

Le schéma directeur des mobilités douces du département de **Loir-et-Cher**



LOIR&CHER
Notre département

Table des matières

1	Objectif du schéma directeur	4
1.1	Développer l'usage quotidien du vélo domicile-travail et vers les collèges	4
1.2	Poursuivre le développement du tourisme à vélo	4
1.3	Sécuriser les pratiques cyclables	5
2	Un schéma directeur hiérarchisé	6
2.1	Les itinéraires structurants	6
2.2	Les véloroutes et dessertes des sites touristiques d'intérêt départemental	6
2.3	Les itinéraires de proximité et d'intérêt local	7
2.4	Résorption des points noirs identifiés	7
3	Mise en oeuvre du schéma directeur cyclable	7
3.1	Programmation et priorisation des travaux :	7
3.2	Règles d'intervention du département	8
4	Gestion du schéma directeur	10
4.1	Politique entretien	10
4.2	Niveaux de service proposés	10
5	Évaluation et suivi des aménagements réalisés	11

Préambule

La politique cyclable du département s'inscrit dans le projet stratégique des mobilités visant à encourager le covoiturage et les déplacements respectueux de l'environnement, par la promotion des modes doux alternatifs à la voiture.

Il s'inscrit également dans une vision transversale de politique de développement durable et de lutte contre l'effet de serre.

Ainsi, le département souhaite promouvoir le vélo comme moyen privilégié de déplacement alternatif à la voiture.

À ce titre, il partage les objectifs que se sont fixés le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Centre-Val de Loire, l'Agenda 2030 du département et l'ensemble des documents de planification territoriaux. Chacun de ces documents met l'accent sur le développement des modes actifs et plus particulièrement sur celui du vélo.

Enfin ce document s'inscrit dans la nouvelle politique des mobilités alternatives engagée depuis janvier 2021 par département, comprenant les trois volets suivants :

- Volet de la stratégie vélo 2017-2021 ;
- Volet de la dotation des mobilités alternatives (DMA) ;
- Volet schéma directeur cyclable.

Trois principes ont guidé l'élaboration de ce schéma directeur :

La cohérence :

Le maillage des itinéraires cyclables en service et les projets des autres maîtres d'ouvrage ont été complétés pour constituer, à terme, un réseau cohérent et, dans toute la mesure s'appuyant sur une architecture territoriale continue.

La subsidiarité :

Le département n'a pas pour vocation de se substituer aux maîtres d'ouvrage présents dans le territoire et interviendra en conséquence en application du principe de subsidiarité.

Les enjeux du territoire nécessitent en effet une mobilisation coordonnée de toutes les ressources et énergies disponibles.

Le partenariat :

La dotation de mobilité alternative (DMA) demeure inchangée et continuera à favoriser et soutenir les initiatives des collectivités. Tous les projets de mobilité alternative des collectivités locales resteront éligibles dès lors qu'ils répondent aux critères exigés, qu'ils figurent ou non dans le schéma directeur cyclable, le rappel des règles figure en annexe 1.

Le schéma directeur cyclable est l'outil indispensable pour assurer la cohérence et la continuité des aménagements à réaliser. Il permet également de déterminer clairement les responsabilités respectives du département, des agglomérations, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des communes en matière de financement et d'entretien des aménagements cyclables. Il servira de support pour la programmation pluriannuelle des investissements du département.

1 Objectifs du schéma directeur

1.1 Développer l'usage quotidien du vélo domicile-travail et vers les collèges

Le département de Loir-et-Cher souhaite favoriser et sécuriser les déplacements quotidiens le long des routes départementales importantes, à fort trafic. À cet effet, il est nécessaire de se doter de critères objectifs et cohérents, afin de se concentrer sur les aménagements à forts enjeux de sécurité, sachant qu'il n'est pas envisageable de réaliser des aménagements spécifiques le long des 3 424 km de voiries départementales.

En ce sens, les itinéraires cyclables à aménager et sécuriser en priorité seront concentrés :

- Dans un périmètre de 8 km autour des pôles générateurs économiques ;
- Dans un périmètre de 3 km autour des collèges ;
- Sur les axes à forts trafics (voies départementales de 1ère et 2ème catégories).

1.2 Poursuivre le développement du tourisme à vélo

Le tourisme à vélo est un produit d'appel majeur pour le département autour des véloroutes et des boucles cyclables. Il attire de nouvelles clientèles et génère des retombées économiques conséquentes. L'objectif est de répondre aux légitimes attentes des usagers pour découvrir le territoire de manière paisible et sécurisée, tant les clientèles touristiques en séjour, particulièrement les familles, que les habitants de Loir-et-Cher. Cette stratégie sera poursuivie et accentuée, en lien avec les territoires, avec la volonté de conforter le réseau existant et de renforcer l'offre des services attendus des usagers.

1 Renforcer les liaisons entre les principaux « spots touristiques » de notre territoire

Loire à vélo, Sologne à vélo, Vallée du Loir à vélo ou encore châteaux à vélo, le réseau des itinéraires cyclables du département est dense. En lien avec les territoires, la volonté du département est de pouvoir le conforter avec la création, pour les tronçons qui restent aujourd'hui sur des voies partagées, d'aménagements dédiées au vélo.

L'objectif est de faciliter et favoriser les déplacements à vélo entre les principaux spots touristiques du territoire (sites qui accueillent plus de 50 000 visiteurs par an), mais aussi depuis les grands pôles d'hébergement. Il s'agit aussi d'encourager les interconnexions entre les véloroutes du territoire. Enfin, le département est soucieux d'être aux côtés des territoires pour la réalisation de projets structurants et stratégiques pour notre destination : la véloroute Coeur de France à vélo en Vallée du Cher ou encore la résorption de « points noirs » qui freinent le développement de certains aménagements comme la passerelle de franchissement de l'autoroute A71 entre Chaumont-sur-Tharonne et Lamotte-Beuvron.

2 Accompagner et améliorer l'offre des services sur les itinéraires d'intérêt départemental

Au-delà de la qualité des itinéraires, l'environnement global dans lequel ils s'inscrivent est également un gage de succès, d'appropriation et de différenciation par les publics, dans un contexte de concurrence croissant entre les destinations.

Parallèlement au renforcement du réseau des itinéraires, le département souhaite accompagner les territoires dans le développement des services offerts aux visiteurs pour que la découverte du

département et de ses richesses se traduise par une véritable expérience : aires de service, mise en place de support d'explication sur certains points d'intérêt particuliers, recharge pour les vélos à assistance électrique...

1.3 Sécuriser les pratiques cyclables

La sécurité est le principal moteur de toute politique cyclable. L'usage du vélo n'a pas vocation à se restreindre à quelques voies vertes isolées, îlots de tranquillité dans des espaces dévolus à la circulation motorisée et doit être prise en compte dans tous les projets routiers, mais doit permettre des déplacements sécurisés sur un large périmètre.

Le département souhaite renforcer la qualité et la sécurité des aménagements proposés

1 Réaliser et promouvoir des aménagements cyclables qualitatifs

Un guide technique des aménagements cyclables a été élaboré (annexe 2) pour garantir la qualité des déplacements, la sécurité et le confort des usagers sur les aménagements réalisés ou financés par le département. Ce guide départemental a pour ambition de formaliser les caractéristiques attendues pour le réseau cyclable structurant départemental.

2 Résorber les points noirs

Les rencontres avec les EPCI, les communes et associations d'utilisateurs ont permis d'identifier un certain nombre de points durs qui limitent le développement de nouvelles infrastructures ou génèrent des problèmes de sécurité pour les usagers.

2 Un schéma directeur hiérarchisé

2.1 Les itinéraires structurants

Les liaisons cyclables structurantes à l'échelle départementale ont vocation à constituer l'ossature desservant les principaux pôles structurants du territoire :

- Axes départementaux reliant les principales agglomérations dans un rayon d'environ 15 km
- Axes reliant les principaux pôles générateurs économiques aux agglomérations afin de développer l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile travail (zone d'activités économiques, gares...).

Ces axes doivent être dotés d'un jalonnement directionnel et garantir une continuité entre les réseaux des intercommunalités et agglomérations limitrophes.

La liste des projets structurants figure en annexe 3.

2.2 Les véloroutes et dessertes des sites touristiques d'intérêt départemental

Les véloroutes sont aujourd'hui entièrement identifiées dans le Loir-et-Cher, pour autant d'importantes sections restent en voie partagée. Un des enjeux à terme sera, autant que possible, de substituer les voies partagées par des pistes cyclables en site propre.

Le département souhaite ainsi relier les 4 grands châteaux de Loir-et-Cher (Blois, Chambord, Chaumont-sur-Loire et Cheverny) et offrir une liaison entre eux sans véhicule à moteur, de bout en bout. Il souhaite également étudier tout itinéraire permettant de relier un grand pôle d'hébergement (campings de plus de 3 étoiles et de 75 emplacements, villages de vacances ou encore résidence de tourisme) et un site touristique qui accueille plus de 50 000 visiteurs par an, dans la limite de 10 km entre les 2.

Il étudiera aussi la réalisation d'un aménagement en partie Nord de la Loire entre Blois et Onzain en longeant le fleuve, avec la volonté d'offrir une variante à l'itinéraire de la Loire à vélo mais aussi de répondre aux besoins de mobilité du quotidien.

Dans une seconde phase, soucieux de favoriser les connexions entre les itinéraires structurants du territoire, il souhaite travailler à la création d'une liaison sécurisée :

- Entre la Loire à vélo et Coeur de France à vélo, à partir de Chaumont-sur-Loire vers la vallée du Cher ;
- Depuis la voie verte reliant Montval-sur-Loir à Besse-sur-Braye vers la vallée du Loir à vélo, en direction notamment de la maison natale de Ronsard ;
- Pour la desserte du zooparc de Beauval et la véloroute Coeur de France à vélo, dont il accompagnera la réalisation.

Le département pourra assurer la maîtrise d'ouvrage de ces opérations, dès lors que la réalisation de ces aménagements s'en trouvera ainsi facilitée, sous réserve d'un accord avec les territoires pour l'entretien de ces itinéraires et d'une contribution de ces derniers au financement d'une partie des travaux.

2.3 Les itinéraires de proximité et d'intérêt local

En complément des grands axes structurants, le réseau cyclable doit être complété par un maillage local qui favorise la pratique du vélo au quotidien en desservant par exemple :

- Les centres-villes ;
- Les équipements publics majeurs ;
- Les établissements scolaires ;
- Les zones de loisir.

Ces aménagements d'intérêt locaux ne sont pas recensés d'une manière exhaustive, leur réalisation dépend principalement de décisions qui restent à prendre par les EPCI ou les communes. Enfin, la réalisation d'aménagements cyclables dans un rayon de 3 km autour des collèges demeure une priorité pour le département.

2.4 Résorption des points noirs identifiés

La non résorption de ces difficultés est souvent liée à des problématiques nombreuses (emprises, réglementation, coût des travaux...) et à la multiplicité des interlocuteurs. Le département souhaite apporter sa contribution direct (maîtrise d'ouvrage par le département) ou indirecte (participation financière) à la résorption des 10 points identifiés.

3 Mise en œuvre du schéma directeur cyclable

D'expérience, les principales entraves pour la mise en œuvre d'un projet cyclable en site propre sont la faisabilité technique et réglementaire, la disponibilité foncière et la capacité à mobiliser les crédits pour les travaux.

3.1 Programmation et priorisation des travaux :

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable comprend 2 phases quant à la réalisation des projets :

Phase 1 - Projets à moyen terme, à réaliser dans la décennie à venir. Les futurs nouveaux segments sont bien identifiés et leurs caractéristiques générales définies (point de départ et d'arrivée, largeur etc.), les projets resteront cependant à établir en fonction de leur programmation pluriannuelle. Ces projets permettront de réaliser 107 km d'aménagements cyclables.

À partir de 2023, un programme de travaux glissant sur 3 ans sera proposé à l'approbation de l'assemblée départementale. Ce programme sera actualisé chaque année.

Les critères de hiérarchisation qui seront pris en considération pour l'établissement du programme sont les suivants :

1. La faisabilité technique et réglementaire ;
2. La disponibilité de l'assiette foncière pour les travaux ;
3. Les subventions dont bénéficiera le département pour réalisation des travaux ;
4. L'équilibre des territoires du département.

Phase 2 - Projets à long terme, à réaliser dans les années 2030, comprenant la projection des grands maillages complémentaires sur les grands axes et sur des distances importantes. Ces projets feront l'objet d'études de définition d'itinéraires en parallèle de la réalisation de projets de la phase 1. Ces aménagements pourraient potentiellement se traduire par la réalisation de près de 200 km d'aménagements complémentaires.

Si la résorption des points noirs ne peut être mise en oeuvre dans la première phase du schéma, cette dernière sera mise à profit pour la réalisation d'études qui permettront d'identifier et estimer des solutions à mettre en oeuvre dans la seconde phase du schéma.

3.2 Règles d'intervention du département

Le département réalisera sous maîtrise d'ouvrage propre les projets figurant dans le schéma directeur pour les sections situées en dehors des agglomérations le long de voies départementales. Pour autant, il se réserve la possibilité, pour des questions de continuité d'itinéraire et de sécurité pour des usagers, de poursuivre les futurs travaux au-delà de cette limite.

Par ailleurs des accords spécifiques et dérogatoires peuvent être conclus par secteurs géographiques avec des EPCI ou des communes si l'intérêt collectif l'exige. Une convention viendra chaque fois valider l'accord.

1 Principes techniques d'aménagement

Les règles techniques et les critères définis dans le cadre de la DMA et rappelés en annexe 2 restent d'actualité et seront appliqués aux futurs projets réalisés dans le cadre du schéma directeur cyclable.

L'objectif premier des aménagements cyclables portés par le département est de créer des liaisons à la fois rapides, confortables et sécurisées.

L'utilisateur-cible ici, est plutôt équipé de vélo de ville, éventuellement à assistance électrique, ou de vélo tout chemin, et souhaitera atteindre sa destination le plus rapidement avec un moindre effort.

Les projets du département rempliront les conditions de :

- Confort de roulement (enrobés, grave émulsion...) ;
- Sécurité ;
- Pérennité dans le temps.

Il est recommandé aux porteurs de projets de suivre ces mêmes principes fondamentaux.

2 Modalités d'intervention du département

La réalisation des aménagements sous maîtrise d'ouvrage départementale est conditionnée aux principes suivants :

- Inscription au schéma départemental ;
- Domanialité publique départementale ou la disponibilité foncière hors agglomération.

Le département apportera son soutien financier à des projets dont la maîtrise d'ouvrage ne sera pas départementale sous réserve que ces derniers intègrent les objectifs présentés dans ce schéma.

Liaisons cyclables structurantes		Sur voie Départementale	
		Hors agglomération	En Agglomération
	Maitrise d'ouvrage	CD 41	Gestionnaire de Voirie
	Financement	CD 41 100%	DMA 50%
	Critères et conditions	Inscrit au schéma directeur cyclable 2022 RD de 1ère et 2ème catégorie Hors emprise publique existante: mise à disposition des emprises foncières par les structures locales	Conformité aux normes et recommandations en vigueur.
Liaisons cyclables touristiques		Liaisons inter sites	
		RD Hors agglomération	RD En Agglomération
	Maitrise d'ouvrage	CD 41	Gestionnaire de Voirie
	Financement	CD 41 100%	DMA tourisme 50%
	Critères et conditions	Inscrit au schéma directeur cyclable 2022 RD de 1ère et 2ème catégorie Hors emprise publique existante: mise à disposition des emprises foncières par les structures locales	Inscrit au schéma directeur cyclable 2022 Conformité aux normes et recommandations en vigueur.
			Dessertes Touristiques ou aménagement véloroute en site propre
			EPCI ou commune
			DMA tourisme 50%
			Répondant aux objectifs du schéma (Cf. 2-2) Conformité aux normes et recommandations en vigueur.
Liaisons cyclables locales de maillage		Sur voie Départementale	
		Hors agglomération	En Agglomération
	Maitrise d'ouvrage	CD 41 100%	DMA 50%
	Financement	CD 41 100%	DMA 50%
	Critères et conditions	Intervention exceptionnelle sur RD de 3ème catégorie sous réserve de critères liés au trafic et besoins réels) Conformité aux normes et recommandations en vigueur.	Priorité à la desserte des collèges dans un rayon de 3km Conformité aux normes et recommandations en vigueur.

Ces modalités d'intervention pourront faire l'objet de conventionnements spécifiques afin d'adapter ces principes à des opérations nécessitant une répartition particulière des maîtrises d'ouvrage

4 Gestion du schéma directeur

4.1 Politique entretien

De manière générale et en l'absence de convention particulière, l'entretien des itinéraires et aménagements cyclables est assuré soit :

- Par le propriétaire/constructeur de la voie ;
- Ou par le propriétaire de l'emprise foncière empruntée.

Ainsi, l'entretien des aménagements réalisés dans l'emprise du domaine public départemental est assuré par le département.

Hors emprise départementale, les acquisitions foncières ayant été réalisées par les communes ou EPCI, l'entretien sera assuré par le propriétaire foncier de l'emprise (même si le département a assuré la maîtrise d'ouvrage des travaux).

Pour garantir la pérennité du réseau constitué, il est nécessaire de fixer les modalités d'intervention qui se fondent sur des niveaux de service ainsi qu'une politique d'entretien et d'exploitation. Les règles générales prennent appui sur les principes suivants :

- Les aménagements cyclables en agglomération sont entretenus par les communes ou les EPCI ;
- Les aménagements cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage propre, hors agglomération et situés sur le domaine public routier départemental seront pris en charge par le département ;
- Les aménagements hors agglomération et hors domaine public départemental seront,

sauf accord spécifique, entretenus par le propriétaire foncier de l'emprise (même si le département a assuré la maîtrise d'ouvrage des travaux).

4.2 Niveaux de service proposés

Il est indispensable, sous peine de voir les aménagements cyclables délaissés par les cyclistes, maintenir le niveau de service des aménagements par un entretien régulier qui comprend notamment :

- Passage fréquent d'agents de surveillance ;
- Utilisation d'outils de signalement des défauts d'entretien par les usagers ;
- Interventions mécanisées (balayeuse, laveuse) avec du matériel adapté à la largeur des pistes ;
- Opérations d'élagage et de fauchage ;
- Interventions ponctuelles d'urgence après de fortes intempéries ;
- Reprise de la bande de roulement dégradée ;
- Reprise du marquage au sol effacé ;
- Entretien des panneaux de signalisation cyclable.

Ces préconisations d'interventions d'entretien courant des aménagements cyclables sont définies dans le cadre du document guide d'aménagement d'entretien des aménagements cyclables et retranscrits dans les règlements d'exploitations de la direction des routes et mobilités.

5 Évaluation et suivi des aménagements réalisés

Le schéma directeur doit faire l'objet d'une évaluation globale régulière tous les 5 ans afin de vérifier que les ambitions fixées par le département soient mises en oeuvre, que les volontés des acteurs sont toujours en adéquation avec les objectifs du schéma directeur.

Pour cela, seront évalués :

- Le nombre de km de liaisons cyclables de maillage réalisés et financés depuis 2021 ;
- Le montant des ratios en comparaison des coûts réels de réalisation d'aménagements constatés et des coûts d'entretien ;
- Le linéaire de liaisons réalisé annuellement, selon la typologie des aménagements (pistes, bandes, aménagement de chemin rural, etc.) ;
- La fréquentation après mise en service et tous les 3 ans des réalisations sous maîtrise d'ouvrage départementale.

Une actualisation et une intégration des aménagements d'intérêt départementaux, ainsi que ceux issus des schémas directeurs cyclables des collectivités partenaires seront réalisés au fur et à mesure de leur adoption.

Le département ambitionne de constituer une base de données SIG cyclable du Loir-et-Cher en open data. Cet outil permettra de faciliter les échanges de données géographiques entre les acteurs cyclables (locaux, régionaux et nationaux...). Le format de cette base devra être compatible avec le géostandard national des véloroutes et voies vertes.

La base de données SIG cyclable doit être standardisée de manière à remplir trois objectifs prioritaires :

- Aider à la planification du développement du réseau départemental cyclable ;
- Suivre la réalisation de ce réseau sur les territoires du Loir-et-Cher et en permettre une publication régionale et nationale ;
- Qualifier les itinéraires cyclables par des points d'intérêt à des fins d'accès et de promotion touristique.

Le géostandard véloroutes et voies vertes permet de définir une structure de données et un vocabulaire commun pour décrire le réseau national cyclable. Ce noyau permet aux systèmes comme aux utilisateurs de parler le même « langage cyclable ».

ANNEXE 1

RAPPEL DES REGLES D'INTERVENTION DU DEPARTEMENT RELATIVE A LA DOTATION DES MOBILITES ALTERNATIVES (DMA)

Pour accompagner la mise en oeuvre des aménagements répondant aux orientations de la politique des mobilités douces, l'assemblée départementale a adopté en 2021 la mise en place à destination des maîtres d'ouvrage concernés (collectivités et établissements publics compétents), une aide représentant au maximum 50 % de la dépense subventionnable hors taxes (HT).

1 Les aménagements cyclables ciblés :

Pour le confort des usagers et la sécurité de la pratique cyclable, les aménagements privilégiés sont les suivants :

- Bandes cyclables ;
- Voies vertes/pistes cyclables ;
- Chaucidou (chaussée à voie centrale banalisée).

Cette aide DMA porte sur les opérations suivantes :

- Les études préalables de réalisation de l'aménagement ;
- Les levés géomètres ;
- La maîtrise d'oeuvre ;
- Les missions liées aux travaux (coordination S.P.S., contrôle technique.) ;
- Les travaux d'investissement : infrastructures, signalisation, mobilier, aménagements fixes strictement rattachés à la pratique du vélo ou des aménagements des aires de covoiturage, portiques, éclairage public, vidéosurveillance et sanitaires compris (les travaux d'entretien courant et frais de fonctionnement sont exclus).

2 Deux volets cyclables sont subventionnables :

1 - Itinéraires cyclables touristiques (stratégie cyclable départementale) : les règles actuelles sont présentées dans la délibération n°4 du conseil départemental en date du 14 décembre 2020 relative à la stratégie attractivité, innovation, tourisme.

2 - Itinéraires cyclables pour accéder aux collèges et pour les déplacements domicile travail : ces critères ne sont pas exclusifs et le département pourra accepter le financement d'itinéraires pour autre motifs (desserte zone commerciale etc..). Les projets devront respecter le guide technique des aménagements cyclables annexé à la délibération.

Par ailleurs, si le volume des demandes dépasse le montant d'autorisation de programme (AP) réservé, l'attribution des subventions se fera selon les priorités suivantes :

- Desserte des collèges ;
- Déplacements domicile travail ;
- Autres projets.

ANNEXE 2

REGLES TECHNIQUES POUR L'AMENAGEMENT DES PISTES CYCLABLES

L'objectif premier des aménagements cyclables portés par le département est de créer des liaisons à la fois rapide, confortables et sécurisées.

L'utilisateur ici est plutôt équipé de vélo de ville, éventuellement à assistance électrique, ou de vélo tout chemin, et souhaitera atteindre sa destination le plus rapidement avec un moindre effort.

Rappel des grands principes des types d'aménagements cyclables (Céréma) :

- Les largeurs et gabarits à prendre en compte :
- Espace vital d'un cycliste = 1m, dégagement latéral = 1.50m ;
- Dégagement vertical = 2.05m ;
- Prendre en compte le type d'aménagement et le taux de fréquentation ;
- Prendre en compte l'environnement immédiat de l'aménagement.

1 Largeurs préconisées (hors marquage) :

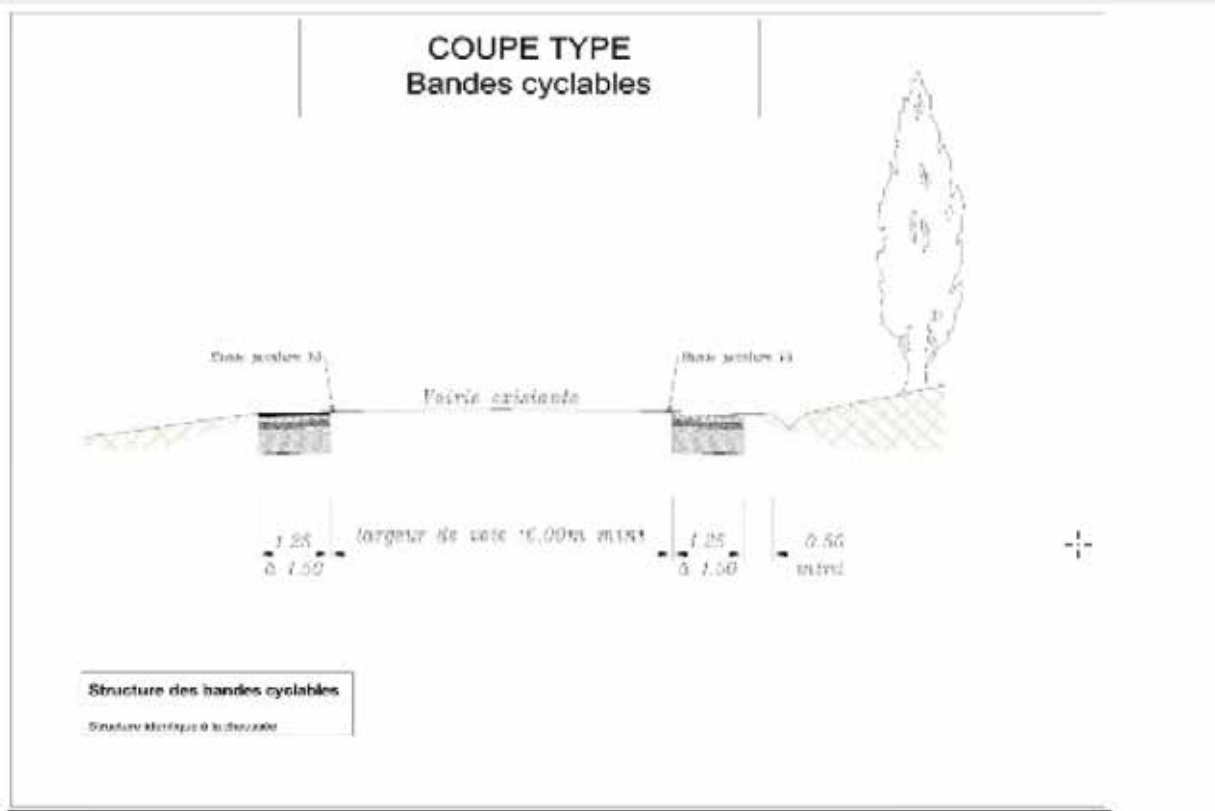
- Bande cyclable unidirectionnelle = 1.50m ;
- Piste cyclable unidirectionnelle = 2m à 2.50m ;
- Piste cyclable bidirectionnelle = 3m à 4m ;
- Voie verte = 3m à 5m ;
- Chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou ») = 1.50m.

2 Typologies des aménagements pris en considération

Seront pris en considération 3 types d'aménagements :

1. Bandes cyclables ;
2. Voies vertes/voies cyclables (tous modes doux) ;
3. Chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou »).

Bandes cyclables

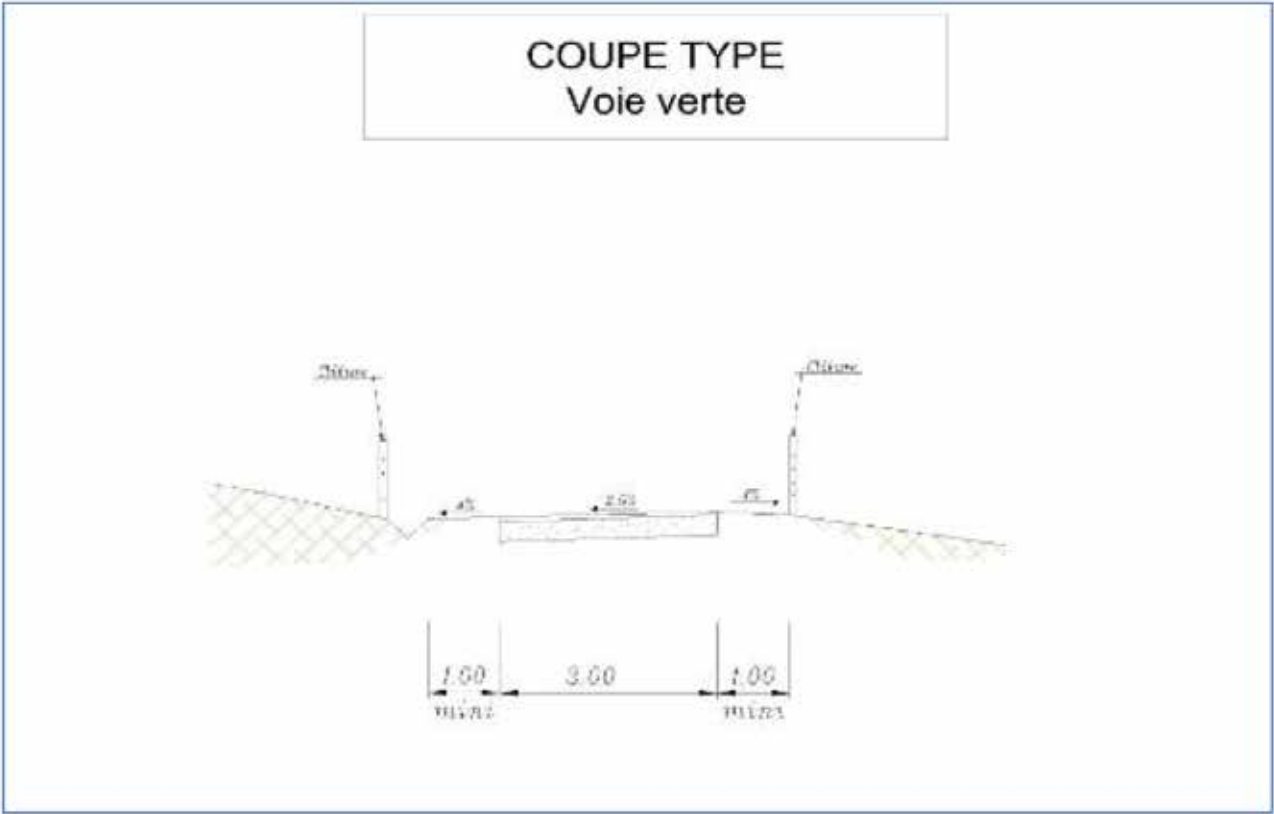


DIMENSIONNEMENT ET DOMAINE D'IMPLANTATION

	Dimensionnement	Domaine d'implantation
Bande cyclable	La largeur recommandée est de 1.5 mètre hors marquage en section courante. Pour le passage d'obstacles ponctuels, sauf impossibilité technique avérée, la largeur minimale est de 1 mètre hors marquage.	Les bandes cyclables peuvent-être aménagées sur des sections limitées à 50km/h et où le trafic est compris entre 1500 et 6000 veh/jour .
Signalisation	HORIZONTALE	VERTICALE
	Elles sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue T3 5U ou exceptionnellement par une ligne continue (3u) (masque de visibilité, présence d'un virage). Le marquage des bandes cyclables peut-être complété par des pictogrammes vélos blancs et des flèches. Ces marques sont fortement recommandées aux débuts et fins de voies cyclables et il est conseillé de les utiliser à répétition à intervalles réguliers, environ tous les 50 mètres, et au droit des entrées riveraines importantes.	Le panneau C 113 doit-être situé en entrée de la bande cyclable et après chaque intersection et le panneau C114 doit-être mis en place en fin de voie.     Les panneaux B22a et B40 sont implantés dans le cas où les cyclistes ont l'obligation d'emprunter cette voie.

Voies vertes (tous modes doux)

Pour favoriser l'utilisation de ces voies protégées de la circulation, il est fortement encouragé d'ouvrir la circulation à tous les usages non motorisés (poussettes, trottinettes, rollers, vélos...).



DIMENSIONNEMENT ET DOMAINE D'IMPLANTATION

	Dimensionnement	Domaine d'implantation
Voie verte	La largeur recommandée est de 3 à 5 mètres hors marquage en section courante.	- sécurité : indépendance par rapport au réseau routier ; - faible nombre de croisements avec le réseau routier
Signalisation	HORIZONTALE	VERTICALE
	pas de signalisation horizontale, pictogrammes « vélo/piéton » aux intersections	Le panneau C 115 doit-être situé en entrée de la bande cyclable et après chaque intersection et le panneau C116 doit-être mis en place en fin de voie.  

BESOINS FONCIERS POUR RÉALISER UNE PISTE CYCLABLE :

Pour l'aménagement d'une piste cyclable le long d'une route départementale il est nécessaire de disposer d'une bande continue de terrain d'une largeur suffisante pour réaliser les aménagements :

- RD structurante de catégorie 1 (trafic important) :

- Idéalement 8 m (4m accotement côté RD + 3m cyclable + 1m accotement) ;

- D'au moins 6 m, (2m accotement côté RD + 3m cyclable + 1m accotement) ;

- Réseau RD non structurant :

- D'au moins 5 m, (1m accotement côté RD + 3m cyclable + 1m accotement) ;

Si certaines routes départementales possèdent des emprises suffisantes pour réaliser des aménagements cyclables (exemple Blois-Molineuf ou Blois-Fossé), le plus fréquemment un tel projet impose des acquisitions foncières qui, dans certains cas peuvent s'avérer très long à réaliser.

En dehors de toute infrastructure routière une bande de 4 m est généralement suffisante pour construire l'itinéraire cyclable. Il est à ce titre possible d'emprunter des couloirs existants tels que les voies de chemin de fer désaffectées, les chemins de halage qui longent les canaux ou un chemin d'exploitation agricole à revêtir, si un accord est trouvé avec les associations foncières concernées.

La chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou »)

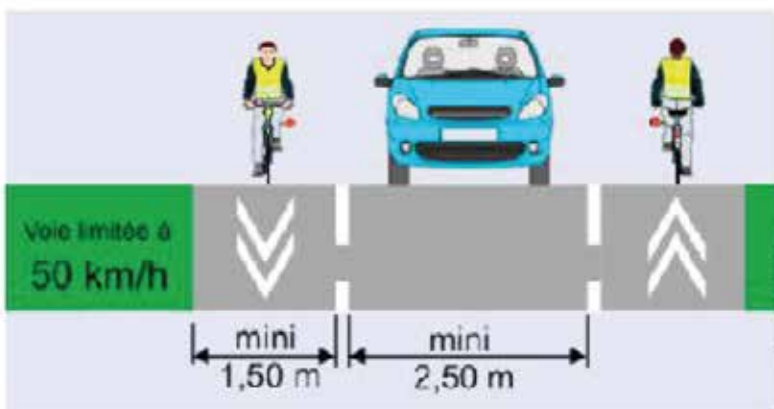
La chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou ») est un concept de répartition de l'espace de la chaussée.

Cet aménagement permet :

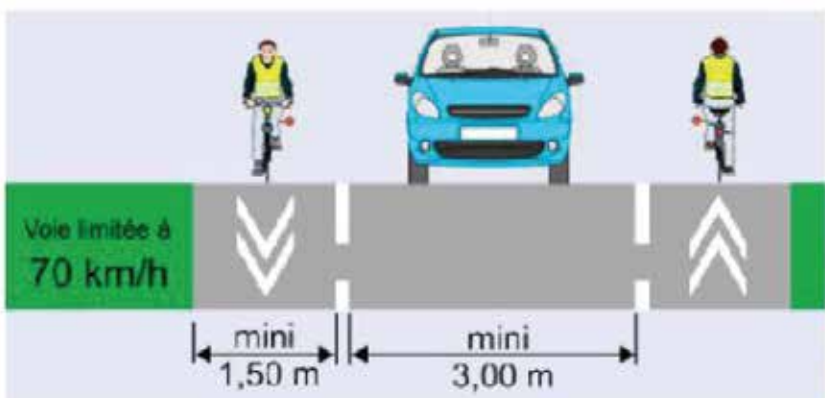
- une modération importante de la vitesse pratiquée ;
- l'extension d'un réseau cyclable à des voiries difficilement aménageables pour les vélos autrement qu'en zones 30 classiques ;
- tout en évitant des travaux coûteux sur la chaussée.



Principe de fonctionnement d'une CVCB



Source : Cerema



Source : Cerema

-Cas particuliers

CAS PARTICULIERS DES TROTTOIRS

Les trottoirs sont interdits aux cyclistes sauf :

- Les enfants de moins de huit ans ont la possibilité de conduire un cycle sur les trottoirs à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas gêner les piétons (art R.412-34) ;
- Les autres usagers sont autorisés à marcher sur les trottoirs en tenant leur vélo à la main : dans ce cas, ils redeviennent des piétons (art R. 412-34).

Piste cyclable à hauteur du trottoir :

- Compte tenu des textes relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, la largeur minimale de trottoirs est de 1.4 mètre libre de tout obstacle. De plus la largeur recommandée de la piste cyclable est de 1.50 mètre pour un sens. Il faut donc prévoir une largeur de 2.9 mètres pour faire cohabiter les piétons et les cyclistes. (Décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 du 21/12/06 et arrêté du 15/01/07).
- La piste cyclable est implantée du côté de la chaussée. La séparation entre le cheminement piéton et cycliste sera de préférence repérable et détectable. Dans le cas d'une piste cyclable unidirectionnelle au niveau d'un trottoir, une ligne continue de largeur « 3u » permettra de séparer les cheminements piétons et cyclistes

CAS PARTICULIERS DES VOIES PARTAGEES

Le principe de la voie partagée demeure appliqué aux routes très fréquentées par les cyclistes (type Loire à vélo) mais sur lesquelles aucun aménagement n'est envisageable.



Le trafic doit être inférieur à 1500 véh/jour pour mettre en place ce type de signalisation.

Le panneau C50 « partageons la route », implanté après chaque intersection, signale la présence de cyclistes sur l'itinéraire et incite tous les véhicules à adopter un comportement respectueux envers les autres véhicules.

-Les couches de roulement : favoriser un bon confort de roulement

Des revêtements confortables et pérennes dans le temps sont à privilégier

Il existe deux grandes familles de revêtements : les matériaux liés (asphaltes, enrobés, bétons) qui représentent un bon confort d'usage et une bonne pérennité, mais ont une connotation routière et les matériaux non liés (sables compactés et stabilisés) qui s'intègrent bien dans un environnement rural ou les espaces naturels, mais ont un niveau de confort et une pérennité moindres.

Aujourd'hui, il existe cependant des matériaux intermédiaires, notamment les graves émulsions qui peuvent convenir à tous : ils offrent l'aspect du sablé, la "roulabilité" de l'enrobé, y compris pour les rollers et s'intègrent bien dans les milieux protégés.

À titre d'exemple, depuis 2022, les aménagements cyclables départementaux de construction de voies vertes sont les suivants :

- Le revêtement de la voie verte sera de teinte claire, la couleur se rapprochera de celle du calcaire.

- Structure de chaussée type voie verte :

- 6 cm de Grave Émulsion 0/10 ;
- GNT 0/31,5 ép .20 cm (classe PF2) ;
- GNT 0/60 ép .15 cm ;
- Géotextile anticontaminant classe 6.

ANNEXE 3

PROJETS IDENTIFIES EN PHASE 1

Liaisons cyclables structurantes à aménager en priorité :

PROJET MOA CD41	Linéaire en mètre
Muides - St Laurent	5 000
Morée - St Hilaire La Gravelle	2 300
Blois - Fossé	3 500
Aménagement Pont de Chaumont	600
Couture sur Loir - Voie verte 72	2 400
Lamotte Beuvron - Nouan le Fuzelier	4 700
Ste Anne -Vendôme	2 300
St Gervais - Cellettes*	3 000
St Gervais - Mont Près Chambord	4 900
Suèvres - Mer	2 500
La Loire à Vélo - Blois / Veuzain	14 900
Selles St Denis - La Ferté Imbault	1 600
St Sulpice - St Lubin	1 900
Molineuf - Orchaie - Herbault	6 100
Neung collège - La Ferté Beauharnais	3 100
Chailles - Les Montils	2 600
St Aignan - Beauval	3 300
Traversée Azé	1 700
St Gervais - Cour-Cheverny	8 500
St Romain - Noyers	4 500
La Loire à Vélo - Château Chaumont	700
Cellettes - Cormeray	3 800
St Dyé - Muides	1 400
Chouzy - Gare Veuzain*	2 600
Mer - Talcy*	9 200
Mont Près Chambord - Bracieux*	7 200
Saint Denis sur Loire - La Chaussée St Victor	700
Romorantin ZA Nord RD 922	2 000
Total	107 000

*Projet identifié hors emprise de voie départementale mais dont le département assurera la réalisation des travaux via une convention de gestion.