



LES VOIES VERTES

Dans le cadre du Plan vélo et mobilités actives du 14 septembre 2018, le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 modifie certaines dispositions du Code de la route relatives aux voies vertes.

La Voie verte, était une route pour la circulation des piétons, des cyclistes et des engins de déplacement personnels et des cavaliers, sur laquelle ils ne rencontreront généralement pas de véhicules motorisés. C'est un outil d'aménagement favorable au développement des modes actifs.

Le Code de la route permettait déjà quelques exceptions pour la circulation des véhicules de secours ou des véhicules affectés à l'entretien de la Voie verte elle-même. **S'ajoutent maintenant les « cyclomobiles légers », définis selon l'article R311-1 §4,1,3 du Code de la route comme : « véhicule de la sous-catégorie L1e-B conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 25 km/h, équipé d'un moteur non thermique dont la puissance maximale nette est inférieure ou égale à 350W, ayant un poids à vide inférieur ou égal à 30 kg ».**

Ce décret permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser également par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains. Cette faculté rendra par exemple possible la desserte par une Voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal. Cela devrait lever de nombreux cas de blocage qui ont empêché de créer des Voies vertes conformes à la définition, par exemple sur des chemins de halage, des chemins ruraux ou de très petites routes réservées à la desserte riveraine.

Ces dispositions complémentaires devraient permettre l'extension des Voies vertes, donnant ainsi une meilleure lisibilité aux piétons et cyclistes pour réaliser leur déplacement à l'écart de la circulation motorisée rencontrée sur les routes classiques. L'autorité de police devra fixer une vitesse limite pour les véhicules motorisés qui ne pourra excéder 30 km/h.

La Voie verte est une route communale ou départementale qui a les mêmes prérogatives qu'une route classique. En particulier, elle est prioritaire sur toutes les voies privées.

La Voie verte doit être sécurisée, jalonnée et accessible au plus grand nombre, sans exigence physique particulière.

En particulier elle doit répondre aux normes du cahier des charges des Voies vertes et Véloroutes de mai 2001.

larg. comprise entre 3 et 5 m. - Déclivité < 3 % pouvant atteindre ponctuellement 5 % - Existence d'accotements d'au moins 50 cm.

Une Voie verte commence après le panneau C115 et se termine après le panneau C116 qui en indique la fin.

Son accès doit permettre à tout type de vélo de pouvoir y accéder sans que le cycliste soit dans l'obligation de descendre de son véhicule, voire de le décharger.



Les barrières doivent permettre le passage de tous les types de vélo avec ou sans sacoches, remorque etc.



✓ LES VOIES VERTES EN RASE CAMPAGNE

Ce sont des aménagements en site propre. Elles intègrent généralement un réseau de Véloroutes et franchissent de nombreuses intersections. Avant chaque conception il faut s'interroger sur la pertinence du régime de priorité de la Voie verte aux intersections. On retiendra que la Voie verte peut être prioritaire sur toutes les routes lorsque le trafic est modéré et la visibilité correcte. Rendre prioritaire une Voie verte présente l'avantage de limiter le nombre de " Stop " qui sont très mal vécus par les cyclistes et de ne conserver que ceux qui sont indispensables pour leur sécurité. Cette approche permet un meilleur respect de la signalisation par les cyclistes.

✓ LES VOIES VERTES URBAINES

La Voie verte peut rendre 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 de son dimensionnement, des fréquentations importantes avec une accidentalité relativement faible (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. Les Voies vertes urbaines ont de plus en plus tendance à remplacer les pistes cyclables car elles posent moins de contraintes de mixité (pour l'aménageur il n'y a aucune obligation de séparation entre les différents types d'usagers) et peuvent être créées à la place d'un trottoir. Le trottoir devient une route, donc une chaussée."