

## ↘ ACTUALISATION DU RÉSEAU VERT D'AGGLOMÉRATION



# SCOT 2030

AGGLOMÉRATION LYONNAISE

## ACTUALISATION DU RÉSEAU VERT D'AGGLOMÉRATION

↘ MAÎTRISE D'OUVRAGE



Immeuble Porte sud  
4 rue des cuirassiers  
69003 LYON  
[www.scot-agglolyon.fr](http://www.scot-agglolyon.fr)

↘ PARTENAIRE



18 rue du Lac  
BP 3129  
69402 LYON cedex 03  
[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

↘ EQUIPE D'ÉTUDE



66 rue Antoine Charial  
69003 LYON  
tel 09 75 92 05 33  
[www.tikopia.net](http://www.tikopia.net)



27 montée Saint-Sébastien  
69001 LYON  
Tel 04 72 10 19 19  
[www.latitude-cartagene.com](http://www.latitude-cartagene.com)



---

## sommaire

la mission.....	4
points d'appui des liaisons vertes .....	5
voie verte des confluences .....	6
le choix des tracés .....	7
statistiques.....	8
cartes .....	9
annexes .....	23

---

## La mission

Cette mission fait suite à une première étude, conduite en 2008-2009, qui avait permis d'identifier un réseau de liaisons vertes. Celles-ci avaient été définies s'appuyant à la fois sur un réseau de loisirs et de découverte existant, et sur la présence de corridors écologiques.

Cette première intervention avait alors permis de dénombrer environ 250 km de cheminements venant se caler sur le tracé des liaisons vertes.

Ces 250 km se décomposaient de la manière suivante :

- 17 % étaient constitués par des itinéraires aménagés existants,
- 74 % par des cheminements potentiels d'appui,
- tandis que 9 % des tracés soulignaient une absence de cheminement potentiel d'appui.

## Un état « zéro »

La présente mission a consisté à **mettre à jour**, sur les mêmes bases méthodologiques, **les résultats de la première étude**. Ces nouveaux résultats obtenus permettent :

- **d'alimenter l'indicateur de suivi n°37** au titre de l'état « zéro » des aménagements des cheminements de loisirs et de découverte,
- de délivrer aux collectivités membres du SEPAL une série de cartographies des cheminements repérés, pour une intégration dans leur futur PLU.

L'objectif final est de conforter cette base de référence et pérenniser ce principe de réseau cohérent de liaisons dans la trame verte d'agglomération et vers les territoires limitrophes :

- en mettant en évidence les fonctions récréatives des espaces naturels et agricoles,
- en pérennisant l'armature verte et son rôle non négligeable dans le maintien de la biodiversité en ville,
- et en participant au développement de concepts d'aménagements de loisirs qui répondent à une demande sociale croissante.

Si elle répond spécifiquement à l'indicateur n°37, cette étude et la cartographie qui l'accompagne recoupe ainsi d'autres indicateurs concernant l'armature verte, l'environnement et les déplacements (trois des cinq familles d'indicateurs présentés dans le tableau de bord de suivi et d'évaluation).

## Confortements, extensions et modifications

L'intervention a permis, après quelques années de recul, de **conforter globalement l'armature principale** constituée de l'épine dorsale des fleuves sur laquelle prend appui la charpente de liaisons rayonnant tout autour de l'agglomération.

Néanmoins, un certain nombre de rectifications ont été apportées, afin :

- de **prendre en compte des nouveaux projets**, comme celui de la Voie Verte des Confluences,
- de relier dans la mesure du possible les cœurs verts en limite de territoire (liaisons inter Scot),
- de **supprimer certains points de blocage** et les absences de cheminements potentiels d'appui sans solution possible (même à long terme),
- de compléter l'armature sur quelques secteurs.

Ce réseau constitué est considéré au Scot comme une infrastructure à part entière, assurant l'équilibre ville-nature et le respect d'une certaine qualité de vie recherchée par les habitants. Ces liaisons contribuent tout autant au renforcement de la vocation écologique et à la fonction récréative, qu'au maintien d'une trame paysagère d'agglomération. ■

## Points d'appui des Liaisons Vertes

**Le Schéma Départemental Vélo**, défini par le Pôle Vélo du Conseil général du Rhône, qui est un inventaire de voiries départementales susceptibles d'être équipées de bandes cyclables (non séparées de la circulation automobile), ou de pistes cyclables (en site propre). En plus de ces équipements, le Département a valorisé une partie de ce réseau par la mise en place d'itinéraires cyclotouristiques jalonnés. Certains éléments inscrits au Schéma constituent des alternatives à court terme évitant des points de blocage sur certaines liaisons identifiées.

**Le schéma modes doux** du Grand Lyon, qui définit un réseau principal, continu et homogène assurant les liaisons entre les pôles d'agglomération. Il offre notamment aux usagers des liaisons du centre vers les grands parcs d'agglomération.

**Le PDIPR**, Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée, établi par le Service Environnement Agriculture du Conseil général du Rhône, qui est un inventaire des chemins ruraux en vue de leur préservation. Une partie de ce réseau est aussi valorisé par la mise en place de maillages locaux d'itinéraires de Promenade et de Randonnée balisés, jalonnés et décrits dans une collection de carto-guides.

**Le réseau d'Espaces Naturels Sensibles (ENS)**, toujours réalisé par le Conseil général, qui est un inventaire des espaces naturels et agricoles départementaux classés en quatre catégories d'intérêt, les sites prioritaires faisant l'objet d'un plan de gestion et d'une ouverture contrôlée au public.

**Les corridors écologiques**, liaisons fonctionnelles entre écosystèmes, de structure linéaire (haies, rives et cours d'eau...), préservées des influences et des impacts négatifs de la trame urbaine. Espaces de biodiversité, ils sont, à l'instar des Liaisons Vertes pour le public, des continuums composés de milieux favorables aux déplacements pour la faune.

**Le réseau des Projets nature du Grand Lyon**, qui concernent des territoires qui recouvrent souvent le territoire des ENS, et qui sont des outils de gestion durable et de concertation destinés notamment au maintien de l'agriculture périurbaine et à la mise en place d'équipements de sensibilisation et de pédagogie de l'environnement : **les Sentiers nature**.

**Les grands parcs centraux d'agglomération** qui constituent de fait (ou potentiellement) des espaces d'articulation entre le réseau cyclable d'agglomération et le réseau des Liaisons Vertes. **Ils dessinent une première ceinture proche du centre de l'agglomération**. Même si cette perception « en plan » n'est pas une évidence sur le terrain, sa portée symbolique peut permettre d'engager une réflexion sur les réelles opportunités d'une mise en réseau effective.

## La Voie Verte des Confluences

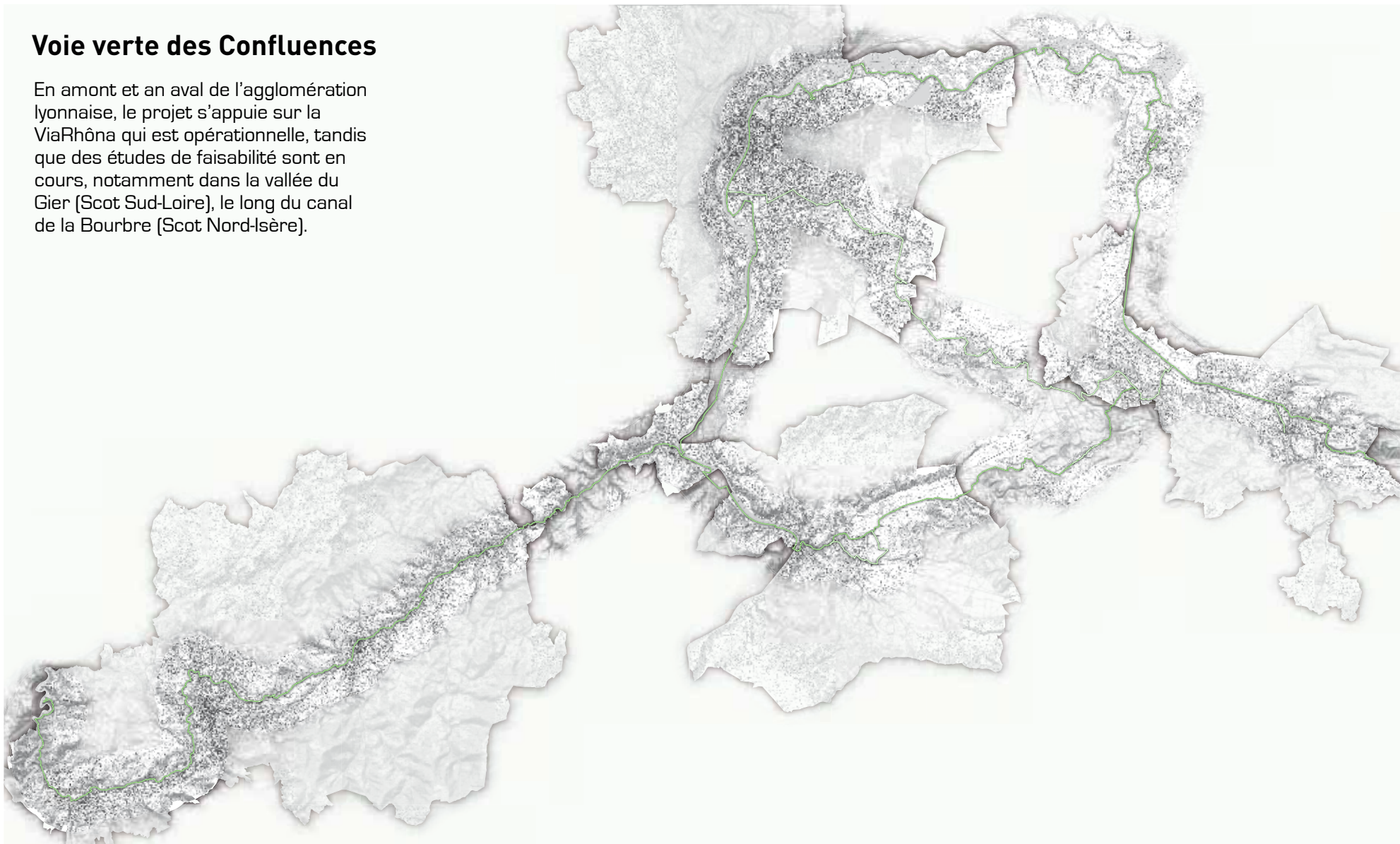
Annoncé à l'horizon 2020, ce projet reliera les gorges de la Loire, à l'ouest, au confluent de l'Ain et la Bourbre avec le Rhône à l'est. Elle s'appuiera grandement sur le tracé de la ViaRhôna dans l'agglomération lyonnaise. Ce projet ambitionne de relier deux des principaux fleuves français pour en faire le support d'un tourisme de proximité et de destination. Ce principe mêlera sans doute plusieurs pratiques « modes doux », transport fluvial, fer et vélo, et sa dimension métropolitaine donnera peut-être une visibilité nationale et internationale à cette voie verte.

Ces axes majeurs (vallée du Rhône, vallée du Gier, vallée de la Loire ou encore de la Saône) sont en passe de devenir **des « passerelles » desservant les arrières-pays**. En ce sens, **ces axes sont de véritables moteurs pour les territoires traversés** (voir carte ci-après). ■



## Voie verte des Confluences

En amont et en aval de l'agglomération lyonnaise, le projet s'appuie sur la ViaRhôna qui est opérationnelle, tandis que des études de faisabilité sont en cours, notamment dans la vallée du Gier (Scot Sud-Loire), le long du canal de la Bourbre (Scot Nord-Isère).



## Les choix de tracés

Comme on l'a évoqué précédemment, les liaisons mettent en réseau cœurs verts, couronne et trame, voire les grands parcs d'agglomération. **Les tracés proposés ne sont pas forcément liés à des aménagements existants** (voie verte de Caluire, val de Saône, etc.), mais **elles traduisent plusieurs formes de faisabilité** du fait de l'existence de cheminements, de berges de cours d'eau, de corridors écologiques ou d'espaces agricoles. Plus que des linéaires, **ce sont parfois des faisceaux plus larges** dans lesquels on peut parfois envisager plusieurs tracés de liaisons. Ces épaisseurs sont elles-mêmes confortées par le nombre d'interconnexions transversales possibles entre l'armature des liaisons et les réseaux locaux.

## Des liaisons à double sens

Plus on s'éloigne du tissu urbain, moins la pression est forte et plus on gagne en épaisseur. L'enjeu est sans doute à long terme de **préserver une largeur suffisante dans le tissu urbain** et ne pas se contenter de liaisons se traduisant par la seule présence d'une piste cyclable en site propre. Il s'agit aussi d'échapper à la logique du « timbre poste » en ne se satisfaisant pas de mettre cartographiquement en réseau le square, le jardin d'agrément ou le terrain de jeux. Ce serait en effet remettre en cause les multiples vocations que ces liaisons possèdent : si elles offrent, certes, la possibilité d'accéder à la nature (à la verdure ?) et de **sortir l'habitant de l'urbain**, elles permettent aussi de **faire rentrer la biodiversité en ville**, de part leur fonction écologique. Plus largement, la lisibilité et les possibilités de mise en œuvre de ces liaisons impliquent d'éviter l'enclavement de poches vertes et l'érosion des marges.

## Les différents niveaux identifiés

Le classement des liaisons a évolué par rapport à l'étude précédente, notamment par l'abandon de la notion de liaison secondaire, considérant qu'il ne pouvait être question de hiérarchie entre les différentes liaisons : l'idée est avant tout de mettre en évidence leur faisabilité et leur rôle au sein de l'armature générale.

Ces niveaux apparaissent sur la cartographie, ils se basent sur une typologie de sections de cheminements d'appui :

- **Niveau 1 - les cheminements aménagés**
  - 1.1 - voies vertes et pistes cyclables (en site propre)
  - 1.2 - chemins (non revêtus) inscrits au PDIPR<sup>1</sup>
- **Niveau 2 - les cheminements potentiels d'appui**
  - 2.1 - chemins (non revêtus) non inscrits au PDIPR
  - 2.2 - autres cheminements, y compris les voies revêtues (même si celles-ci sont inscrites au PDIPR), les rues, les routes et les servitudes
- **Niveau 3 - l'absence de cheminement potentiel d'appui**

<sup>1</sup> Un cheminement inscrit au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) devient inaliénable

## Les contraintes

Malgré les réalisations et l'avancement des projets depuis 2008, il subsiste des points de blocage à la mise en œuvre des liaisons vertes :

- **les absences de cheminements potentiels d'appui** à l'intérieur du fuseau, créant des discontinuités.
- **les franchissements difficiles** d'obstacles naturels ou artificiels comme les ronds-points, les grands axes de communication, etc.
- **les points de passage obligés**, des resserrements du fuseau contraignant la continuité, au niveau d'un franchissement de voirie par exemple.

A ces contraintes essentiellement physiques s'ajoutent des points de blocage fonciers et une pression forte de l'urbain menaçant la pérennité de certaines continuités.

## Les statistiques

Comparativement à 2008, plus de 100 km supplémentaires ont été inventoriés. Cette augmentation vient essentiellement du travail réalisé sur les extensions jusqu'aux limites du territoire du Scot, ainsi qu'au rajout d'une liaison sur les coteaux du Lyonnais (n°8) : celle-ci emprunte dans sa partie sud la rive droite du Rhône (qui avait été délaissée en 2008).

On notera la part importante des itinéraires aménagés existants (Niveau 1), qui est passée de 42,5 km à 138,4 km, soit de 17% à 40,55% du total à l'intérieur du territoire du Scot. Cette augmentation est essentiellement due à la meilleure prise en compte des pistes cyclables et voies vertes aménagées. En valeur absolue, les linéaires de cheminements potentiels d'appui (Niveau 2) et les absences de cheminements potentiels d'appui (Niveau 3) n'ont pas varié. ■

LIAISON	Territoire SEPAL						sous-total	Territoire hors SEPAL					sous-total	TOTAL GENERAL
	Niveau 3 - Absence		Niveau 2 - Potentiel		Niveau 1 - Existant			Niveau 3 - Absence		Niveau 2 - Potentiel		Niveau 1 - Existant		
	N 3	N 2.2	N 2.1	N 1.2	N 1.1	N 3		N 2.2	N 2.1	N 1.2	N 1.1			
1 - FRANC LYONNAIS	0,85	10,84	6,28	3,84	5,15	26,95							26,95	
2 - PLAINE DE L'EST		8,40	1,24	10,69	1,89	22,22							22,22	
3 - BIEZIN	3,67	7,12	3,46	1,61	9,10	24,96							24,96	
4 - PLAINE D'HEYRIEUX	2,20	19,94	3,58	5,51	1,14	32,37							32,37	
5 - VAL D'OZON	4,45	15,22	5,77	8,64		34,08							34,08	
6 - GRANDES TERRES	0,32	10,38	0,41	4,15		15,24							15,24	
7 - GIER	0,14	4,43		4,67	2,68	11,92							11,92	
8 - ETANGS ET COTEAUX	1,59	8,03	0,94	2,40		12,95		2,00	0,35			2,35	15,30	
9 - SUD-OUEST	0,31	3,80	0,58	2,91	1,93	9,53							9,53	
10 - VALLONS DE L'OUEST	1,83	19,94	4,38	11,24		37,40		0,17		0,49		0,66	38,06	
11 - ROCHECARDON	1,74	6,82		1,84		10,40							10,40	
12 - VAL DE SAONE		16,48		1,71	7,36	25,55							25,55	
13 - RHONE	5,60	8,73	13,45	17,19	32,75	77,72	0,17	2,61	0,68	5,99		9,45	87,17	
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>22,71</b>	<b>140,12</b>	<b>40,08</b>	<b>76,40</b>	<b>62,00</b>	<b>341,30</b>	<b>0,17</b>	<b>4,78</b>	<b>1,02</b>	<b>6,48</b>	<b>12,45</b>	<b>353,75</b>		
	22,71	180,20		138,39		341,30								
	6,65%	52,80%		40,55%		100,00%								

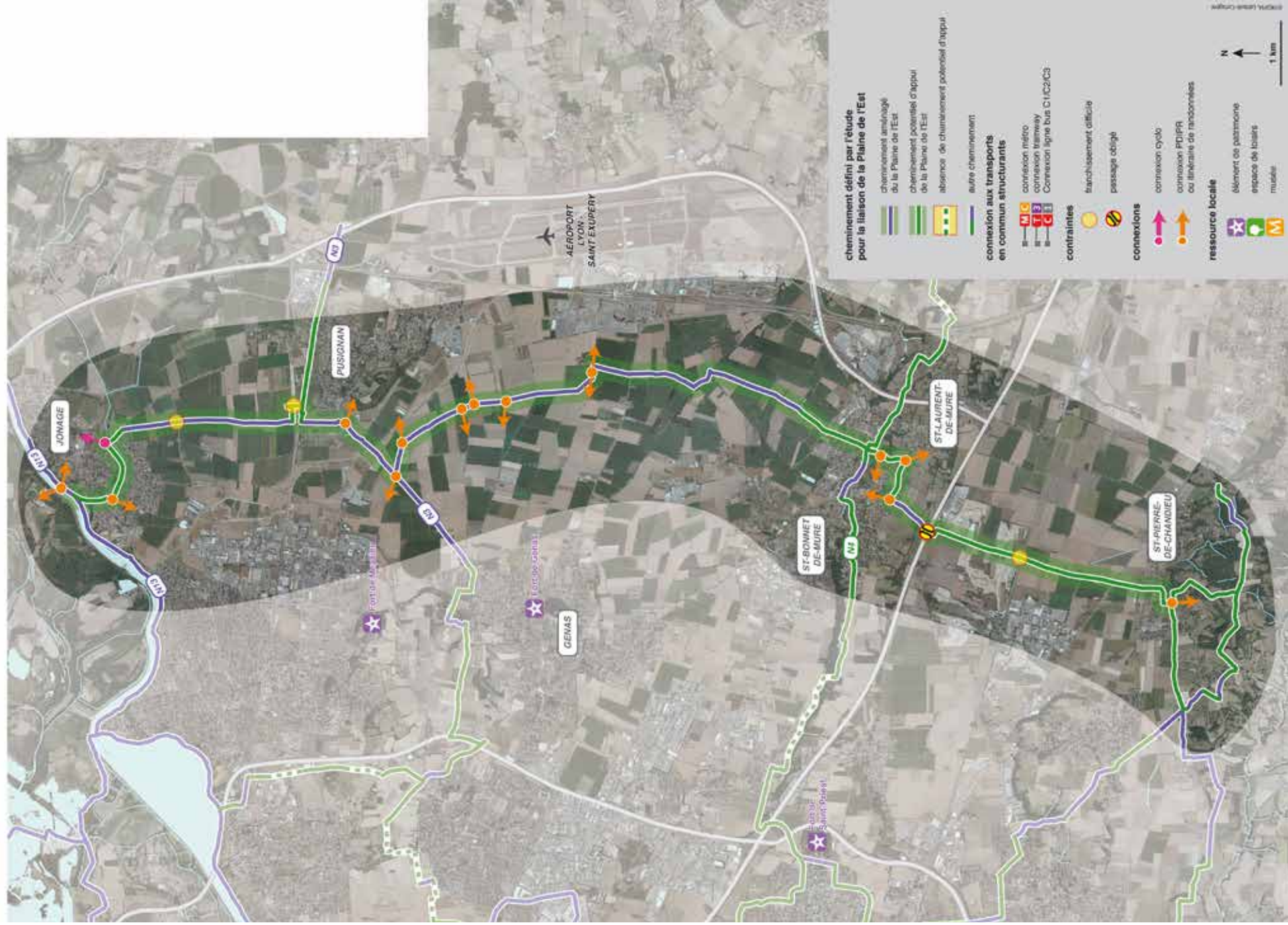


# CARTES



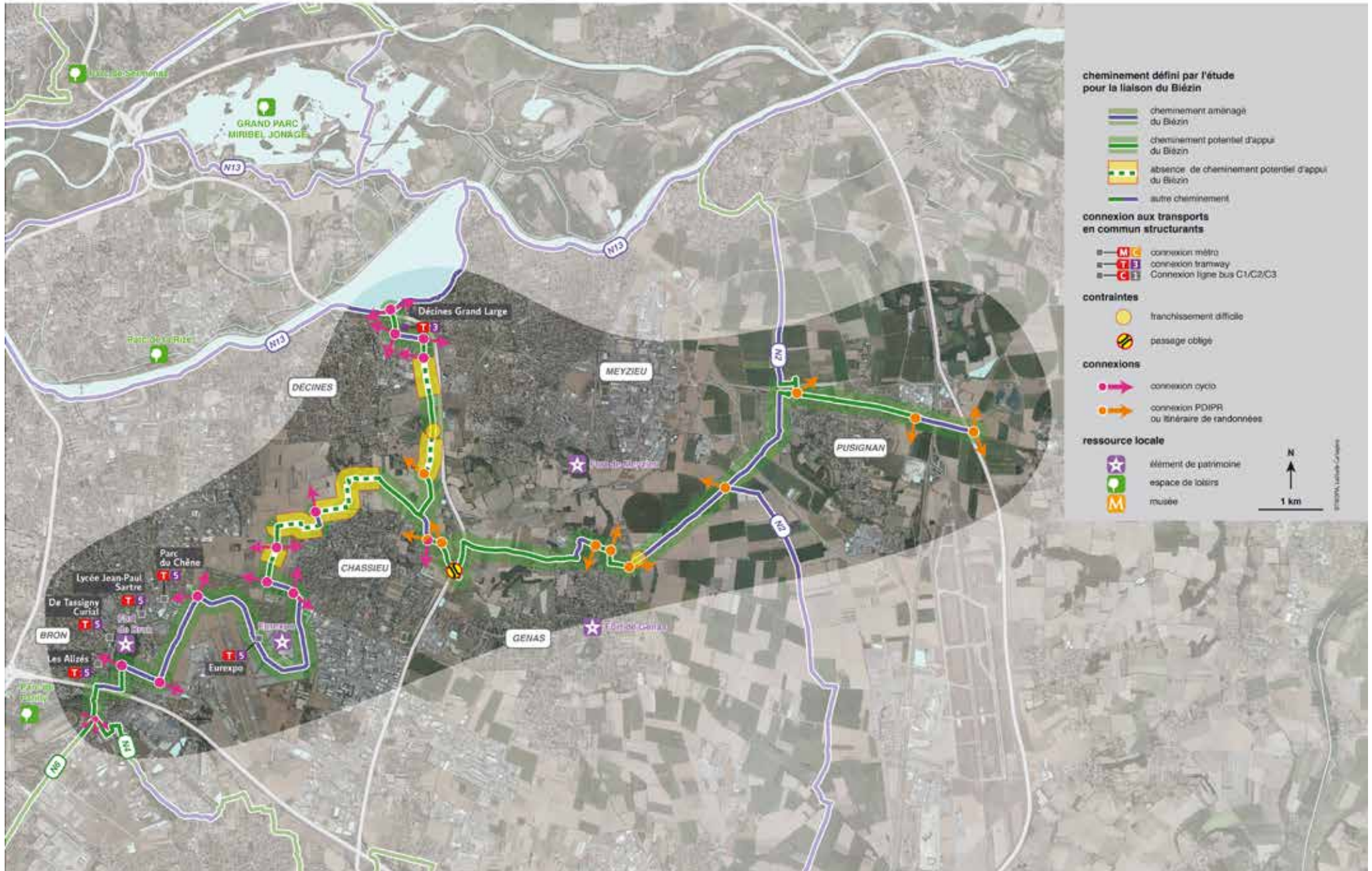


# CHMEMINEMENT NUMÉRO 2 : PLAINE DE L'EST



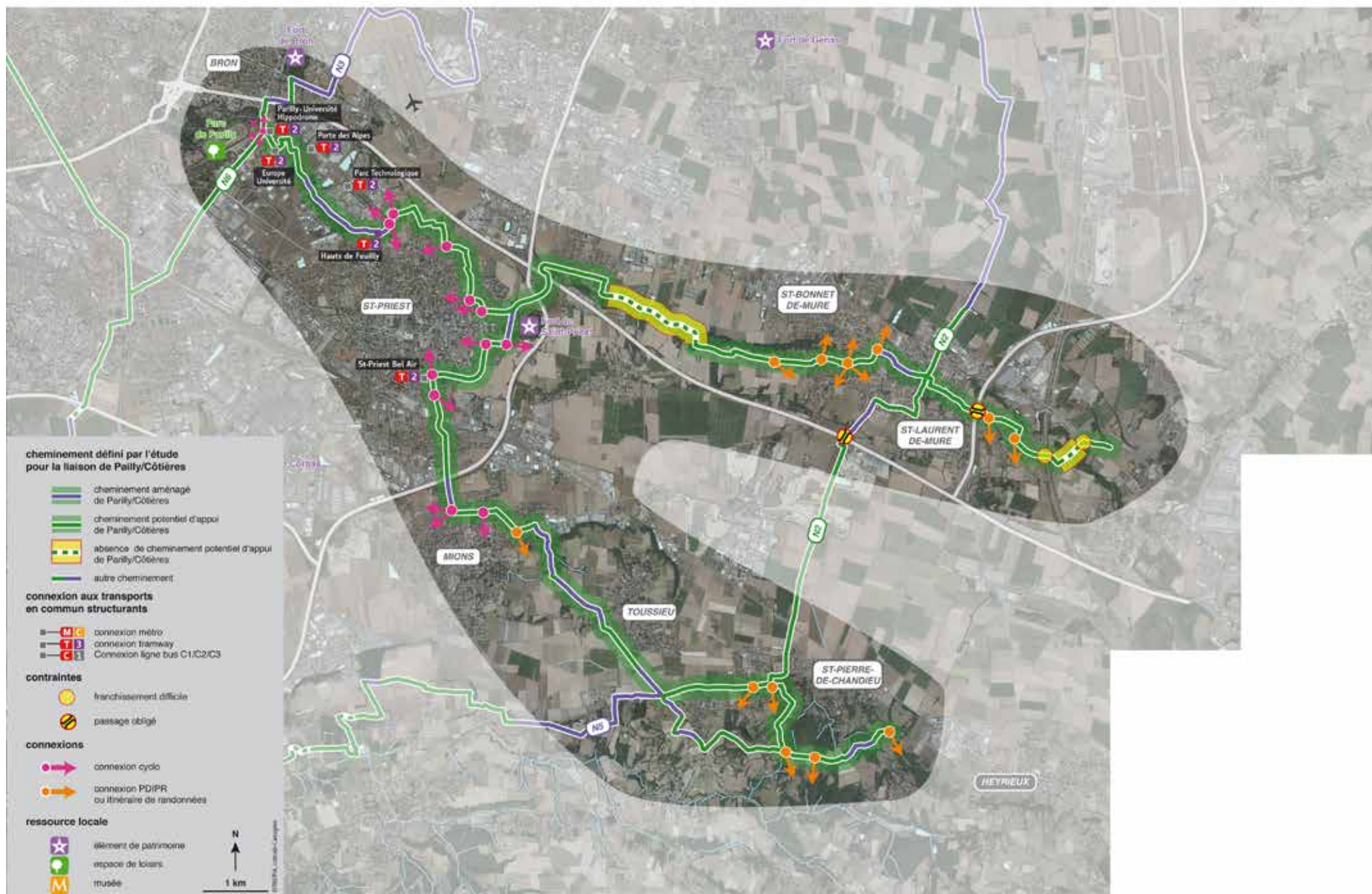


## CHEMINEMENT NUMÉRO 3 : BIÉZIN



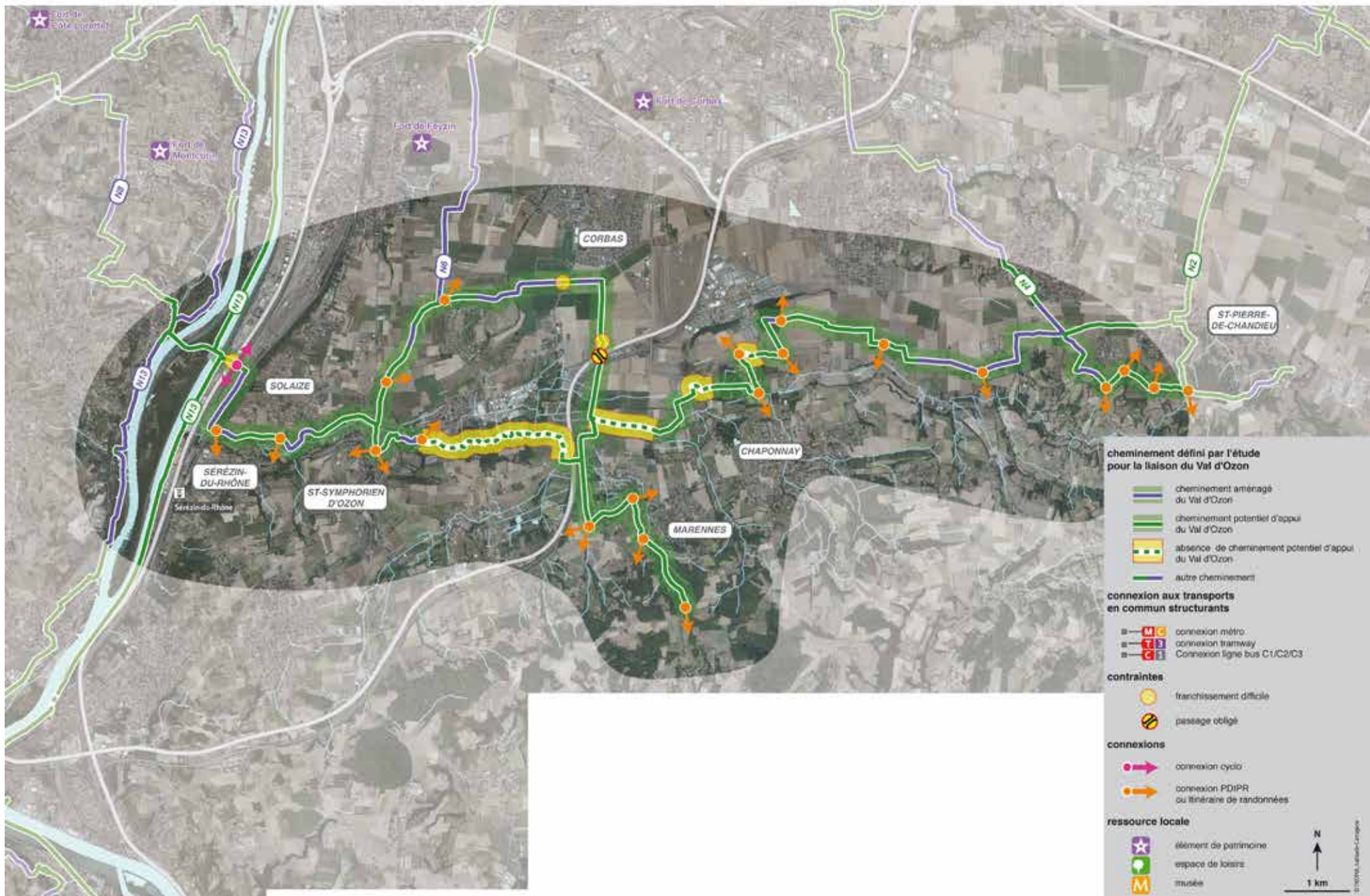


## CHEMINEMENT NUMÉRO 4 : PARILLY/CÔTIÈRES



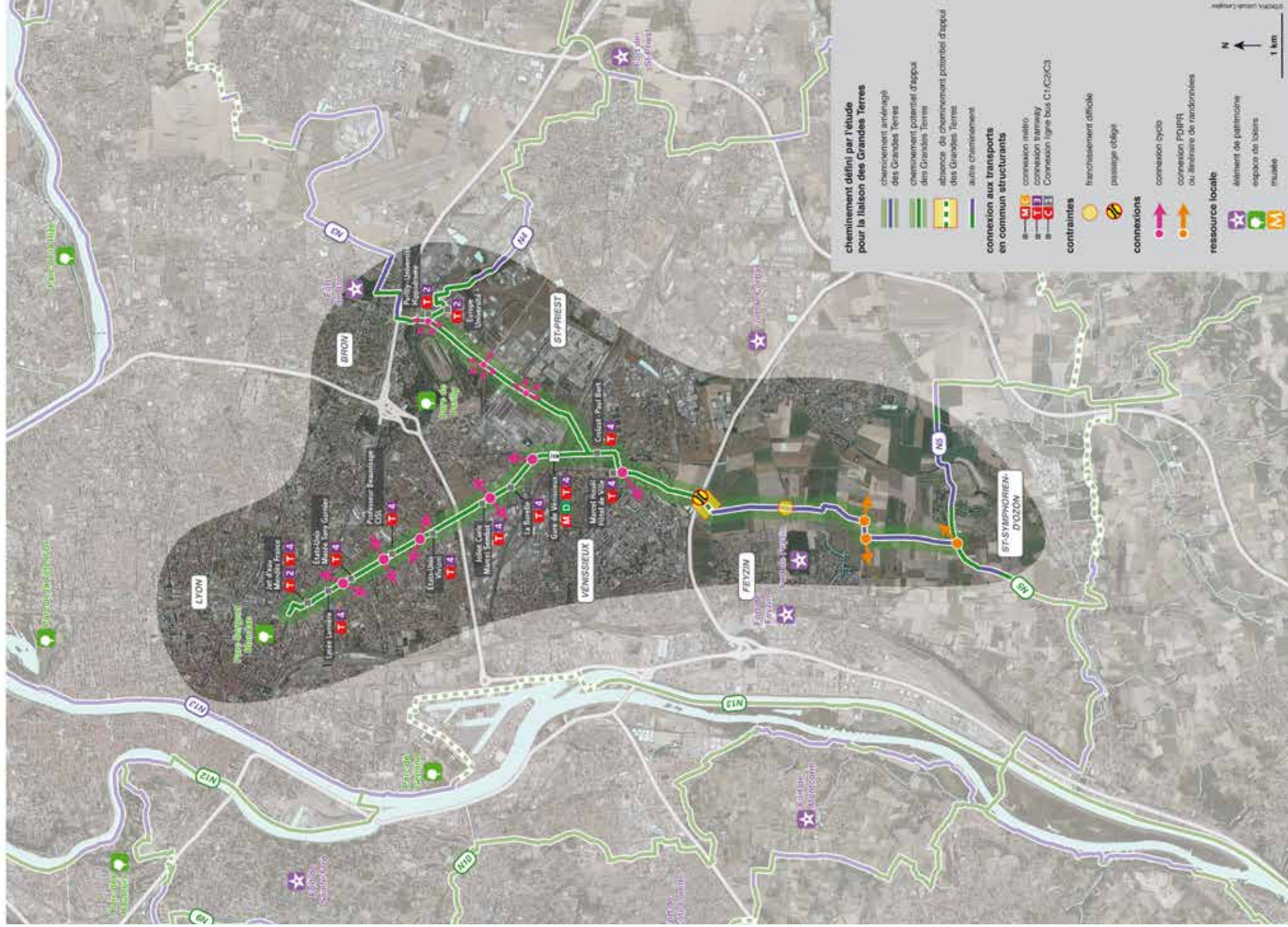


## CHEMINEMENT NUMÉRO 5 : VAL D'OZON



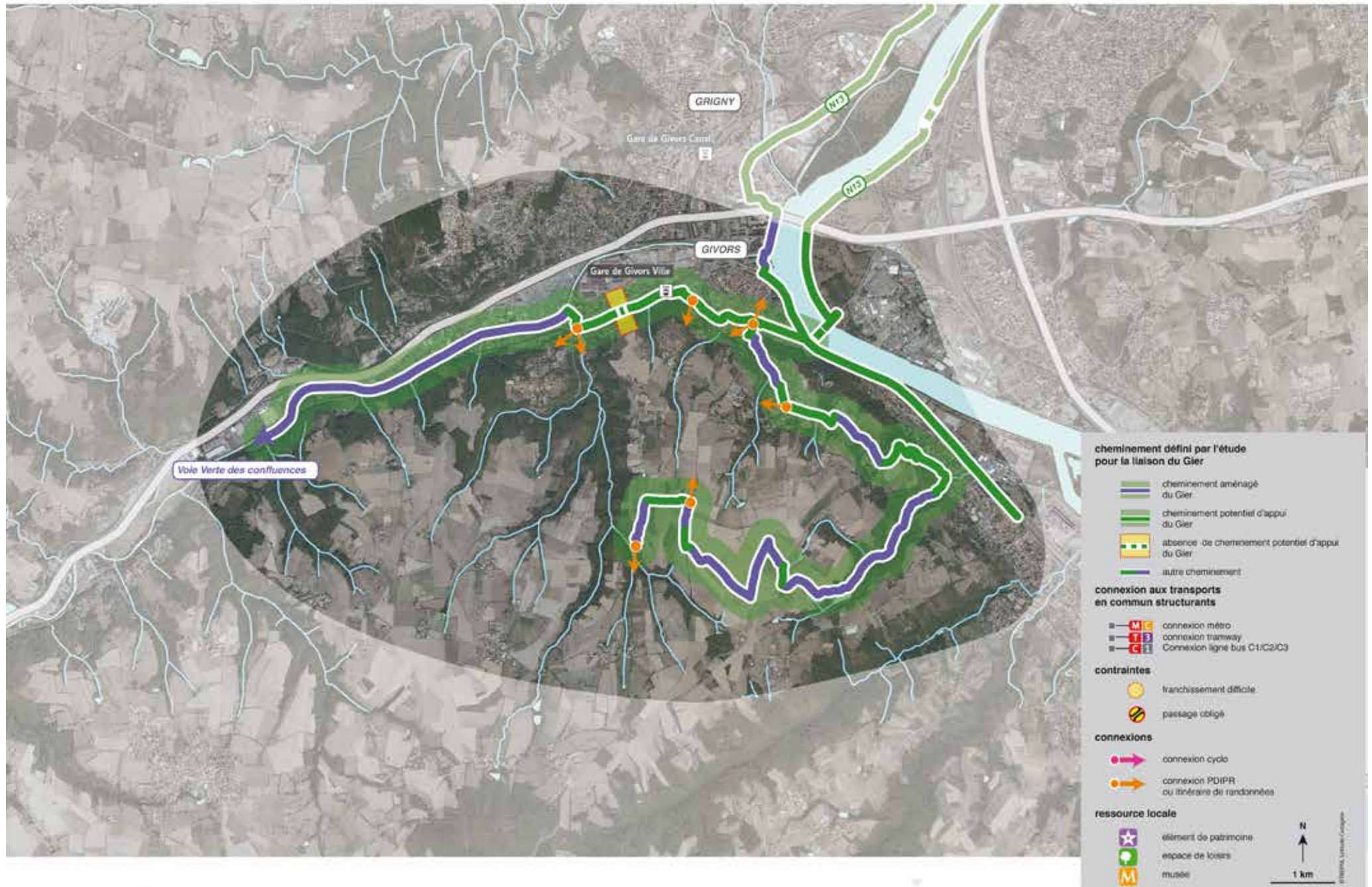


# CHEMINEMENT NUMÉRO 6 : LES GRANDES TERRES



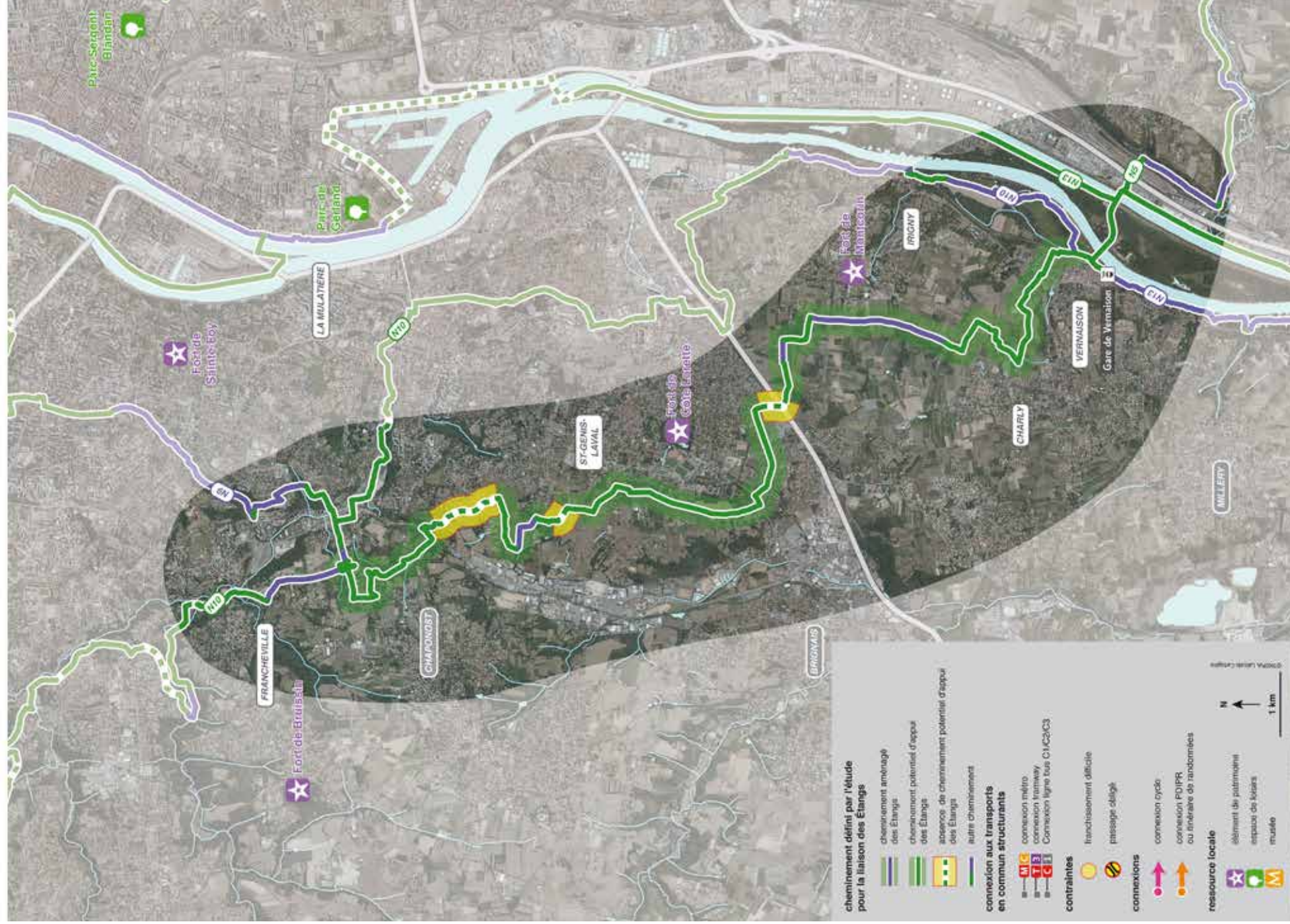


## CHEMINEMENT NUMÉRO 7 : LE GIER



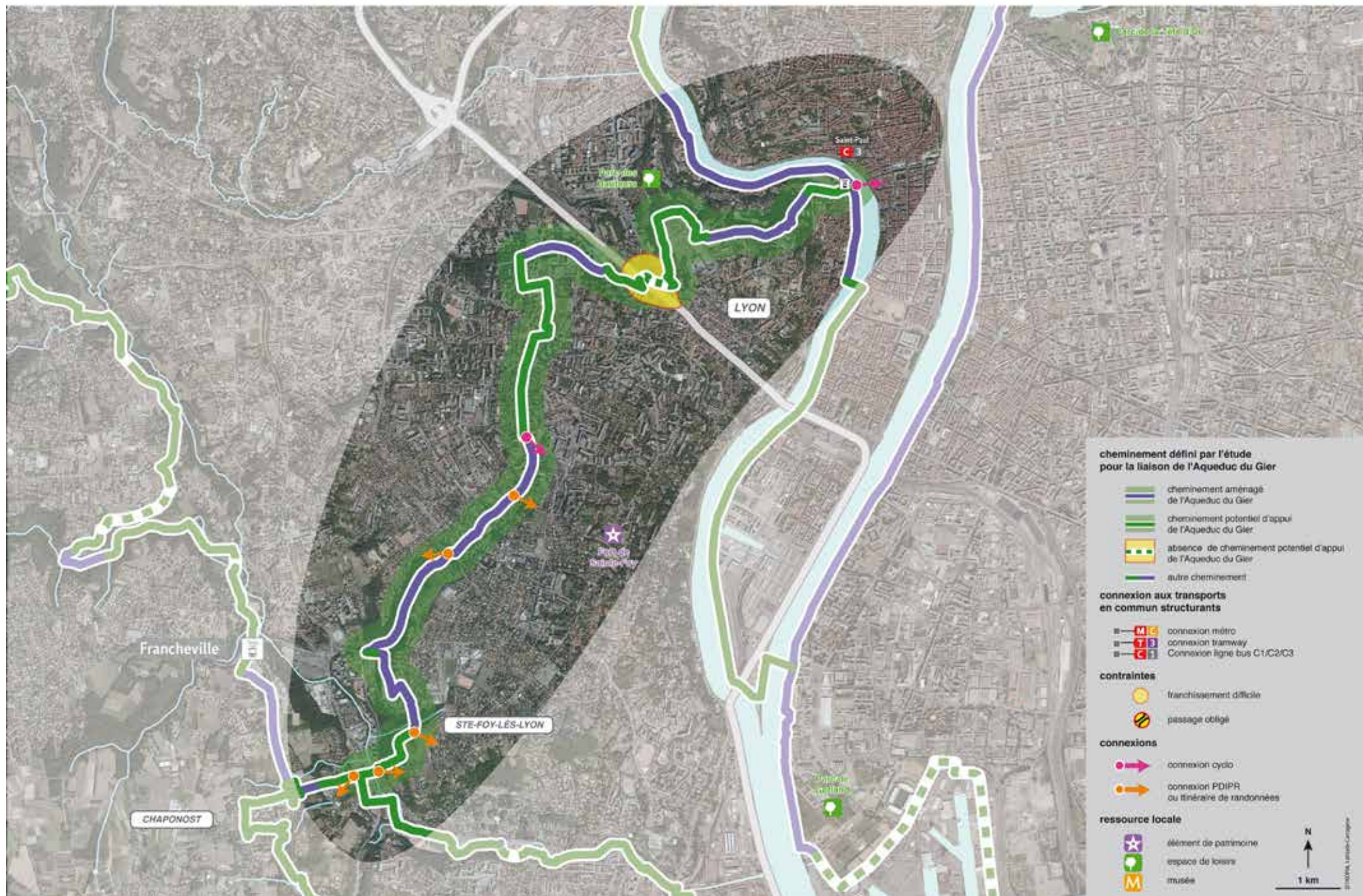


## CHEMINEMENT NUMÉRO 8 : LES ÉTANGS



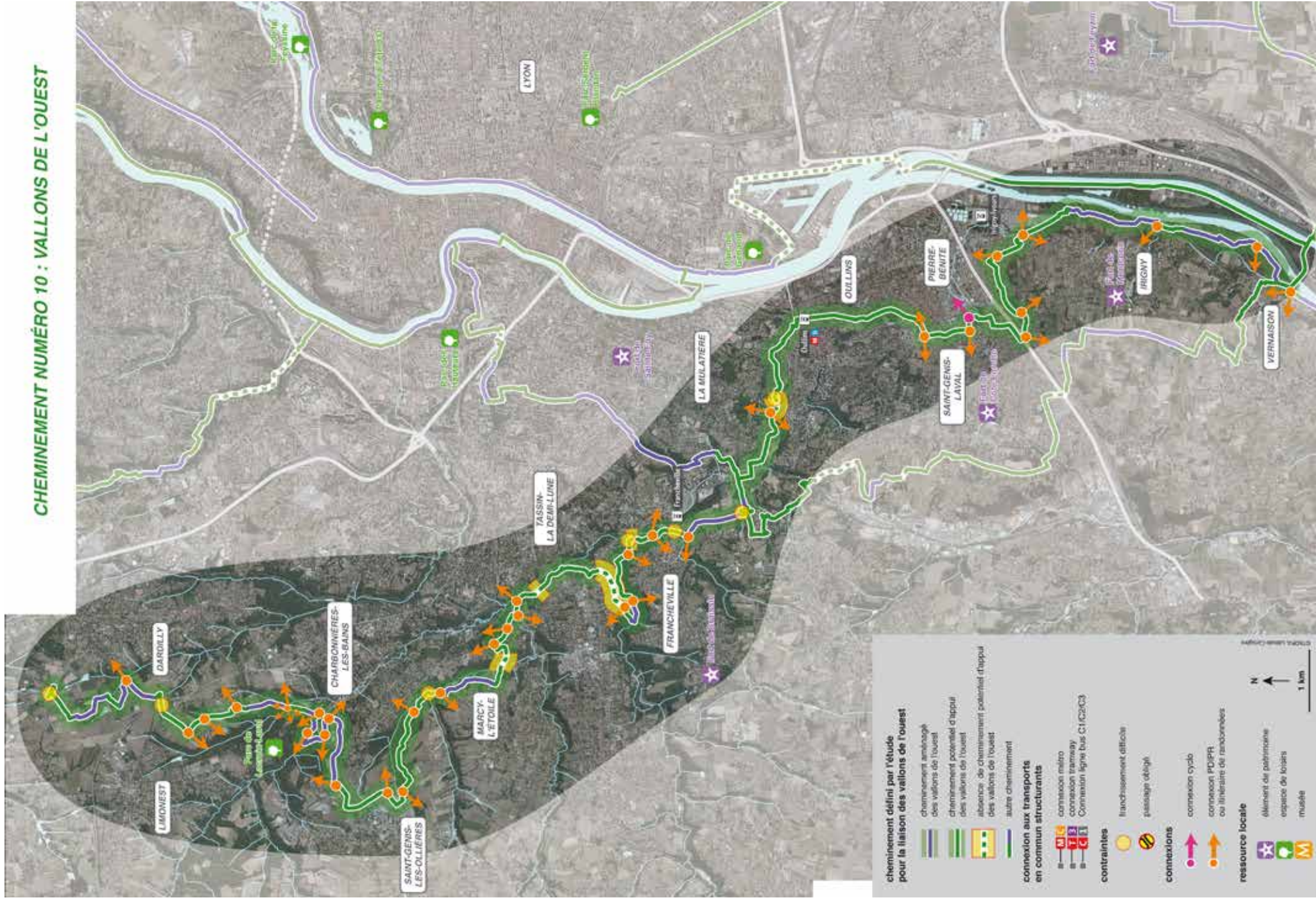


## CHEMINEMENT NUMÉRO 9 : AQUEDUC DU GIER





# CHEMINEMENT NUMÉRO 10 : VALLONS DE L'OUEST



## cheminement défini par l'étude pour la liaison des vallons de l'ouest

- cheminement aménagé des vallons de l'ouest
- cheminement potentiel d'appui des vallons de l'ouest
- absence de cheminement potentiel d'appui des vallons de l'ouest
- autre cheminement

## connexion aux transports en commun structurants

- connexion métro
- connexion tramway
- Connexion ligne bus C1/C2/C3

## contraintes

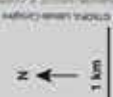
- franchissement difficile
- passage délogé

## contraintes

- connexion cyclo
- connexion POFPA ou itinéraire de randonnées

## ressource locale

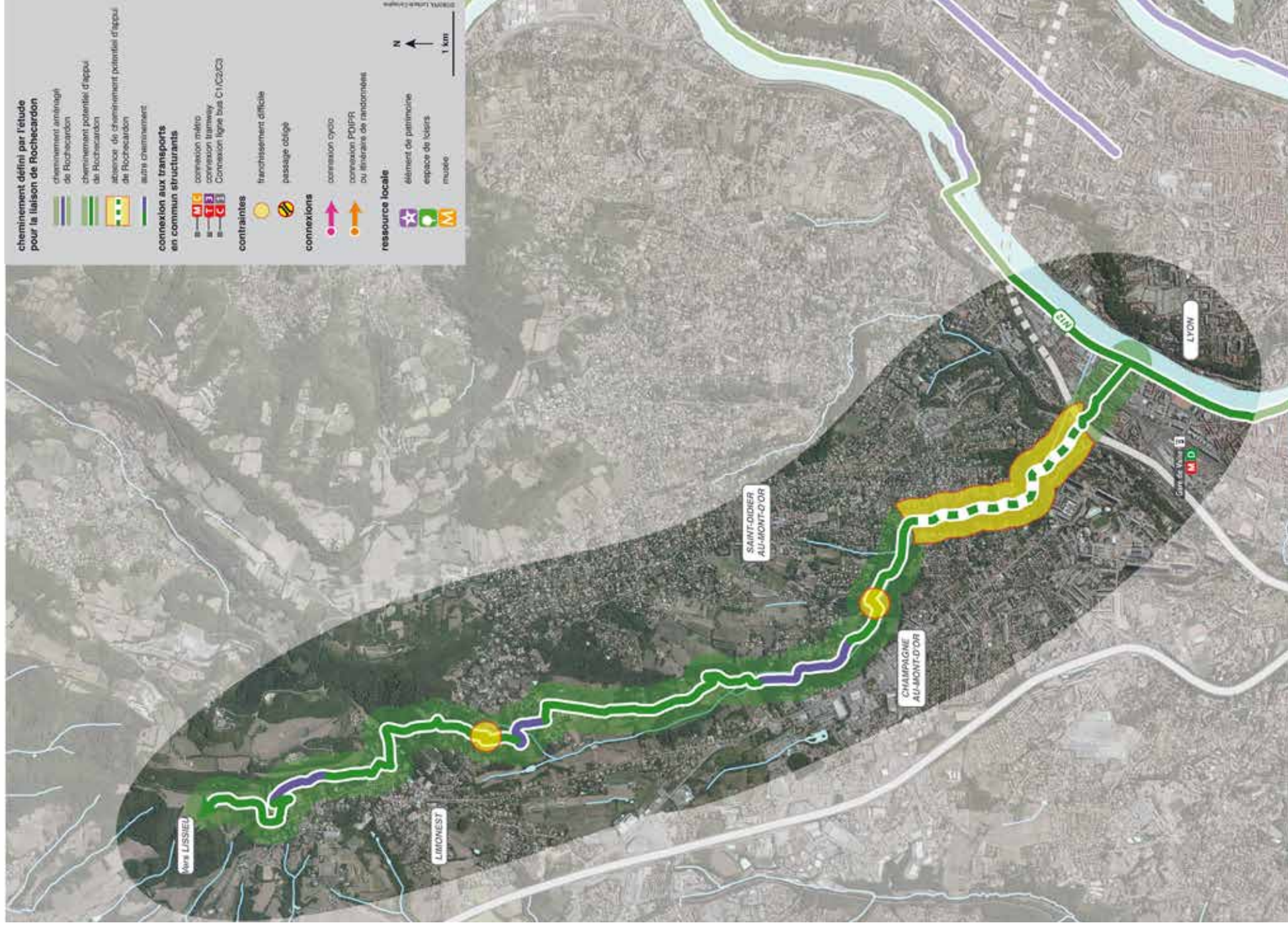
- Aliment de patrimoine
- espace de loisirs
- musée



© 2014, Mairie de Lyon

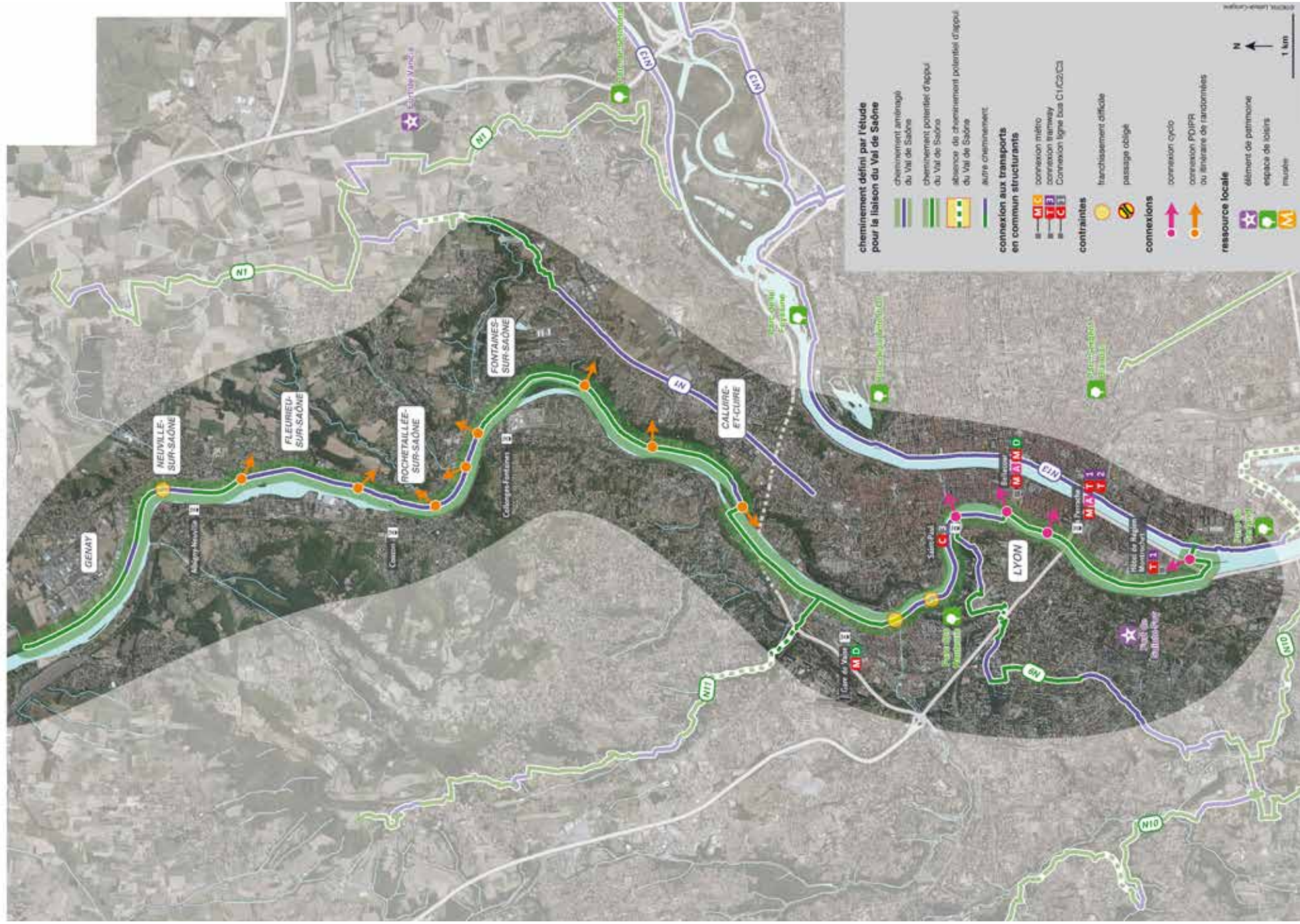


# CHEMINEMENT NUMÉRO 11 : ROCHECARDON



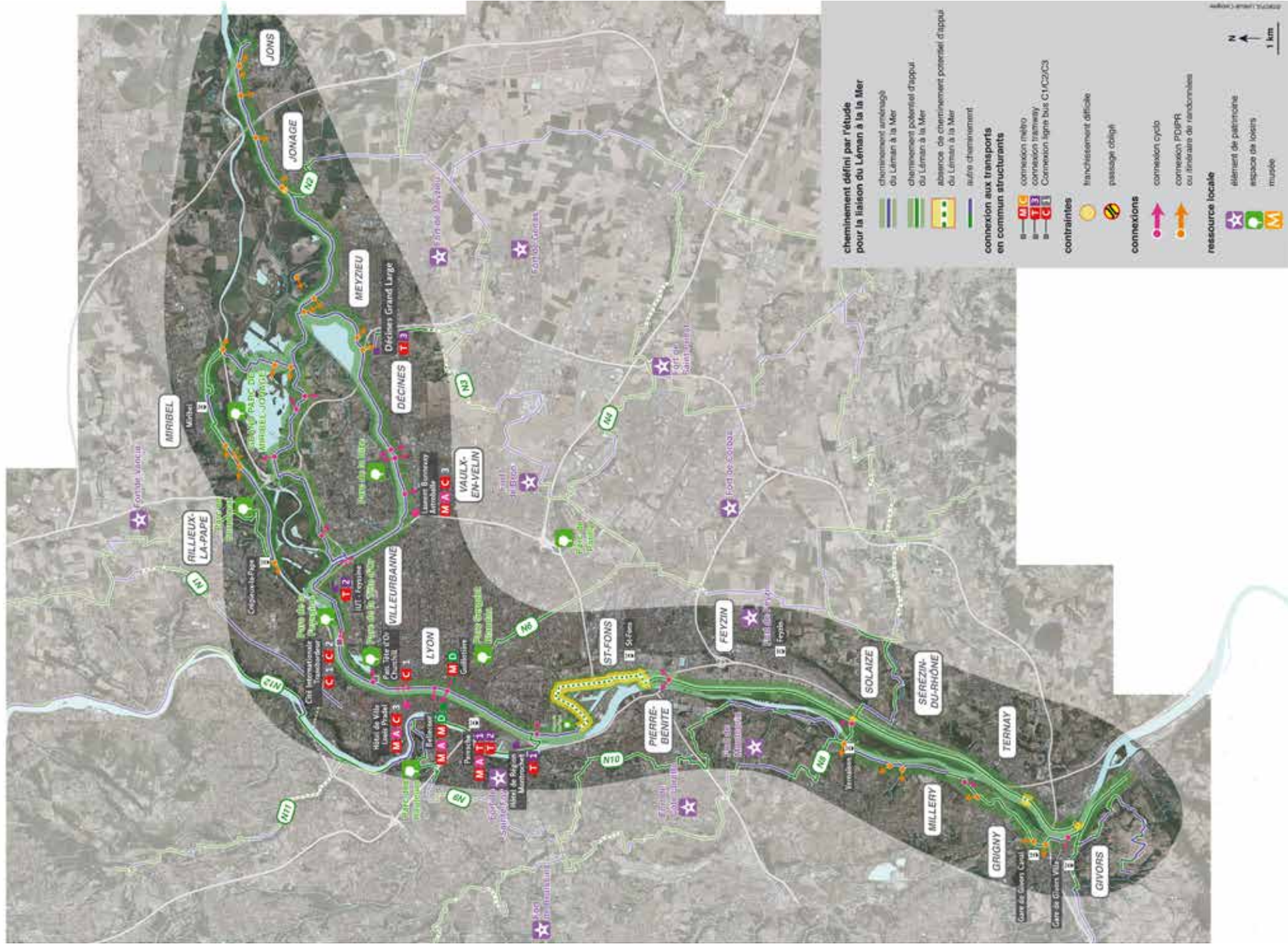


# CHEMINEMENT NUMÉRO 12 : RIVES DE SAÔNE





# CHEMINEMENT NUMÉRO 13 : DU LÉMAN À LA MER



# ANNEXES



## ANNEXE 1 - Rappel des définitions

Ces définitions sont issues de documents et de rapports d'études européens ou nationaux diffusés par :

- le REVER, REseau VERt Européen, soutenu par l'Union Européenne, mis en place par l'Association Européenne des Voies Vertes et regroupant notamment la région wallonne, la France ou encore le Luxembourg
- l'AF3V, l'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes, qui œuvre en faveur de la mise en place d'un réseau national de véloroutes et voies vertes
- la Région Ile-de-France qui a confié une étude intitulée « Une trame verte pour le centre de l'agglomération » à l'Atelier Parisien d'Urbanisme, en 2003

### Trame verte :

La trame verte est définie dans le cadre du Grenelle de l'Environnement comme « **un outil d'aménagement du territoire, constitué de grands ensembles naturels et de corridors les reliant ou servant d'espaces tampons** ». La trame verte assure une continuité biologique entre les grands ensembles naturels pour permettre la circulation des espèces sauvages. Identifier la trame verte consiste à identifier les « routes » naturelles que pourront emprunter la faune et la flore pour communiquer entre noyaux ou cœurs de biodiversité. La trame verte est complétée par la **trame bleue** qui concerne les eaux stagnantes ou courantes et les berges qui jouent en rôle de continuité extrêmement important.

### Réseau Vert Européen :

« Réseau réservé aux usagers non motorisés, combinant majoritairement des voies vertes et dans une moindre mesure des routes à faible trafic aménagées, permettant à la fois l'offre d'itinéraires continus de grandes distances mais également celle d'un maillage local pour le déplacement et les loisirs de proximité, s'appuyant sur la mise à disposition d'un ensemble de services les rendant attractifs, continus et fiables. » [Déclaration Lille 2000]

**Ainsi le « réseau vert » du SCOT n'a rien à voir avec le « Réseau Vert Européen », l'un s'opposant au territoire urbain, l'autre qualifiant un maillage de cheminements réservés à un usage non motorisé...**

**Nous réservons donc ce terme au sens qu'il a dans le SCOT.**

Le schéma directeur du REVER définit les caractéristiques d'un réseau vert :

- Le réseau privilégie les modes de déplacements doux
- Le réseau doit promouvoir un usage partagé des infrastructures – au moins deux usagers non motorisés (piétons, PMR, rollers, cyclistes, ...)
- Le réseau est à usage multiple – déplacements quotidiens, de loisirs, sportifs, touristiques, jeux, animations, ...
- Le réseau doit être accessible physiquement (confort de revêtement, dénivelé quasi nul, ...), fonctionnellement (informations, services aux usagers, ...), mais aussi d'un point de vue intermodal (accessibilité par rapport aux transports en commun) et d'un point de vue social.
- Le réseau doit promouvoir des liaisons longues distances tout en se servant d'itinéraires régionaux et locaux.
- Le réseau doit se développer dans un souci de valorisation et de conservation du patrimoine bâti, naturel et historique
- Le réseau doit offrir des services de type location de vélo, rollers, accueil, hébergement, restauration, signalisation, balisage, animations récréatives, touristiques, sportives, ...

### Itinéraire vert :

« L'itinéraire vert se définit moins par sa nature que par sa fonctionnalité : **c'est une succession d'aménagements (coulée verte, promenade, parc...) permettant de rejoindre un lieu.** L'itinéraire peut parfois emprunter la voirie classique. » [Atelier parisien d'urbanisme, « Une trame verte pour le centre de l'agglomération », octobre 2003 ; étude réalisée dans le cadre de la convention Région Ile-de-France / Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003]

### Véloroute :

« **Itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance** (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés, ...) et indicatif (pas obligatoire).

Définition de l'AF3V, Association Française des Véloroutes et Voies Vertes.

La véloroute est d'intérêt départemental, régional, national ou européen reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Le Léman à la Mer est une véloroute.

### Voies Vertes :

« **Voies de communication réservées aux déplacements non motorisés, développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie**, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité. » (Déclaration Lille 2000)

Principales caractéristiques énoncées dans la Déclaration Lille 2000 :

- Pas d'interactions avec les modes motorisés – autonomie physique par rapport au réseau routier, nombre réduits de croisements, ...
- Infrastructures autonomes, continues, sécurisantes
- Pentes faibles voire nulles
- Tracé « aisément reconnaissable de par ses caractéristiques physiques et son inscription dans le paysage. **Les voies vertes sont jalonnées d'éléments rappelant leur fonction d'origine (gare, maison éclusières, bornes, ...)** qui peuvent être affectés à de nouveaux usages liés aux voies vertes. Ils sont les témoins de l'histoire des voies et leur confèrent une identité qui les distingue des autres infrastructures de déplacement. »
- Souvent basées sur des tracés préexistants, qui ont perdu leur usage d'origine. Ces tracés sont alors affectés aux besoins nouveaux de la société. (Voies de chemins de fer désaffectées, chemins de halage, routes de pèlerinage, tracés historiques, chemins forestiers et agricoles, voies vicinales, ...)

### Quelques termes évités :

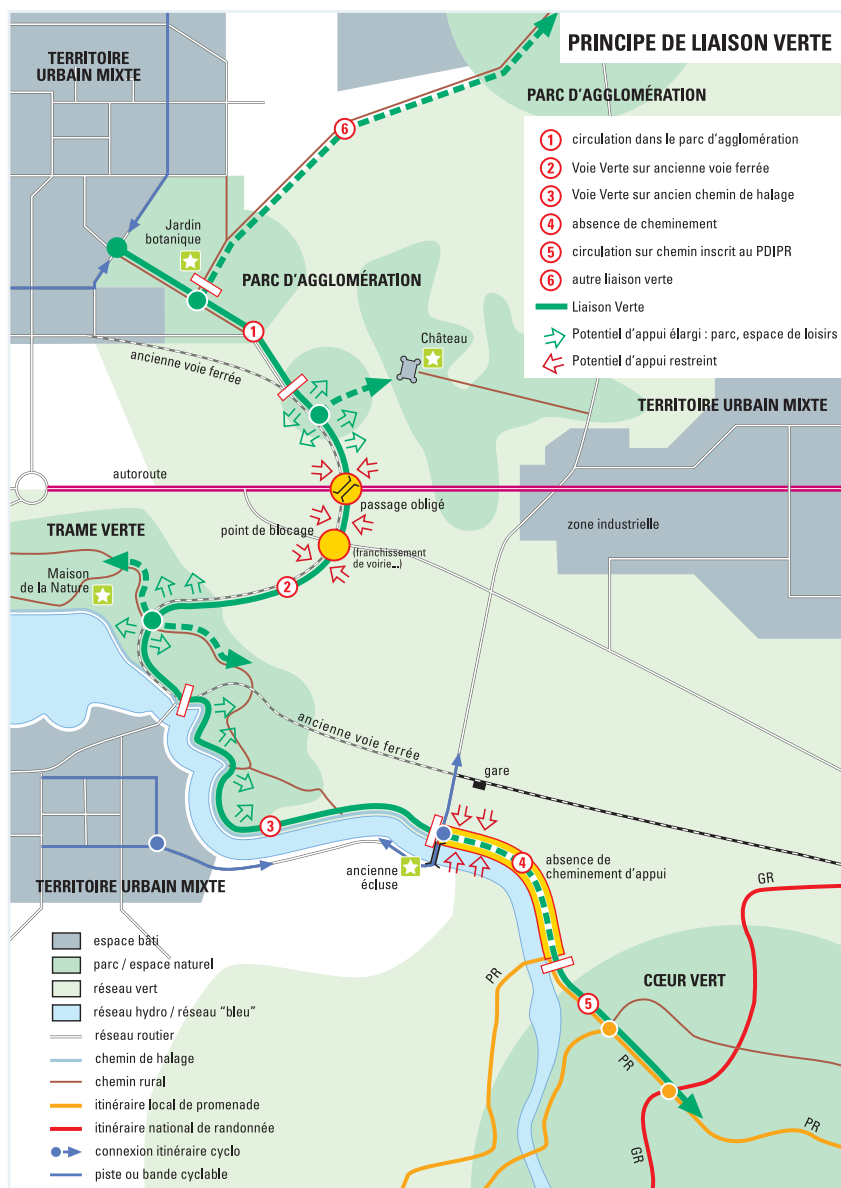
- corridor vert : le REVER définit le corridor vert comme un axe ou un fuseau d'une largeur approximative de 30 km, et dans lequel on peut inscrire plusieurs options d'itinéraires dont l'étude de faisabilité aboutira elle-même à un ou plusieurs tracés définitifs. A ne pas confondre avec un corridor écologique !
- continuité verte : terme qui qualifie « parfois » la continuité visuelle et/ou la continuité de milieux dans le paysage, comme un vallon boisé ou une ripisylve. Ce n'est pas une liaison verte, au sens où nous l'entendons dans la présente étude...

## Les Liaisons Vertes

« **Les liaisons vertes sont des espaces de circulation réservés aux piétons et aux cyclistes, espaces de dimensions variables, mais suffisamment larges pour être agrémentés de plantations.** Elles sont utilisées pour les déplacements quotidiens ou pour la promenade et facilitent l'accès aux équipements publics. Elles permettent de décloisonner et de structurer les espaces urbains traversés, d'améliorer le paysage et l'environnement dans les secteurs dégradés. (...) Leur organisation en réseau ramifié, sur plusieurs kilomètres, permet d'irriguer l'agglomération dense et de la relier aux massifs forestiers périphériques et à l'espace rural, également support des activités récréatives de plein air. En milieu urbain, elles permettent la pénétration de la nature, grâce à un accompagnement végétal et une emprise assez large. Leur parcours peut être agrémenté d'espaces de détente. Les traversées d'obstacles sont protégées ou dotées d'ouvrages de franchissement. Elles trouvent leur prolongement dans les cheminements verts d'intérêt local, les pistes cyclables ou les sentiers de grandes randonnées. »

Définition de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, dans « Note rapide sur l'environnement, les liaisons vertes desservant les bases de loisirs régionales », n°367, novembre 2004.)

De tous les vocables envisagés par le groupe de travail pour qualifier le résultat de la présente étude, c'est le terme de « Liaison Verte » qui est apparu le plus adapté : par son approche plurifonctionnelle (tous les déplacements doux), son organisation (réseau local, régional voire national) et ses multiples vocations (espaces récréatifs, corridors écologiques, continuité paysagère). ■



Exemples de pistes et bandes cyclables : utilisation d'un couloir de bus à Lyon, bande cyclable sur voie départementale (schéma directeur vélo) et piste aménagée en milieu urbain (Sathonay). Bien que constituant des alternatives possibles à des points de blocage sur des liaisons vertes, les deux premiers exemples ne sont pas retenus dans la démarche.

## ANNEXE 2 - Principe de construction



Exemples de voies vertes : à gauche, tronçon du Léman - Mer à hauteur de Solaize ; au centre, l'ancienne voie ferrée traversant Caluire ; à droite, promenade au bord de l'Ozon à St-Symphorien. La forte présence du végétal, l'absence de pente et la réservation de l'accès à des pratiques non motorisées font de ces cheminements des points d'appui aux liaisons vertes.



Autre élément valorisant pour une liaison verte, c'est la présence d'un patrimoine visible. A gauche, ancienne gare sur la Voie Verte de Caluire ; au centre et à droite, mise en valeur du patrimoine lié au fleuve sur l'Île de la Table Ronde à Vernaison (Sentier de l'Homme et du Fleuve : porte d'entrée et bac à traile).



Outre les berges du Rhône, axe primordial de l'armature des liaisons vertes, l'offre de chemins, inscrits au PDIPR et valorisés par le Département notamment, est relativement abondante autour de l'agglomération. Au centre et à droite, bord de l'Ozon entre Sérézin et Solaize.

## Liaisons « modes doux » et Liaisons Vertes

**Les modes doux sont des modes de déplacement dans la rue, sur route ou toute autre voirie (chemin, etc.) sans apport d'énergie autre qu' humaine.** Ils sont aussi appelés mobilités douces, circulations douces, déplacements doux, ou encore transports doux.

Toutes ces expressions recouvrent des usages flous pouvant associer des transports motorisés comme les transports en commun. Ils désignent en outre des modes de déplacement qui ne suivent pas toujours les règles d'usage actuel du domaine public pour la sécurité (code de la route, arrêtés municipaux) : usage des trottoirs, des places, des voies réservées aux transports en commun, etc. D'autre part, une liaison modes doux concerne indifféremment les espaces urbains et les espaces naturels, tandis que **la Liaison Verte se caractérise par un environnement dominé par le végétal, par la présence de l'eau ou par une grande qualité environnementale et paysagère.**

Le réseau de Liaisons Vertes constitue maille le territoire, et permet à l'utilisateur, marcheur ou cycliste, de se déplacer aisément dans un cadre agréable. Les Liaisons Vertes doivent aussi permettre une cohabitation entre les différentes catégories d'utilisateurs. La desserte de pôles de loisirs ou de sites naturels aménagés favorisera en outre les rencontres, les échanges et les activités les plus variées, renforçant le rôle social de ces espaces.

**Le réseau de Liaisons Vertes doit donc posséder un certain nombre de caractéristiques garantissant une possibilité de mise en œuvre opérationnelle :**

- des continuités d'aménagement
- pas ou peu de contraintes physiques (relief) et structurelles (franchissements de voiries par exemple)
- présence d'itinéraires de loisirs de pleine nature
- des liaisons directes entre les différents éléments de la Trame Verte
- la présence de pôles générateurs de déplacement
- l'absence ou la limitation de tout trafic motorisé

Ces liaisons sont des espaces de loisirs de proximité, ils permettent un accès rapide et direct à la nature, mais aussi un déplacement vers d'autres buts de promenade mis en réseau sans recours à l'automobile.

Plus qu'un outil fonctionnel (de déplacement), **les Liaisons Vertes sont des lieux d'échange et de vie (ou l'on peut s'arrêter) répondant à une demande sociale de plus en plus forte en matière de nature et « d'authenticité ».** Elles sont en ce sens de véritables **parcs linéaires à valoriser et pérenniser**, par un aménagement raisonné, perceptible par l'utilisateur, mais sans impact sur l'environnement.

Le tracé d'une Liaison Verte se définit par la mise en évidence d'un fuseau dans lequel on trouve des cheminements potentiels d'appui. Il ne s'agit pas à ce stade de la démarche de proposer un itinéraire précis, mais **d'affirmer la faisabilité de la Liaison Verte en mettant en évidence une solution ou une option possible de tracé à l'intérieur du fuseau.** Ces cheminements d'appui possèdent eux-mêmes des caractéristiques physiques et des statuts fonciers variés qu'il convient de décrire et préciser par la réalisation d'une étude de faisabilité.

## Déclaration pour un "Réseau Vert Européen"

Lille, 12 septembre 2000

Considérant les engagements pris lors de la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, (Rio de Janeiro, 3-14 juin 1992) et leurs développements ultérieurs dans le cadre de l'Agenda 21,

Considérant les dispositions de la Charte des villes européennes pour la durabilité (Aalborg, Danemark, 27 mai 1994),

Considérant la Directive cadre européenne relative à la qualité et l'amélioration de l'air (27 septembre 1996),

Considérant le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, approuvé à Postdam en mai 1999 par le Conseil Informel des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire, visant à contribuer à un développement spatial durable et équilibré à grande échelle, notamment par une harmonisation des besoins spatiaux de l'économie et de la société tenant compte des vocations écologiques et culturelles des espaces,

Considérant la demande croissante d'aménagement et de services en faveur des déplacements non motorisés afin de réduire les encombrements le bruit et la pollution de l'air,

Considérant **la demande des usagers** pour des espaces accessibles à tous permettant la pratique de loisirs actifs et en toute sécurité et l'impact favorable de ceux-ci sur la santé publique,

Considérant que les voies réservées au déplacement des non motorisés sont de nature à favoriser le tourisme durable ainsi que le renouveau du tissu socio-économique local, particulièrement en zone rurale et en zone de reconversion économique,

Prenant en compte les impacts positifs des réseaux de voies vertes existantes sur la conservation des paysages et des milieux naturels, sur la conservation et la réhabilitation du patrimoine local, sur le développement économique et social, sur l'essor des déplacements non motorisés,

Considérant l'impact favorable des réseaux de voies vertes sur la **qualité de vie en milieu urbain** et périurbain par la création d'espaces de loisirs et de transport non motorisé réhabilitant les zones industrielles et les friches urbaines,

Considérant la complémentarité d'un réseau de voies vertes dans le cadre de l'**intermodalité** avec un système performant de transports collectifs, notamment les offres combinées train/tram/bus + vélo, parkings relais, etc.

Nous, participants des journées de Lille des 11 et 12 septembre 2000, souhaitons voir se développer un "Réseau Vert Européen" réservé aux usagers non motorisés, combinant majoritairement des voies vertes et dans une moindre mesure des routes à faible trafic aménagées, permettant à la fois l'offre d'itinéraires continus de grande distance mais également celle d'un maillage local pour les déplacements et les loisirs de proximité, s'appuyant sur la mise à disposition d'un ensemble de services les rendant attractifs, continus et fiables.

Compte tenu de l'analyse des différentes expériences européennes et l'étude des définitions existantes, nous proposons d'adopter, pour les voies vertes, la définition de travail suivante : "**voies de communication réservées aux déplacements non motorisés, développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité**".

Prenant en compte les nombreuses réalisations exemplaires européennes, notamment les voies vertes référencées dans le « Guide des Bonnes Pratiques » réalisé par l'AEVV avec le soutien de l'Union Européenne, nous, signataires de cette Déclaration pour un "Réseau Vert Européen", **nous engageons à œuvrer en faveur du développement d'un réseau de voies verte et nous demandons**

### à l'Union Européenne

de veiller à inclure le Réseau Vert Européen et les voies vertes dans les programmes de développement durable de type INTERREG, URBAN, LIFE, etc, et de les rendre éligibles à leurs financements,

de faciliter l'adoption d'une définition commune et une harmonisation des normes de qualité et de jalonnement,

de faciliter la mise au point de méthodologie commune pour l'étude et le choix des tracés et des projets, favorisant la valorisation économique et sociale des espaces traversés et prenant en compte la qualité des espaces naturels,

de faciliter l'élaboration, la construction, l'évaluation et la promotion du Réseau Vert Européen,

de faciliter la réalisation d'itinéraires européens structurants et leurs prolongements dans les pays membres du Conseil de l'Europe,

de renforcer le rôle de l'Association Européenne des Voies Vertes.

### aux Etats de l'Union Européenne

de garantir la mise en cohérence de leurs réseaux nationaux de voies vertes par l'établissement de schémas directeurs et des normes convergentes de qualité et de jalonnement,

d'établir des lignes de financement pérennes permettant la planification, la réalisation et la gestion de réseaux nationaux de voies vertes,



de soutenir le lancement de campagnes de mobilisation des administrations et des pouvoirs locaux et régionaux à l'intérêt de mener une politique de développement des voies vertes.

aux pouvoirs locaux et régionaux

de s'engager à développer les réseaux de voies vertes

- . en les intégrant comme équipements structurants dans les documents d'urbanisme, en leur affectant un pourcentage des budgets réservés au financement voirie et transports,

- . en préservant les voies désaffectées, les ouvrages d'art et les bâtiments de service permettant la réalisation de voies vertes et de leurs équipements annexes, par des réservations ou acquisitions conservatoires,

- . en valorisant le patrimoine naturel, culturel et architectural présent sur les voies vertes ou à proximité,

- . en promouvant sur leur territoire la voie verte comme une voirie de haute qualité et respectueuse de l'environnement,

- . en travaillant à ces objectifs en concertation avec toutes les associations-

aux gestionnaires de voies ferrées, de voies navigables, de chemins forestiers

d'accorder un droit de préférence à la ré-affectation des infrastructures et des équipements désaffectés pour les besoins de développement des voies vertes,

d'adapter les infrastructures et équipements existants à un usage en tant que voie verte.

aux associations

de participer à l'élaboration des voies vertes au niveau local, régional, national et européen,

d'effectuer un suivi qualitatif des voies vertes en lien avec les pouvoirs locaux et régionaux,  
de contribuer à assurer la promotion et l'animation des voies vertes.

**En conséquence, nous, signataires de cette Déclaration, pour faciliter l'adoption et le développement de l'ensemble de ces propositions, proposons la mise en place:**

- **d'une mission permanente** « Réseau Vert Européen » confiée à l'AEVV, sous l'égide d'un Comité Européen

- . pour finaliser durant la durée du projet REVER, la production d'une charte des voies vertes,
- . pour assurer la promotion, la coordination et le suivi du développement des voies vertes.

- d'un **colloque européen bi-annuel d'évaluation** des politiques menées
- de plates-formes nationales de promotion et de coordination du développement des voies vertes
- de lignes spécifiques de financement au niveau de l'Union Européenne, des Etats, des collectivités locales.