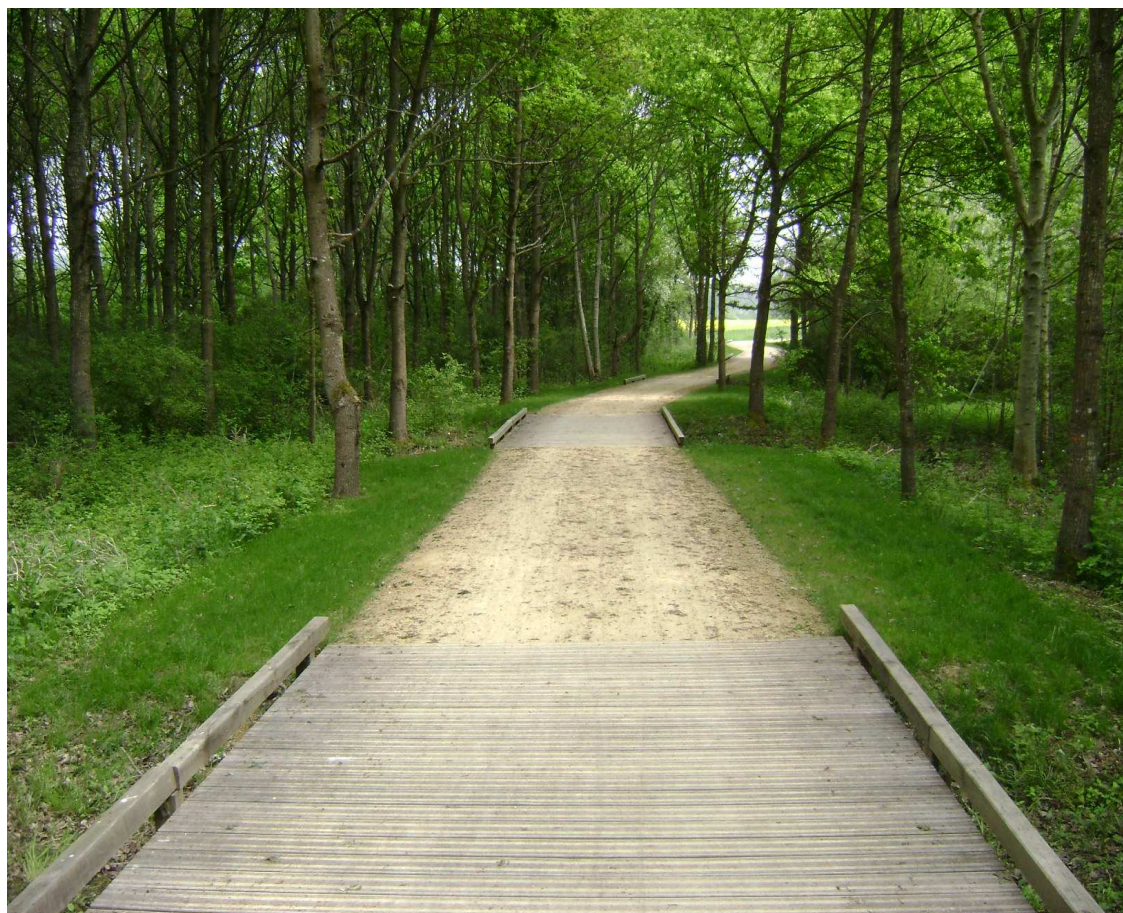


**SCHEMA DEPARTEMENTAL « VELOROUTES ET VOIES VERTES »**



|   |         |
|---|---------|
| INTRODUCTION  | page 3  |
| 1 - LES ELEMENTS DE CADRAGE   | page 4  |
| 1.1 Les cibles  | page 4  |
| 1.1.1 Les cyclistes, usagers « cible »                              | page 4  |
| 1.1.2 Les autres usagers des Voies Vertes                           | page 4  |
| 1.2 Les caractéristiques des aménagements Véloroutes – Voies vertes | page 5  |
| 1.2.1 Un concept d'aménagement                                      | page 5  |
| 1.2.2 Les caractéristiques techniques                               | page 6  |
| 1.3 Les schémas existants   | page 7  |
| 1.3.1 Le réseau européen  | page 7  |
| 1.3.2 Le schéma national  | page 8  |
| 1.3.3 Le schéma régional  | page 9  |
| 2 - LES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT                              | page 11 |
| 2.1 Les axes prioritaires   | page 11 |
| 2.2 Le maillage complémentaire                                      | page 13 |
| 2.3 Une programmation ambitieuse                                    | page 16 |
| 2.4 Gouvernance – Un travail collaboratif à mener                   | page 21 |
| III LA VALORISATION DES VELOURUTES ET VOIES VERTES                  | page 22 |
| 3.1 Les services autour des axes                                    | page 22 |
| 3.1.1 Location, réparation, assistance                              | page 22 |
| 3.1.2 Les haltes et aires d'arrêts                                  | page 23 |
| 3.1.3 Hébergement et restauration                                   | page 23 |
| 3.1.4 Monuments et établissements d'accueil                         | page 24 |
| 3.2 L'accès aux infrastructures                                     | page 24 |
| 3.2.1 L'accès en vélo   | page 24 |
| 3.2.2 L'accès en voiture  | page 24 |
| 3.2.3 L'accès en train  | page 25 |
| 3.3 L'information   | page 25 |
| CONCLUSION  | page 27 |

## INTRODUCTION

Depuis une dizaine d'années, le renouveau de la pratique du vélo a lancé une nouvelle dynamique, que ce soit pour l'intérêt touristique, économique, culturel, ou patrimonial, pour les loisirs, et même les liaisons domicile-travail. Peu consommateur d'espace, accessible aux différentes catégories socioprofessionnelles et tranches d'âges, bon pour la santé, le vélo confirme son retour.

Les tours opérateurs étrangers apprécient la qualité des Véloroutes-Voies Vertes puisqu'ils proposent des séjours haut de gamme à leurs clients, plaçant la France comme première destination mondiale de l'itinérance à vélo. Le vélo a un impact sur l'économie du tourisme.

Selon le revêtement, les cyclistes ne sont pas les seuls utilisateurs potentiels de ces aménagements. Les piétons, les personnes à mobilité réduite, les rollers, ont eux aussi des attentes, les Voies Vertes présentant des espaces de découverte et de loisirs privilégiés.

D'ores et déjà, les premiers équipements ont vu le jour. Ainsi, la première Voie Verte en site propre, celle dite « de l'Ailette », a été inaugurée en 2009. Un nouveau tronçon reliant Center Parcs à CHAMOUILLE-Cap'Aisne a été réalisé en 2010. Les travaux d'aménagement d'une nouvelle portion, entre CHAMOUILLE et MONAMPTUIL, s'engagent en 2011. Des repérages ont été effectués et des études préalables lancées sur différentes sections d'itinéraires intéressants.

Afin de guider son action et ses premières réalisations, le Conseil général a réuni chaque année depuis 2008 un Comité de Pilotage chargé du suivi du projet « Véloroutes et Voies Vertes ».

Pour répondre au mieux aux besoins des différentes « clientèles » des Véloroutes et Voies Vertes et donner une cohérence globale, le Conseil général a décidé d'élaborer son schéma directeur.

Le schéma « Véloroutes - Voies vertes » a pour objectif de :

- Poursuivre la définition et l'aménagement des itinéraires des Véloroutes et Voies Vertes, et d'en définir les modalités de gestion,
- Donner un cadre de référence visible et mobilisateur,
- Développer des produits touristiques liés au vélo et valoriser les sites traversés en mettant en avant le patrimoine de l'Aisne,
- Proposer des animations et services liés.

Il sera important de veiller à rendre attractif ce projet en travaillant à la cohérence et la promotion des itinéraires vis-à-vis des attentes des usagers avec les acteurs œuvrant au développement de l'offre touristique.

Par contre, ce schéma n'a pas vocation à proposer des actions d'incitation à la pratique du vélo, mais pourrait apporter sa contribution à une réflexion plus globale et complète.

## 1 - LES ELEMENTS DE CADRAGE

### 1.1 LES CIBLES

#### 1.1.1 Les cyclistes, usagers « cible »

On peut distinguer 4 principaux types de pratique :

- **L'utilitaire** : le vélo est utilisé comme moyen de transport alternatif pour des besoins domestiques (travail, école, achats) : une pratique encore faible en France, mais en forte mutation, qui peut devenir importante au niveau des connexions avec les agglomérations.
- **Le sport** : soucieux de performance ou non, les « sportifs » (routiers et VTT) utilisent rarement les Voies Vertes pour s'entraîner (problèmes de cohabitation avec d'autres usagers plus lents, fractionnement des parcours...). Ils privilégient le domaine routier, les Véloroutes.
- **Le loisir** : sur des distances assez courtes (inférieures à vingt kilomètres), les cyclistes fréquentent les Voies Vertes pour se promener en famille avec les enfants et/ou entre amis, à des allures réduites.
- **Le tourisme** : cette pratique concerne les longs et courts séjours pour des voyages itinérants comprenant plusieurs nuitées d'hébergement. Si elle est aujourd'hui faible chez les Français, la pratique en long séjour concerne, en grande majorité, les étrangers (82 % des itinérants) et entraîne des retombées économiques intéressantes. L'itinérance et la pratique cyclo-touristique sont en cours de développement avec la mise en place d'itinéraires adaptés. Un touriste à vélo qui dort souvent à l'hôtel dépense en moyenne 75 €/jour.

Le schéma « Véloroutes - Voies vertes » cible, d'une part **les pratiques liées au tourisme**, pour leur impact dans l'économie locale, la valorisation du territoire et l'attractivité du territoire et, d'autre part, **la pratique « loisirs »**, pour l'ampleur du public concerné.

**Plus précisément, le schéma vise :**

- la pratique « loisirs/détente »,
- les « excursionnistes » à la journée,
- les « courts séjournants »,
- les « cyclotouristes itinérants ».

#### 1.1.2 Les autres usagers des Voies Vertes

Les Voies Vertes sont des routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (art R 110-2 du code de la route). La diversité des utilisateurs est grande : jeunes cyclistes, piétons de tout âge, famille avec enfants, personnes à mobilité réduite, patineurs...

#### **Les rollers :**

La pratique n'a cessé d'augmenter, en France, ces dernières années, avec 2,5 millions de paires de rollers vendues par an. Considérés comme piétons d'un point de vue juridique, ils n'ont théoriquement accès qu'aux Voies Vertes et trottoirs.

En pratique, de nombreux rollers utilisent également les aménagements cyclables : c'est la qualité des revêtements qui permet ou empêche la présence de rollers sur des

itinéraires de circulation douce. La pratique du roller s'effectue plutôt sur de courtes distances et sur des Voies Vertes en raison de leur sécurité.

Dans l'Aisne, la pratique ne semble pas très développée. Mais il est vrai, que les familles qui pratiquent le roller ne disposent pas des pistes nécessaires et vont chercher les équipements dans d'autres départements. L'équipement de certains tronçons pourrait créer un « produit d'appel », mais il faudrait déjà un linéaire important (à titre indicatif, 15 km pour une demi-journée en roller).

#### **Les piétons :**

Les Voies Vertes sont susceptibles d'accueillir des promeneurs à pied (promenade familiale avec parfois un équipement « poussette », sur des distances faibles, avec un très fort taux de retour sur le même itinéraire), des randonneurs (en groupe informel ou en club), les joggeurs (résidant à proximité d'une Voie Verte, aux abords des villes) Les itinéraires calmes et sécurisés sont appréciés.

#### **Les personnes à mobilité réduite (PMR) :**

Les Voies Vertes sont des espaces de loisirs privilégiés pour les PMR (personnes handicapées, personnes âgées, femmes enceintes, etc....). Ces itinéraires leur permettent une progression sans obstacles (trottoirs, barrières, pentes trop élevées) ni risques liés au trafic automobile.

#### **Les autres utilisateurs :**

La pratique de randonnée équestre exige des revêtements souples. Il convient d'identifier des tronçons d'itinéraires où des pistes réservées aux cavaliers peuvent être aménagées en parallèle des Voies Vertes (ou bandes enherbées réservées).

D'autres usagers (riverains, pêcheurs agents du service gestionnaire du canal...) peuvent aussi circuler sur les Voies Vertes. Le respect des pratiquants doit s'inscrire dans une concertation et un dialogue pour permettre à chacun de trouver ses espaces de pratique.

## **1.2 LES CARACTERISTIQUES DES AMENAGEMENTS VELOURUTES-VOIES VERTES**

Le concept de « Véloroute » désigne un itinéraire cyclable qui s'inscrit dans un réseau continu se déclinant de l'échelle européenne à l'échelle régionale en passant par le niveau national, et qui permet aux pratiquants du vélo de parcourir, s'ils le souhaitent, des grandes distances en toute sécurité. C'est ainsi qu'apparaissent « l'Eurovéloroute E3 », « les Véloroutes N15 et N16 »...

Un décret datant de 2004 introduit dans le code de la route la définition de la « Voie Verte ». Le texte précise qu'une « Voie Verte » est une route exclusivement réservée à la circulation d'usagers non motorisés, à savoir les piétons au sens large (pratiquants de rollers, personnes en fauteuil roulant...), les cyclistes et les cavaliers.

### **1.2.1 Un concept d'aménagement**

La « Véloroute » est un itinéraire réservé à tous les cyclistes, continu, jalonné, de moyenne et longue distances, pouvant emprunter diverses voies sécurisées telles que :

- **Les routes secondaires à circulation modérée** (<1000 véhicules / jour).  
**Dans l'Aisne, on ciblera dans la mesure du possible des axes à moins de 500 véhicules/jour**, seuil au-delà duquel la cohabitation voitures-vélos peut s'avérer problématique,
- Les rues apaisées,
- Les pistes cyclables existantes ou à créer,

- Les bandes cyclables,
- Les « Voies Vertes ».

La « **Voie Verte** », élément constitutif de la Véloroute, est un espace réservé aux déplacements non motorisés tels que cyclistes, piétons, patineurs et personnes à mobilité réduite. Elle est aménagée **en site propre**, sur une distance limitée, et peut être constituée de :

- Chemins de service (anciens chemins de halage),
- Chemins forestiers,
- Voies ferrées désaffectées,
- Portions de chemins ruraux fermées à la circulation.

Le réseau « Véloroutes » devrait contribuer à terme :

- à offrir de longs itinéraires sécurisés et à faible dénivelé, d'intérêt départemental, régional, national, voire européen,
- au développement durable du territoire et du tourisme, tout en favorisant les retombées économiques sur le milieu local,
- à répondre aux aspirations des pratiquants en terme d'intérêt de parcours, de services, d'entretien et de sécurité,
- à encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes.

### 1.2.2 Caractéristiques techniques

#### Largeur de la voie verte

La largeur souhaitable peut être de 4 m à proximité des agglomérations pour permettre le croisement et le dépassement, mais plus fréquemment une largeur **de 2,5 à 3 m** sera retenue pour la bande cyclable, à laquelle viendra s'ajouter, de chaque côté, une largeur variable selon les besoins d'assainissement (fossés...) et talutages nécessaires.

#### Déclivité

La déclivité ciblée est de moins de **3 % de pente**. En cas de force majeure, elle peut être supérieure, avec des tolérances ponctuelles supérieures. Il est alors recommandé de respecter une déclivité inférieure à 5 % mais sur des distances ponctuelles de 10 m.

#### Revêtements

Le choix du revêtement doit répondre aux objectifs suivants :

- la « roulabilité » (accessibilité par tous les temps, par tous types de vélos) est une attente forte des utilisateurs potentiels,
- la pérennité : le revêtement doit conserver ses qualités sans entraîner des entretiens lourds trop fréquents,
- la facilité d'entretien : l'entretien courant doit pouvoir se réaliser par tous les temps sans dégrader le revêtement (enlèvement des feuilles, coupe...).

Différents types de revêtements existent (l'enrobé, l'enduit bicouche, le béton, le sable stabilisé....) ; le prix de revient est très variable selon la technique retenue. Le choix du revêtement, ainsi que les passages délicats (ponts, tunnels...) sont les éléments déterminants dans l'estimation du coût de l'aménagement à réaliser.

A titre indicatif, les coûts d'aménagement peuvent varier de 3 € à plus de 150 € le mètre linéaire (ml) :

- 3 €/ml pour les aménagements sécuritaires sur routes départementales (panneaux, marquage au sol, etc....),
- 50 €/ml pour un retraitement sur place des anciennes voies ferrées ayant encore leur ballast en place ou en fond de forme, ou pour les aménagements de chemins de halage déjà revêtus (essentiellement aménagements sécuritaires),
- 100 €/ml pour de la création de bande de roulement sur accotement de RD,
- 115 €/ml pour de la voie verte « à recréer » sur ancienne voie ferrée dont le ballast a été enlevé,
- plus de 150 €/ml pour des passages spécifiques en vallée.

### **Signalisation**

Il existe des références nationales, ainsi que des expériences régionales et départementales intéressantes qui pourront être déclinées dans l'Aisne. On recherchera une homogénéité dans la signalétique directionnelle à retenir. Toutefois, une personnalisation des voies pourra être intéressante dans le cadre de la promotion des itinéraires (ex : « Voie Verte de l'Ailette », « Axe vert de Thiérache », « Voie Stevenson », « Axe des Pèlerins »...).

### **Volet environnemental**

Il s'agit de créer des Véloroutes - Voies vertes respectueuses de l'environnement par :

- La prise en considération des milieux et l'intégration dans le paysage,
- L'utilisation de matériaux novateurs,
- La valorisation des patrimoines naturel, culturel et architectural.

## **1.3 LES SCHEMAS EXISTANTS**

### **1.3.1 Le réseau européen**

Les Eurovéloroutes sont un réseau de Véloroutes et Voies Vertes d'importance européenne porté par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) sous l'appellation "projet Eurovélo". Ces Eurovéloroutes sont affichées comme correspondant à la fois à des liaisons cyclables européennes de qualité et à des parcours thématiques d'intérêt touristique permettant d'allier la pratique du vélo et des mobilités douces avec le développement touristique.

12 Eurovéloroutes constituent ce réseau. Sur ces 12 Eurovéloroutes, 6 concernent la France.





Le réseau des Eurovéloroutes

### 1.3.2 Le schéma national

En France, le schéma national des Véloroutes et Voies Vertes a été adopté par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 15 décembre 1998. Il propose la réalisation, en France, d'un réseau structurant de 20 000 km maillant l'ensemble du territoire.



## SCHÉMA NATIONAL DES VÉLOROUTES ET DES VOIES VERTES

### 2010

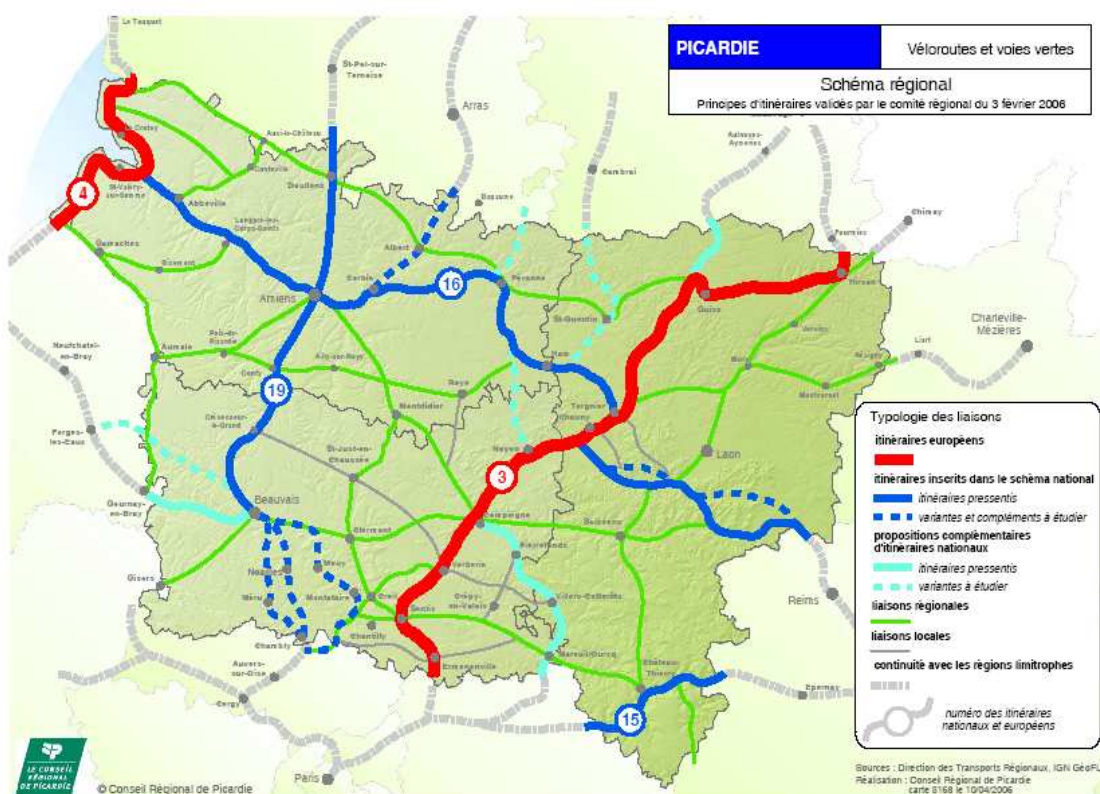


### 1.3.3 Le schéma régional

La circulaire interministérielle du 31 mai 2001 fixait pour objectif d'établir dans chaque région le volet régional du schéma national dont l'élaboration devait reposer sur le comité régional des Véloroutes et Voies Vertes co-présidé par le Préfet et par le Président du Conseil régional.

En Picardie, après une phase de concertation locale, les principes d'itinéraires ont reçu un avis favorable le 25 novembre 2005 de la Commission permanente de l'Assemblée régionale.

Au croisement de grands bassins situés à proximité (Ile-de-France, Nord Pas-de-Calais, Benelux, Grande Bretagne), la Picardie possède de nombreux atouts pour devenir une région phare du tourisme à vélo : un relief modéré, des sites attractifs, une forte densité patrimoniale... D'anciennes voies ferrées, des chemins de halage le long d'un réseau de voies navigables et des petites voiries à faible circulation présentent des opportunités intéressantes d'aménagement.



Dans le cadre des schémas pré-existants, le département de l'Aisne est notamment concerné par 3 axes majeurs :

- L'itinéraire européen E3 dit « des Pèlerins » Paris-Moscou, qui traverse l'Aisne par Chauny, La Fère, Origny-Sainte-Benoite, Guise, Hirson pour ensuite relier Maubeuge et la Belgique,
- L'axe national N16 qui part de la Baie de Somme pour relier Abbeville à Reims, en s'appuyant sur Tergnier, Coucy, Pinon, Monamphteuil, Chamouille, Vauclair, Berry-au-Bac,
- L'axe national N15 Paris-Strasbourg qui longe la Marne dans le sud de l'Aisne en passant par Château-Thierry.

## **2 - LES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT**

### **2.1 LES AXES PRIORITAIRES :**

Le département de l'Aisne est traversé par un axe européen (E3) et deux axes nationaux (N15 et N16). L'aménagement de ces axes structurants, inscrits aux schémas européen et national, constitue un enjeu stratégique pour l'Aisne. En aménageant ces axes, les flux traverseront l'Aisne et rendront incontournables le passage dans le département. Sur ces axes structurants, des sections en Voie Verte pourront aussi constituer des produits touristiques sécurisés.

Par ailleurs, la procédure de déclassement et la fermeture en cours de la voie ferrée Laon-Sains-Richaumont constitue une opportunité pour la réalisation d'une Voie Verte qui constituerait un axe central au département et également une alternative à l'E3.

**Le Département retient 4 axes prioritaires, comme liaisons dites « structurantes » :**

- **L'Eurovéloroute n°3 (E3) : Chauny Guise Hirson,**
- **La Véloroute Nationale 16 (N16): Chauny Coucy Pinon Monampteuil Berry au Bac,**
- **La Véloroute Nationale 15 (N15) : Vallée de la Marne (Château Thierry),**
- **L'axe Laon – Sains Richaumont.**

Les premières réalisations du Département se situent sur l'axe national N16, avec la Voie Verte de l'Ailette (7,7 km) et le projet Chamouille-Monampteuil (11 km).

Il convient donc de poursuivre l'aménagement des axes prioritaires.

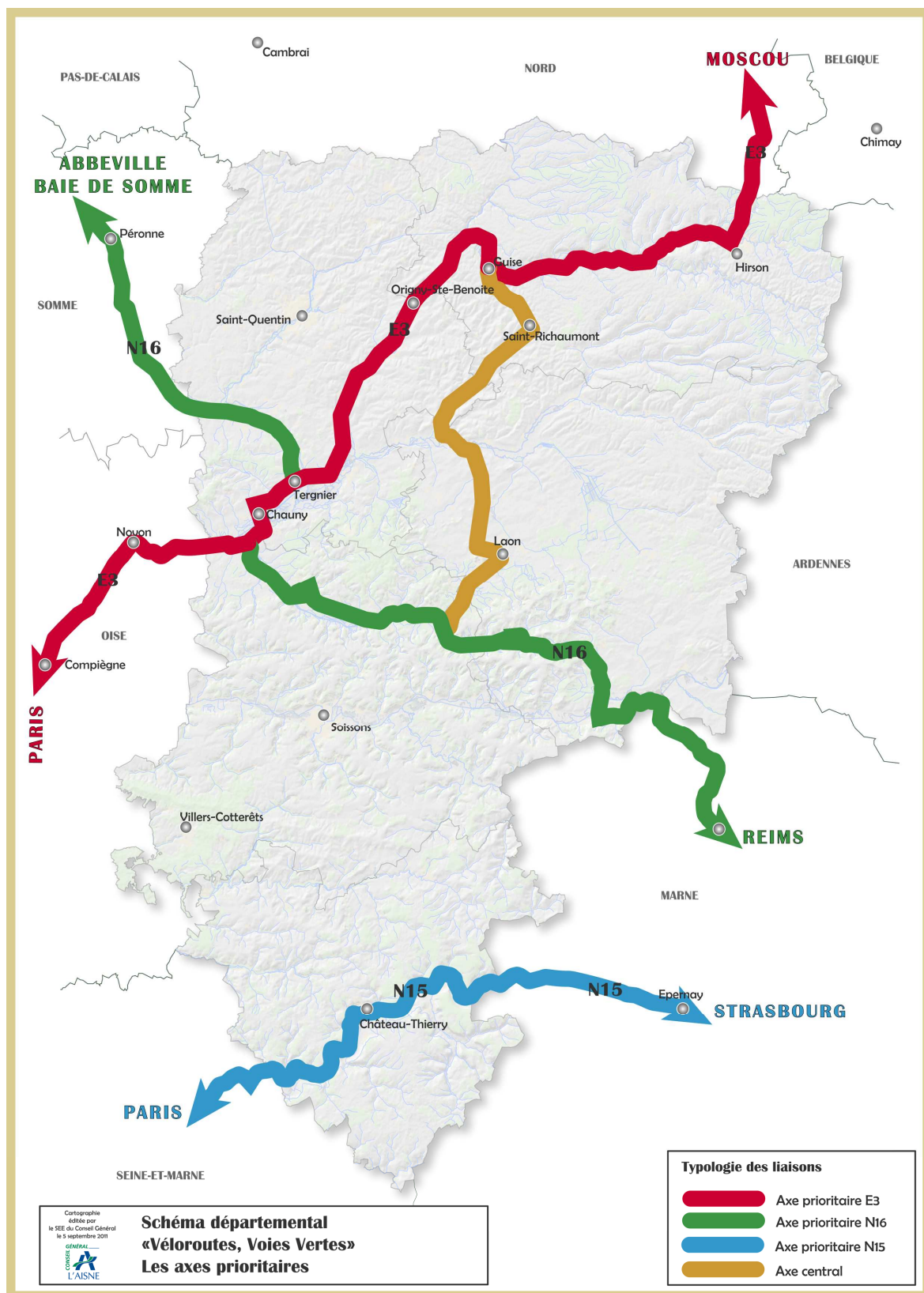
**L'objectif du Département est d'aménager, sous Maîtrise d'Ouvrage du Conseil général, les 4 axes prioritaires.**

Pour aménager ces axes prioritaires, il est nécessaire :

- de poursuivre les études de faisabilité pour certaines zones d'ombre,
- d'engager les études techniques en fonction de la programmation retenue,
- d'établir une programmation.

Concernant l'axe N15, le Conseil général poursuivra les travaux de réflexion avec l'Union des Communautés de Communes du Sud de l'Aisne (UCSSA), qui a pris en charge les études de faisabilité et la problématique de la maîtrise du foncier sur cet axe.





- **Cadre d'intervention :**

**Axes prioritaires hors zone agglomérée**

|  |   |
|--|---|
| <b>Investissement</b>  | Maître d'ouvrage* : Conseil général<br><i>*Sous réserve de faisabilité</i>  |
| <b>Financement</b>   | <b>Conseil régional de Picardie (CDAP 2008-2013)</b><br><br>Fonds Européens (FEADER FEDER)<br><br>Etat (FNADT)  |
| <b>Entretien lourd</b><br>- pour la chaussée, les réparations nécessaires de manière à maintenir une roulabilité de qualité homogène,<br>- la signalisation directionnelle<br>- le fauchage  | Conseil général   |
| <b>Entretien courant et gestion des voies</b><br>- pour la chaussée, le nettoyage périodique si nécessaire,<br>- pour les bas-côtés, le nettoyage périodique, l'élagage, les replantations,<br>- pour la signalisation touristique, la réparation, le remplacement,<br>- pour les équipements divers, la réparation et le remplacement des mobiliers, points d'eau, poubelles...). | Un système de veille sera recherché auprès d'une association d'usagers (à l'instar de la randonnée pédestre)<br><br>Des partenariats locaux seront à nouer (collectivités, syndicat mixte, équipe verte....). |

Les arrivées et traversées d'agglomération seront réfléchies en partenariat avec les collectivités territoriales concernées.

- **Principes d'aménagement :**

- Privilégier l'aménagement en site propre (Voie Verte),
- Rechercher le meilleur compromis entre contraintes techniques et contraintes budgétaires, entre site propre et voie partagée,
- Tenir compte des enjeux économiques et touristiques, et des attentes des usagers ciblés,
- Rechercher les connections avec les zones traversées,
- Viser la meilleure sécurisation possible des itinéraires.

## **2.2 LE MAILLAGE COMPLEMENTAIRE**

Si le Conseil général a engagé des travaux depuis 2008 sur l'axe N16, d'autres initiatives et projets sont à prendre en compte.

En effet, il existe **d'autres réalisations**, connues localement pour certaines, mais aussi plus largement pour d'autres, car promues sur des sites Internet spécialisés (Voie Verte du Val de Serre « Montcornet – Résigny », Voie verte « Guignicourt – Evergnicourt »...).

Certaines Communautés de communes ont **des projets d'aménagement** de Voie Verte ou de « boucle locale ».

**Des connections** avec des itinéraires des départements voisins présentent des opportunités (secteurs de Villers-Cotterêts, Vic-sur-Aisne...).

**Les chemins de service (anciens chemins de halage)** constituent un réseau intéressant potentiel. Toutefois, sur de nombreuses sections, les berges ne sont pas en bon état.

Les anciennes **Voies Ferrées d'Intérêt Local** (VFIL) sont également intéressantes même si la maîtrise du foncier et l'aménagement ne sont pas aisés.

Enfin, le réseau des routes départementales présente un linéaire important et pourrait être ponctuellement mobilisé.

Lors de l'élaboration du Schéma régional des Véloroutes et Voies Vertes, une consultation locale a été menée. Des itinéraires d'intérêt local ou régional ont été identifiés.

Il est important de prendre en compte ces itinéraires dans le schéma départemental. Ils constituent un maillage complémentaire aux axes prioritaires, même si le Conseil général n'en porte pas la Maîtrise d'Ouvrage.

En effet, ce maillage pourrait venir compléter le réseau aménagé par le Conseil général et agrémenter les perspectives offertes aux usagers.

Il comprend des itinéraires existants, des itinéraires alternatifs aux axes prioritaires, des boucles locales à potentiel touristique ou encore des liaisons de « principe » pour lesquelles aucun tracé précis n'est encore connu.

Chaque nouvelle réalisation viendra amplifier l'attractivité du département. C'est pourquoi le Département souhaite :

- Inscrire à titre indicatif un maillage complémentaire, issu de la consultation locale réalisée dans le cadre du schéma régional Véloroutes-Voies Vertes,
- Poursuivre la veille sur l'ensemble des itinéraires potentiels afin d'adapter le maillage complémentaire inscrit au schéma le cas échéant,
- Accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement de Véloroutes–Voies Vertes s'inscrivant dans le schéma départemental :
  - Les équipes d'appui Fonds européens du Conseil général peuvent être mobilisées par les EPCI dans la recherche de financement. Actuellement, pour de tels projets, les EPCI peuvent prétendre aux fonds européens (FEADER, FEDER...), régional (FRAPP) et départemental (CDDL),
  - L'expérience technique acquise par le Conseil général avec les réalisations de voies vertes pourra être partagée.

Un **guide départemental** pourrait utilement définir les aspects techniques recommandés, les conditions d'une assistance technique, la promotion et l'aide financière éventuelle du Conseil général.



## Cadre d'aménagement

### Aménagement du maillage complémentaire (à titre indicatif)

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <b>Investissement</b>                 | Maître d'ouvrage : EPCI, communes,...                      |
| <b>Financement</b>                    | Dispositifs existants<br>Europe, Etat, Région, Département |
| <b>Entretien et gestion des voies</b> | Maître d'ouvrage   |

Pour des projets s'inscrivant dans le schéma départemental et respectant les critères attendus, le Conseil général accompagnera les EPCI en apportant :

- Des conseils techniques à la réalisation,
- Une aide financière (dans le cadre des dispositifs d'aide existants),
- Une valorisation et une promotion.



## 2.3 UNE PROGRAMMATION AMBITIEUSE

Cette programmation doit être ambitieuse pour que le département soit traversé et non évité par les cyclotouristes itinérants. Les aménagements devront respecter les normes des Véloroutes et voies vertes en proposant des itinéraires sécurisés.

Une proposition a été établie sur 2012, 2013 et 2014 :

- En tenant compte du potentiel touristique de certains axes et tronçons (valorisation possible « d'offres destination »),
- En optimisant les sources de financements,
- En intégrant les contraintes techniques de réalisation (études, enquêtes publiques),
- En cohérence avec les itinéraires et phasages prévus par les départements voisins.

L'aménagement des itinéraires est soumis à divers aléas :

- Des opportunités qui accélèreraient la réalisation (bouclage avec l'itinéraire d'un département voisin, investissement d'une autre collectivité, ...),
- Des problèmes qui retarderaient la réalisation (maîtrise difficile du foncier, problématique du milieu naturel traversé, manque d'adhésion des acteurs locaux...).

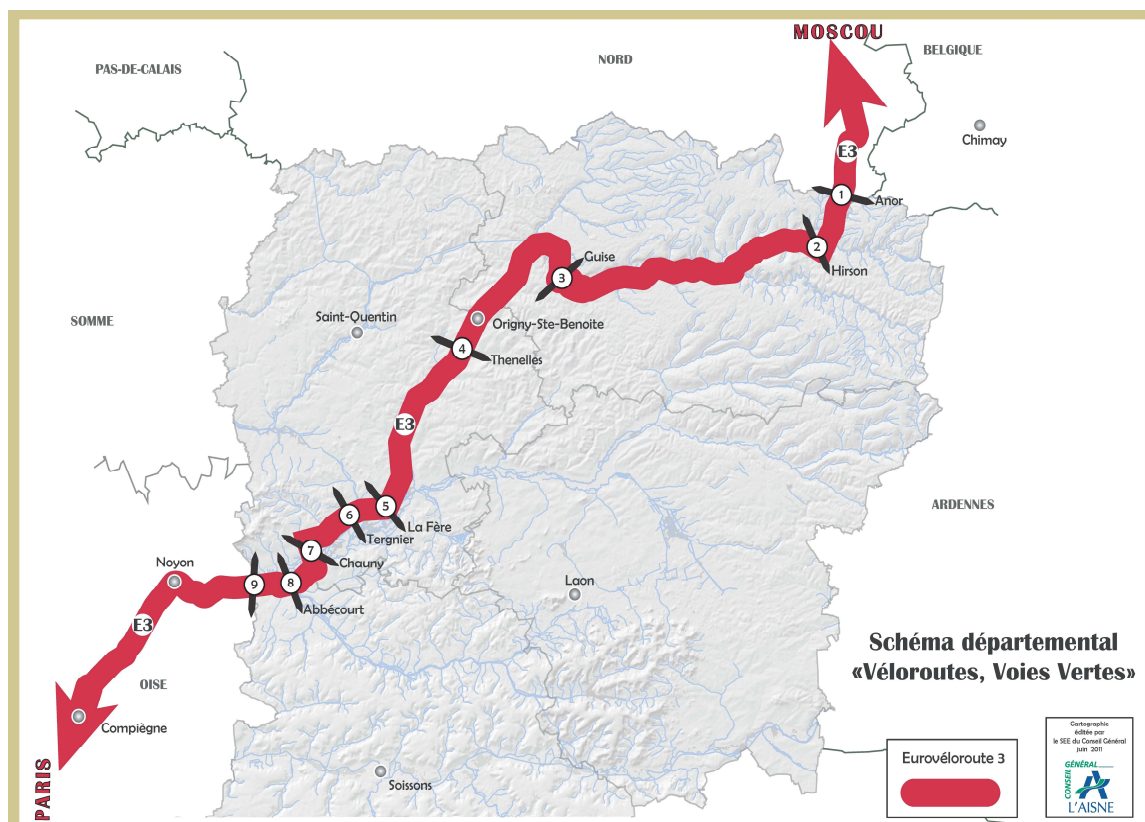
Pour répondre à la fonction « touristique » de l'aménagement, il est important de prévoir l'ouverture de tronçons suffisamment significatifs pour attirer les utilisateurs, ainsi qu'un tracé qui tienne compte du recensement des potentialités du territoire traversé (principales curiosités, sites naturels, « petit » patrimoine...).

La problématique du foncier sur l'axe prioritaire N15 nécessite la réalisation d'études et l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur l'ensemble de la traversée du département de l'Aisne. Cette DUP ne pourra pas être obtenue avant 2014. Cette phase préalable aux travaux est portée par l'UCCSA.

Le coût estimé de cet aménagement est de 8 à 10 millions d'euros, selon les aspects techniques à traiter (localisation, revêtements ...).

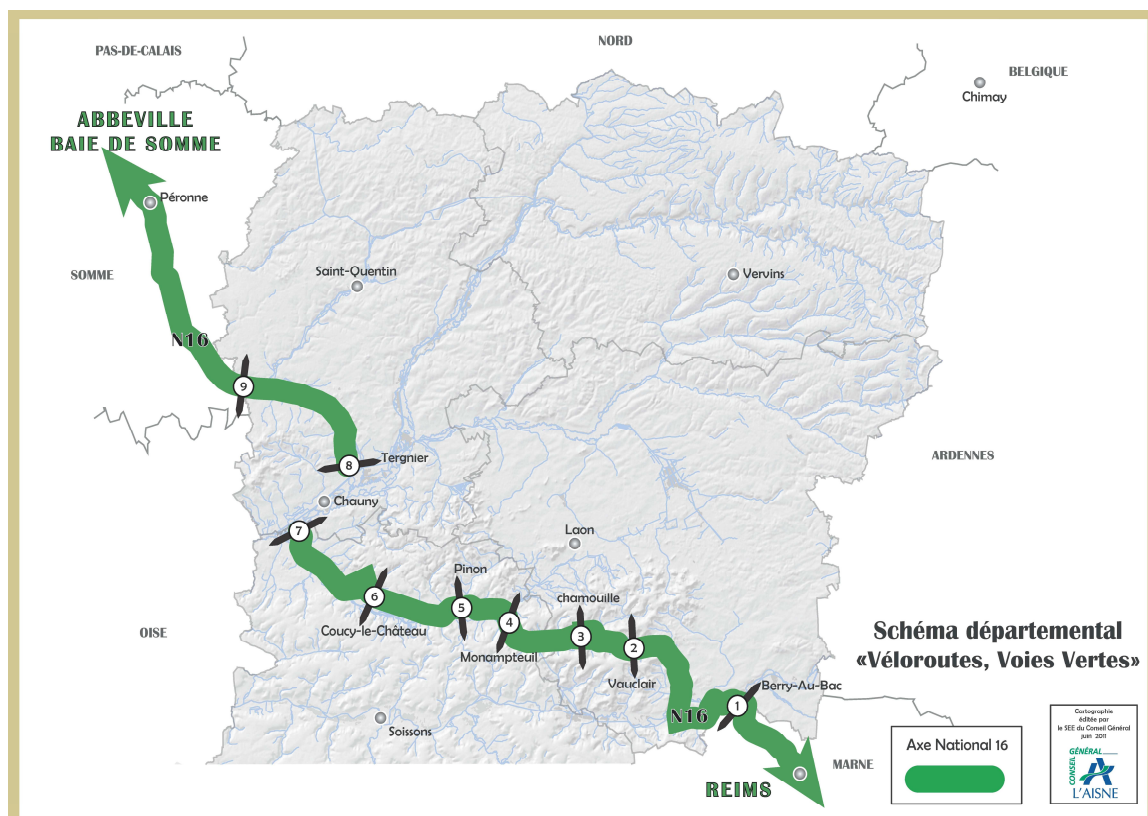
Sur 2012, 2013 et 2014, il est donc nécessaire de concentrer les réalisations sur l'E3 et la N16. Sur cette période, seule l'acquisition du foncier de la voie ferrée Laon-Sains-Richaumont est envisagée, sous réserve de la fermeture définitive de la voie.

## Programmation prévisionnelle EUROVELOROUTE 3



|       |                         |                               |           |
|-------|-------------------------|-------------------------------|-----------|
| 1 à 2 | Dépt Nord-Hirson 10 km  | Chemin forestier partagé      | 2011      |
| 2 à 3 | Hirson-Guise 37 km      | Voie Verte                    | 2012/13   |
| 3 à 4 | Guise-Thenelles 20 km   | Voie partagée/voie verte      | Post 2014 |
| 4 à 5 | Thenelles-La Fère 32 km | Chemin de service VNF         | 2012      |
| 6 à 7 | Tergnier-Chauny 3 km    |                               |           |
| 8 à 9 | Abbécourt-dépt Oise 3km |                               |           |
| 5 à 6 | La Fère-Tergnier 2 km   | Chemin à créer berge enherbée | Post 2014 |
| 7 à 8 | Chauny-Abbécourt 2 km   | Chemin à créer berge enherbée | Post 2014 |

## Programmation prévisionnelle AXE NATIONAL 16



|       |  |                                       |                  |
|-------|--|---------------------------------------|------------------|
| 1 à 2 | Berry au Bac –Vauclair 20 km                           | Voie partagée                         | Post 2014        |
| 2 à 3 | Vauclair –Chamouille 7,7 km                            | Voie Verte aménagée                   | 2008/10          |
| 3 à 4 | Chamouille- Monampteuil 11 km                          | Voie verte/voie partagée              | 2011/12          |
| 4 à 5 | Monampteuil-Pinon 11 km                                | Chemin de service VNF/voie partagée   | 2014 / post 2014 |
| 5 à 6 | Pinon-Coucy 17 km                                      | Voie verte et voie partagée           | 2013/2014        |
| 6 à 7 | Coucy-Chauny 17 km                                     | Voie partagée                         | Post 2014        |
| 7 à 8 | Utilisation d'une section de l'Eurovéloroute 3 sur 5km | Chemin de service existant et à créer |                  |
| 8 à 9 | Tergnier-Limite département de la Somme 19 km          | Chemin de service VNF                 | Post 2014        |

## Programmation prévisionnelle AXE NATIONAL 15

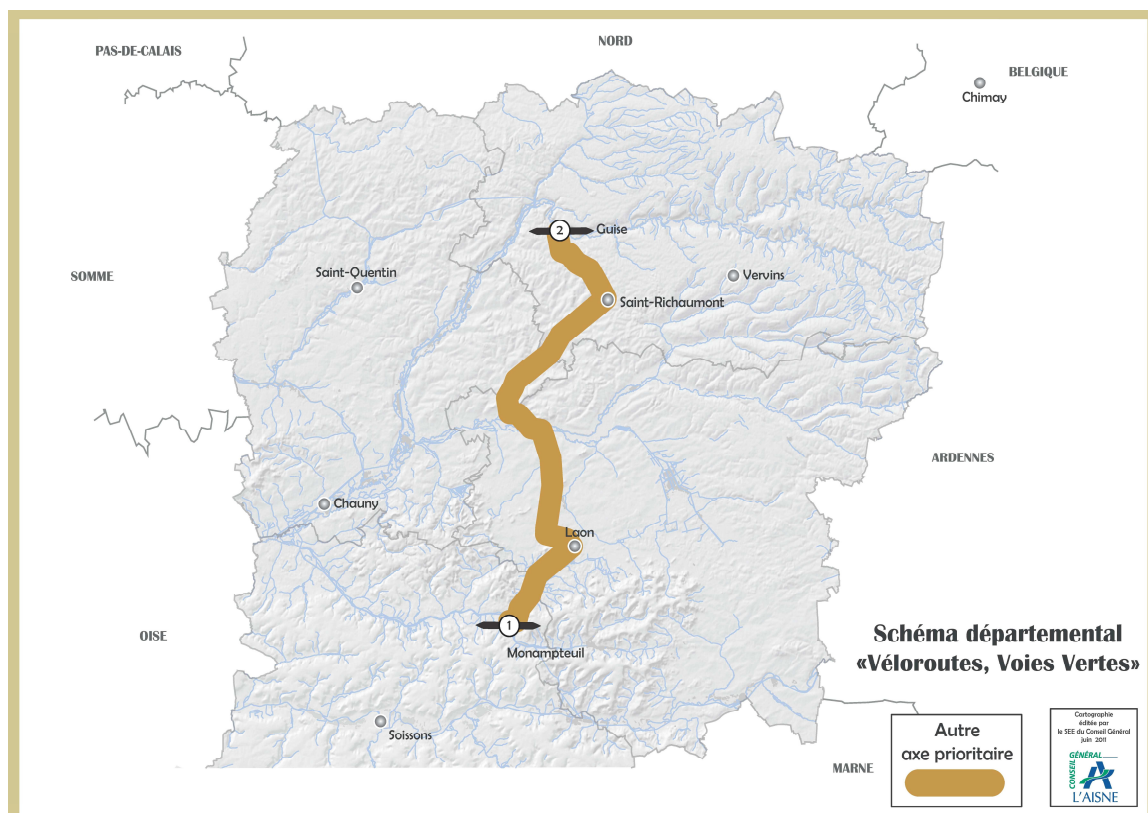


Traversée du département 47 km voie verte

Post 2014



## Programmation prévisionnelle AXE CENTRAL



|  |           |
|--|-----------|
| Laon – Sains Richaumont : acquisition envisagée du foncier de l'ancienne Voie ferrée | 2012      |
| Monampteuil - Laon   | 2014      |
| Aménagement Laon – Guise   | Post 2014 |



## RECAPITULATIF de KM AMENAGES PAR ANNEE

|             |                   |  |
|-------------|-------------------|--|
| Au 01/01/11 | 7,7 km voie verte | Voie verte Ailette de Vauclair à Monampteuil |
|-------------|-------------------|--|

**7,7 km sont aménagés sur l'axe N16**

|          |       |   |
|----------|-------|---|
| Fin 2011 | 10 km | Anor-Hirson (chemin forestier partagé)  |
| Fin 2012 | 46 km | Chamouille-Monampteuil (11 km)<br>Chemins de services le long des canaux entre Thenelles et la Fère et secteur de Chauny (environ 35 km)<br>Achat foncier ligne Laon – Sains Richaumont |
| Fin 2013 | 37 km | Axe vert de Thiérache entre Hirson et Guise en voie verte   |
| Fin 2014 | 32 km | Coucy Pinon en voie verte (17 km)<br>Monampteuil- Laon en voie partagée (15 km)   |

**133 km aménageables d'ici fin 2014**

Restera encore à aménager....

E3 : 2 sections de 2 km (non continuité des chemins de service) et section Guise-Thenelles (20 km)

Axe 15 : Vallée de la Marne 47 km

Axe 16 : Pinon – Monampteuil en voie verte 12 km, Vauclair-Berry au Bac voie partagée 20 km et Coucy-raccordement dépt Somme

Axe central : aménagement de Laon à Guise

### 2.4 GOUVERNANCE – Un travail collaboratif à mener

Depuis 2008, le Conseil général a pu développer une réelle compétence pour la conception et la réalisation de voies vertes. Cette compétence technique est détenue par la Direction de la Voirie Départementale et son Service d'Ingénierie et Grands Travaux.

D'autres compétences sont mobilisées autour du schéma, notamment celles de l'ADRT.

Au fur et à mesure des linéaires développés, les problématiques vont se multiplier, notamment toutes les questions liées aux services et à la valorisation des Véloroutes et Voies Vertes.

Le principe d'organisation suivant est proposé :

- la DATEDD est chargée du pilotage des projets « Véloroutes - Voies Vertes » et la DVD assure la conception et la réalisation des aménagements,
- une « équipe projet » rassemblera les services concernés du Conseil général (DATEDD, DVD, DESCT) et l'ADRT. Elle fera le point régulièrement de l'avancement des projets et échangera sur les problématiques rencontrées et réflexions à poursuivre,

- un comité de pilotage examinera les revues de projet. Il donnera son avis sur les grandes orientations à prendre (principes d'aménagement, programmation, études, caractéristiques techniques...),
- des comités d'itinéraires permettront d'informer les territoires concernés, d'associer les partenaires locaux à mobiliser et de mener les réflexions nécessaires pour une bonne valorisation des aménagements,
- des réunions (techniques et thématiques) seront organisées ponctuellement pour traiter de problématiques particulières.

Par ailleurs, le Conseil général participera aux comités d'itinéraires interdépartementaux ou interrégionaux qui pourraient être mis en place.

### **3) - VALORISATION DES VELOURUTES ET VOIES VERTES, LES CONDITIONS POUR REUSSIR**

L'expérience d'autres départements met en évidence trois conditions pour réussir une bonne valorisation des Véloroutes et voies vertes :

- Offrir des services sur l'itinéraire (relais vélos, abris, hébergement, stationnement, points d'eau...), et dans les monuments et établissements d'accueil,
- Assurer une connexion sécurisée et bien signalée aux aménagements cyclables des villes et aux transports publics,
- Bien faire connaître ce qui existe (cartes, dépliants, panneaux d'information, site internet...).

#### **3.1 LES SERVICES AUTOUR DES AXES**

##### **3.1.1 Location, réparation, assistance**

L'aménagement de linéaires attractifs et l'afflux de cyclistes encouragera les initiatives d'offres de services. Les cyclistes sont demandeurs de certains services spécifiques, comme la location de vélo, la réparation, l'assistance sur la route, l'expédition de leurs achats ou bagages.

Certains touristes itinérants, ou de « court séjour », loueront le vélo sur place. Les services de réparation sont souvent proposés avec la location, ainsi qu'une assistance pendant le parcours.

Il est souhaitable qu'existent, à des distances régulières et si possible sur l'itinéraire ou à proximité immédiate, des points de location et de réparation de vélos. Ces services relèveraient d'initiatives privées à encourager.

L'expérience de certains départements sera utile pour définir un certain nombre de règles à respecter pour offrir un service de qualité.

#### **Stationnement des vélos**

Il est indispensable de prévoir, en ville ou à proximité des sites touristiques, des aires de stationnement et des équipements assurant la sécurité des vélos contre le vol : on peut s'appuyer sur les gares (blocs-vélo), les sièges des collectivités locales partenaires.

### **Services liés au transport**

Les utilisateurs sont susceptibles d'utiliser un mode de transport collectif pour rejoindre un itinéraire, avec ou sans vélos... Il serait utile d'impliquer les services de transport pour étudier les possibilités et d'encourager l'initiative privée pour étudier la mise en place de location de vélos et de transports.

#### **3.1.2 les haltes et aires d'arrêt**

La fréquentation des itinéraires par les touristes, et par conséquent l'impact économique local, seront liés à la qualité de l'accueil local : les équipements (haltes, aires d'arrêt, relais « rando »....) et les services collectifs (offre de produits touristiques complémentaires, animation, entretien courant...) qui offrent un confort et répondent aux attentes des utilisateurs.

La distance parcourue par les cyclistes familiaux est en moyenne 40 km par jour. La vitesse de déplacement est environ 15 km/h. La durée effective passée à pédaler est donc de 3 à 4 heures.

Le temps de visites, repos, ou autre activité est donc égal ou supérieur au temps passé sur le vélo. C'est, entre autres, durant ces moments que les cyclistes sont susceptibles de « consommer » et donc que l'impact économique du projet se concrétise.

Les aires d'arrêt seront positionnées et aménagées de manière à répondre à des besoins divers : s'informer, se reposer, se distraire, s'abriter, se restaurer, se désaltérer, découvrir, observer, organiser la poursuite du séjour. Le positionnement sera recherché à proximité voire au centre des villages traversés, afin de participer au développement local. Les aires plus importantes, reprenant le concept spécifique de « Relais Rando à vélo » seront implantées à des endroits stratégiques : à proximité de sites touristiques, aux départs de boucles locales, à l'intersection avec des itinéraires d'autres randonnées.

On peut définir les services suivants :

- **Des haltes** (ou relais secondaires) à implanter tous les 8 à 10 km : où trouver des commodités et services permettant une pause allant de quelques minutes à 1 ou 2 heures (pique-nique, point « eau »).

Leur vocation première est le repos et l'information.

- **Des aires d'arrêt** (ou relais principaux) : où proposer des services complémentaires à ceux des haltes et des informations permettant aux randonneurs de rester plus longtemps sur le site.

Il conviendrait de pouvoir en trouver tous les 20 km environ. Il s'agit de points d'informations générales sur le territoire (brochures, guides spécifiques « vélo »), aires de jeux, réparation des vélos éventuellement. Selon leur positionnement sur les itinéraires (entrée principale, carrefour entre plusieurs itinéraires), elles pourraient utilement s'étoffer et proposer des services supplémentaires dans le cadre d'un « Relais Rando Vélo » (location / réparation / maintenance / billetterie...).

#### **3.1.3 Hébergement et restauration**

Sur le lieu d'hébergement, les cyclistes souhaitent pouvoir :

- Laver leur vélo,
- Garer leur vélo en toute sécurité,
- Disposer d'un atelier de réparation,
- Faire sécher leurs vêtements,
- Se lever tôt...

Là encore, l'afflux de touristes sera de nature à motiver les hébergeurs pour s'adapter à leurs besoins.

#### 3.1.4 Monuments et établissements d'accueil

Parmi les 10 lieux de visite les plus fréquentés dans l'Aisne, 7 sont situés sur un axe prioritaire ou à proximité. Les 3 autres trouveraient une desserte via le maillage complémentaire. L'accessibilité de ces monuments aux cyclistes sera à travailler.

Top 10 des lieux de visite les plus fréquentés dans l'Aisne en 2008 :

- Caverne du Dragon : 41 454 visiteurs
- Familistère de Guise : 36 453 visiteurs
- Château Fort de Coucy : 17 490 visiteurs
- Musée de la Résistance : 16 126 visiteurs
- Musée des Temps Barbares : 14 468 visiteurs
- Musée St Léger Soissons : 14 163 visiteurs
- Arsenal Soissons : 13 700 visiteurs
- Musée Jean de la Fontaine : 12 132 visiteurs
- Site abbatial de St Michel : 11 420 visiteurs
- Château-fort de Guise : 10 145 visiteurs

Des expériences intéressantes pourront guider la réflexion à mener :

- Mise en réseau des différents prestataires touristiques (hébergements, restaurants, lieux de sites, loueurs de cycles...).répondant aux critères préalablement définis dans une charte,
- Charte d'accueil et de services du cyclotouriste,
- Appel à projet destiné aux particuliers et personnes morales (hébergeurs touristiques, loueurs de vélos, site de visite et de loisirs, OTSI...).

### 3.2 L'ACCES AUX INFRASTRUCTURES

Il faudra veiller, au préalable, au bon accès des Véloroutes et Voies Vertes. Les itinéraires aménagés doivent drainer les utilisateurs alentour. Ils ne doivent pas être déconnectés des zones qu'ils traversent. Les usagers peuvent accéder directement à vélo ou à pied, mais ils peuvent également venir en voiture ou en train.

#### 3.2.1 L'accès en vélo

C'est le principal mode d'accès à un itinéraire cyclable. La capacité de rabattement à vélo est limitée à quelques kilomètres (3 à 5 km) autour de l'axe principal. Il faut donc sécuriser les liaisons entre Véloroutes et lieux de vie proches (centres bourgs, gares...).

#### 3.2.2 L'accès en voiture

Les cyclistes qui habitent à plus de 5 km prendront leur voiture pour accéder au site. L'aménagement de parkings de proximité est donc important pour ces usagers. Ces parkings devront être situés à des endroits clef (intersection avec voie importante, en périphérie d'agglomération, à proximité de sites de loisirs...) et fournir quelques commodités (bancs pour se reposer, espace pour préparer son équipement, point d'eau...). Ils pourront être couplés avec des aires d'arrêts.

### 3.2.3 L'accès en train

L'intermodalité train-vélo est un atout important. Beaucoup d'itinérants font l'aller à vélo et le retour en train. La connexion des axes structurants et des gares doit être recherchée. De plus, le cheminement dans les gares est à soigner, car bien souvent les accès aux quais se font par des passages inférieurs ou supérieurs qui ne sont accessibles que par des escaliers.

### 3.3 L'INFORMATION

L'objectif est de faire connaître et de valoriser les Véloroutes et Voies Vertes aménagées.

La **thématisation** possible des différents itinéraires (accessibles aux personnes à mobilité réduite, canaux, nature, équestre, histoire, sport, enfants, tourisme de découverte industriel, gastronomique.....) et leur **appellation** seront des éléments importants dans la communication et la valorisation du territoire.

Par ailleurs, différentes pistes de promotion du territoire et de valorisation des itinéraires s'ouvrent :

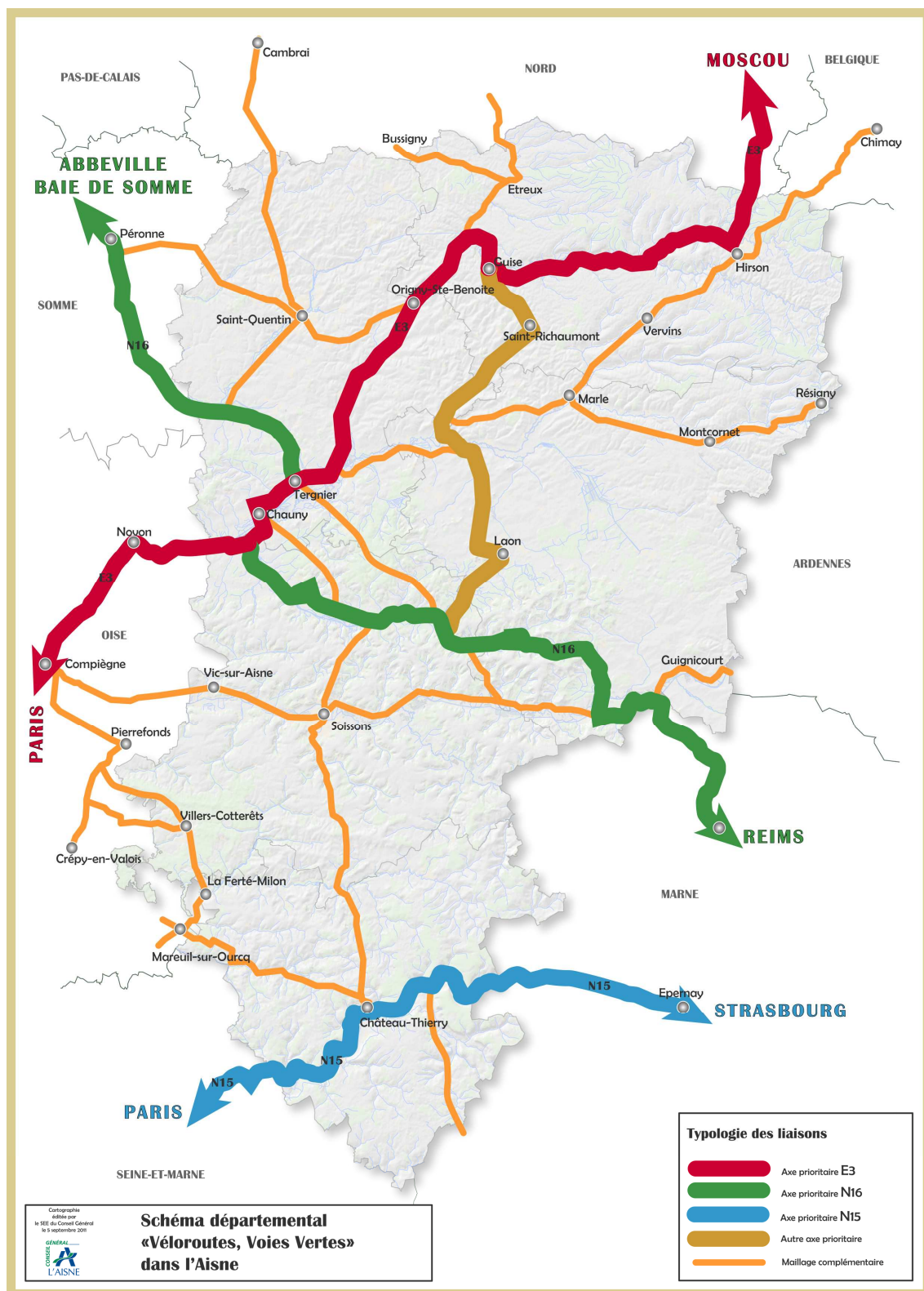
- créer une documentation à proposer aux cyclistes adaptée aux différents besoins : itinérants, boucles, courts séjours...,
- organiser une coopération avec les Tours Opérateurs qui sont habitués à monter des produits « vélo »,
- être présents dans les guides nationaux spécialisés,
- être offensifs sur internet.

Un plan de communication devra être élaboré **lorsque l'aménagement d'un linéaire suffisamment attractif sera en cours : ciblage, actions prioritaires de communication à définir, outils de promotion à activer...**

Des événementiels pourront être organisés à un rythme régulier à déterminer (manifestation annuelle....), ainsi qu'à l'occasion des mises en service de nouvelles voies. Des initiatives existent (associations locales, AUVVA...). La dynamique pourra être amplifiée.

La programmation envisagée d'ici fin 2014 permet d'établir des possibilités d'aménagement de linéaires de Véloroutes et Voies Vertes suffisants pour en faire émerger des produits touristiques de destination.

A partir de cette programmation, et des avancées en termes de linéaire et potentiel touristique, un **diagnostic de l'état des lieux des services existants, notamment sur l'Eurovéloroute E3 et une partie de l'axe N16 (sur les itinéraires et à proximité)**, doit s'engager pour **déterminer les besoins nécessaires à un accueil de qualité et approprié aux attentes des cyclotouristes** et une bonne valorisation des aménagements réalisés.





## CONCLUSION

Depuis 2008, le Conseil général a investi et aménagé la Voie Verte de l'Ailette (7,7 km de l'Abbaye de Vauclair à Cap'Aisne). Ces 7,7 km constituent un tronçon de l'itinéraire national N16.

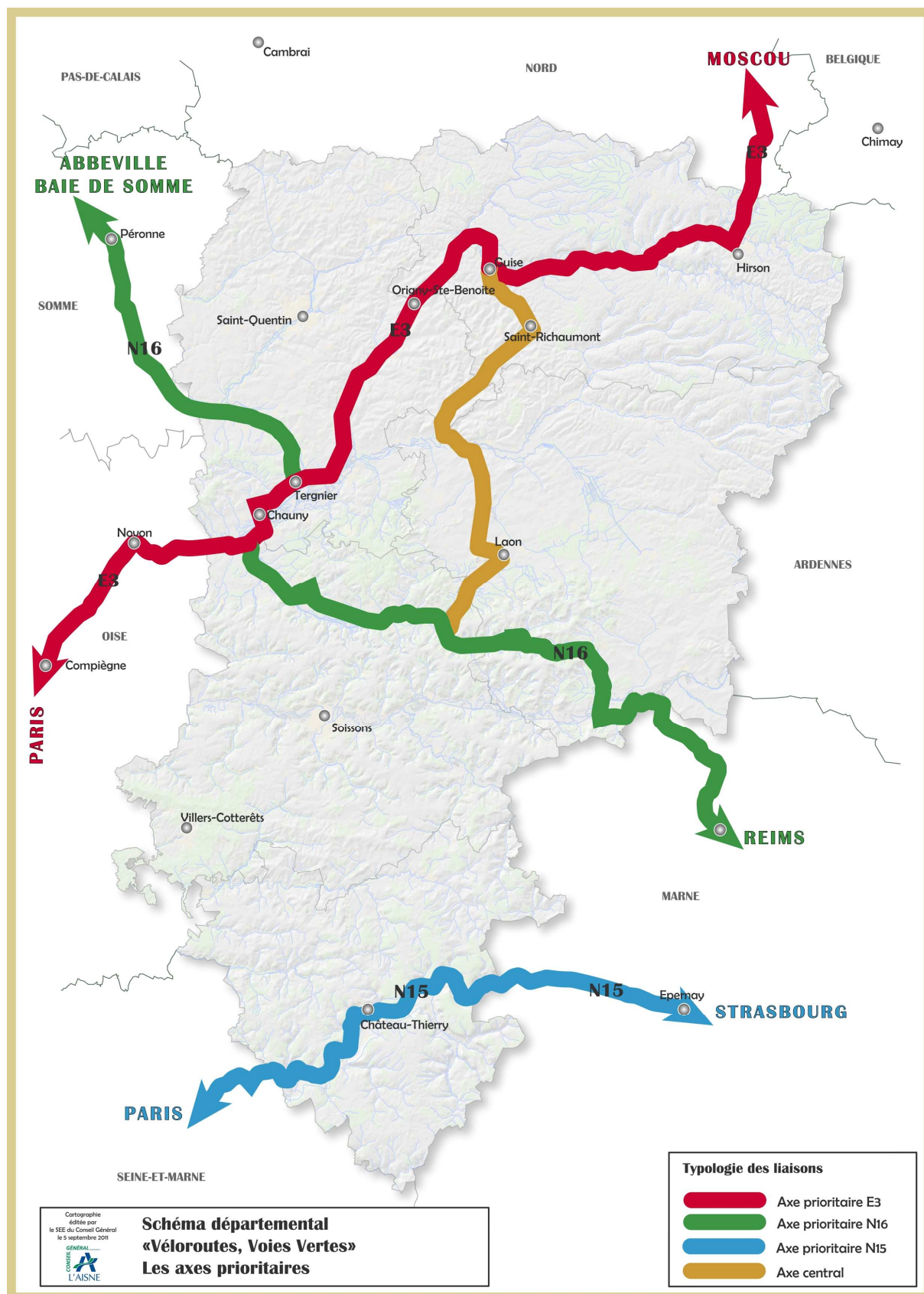
Les axes prioritaires retenus dans ce schéma départemental représentent près de 300 km de Véloroutes – Voies Vertes, sur lesquels un maillage complémentaire pourra être développé.

La programmation proposée ambitionne l'aménagement de 133 km d'ici fin 2014, principalement sur l'Eurovéloroute E3 et l'axe national N16, représentant un investissement de 6,6 millions d'euros TTC sur 2012, 2013 et 2014.

Le schéma départemental « Véloroutes-Voies Vertes » est un instrument de développement local. Les axes prioritaires peuvent être le support de boucles locales, de circuits touristiques et de modes de déplacement doux. Les expériences françaises et étrangères prouvent que les Véloroutes-Voies Vertes sont d'excellents moyens de fédérer les initiatives locales et régionales autour d'un projet d'aménagement structurant le territoire.

Même si ce schéma cible essentiellement le vélo « tourisme et loisirs », des actions de sensibilisation à la pratique du vélo apporteront leur contribution et aideront à la concrétisation d'aménagements cyclables dans les villes situées sur les itinéraires retenus, garantissant ainsi la continuité des itinéraires.

**Annexe 1**  
**LES AXES PRIORITAIRES**  
à aménager sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Aisne



## Annexe 2 : LE MAILLAGE COMPLEMENTAIRE à titre indicatif

