

Un réseau vélo transfrontalier

Le réseau franco-allemand « Velo visavis »

*Cette série de fiche groupe des exemples de bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables. Elle correspond à des pratiques jugées intéressantes ou à des **retours d'expériences innovantes**, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels*



Les limites administratives entre les collectivités et les pays font souvent obstacle à la continuité d'un réseau cyclable, condition fondamentale de sa réussite. Cette fiche a pour objectif de présenter un exemple de coopération transfrontalière réussi : le réseau Velo Visavis.

Les origines d'un projet résolument transfrontalier

Velo visavis est le nom du projet européen Velo visavis Rosselle Saar Blies. Ce projet vise à l'aménagement et à la commercialisation d'un réseau d'itinéraires cyclables transfrontalier au sein de la région SaarMoselle sur un territoire situé à la jonction entre

la France et l'Allemagne. Le projet s'intègre ainsi aussi bien à la politique structurelle régionale du Land de Sarre qu'à celle de la Lorraine. Ces deux régions considèrent en effet le tourisme comme un secteur économique porteur d'avenir.

Historique

Dès 2001, les différents Landkreis (arrondissements) de la vallée de la Sarre (dont le Regionalverband de Sarrebruck et le Land de Sarre) se sont lancés dans la réalisation de schémas directeurs des itinéraires cyclables. Des itinéraires cyclables ont ainsi été mis en place sur leurs territoires. L'objectif recherché était de développer le tourisme à vélo pour stimuler une économie en berne suite à la fermeture de diverses entreprises sidérurgiques.

En 2002, la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences (CASC) décide à son tour d'étoffer son réseau cyclable déjà en place en créant des itinéraires cyclables de loisirs. La CASC charge alors la DDE¹ d'étudier un premier projet afin de relier l'ensemble des communes du territoire.

Le dossier pistes cyclables est devenu un des axes forts de la CASC, et le réseau a commencé à se développer.

Par la suite, la CASC, forte d'une longue tradition transfrontalière avec ses voisins allemands, est sollicitée par le Regionalverband de Sarrebruck et le Land de Sarre pour se connecter à leurs réseaux. Le but est d'offrir un réseau d'itinéraires cyclables plus étoffé et continu, notamment le long de la Sarre (section de l'EuroVelo 5).

Au fil du temps, la connexion avec des territoires voisins a enrichi le maillage constitué par les pistes cyclables, notamment à l'ouest sur la communauté d'agglomération de Forbach porte de France et la communauté de communes de Freyming-Merlebach.



Collectivités françaises et allemandes associées au projet

1 Direction départementale de l'équipement.

Une réalisation multipartenariale soutenue par la communauté européenne

Les partenaires du projet

Les partenaires du projet côté allemand sont le Regionalverband de Sarrebruck ainsi que le Saarpfalz-Kreis (arrondissement de Sarre-Palatinat).

Côté français, les partenaires sont au nombre de 4 :

- la Communauté d'agglomération de Forbach Porte de France ;
- la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences ;
- la Communauté de communes de l'Albe et des Lacs ;
- la Communauté de communes de Freyming-Merlebach.

Cette coopération transfrontalière a été facilitée par l'existence d'un groupement européen de coopération territoriale (GECT) franco-allemand. L'Euro-district SaarMoselle, du nom de ce groupement européen, a été créé pour favoriser le développement de cette région, effacer la coupure frontalière, et peser davantage au niveau européen. Le projet « Velo visavis » fait partie des projets accompagnés par l'Eurodistrict qui a permis de mobiliser des financements supplémentaires.

Les différents porteurs du projet ont opté pour une réalisation échelonnée. Son intérêt transfrontalier a permis d'obtenir des subventions européennes et d'accroître le champ des possibles.

Deux programmes européens ont ainsi été sollicités : le réseau a été cofinancé par le programme Interreg III A Sarre Moselle Palatinat Occidental et le programme Interreg IV A « Grande Région ».

Montants engagés Interreg III A Sarre Moselle Palatinat Occidental :

- Coût total du projet : 1 248 046 €
- Subvention de la Commission européenne : 585 425 €

Montants engagés Interreg IV A « Grande Région » :

- Coût total du projet : 9 749 205 €
- Subvention de la Commission européenne : 4 701 473 €

Les tronçons aménagés ultérieurement pour étoffer le réseau Velo visavis n'ont eux pas pu bénéficier de subventions européennes.

Le réseau velo visavis : de la conception à la réalisation

L'objectif de ce réseau est de permettre le développement du tourisme à vélo en donnant la possibilité de réaliser des circuits de plusieurs jours ou de plusieurs heures selon la longueur et la difficulté des itinéraires pratiqués. Les itinéraires mis en place, mêlant paysages urbains et naturels, sont une vitrine de la diversité de ce territoire transfrontalier.

En Allemagne, le réseau s'est créé à partir des cheminements existants en s'appuyant notamment sur les chemins de halage, forestiers ou agricoles. Les itinéraires à l'écart de la circulation automobile ont ainsi été privilégiés.

En France, la mise en place du réseau a nécessité dans un premier temps l'implication des communautés de communes intéressées. Sur son territoire, chaque communauté de communes a ainsi dû imaginer son propre réseau vélo. Les cheminements existants comme les chemins de halage ont bien souvent été intégrés aux différents réseaux, car ils ont l'avantage d'offrir des cheminements agréables et facilement praticables.

À l'initiative du Regionalverband de Sarrebruck, les intercommunalités de Moselle Est ont été sollicitées pour mailler les différents réseaux cyclables entre eux et ainsi proposer un véritable réseau trans-

frontalier. Le but était d'offrir un réseau cyclable agréable permettant de relier les principaux pôles urbains et les sites touristiques du territoire. Une attention toute particulière a également été portée pour que le réseau Velo visavis pénètre au cœur d'espaces naturels jusqu'à présent peu fréquentés par les cyclistes.

En tout, ce sont près de 330 km qui ont été aménagés pour constituer le réseau Velo visavis au sein de la région SaarMoselle.

Ce réseau cyclable, le plus souvent à l'écart de la circulation automobile, offre des circuits de niveaux de difficulté et de caractères divers. Sportifs, familles ou groupes d'amis y trouveront l'itinéraire qui leur convient. Velo visavis permet de découvrir le pays et ses habitants, son histoire et sa culture.

Le circuit Vélo visavis relie les principaux sites touristiques de Moselle Est et de Sarre : circuit de la Faïence à Sarreguemines, centre-ville historique de Saarbrücken, parc archéologique européen de Bliesbruck-Reinheim, réserve de biosphère de Bliesgau, aciéries de Völklingen...

Certains de ces sites sont inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Le réseau ainsi mis en œuvre est adossé en partie à l'EuroVelo 5/Via (Romea) Francigena intégré au schéma national des Véloroutes et Voies Vertes en tant qu'EuroVelo.

Donner une identité au réseau

Pour rendre le réseau créé visible et facilement compréhensible, il a été scindé en deux parties, constituées par un tracé principal, et par des transversales. Les deux réseaux sont identifiés par des logos de couleurs différentes pour faciliter la compréhension des usagers.



Le tracé principal du réseau Velo visavis emprunte un cheminement riche en découvertes et à l'écart des grandes voies de circulation, à cheval entre Sarre et Lorraine. Achevé en 2011,

il s'étend sur 264 km et est conçu pour des randonnées cyclistes de plusieurs jours. Il traverse les plus grandes villes de la région et emmène le cycliste au cœur d'espaces naturels jusqu'à présent peu fréquentés par les cyclistes.

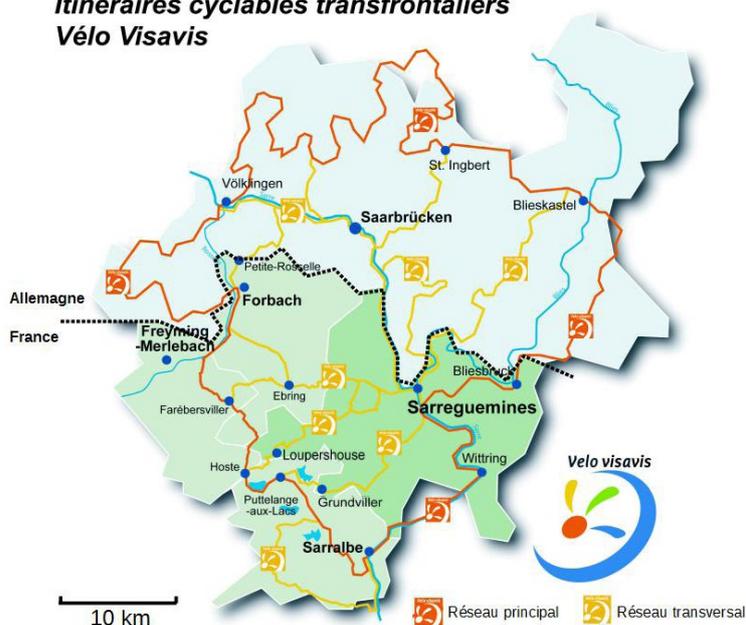


Les transversales permettent de relier les principales villes et les sites touristiques les plus attractifs.

Les voies longeant les vallées de la Sarre, de la Blies et de la Rosselle invitent à des promenades en famille, alors que d'autres parcours comme celui de la réserve de biosphère du Bliesgau de l'UNESCO s'adressent à des cyclistes bien entraînés.

Certaines liaisons transversales se prêtent parfaitement aux excursions d'une journée ou d'un week-end.

Itinéraires cyclables transfrontaliers Vélo Visavis



Pour renforcer l'identité donnée au réseau, on lui a donné un nom (Velo visavis), facilement compréhensible en France et en Allemagne, et on lui a affecté un logo reprenant les différentes couleurs des intercommunalités partenaires.



Les services associés

Pour offrir à tous les touristes, même à ceux ne possédant pas de vélo, la possibilité de profiter des parcours mis en place, des services de location de vélo se développent partout à l'initiative des collectivités, des offices de tourisme locaux ou d'associations.

Tant du côté allemand que du côté français, on trouve une offre de location de vélos à assistance électrique à la journée ou à la semaine.

Les aménagements et équipements mis en place

Les travaux réalisés lors de la mise en place du réseau Velo visavis ne se limitent pas à créer des voies vertes ou à rendre un tronçon praticable, encore faut-il y placer des équipements appropriés et un jalonnement visible et cohérent.

Des cheminements diversifiés

Dans la mesure du possible, les cheminements mis en place ont été isolés de toute circulation automobile. Ainsi, la majeure partie du réseau est constituée de voies vertes, de pistes cyclables ou de chemins ruraux sans classification propre.

En agglomération, il est cependant plus difficile d'isoler complètement les cyclistes de la circulation automobile.

En France, le réseau Velo visavis s'appuie principalement sur des zones 30 ou des bandes cyclables pour permettre la continuité de ses cheminements.



Voie verte du réseau Velo visavis en France



Zone 30 du réseau Velo visavis en France



📍 Chemin forestier du réseau Velo visavis en Allemagne

En Allemagne, certains tronçons du réseau en agglomération empruntent des espaces mixtes piétons/vélos. Hors agglomération, le réseau est constitué de chemins forestiers, et principalement de chemins agricoles ou de chemins de halage.

Velo visavis est donc marqué par la diversité des cheminements mis en place. Il en est de même pour les revêtements de sol. En France, les partenaires français ont privilégié à 99 % les enrobés, tandis que les partenaires sarrois ont été plus enclins à utiliser des chemins de terre ou des revêtements stabilisés. Une enveloppe budgétaire annuelle de 50 000 € est toutefois prévue pour entretenir et améliorer le confort des cheminements côté allemand.



📍 Voie piétons/vélos du réseau Velo visavis au cœur de Sarrebruck (Allemagne)

Signalisation et jalonnement

Un jalonnement a été mis en place sur tout le réseau Velo visavis. Pour l'identification du réseau les panneaux mis en place reprennent le logo orange du réseau principal et jaune des transversales. Les panneaux intègrent les contraintes réglementaires de chaque pays. Ainsi, en France ils présentent une écriture verte sur fond blanc alors que l'inverse est observé en Allemagne.

Un bureau d'études a vérifié que le jalonnement mis en place était fonctionnel, cohérent, sans discontinuité et facilement compréhensible.

En Allemagne, lorsque des aménagements cyclables sont présents de part et d'autre d'un cours d'eau, c'est l'aménagement présent du côté du centre-ville qui a été identifié comme appartenant au réseau Velo visavis.



Jalonnement en France



L'articulation avec les activités susceptibles de générer des touristes à vélo a été étudiée sous forme de rabattement jalonné, par exemple vers une aire de camping-car à Hanweiller en Allemagne.

← Jalonement en France



Jalonement en Allemagne →



Ouvrages d'art et franchissements

Lors de la conception du réseau, et la définition des différents tracés, il a été fait le choix, dans la mesure du possible, de favoriser les cheminements dans des cadres naturels, agréables et loin de toute circulation automobile. Velo visavis offre donc de nombreux cheminements sur d'anciens chemins de halage, ou le long de cours d'eau. Pour faciliter les franchissements de ces barrières naturelles et limiter les coûts d'investissement, le réseau s'est appuyé sur les franchissements et ouvrages d'art déjà en place. Une passerelle flottante a toutefois été créée afin de permettre le franchissement d'un étang.



Pont déjà en place



Passerelle flottante spécialement aménagée

Équipements vélo

Les équipements destinés aux cyclistes (bancs, poubelles, tables de pique nique...) sont librement choisis par les intercommunalités du réseau. Chacun fait en fonction de ses contraintes techniques et financières : il n'a donc pas été défini de charte ou de cahier des charges spécifiques.

Des aires de repos comprenant bancs et poubelles sont donc régulièrement aménagés sur le réseau cyclable, et sont parfois complétés par des plans ou cartes permettant aux cyclistes de s'informer et de s'orienter.



Itinéraire en centre ville de Sarrebruck doté de bancs (Allemagne)



Plan et panneau d'information implantés sur le réseau à Sarreguemines (France)



Totem éducatif



Longue vue pour l'observation des oiseaux

Sur certains tronçons, des activités ludiques et éducatives ont été mises en place, permettant d'attirer un public familial. Si ces aménagements ne font pas partie du programme Velo visavis, ils participent cependant à son attractivité.

Quels outils de promotion pour ce réseau ?

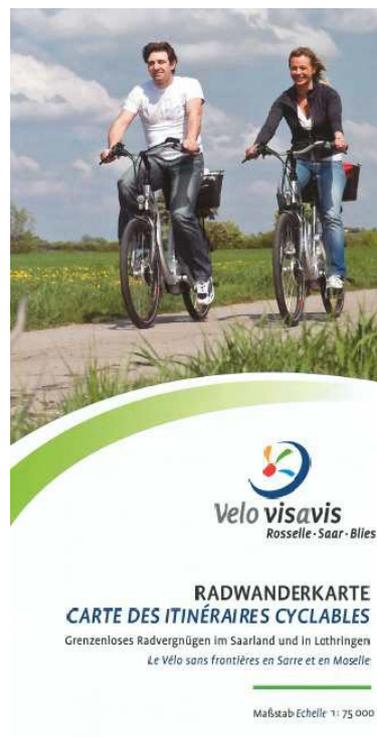
La promotion du réseau se fait principalement à travers deux outils : un site internet et une carte du réseau présentant également les principaux lieux touristiques. La carte proposée aux touristes est traduite dans les deux langues tout comme le site internet. La carte est donc distribuée en France comme en Allemagne et a été plusieurs fois rééditée et actualisée en fonction des modifications du réseau Velo visavis. Les deux premières éditions ont été distribuées à 80 000 exemplaires depuis 2011.

Pour financer l'édition des cartes cyclables du réseau et le marketing, l'ensemble des partenaires (français et allemands) apportent une contribution annuelle de 3 500 euros.

Un guide présenté sous forme de fiches est également prévu : il proposera aux touristes différentes boucles ou balades touristiques. Il précisera également les éventuels revêtements routiers des parcours proposés (enrobé, chemins de terre...) et leurs difficultés.

Côté Allemand, la promotion du réseau se fait plus largement en le faisant apparaître dans tous les supports de communication à vocation touristique ou cyclotouristique.

La Regionalverband travaille ainsi avec les professionnels du tourisme de leur territoire pour faire connaître le réseau. Les cartes réalisées sont disponibles dans les offices de tourisme de la région, et le réseau Velo visavis apparaît désormais sur le site de « Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC »², association allemande de promotion du vélo en Allemagne.



2 www.adfc.de

Les résultats : une fréquentation touristique en hausse

Les retombées économiques du réseau, en particulier sur les activités touristiques telles que l'hébergement ou la restauration, n'ont pas été évaluées. Cependant, il a été constaté que les professionnels du tourisme ont très rapidement compris l'intérêt d'un tel réseau sur leur activité, certains restaurants allant même jusqu'à proposer des menus particuliers aux touristes à vélo.

Concernant la fréquentation, une campagne de comptage a été mise en place à l'été 2016 pour pouvoir l'évaluer. Entre le 25 juin et le 31 octobre 2016, un compteur automatique a été installé pour connaître la fréquentation d'un des tronçons les plus fréquentés du réseau. Le compteur a été positionné le long de la Sarre à l'entrée Nord de Sarreguemines. Une moyenne de 631 passages par jour a été observée sur cette période, piétons et cyclistes confondus, avec des pics à plus de 1 200 passages par jour en période estivale. Cet itinéraire cyclable

le long de la Sarre permet de relier Trier en Allemagne à Strasbourg, c'est la portion la plus attractive et la plus fréquentée du réseau Velo visavis.

Sur cette portion, des études réalisées côté allemand par l'office du tourisme ont mis en évidence que 80 % des utilisateurs du réseau habitaient la région.

De plus, il a été constaté que la proximité de la France et la possibilité de réaliser une partie de son itinéraire sur le sol français étaient très valorisants côté allemand. Le passage du réseau d'un pays à l'autre joue donc un rôle important dans son attractivité. Il en est de même pour les pratiquants d'un cyclisme sportif qui apprécient de venir en France pour la qualité et le confort de ses cheminements cyclables.

Les résultats : une fréquentation touristique en hausse

Des pistes pour améliorer la qualité du réseau sont actuellement à l'étude. Il est tout d'abord envisagé, à l'échelle des différentes intercommunalités, de travailler à la résorption des discontinuités cyclables tout en poursuivant le maillage initié sur le territoire. Le réseau va ainsi être étendu du côté de Freyming Merlebach et la CASC a l'ambition de relier toutes les communes de son territoire par des itinéraires cyclables. Le pays de Bitche intégrera prochainement le réseau pour l'étoffer davantage.

Outre Rhin en revanche, il n'est pas prévu d'étendre encore plus le réseau, celui-ci étant considéré comme étant complet et suffisamment dense.

Cependant, une réflexion est menée visant à uniformiser les différents aménagements et revêtements de sols sur l'ensemble du réseau Velo visavis.

Il est également prévu de renforcer l'attractivité du réseau principal (grande boucle du réseau Velo visavis) en travaillant sur les services offerts aux touristes et leurs conditions d'accueil. Ainsi, il est envisagé de faciliter le stationnement des cycles à proximité des hôtels et restaurants. Sont également étudiées la mise en place d'une charte à destination des commerçants, la labellisation des différents établissements etc.

Parole d'acteur



Régis GLATZ, chef du service tourisme et habitat Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences

Comment s'est organisée la réflexion pour constituer le réseau Velo visavis ?

La constitution du réseau s'est faite à 2 niveaux :
Au niveau de chaque intercommunalité partenaire, qui a opéré dans le cadre de son fonctionnement institutionnel : études, concertation avec les communes, proposition des tracés.

Au niveau transfrontalier, dans le cadre d'un groupe de travail composé de l'ensemble du partenariat et au sein duquel chacun a pu présenter les travaux menés sur son territoire ; puis nous avons défini ensemble les points de jonction entre nos réseaux, cela s'est parfois accompagné d'un repérage sur le terrain de manière bilatérale. Le groupe de travail est le lieu indispensable de concertation pour offrir un réseau cyclable cohérent et de qualité. Le groupe de travail a également été l'organe de concertation et de suivi pour la mobilisation des fonds européens sous la coordination du porteur de projet, le Regionalverband de Sarrebruck. Les actions de communication et de promotion du réseau sont également définies par le groupe de travail.

Une fois cette étape franchie, les instances décisionnelles des partenaires sont saisies et valident les orientations ainsi définies.

Quel bilan tiré vous de cette opération ?

Un bilan positif sur plusieurs aspects :

Sur le résultat tout d'abord: la réalisation d'un circuit de dimension régionale qui bénéficie d'une identité propre et qui irrigue une grande partie de notre agglomération transfrontalière. Il est encore difficile de véritablement quantifier les retombées induites par la création de ce réseau, mais nous constatons néanmoins une hausse de la fréquentation des cyclotouristes auprès de nos hébergeurs et des comptages satisfaisants de l'utilisation de nos aménagements.

Sur les moyens, cette coopération transfrontalière de grande ampleur a permis de mobiliser des fonds européens à hauteur de 50 % dans le cadre du programme INTERREG. Malgré les lourdeurs administratives liées à la mobilisation de ces fonds, ils ont été indispensables à la réalisation du projet.

Sur le plan humain enfin par la création d'un réseau d'acteurs et d'un groupe de travail qui s'est pérennisé, et au sein duquel la volonté de continuer à travailler ensemble a été affirmée en vue d'améliorer l'offre cyclotouristique du secteur.

Pour en savoir plus ●●●

- Recueil de fiches « Vélo - Aménagement », Cerema, 2016
- Recueil de fiches - « Vélo - Mobilité », Cerema, 2013
- Départements et régions cyclables : www.departements-regions-cyclables.org
- Association française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes : www.af3v.org

Contributeurs ●●●

Samuel LAB (Cerema Est) sous le pilotage de François TORTEL (Cerema Est).

Contact ●●●

thomas.jouannot@cerema.fr

Maquettage

Cerema Territoires et ville
Service édition

Crédit photo

Cerema sauf mention
spécifique

ISSN : 2552-884x
2018/18

© 2018 - Cerema

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema.

La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

www.cerema.fr

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Cerema Territoires et ville - 2 rue Antoine Charial - 69426 LYON cedex 03 - Tél. +33 (0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités - 25 av. François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30