

CAHIER DES CHARGES BOUCLES LOCALES

Le Département a élaboré sa politique cycliste, en concertation avec tous les acteurs locaux (Collectivités locales et associations) et a approuvé son « Schéma de développement du vélo dans la Loire » lors de la séance du 21 décembre 2012. Cette politique publique répond aux préconisations des lois Grenelle I et II pour favoriser le développement des alternatives aux déplacements motorisés et constitue une fiche projet qui s'inscrit dans le cadre de l'Agenda 21 du Département sur la thématique de l'itinérance douce.

À l'horizon 2018, les réalisations au titre de la politique cycliste départementale devraient être :

- un premier tronçon de voie verte au nord du département (20 km),
- le jalonnement de la véloroute jusqu'à Montrond-les-Bains (100 km),
- le jalonnement de cols emblématiques,
- la réalisation d'aménagements cyclables adaptés sur RD.

Pour compléter cette offre, le département de la Loire souhaite développer des **boucles locales** afin de promouvoir les atouts touristiques du département, attirer les cyclotouristes sur le territoire ligérien et favoriser sa découverte.

L'identification des itinéraires devra prendre en compte :

- La connexion avec le réseau cyclable structurant véloroutes et voies vertes inscrites au schéma cyclable départemental ;
- La desserte des sites naturels départementaux et d'autres sites touristiques des territoires
- L'intermodalité (exemple : aller à vélo, retour en transport en commun) ;
- L'existence ou la mise en place de services connexes tels que les hébergements, la restauration, la location et la réparation des vélos...

Les boucles locales correspondent à des circuits thématiques au départ des véloroutes et voies vertes, existantes, inscrites au schéma cyclable départemental et sont praticables sur une demi-journée, voire une journée. Elles respectent un certain nombre de critères détaillés ci-après.

- Les boucles devront proposer un itinéraire inférieur à 50 km (rayonnement maximal de 25 Km autour du point de départ).
- Les boucles partiront des voies vertes existantes ou en cours de réalisation qui disposent d'aménagements sécurisés y compris pour les stationnements de véhicules.
- Les boucles emprunteront des voiries en itinéraire « partagé », voiries à faible trafic (inférieur à 500 véhicules par jour). Une tolérance reste possible jusqu'à 1000 véhicules/jour en fonction des conditions de circulation locales. En cas de trafic supérieur ou de conditions de sécurité des cyclistes insatisfaisantes, des aménagements cyclables en site propre pourront être proposés.
- En milieu urbain prévoir des zones 30, des rues dont un sens de circulation est réservé aux cyclistes, le double sens cyclable et les zones de rencontre au regard du Code de la rue et des préconisations du Centre d'Études et de Recherches sur Le Transport et l'Urbanisme (CERTU), des allées de parcs urbains, des aires piétonnes, etc.
- Les voiries devront également être revêtues.

Acteurs

La conception des boucles locales et la proposition de leur tracé relèvent de la compétence des acteurs locaux (communes, communautés de communes et offices de tourisme). L'objectif des boucles locales est de mettre en valeur des thématiques fortes, originales et attractives.

Les structures locales doivent également vérifier les éventuelles mesures de police et/ou les aspects liés aux conventions sur les voies locales empruntées.

Les boucles locales sont validées par l'Agence de Développement Touristique (ADT) 42, la Direction Attractivité Sport Tourisme, le service gestionnaire des routes, avec l'appui des services Agriculture et Environnement du Département, conformément à la méthodologie développée ci-dessous.

L'organisation du travail sous forme d'un partenariat entre les acteurs locaux, l'ADT 42 et les services départementaux cités précédemment, permettra d'assurer une appropriation des boucles locales par les territoires concernés et de concevoir une offre touristique cohérente.

La conception des boucles locales par les acteurs locaux.

Les acteurs locaux disposent de deux mois, à partir de la notification de la décision de la Commission permanente du Département, pour concevoir des boucles locales en concertation avec les acteurs des territoires limitrophes. L'élaboration de la boucle locale devra se faire dans une logique transversale, de manière à créer un réseau d'itinéraires lisible et cohérent, en dépassant les limites administratives. La réutilisation des circuits cyclotouristiques déjà existants est tout à fait envisageable.

Il est également à noter que le nombre de boucles locales devra être restreint afin d'assurer la lisibilité de l'offre touristique du territoire, ce qui implique d'être sélectif dans l'approche de leur conception.

La réunion de pré-validation des boucles locales.

Les propositions des acteurs locaux sont ensuite examinées lors d'une réunion de travail organisée par l'ADT 42 les services départementaux. Le but de cette réunion est de sélectionner les boucles locales en fonction de leur potentiel touristique, des thématiques abordées et de leur conformité aux critères évoqués ci-après. Il s'agit également d'apporter un avis sur l'aspect sécuritaire du parcours. La validation de la sécurité du parcours, peut-être différée, si une expertise plus approfondie du service gestionnaire des routes s'avère nécessaire.

LES CRITÈRES D'ÉLIGIBILITÉ :

Attrait :

- **Avancement : Continuité, fluidité de l'itinéraire.** Le nombre d'arrêts et d'interruptions liés à des carrefours, des changements de direction ou des rétrécissements, des pentes trop fortes, des feux ou panneaux « Stop » ou tout autre facteur d'interruption de la circulation doivent être limités. Inférieur à 2 tous les 500 m en agglomération et tous les 2 000 m hors agglomération

- **Environnement : Qualité du paysage.** Il est recommandé de faire passer les boucles locales par des zones attrayantes. Les passages en zones industrielles ou le long de voies rapides doivent être évités ou obligatoirement signalés dans la description de l'itinéraire.

- **Revêtement : Qualité de la surface de roulement.** Il est préférable que le parcours des boucles locales soit muni d'un revêtement en sol dur. Les passages pavés, avec un revêtement endommagé (par des nids de poule, des racines, etc.) ou grossiers ainsi que les discontinuités transversales (caniveaux, par exemple) doivent être signalés dans la description de l'itinéraire.

- **Endroits dangereux : Zones accidentogènes.** Les zones présentant des risques avérés par le passé doivent être soit contournées, soit faire l'objet de travaux dans la mesure du possible (ralentisseurs, sécurisation, etc.). Les routes où la vitesse maximale signalée est régulièrement dépassée, les zones où la largeur de la chaussée est insuffisante malgré un trafic mixte, les zones sans visibilité ainsi que les aménagements cyclistes inappropriés devront être évités.

- **Équipements de sécurité : Endroits angoissants.** Les endroits problématiques (tunnels, zones industrielles, etc.) sont à éviter lors de la conception des boucles locales.

- Cotation de la difficulté (suivant référentiel national):

Codes couleur appréciant la difficulté des boucles cyclotouristiques :

	de 4 à 5 étoiles	Très Facile	Idéal à faire en famille
	de 6 à 8 étoiles	Facile	Abordable par tous les pratiquants
	de 9 à 12 étoiles	Difficile	Pour un cyclotouriste habitué
	de 13 à 16 étoiles	Très Difficile	Pour randonneur expérimenté et sportif

Critères d'évaluation de la difficulté des boucles Le nombre d'étoiles attribué à une boucle cyclotouristique est déterminé en additionnant le nombre d'étoiles correspondant à chacun des critères figurant dans le tableau				
Rubriques et niveau (1)	Pratique Familiale */ 1 étoile	Pratique occasionnelle **/ 2 étoiles	Pratique régulière ***/ 3 étoiles	Pratique Sportive ****/ 4 étoiles
Distance (2)	0 à 30 km	30 à 50 km	51 à 70 km	Plus de 70 km
Dénivelé cumulé positif	0 à 100 m	101 à 300 m	301 à 1000 m	Plus de 1000 m
Type de voie	Exclusivement sur route, avec trafic < 500 v/j ou route avec trafic > 500 v/j mais < 1000 v/j, aménagée avec BMF ou BC ou ZCA ou voie en site propre (VV ou PC)	Existence d'une section sur route : non aménagée avec trafic < 1000 v/j),		
Pente	3 à 5 %	5 à 7 %	8 à 9 %	10 % et plus
1- Toute boucle cyclotouristique, qui recueille quatre étoiles sur les deux premiers critères (« distance » et « dénivelé cumulé positif sur une journée ») est au minimum classé en catégorie « difficile » (ce qui exclut automatiquement les deux premiers niveaux de classification)				
2 - Pente continue sur au moins 500 mètres et raidillon possible sur une courte distance. A titre indicatif, le critère de la pente est complexe à appréhender, étant dépendant de l'effort maximal acceptable, compte tenu de la déclivité.				
Exemple:	Boucle des Sapins : 33 km dénivelé 80 m route moins de 500 véhicules jour 4 % de pente			
Distance		**		
Dénivelé	*			
Voie	*			
Pente	*			
TOTAL ***** 5 étoiles vert très facile idéal à faire en famille				

- Environnement de l'itinéraire :

UN ATTRAIT TOURISTIQUE CERTAIN	Obliga- toire	Recom- mandé
Intérêt paysager (paysages variés, présence de l'eau, curiosités naturelles, panorama, points de vue)	X	
Intérêt patrimonial (site visitable ou visible de l'itinéraire, éléments typiques ou remarquables)	X	

Pauses possibles	X	
Détente et loisirs (aires aménagées, équipées pour pique-nique et stationnement vélo, ombragées, aire de jeux, baignade)		X
DES SERVICES SUR L'ITINÉRAIRE	Obliga- toire	Recom- mandé
Point d'information touristique (OT, borne interactive, RIS)		X
Points d'entrée sur l'itinéraire aisément identifiables avec panneaux	X	
Signalisation touristique et d'interprétation		X
Stationnement voitures aux principaux points d'entrée sur l'itinéraire	X	
Stationnement vélos sur les points d'arrêt (centre-bourg, commerces, sanitaires ...)		X
Aire de détente		X
Sanitaires à moins de 500m de l'itinéraire		X
Commerces (épicerie, restaurant, boulangerie)		X
Hébergements (hôtel, chambre d'hôtes)		X
Intermodalité le long de l'itinéraire ou en cas de discontinuité (train, navette bus, bateau ...)		X
UNE OFFRE TOURISTIQUE OBSERVÉE		
Comptage		X
Enquête		X

- Caractéristiques techniques :

UN TRAFIC ROUTIER RAISONNÉ	Obliga- toire	Recom- mandé
Un itinéraire sur petites routes et chemins revêtus	X	
Trafic < 500 véhicules/jour (examen au cas par cas des dérogations < 1000 véhicules / jour)	X	
DES TYPES DE VOIES DIFFÉRENTS		
Voie en site propre : largeur minimum de la voie circulée majoritairement à 3 m mètres en bi-directionnel	X	
Surlargeur cyclable ou bande cyclable : largeur minimum 1,00 mètre		X
SÉCURITÉ ET SIGNALISATION		
Traitement des carrefours et des intersections	X	
Traitement des secteurs à visibilité réduite	X	
Signalisation de police	X	
Signalisation bidirectionnelle et conforme aux normes	X	
Avis sécurité du Département avant mise en œuvre du projet sur routes départementales	X	
Avis sécurité du Département avant mise en service sur routes départementales		X

UN RÉSEAU ENTRETENU		
Note présentant les modalités d'entretien envisagées du réseau	X	

Composition du Comité Technique (COTECH) :

Agence de Développement Touristique (ADT) 42, Direction Attractivité Sport Tourisme, Direction des Routes, Service Agriculture, Service Environnement du Département de la Loire.

Composition du Comité de Pilotage (COPIL)

Monsieur Alain LAURENDON, Vice-Président du Département
 Madame Véronique CHAVEROT, Vice-Présidente du Département
 Monsieur Jean-Yves BONNEFOY, Vice Président du Département
 Madame Chantal BROSSE, Vice-Présidente du Département
 Monsieur Jérémie LACROIX, Vice-Président du Département
 Monsieur Daniel FRECHET, Vice-Président du Département

Proposition de maîtrise d'ouvrage partagée :

Le Département assure la maîtrise d'ouvrage du jalonnement du parcours, signalisation de police et signalisation directionnelle. Les aménagements connexes types aires d'accueil, de détente, aménagements de sécurité sont portés par les collectivités locales.

La stratégie de communication les actions de promotion sont portées par l'ADT 42.