

ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES VELOROUTES & VOIES
VERTES FRANÇAISE

Le Label 3V



Marque déposée à l'INPI

QUI SOMMES NOUS ?

L'AF3V agit pour la réalisation d'un réseau ambitieux de véloroutes et de voies vertes au bénéfice de la transition écologique, de l'inclusion sociale et de la santé.

L'AF3V représente les usagers des véloroutes et voies vertes auprès des pouvoirs publics.

Force de proposition, nous intervenons pour que les attentes des utilisateurs soient prises en compte dans les projets d'aménagements : réalisation de nouveaux itinéraires, résorption des coupures du réseau et amélioration de la qualité des infrastructures. Quand la concertation ne suffit pas, nous menons des actions ciblées de plaidoyer auprès des décideurs.

L'AF3V assure la promotion du réseau des véloroutes et voies vertes.

Pour les déplacements de loisirs comme pour la mobilité du quotidien. Du vélotourisme sur de longues distances aux déplacements utilitaires de proximité, nous encourageons tous les usages possibles. Grâce à des actions régulières de communication, des balades ou des formations, nous faisons découvrir les itinéraires et partageons les nombreux atouts du réseau avec le public.

L'AF3V répertorie, cartographie et qualifie l'ensemble du réseau français des véloroutes et voies vertes.

Un savoir que nous mettons à votre disposition, via notre carte interactive. En parallèle, nous identifions précisément les opportunités d'aménagement pour de nouveaux itinéraires, ou les points noirs du réseau qui restent à aménager ou à sécuriser. Grâce à la richesse de notre base de données et à la fiabilité de notre travail, nous sommes devenus un interlocuteur privilégié des pouvoirs publics.



Un label pourquoi ?

L'AF3V agit pour le développement d'un réseau cohérent de véloroutes et de voies vertes, contribuant ainsi à l'aménagement durable et solidaire du territoire. Ces aménagements de faible déclivité, sur route peu circulée ou en site propre, traversent les villes et les agglomérations, relient les villes ou villages entre eux, pour des déplacements en modes actifs au bénéfice de la santé, de la transition écologique et de l'inclusion sociale. Le réseau des véloroutes et voies vertes doit jouer pleinement son rôle de support de la mobilité inclusive. En concertation avec l'État et les collectivités territoriales, l'AF3V se mobilise pour que les déplacements utilitaires du quotidien soient pris en compte dans les réalisations.

Cependant, l'utilisation par les usagers de ces infrastructures, aussi nombreuses et répandues soient-elles, est conditionnée à leur praticabilité avec un bon niveau de sécurité, leur état d'entretien, mais également leur utilité dans l'usage au quotidien, notamment à proximité des pôles urbains.



Un label pourquoi et pour qui ?



VALORISER LES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES DE QUALITÉ

C'est pourquoi nous avons décidé de créer le « Label 3V » destiné à valoriser les véloroutes et voies vertes basé des critères de qualité.



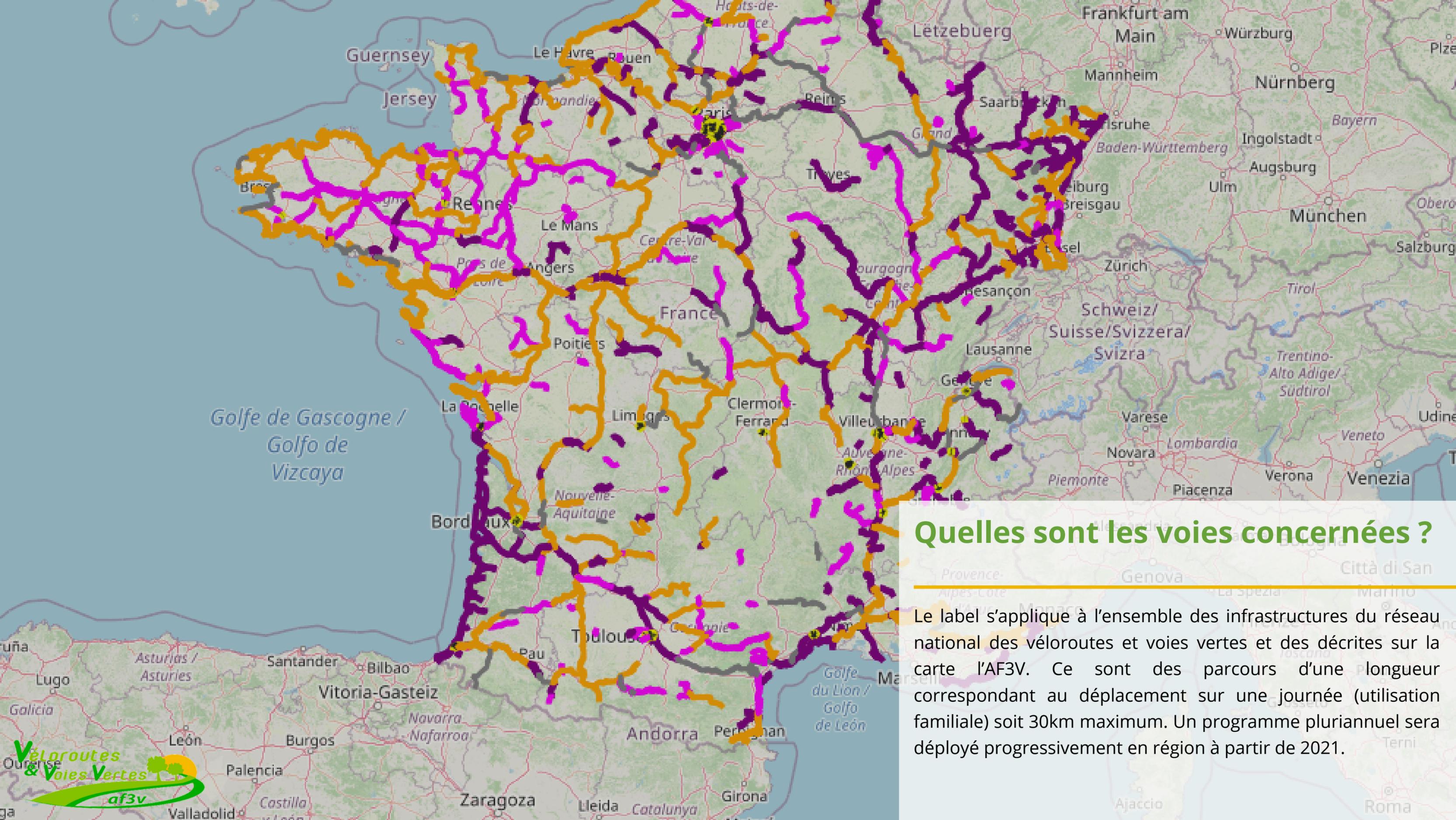
INFORMER LES USAGERS

Ce label informera les usagers afin de les encourager à utiliser des aménagements de qualité.



ENCOURAGER LES COLLECTIVITÉS ET AMÉNAGEURS

Il permet également aux collectivités et aux aménageurs de valoriser les infrastructures qu'ils ont réalisées, tout en les incitant à les améliorer. Ainsi, les collectivités ont la possibilité de solliciter l'AF3V pour l'obtention d'un label sur une ou plusieurs des voies relevant de leur périmètre d'intervention.



Quelles sont les voies concernées ?

Le label s'applique à l'ensemble des infrastructures du réseau national des véloroutes et voies vertes et des décrites sur la carte l'AF3V. Ce sont des parcours d'une longueur correspondant au déplacement sur une journée (utilisation familiale) soit 30km maximum. Un programme pluriannuel sera déployé progressivement en région à partir de 2021.



Comment est attribué le label ?

Le label « 3V » étant une marque de qualité délivrée par notre association dont l'expérience et le sérieux sont reconnus, il n'est décerné qu'aux voies répondant à un certain niveau d'exigence.

En fonction d'une note obtenue entre 50 et 100, le label sera affecté d'une, deux, ou trois étoiles.



50 à 70/100
Label une étoile



70 à 90/100
Label deux étoiles



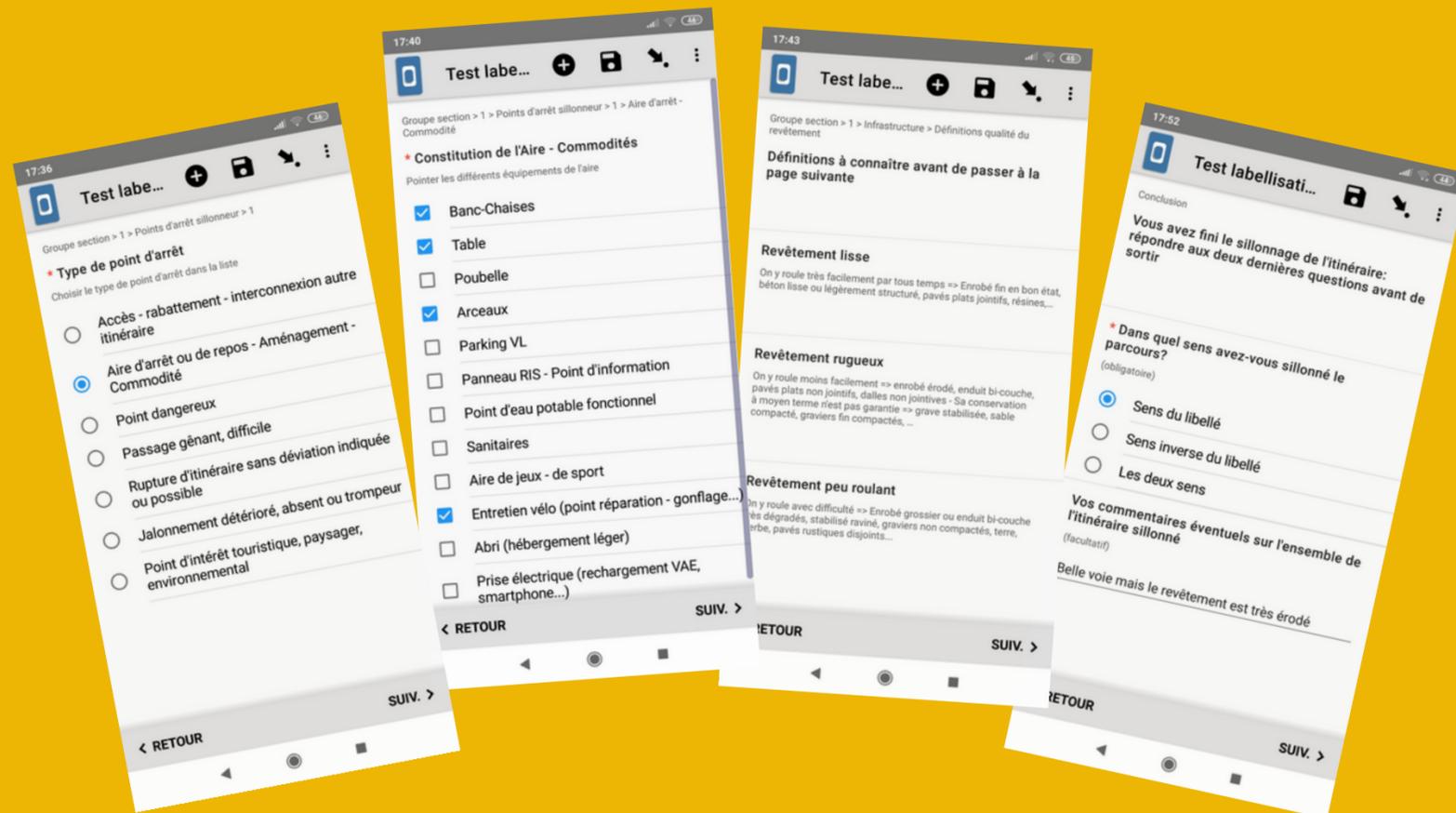
90 et plus /100
Label trois étoiles

Un relevé terrain

Un sillonnage de la voie concernée est effectué sur place pour relever les caractéristiques de l'infrastructure et des services accessibles aux usagers.

Les relevés sont ensuite soumis à un programme qui calcule une note sur 100 points prenant en compte 16 critères répartis en 3 grands chapitres:

Infrastructure - Sécurité/Sérénité - Attractivité/Utilité



Utilisation d'un outil nomade souple et performant. **"Kobocollect"**,

Les critères de labellisation

	voie partagée	site propre	Items	voie partagée	site propre
	A. Infrastructure	40%	80%	Largeur totale voie (avec prise en compte double-sens ou sens unique)	-
Revêtement (Qualité, état d'entretien)				oui	oui
Jalonnement directionnel (densité, positionnement/visibilité/pertinence, état d'entretien)				oui	oui
Pente				oui	-
Contrôles d'accès				-	oui
Autres usages (PMR, Roller)					oui
voie partagée		site propre	Items	voie partagée	site propre
Bonus			Eclairage (en site propre)	-	oui
Malus			Passages gênants / difficiles	oui	oui
			Rupture d'itinéraire (sans possibilité de déviation)	oui	oui
		Jalonnements défectueux, absent, trompeur	oui	oui	
B. Sécurité-Sérénité	voie partagée	site propre	Items	voie partagée	site propre
	40%	0%	Densité du trafic routier	oui	-
			Présence ou non d'aménagements cyclables	oui	-
	voie partagée	site propre	Items	voie partagée	site propre
Malus		Points dangereux	oui	oui	
C. Attractivité - utilité	voie partagée	site propre	Items	voie partagée	site propre
	20%	20%	Présence de gares, haltes TER (densité)	oui	
			Aire d'arrêt (densité, consistance, entretien)	oui	
			Perméabilité (interconnexion avec équipements/services)	oui	
			Mobilité au quotidien (interconnexion zones habitation <-> zones d'emploi/cœur de ville)	oui	
	voie partagée			voie partagée	site propre
Bonus		Point d'intérêt touristique, paysager, environnemental	oui	oui	

*Nous faisons une distinction entre site propre et voie partagée

Une notation basée sur des référentiels existants

Ces critères sont basés sur des référentiels ou recommandations lorsqu'ils existent (cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes, recommandations du CEREMA, fiche équipements de Vélo et Territoires...), mais également sur des paramètres que nous avons estimé comme répondant aux attentes des usagers (ex. qualité du revêtement).



Cerema Vélo

Véloroutes et intersections

Quel régime de priorité? Quel aménagement?

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Elle constitue un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer les pratiques des cyclistes dans les infrastructures.

Les cyclistes qui empruntent les véloroutes - itinéraires qui intègrent, notamment, de vertes et des routes à faible trafic - bénéficient de nombreuses intersections. Leur caractère sécurisé, homogène, contribue à leur attractivité.

L'aménagement de la paroi cycliste et la volonté de rendre efficaces les traces vertes et des routes à faible trafic - bénéficient de nombreuses intersections. Leur caractère sécurisé, homogène, contribue à leur attractivité.

Cette fiche présente pour un large public les principales règles techniques de base qui sont situées en zone pédestre ou en zone campagne. Elle s'intéresse en particulier à la perméabilité des différents régimes de priorité entre véloroute et route car il existe de nombreux exemples variés qu'il conviendrait d'adapter à la situation locale.

Faciliter l'accès ou la sortie de la véloroute par les cyclistes

Les intersections sont des points d'accès ou de sortie de la véloroute. Que ce soit pour venir l'emprunter ou, au contraire, pour en sortir et rejoindre un logement, un lieu de travail ou un point d'intérêt, les cyclistes empruntent régulièrement les lieux qui interceptent la véloroute.

Cette fonction se traduit souvent par des descentes en voiture générale de stationnement sauvage. Pour éviter ce dernier, source de danger à la visibilité, il est donc nécessaire de prendre en compte ces besoins de stationnement et de les organiser à proximité immédiate ou, au contraire, de les éloigner physiquement.

Cette fonction de stationnement vers ou depuis les points d'accès impose également une signalétique adaptée.

Par ailleurs, les aménagements de l'intersection ont intérêt à également prendre en compte les différents mouvements d'accès ou de sortie ainsi que les aménagements tout au long de la route interceptée.

Enfin, la mise en place d'un dispositif sécuritaire facilitant la sortie à gauche des cyclistes depuis la voie croisée peut être une solution intéressante. Si l'arrêt sur la voie croisée est suffisamment large (à $\geq 3,00$ m), il peut également servir de refuge pour des traversées en deux temps.

La signalisation verticale
Elle est accompagnée du marquage réglementaire. La gamme des panneaux sera choisie en fonction des usages auxquels ils s'adressent et de leur vitesse.

Le marquage au sol
Pour les véloroutes de type voie verte: l'arrêté du 23 septembre 2015 vient modifier l'instruction automatisée sur la signalisation routière introduit la figure: piéton à valeur indicative. Associée à la figure: cycliste, elles donnent la possibilité de marquer réglementairement une traversée mixte de véloroute.

La signalisation de la traversée d'une chaussée par une voie verte se schématise en deux points de vue: celui par le cycliste et celui par le véhicule.

On veillera particulièrement au bon positionnement et à l'orientation des panneaux et des équipements routiers, on évitera les panneaux routiers qui masquent la visibilité. Au débouché d'une voie verte, on vérifiera notamment qu'aucun marqueur - végétation, garde-corps, élément architectural - ne dissimule l'arrivée des cyclistes ou des piétons.

Rue de Fouday

Dans la rue de Fouday, il a fallu libérer de l'espace pour créer une piste cyclable bidirectionnelle: une voie de circulation à été supprimée, tout en maintenant le stationnement bilatéral existant.

La suppression d'une voie de circulation a permis de réduire la vitesse des véhicules dans la rue, tout en maintenant une circulation fluide.

Les principaux carrefours ont également été repensés pour sécuriser les modes actifs tout en améliorant la circulation des véhicules motorisés.

Carrefour Saales-Fouday

Le carrefour Saales-Fouday situé à proximité d'une école a pu bénéficier de ce réaménagement. Sur ce carrefour où la circulation automobile était importante, le cycle de flux fonctionnait malheureusement en tous sens. En effet, l'aménagement en « Y » impliquait d'éviter à tour de rôle les piétons, la bretelle d'accès à la rue de Fouday. La traversée piétonne était très longue (22 m), avec un temps d'attente de traversée mais un temps d'attente long incitant aux pratiques non sécuritaires de traversées au feu piéton « rouge ».

100% 90% Temps d'attente maximum Temps de vert par cycle L=22m Cycle 90s

Cas d'une véloroute non prioritaire gérée par stop

Pour un stop, la distance de visibilité s'apprécie à partir de la position de l'œil du cycliste par rapport à la bande d'effet du stop soit entre 1 et 2 m.

Pour autant, il est probable qu'un grand nombre de cyclistes, ne souhaitant pas s'arrêter, tenteront de prendre l'information avant l'intersection et se contenteront de ralentir pour laisser passer l'éventuel usager de l'autre voie en espérant ne pas avoir à stopper.

Pour cela, on recherchera à dégager la visibilité sur une plus longue distance encourageant le gestionnaire à transformer le stop en cédez-le-passage.

Cas d'une véloroute non prioritaire gérée par cédez-le-passage

Dans le cas d'un cédez-le-passage, le guide de conception des routes et autoroutes du Cerema prévoit que l'usager de la voie non prioritaire puisse passer à vitesse réduite mais sans s'arrêter s'il n'y a pas de véhicules sur la voie prioritaire. De ce fait, le point d'observation est situé en retrait de 15 mètres de la ligne de cédez-le-passage.

Extrait du guide « Conception des routes et autoroutes, révision des règles sur la visibilité »

Cerema Vélo

Aménager un réseau cyclable à haut niveau de service

L'exemple de Vélostras à Strasbourg

Aménagement du tronçon quai Pasteur - rue de Fouday

Cette série de fiches propose des exemples de bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables. Elle s'appuie sur des pratiques éprouvées et a été enrichie de retours d'expériences innovantes, dont les premiers engagements pour un réseau de vélos à la demande.

Quelle durée de validité du label ?

Un label valable 3 ans

Etant donné l'évolution de l'état des infrastructures au fil du temps (usure, dégradations, mais aussi réfections et améliorations), la durée de validité du label est de 3 ans.

Un processus de surveillance et d'amélioration.

La pertinence du niveau de notation est également évaluée périodiquement en fonction des retours d'usagers que nous recueillons sur notre site internet.



Le processus de labellisation

1. Relevé (sillonnage) de la voie définie au programme.
2. Transmission des données vers un serveur.
3. Validation de la saisie (modifications, ajustements éventuels).
4. Soumission au programme de calcul.
5. Examen par le comité de labellisation – Ajustements possibles.
6. Attribution du label (note minimum 50/100).
7. Publication du label sur le site de l'AF3V.
8. Rédaction d'un rapport détaillé assorti de recommandations pour les collectivités demandeuses d'un label (mise à dispo de données sous Excel).
9. Révision du label tous les trois ans.





**Véloroutes
& Voies Vertes**
af3v

POUR EN SAVOIR PLUS, RENDEZ-VOUS SUR :

WWW.AF3V.ORG

Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)

41 Place du Général de Gaulle, 60100 Creil

courriel : labellisation@af3v.org