ces derniers.

Une piste cyclable (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) est donc bien distincte d'une voie verte :

- une voie verte est, par définition, ouverte aux piétons, ce qui n'est pas le cas d'une piste cyclable, réservée aux cycles ;
- une voie verte est une route et non une chaussée, partie de la route, telle que définie par le code de la route.

1.3 L'aire piétonne

L'aire piétonne est une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci » (article R110-2 du code de la route).

« Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons » (article R431-9 du code de la route).

On le voit, l'aire piétonne permet les mêmes usages par les piétons et les cyclistes que la voie verte à deux différences notables près :

- elle est réservée à l'agglomération ;
- les cyclistes doivent circuler à l'allure du pas.



B54

Le code de la route définit l'aire piétonne comme une « section de voie [...] ».

Il ne s'agit donc pas d'une dépendance d'une voie existante.

Un trottoir ne peut donc pas être considéré comme une aire piétonne.



B55

1.4 La zone de rencontre

La zone de rencontre est une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



B52

La circulation de tous les usagers est autorisée dans une zone de rencontre ; elle ne peut donc pas être assimilée à une voie verte, exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, piétons et cavaliers.



B53

1.5 La contre-allée

Une contre-allée est une allée latérale et parallèle à une allée principale ; elle peut être affectée en fonction de l'usage souhaité :

- voie de desserte riveraine ;
- allée piétonne ;
- piste cyclable ou voie verte ;
- zone de rencontre.

À noter qu'il n'existe pas de définition réglementaire de la contre-allée ; sa seule apparition dans le code de la route est celle-ci : « Hors agglomération, le long des routes pavées ou des routes en état de réfection, la circulation des cycles et cyclomoteurs à deux-roues sans remorque ni side-car, est autorisée sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse au droit des habitations. » (article R431-10).

1.6 Le trottoir

Un trottoir est un espace dédié à la circulation des piétons. Il n'a, à ce jour, pas de définition au code de la route.

On peut toutefois trouver dans diverses sources :

- espace réservé aux piétons de chaque côté des rues (*Wikipédia*) ;
- accotement spécialement aménagé pour la circulation permanente et fréquente des piétons (*nomenclature du code de la voirie routière – circulaire du 21 juin 1963*) ;
- partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement. Sa limite est détectable et repérable (*proposé dans le cadre de la démarche « code de la rue »*).

La lecture du code de la route (*articles R417-10, R412-7 et R412-34*) permet toutefois d'affirmer que le trottoir est un emplacement :

- réservé aux piétons (*R412-7*) ;
- interdit à l'arrêt et au stationnement des véhicules (*R417-10*) ;
- franchissable occasionnellement à l'allure du pas (*R412-7*) ;
- utilisable par les engins d'entretien sauf... (*R412-7*) ;
- circulaire par les cyclistes de moins de 8 ans, à l'allure du pas, sauf... (*R421-34*) ;
- utilisables par les « assimilés piétons » (*R412-34*).

Tous ces éléments concourent à l'affirmation qu'un trottoir n'est pas une chaussée et qu'il doit être considéré comme une dépendance de la chaussée.

Un trottoir ne supporte pas de circulation (sauf cyclistes de moins de huit ans) et ne peut être assimilé à une voie verte.



Un trottoir ne peut pas être assimilé à une voie verte

Source : CETE Méditerranée

2.1 Quels objectifs ?

En agglomération, où l'espace est compté, les motivations sont nombreuses pour justifier la réalisation de voies vertes ou la transformation en voie verte d'aménagements existants :

- favoriser l'usage des modes doux (ou actifs) et l'émergence de nouvelles pratiques ;
- faciliter la pratique du vélo à vitesse maîtrisée pour les jeunes enfants, les familles et les cyclistes débutants ;
- créer des espaces conviviaux valorisants sur lesquels la cohabitation entre usagers est la plus confortable possible ;
- utiliser l'espace de façon rationnelle ;
- relier les quartiers entre eux ou au centre-ville par des itinéraires alternatifs sécurisés ; désenclaver certains quartiers, certaines communes, participer à la porosité de certains îlots urbains, au maillage du réseau ;
- relier le centre-ville au réseau cyclable départemental ou aux schémas locaux ou national, de véloroutes et voies vertes ;
- desservir des pôles générateurs importants, tels que les établissements scolaires ou équipements collectifs, en rendant ainsi les enfants plus autonomes et en réduisant la dépendance à la voiture... des parents ;
- participer à la construction d'intercommunalités en créant du « lien », des projets communs, par l'aménagement d'un réseau de voies douces, utilitaires ou de loisirs ;
- etc.

La voie verte peut être un outil intéressant permettant d'assurer les liaisons centre-périphérie, périphérie-périphérie, bourg-quartiers... sa mise en œuvre peut constituer une solution de traitement de certaines discontinuités/coupures.

Les voies vertes existent en milieu interurbain ; leur poursuite en agglomération permet de traiter les discontinuités aux interfaces urbain/rase campagne. Elles peuvent constituer de véritables pénétrantes dans l'agglomération depuis l'extérieur pour les modes doux.

La voie verte permet une certaine mixité des usages que ne permet pas le trottoir, différente de celle apportée par l'aire piétonne qui impose aux cyclistes de circuler à l'allure du pas.

La voie verte rend les trajets confortables à travers l'agglomération pour tous types de cyclistes : elle est utile aux déplacements occasionnels et quotidiens, aux déplacements de loisirs de par les attraits touristiques des agglomérations, bourgs et villages traversés, comme aux déplacements plus sportifs en constituant des itinéraires de contournement. Elle accepte, en raison son dimensionnement, des fréquentations importantes avec une faible accidentalité constatée (davantage de conflits d'usages). Elle permet la requalification d'espaces ruraux/urbains/périurbains, le désenclavement de certains quartiers, la mise en valeur de sites et favorise ainsi l'économie locale et touristique.

2.2 Quels principes ?

Outre la définition figurant au code de la route, il conviendra de rechercher les caractéristiques suivantes :

- indépendance, autonomie par rapport au réseau routier ;
- nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- faible nombre d'accès riverains ;
- continuité des itinéraires ;
- absence d'usage automobile ;
- adaptation (dimensionnement) aux usages attendus, en nature, comme en quantité (une largeur de 3,00 m minimum est recommandée) ;
- revêtement adapté à la circulation des personnes à mobilité réduite.

2.3 Quels aménagements ?

Les « supports » les plus couramment utilisés pour y aménager une voie verte sont de natures très variables. Les choix peuvent résulter d'opportunités foncières, d'itinéraires pré-existants ou d'une politique volontariste de désenclavement de quartiers, d'aménagement de liaisons douces structurantes inter-quartiers ou inter-communales.

Ce statut juridique peut également s'appliquer à la voirie existante.

Certaines voies vertes peuvent être créées ex nihilo en mettant à profit, par exemple, des disponibilités foncières entre lotissements, des sentes ou des espaces verts, voire l'emprise d'une ancienne voie ferrée.

Elles peuvent ainsi constituer des liaisons inter-quartiers, isolées de la voirie traditionnelle, ou améliorer la « porosité » de certains îlots bâtis (extrémités d'impasses).

Cette utilisation du statut voie verte permet alors d'éviter des détours pénalisants et susceptibles de conduire à l'abandon des modes actifs au profit de l'automobile.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Le long d'infrastructures routières ou ferroviaires, la règle générale est plutôt de séparer cyclistes et piétons. Toutefois, en l'absence de carrefours et d'accès riverains ou lorsque ceux-ci sont rares et distants, il est possible de créer une voie verte, parallèle à l'infrastructure.

Cela nécessite une emprise permettant de mettre en œuvre une séparation forte avec la voirie longée.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est



Source : CETE Normandie Centre



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Nota : Les barrières sont parfois nécessaires pour maîtriser les éventuelles intrusions et dissuader la circulation des 2RM.

Mais, compte-tenu des contraintes qu'elles imposent aussi aux cyclistes et des risques qu'elles leur font courir (obstacles), elles ne doivent être implantées qu'en ultime recours et doivent toujours permettre le passage des PMR et des cyclistes avec remorques.

Il est donc généralement souhaitable de ne pas en implanter dans un premier temps.



Source : CETE de l'Est

L'aspect final est de type « promenade », voire d'une contre-allée et en aucun cas celui d'un trottoir.



Un trottoir ne peut pas être assimilé à une voie verte

Source : MNSV

La transformation d'une rue ou d'une section de rue en voie verte constitue également une possibilité offerte par la réglementation. En effet, si l'on revient à la définition de la voie verte : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers », une route (ou une rue pour le milieu urbain) fermée à la circulation des véhicules motorisés, avec sa chaussée et ses trottoirs est bien une voie verte, dont la définition réglementaire n'oblige nullement à un « mélange » des cyclistes et des piétons.

Certaines pistes cyclables bidirectionnelles, anciennes, dont la vocation dépasse le seul usage vélo et utilisées aujourd'hui par les piétons, peuvent être reconverties en voies vertes. Il est nécessaire au préalable de s'assurer que leur dimensionnement permettra une bonne cohabitation des usages, que les cyclomoteurs y sont bien interdits et qu'il n'existe pas de cheminement piéton parallèle.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Les ouvrages de franchissement (passerelles et passages inférieurs) sont souvent d'usage mixte afin d'en réduire les coûts. Cela s'effectue souvent sans réglementation particulière ; parfois, on demande aux cyclistes de mettre pied à terre (ce qui n'est ni réaliste, ni crédible), dans d'autres cas, la signalisation est contradictoire : piste cyclable / chemin pour piétons...



Source : CETE de l'Est

Il convient également de noter que la réalisation d'un ouvrage correspond toujours à un besoin fort de sécurisation ou de raccourci pour l'un ou l'autre des usages... et que ce qui est vrai pour l'un est vrai pour l'autre ; ce qui explique cet usage partagé souvent rencontré.

En l'absence d'usagers motorisés, la cohabitation des différents modes se passe généralement bien. L'enjeu de sécurité pour la cohabitation entre piétons et cyclistes est modeste au regard de celui résultant de l'existence même de l'ouvrage permettant de dissocier les modes doux des modes motorisés. Il convient toutefois de lui donner des caractéristiques correspondant aux usages attendus, pour l'ouvrage, comme pour les rampes d'accès en veillant à son accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (les pentes, notamment).

Dès lors que la cohabitation des piétons et des cyclistes est souhaitée ou nécessaire, le statut de « voie verte » signalé par le panneau C115 s'impose pour lever toute ambiguïté. Ce statut nécessite une emprise nettement inférieure à celle exigée par une dissociation des usages. Le statut d'« aire piétonne » est également possible en agglomération ; il est toutefois plus contraignant pour les cyclistes tenus de circuler à l'allure du pas.

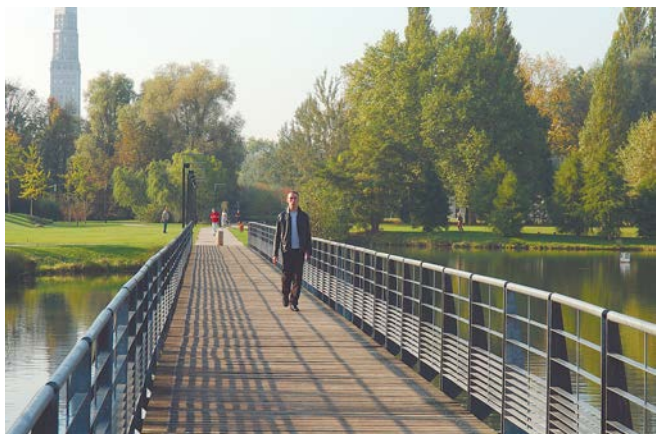
Dans le cas où une séparation des usagers (piétons/cyclistes) existerait sur l'itinéraire en amont et en aval de l'ouvrage, on se posera la question du maintien de cette séparation au niveau de l'ouvrage.

Lorsque les usagers sont séparés, une largeur de 1,40 m (minimum absolu dégagé de tout obstacle) pour les piétons est nécessaire (1,80 m minimum recommandé) et une largeur minimale de 2,50 m est recommandée pour les cyclistes, soit un total d'environ 4,00 m minimum. En cas de « mixité », l'ouvrage doit être suffisamment large pour permettre aux différents usagers de cohabiter (piétons, rollers, PMR, cyclistes, etc.). La largeur nécessaire dépend de sa longueur : sur un point singulier de courte distance, une largeur inférieure aux recommandations habituelles peut être admise.

Pour une passerelle, une largeur de 3,00 m minimum est recommandée pour permettre une bonne cohabitation entre les différents usagers. Dans de rares cas, pour les passerelles très fréquentées (accès à des musées, stades, écoles...), des valeurs supérieures peuvent être nécessaires.

En cas de faible fréquentation et si l'ouvrage est court (5 à 20 m), un rétrécissement à 2,50 m reste acceptable. Descendre en deçà de 2,00 m créerait un point dur avec fonctionnement par alternat, ce qui dégraderait ponctuellement la qualité de service pour les usagers et nécessiterait une bonne co-visibilité entre usagers.

Pour les passages inférieurs, la largeur minimale est de 3,00 m (4,00 à 6,00 m conseillés).



Source : MEDDE

Certaines allées de parcs urbains peuvent également servir de support de voie verte.

Dans ce type de contexte, on sera tout particulièrement attentif au dimensionnement de l'aménagement qui devra permettre une cohabitation harmonieuse entre les divers usagers.

On cherchera à s'éloigner des aires de jeux pour jeunes enfants (ou clôture); on veillera à une identification claire des itinéraires afin que les autres allées du parc, lieux de quiétude pour les personnes âgées et de liberté pour les enfants, demeurent préservées de la circulation des bicyclettes en transit.



Source : CETE de l'Est



Source : CERTU

Les voies d'eau constituent le site le plus classique pour accueillir une voie verte en raison notamment de la continuité d'itinéraire, de la topographie confortable et de l'absence d'intersections et d'usages motorisés.

Lorsqu'il s'agit de chemins de service, il est nécessaire de rappeler aux usagers cyclistes et piétons la vocation première de la voie et donc, qu'ils sont susceptibles de rencontrer des usagers motorisés¹.

Une convention de superposition de gestion est alors nécessaire pour que les cyclistes puissent circuler.



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

(1) À ce jour, la définition de la voie verte figurant au code de la route n'est pas adaptée aux chemins de service.

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques
2, rue Antoine Charial
CS 33297
69426 Lyon
Cedex 03
tél : 04 72 74 58 00
fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr



Source : CETE de l'Est



Source : CETE de l'Est

Quelle que soit la nature de l'aménagement servant de support à la voie verte, il conviendra d'être particulièrement vigilant à la lisibilité et à la cohérence du réseau.

La distinction entre piste cyclable bidirectionnelle, cheminement piéton et voie verte doit être immédiate et sans ambiguïté pour les usagers concernés que sont les piétons et les cyclistes.

© Certu 2013

La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Collection Références
ISSN : 1263-3313

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

Références bibliographiques

- Recommandations pour les itinéraires cyclables - LYON Certu, 2005
- Recommandations pour les aménagements cyclables - LYON Certu, version mise à jour en septembre 2008
- Guide «La mise à double-sens cyclable» - LYON Certu, août 2012

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (<http://www.certu.fr>).

AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
CETE de l'Est/ADD/TD
03 87 20 45 59

francois.tortel@developpement-durable.gov.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Thomas Jouannot
04 72 74 58 69

thomas.jouannot@developpement-durable.gov.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gov.fr

Mais également les correspondants vélos des CETE :

Est (F. Tortel), Lyon (F. Teissier),
Méditerranée (J. Cassagnes), Nord-Picardie (B. Deboudt),
Normandie Centre (J. Lecointre), Ouest (G. Aboucaya),
Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (J.F. Durand).

