

FICHE TECHNIQUE

Mai 2024



LES VOIES VERTES

DEFINITION :



La voie verte a été introduite dans le Code de la Route par un décret du 16 septembre 2004 :

« Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, à l'exception des engins de déplacement personnels, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers (article R 110-2) »

Depuis le décret du 29 octobre 2019, les engins de déplacement individuels peuvent

circuler sur les voies vertes hors agglomération.

Le décret du 22 avril 2022 complète cet article pour indiquer que, par dérogation, les véhicules motorisés peuvent également être autorisés à y circuler et pour préciser dans un nouvel article R. 411-3-2 notamment que l'autorité détentrice du pouvoir de police détermine les conditions dans lesquelles les véhicules motorisés utilisés par une catégorie d'usagers qu'elle définit, ou par les titulaires d'une autorisation individuelle qu'elle délivre, peuvent, par dérogation, être autorisés à circuler pour accéder aux terrains riverains, sous réserve de respecter la vitesse maximale autorisée qu'elle fixe et qui ne peut excéder 30 km/h.



La voie verte est annoncée par le panneau C115.

En conséquence :

1 – Une voie verte est une route.

Cela signifie qu'elle est composée d'une chaussée et d'une dépendance. Une dépendance d'une route peut être un accotement ou/et en agglomération un trottoir

*Sur le domaine communal, la voie verte est une voie communale au sens de l'article L141-1 du Code de la voirie routière. **La création d'une voie verte nécessite donc une procédure de classement nécessitant une délibération du Conseil municipal.***



S'agissant d'une route, la voie verte ne peut donc se créer sur une dépendance d'une route existante. **En agglomération, la voie verte ne peut donc pas être implantée sur un trottoir.** Le CEREMA le confirme dans sa fiche 4 « la voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton ».



Force est de constater actuellement que, nombre de communes transforment des trottoirs en voies vertes dans leur volonté de réaliser un réseau cyclable à défaut de le prendre sur la circulation générale et ce souvent par méconnaissance de la définition d'une voie verte. Une telle pratique met en difficulté et en insécurité les piétons, particulièrement les personnes en situation de handicap. Cette pratique expose à un fort risque d'accident les cyclistes lors de la traversée d'une voie de circulation, qui ne sont pas détectés par les véhicules de la circulation générale tournant à droite.

2 – Une voie verte nécessite de définir, par arrêté municipal, les règles de circulation y afférentes



Le décret 2022 a introduit une brèche dans l'exclusivité de l'usage d'une voie verte puisqu'il autorise certains véhicules motorisés à y circuler dans certaines conditions.

De fait, il impose que chaque voie verte soit régie par un arrêté municipal de la circulation qui définit les règles de circulation de tous les usagers, à savoir les usagers motorisés comme les usagers non motorisés.

La vitesse maximale de tous les véhicules y compris les vélos est de fait de 30 km/h mais rien ne s'oppose à ce que l'autorité de police, à savoir le Maire, la fixe à 20 ou 10 km/h. Le décret conduit à l'ajout d'une signalisation complémentaire au panneau C 115 pour indiquer les obligations et les interdictions fixées par arrêté.

3 – Une voie verte n'est pas un espace mixte piétons/cyclistes. Ce n'est pas une zone de rencontre

La voie verte étant une route, à défaut de précision dans cet arrêté, la circulation des véhicules dont celles des vélos s'organise comme sur une route. Les véhicules (les vélos notamment) doivent y rouler à droite et les piétons, au contraire d'une zone de rencontre, doivent marcher sur le bord de la chaussée face à la circulation des véhicules.

Les règles de largeur de cheminement du piéton (minimum 1,40m) d'une part et celle de distance de dépassement que doit respecter un véhicule dépassant un piéton (1 m en agglomération) impose une largeur de voie verte minimum de 4 mètres. C'est également la recommandation du CEREMA.

Pour autant, rien n'empêche le pouvoir de police de décider que la voie verte fonctionne comme une zone de rencontre et d'autoriser les piétons à marcher sur la chaussée, ce qui conduit l'autorité de police (le maire) à réduire la vitesse maximale des véhicules à 20 km/h et à apposer en plus du panneau C115, le panneau B52.

4 – Il en découle pour les voies vertes un domaine d'emploi et certains critères d'implantation



Une voie verte a d'abord été pensée comme un lieu de promenade. Son concept est apparu pour utiliser les chemins de halage. Il a été ensuite étendu pour les coulées vertes. Le développement des réseaux cyclables ont fait que les voies vertes ont été introduites dans le maillage de ce réseau.

Le CEREMA précise dans sa fiche 4 qu'une voie verte doit avoir une certaine autonomie par rapport au réseau routier. Il doit y avoir notamment un faible nombre d'intersection et un faible nombre d'accès

riverains.

Dans la structuration de ce réseau cyclable, la voie verte doit être limitée au regard du flux cycliste pour lui garder son objectif originel. Une voie verte ne peut donc pas être un maillon d'un réseau cyclable structurant.

En conséquence, son usage en milieu urbain est limité et cela conforte le fait qu'une voie verte ne peut prendre la place d'un trottoir.