



J. NUYES

## Les relais **vélo** sur les itinéraires **véloroutes** et **voies vertes**

La mise en œuvre du schéma national des véloroutes et voies vertes suppose que des structures d'animation soient créées le long des itinéraires pour l'accueil, le confort et l'information des cyclistes et des autres usagers non-motorisés.

Répartis sur l'ensemble du réseau, ces relais vélo proposés par le ministère de la Jeunesse et des sports offrent des services communs à tous les utilisateurs, des services spécifiques aux cyclistes, d'autres liés au tourisme, aux loisirs ou des services de proximité intéressant les habitants.

Ils constituent des points d'entrée-sortie aux véloroutes-voies vertes mais pourront aussi être situés en cœur de ville ou de bourg ou en pleine campagne. Ils participent ainsi au développement économique, social et touristique des lieux traversés et accompagnent l'aménagement et la valorisation des territoires.

**Véritables lieux d'information, d'animation et de rencontre, les relais vélo contribuent à valoriser, tant en milieu rural qu'en zone urbaine, quartiers et territoires traversés**

De même que l'on ne conçoit pas de réseau ferroviaire sans gare, de voie d'eau sans port ni halte fluviale, la réalisation du réseau véloroutes-voies vertes nécessite la création d'un certain nombre de lieux d'accueil des usagers. Leur localisation est un facteur important d'attrait de ces véloroutes-voies vertes.

## Localisation des relais vélo

Les relais vélo doivent être implantés et aménagés de telle façon que les usagers s'arrêtent naturellement pour profiter du lieu et se reposer. Aussi, lors de l'étude du tracé d'un itinéraire, prendra-t-on en compte les emplacements pertinents de relais vélo et le patrimoine existant afin d'assurer la complémentarité des relais entre eux, en relation avec l'offre actuelle ou à développer. L'approche doit être cohérente et globale par rapport à l'ensemble de l'itinéraire et s'inscrire dans le contexte local. Pour le choix d'une implantation optimale, il convient de prendre en compte le plus en amont possible les modes de gestion et d'animation des relais vélo et l'ensemble des capacités diverses de loisirs et d'accès existant à proximité, notamment celles qu'offrent le train et le bateau. C'est particulièrement important là où les relais vélo sont implantés à l'intersection de véloroutes-voies vertes et de cheminements divers ou randonnées, près des gares ou à l'entrée des agglomérations (portes vertes), dans un quartier ou dans un village.

Par ailleurs, les structures d'accueil devront, dans la mesure du possible, être aménagées dans des locaux existants. Aussi procédera-t-on à un repérage du patrimoine naturel, bâti et culturel susceptible d'être valorisé et des autres potentialités, tant en ville ou dans les villages qu'à la campagne :

► **éléments désaffectés du patrimoine bâti** liés au réseau ferroviaire (anciennes gares, maisons de garde-barrière), ou aux voies d'eau (maisons éclusières...),

► **bâtiments publics existants** pouvant accueillir des services complémentaires, tels que : gares ferroviaires et routières, ports maritimes de plaisance, haltes fluviales et capitaineries en service...

► **lieux de jonction avec les boucles** ou les cheminements des autres modes de déplacement utilitaires ou de loisirs (piétons, vététistes, cavaliers, rollers, touristes fluviaux...), permettant aux membres de familles ou de groupes de s'adonner à différentes activités de loisirs,

► **lieux de tourisme vert** (centres VTT, centres équestres...), centres de séjours de loisirs, bases de loisirs et de plein air, campings,

► **sites et points d'intérêt architectural, paysager ou pittoresque** permettant l'implantation de simples haltes de repos (lavoirs, fontaines, sources, panoramas...).

Ces sites forment déjà un réseau dense sur le territoire national et sont adaptables aux usagers des véloroutes-voies vertes. Il s'agit donc de se positionner en termes de complémentarité par rapport à l'offre existante ou potentielle pour garantir une gestion durable.

Le choix du relais vélo privilégiera la préservation et la mise en valeur du patrimoine. Aussi veillera-t-on, en cas de réhabilitation, à la qualité du bâti et des abords ainsi qu'à leur insertion, urbaine, sociale, et paysagère. Notamment dans le cas de zones délaissées (friches urbaines ou industrielles, espaces et patrimoines à réhabiliter ou requalifier...), ou de zones rurales à revitaliser.

Ces relais vélo peuvent être associés à des services locaux comme par exemple une ancienne gare réhabilitée comprenant l'accueil des cyclistes et d'autres usagers, ou conjugués avec un service local de proximité... afin d'assurer une animation à l'année.

Dans tous les cas, l'aménagement du relais vélo devra prendre en compte l'histoire du site.

## Programmation des relais vélo

La programmation des équipements et services à réaliser le long de la véloroute-voie verte devra être envisagée au moment de l'étude du tracé afin de garantir un service minimum aux usagers dès l'ouverture de l'aménagement. Il est souhaitable, lors de l'étude de faisabilité, de prendre en compte, le plus en amont possible des modalités d'aménagement, les modes de gestion et d'animation des relais vélo, afin

*A titre d'exemple, l'aménagement d'une voie verte sur une ancienne ligne de chemin de fer (ici à l'initiative du Conseil général de Saône-et-Loire) peut être l'occasion pour différentes communes de s'impliquer dans le projet voie verte et d'aller au delà : comme à Buxy, où la gare délaissée convertie en bibliothèque et en office de tourisme sert aussi de relais secondaire vélo*

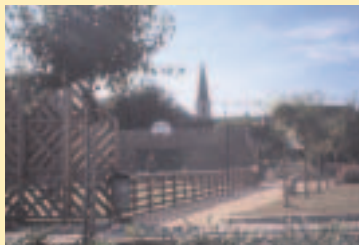


VILLE DE BUXY



VILLE DE BUXY

Dans le cas de Buxy, différents partenariats ont permis à la commune, dans le cadre du même projet (voir page 2), de réhabiliter aussi l'ancien bar-restaurant de la Gare, d'aménager un giratoire et une piste cyclable reliant le centre-ville à la voie verte concernée (Givry-Cluny)



D. DELAINE

Importance du traitement des abords, de l'intégration sociale et paysagère et de la liaison vélo avec les villes et villages alentour (ici vue vers Givry)



D. DELAINE

Simple halte-repos sur une piste espagnole

d'assurer la complémentarité des services proposés le long de l'itinéraire.

### Concertation et partenariats

L'objectif principal de ces aménagements est qu'ils conviennent aux divers usagers. Aussi la consultation et la concertation avec les acteurs locaux, la population locale et les associations d'usagers est-elle souhaitable dès la conception et la définition du tracé, afin que tous ces acteurs puissent donner leur avis et exprimer leurs attentes.

Des partenariats pourront être conclus avec les associations d'usagers œuvrant pour le développement des véloroutes-voies vertes, avec les associations locales (piétons, cyclistes, rollers, cavaliers, personnes à mobilité réduite, pêcheurs le cas échéant...) ou avec les associations de quartier selon les cas, ainsi qu'avec les gestionnaires d'hébergements (hôtels, gîtes, campings...).

Les relais vélo peuvent être financés au titre des contrats de plan Etat-Région, voire dans le cadre des contrats de ville ou d'agglomération, des contrats de pays ou de développement rural... ou via des fonds européens.

### Hierarchisation des relais vélo

Les relais vélo doivent être situés à intervalles réguliers sur l'itinéraire étudié dans sa globalité et proposer des équipements adaptés au contexte local. Hiérarchisée, leur implantation visera à favoriser dans le même temps intégration sociale, mise en valeur du patrimoine urbain ou rural existant (ou à créer), bonnes conditions d'insertion paysagère et environnementale avec traitement des abords.

La hiérarchisation proposée ci-après à titre indicatif vise un service de qualité selon l'alternance des différents types de relais tout au long du tracé (relais principaux, secondaires ou simples haltes de repos) et du degré de service rendu. Le plus important en la matière restant le contexte local qui permettra de retenir le type de relais vélo «ad hoc». Ainsi, les relais vélo principaux pourraient être implantés environ tous de 20 à 30 km, les relais secondaires tous les 8 à 15 km et les haltes-repos en alternance.

#### Les relais principaux

Ces relais ont une fonction d'accueil, d'information, de repos ; ils peuvent

éventuellement proposer un hébergement. Leur espacement est fonction de l'intérêt local et touristique du parcours, de sa difficulté, du nombre de boucles proposées autour de l'itinéraire principal... Plus particulièrement prévus pour les pauses de longue durée, ces relais proposent un éventail complet de services : point d'eau, aire de repos, poste de premier secours, téléphone, point information, borne Internet, café, bistrot vélo ou estaminet, restauration, location de vélos, petite réparation (en association, éventuellement, avec un garagiste en l'absence de loueur de vélos), parkings à vélo couverts, gardés ou non, sanitaires, voire hébergement. Ils peuvent être situés selon les cas sur le tracé, aux principaux points d'entrée et de sortie de l'itinéraire, et/ou en centre urbain.

Si des structures d'hébergement et de restauration existent déjà à proximité de la véloroute-voie verte (1 à 3 km), celles-ci seront privilégiées et intégrées à l'information donnée aux usagers. Il est souhaitable en effet que toutes les formes de structures d'hébergement avoisinantes puissent s'impliquer dans la démarche et proposer des services spécifiques aux usagers.

Dans le cas contraire, les maîtres d'ouvrage de l'itinéraire cyclable prendront les moyens nécessaires pour que des lieux d'hébergement et de restauration adaptés à la demande soient créés.

#### Les relais secondaires

Alternant avec les relais principaux, la vocation principale des relais secondaires est le repos et l'information. En fonction de leur environnement, ils pourront offrir des services complémentaires à l'offre locale.

#### Les haltes de repos

Ces simples haltes seront aménagées en alternance avec les relais vélo. Selon le contexte, il s'agira de surlargeurs à côté de la véloroute ou de la voie verte permettant aux promeneurs de faire une courte pause (petite aire de repos avec des bancs, éventuellement de petits kiosques) sans gêner les déplacements des autres usagers.

### Les accès à l'itinéraire et aux relais vélo

D'une façon générale, les différents tronçons d'un itinéraire doivent être accessibles par les différents modes de

# Les relais vélo sur les itinéraires véloroutes et voies vertes



Relais vélo-café restaurant sur la piste du Danube à Köbling, offrant téléphone, sanitaires, douches, point info...

transport : vélo, marche, transport public, voiture, roller, cavaliers, éventuellement, navigation...

On peut donc prévoir :

- ▶ d'aménager des liaisons entre les gares ou les voies navigables et la véloroute-voie verte par des voies cyclables ou par des transports en commun dans lesquels on peut transporter son vélo,
- ▶ d'établir des liaisons cyclables entre les véloroutes-voies vertes et le réseau cyclable urbain,
- ▶ de favoriser l'arrivée des transports publics jusqu'à la véloroute-voie verte, toute l'année ou en saison,
- ▶ de créer des parkings automobiles à proximité des relais vélo principaux, selon le contexte.

Les parkings pourront être dimensionnés en fonction de la provenance des visiteurs et de la fréquentation de la véloroute-voie verte considérée (voir tableau ; valeurs données à titre indicatif qui pourront être diminuées dans la mesure où l'offre d'accès à la véloroute-voie verte en transport public augmente). La fréquence et le coût de l'entretien de ces parkings dépendent du revêtement choisi.

Tous les accès devront être indiqués par une signalisation complète et adaptée.

## Les aires de pique-nique

Elles sont situées en léger retrait par rapport à la véloroute-voie verte afin de ne pas gêner la circulation et doivent être agréables et bien équipées : bancs, tables, poubelles, (éventuellement sanitaires, points d'eau...).

## Les bancs

Les bancs doivent être simples, faciles d'entretien, résistants, confortables et intégrés à l'environnement.

## Les bornes-fontaines

L'offre d'eau potable est indispensable. Lors des évaluations d'itinéraires, c'est une des premières demandes des usagers.

Les bornes fontaines devront donc être disponibles dans tous les relais principaux et secondaires. Elles seront de préférence situées près de lieux déjà raccordés au réseau d'eau : sanitaires, maisons éclusières ou de garde barrière, lavoirs...

## Les installations sanitaires

Les sanitaires sont des équipements indispensables dans les relais principaux et secondaires. L'entretien doit être assuré régulièrement, voire quotidiennement lors de la période touristique. Ces installations devront être adaptées aux personnes à mobilité réduite et être équipées : miroir, lavabo, essuie-mains, coin change pour bébés...

## Les supports et abris vélo

Les supports doivent être implantés à proximité immédiate du lieu qu'ils desservent (relais vélo, restaurants, hôtels...).

Afin de limiter les vols, ils doivent être suffisamment résistants, adaptés au plus grand nombre de cycles et bien en vue. Dans les relais principaux, ils seront couverts, gardés ou non.

Il serait souhaitable que les lieux de visite (châteaux, musées...) comme l'ensemble des autres services proposés aux usagers locaux, utilitaires ou de loisirs, soient équipés de consignes ou prévoient un gardiennage pour les vélos avec sacoches.

## Les panneaux d'interprétation

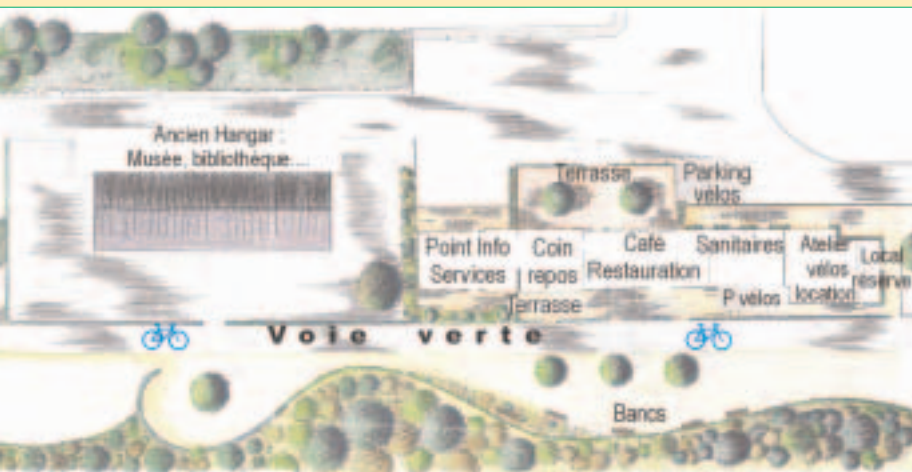
Ces panneaux pourront concerner la faune, la flore, l'histoire du site, etc. Situés le long de l'itinéraire et dans les

Nombre de places de stationnement automobile adopté au Québec à proximité des relais vélo (source : VéloQuébec)

Provenance de 75% des usagers	< 1 500 cyclistes/jour		= ou > 1 500 cyclistes/jour	
	par km de piste	pour 20 km de piste	par km de piste	pour 20 km de piste
Moins de 6 km	1	20	2	40
Entre 6 et 20 km	2	40	4	80
Plus de 20 km	4	80	5	100

## Description sommaire des équipements

Selon les types d'usages, on proposera des aménagements adaptés aux cyclistes et aux autres usagers en veillant au confort, à la qualité des relais vélo et de leurs abords : services proposés, traitement paysager...



D. DEBREUIL-LANVILLE D'APRÈS M. PIRET

Exemple de projet de réhabilitation d'une ancienne gare en relais vélo principal avec traitement des abords



Bistrot vélo, à proximité de la piste du Danube (Autriche)



Véritable «hôtel vélo» de plus de 80 chambres ne travaillant pratiquement qu'avec des cyclistes sur la piste du Danube

relais vélo, ils seront à différencier des panneaux d'information concernant la véloroute-voie verte, leurs services et les boucles venant se brancher sur l'itinéraire principal.

Dans un souci de cohérence pour les usagers, ils devront obéir, tout le long de l'itinéraire, à une charte signalétique uniforme (design, couleurs, formes, hauteur...).

### Entretien et nettoyage des équipements et des abords

L'entretien de l'ensemble des équipements et des abords (végétation...) est primordial pour maintenir les sites accueillants et sécurisés. C'est pourquoi il faudra veiller à ce que les fréquences d'intervention correspondent aux besoins, le premier étant la propreté des lieux : ceux-ci devront être nettoyés régulièrement, voire quotidiennement lors de la saison touristique.

### Les services complémentaires

Dans les communes environnantes, des services complémentaires à ceux des relais vélo pourront être proposés par les prestataires de service, de loisirs et de

tourisme en fonction du contexte local. Il peut s'agir de commerces (multiservices, locaux associatifs, bistrot, stations service, loueurs de bateaux...), de services locaux proposant une location de vélos et assurant des réparations, de structures d'hébergement (hôtels, restaurants, gîtes, centres de séjour...), de centres de loisirs, centres VTT, relais équestres, campings, bases de loisirs, de musées et châteaux et de toutes autres structures susceptibles de commercialiser des services et/ou des prestations de loisirs ou touristiques. Les offices de tourisme et syndicats d'initiative, notamment, peuvent, moyennant une autorisation, commercialiser des produits touristiques d'accueil.

Lorsque ces structures sont situées sur le tracé lui-même, elles pourront, par convention avec la/les collectivités(s) territoriale(s) concernée(s), offrir aux usagers les services de type relais vélo. Si elles sont situées en dehors de l'itinéraire, de 1 à 3 km au plus, elles compléteront l'offre de services proposée par les relais vélo.

### Animation et gestion des relais vélo

Les relais vélo ont à assurer l'animation à la fois de l'itinéraire véloroute-voie verte et de l'environnement dans lequel ils sont situés. On recherchera donc une complémentarité avec les structures locales existantes. L'implantation d'un relais vélo pourra être l'occasion de créer, dans le même lieu ou à proximité immédiate, des services bénéficiant à l'année à la population locale et aux touristes : bibliothèque, cyber-point, Point jeune, salle polyvalente, musée, maison de la nature au sein d'un parc naturel... De la même manière, un projet local de ce type pourra donner lieu à la création d'un relais vélo.

La maîtrise d'ouvrage étant assurée le plus souvent par les collectivités territoriales, la gestion des relais vélo peut être directe ou déléguée. Elle peut prendre différentes formes : associative, privée à caractère commercial ou relever d'une structure départementale, communale ou intercommunale. Dans tous ces cas, une convention de gestion incluant l'animation et l'entretien doit être proposée au gestionnaire. Le cahier des charges précisera les conditions de gestion et

## Typologie des relais vélo

Les équipements proposés dépendront du niveau de service souhaité et du contexte local

Equipements et services pour le vélo et l'accès à la véloroute-voie verte	Relais principaux	Relais secondaires	Haltes de repos
Accès à un ou plusieurs modes de transport : train, bus, cars, routes, voies navigables, direct ou liaison par chemin cyclable	ind	ind	
Parking voitures à proximité de l'itinéraire ou relié à celui-ci par chemin cyclable	ind	fac	
Stationnement vélo	ind	ind	fac
. abri non couvert	ind	ind	
. abri couvert	ind	fac	
Service de location vélo	fac	fac	
Petite réparation, lavage de vélos	fac	fac	
Pompe à air	ind	ind	
Selon contexte :			
. service roller	ind	fac	
. accroche (cavaliers)	ind	fac	
Bornes camping car	fac		
<b>Equipements et services d'information du public</b>			
Panneaux d'information sur les services et intérêts touristiques	ind	ind	
Panneaux d'information sur le réseau cyclable départemental et/ou urbain et sur les boucles ou itinéraires adjacents	ind	ind	
Panneaux d'interprétation sur la faune, la flore ou l'histoire du site	fac	fac	fac
Signalisation des lieux d'activités récréatives, culturelles, sportives et des lieux de baignade à proximité de l'itinéraire	ind	fac	
Exposition mobile ne présentant aucun risque de dégradation	fac		
Point information	ind	ind	
Office de tourisme, syndicat d'initiative	fac	fac	
Borne services info internet	fac	fac	
Services publics locaux de proximité éventuels en association avec le relais vélo selon contexte : bibliothèque municipale, point jeunes, radio locale, salle polyvalente, musée, maison de la nature...	fac	fac	

Ind : équipement indispensable

Fac : équipement facultatif

# Les relais vélo sur les itinéraires véloroutes et voies vertes

## Éléments bibliographiques

- *Les sentiers du 21<sup>e</sup> siècle, Planification - Design et gestion des sentiers polyvalents Vélo Québec - 1995 - 223 pages*
- *La piste cyclable du Danube, compte rendu du voyage Afif, D. Delaye, juin 1995, 11 pages*
- *Le cyclotourisme au Québec à l'heure de la Route verte, Portrait global de la situation et perspectives Vélo Québec - juin 1999 - 48 pages*
- *Guide des bonnes pratiques des voies vertes en Europe, Exemples de réalisations urbaines et périurbaines Association européenne des voies vertes/Commission européenne - juin 2000 - 92 pages*
- *Cahier des charges «Schéma national des véloroutes et voies vertes», ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, ministère de l'Équipement, des transports et du logement, ministère de la Jeunesse et des sports, secrétariat d'Etat au Tourisme - mai 2001*
- *Guide méthodologique pour la réalisation de relais vélo, ministère de la Jeunesse et des sports, Cete de Lyon (à paraître)*

## Schéma national de véloroutes et voies vertes : définitions

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.

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.

Les **itinéraires** doivent être linéaires, continus, sécurisés, jalonnés, balisés et adaptés aux cyclistes de tout niveau ; leur déclivité, notamment, sera limitée à 3% en général avec, éventuellement, quelques exceptions en montagne. Offrant un très haut niveau de sécurité et entretenus en permanence, ils doivent être incitatifs mais non obligatoires, offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques, en liaison avec les transports publics - et notamment le train - auxquels ils donnent accès.

(Source : Cahier des charges «Schéma national des véloroutes et voies vertes», mai 2001)

## Typologie des relais vélo

Les équipements proposés dépendront du niveau de service souhaité et du contexte local

Services de restauration et d'hébergement	Relais principaux	Relais secondaires	Haltes de repos
Bar, café, «bistrot» vélo, restauration légère	ind		
Vente de produits régionaux	fac		
Hébergement à proximité	fac	fac	
Equipements de sécurité, d'agrément et de propreté			
Téléphone public	ind	ind	
Poste de premier secours	ind	fac	
Fontaine, point d'eau	ind	ind	
Sanitaires	ind	ind	
Douches	fac	fac	
Bancs et/ou aires de pique-nique, aire de repos	ind	ind	ind
Aire de jeu	fac	fac	
Abris, kiosques	fac	fac	
Poubelles	ind	ind	ind
<b>Ind : équipement indispensable</b>		<b>Fac : équipement facultatif</b>	

de fonctionnement qui permettront de préserver la qualité des services à rendre aux usagers avec professionnalisme.

Par ailleurs, dans le cas d'une superposition de gestion, le contrat prévoira les modalités de l'entretien et de l'animation du tronçon concerné de la véloroute-voie verte et précisera les responsabilités des parties.

## Label de qualité

On veillera à ce que les relais vélo soient des lieux confortables et conviviaux, aux abords agréables et offrant des prestations de qualité.

A l'instar d'autres structures d'accueil, la notion de label relais vélo et une charte qualité devraient permettre de préserver la qualité de l'accueil et des services offerts à l'ensemble des usagers le long de l'itinéraire. Ces aspects seront élaborés et mis en place en liaison avec un comité régional d'itinéraires

véloroutes-voies vertes, ce qui devrait contribuer à favoriser la promotion du ou des itinéraire(s).

## Promotion des relais et services

Les équipements et services proposés seront répertoriés et promus par les collectivités locales et des structures telles que : comités régionaux et départementaux du tourisme, offices de tourisme, syndicats d'initiative, tour-opérateurs... et par des associations d'usagers (de cyclistes, de randonnées, de quartier...) et tous autres organismes concernés par les clientèles visées.

Les guides et cartes à éditer recensant les itinéraires au niveau local (boucles), départemental, national, voire européen, doivent aussi préciser les accès aux véloroutes-voies vertes ainsi qu'à tous les relais vélo, avec les aménagements et services proposés.

## Fiche 1

### Les relais vélo sur les itinéraires véloroutes-voies vertes

Fiche publiée en coédition et diffusée par :

- ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement, 20 avenue de Ségur, 75302 Paris 07 SP
- ministère de la Jeunesse et des sports, 78 rue Olivier de Serres, 75739 Paris Cedex 15
- ministère de l'Équipement, des transports et du logement, La Grande Arche, paroi sud, 92055 Paris La Défense Cedex
- secrétariat d'Etat au Tourisme, 2 rue Linois, 75740 Paris Cedex 15

Comité de rédaction :

Groupe véloroutes voies vertes issu du Comité de suivi de la politique vélo, composé de :

- S. Baholet (SE Tourisme), C. Corcin (Afit), D. Delaye (MJS), Cl. Chanet (Setra), G. Fourt (VNF), Cl. Gueguen (Cete Ouesst), J.M. Guemon (METL), Ch. Jacob (Iaurif), F. Kiéfé (MATE), G. Laferrère (Certu), J.J. Laine (Cete Lille), J.P. Lepetit (Af3v), G. Lieutier (Cete Aix-en-Provence), E. Metzger (Cete Lyon), V. Michaud (CVC), S. Neulet (FFCT), A. Pruvost (Cete Normandie Centre), B. Robert (Ass. départements cyclables), A. Schoell (Cete Bordeaux), S. Swiatkowski (Af3v), J.M. Tetart (METL), F. Tortel (Cete Est) D. Trojanowski (Af3v), C. Zysberg (MATE)

Conception - réalisation :

Amarcande (Francine Loiseau), 57, rue de Lancry, 75010 Paris  
octobre 2001

