

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

MINISTERE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS

SECRETARIAT D'ETAT AU TOURISME

SCHEMA NATIONAL

des

VELOROUTES et VOIES VERTES

Cahier des charges

5 janvier 2001

SOMMAIRE

Préambule.	p.2
1 – Définition.	p.3
2 – Le schéma national des véloroutes et voies vertes.	p.4
3 – Traversées d'agglomérations.	p.5
4 – Types et statuts des voies empruntées par les véloroutes voies vertes.	p.5
5 – Caractéristiques techniques.	p.6
6 – Signalisation.	p.7
7 – Entretien et gestion d'un itinéraire.	p.8
8 – Services et animation d'un itinéraire.	p.8
9 – Boucles locales.	p.10
10 – Evaluation environnementale et enquête publique.	p.10
Liste des annexes.	p.

PREAMBULE

Phénomène de notre temps, l'utilisation du vélo se développe, tant pour une pratique de loisirs et de tourisme que comme mode de déplacement urbain ou interurbain sur de courtes distances.

La forte demande sociale, le dynamisme du mouvement associatif se dotant depuis quelques années d'une capacité d'expertise, le soutien européen et les expériences conduites par des régions, des départements et des villes ont fait prendre conscience de la nécessité de créer des itinéraires cyclables sécurisés et partagés avec d'autres catégories d'utilisateurs non motorisés.

L'objectif prioritaire est de constituer au niveau français un réseau de grands itinéraires cyclables de longue distance pouvant être empruntés par tronçons, permettant éventuellement d'autres déplacements non motorisés, ne laissant

aucune région à l'écart et reliés au réseau européen qui se développe actuellement. Un inventaire des réseaux cyclables est en cours de constitution dans certaines régions prêtes à doter leur territoire d'itinéraires, dénommés en France véloroutes et voies vertes, pour répondre à l'attente non seulement de la population française, mais aussi des touristes en provenance des pays européens.

De nombreuses expériences étrangères montrent le succès de ce type d'itinéraires de longue distance :

- ils représentent un instrument d'aménagement du territoire et de diversification de l'offre locale touristique et de loisirs, permettant le développement d'un tourisme durable :
- ils assurent une liaison sécurisée entre les villes et dans les traversées des agglomérations ;

- ils permettent la découverte de patrimoines urbains et ruraux, naturels et culturels, la découverte de terroirs et de pays, grâce à des modes de déplacement respectueux de l'environnement ;
- ils génèrent de nouvelles retombées de développement social et économique, et **favorisent la création d'emplois et l'émergence de** nouveaux métiers.

Le document de référence que constitue le présent cahier des charges doit permettre d'assurer une cohérence nationale et une offre de qualité **des services** et des aménagements dans leur conception, leur réalisation, leur gestion et dans l'animation du réseau. Des fiches techniques fourniront des informations complémentaires dans des domaines tels que les revêtements, les pentes, les traversées d'agglomérations, les relais vélo...

Cette première édition sera complétée ultérieurement en fonction de l'état d'avancement du schéma national véloroutes et voies vertes.

1 - DEFINITION

1-1. Les « **véloroutes** » sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes. Elles doivent répondre aux critères ci-dessous :

- linéarité : itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible ;
- continuité : l'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations ;
- sécurité : les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, etc...) ;
- jalonnement et balisage : l'itinéraire doit faire l'objet d'un jalonnement et d'un balisage spécifiques et uniformes sur son ensemble, et facilement identifiables ;
- services : l'itinéraire doit offrir aux usagers un certain nombre de services liés à l'utilisation du vélo, au tourisme, aux transports en commun et plus précisément aux trains, à l'information et à la réservation ;
- entretien : l'itinéraire doit faire l'objet d'un entretien permettant son utilisation permanente ;
- usage : ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3% (sauf dans les zones de montagne, où il conviendra de rechercher cependant les déclivités les moins fortes) ;
- mode d'utilisation : ces itinéraires doivent être incitatifs mais pas obligatoires, les cyclistes conservant la possibilité d'aller sur les autres **parcours**. Ils peuvent utiliser les aménagements cyclables les plus

sécurisés, et en priorité les « voies vertes », qui seront à privilégier.

1-2. Les « **voies vertes** » sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

Elles seront conçues de façon à satisfaire, tronçon par tronçon, tous les utilisateurs visés.

2 - LE SCHEMA NATIONAL DES VELOURUTES ET VOIES VERTES.

Le réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national, appelé « **schéma national des véloroutes et voies vertes** » a été élaboré dans le cadre du XII^{ème} Plan. Il est représenté sur la carte jointe ci-après, approuvée par le Comité interministériel de l'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 15 décembre 1998.

Le schéma national est financé dans le cadre des contrats de plan Etat-Région. A ce titre, il doit faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique. Il s'inscrit dans le cadre de la loi d'aménagement et de développement durable du territoire n° 99-533 du 25 juin 1999 au titre des schémas de services collectifs.

Cinq principes ont guidé l'élaboration de ce réseau :

- réaliser un réseau structurant de 7000 à 9000 km maximum ;
- rechercher en priorité les possibilités de voies vertes utilisant des infrastructures peu dénivelées (voies ferrées désaffectées, chemins de services¹ le long de canaux et rivières, voies cyclables existantes...) et accessibles à tous publics ;
- relier les principales villes entre elles et les traverser ;
- proposer au moins une véloroute par région, en tenant compte notamment de l'attrait touristique de ces régions et des agglomérations, bourgs et villages traversés ;
- assurer la continuité avec les réseaux existants ou envisagés dans les pays voisins, et notamment avec les itinéraires européens.

Les itinéraires proposés tiennent compte des propositions de divers partenaires, dont l'AF3V, la FFCT et la FUBICY, et des projets recensés par les correspondants vélo des CETE.

L'échelle de la carte est telle qu'il reste une latitude d'adaptation des itinéraires en projet aux exigences locales. En particulier, le choix des tracés devra tenir compte, autant que possible :

¹ anciennement appelés chemins de halage

- des opportunités d'itinéraires en site propre :
- de l'attrait des paysages naturels, architecturaux urbains ;
- de l'animation du futur itinéraire : services liés au vélo, au tourisme et aux loisirs, aux facilités d'accès...

Cette carte est un document évolutif : elle sera actualisée à mi-parcours du contrat de plan.

D'autres itinéraires venant se greffer sur ce réseau structurant d'intérêt national pourront être aménagés en fonction des initiatives locales.

3 - TRAVERSEES D'AGGLOMERATIONS

Les véloroutes et voies vertes, itinéraires cyclables reliant les agglomérations et les traversant, doivent permettre de répondre à plusieurs demandes de déplacements à vélo dans les villes et à leur approche :

- constituer des voies d'entrée et de sortie des agglomérations pour les habitants et pour les touristes qui souhaitent les visiter à vélo ; elles peuvent représenter une opportunité pour créer un axe structurant au cœur d'un réseau cyclable urbain ;
- assurer un cheminement à l'intérieur des agglomérations, doté de points de stationnement aménagés pour assurer la protection des vélos et des bagages contre le vol ;

- s'intégrer au tissu socio-économique local et desservir autant que possible les équipements ouverts au public (commerces, gares, écoles...), les points d'intérêt touristique et les zones de loisirs, et constituer un outil de requalification ou de valorisation de la ville ;
- proposer, en agglomération, des contournements pour certains utilisateurs sportifs en complément de ces itinéraires.

Le traitement des entrées dans les agglomérations, de leur traversée et de leur contournement suppose donc la mise au point de véritables stratégies de déplacements urbains, à traiter dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU), lorsqu'ils existent. Ces cheminements devront être intégrés dans d'autres politiques contractuelles (contrats **de ville**, d'agglomération, contrats de pays...) afin de se mettre en cohérence avec ces différents outils.

4 - TYPES ET STATUTS DES VOIES EMPRUNTEES PAR LES VELOROUTE ET LES VOIES VERTES.

Les **véloroutes** pourront emprunter :

- des voies vertes, qui devront constituer à terme l'essentiel du schéma national des véloroutes,
- des routes secondaires à circulation modérée (maximum 1000 véhicules/jour). L'utilisation de ces petites routes dites « tranquilles » sera fonction de l'accidentologie tous modes de déplacements repérée sur ces routes,

du profil, de la visibilité générale, du trafic automobile et des poids lourds, et de la vitesse des véhicules. Une signalisation spécifique sera nécessaire pour alerter fortement les automobilistes que ces routes constituent des voies partagées. Une fiche technique précisera à quelles conditions ces routes pourront être utilisées pour un itinéraire véloroute.

- des pistes cyclables, exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues,
- en milieu urbain, des zones 30, des couloirs bus mixtes bus-vélo, des rues dont un sens de circulation est réservé aux cyclistes, des allées de parcs urbains, des aires piétonnes...
- à titre provisoire, sur de courtes distances, lorsqu'il n'existe pas d'autre solution pour assurer la continuité de l'itinéraire, des bandes cyclables en bordure de chaussée. Dans le cadre de l'itinéraire véloroute, cette possibilité n'est envisageable que dans le cas où aucune autre solution apportant une sécurité renforcée ne peut être adoptée dans l'immédiat en bordure des routes secondaires ou principales (trafic supérieur à 1000 véhicules/jour), du fait de la configuration de l'espace, et après avoir vérifié qu'aucun itinéraire alternatif n'est possible. Les véloroutes constituant une vitrine pour le grand tourisme à vélo, tant pour la traversée des villes qu'en interurbain, le maître d'ouvrage s'engagera alors à réaliser un itinéraire définitif répondant au cahier des charges, en supprimant les bandes cyclables.

Les **voies vertes** pourront être réalisées soit sur des voies à créer, soit sur des voies existantes :

- chemins de service le long des canaux et des rivières navigables. Voies navigables de France en est généralement gestionnaire pour le compte de l'Etat. La réglementation actuelle ne permet l'accès qu'aux seuls piétons. Afin de les ouvrir à d'autres usagers, des conventions de superposition de gestion seront à conclure avec les collectivités maîtres d'ouvrage et notamment les Départements. Le bénéficiaire de la superposition de gestion assurera en particulier la charge de l'entretien supplémentaire nécessaire à la pratique de la randonnée cycliste et des autres usages sur les chemins de services. La réfection préalable des berges et les contraintes d'exploitation devront nécessairement être prises en compte .
- chemins forestiers. Des conventions seront à conclure, soit avec l'Office national des forêts, soit avec les propriétaires des forêts privées ;
- chemins d'exploitation. Il seront choisis de préférence parmi ceux qui sont déjà goudronnés car utilisés par des engins agricoles. Il faudra veiller à ce que leur intégration à l'itinéraire véloroute soit compatible avec leur usage professionnel.
- voies ferrées désaffectées. Il appartient aux collectivités territoriales de veiller à s'assurer la maîtrise de l'emprise des voies en les rachetant à leur propriétaire. La procédure de déclassement en vue de la vente de l'emprise ne peut être engagée que lorsqu'une demande d'achat a été formulée par une ou plusieurs collectivités. Lorsqu'ils sont disponibles, les éléments de l'emprise (rails, ballast, équipements annexes) et **les anciennes gares** peuvent aussi être

achetés et utilisés pour l'aménagement de la voie verte ;

- voies de domaines privés, sous réserve d'une convention assurant un usage permanent de l'itinéraire ;
- emprises au sol de réseaux souterrains (câblage électrique, fibres optiques ...) ;
- tous aménagements en site propre en milieu urbain, parties de boulevards ou rues réaffectées, allées de parcs urbains....

5- CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les voies vertes doivent répondre à certaines caractéristiques :

- largeur souhaitable 3m à 5m (exceptionnellement, minimum : 2,50m) pour permettre le croisement et le dépassement, et le passage des engins d'entretien et de secours. La largeur sera augmentée sur les sites très fréquentés (présence forte de piétons, utilisation prévue par les rollers **et autres usagers**) où, dans le cas d'une largeur de 5m, les usagers pourront alors être séparés, en particulier en sortie d'agglomération, sur les sections à forte pente, ou dans le cas de virages sans visibilité ;
- dispositifs empêchant les véhicules motorisés de pénétrer sur la voie verte ;
- déclivité maximum de l'ordre de 3%, sauf exceptionnellement sur de très courtes distances où on peut admettre une déclivité plus forte (pour franchir un obstacle, une écluse par exemple), et dans les zones de montagne ;
- existence d'accotements d'au moins 0,50 m de largeur ;

- dans le cas des chemins en bordure de voie d'eau, distance de sécurité minimale par rapport au bord de l'eau, et le cas échéant équipement de protection ;
- revêtement : il devra permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable, et utilisable toute l'année. Son choix devra tenir compte du type d'utilisateurs à accueillir et de l'intensité du trafic, du profil de la route (état des bas-côtés, visibilité, vitesse autorisée), et de l'insertion dans l'environnement ;
- **croisement avec le réseau routier** : les traversées des routes principales seront évitées ou aménagées, avec des îlots séparateurs permettant une traversée protégée en deux temps pour un trafic atteignant 1000 véhicules/jour, cette valeur pouvant être modulée en fonction du type de circulation et des contraintes du site : visibilité, profil en travers... En cas de trafic très important, quand la sécurité ne peut pas être assurée par un passage en plan, avec une seule file par sens et un îlot séparateur, ces traversées pourront se faire par des feux tricolores en milieu urbain ou par des dénivelées (passerelle, souterrain...) **en milieu urbain et rural. Pour les traversées de fleuves, il faudra prévoir des ponts, passerelles ou des bacs.**
- ces itinéraires bénéficieront d'un traitement paysager particulièrement adapté au site ;
- on s'efforcera d'appliquer les normes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Les véloroutes, lorsqu'elles n'empruntent pas des voies vertes, doivent répondre aux mêmes caractéristiques que les voies vertes en ce qui concerne la déclivité, le revêtement, les traversées de voies à grande circulation, le traitement paysager. La variété des types d'aménagements autres que ceux requis pour les voies vertes ne peut être détaillée dans ce document.

On se reportera à ce sujet aux fiches techniques dont la liste figure en annexe.

6 - SIGNALISATION

Les itinéraires devront être équipés :

- de panneaux de police conformes au code de la route ; **pour les voies vertes, ils indiqueront les catégories d'usagers admis ;**
- d'une signalisation directionnelle (jalonnement) conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, avec si possible indication des distances . Ces panneaux seront complétés par un identifiant (cartouche, cavalier, ...) indiquant l'appartenance à la véloroute nationale.
- de panneaux d'information concernant **la localisation** et le milieu traversé (paysage, faune, flore), les points d'intérêt touristique et les services existants. Sur un itinéraire donné, il est souhaitable de mettre au point une charte graphique valable pour tous les panneaux d'information de cet itinéraire.

Dans le cas de voies vertes sur chemins à gestion partagée, les cogestionnaires assureront l'harmonisation des panneaux

d'information avec la charte signalétique du gestionnaire.

Les itinéraires disposant déjà d'un jalonnement spécifique seront complétés de façon à ce que l'itinéraire national soit clairement identifié.

Le balisage des véloroutes et voies vertes sera homogène sur l'ensemble du territoire. Il aura pour support les panneaux de jalonnement ou tout autre support s'intégrant dans le paysage.

Les panneaux de police, de jalonnement et de balisage seront conformes aux principes édictés pour les itinéraires d'intérêt national. Afin de respecter la qualité du paysage traversé et d'assurer une bonne lisibilité, il conviendra d'en éviter la prolifération.

7 - ENTRETIEN ET GESTION D'UN ITINERAIRE

L'entretien de l'itinéraire concerne essentiellement :

- la chaussée (nettoyage périodique, réparations),
- les ouvrages d'art (entretien, contrôle),
- les bas-côtés (fauchage, nettoyage périodique, élagage, replantations),
- la signalisation (réparation, remplacement),
 - les équipements divers (bancs, points d'eau, poubelles,...).
 - les relais vélos.

En cas de travaux, le maître d'ouvrage assurera la continuité de l'itinéraire **par un itinéraire de remplacement** ou

décidera de sa fermeture temporaire, en la signalant.

8 - SERVICES ET ANIMATION D'UN ITINERAIRE

L'efficacité économique et le dynamisme d'un itinéraire supposent qu'une animation soit pensée et mise en place en même temps que le projet d'itinéraire se développe. Elle doit être permanente et suivie après la réalisation de l'itinéraire. L'animation est multiforme et concerne les services communs à tous les usagers de la **véloroute**-voie verte, les services liés au tourisme, les services concernant spécifiquement les cyclistes. Ces différents services peuvent relever d'initiatives **associatives ou** privées qu'il y a lieu d'encourager.

- Les services communs à tous les utilisateurs : les relais vélos.

En fonction des opportunités et des zones traversées, ces relais vélos pourront jalonner l'itinéraire et proposer des équipements adaptés aux besoins des usagers. Aussi devront-ils être proposés, en ville ou à la campagne, à partir du patrimoine existant, dans une approche globale et cohérente des tracés **et des services à rendre aux utilisateurs.**

– en relais principaux : ils seront implantés **environ** tous les 20 km à **30** km, en fonction de l'intérêt touristique du parcours, de sa spécificité et du nombre de boucles proposées autour de l'itinéraire central. Ils devront être conçus pour accueillir les personnes désirant faire une longue pause, se

restaurer, et devront proposer de l'information et de l'animation, et éventuellement des services locaux : office de tourisme, bibliothèque... Ces relais principaux **pourront** constituer des points d'entrée/sortie importants **mais pourront aussi être situés en cœur de ville ou de bourg.** A ce titre, tout devra être mis en œuvre pour faciliter l'accès aux véloroutes-voies vertes par les différents modes de transports : voiture, vélo, train, bateau... Les lieux d'hébergement seront proches de l'itinéraire.

– en relais secondaires : implantés tous les 8 à 10 km environ, leur vocation principale est le repos et l'information. Ils pourront aussi être un lieu d'animation de la véloroute-voie verte. Ces relais secondaires pourront être implantés le long de l'itinéraire, en **centres villes ou de bourgs et également** au niveau des entrées/sorties de la véloroute-voie verte et des accès aux circuits cyclistes ou propres à d'autres modes de déplacement croisant l'itinéraire ;

– en simple haltes de repos permettant à chacun de faire une courte pause sans gêner les déplacements des autres usagers.

- Les services concernant spécifiquement les cyclistes

Les cyclistes ont des besoins spécifiques comme :

– la location/réparation de vélos ;
– le stationnement des vélos assurant la sécurité contre le vol. Les supports de stationnement devront être implantés à proximité des lieux fréquentés par les cyclistes ;

- les services liés au transport des vélos : ce sont tous les équipements et aménagements permettant une liaison entre les différents modes de déplacement et la véloroute-voie verte :
 - stationnement pour les voitures.
 - liaisons avec le réseau cyclable urbain.
 - liaisons cyclables avec les gares.
 - transports en commun desservant la véloroute-voie verte.

▪ Les services liés au tourisme

Ces services concernent l'hébergement, la restauration et l'information des utilisateurs, ainsi que la promotion des itinéraires :

- hébergement - restauration : il est nécessaire de sensibiliser les restaurateurs et hébergeurs (hôteliers, gestionnaires de campings, propriétaires de chambres d'hôtes) des zones traversées par des véloroutes à l'accueil des usagers. Des équipements particuliers doivent être encouragés (locaux fermés pour ranger les vélos) et des services spécifiques doivent être mis en œuvre : information sur l'itinéraire, alimentation adaptée (paniers repas, petits déjeuners), voire transport des bagages à l'étape suivante ;
 - information des utilisateurs, par des panneaux d'information ou d'interprétation, des cartes et brochures, et par les offices de tourisme ;
 - promotion des itinéraires : la promotion du réseau de véloroutes - voies vertes sera mise en place au niveau national. Elle devra être

complétée au niveau régional par des actions auprès des clientèles cibles (habitants des villes proches, grandes agglomérations françaises, touristes européens) à réaliser par les acteurs locaux du tourisme (comités régionaux et départementaux du tourisme, offices de tourisme).

9 - BOUCLES LOCALES

Autour des itinéraires véloroutes et voies vertes, il est souhaitable de développer des boucles susceptibles de desservir, par exemple, des sites remarquables ou plus simplement des villages et services locaux qui ne seraient pas directement situés sur l'itinéraire inscrit au réseau national. Il peut en être de même pour d'éventuels raccordements à des gares SNCF situées en dehors de l'itinéraire. Le jalonnement, sur une véloroute, des équipements ou pôles situés à proximité, s'inscrit dans le projet véloroutes-voies vertes et peut être financé comme tel.

Le financement de telles boucles sera envisagé à mi-parcours du Plan, notamment dans le cadre des contrats **de villes**, de pays ou d'agglomération.

10 – EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET ENQUETE PUBLIQUE

La réalisation du schéma national des véloroutes et voies vertes doit avoir un caractère exemplaire et intégrer la prise en compte de l'environnement dans ses phases successives : détermination du tracé des itinéraires régionaux ou inter-régionaux,

réalisation des grands tronçons : aménagement ou construction d'un ouvrage particulier important.

Phase schéma

Evaluation environnementale stratégique
Le schéma national des véloroutes et voies vertes devra être établi en respectant les principes de transparence, de protection de l'environnement et de précaution.

La concertation devra être largement développée et des analyses, notamment portant sur les milieux naturels et les paysages, devront être réalisées.

Phase projet

Le réseau sera mis en œuvre progressivement, dans le cadre des procédures réglementaires existantes.

Dans la phase opérationnelle, sur le fondement des articles L.122-1 à L.122-3 du code de l'environnement et du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 modifié par le décret n°93-245 du 25 février 1993, une étude d'impact est exigible pour tout projet d'un coût égal ou supérieur à 12 millions de francs.

A cet égard, un itinéraire régional ou interrégional, qui constitue par nature un ensemble fonctionnel, doit être considéré comme un projet dès lors que sa réalisation a été décidée de façon certaine.

Pour la conduite de l'étude et son insertion dans les procédures réglementaires, la règle à suivre est celle prévue au 2^{ème} alinéa de l'article 2 du décret du 12 octobre 1977 pour les programmes de travaux :

« Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

L'étude d'impact doit permettre d'évaluer les incidences de la réalisation de chacun des itinéraires sur l'environnement.

a) Etude d'impact

Le réseau sera mis en œuvre progressivement, dans le cadre des procédures existantes.

Lorsque le coût total des projets (acquisitions comprises), sera égal ou supérieur à **12 millions de francs, ces travaux seront soumis à une étude d'impact de leurs incidences sur l'environnement** - au titre des articles L122-1 à L 122-3 du code de l'environnement.(voir le décret du 12 octobre 1977, modifié par le décret du 25 février 1993).

Cette analyse devra permettre de vérifier, en particulier, que la réalisation du projet est compatible avec la préservation de la qualité des milieux traversés et la fréquentation supplémentaire qu'elle entraîne.

Une analyse de la qualité écologique et de la richesse de la faune et de la flore des sites auquel l'accès sera ainsi ouvert devra être présentée, de même qu'une définition des caractéristiques paysagères de ces territoires, permettant une bonne intégration des ouvrages. L'analyse des conséquences de ces travaux sur le fonctionnement des

systèmes hydrauliques devra aussi constituer un des points forts de cette analyse des incidences du projet.

b) Enquête publique

Les travaux devront faire l'objet d'**une enquête publique** en application des articles L 123-1 à L 123-16 du code de l'environnement et conformément aux dispositions du décret du 23 avril 1985 relatif à la démocratisation des enquêtes

publiques et à la protection de l'environnement.

Dans tous les cas, devra être mise en place une concertation avec le public, dont l'avis sera pris en compte lors de la décision du tracé et dans le dessin des ouvrages. Seront consultées, à cette fin, en particulier les organisations représentatives en matière de protection de l'environnement et les associations d'usagers représentatives.

Edition: Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Ministère de la jeunesse et des sports, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Secrétariat d'Etat au tourisme, Voies navigables de France.

Illustrations : à compléter

Réalisation : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Rédaction : C.Corcin, L.N.Netter, AFIT.

Comité de rédaction : Comité interministériel de suivi de la politique Vélo, groupe de travail Véloroutes-Voies Vertes : S. Baholet (Secrétariat d'Etat au Tourisme), C. Corcin (AFIT), D. Delaye (Ministère de la jeunesse et des sports), Cl. Chanet (SETRA), G. Fourt (VNF), Cl. Gueguen (CETE Ouest), J.M. Guernon (Ministère de l'équipement, des transports et du logement), Ch. Jacob (IAURIF), F. Kiéfé (Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement), G. Laferrère (CERTU), J.J. Laine (CETE Lille), J.P. Lepetit (AF3V), G. Lieutier (CETE Aix en Pce), E. Metzger (CETE Lyon), S. Neulet (FFCT), A. Pruvost (CETE Normandie Centre), B. Renou (FUBICY), B. Robert (Association des départements cyclables), A. Schoell (CETE Bordeaux), J.M. Tetart (Ministère de l'équipement, des transports et du logement), F. Tortel (CETE Est), E. Trevin (DREIF), D. Trojanowski (AF3V), C. Zysberg (Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement).

Diffusion : par les organismes membres du Comité de rédaction.