



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ALTERMODAL - Transports & Déplacements

## REGION RHONE ALPES



### **Etude stratégique et opérationnelle ViaRhôna**

## **DIAGNOSTIC DES SERVICES AUX USAGERS ET DE L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE L'ITINERAIRE**

Rapport de mission PARTIE 1 :  
Avancement de l'itinéraire, signalisation,  
propositions sur les infrastructures

**Novembre 2015**

## REDACTEURS

Nicolas MERCAT  
Gabriel SMADJA



# SOMMAIRE

•	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>5</b>
1.	<b>Les objectifs de la mission .....</b>	<b>5</b>
2.	<b>La méthode de travail.....</b>	<b>5</b>
2.1.1	<i>Identification des tracés des itinéraires .....</i>	<i>6</i>
2.1.2	<i>Recensement et analyse quantitative et qualitative des services et produits touristiques existants et manquants.....</i>	<i>7</i>
2.1.3	<i>audit et plan d'action de l'itinéraire et des aménagements .....</i>	<i>13</i>
2.1.4	<i>implication des partenaires et maitres d'ouvrages.....</i>	<i>16</i>
2.1.5	<i>Synthèse de préconisations opérationnelles et Plan d'actions correctif .....</i>	<i>16</i>
•	<b>DIAGNOSTIC DES SERVICES AUX USAGERS .....</b>	<b>17</b>
1.	<b>l'attractivité touristique de l'itinéraire.....</b>	<b>17</b>
1.1	le potentiel de l'itinéraire.....	17
1.1.1	<i>Bassins de population .....</i>	<i>17</i>
1.1.2	<i>Densité en lits touristiques .....</i>	<i>18</i>
1.1.3	<i>Intérêt patrimonial.....</i>	<i>18</i>
1.1.4	<i>Densité de services.....</i>	<i>19</i>
1.1.5	<i>Variété des pratiques et des origines .....</i>	<i>19</i>
1.2	fréquentation observée et potentielle.....	19
1.3	La Notoriété de l'itinéraire .....	25
1.3.1	<i>Notoriété de la ViaRhôna sur les réseaux .....</i>	<i>25</i>
1.3.2	<i>Fréquentation du site internet .....</i>	<i>25</i>
1.3.3	<i>Connaissance de la ViaRhôna par les prestataires touristiques.....</i>	<i>27</i>
1.3.4	<i>Image de la ViaRhôna sur les réseaux .....</i>	<i>28</i>
2.	<b>Etat des lieux par tronçon .....</b>	<b>30</b>
2.1	Genève-lyon.....	30
2.1.1	<i>Amont de Genève.....</i>	<i>30</i>
2.1.2	<i>Genève-Seyssel (60 km) .....</i>	<i>31</i>
2.1.3	<i>Seyssel-Port de Groslée .....</i>	<i>33</i>
2.1.4	<i>Port de Groslée-Pont de Loyettes .....</i>	<i>36</i>
2.1.5	<i>Pont de Loyettes-Jons.....</i>	<i>40</i>
2.1.6	<i>Jons-Lyon (29 km).....</i>	<i>41</i>
2.2	lyon-Vienne.....	45
2.2.1	<i>De Gerland au pont de l'autoroute A7.....</i>	<i>45</i>
2.2.2	<i>Du pont de l'autoroute A7 à Chasse-sur-Rhône .....</i>	<i>49</i>
2.2.3	<i>Solutions provisoires.....</i>	<i>52</i>
2.2.4	<i>En guise de synthèse.....</i>	<i>54</i>

2.3	De Vienne à Valence.....	55
2.3.1	<i>Vienne-St Rambert</i> .....	55
2.3.2	<i>St Rambert à Valence</i> .....	58
2.4	Valence à Avignon .....	61
2.4.1	<i>Valence-Pont St Esprit</i> .....	61
2.4.2	<i>Pont St Esprit-Caderousse</i> .....	64
2.4.3	<i>Caderousse-Avignon</i> .....	67
2.5	Avignon à Arles .....	69
2.5.1	<i>Avignon à Beaucaire</i> .....	69
2.5.2	<i>Beaucaire à Arles</i> .....	71
2.6	Arles à sete.....	72
2.6.1	<i>Arles à St Gilles</i> .....	72
2.6.2	<i>St Gilles à Gallician</i> .....	73
2.6.3	<i>Gallician au Grau du Roi</i> .....	74
2.6.4	<i>De la Grande Motte à Palavas</i> .....	75
2.6.5	<i>De Palavas à Sète</i> .....	77
2.7	Arles à Port St Louis .....	77
2.7.1	<i>Arles au Bac du Barcarin</i> .....	77
2.7.2	<i>Variantes par la Camargue</i> .....	78
<b>3.</b>	<b>PROPOSITIONS SUR LES infrastructures.....</b>	<b>79</b>
3.1	Synthèse sur l'état d'avancement de l'itinéraire .....	79
3.1.1	<i>Etat d'avancement et planification de l'itinéraire : les points essentiels</i> .....	79
3.1.2	<i>Propositions d'itinéraires provisoires</i> .....	80
3.1.3	<i>Variantes, antennes, autres grands itinéraires et boucles locales</i> .....	80
3.2	La sécurité de l'itinéraire .....	83
3.2.1	<i>Rappels des cahiers des charges</i> .....	83
3.2.2	<i>Les points noirs de sécurité</i> .....	85
3.2.3	<i>Les modes de traitement des intersections</i> .....	85
3.2.4	<i>Les modes de traitement des franchissements</i> .....	87
3.3	La signalisation de l'itinéraire .....	95
3.3.1	<i>La signalisation directionnelle</i> .....	95
3.3.2	<i>La signalisation provisoire</i> .....	97
3.3.3	<i>La signalisation des antennes</i> .....	98
3.3.4	<i>La signalisation des variantes</i> .....	99
3.3.5	<i>La signalisation des boucles et autres itinéraires</i> .....	99
3.3.6	<i>La signalisation de police</i> .....	99
3.3.7	<i>La signalisation locale de services</i> .....	100
3.4	L'aménagement de l'itinéraire.....	101
3.4.1	<i>Les revêtements</i> .....	101
3.4.2	<i>L'entretien</i> .....	103
3.4.3	<i>Le mobilier de filtrage des accès</i> .....	104
3.4.4	<i>Les pentes et rayons de giration</i> .....	108

# INTRODUCTION

La Région Rhône-Alpes a engagé depuis 2005 la mise en œuvre de la ViaRhôna. Elle s'est fortement investie humainement et financièrement dans cette réalisation phare, achevée aujourd'hui à plus de 69%. En 2013, la Région a pris l'initiative, avec les Régions PACA et Languedoc-Roussillon de réunir tous les acteurs de ce grand projet, les Départements, les EPCI, les acteurs du tourisme autour d'un Comité d'itinéraire, véritable instance de pilotage partenarial de la ViaRhôna. Elle a également lancé avec les partenaires Suisse la demande de classement de la ViaRhôna dans le réseau EuroVelo, qui devrait donner aux 1000 km de ce grand itinéraire une audience encore plus internationale.

Les études initiales d'analyse du potentiel de fréquentation et d'impact économique ont montré que cet itinéraire, véritable trait d'union entre le nord et le sud, desservant d'importants bassins de population, pouvait devenir un itinéraire phare au plan européen. Le tourisme à vélo est un type de tourisme actuellement en plein essor, notamment parmi la clientèle française et la France est en passe de devenir la première destination mondiale du tourisme à vélo.

## 1. LES OBJECTIFS DE LA MISSION

Alors que l'itinéraire n'est pas encore complètement achevé (il doit faire l'objet de solutions provisoires dès 2016), la Région Rhône-Alpes et ses partenaires souhaitent mettre en œuvre rapidement toutes les conditions de déploiement de son considérable potentiel touristique et économique. Pour ce faire, le comité d'itinéraire a décidé de lancer sous la maîtrise de la Région Rhône-Alpes, deux missions :

- Vérifier la qualité de l'infrastructure, notamment de la signalisation de façon à offrir aux usagers un itinéraire irréprochable
- Améliorer toute la chaîne de services pour permettre une mise en tourisme dans les meilleures conditions possibles, identifier les manques

L'objectif de la mission est de proposer un diagnostic mais surtout un programme d'actions pour mettre rapidement en œuvre tous les services nécessaires aux usagers avec un niveau de qualité optimum.

- Vérifier la qualité de l'infrastructure, notamment de la signalisation sur l'ensemble de l'itinéraire, la cohabitation entre usagers, la sécurité...
- Réaliser un diagnostic qualitatif et quantitatif de tous les services destinés aux usagers de la ViaRhôna et définir le programme d'actions pour aboutir à un produit opérationnel au plus vite.

## 2. LA METHODE DE TRAVAIL

La mission s'est déroulée en plusieurs temps :

1. Identification des itinéraires existants et projetés
2. Recensement et analyse quantitative et qualitative des services et produits
3. Parcours complet à vélo de l'itinéraire et constitution de bases complémentaires
4. Rencontre avec les maîtres d'ouvrages par secteurs
5. Enquête auprès des prestataires touristiques
6. Rédaction d'un plan d'action par domaines

### 2.1.1 IDENTIFICATION DES TRACES DES ITINERAIRES

La première opération a consisté à récupérer tous les tracés des itinéraires réalisés, en cours de réalisation ou envisagés, des itinéraires définitifs et provisoires.

Nous nous sommes appuyés sur la compilation réalisée par le service géomatique de la Région PACA qui compile les données.

Nous les avons complétées et mises à jour avec :

- Les informations recueillies directement auprès des maîtres d'ouvrages
- Les relevés terrain que nous avons réalisés avec enregistrement GPS
- Les tracés proposés par les associations et plus particulièrement l'AF3V
- Les tracés présents sur le site FVT et ayant fait l'objet de relevés GPS

Ces informations sont compilées au sein d'une base de données accessible à tous les partenaires sous google earth. Elles sont encore susceptibles d'évoluer au fil des modifications des itinéraires.

Cette base de données comprend les informations suivantes :

- **Typologie des tronçons de l'itinéraire :**
  - Définitif en vert : itinéraire réalisé ou projeté,
  - Provisoire en violet : itinéraire proposé par les MO à un horizon 2016,
  - Variantes en orange : itinéraires complémentaires à renseigner sur le site internet ou le topo-guide et offrant des variantes de rives à vocation touristique
  - Antennes en jaune : il s'agit d'itinéraires en direction des gares, des pôles touristiques ou de services importants
- **Etat actuel de l'itinéraire :**
  - En trait épais : itinéraire réalisé et balisé ou itinéraire pouvant être d'ores et déjà emprunté par les usagers, certaines sections pouvant être non revêtues mais carrossables ou non encore signalisées.
  - En trait fin : itinéraire projeté mais non empruntable actuellement (absence de revêtement)
- **L'origine du relevé :** terrain, maître d'ouvrage...

Le recueil de ces informations s'est avéré long et souvent fastidieux compte tenu des nombreux changements intervenus, d'informations souvent partielles, et de qualité de données souvent variables. Cette base enregistrée au format SIG et visualisable dans google earth est transmise à chacun des partenaires ainsi qu'au service géomatique de la Région PACA qui assure la compilation.

A l'avenir l'information capitale que représente le tracé et qui va continuer à évoluer, doit être remontée de façon plus régulière et plus précise au service de la Région. Elle a pour vocation d'alimenter le site internet FVT avec les informations les plus actualisées.

D'autres informations très importantes, notamment l'état de l'avancement de l'itinéraire et le planning de réalisation, gagneraient à être gérés sous une base SIG avec des champs spécifique plutôt que dans un tableau excel difficile à manipuler.

La saisie de ces données à un niveau portion et segment gagnerait à être enregistrée dès le départ chez les maîtres d'ouvrages selon le modèle conceptuel de données COVADIS de l'Observatoire National des VVV ([http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/COVADIS\\_standard\\_3V\\_v1-0\\_cle556c3d.pdf](http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/COVADIS_standard_3V_v1-0_cle556c3d.pdf)), facilitant ainsi grandement la compilation des données de l'ensemble de l'itinéraire et le transfert sur le site FVT.

Ces relevés nous ont par ailleurs permis de préparer le travail de terrain et sélectionner les services à prendre en compte dans l'analyse.

### **Plan d'actions**

Poursuivre la mise à jour la base de données saisie à l'occasion de cette mission selon le protocole COVADIS de l'ON3V

Inciter les maîtres d'ouvrage à saisir et transmettre l'information selon ce protocole

Faire remonter les informations plus régulièrement à la Région PACA et à l'Observatoire National

Intégrer également les données de suivi d'avancement et de financement sur le SIG pour en faciliter la lecture et l'exploitation

## **2.1.2 RECENSEMENT ET ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DES SERVICES ET PRODUITS TOURISTIQUES EXISTANTS ET MANQUANTS**

L'objectif de cette seconde partie de la mission a été de :

1. Compléter le recensement quantitatif des services sur la ViaRhôna
2. Faire une analyse qualitative de ces services
3. Proposer des actions correctrices et un planning de mise en oeuvre

### **Recensement quantitatif des services existants et manquants**

Pour réaliser ce recensement, nous nous sommes appuyés sur plusieurs sources selon les typologies de services à recenser :

- Les bases de données touristiques régionales ou départementales ont été des sources très importantes de données et doivent être considérées à l'avenir comme la principale source d'information du site internet ViaRhôna. La diversité des bases et de leur structure d'information n'a pas facilité la compilation.
  - SITRA pour la Région Rhône-Alpes : elle a été la principale source d'information en Rhône-Alpes. La qualité et la profondeur de l'information sont remarquables mais certains champs s'avèrent diversement remplis localement. Il est donc important de bien poursuivre la sensibilisation des contributeurs de terrain à la saisie des informations clés utilisées sur le site ViaRhôna.
  - PATIO dans les Bouches-du-Rhône
  - CONSTELLATION dans le Vaucluse et le Gard
  - SITI dans l'Hérault
- Les bases INSEE de l'inventaire communal, bien qu'un peu anciennes donnent déjà de bonnes indications à l'échelle de la commune sur certains services : grandes surfaces, commerces alimentaires. Nous les avons utilisées dans l'étude mais elles sont trop anciennes pour être utilisables sur le site internet d'information.
- Les pages jaunes sont une très bonne source parfaitement actualisée de nombreux services marchands : location et réparation de vélos, commerces alimentaires. Malgré leur coût (0.25 € par adresse), on peut s'interroger sur la pertinence de conserver dans SITRA des données simples qui pourraient être mises à jour de façon automatique avec plus de fiabilité par les données pages jaunes.
- Le travail de terrain réalisé pour la partie infrastructure a été l'occasion de recenser toute une partie des services non identifiables par d'autres sources, notamment les points d'eau, les toilettes, les jeux pour enfants. Ce travail a été mené avec des outils de géolocalisation de

terrain permettant de constituer directement des bases de données d'information. Nous savons que cette donnée n'est pas exhaustive mais pourrait être utilement complétée par les OT ou mairies des communes traversées.

- Les entretiens avec les interlocuteurs des collectivités partenaires ont également été des sources précieuses d'informations qualitatives, mais aussi quantitatives.

Le tableau page suivante détaille service par service le détail des sources que nous pourrions mettre en œuvre.

### **Recensement qualitatif des services existants et manquants**

L'information quantitative n'est pas suffisante pour définir un plan d'action correctif, le recueil d'éléments qualitatifs est absolument indispensable. Ce recueil qualitatif s'est appuyé sur plusieurs sources :

- **Tirer partie d'un maximum d'éléments qualitatifs** déjà présents dans les bases quantitatives : les bases touristiques évoquées plus haut contiennent déjà nombre de données qualitatives. Le classement des hébergements, la présence d'une piscine, la typologie d'un parc de vélo.
- **Exploiter les données internet** : les sites internet de prestataires (tours opérateurs, transporteurs, loueurs de vélo) détaillent également nombre d'éléments à exploiter directement avec un peu de recherches.
- **Réaliser des enquêtes mails** : une large enquête a été lancée sur internet auprès des 4 catégories de prestataires directement concernés par le label accueil vélo : les hébergeurs, les loueurs de vélo, les gestionnaires de sites touristiques et les offices de tourisme avec pour objectif de répondre à un certain nombre de questions : Connaissent-ils le programme ViaRhôna, perçoivent-ils l'intérêt qu'ils peuvent en tirer, ont-ils connaissance des différents labels « Accueil Vélo », quels éléments leur manquent-ils pour obtenir ce label, quel est leur niveau de motivation ? L'enquête a été lancée auprès des prestataires situés à moins de 5km de l'itinéraire, sur tous les prestataires du département pour les loueurs, recensés lors de l'étape précédente. L'envoi par mail de l'enquête a été fait directement par les structures en charges du déploiement du label (ATD, PNR du Pilat, Rhône Pluriel...) et directement par nos soins quand aucun interlocuteur n'a été identifié sur le sujet (Département de l'Ain, CC du Pays d'Ozon, Bouches-du-Rhône). Cette enquête va permettre aux partenaires de bien cibler les actions de mise en œuvre auprès des bons interlocuteurs les plus motivés.
- **Faire une reconnaissance complète de l'itinéraire** : là encore, la reconnaissance terrain de l'itinéraire à vélo en condition réelle, effectuée en juin 2015, a été un élément indispensable pour qualifier certains services comme les parkings, toilettes, un point d'eau potable et jeux pour enfants...
- **Contacts avec les partenaires** : les partenaires du programme ont pour beaucoup une très bonne connaissance de l'itinéraire et nous ont également appuyé dans la recherche des informations.

### **Spécificités des informations par types de service**

Par type de services, le recueil des informations, l'appréciation qualitative, le périmètre ont été un peu différents :

- **Services de location** : ces données sont pour la plupart mais pas toutes recensées dans les bases SITRA. Certains points temporaires de location ne se trouvent par ailleurs pas dans les pages jaunes. Un mixte des deux a donc été nécessaire. La location de vélo et de VAE souffre néanmoins d'une absence de lisibilité de la qualité de l'offre. Entre un prestataire important

ayant une dimension régionale, développant une batterie de services (dépose de vélo à destination, VAE, remorques, sacoches, transport) et un commerce de motoculteur de milieu rural ayant quelques vélos de location, le différentiel est considérable. L'enquête qualitative sur le sujet auprès des prestataires, même partielle, nous permet de mieux qualifier cette offre et de tester l'intérêt des opérateurs par rapport à un label en cours de constitution. Le périmètre de travail a été pour le coup départemental.

- **Services de réparation** : le périmètre du service est en revanche très resserré (5km étant déjà élevé), le point clé reste dans ce domaine la plage d'ouverture en journée mais également à l'année et dans la semaine, le dimanche notamment jour de plus forte pratique. Le recensement a été fait à partir des pages jaunes, l'information des bases touristiques étant très partielle. Les ateliers vélo ont également été recensés.
- **Chaîne de transport** : les enquêtes les plus récentes ont montré l'importance des transports publics dans l'accès à l'itinéraire (+ de 40% d'accès) et surtout dans le retour au point de départ (80 à 90%). De nombreux points ont été recensés : offre par modes (train, car publics et privés, bus, taxi), capacités, itinéraires d'accès aux gares et points d'arrêt, services en gare (consigne, bagagerie...), information sur l'offre, signalisation... Le stationnement sécurisé des voitures sur longue période (une semaine à 10j) est un véritable questionnement pour nombre d'utilisateurs. L'offre bateau/vélo publique ou privée est une dimension également importante à prendre en compte au vu de son succès sur d'autres itinéraires (Danube, lac de Constance, Elbe, lagune vénitienne...).
- **Les parkings** sont un point clé pour les personnes accédant à l'itinéraire en voiture et souhaitant stationner leur véhicule en sécurité pour plusieurs jours. Des parkings souterrains peuvent convenir mais sont généralement coûteux en centre-ville. Certains hébergements, notamment des campings peuvent proposer ce service. Nous avons relevé au travers de l'enquête terrain tous les parkings de proximité destinés aux usagers en excursion à la journée et nous avons abordé la question des parkings de longue durée dans l'enquête auprès des prestataires.
- **Le portage de bagages** : les prestataires ont également été recensés aussi bien des taxis que des loueurs proposant ce service, des transporteurs. La question a été abordée dans l'enquête auprès des hébergeurs et des loueurs.
- **Les hébergements** : l'hébergement est un point nodal d'organisation du séjour à partir duquel se construisent généralement les étapes. La chaîne doit nécessairement être complète, sur des pas de distance pouvant varier de 30/40 km pour les familles à 70/100 km pour les plus sportifs. Elle doit de plus être complète par catégories homogènes (camping, hôtel et chambre d'hôtes, hébergement de groupes) et par classe (\*, \*\*, \*\*\*, \*\*\*\*) pour pouvoir correspondre à toutes les demandes. Nous avons identifié les services d'hébergement type par type et niveau par niveau pour vérifier la présence continue du service. Nous avons eu également une approche qualitative en testant dans l'enquête la connaissance, l'intérêt des hébergements sur le label accueil vélo, le niveau de services vélo déjà proposé et les attentes des prestataires en termes d'appui. Au-delà de l'analyse diagnostic, il s'agit surtout dans cette mission de préparer très concrètement l'application du label accueil vélo sur les territoires et identifier le type d'appui à éventuellement apporter. Ce travail préparatoire a été fait en étroite collaboration avec les Agences Touristiques Départementales et les OT, futurs évaluateurs. Nous avons pris en compte dans l'enquête le périmètre des communes dont une partie au moins est située à moins de 5km à vol d'oiseau le long de l'itinéraire. Nous avons ensuite affiné le fichier à partir d'une analyse plus précise du cordon le long de l'itinéraire en prenant en compte le relief et les conditions réelles d'accès.
- **La restauration** : le recensement exhaustif de la restauration n'a ici pas de sens dans les grandes villes et villes moyennes (Lyon, Vienne, Valence, Montélimar, Avignon, Arles...) où l'offre est considérable. Nous avons recensé l'ensemble de l'offre par SIG mais avons centré

notre analyse sur le secteur rural où des manques de restauration peuvent apparaître. Le périmètre d'analyse est plus court que celui de l'hébergement. Sur ces espaces, nous avons fait une analyse de la typologie de restauration, du classement éventuel.

- **Les commerces de proximité** : ces bases de données sont disponibles via l'INSEE ou les pages jaunes à l'échelon communal. L'information qualitative est trop difficile à compiler avec une durée de vie d'information limitée. Nous avons donc pris en compte l'information de l'existence ou non d'une offre le long de l'itinéraire.
- **Les points d'eau, sanitaires, aires de pique-nique et stationnement vélo** : il s'agit d'une information très importante pour laquelle le niveau de satisfaction des usagers est très faible. Nous sommes partis d'un repérage de terrain à l'occasion du repérage infra et signalisation (voir plus loin). Tous ces points d'intérêt ont fait l'objet d'une inscription sur une base de données SIG avec une photo de chaque site et un dimensionnement. Dans les communes traversées où nous n'avons pas repéré de points toilettes, points d'eau, éventuellement parkings, les offices de tourisme ou mairies devront faire remonter l'information directement dans leurs bases de données touristiques (SITRA en Rhône-Alpes).
- **Les prises électriques et connexion wifi** (pour recharger un téléphone, un ordinateur ou une batterie de VAE) sont des informations trop nombreuses et trop complexes à recueillir et pas nécessairement pertinentes sur le plan touristique dans la mesure où il est préférable de s'appuyer sur les services commerciaux (restaurants, sites touristiques, hébergements) délivrant ce service. Mieux vaut ainsi recharger gratuitement une batterie en profitant d'un repas (générant un impact économique) que de développer une infrastructure publique ne générant pas d'impact local. En revanche, nous avons intégré cette question dans l'enquête réalisée auprès des hébergeurs, gestionnaires de sites, offices de tourisme et éventuellement restaurateurs. Nous avons également recensé les cybercafés, plus rares, mais qui permettent à des voyageurs dépourvus d'ordinateurs personnels, de se renseigner sur la suite de leurs parcours, réserver un hôtel, prendre ou donner des nouvelles. Ce recensement des cybercafés s'est appuyé sur les registres pages jaunes et doit donc être intégrée aux bases de données touristiques régionales pour ne pas perdre l'information.
- **Les appontements** : les appontements sont déjà identifiés dans les bases SITRA et CNR. Nous l'avons complétée par le travail d'observation de terrain.
- **Bases de loisirs** : les bases de loisirs, surtout les lieux de baignade sont des points de destination majeurs de la pratique d'excursion et de la pratique touristique familiale. Nous sommes partis de la base SITRA, et l'avons complétée par le travail d'observation de terrain.
- **Les offices de tourisme** : ils sont déjà intégrés aux bases de données SITRA et aux bases touristiques départementales en tant que contributeurs. Des données qualitatives (classement, horaires...) sont déjà associées à cette base. Nous les avons complétées par enquête auprès des OT sur leur connaissance, leur intérêt par rapport au label Accueil vélo des OT et les critères atteints ou non atteints.
- **Les tours opérateurs** programmant la destination : le CRT Rhône-Alpes possède déjà une bonne base de données de contacts. Nous l'avons complétée et croisée avec la base de données de la Direction Générale des Entreprises (DGE) du Ministère des finances (ancienne direction du tourisme) qui suit depuis 8 ans une base de données de TO vélo travaillant en France. Une enquête a déjà été réalisée par le CRT auprès de ces prestataires.
- **Les éditeurs de topo-guides** : ce sont des opérateurs clés de la promotion. Nous avons recensé la majeure partie des grands éditeurs internationaux et les avons interrogés sur leurs intentions pour la ViaRhôna. A minima cette opération permet de les sensibiliser sur l'avancement de l'itinéraire.

## **Périmètre de l'information**

Le relevé des données a été fait sur les sections achevées comme sur les sections non encore réalisées de l'itinéraire. Sur les sections provisoires, la plupart des variantes et antennes, un relevé de signalisation (positionnement, type de panneau, mat) a été réalisé dans la base.

Nous avons bien pris en compte les antennes importantes vers les villes, les gares, les services ou sites touristiques majeurs.

Le périmètre du service a nécessairement été différent d'un service à un autre. Ainsi, un point d'eau, des toilettes, une aire de pique nique n'ont d'intérêt que dans un périmètre immédiat de l'itinéraire (0.5 km). A l'inverse, un service spécialisé comme la location de VAE pour lequel le nombre de prestataires est limité a été recensé à un niveau départemental ; l'offre de topo-guides spécialisé se traite à un périmètre international. Pour chaque type de service nous précisons le périmètre de recherche.

## **Enquêtes qualitatives**

Elles ont été réalisées du 29 juin au 13 septembre sur un module d'enquête en ligne de sphinxonline permettant une saisie et une exploitation rapide auprès des hébergeurs, loueurs, OT, gestionnaires de sites touristiques... Le retour est de 469 enquêtes.

L'objectif de ces enquêtes est de :

- compléter le recensement des services et prestataires le long de la ViaRhôna, édité sur la base des données touristiques départementales et régionales ;
- connaître le niveau de connaissances des prestataires touristiques sur le marché du tourisme à vélo, la ViaRhôna et le label "accueil vélo" ;
- mettre en évidence les critères du label sur lesquels les prestataires peuvent rencontrer des difficultés.

**Prestataires cibles** : Les prestataires cibles sont les hébergeurs, les gestionnaires de sites touristiques et des offices de tourisme situés à 5 km de voirie de la ViaRhôna (itinéraires provisoires, définitifs ou variantes définis en 2015). A cela s'ajoutent tous les loueurs de vélos des douze départements. Ces quatre catégories sont les prestataires qui peuvent prétendre au label "accueil vélo".

Les listes de ces prestataires ont été établies grâce à des exports des bases de données touristiques. Il est à noter que les exports sur les sites touristiques ont parfois manqué de finesse et de réalisme quant à une future labellisation. Le travail sur des bases de données globales ne permet pas toujours d'exporter les seuls sites touristiques qui ont un véritable intérêt du point de vue d'un cycliste. Aussi, il ne sera pas étonnant de constater un faible taux de réponse dans les enquêtes de cette catégorie.

**Diffusion des questionnaires** : Pour s'assurer d'une meilleure réception des enquêtes, il a été demandé aux différentes agences de développement touristiques (ADT) des douze départements et d'autres partenaires (PNR du Pilat, Communautés de Communes Bugey Sud) concernés par la ViaRhôna de s'impliquer notamment à travers la diffusion des questionnaires. Cette implication a été variable en fonction des territoires et se reflète sur les résultats département par département. Les enseignements à tirer sont :

- les prestataires sont plus réactifs si l'enquête provient d'une ADT ou d'une Communauté de communes plutôt que d'un cabinet de consultants.
- les relances sont efficaces : les personnes enquêtées répondent dans la semaine où ils ont reçu le mail d'invitation, ou ne répondent pas.

**Difficultés rencontrées** : La période d'enquête en pleine saison n'était pas la plus favorable pour interroger ce public, fort occupé dans la saison estivale.

## Analyse et plan d'action correctif

Il ne suffit pas à notre sens de faire un recensement brut. L'objectif a également été pour nous d'en faire une analyse circonstanciée et géographiquement précise pour identifier les manques et prévoir un programme correctif comprenant : le type de service manquant ou insuffisant, sa localisation, les actions à mettre en œuvre, les maîtrises d'ouvrages, le planning prévisionnel de réalisation.

Pour chaque service, nous précisons en nous appuyant sur notre connaissance clientèle, les distances maximales entre deux types de services. La location, les transports, l'hébergement, l'alimentation, les points d'eau ont des pas de distance nécessairement différents. Le dimensionnement dépend également de la fréquentation attendue et donc de la densité de population et d'hébergement des différentes sections.

## Tableau récapitulatif des données collectées

Service	Périmètre	Info quantitative	Info qualitative
Location vélo et VAE	Département	Bases touristiques Pages jaunes	Enquête mail
Réparation de vélos	2 km itinéraire	Pages jaunes	Site internet
Transport public	15 km itinéraire	SNCF AOT	Sites internet d'information
Taxi	5 km itinéraire	Inventaire communal	Inventaire communal
Parkings	2 km itinéraire	Bases touristiques Terrain	Enquête hébergeurs Sites internet PKG
Transport de bagages	Département		Enquête web
Hébergement	5 km itinéraire	Bases touristiques	Enquête mail
Restauration	2 km itinéraire hors grandes villes	Pages jaunes Bases touristiques	-
Commerces	5 km itinéraire hors grandes villes	Pages jaunes	-
Points d'eau, sanitaires, aires de pique-nique, jeux, stationnement vélo	500 m de l'itinéraire	Terrain	Terrain
Prises électriques, wi-fi, cyber cafés	500 m de l'itinéraire	Enquête web	Enquête hébergeurs, OT, sites
Appontements	500 m de l'itinéraire	Base de données CNR et bases touristiques	Reconnaissance terrain
Bases de loisirs	500 m de l'itinéraire	Bases touristiques	Reconnaissance terrain
Sites touristiques	5 km itinéraire	Bases touristiques	Enquête mail
Offices de tourisme	5 km itinéraire	Bases touristiques	Enquête mail
Tours opérateurs	International	Base de données DGE	Enquête CRT
Topo-guides	International	Base de données FVT	Enquête web

## Plan d'actions

Concentrer la source d'information touristique dans les bases de données touristiques régionales, sensibiliser les OT sur l'importance de la bonne saisie des données pour ViaRhône

Adopter un modèle de données commun entre les différentes bases régionales pour toutes les informations concernant ViaRhône

Ouvrir des champs nouveaux et systématiser la saisie pour certains services indispensables : point d'eau potable, toilettes, jeux pour enfants qui pourront être intégrés à une appli mobile.

Intégrer en automatique dans ces bases les premières données issues du travail terrain

S'interroger sur la pertinence de conserver dans les bases de données touristiques des champs de données déjà présents par ailleurs dans les pages jaunes et difficiles à maintenir compte tenu de leur nombre : commerces alimentaires

### 2.1.3 AUDIT ET PLAN D'ACTION DE L'ITINERAIRE ET DES AMENAGEMENTS

L'autre partie de la mission a consisté à faire un relevé exhaustif des points de difficultés rencontrés sur l'itinéraire pour proposer un plan d'action correctif : signalisation, sécurité, choix de l'itinéraire....

#### Mode de saisie et de rendu de l'information

Toutes les données ont été saisies en format bases de données géolocalisées. Ces informations sont intégrables à un SIG, au site internet ViaRhône, et aux systèmes d'informations touristiques régionaux.

La plupart de ces données ne sont pas totalement exhaustives évoluent rapidement, aussi la question de la mise à jour permanente de ces données reste posée. Sur le terrain, les données ont été saisies avec une photo par point et systématiquement géolocalisées, la base étant constituée le soir en fin d'étape.

Pour les informations partielles (par exemple les points d'eau ou sanitaires), il devrait être possible d'intégrer les données existantes recueillies sur le terrain dans les bases touristiques et demander aux offices de tourisme de compléter directement d'information.

Le travail de saisie d'informations a été minimisé en jouant sur une réutilisation maximale de données existantes.

Nous avons travaillé essentiellement sur MapInfo mais pouvons importer et exporter tous fichiers compatibles avec ESRI et GéoConcept. Toutes les bases de travail ont également été exportées en format .kml (google earth) pour qu'elles soient facilement visualisables par les maîtres d'ouvrages et les partenaires.

Les points suivants ont été relevés sur l'itinéraire :

- **Signalisation** : il s'agit d'une donnée extrêmement sensible sur laquelle l'attente des usagers est maximale. Autant les usagers sont tolérants sur des qualités de revêtement (pour peu qu'elle soit indiquée), autant ils sont intransigeants sur la qualité et la continuité de la signalisation directionnelle. Sur les secteurs où la signalisation est déficiente, des propositions ont été faites. Plusieurs types de signalisation ont fait l'objet du relevé :



- La signalisation directionnelle verticale et horizontale, point clé de l'itinéraire. La base de données comprend le type de signalisation à poser, sens, existence ou non d'un mat.
- La signalétique locale de service : sites touristique, points d'eau, office de tourisme, commerces... Elle n'a pas pu être relevée compte tenu de la trop grande diversité des points à indiquer mais elle relèvera de la responsabilité des EPCI.
- Les relais d'information service
- **Mobilier sur l'itinéraire** : Les dispositifs anti intrusion ou ceux destinés à réduire les vitesses peuvent être très handicapant pour les usagers. Un relevé systématique a été fait
- **Sécurité de l'itinéraire** : nous avons également relevé, classé par type et hiérarchisé les dysfonctionnements de l'itinéraire en terme de sécurité (notamment aux intersections), dispositifs anti-intrusion inutile ou dangereux, diamètres de giration trop serrés, revêtement, cohabitation entre usagers...
- **Aménagements, revêtements** : la qualité des aménagements, notamment le revêtement, les angles de giration, les pentes ont également été relevés.
- **Aires d'arrêts et services** : dans ce domaine qui touche les services, nous avons relevé les aires de pique-nique, point d'eau, toilettes, jeux pour enfants, stations de gonflage, parkings... non nécessairement relevés dans les bases de données touristiques.

## Méthode de travail

Notre méthode a consisté à :

- **Réaliser une compilation préalable des dysfonctionnements** déjà relevés par la Région, les maîtres d'ouvrages, les partenaires, les retours d'insatisfaction usagers, les commentaires sur internet et notre propre connaissance de l'itinéraire.
- **Constituer une base géolocalisée** : tous ces dysfonctionnements ont fait l'objet d'une saisie dans une base google-earth géolocalisée accessible par tous les partenaires.
- **Faire un relevé de terrain systématique** : nous avons réalisé une reconnaissance complète de l'itinéraire principal, des itinéraires provisoires, des variantes et des antennes portant sur plus de 1200 km. Chaque dysfonctionnement a fait l'objet d'une photo, d'une saisie en format base de données, d'une géolocalisation, d'un niveau d'urgence classé en 3 catégories et d'éventuels commentaires. Pour relever ces dysfonctionnements de signalisation directionnelle, point crucial, nous avons utilisé des outils embarqués. Ces relevés ont été réalisés à vélo. Les bases de données sont constituées et apurées le soir à l'étape.
- **Concertation avec les maîtres d'ouvrages** : une concertation a été engagée avec les maîtres d'ouvrages avec des réunions par secteurs de juillet à septembre pour débattre des points importants. La base de données de ces relevés devra faire l'objet d'une relecture et d'une éventuelle appréciation complémentaire par les maîtres d'ouvrages directement sous google-earth. Cette base est destinée à vivre, être complétée, amendée régulièrement.

Type	Couleur base	N°	Intitulé
Signalisation existante	Vert clair	1.1	A poser
		1.2	Panneau mal orienté, ambiguë
		1.3	Mat mal positionné
		1.4	Logo non actualisé
		1.5	Contenu erroné (distance, ordre pôles)
		1.6	Taille de panneau insuffisante
		1.7	Renfort en signalisation horizontale
		1.8	Renfort en présignalisation
		1.9	Panneau à poser, avec mention
Signalisation de police	Orange	2.1	Régime de priorité à modifier
		2.2	Erreur de signalisation de police
Mobilier	Violet	4.1	Barrière trop serrée
		4.2	Poteau dangereux à enlever
		4.3	Ralentisseur à raccourcir (passage vélo)
		4.4	Mobilier cassé à remplacer
Aménagement	Rose	5.1	Pente trop importante
		5.2	Angle de giration trop court
		5.3	Passage trop étroit
		5.4	Escalier
Entretien	Bleu clair	6.1	Revêtement dégradé, nid de poule
		6.2	Affaissements terrain
		6.3	Remontées racinaires
		6.4	Dépôt de gravier, sable
		6.5	Entretien latéral végétation
Sécurité	Rouge	7.1	Traversée dangereuse
		7.2	Trafic (en début et en fin)
Aire d'arrêt	Vert foncé	8.1	Aire de pique nique
		8.2	Stationnement vélo
		8.3	Toilettes
		8.4	Point d'eau
		8.5	Relais d'information service
		8.6	Jeux enfants
		8.7	Parking VL nb places
		8.8	Station gonflage vélo
		8.9	Station gonflage vélo
		8.10	Point d'intérêt (baignade, point de vue)
Autres	Blanc	9	texte

Tableau des points relevés dans la base de données terrain

Sur les sections non terminées, il nous paraît indispensable de proposer à très court terme un itinéraire provisoire. **Dans le contexte actuel d'un développement très important de la pratique sur la ViaRhôna liée aux efforts de communication réalisés, il n'est pas acceptable de laisser les usagers se « débrouiller » dans les sections non terminées, au risque de pénaliser la crédibilité de l'ensemble de l'itinéraire.** Nous avons donc recensé dans certains cas des solutions provisoires dont certaines peuvent rester des variantes à terme.

L'expérience nous montre que tout itinéraire qui réussit, et la ViaRhôna va incontestablement réussir, a besoin d'itinéraires secondaires pour absorber les flux touristiques et excursionnistes et éviter des sur-fréquentations sur certaines sections. Nous avons donc proposé des itinéraires provisoires ou secondaires et identifié les quelques points d'aménagements indispensables sur ces itinéraires.

Itinéraire principal*	823
Itinéraire provisoire	160
Antennes	269
Variantes	292
<b>Itinéraires étudiés</b>	<b>1544</b>

*Linéaires étudiés en km dans le cadre de la mission.*

*\*Itinéraire principal y compris section St Gingolph/Vallery et les deux sections sud vers Sète et Port-St-Louis-du-Rhône*

#### **2.1.4 IMPLICATION DES PARTENAIRES ET MAÎTRES D'OUVRAGES**

Afin d'obtenir les résultats les plus opérationnels et permettre une bonne appropriation des résultats, nous avons réalisé des réunions de restitution en petits groupes à une échelle locale avec les maîtres d'ouvrages et les partenaires :

- Savoie et Haute-Savoie
- Nord Isère (2 réunions, l'une globale sur le secteur, l'autre plus particulière sur la CC de l'Isle Crémieu)
- Traversée de Lyon (une réunion centrée infra, une autre sur le tourisme)
- Rhône Pluriel (de Vienne à la Drôme)
- Drôme et Ardèche
- Gard, Vaucluse et Bouche-du-Rhône
- Hérault

Ces réunions ont été réalisées de juillet à septembre 2015.

#### **2.1.5 SYNTHÈSE DE PRÉCONISATIONS OPÉRATIONNELLES ET PLAN D' ACTIONS CORRECTIF**

A l'issue de ce travail de relevé et d'analyse, nous avons fait une série de préconisations retracées dans les chapitres suivants avec :

- une approche par sections d'itinéraires chapitre 2
- une approche par thèmes chapitre 3

#### **Plan d'actions**

Assurer un suivi de la base de données des points relevés les plus urgents auprès de chaque maître d'ouvrage

Faire vivre la base de données et l'ouvrir à la contribution des associations et des usagers en la basculant sur un applicatif de type « Suricate » développé par le Pôle ressources nationales des sports de nature.

# DIAGNOSTIC DES SERVICES AUX USAGERS

## 1. L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE L'ITINERAIRE

La ViaRhôna a tous les atouts pour devenir un des principaux itinéraires cyclables européens.

### 1.1 LE POTENTIEL DE L'ITINERAIRE

Le potentiel de fréquentation est d'abord lié à la population très importante le long de l'itinéraire.

#### 1.1.1 BASSINS DE POPULATION

En comparaison des autres grands itinéraires cyclables français ayant fait l'objet d'une analyse, de comptages et d'enquêtes approfondies, la ViaRhôna bénéficie d'un bassin de chalandise à moins de 5km beaucoup plus important que les autres. Sur ses 770 km d'itinéraire principal (l'itinéraire St Gingolph/Valleiry, ajouté a posteriori, n'est pas intégré dans ces calculs), l'itinéraire rassemble près de 2.6 M d'habitants contre seulement 1.5 M le long de la Loire à Vélo.

La densité de population située le long du fuseau de l'itinéraire est très importante avec 337 hab/km<sup>2</sup>, soit plus de trois fois la moyenne nationale et 50% supérieure à la Loire à Vélo, 4 fois plus importante que le Tour de Bourgogne.

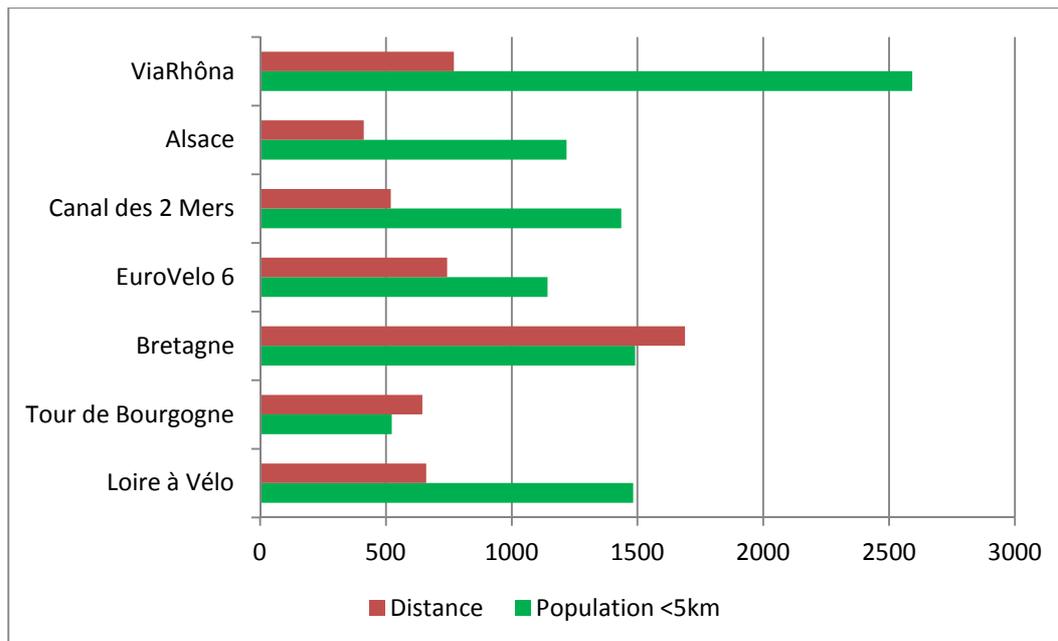
Il s'agit là du principal atout de la ViaRhôna. Cette population est susceptible de partir en excursion à la journée sur la ViaRhôna en proximité, l'utiliser pour les déplacements du quotidien, pour sortir en sécurité du milieu urbain mais aussi pour partir en randonnée itinérante depuis leur domicile. De fait, les résultats montrent que les cyclistes du quotidien sont les premiers à se mettre au tourisme à vélo.

Au regard des taux d'émission de cyclistes observés sur les autres grands itinéraires, la ViaRhôna serait susceptible de générer 1.6 M de sorties de résidents par an.

	Date enquête	Longueur itinéraire km	Pop <5km x1000	Densité pop. /km <sup>2</sup>	Lits marchands <5 km x1000	Densité en lits km <sup>2</sup>	Résidents x1000 sorties/an	Touristes en séjour nuitées x1000/an	Itinérants nuitées x1000/an	Fréq totale x1000/an	% touristes	nb passages moyen /an base 50km/j	Impact éco M€/an	k€/km /an
Loire à Vélo	2010	661	1483	224	90	14	493	320	105	918	46%	69 440	22,8	34
Tour de Bourgogne	2008	645	524	81	73	11	445	189	20	653	32%	50 620	22,1	34
Bretagne	2013	1 689	1490	88	309	18	1 103	269	46	1 418	22%	41 978	21,2	13
EuroVelo 6	2011	744	1142	153	100	13	605	73	45	723	16%	48 589	17,4	23
Canal des 2 Mers	2009	520	1435	276	309	59	407	128	104	639	36%	61 442	14,0	27
Alsace	2013	413	1218	295	59	14	1 418	12	36	1 466	3%	177 458	10,0	24
Ensemble		4 672	7 292	156	939	20	4 471	990	356	5 817	23%	62 252	107,5	23
ViaRhôna	2015	770	2592	337	156	20	1 589	164	150	1 904		123 612	35,2	46

*Fréquentation et impact économique observés le long des grands itinéraires cyclables et extrapolations à la ViaRhôna (sources enquêtes VVV Inddigo 2009 à 2013)*

Des réseaux d'itinéraires beaucoup plus étendus comme en Bretagne (1500 km contre 770 km pour l'itinéraire principal de la ViaRhôna) ont une population le long des itinéraires beaucoup plus réduits (1.5 M d'habitants en Bretagne contre 2.5 M le long de la ViaRhôna), malgré des densités plus faibles le long du Haut-Rhône.



Longueur de l'itinéraire principal et population à moins de 5 km de grands itinéraires français (source Inddigo 2009 à 2013)

De fait, la part des résidents devrait sans doute être dominante dans la fréquentation de la ViaRhôna (sans doute 80 à 90%) contrairement à d'autres itinéraires à plus faible potentiel mais bénéficiant d'une part de touristes plus élevée (47% sur la Loire à Vélo).

### 1.1.2 DENSITE EN LITS TOURISTIQUES

Avec 156 000 lits marchands à moins de 5km, la ViaRhôna a une densité d'hébergement dans la moyenne des autres itinéraires (20 lits/km<sup>2</sup>), mais avec des différences considérables d'un secteur à un autre avec 10 lits/km<sup>2</sup> dans le Haut-Rhône contre 110 sur le littoral.

Ce facteur sera clairement un facteur limitant pour la pratique itinérante comme pour le développement d'une pratique du vélo en séjour fixe sur certains secteurs de l'itinéraire.

### 1.1.3 INTERET PATRIMONIAL

La ViaRhôna bénéficie d'une **grande variété paysagère** avec un bon équilibre entre les sections ouvertes sur le grand paysage, les sections fermées et arborées, les sections proches du fleuve, sur les digues ou les contre-canaux, ou plus éloignées dans le val agricole, les sections en voie verte éloignées des villages et les sections sur petites routes traversant les bourgs. Cette variété paysagère à l'échelle de l'itinéraire depuis les Alpes jusqu'à la Camargue, comme à l'échelle des étapes quotidiennes est à conserver en évitant de longues sections monotones sur des portions canalisées comme on peut en trouver le long du Danube.

**Le potentiel patrimonial est considérable** : Le patrimoine culturel est également particulièrement riche et varié, couvrant les époques romaine, médiévale, renaissance, industrielle, et des thématiques comme le fleuve (barrages, ports, ponts, canaux), la vigne, l'industrie très diverses. La densité de visites de villages et centre-bourgs qui fait l'intérêt des haltes d'un voyage à vélo y est très importante.

Les vignobles, les vergers, le patrimoine gastronomique sont très présents le long de l'itinéraire et toutes les Régions viticole set gastronomiques françaises sont aussi de grandes Régions du tourisme à vélo.

Le **patrimoine naturel**, notamment ornithologique y est très important avec de nombreuses réserves naturelles dans d'anciens îlons du Rhône (Camargue, Ile de la Platière, Ile du Beurre...),

### 1.1.4 DENSITE DE SERVICES

**L'offre de loisirs** est aussi large et variée avec les activités nautiques, équestre, randonnée, maritimes sur le littoral. Plusieurs Départements et EPCI se sont saisis du passage de ViaRhôna pour développer des réseaux de boucles locales, des itinéraires adjacents et des variantes nombreux et denses. L'expérience de territoires comme le Pays des Châteaux le long de la Loire à Vélo montre qu'il est possible de doubler ou tripler la clientèle itinérante par une clientèle cycliste en séjour fixe.

### 1.1.5 VARIETE DES PRATIQUES ET DES ORIGINES

**La variété des pratiques cyclables est déjà importante** : pratique de loisirs de proximité, pratique sportive pour sécuriser les sorties de ville, pratique itinérante, pratique quotidienne sur le lieu de vacances, notamment dans les secteurs littoraux, pratique utilitaire à proximité des grandes villes. Toutes sont déjà représentées.

**La diversité des origines géographiques** est aussi déjà très large : Nord Américains, Australiens, Néo-Zélandais et bien sûr nombreux Européens (Allemands et Suisses, Néerlandais et Belges) côtoient de nombreux français venus faire ici leur première expérience de tourisme à vélo.

**L'accès routier et ferré** est globalement favorable avec une bonne densité de gares le long de l'itinéraire, même si plusieurs problèmes de liaisons, de correspondances et d'embarquement des vélos se posent déjà (voir plus loin).

## 1.2 FREQUENTATION OBSERVEE ET POTENTIELLE

La pratique enregistrée sur la ViaRhôna, alors même que l'itinéraire n'est pas encore achevé et ne draine probablement que la pratique de loisirs locale, avec une part sans doute marginale de pratique touristique et itinérante, est déjà supérieure à des itinéraires installés de longue date dans le paysage touristique comme le Tour de Bourgogne ou certaines sections de la Loire à Vélo.

Curieusement et contrairement aux estimations de départ qui prévoyaient des fréquentations très différentes d'une section à une autre en fonction de la densité de population, la pratique est très homogène d'un secteur à un autre alors que les densités de population varient fortement.

### Fréquentation observée dans la Drôme

La pratique est ainsi plus faible que prévue dans les sections proches des grandes villes à proximité de Valence (l'Epervière) et Montélimar mais très supérieure sur les autres sections notamment sur la section St Rambert-St Vallier (compteur d'Andancette) et la section la Voulte-Le Pouzin (compteur de Livron). En considérant que la fréquentation actuelle est une fréquentation essentiellement résidente, les deux dernières sections ont les ratios de fréquentation par habitant parmi les plus élevés enregistrés en France.

	janv	fév	mars	avril	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	Ensemble
Semaine	46	36	76	94	101	126	170	189	134	95	55	32	97
Samedi et ponts	70	80	125	115	117	167	185	209	173	169	71	54	129
Dimanche et JF	66	74	131	206	282	273	250	300	293	218	165	68	198

*Fréquentation quotidienne moyenne observée sur la ViaRhôna dans la Drôme par type de jours et saisons*

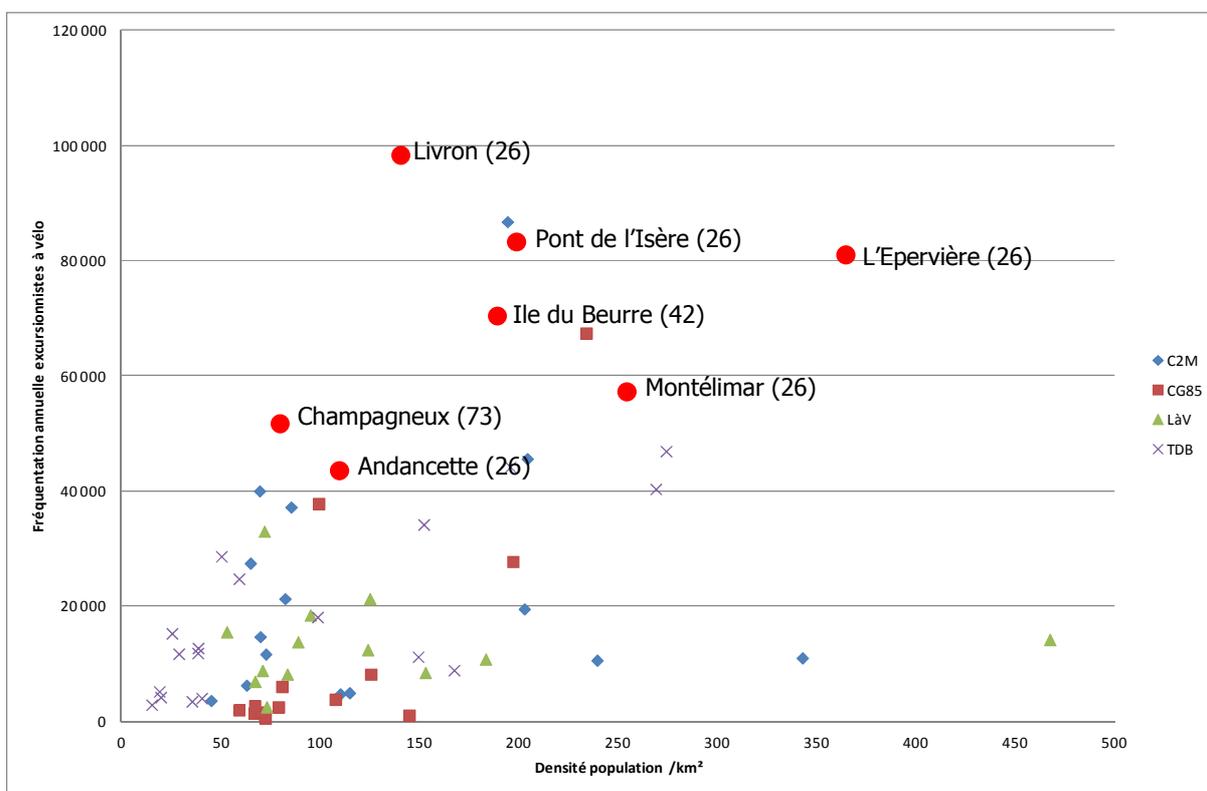


Compteurs automatiques posés sur la ViaRhôna et identifiés sur l'Observatoire National des VVV

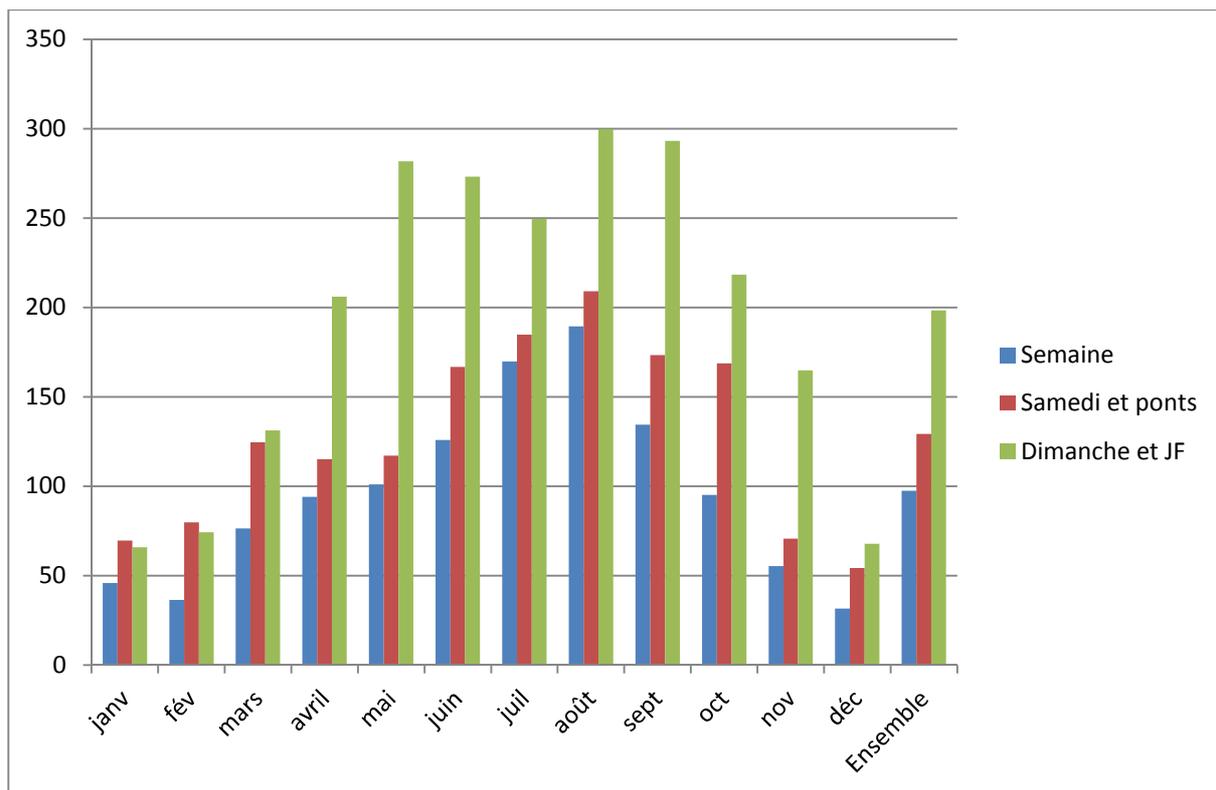
13 compteurs ont été posés sur la ViaRhôna et sont identifiés sur l'Observatoire. D'autres ont été posés mais ne sont pas encore enregistrés (Ile du Beurre par exemple).

Ils vont permettre de suivre au jour le jour la fréquentation de la ViaRhôna.

L'analyse des courbes saisonnières, hebdomadaires et horaires devrait permettre également d'identifier les typologies de pratique.



Fréquentation de différents itinéraires cyclables en France (C2M = Canal des Deux Mers, CG85 = littoral Vendéen, LàV = Loire à Vélo, TDB = Tour de Bourgogne) et comparaison avec la ViaRhôna sur plusieurs secteurs.



Fréquentation journalière moyenne par mois, par site et par type de jour sur la ViaRhôna dans la Drôme de nov 2010 à oct 2013

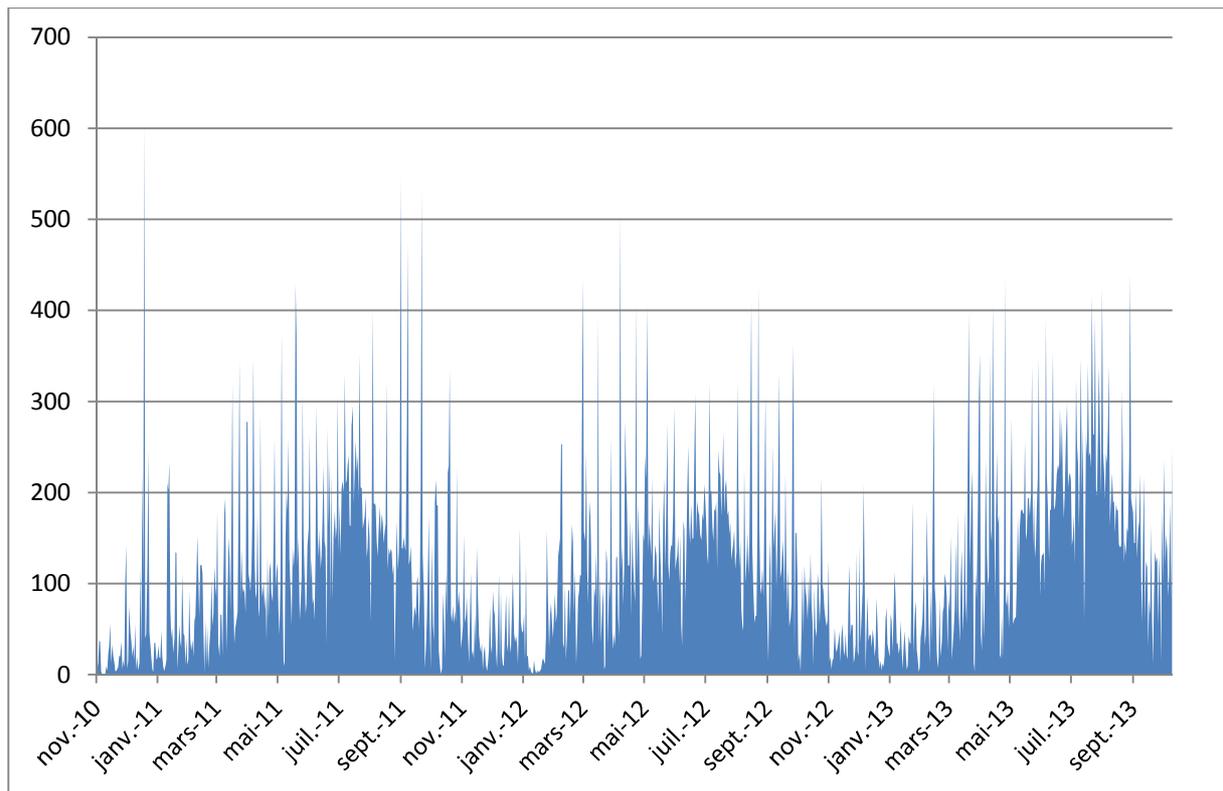
La fréquentation vélo de ViaRhôna dans la Drôme a une courbe de saisonnalité bien marquée :

La fréquentation maximale a lieu les dimanches de mai à septembre avec des moyennes d'une grande stabilité. Elle est 4 à 5 fois plus élevée à cette période qu'en période hivernale, en semaine comme le week-end.

La pointe estivale est peu marquée avec même une légère baisse en juillet.

La période de faible fréquentation est courte, limitée de décembre à février avec une fréquentation moyenne de 50 cyclistes par jour.

La fréquentation du dimanche est 2 fois plus élevée que les jours ouvrables. Le samedi, la pratique n'est que de 20% supérieure à la semaine.



*Fréquentation journalière moyenne des compteurs de la Drôme sur la ViaRhôna de nov 2010 à oct 2013*

La courbe montre très nettement les pointes des dimanches très importantes d'avril à septembre entre 400 et 500 usagers par jour en dehors de baisses ponctuelles liées à des épisodes météo défavorables. Les journées les plus chargées de l'année sont plus enregistrées les dimanches d'avril et mai qu'en période estivale.

La pointe estivale est plus forte en semaine que les week-ends.

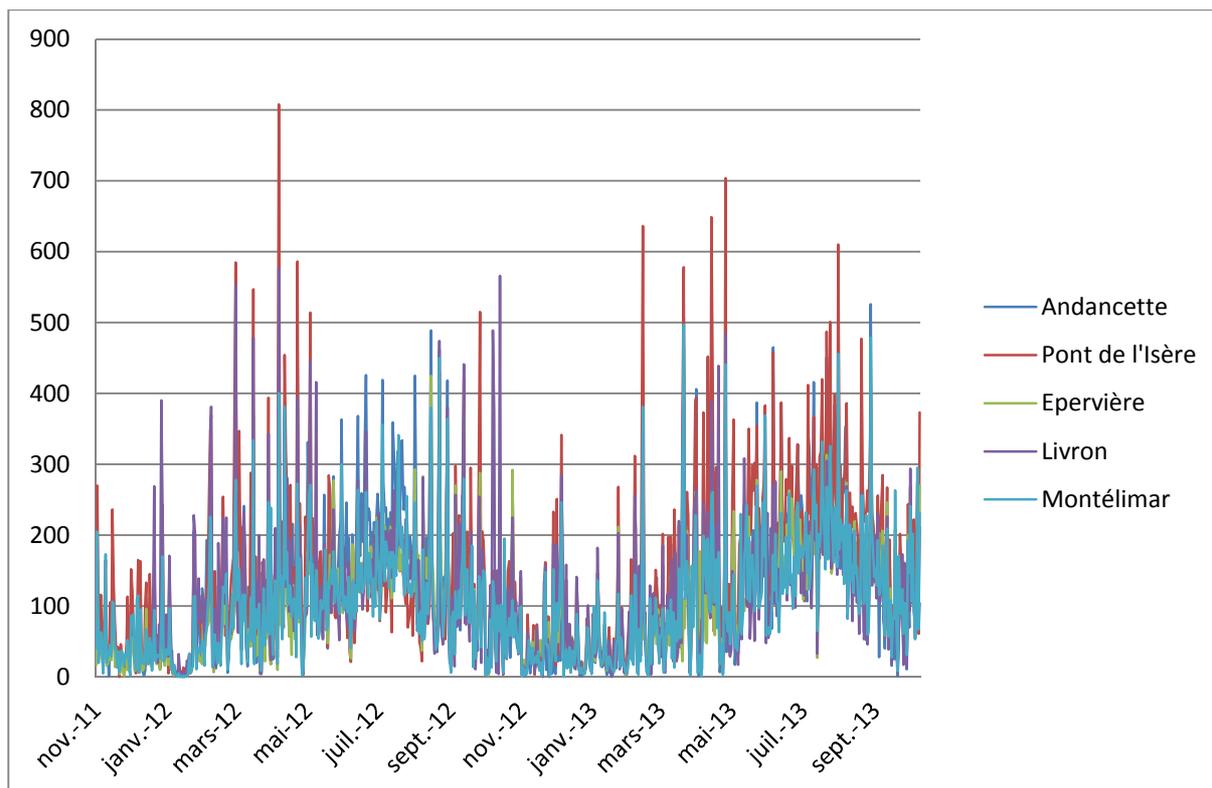
La baisse de fréquentation est marquée en hiver mais on peut observer des pointes de fréquentation dès les premiers beaux week-ends des vacances de février (300 passages/j) et mêmes pendant les vacances de Noël.

Si l'allure générale de la courbe annuelle est assez équivalente d'une année sur l'autre, avec des pointes de week-end au printemps et une augmentation en semaine l'été, les variations sont assez sensibles, sans doute dues aux variations météo.

La courbe de saisonnalité de fréquentation varie globalement peu d'un point de comptage à un autre. Les pointes du printemps sont un peu plus marquées au Pont de l'Isère, surtout depuis cette année. Après une baisse en 2012, l'ouverture de l'itinéraire de l'Isère a conduit à une augmentation très forte de fréquentation sur le site de Pont de l'Isère passant de 42.000 à 58.000 cyclistes par an.

La fréquentation annuelle sur les secteurs de Livron et Epervière est en constante augmentation passant de 25.000 à 40.000 par an en deux ans. En revanche la fréquentation est en légère diminution sur Andancette.

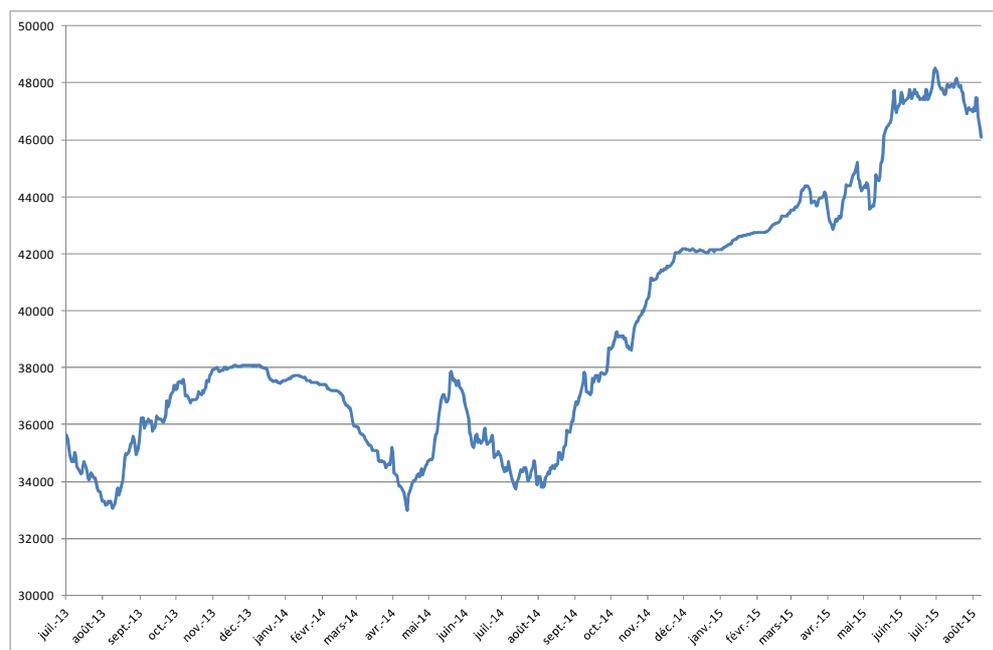
Elle est étonnamment proche entre les 5 différents sites alors même que les densités de population sont très différentes d'un secteur à un autre.



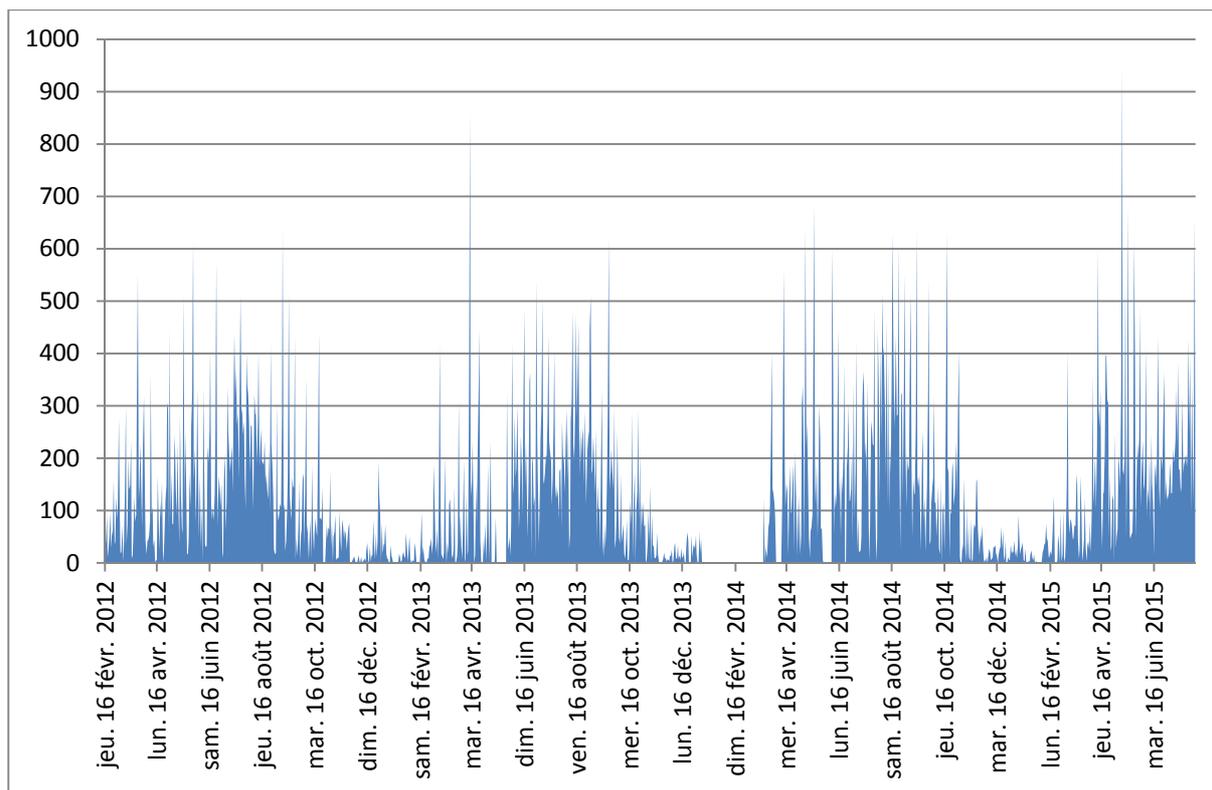
Fréquentation journalière sur les 5 points de comptage de ViaRhôna dans la Drôme

### Fréquentation observée en Savoie

La fréquentation sur la ViaRhôna est suivie à Champagnieux en Savoie depuis plusieurs années. La progression a été importante en 2015 avec une progression de près de 50% de juillet 2014 à juillet 2015. La saison de pratique est étendue de mars à novembre avec des pics enregistrés plus au mois de mai que pendant la période estivale. Le différentiel semaine/week-end y est très marqué dénotant une forte pratique d'excursion à la journée.



Fréquentation annuelle de la ViaRhôna à Champagnieux (Savoie) en moyenne mobile



Fréquentation journalière de la ViaRhôna à Champagneux (Savoie)

Des compteurs automatiques vont être installés dans de nombreux secteurs de la ViaRhôna et permettront de suivre précisément la fréquentation.

### Fréquentation observée sur l'Île du Beurre

Ce site connaît également une très forte fréquentation avec plus de 72.000 passages de cyclistes en 2013 avec une saisonnalité et des pointes estivales nettement marquées contrairement aux autres sites.

Fréquentation mensuelle de la ViaRhôna  
Eco-compteur du Centre d'Observation de l'Île du Beurre



Fréquentation du site de l'Île du Beurre d'octobre 2013 à septembre 2014 (source Maison du Tourisme du Pilat)

## Potentiel de fréquentation à terme

Au final, la fréquentation observée de la ViaRhôna atteint et dépasse déjà les fréquentations d'itinéraires déjà bien installés.

Le potentiel de fréquentation de l'itinéraire au regard des données observées sur d'autres itinéraires est très important avec plus de 1.8 M de pratiquants potentiels. La pratique itinérante, au vu de celle observée sur la Loire à Vélo pourrait atteindre 15 à 30 000 touristes par an. La pratique touristique en séjours est par ailleurs déjà très importante sur le littoral.

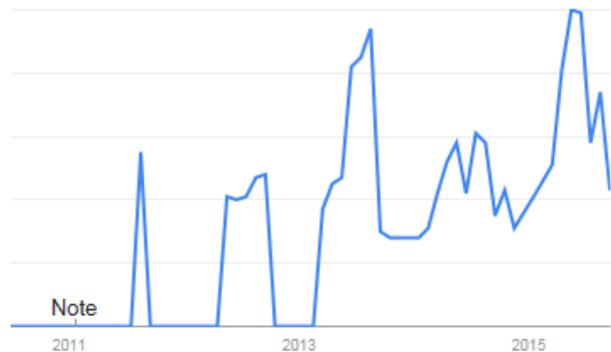
## 1.3 LA NOTORIETE DE L'ITINERAIRE

### 1.3.1 NOTORIETE DE LA VIARHONA SUR LES RESEAUX

La notoriété de l'itinéraire ViaRhôna sur le net est déjà importante et en forte croissance.

La fréquence de saisie du terme ViaRhôna sur Google trends montre que la notoriété du nom a véritablement décollé au Printemps 2013 avec le lancement de la promotion de l'itinéraire par le CRT Rhône-Alpes. Le pic de connexion est toujours très marqué au Printemps et en début d'été au moment de la préparation des vacances max en juin 2015). La fréquence a baissé en 2014 mais est repartie en forte hausse au printemps 2015.

*Fréquence de saisie de ViaRhôna sur Google Trends. Chaque ligne représente 20% du maximum*



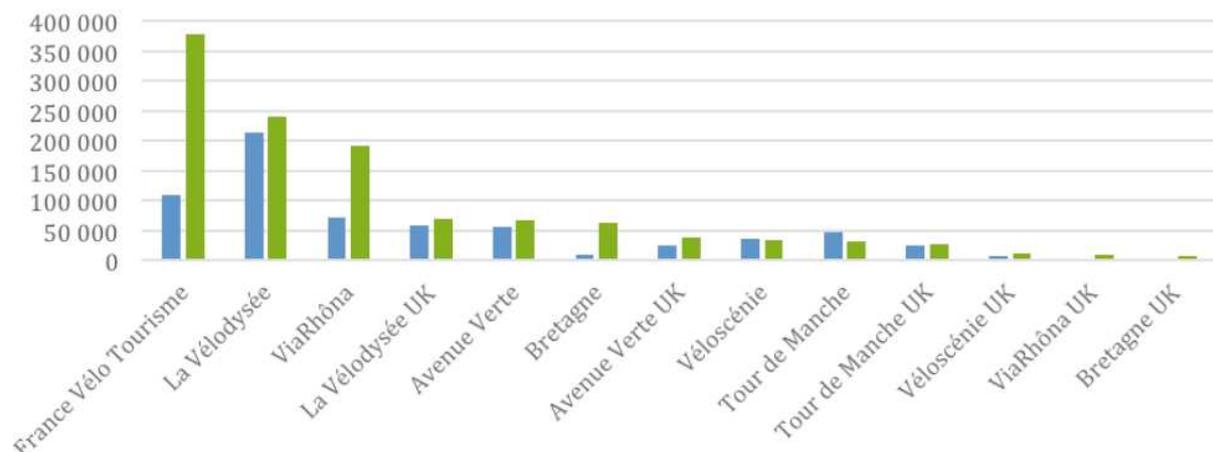
### 1.3.2 FREQUENTATION DU SITE INTERNET

Le site internet ViaRhôna est déjà avec plus de 211 000 connexions annuelles en septembre 2015 le 2<sup>ème</sup> site internet de tourisme à vélo de France Vélo Tourisme après la Vélodyssée (le plus ancien) alors que son lancement est récent et que l'itinéraire n'est pas encore terminé.

La fréquentation était de 72'000 en 2013, 192'000 en 2014 progression et la progression N+1 à l'été 2015 est de +75%. La fréquentation de la version anglaise est de 10 000 vues.

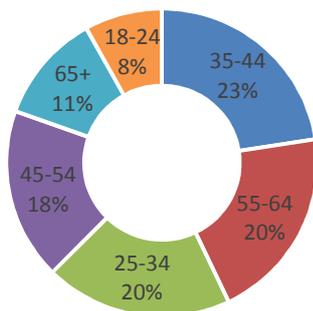
La durée moyenne de consultation est de 5mn avec surtout 67% de nouveaux visiteurs.

Les vidéos de ViaRhôna sur ViaRhôna TV ont également une forte fréquence de vues avec 266'000 vues pour la plus connue, et 40'000 vues pour les balades ViaRhôna.



*Fréquentation des sites de France Vélo Tourisme*

## Âge des utilisateurs - site FR



Age et provenance des personnes consultant le site ViaRhôna (sources FVT septembre 2015)

L'âge des utilisateurs est varié avec une forte représentation des 25-44 ans.

L'Allemagne et la Suisse représentent une part importante des consultations du site bien devant les Néerlandais, Belges, Anglais.

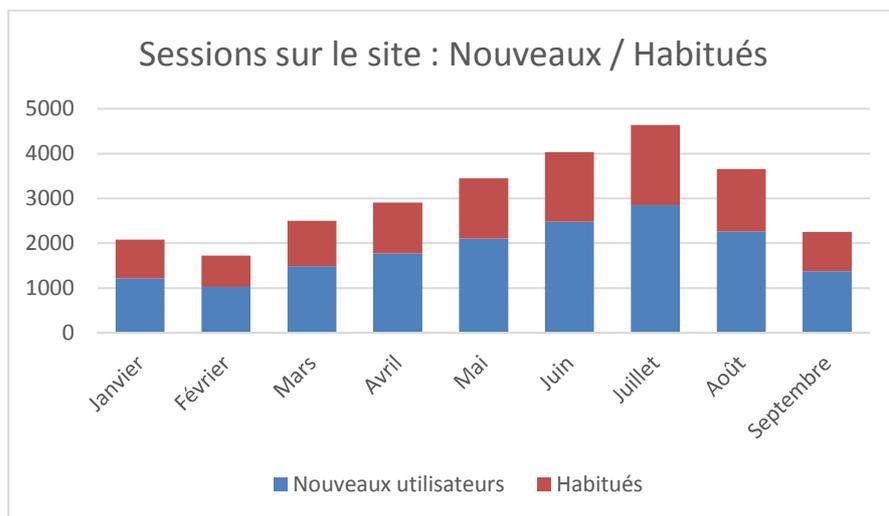
A noter les consultations déjà importantes des pays lointains (Amérique du Nord, Australie).

Pays d'origine de la consultation du site anglophone

Pays	Sessions	% Sessions
1.  Germany	3 864	23,33 %
2.  France	3 528	21,30 %
3.  Switzerland	2 124	12,82 %
4.  United Kingdom	1 773	10,70 %
5.  Netherlands	1 704	10,29 %
6.  United States	607	3,66 %
7.  Belgium	432	2,61 %
8.  Australia	366	2,21 %
9.  Canada	308	1,86 %
10.  Italy	243	1,47 %

[Afficher le rapport complet](#)

La fréquentation connaît une forte saisonnalité avec une pointe de juin à août et une forte diminution à partir de septembre.



Saisonnalité de la fréquentation du site internet ViaRhôna en 2015 (source FVT)

La consultation du site est faite aux deux-tiers à partir d'un ordinateur, à 18% sur mobile et 17% sur tablette.

## Diffusion papier

Le magazine ViaRhôna a connu un bon succès avec 38 500 exemplaires vendus au printemps 2014 et 24 000 à l'automne 2014.

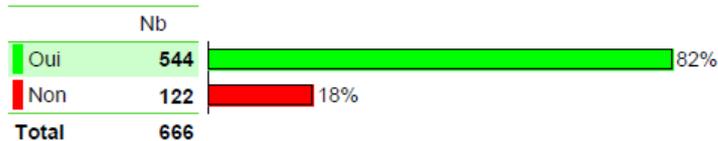
La carte ViaRhôna est diffusée en 60 000 exemplaires en français et 15 000 en anglais.

### 1.3.3 CONNAISSANCE DE LA VIARHONA PAR LES PRESTATAIRES TOURISTIQUES

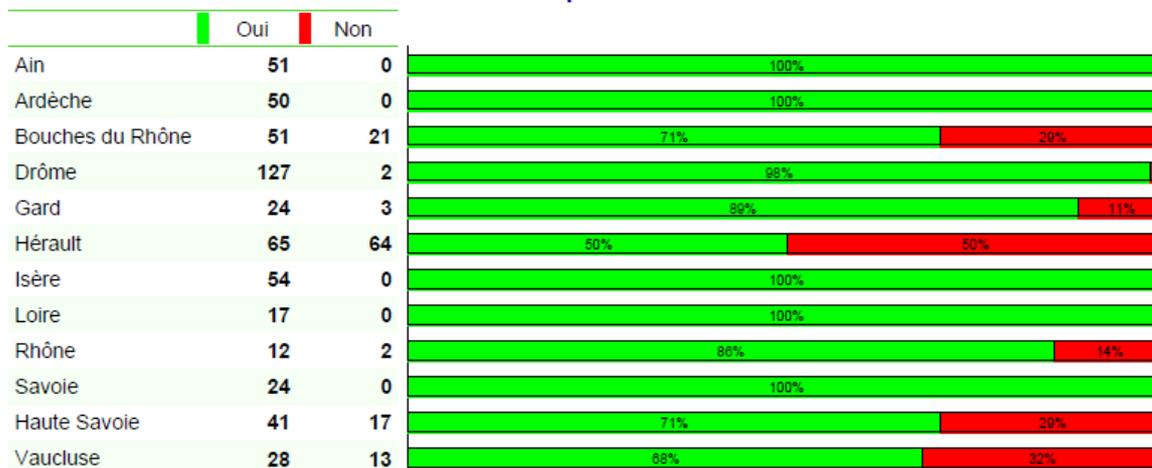
La plateforme d'échange professionnel pour les prestataires comptait 1226 visiteurs uniques en 2014. L'enquête réalisée auprès des prestataires (hébergeurs, loueurs, offices de tourisme, gestionnaires de sites touristiques) montre une bonne notoriété de l'itinéraire mais avec des différences régionales marquées :

#### Avez-vous déjà entendu parler de cette véloroute ?

Taux de réponse : 100%



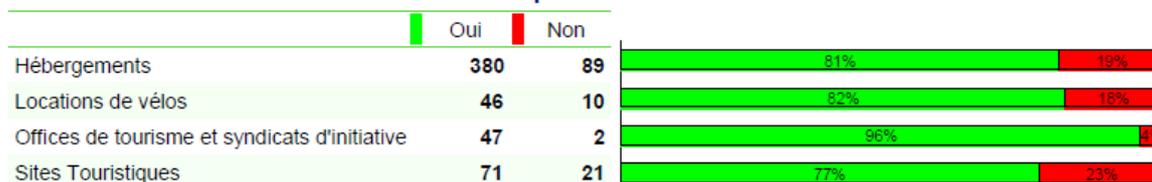
#### Connaissance de la ViaRhôna selon les départements



#### Connaissance de la ViaRhôna selon les régions



#### Connaissance de la ViaRhôna selon les prestataires



Enquête auprès de 666 prestataires localisés le long de la ViaRhôna de juin à septembre 2015

La notoriété est de 95% en Rhône-Alpes (avec néanmoins des différences sensibles) mais seulement 57% en Languedoc-Roussillon et 70% en PACA. Ce différentiel s'explique sans doute par le différentiel d'avancement entre Départements. La quasi-totalité des offices de tourisme connaissent heureusement l'itinéraire.

A noter que le label Accueil Vélo n'est connu que de 23% des répondants.

### 1.3.4 IMAGE DE LA VIARHONA SUR LES RESEAUX

Les commentaires postés sur le site internet ViaRhôna ou sur les forums sont en revanche contrastés : Les commentaires sur les sections réalisées sont globalement positifs : la qualité technique des réalisations est satisfaisante et les avis sur la qualité paysagère et patrimoniale de l'itinéraire sont particulièrement bons.

*« Départ de Vienne, 1ère étape jusqu'à Saint-Rambert d'Albon avec nuit au camping à quelques centaines de mètres de la VR, 2ème étape jusqu'à Tournon et retour en ter, beau parcours en famille et avec de jeunes enfants, 2 dans une carriole et un sur une barre de traction, ça roule tout seul et les paysages sont très beaux ! »*

*« Depuis la Balme jusqu'à Pont de Groslée, étape sans difficulté et rouler le long du Rhône est un moment très dépayçant, avec les bateaux et le ski nautique ! De plus on peut faire une étape gourmande en allant à St Genix-sur-Guiers pour une bonne brioche, et repartir par St Didier et retrouver la piste après le pont de Cordon; sans compter un petit détour pour admirer la cascade de Glandieu et son plan d'eau fort appréciable pour faire une petite pause. »*

Le principal problème tient à l'absence de continuité de l'itinéraire et de sa signalisation et un sentiment de survente de l'itinéraire au regard de son avancement. Les usagers s'estiment parfois « abandonnés en rase campagne » sur des sections à plus fort trafic.

Ce sentiment est bien retracé par plusieurs témoignages dans des forums :

*« **Via Rhôna, c'est trop tôt.** La communication aura été offensive en ce printemps 2014, au risque de fortement décourager. La Via Rhôna est loin d'être achevée. Un nouveau syndrome Loire à vélo ? Le hors-série du Dauphiné était encore en vente fin mai, avant la fête organisée pendant deux jours à la fin du mois. Les chiffres de fréquentation sont, en certains points, excellents, atteignant 82 400 passages à Pont de l'Isère en 2013. C'est le double de la Loire à vélo, me dit-on fièrement. C'est beaucoup mieux aménagé lorsque ça l'est, mais ce ne l'est pas partout, et, surtout, il n'y a aucun jalonnement de l'ensemble. Le public local se précipite, mais il faut le déconseiller aux itinérants. »*

*« **A la recherche de ViaRhôna.** Ces aménagements, en l'état actuel, sont destinés aux promenades de proximité, pour le roller ou l'apprentissage du vélo, mais à déconseiller aux personnes qui effectuent un voyage ou un long parcours. En effet, entre les sections VTC (avec parfois plusieurs chemins sans balisage), et les indications qui s'interrompent, on peut perdre énormément de temps, dans une région qu'on ne connaît pas. »*

*« Le parcours de la via Rhôna est **très incomplet**. Beaucoup de tronçons sont finalisés, notamment dans la Drôme. Mais bon cela va certainement s'améliorer. »*

Les difficultés de signalisations sont également fréquentes :

*« Le parcours est très sympa, mais la traversée de Valence est **très mal fléchée**. La signalisation de ViaRhona est très faible et se confond avec les pistes cyclables de la ville. »*

*« De Viviers pour rejoindre Bourg St Andéol, **le parcours conseillé est** de suivre la N86, mais cette portion jusqu'à l'embranchement de Donzère est **très dangereux**, car beaucoup de circulation voitures et poids lourds, je vous conseille de prendre après avoir traversé le pont au dessus du Rhône à l'entrée de Viviers quand vous venez du Nord, la première route à gauche chemin des Perriers qui longe le Rhône et vous amène sur la voie verte en direction de Bourg St Andéol ».*

*« J'ai testé le tronçon pont de Jons-Lyon par le parc de Miribel-Jonage. Pour trouver le début du parcours j'ai eu la chance de rencontrer un cyclo qui connaissait et m'a montré les escaliers à descendre pour trouver le chemin de halage. **Pas un panneau** au niveau du pont de Jons. Ensuite le panneau indiquant le tronçon est posé à l'envers. »*

Le manque de topo-guide est également mentionné :

*« Dommage qu'il n'existe pas de topos précis du type eurovelo6. Ceci dit, c'est un super parcours sur la Viarhona bravo pour le projet ... »*

Parmi les points évoqués dans les retours en ligne, on trouve des plaintes concernant le revêtement (20 demandes), la dégradation ou l'entretien des voies (15), des problèmes de signalétique (7), des demandes sur l'avancement de l'itinéraire (21), des demandes de cartes et topo-guides (23)...

**A retenir :**

Avec 40 à 70 000 passages par an sur quelques secteurs ruraux étudiés, l'itinéraire bénéficie déjà d'une fréquentation élevée, plus importante que les prévisions initiales. De fait, les touristes à vélo sont déjà là, en provenance de pays très variés et représentent une part significative de clientèle des hébergements situés à proximité.

Avec 200.000 connexions par an, le site ViaRhôna est devenu le 2ème site vélo national sur le site national. La notoriété de l'itinéraire est très importante (82%) parmi les prestataires comme le grand public, avec des différences pourtant importantes entre le nord et le sud.

La ViaRhôna compte 2.6 M d'habitants à moins de 5km de l'itinéraire. Le potentiel de fréquentation est un des plus élevés des grands itinéraires nationaux et la véloroute a tous les atouts pour devenir une des principales destinations du tourisme à vélo en Europe.

Pourtant les insatisfactions sont perceptibles sur l'absence de continuité et les défauts de signalisation. Pour ne pas laisser perdre cette dynamique et ses atouts, **il est absolument indispensable d'assurer au plus vite une continuité provisoire** signalisée de façon continue, présente sur le site internet et dans un topo-guide largement distribué.

## 2. ETAT DES LIEUX PAR TRONÇON

Cette seconde partie vous propose un balayage rapide des différents tronçons et sections par thématiques.

### 2.1 GENEVE-LYON

L'itinéraire d'origine de la ViaRhôna du Léman à la Méditerranée part de la gare Cornavin à Genève par la route du Rhône, route n°1 de la Suisse à Vélo.

#### 2.1.1 AMONT DE GENEVE

A la demande du Conseil Départemental de la Haute-Savoie, l'itinéraire sud Léman de St Gingolph à Chens qui longe le lac Léman rive sud a été ajouté à l'itinéraire EuroVelo 17. A l'est, l'itinéraire descend de la Furka Pass et des sources du Rhône, point de départ de l'EuroVelo. Au nord, la route du Rhône longe le lac Léman côté Suisse pour rejoindre Genève. Cet itinéraire permet donc un accès plus direct à Genève. Des liaisons en bateau acceptant les vélos permettent de joindre les deux rives du Léman.

A l'ouest, la jonction Chens-Genève est intégrée au schéma vélo de l'agglomération genevoise. Un autre tronçon longeant la frontière de Chens à Valleiry a également été ajouté à l'itinéraire et fait l'objet d'une étude en cours.

Un itinéraire continu avec des sections provisoires a été inauguré le long du lac Léman. Certaines sections, notamment entre Evian et St Gingolph ont un niveau de trafic trop important mais aucune solution aisée n'a été trouvée. Un sentier cyclo-piétonnier est réalisé entre Bret et St Gingolph. A Amphion, un itinéraire partagé est balisé. De Thonon à la frontière, l'itinéraire est calé à 80%. Des améliorations qualitatives vont être réalisées progressivement. De la résidence du Bois à Sciez, on retrouve des itinéraires partagés puis une section de voie verte continue de 11km.

#### A quel public s'adresse cette étape ?

Une première réflexion est de s'interroger sur le positionnement actuel de cette section. Tantôt, le trafic est tellement important (6 à 7000 véhicules jours entre St Gingolph et Troubois soit 8km, un niveau beaucoup trop élevé par rapport aux critères du schéma national de 1000 véhicules par jour, des niveaux similaires sur la RD25 entre Sciez et Amphion) que l'on n'inviterait pas des usagers loisirs-famille à rouler ici ; tantôt le revêtement est trop dégradé ou sinueux, avec des sections sur trottoir, pour satisfaire des cyclo-sportifs en quête de rapidité.

Sur la section Evian / St Gingolph, la réutilisation de la voie ferrée désaffectée en voie verte n'est pas à l'ordre du jour.

Des travaux sont en cours sur différentes sections, notamment à Excenevex, pour réaliser une voie verte sur trottoir. Un itinéraire provisoire est possible pour éviter la RD25 à l'ouest de Sciez par Filly, mais après des gros détours (montées/descentes raides) alors que la RD a plutôt un caractère de boulevard urbain (Sciez-Excuvilly, Bonnatrait).

Entre Amphion et Evian, il n'existe encore aucune possibilité d'éviter la RD1005 par RD111 en raison de pentes trop raides. L'aménagement de la RD1005 avec des bandes dérasées multifonctionnelles et une réduction des vitesses reste possible mais présente peu d'intérêt. La variante par Maxilly et Lugnin reste trop raide pour être proposée dans l'immédiat à un public familial.

Plusieurs sections de voies vertes ont déjà été réalisées, dont certaines sur trottoir avec priorité sur les voies adjacentes. La signalétique a été globalement bien posée en dehors de quelques petites erreurs de contenu ou de positionnement. Un renfort de signalisation au sol serait parfois le bienvenu.

Des RIS gagneraient à être posés aux points stratégiques : St Gingolph, Evian, Thonon, Yvoire.

La section Chens-Valleiry tangentant Genève a un intérêt touristique limité dans la mesure où la plupart des usagers de l'itinéraire voudront passer par le centre de Genève.

## Plan d'actions

En l'attente d'un itinéraire plus avancé techniquement, cette section ne devrait pas faire l'objet d'une communication avancée. Elle pourrait être intégrée comme itinéraire réservé à un public de cyclistes avertis dans le site internet mais avec des précautions claires sur les niveaux de trafic (tracé rouge sur la carte), comme pour le sud de Lyon.

La réalisation d'un itinéraire plus sécurisé permettrait à un public loisirs-familial d'accéder aux plages du lac et aux locaux de privilégier l'utilisation du vélo dans leurs déplacements le long de cette rive sud.

### 2.1.2 GENEVE-SEYSSEL (60 KM)

Toute cette section d'itinéraire est déjà réalisée et signalisée côté Suisse de la gare de Cornavin à la frontière avec le logo EV17. Malgré l'existence d'une signalisation continue, la jonction de la gare à l'itinéraire n'est pas évidente dans un contexte urbain complexe. Un renfort de signalisation verticale ou au sol serait la bienvenue pour rejoindre les bords du Rhône.

L'itinéraire est ensuite bien tracé jusqu'à la frontière sur petites routes et pistes, malgré 4 côtes importantes et un dénivelé total de 336m sur les 30 km. La variante par la zone naturelle de Treppes de Verbois à Russin est intéressante par son patrimoine naturel, présente moins de dénivelé mais le revêtement du chemin gagnerait à être amélioré.

Passée la frontière Valleiry est le premier lieu de ravitaillement depuis Genève. Une section de voie verte ouverte ce printemps permet de rejoindre Vulbens en toute sécurité.

Tout l'itinéraire est ensuite balisé jusqu'à la limite avec la Savoie



*Nouveau tronçon de voie verte entre Valleiry et Vulbens sur le Nant d'Hiver*

De Vulbens à Arcines, l'itinéraire emprunte la RD908A dans les gorges. Le dénivelé reste limité en s'élevant de 150m sur 6km et le trafic modéré en dehors du problème posé par une carrière située le long de la RD. Une jolie petite route dans le sens nord>sud a été balisée mais comprend 4 passages de forte pente 10 et 15% et se termine dans Arcine par 900m à 6%. Le maintien de l'itinéraire sur la RD nous semble préférable, le passage par la route d'Entremont étant à conserver en variante.

La RD14 présente un trafic un peu plus élevé après l'échangeur autoroutier, surtout aux heures de pointe des frontaliers, mais reste acceptable.

La descente par la RD331 par Usinens est splendide au milieu des vergers avec une très belle vue sur le lac du Bourget, la vallée du Rhône et l'Avant Pays Savoyard. Dans le sens sud>nord, la montée est sévère mais finalement relativement courte.

Seyssel est le premier pôle de service. L'arrivée par une courte section de voie verte permet de découvrir le bourg, son port et le pont. Une prolongation de cette voie verte jusqu'au barrage en amont est à l'étude. Elle permettrait de bien mettre en valeur cet élément de patrimoine des années 30.

**La traversée de Seyssel** pose actuellement problème dans le sens nord>sud. Le tracé proposé par les élus évite le centre historique et ne permet pas de découvrir le pont. L'implantation d'un contre-sens-cyclable dans la rue semi-piétonne traversant le centre-bourg permettrait d'accéder aux commerces, à l'église, au pont, à la gare et à la base de loisirs plus facilement. Une très belle aire d'arrêt a été réalisée au bord du Rhône. La mise en service du sanitaire n'est cependant pas effective.



Double sens cyclable vélo à réaliser dans le centre-bourg de Seyssel



**Services, un manque important d'hébergement :** le déficit d'hébergement est très important entre Genève et Seyssel. Compte tenu de la pression immobilière dans ce secteur, les hébergements touristiques sont très rares. Le seul camping existant a été fermé. L'offre hôtelière est inexistante et il n'y a que quelques chambres d'hôtes. La distance (65km) et le dénivelé (725m) sont pourtant élevés sur cette section. Cette longue étape de Genève à Seyssel risque de poser des difficultés à un public familial parcourant plutôt 40 km par jour. Les capacités d'hébergement de Seyssel risquent d'être aussi largement insuffisantes dans tous les segments (camping, gîte et chambres d'hôtes, hôtel). De plus, il n'existe quasiment pas de ravitaillement possible sur les 30 km entre Valleiry et Seyssel.

**Accessibilité :** Seyssel est une gare bien desservie en TER, à proximité immédiate de l'itinéraire. La gare TGV de Bellegarde est en revanche à 8 km, difficile d'accès avec 200m de dénivelé et une section de 0.5km sur la RD1508 sans aménagement et sans alternative possible.

### Plan d'actions

Renforcement de la signalisation en sortie de la gare de Cornavin

Amélioration du revêtement sur la variante de l'espace naturel Russin (Suisse)

Maintien de la RD908A en itinéraire principal à Arcines pour éviter une remontée trop raide

Double-sens cyclable à implanter dans la traversée de Seyssel

Soutenir la création de nouvelles capacités d'hébergement dans le secteur de Seyssel

### 2.1.3 SEYSEL-PORT DE GROSLEE

Toute cette section du Haut-Rhône à cheval entre les départements de Haute-Savoie, de la Savoie et de l'Ain, bénéficiant d'un long linéaire de voies en site propre est déjà ancienne et connaît une fréquentation importante (52'000 cyclistes et 18'000 piétons à Champagnieux en secteur rural).

La section de voie verte le long du Rhône au sud de Seyssel connaît quelques remontées racinaires encore modérées qui vont en s'aggravant.

**Traversée du Fier** : La jonction entre la fin de la voie verte côté sud et le pont sur le Fier est à reprendre en terme de revêtement et de signalisation. Le pont sur le Fier entre la Savoie et la Haute-Savoie, sous MO Haute-Savoie serait à traiter en CVCB (Chaussée à voie centrale banalisée) à l'exemple des expérimentations menées dans la Drôme. Le niveau actuel de trafic (4500 véhicules/j) est compatible avec ce type d'aménagement. La réalisation d'une passerelle avait été étudiée mais représente un coût très élevé.



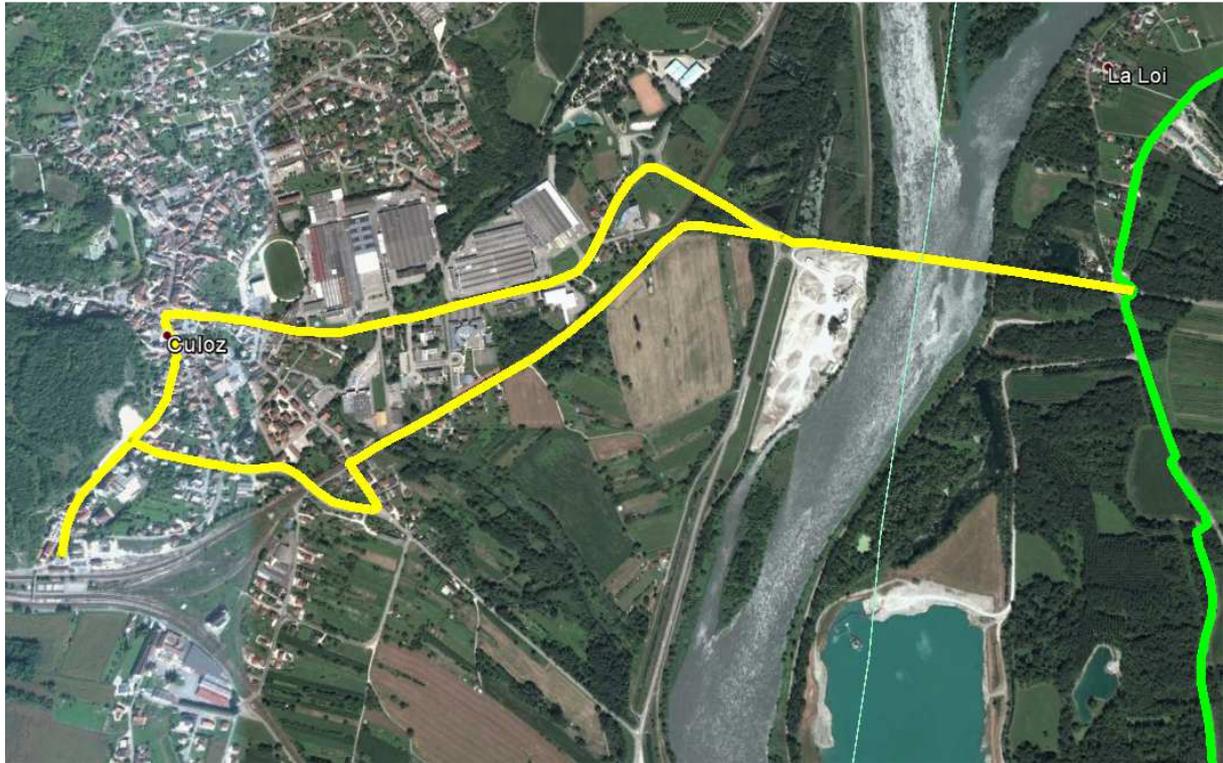
*Franchissement du pont du Fier*

**Base de loisirs et traversée de Motz** : Un temps envisagé par la base de loisirs de Motz qui offre une parfaite aire d'arrêt, d'activité ou de pique-nique (vélodrome, accrobranche, guinguette), l'itinéraire a finalement fait l'objet d'un accord avec la commune de Motz. Il emprunte la route départementale avec des bandes cyclables dans le sens montant, puis des voies communales à faible trafic sur le plateau, avant de revenir sur la route départementale rectiligne et dotée de bandes cyclables acceptables. Une réalisation courant 2018 est envisageable. Dans l'immédiat, les bandes cyclables sur la RD (avec un trafic acceptable de 3800 Véh/j) sont une bonne solution de continuité jusqu'au début de la voie verte dans la zone d'activité de Serrières.



*RD991 entre Motz et Chindrieux, 3800 véhicules/jour avec bandes cyclables*

**Antenne vers la gare de Culoz :** Au nord de Chindrieux, l'itinéraire emprunte une section de voie verte nouvellement réalisée par le CD 73 jusqu'au pont de la Loi à proximité de Culoz. Compte tenu de l'intérêt de la gare de Culoz (Lyon, Genève, Chambéry), la desserte de la gare mais également du centre de Culoz sont à bien prendre en compte. Le CD73 peut se charger de la pose des panneaux sur l'itinéraire principal, la commune de Culoz devra prendre en charge l'identification de l'itinéraire et sa signalisation. Plusieurs solutions sont possibles, par la route principale plus fréquentée mais qui passe devant le camping, en longeant la voie ferrée côté est ou en longeant le Rhône avant de traversée la RD.



*Antenne de Culoz, plusieurs options possibles*

**Antenne vers le centre de Belley :** ViaRhôna passe à 2km du centre de Belley. La montée n'est pas difficile mais le trafic reste dense. Une piste piétons vélos devrait en faciliter l'accès. Elle permettrait également de desservir le nouveau collège en construction.



*Antenne de Belley à réaliser depuis la ViaRhôna. Peu d'alternatives possibles que la route principale.*

Bregnier Cordon : La CC Bugey Sud a décidé de fermer l'Escale du Haut Rhône, un des rares lieux culturels sur le Haut-Rhône, alors que la ViaRhôna peut commencer à apporter une fréquentation significative. Elle dispose pourtant de collections intéressantes.

De Chanaz à Virignin, l'itinéraire est fonctionnel depuis plusieurs années.

### **Franchissement de la Balme**

Le franchissement des tunnels de la Balme reste un point noir de l'itinéraire avec une circulation proche de 10 000 véhicules/jour et une configuration effrayante pour un usager peu habitué : route sinueuse, présence de deux tunnels. Le taux de PL y est cependant faible et les vitesses limitées. Il s'agit néanmoins d'une priorité. La réalisation d'une passerelle a fait l'objet d'une étude et d'un plan de financement. Le projet est porté par le CD73 et les études environnementales sont en cours. La réalisation pourrait intervenir au mieux en 2017 en fonction.

Dans l'immédiat, l'itinéraire provisoire est à baliser par les tunnels. Bugey Sud n'y était pas trop favorable mais il s'agit de la solution à privilégier dans l'immédiat. Un panneau d'information serait à placer de chaque côté de l'itinéraire sur les précautions à prendre dans la traversée des tunnels, avec un balisage vélo jaune, une signalisation de danger à destination des automobilistes et un ralentissement des vitesses des véhicules sur l'axe principal. Le CD73 note qu'un éventuel itinéraire provisoire par l'Ain risquerait de remettre en cause le projet en conduisant la DREAL à conclure à la possibilité de s'abstenir de la réalisation de la passerelle. L'objectif est donc bien de maintenir un itinéraire provisoire côté Virignin.

De la Balme à Champagnieux puis Brégny-Cordon et Groslée, l'itinéraire est également fonctionnel depuis plusieurs années et connaît une fréquentation élevée (52'000 passages annuels à Champagnieux).

**Antenne vers la gare de Pont-de-Beauvoisin** : la gare de Pont de Beauvoisin se situe à une petite dizaine de kilomètres de l'itinéraire et gagnerait à être signalisée. L'antenne entre St Genix et la gare de Pont de Beauvoisin serait à réaliser par le CD38 côté Isère par la RD40 et la RD82H. Les carrefours et les mats ont été repérés.

**Hébergements** : En aval de Seyssel, l'offre est un peu plus importante qu'en amont avec campings, gîtes d'étape ou de groupe (Culoz, Brégny-Cordon), chambres d'hôtes et quelques hôtels avec un déficit d'hébergements haut de gamme.

**Restauration** : Les points de ravitaillement sont limités en dehors de Valleiry, Seyssel. Les centres-bourgs de Serrières, Culoz, Belley, St Genix ne sont pas situés directement sur l'itinéraire. Il faut donc sortir de l'itinéraire pour trouver un ravitaillement. Les points de petite restauration type guinguette, café sont rares. La nouvelle écluse de Virignin pourrait être un point intéressant de valorisation.

**Points de baignade** : l'accès à l'eau est un élément indispensable de l'offre familiale et les points de baignade sont rares. Il en existe quelques uns sur le Haut Rhône (Seyssel, lac Bleu à Vions, lac de Glandieu), certains ont fermé (Cuchet) mais leur développement serait nécessaire. La réalisation de piscines naturelles (type Combloux) serait intéressante mais restent coûteuses et les collectivités sont réticentes à engager leur responsabilité.

**Information touristique** : là encore l'information est limitée le long de l'itinéraire. L'OT de Culoz est en voie de fermeture. Un point d'info est imaginé à proximité de la cascade de Glandieu ainsi que sur la nouvelle écluse de Virignin.

**Location et réparation de vélo** : il existe un réparateur de vélo à Belley (Cap cool). Des points relais pourraient être aussi imaginés avec d'autres opérateurs notamment dans le cadre de l'opération de location de VAE sur ViaRhôna avec Vélogik et la CNR (Chanaz, Ruffieux, Motz, Seyssel).

### Plan d'actions de Seyssel au pont de Groslée

Engager les travaux de la passerelle de la Balme dès résultats des études environnementales

Implanter une CVCB sur le pont du Fier et réaménager la liaison avec la voie verte

Engager la traversée de Motz tel que négocié avec la commune

Signaliser les antennes vers Culoz, Belley et Pont-de-Beauvoisin

Déployer le label Accueil vélo auprès des prestataires et contribuer au développement de l'offre d'hébergement.

#### 2.1.4 PORT DE GROSLEE-PONT DE LOYETTES

**Du Pont de Groslée au barrage de Sault Brennaz :** sur cette section du Pays des Couleurs, la Communauté de Communes assure actuellement la maîtrise d'ouvrage des aménagements sur son territoire et la jonction avec Sault Brennaz devrait être terminée dès l'été 2016. La commune de Morestel offre tous les services voulus et constitue un point d'étape important. Le site de la Vallée Bleue offre un lieu de baignade, d'activité nautique, d'hôtellerie et de restauration appréciable.

**De Sault Brennaz au pont de Lagnieu :** cette section a été réalisée depuis plusieurs années sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain. L'accès à Sault Brennaz en contournant le bassin d'eau vive sur l'Île de la Serre rallonge de 2.5 km. Cette section peut être une variante intéressante mais ne doit pas constituer l'itinéraire principal plus direct par le pont. Le camping et la base de loisirs constituent des espaces de services appréciables.

**Franchissement du pont de Lagnieu :** le pont de Lagnieu est à notre sens un des points vraiment dur de la ViaRhôna avec un niveau de trafic élevé. Nous n'avons pas les données sur le pont mais la déviation de Lagnieu a un trafic de 12 '000 véhicules/jour avec 11% de PL et la RD1075 côté Isère un trafic de 6400 véhicules/jour avec un taux de poids lourds très important de 14% (présence de la Plaine de l'Ain, de la centrale nucléaire de St Vulbas, liaison A43/A42...). Les vitesses d'accès sont sans doute importantes même si le giratoire nord du pont permet de ralentir les circulations. Les trottoirs sont étroits et difficilement modifiables. L'état du pont n'est pas excellent.



*Franchissement du Pont de Lagnieu : une passerelle côté aval sera nécessaire à terme, dans l'immédiat, diminuer les vitesses et envisager la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) comme à la Roche de Glun dans la Drôme.*

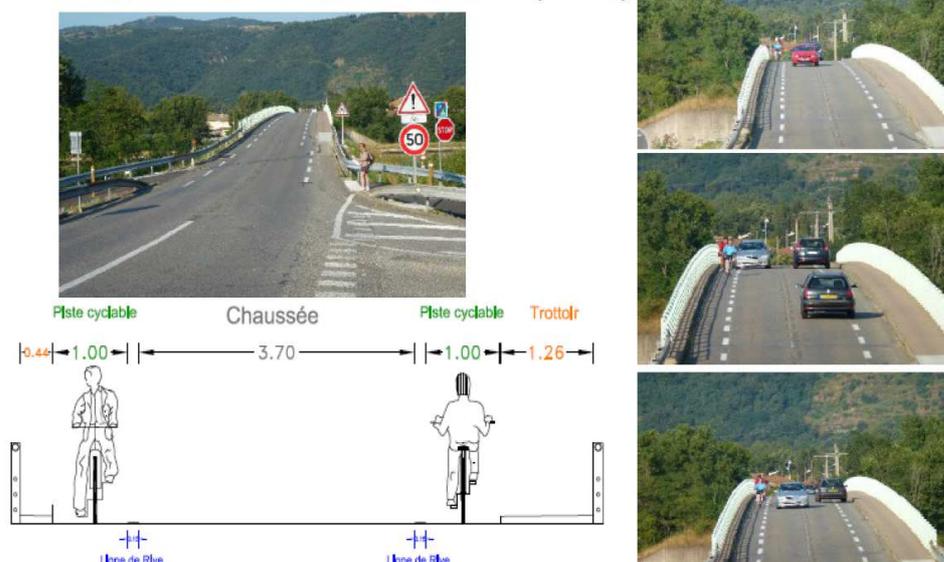
La solution idéale consisterait à réaliser une piste bi-directionnelle côté aval du pont en prenant des appuis intermédiaires sur la culée des arches du pont. Cette solution avait été chiffrée il y a quelques années à environ 1M€. Le CD38 qui gère le pont pour le compte des deux départements est déjà confronté à des travaux lourds sur le pont de Briord.

Dans l'immédiat, une campagne de comptage permettrait de vérifier le niveau de trafic, les taux de poids lourds et surtout les vitesses pour étudier l'opportunité de les réduire depuis l'intersection avec

la RD65. Dans une configuration de bandes cyclables sur la RD1075 et d'absence de piste sur le pont, la réalisation d'une piste bi-directionnelle côté sud est à exclure car elle demanderait une double traversée de la voie. Il n'est pas sûr non plus que la réalisation de bandes cyclables avant le pont soit souhaitable sans traitement du pont compte tenu du fait que la réinsertion des cyclistes sur le pont peut surprendre les automobilistes et surtout les chauffeurs de camions. Une signalisation de danger sur la présence de cyclistes est à poser. Elle pourrait être complétée par un panneau clignotant avec capteur de présence de cycliste sur la section, branché sur un compteur.

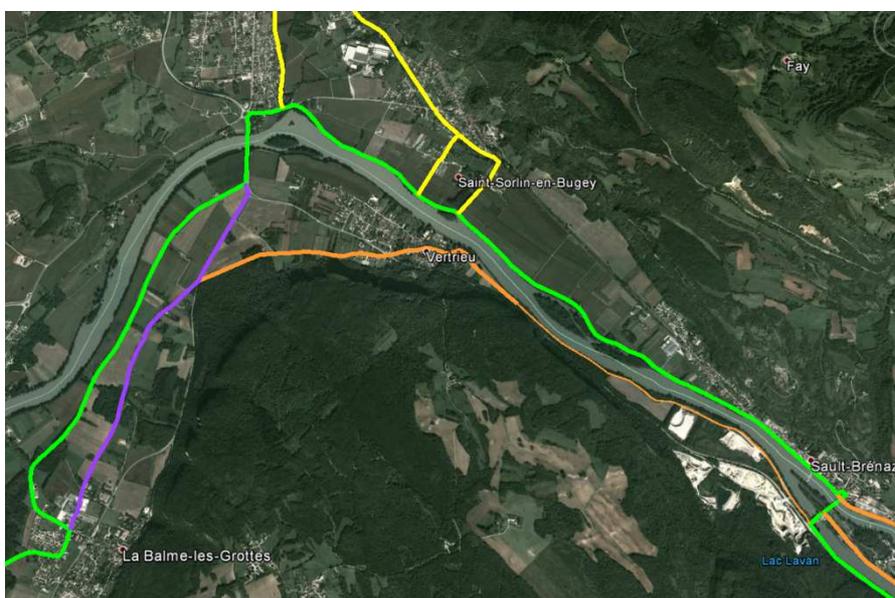
Comme sur le pont de la Roche de Glun dans la Drôme, une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) serait à envisager pour bien marquer la place des cyclistes sans avoir à engager de budget trop important dans l'immédiat.

### La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)



*Exemple de CVCB mis en œuvre par le Conseil général de la Drôme sur le franchissement de la Roche de Glun (7000 véh/j). Source CD26*

Alternative rive gauche : une solution provisoire possible pourrait consister à proposer une variante de la ViaRhôna rive gauche entre le pont de Sault Brennaz et l'aval du pont de Lagnieu. La CC a travaillé sur une proposition longeant le Rhône RG par la route du barrage, une acquisition à faire le long de la RD1075, pour rejoindre la RD65D traversant la RD1075 puis la RD65 jusqu'au chemin de Pertemps. Cette solution reste une alternative crédible, même avec une solution de revêtement en stabilisé, pour des usagers souhaitant éviter la traversée du pont de Lagnieu.



*Variante possible rive gauche entre Sault-Brennaz et la Balme-les-Grottes par Vertrieu. En orange, très fin, section non praticable demandant des acquisitions foncières sur certains secteurs.*

## Antenne vers Lagnieu et Ambérieu

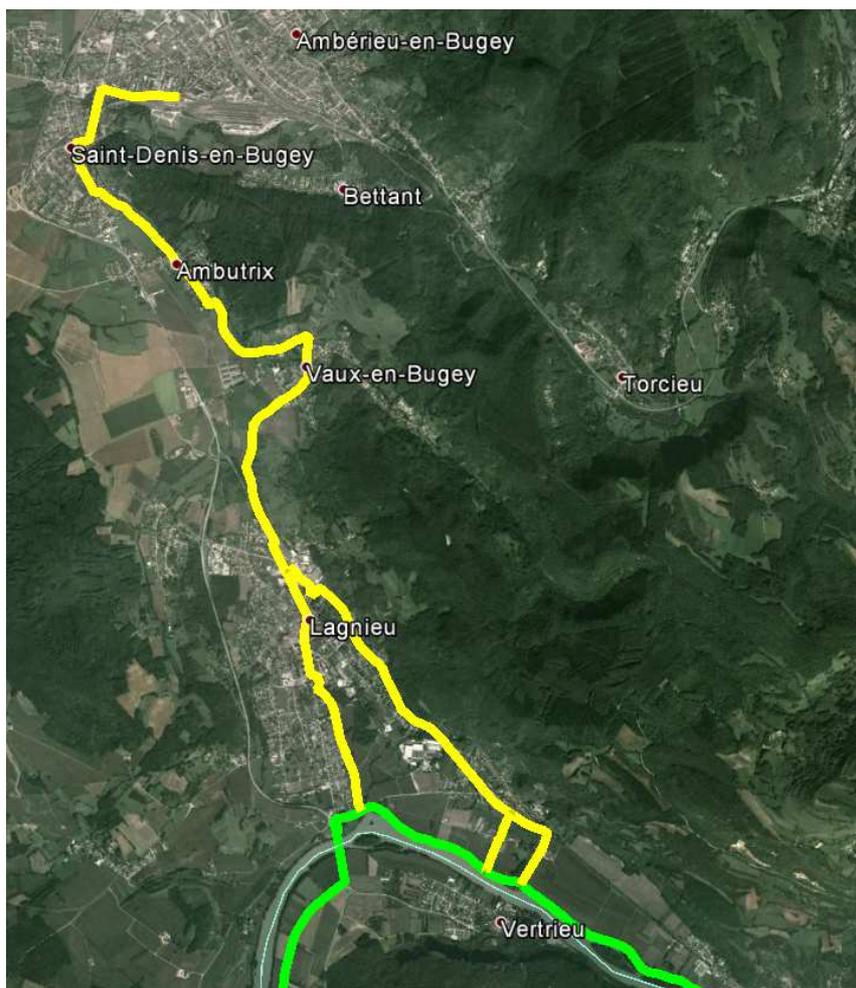
Lagnieu est une commune comprenant de nombreux services d'hébergement, restauration et doit être à ce titre bien reliée à l'itinéraire. Le parc du ruisseau des Tournes offre un itinéraire tranquille pour y accéder. L'ancienne voie ferrée Lagnieu / St Sorlin retraitée en voie verte offre un second accès facile et agréable à la commune. Les barrières de filtrage des entrées sont assez pénibles à franchir. L'accès nord de la voie est actuellement mal identifié depuis le centre-bourg. Ces deux jonctions devront faire l'objet d'une signalisation de type Dv.



*Liaison à Lagnieu par le parc du ruisseau des Tournes*



*Ancienne voie ferrée Lagnieu / St Sorlin : des barrières parfois handicapantes*



*Antennes d'Ambérieu et Lagnieu*

A quelques kilomètres, la gare d'Ambérieu qui offre un accès facile à Lyon, Genève et Chambéry doit aussi être impérativement desservie. La gare permet d'arriver ou de repartir sur des randonnées au week-end depuis Lyon ou Genève. Les routes départementales par Vaux-en-Bugey et Ambutrix permettent une liaison sûre à signaler. La sortie nord de Lagnieu comprend néanmoins une section à sécuriser sur la RD20A, la jonction n'étant pas assurée entre la rue de la gare et la rue de Montverd. Le repérage de la signalisation de tous les carrefours a été réalisé à l'occasion de la mission.

**Pont de Lagnieu-La Balme les Grottes** : Sur cette section, en l'absence d'accord avec les propriétaires, il est prévu de reprendre des chemins communaux existants en améliorant le roulement par un sablé compacté après avoir emprunté une petite section de RD65. L'intersection RD1075/RD65 traitée branche par branche avec des ilots ne présente pas de difficulté majeure. Un élargissement de la voie faciliterait l'insertion des cyclistes dans le sens Lyon>Genève.



*Intersection RD1075 / RD65 au sud du pont de Lagnieu*

**La Balme-Hyères sur Amby** : Cette section emprunte des petites routes existantes (RD65H) parfaites pour la pratique du tourisme à vélo. La traversée de la RD65 est sécurisée par un aménagement qui vient juste d'être réalisé.

**Hyères sur Amby / port de Loyettes** : l'itinéraire définitif proposé est rendu complexe à la fois par une section à réaliser le long de la RD65 et des chemins à revêtir ou conforter le long du Rhône dans des espaces naturels sensibles. La réalisation de ces aménagements risque d'aller au-delà de 2016. Une possibilité simple consisterait à l'entrée de Hyères sur Amby de prendre la RD52A puis la RD65E par Bourcieu et Vernas jusqu'à l'intersection RD65E/RD65. Cet itinéraire est déjà balisé par le CD38 et il suffirait d'y adjoindre un logo ViaRhôna/EV17.

Le franchissement de la RD65 se fait sur un giratoire avec des vitesses plus réduites. Pour rattraper le chemin de bord du Rhône, l'amélioration d'un chemin agricole sur 1.3km (dont 0.8 km en bon état) serait suffisante pour assurer une continuité acceptable. Le chemin de Passieu est ensuite un chemin non revêtu en bon état. Le chemin du Peillard, en enrobé et à circulation modérée permet de rejoindre ensuite le port.



*Entre le pont de Lagnieu et la Balme-les-Grottes : chemin communal à viabiliser*



*En aval de Vernas, jonction sur chemin à viabiliser entre le Rhône et la RD65B*

La section située entre le pont de Loyette et le giratoire RD18/RD18D a un trafic (8000 véhicules/jour) et un taux de PL élevés (11%) avec une traversée à prévoir. La communauté commune envisage donc plutôt de passer en bord de Rhône sous le pont de Loyettes et de réaliser un cheminement en bord de Rhône jusqu'au ruisseau la Girine puis rejoindre la RD18. Cette solution parait la bonne, en alternative à la traversée dangereuse de la RD18. L'itinéraire rejoint ensuite la RD18 sur une courte section équipée de bandes cyclables.

### 2.1.5 PONT DE LOYETTES-JONS

**Liaison entre Loyettes et Jons :** Les communes de Pont-de-Cheruy, Chavanoz, Anthon et Villette d'Anthon n'ayant pas souhaité prendre la maîtrise d'ouvrage, le CD38 a lancé une étude pour déterminer un itinéraire à minima pour assurer la jonction. De fait un itinéraire sur petites routes a été trouvé avec les communes par la route de Belmont, la route du Dauphiné, la RD55E, une piste à réaliser longeant la RD55 jusqu'à Villette d'Anthon, puis la RD124 jusqu'à la rue des Fauvettes puis le RD6E et le chemin des Meules pour assurer la jonction avec le canal de Jonage.

L'itinéraire passe à proximité de la confluence Rhône-Ain qui est un magnifique site naturel.



*Chemin du port à St Romain en amont du pont de Loyettes*



*Cheminement à créer en aval du pont de Loyettes pour rejoindre la RD18*

Le détour par Villette d'Anthon rallonge sensiblement (5.2km) alors qu'une solution plus directe et évitant la réalisation d'une piste cyclable (2.6 km) pourrait être trouvée par un chemin forestier dont le revêtement serait à améliorer. Plusieurs raisons sont avancées par les communes (compléments de Olivier Perrin, Alkhos :

Pour des questions de sécurité et de dégradation, les communes (Anthon et Villette-d'Anthon) ne sont pas favorables à une mixité des usages sur les chemins agricoles (chemins utilisés aujourd'hui principalement pour un usage agricole avec de gros engins). Un accident mortel survenu sur le chemin concerné les a confortés dans cette position.

Le chemin nécessiterait une amélioration du revêtement. S'agissant d'un chemin communal, la maîtrise d'ouvrage et la charge reviendrait aux communes. Elles n'envisagent pas d'investir dans de tels travaux, faute de moyens et de mobilisation sur le sujet.

Le tracé validé présente l'avantage d'offrir une liaison douce utile aux résidents en reliant Anthon à Villette-d'Anthon, pôle de commerces et de services (desserte notamment de la zone commerciale de Villette-d'Anthon). C'est un point essentiel dans l'acceptation du tracé par les communes.

L'aménagement nécessaire en bordure de RD55 (piste cyclable côté nord) pourra être pris en charge par le Département. La phase suivante de l'étude pilotée par le CD38 doit avancer sur le détail technique de l'aménagement et le mode opératoire exact (maîtrise d'ouvrage, financement, phasage). A priori, les communes ne sont plus en première ligne.

## Services sur la section Pont de Groslée à Jons

Sur toute cette section, en dehors de Morestel et de quelques communes plus petites (Hyères-sur-Amby, la Balme-les-Grottes), tous les services (hébergement, commerces, restauration, location-réparation de vélos) le long immédiat de la ViaRhôna sont limités. La signalisation des pôles un peu plus excentrés (Lagnieu, Montalieu-Vercieu) sera un point important dans la mise en valeur de l'itinéraire.

Comme pour la Chautagne et l'Avant-Pays-Savoyard, les capacités d'hébergement notamment vont être assez limitées.

### Plan d'actions du pont de Groslée au pont de Loyettes et à Jons

Poursuivre la réalisation des travaux sur le Pays des Couleurs, livraison au printemps 2016.

Engager les études sur le pont de Lagnieu avec le CD38, envisager plusieurs scénarios de CVCB et passerelle en encorbellement sur l'aval.

Poursuivre les projets d'acquisitions foncières pour réaliser un passage rive gauche de Sault Brenaz à Vertrieu.

Signaliser l'antenne vers Lagnieu jusqu'à la gare d'Ambérieu par St Denis en Bugey sur petites routes

Poser la signalisation sur l'itinéraire provisoire dans la CC de l'Isle Crémieu, privilégier un passage provisoire par Vernas, quelques chemins ruraux à améliorer.

Trouver un maître d'ouvrage pour mettre en œuvre l'itinéraire validé par les communes entre le Pont de Loyettes et Jons

Engager une réflexion dans les deux CC Pays des Couleurs et Isle Crémieu pour augmenter et adapter les capacités d'hébergement sur toute cette section et anticiper ainsi les besoins des touristes à vélo itinérants.

### 2.1.6 JONS-LYON (29 KM)

**Jonction avec le canal de Jonage** : elle se fait par des aménagements cyclables réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la commune. Ces aménagements sur trottoir gagneraient à être améliorés qualitativement sur quelques points de détail (hauteur de bordure, angles de giration) et faire l'objet d'une signalisation complète.

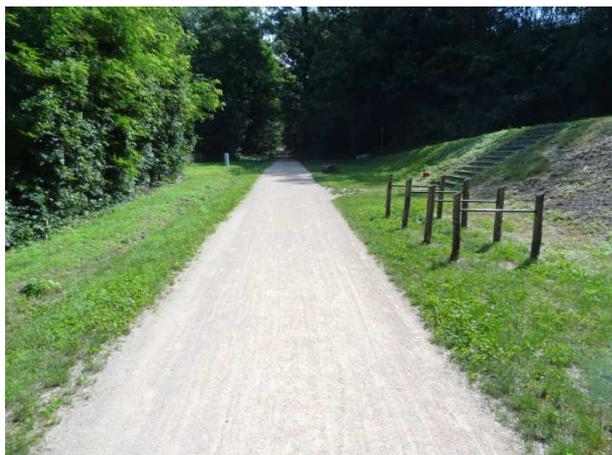


*Traitement à niveau de la piste mais problème d'entretien de la végétation*



*Traitement sur trottoir : itinéraire moins direct, plus sinueux. Un traitement en plateau surélevé serait préférable*

**Canal de Jonage amont** : l'itinéraire rive gauche en aval de Jons est très agréable, ombragé et bien réalisé en sablé. L'aménagement définitif de l'itinéraire rive droite devrait être réalisé en MO Grand Lyon très prochainement entre les ponts de Jonage et d'Herbens.



*Canal de Jonage : itinéraire en sablé bien réalisé*



*Des aires de pique-nique très agréables*

**Traversée du Grand Parc :** le balisage en maîtrise d'ouvrage Grand Parc est encore hétérogène et non continu notamment sur le franchissement amont (pont d'Herbens). D'ici la fin de réalisation des travaux, une signalisation même provisoire gagnerait à être implantée. Plusieurs chicanes sont trop étroites pour assurer un passage aux remorques (voir base de données sous google earth). La traversée du parc présente l'intérêt de mettre en valeur les équipements notamment la baignade, les jeux, le parc et de valoriser les sites aussi pour les Lyonnais. Sur la signalétique vélo toponymique de type Dv, bien penser à mettre les mentions de pôles lointains en haut et les mentions proches en bas avec le kilométrage.



*Une signalisation hétérogène (ici signalisation réglementaire mais mention longue à mettre en haut)*



*Des plots trop serrés pour laisser passer facilement des vélos avec remorque.*

**Du Grand Parc à Lyon :** l'itinéraire n'est pas des plus agréables le long de l'autoroute et gagnerait à bénéficier d'un petit traitement paysager. Le guidage sur la chaussée n'est pas toujours évident et une signalisation horizontale au sol (logo vélo + flèche + logo VR) renforcerait efficacement la signalisation verticale. Attention aux poteaux anti-intrusion dangereux notamment en descente : trouver d'autres solutions techniques (poteau plastique), d'autres localisations possibles ou s'interroger sur le caractère vraiment indispensable de tous les poteaux. La signalisation Grand Lyon prend le relais à partir de la confluence canal de Jonage/Vieux Rhône sur un modèle spécifique qui s'écarte de la réglementation Dv. Les logos VR sont présents bien que plus faiblement lisibles. Cette section accueille déjà plus de 400'000 personnes par an (compteur posé sous le pont de l'autoroute A42).



*Attention à des plots potentiellement dangereux en descente dans un contexte de forte fréquentation*



*Lisibilité de l'itinéraire pas toujours évidente, à renforcer par un guidage au sol.*

**Variante par le canal de Jonage aval** : le canal de Jonage en rive droite et en rive gauche est très agréable, bien réalisé en sablé et plus direct. Il gagnerait à figurer en variante sur le site internet et sur les topo-guides.

**Variante par le canal de Miribel** : à terme le canal sera aussi aménagé et pourra représenter une autre variante (concession EDF, Cogestion Grand Lyon / communes, MO Semaly). Seul l'itinéraire central par le parc sera signalisé avec le logo ViaRhôna mais des panneaux directionnels avec les mentions « Lyon par... » avec la distance seront installés sur ces variantes.

**Arrivée amont de Lyon** du Vieux Rhône au pont Churchill : si le sablé du parc de la Feyssine ne pose pas de problème majeur, le revêtement depuis la passerelle de la cité internationale au parc de la Tête d'Or pose problème en période de crue. L'ensemble du revêtement devrait être repris en enrobé dès que le financement le permettra.



*Le long de la cité internationale, revêtements sablés mal drainés, inadaptés à la forte fréquentation du site*



*Revêtements en gravier inadapté au contexte urbain et à la fréquentation du site*

**Traversée de Lyon** : les aménagements des bords du Rhône sont un vrai plus dans la valorisation de la ViaRhôna. La signalisation y est cependant absente mais devrait être réalisée prochainement. Les renforts de signalisation au sol pourraient y être utiles. La section sud jusqu'au pont Pasteur est de piètre qualité, trop étroite, avec des remontées racinaires, des pavés, une cohabitation difficile avec les piétons et gagnerait à être retraitée jusqu'à Confluence, de même que la jonction avec le parc de Gerland.



*Les aménagements des bords du Rhône, un vrai plus pour la ViaRhôna*



*Dans la partie sud : revêtements dégradés, largeur insuffisante*

La lisibilité de l'itinéraire dans sa partie sud jonction avec le pont Raymond Barre, jonction avec Gerland n'est pas très bonne et gagnerait à être mieux signalisée (signalisation verticale renforcée par une signalisation au sol).

### **Les hébergements dans l'agglomération lyonnaise**

Le principal problème tient au manque d'hébergements en campings dans l'agglomération. En amont l'offre la plus proche est le camping de la Balme-les-Grottes à plus de 50km, le camping de St Romain en Jalionas à plusieurs kilomètres de l'itinéraire et en aval le camping de Condrieu à plus de 40 km. Le camping du Grand Large s'est transformé en résidence hôtelière à plus de 70€ la nuit.

L'Auberge de Jeunesse est située sur Fourvière et ses capacités sont limitées.

Compte tenu de l'importance de l'agglomération et des probables séjours de 2 nuitées ou plus dans l'agglomération, la demande pourrait monter entre 30 et 50.000 nuitées de touristes itinérants par an, soit 300 à 500 par jour dans les périodes de pleine saison.

La part des nuitées en campings, auberges de jeunesse et gîte étant de 50 à 60%, cela représente une demande de 150 à 300 lits peu couverts par l'offre aujourd'hui. Il est probable que l'offre RBNB et les réseaux d'accueil (warmshowers, couch surfing) viennent suppléer ce manque. La projet d'aménagement d'une péniche fluviale en hébergement spécialisé pour les cyclistes (voir plus loin) va bien dans ce sens.

L'offre hôtelière devrait être en revanche suffisante mais la principale difficulté risque d'être dans la capacité à proposer un stationnement sécurisé pour les vélos. Un travail de sensibilisation au label « Accueil Vélo » sera à engager avec les hébergeurs.

Le stationnement de vélos chargés : le stationnement de vélos chargés le temps de visiter un site ou un musée est problématique dans Lyon. Des solutions seraient à trouver avec LPA, ou directement avec les sites touristiques. La mise à disposition de prises pour recharger des batteries de VAE serait également à évoquer.

### **Plan d'actions**

Améliorer la continuité et l'homogénéité de la signalisation de Jons à Lyon, renforcer par une signalisation au sol.

Reprendre les revêtements en entrée nord de Lyon le long de la cité internationale.

Améliorer la qualité et la lisibilité de l'itinéraire au sud entre le pont ferroviaire de Perrache et le parc de Gerland.

Déployer le label accueil vélo dans l'agglomération et intégrer les objectifs de ViaRhôna au schéma de développement hôtelier pour orienter l'offre.

## 2.2 LYON-VIENNE

La sortie sud de Lyon est une des parties les plus complexes et le principal point noir de l'itinéraire.

### 2.2.1 DE GERLAND AU PONT DE L'AUTOROUTE A7

Au sud de Lyon, les deux scénarios rive droite / rive gauche ont été imaginés entre le pont Raymond Barre et le pont de l'autoroute. La sortie rive gauche a été privilégiée pour valoriser le secteur de Feyzin, faciliter les déplacements utilitaires vers la vallée de la Chimie et valoriser le port, la gare d'eau.

**Traversée du secteur Gerland :** le tracé officiel passe devant l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée, Allée Pierre de Coubertin puis pour parvenir à l'entrée du Port et emprunter le couloir bus rue Jean Bouin jusqu'à l'avenue Tony Garnier (b). Il pourrait être plus direct d'emprunter la piste cyclable de l'avenue Tony Garnier depuis la rue de Turin (c). La traversée du parc de Gerland (a) peut être une variante très agréable avec un très bon lieu de pique-nique en journée (fermé de nuit) avec un meilleur traitement de la jonction avec la fin de la piste des bords du Rhône.

**Traversée du Port Edouard Herriot Nord et de l'échangeur de la D383 :** plusieurs scénarios ont été étudiés et une visite de terrain a été faite en début d'après-midi :

#### 2.2.1.1 Scénarios rive gauche

Le Grand Lyon privilégierait un passage rive gauche pour favoriser la commune de St Fons plutôt dévalorisée actuellement et les déplacements utilitaires vers la vallée de la Chimie.

1. **La réalisation d'une piste à l'intérieur du port** le long de la rue de Fos-sur-Mer avait été étudiée par la CNR en piste sur trottoir avec sécurisation des sorties d'entreprises (coût +/- 1M€). Elle présente l'intérêt d'être directe, d'offrir une solution ViaRhôna en semaine, de faciliter les mouvements domicile-travail vers le Port et la vallée de la Chimie en évitant l'échangeur. Son handicap réhibitoire tient à sa fermeture le week-end à partir du samedi 13h. Sa pérennité ne serait pas non plus assurée si la réglementation de sécurité du port venait à se durcir. Ceci-dit, il s'agit d'une solution favorable pour les déplacements domicile-travail des salariés du Port et de la vallée de la Chimie et pas inintéressante sur le plan touristique.
2. **La réalisation d'une piste en bordure du site entre la voie ferrée et le Bd Chambaud** puis l'échangeur de la D383 a été étudiée par le Grand Lyon. Elle s'avère impossible sur la section sud compte tenu de la nécessité pour le port de poser des supports de caténaires pour électrifier la voie tout en laissant un espace de 3m50 de passage de secours. Il faudrait également poser une clôture réglementaire de 2m50 isolant le port. La section de piste de quelques centaines de mètres qui y a été réalisée aux normes de sécurité actuelle donne une ambiance « camp de la mort » avec des clôtures grillagées hautes difficilement valorisable sur le plan touristique.
3. **Un passage par les délaissés de l'échangeur.** Il reste possible de traverser en créant deux passages dénivelés simples sous les bretelles de l'échangeur + deux passages en encorbellement à mi-niveau en profitant des ponts de l'échangeur + une utilisation du bas-côté du pont de la bretelle de la RD383 Est>Sud. L'ambiance n'est pas des plus agréables dans un contexte très autoroutier et sans contact au port.
4. **Un passage côté Est de la voie ferrée** par la rue de Surville, le passage sous la bretelle de l'échangeur du périphérique, puis le bd Lucien Sampaix n'est pas techniquement impossible mais reste très glauque avec le passage en bordure du camp de gitan, le passage dénivelé sombre et peu sécurisant, la traversée des sites industriels, offrant une image peu valorisante de Lyon.
5. **Un passage par la gare de St Fons** reste possible en empruntant la rue de Surville (avec les mêmes inconvénients que mentionné plus haut), avec un aménagement de l'échangeur

Périphérique / D307, le franchissement de la voie ferrée pas évident non plus et sans mise en valeur de la Maison de l'Eau.

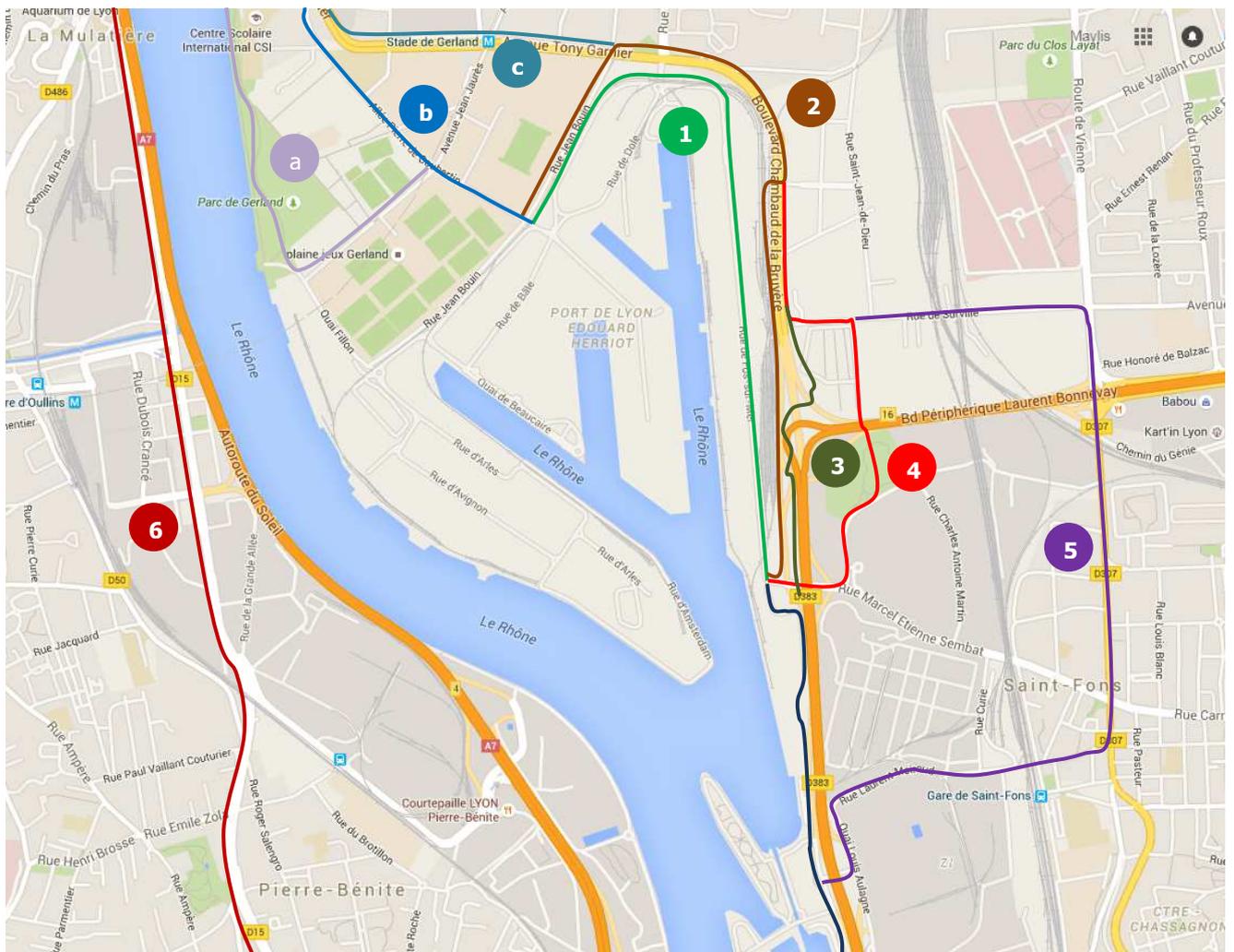
### De l'échangeur de la RD383 à la Maison de l'eau

A partir de l'entrée sud du port, l'itinéraire emprunterait la voie d'accès aux 4 entreprises du sud du Port (Vicat, Lafargue, Sita...) par la rue de Sète. Il faudrait pour cela déplacer le portail d'entrée avec tous ses automatismes de façon à sortir ces 4 entreprises du périmètre de sécurité du port et prévoir une circulation partagée (100 véhicules/jour environ) et faire une clôture nouvelle aux normes de sécurité sur le terrain CNR avec un portail manuel pour la voie ferrée. L'implantation d'une aire d'arrêt avec un relais d'information service sur le port serait intéressante pour valoriser l'activité portuaire. La réalisation d'une piste séparée s'avère compliquée sur cette section : présence d'une conduite de gaz haute pression, suppression de la haie et des arbres masquant l'A7, point dur d'un puit de Solvay non déplaçable. Au bout de la rue de Sète, il faudrait créer une piste le long de la station service BP (foncier Port) puis le long de la D383 jusqu'à la Maison de l'eau (beau site à valoriser).

### Franchissement du Rhône

De la Maison de l'eau, le franchissement du barrage CNR s'avère impossible pour des raisons de sécurité. La piste le long du pont de l'A7 existe et permet de traverser même si ses accès sont sur le plan paysager peu valorisant pour l'agglomération (délaissé routier, lieu de passage pour les gens du voyage) et assez isolés. Une nouvelle passerelle pourrait être imaginée à terme d'autant que le Préfet souhaiterait récupérer l'espace de la piste cyclable actuelle pour le trafic. Une passerelle en technique cablée, pitonnée sur les tabliers des deux ponts de l'A7 permettrait sans doute de proposer une solution techniquement et financièrement intéressante (voir cabinet Eric à Seyssinet ).

*Schéma des propositions de scénarios d'itinéraires*



### Passage sur l'île ou le long de la rive gauche

Ces deux solutions techniquement les plus faciles, financièrement les moins chères, les plus directes et les plus intéressantes sur le plan paysager restent impossibles compte tenu du périmètre de protection établi par le préfet.

	Avantages	Inconvénients
1.Traversée du port sur piste	Piste continue et directe Valorisation des déplacements utilitaires du port et de la Vallée Chimie Mise en valeur de l'activité portuaire Meilleure solution sur le plan paysager	Fermeture le week-end Sécurité aux sorties d'entreprises riveraines Exclusion possible en cas de durcissement des conditions de sécurité
2.Réalisation d'une piste en bordure du site	Piste continue et séparée totalement du trafic	Sentiment d'enfermement entre deux grillages Présence d'une conduite de gaz Largeur insuffisante avec la pose des supports de caténaires et l'espace pour les véhicules de sécurité
3.Franchissement de l'échangeur dans les délaissés	Solution sécurisée en site propre sans difficulté foncière si accord du gestionnaire de la voirie	Ambiance très autoroutière, isolée 4 ouvrages à faire (2 dénivelés, 2 encorbellements)
4.Passage côté est de l'autoroute	Voirie et franchissements existants	Traversée du camp de gens du voyage et de la zone industrielle Accès au passage dénivelé peu agréable
5.Passage par la gare de St Fons	Voirie et franchissements existants	Plus long Traversée du camp de gens du voyage Traversée de l'échangeur du périphérique
6.Rive droite	Direct Aménagements cyclables déjà prévus et utiles pour la pratique quotidienne Moins coûteux Traversée de Pierre-Bénite Vitesses limitées	Pas de valorisation de St Fons, du Port et de la Maison de l'eau Trafic plus élevé

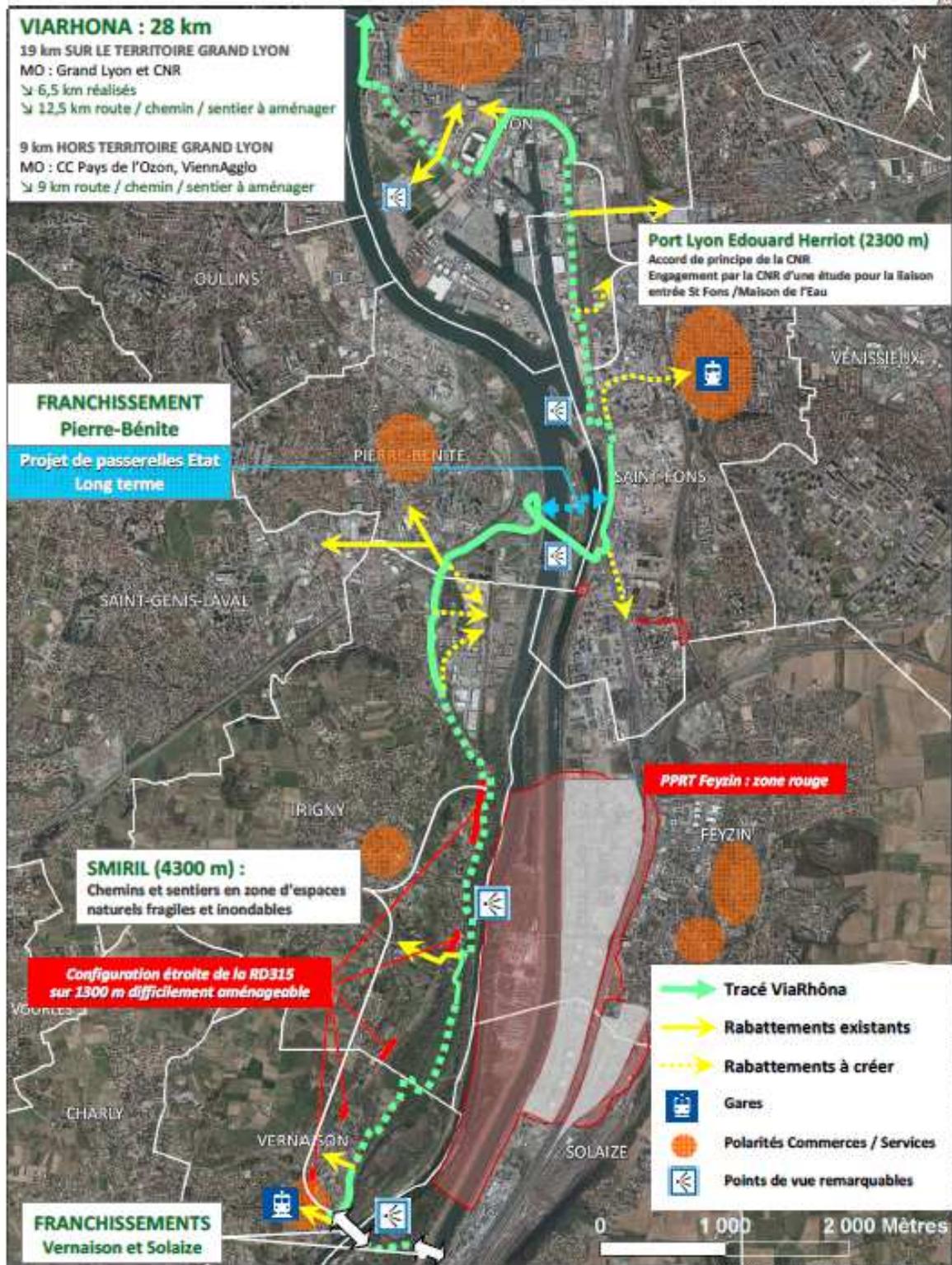
#### 2.2.1.2 Scénario rive droite (6)

**Un passage rive droite** : à défaut, il est toujours possible de proposer un passage rive droite depuis le pont de la Mulatière, plus direct en traversant Pierre-Bénite. Cet itinéraire ne pose pas de problème majeur de sécurité et fait partie des priorités d'aménagements cyclables du Grand Lyon avec une proposition d'aménagement du pont de la Mulatière et de la section Nord le long de l'autoroute en

piste cyclable. L'itinéraire traverse ensuite le centre de Pierre-Bénite en zone 30 avec de nombreux commerces.

## TRACE VIARHONA - Partie nord entre Lyon et Vernaison

Février 2015



## 2.2.2 DU PONT DE L'AUTOROUTE A7 A CHASSE-SUR-RHONE

Le franchissement du Rhône se fait actuellement par une piste existante le long de l'A7. Les accès de part et d'autre du pont sont peu agréables (traversées de bretelle à l'est, zones de friches à l'ouest). Une passerelle est envisagée mais devrait représenter un coût très important. Une solution plus simple de passerelle légère cablée accrochée sous le tablier des deux ponts serait à envisager. Elle aurait l'intérêt, en partant et en arrivant sur la digue, d'éviter les traversées de bretelles.

La partie suivante sur piste bi-directionnelle existante le long de la RD26 gagnerait à être retraitée. La piste perd systématiquement la priorité sur des petites voiries adjacentes.



Des traversées de bretelle d'accès à l'A7 peu agréables



Imaginer comme à Vernaison une solution de passerelle légère cablée sous le tablier des ponts

Ensuite l'itinéraire longe le Rhône rive droite sur 4.3 km dans une zone très nature et très agréable gérée par le SMIRIL jusqu'à l'entrée de Vernaison. Il s'agit d'un secteur en espace sensible qui nécessitera un mode de traitement particulier.

### Traversée du Pont de Vernaison

Le pont de Vernaison a un trafic et un taux de PL incompatible avec le passage de la ViaRhôna. La vitesse des véhicules est élevée entre les deux ponts.

Une solution de franchissement en passerelle cablée accrochée sous les IPN du tablier du pont serait une solution à envisager si le tirant d'eau et la limite de crue centennale le permet.



*Pont de Vernaison : Une solution de passerelle légère accrochée sous le tablier du pont serait à imaginer. En vérifier la faisabilité*

*Un niveau de trafic et un taux de PL incompatible avec une traversée en l'état de la ViaRhôna. Les vitesses sont néanmoins limitées sur les deux ponts*

### **Du Pont de Vernaison à la gare de Ternay**

L'itinéraire emprunte les bords du Rhône par un chemin existant en sablé qui gagnerait à être élargi. Le franchissement des accès aux 3 appontements est également à travailler. Par rapport au projet initial en revêtement en dur, il peut être envisagé de proposer une solution provisoire moins chère en sablé en élargissant le sentier existant ou en empruntant les chemins de bas de digue. L'itinéraire franchit ensuite l'autoroute par un pont CNR et traverse la RD12.



*Sentier existant le long du Rhône à Ternay : solution à élargir et petits ouvrages d'écoulement d'eau à reprendre.*



*Fin de l'espace disponible le long du Rhône, aménagement en encorbellement à réaliser ensuite. Solution provisoire possible de l'autre côté de la voie ferrée (pente importante).*

### **De la gare de Ternay à Chasse**

Un passage étroit permet de traverser la voie ferrée et de grimper (chemin très raide à mettre en double sens cyclable) jusqu'au chemin du port que l'on emprunte ensuite jusqu'à la montée de la Monnaie et la route de Gragnan.

Un autre scénario consisterait à terme à suivre la digue et réaliser un ouvrage en encorbellement le long du Rhône (solution déjà chiffrée mais coûteuse). Cette solution avait été chiffrée entre 0,3 et 0,5 M€.

L'itinéraire rattrape ensuite les bords du Rhône sur une digue en bon état jusqu'à la passerelle de Chasse.

Une solution rive droite entre le pont de Vernaison et la gare de Grigny n'est pas non plus impossible (voir page suivante), dans la continuité de la partie amont de Vernaison.

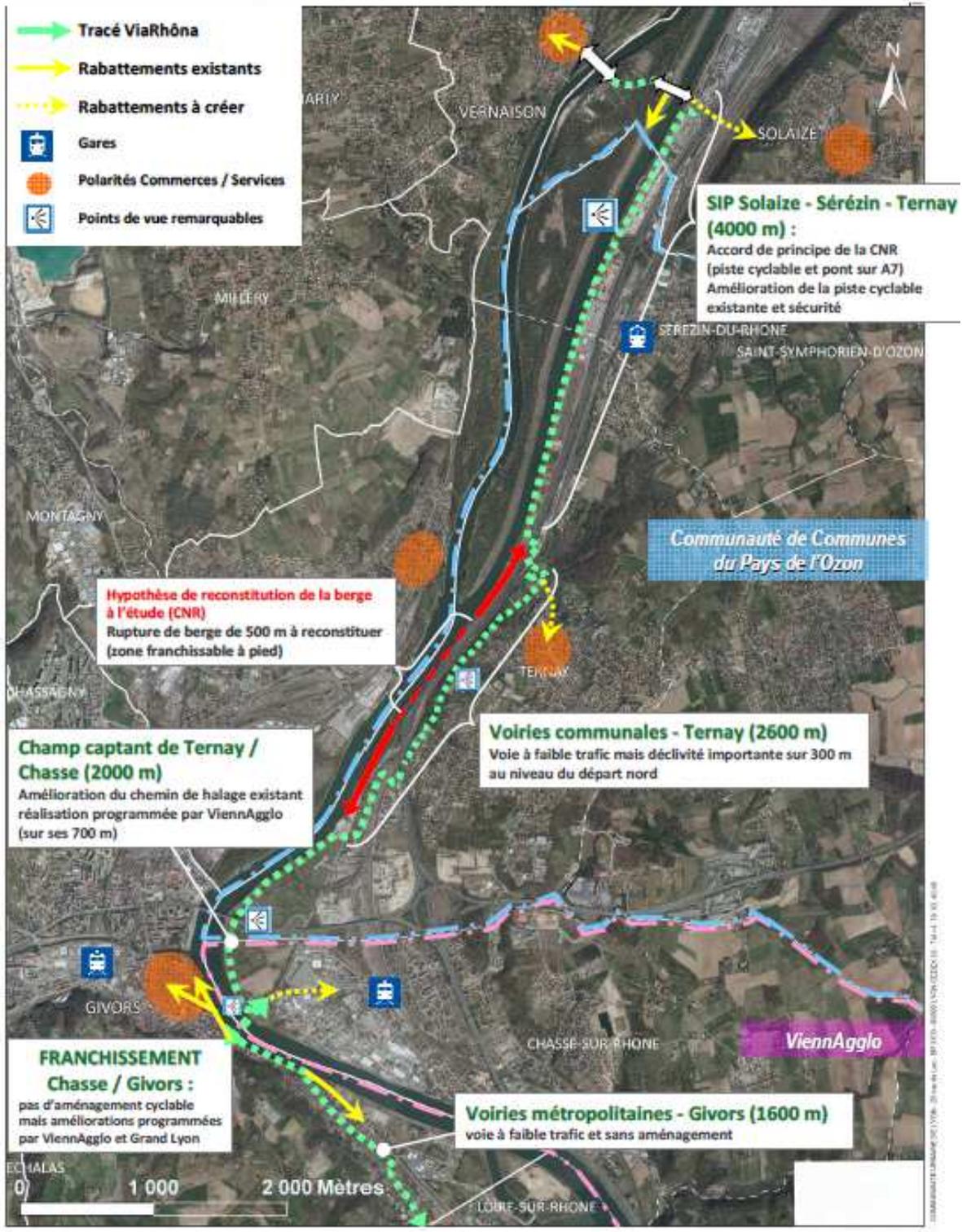
### **Absence de maître d'ouvrage sur la CC du Pays d'Ozon**

Sur toute cette partie aval dans la traversée de la Communauté de Communes du Pays d'Ozon, aucun maître d'ouvrage n'est identifié, la CC refusant de prendre en charge les 40% de co-financements pour un bénéfice jugé insuffisant pour les habitants. Il est peu probable que le Conseil Départemental du Rhône accepte d'en prendre la maîtrise d'ouvrage mais il semble possible de prévoir au moins dans un premier temps des aménagements à minima en sablé, au moins en solution d'attente pour assurer une continuité plus rapidement. L'ensemble de la section a été chiffré à 1,8 M€ (soit un solde de 0,7 M€ en local).

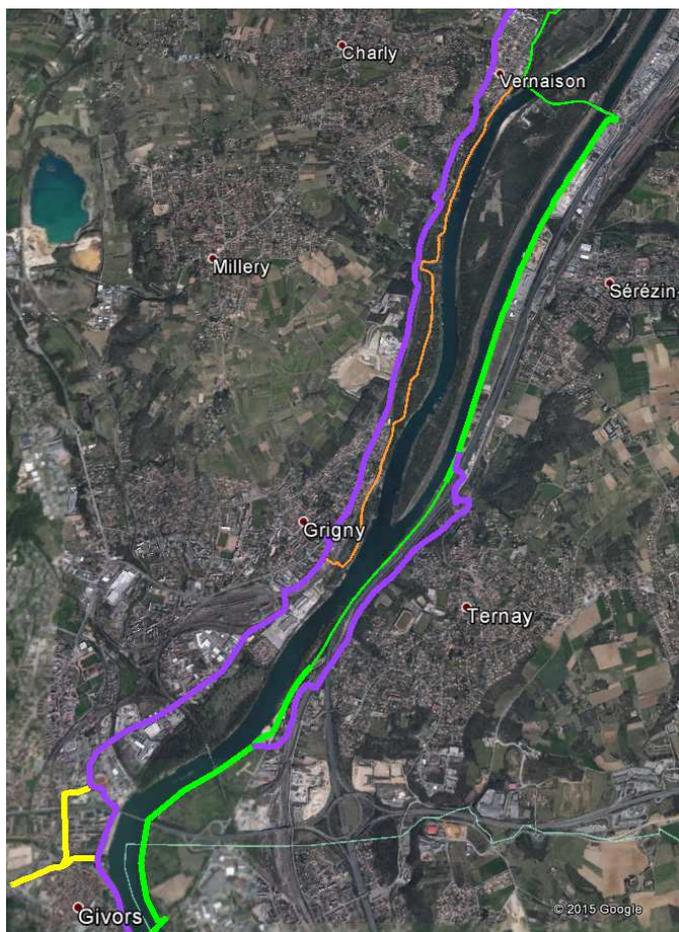
# TRACE VIARHONA - Partie sud entre Vernaison et Givors

Février 2015

GRAND LYON



Propositions de tracés du Grand Lyon début 2015 (source Grand Lyon février 2015)



*Une solution rive droite du Rhône en aval de Vernaison n'est pas non plus impossible dans un secteur naturel très agréable. Le mode de traitement avec un revêtement sablé similaire à celui proposé en amont serait à envisager.*



*Photo Albert Cessieux – AF3V*

### **2.2.3 SOLUTIONS PROVISOIRES**

Sur l'ensemble de l'itinéraire sud de Lyon, les points durs sont nombreux : traversée du port, de l'échangeur de la D383 (périphérique sortie 16), 2 franchissements du Rhône, périmètre de sécurité de la raffinerie, absence de maître d'ouvrage dans la CC du Pays d'Ozon...

Plusieurs séries de solutions sont à envisager au moins à court terme :

#### **Solution ferroviaire avec le TER**

Le train est une solution intéressante et rapide. La présence de plusieurs gares possibles de départ (Part Dieu, Macé, Perrache) et d'arrivée (Givors, Vienne, mais aussi Ternay, Chasse et Grigny) rend cette solution possible pour une partie des usagers. Nous allons cependant vite être confrontés à des problèmes de saturation pour accueillir un trafic potentiellement important (200 à 300 itinérants par jour en saison) surtout en heures de pointe déjà saturées. L'accès aux quais peut également être problématique avec des vélos chargés. Une partie des quais de Part Dieu possèdent des rampes. Jean Macé et Perrache sont dotées d'escalators mais pas la gare de Vienne ni celle de Givors.

La fréquence des 2 lignes entre juillet et septembre est 76 trains en semaine, 44 le samedi et 32 le dimanche soit une capacité théorique journalière de 270 à 600 vélos. En pratique l'offre de vélos est déjà saturée à l'heure de pointe, certes moins en période estivale. Il serait néanmoins important d'indiquer aux touristes à vélo les plages horaires à privilégier après enquête de terrain.

La fréquence des 2 lignes entre juillet et septembre est 76 trains en semaine, 44 le samedi et 32 le dimanche soit une capacité théorique journalière de 270 à 600 vélos. En pratique l'offre de vélos est déjà saturée à l'heure de pointe, certes moins en période estivale.

	Liaison	Semaine	Samedi	Dimanche et Fêtes
Vienne	Jean Macé	30	15	8
Vienne	Perrache	30	15	8
Vienne	Vaise	13	10	4
Vienne	Part Dieu	14	13	10
Givors	Lyon	32	16	16
	TOTAL	76	44	34
Capacité vélo max (6/rame)		608	352	272

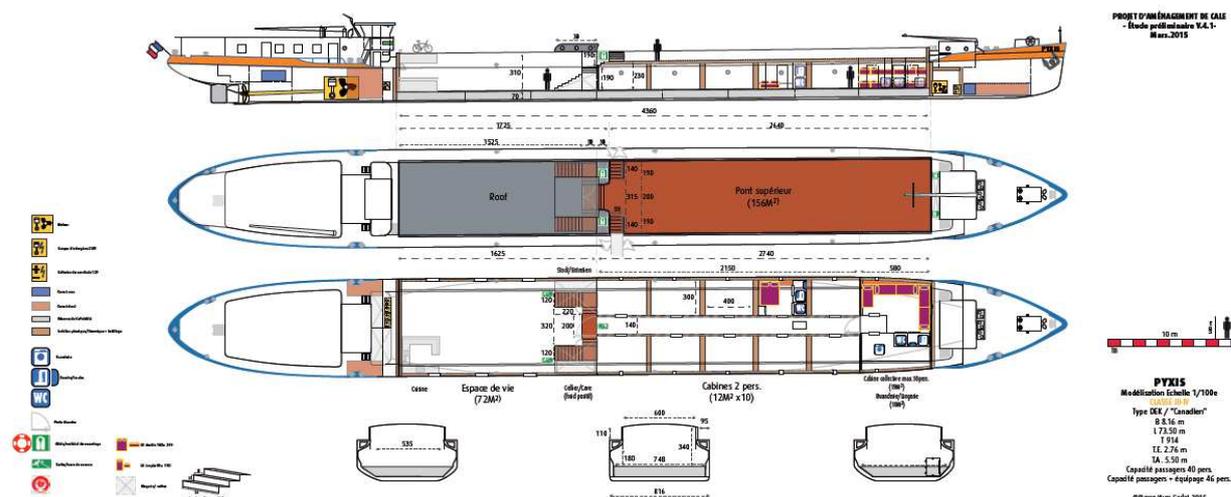
Nombre de liaisons TER au sud de Lyon et capacité théorique (septembre 2015)

Une des priorités serait d'indiquer aux touristes à vélo les plages horaires à privilégier après enquête de terrain. On peut également imaginer une solution d'information collaborative en ligne avec les usagers permettant d'identifier les trains accessibles et les autres. A minima, l'information d'éviter les pointes en semaine (7h>9h) dans le sens Vienne ou Givors > Lyon et 16h30-19h dans le sens Lyon>Givors ou Vienne serait à diffuser.

### Bateau à passager

Un porteur de projet souhaite mettre en place une offre de liaison fluviale entre Vienne et Lyon. D'une capacité d'une centaine de passagers, dotée d'un ponton de 156m<sup>2</sup> de ponton (soit une centaine de vélos) directement accessible aux vélos sans avoir à décharger les vélos, avec un temps de parcours prévu de 1h30 et un tarif prévu compétitif de 7€ (également 7 € en train).

Cette solution serait sans doute la meilleure sur le plan touristique, transformant un handicap en véritable atout pour l'itinéraire ViaRhôna, évitant le stress lié à l'accès aux quais et à l'embarquement des vélos chargés dans le TER et apportant une nette plus value pour l'agglomération lyonnaise pour un coût collectif limité à l'appui au financement du projet et à la recherche d'appointement.



Plan disponible à taille réelle 1/50e en annexe indépendante (document de 1,20 x 0,5 m).  
©Pierre-Yves Carlot 2015

Plan d'aménagement du ViaRhôna Cruiser proposé par PY Carlot (extrait du programme de présentation août 2015).

Le porteur de projet a une bonne connaissance du tourisme à vélo, un projet complémentaire de transport et d'hébergement et mériterait d'être accompagné notamment sur le volet montage

financier du programme et sur les solutions d'apportement. L'aménagement technique peut être opérationnel rapidement. L'obtention des autorisations est sans doute le point le plus délicat en terme de planning.

### **Itinéraire rive droite sur la RD315**

A défaut d'une solution simple et rapide (horizon 2016), nous préconisons de proposer en solution d'attente un passage rive droite par Pierre-Bénite (RD15, 4600 véh/j puis 15000 dans le centre de Pierre-Bénite en zone 30) puis par la RD315 jusqu'à Sérézin et la gare de Grigny (5660 à 7350 véh/j). La réalisation des aménagements cyclables du pont de la Mulatière au centre de Pierre Bénite gagnerait à être accélérée. Cet itinéraire serait à réserver aux cyclistes itinérants plus aguerris avec une alerte claire sur le site internet et sur le futur topo-guide à propos des niveaux de trafic.

Quant à la solution définitive, la priorité devrait être donnée à la section Pierre-Bénite échangeur A7 / Vernaison, le traitement des ponts de Vernaison/Ternay puis la liaison avec la passerelle de Chasse pour laquelle une solution de maîtrise d'ouvrage devrait être trouvée.

### **2.2.4 EN GUISE DE SYNTHÈSE**

Il est impératif pour la crédibilité de l'itinéraire ViaRhôna de proposer une solution provisoire crédible de continuité au sud de Lyon dès 2016.

Dans l'immédiat, le tracé par la rive droite indiqué sur le site internet doit être impérativement maintenu (et indiqué sur un futur topo-guide) pour les cyclistes plus aguerris avec une couleur et une légende différente (par exemple itinéraire de substitution) et un commentaire très clair sur le niveau de trafic.

La solution d'attente la plus crédible est à notre sens la liaison fluviale portée par un opérateur privé entre Lyon et Vienne, rapidement opérationnelle qui pourrait transformer ce handicap en atout, avec un complément de TER moins pratique mais plus fréquent et rapide.

Pour ce qui concerne la solution définitive jusqu'au pont de Vernaison, la proposition rive droite reste la plus facile à mettre en œuvre et présente un intérêt utilitaire indéniable mais un aménagement rive gauche mettrait mieux en valeur le port, la Maison de l'eau et la ville de St Fons. Paysagèrement et touristiquement, la traversée du port serait une solution intéressante. Elle a aussi l'avantage d'offrir une solution de mobilité pour les salariés du port et de la Vallée de la Chimie en horaires de semaine. Sa fermeture le week-end reste un handicap majeur mais un détour par les voies existantes (scénario 4) serait à proposer même si elle est loin d'être idéale.

### **Plan d'actions de Lyon à Vienne**

Pour le court terme soutenir le projet de liaison fluviale entre Lyon et Vienne (soutien apportement, investissement éventuel, promotion), touristiquement la plus intéressante

Identifier par enquête et communiquer les horaires des TER non saturés sur le site et le topo

Maintenir le passage rive droite pour les plus aguerris sur le site internet et le futur topo-guide avec mention plus claire du public concerné

Accélérer la réalisation des aménagements rive droite du Pont Raymond Barre à Pierre Bénite prévus au schéma d'agglomération

Reprendre et actualiser l'étude d'aménagement cyclable initial dans le port et signaler une solution à minima par St Fons en période de fermeture.

Etudier la faisabilité de réalisation de passerelles en techniques câblées sous les tabliers des ponts de l'A7 et de Vernaison.

Imaginer une solution moins coûteuse sur la liaison Vernaison / Chasse avec des revêtements sablés, une plateforme éventuellement un peu moins large.

Contacteur le Conseil Départemental 69 sur le financement et/ou la maîtrise d'ouvrage de la section d'itinéraire Vernaison / Chasse

Lancer les études environnementales et étude d'impact sur toute la section

## 2.3 DE VIENNE A VALENCE

La quasi-totalité de l'itinéraire est aujourd'hui opérationnelle.

### 2.3.1 VIENNE-ST RAMBERT

**Choix de l'itinéraire** : l'itinéraire est bien équilibré avec une variété d'ambiances et de séquences paysagères entre bords de Rhône, vallée, sections ouvertes et fermées. Seule la partie St Pierre > Sablons reste cependant longue et un peu monotone. La mise en valeur de la variante par la réserve serait intéressante.

L'arrivée sur Sablons par la RD n'est pas satisfaisante et introduit une rupture dans la sécurité de l'itinéraire. Soit la CC du Pays Roussillonnais poursuit dans la recherche d'un itinéraire le long de l'ancien bras du Rhône, solution très intéressante à imaginer en stabilisé, soit une solution plus directe par les voiries internes de la commune pour rejoindre le pont.

**Signalisation directionnelle** : globalement bonne mais quelques oublis et un besoin de renfort sur toutes les intersections contre-intuitives avec de la présignalisation et de la signalisation au sol à Ste Colombe, St Cyr, au barrage d'Ampuis, en aval de Condrieu à la Maladière, à Chavanay, au barrage de St Rambert.



*Signalisation directionnelle à renforcer à Chavanay*



*Signalisation directionnelle à renforcer à Sablons*

**Signalisation de rabattement** : la signalisation depuis les sorties d'autoroute et les principaux axes est présente mais n'est pas systématisée. Elle devrait être reprise à partir de l'étude de signalisation initiale en utilisant la mention « ViaRhôna, suivre... ».

**Signalisation des antennes** : il manque de nombreuses antennes vers les centre-bourgs pour mettre en valeur les services et les commerces, à Condrieu vers la gare des Roches de Condrieu et la base de loisirs, à Chavanay et vers la gare de Péage de Roussillon, vers le centre bourg de St Pierre-de-Boeuf. Certaines communes comme Ampuis se sont bien saisies du sujet en intégrant la VR dans les projets d'urbanisme et de développement de la commune, d'autres comme Chavanay continuent à l'ignorer dans des études de circulation, dans leur PLU... Les antennes vers les gares (Vienne, St Clair, Péage, St Rambert) sont importantes à faire figurer et signaler.



*Antenne de Chavanay : l'accès mentionné depuis le débarcadère est accessible uniquement à pied avec le passage souterrain actuel*



*L'aménagement d'un accès à Velo de ViaRhôna est souhaitable et possible par le passage sous la voie ferrée,*

**Revêtement :** les remontées racinaires sont nombreuses notamment entre Chavanay et Sablons. Une reprise de 2 sections de 700 et 450m ont été faites avec des plaques d'assises latérales de 80cm pour un coût total de 200 k€. Le problème essentiel tient surtout au choix du placement de la piste. Placée sur le sommet de digue sur le chemin d'entretien, l'embase de la piste aurait été bien meilleure et aurait certainement évité les remontées racinaires. D'autant que le passage de quelques engins d'entretien limite fortement ces remontées. Un échange d'expérience gagnerait à être organisé par la Région ou le Comité d'itinéraire pour éviter à chaque maître d'ouvrage de refaire les mêmes erreurs.



*Remontées racinaires à Condrieu et en amont de St Pierre-de-Boeuf*



*Envahissement par la renouée du Japon à Condrieu*

**Barrières et dispositifs anti-intrusions :** les dispositifs réalisés sur l'Ile du Beurre sont réhivitoires pour les touristes fortement chargés, notamment pour les tandémistes, les cyclistes ayant une remorque, les trikes. En période de forte affluence, ils génèrent des queues importantes qui nuisent fortement à la qualité du site. L'enlèvement à minima de la partie mobile + une des chicanes permettrait de résoudre le problème. Dans plusieurs secteurs, les poteaux anti-intrusion peuvent être dangereux et seraient à enlever (noté sur la base de données terrain). Les maîtres d'ouvrages veulent empêcher l'intrusion des cyclistes mais ce filtrage n'est pas compatible avec la circulation d'une partie importante des usagers. Il s'agit là d'une des priorité d'aménagement de la section Vienne-St Rambert.



*Barrières de l'Île du Beurre : beaucoup trop gênante pour les usagers et impossibilité de gérer des flux élevés avec des temps d'attente trop importants*



*Poteaux trop serrés dans certains secteurs (aval de St Pierre de Bœuf)*

Les difficultés de passage de ces barrières sont illustrées par une petite séquence vidéo tournée par Albert Cessieux de l'AF3V : <https://www.youtube.com/watch?v=0oUNM2KqWuA> . Imaginez cette situation répétée 6 fois sur un linéaire très court. Cet aménagement n'est pas acceptable sur la ViaRhôna compte tenu de la fréquentation observée avec des pointes à 1000 vélos/jour.

### **Variante par l'Île de la Platière**

La réserve a réalisé un parcours sommaire praticable à vélo de 4.4km. Un bac à chaîne permet l'accès à l'île de Platière. La signalisation et l'amélioration de ce parcours pourrait intéresser beaucoup de cyclistes.



*Bac à chaîne pour rejoindre l'Île de la Platière*



*Etat des chemins dans la réserve*

### **Les services touristiques**

**Hébergement** : manque important d'hébergement dans tous les domaines, campings, gîtes de petits groupes, hébergement haut de gamme. Difficulté pour les porteurs de projet d'obtenir les financements. Les appuyer en apportant des données chiffrées détaillées sur le potentiel de ViaRhôna. Un accompagnement des campings est en cours pour proposer un espace ouvert réservé aux randonneurs avec quelques tables pique-nique, des barrières bois pour appuyer et attacher son vélo, un espace préau ou fermé pour préparer à manger au sec en cas de pluie.

**Restauration** : offre de cafés-restaurants très peu tournée vers le Rhône et la population touristiques (fermetures estivales), ce qui limite très fortement l'impact économique de la pratique à la journée. A minima bien les valoriser par une micro-signalétique de service. En cas de manque manifeste, proposer des concessions de trucks foods adaptés le long de l'itinéraire (aurait sans doute un bon succès) sur une restauration légère en évitant pizza et baraques à frites. Il existe de bon exemples de triporteurs bien adaptés au concept de la ViaRhôna.

**Commerces** : idem, offre peu tournée vers la ViaRhôna. Pousser à des ouvertures le dimanche, continuité en période estivale... Actuellement très peu touchés par la ViaRhôna. Bien valoriser les produits du terroir, les produits frais...

**Points baignades** : une offre très faible d'espaces naturels de baignade. Très forte contrainte liées à la qualité de l'eau, à l'engagement de responsabilité des collectivités, à la surveillance. Il faut pourtant trouver des solutions comme les piscines naturelles dans des gravières comme dans le Haut-Rhône ou Combloux. Les piscines en camping sont de ce fait indispensables. Mieux valoriser les quelques piscines municipales mais forte attente de baignades naturelles.

**Musées et sites de visite** : bien prendre en compte le stationnement chargé (ex St Romain en Gal)

**Information touristique** : 3 OT + bien mettre en valeur les points relais touristiques (St Pierre par ex).

**Loueurs et réparateurs de vélo** : initiative très intéressante de LFT Bike (Xavier Gauchet) de camion de réparation ambulante à une échelle de +/- 40km ouverte le dimanche. Sur les locations de VAE, la montée en charge est très progressive. Il y a un intérêt très marqué des populations locales qui louent et réservent un achat de vélo pour la fin de saison. Les collectivités doivent bien soutenir tous les événements d'essai pour les résidents et les touristes. Le nombre de vélo peut être trop limité pour les animations mais des accords avec le fournisseur et prestataire (Vélokig) sont à trouver dans ces cas. Certains opérateurs trouvent le tarif un peu élevé.

**Labellisation Accueil Vélo** : elle porte sur les hébergements, les offices de tourisme, les loueurs, les gestionnaires de sites touristiques. A terme la restauration. Le label serait attribué par les Départements Isère (acté), Loire (en cours de réflexion) en lien avec les OT et les acteurs de terrain. Il manque une couverture sur ce qu'il reste du Département du Rhône à couvrir par le PNR ou les CC (?). A minima la Région devrait coordonner l'ensemble et conventionner avec France Vélo Tourisme pour les secteurs isolés.

**Parkings d'accès longue distance** : proposer le parking de la gare de Vienne et de Condrieu, l'espace St Germain à Vienne.

#### **Plan d'actions de Vienne à St Rambert**

Renforcer la signalisation directionnelle verticale par une signalisation au sol dans les intersections non intuitives.

Systématiser la signalisation des antennes vers les gares et les centre-bourgs : les Roches, Chavanay, Péage-de-Roussillon, St Pierre-de-Bœuf.

Monter un groupe de travail au sein du COTECH Infra spécifiquement sur les problèmes de remontées racinaires qui concernent à court ou moyen terme l'ensemble des maîtres d'ouvrages.

Revoir les barrières de filtrage de l'Île du Beurre beaucoup trop contraignantes, voire les supprimer au moins en partie.

Mieux valoriser le passage par l'Île de la Platière

Reprendre l'arrivée sur Sablons par la RD inadaptée pour un public familial

Développer les services directement orientés sur la ViaRhôna et la labellisation Accueil vélo tout le long de l'itinéraire.

Aménager ou faire connaître les toilettes et points d'eau existants.

### **2.3.2 ST RAMBERT A VALENCE**

Entre St Rambert et Valence l'itinéraire est également quasiment terminé et alterne entre la Drôme et l'Ardèche.

La traversée du pont barrage de la Roche de Glun se fait par un itinéraire provisoire entre les Mouettes et la Roche sur la RD. L'implantation d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) à titre expérimental par le CD26 sur le pont barrage donne des premiers résultats satisfaisants. Un

aménagement des digues CNR serait à prévoir entre les deux ouvrages sans attendre la réalisation de travaux très importants d'encorbellement du barrage.

Sarras comporte une traversée dangereuse avec la possibilité de descendre par une rampe dans le talus à droite.

### Signalisation de police et régime de circulation en Ardèche :

Pour éviter que les voies vertes ne se transforment en voie partagée il est souhaitable de ne pas trop inciter la fréquentation automobile en laissant l'accès aux riverains, pêcheurs et loisirs. Il convient d'éviter le transit par les véhicules à moteur et de maintenir des parties en voie verte là où des voies existantes sont présentes.



*Signalisation réglementaire côté Drôme*



*Signalisation ambiguë côté Ardèche avec un panneau 30 laissant à penser que la section est ouverte aux véhicules motorisés*

La signalisation des voies vertes dans ce secteur diffère entre la Drôme et l'Ardèche. Le panneau 30 introduit une ambiguïté sur le régime de la voie. Il n'est normalement pas requis.

Entre Sarras et Vion, alors même que l'itinéraire est classé en voie verte, la circulation et le stationnement des véhicules y est trop important. Exceptionnellement, la pose d'une barrière ou d'une borne peut s'y avérer nécessaire.





*Entre Arras et Vion, une ambiguïté à lever par un contrôle d'accès sur le statut de la voie*

Entre Lempis et St Jean de Muzol, la ViaRhôna rentre dans la ripisylve. Il est souhaitable d'éviter un trop forte passage automobile. Des parkings devraient être judicieusement placés et l'accès au chemin de Varogne et accessoirement aux routes existantes (Chemin du Rhône et rue du poisson Frais) devrait être limité.



*Entre Lempis et St Jean de Muzols, limiter physiquement les accès des voitures dans les secteurs en voie verte*

Dans la zone de la Varogne le stationnement des voitures reste à organiser pour permettre d'augmenter les zones sans voitures très fréquentées par les familles.



*Une forte pratique familiale du vélo dans ce secteur*



*Zones de stationnements à organiser*

Les intersections sont traitées avec des cédez le passage quand la visibilité est bonne et le trafic modeste. Il s'agit d'une bonne solution. Les barrières s'avèrent un tout petit peu trop larges pour permettre le passage de deux cyclistes à l'approche de l'intersection, ce qui permettrait une meilleure fluidité en période de forte affluence au-delà de 1000 cyclistes/jour.



*Cédez le passage et barrières courtes à privilégier dans les intersections à trafic modéré*



*Dans Valence après la traversée du square traversée avec faible visibilité et vitesse VL importante, implanter un plateau surélevé*

L'arrivée par Bourg-les-Valence avec des bandes cyclables fait l'objet d'un certain nombre de critiques : circulation élevée, signalisation insuffisante en taille, fréquence et lisibilité. La prolongation de l'estacade des bords du Rhône en amont avait été envisagée mais bute sur le besoin de financement très élevé.

« Le parcours est très sympa, mais la traversée de Valence est très mal fléchée. La signalisation de ViaRhona est très faible et se confond avec les pistes cyclables de la ville. Sans GPS, c'est compliqué de rester sur la ViaRhona. »

Un renforcement par une signalisation au sol permettrait de rassurer les usagers dans une traversée jugée pas idéale mais pénétrant bien dans la ville.

### **Plan d'actions de St Rambert à Valence**

Lever certaines ambiguïtés de signalisation de police dans certains secteurs (signalisation de police, plot ou barrière à certains endroits) et limiter la présence automobile sur plusieurs sections en aménageant des parkings en retrait.

Aménager les digues CNR entre les deux ponts de la Roche-de-Glun.

Renforcer très fortement la signalisation de la traversée de Valence par une signalisation au sol, à terme, revoir l'itinéraire d'arrivée nord de Valence.

## 2.4 VALENCE A AVIGNON

### 2.4.1 VALENCE-PONT ST ESPRIT

De Valence à Montélimar, l'itinéraire est quasiment terminé et alterne entre les rives droites (Drôme) et gauche (Ardèche).

**Continuité de l'itinéraire :** Il s'agit globalement d'une très bonne section de la ViaRhona, mais plusieurs ruptures de continuité de l'itinéraire ont été remarquées et doivent être traitées très rapidement :

**Le Pouzin** : la continuité de signalisation est mal assurée au sud du village. Les élus ont refusé une signalisation provisoire tant que le passage sur la Payre n'est pas sécurisé. Il est pourtant urgent de proposer une ou plusieurs solutions provisoires (rive gauche en Drôme, continuité sur la RD86, itinéraire plus long contournant le massif du Barrès) en les expliquant et de les signaler. Il est toujours possible d'intégrer une signalisation jaune provisoire.

**Traversée de la Payre** : une passerelle est prévue pour 2016 après quoi la signalisation pourra être continue.

**Aval de Baix** : En aval de Baix des difficultés d'acquisitions foncières empêchent d'assurer une continuité le long de la RD. Elles sont en cours mais vont prendre du temps. Dans l'immédiat, la circulation sur la RD86 est la seule solution. Une signalisation directionnelle jaune de continuité est à poser avec un panneau d'information de chaque côté.

**Viviers** : l'itinéraire provisoire par la RD86 n'est pas acceptable. La solution à privilégier est la continuité le long du Rhône rive gauche ou rive droite jusqu'au pont du Robinet par une route à faible trafic.

Quelques choix de tracé peuvent être discutés, par exemple, le détour important fait à Beauchastel (+2 km) pas vraiment justifié. Entre l'usine et le pont de l'Eyrieux ViaRhôna passe par le confluent de l'Eyrieux, agréable boucle locale mais moins acceptée par les cyclistes itinérants ou pour les déplacements quotidiens. 2 parcours plus directs sont possibles. La rue reliant le centre à la centrale supporte très peu de trafic et le passage par le Pont ou par le nouvel aménagement sous le pont du chemin de fer sont de plus de 2km plus court.

A la Voulte, la signalisation de l'accès au pont est ambiguë et l'itinéraire gagnerait à être plus lisible.

**Antennes** : plusieurs ont été faites vers les gares. Il est cependant important de prévoir des liaisons complémentaires :

**Une liaison vers Loriol** est possible par la VéloDrôme mais son état est en limite de cyclabilité. Compte tenu de l'existence d'une antenne vers Livron le long de la vallée de la Drôme, cet itinéraire n'est pas totalement indispensable ; toutefois, son fléchage en l'état pose problème et emmène des usagers dans des conditions délicates.

**Une liaison nord vers Montélimar** serait importante pour bien desservir l'agglomération : en arrivant du nord depuis la ViaRhôna, la solution actuelle oblige à un détour de plus de 15km pour rejoindre Montélimar (1 heure de vélo). Cette solution est en réflexion dans les projets d'agglomération.

**Une antenne vers Chateauneuf-du-Rhône** serait également à compléter.

**Une antenne vers la gare de Donzère** et le centre-bourg est aussi indispensable. 2 accès à la gare sont possibles par la D486 route moyennement fréquentée ou par la digue du Rhône et le port piste et voie à aménager

**Une double antenne vers Pierrelatte**, la Ferme aux Crocodiles, la zone de loisirs avec le point de baignade serait à aménager et baliser depuis Bourg St Andéol. L'itinéraire par l'allée du Champ de Mars et la D813 est plus direct et plus calme avec double sens cyclable possible. Le passage inférieur sous la N7 à réaménager : rampes à allonger et élargir augmenter la largeur à 3m.



*Pierrelatte : Itinéraire par la rue Notre Dame plus court et plus simple serait à aménager*

**Variantes** : il est impératif de prévoir des variantes pour des raisons touristiques mais également pour des raisons de sécurité en cas de crue. Les inondations du printemps rendent nécessaires une continuité rive gauche. Ces variantes doivent être signalisées sans logo ViaRhôna (enlever les panneaux « vers ViaRhôna » dans ce cas) mais prévoir une signalisation vélo de type DV avec la mention des destinations et de distance. Elles ont déjà été balisées côté Drôme. Leur signalisation ne doit pas comporter le logo et la référence à ViaRhôna mais indiquer les points de destinations lointains et proches avec la distance.

**Signalisation directionnelle** : globalement bonne mais quelques ruptures identifiées. Les liens entre les deux départements sont presque toujours des points faibles. Beaucoup plus renforcer la présignalisation et la signalisation au sol sur les changements de direction contre-intuitifs et en vif (panneaux trop petits, pas assez de lisibilité).

**Signalisation de police** : des ambiguïtés sont à lever côté Ardèche. L'ouverture aux « ayants droits » est à clarifier. Certains secteurs gagneraient à être fermés avec un plot ou une demi-barrière, d'autres où les ayants droits sont trop nombreux, à être réouverts à la circulation mais avec une mention interdit sauf vélo riverains et ayant droits.

**Barrières et dispositifs de filtrage des accès** : ces dispositifs sont parfois trop étroits. Une réflexion concertée a été engagée sur le sujet en Drôme. Le recul par rapport au bord de chaussée est indispensable pour permettre la traversée de groupes.

## Services touristiques

**Hébergement** : le secteur souffre d'un déficit d'offre dans le haut de gamme, mais également en auberge et gîtes, en camping (occupation à l'année ou par des saisonniers importante). Les collectivités ont des difficultés à susciter une offre privée. L'ouverture de chambres d'hôtes est une solution complémentaire intéressante demandant des investissements limités. Pour les porteurs de projet, il est important de donner des éléments précis sur le marché potentiel par grandes familles d'hébergement, qualitatifs et quantitatifs en identifiant bien les « trous » potentiels. L'identification précise des secteurs en déficit permettrait aux ADT de cibler leur action.

- **Camping** : il est important de prévoir des espaces randonneurs ouverts avec tables, lisses en bois pour attacher le vélo, préau couvert pour préparer à manger en cas de pluie. Les tentes « en dur » sont une solution intéressante et peu coûteuse pour une partie de la clientèle. La location de bungalows est souvent rare à la nuitée et impossible en période estivale. Conflit avec l'hébergement au mois à certaines périodes (saisonniers).
- **Bivouac** : cette forme d'hébergement commence à devenir significative. Il n'y pas de nuisances particulières mais cette pratique n'est pas forcément à encourager non plus. La solution pourrait consister à inciter les exploitants agricoles à ouvrir des aires naturelles de camping demandant peu d'investissement. L'installation de toilettes sèches sur les aires de pique-nique permettrait de répondre à la demande des excursionnistes tout en limitant les impacts éventuels du bivouac.

- **Gîtes d'étapes et AJ** : très peu d'offre pour de l'hébergement de petits groupes en ailes de saison.

### Services et aires d'arrêt

Importance pour les OT et communes de bien repérer dans SITRA toutes les aires d'arrêt, points d'eau, parkings, toilettes, jeux pour enfants...

Les Départements ont besoin des CC pour réaliser ces aménagements. La sensibilisation des CC pour qu'elles s'approprient la ViaRhôna est un élément indispensable pour qu'elle devienne un élément majeur de la qualité de vie des communes traversées.

**Points de baignade** : Il manque cruellement de points de baignade, surtout dans les périodes caniculaires. Seule la base de « Pignes dorées » est identifiée. La baignade dans le Rhône est jugée impossible pour des questions de qualité de l'eau et de sécurité. La réalisation de baignades dans des gravières pourrait être possible (type baignade naturelles en Allemagne) mais pas jugées prioritaires par les collectivités (faire des fiches exemple sur le sujet). Elle est pratiquée dans les affluents de façon naturelle (Eyrieux, Drôme...) mais les collectivités rechignent pour des questions de sécurité à les indiquer. Le biais pourrait être d'identifier des « points pique-nique au bord de l'eau. L'indication des campings municipaux avec les horaires est aussi une solution, de même que la réalisation de piscines dans les campings.

**Couverture wi-fi** : comme les prises électriques à intégrer à l'offre des prestataires labellisés. Identifier les points wi-fi libres.

**Commerces** : actuellement nombreux « trous » dans SITRA. Faut-il compléter tous les trous avec le risque d'une inflation de fiches à saisir difficiles à mettre à jour, repérer au moins les prestataires les plus proches de la ViaRhôna (cas principal actuel) ou échanger avec les pages jaunes pour les informations les plus simples. Pas de « trous » majeurs identifiés en Drôme-Ardèche.

**Labellisation de l'offre** : déploiement en cours réalisée par les 2 ADT. Prise en charge financière en Ardèche, paiement 200€ pour 3 ans en Drôme. 13 hébergeurs en Drôme, 50 en Ardèche. Labellisation en cours des OT. Intégrer la recharge électrique et le wifi au label. Le label est jugé simple, il engage une dynamique positive. Le prix n'est pas jugé rédhibitoire. A terme, intégrer les restaurants.

**Location, réparation de vélos** : offre non exhaustive dans SITRA, horaires à préciser. Faut-il intégrer tous les points de location VAE dans SITRA ? A priori oui. Susciter la création d'ateliers mobile comme sur Rhône-Pluriel. La location en point A et restitution en point B n'existe pas encore mais gagnerait fortement à être mise en place. Cela relève plutôt de l'offre privée avec des accords entre prestataires. Actuellement les loueurs sont plutôt présents dans le sud de l'itinéraire. A Lyon, VéloV a fait disparaître une grosse partie de l'offre. A Genève, l'opérateur national Suisse Rent A Bike est bien présent.

### Plan d'actions de Valence à Pont-St-Esprit

Trouver rapidement une solution sur les sections manquantes et les signaler au moins en provisoire : traversée de la Payre et jonction sud de Baix, sud de Viviers.

Aménager et signaler les antennes vers les gares, centre-villes, (Loriol, Montélimar, Chateauneuf, Donzère, Pierrelatte...), pôles touristiques, points de baignade.

Systematiser et signaler correctement les variantes rive droite / rive gauche

Adapter l'offre d'hébergement pour anticiper l'évolution de la demande.

### 2.4.2 PONT ST ESPRIT-CADEROUSSE

De Pont St Esprit à Caderousse, l'itinéraire définitif emprunte les digues CNR le long du Rhône. Dans l'optique de la réalisation d'un itinéraire provisoire à horizon 2016, les deux Conseils Départementaux du Vaucluse et du Gard ont tranché pour une proposition rive gauche côté Vaucluse. Ce choix a été motivé par plusieurs éléments :

### **Solution rive gauche**

La solution rive gauche a l'avantage de desservir Orange, site touristique majeur, d'emprunter des routes à faible trafic. C'est la solution actuellement à l'étude avec les communes pour une réalisation en 2016. Il a cependant l'inconvénient de n'offrir aucune vue sur le Rhône dans une configuration où il n'y a déjà aucun contact au Rhône en amont (depuis Bourg-Saint-Andéol) et en aval (jusqu'à Avignon). Par ailleurs, le franchissement du giratoire rive gauche RN86/RD63/RD44 est une vraie difficulté actuellement.

Cette solution demandera aussi un traitement du pont de Mondragon en CVCB. Le niveau de trafic sur la RD40 reste modéré.

Dans le franchissement de l'Aigue, plusieurs options sont possibles :

- Un passage par une passerelle étroite : plus court mais qui pose problème en terme de largeur et de foncier
- Un itinéraire plus long par la RN7, qui n'est pas non plus sans poser de problème d'insertion.

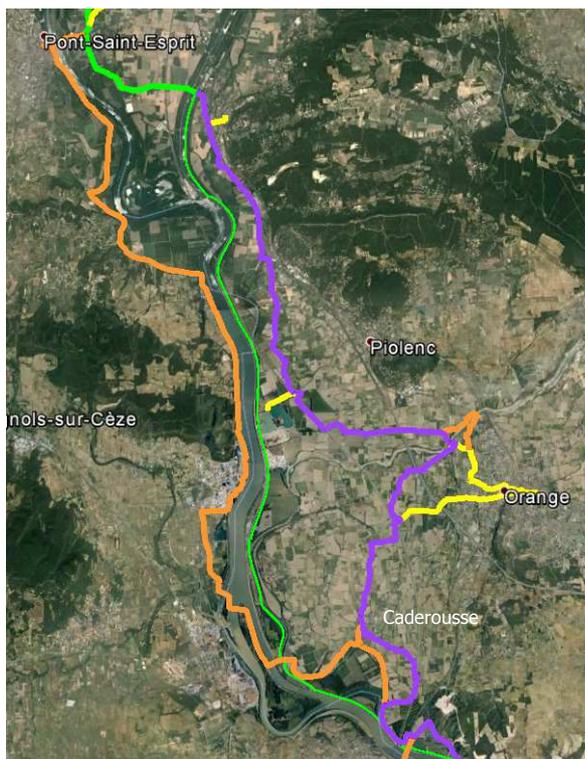


*Passage de l'Aigue sur la passerelle (1) et le long de la RN7 (2) voir carte plus bas*

### **Solution rive droite**

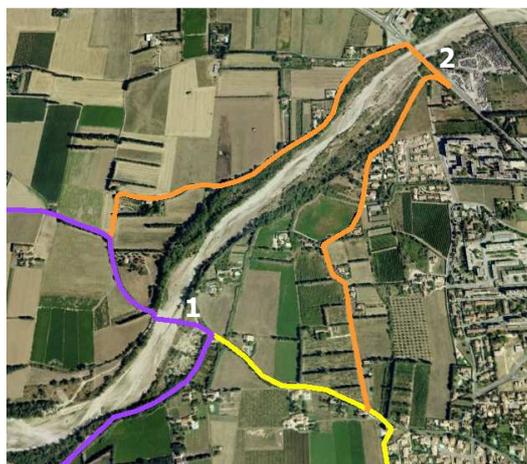
Le pont historique est le plus ancien franchissement du Rhône et le paysage urbain d'arrivée sur Pont St Esprit par le Rhône un des plus remarquables de l'itinéraire. Les deux Conseils départementaux du Gard et du Vaucluse ont estimé que le pont historique de Pont-St-Esprit présentait un risque trop important compte tenu de l'étroitesse de la chaussée, la faible hauteur des parapets et l'impossibilité de réaliser un aménagement cyclable sur l'ouvrage. Ce risque ne nous paraît cependant pas majeur compte tenu de la faiblesse du trafic PL et des vitesses apparemment relativement limitées (relevés de trafic, vitesse et PL à vérifier). La réalisation d'une CVCB comme à la Roche de Glun nous paraît être une solution acceptable dans ce contexte. Le pont de la déviation de Pont St Esprit plus au sud en aval ne comporte pas d'espace permettant d'insérer un aménagement cyclable sécurisé.

La RD138 de Vénéjean à Codolet le long du Rhône a un trafic supérieur aux préconisations et les vitesses pratiquées aux heures d'entrée et de sorties de la centrale peuvent être élevées. Cet itinéraire a cependant l'avantage d'offrir une vue continue sur le Rhône en amont du barrage, des traversées de villages intéressantes. Sur la section la plus rectiligne de l'itinéraire, un aménagement reste possible le long de la RD sur le chemin d'entretien de la CNR ou en bandes cyclables le long de l'itinéraire. Le revêtement rugueux actuel est sur certaines parties assez désagréables. Le passage dans le centre bourg de St Etienne des Sorts et de Codolet est intéressant. L'itinéraire rive droite a une distance équivalente.



De Pont-St-Espirit à Caderousse, en vert fin l'itinéraire définitif prévu le long du Rhône, en violet, l'itinéraire provisoire retenu par les deux Départements, en orange, une variante possible rive droite. En jaune l'antenne vers Orange à baliser.

Les 2 options pour le passage de l'Aygue



	Itinéraire étudié	Longueur	Sécurité / profil de voie	Confort de roulement	Qualité paysagère	Alternance paysagère (par rapport à étape précédente/ suivante)	Alternance paysagère (au cours de l'étape)	Desserte de sites touristiques	"Défauts"	Type de public cible	Remarques - conclusion
11	Pont St Esprit - Caderousse RIVE	28,3	RD (des passages sans	+++	contact au fleuve très fort	oui	oui	Codolet, arrivée sur Pont St Esprit	profil routier	itinérants	un des rares moments où on a un contact avec le fleuve
12	Pont St Esprit - Caderousse RIVE GAUCHE (Orange)	28,3	Petites routes sans souci majeur. Traversée d'Orange.	++	autoroute / TGV / vergers	non	oui	Mondragon, Mornas, Orange (+gare)	une partie entre TGV et autoroute	loisirs	antenne vers Orange et variante touristiques indispensable

Tableau de comparaison des deux options RD / RG



Pont médiéval de Pont St Esprit sur le Rhône. Une des plus belles vues urbaines le long du Rhône.



*RD138 à St Etienne des Sorts. Un niveau de trafic un peu trop élevé aux heures de pointe mais un beau point de vue sur le Rhône*

### **Aval du barrage de Caderousse**

Du barrage de Caderousse au centre-bourg de Caderousse, l'itinéraire emprunte une voie verte déjà réalisée de bonne qualité. Le centre-bourg médiéval et renaissance de Caderousse entouré de remparts présente un réel intérêt touristique et les élus locaux restent très motivés et mobilisés par le passage de l'itinéraire. En aval, la RD237 jusqu'à l'entrée du pont de Roquemaure longe un ancien bras du Rhône et présente un trafic un peu supérieur au cahier des charges sans présenter de réel danger.

Si le choix de la rive gauche peut se justifier par l'intérêt de la desserte d'Orange, le scénario rive droite doit être présenté en variante.

### **Plan d'actions de Pont-St-Esprit à Caderousse**

Aménager et signaler l'itinéraire rive gauche dans le Vaucluse,

Proposer une variante rive droite par Pont St Esprit et Codolet à intégrer au site internet et sur le topo-guide.

### **2.4.3 CADEROUSSE-AVIGNON**

De Caderousse à Avignon, plusieurs options en rive droite et en rive gauche ont également été étudiées. La solution à l'est de Caderousse pas les petites routes pour rejoindre la RD976 est agréable mais a un intérêt limité sur le plan touristique.

#### **Itinéraire rive gauche**

Les deux Départements ont privilégié un passage rive gauche par Chateauneuf-du-Pape et Villeneuve-les-Avignon. Ce choix a l'avantage de desservir Chateauneuf-du-Pape et d'utiliser prioritairement des voies à faible trafic mais la proposition présente quelques handicaps :

La RD976 comprend des intersections difficiles. Plusieurs options sont encore ouvertes au sud-ouest de Chateauneuf-du-Pape. L'itinéraire proposé emprunte la RD17 dont le niveau de trafic reste à mesurer mais semble au-delà des seuils acceptables. Plus au sud, le long de la voie ferrée entre Sorgues et le Pontet, l'itinéraire présente peu de trafic mais des vitesses élevées et un revêtement assez dégradé. Entre Sorgues et Pont des Arméniers, le passage sous la RD n'est pas très confortable dans le sens Nord > Sud et demanderait un apaisement des vitesses.

Au nord du Pontet, l'intersection au dessus de l'autoroute reste très dangereuse et doit être impérativement aménagée. Ceci constitue un des points durs de cet itinéraire.

L'arrivée à Avignon par l'avenue du Général de Gaulle et l'avenue de Lyon équipées de bandes cyclables dans un contexte très urbain ne présente pas de risque majeur malgré le niveau de trafic

mais n'est pas la meilleure solution sur un plan touristique même si la route comporte des bandes cyclables larges et acceptables. L'agglomération d'Avignon a proposé d'étudier la réalisation d'une voie en site propre le long des canaux. Cette solution aurait l'avantage de profiter du passage de la ViaRhôna pour réaliser un itinéraire urbain particulièrement utile et de qualité pour les déplacements du quotidien mais ne peut sans doute pas être opérationnelle sur l'année 2016.



*Avenue du Général de Gaulle et Route de Lyon entre Avignon et le Pontet : une solution moins valorisante*

### **Itinéraire rive droite**

Les communes de Roquemaure, Sauveterre et Villeneuve ont proposé de signaler à leur initiative, en complément, un itinéraire rive droite. Cette solution sur petites routes est une très bonne solution. Elle emprunte les larges trottoirs du pont de Roquemaure (sur lequel la pose éventuelle d'une glissière en bordure de trottoir permettrait de sécuriser le passage), puis des voies à très faible trafic au milieu des vergers jusqu'au pont-barrage de la RD780. Une section de la RD228 a un trafic un peu plus élevé mais sans danger majeur. L'itinéraire franchit le bras droit du Rhône pour rejoindre l'île de la Barthelasse. Il emprunte la RD228 relativement rectiligne qui compte un trafic un peu trop élevé mais ne présente pas de danger majeur compte tenu de la bonne visibilité. Au giratoire aval de l'usine CNR, l'itinéraire rejoint le bord du bras gauche du Rhône, emprunte une courte section de voie verte face au Palais des Papes et au Pont Bénézet.



*Pont de Roquemaure : trottoirs assez larges*



*RD : petites routes tranquilles dans les vergers*

	Itinéraire étudié	Longueur	Sécurité / profil de voie	Confort de roulement	Qualité paysagère	Alternance paysagère (par rapport à l'étape précédente/suivante)	Alternance paysagère (au cours de l'étape)	Desserte de sites touristiques	"Défauts"	Type de public cible	Remarques - conclusion
21	Caderousse - Barthelasse - Avignon RIVE DROITE	22,3	Petites routes sans souci majeur.	++	petites routes dans les vergers	oui	oui	Roquemaure, île de la Barthelasse	courts passages sur RD avec trafic	itinérants	arrivée grandiose sur Avignon, route des vergers
22	Caderousse - Châteauneuf du Pape - Avignon RIVE GAUCHE	30,7	RD (des passages sans BDM) Milieu urbain	++	vignes, milieu urbain	non	oui	Châteauneuf du Pape	au Nord, RD avec trafic et vitesse au Sud, milieu urbain peu intéressant (Le Pontet, Sorgues)	loisirs (pour Châteauneuf uniquement)	à conserver si on veut desservir Châteauneuf, autrement peu d'intérêt

## Franchissement du pont Dalladier

La traversée du pont restait un point noir dans un contexte très routier de bretelles et une circulation très importante. L'agglomération d'Avignon a fait côté Vaucluse une belle réalisation de piste bi-directionnelle en supprimant une voie de circulation sur le pont Daladier. Le raccordement à l'île de la Barthelasse et au camping reste cependant à sécuriser, de même que reste à réaliser la partie ouest de l'ouvrage côté Ardèche. La solution idéale consisterait à prolonger la piste en supprimant également une voie de circulation. Les intersections avec les voies de tourne à droite seront à sécuriser avec attention. Un groupe de travail doit être réuni à l'initiative de l'agglomération d'Avignon pour arrêter les solutions définitives avec le Conseil départemental de l'Ardèche

## Plan d'actions de Caderousse à Avignon

Finaliser et signaler la réalisation de l'itinéraire rive gauche par Châteauneuf-du-Pape

Etudier l'aménagement d'une voie verte urbaine dans l'arrivée à Avignon

Aménager et signaler une variante rive droite par Roquemaure proposée par les communes et l'intégrer au site internet et au topo-guide.

## 2.5 AVIGNON A ARLES

### 2.5.1 AVIGNON A BEUCAIRE

#### Itinéraire principal par la rive droite

D'Avignon à Beaucaire, le tracé proposé par le Conseil départemental du Gard convient parfaitement même si certains utilisateurs pourront la trouver pas assez directe.

Comme mentionné plus haut la sortie ouest d'Avignon reste compliquée tant que le pont n'a pas été réaménagé. Le passage par la rue de la Justice avec une belle vue dominante sur Avignon, le boulevard du Midi puis le chemin de la Tuilerie est très agréable et à très faible trafic.

A la jonction avec la RD2 sous le viaduc du TGV, l'itinéraire empruntera un chemin d'exploitation de la CNR le long du contre-canal. Des travaux de confortement sont actuellement en cours par la CNR. Une fois terminés début 2016, l'aménagement d'une voie verte pourra commencer jusqu'au port d'Aramon. La RD2 a un trafic élevé (8700 véhicules/jour et 8.5% de PL) et les vitesses sont importantes. Un aménagement d'îlot central permettrait de sécuriser la traversée en deux temps. La visibilité est cependant plutôt bonne dans la traversée. La traversée du bourg d'Aramon a un véritable intérêt patrimonial. Avant Théziers, le revêtement d'un chemin le long de la ligne TGV permettrait de raccourcir l'itinéraire de quelques centaines de mètres.

L'itinéraire se poursuit par des routes à faible trafic jusqu'à la voie verte Beaucaire / Pont du Gard qu'il emprunte ensuite jusqu'à Beaucaire. Il s'agit d'une très belle réalisation dont les travaux sont en cours vers le Pont du Gard.

## Variante rive gauche entre Aramon et Beaucaire

Une variante un peu plus courte est possible en empruntant la rive gauche par Vallabrègues. Le trafic reste modéré en dehors de la traversée du pont mais avec des vitesses potentiellement élevées. Il peut s'agir d'une option pour des cyclistes pressés.

	Itinéraire étudié	Longueur	Sécurité / profil de voie	Confort de roulement	Qualité paysagère	Alternance paysagère (par rapport à étape précédente/suivante)	Alternance paysagère (au cours de l'étape)	Desserte de sites touristiques	"Défauts"	Type de public cible	Remarques - conclusion
31	Pont d'Aramon - Montfrin - Beaucaire RIVE DROITE	24,2	voie verte et petites routes	+++	campagne, villages perchés, ancienne voie ferrée	oui	oui	Aramon	itinéraires tortueux	loisirs-famille- itinérants	qualité de l'infrastructure à valoriser
32	Pont d'Aramon - Vallabrègues - Tarascon RIVE GAUCHE	16,8	RD larges (vitesses élevées en raison d'une très bonne visibilité)	+++	excepté les villages, guère d'intérêt paysager	oui	non	Vallabrègues, Tarascon	sécurité-vitesse	sportifs- itinérants	variante efficace

Tableau de comparaison des deux options RD / RG

## Variante par les Baux de Provence

Une autre variante d'Avignon à Arles s'écarte du Rhône mais présente un réel intérêt touristique. En dehors du franchissement de la Durance, l'itinéraire emprunte de toutes petites routes via Rognonas, Maillane, les Baux, Paradou, le Grand Barbegal. La montée vers les Baux reste accessible avec un pourcentage moyen de 4% dans le sens nord>sud.

## Antennes vers la gare Avignon TGV

La sortie Avignon Sud n'est pas évidente avec deux options, soit passage par la route nationale, soit passage par la rocade sud-ouest. Un réaménagement du trottoir et des bandes cyclables du pont de la RN570 paraît plus accessible.

Il existe déjà un jalonnement partiel vers la gare. Une voie directe pourrait être signalisée par l'avenue du Monclar, le chemin du Viaduc (barrière de déchets à résorber, accessibilité à résoudre), le chemin de la digue (déchets et gravats à enlever).

De la gare TGV au pont d'Aramon au sud-ouest, l'itinéraire peut emprunter la digue (ancienne voie utilisée par les camions entre une carrière et le chantier de la ligne TGV). L'accès est ambiguë « fermé aux horaires de la déchetterie » et en même temps les barrières sont ouvertes, les rocs déplacés pour laisser passer des voitures. En présence de voitures, les vitesses peuvent être élevées.

Ainsi, la gare TGV d'Avignon bénéficierait d'une antenne nord (« ViaRhôna par Avignon centre ») et sud (jonction à Aramon)

## Plan d'action d'Avignon à Beaucaire.

Finaliser la suite de l'aménagement du pont Dalladier côté Ardèche.

Aménager l'itinéraire sur le chemin de service de la CNR entre le viaduc du TGV et le port d'Aramon

Mettre à niveau toute la signalisation de l'itinéraire d'Avignon jusqu'à Fourques puis Arles

Signaliser les antennes vers la gare TGV, vers le Pont du Gard (une fois la voie verte terminée)

Proposer une variante par les Baux-de-Provence sur le topo-guide et le site internet.

Déployer le label Accueil vélo dans les deux Départements

## 2.5.2 BEUCAIRE A ARLES

Entre Beaucaire et Fourques, l'itinéraire a déjà été balisé. La signalétique directionnelle gagnerait à être renforcée, le logo ViaRhôna et les mentions de direction et de distance ajoutés.

L'arrivée à Arles par Fourques se fait par la RD35A qui ne présente pas un intérêt majeur. L'itinéraire aurait beaucoup plus d'intérêt s'il empruntait les digues et le quai rive droite qui présente une vue magnifique sur Arles.



*Vue d'Arles depuis la digue rive ouest, une solution à privilégier*

### Traversée d'Arles

La ville d'Arles souhaite éviter le passage par le pont ancien (RD35A) en jaune sur la carte. Il est étroit et la circulation y est importante mais les vitesses sont limitées et l'itinéraire arrive au pied de la ville ancienne à laquelle on accède par la rue piétonne (rue de la République). De nombreux cyclistes locaux empruntent déjà cette voie pour accéder à la ville ou la gare.

Le passage sous l'autoroute d'Arles que la commune souhaite privilégier s'écarte du centre et n'est ni rassurant, ni agréable (odeurs, bruit, population du pont...).

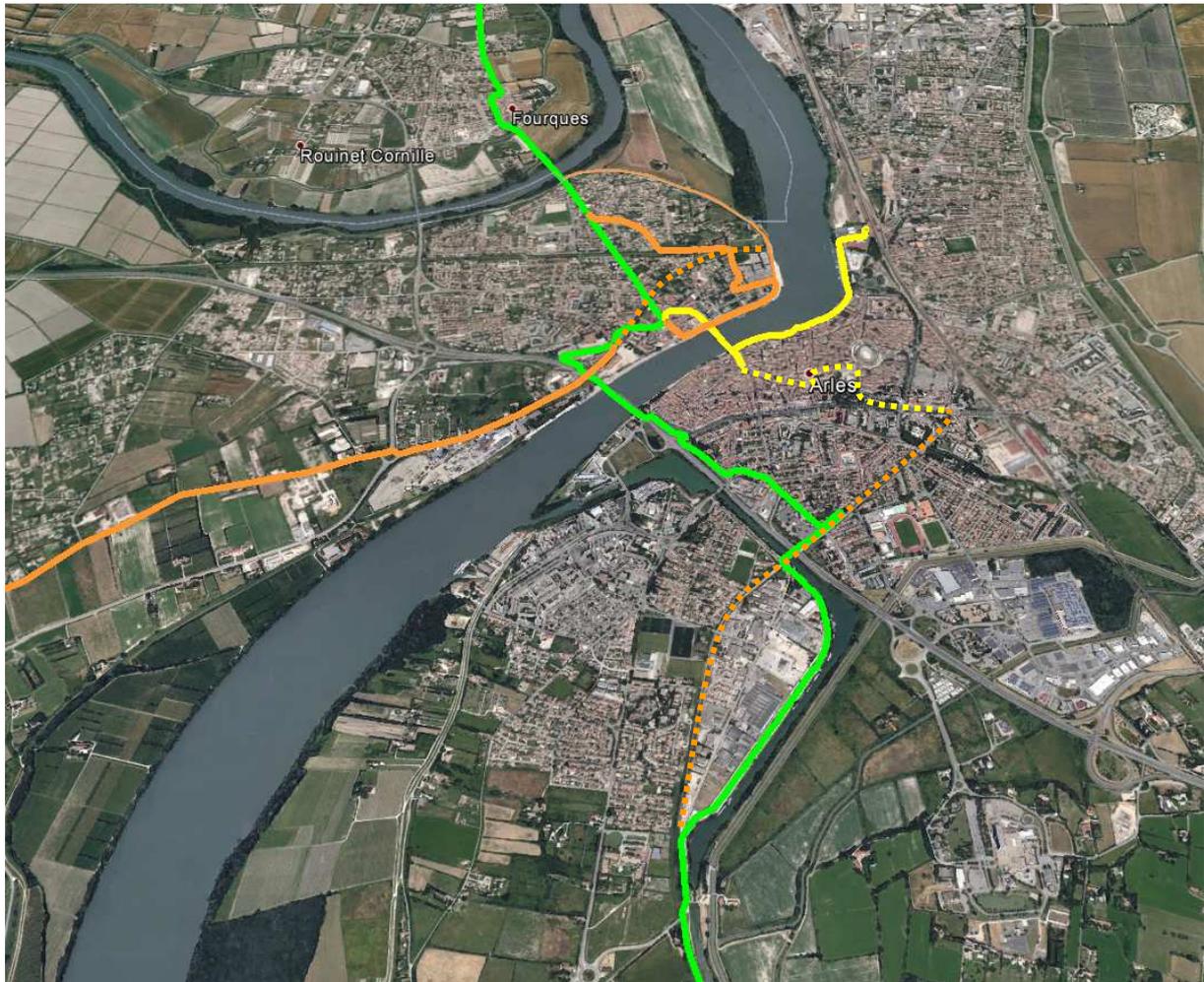
Le réaménagement d'anciennes voies ferrées en voies vertes urbaines (en orange pointillé sur la carte) présenterait en revanche un intérêt majeur à la fois pour des raisons utilitaires (dans l'axe de déplacements touristiques) et touristiques (accès au pont de Van Gogh). Rive ouest, elle offrirait aussi une solution très sécurisée de sortie de la ville. Au sud, elle rejoint directement l'aménagement cyclable réalisé le long du canal vers Port St Louis du Rhône.

### Plan d'action dans la traversée d'Arles.

Poursuivre les négociations avec le SYMAGREM pour réaliser un itinéraire d'arrivée à Arles par les digues entre Fourques et Arles.

Dans la traversée d'Arles, reconsidérer l'itinéraire choisi par la piste sous le pont de l'autoroute mal adapté à la fréquentation touristique et privilégier plutôt un itinéraire par le vieux pont et le centre historique.

Pousser la réalisation d'une voie verte urbaine sur les anciennes voies ferrées rive droite et rive gauche



*Itinéraires de traversée d'Arles : en vert, l'itinéraire validé vers Port St Louis du Rhône, en jaune continu, la proposition d'antenne vers la gare, en orange les variantes proposées, en orange pointillé, les propositions de voies vertes urbaines réutilisant les anciennes voies ferrées.*

## 2.6 ARLES A SETE

### 2.6.1 ARLES A ST GILLES

A Beaucaire, l'itinéraire initial se sépare en deux branches, l'une vers Arles et Port St Louis, l'autre vers Sète. L'itinéraire de Sète emprunte le canal de Rhône à Sète et ne passe donc pas à Arles. Cette section du canal est certes en site propre mais présente peu d'intérêt touristique et paysager avec de très longues sections rectilignes totalement coupées de leur environnement. Compte tenu du coût de et de la densité limitée d'habitants et de lits touristiques au km<sup>2</sup>, cette section ne nous semble pas prioritaire et l'itinéraire balisé vers Fourques sur des routes à très faible circulation nous semble une bonne option.

*De Beaucaire à St Gilles, des sections très rectilignes (ici une ligne droite de 10 km) assez fortement coupées de leur environnement.*



De Fourques à St Gilles, deux options ont été envisagées :

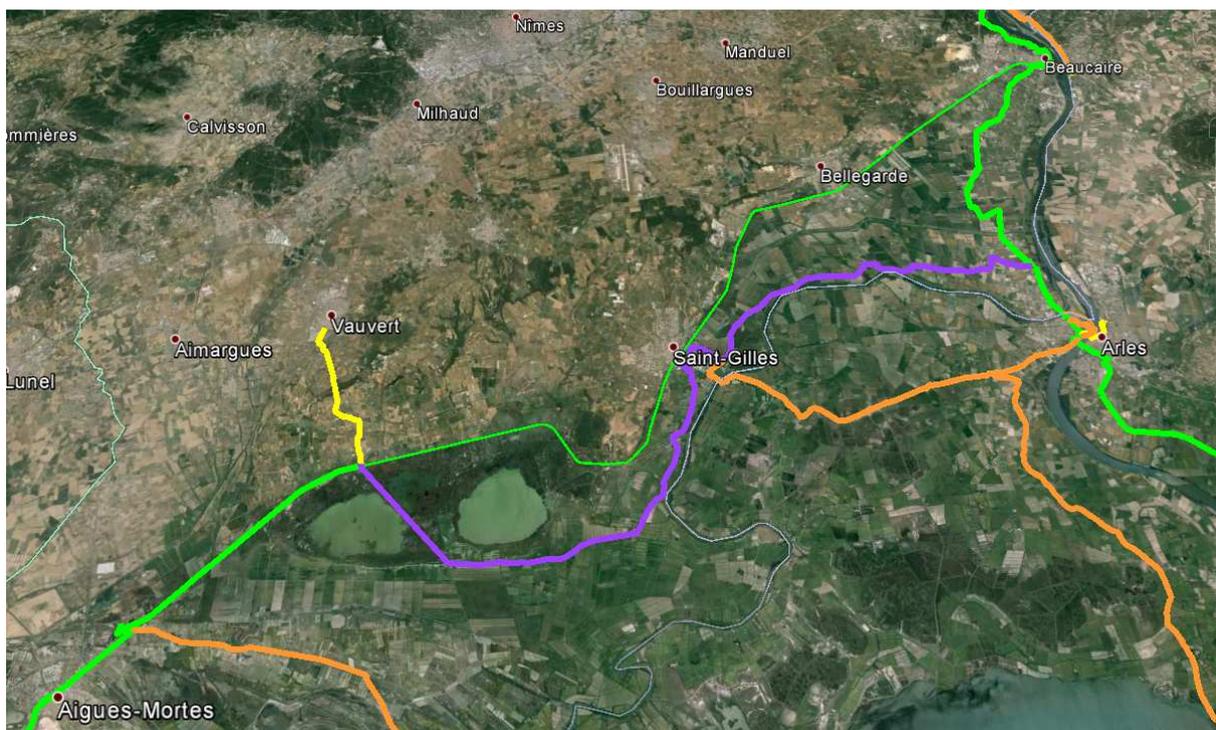
- Les Conseils Départementaux du Gard et des Bouches du Rhône ont fait le choix d'un itinéraire sur route à faible trafic côté Gard qui convient bien, même s'il oblige à faire un crochet un peu plus long pour aller à Arles.
- Une variante reste possible côté Bouches-du-Rhône. La sortie d'Arles a cependant un trafic plus important même si l'aménagement de l'ancienne voie ferrée pourrait permettre une sortie sécurisée. Sur la route de Gimeaux, même si le trafic VL reste modéré, le trafic PL est non négligeable en semaine du fait de la présence de plusieurs entreprises. Après Gimeaux le trafic est très faible. A l'arrivée à St Gilles, la traversée du petit Rhône par le pont de la RD572N et la jonction avec le canal ou la RD179 (route des Iscles) n'est cependant pas évidente et demanderait quelques aménagements.

### **2.6.2 ST GILLES A GALLICIAN**

De St Gilles à Gallician, l'itinéraire actuel par la route des Iscles (RD179) est tout à fait satisfaisant avec un trafic limité, des limitations à 70 et des panneaux « Partage la route ». Aucun aménagement de voie n'est à réaliser. Les vues sur les étangs sont limitées mais un arrêt touristique est possible au centre de découverte de Scamandre. L'itinéraire traverse des manades et on peut assister au tri des taureaux. Compte tenu de la faible densité de population et de lits touristiques et du trafic limité sur la route des Iscles, l'aménagement des bords du canal sur des sections très rectilignes n'est pas complètement prioritaire. Cette section est cependant plus dégagée que la section antérieure de Beaucaire à St Gilles.



*Le canal de St Gilles à Gallician, des sections très rectilignes*



Sections d'itinéraires entre Beaucaire et Aigues-Mortes. En vert gras l'itinéraire définitif, en vert fin l'itinéraire envisagé le long du canal. En violet la solution provisoire retenue, en orange les variantes possibles de Arles à St Gilles et au sud vers les Saintes-Maries de la Mer.

### Plan d'action de Beaucaire à Gallician.

Privilégier l'aménagement des itinéraires provisoires tout à fait convenables par Fourques (en vert épais) et St Gilles (violet) et les signaler

### 2.6.3 GALLICIAN AU GRAU DU ROI

De Gallician à Aigues-Mortes puis au Grau du Roi, les bords du canal ont été aménagés. La voie verte est de qualité. Il n'y a cependant aucun arbre et donc pas d'ombre sur 10km. Des bancs sont répartis tout du long de l'itinéraire. Autour d'Aigues-Mortes et de Gallician, une bonne signalétique de rabattement vers ViaRhôna a été mise en place.



La RD255 vers la Grande Motte pourrait être facilement aménagée. Elle est déjà dotée d'une piste mono-directionnelle côté nord et d'un cheminement sablé au sud.



Pont entre le Grau-du-Roi et la Grande-Motte : la RD a été rétréci et comprend des bordures hautes plus sécurisantes

Les aménagements se poursuivent en direction du Grau-du-Roi. L'arrivée sur le Grau-du-Roi et le franchissement du pont de la déviation (D62B) reste à terminer. La traversée du Grau-du-Roi reste à signaler par le Bd du Dr Jean Bastide au plus près des plages. La jonction avec la Grande Motte sur le pont gagnerait à être mieux identifiée dans un contexte de forte présence de piétons et de pêcheurs.

Une antenne sur petite route vers la gare de Vauvert gagnerait à être correctement signalée.

## 2.6.4 DE LA GRANDE MOTTE A PALAVAS

De la Grande-Motte à Sète, la ViaRhôna a la particularité d'être commune avec l'EV8 sur la totalité de l'itinéraire. Un comité d'itinéraire est en cours de montage sur l'EV8.

Les itinéraires sont largement avancés hors agglomération, principalement sous maîtrise d'ouvrage départementale dans le cadre du schéma directeur cyclable départemental : le Grand Travers, pistes le long de la RD59...

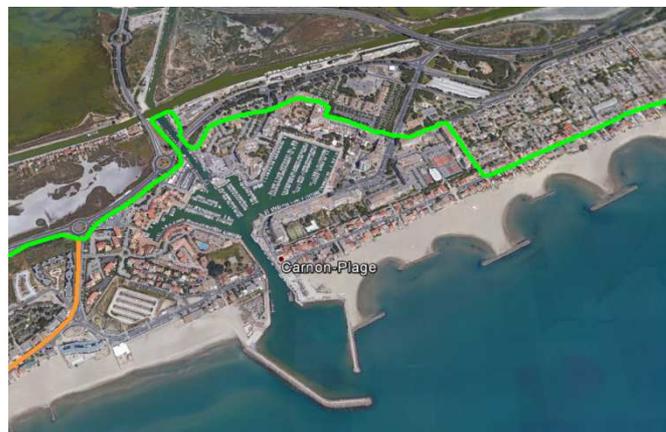
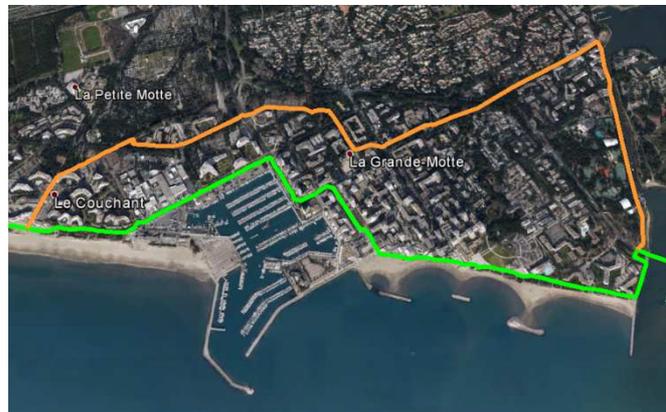
Les interruptions sont surtout présentes en agglomération sur les communes littorales où le Conseil Départemental n'intervient pas.

### La Grande Motte :

Dans la commune, M. Adoue, conseiller municipal a bien avancé sur le choix des itinéraires, a fait des propositions de tracés et d'aménagement qui pour l'instant n'ont pas encore abouti faute de mobilisation forte localement. L'itinéraire aurait tout intérêt à rester proche du port et longer la mer côté ouest en empruntant un itinéraire cyclo-piétonnier existant mais bien utilisé par les piétons et cyclistes vacanciers l'été. Un courrier officiel du comité d'itinéraire aux communes et des entretiens complémentaires avec les services techniques et les élus serait à prévoir. Dans l'attente, un itinéraire sur voiries existantes pourrait être au moins balisé. La signalisation pourrait être prise en charge à 100% par le CD.

**Carnon :** Un plan a été proposé par la commune pour rejoindre la piste cyclable le long de la RD. Il demande un élargissement d'ouvrage à 2m50. Un jalonnement a été mis en place par le CD entre Carnon et Montpellier pour accéder à la ville. Un jalonnement « Vers ViaRhôna et EV8 » gagnerait à être installé depuis la gare.

**Palavas :** La piste cyclable de la RD tangente la ville. Un jalonnement continu serait à réaliser pour offrir une meilleure continuité. Une variante traversant la commune et passant par les Maguelone serait à rajouter sur le site internet comme sur le futur topo-guide. Dans le passage de



Maguelone, une gouttière serait à installer le long de l'escalier versant ouest pour faciliter la traversée. Un panneau indiquant les horaires d'ouverture du site serait à poser en amont. Une antenne vers Montpellier serait également à jalonner depuis Palavas (accès gare TGV et pôle touristique majeur).



*La ViaRhôna/EV17 et l'EV8 dans la traversée de l'Hérault entre la Grande-Motte et Sète*



*Le site des Maguelones (photo commune de Palavas) est une variante magnifique à proposer en précisant les horaires d'ouverture et fermetures du bac et de la cathédrale.*

## 2.6.5 DE PALAVAS A SETE

**Mireval et Vic** : une continuité par le centre de la commune serait à jalonner jusqu'au bout sur petites routes.

De Vic aux Aresquiers puis à Frontignan, la piste est déjà aménagée.

**Frontignan-Sète** : la convention de superposition de gestion a été signée avec VNF pour utiliser le canal côté nord. La réhabilitation des ouvrages est prévue en décembre 2015 et la continuité de l'itinéraire pour début 2016.

Au de là de Sète vers l'ouest de Agde (hors ViaRhôna), le CD n'a toujours pas de convention de superposition de gestion complète sur le canal du midi permettant un aménagement de l'itinéraire.

### Signalisation

La charte de signalisation de la ViaRhôna devrait être adaptée au contexte particulier de l'EV8. Le Département est un peu bloqué par le souhait des partenaires communication de l'EV8 de proposer un identifiant spécifique pour la section française de l'EV8 et qui ne sera pas prêtes avant le second semestre 2016 au mieux.

Le jalonnement des antennes (Montpellier, Lunel pour la sortie de la Camargue) et des variantes (centre de Palavas et Maguelone) est bien à prendre en compte.

### Services touristiques

**Hébergements** : Une des difficultés principales tient au manque de capacités d'hébergement à la nuitée en pleine saison dans toutes les gammes d'hébergement. Des rencontres avec les gestionnaires de campings seront nécessaires pour imaginer des espaces réservés à l'itinérance en saison, proposer un espace couvert de type préau.

**Transports en commun** : Le retour en train depuis Sète est également problématique compte tenu de la saturation de la ligne entre Sète et Montpellier. Comme pour le reste de la ViaRhôna l'intérêt de cars spécialisés avec remorque est à regarder de près.

**Site internet et topo-guides** : en plus de la signalisation de terrain, les itinéraires provisoires doivent bien être identifiés sur le site internet et sur un futur topo-guide.

### Plan d'action sur le département de l'Hérault.

Une solution provisoire de continuité est possible sur tout l'itinéraire à court terme. La principale difficulté va tenir dans la coordination des traversées de communes que le Conseil départemental ne souhaite pas assumer.

Le Comité d'itinéraire doit saisir officiellement les communes littorales de la Grande-Motte, Carnon et Palavas pour parvenir à l'identification d'un itinéraire définitif et provisoire à baliser.

Une fois cet itinéraire identifié, les communes pourraient confier la réalisation au Conseil départemental pour garantir une meilleure efficacité de la mise en œuvre.

## 2.7 ARLES A PORT ST LOUIS

### 2.7.1 ARLES AU BAC DU BARCARIN

La voie verte de la digue commence à 2.5km du centre d'Arles. Comme mentionné plus haut, l'aménagement de l'ancienne voie ferrée en voie verte urbaine présenterait un véritable intérêt pour les résidents comme pour les touristes.

Cet équipement permettrait d'offrir aux touristes un itinéraire d'accès au pont immortalisé par Van Gogh sur le canal.



La voie verte sur sa partie réalisée souffre d'un déficit d'entretien latéral de la végétation. Quelques barrières inutiles et potentiellement dangereuses pourraient être retirées. Plusieurs régimes de priorité sur des intersections avec des chemins agricoles seraient à revoir en donnant la priorité à la voie verte.

La signalétique est bien en place mais il manque des RIS, des points d'eau et des espaces ombragés.

L'itinéraire rejoint ensuite la RD35 vers Port St Louis. Dans l'attente des signatures de convention de superposition de gestion ou de solution alternative avec le SYMAGREM, la liaison avec Port St Louis du Rhône (3.5 km) reste extrêmement problématique avec un fort trafic et un taux de poids lourds élevé sans accotement revêtu.

Une piste cyclable bi-directionnelle donne accès à la plage Napoléon mais aucun fléchage de mentionne la présence de la ViaRhôna. L'office de tourisme note pourtant l'affluence de touristes à vélo, notamment anglais, allemands et suisses.

Aucune solution de retour n'est actuellement possible en transport en commun et la liaison avec la gare de Fos s'avère en l'état non envisageable.

### 2.7.2 VARIANTES PAR LA CAMARGUE

Compte tenu de l'intérêt absolument majeur de la Camargue pour l'itinéraire, une variante par la Camargue, l'étang de Vaccarès, la Digue à la Mer et les Saintes-Maries nous paraît absolument indispensable. Elle ne demande aucun aménagement particulier en dehors de 300m d'aménagement d'accotements sur la RD570 entre la Dougue de Gimeaux et la Route de la Dougue. Le revêtement de la Digue à la Mer n'est pas fameux mais reste tout à fait acceptable compte tenu de l'intérêt majeur du site. La circulation automobile gagnerait à être limitée sur tout la partie est de la digue.



*La Digue à la Mer, un revêtement acceptable, y compris pour des pneus relativement fins*      *Un patrimoine naturel absolument exceptionnel*

A l'ouest des Saintes-Maries, l'itinéraire emprunte la RD38, franchit le Petit Rhône sur le bac du sauvage puis rejoint la RD58, peu agréable sur 10 km mais dotée de larges bandes cyclables. Sur cette section il est dommage que l'itinéraire ne puisse passer sur les digues des salines (terrains privés des salines) pour rejoindre le Mas du Bosquet puis Aigues-Mortes, il s'agirait d'un itinéraire absolument exceptionnel.

#### **Plan d'action sur l'itinéraire Port St Louis**

Prévoir dans l'immédiat une variante Camargue du bac du Barcarin à Aigues Mortes tant que la jonction à Port St Louis n'est pas sécurisée.

Poursuivre les négociations avec le SYMAGREM pour réaliser la jonction.

Promouvoir l'aménagement des anciennes voies ferrées en voies vertes dans Arles.

Améliorer l'entretien de la partie réalisée au sud d'Arles, implanter des aires d'arrêt

## 3. PROPOSITIONS SUR LES INFRASTRUCTURES

Le point 2 a permis de faire le point par sections, ce point 3 propose une approche transversale de synthèse sur l'ensemble de l'itinéraire.

### 3.1 SYNTHÈSE SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'ITINÉRAIRE

L'objectif commun du Comité d'itinéraire est d'aboutir à la réalisation d'un itinéraire provisoire dès 2016 et ce pour plusieurs raisons :

- Les cyclistes loisirs, utilitaires, sportifs, itinérants sont déjà là le long de l'itinéraire et se débrouillent tant bien que mal. On les retrouve parfois sur la RN7.
- La déception est parfois perceptible sur les réseaux sociaux. La promesse client n'est pas encore tenue et remet en cause les efforts de promotion du COTECH services et promo.
- Et ce, alors même qu'il existe des solutions acceptables au regard du cahier des charges EuroVelo et de la promesse client
- Nous avons tous une exigence « morale » de sécurité à guider les usagers vers ces solutions acceptables
- De plus, l'expertise EuroVelo 17 et l'intégration de l'itinéraire dans le réseau européen pourrait s'avérer négative si nous ne pouvons proposer des solutions acceptables à un horizon court. Un avis négatif retarderait d'au moins 3 ans l'entrée de l'itinéraire dans le réseau.

#### 3.1.1 ETAT D'AVANCEMENT ET PLANIFICATION DE L'ITINÉRAIRE : LES POINTS ESSENTIELS

La quasi-totalité de l'itinéraire est actuellement programmée, tous les maîtres d'ouvrages sont engagés dans la réalisation de l'itinéraire définitif ou de l'itinéraire provisoire mais quelques points majeurs posent encore problème et seront à surveiller pour une ouverture de l'itinéraire dès 2016 :

1. **Rive sud du Léman** : sur les 109 km de l'itinéraire de St Gingolph à St Julien en Genevois, plusieurs sections importantes empruntent des routes avec un niveau de trafic élevé
2. **Passerelle de la Balme** : les études environnementales sont en cours et devraient se prolonger sur l'année 2016. La passerelle devrait être réalisée courant 2017. Des solutions provisoires (signalisation, réduction de vitesse) seront proposées sur la route existante
3. **Pont de Lagnieu** : les études doivent être engagées par le Conseil Départemental de l'Isère en collaboration avec l'Ain. Plusieurs scénarios (CVCB, encorbellement, itinéraire provisoire rive gauche) doivent être avancés rapidement.
4. **CC Portes Dauphinoises de Lyon St Exupéry** (17 km) : les communes n'ont pas encore décidé de prendre ou non la maîtrise d'ouvrage entre Chavanod, Anthon et Villette-d'Anthon. Un itinéraire sur route demandant peu d'investissement a été identifié et validé par les communes. A défaut, le Conseil départemental de l'Isère devrait pouvoir prendre la maîtrise d'ouvrage.
5. **Sud de Lyon** (24 km) : Il s'agit du point le plus sensible de tout l'itinéraire où aucune solution de continuité provisoire rapide et acceptable n'a été identifiée. Plusieurs actions urgentes doivent être menées de front :
  - Mener des études complémentaires (options de Gerland à la Maison de l'Eau, franchissements du Rhône, études environnementales entre Pierre-Bénite et Vernaison), prendre une décision rapide sur le choix des itinéraires définitifs et provisoires
  - Trouver un maître d'ouvrage dans le secteur de la CC du Pays d'Ozon.
  - Indiquer sur le site et le topo-guide un itinéraire conseillé pour les plus aguerris rive droite par Pierre-Bénite puis la RD315

- Indiquer les horaires auxquels les TER non saturés peuvent être empruntés de Lyon à Vienne ou Givors
  - Soutenir la création d'une navette fluviale de Lyon à Vienne portée par un opérateur privé
6. **Le Pouzin-Baix-Cruas** (10 km) : Assurer une continuité en finalisant le passage sur la Payre (programmé) et en engageant rapidement les acquisitions foncières le long de la voie ferrée au sud de Baix (portage CC Barrès-Coiron).
  7. **Sud de Viviers** (3.4 km) : privilégier et signaler un itinéraire par les petites routes existantes et non par la RD86 trop dangereuse et sans intérêt.
  8. **Pont Dalladier à Avignon** : Terminer l'aménagement du pont Dalladier côté Gard pour assurer une continuité de l'itinéraire.
  9. **Arrivée à Port St Louis du Rhône** (3.5 km) : Continuer les négociations avec le SYMAGREM pour trouver une solution de continuité le long du Rhône jusqu'au centre de la commune. Dans l'immédiat, proposer une variante par la Camargue du bas du Barcarin jusqu'à Aigues-Mortes.
  10. **Traversée des communes littorales de l'Hérault** : Même si les solutions de traversées définitives et provisoires sont à peu près connues, aucune des grandes communes littorales de l'Hérault n'a encore pris la maîtrise d'ouvrage de l'itinéraire sur son territoire et le Conseil Départemental ne la prendra pas. Une saisie par le comité d'itinéraire et une rencontre avec les élus des communes sont donc urgentes.

### 3.1.2 PROPOSITIONS D'ITINERAIRES PROVISOIRES

Des itinéraires provisoires ont été proposés sur toutes les sections où l'aménagement des itinéraires définitifs risque de prendre du temps pour des raisons de délais de signature de conventions de superpositions de gestion (Symagrem), d'acquisitions foncières (Barrès-Coiron), d'études environnementales (La Balme, sud de Lyon), de maîtrise d'ouvrage (Portes Dauphinoises de Lyon St Exupéry, Pays d'Ozon) ou de coût d'aménagement.

Certains itinéraires provisoires sur petites routes dans des secteurs de faible densité où la fréquentation de voies vertes peut être faible (Beaucaire-St Gilles) peuvent très bien convenir pour assurer la continuité de l'itinéraire.

### 3.1.3 VARIANTES, ANTENNES, AUTRES GRANDS ITINERAIRES ET BOUCLES LOCALES

#### Les antennes

Les antennes vers les centre-bourgs, les sites d'intérêt touristiques et les gares sont des éléments essentiels à l'itinéraire et doivent en faire intégralement partie. Nous avons proposé (en jaune sur le fichier cartographique) de nombreuses antennes en privilégiant des solutions ne demandant pas d'investissements trop importants. Sur les gros pôles comme Montélimar, des antennes sud et nord ont été proposées. Les antennes vers les gares sont des éléments essentiels du programme d'ensemble. Des compléments peuvent évidemment y être ajoutés à l'initiative des maîtres d'ouvrages. Les distances d'antennes à prendre en compte sont fonction de l'intérêt des pôles : 1 à 2.5 km pour les centre-bourgs pourvus de commerces et d'hébergements, 10 km pour les gares dans des secteurs mal desservis, jusqu'à 20 km pour des sites touristiques vraiment majeurs.

Les antennes doivent être systématisées vers les gares. Certaines peuvent être même longues (10 km voire plus) quand la voie ferrée ne longe pas l'itinéraire : Pont-de-Beauvoisin, Ambérieu, le Péage-de-Roussillon, Avignon TGV, Lunel, Montpellier...

Certains grands sites touristiques auraient vocation à faire l'objet d'une antenne, même longue d'une dizaine de kilomètres : Pont du Gard par l'ancienne voie ferrée (10.5 km) depuis Montfrin. La question peut se poser pour des antennes plus longues comme la Grotte Chauvet (27 km) depuis Bourg-St-Andéol, Nîmes depuis St Gilles (20.5 km)... Ces dernières n'ont pas été intégrées au travail de terrain mais font l'objet de réflexion au sein des Départements.

En Rhône-Alpes, la signalisation des antennes vers les gares et les centre-bourgs est prise en charge dans le cadre de la ViaRhôna.

270 km d'antennes ont été étudiées lors de la présente mission.

### **Les variantes**

Sur la plupart des grands itinéraires implantés depuis plusieurs années en France, l'itinéraire principal s'enrichit rapidement de variantes permettant de valoriser plus largement le territoire, d'autres sites touristiques, d'ouvrir de nouvelles possibilités d'hébergements dans un contexte de manque, de proposer plusieurs types d'itinéraires selon les cibles (plus courtes avec une fréquentation un peu plus élevée pour les plus aguerris, plus longues mais plus tranquilles quitte à avoir un revêtement moins roulant pour d'autres). C'est notamment le cas tout le long de la Loire entre Orléans et Nantes.

Les possibilités de variantes sont nombreuses le long de l'itinéraire en rive droite ou en rive gauche, notamment :

- La V63 Chanaz-Chambéry-Grenoble peut être considérée comme une grande variante à la ViaRhôna dans sa partie amont. La signalisation fait encore défaut en Isère alors même que l'itinéraire est bien identifié.
- Dans l'entrée (canal de Jonage, canal de Miribel) et la sortie de Lyon (par St Fons ou Pierre-Bénite), plusieurs solutions seront sans doute nécessaires pour répondre quantitativement à la demande
- Dans la Drôme et l'Ardèche, les variantes sont quasi systématiques sur chacune des rives
- Dans le Gard et le Vaucluse des variantes sont également possibles sur la rive droite de Pont-St-Esprit à Caderousse et de Caderousse à Avignon.
- D'Avignon à Arles, la variante par les Baux-de-Provence serait vraiment à prendre en compte et peut être opérationnelle très rapidement avec juste une meilleure sécurisation de la raversée de la Durance
- Dans la partie littorale, la variante par la Camargue et les Saintes-Marie-de-la-Mer nous paraît essentielle compte tenu de son intérêt patrimonial exceptionnel.

Ces variantes permettent de proposer des boucles locales. Elles s'en distinguent dans la mesure où elles s'adressent d'abord aux touristes itinérants qui ont le choix d'emprunter une rive ou une autre tout en continuant leur itinéraire.

Elles offrent également des solutions de continuités en cas de travaux ou en cas de crue, comme ça a été le cas pendant le printemps 2015 en Ardèche.

Elles ne sont pas co-financées par les Régions et la CNR qui préfèrent se concentrer sur l'itinéraire principal mais peuvent se développer à l'initiative des EPCI et des Conseils Départementaux. Leur mode de traitement peut différer un peu de l'itinéraire principal en terme de revêtement notamment.

### **Les boucles de découverte**

Sur des territoires présentant un intérêt touristique marqué, la réalisation de boucles de découverte vient compléter l'offre de la ViaRhôna et permet de développer une pratique du tourisme à vélo en boucle fixe qui s'appuie sur la forte notoriété de l'itinéraire principal. Sur la Loire à Vélo, le Pays des Châteaux à côté de Blois dans le Loir-et-Cher, a su tirer partie du passage de l'itinéraire en réalisant un réseau d'une dizaine de boucles de 15 à 35 km articulées à la Loire à Vélo. Leur fréquentation par du tourisme à vélo en séjour fixe permet de doubler la fréquentation de la Loire à Vélo apportée par l'itinérance. La majorité des boucles doit être de niveau vert et bleu de difficulté (voir classification).

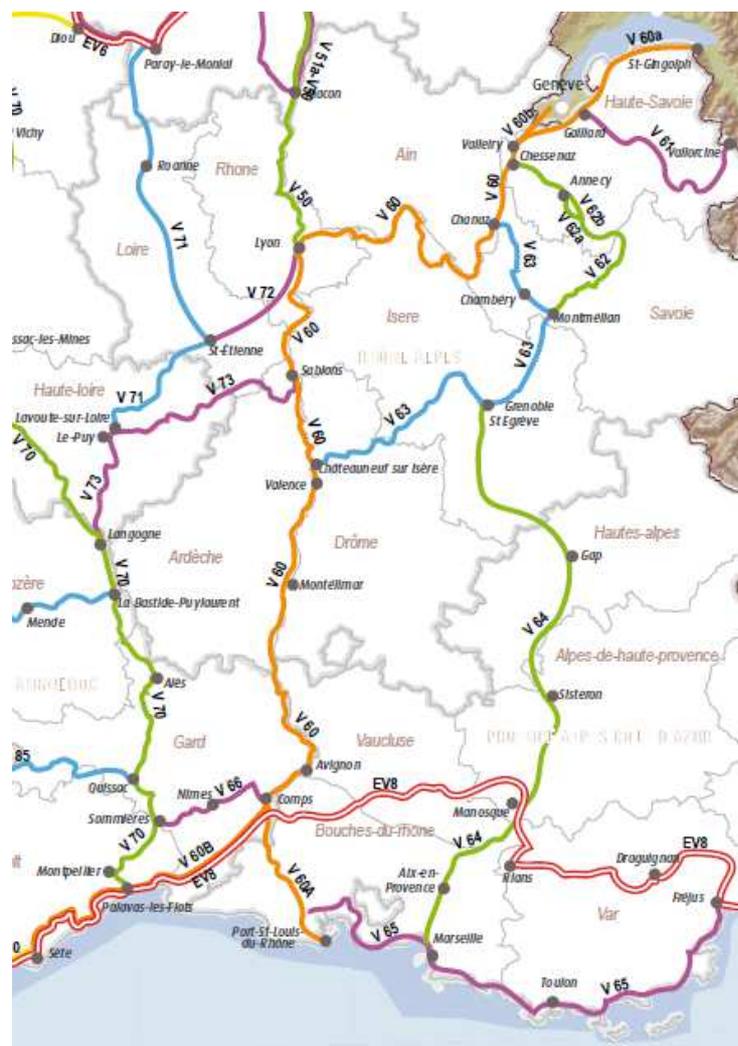
Ces réseaux doivent présenter un relief modéré. De nombreux territoires le long de la ViaRhôna peuvent correspondre à ces caractéristiques : la Chautagne, certaines parties du Bugey (Marais de Lavours), du Nord Isère (réseau d'itinéraires et potentiel d'anciennes voies ferrées), la Camargue et bien d'autres secteurs à relief modéré. Le Vélo à Assistance Electrique (voir phase 2 de la mission) a l'intérêt d'ouvrir ces boucles sur des territoires d'accès plus difficiles : Pilat, montagne Ardéchoise...

L'aménagement de ces réseaux de boucles relève pleinement du rôle des intercommunalités. Un système de numérotation de couleur vient préciser leur niveau de difficulté.

### L'articulation avec les autres grands itinéraires nationaux, régionaux ou locaux

La ViaRhôna croise de nombreux itinéraires des schémas européens, nationaux, régionaux ou départementaux :

*Extrait de la carte du schéma national*



**Itinéraires européens :** la ViaRhôna est commune à l'EV8 entre Sète et Avignon. Des principes de signalisations devront être arrêtés.

**Itinéraires nationaux :** La ViaRhôna croise de nombreux itinéraires nationaux comme la vallée de l'Arve (V61), les itinéraires du lac d'Annecy (V62) et de la véloroute de l'Isère (V63) qui représentent des variantes à la ViaRhôna de Chessenaz ou Chanaz à Pont de l'Isère, la vallée de la Saône (V50), la vallée du Gier vers St Etienne (V72), l'ancienne voie ferrée d'Annonay vers le Puy, la V66 vers Nîmes et Sommières, l'itinéraire des Deux Mers (V80) par le canal du Midi, et enfin la véloroute littorale (V65) le long de la côte Méditerranéenne.

**Itinéraires départementaux :** ils sont également très nombreux avec des schémas directeurs cyclables réalisés par la quasi-totalité des Départements traversés par la ViaRhôna : Haute-Savoie, Savoie, Isère, Rhône, Loire, Ardèche, Drôme, Gard, Vaucluse, Bouches-du-Rhône et Hérault.

Les itinéraires départementaux existants ou en projets sont denses dans la partie centrale : vallée de la Drôme (en cours d'aménagement), Galaure, Herbasse, Jabron, Eygues à l'étude côté Drôme, Eyrieux (Dolce Via), voie douce de la Payre côté Ardèche.

Ces itinéraires peuvent constituer dans certains cas des variantes, des voies d'accès à la ViaRhôna. Leur bonne articulation à la ViaRhôna au travers d'une signalétique claire (RIS + panneaux directionnels avec mentions et distances) est indispensable. Dans les cas où elles pourraient constituer des variantes (V63) ou des antennes pour découvrir un site important, ils gagneraient à figurer sur le site internet voire le topo-guide de la ViaRhôna.

Le site internet ViaRhôna en marque blanche permet de bien articuler la promotion de l'offre de grands itinéraires et l'offre territoriale d'une Région ou d'un Département, en ne saisissant qu'une seule fois une information pouvant se retrouver sur plusieurs sites (national, grands itinéraire, territoire).

### **Plan d'actions antennes, variantes et boucles**

Les antennes vers les gares, les centre-bourgs et les sites touristiques font partie intégrante de la ViaRhôna et sont indispensable à l'optimisation de la fréquentation et des retombées économiques. Leur aménagement et leur signalisation doivent faire partie du programme des maîtres d'ouvrages en privilégiant des itinéraires existants.

Les variantes en rive droite ou gauche doivent venir enrichir progressivement l'itinéraire sur le plan des services et de l'intérêt touristiques. Elles doivent être du ressort des Départements et des Intercommunalités.

Les boucles (retour au point de départ) permettent de maximiser les retombées et l'effet d'appel des grands itinéraires pour des touristes à vélo en séjour fixe. Elles sont du ressort des intercommunalités. L'offre doit être surtout ciblée sur les niveaux de difficulté vert et bleu (15 à 35 km, dénivelé limité).

Enfin les autres grands itinéraires européens, nationaux et départementaux doivent être bien articulés à la ViaRhôna par une signalisation directionnelle, les RIS aux points de jonction, leur mention sur les topo-guides, cartes et sites internet.

## 3.2 LA SECURITE DE L'ITINERAIRE

### **3.2.1 RAPPELS DES CAHIERS DES CHARGES**

#### **Cahier des charges du Schéma national**

Le cahier des charges du schéma national de véloroutes et voies vertes publié le 5 janvier 2001<sup>1</sup> précise les principales règles techniques des véloroutes et voies vertes :

- Utilisation de voies vertes sur des chemins de services le long des canaux, chemins forestiers, chemins d'exploitation, de voies à faible trafic (maximum 1000 véhicules/jour), de zones 30, de pistes cyclables. Le cahier des charges tolère l'utilisation de bandes cyclables sur des axes plus importants à titre provisoire et sur des distances limitées quand aucune autre solution n'est possible.
- La largeur souhaitable est de 3m minimum, avec une tolérance à 2m50 sur certaines sections mais une largeur augmentée en approche d'agglomération.
- La déclivité maximum est de l'ordre de 3%, sauf exceptionnellement plus sur des courtes distances pour franchir un obstacle et dans les zones de montagne.
- Le revêtement doit permettre de rouler en toute sécurité même en cas de pluie. En pratique il n'exclue pas des revêtements stabilisés non bitumineux.
- Les traversées des routes principales doivent permettre un passage en deux temps avec un îlot central.

#### **Cahier des charges EuroVelo**

La certification EuroVelo des itinéraires porte sur 4 thématiques :

---

<sup>1</sup> Cahier des charge national des VVV :

[http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions\\_services/tourisme/territoires/cahier-des-charges.pdf](http://www.entreprises.gouv.fr/files/files/directions_services/tourisme/territoires/cahier-des-charges.pdf)

- Infrastructure, signalisation, accessibilité en transports en commun, comptent pour 65% dans la pondération globale
- Services (hébergement, restauration, location, réparation, réservation d'offre à forfait), 20%
- Promotion (site, carte, topo...), 15%

Les étapes (habituellement de 30 à 90 km) et itinéraire dans son ensemble doivent atteindre plusieurs critères :

- Réponse à tous les critères de base
- Réponse aux critères principaux : 70% du linéaire doit correspondre à ces critères
- Réponse à au moins 50% de la note maximale sur chacune des étapes et à 60% de la moyenne sur la totalité de l'itinéraire.

	Schéma national de VVV	EuroVelo		
		Base	Principal	Complémentaire
Continuité	Continuité physique du tracé	Continuité physique du tracé		Pour tous les usagers compris remorques, tandems...
Trafic	Max 1000 véh/j	50% max d'une étape sur voie à fort trafic (>4000 véh/j) et 25% de l'ensemble de l'itinéraire 10% max d'une étape >10'000 véh/j >30km/h sans bande ou piste	10% max d'une étape >4000 véh/j >30km/h sans accotement	
Revêtement	Rouler en toute sécurité même en cas de pluie			Revêtement adapté aux vélos de courses
Pentes	Max 3%	Aucune section >1000m de dénivelé		Aucune section avec plus de 5 km à 6%

Le cahier des charges EuroVelo donne un peu plus de souplesse que le cahier des charges national et offre une vision plutôt pragmatique de l'itinéraire allant dans le sens d'une signalisation complète et rapide de l'itinéraire en tolérant des sections courtes à trafic élevé, à améliorer progressivement.

L'itinéraire ViaRhôna, avec les réalisations prévues en 2016, répond à tous les critères de base, critères principaux et complémentaires de l'infrastructure.

Même la section Lyon – Vienne (36 km au plus court par l'itinéraire provisoire rive droite) reste dans le critère de base de 50% maximum de voie à fort trafic sur une étape (12 km à fort trafic sur la RD315 entre 5600 et 7350 véh/jour) et 10% à très fort trafic (3.5 km à 15000 véh/jour dans la traversée de Pierre-Bénite mais en zone 30 et/ou avec des bandes cyclables).

C'est la seule étape à ne pas pouvoir rentrer dans le critère principal d'un maximum de 10% de l'étape à moins de 4000 véh/j. Toutes les autres étapes, y compris l'étape Avignon / Arles avec 2 km de RD2 à 8800 véhicules par jour entre le viaduc du TGV et Aramon, et l'étape Arles / Port-St-Louis-du-Rhône avec 3.5 km à plus de 4000 véh/jour restent dans le cahier des charges EuroVelo.

### 3.2.2 LES POINTS NOIRS DE SECURITE

Les points noirs de sécurité de l'itinéraire ont été évoqués plus haut. A horizon 2016, après réalisation des aménagements provisoires, prévus, 3 catégories de points noirs restent à priori à traiter :

Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3
<p><b>Franchissement de la Balme (73)</b> : études et financement calé, prévu en 2017</p> <p><b>Pont de Lagnieu (38/01)</b> : à approfondir par le CD38</p> <p><b>Sortie Sud de Lyon</b> : à approfondir d'urgence, MO à caler sur le Pays d'Ozon</p> <p><b>Pont Dalladier</b> à Avignon côté Gard : en cours d'instruction</p> <p><b>Arrivée sur Port-St-Louis</b> : négociations avec le Symagrem à poursuivre</p>	<p><b>Liaison Anthon/Villette d'Anthon</b> le long de la RD55 : à traiter par le CD38</p> <p><b>Passage de la Payre et liaison avec Mornas</b> RD86 (07) : acquisitions en cours, travaux programmés sur la Payre</p> <p><b>Giratoire RN86/RD63/RD44 au bout du pont de Pont St Esprit (84)</b> et giratoire d'accès à la RD225/chemin du Perigord au <b>Pontet (84)</b> : à traiter avec les aménagements 2016</p>	<p><b>Motz-Chindrieux (73)</b> : solution validée par le CD et la commune</p> <p><b>Sortie sud du Pont de Loyettes (38)</b> au rond point de Chavanoz : solution proposée par la CC de l'Isle Crémieu</p> <p>Entrée nord de Valence</p> <p><b>Entrée nord d'Avignon</b> : solution voie verte à étudier par l'Agglomération d'Avignon</p> <p><b>Traversée de la Grande-Motte</b> : solution proposée à mettre en oeuvre</p>

### 3.2.3 LES MODES DE TRAITEMENT DES INTERSECTIONS

Le mode de traitement des intersections est assez hétérogène. Plusieurs remarques peuvent être formulées après avoir parcouru l'ensemble des itinéraires :

**Régime de priorité** : l'itinéraire perd trop souvent la priorité, y compris dans des intersections avec des chemins agricoles privés, des parkings ou des voies ayant un trafic nettement plus faible que la ViaRhôna (moyenne de 50'000 usagers/an soit 250/j en moyenne pendant la saison).

Sauf cas particulier, la ViaRhôna doit garder la priorité sur les voies privées et les voies à faible trafic. Le régime de priorité doit être clairement matérialisé.



*Garder le régime de priorité à la voie cyclable sur une entrée de parking*



*Idem sur une entrée de parking : matérialiser le passage de la voie verte*

### **Cédez le passage plutôt que stop pour faciliter la prise d'équilibre :**

De même, l'usage du stop est beaucoup trop répandu. Le fait d'avoir à s'arrêter entraîne un redémarrage avec un équilibre plus précaire et une plus faible vitesse de traversée. La pose d'un cédez le passage quand la visibilité réciproque est bonne est plus appropriée que celle d'un stop.



*Fin de voie verte et arrivée sur une voie de desserte : garder le régime de priorité à la VV, au pire remplacer le stop par un cédez-le-passage*



*Intersection avec une voie à trafic modéré à l'approche d'une autre intersection : privilégier un cédez le passage*

### **Traversée séquencée par des îlots**

Dans la traversée de routes à plus forte circulation (>4000 véhicules/jour) et à vitesse élevée (régime 70 ou 90 km/h), la traversée doit être séquencée par des îlots pour faciliter la reprise d'information. L'îlot, les aires de départ et d'arrivée doivent être suffisamment importants pour permettre à des groupes de traverser sans être contraint de stationner sur la chaussée.

### **Rayons de giration**

De même, les rayons de giration aux intersections doivent être suffisamment importants pour permettre un redémarrage rapide. Dans le cas présenté ci-dessous, le redémarrage à angle droit après un arrêt n'est pas recommandé. Il est plus difficile pour des cyclistes moins aguerris.



*Intersection avec une voie riveraine : privilégier un cédez le passage, supprimer le poteau et reprendre le rayon de giration*

### **Position des barrières**

La traversée d'une voie à fort trafic ou la réinsertion des cyclistes sur une voie principale nécessite des conditions de redémarrage suffisamment facile et à plusieurs. Nous aurons à revenir sur le filtrage des

accès mais les barrières doivent être suffisamment éloignées de l'intersection (5m au moins) avec zone de stockage de départ et d'arrivée importante pour permettre une traversée fluide à plusieurs.

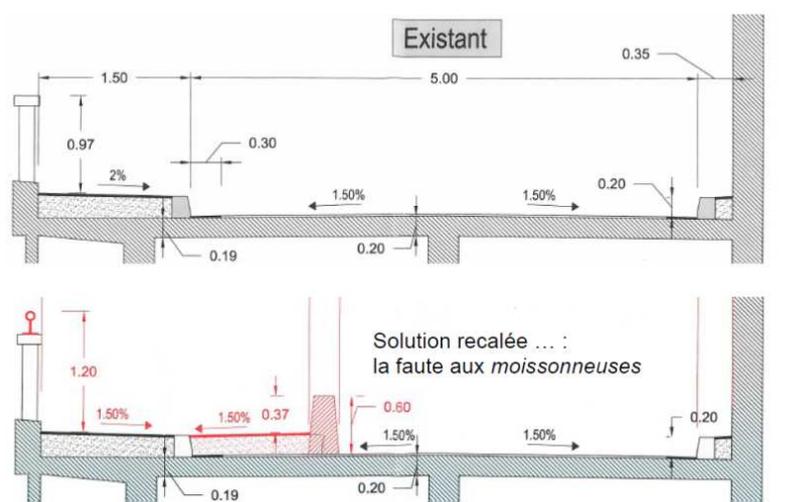
### 3.2.4 LES MODES DE TRAITEMENT DES FRANCHISSEMENTS

Les franchissements de cours d'eau, du Rhône à des petits affluents, des voies routières ou ferroviaires sont fréquents le long de la ViaRhôna. Ces points ont fait l'objet d'une fiche technique véloroutes voies vertes « ouvrages d'art » de la MN3V déjà un peu ancienne (2002).

Depuis, les maîtres d'ouvrages ont souvent trouvé des solutions pragmatiques pour y parvenir. Elles complètent bien les premières approches. Le Conseil Départemental de la Drôme a présenté son expérience de traitement dans un document présenté aux rencontres des Départements Cyclables 2015. Le Conseil Départemental de la Savoie a également eu à comparer toutes les solutions pour le franchissement de la Balme et à présenté ses solutions aux mêmes rencontres.

#### Passage sur trottoir

Le passage sur trottoir avec rétrécissement de chaussée est une solution simple et peu coûteuse. Elle peut se faire en mettant en place ou non un alternat. Dans les cas présentés, l'approche pragmatique mise en œuvre par le CD de la Drôme fonctionne bien avec un impact limité sur le trafic et un coût modéré.



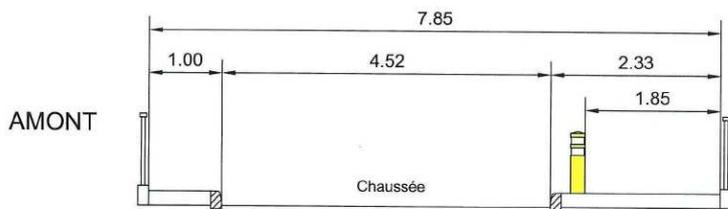
#### Piste sur trottoir avec mise en alternat de la chaussée.

Proposition CD26 sur le pont barrage routier de Chateauneuf  
 Une solution adaptée à des trafics pas trop élevé (ici 1300 véhicule/jour) et à une section en alternat suffisamment courte (400m).

Une zone intermédiaire de stockage (photo) peut permettre un croisement. Attention à prendre en compte les engins larges : la solution finale (photo) est celle d'une chaussée de 3m70 sans bordure haute de trottoir.



Schéma et photo, Pascal-Eric Chomel, CD26



### Piste sur trottoir

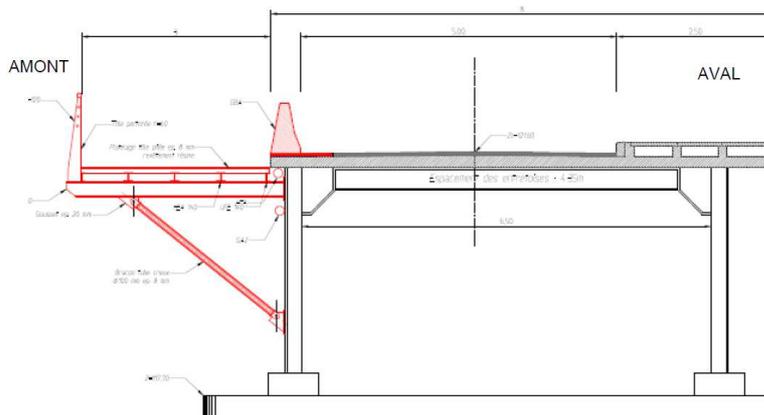
Proposition du CD26 sur le pont barrage de la Roche-de-Glun.

Le CD26 a également proposé des pistes sur trottoir élargi avec un rétrécissement de chaussée à 4.5m sans alternat malgré une fréquentation importante de plus de 7000 véhicules par jour.

*Schéma et photo, Pascal-Eric Chomel, CD26*

### Passage en encorbellement

A terme, l'aménagement sur trottoir doit laisser place à un encorbellement dont le coût est de 7.3 k€/ml



### Encorbellement d'un pont routier (projet CD26)

La réalisation en encorbellement de 3m par une structure légère a un coût non négligeable de 1.1 M€ pour 150m soit **7300€/ml**

*Schéma et photo, Pascal-Eric Chomel, CD26*



### Estacade sur le Rhône

Dans la traversée sud de Valence, le CD26 a réalisé une estacade le long du Rhône en contrebas de l'autoroute A7.

Pour un coût de 1.3M pour 300m soit **4300€/ml**

## Chaussée à Voie Centrale Banalisée

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives. La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

La CVCB est réglementaire en milieu interurbain. Le plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA) prévoit de l'introduire dans la réglementation pour le milieu urbain.

Le Conseil Départemental de la Drôme a mis en place cette solution sur le pont de la Roche de Glun et cet aménagement a fait l'objet d'une évaluation réalisée avec le concours du CEREMA.



Source photo : CETE Lyon



Source photo : CETE Lyon



Source photo : CETE Lyon

### Aménagement d'une CVCB à la Roche de Glun par le CD26

Le site a un trafic de 6900 véhicules (8000 en semaine) dont 320 PL (4%) avec une vitesse V85 de 66km/h.

Le trafic de cycliste est de 120 vélos par jour en semaine et 200 le week-end (juin 2013)

Le pont est relativement court (350m) dont 175m avec une configuration avec une largeur centrale de 3.7 m. Il a un caractère très bombé avec une faible visibilité.

L'analyse menée avant, juste après l'implantation et un an après ont montré une bonne appropriation de l'espace et un bon niveau de satisfaction des cyclistes. Aucune accidentologie n'a été relevée depuis l'aménagement du dispositif. Les usagers utilisent l'aménagement de manière intuitive sans faire la différence avec une bande cyclable.

En l'absence d'autres véhicules venant en face (photo 1), les automobilistes roulent proches de l'axe central ou à cheval. Lorsqu'un véhicule double les cyclistes (photo 3), les véhicules en face mordent sur la rive. Lorsque l'automobiliste a des cyclistes devant et des automobilistes en face (photo 2), il attend derrière.

## Passerelles

Dans d'autres cas, l'utilisation de ponts existants est impossible et une passerelle s'avère nécessaire.



*Passerelles cyclables (CD26) de la ViaRhôna sur l'Isère et la Drôme*

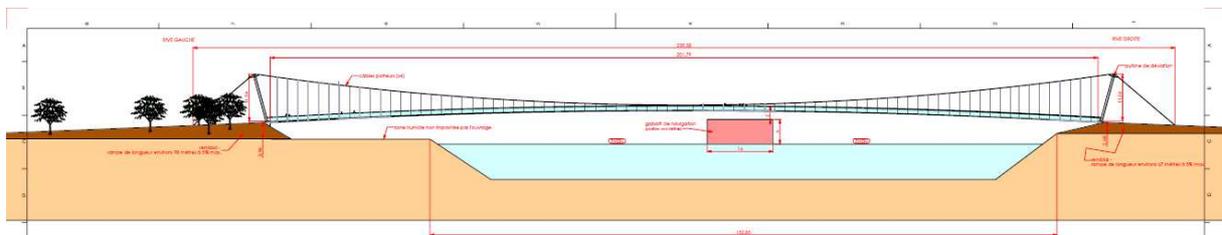
Le coût global de ces aménagements a été de l'ordre de 2M€ pour 200m soit **10000€/ml** dans les cas des franchissements de la Drôme et de l'Isère, soit un peu plus de 35% de plus que les encorbellements.

Les techniques himalayennes câblées permettent de proposer des solutions à un coût plus faible de 1.3 M€ pour un linéaire de 287 mètres en deux travées, soit **4500€/ml** mais pour une largeur inférieure de 1.4m.



*Passerelle Himalayenne de Rochemaure est une magnifique réalisation en deux travées de 141 et 146m et de 1.4m de large. Elle devient un point d'intérêt en tant que telle (photo Ardèche Guide)*

Une solution utilisant des techniques similaires a été proposée dans le passage de la Balme.



*Projet de passerelle souple de type himalayenne pour le franchissement des Gorges de la Balme porté par le CD73 (Cabinet ERIC)*

L'ensemble de la passerelle est supporté par quatre câbles porteurs. Ces câbles porteurs sont fixés sur chaque rive soit sur des massifs poids ou soit en étant directement ancrés au rocher, cette deuxième solution étant économiquement plus économique que la première. Un pylône de déviation est

implanté sur chaque rive. Le coût estimé est de 1.2 M€ pour 170m de portée en 2.2m de large soit **7350€/ml** contre **12500€/ml** pour une passerelle rigide de 4m de large.

## Traversées en bac

Les modes de traversées en bac ont été étudiés à l'occasion de l'étude de franchissement de la Balme.

Plusieurs techniques de traversées par bateau existent :

- **Le bac guidé** qui peut être avec ou sans moteur (cas le plus fréquent). C'est un bac captif qui ne peut effectuer que la traversée pour laquelle il est conçu. Deux types de techniques coexistent :
  - **Le bac à traile traversier** : ce procédé est utilisé depuis au moins le 15<sup>ème</sup> siècle. Il s'agit d'un câble, la traile, au départ une corde de chanvre dite grelin, puis un câble torsadé en fil de fer, tendu entre les deux rives, en travers du fleuve. Ce câble est maintenu à chaque extrémité par des anneaux scellés dans les rochers ou par des mâts ou pieux. Il peut également s'agir de tours en maçonnerie ou de pylônes en charpente métallique ou en en béton. Ces piliers, implantés sur les rives du fleuve, peuvent atteindre 12 à 15 mètres de hauteur.  
Le bateau assurant la liaison entre les deux rives, généralement à fond plat pour offrir le moins de résistance au courant, est relié au câble de traile par un traillon, corde ou chaîne, par l'intermédiaire d'une "grenouille" qui maintient deux poulies à gorge. À l'autre bout du traillon, une boucle est attachée au plat-bord du bac. Il se déplace d'une rive à l'autre grâce à l'une ou l'autre des trois techniques de propulsion que l'on décrit plus loin ;
  - **Le bac à traile pendulaire** : le bac est fixé à un câble amarré en amont au milieu du cours d'eau. Il opère donc un mouvement pendulaire en arc de cercle à chaque fois qu'il traverse.
- **Le bac non guidé** : c'est un bateau plus classique, mu par un moteur, qui fait la traversée en ligne droite entre les embarcadères. Il peut également être affecté à une autre ligne, si le besoin s'en fait sentir.



Source : Ute Hartmann

*Bac à traile traversière  
à Wahmbeck (Allemagne)*



Source : www.flickr.com

*Bac à traile pendulaire  
à Rathen sur l'Elbe (Allemagne)*

Il existe trois modes de propulsion : la force humaine, la force du courant (hydrodynamique) et la force mécanique (moteur).

- **Les bacs à propulsion humaine** : ce sont des embarcations manœuvrées à bras d'homme (un ou deux), soit grâce à de longues perches permettant de prendre appui au fond du fleuve, soit par des rames ou à la godille ou soit encore directement par traction sur un câble ou une chaîne (photos ci-dessous). Ces bacs, dits volants ou à rames, sont adaptés aux traversées peu larges et aux endroits où le fleuve est particulièrement instable. C'est un procédé durable et efficace mais dont les capacités sont limitées (de 2 à 12 passagers).



*Halage manuel du câble. Source : Cable\_ferries\_in\_Germany*



*Bac à chaîne de Trélazé (La Loire à Vélo) photo AF3V*

- **La propulsion hydrodynamique** : elle est plus sûre et de capacité bien supérieure en termes de nombre des passagers et fréquence d'embarquement. De plus, utilisant la force du courant, ils ne consomment pas d'énergie en service et s'inscrivent dans le développement durable. On compte deux types de traile :
  - La traile pendulaire : relié à un long câble soutenu par des flotteurs et ancré dans le lit du fleuve en amont du lieu de traversée, le bac est alors orienté avec le gouvernail (safran) de manière à profiter de la poussée du courant pour atteindre la rive opposée. Sa trajectoire décrit un arc de cercle dont le rayon est égal à la longueur du câble.
  - La traile traversière : pour la manœuvre, le passeur a le choix de s'aider en tirant sur la corde, d'utiliser une grande rame, dite empeinte, lui servant de gouvernail, ou d'un "arpi", perche à pointe et crochet. C'est la seule force du courant qui en appuyant sur le safran (gouvernail) permet de bénéficier de poussées latérales de l'eau et d'avancer ainsi perpendiculairement au courant.
- **La propulsion mécanique** : elle apparaît dans le premier tiers du 19<sup>ème</sup> siècle, grâce à l'invention du moteur. Le principe est le même que précédemment. L'utilisation d'un moteur permet une capacité de transport bien supérieure.

Ces solutions nécessitent également des dispositifs d'embarquement et débarquement qui peuvent être sous forme de ponton fixe peu coûteux, de passerelle avec ponton mobile ou de cale inclinée.

Globalement, les solutions fluviales ne suppriment pas totalement le problème du franchissement du fait de leur intermittence (8 mois) et ont une capacité de franchissement limitée (actuellement pointes à 960 usagers/jours et pointe à 192 usagers/heure à Champagneux). Pour garantir un temps d'attente limité, le dimensionnement est de 50 places pour une rotation aller/retour de 15mn. Le coût ramené sur 10 ans est de 2.1 à 2.8 M€ selon la durée d'exploitation (8 ou 12 mois) soit **un coût nettement plus élevé que le coût d'une passerelle souple** de type himalayenne (1.1 M€).

Les bacs à propulsion humaine sont donc une solution intéressante et peu coûteuse pour des traversées limitées, sur des cours d'eau à faible courant dont la fréquentation reste limitée.

## Traversées routières

Il est également envisageable de mettre en place des traversées routières à l'aide de bus équipés de remorques. Cette solution intéressante par sa souplesse pêche néanmoins par une capacité limitée compte tenu des temps de chargement et déchargement et un coût d'exploitation élevé (2.2 M€/10 ans).



Remorques à vélo 20 places derrière un mini-bus



Rack à vélo à utiliser derrière

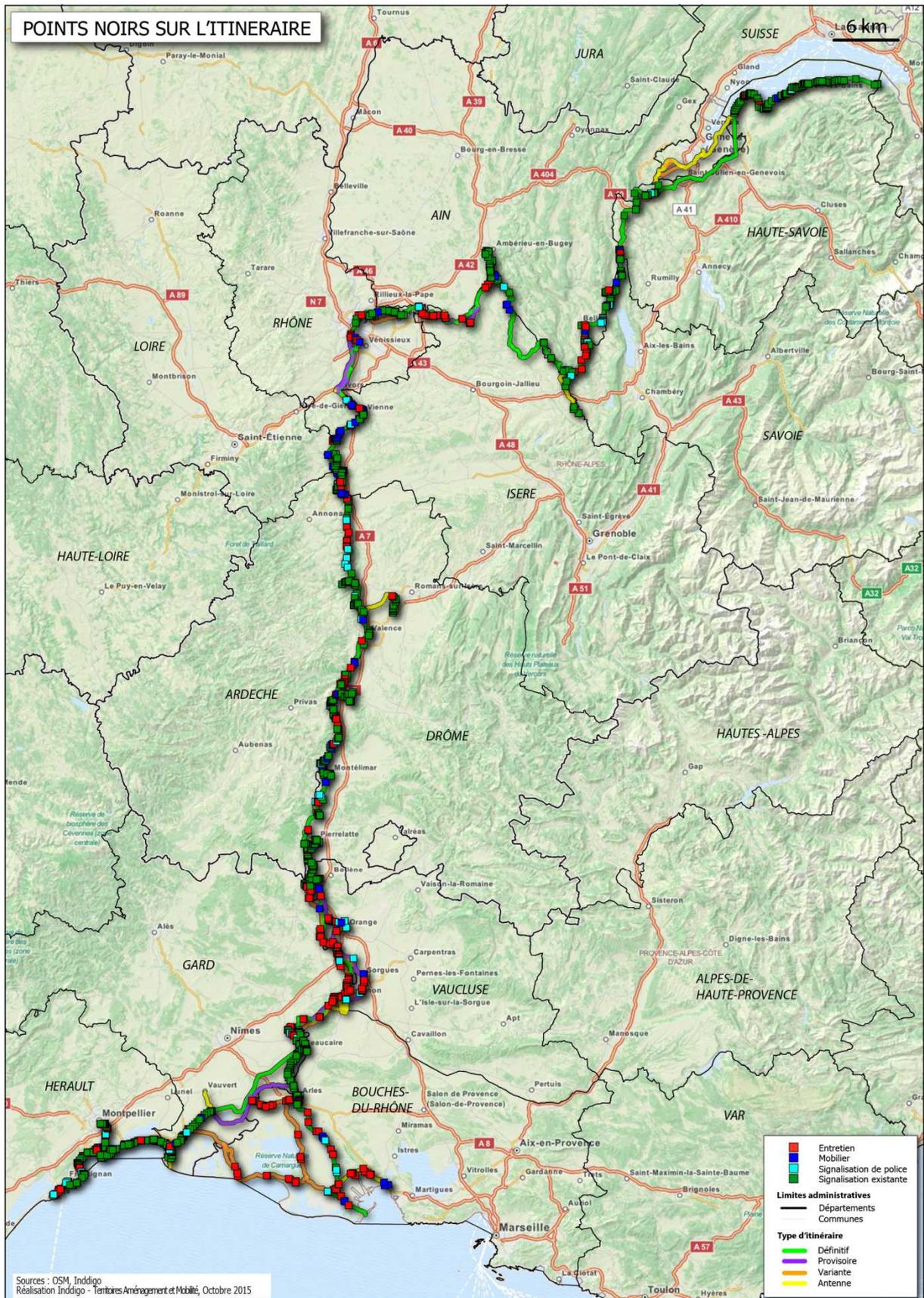
## Franchissements le long de grands axes

Dans certains cas, il s'agit de pouvoir franchir des sections à très fort trafic. La pose d'une GBA de 0.60 et un rétrécissement de chaussée peut être une solution simple, quitte à réduire également ponctuellement la largeur de la voie cyclable sans descendre en dessous de 1.2m pour permettre le passage des remorques.



A Tain-l'Hermitage, réalisation d'une passerelle et pose d'une GBA séparative avec la RN7 à 18500 véh/j (photo street view)





La carte ci-dessous permet de visualiser les défauts d'entretien, de mobilier, de signalisation le long de l'itinéraire principal, provisoire, des antennes et variantes. Cette carte fait l'objet d'un fichier google earth permettant de localiser et visualiser ces différents points par thèmes.

## 3.3 LA SIGNALISATION DE L'ITINERAIRE

La signalisation directionnelle des itinéraires cyclables est l'élément d'aménagement et de service sur lequel l'exigence des usagers est de loin la plus forte. Ils pourront tolérer des revêtements plus rustiques ou des trafics un peu plus élevés pourvu que le site et le topo-guide les informent clairement, ils ne toléreront pas une signalisation déficiente, source de stress, d'allongement de parcours et d'insécurité. Il ne s'agit de plus pas d'un poste de coût très important, raison de plus pour qu'elle soit parfaite.

**Toutes les propositions de modification et de pose de nouveaux ensembles sur les itinéraires provisoires et antennes non encore signalisés sont détaillées dans la base de données google earth sur la thématique signalisation.**

### 3.3.1 LA SIGNALISATION DIRECTIONNELLE

En dehors de la question traitée par ailleurs des discontinuités d'itinéraires, la signalisation directionnelle actuelle présente des points de faiblesse :

**Des discontinuités** : certains points délicats comme le passage de ponts entre deux Départements maîtres d'ouvrages, par exemple entre Drôme et Ardèche, entre Savoie et Haute-Savoie, n'est pas toujours bien assurée. Il est indispensable que la continuité complète soit assurée.

**Manque de présignalisation** : lors de changements de direction peu intuitifs, lorsque la direction est plus difficilement lisible (en descente à vitesse plus élevée, panneau partiellement masqués par de la végétation ou des véhicules en stationnement, en milieu urbain), la signalisation en position doit être systématiquement renforcée par une pré-signalisation et/ou par une signalisation au sol peu coûteuse et très efficace. La base de données recense les secteurs déficients en matière de pré-signalisation.



**Exemple de besoin de présignalisation renforcée** : pont de la RD96 à Valence, en descente, la piste continue tout droit et la ViaRhôna tourne à droite. Port d'Ampuis (Loire) : aux deux intersections l'itinéraire intuitif continue tout droit. La ViaRhôna tourne à droite, puis à gauche.

**Angles de direction** : une légère modification de l'angle de pose peut amener des confusions ou une faible lisibilité. C'est le cas de la traversée de Valence vers le sud depuis l'esplanade du Champ de Mars avenue Maurice Faure. De même, la croissance de la végétation peut conduire à cacher des panneaux.

**Lisibilité du panneau dans certains contextes** : en secteur urbain dans un contexte d'intersections larges, dans des giratoires de grande taille et en descente à vitesse plus élevée, la lisibilité des panneaux diminue. Il convient alors d'augmenter la taille des panneaux, de renforcer la présignalisation ou d'implanter un panneau diagrammatique particulièrement utiles en giratoire, de proposer une signalisation horizontale.



*Faible lisibilité des panneaux en milieu urbain dans un espace complexe (sortie sud de Valence)  
Compléter par une présignalisation et un signalisation au sol*

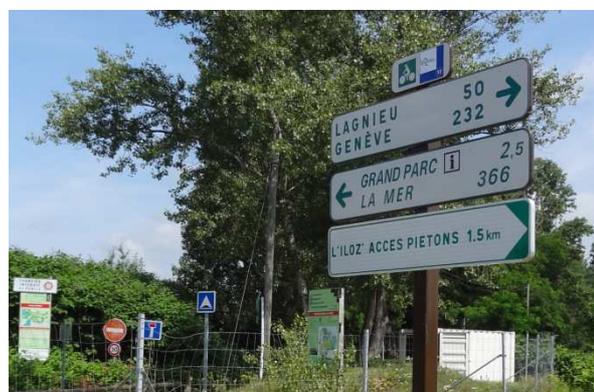
La lisibilité des indications est considérée comme satisfaisante lorsque la distance de lecture est inférieure à 250 fois la taille de lettrage. Une indication de hauteur 50mm est lisible à 12.5m. Le manuel du CERTU recommande principalement les tailles de 40 et 50mm (lecture entre 10 et 12.5m). Dans le cas plus haut, la distance est très nettement supérieure.

Sachant que le temps approximatif de lecture est de 3 secondes et qu'un cycliste itinérant parcourt entre 3m/s (10.8 km/h) et 6m/s (21.6 km/h), la lisibilité doit être assurée entre 9 et 18m. En descente, la lisibilité diminue très nettement, la police doit donc être agrandie.

**Hétérogénéité des supports** : certaines sections comme le Parc de Miribel Jonage (au moins trois formes différentes sur 5km) ou la traversée de Lyon font l'objet d'une signalisation hétérogène qui nuit à la bonne lisibilité de l'itinéraire. Nous engageons les maîtres d'ouvrages à respecter autant que faire se peut la réglementation et les préconisations du guide. A défaut, le renfort en signalisation horizontale des intersections aux points de jonctions de modèles différents serait à préconiser.



*Parc de Miribel-Jonage : panneaux internes non réglementaires et à faible lisibilité*



*Parc de Miribel Jonage : panneau Dv et pannonceau ViaRhôna. Mention lointaine à placer en haut.*



*Grand Lyon : des panneaux qui ne suivent pas la réglementation. Taille de logo à faible lisibilité*



*Parc de Miribel Jonage : indication ViaRhôna sur poteau bois. Trop faible lisibilité*

**Indication de destinations et distances** : les règles de composition des panneaux ne sont pas toujours respectées, par exemple, les mentions longues (Genève) sont placées au dessus des mentions courtes (Jons). Les indications de distances sont particulièrement utiles aux usagers mais pas toujours présentes dans les panneaux avec mentions. Certes la distance finale d'un pôle lointain est amenée à évoluer au gré de l'avancée des itinéraires mais elle est actuellement connue à partir du SIG sur les itinéraires provisoires.

L'utilisation des mentions est parfois un peu insuffisante. Lors de passages inférieurs sur et sous un pont où les itinéraires montants et descendants s'entrecroisent (par exemple sur le pont de Murs-et-Gélignieux), l'indication des mentions est indispensable pour bien guider l'utilisateur.



*Parc de Miribel-Jonage : Mention longue à mettre en haut (Genève). Indiquer également les mentions courtes de proximité (Jons).*

*Prendre en compte le schéma directeur de signalisation qui précise les pôles à indiquer.*

**Veille et réactivité** : Compte tenu de l'importance majeure de la signalisation pour la satisfaction des usagers, la veille sur d'éventuels défauts et la réactivité à y remédier très rapidement est d'une importance capitale. Les associations d'utilisateurs qui utilisent régulièrement les itinéraires pourraient être missionnées pour signaler via une plateforme web les éventuels défauts. Ils pourraient même être équipés de panneaux provisoires simplifiés en plastique alvéolé pour assurer une continuité en cas de problème, le temps que les panneaux puissent être changés.

### 3.3.2 LA SIGNALISATION PROVISOIRE

Au vu de l'importance de la signalisation dans les critères de satisfaction, la pose d'une signalisation continue provisoire nous semble indispensable. Il n'est pas acceptable, comme le confirment les témoignages sur le web, de supprimer toute signalisation sur les sections provisoires, même celles comportant des risques et de laisser les usagers se « débrouiller » seuls alors même que les solutions les moins mauvaises sont connues. Les collectivités gardent un devoir moral de proposer ces solutions les moins mauvaises.

Plusieurs cas de figure se distinguent :

- Sur des sections provisoires correspondant au cahier des charges national et destinées à durer plusieurs années, la signalisation à implanter est une signalisation classique de type Dv comportant l'identifiant de l'itinéraire.
- Sur des sections provisoires correspondant au cahier des charges national mais pouvant servir à terme de variantes, une fois l'itinéraire définitif réalisé, la signalisation à implanter est une signalisation classique de type Dv sans l'identifiant de l'itinéraire. Dans le cas des variantes, la mention de la destination avec en italique « par... ».
- Sur les sections provisoires comportant des sections courtes (quelques kilomètres) sortant du cahier des charges national, la signalisation à implanter serait la signalisation Dv classique sur les sections conformes et une signalisation noire sur fond jaune pour les sections sortant

nettement du cahier des charges. La signalisation noire/jaune doit également prévoir l'identifiant ViaRhôna et des mentions de destination et de distance quant elles sont nécessaires. Signaler de bout en bout en jaune/noir les étapes comportant seulement quelques sections hors cahier des charges conduirait à affaiblir le message d'alerte du danger. De plus, ces panneaux seront plus difficilement réutilisables.

Pour renforcer l'alerte sur les sections provisoires dangereuses, il est indispensable de mettre un panneau de fin provisoire d'aménagement avec une indication de la distance à parcourir jusqu'à la prochaine section, le type de danger et le type de panneau à suivre.



*Signalisation provisoire en position*



*Signalisation provisoire en présignalisation : à réserver aux seules sections hors cahier des charges national*



*Exemple de panneaux d'avertissement à placer avant une section non aménagée*

### 3.3.3 LA SIGNALISATION DES ANTENNES

Les antennes vers les centre-bourgs, les sites touristiques majeurs et vers les gares sont indispensables à la vie de l'itinéraire et font partie intégrante de la signalisation générale de l'itinéraire. La plupart avaient été intégrées au schéma directeur de signalisation initial en Rhône-Alpes mais beaucoup sont manquantes : gares de Culoz, gare d'Ambérieu, gare Pont de Beauvoisin...

Comme le précise le guide de signalisation, les panneaux indiquent d'un côté la mention de la ville ou du bourg-centre ou de la gare, de l'autre la mention « Vers ViaRhôna ». Ces panneaux ne comportent pas le logo de l'itinéraire.



### 3.3.4 LA SIGNALISATION DES VARIANTES

Comme le montrent des itinéraires plus anciens comme la Loire à Vélo, la signalisation de variantes va rapidement devenir indispensable à mesure de la croissance de la pratique. Ces variantes peuvent avoir des fonctions de desserte de sites touristiques importants (Orange, Chateauneuf-du-Pape), de desserte d'hébergements touristiques dans un contexte de faiblesse actuelle de l'offre et d'itinéraires complémentaires pour des clientèles souhaitant revenir sans refaire exactement le même itinéraire (propositions de variantes rive gauche dans la Drôme).

Les panneaux variantes doivent porter la mention de la destination, la distance et la mention « par... » en italique mais ne comportent pas le logo de l'itinéraire pour éviter toute ambiguïté avec l'itinéraire principal.



### 3.3.5 LA SIGNALISATION DES BOUCLES ET AUTRES ITINERAIRES

La ViaRhôna draine ou va drainer de nombreux autres itinéraires dans le Haut Rhône, dans la Drôme et l'Ardèche, dans le Gard et le Vaucluse. L'expérience montre que ces itinéraires vont permettre d'augmenter les durées de séjours des itinérants en proposant des journées en boucles et surtout développer une clientèle en séjour souhaitant rayonner autour d'un hébergement fixe. Sur certains territoires de la Loire à Vélo, ces itinéraires permettent de quasiment doubler la fréquentation de l'itinéraire principal.

Aux intersections avec ces itinéraires, les panneaux doivent clairement indiquer la mention. Des RIS doivent permettre d'identifier les destinations de ces itinéraires aux endroits clés.



### 3.3.6 LA SIGNALISATION DE POLICE

La signalisation actuelle de police comporte un certain nombre d'erreurs à corriger :

Il y a d'abord lieu de s'interroger sur le régime de priorité et de privilégier autant que faire se peut une priorité à l'itinéraire cyclable qui devrait rapidement avoir un niveau de fréquentation beaucoup plus élevé que nombre de voies adjacentes. L'itinéraire perd parfois la priorité sur des chemins ruraux non revêtus ce qui n'est pas acceptable.

Remplacer les stops par des cédez le passage : sauf cas particulier d'intersections vraiment dangereuses, la multiplication de panneaux de stop n'est pas réaliste. Le cédez le passage est à privilégier en dégagant bien la visibilité réciproque.

Le panneau voie verte se suffit normalement à lui-même sans l'adjonction d'un panneau d'interdiction de la circulation motorisée. Dans certains cas, l'adjonction d'un panneau de limitation à 30 km/h au panneau voie verte crée une ambiguïté.



*Le panneau 30 km/h induit une ambiguïté sur le statut de la voie, surtout en l'absence de système de restriction d'accès*

*Panneau sens interdit sauf vélo et ayants droit : solution non réglementaire*

### 3.3.7 LA SIGNALISATION LOCALE DE SERVICES

La signalisation des services (hébergements, offices de tourisme, points d'eau, toilettes, réparateur de vélo...) est une demande récurrente des partenaires locaux et en bonne partie aussi des usagers. Ces services sont d'ordres différents : des services publics (toilettes, points d'eau, office de tourisme...) et des services privés (commerces, hébergements)... Les premiers peuvent faire l'objet d'une signalisation directionnelle, les seconds d'une signalisation uniquement générique et non promotionnelle.

Le précédent guide de signalisation indiquait clairement que la signalisation locale des services ne relevait pas directement de la ViaRhôna. Le retour de terrain et des usagers montre pourtant qu'il est indispensable de les prendre en compte. Ils doivent faire l'objet d'une réflexion complémentaire qui doit être engagée avec les maîtres d'ouvrage et les collectivités dans le cadre du COTECH du comité d'itinéraire.

En tout état de cause, cette signalétique locale de services (publics et privés) relève d'un plan d'ensemble inter-communal non réservé aux seuls cyclistes. Elle s'adresse tout autant aux automobilistes (sauf pour les panneaux situés directement sur les sections en site propre au départ de l'itinéraire). Cette signalisation peut s'appliquer, de manière générale, sur du matériel de type bi-mâts. La signalisation doit faire l'objet d'un plan de signalisation locale lors de l'aménagement d'un itinéraire cyclable. L'objectif est d'intégrer ce nouvel axe de circulation et de répondre aux attentes spécifiques de ces nouveaux usagers. Cette évolution parallèle de la signalisation doit permettre :

- L'irrigation et la découverte des territoires limitrophes
- Le développement de l'économie locale (hébergement, restauration, commerces...)
- La préservation du paysage en limitant la publicité sauvage
- Un meilleur accueil des usagers pour l'accessibilité aux services de proximité.



Signalisation d'information locale de services bi-mat ou mono-mat : attention à une surinformation nuisant à la visibilité d'ensemble

### Plan d'action signalisation

Assurer une continuité complète de signalisation de l'itinéraire dès 2016

Renforcer la signalisation existante par une pré-signalisation verticale et une signalisation au sol sur les points identifiés

Homogénéiser la signalisation de police aux entrées de voies vertes et aux intersections

Utiliser la signalisation provisoire doublée de panneaux de fin d'aménagement sur les sections sortant du cahier des charges national

Actualiser le guide de signalisation de la ViaRhôna

Veiller à l'application effective des recommandations du guide

Conduire une concertation plus poussée sur la signalisation locale de service

## 3.4 L'AMENAGEMENT DE L'ITINERAIRE

L'ensemble des itinéraires réalisés a fait l'objet d'une reconnaissance à vélo. Globalement, les retours sur la qualité de réalisation sont bons sur les sections ouvertes. Quelques points sont cependant à noter :

### 3.4.1 LES REVETEMENTS

La qualité des revêtements est sur l'ensemble bonne en comparaison des standards internationaux.

**Revetements en enrobé :** en dehors des remontées racinaires notées plus bas, la qualité des revêtements est très bonne sur les sections réalisées.

**Revêtement dégradé (6.1) :** on note quelques sections avec un revêtement dégradé, plus sur petite route que sur voie verte.

**Revetements sablés et en grave renforcée :** les quelques sections traitées en Ardèche, sur le canal de Jonage, dans le Parc de la Feyssine à Lyon sont de bonne qualité et permettent de rouler avec un vélo de route à pneu fin sans difficulté. Attention cependant aux angles de giration : avec des coefficients de glissance plus élevé, les angles de giration doivent être plus larges.

Quelques sections ont cependant des revêtements de qualité insuffisante dans le contexte :

L'entrée nord de Lyon n'a pas une qualité de revêtement en rapport avec l'importance du site en nombre (plusieurs centaines de milliers de passages par an) et avec l'utilisation utilitaire majoritaire.

Au regard des standards d'autres pays européens (Suisse, Grande-Bretagne, Espagne...), la qualité de revêtement reste bonne.



*Canal de Jonage : des sablés fins de très bonne qualité*



*Entrée nord de Lyon le long de la cité internationale : une qualité de revêtement pas à la hauteur des enjeux*



*Dégradation des revêtements sablés après une crue en amont de la Voulte (07)*

Certains secteurs soumis aux crues du Rhône se sont néanmoins dégradés en Ardèche, notamment au nord de la Voulte.

**Traitements en grave compactée** : sur certaines sections provisoires, un traitement simple en grave compactée pourrait suffire pour assurer une continuité satisfaisante, en évitant la présence d'éléments trop grossiers dans le revêtement comme c'est le cas sur certaines digues du Rhône.

**Affaissements de terrain (6.2)** : On note à quelques endroits des affaissements dus le plus souvent à des affouillements sur une berge ou à des terrains soumis à des déformations. Ces dégradations entraînent des travaux potentiellement très importants et coûteux de confortement de berges.



*Affaissements de terrain en amont du pont d'Evieuv (Bugey Sud)*



*Déformation de chaussée entre Andancette et Laveyron (26)*

**Remontées racinaires (6.3) :** les remontées racinaires sont très fréquentes tout le long de l'itinéraire (Champagneux dans le Haut-Rhône, section St Pierre de Bœuf / Sablons très impactée...) notamment dans les sections bordées de peupliers et de saules. Certaines sections dans le secteur Loire ont du être reprises intégralement pour un coût très important, voisin de l'investissement de départ après moins de 5 ans de mise en service.

Le revêtement en enrobé contribue à attirer les racines par un effet de condensation d'eau en période sèche. Les solutions passent d'abord par une utilisation plus fréquente des voies de services de la CNR en sommet de digue où l'embase de la voie est beaucoup plus fortement dimensionnée dès que les contraintes de service le permettent. Le passage occasionnel de véhicules contribue aussi à limiter les remontées racinaires. La piste peut également être

Compte tenu de l'importance du phénomène et de son coût, il est impératif d'augmenter les échanges d'expériences sur le sujet à l'échelle de l'itinéraire ou des Départements et Régions Cyclables, le lancement éventuel de stages ou recherches en lien avec le CEREMA.



*Sur certaines sections, les remontées racinaires sont très gênantes et leur traitement représente un coût très important*

### 3.4.2 L'ENTRETIEN

L'entretien est globalement satisfaisant en dehors de quelques cas de dépôt de gravier et surtout d'entretien latéral de la végétation.

**Dépôts de graviers (6.4) :** dans certains secteurs soumis à des pentes importantes, des dépôts importants de gravier se forment lors des orages. S'ils deviennent trop fréquents où posent des problèmes de sécurité pour les cyclistes (risques de chute), la pose d'une cunette transversale est à

envisager. Ces cas de figure sont fréquents en bordure de chemins de vigne et dans les pentes importantes. Les revêtements stabilisés ou sablés supportent mal les pentes supérieures à 2%. Au-delà un revêtement renforcé ou en dur est à envisager.



*Accumulation de graviers au sud de Pont-St-Esprit rive gauche (84) : cas peu gênant rapidement balayé par le passage des véhicules*



*Cas plus gênant de déversement de gravier sur la voie verte et d'arrachement du revêtement, accès au pont de Viviers rive gauche (26)*

**Entretien de la végétation (6.5) :** les cas de défaut d'entretien lié à la végétation sont assez nombreux dans la partie sud sur la section Arles / Port-St-Louis ou l'itinéraire se trouve fortement dégradé par la croissance de la végétation en latéral et sur la voie. La présence de haies crée par ailleurs un effet de paroi qui réduit fortement la largeur utile des aménagements, notamment en été.



*La présence de haies en bordure de bandes cyclables crée un effet de paroi et réduit nettement la largeur utile, le Lit au Roi à Massignieu (01)*



*Voie verte Arles / Port-St-Louis (13) : la coupe insuffisante de la végétation latérale réduit nettement la largeur utile.*

### 3.4.3 LE MOBILIER DE FILTRAGE DES ACCES

Les mobiliers de filtrage des accès sur les voies vertes répondent à plusieurs fonctions :

1. Limiter l'intrusion de véhicules motorisés sur les voies, véhicules à 4 roues, mais également pour certaines collectivités, aussi les véhicules motorisés à deux roues.
2. Prévenir les usagers, notamment les enfants de la présence d'une intersection avec une voie à fort trafic

Plusieurs techniques sont utilisées pour répondre à ces objectifs :

- Des barrières de différents types : doubles, simples, en chicane, en bois ou en métal, pivotantes horizontalement ou verticalement
- Des plots : en bois ou en métal
- Des chicanes rendant impossible l'intrusion de véhicules à 4 roues

Le mobilier de filtrage des accès posés sur les voies vertes (barrières, potelets...) est de façon générale souvent trop fréquent, trop contraignant et beaucoup trop gênant dans certains secteurs, voire dangereux dans certains cas :

#### Des dispositifs trop contraignants (4.1)

Dans de nombreux cas, le mobilier ne permet pas physiquement le passage de vélos chargés, de tandems, vélos couchés ou remorques et oblige à soulever l'ensemble au dessus des barrières. Certains élus souhaitent empêcher le passage de deux roues motorisés mais il n'est pas possible de répondre à cet objectif sans empêcher le passage de remorques, tandems, chaises roulantes

Dans certains cas le cycliste est obligé de descendre du vélo pour passer à pied rendant le parcours très contraignant.

Dans d'autres cas, le mobilier, par exemple des demi-barrières, permet un passage mais provoque des temps d'attente trop important dans un contexte où les flux peuvent être élevés en période de pointe (plusieurs milliers de passages par jour, plusieurs centaines par heure).



*Ile du Beurre : la double barrière fixe avec barrière pivotante répétée 4 fois représente une contrainte rédhibitoire pour les touristes à vélo chargés. Le temps d'attente peut être de plusieurs minutes en période de pointe le dimanche : à enlever*



*Montalieu-Vercieu (38) : le potelet métallique inamovible ne permet pas le passage d'un vélo avec remorque et l'entrée de véhicule de secours : retirer le poteau central.*



*Barrières en chicane espacées (73) : l'espacement permet de faire passer tous les usagers mais pose des problèmes d'écoulement de flux. Une demi-barrière a finalement été retirée*



*Barrières en chicane trop rapprochées, les usagers passent à côté. Les barrières ont été écartées et raccourcies*

## Des dispositifs potentiellement dangereux (4.2)

Ces dispositifs peuvent même être potentiellement dangereux. Plots et barrières sont difficilement perceptibles lorsque les cyclistes passent en groupe ou lorsque la fréquentation devient importante (au-delà de 1000 vélos par jour), dans les descentes et en courbe. De nuit ils deviennent plus difficilement perceptibles, surtout s'ils ne sont pas équipés de réflecteurs (ces derniers se dégradent ou s'arrachent). Les plots et barrières en métal peuvent devenir dangereux.

Devant la multiplication des accidents par percussion sur des plots ou barrières, des départements comme la Savoie engagés de longue date dans la réalisation des aménagements cyclables commencent à reconsidérer complètement l'opportunité d'en mettre. La Savoie a réalisé un audit complet de ces dispositifs sur les voies vertes et à retiré près de 70% de ces équipements.



*Plot en bois muni d'un réflecteur et d'un revêtement rugueux d'avertissement (73). L'un a été retiré, l'autre remplacé par un plot plastique à mémoire de forme*



*Plot central métallique (Grand Lyon, accès au Parc de Miribel-Jonage) : un risque important de percussion en descente et en courbe*



*Demi-barrières utilisées dans la Drôme : une contrainte moindre, une largeur utile satisfaisante (1.5m) mais un risque toujours présent de percussion de nuit et une réduction de capacité en période de fort trafic*



*Charmes-sur-Rhône (07) : des barrières en chicane beaucoup trop contraignantes pour le passage des cyclistes et des handbikes*

## Revoir les règles d'implantation des dispositifs de filtration

Au vu à la fois du travail terrain d'observation des contraintes de passages et des accidents récurrents de percussion de ces dispositifs observés au fil du temps, les règles d'implantation doivent être revues en suivant les principes suivants.



Vidéo sur le passage des barrières de l'Île du Beurre (AF3V) à visualiser sur :

<https://www.youtube.com/watch?v=0oUNM2KqWuA>



*EuroVelo 6 en Franche-Comté : aucun dispositif anti-intrusion sur la voie verte et pas de difficulté particulière (photo AF3V)*



*Voie Verte sans contrôle d'accès sur le réseau des VVV de Bretagne (photo AF3V)*

### **Plan d'action : dispositifs anti-intrusion**

Ne pas mettre de système de filtration là où les risques d'entrées de véhicules sont faibles. La plupart des voies vertes européennes n'ont pas de dispositifs anti-intrusion. Une fois les habitudes prises et dans des contextes où la fréquentation est élevée, les dispositifs ne sont plus nécessaires et peuvent être retirés au bout de quelques années.

Dans le cas où leur implantation est nécessaire, garder une largeur minimale utile de 1.80 pour garantir le passage. Le recul par rapport à une chaussée à trafic élevé doit d'être au minimum de 5m pour permettre les traversées groupées.

Bien signaler la présence de ces dispositifs par une signalisation au sol et des dispositifs rétro-réfléchissants

Dans le cas de potelets, utiliser des dispositifs souples ou à mémoire de forme suffisamment hauts pour être visibles et signalés au sol en amont

### **Des dispositifs de réduction de vitesse inconfortables pour les cyclistes (4.3)**

Dans des secteurs en zone 30, les dispositifs de réduction de vitesse destinés aux véhicules motorisés peuvent vite devenir inconfortables pour des cyclistes chargés, même à vitesse limitée (<20 km/h).

Différentes solutions faciles à mettre en œuvre existent : réduire la largeur de ces dispositifs pour laisser un passage d'un minimum de 0.5m de part et d'autre, utiliser des coussins « berlinois » laissant libre le passage sur le côté ou au centre.



*Laisser un espace libre un peu plus large sur le côté, surtout en présence d'obstacles latéraux (Chanaz, 73)*



*Ralentisseur : laisser un espace abaissé sur les côtés. Charmes-sur-Rhône (07)*

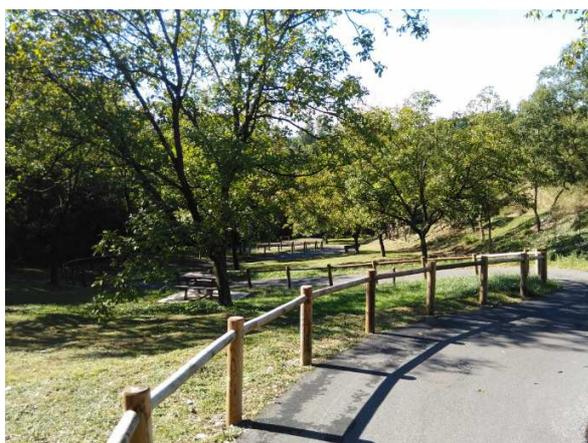
### 3.4.4 LES PENTES ET RAYONS DE GIRATION

Le cahier des charges nationales impose normalement des pentes maximum de 3% sauf pour franchir un obstacle court ou en zone de montagne. Le cahier des charges EuroVelo reste plus souple avec des pentes maximum de 6% sur une distance de 5km (300m de dénivelé).

#### Des pentes parfois trop importantes (5.1)

Le faible relief ouvre effectivement la pratique itinérante du vélo à un très large public et la limitation des pentes, y compris sur des courtes ou très courtes distances doit être recherchée au maximum. Pour des personnes handicapées, des personnes âgées, des personnes atteintes d'insuffisance cardiaque, des débutants en rollers, des rampes importantes même courtes peuvent être très problématiques.

C'est le cas notamment de montées et descentes de ponts dans le secteur Bugey Sud (aval de Belley). Associées à des angles de giration très courts et à des dépôts de gravillons, ces pentes peuvent même devenir dangereuses. Le Conseil Départemental de la Drôme a mis en place des descentes en lacet pour éviter des rampes trop importantes



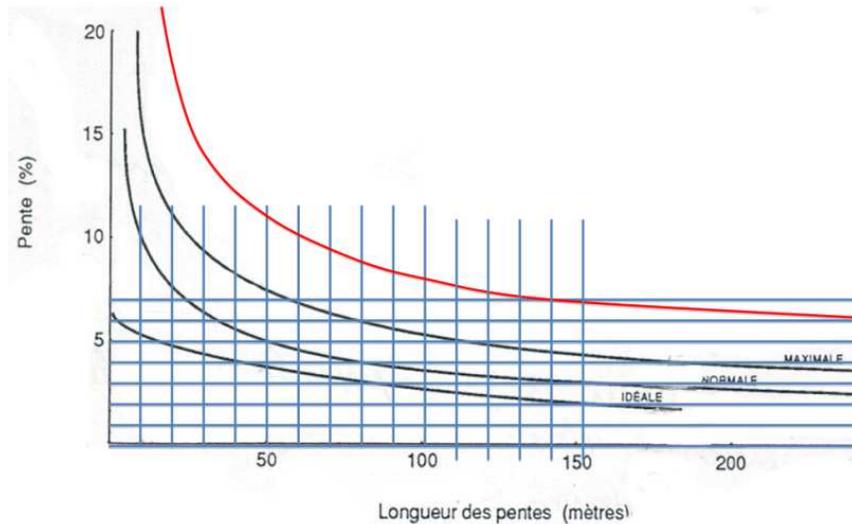
*Descente en lacet (VVF de l'Isère, Conseil Départemental de la Drôme)*



*Descente en lacet (la Roche de Glun, Conseil Départemental de la Drôme)*

Sur des distances plus longues, l'utilisation de la courbe de Balshone (ci-dessous) reste une bonne référence. Etablie à partir d'une série d'observations de terrain et d'interview de cyclistes, la courbe permet d'identifier les valeurs de longueurs maximales de pentes en fonction du pourcentage dans une situation idéale et « normale ». Ainsi dans une situation idéale, la pente ne devrait pas dépasser

5.5% et 2% sur plus de 150m. Dans une situation « maximale » pour une voie verte, une pente de 10% est acceptable sur une distance inférieure à 15m, une pente de 5% sur 110m (16.5m de dénivelé)



### **Courbe de Balshone,**

Balshone, BruceL. (1975), Bicycle Transit Planning and Design. Il s'agit encore d'une référence dans le domaine.

### **Des rayons de giration souvent trop courts (5.2)**

De même, les rayons de giration doivent être traités avec attention en fonction notamment du type de revêtement et de la pente.

Des rayons de giration trop courts à passer à très faible vitesse sont difficiles à négocier pour des usagers peu à l'aise. A faible vitesse (<7 km/h), l'équilibre du vélo est difficile à tenir pour des usagers non aguerris. En intersection, des rayons de courbure obligeant à descendre du vélo conduit à des redémarrages dans des conditions plus précaires.

Pour ceux qui circulent à vitesse plus élevée et pour les rollers, les rayons de giration trop courts peuvent devenir vraiment dangereux, notamment en descente.



*Barrage de Beauchastel (07) : rayons de courbures un peu faibles pour un revêtement stabilisé*



*Entrées de voie verte avec des angles de giration trop courts, potentiellement gênant pour des tandems ou vélos avec remorque, Murs et Géligneux (01)*

### **Plan d'actions pentes et rayons de giration**

Limiter les pentes supérieures à 5% mêmes courtes

Augmenter les rayons de giration, surtout sur les revêtements stabilisés et en descente