



Réalisation d'une étude pour améliorer la cyclabilité du territoire de la Nièvre

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA NIEVRE
Service patrimoine naturel

Rapport phase 2

07 octobre 2020



Sommaire

Le contexte	3
Synthèse des recommandations	7
Diagnostic et recommandations par liaison	21
- Liaison Cosne-sur-Loire	22
- Liaison Pouilly-sur-Loire	27
- Liaison La Charité-sur-Loire	33
- Liaison Imphy	43
- Liaison Saint-Léger-des-Vignes	52
- Liaison Decize	55
- Liaison La Machine	71
- Liaison Cercy-la-Tour	74
- Liaison Corbigny	77
- Liaison Clamecy	89
- Liaison Nevers, Fourchambault	98
Préconisation pour un itinéraire en rive gauche de la Loire entre Gannay-sur-Loire et Decize	102
Observation sur la méthodologie d'analyse de fréquentation	110



Le contexte

Le Département de la Nièvre, associé à la Communauté de communes Sud Nivernais, souhaite mener une étude pour améliorer la cyclabilité globale des véloroutes de la Nièvre et plus particulièrement des agglomérations de Decize/La Machine et Imphy.

La présente étude a pour objet de définir et planifier les opérations nécessaires à la qualification des connexions aux pôles touristiques et urbains disposant de gares situées à moins de 10 km de la véloroute.

Cette démarche collective est l'occasion de construire une stratégie pour développer une offre cyclable d'envergure et améliorer l'autonomie de déplacement et le bien-être de la population locale et des visiteurs.

L'ambition est de conduire une étude pour définir un schéma directeur destiné à :

- développer des zones de circulation apaisées,
- connecter les maillages locaux de randonnées aux véloroutes,
- encourager l'intermodalité,
- améliorer l'observation des usages,
- développer les services : accueil vélo, information cyclable...

S'appuyer sur les véloroutes permet de commencer par les territoires qui se prêtent le mieux au vélo quotidien par leur relief modéré et les infrastructures en place. L'expérience pourrait ensuite être dupliquée sur d'autres territoires, en intégrant aussi des sections « tous publics » de traversées à VTT ou en mobilisant les atouts du vélo à assistance électrique.



Le contexte

Les itinéraires concernés

l'EuroVelo 6

- une section dont le support est principalement le canal latéral à la Loire, sur près de 70 km entre Nevers et Saint-Hilaire-Fontaine, à l'extrémité sud du département.
- une section de la Loire à vélo sur 80 km aux confins du Cher, entre Neuvy-sur-Loire et Nevers, importante car la plupart des services et accès en train se trouvent dans la Nièvre.

Le Tour de Bourgogne dont le support est le canal du Nivernais, sur 120 km entre Surgé et Decize.

Les liaisons étudiées ont été validées en réunion de lancement de l'étude (19/02/2020)

- Cosne-sur-Loire
- Pouilly-sur-Loire
- La Charité-sur-Loire
- Fourchambault
- Nevers
- Imphy
- Saint-Léger-des-Vignes
- Decize
- La Machine
- Cercy-la-Tour
- Corbigny
- Clamecy



Avant-propos

La sécurisation des itinéraires de liaison entre les véloroutes et voies vertes et les centres-bourgs est essentielle à la diffusion des cyclistes vers les territoires traversés.

Rapidement, on se rend compte que l'objectif touristique initial des collectivités croise des enjeux importants de mobilités cyclables aux quotidiens. Des cheminements cyclables attrayants, sûrs et continus sont une condition préalable pour que le vélo soit encore plus souvent utilisé comme moyen de transport.

Le contexte actuel rappelle que la place du vélo est et sera croissante dans les prochaines années y compris en milieu rural, ce qui nécessite une plus grande prise en compte des cyclistes dans les aménagements urbains actuels et futurs.

Sécuriser un itinéraire cyclable peut prendre différentes formes et doit être envisagé au cas par cas. Les liaisons cyclables étudiées ont été envisagées sans notion de schéma directeur cyclable à l'échelle des communes concernées. Aujourd'hui le cheminement d'un cycliste qui quitte l'eurovélo6 ou le Tour de Bourgogne manque de continuité. Il passe d'une voie verte à une route partagée, traverse une zone 30 ou une zone de rencontre sans fluidité.

Les communes de la Nièvre doivent accorder une place plus importante dans leur paysage urbain, aux aménagements cyclables afin d'assurer une lisibilité et une continuité de ces derniers.

Les liaisons entre l'eurovélo6 ou Tour de Bourgogne et les centres-bourgs doivent constituer de véritables dorsales cyclables. Pourtant les itinéraires aménagés sont conçus de façon trop discrète avec un jalonnement évitant souvent les bourgs-centres et leurs activités commerciales. Pour que des cyclistes soient encouragés à traverser la Loire ou quitter le Tour de Bourgogne pour rejoindre un centre-bourg, les collectivités doivent affirmer leur volonté d'accueillir les deux roues.



Rappel des enjeux

Enjeux	Liaisons concernées
Jalonner des itinéraires cyclables	Toutes les liaisons
Qualifier l'accueil des usagers en développant l'offre en équipements / services dédiés aux cyclistes	Toutes les liaisons
Assurer une continuité des aménagements cyclables sur les ponts	Cercy-la-Tour, la Charité-sur-Loire, Cosne-sur-Loire, Decize, Imphy, Nevers, Pouilly-sur-Loire
Qualifier la circulation des vélos dans les zones de rencontre, zones 30	la Charité-sur-Loire, Clamecy, Corbigny, Cosne-sur-Loire, Decize, Imphy, Nevers, Pouilly-sur-Loire
Connecter les zones de rencontre aux aménagements cyclables périphériques	la Charité-sur-Loire, Clamecy, Corbigny, Cosne-sur-Loire, Decize, Nevers
Aménager des itinéraires cyclables en centre-bourg	la Charité-sur-Loire, Cercy-la-Tour, Corbigny, Cosne-sur-Loire, Decize, Pouilly-sur-Loire
Sécuriser des traversées cyclables sur route à forte circulation	la Charité-sur-Loire, Decize, La Machine, Saint-Léger-des-Vignes
Aménager des itinéraires cyclables sur routes à fort trafic	la Charité-sur-Loire, Cosne-sur-Loire, Decize, Imphy, Nevers
Aménager des itinéraires cyclables sur routes à trafic modéré	Clamecy, Decize, Imphy, Nevers, Pouilly-sur-Loire
Sécuriser les tournes à gauche	Cercy-la-Tour, Decize, La Machine
Aménager des itinéraires cyclables sur rond-point	Decize, Saint-Léger-des-Vignes
Développer la mobilité cyclable au quotidien sur des itinéraires à vocation loisirs / tourisme	Clamecy, Cosne-sur-Loire, Decize, Nevers, La Machine, Imphy, Saint-Léger-des-Vignes

Les zones de rencontre et zones 30

L'enjeu est de développer des centres-bourgs apaisés et accroître ainsi la sécurité des cyclistes mais également des piétons, des personnes à mobilité réduite ...

Les principales raisons de l'insécurité ressentie par les cyclistes en villes sont le différentiel de vitesse entre le trafic motorisé et les cyclistes ainsi que le volume de ce trafic. En réduisant les vitesses, les zones à circulation apaisée offrent aux cyclistes un confort et une sécurité accrues.

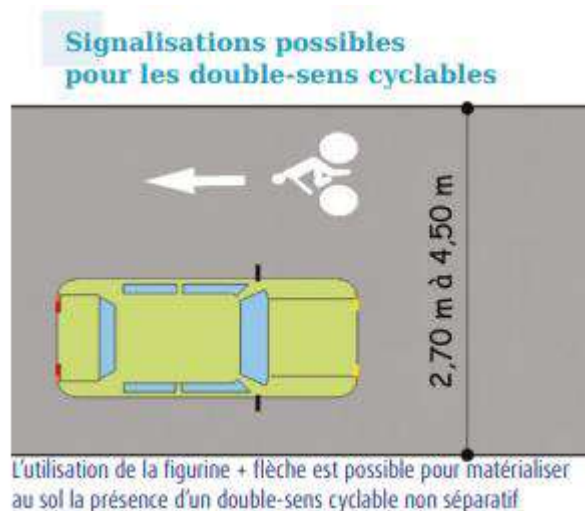
- Dans ces conditions, **la cohabitation, sur le même espace, des cyclistes et du trafic motorisé peut être préconisée sans avoir recours aux aménagements cyclables traditionnels.**
- Il faut cependant **veiller à assurer une continuité d'aménagement pour les cyclistes** au-delà des limites de la zone de rencontre ou de la zone 30 **afin que ces secteurs ne soient pas des « ilots ».**
- **Dans les zones 30 comme dans les zones de rencontre, le double sens cyclable est généralisé** (décret du 30 juillet 2008). Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable



Le double sens cyclable

Le principe de généralisation du double sens cyclable vise à simplifier la compréhension de la règle par les usagers et donc à développer **des réflexes d'attention systématiques** dans des voies empruntées à faible vitesse. Même dans les rues étroites (3 m de large), le double sens cyclable est possible. Il est cependant nécessaire de bien communiquer sur le dispositif auprès d'une population essentiellement locale.

- En section courante, si besoin, quelques pictogrammes suffisent à rappeler la présence des vélos en double sens.
- Les entrées / sorties sont à traiter avec précaution pour gérer au mieux les mouvements tournants et assurer une bonne visibilité entre usagers. Dans tous les cas, il est important d'assurer la meilleure co-visibilité possible,
 - Un pictogramme cycliste avec une flèche, voire le marquage d'une ligne continue sur quelques mètres peuvent indiquer l'entrée d'un double sens cyclable.
- Les panneaux C24a et C24c, rappelant aux automobilistes qu'ils peuvent rencontrer des cyclistes circulant en sens inverse sont censés être inutiles mais ils peuvent toutefois être utilisés temporairement lors de la mise en service de l'aménagement afin d'alerter sur le changement du mode de gestion de la circulation dans la rue.



Rendre plus lisible l'itinéraire

Développer les zones de rencontre en centre-bourg pour améliorer la place des vélos

Les zones de rencontre sont à développer sur les espaces publics où la vie locale est développée et prépondérante. Cette démarche permet de développer la mixité des usages sur ces zones. **Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.** La circulation y est donc pacifiée et le double sens cyclable ne présente pas de contrainte.

Aucun aménagement spécifique aux cyclistes n'est nécessaire dans ces espaces, car la rue est partagée.

Dans les rues étroites fréquemment rencontrées dans les centres-bourgs des communes étudiées, il paraît opportun de traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur espace piéton et non d'un piéton sur une chaussée.

Il peut être envisagé de matérialiser au sol la notion de partage de l'espace, surtout dans des territoires ruraux où l'automobiliste est encore peu habitué à circuler sur des voiries apaisées.

Le double sens cyclable peut être matérialisé au sol par pictogramme.



Source : CEREMA



Rendre plus lisible l'itinéraire

Matérialiser une trajectoire cyclable sur un carrefour complexe

Le concept de trajectoire matérialisée pour les cycles a été introduit dans le Code de la route par le décret du 2 juillet 2015. Il donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée au cycliste.

- Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

Le recours à un tel marquage vise à faciliter le repérage des cyclistes et à attirer l'attention des autres conducteurs sur la présence potentielle d'un nombre élevé de cyclistes sur cette trajectoire. Ce marquage est possible soit à l'aide de doubles chevrons, soit à l'aide de doubles chevrons et de figurines vélos.

- En section courante, il est possible de matérialiser une trajectoire cycliste éloignée du bord droit de la chaussée sous forme de chevrons + flèches. Elle peut être utilisée par exemple en rue étroite pour légitimer un positionnement central du cycliste.
- Il est également possible de signaler le numéro d'un itinéraire par marquage, ce qui peut être utile pour les personnes qui ne se repèrent pas facilement.



Source : CEREMA



Aménager des itinéraires sur route à trafic modéré

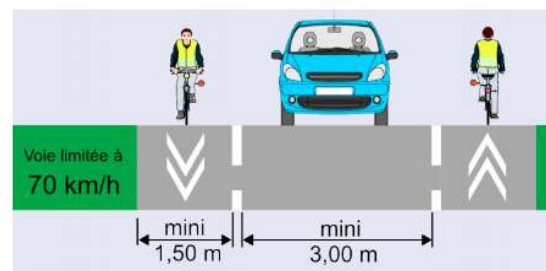
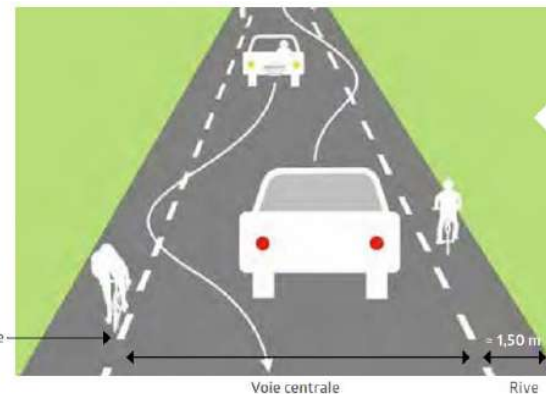
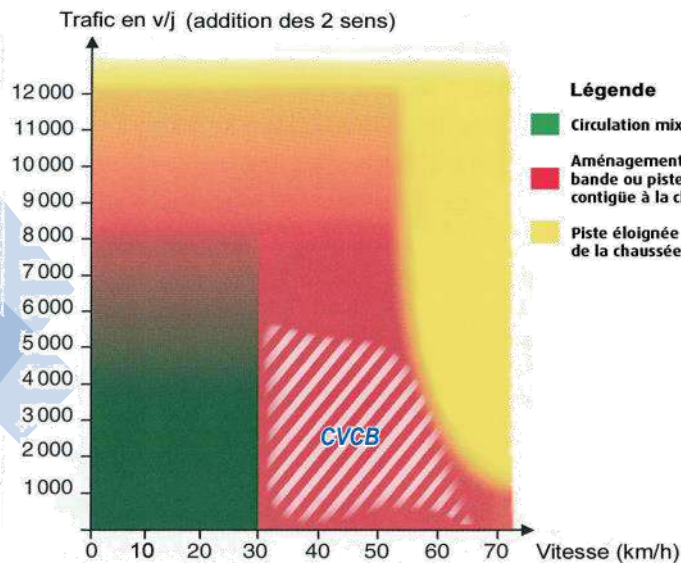
L'exemple de la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

« La chaussée à voie centrale banalisée vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser. »

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives (1,5 m de large environ). La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

- Cet aménagement nécessite une voie de 6m de large et une réduction de la vitesse à 70 km/h pour des routes à moins de 5 000 véhicules par jour en moyenne dans les deux sens (cf. illustration ci-dessous).

Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB



Aménager des itinéraires sur route à trafic modéré

L'exemple de la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Dans un premier temps nous recommandons d'imposer des doubles chevrons en rive d'une CVCB. Ils ont l'avantage d'encourager le cycliste à se positionner au centre de la rive. À terme, dans une phase ultérieure d'entretien, une fois l'aménagement bien appréhendé par les automobilistes comme les cyclistes, ce marquage ne sera plus nécessaire.

Cet aménagement doit être accompagné par des efforts de communication afin de sensibiliser les usagers motorisés. Une signalisation est à mettre en œuvre à chaque entrée d'aménagement ainsi qu'une communication presse.



Exemple signalisation de sensibilisation, agglomération de Toulouse



RD 10 Dieulouard (54)



La-Roche-de-Glun
(ViaRhôna)



Franchissement des ponts

La voie centrale banalisée

Cet aménagement peut également être envisagé pour assurer une continuité cyclable sur les franchissements de ponts.



Des réalisations provisoires pour assurer une continuité

Dans le cadre d'un événementiel, ou de façon temporaire au cours d'une saison touristique, des systèmes de pontons flottants peuvent être proposés pour sécuriser un franchissement de rivière.



Homogénéiser la signalisation sur les véloroutes et voies vertes

La signalisation de direction à l'attention des cyclistes assure la double fonction de leur donner la direction de la destination choisie et de confirmer de loin en loin qu'ils se trouvent sur une liaison convenant à leurs besoins.

La signalisation doit répondre au besoin de lisibilité de la continuité de l'itinéraire choisi.

Pour ce qui concerne la signalisation des aménagements cyclables, le logotype est un dessin libre identifiant un itinéraire touristique. Il peut être utilisé sur des panneaux de type Dv (directionnelle vélo) dans le cadre précis fixé par l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR).

Sur le département de la Nièvre, un même parcours peut faire référence à cinq itinéraires : Eurovélo6, Loire à vélo, Tour de Bourgogne, Via Allier, Saint-Jacques à vélo



À noter que le logo de la Loire à vélo intègre le logo de l'eurovélo6

Lorsque plusieurs logos sont nécessaires, il est recommandé de proposer un cartouche sur la partie supérieure du mât. Le logo de l'Eurovélo6 sera systématiquement placé à gauche, puis le logo des véloroutes nationales puis régionales ...

Dans le cas où un seul logotype est utilisé, celui-ci peut être inséré directement dans le panneau directionnel.

Pour être efficace, la signalisation cyclable de l'itinéraire doit se concentrer sur les pôles essentiels et sur des informations pérennes : indications des villes et des bourgs, des sites touristiques ou de loisirs majeurs.

- L'Instruction interministérielle relative à la signalisation de direction (circulaire du 22 mars 1982) définit la hiérarchisation des pôles (numérotation des pôles) et les règles de dominance des pôles entre eux. Les pôles sont définis par leur population + 50% du nombre de lits touristiques.
- Le pôle le plus important sera placé en haut, le pôle de proximité en bas.



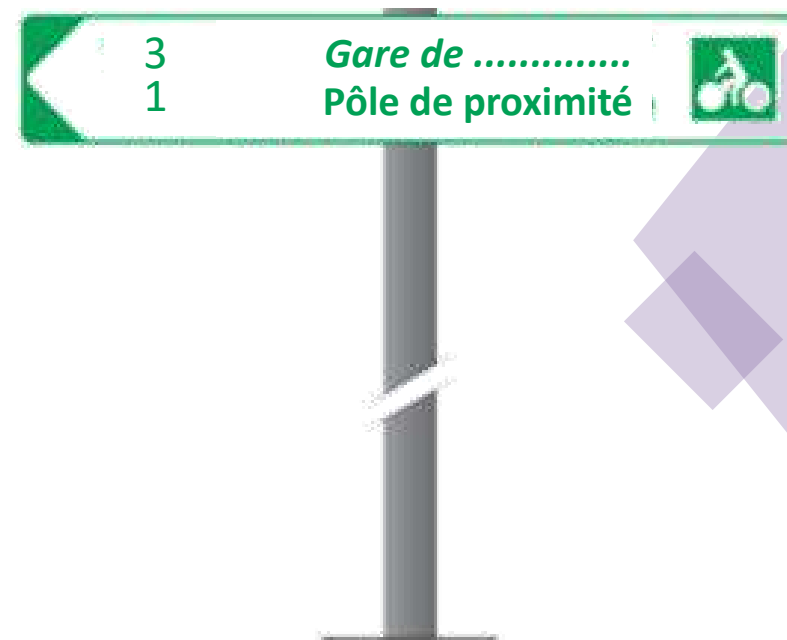
Source : Fiche n°28 CEREMA



La signalisation des antennes

Les antennes servent, depuis l'itinéraire principal, à desservir les pôles d'intérêt touristique et de services (gares, pôles d'hébergements) situés à proximité (moins de 5km).

- La signalisation des antennes relève de la signalisation cyclable mais les ensembles ne comportent pas l'identifiant de l'itinéraire.
- La signalisation de jalonnement cyclable est inscrite à l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, 5e partie, articles 91-1 à 91-6.
 - Les panneaux de signalisation cyclable de type Dv sont de forme rectangulaire, sur fond blanc et comportent un listel vert.
 - Les inscriptions sont de couleur verte, en caractères droits majuscules (L1) ou italiques (L4).
 - Le symbole SC2 (pictogramme cycliste) est normalement orienté vers la gauche. Il est orienté vers la droite lorsque le panneau indique une direction vers la droite.
- **Le jalonnement doit être continu et homogène jusqu'au pôle de destination, quel que soit le gestionnaire de la voirie.** Il doit être **prévu dans les deux sens** afin de desservir l'itinéraire ou de la quitter.



Sécuriser le stationnement des vélos

Complémentaire à la création des itinéraires cyclables, le stationnement des vélos est facteur de développement de l'usage du vélo de la population locale et d'amélioration de l'accueil des touristes. Il faut différencier le stationnement de courte durée du stationnement longue durée.

Le stationnement de courte durée

Il est nécessaire dans les centres-bourgs devant les commerces, les restaurants, les offices de tourisme, sur les sites touristiques et de loisirs. Il est préférable de développer plusieurs petits parkings proches des lieux à desservir plutôt qu'un seul grand parking.

Le type de stationnement :

- **l'arceau « simple » ou U inversé est le type d'équipement adapté pour un stationnement sécurisé et accessible de courte durée** (attache aisée au niveau du cadre et à la roue limitant grandement le risque de vol ou de vandalisme).
- Un logo vélo sur le mobilier permettra de rappeler l'usage du mobilier.
- **Le stationnement type pince roue est à éviter car il détériore les vélos.**

Recommandation dimensionnement d'un arceau

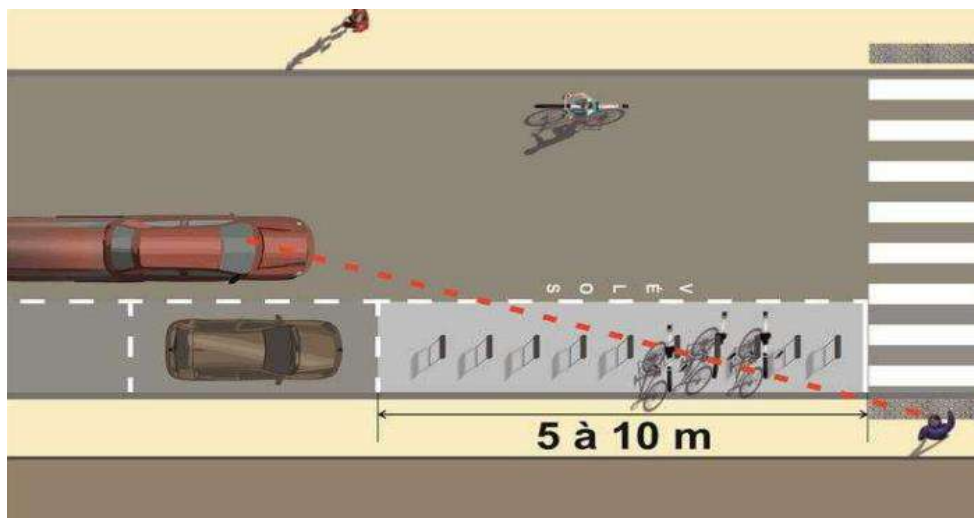
- Largeur réduite afin de permettre l'appui d'un vélo tout en évitant de prendre trop de place dans le paysage urbain en absence de vélos. Pour autant sur les sites accueillant des cyclistes itinérants, il faudra veiller à garder un espacement suffisant pour que 2 vélos avec sacoches stationnent côte à côte.
- Les arceaux sont placés en parallèle et espacés de 1m et à 70 cm du bord d'un mur. Une zone de dégagement à l'arrière du vélo de 1,80m environ est recommandée pour pouvoir manœuvrer sans difficulté.
- Hauteur de 70 cm minimum hors sol afin d'être bien perçu par les piétons en absence de vélos.



Sécuriser le stationnement des vélos

Rappel de la réglementation décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 : **Une opportunité pour développer le stationnement des vélos.**

- **Interdiction des places de parking à moins de 5 mètres en amont des passages piétons** sauf si cet emplacement est réservé aux véhicules non motorisés (vélos, cycles à pédalage assisté, engins de déplacement personnel).
- Les voiries ont toutefois du temps pour faire les aménagements puisqu'elles ont au plus tard jusqu'au 31 décembre 2026 pour mettre aux normes les emplacements de stationnement.



Source : CEREMA



Sécuriser le stationnement des vélos

Le stationnement de longue durée (approche touristique)

Le stationnement sécurisé à l'abri des intempéries et en libre service de type box permet aux cyclistes de laisser leur vélo et leurs équipements (sacoche, sac ...) sans surveillance durant une activité, une visite de sites ou village.

Le stationnement doit permettre ;

- de stationner son vélo en sécurité,
- de laisser des affaires personnelles (sacoche) en consigne,
- de recharger les batteries de son téléphone, de sa tablette ...
- de recharger les batteries de son VAE.



Qualifier l'accueil dans les gares

L'accueil

Les gares et leurs esplanades n'offrent souvent pas le meilleur visage touristique du territoire. Ces dernières doivent être envisagées et qualifiées comme des portes d'entrée des communes.

- Sur le site de la gare, un espace d'information dédié aux cyclistes est à mettre en place et à valoriser. Dans de nombreuses gares, des espaces d'affichage muraux sont à valoriser.
- Accéder aux quais, les escaliers doivent systématiquement être équipés à minima d'un système de goulotte y compris pour les passages aériens (Decize par exemple).
- Sur le quai, une identification du positionnement préférentiel pour les cyclistes souhaitant embarquer leur vélo est à mettre en œuvre.

Le stationnement longue durée (approche utilitaire)

Pour le développement des mobilités alternatives à la voiture au quotidien, stationner facilement son vélo durant la journée de manière sécurisée à la gare est essentiel.

- Le stationnement en libre accès (type arceaux) couvert et gratuit cible les usagers quotidiens du train qui possède un vélo de faible valeur.
- Le stationnement fermé, réservé aux abonnés, permet un accès sécurisé par badge ou clé.

Parking à vélos sécurisé et en accès libre en gare de Saint-Pierre-des-Corps (37)



Développer l'usage du vélo au quotidien sur les voies vertes

Le revêtement

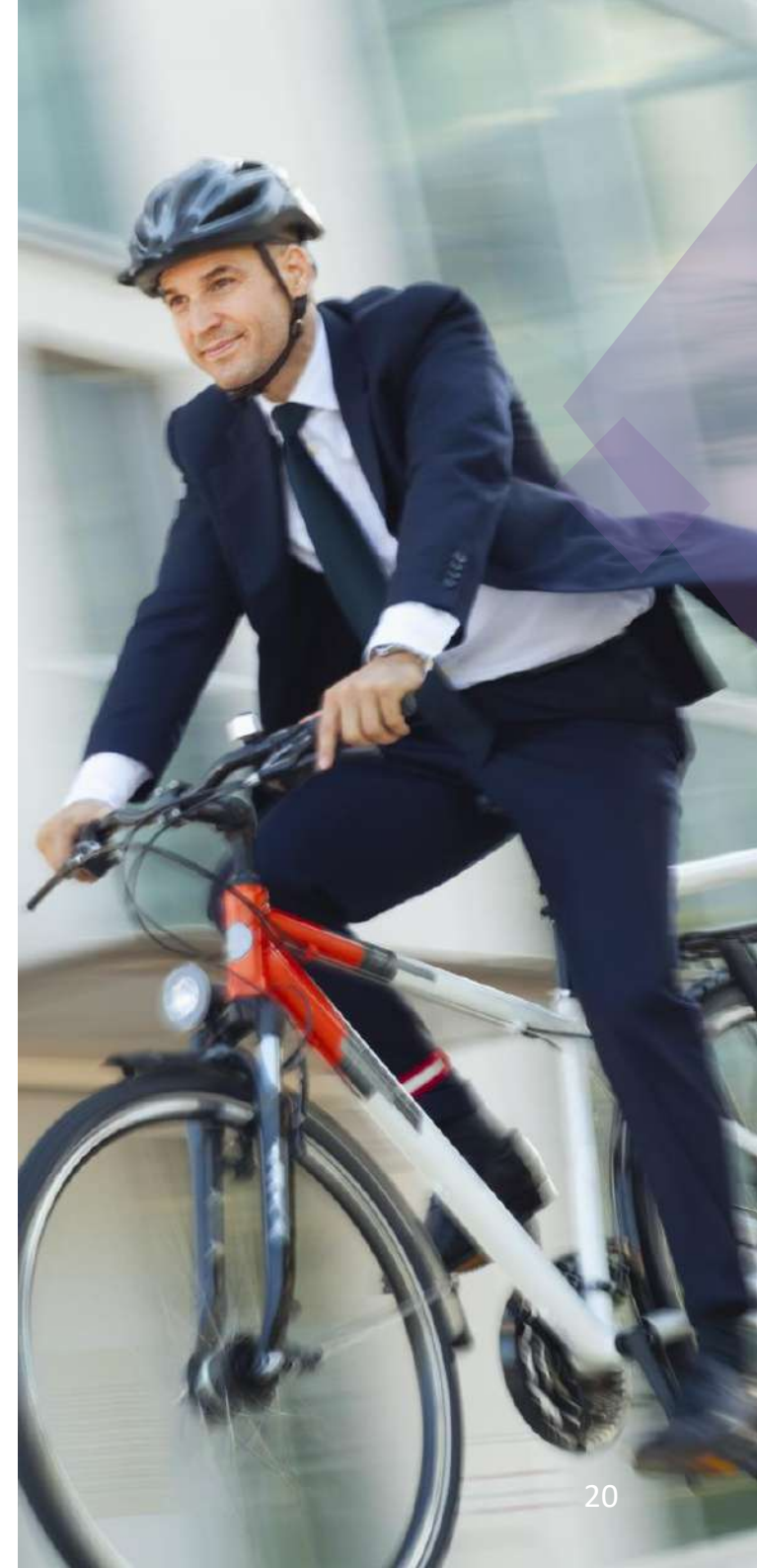
- La qualité du revêtement, roulant, sans projection est essentielle à un usage quotidien de l'itinéraire.
- Un traitement qualitatif des connexions de la voie verte au réseau viaire et aux pôles de services est à mettre en œuvre et jalonner.

L'éclairage

- Pour un usage toutes saisons de l'itinéraire, l'éclairage de celui-ci est essentiel sur les sections urbaines.

L'entretien

- L'entretien participe à la crédibilité de l'aménagement en particulier, le balayage qui doit s'effectuer plus particulièrement en automne et hiver (les feuilles mortes très glissantes en hiver dissuadent les cyclistes).



A black and white close-up photograph of a bicycle's rear wheel and hub assembly. The image shows the spokes, the hub, and the rear axle with a bolt. The image is partially obscured by a diagonal white line that runs from the bottom left towards the top right.

EUROVELO 6

ANALYSE PAR LIAISON

Liaison à Cosne-sur-Loire

Commune concernée : Cosne-sur-Loire
(10 102 habitants)

Comptage Eurovélo 6 : Saint Satur

- Cumul 2018 : 23 901 passages
- Moyenne journalière 2018 : 65

Longueur liaison : 5,5 km

Pôles desservis par la liaison :

- Le cyclorail du Sancerrois
- Centre historique, commerces, services
- Office de tourisme (label accueil vélo),
- 4 hébergements labellisés accueil vélo sur la commune dont 3 sur le centre-bourg ou l'île de Cosne (Cher)
- Gare

Type d'usagers attendus

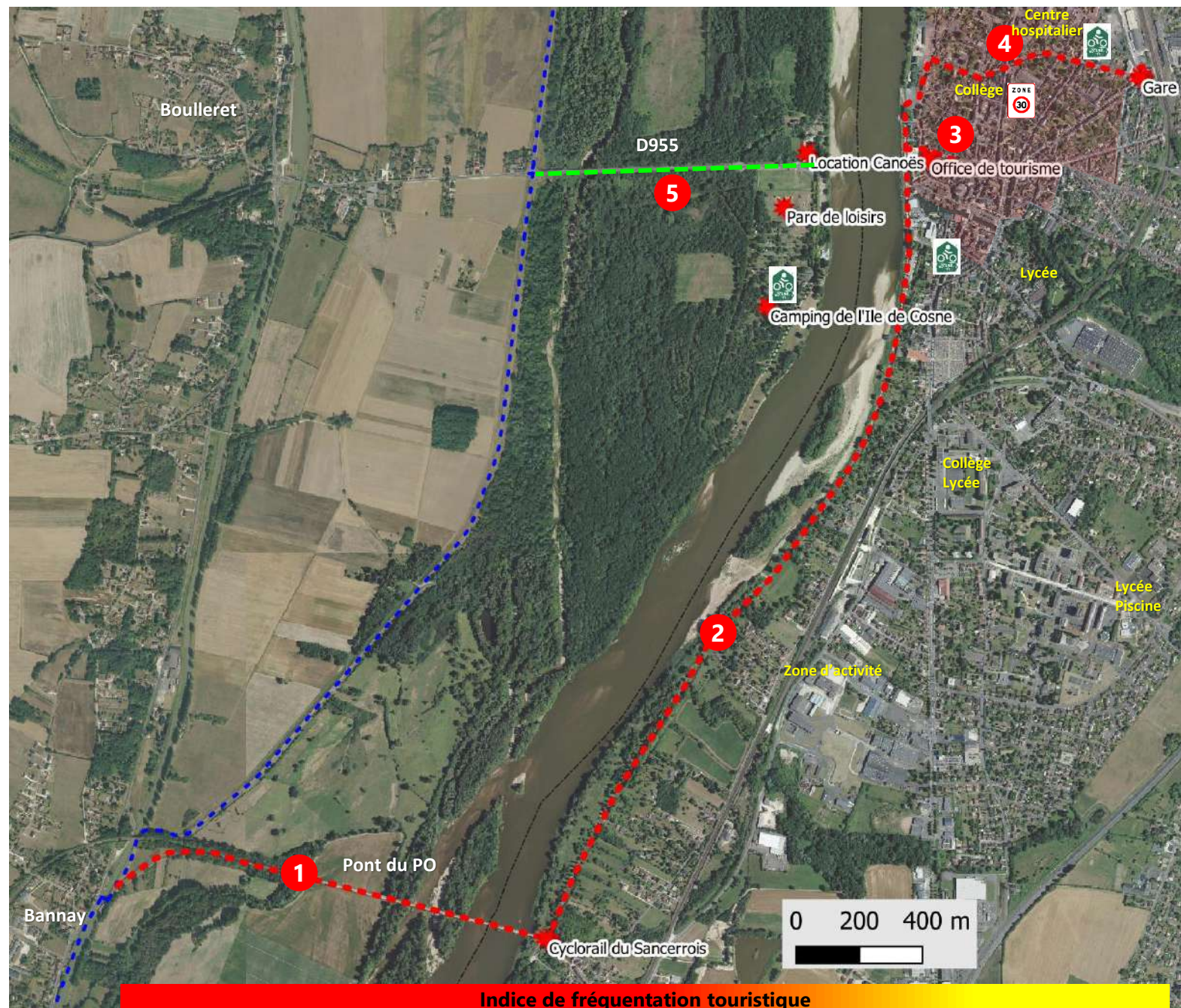
- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☒ Déplacements quotidiens

Sections homogènes :

1. Le Pont du PO (projet)
2. Les quais de la Loire (en cours)
3. Liaison office de tourisme (réalisé)
4. Liaison gare (jalonné)
5. Liaison Loire à vélo rive gauche (Cher)

Enjeux :

Connecter Cosne-sur-Loire par un itinéraire entièrement sécurisé en valorisant le pont du PO, véritable belvédère sur la Loire.



Indice de fréquentation touristique

Fréquentation loisirs
tourisme importante

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale 22

Les pôles desservis, les projets

La communauté de communes Cœur de Loire a travaillé à un plan de croissance touristique ainsi qu'à une stratégie de mobilité durable.

Les enjeux infrastructures, aménagements et mobilité identifiés par le plan de croissance tourisme sont :

- Capitaliser sur la notoriété et l'économie touristique des itinéraires structurants par des liaisons, des boucles de découverte, l'aménagement des portes d'entrée, des services adaptés
- Déployer des solutions (équipements et services) de mobilité durable adaptées aux clientèles touristiques à partir des démarches engagées en matière de mobilité quotidienne
- Tirer profit des opportunités de projets comme la V56 ou encore Loire itinérances pour développer et organiser les flux depuis et vers les territoires voisins

Le Centre-ville

- L'office de tourisme avec la liaison au quai nouvellement rénovée.
- les commerces et services du centre-bourg

Quai de la Loire et le pont du PO

- La commune porte un ambitieux projet de requalification des quais et du pont du PO pour reconnecter le centre-bourg à la Loire à Vélo.
- Dans un premier temps la commune va engager en 2020 une première tranche de travaux entre le centre-bourg et le pont du PO.
- L'aménagement du pont du PO nécessite une large concertation inter-régionale et des financements complémentaires pour mener à bien le projet (cf. plan page suivante). L'aménagement de la traversée de Loire permettra également une connexion directe au pôle touristique mais également pôle d'emplois de Sancerre.

L'étude menée en 2017 sur ce projet a conclu qu'il était techniquement et économiquement préférable d'emprunter le pont du PO plutôt que celui de la D955.

La gare est desservie par des trains TER Bourgogne-Franche-Comté, circulant entre Nevers et Paris-Bercy. Un projet de requalification de la place de la gare s'inscrit dans un long processus de transformation et de renouvellement des espaces urbains. Dans un premier temps une liaison cyclable a été jalonnée dans le sens gare - Loire.

Les enjeux complémentaires au projet d'aménagement des quais et du pont du PO

La liaison entre la gare et les quais de la Loire n'est jalonné que dans un sens descendant gare – Loire.

- Il sera nécessaire de prévoir un jalonnement dans les deux sens.
- Le contenu de la signalisation devra être conforme aux recommandations du cahier des charges de la Loire à vélo. Des recommandations seront formulées dans phase 2 de l'étude.
- Rue Victor Hugo (5,50m) essentiellement en sens unique de la gare à la Loire et un double sens cyclable est envisageable sur ce type de rue.

Une liaison cyclable entre la Loire et la gare par le centre-ville et les commerces aurait pu être plus intéressante commercialement et touristiquement.

Des travaux réalisés en deux tranches

photo aérienne:
tracé permettant l'entrée dans la ville de Cosne-Cours-sur-Loire depuis Bannay:
accès vélos et piétons

Légende:

-  zone spécifique: liaison entre deux directions d'altimétries différentes
- 1.** Accès au Square rue Eugène Pelletan: plateau, candélabre sur mesure avec signalétique, pontons et assises
-  **2.** zone centre-ville: voirie de 3,60m, circulation partagée en sens unique vélo et voitures; circulation piétonne et vélo vers Tribunal (sens inverse voirie, séparation par potelets bois existants)
-  **3.** zone centre-ville modification pour obtenir les mêmes prestations qu'en point 2
-  **4.** zone verte: modification chemin existant, augmentation largeur: 4,5m avec marquage 3 circulations
-  **5.** Accès par rampe de 4,9% au pont du P.O., assises, signalétique, sanitaires, branchement électrique
-  **6.** zone franchissement d'ouvrage existant: sur structure existante non modifiée, platelage en bois rainuré, largeur 4 m, mobilier urbain, garde-corps pour réalisation d'un site protégé
-  **7.** zone verte: chemin en stabilisé à créer, absence de marquage largeur 4m
-  **8.** piste cyclable largeur 3m, pente 4,9%, enrobé, absence de marquage
-  **9.** piste cyclable largeur 3m, enrobé

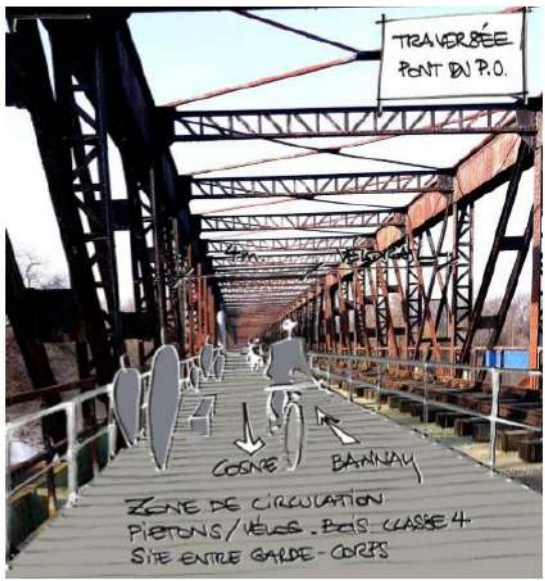
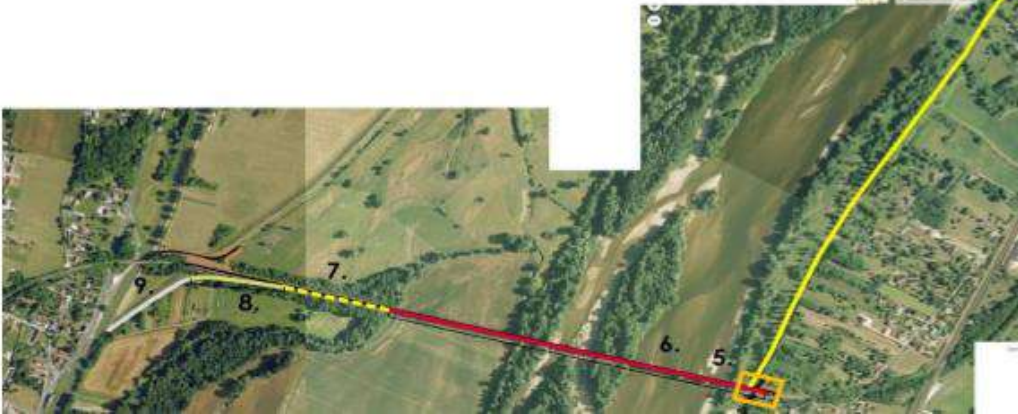


TRACE RETENU

Tribunal
Bords de Loire -
BANNAY
via l'aménagement
du Pont du PO

- Secteur 1-2-3 = 602 ml
- Secteur 4 = 2210 ml
- Secteur 5 = 56 ml
- Secteur 6 = 855 ml (2x427,5)
- Secteur 7 = 210 ml
- Secteur 8 = 210 ml
- Secteur 9 = 200 ml

Total = 4343 ml



- *Nièvre 3295,50 ml
- *Cher 1027,50ml

L'itinéraire par la D955



Nom : Pont Cosne-sur-Loire / RD 955 > 5000 véhicules par jour en moyenne
Gestionnaire : Département de la Nièvre
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6m + 1,65m de trottoirs
Longueur : 267 m

Diagnostic

- Pont suspendu en acier limité à 3,5 Tonnes ne permettant en l'état d'aménagement cyclable.
- Une étude de restauration du pont est envisagée prochainement.
- Liaison directe vers le pôle loisirs de l'île de Cosne (Cher)
- Des bandes cyclables sont aménagées entre la Loire à vélo et la zone de loisirs sur le département du Cher.
- Le Pont n'est pas sécurisé pour les vélos.

Recommandations

- Intégrer la problématique de la sécurisation des mobilités douces sur le pont dans le cadre de la prochaine étude de rénovation de cet ouvrage.



Cosne-sur-Loire

Synthèse des recommandations

- Aménager l'itinéraire d'accès à la Loire à vélo
cf. Appel à projets vélos et Territoires Cœur de Loire :

Jonction Pont du PO – Réseau Loire à vélo : 1 418 333 € HT

- Tranche 1 : axe tribunal/ Port Aubry : 697 420 € HT
- Tranche 2 : Port Aubry / Loire à vélo : 720 913 € HT (à confirmer)

- Avoir une approche concertée avec le Département du Cher et la Région Centre Val de Loire pour le développement d'un itinéraire cyclable sur le pont du PO.
- Intégrer la problématique de la sécurisation des mobilités douces sur le pont de la RD 955 dans le cadre de la prochaine étude de rénovation du pont (maitrise d'ouvrage départementale).
- Envisager un jalonement cyclable dans les deux sens gare / Loire par les rues commerciales plutôt qu'en contournement du centre (3 500 € HT).
- Développer du stationnement des vélos de courte durée au centre-ville (budget 7 500 € HT) et longue durée à la gare (budget 15 000 € HT).



Liaison à Pouilly-sur-Loire

Commune(s) concernée(s) :

Couargues (Cher - Loire à vélo)
Pouilly-sur-Loire (1 672 habitants)

Comptage Eurovélo 6 : Couargues

- Cumul 2018 : 27 309 passages
- Moyenne journalière 2018 : 75

Longueur liaison : 1,6 km

Routes empruntées :

1. D59 (Cher) 600 mvj, 4% poids lourds
2. D59 Pont par le Département du Cher
3. Avenue Jean Jaurès, Avenue de la gare – D28 487 mvj 10% poids lourds
4. Quai du docteur Jules Sebillotte, Quai Jules Pabiot (D243)
5. D28A, rue Waldeck Rousseau

Pôles desservis par la liaison :

- Pouilly-sur-Loire bourg
- Camping ***
- Pavillon du Milieu de Loire
- Pouilly-sur-Loire, pôle commercial autour de la rue Waldeck Rousseau
- Office du tourisme (label accueil vélo), Tour du Pouilly Fumé
- Gare

Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☐ Déplacements quotidiens

Enjeux :

Connecter la gare, les pôles touristiques des quais de Loire et le centre-bourg de Pouilly-sur-Loire.



Indice de fréquentation touristique

Fréquentation loisirs
tourisme importante

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale

Les pôles desservis, les projets

Le Centre-bourg

- les commerces et services de la rue Waldeck Rousseau
- L'office de tourisme (label accueil vélo)
- Tour du Pouilly Fumé, centre oenotouristique, parcours multisensoriel qui met en avant le vignoble de Pouilly et le savoir-faire des vignerons.

Quai de la Loire

- Aménagement des quais de Loire dans le cadre du projet de requalification du centre-bourg
- Pavillon de la Loire : Maison de la nature et de l'environnement, le Pavillon du Milieu de Loire est une structure d'accueil du public et un lieu d'éducation à l'environnement proposant un espace permanent dédié à la Réserve Naturelle du Val de Loire, une terrasse aménagée pour accueillir la faune et la flore sauvages, un point d'informations touristiques thématisé, une boutique nature, une buvette bio, un centre de documentation, un espace détente et des animations nature.
- **Le camping municipal Le Malaga *****

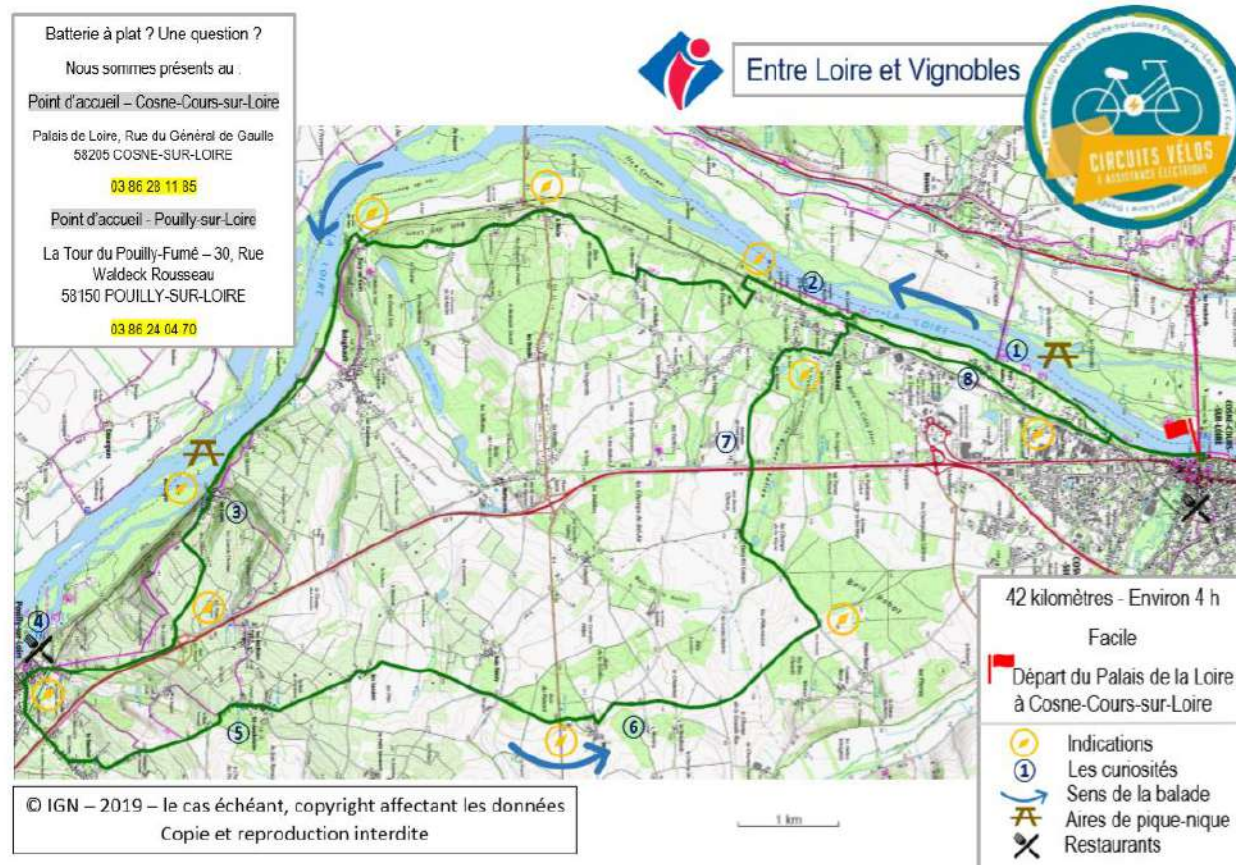
La gare est desservie par des trains TER Bourgogne-Franche-Comté, circulant entre Nevers et Cosne-sur-Loire et entre Paris-Bercy et Nevers.



Tour du Pouilly Fumé



Pavillon de la Loire



L'itinéraire par section homogène



Nom : D59, 600 mvj, 4% poids lourds
Gestionnaire : Département du Cher
Limite de vitesse : 80 km/h hors agglomération
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6m et accotements enherbés

Diagnostic

- La liaison cyclable vers Pouilly-sur-Loire n'est pas indiquée.
- 660m de D59 entre la Loire à vélo et le pont de Pouilly-sur-Loire.

Enjeux

- Section à enjeu touristique fort
- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes et poids lourds sur une route au trafic peu important mais avec des vitesses pouvant être élevées.

Recommandations :

- Créer une chaussée à voie centrale banalisée sur la D59 et le pont de Loire

Nom : Pont de Pouilly-sur-Loire, D59
Gestionnaire : Département du Cher
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,50m + 0,70m de trottoirs

Diagnostic

- Pont acier en poutre à treillis multiple
- Le panneau d'entrée de commune de Pouilly se situe à l'entrée du pont coté Cher

Enjeux

- Qualifier la cohabitation piéton / voiture / poids lourds



Vue coté Pouilly/Loire



Vue coté Cher

L'itinéraire par section homogène



Nom : D59, Avenue Jean Jaurès et D28 Avenue de la Gare
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,50m et larges trottoirs parfois occupés par des voitures en stationnement.

Diagnostic

- Manque de visibilité pour les usagers venant du quai souhaitant s'engager sur le pont coté Pouilly/Loire.

Enjeux

- Section à enjeu touristique fort
- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes et poids lourds en sortie de Pont et le long des avenues Jean Jaurès et Gare.



Avenue
Jean Jaurès



Avenue de la Gare

L'itinéraire par section homogène



Nom : D243, Quai du Dr Jules Sebillotte, 600 mvj, 9% poids lourds
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6m avec des accotements en herbe

Diagnostic

- Manque de visibilité pour les usagers venant du quai souhaitant s'engager sur le pont coté Pouilly/Loire

Enjeux

- Section à enjeu touristique fort
- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes et poids lourds, envisager un itinéraire sécurisé jusqu'à la maison de la Loire / camping.

Recommandations :

- Créer un cheminement piéton / cycle en bord de Loire (cf. étude de revitalisation du centre-bourg)



Nom : D28A, rue Waldeck Rousseau
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6,50m avec un stationnement longitudinal sur un coté.

Diagnostic

- Voie interdite aux poids lourds
- Présence importante de la voiture de l'espace urbain.
- Aménagements urbains sur la section en zone 30.

Enjeux

- Section à enjeu touristique fort
- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations :

- intégrer la présence de cyclistes dans le projet de revitalisation du centre-bourg y compris stationnement vélo
- Envisager une zone 20 plutôt que zone 30 en cœur de bourg.



Pouilly-sur-Loire

Synthèse des recommandations

Département du Cher et pont de Loire

- Créer une chaussée à voie centrale banalisée sur la D59 et le pont de Loire (Maitrise d'ouvrage : Département du Cher - budget : 26 000 € HT)

Commune de Pouilly sur Loire

cf. Appel à projets vélos et Territoires Cœur de Loire et plan de revitalisation Cœur du centre-bourg

- Envisager un jalonnement cyclable des différents pôles touristiques de la commune (budget : 3 500 €)
- Créer un cheminement piéton / cycle en bord de Loire (cf. étude de revitalisation du centre-bourg)
- Intégrer la présence de cyclistes dans le projet de revitalisation du centre-bourg en développant une zone de rencontre
- Développer le stationnement des vélos de courte durée au centre-bourg (budget : 2 500 €)
- Développer le stationnement longue durée à la gare (budget : 15 000 €)



Liaison à la Charité-sur-Loire

Commune(s) concernée(s) :

La Chapelle-Montlinard (Cher - Loire à vélo)

La Charité-sur-Loire (4 965 habitants)

Comptage Eurovélo 6 :

- Cumul 2018 : 27 309 passages
- Moyenne journalière 2018 : 75

Longueur liaison : 1,9 km

Routes empruntées :

1. Pont de Fonte N151 (Cher) 3415 mvj
2. Faubourg de Loire par Quai Romain Mollot, quai Léopold Sédar Senghor
3. Passerelle Pont de Pierre
4. Rue du Pont et Place des pêcheurs
5. Rue de la Verrerie, Rue Camille Barrère., Grande Rue François Mitterrand pour la descente
6. Avenue Gambetta, Avenue de la gare
7. Rue des Ecoles
8. Rue de Paris

Pôles desservis par la liaison :

- Faubourg de Loire : Camping (label accueil vélo) avec bassin d'été ouvert à tous, espaces de détente
- Centre historique (label accueil vélo), office de tourisme (label accueil vélo), commerces, services
- 4 hôtels, gîtes, chambre d'hôtes labélisés accueil vélo sur la commune
- Gare

Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☒ Déplacements quotidiens

Enjeux :

- Signaler la liaison depuis la Loire à vélo
- Sécuriser la traversée du Faubourg de Loire et connecter la gare, par la zone 30 du centre-bourg.



Indice de fréquentation touristique

Fréquentation loisirs
tourisme importante

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale

Les pôles desservis, les projets

- **La Charité-sur-Loire, Ville d'Art et d'Histoire**, le Prieuré, les Remparts et l'Eglise Notre-Dame inscrite sur la liste du patrimoine mondial par l'UNESCO en tant qu'étape majeure sur les chemins de Saint-Jacques de Compostelle en France.
- L'office de tourisme situé au pied de l'église Notre Dame et location de vélos par un prestataire rue du Pont.
- **Le camping de La Saulaie ***** : 82 emplacements, 2 Roulotte, 1 Bungalow toilé (5 pers), 3 Tentes « Trek »
- **Quai Léopold Sédar Senghor**, pose de nouveaux équipements de repos (bancs, chaises longues, tables de pique-nique. Au cours de l'été, pose d'un jeu de l'oie et de trois panneaux de lecture du paysage.
- **La gare** est desservie par des trains TER Bourgogne-Franche-Comté, circulant entre Nevers et Cosne-sur-Loire et entre Paris-Bercy et Nevers.

Projet d'aménagement de la promenade piétonne du chemin de halage

- Un ponton pourrait être installé au niveau du parc Adam pour permettre aux usagers de s'arrêter, de profiter du fleuve et pique-niquer. Cette structure sera largement visible depuis le pont de Pierre, à l'attention des utilisateurs de l'itinéraire de la Loire à Vélo.
- Le chemin de halage qui est actuellement non aménagé est le seul espace permettant aux mobilités douces de rejoindre la zone commerciale nord et un sentier de découverte de la Réserve Naturelle du Val de Loire.

Projet de création d'un local d'accueil des touristes en itinérance douce cyclotouristes, randonneurs et pèlerins

- En cours d'acquisition par la commune, projet d'aménagement d'un local d'accueil des cyclotouristes, des randonneurs et des pèlerins 7 rue des bancs Vieux. Ce local permettra entre autre le dépôt sécurisé de vélos, remorques à vélo et bagages. A terme Il sera notamment équipé d'accroche-vélos, de vestiaires (type consigne), sanitaires, équipements de recharge électrique des vélos, équipements et outils mis à disposition des cyclotouristes pour la réparation de leurs vélos...

La **location de vélos** est assurée par un loueur qui a débuté son activité été 2019.

Projet de requalification urbaine de la rue Général Auger

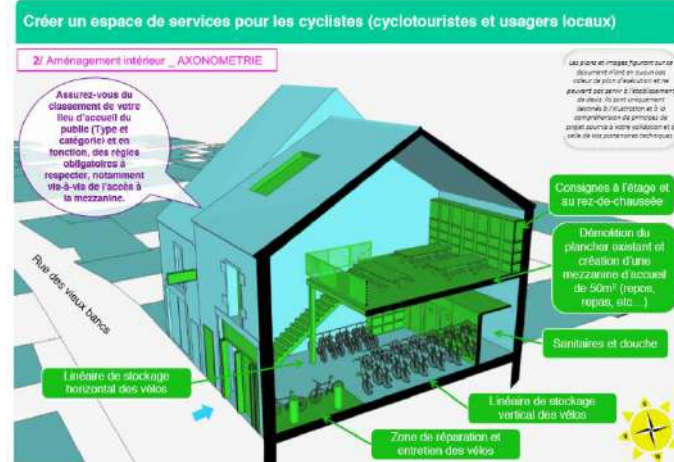
- Création d'un alternat équipé de feux de signalisation
- Sécurisation des mobilités douces
- Création d'un plateau traversant en niveau du Pont de Pierre

Une première réflexion en 2013 (recherche d'itinéraire) concernant **l'aménagement cyclable de la RD907 entre La Marche à La Charité-sur-Loire**.

Le projet d'itinéraire Saint-Jacques à vélo (V56) qui doit se connecter à la Charité sur Loire par le passage sous les voies ferrées situé à proximité de la gare. Cet itinéraire assurera également une connexion cyclable à la forêt des Bertranges.



GN000246 Commune de La Charité-sur-Loire_Mme LEPORCQ et Mme BERRARD
5 rue des vieux Bancs LA-CHARITE-SUR-LOIRE



L'itinéraire par section homogène



Nom : N151, Pont de Fonte

Gestionnaire : Etat

Limite de vitesse : 50 km/h

Aménagement cyclable existant : aucun

Aménagement limitant la vitesse : aucun

Largeur route : 6,50m et 2 trottoirs de 1,50m

Diagnostic

- Pont situé dans le département du Cher.
- Le carrefour RN151 / D45 et Loire à vélo n'est pas sécurisé.
- La liaison cyclable vers La-Charité-sur-Loire n'est pas indiquée.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes sur un itinéraire de 3415 véhicules jour en moyenne sur l'année et une part importante de poids lourds.
- Section à enjeu touristique fort nécessitant une sécurisation de la pratique cyclable.

Recommandations

- Etudier la faisabilité d'une chaussée à voie centrale banalisée



L'itinéraire par section homogène



Nom : Rue du Général Auger
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée, DIRCE
Limite de vitesse : 30 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 4,80 m

Diagnostic

- Rue à éviter pour une pratique cyclable
- Projet de requalification urbaine avec création d'un alternat équipé de feux de signalisation placés aux entrées de l'île du faubourg.
- Une délibération a été prise pour que toute l'île passe en Zone 20 sauf la rue Auger RN151 (qui sera en Zone 30 après les travaux de mise en place d'un alternat en 2021). La partie sud de l'île sera en double sens pour les cyclistes et automobilistes.

Enjeux

- Contourner la rue Général Auger par les quais Romain Mollot et Léopold Sédar Senghor à l'est et le quai d'Aval et la rue Morizet à l'ouest, ce qui permettra également de desservir les sites touristiques de l'île du Faubourg de Loire.
- Sécuriser les traversées cyclables de la rue Général Auger au niveau des quais et de la passerelle



Traversée cyclable
en pente de la rue
Général Auger au
niveau des quais
d'Aval et Mollot



Traversée cyclable
de la rue Général
Auger au niveau de
la passerelle vers le
quai L.S. Senghor



L'itinéraire par section homogène



Quai Romain Mollot



Quai Léopold Sédar Senghor



Nom : Quais Romain Mollot et Léopold Sédar Senghor au sud de l'île
Quai d'Aval, chemin de la Saulaie et Rue Morizet au nord de l'île
Gestionnaire : Commune, Communauté de Communes (certaines sections sont d'intérêt communautaire)

Limite de vitesse : 50 km/h, zone 20 à partir de l'été 2020,
Aménagement cyclable existant : aucun

Diagnostic

- Itinéraire sur routes apaisées, accès à un point de vue, aux espaces de détente
- Caractère dangereux de la traversée de la rue Auger au niveau du Pont de Pierre

Enjeux

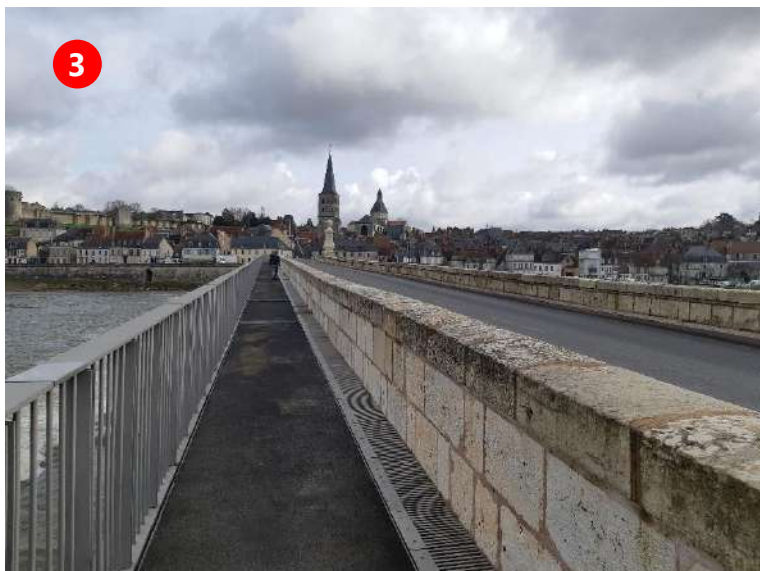
- Section à enjeu touristique fort nécessitant une sécurisation de la pratique cyclable
- Sens interdit pour accéder depuis le pont au quai Léopold Sédar Senghor
- Jalonner l'itinéraire par les quais
- Mettre le quai Léopold Sédar Senghor, la rue Morizet en double sens cyclable



Rue Morizet



L'itinéraire par section homogène



Nom : Passerelle "Pont de Pierre"
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur : 1,80 m

Diagnostic

- Passerelle sécurisant les mobilités douces mais d'une largeur insuffisante pour permettre un usage piéton / cycle. Les cyclistes doivent tenir leur vélo à la main.

Enjeux

- Améliorer la connexion au pont dans le cadre de l'aménagement de la Rue du Général Auger

Rue du Pont



Nom : Rue du Pont et Place des pêcheurs
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : 20 km/h, interdit au Poids lourds
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : Etroite, 5 places arrêt minute à l'entrée de la rue du Pont 3 places en sortie de la place des pêcheurs

Diagnostic

- Zone de rencontre rue du Pont et Place des pêcheurs.
- Malgré l'instauration de la zone de rencontre, la cohabitation voitures / cycles n'est pas pleinement satisfaisante avec un sentiment d'insécurité des cyclistes sans pour autant générer des accidents.
- Le passage de la zone de rencontre à la route nationale se fait sans transition.
- Ambiguïté sur le double sens cyclable possible à partir de la Grande Rue qui est autorisé mais non signalé.
- La plupart des cyclistes stationnent Place des pêcheurs.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation cyclistes, piétons, voitures sur la rue du Pont

Recommandations

- Prévoir un aménagement urbain marquant une transition entre la route nationale et la rue du Pont tout en marquant une continuité pour les mobilités douces vers la passerelle du Pont de Pierre
- Rappeler le double sens cyclable par une signalisation adaptée à l'intersection avec la Grande Rue et un marquage au sol.



Place des pêcheurs





Avenue Gambetta

Passage sous la voie ferrée



Sens Loire à la Gare

Nom : rue des Hostelleries, Rue de la Verrerie, Rue Camille Barrère
Gestionnaire : Commune et Communauté de Communes (certaines sections sont d'intérêt communautaire)
Limite de vitesse : 30 km/h
Largeur route : Etroite
Aménagement cyclable existant : aucun

Diagnostic

- La zone 30 est étendue à tout le centre historique
- Rue en zone 30 en sens unique sans double sens cyclable
- Rues présentant un dénivelé > 5%

Recommandations

- Jalonner l'itinéraire cyclistes à la gare
- Développer les doubles sens cyclables en centre-bourg

Nom : Avenue Gambetta, Avenue de la gare
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : 30 km/h
Largeur route : 7 m
Aménagement cyclable existant : aucun

Diagnostic

- Rues en zone 30
- Rues larges en double sens de circulation
- avec stationnement des deux cotés.
- Larges trottoirs non revêtus inconfortables pour les usagers avec valises à roulette se rendant en gare.
- Passage accessible aux cyclistes sous la voie ferrée Avenue Gambetta assurant une continuité de l'itinéraire Compostelle à pied et à vélo

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Sécuriser le passage sous-terrain pour une pratique cyclable

L'itinéraire par section homogène



Rue des Ecoles



Rond-Point rue des Ecoles / Avenue Maréchal Leclerc

Sens Gare à la Loire

Nom : rue des Ecoles, Rue de Paris, Rue du Puits des Ais, Rue du Nord, Grande Rue

Gestionnaire : Commune, Communauté de Communes (certaines sections sont d'intérêt communautaire) et rue des écoles départementale

Limite de vitesse : 30 km/h

Largeur route : 6,50m sans trottoirs répondant aux normes d'accessibilité

Aménagement cyclable existant : aucun

Diagnostic

- La zone 30 est étendue à tout le centre historique.
- Rue en zone 30 en sens unique sans double sens cyclable
- Trafic véhicule élevé sur la rue des Ecoles. Il est prévu en 2021 d'aménager cette rue départementale (liaison gare/collège et école) avec une chaussée à voie centrale banalisée pour favoriser la circulation des vélos (CVCB).

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations :

- Intégrer dans les aménagements programmés des aménagements cyclables sur la rue des Ecoles
- Développer les doubles sens cyclables en centre-bourg



Rue de Paris



Grande Rue

La-Charité-sur-Loire

Synthèse des recommandations

- Étudier la faisabilité d'une chaussée à voie centrale banalisée sur le Pont de Fer (maitrise d'ouvrage État)
- Aménager les traversées cyclables de la rue Augier (cf. étude en cours maitrise d'ouvrage commune)
- Mettre le quai Léopold Sédar Senghor, la rue Morizet en double sens cyclable (cf. étude en cours maitrise d'ouvrage commune).
- Prévoir un aménagement urbain marquant une transition entre la route nationale et la rue du Pont afin de marquer une continuité pour les mobilités douces entre la passerelle et la zone de rencontre.
- Instaurer et signaler le double sens cyclable des rues du centre-bourg
- Redimensionner la voirie de la rue Gambetta pour apaiser la circulation et améliorer la cohabitation vélos / voitures.
- Développer une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue des Écoles (en projet).
- Sécuriser le passage sous-terrain de l'Avenue Gambetta afin d'assurer une continuité de l'itinéraire Compostelle à pied et à vélo (cf. étude itinérances en cours).
- Jalonner l'itinéraire depuis la Loire à vélo dans les deux sens (5 000 € HT)
- Développer le stationnement des vélos de courte durée au centre-bourg (budget : 7 500 €).
- Développer le stationnement des vélos de longue durée à la gare (Budget à définir pour la requalification d'un futur local « itinérance » dans le cadre de l'étude itinérance en cours).





LES ITINÉRAIRES DE LA CCSN

Liaison à Imphy et sa gare

Fréquentation loisirs
tourisme

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale

Commune(s) concernée(s) : Imphy (zone agglomérée), Chevenon (hors agglomération)

Population communale : 3 517 habitants

Longueur liaison : 3,5 km

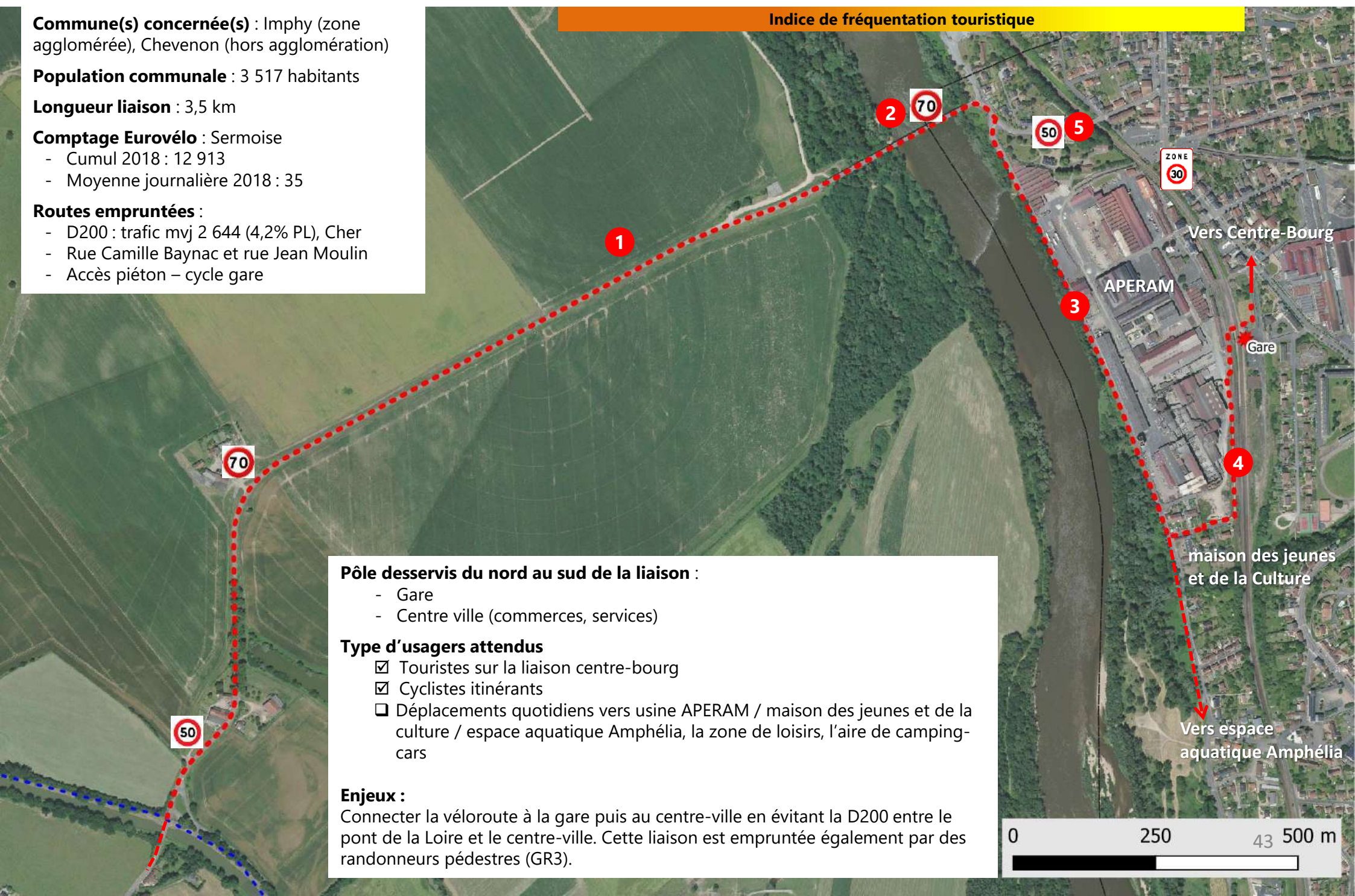
Comptage Eurovélo : Sermoise

- Cumul 2018 : 12 913
- Moyenne journalière 2018 : 35

Routes empruntées :

- D200 : trafic mvj 2 644 (4,2% PL), Cher
- Rue Camille Baynac et rue Jean Moulin
- Accès piéton – cycle gare

Indice de fréquentation touristique



Pôle desservis du nord au sud de la liaison :

- Gare
- Centre ville (commerces, services)

Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes sur la liaison centre-bourg
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☐ Déplacements quotidiens vers usine APERAM / maison des jeunes et de la culture / espace aquatique Amphélia, la zone de loisirs, l'aire de camping-cars

Enjeux :

Connecter la véloroute à la gare puis au centre-ville en évitant la D200 entre le pont de la Loire et le centre-ville. Cette liaison est empruntée également par des randonneurs pédestres (GR3).



L'itinéraire par section homogène



Nom : D200, trafic de 2600 véhicules en moyenne par jour

Gestionnaire : Département

Limite de vitesse : 90 km/h, section à 50 km/h et 70 km

Aménagement cyclable existant : aucun

Largeur route : 6m

Diagnostic

- Tronçon de la véloroute qui génère un usage touristique vers Imphy
- En venant d'Imphy tourne à gauche pour accéder à la véloroute direction Decize.
- Itinéraire peu sécurisant pour les cyclistes également emprunté par les randonneurs du GR3.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Section à enjeu touristique nécessitant une sécurisation de la pratique cyclable.

Recommandations :

- Envisager la création d'une chaussée à voie centrale banalisée

L'itinéraire par section homogène

2



Nom : Pont de la Loire, trafic de 2600 véhicules en moyenne par jour
Gestionnaire : RD200 Département de la Nièvre
Limite de vitesse : 70 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,80m, trottoirs de 0,80 m
Longueur : 296 m

Diagnostic

- Le Département a refait la bande roulement été 2019.
- La très faible largeur des trottoirs ne permet pas un cheminement sécurisé des piétons ou des cyclistes.

Enjeux

- Sécuriser la pratique des randonneurs et cyclistes.

Recommandations :

- Envisager la création d'une chaussée à voie centrale banalisée



L'itinéraire par section homogène



Nom : Rue Camille Baynac
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6m

Diagnostic

- Voie de desserte poids lourds de l'usine APERAM sur une première section puis desserte de la Maison des Jeunes et de la Culture ainsi que la piscine.
- Voie communale fermée à la circulation de transit (pont de l'Ixure fermé à la circulation motorisée).
- Voie aménagée de trottoirs. Cet itinéraire est emprunté par les randonneurs du GR3.
- La communauté de Communes a un projet de création d'un itinéraire piéton / cycle sur les berges de la Loire de Imphy à Decize.

Enjeux

- Sécuriser la pratique des cyclistes.
- Jalonner l'accès à la gare et au centre-bourg.

Recommandations :

- Envisager la création d'une chaussée à voie centrale banalisée

Rue Jean Moulin



L'itinéraire par section homogène



Nom : Passage piéton – cycle de la gare
Gestionnaire : Commune

Diagnostic

- Passage aménagé pour les piétons et les cycles permettant de desservir et contourner l'usine APERAM et la maison des jeunes et de la Culture depuis la gare.
- Sentiment d'insécurité dans ce passage souterrain à éclairer
- Voie fermée à la circulation motorisée
- Itinéraire bénéficiant d'un éclairage public

Recommandations

- Jalonner l'accès à la gare et au centre-bourg
- Equiper les escaliers d'accès au quai des rampe d'accès pour vélos
- Autoriser le double sens cyclable sur la rue d'accès à la gare (avenue Henri Masson) nouvellement aménagée.



avenue Henri Masson



L'itinéraire par section homogène

5

Nom : Rue Daniel Petit – RD200

Gestionnaire : Département

Limite de vitesse : 50 km/h

Aménagement cyclable existant : aucun

Largeur route : 6m

Diagnostic

- Trafic de 2600 véhicules en moyenne par jour
- Rue en pente bordée de trottoirs peu sécurisante pour des cyclistes

Enjeux

- Envisager un accès direct au centre-bourg à partir du pont de Loire par la RD200
- Matérialiser une traversée cyclable de la place des Martyrs.



Aménager une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Sur les sections 1 à 3, une chaussée à voie centrale banalisée pourra être aménagée de la Loire à vélo à la gare d'Imphy sur la D200 et la rue Camille Baynac.

« La chaussée à voie centrale banalisée vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser. » *Source fiche CEREMA*

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives (1,5 m de large environ). La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

Recommandations spécifiques :

- Intégrer le franchissement du pont de Chevenon dans l'aménagement.
- Au niveau d'Imphy, sur la RD200, la chaussée à voie centrale banalisée pourra débuter au niveau du carrefour avec la Rue Camille Baynac et se prolonger sur celle-ci pour sécuriser la liaison à la gare. Son prolongement jusqu'à la place des Martyrs est à étudier.
- Sur la section linéaire de la RD200, hors agglomération, un cheminement piétonnier pourra être aménagé sur l'accotement de la route afin de sécuriser les randonneurs du GR. La vitesse sera à limiter à 70 km/h
- Un jalonnement cyclable devra accompagner l'aménagement afin de valoriser la liaison Loire à Vélo – Centre-bourg d'Imphy
- La signalisation d'accès à la gare devra être renforcée et une signalisation directionnelle cyclable devra valoriser l'accès aux commerces et services du centre-bourg (zone 30).

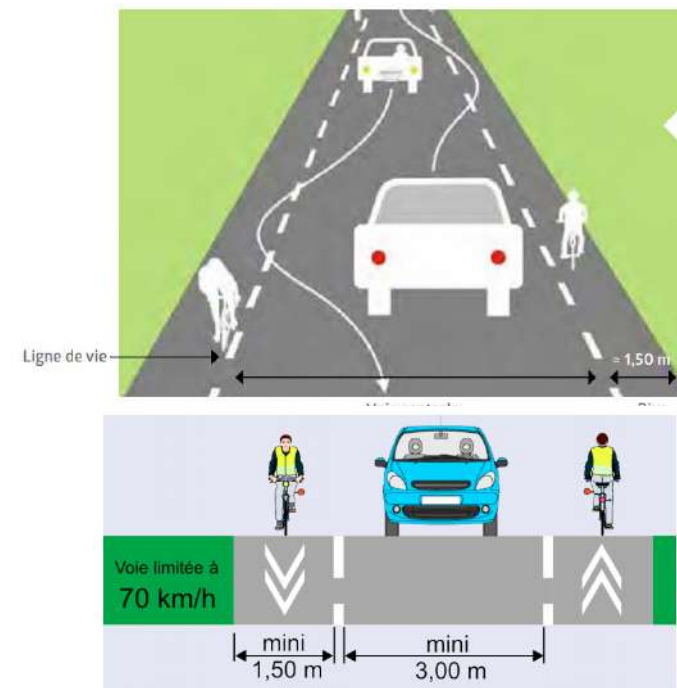
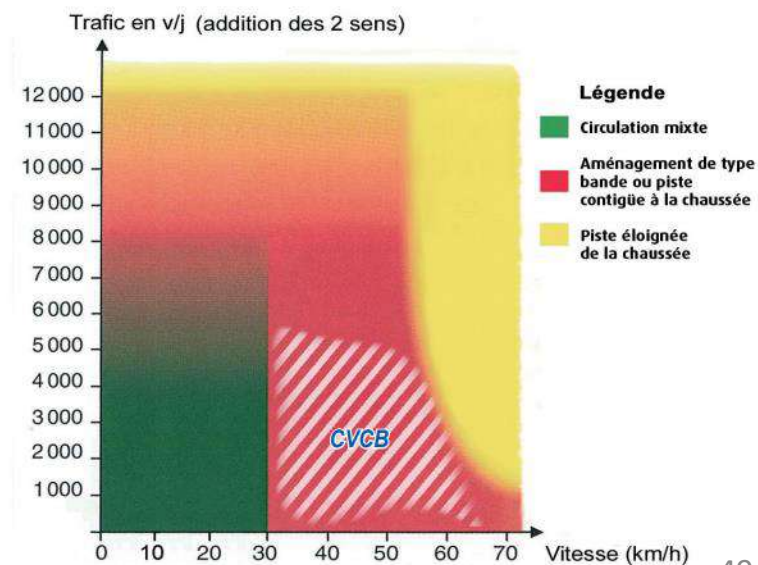


Schéma indiquant le domaine d'emploi possible de la CVCB



Recommandations

Exemple d'aménagement similaire

Le Département de la Drôme a mis en œuvre une chaussée à voie centrale banalisée sur La Roche de Glun dans le cadre de la réalisation de la ViaRhôna.

Le pont de la RD220A est d'une largeur de 6m et présente un trottoir de 1,25m pour un trafic de 6900 véhicules par jour en moyenne.

Le route départementale de Chemenon à Imphy est d'une largeur de 6m également.

Dans un premier temps nous recommandons d'imposer des doubles chevrons en rive d'une CVCB. Ils ont l'avantage d'encourager le cycliste à se positionner au centre de la rive. A terme, dans une phase ultérieure d'entretien, une fois l'aménagement bien appréhendé par les automobilistes comme les cyclistes, ce marquage ne sera plus nécessaire.

Cet aménagement doit être accompagné par des efforts de communication afin de sensibiliser les usagers motorisés. Une signalisation est à mettre en œuvre à chaque entrée d'aménagement ainsi qu'une communication papier des les journaux de la communauté de communes, des communes d'Imphy et Chevenon et directement auprès des salariés de l'entreprise APERAM.



Illustration CEREMA (Herault)



Exemple signalisation de sensibilisation, agglomération de Toulouse

Imphy

Synthèse des recommandations

- Créer une chaussée à voie centrale banalisée sur la RD200 et son prolongement rue Camille Baynac
- Jalonner l'itinéraire dans les deux sens
Budget : 77 000 € (Signalisation verticale et horizontale)
 - Maitrise d'ouvrage Conseil départemental : 57 000 € HT
 - Maitrise d'ouvrage commune ou EPCI : 20 000 € HT
- Étudier la possibilité d'aménager la rue Daniel Petit en zone 30 afin d'améliorer la cohabitation vélos et véhicules motorisés et permettre un accès direct aux commerces par la place des Martyrs

À la gare

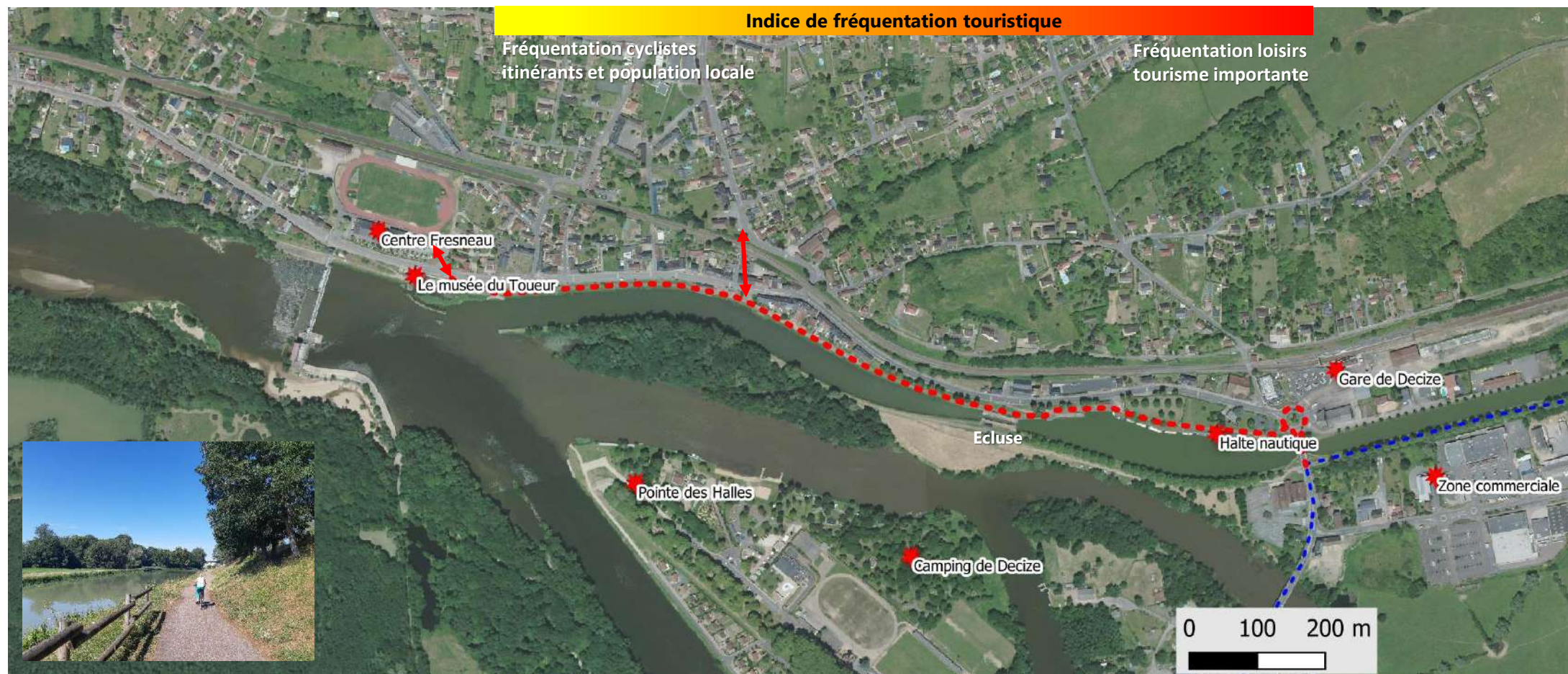
- Autoriser le double sens cyclable sur la rue d'accès (avenue Henri Masson)
- Équiper les escaliers d'accès au quai de rampe d'accès pour vélos
Budget : 1 000 €
- Prévoir des équipements sécurisés de stationnement des vélos de longue durée.
Budget : 15 000 €
- Rendre le passage sous-terrain moins anxiogène (éclairage, fresque)

En centre-bourg

- Développer des stationnements pour les vélos
Budget : 5 000 €



Saint-Léger-des-Vignes



Commune concernée : Saint-Léger-des-Vignes
(1 901 habitants)

Comptage Canal Latéral à la Loire Pont de Vaux

- Cumul 2018 : 17 862 passages
- Moyenne journalière 2018 : 49 passages

Longueur liaison : 1,3 km

Routes empruntées :

- Chemin de halage canal du Nivernais

Pôle desservi du nord au sud de la liaison :

- Gare
- Le musée du site du Toueur
- Le centre Fresneau
- Le centre-bourg

Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☒ Déplacements quotidiens

Des enjeux croisés avec le Plan de Croissance Touristique, la stratégie Loire Itinérances, le Plan Climat Sud Nivernais

- Aménager l'espace Confluence sur le site du Toueur
- Qualification du centre Fresneau
- Qualifier le halage pour sécuriser les mobilités au quotidien et les traversées de la D981.

L'itinéraire par section homogène



Traversée vers Centre Fresneau



Nom : chemin de halage
Gestionnaire : VNF

Diagnostic

- Itinéraire en contre-bas de la D981 offrant peu de possibilités de se connecter à cette rue et une seule traversée vers le nord de la commune (rue du Petit Pont puis route de la Machine).
- Itinéraire touristique agréable proposant des équipements de repos, de pique-nique.
- Itinéraire non éclairé pour un usage quotidien en hiver.
- La commune a engagé des travaux de sécurisation de la D981 prévoyant notamment un rond-point au niveau du centre Fresneau.
- Projet d'une valorisation pédestre / VTT du halage sur l'intégralité de la rive droite de la Loire (actuellement non aménagée) jusqu'à Imphy.



Enjeux

- Améliorer la bande de roulement du chemin de halage
- Enjeu fort de sécuriser les traversées de la D981 au niveau du centre Fresneau et au niveau de la rue du Petit Pont.
- Eclairer le chemin de halage pour développer les mobilités douces au quotidien



Saint-Léger-des-Vignes

Synthèse des recommandations

Améliorer la bande de roulement du chemin de halage

- Maître d'ouvrage : communauté de communes ou commune
- 1300m – 70 000 € HT

Éclairer le chemin de halage pour développer les mobilités douces au quotidien

- Maître d'ouvrage : communauté de communes ou commune
- 1300m = 160 000 € HT

Élargir la traversée de l'écluse du Port St Thibault pour faciliter le passage des vélos sur la rive opposée

- Autorisation du gestionnaire (VNF)
- Budget de 15 000 € HT

Sécuriser les traversées de la D981 au niveau du centre Fresneau (dans le cadre du projet de rond-point)

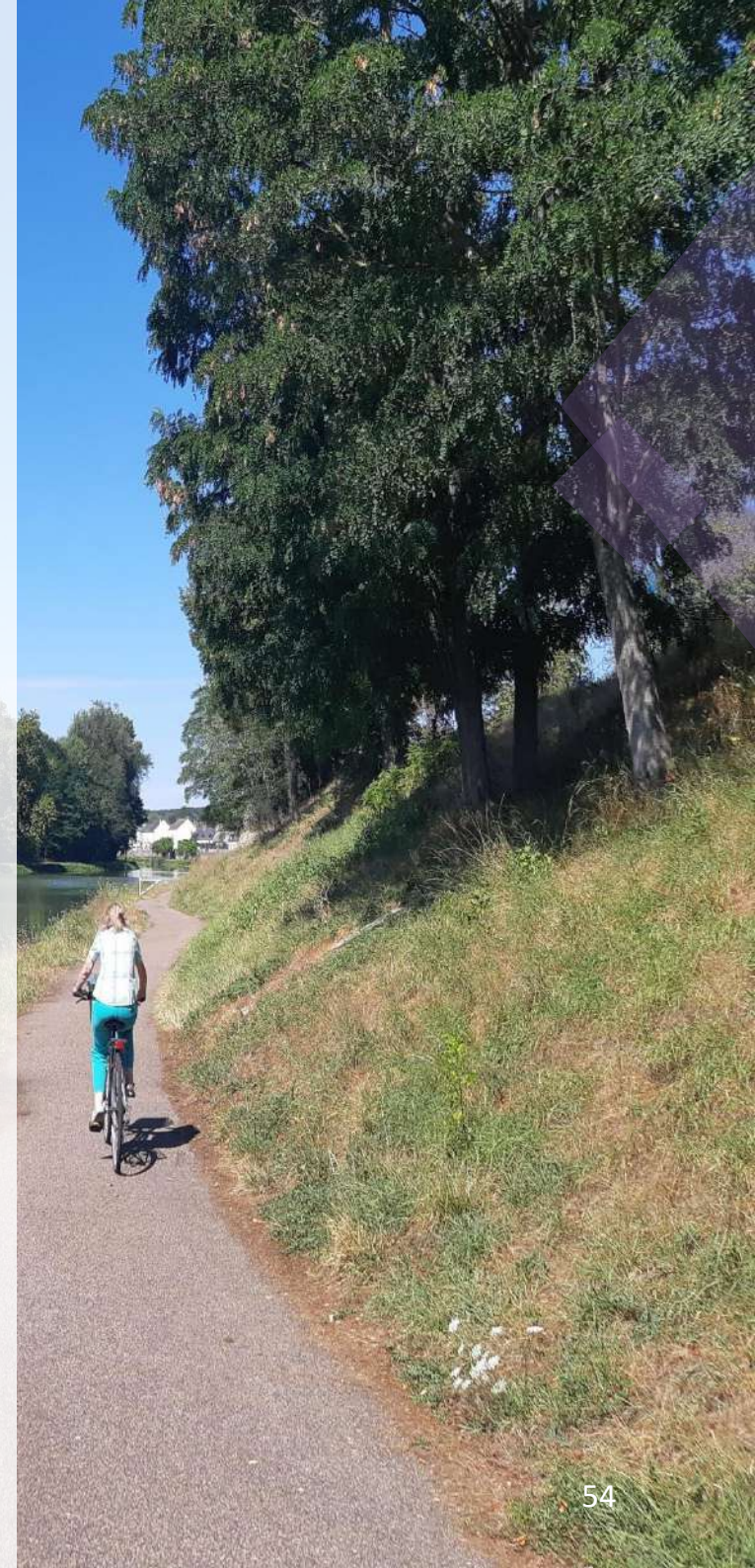
- Maître d'ouvrage : communauté de communes ou commune

Sécuriser l'accès à la gare par un passage sous la D981 en évitant le rond-point

- Maître d'ouvrage : communauté de communes
 - création d'une rampe d'accès,
 - mise en œuvre d'un revêtement dur type enrobé (100m)
 - mise en place de garde-corps (70 m)
- Budget : 40 000 € HT

Jalonner l'itinéraire : Budget de 1 500 € HT

Développer du stationnement pour les vélos (Budget de 3 500 € HT)



Decize

Commune(s) concernée(s) : Decize (5 519 habitants)

Comptage Canal Latéral à la Loire Pont de Vaux

- Cumul 2018 : 17862 passages
- Moyenne journalière 2018 : 49 passages

Longueur liaison : 3 km

Routes empruntées, sections homogènes :

1. D978A, Route de Moulins
2. Port de la Jonction
3. Pont de la Loire du 152^e RI
4. Boulevard Voltaire, Rue de la République
5. Pont de la Vieille Loire
6. Quai de l'Europe / Avenue du 14 juillet / rue de Virlogueux
7. Pont de l'Aron
8. Avenue du 14 juillet
9. Pont du Canal et rond-point de la gare

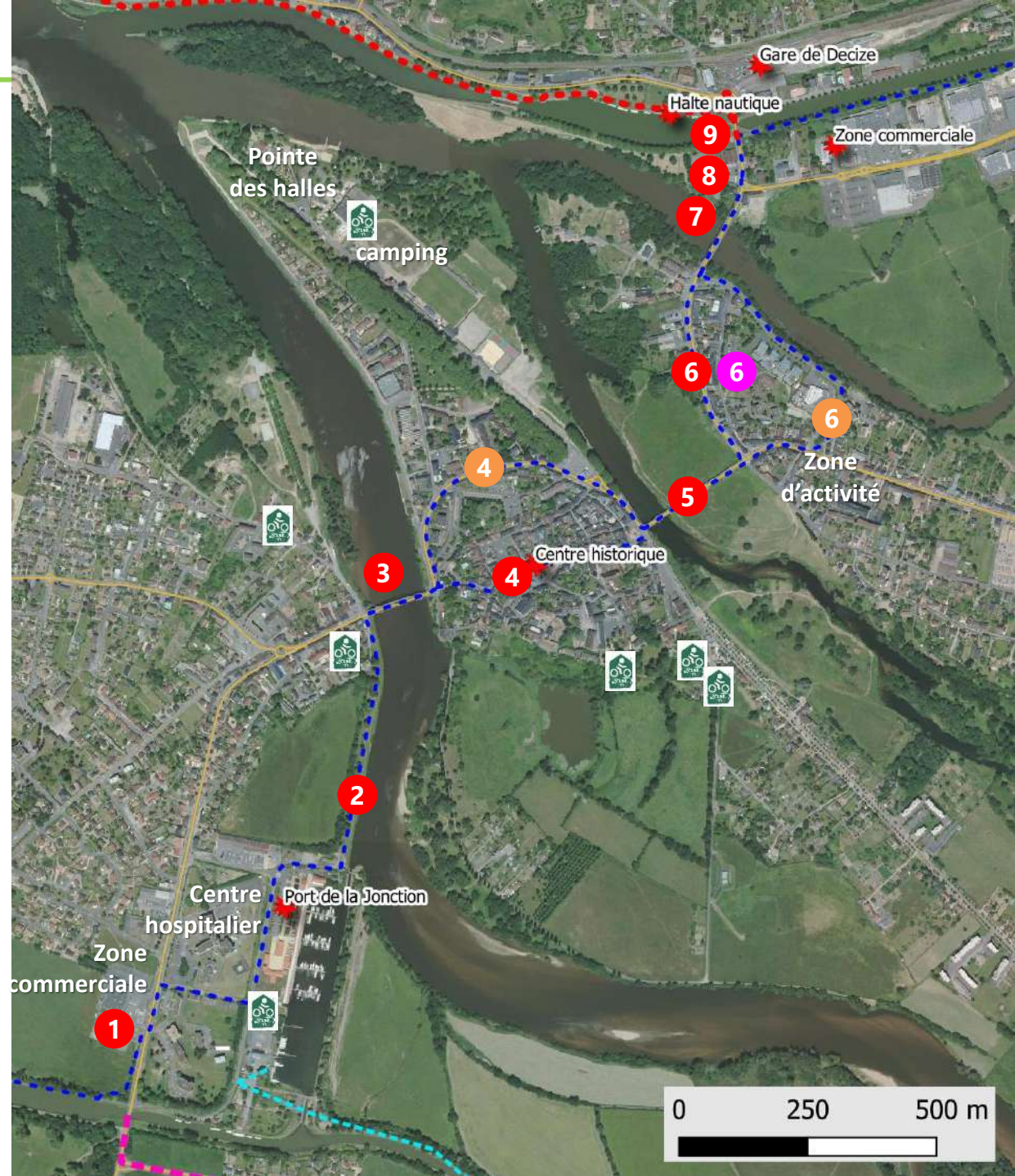
Pôle desservi du nord au sud de la liaison :

- Port de la Jonction
- Centre historique, commerces, services
- Camping / pointe des Halles
- Zone commerciale
- Gare
- Un loueur de vélos, le camping et 5 hôtels, gîtes, chambre d'hôtes labélisés accueil vélo sur la commune

Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☒ Déplacements quotidiens

:



Indice de fréquentation touristique

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale

Fréquentation loisirs 55
tourisme importante

L'itinéraire par section homogène

Recommandations

Une ambition, créer **un itinéraire cyclable à haut niveau de service** assurant confort et sécurité pour les usagers et jouant le rôle de **dorsale cyclable**. L'enjeu est également **d'assurer une lisibilité de l'eurovélo6** afin que la **traversée cyclable de Decize soit affirmée, revendiquée** (traitement par la couleur et/ou le revêtement).

Le premier principe est de séparer les cyclistes sur les voies à très fort trafic et **traiter avec minutie les intersections**. Cette ambition doit également être inscrite au schéma régional de l'itinérance afin que Decize devienne exemplaire dans l'intégration de l'eurovélo6 et jouer pleinement son rôle de carrefour régional de l'itinérance.

Cela nécessitera une étude complémentaire sur la réalisation de passerelles cyclables sur les ponts concernés par la traversée de Decize.

une trajectoire cycliste sera matérialisée pour indiquer le cheminement des cyclistes



L'itinéraire par section homogène



Nom : D978a, route de Moulins, trafic de 7947 véhicules en moyenne par jour
Gestionnaire : commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 10,50m, dont une voie de Tourne à gauche

Diagnostic

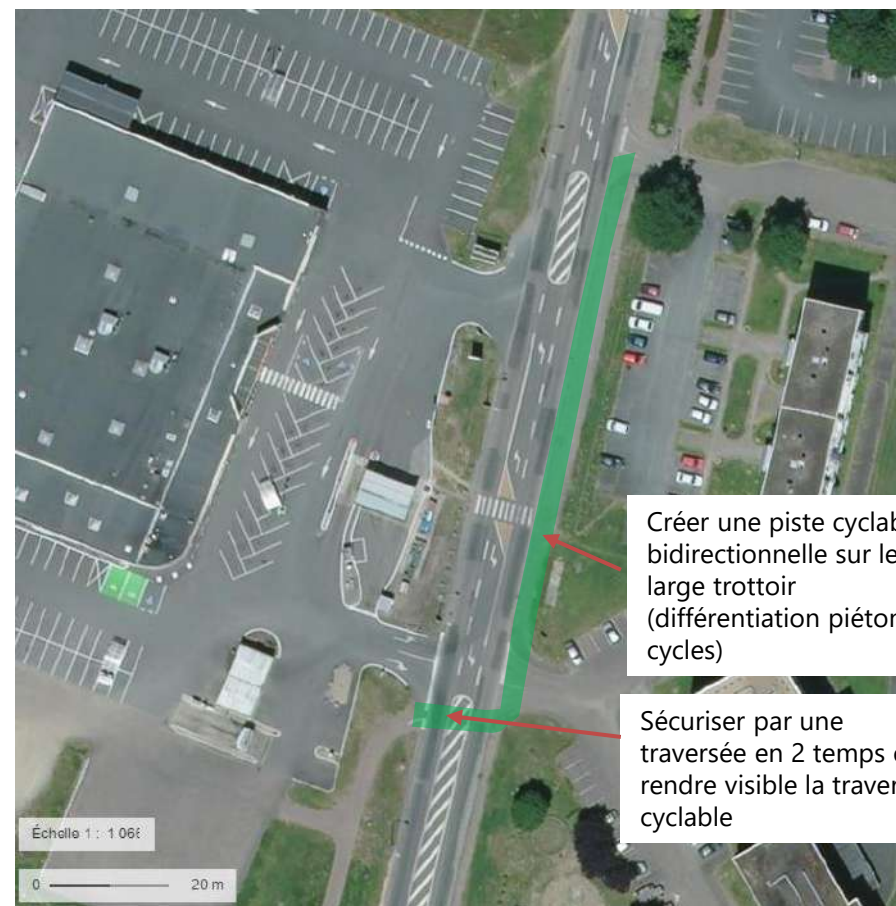
- Depuis le Canal une voie verte est aménagée en parallèle de la D978a jusqu'à l'entrée de l'Intermarché
- La traversée se fait sur les zébras du tourne à gauche
 - ce qui la rend peu lisible pour les usagers de la route.
 - Les cyclistes ont des difficultés à se placer dans l'intersection.
 - Traversée accidentogène y compris pour les piétons
- La commune réalise en 2020 une étude d'éclairage de cette avenue.

Enjeux

- Sécuriser la traversée de la RD 978a en intégrant également les mobilités piétonnes vers le centre commercial.
- Aménager un itinéraire cyclable sur trottoir le long de la RD 978a.

Recommandations :

- Sécuriser une traversée en deux temps
- Créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le large trottoir (différentiation piétons / cycles)



Créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le large trottoir (différentiation piétons / cycles)

Sécuriser par une traversée en 2 temps et rendre visible la traversée cyclable

L'itinéraire par section homogène



Nom : rue de la Jonction
Gestionnaire : commune
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route :

Diagnostic

- Itinéraire contournant le centre hospitalier sur une voirie de quartier puis le long du chemin de halage interdit à tous véhicules motorisés.

Enjeux

- Aménager un itinéraire cyclable continu le long de la RD978a afin de sécuriser les déplacements quotidiens entre le faubourg d'Allier, le port de la Jonction, l'hôpital, la zone commerciale et la voie verte du Canal.

Recommandations :

- Aménager une chaussée à voie centrale banalisée sur la rue de la jonction
- Pour un développement d'un usage quotidien de cet itinéraire, prévoir un éclairage.



L'itinéraire par section homogène



Nom : Pont du 152^e RI, RD 981, **10 532 véhicules par jour en moyenne**

Gestionnaire : Département de la Nièvre

Limite de vitesse : 50 km/h

Aménagement cyclable existant : aucun

Largeur route : 6m + trottoirs 1,20m

Portée : 135 m

Diagnostic

- Pont en arc avec tablier inférieur en béton armé aménagé de trottoirs
- Route très dangereuse pour les cyclistes
- Un tourne à gauche très dangereux pour rejoindre le Port de la jonction
- Une traversée de route très dangereuse depuis le centre-bourg

Enjeux

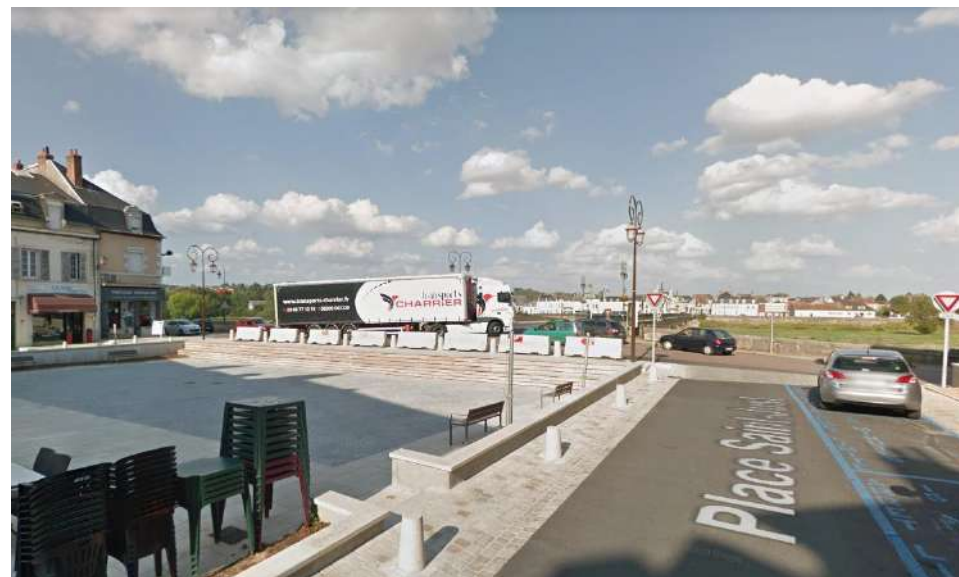
- Sécuriser les mobilités douces

Recommandations :

- Aménager / jalonner le tourne à gauche en sortie de pont vers le Port de la Jonction
- Créer une passerelle cyclable
- Pour un développement d'un usage quotidien de cet itinéraire de jonction à l'hôpital, la communauté de communes ... prévoir un éclairage.



L'itinéraire par section homogène



Nom : rue de la République
Gestionnaire : commune
Limite de vitesse : zone 20
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : faible

Diagnostic

- Itinéraire aménagé en zone de rencontre permettant aux cyclistes de circuler dans les deux sens.
- Itinéraire cyclable jalonné dans le sens Loire à Canal.
- Difficulté à entrer et sortir de la zone de rencontre en vélo avec des tournes à gauche dangereux.

Enjeux

- Jalonner l'itinéraire dans les deux sens par la rue de la République en double sens cyclable.
- Assurer un accès cyclable sécurisé entre la zone de rencontre du centre-ville et le carrefour du pont de la Vieille Loire.

Recommandations :

- Sécuriser l'entrée dans la zone de rencontre par la future passerelle
- Jalonner l'Eurovélo6 par le centre-ville dans les deux sens
- Matérialiser le double sens cyclable



L'itinéraire par section homogène



Nom : D978a, boulevard Voltaire
Gestionnaire : commune
Limite de vitesse : 50
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 7,50m à 9m + trottoirs + voie tourne à gauche par section

Diagnostic

- Itinéraire jalonné dans le sens Canal à Loire.
- Itinéraire dangereux pour la pratique du vélo sur une route à plus de 10 000 véhicules jour.
- Rue en pente pour accéder au pont du 152^e RI.

Enjeux

- Envisager un accès direct par le centre-ville et la rue de la République en double sens cyclable.
- Jalonner une boucle d'accès au camping et à la pointe de la halle.



L'itinéraire par section homogène

5



Nom : Pont de la vieille Loire
Gestionnaire : Département de la Nièvre
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,50m + 1,40m de trottoirs
Portée : 230 m

Diagnostic

- Projet de réhabilitation envisageant plusieurs hypothèses
 - Passerelle en encorbellement sur le pont
 - Elargissement platelage du pont
 - Création d'une passerelle cyclable indépendante du pont

Enjeux

- Sécuriser les mobilités douces
- Assurer une connexion du futur aménagement cyclable à des itinéraires sécurisés de part et d'autre du pont.
- Envisager d'autres alternatives pour traverser la vieille Loire (ponton flottant, navette fluviale ...)

Recommandations

- Connecter la future passerelle aux aménagements cyclables de l'avenue du 14 juillet et à la zone de rencontre du centre-ville.
- A court terme envisager l'acquisition d'une passerelle saisonnière



L'itinéraire par section homogène

Exemple aménagement provisoire pour le franchissement de la vieille Loire



L'itinéraire par section homogène

6



Nom : Avenue du 14 juillet
12 000 véhicules par jour en moyenne
Gestionnaire : Département
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : Deux voies en sens unique + trottoirs

Diagnostic

- Itinéraire jalonné sur une route en sens unique au trafic incompatible avec une circulation des cyclistes.
- Route à deux voies en sens unique, aménagée de trottoirs et offrant du stationnement des 2 cotés.
- Projet de rénovation de l'Avenue du 14 juillet une fois le projet de passerelle arrêté.

Enjeux

- Aménager une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée sur l'accotement de l'Avenue du 14 juillet connectée à la future passerelle cyclable.

Recommandations

- Créer une piste cyclable bidirectionnelle connectée à la future passerelle et au pont de l'Aron



L'itinéraire par section homogène

6



Nom : Avenue de Verdun, et Quai de l'Europe
12 000 véhicules par jour en moyenne
Gestionnaire : Département
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : Deux voies en sens unique.

Diagnostic

- Itinéraire jalonné sur une route en sens unique au trafic incompatible avec une circulation des vélos.
- Sur l'Avenue de Verdun, manœuvre de tourne à gauche extrêmement dangereuse pour un cycliste.
- Un cheminement piétonnier derrière la glissière de sécurité sur le quai de l'Europe.

Enjeux

- Envisager un aménagement de cet itinéraire nécessitera une reprise complète du plan de circulation et de la voirie. Supprimer le

Recommandations

- Reporter le jalonnement de l'Eurovélo6 sur le centre-bourg.



L'itinéraire par section homogène



Nom : Pont de l'Aron
12 000 véhicules par jour en moyenne
Gestionnaire : Département de la Nièvre
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Portée : 114m
Largeur route : 7,15m + 1m de trottoirs

Diagnostic

- Trottoirs inconfortables et incompatibles avec le développement des mobilités douces, l'accès aux personnes à mobilités réduites

Enjeux

- Sécuriser les mobilités douces sur le pont et ses accès

Recommandations :

- Envisager de créer un trottoir cyclable avec réduction largeur voirie, sécuriser l'accès au pont de l'Aron
- Sécuriser les traversées du quai de l'Europe



L'itinéraire par section homogène



Nom : Avenue du 14 juillet / D981
12 000 véhicules par jour en moyenne
Gestionnaire : Département
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 7,50m + trottoirs et tourne à droite, tourne à gauche

Diagnostic

- Trottoirs inconfortables et incompatibles avec le développement des mobilités douces, l'accès aux personnes à mobilités réduites à proximité du pont puis trottoirs larges entre le Canal et la zone commerciale.

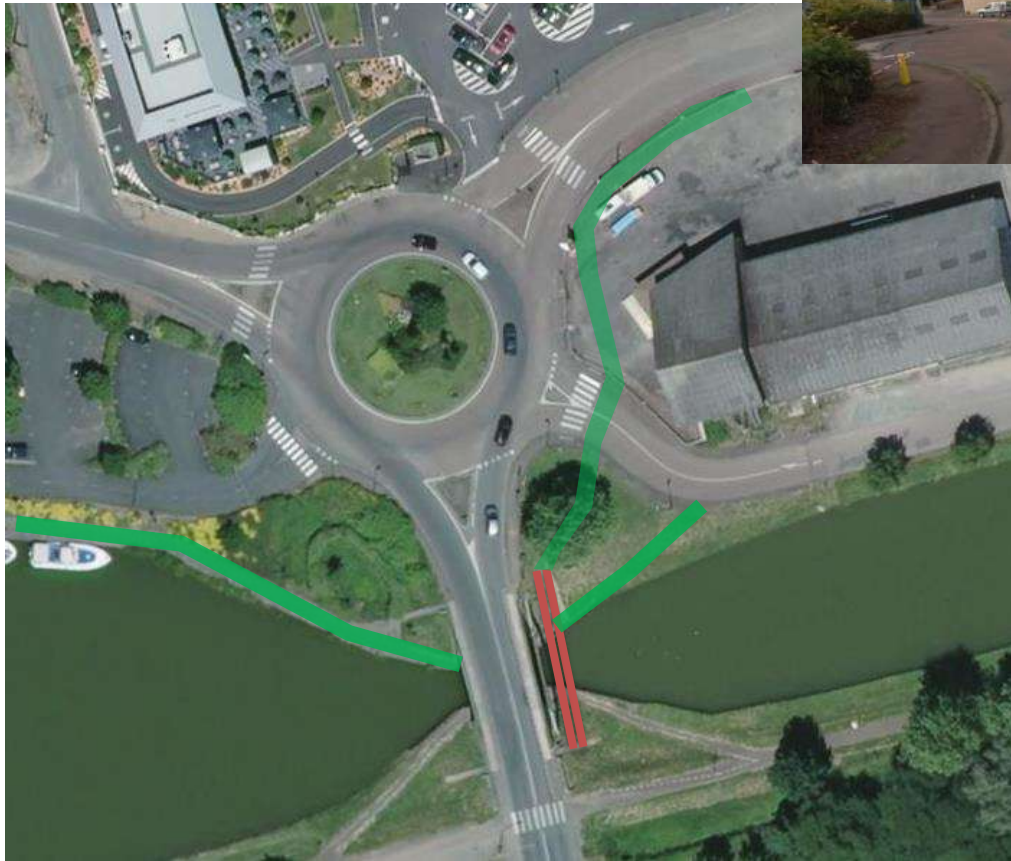
Enjeux

- Sécuriser les mobilités douces sur cette section jusqu'au Canal du Nivernais en s'intégrant dans le projet de requalification de l'intersection de la D136 (rond-point)

Recommandations

- Créer une piste cyclable bidirectionnelle (120m)
- Sécuriser la traversée de la RD136
- Abaissement de la bordure de trottoir de la Voie Verte du canal du Nivernais

Recommandations



Créer une piste cyclable bidirectionnelle par acquisition d'une partie du parking de la zone d'activité

Sécuriser le pont (25m) par une passerelle



Aménager par des goulottes l'accès au quai



Decize

Synthèse des recommandations

1. Mettre en œuvre une traversée en deux temps protégée par un îlot central
 - Maitre d'ouvrage : Conseil départemental : 25 000 € HT
2. Créer une piste cyclable sur le large trottoir de la RD978A (2,5m de large) dissociée des piétons jusqu'à la rue de la Jonction (100m),
 - Maitre d'ouvrage : Commune ou communauté de communes : 10 000 € HT
3. Mettre en œuvre une voie centrale banalisée rue de la jonction pour renforcer la présence de l'Eurovélo6
 - Maitre d'ouvrage : Commune ou communauté de communes : 5 000 € HT
4. Mener une étude passerelle en encorbellement sur pont du 152^e RI, à minima aménager le tourne à gauche
 - Maitre d'ouvrage : Département – Étude à prévoir
5. Jalonner l'Eurovélo6 par la zone de rencontre dans le sens Vieux Pont de Loire au Port de la Jonction
 - Maitre d'ouvrage : Commune ou communauté de communes : 2 500 € HT
6. Sécuriser les mobilités douces entre le futur aménagement du pont de la Vieille Loire et le centre-bourg, l'office de tourisme.
 - maitre d'ouvrage : Commune ou communauté de communes - Budget cf. étude passerelle.
7. Création de la passerelle sur le Vieux pont de Loire
 - Maitre d'ouvrage : Département - Budget cf. étude passerelle

Prévoir une passerelle provisoire pour le franchissement de la vieille Loire

- Maitre d'ouvrage : communauté de communes - 50 000 € HT



Decize

Synthèse des recommandations

8. Créer une piste cyclable sur l'avenue du 14 juillet
 - Maitre d'ouvrage : Commune - 120 000 €
 9. Envisager une piste cyclable sur pont de l'Aron (115m)
 - Maitre d'ouvrage : Conseil départemental – Étude à prévoir
 10. Créer une piste cyclable bidirectionnelle (160m) à intégrer à mise en œuvre rond-point RD136
 - Maitre d'ouvrage : Commune - 50 000 €
 11. Créer une passerelle sur le Canal (25m)
 - Maitre d'ouvrage : Conseil départemental - 300 000 € HT
 12. Sécuriser le rond-point de la gare
 - Maitre d'ouvrage : Commune - 40 000 € HT (hors acquisition foncière)
- Conforter l'itinéraire par du marquage au sol
- Maitre d'ouvrage : Communauté de communes - 7 000 € HT
- Développer le stationnement des vélos de courte durée
- Maitre d'ouvrage : Commune – 4 500 € HT
- Développer le stationnement des vélos de longue durée (gare)
- Maitre d'ouvrage : Commune - 15 000 € HT
- Qualifier l'accès au quai de la gare par la pose de gouttières
- Maitre d'ouvrage : Commune - 2 000 € HT



Liaison La Machine

Commune(s) concernée(s) : La Machine (3 395 habitants)

Comptage Voie Verte Canal du Nivernais – Tour de Bourgogne :

- Cumul 2018 : 17 862
- Moyenne journalière 2018 : 49

Longueur liaison : 6,3km

Routes empruntées :

- Voie Verte La Machine
- RD 136
- Voie communale commune de Champvert

Pôle desservis du nord au sud de la liaison :

- Centre-bourg La Machine
- Musée de la Mine, Puit des Glénons
- Base de loisirs Etang Grenetier
- Port de la Copine, gîtes insolites le Petit Robinson (label Accueil vélo)

Type d'usagers attendus

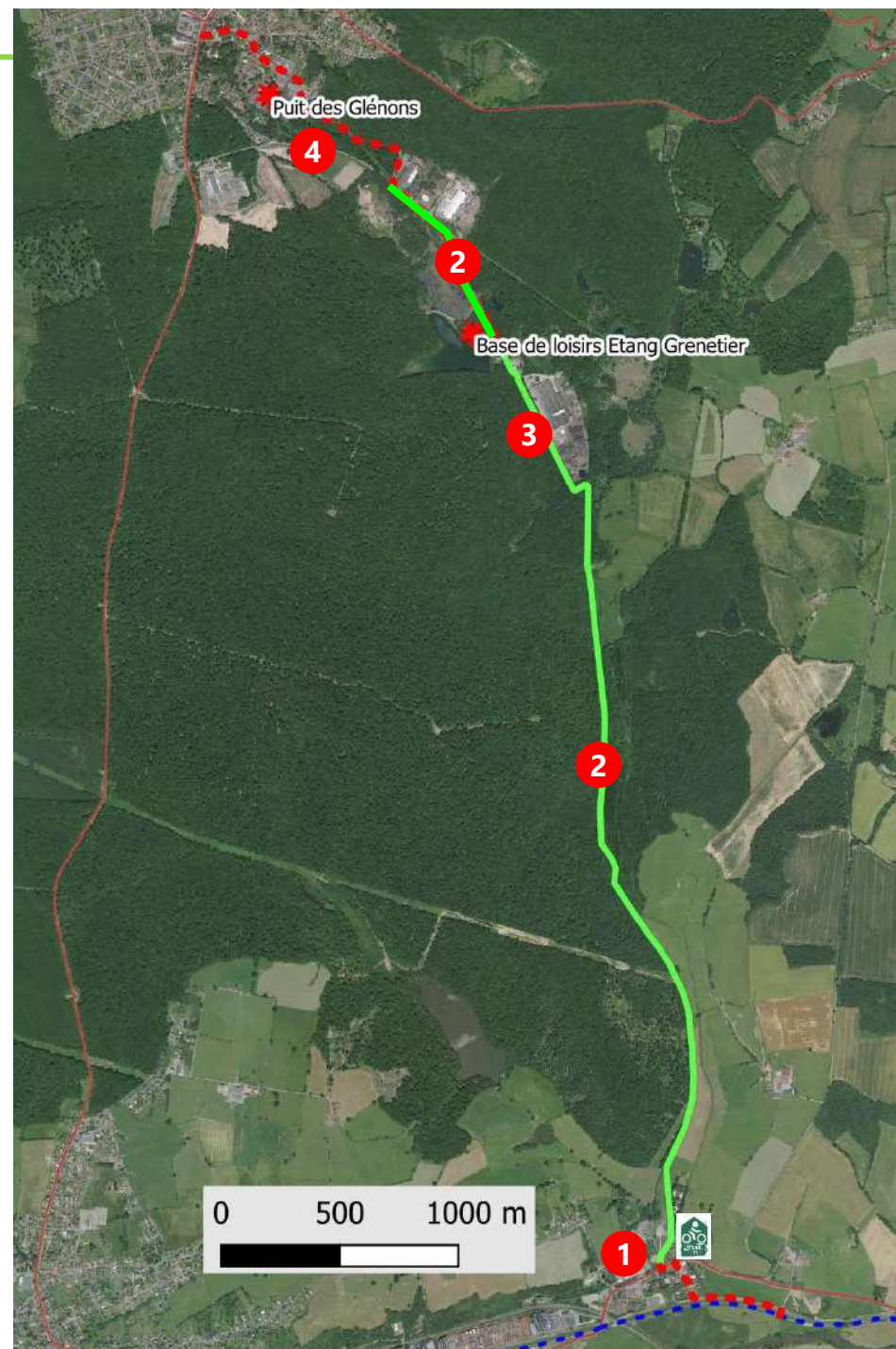
- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☒ Déplacements loisirs

sections homogènes :

1. RD 136 Port de la Copine
2. Voie Verte revêtue de La Machine
3. Voie Verte non revêtue contournement usine SPCI
4. Voies communales vers centre-ville de la Machine

Les enjeux de la liaison

- Sécuriser la connexion entre le Canal et la Voie Verte
- Assurer un confort de roulement sur le contournement de l'usine SPCI
- Valoriser le site minier de la Machine (cf. plan de croissance)



Indice de fréquentation touristique

71

Fréquentation population locale

Fréquentation loisirs
tourisme

Liaison La Machine



Accès jalonné depuis le Port de la Copine



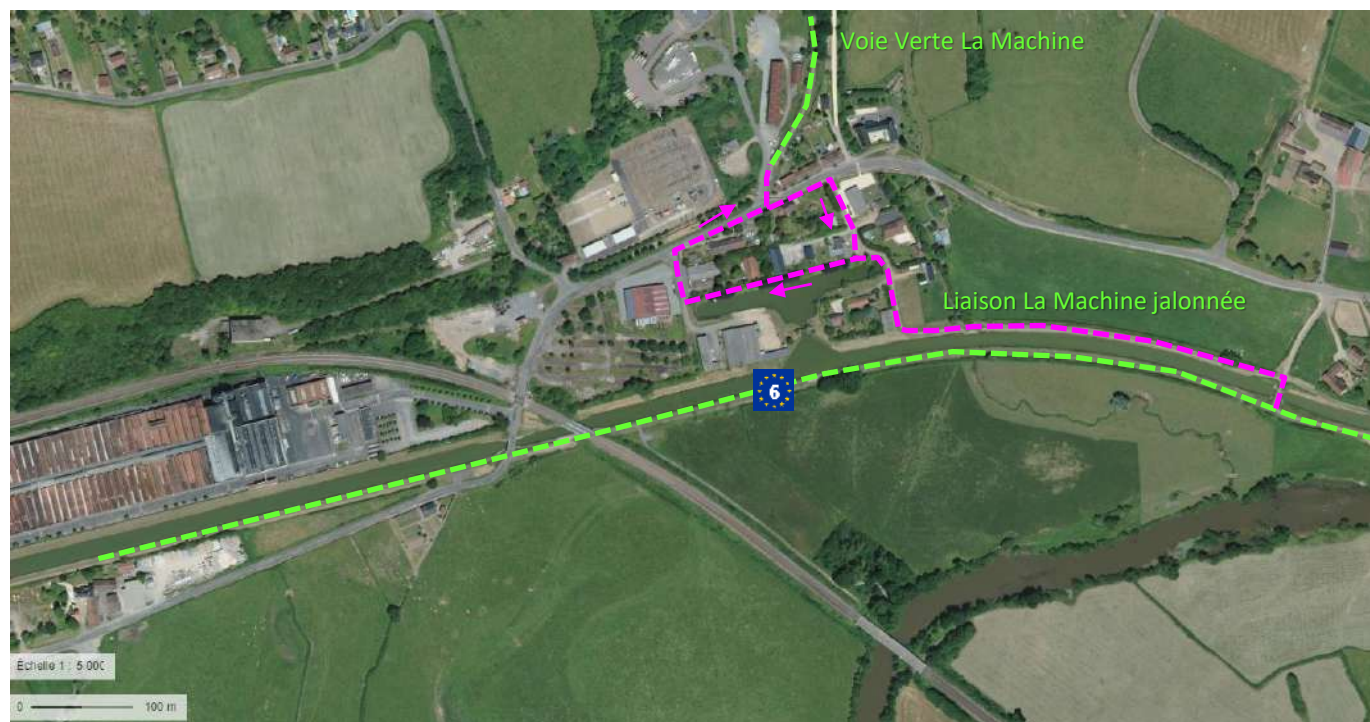
Nom : D136, 2132 véhicules en moyenne par jour
Gestionnaire : Département
Limite de vitesse : 50 km/h, zone agglomérée
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6,0m et 2 trottoirs

Diagnostic

- Le hameau de La Copine dépend de la commune de Champvert
- Présence d'une zone d'activité communautaire et d'hébergements insolites, Le Petit Robinson (grande capacité d'hébergement)
- La D136 est empruntée sur 70m
- Un tourne à gauche a été aménagé sur l'accotement droit de la route pour les cyclistes venant de Decize par la D136.

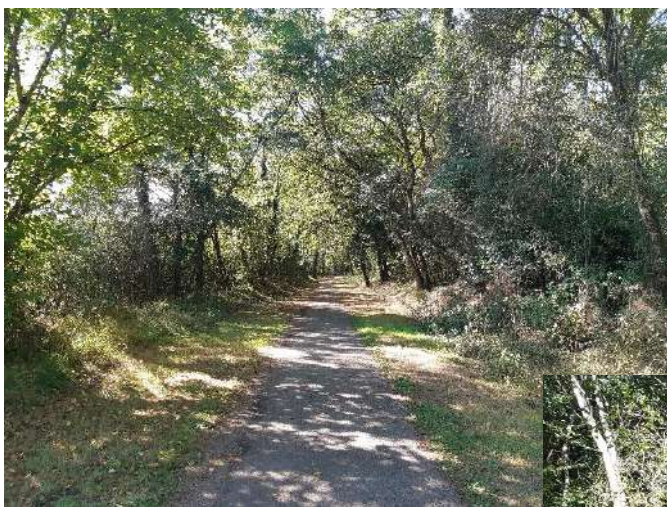
Enjeux

- Sécuriser la connexion entre le canal et la Voie verte de La Machine, les hébergements du Petit Robinson



Recommandations

Signalisation directionnelle vétuste à reprendre y compris dans les contenus



Voie verte de la Machine



Reprise de revêtement à envisager sur chemin

L'étang Grenetier
pôle à valoriser, stationnement des vélos à qualifier



La Machine

Synthèse des recommandations

1. Revêtir la section de contournement de la zone industrielle de Pré Charpin (550m)
 - Maître d'ouvrage : Commune ou communauté de communes - 55 000 € HT
2. Reprendre le jalonnement vieillissant de l'itinéraire en intégrant la base de loisirs de l'étang Grenetier dans la signalisation.
 - Maître d'ouvrage : communauté de communes - 7 000 € HT (court terme)

Développer le stationnement des vélos de courte durée au centre-bourg et sur le site du musée

- Maître d'ouvrage : Commune – 2 500 € HT

Développer le stationnement des vélos de longue durée à l'étang Grenetier

- Maître d'ouvrage : Commune - 15 000 € HT

Synthèse Budgétaire Communauté de communes Sud Nivernais

Département	
Infrastructure	82 200 € HT
Ouvrage d'art	Etude spécifique à prévoir
Commune / EPCI	713 150 €
Accessibilité	5 000 €
Infrastructure	608 600 €
Signalisation	20 800 €
Stationnement	78 750 €

A black and white close-up photograph of a bicycle's rear wheel and hub assembly. The image shows the spokes, the rear axle, and the hub with its mounting tabs. The lighting creates strong highlights and shadows, emphasizing the metallic textures and mechanical details. The image is positioned on the left side of the page, with a diagonal white line separating it from the text area.

CANAL DU NIVERNAIS ANALYSE PAR LIAISON

La liaison à Cercy-la-Tour et sa gare

Commune(s) concernée(s) : Cercy-la-Tour

Population communale : 1 763 habitants

Comptage Tour de Bourgogne :

- Cumul 2018 : 13 759
- Moyenne journalière 2018 : 38

Longueur liaison : 1,3 km

Routes empruntées :

- D10, Avenue Louis Coudant (1km) : trafic mvj 3395 (7,2% PL)
- Voie communale : rue de la gare (300m)

Pôle desservis du nord au sud de la liaison :

- Halte nautique, espace pique-nique, sanitaire - point d'eau
- Centre historique
- Camping, Piscine, Office de tourisme
- Commerces, services, cafés-restaurants
- Zone pavillonnaire et quartier du Clairs logis
- Gare

Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants
- ☒ Déplacements quotidiens

6 sections homogènes :

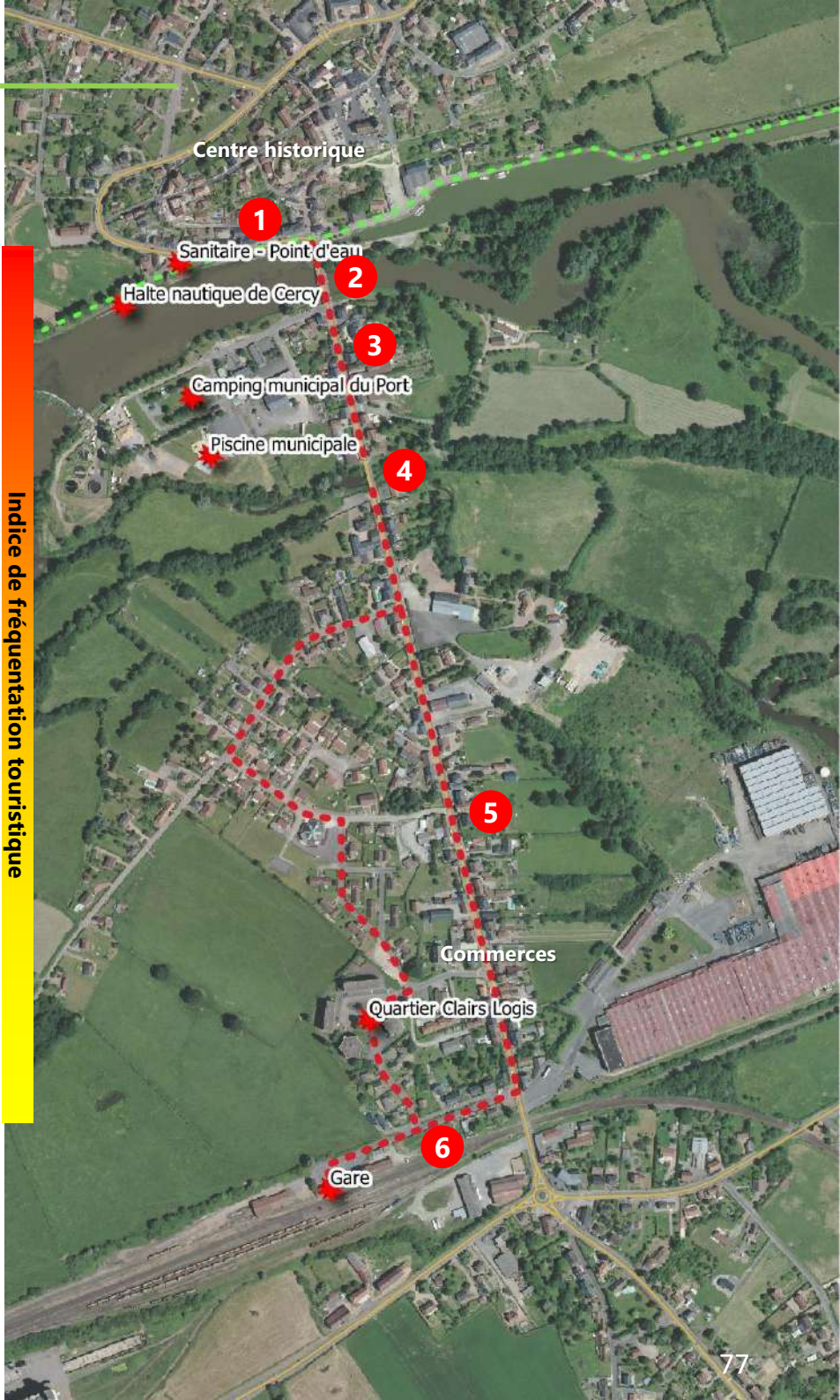
1. Quai Antoine Lacharme
2. Pont de l'Aron
3. D10, Avenue Louis Coudant
4. Pont de l'Alène
5. D10, Avenue Louis Coudant (sud Pont de l'Alène)
6. Rue de la Gare

Variante par le quartier du Clairs-Logis sur voiries communales pour des déplacements quotidiens à partir des zones d'habitations.

Fréquentation loisirs
tourisme importante

Indice de fréquentation touristique

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale



+

-

Itinéraire sur voies apaisées

Plus long de 200m

Moins linéaire

Évite les commerces

Extrait de l'étude de programmation urbaine 2017



8.1 - LES MOBILITÉS EN CENTRE-BOURG

Cercy-la-Tour est une commune où la voiture domine les modes de déplacements.

Les mobilités piétonnes et cyclables ne sont pas mises en avant; le positionnement «perché» du «centre-bourg haut» offre une qualité de terrain pentu et peu aisé à la marche ou au vélo. Cette topographie marque une cassure avec le «centre-bourg bas» dont la qualité paysagère et l'intérêt touristique sont avérés.

La présence importante de l'Avenue Louis Coudant (RD10) pose un réel défi en matière de qualité urbaine.

L'éclatement des centres d'attraction de la commune accroît la difficulté des déplacements et la recherche d'une image de centralité forte.

Le plan d'ensemble des mobilités est un enjeu fort pour trouver une cohésion urbaine et définir une centralité reconnue, lisible du centre-bourg de Cercy-la-Tour.

UN PLAN DE DÉPLACEMENT POUR UN CENTRE-BOURG UNIFIÉ

LES CONTRAINTES

- Des pôles de centralité éloignés et mal connectés les uns aux autres
- Un axe routier dominant
- Des ruelles étroites avec absence de trottoirs et de qualité
- Une topographie contraignante au niveau du «centre-bourg haut»

LES MESURES À PRENDRE

- Création de liaisons pour connecter les pôles d'attractivité
Les axes et les cheminements existants et sont peu qualitatifs. Ils n'incitent pas au déplacement piétons particulièrement.
L'aménagement et/ou l'élargissement de trottoirs
- Mise en valeur de l'espace public
De la configuration des lieux ou par l'importance prise par la route et les déplacements routiers, certains équipements et commerces ne bénéficient pas de trottoirs confortables de type parvis leur permettant de prolonger leur service dans l'espace public.
- Revoir la signalétique
Aux abords des pôles d'attraction et des lieux d'intérêts
- Requalifier les entrées de centre-bourg
L'identité du centre-bourg s'affiche aux portes d'entrée de celui-ci. Un espace public qualitatif permettant de marquer l'entrée assurerait une meilleure compréhension et lecture de l'hyper-centre.



MIEUX SE DÉPLACER POUR MIEUX SE CONNECTER

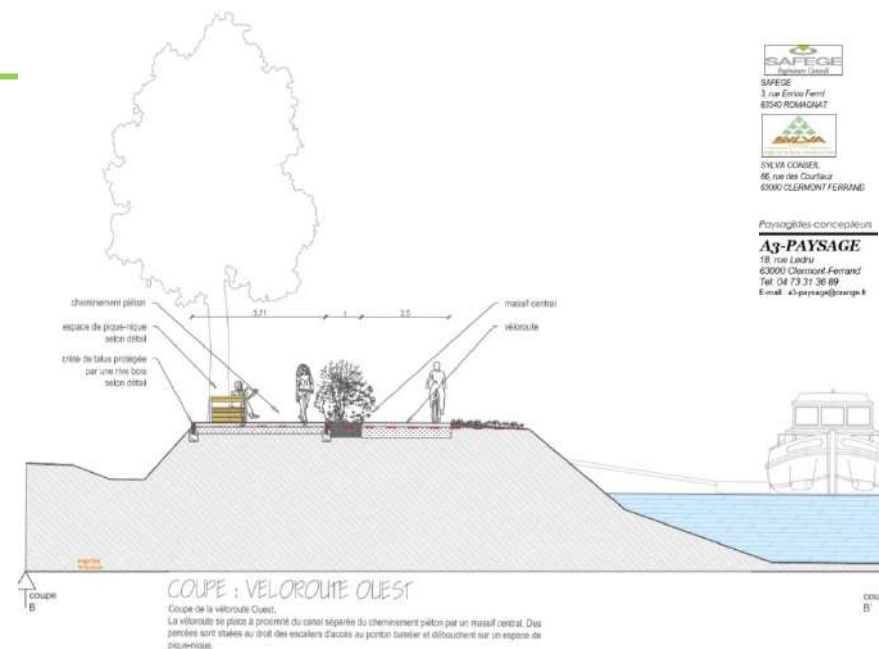
Le plan de déplacement proposé vise la mise en connexion des différents pôles d'intérêt du centre-bourg et une meilleure visibilité du «centre-bourg haut»:

- Requalifier l'Avenue Coudant**
 - Créer du stationnement à proximité des commerces et des centres d'intérêt
 - Réaménager les trottoirs afin d'améliorer la visibilité et l'accès aux commerces
 - Aménager une piste cyclable afin d'attirer «la vélo route» vers la centralité commerciale
- Relier les différents pôles d'intérêt entre eux**
 - Requalifier les rues existantes par le réaménagement des trottoirs, traitement de façades des bâtiments vétustes, limitation de vitesse...
 - Créer de nouvelles liaisons
 - Liaison entre le «centre-bourg haut» et le pôle collège/EHPAD: liaison douce, voie cyclable, vitesse adaptée différente de celle pratiquée Rue de Châtillon, raccordement au lotissement municipal
 - Liaison entre le pôle gare SNCF/commerces et le pôle fluvial: liaison douce passant par le quartier résidentiel ouest et permettant la création d'une promenade urbaine vers le canal, création d'une passerelle de franchissement au niveau de l'Alène.
- Requalifier les points d'entrées vers les centralités et notamment vers le «centre-bourg haut»** (Rue de Bourgogne)
 - Meilleure signalétique
 - Limitation de vitesse
 - Eclairage de nuit
- Requalification des abords du canal du Nivernais au niveau de l'écluse**

Les pôles desservis et les projets associés

La commune de Cercy-la-Tour s'est engagée dans une démarche « village du futur » :

- **Rénovation de la halte nautique** intégrant des bornes eau et électricité, de nouveaux espaces de pique-nique, un ponton pêche (échéance 2021)
- **Aménagement du bureau d'accueil touristique** labellisé « accueil vélo » (échéance été 2020), à proximité de la halte nautique en remplacement de l'ancien bâtiment.
- **Valorisation du Port** comprenant l'aménagement d'une **aire fluvestre**
 - Abri vélos et casiers, espace de pique-nique, bancs
 - Liaison piétonne vers l'église, les remparts, la place du marché
- **Aménagement du quai Lacharme** permettant le stationnement et la circulation sécurisée des différents usagers.
- **Aménagement qualification du camping** (y compris création d'habitats Légers de Loisirs), de l'aire de service camping-car, de la **piscine** et **création d'une guinguette / restaurant** proposant des animations.
 - Période d'ouverture : du 15 juin au 15 septembre
- **Création d'une liaison douce entre le pôle camping-piscine**
 - Phase 1 de la rive sud du canal au centre culturel
 - Phase 2 vers la gare en passant par le centre social et le quartier social Nièvre Habitat, le pôle commerçant.
- **Requalification de l'avenue Louis Coudant** comprend l'acquisition du foncier nécessaire à la création de poches de stationnement remplaçant les places perdues sur l'avenue L. Coudant au profit de l'aménagement futur. Le projet prévoit l'aménagement d'une zone 30, un élargissement des trottoirs et la création de bandes cyclables.
- **La gare**
 - Lignes de Nevers à Chagny
 - Gare non inscrite au schéma directeur d'accessibilité régional
 - La gare est un point d'arrivée des curistes de Saint-Honoré-les-Bains (3000 curistes / an)
 - L'accès aux quais ce fait à niveau ce qui offre une plus grande accessibilité aux cyclistes qui n'ont pas leur vélo à porter
 - Accueil des cyclistes : aucun



L'itinéraire par section homogène



Nom : Quai Antoine Lacharme
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 8m dont stationnement longitudinal sur un côté

Diagnostic

- Tronçon de la véloroute du Canal du Nivernais qui génère un usage touristique et loisir très important sur cette section
- Danger des « tournes à gauche » pour accéder au chemin de halage à l'Est comme à l'Ouest sur une route à 3400 véhicules par jour en moyenne.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Section à enjeu touristique fort nécessitant une sécurisation de la pratique cyclable
- Avoir un traitement spécifique des intersections entre le quai Lamarche et le Pont de l'Aron et entre le quai Lamarche et la véloroute partie Ouest (jonction au bureau d'information touristique)

Recommandations

- Matérialiser par des pictogrammes au sol la traversée des cyclistes entre le chemin de halage et l'aménagement piéton / cycle du quai Lacharme.



Nom : Pont de l'Aron
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6m + trottoirs 1,50m
Portée : 40 m

Diagnostic

- La liaison au camping génère un usage touristique important sur cette section.

Enjeux

- Section à enjeu touristique fort nécessitant une sécurisation de la pratique cyclable,
- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations

- Continuer la zone 30 sur le pont de l'Aron
- Matérialiser par des pictogrammes au sol, la place des vélos sur la traversée du pont

L'itinéraire par section homogène



Nom : D10, Avenue Louis Coudant
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,50m + trottoir et places de stationnement

Diagnostic

- Projet de requalification de l'Avenue Louis Coudant
- Liaison sur route partagée vers la gare et les commerces de la rue Louis Coudant
- Usage agricole de cette section limitant les possibilités d'aménagement de réduction de vitesse.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes.

Recommandations

- Projet d'aménagement de pistes cyclables sur l'Avenue Louis Coudant
- Aménager des bandes cyclables vers le camping et la piscine
- Prévoir du stationnement cyclable sécurisé à la piscine.



Nom : Pont de l'Alène
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,40m + trottoirs de 0,80m
Longueur : 33 m

Diagnostic

- Liaison sur route partagée vers la gare et les commerces de la rue Louis Coudant
- Usage agricole de cette section limitant les possibilités d'aménagement de réduction de vitesse.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations

- Projet d'aménagement de pistes cyclables sur l'Avenue Louis Coudant

L'itinéraire par section homogène



Nom : D10, Avenue Louis Coudant

Gestionnaire : Commune en zone agglomérée

Limite de vitesse : 50 km/h

Aménagement cyclable existant : aucun

- 2 sections à 30 km/h avec passage surélevé

Largeur route : 5,50m + trottoir et places de stationnement

Diagnostic

- Liaison vers la gare et les commerces de l'Avenue Louis Coudant sur route partagée
- Proximité de quartiers et zones pavillonnaires, du centre culturel, des commerces générant un usage quotidien du vélo sur cette section de l'Avenue Louis Coudant
- Projet de requalification de l'Avenue Louis Coudant
- Usage agricole de cette section limitant les possibilités d'aménagement de réduction de vitesse.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations

- Projet d'aménagement de pistes cyclables sur l'Avenue Louis Coudant



Nom : rue de la gare

Gestionnaire : Commune

Limite de vitesse : 50 km/h

Aménagement cyclable existant : aucun

Largeur route : 5,50m

Diagnostic

- Liaison vers la gare sur route partagée

Enjeux :

- Voie apaisée adaptée à la cohabitation cyclistes et automobilistes

Cercy-la-Tour

Synthèse des recommandations

Développer une zone 30 sur le quai Lacharme et le pont de l'Aron (travaux en cours)

Matérialiser par des pictogrammes au sol la traversée des cyclistes entre le chemin de halage et le quai Lacharme.

Aménager des bandes cyclables vers le camping et la piscine (150m)

- Budget prévisionnel : 4 000 € HT

Projet d'aménagement de pistes cyclables sur l'avenue Louis Coudant

Point de vigilance : il est préférable d'avoir une zone 30 bien aménagée et une voie partagée entre véhicules motorisés et cyclistes que des bandes cyclables trop étroites.

Jalonner le camping, les commerces et services, la gare à partir de la véloroute

- Budget prévisionnel : 4 000 € HT

Développer le stationnement des vélos courte durée devant les commerces

- Budget prévisionnel : 2 500 € HT

Développer le stationnement des vélos de longue durée avec abri à la piscine et à la gare

- Budget prévisionnel : 20 000 € HT



Liaison à Corbigny et sa gare

Commune(s) concernée(s) : Corbigny (1 498 habitants), Chitry-les-Mines, Chaumot

Longueur liaison : 4,1 km (gare) / 4,8 km (abbatiale)

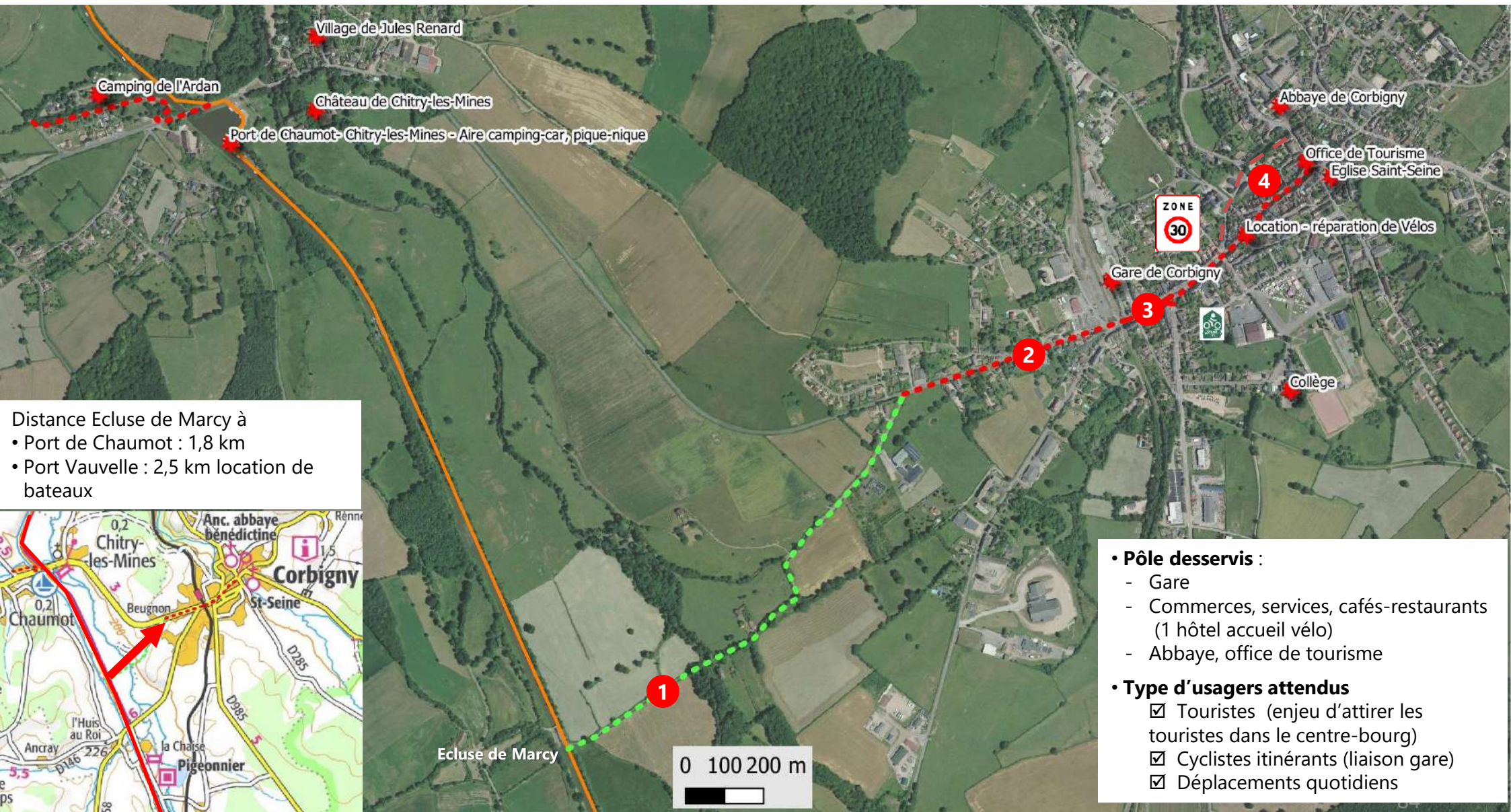
Comptage Tour de Bourgogne :

- Cumul 2018 : 16 095 passages
- Moyenne journalière 2018 : 44

Routes empruntées :

- D977bis : trafic mvj = 2202 dont 8,76(% poids lourds)
- chemin rural (Chaumot) et voie communale (Corbigny)

Liaison Camping de l'Arden : Parcelle AC48



- **Pôle desservi :**
 - Gare
 - Commerces, services, cafés-restaurants (1 hôtel accueil vélo)
 - Abbaye, office de tourisme
- **Type d'utilisateurs attendus**
 - ☒ Touristes (enjeu d'attirer les touristes dans le centre-bourg)
 - ☒ Cyclistes itinérants (liaison gare)
 - ☒ Déplacements quotidiens

Fréquentation loisirs
tourisme

Indice de fréquentation touristique

Fréquentation locale

Sur le Canal

- Port Vauvelle : base Locaboat Holidays
- Port de Chitry-Chamot : services, aire camping-car, guinguette

Gare

- Lignes ferroviaires vers Paris
- Gare non inscrite au schéma directeur d'accessibilité régional
- L'accès aux quais se fait à niveau ce qui offre une plus grande accessibilité aux cyclistes qui n'ont pas leur vélo à porter.
- Accueil des cyclistes : aucun

Enjeu important de valoriser le centre-bourg auprès des cyclotouristes

Rue des commerces accueillant le marché tous les vendredis Grande rue et rue des Forges.

Abbaye de Corbigny

3 compagnies d'artistes en résidence, des expositions permanentes et temporaires, des évènementiels / concerts.

3 sites équipés de rack à vélos type pince roue (non recommandé par la fédération des usagers de la bicyclette) devant la mairie, avenue Saint-Jean, rue de l'abbaye sur le parking de l'école.



Port de Chitry-Chamot



L'itinéraire par section homogène



Nom : Chemin de Marcy
Gestionnaire : Commune
Aménagement cyclable existant : Passerelle et reprise de revêtement du chemin en 2015

Diagnostic

- Itinéraire assurant une liaison à Corbigny évitant la RD 977bis



Nom : RD 977bis hors agglomération sur 300m, rue Jules Renard en agglomération
Gestionnaire : Département
Limite de vitesse : 50 km/h en agglomération, 70 km/h hors agglomération
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 7m hors agglomération, 7,50 en agglomération

Diagnostic

- 2202 véhicules par jour en moyenne dont 8,76(% poids lourds), vitesse des automobilistes élevée
- 300m de route sans trottoir aménagé puis 300m avec trottoirs en zone agglomérée.
- A l'intersection avec la voie ferrée, le trottoir est aménagé de portillons d'accès difficile à manœuvrés, souvent bloqués

Enjeux

- Sécuriser la jonction entre l'aménagement de la passerelle et la zone agglomérée.
- Améliorer la cohabitation voitures / cycles en zone agglomérée

Recommandations :

- Jalonner l'itinéraire vers la gare et le centre-bourg



L'itinéraire par section homogène



Nom : rue de la gare
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun

Diagnostic

- Liaison vers la gare sur route partagée
- Le portillon d'accès aux voies est situé sur le trottoir de la D977bis et est souvent bloqué.

Enjeux :

- Voie apaisée adaptée à la cohabitation cyclistes et automobilistes



Exemple aménagement de rues apaisées



Nom : Avenue Saint-Jean puis centre-bourg
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : Avenue Saint-Jean 7m puis 4,50m sens unique

Diagnostic

- Liaison vers les commerces et les sites patrimoniaux par des rues en pente à centre unique sans double sens cyclable malgré la zone 30.
- Trottoirs de faible largeur non adaptés à la circulation des poussettes, personnes à mobilités réduite.
- Forte présence de stationnement longitudinaux (zone bleue).

Enjeux :

- Qualifier le centre-bourg pour accorder une place plus importante aux mobilités douces.
- Jalonner une liaison cyclable à l'abbaye.

Ces enjeux croisent ceux identifiés dans le plan de croissance touristique :

- Améliorer la visibilité de l'offre commerciale et touristique
- Optimiser les retombées économiques des clientèles itinérantes grâce à une offre étoffée et adaptée
- Engager des démarches de revitalisation de centres-bourgs
- Faire de l'Abbaye de Corbigny le point fort de l'offre touristique du territoire

Recommandations :

Développer le principe de zone 30, de rue apaisée permettant une meilleure cohabitation des usages et permettant de généraliser le double sens cyclable.

Corbigny

Synthèse des recommandations

Aménager le centre-bourg en zone de rencontre afin de permettre un meilleur partage de l'espace et une valorisation des commerces et sites touristiques.

Jalonner l'itinéraire vers la gare et le centre-bourg

Budget prévisionnel : 4 000 € HT

Développer le stationnement des vélos courte durée devant les commerces

- Budget prévisionnel : 3 000 € HT

Développer le stationnement des vélos de longue durée avec abri à l'abbaye

- Budget prévisionnel : 10 000 € HT



La liaison à Clamecy et sa gare

- **Commune concernée** : Clamecy, 3 823 habitants

- **Comptage Tour de Bourgogne** :

- Cumul 2018 : 19 115
- Moyenne journalière 2018 : 53

- **Longueur liaison** : 1 km

Un itinéraire principal permet de relier le centre bourg et la gare alors que deux autres possibilités d'accès au sud par le port de plaisance (A) et au nord par le Port Saint-Roch (B)

Une variante à l'itinéraire principal par l'Avenue Jean Jaurès (C) permet un accès à la gare notamment pour les piétons.

- **Routes étudiées** :

1. Quai du Perthuis (projet de réaménagement), Tour de Bourgogne
2. Rue Marie Davy ou Rue de la Gravière
3. Avenue de la République
4. Avenue de la République
5. Rue du Port Saint-Roch
6. Avenue du Général Leclerc (D144) : trafic mvj 1171 (3,5% PL)
7. Rue de la gare

A. Quai des Jeux (accès sud)

B. Rue Jean Jaurès (variante d'accès à la gare)

C. Port Saint-Roch (accès nord) à envisager à long terme

- **Pôles desservis du nord au sud de la liaison** :

- Centre ville (commerces, services, musée)
- Usine Solvay (100 emplois)
- Gare

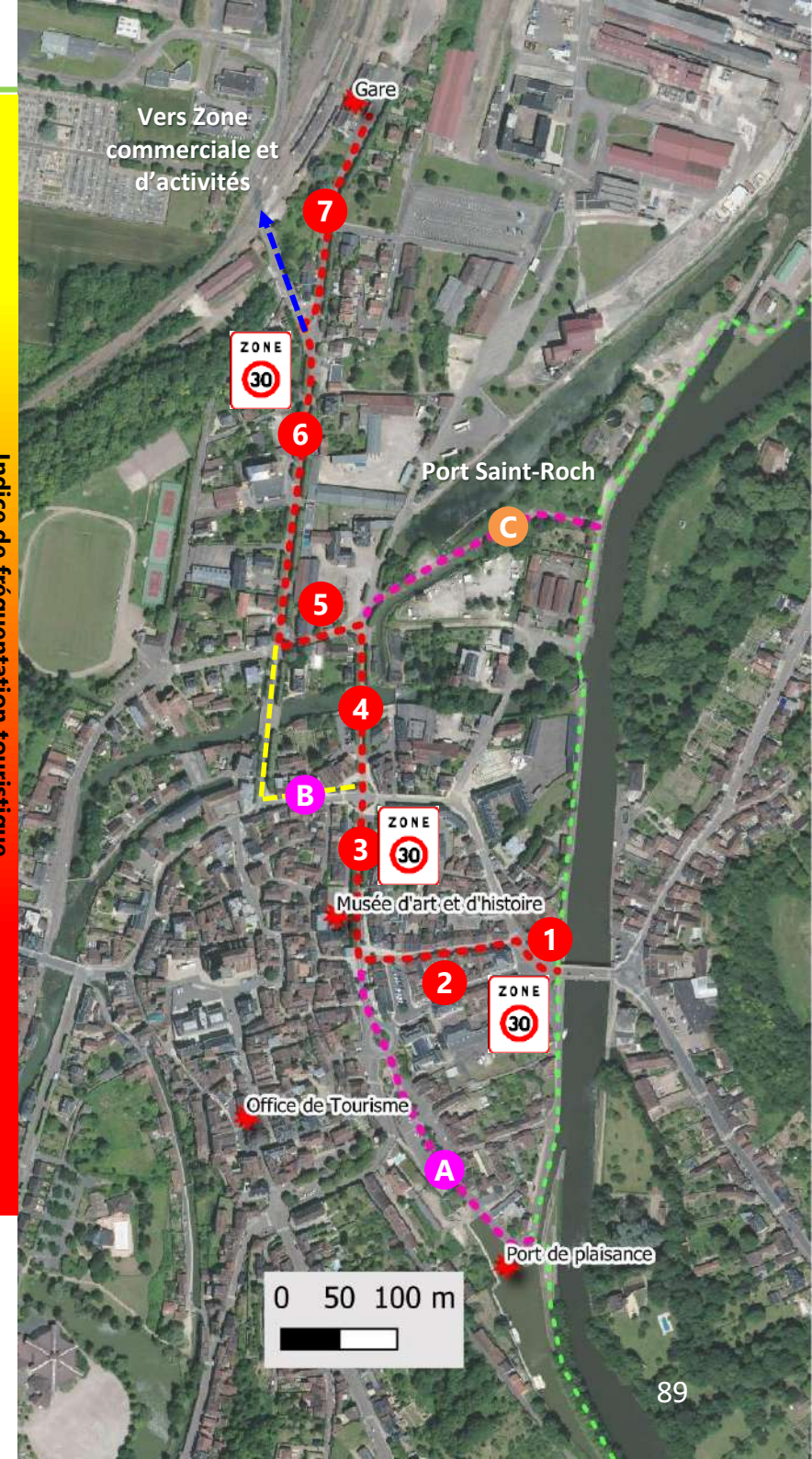
- **Type d'usagers attendus**

- ☒ Touristes sur la liaison centre-bourg
- ☒ Cyclistes itinérants sur l'intégralité de la liaison
- ☒ Déplacements quotidiens sur l'intégralité de la liaison et plus particulièrement vers les espaces à vocation économique au nord de la gare

Fréquentation cyclistes
itinérants et population locale

Indice de fréquentation touristique

Fréquentation loisirs
tourisme importante



Quai Saint Perthuis

- Programme de rénovation des quais avec un principe de circulation en zone de rencontre et un renforcement du lien vers le centre bourg via les rues Marie Davy / Rue de la Gravière.
- Projet d'implantation de pontons péniches hôtel, plaisance privée, d'un ponton de handipêche.

Port / Quai des Jeux

- Améliorer la capacité d'accueil de séjour des bateaux
- Qualification liaison port au centre-bourg, Casiers vélos sécurisés (2021)
- Projet à vocation touristique de requalification de deux bâtiments de l'ancienne usine à gaz situés au sud du Port des Jeux.

Port Saint-Roch

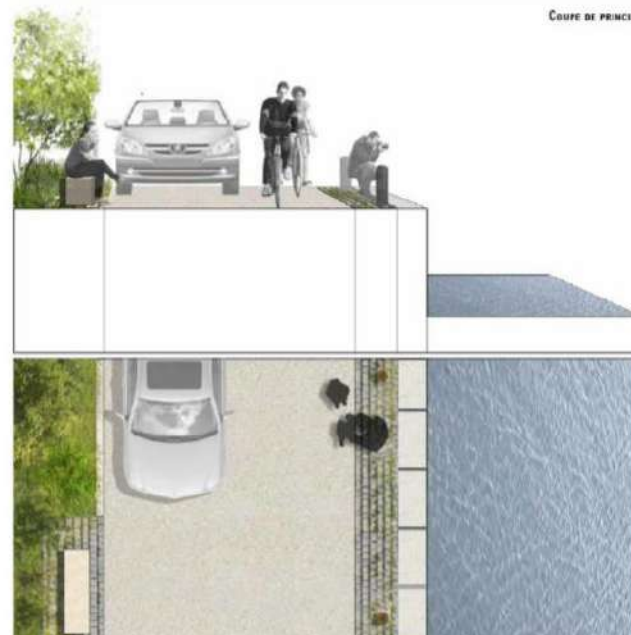
- Aménagements paysagers prévus

Centre bourg

- Commerces, services
- Sites patrimoniaux

Gare

- Lignes de Laroche-Migennes - Auxerre
- Gare non inscrite au schéma directeur d'accessibilité régional
- L'accès aux quais ce fait à niveau ce qui offre une plus grande accessibilité aux cyclistes qui n'ont pas leur vélo à porter.



Quai Gillet, Berges de la Saône, Lyon



Berges du Rhône, Lyon



Le programme : le port des Jeux

- Achever la liaison entre le port et le centre-ville historique

Traitement de la place et de la rue des jeux



L'itinéraire par section homogène



Nom : Rue Jules Renard, D951
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 7,50m hors trottoir

Diagnostic

- Sortie du Tour de Bourgogne vers le centre-ville présentant un tourne à gauche dangereux malgré la zone 30.

Enjeux

- Enjeu touristique fort, interface majeure entre le Tour du Bourgogne et le centre-ville
- Sécuriser l'accès au centre-ville pour les vélos (tourne à gauche dangereux)

Recommandations :

- Aménager une traversée de type zone apaisée, plateau traversant permettant de sécuriser la traversée entre la promenade du Canal et la zone de rencontre.



Nom : Rue Marie Davy / Rue de la Gravière
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : Rue Marie Davy 3m / Rue de la Gravière 5,50m

Diagnostic

- Rues à sens uniques sans double sens cyclables (arrêté municipal ?)
- La rue Marie Davy est pavée

Enjeux

- Enjeu touristique fort
- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Développer l'offre en stationnement des vélos devant les commerces

Recommandations

- Créer une zone de rencontre sur les rues du centre-bourg (rue Marie Davy, rue de la Gravière)
- Autoriser le double sens cyclable.

L'itinéraire par section homogène



Nom : Avenue de la République, D34
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6m hors trottoir

Diagnostic

- L'itinéraire passe devant le musée d'art et d'histoire
- Traversée de la rue Jean Jaurès gérée par des feux.

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations :

- Permettre aux cyclistes de se positionner en position avancée au feu tricolore de la rue Jean Jaurès
 - Par un feu cyclable placé sur le feu piéton
 - Par un sas cyclable marqué au sol



Nom : Avenue de la République
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : Zone 30 jusqu'au pont du Beuvron
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 6 m hors trottoir

Diagnostic

- Rue hors zone 30 reliant l'usine Solvay (interdite aux poids lourds)
- Un tourne à gauche pour rejoindre la rue du Port Saint-Roch.
- Cadre paysager peu agréable

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Liaison vers la gare et l'usine Solvay

Recommandations :

- Apaisée la vitesse en zone 30 par des aménagements urbains
- Agrandir la zone 30 sur l'ensemble de l'itinéraire.

L'itinéraire par section homogène



Nom : Rue du Port Saint-Roch
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 7m hors trottoir

Diagnostic

- Cadre paysager peu agréable

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes

Recommandations :

- Apaiser la vitesse en zone 30 par des aménagements urbains
- Agrandir la zone 30 sur l'ensemble de l'itinéraire



Nom : Avenue du Général Leclerc, D144
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 8 m bordée de très larges trottoirs

Diagnostic

- Rue en zone 30 reliant l'usine Solvay-RHODIA
- Un tourne à gauche pour rejoindre la rue du Port Saint-Roch

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Liaison vers la gare et les zones économiques du nord de l'agglomération – **enjeu fort pour les déplacements quotidiens à vélo**

Recommandations :

- Proposer un aménagement urbain rendant cette rue compatible avec son classement en zone 30. L'emprise permet d'intégrer des aménagements cyclables.
- Agrandir la zone 30 sur l'ensemble de l'itinéraire y compris carrefour de la gare.



Nom : Avenue de la gare
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : 50 km/h
Aménagement cyclable existant : aucun
Aménagement limitant la vitesse : aucun
Largeur route : 8m (stationnement sur trottoir autorisé)

Diagnostic

- La zone 30 débute juste après l'intersection de la rue de la gare.
- Rue donnant également accès à l'usine Solvay.
- Liaison vers la gare sur une route présentant une largeur importante comprenant des trottoirs.

Enjeux :

- Améliorer la cohabitation cyclistes et automobilistes

Recommandations :

- Prévoir de revêtir un trottoir pour les piétons avec valise à roulette

L'itinéraire par section homogène



Nom : Quai des Jeux
Gestionnaire : Commune
Limite de vitesse : zone 30

Diagnostic

- Itinéraire de liaison entre le port des Jeux et le centre-bourg

Enjeux

- Enjeu touristique fort
- Qualification de la liaison entre le Port des Jeux et le centre-bourg

Recommandations :

- Qualifier l'itinéraire de liaison vers le centre-bourg



Nom : rue Jean Jaurès
Gestionnaire : Commune en zone agglomérée
Limite de vitesse : Zone 30
Aménagement cyclable existant : aucun
Largeur route : 5,50m bordée de 2 larges trottoirs

Diagnostic

- Route à trafic important permettant une liaison directe à la gare
- Tourne à gauche entre l'avenue Général Leclerc et la rue Jean Jaurès avec une priorité à droite complexe en vélo
- Volonté communale de redynamisation commerciale de la rue Jean Jaurès

Enjeux

- Améliorer la cohabitation voitures / cyclistes
- Liaison vers la gare et les zones économiques du nord de l'agglomération – **enjeu déplacements quotidiens à vélo fort**
- Itinéraire à envisager également pour un accès gare à pied (avec valise à roulette)

Recommandations :

- Apaisée la vitesse en zone 30 par des aménagements urbains



Nom : Les ponts verts

Gestionnaire : Commune

Aménagement cyclable existant : aucun

Largeur : 5m

Diagnostic

- Itinéraire intégré dans le projet de requalification paysagère du Port Saint-Roch mais à long terme
- Obligation de sécurité liée au Plan de Prévention des Risques Technologiques de l'établissement RHODIA
- Cadre paysager actuellement incompatible avec un itinéraire cyclable

Enjeux

- Itinéraire de liaison entre le Port St Roch et l'avenue du Général Leclerc à aménager en cheminement piéton / cycle à long terme.

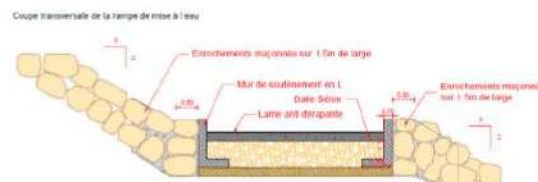
Le programme : le port Saint Roch

- Un usage contraint par les obligations de sécurité liées au PPRT

Un simple aménagement paysager

La création d'une rampe de mise à l'eau

Une borne de collecte des eaux usées



Valorisation des berges de l'Yonne – Clamecy – Janvier 2019

15

aménagement

Clamecy

Synthèse des recommandations

1. Dans le cadre du programme de requalification des quais, aménager une traversée de type zone apaisée, plateau traversant permettant de sécuriser la traversée entre la promenade du Canal et la zone de rencontre.
2. Créer une zone de rencontre sur les rues du centre-bourg (rue Marie Davy, rue de la Gravière) et autoriser le double sens cyclable.
3. Permettre aux cyclistes de se placer en position avancée au feu tricolore de la rue Jean Jaurès
 - Par un feu cyclable placé sur le feu piéton
 - Par un sas cyclable marqué au sol
4. Avenue de la République
 - Apaiser la vitesse en zone 30 par des aménagements urbains
 - Agrandir la zone 30 sur l'ensemble de l'itinéraire.
5. Rue du Port Saint-Roch
 - Apaiser la vitesse en zone 30 par des aménagements urbains
 - Agrandir la zone 30 sur l'ensemble de l'itinéraire.
6. Avenue du Général Leclerc, D144
 - Proposer un aménagement urbain rendant cette rue compatible avec son classement en zone 30. L'emprise permet d'intégrer des aménagements cyclables.
 - Agrandir la zone 30 sur l'ensemble de l'itinéraire y compris carrefour de la gare.

Rue Jean Jaurès : Apaiser la vitesse en zone 30 par des aménagements urbains

Quai des Jeux : Qualifier l'itinéraire de liaison vers le centre-bourg

Jalonner l'itinéraire vers la gare - Budget prévisionnel : 1 500 € HT

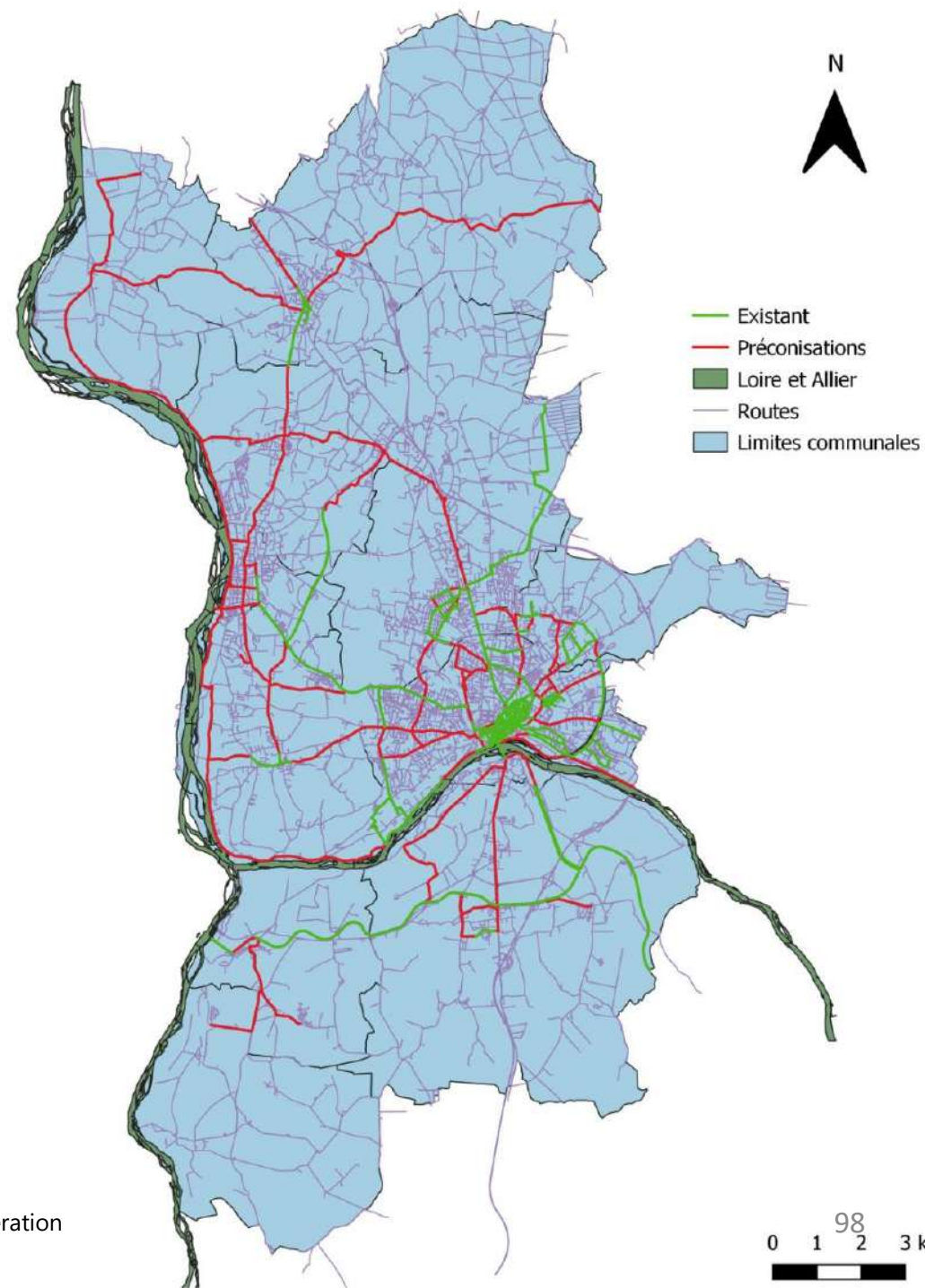
Développer le stationnement des vélos courte durée devant les commerces - Budget prévisionnel : 3 000 € HT

Développer le stationnement des vélos de longue durée au Port et à la gare- Budget prévisionnel : 20 000 € HT

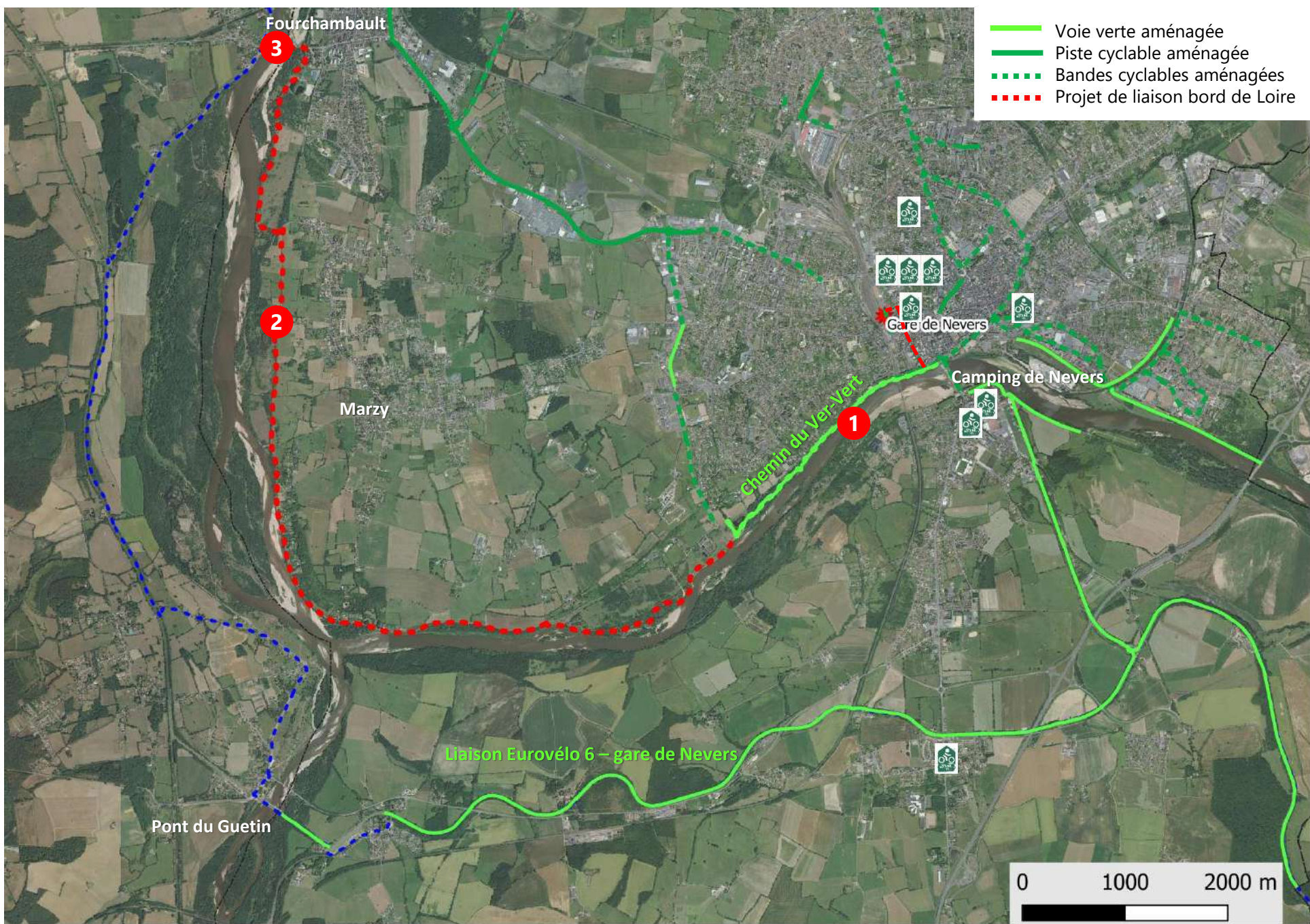


Les aménagements cyclables actuellement à l'étude :

- Route de Busserolles (D131) de Nevers à Marzy : piste cyclable envisagée quand la largeur de la chaussée le permet
- Rue des Grands Jardins (D267) de Nevers à Varennes-Vauzelles : deux options envisagés, une bande cyclable de chaque côté de la route ou une voie verte qui passerait par Grand Frais et emprunterait l'ancienne voie de chemin de fer. Cette dernière option est privilégiée mais le choix dépendra de l'accord de la SNCF.
- Route de Lyon (D907) de Nevers à Challuy : piste cyclable envisagée jusqu'au port de Plagny.
- Rue des Docks (D907BIS) à Rue de Vauzelles (D167) : cheminement cyclable envisagé par la mairie de Nevers.
- L'aménagement des bords de Loire de Nevers à Fourchambault



Agglomération de Nevers - schéma cyclable



Fréquentation loisirs
tourisme

Indice de fréquentation touristique

Fréquentation locale,
mobilité quotidienne

Agglomération de Nevers – Les bords de Loire

L'aménagement des bords de Loire est l'un des principaux projets du schéma directeur cyclable mais son aménagement n'est pas encore à l'étude. Cet itinéraire sera également le support de l'itinéraire Compostelle à vélo.

Il est envisagé par l'agglomération de Nevers :

1. RD504 de Nevers à Fourchambault via Marzy : Projet d'aménager une voie verte quand la largeur de la chaussée le permet sinon une chaussée à voie centrale banalisée sera envisagée sur la route supportant un trafic de 630 véhicules jour en moyenne.

Cet itinéraire s'appuie sur le sentier du Ver-Vert menant au Bec d'Allier, aménagé 1 km après le pont de Loire.

2. À l'extrémité de la Rue Côte de Conflans, il existe un chemin qui rejoint Fourchambault, qui sera étudié pour envisager son aménagement en voie verte.
3. Ajouter de la signalisation indiquant la présence de cyclistes au pont de Fourchambault.
 - Le pont est géré par le département de la Nièvre. Il a une portée de 390 mètres, une chaussée de 6m et des trottoirs de 1m. Le trafic est de 9900 véhicule par jour en moyenne, ce qui est un véritable danger pour la pratique du vélo.



3

Agglomération de Nevers – La liaison Loire à vélo gare de Nevers

- **Commune concernée** : Nevers
- **Comptage à Plagny** :
 - Cumul 2018 : 31 506
 - Moyenne journalière 2018 : 87
- **Longueur liaison** : 15 km dont 1,7 km sur le réseau cyclable d'agglomération du pont de Loire à la gare ou sur voie verte gérée par le Département.

La liaison entre la Loire à vélo (Cuffy) et Nevers se fait par un itinéraire en voie verte qui suit le canal latéral à la Loire à partir pont du Guétin, limite départementale entre le Cher et la Nièvre puis le Canal d'embranchement. A partir du Pont de Loire, l'itinéraire emprunte le réseau cyclable de l'agglomération jusqu'à la gare. Cet itinéraire sera également valorisé dans le cadre du départ de l'itinéraire Via Allier.

- Le logo « Loire à vélo » n'apparaît qu'à partir du kilomètre 0 de la « Loire à vélo » situé à Cuffy.
- Coté Cher, la liaison à Nevers 15 km est indiquée sans faire référence au logo EuroVélo 6.
- Sur la Nièvre, l'itinéraire est jalonné avec le logo EuroVélo 6. Il faut noter que les pôles indiqués dans la signalisation ne sont pas hiérarchisés et que les distances ne figurent pas.

Au pont de la Loire, l'itinéraire est aménagé de bandes cyclables. La liaison à la gare se fait ensuite par la promenade des Remparts puis l'avenue Général de Gaulle qui présente une piste cyclable bidirectionnelle puis un double sens cyclable.

- L'agglomération de Nevers dispose d'un jalonnement piéton / cycle ne faisant pas figurer l'identifiant cyclable réglementaire ni un rappel à l'EuroVélo 6

• Type d'usagers attendus

- ☒ Touristes
- ☒ Cyclistes itinérants sur l'intégralité de la liaison
- ☒ Loisirs
- ☒ Déplacements quotidiens

Enjeux

- Harmoniser le jalonnement de la liaison entre le pont du Guétin et la gare de Nevers.
- Prévoir un jalonnement de l'itinéraire bord de Loire intégrant un identifiant « Compostelle à vélo »

Jalonnement de la liaison coté Cher



Jalonnement de la liaison sur le Canal latéral à la Loire



Jalonnement piéton / cycle de la ville de Nevers



VARIANTE EUROVELO 6 ENTRE BOURBON-LANCY ET DECIZE

L'eurovélo 6 entre Bourbon-Lancy et Decize

L'itinéraire cyclable balisé entre Bourbon-Lancy – Decize est une étape de 49 km de l'EuroVélo 6, du Tour de Bourgogne et de la Loire en Bourgogne. Cette véloroute est décrite dans les topoguides Ouest-France et Chamina du Tour de Bourgogne à vélo et dans le guide du Routard « EuroVelo 6 ».

L'itinéraire balisé chemine sur de petites routes vallonnées présentant quelques bosses très raides qui s'adressent à un public averti et sportif.

La fréquentation observée de part et d'autre de Decize fait apparaître un comportement d'évitement de cette agglomération par les vélotouristes : entre le canal latéral à la Loire et les abords de Bourbon-Lancy, nombre de cyclistes négligent le tracé officiel par Cronat pour emprunter la RD116 (Nièvre) et la RD15 (Allier) puis la V75.

- Cette variante d'évitement par la rive gauche de la Loire est préconisée par au moins deux topoguides : Ouest-France « Loire à vélo » et le Routard « EuroVelo 6 » et par des opérateurs de voyage comme Bourgogne Randonnée.

Le jalonnement de cet itinéraire fait référence en Saône-et-Loire comme sur la Nièvre au pictogramme Eurovélo6 et Tour de Bourgogne.

- Sur la Nièvre, ce jalonnement est doublé d'une signalisation directionnelle « Loire en Bourgogne ».

En rive gauche de la Loire, sur le Département de l'Allier, une voie verte entre Dompierre-sur-Besbre (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire) a été aménagée sur 30 km le long du canal latéral à la Loire.

Une véloroute est jalonnée à partir de cet itinéraire au nord vers Gannay-sur-Loire en passant par l'Abbaye de Sept-Fons, et, à l'ouest jusqu'à Moulins en desservant le parc animalier et de loisirs Le PAL.



Jalonnement rive gauche de la Loire sur le département de l'Allier



Jalonnement rive droite de la Loire sur le département de la Nièvre



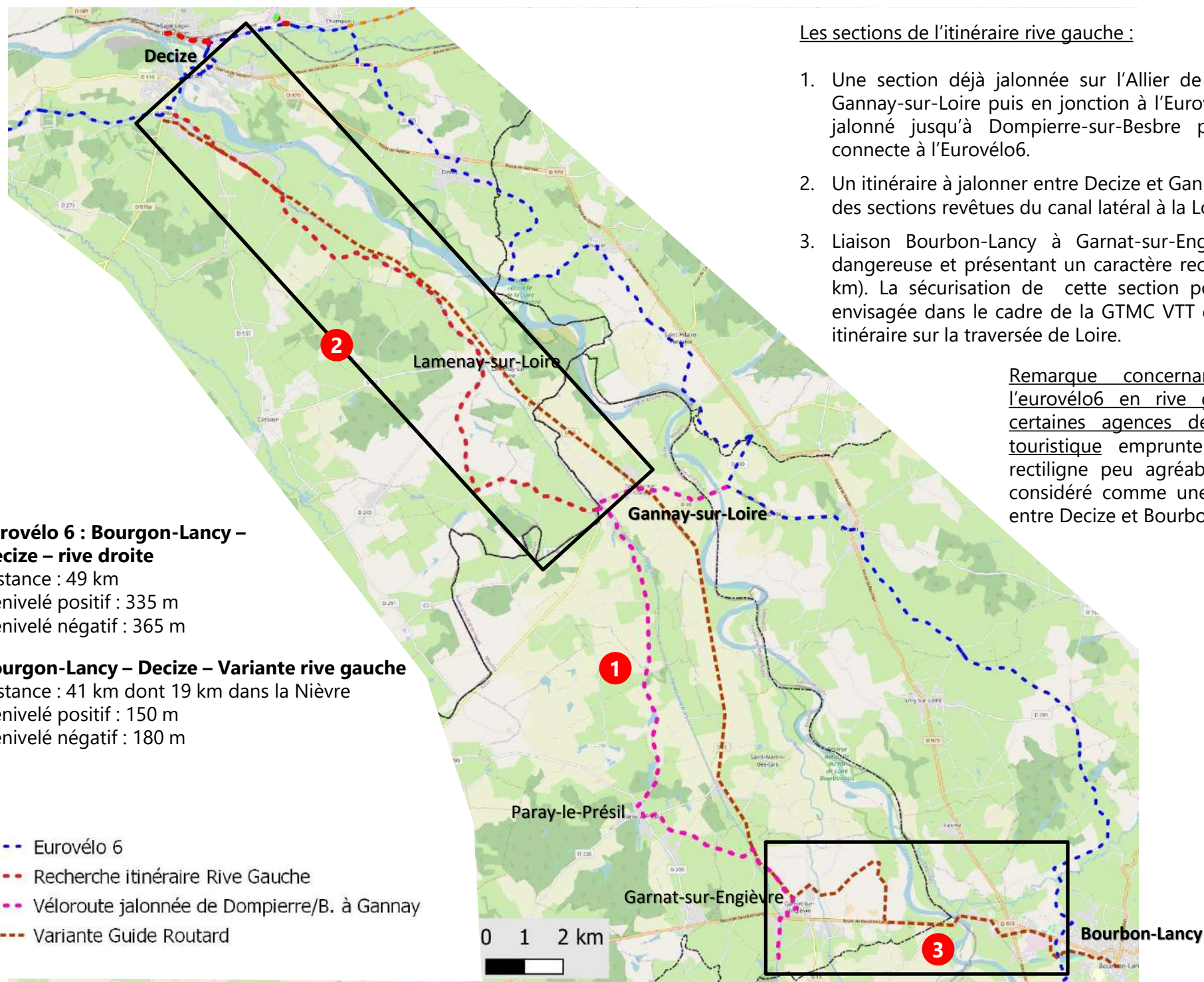
Jalonnement rive gauche de la Loire sur le département de l'Allier véloroute Dompierre/B. à Gannay/L.



Jalonnement rive droite de la Loire sur le département de la Saône et Loire



L'eurovélo 6 entre Bourbon-Lancy et Decize



Les sections de l'itinéraire rive gauche :

1. Une section déjà jalonnée sur l'Allier de Garnat-sur-Engièvre à Gannay-sur-Loire puis en jonction à l'Eurovélo6. Cet itinéraire est jalonné jusqu'à Dompierre-sur-Besbre puis Digoin ou il se connecte à l'Eurovélo6.
2. Un itinéraire à jalonner entre Decize et Gannay-sur-Loire valorisant des sections revêtues du canal latéral à la Loire (19 km).
3. Liaison Bourbon-Lancy à Garnat-sur-Engièvre sur la RD 973 dangereuse et présentant un caractère rectiligne peu agréable (3 km). La sécurisation de cette section pourrait également être envisagée dans le cadre de la GTMC VTT qui emprunte le même itinéraire sur la traversée de Loire.

Remarque concernant la variante à l'eurovélo6 en rive gauche promue par certaines agences de voyage ou guide touristique emprunte la RD 116, route rectiligne peu agréable. Cet itinéraire est considéré comme une étape de transition entre Decize et Bourbon-Lancy.

L'itinéraire rive gauche de la Loire entre Bourbon-Lancy et Decize

		
Profil en long	Distance et dénivelés inférieurs à la rive droite	La variante possible et promue par certains guides ou agences de voyage par la RD116 est sans intérêt paysager mais plus rapide, moins sinueux.
Sécurité	- Evite la traversée de Decize - Itinéraire sur routes à faible trafic hormis pour se connecter à la voie verte de Bourbon-Lancy	Liaison Bourbon-Lancy –Garnat/Engièvre dangereuse (3 km)
Paysage	- Valorise le Canal latéral à la Loire 5 km / 19km envisageable le long du canal à court terme	Peu d'attraits paysagers ou patrimoniaux
Economie	- Chambres d'hôtes domaine de la Motte (Decize) ****, 9 pers. - Chambres d'hôtes domaine de Troncin ** (Decize), 6 pers. - gîte de séjour au village de Morand (Cossaye), 6 pers., - gîte de la source (Decize), 12 pers - Domaine du Bourg (Gannay/Loire) : forte capacité d'accueil (gîte, gîte d'étape, camping, chambres d'hôtes)	- Evite la traversée du centre-bourg commercial de Decize - Aucun village desservit sur la Nièvre hormis Laménay / Loire. - Pas de commerces ni services le long du parcours sur la section nivernaise en dehors de Decize.
Gouvernance	- Itinéraire en partie jalonné sur le département de l'Allier. - Une section Decize – Gannay-sur-Loire (19 km) intégralement sur le département de la Nièvre et la Communauté de communes Sud Nivernais - Une section de 4km sur domaine VNF	Itinéraire à aménager entre Bourbon-Lancy et Garnat/Engièvre sur le département de l'Allier - Conventionner avec VNF pour un usage des sections revêtues du canal latéral à la Loire

Itinéraire rive gauche Loire

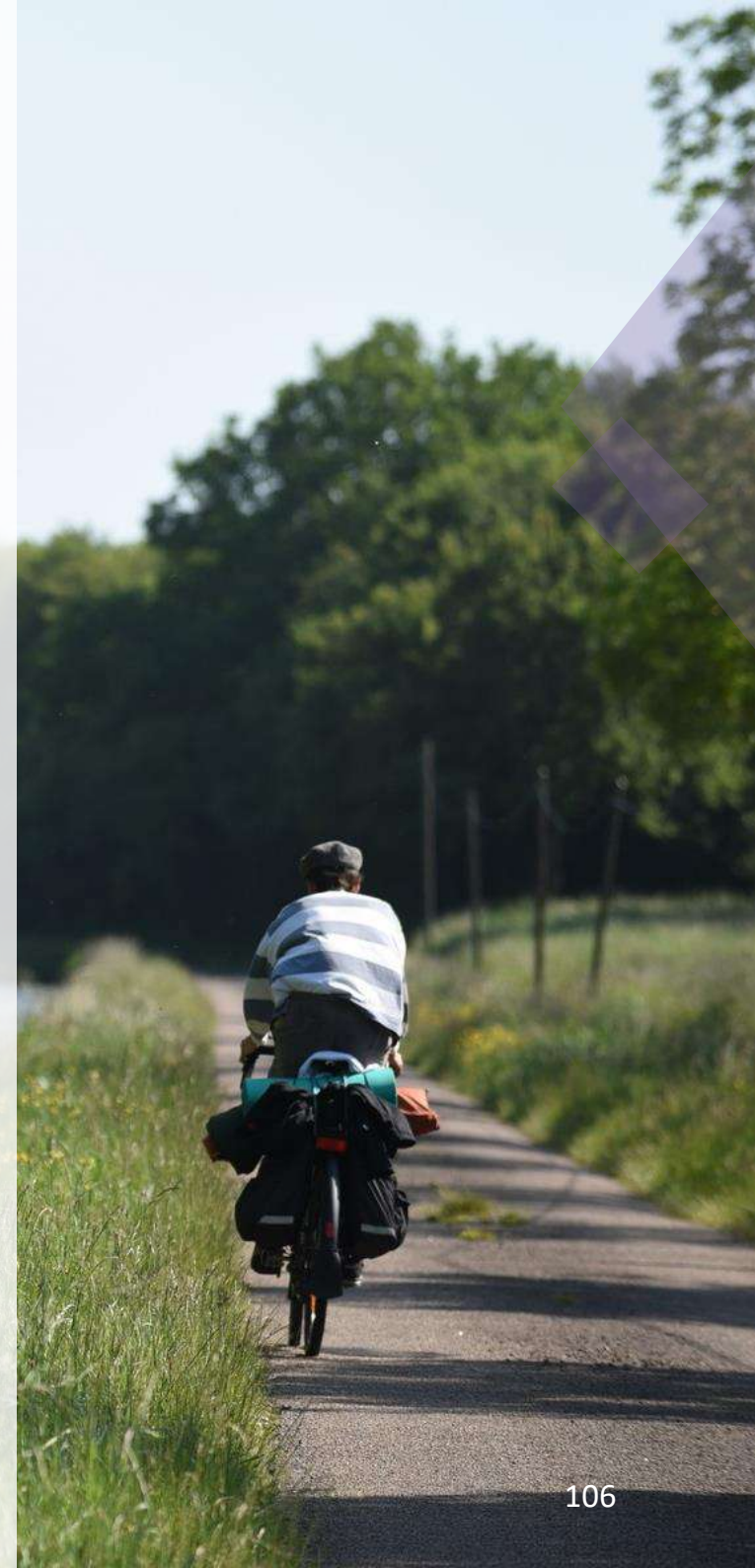
Synthèse des recommandations

Développer un itinéraire de valorisation du Canal latéral à la Loire sur la communauté de communes Sud Nivernais de Decize à Gannay-sur-Loire s'inscrivant dans la continuité de la véloroute aménagée sur le Département de l'Allier vers Dompierre-sur-Besbre.

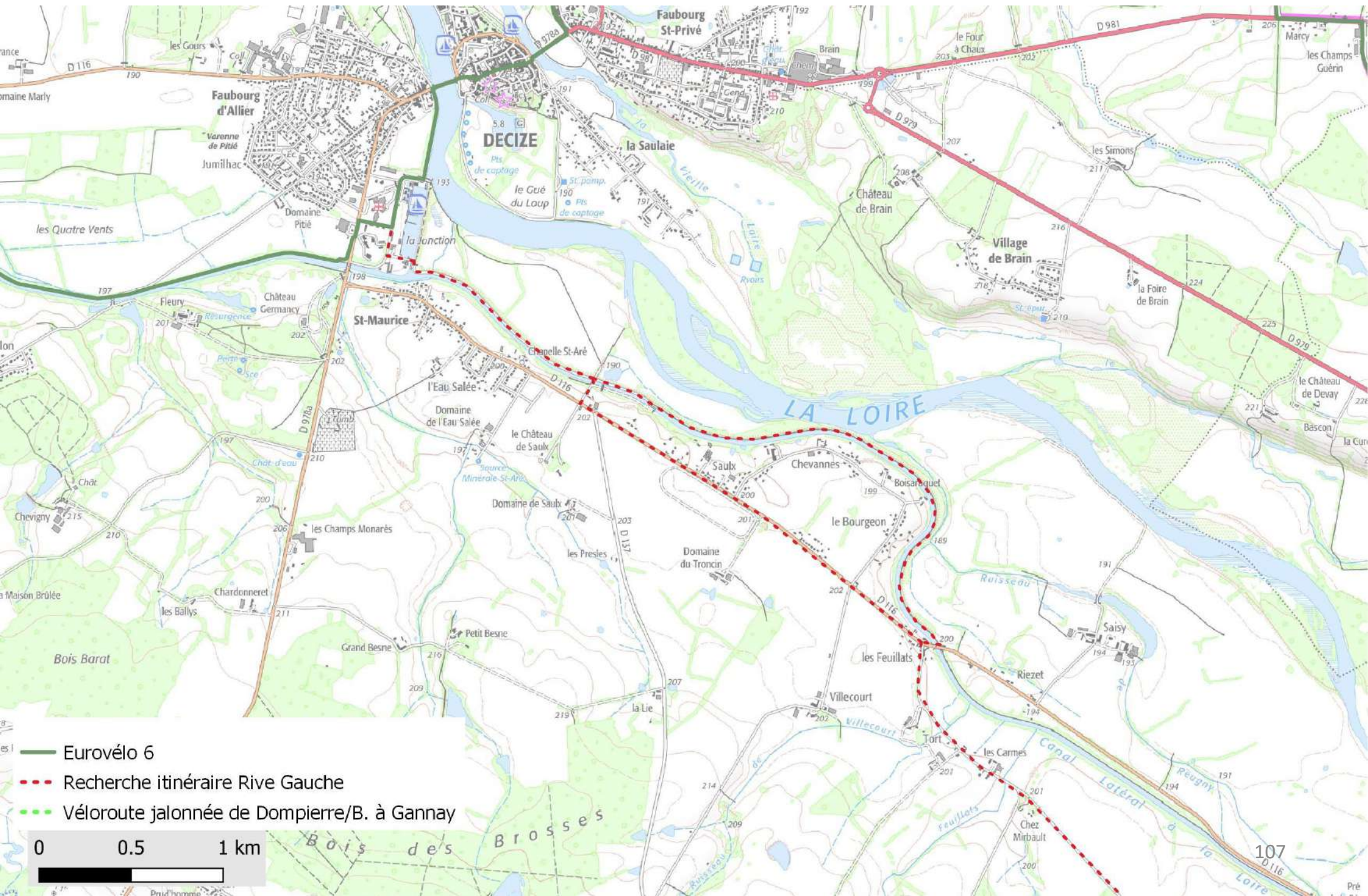
Un itinéraire de 19,5 km sur la communauté de communes Sud Nivernais

- Voies communales : 11 km (Decize, Cossaye, Lamenay/Loire, Gannay/Loire)
- Halage du canal latéral de Nogent à : 8,5 km, dont 5,5 km revêtus, 3 km empierrés

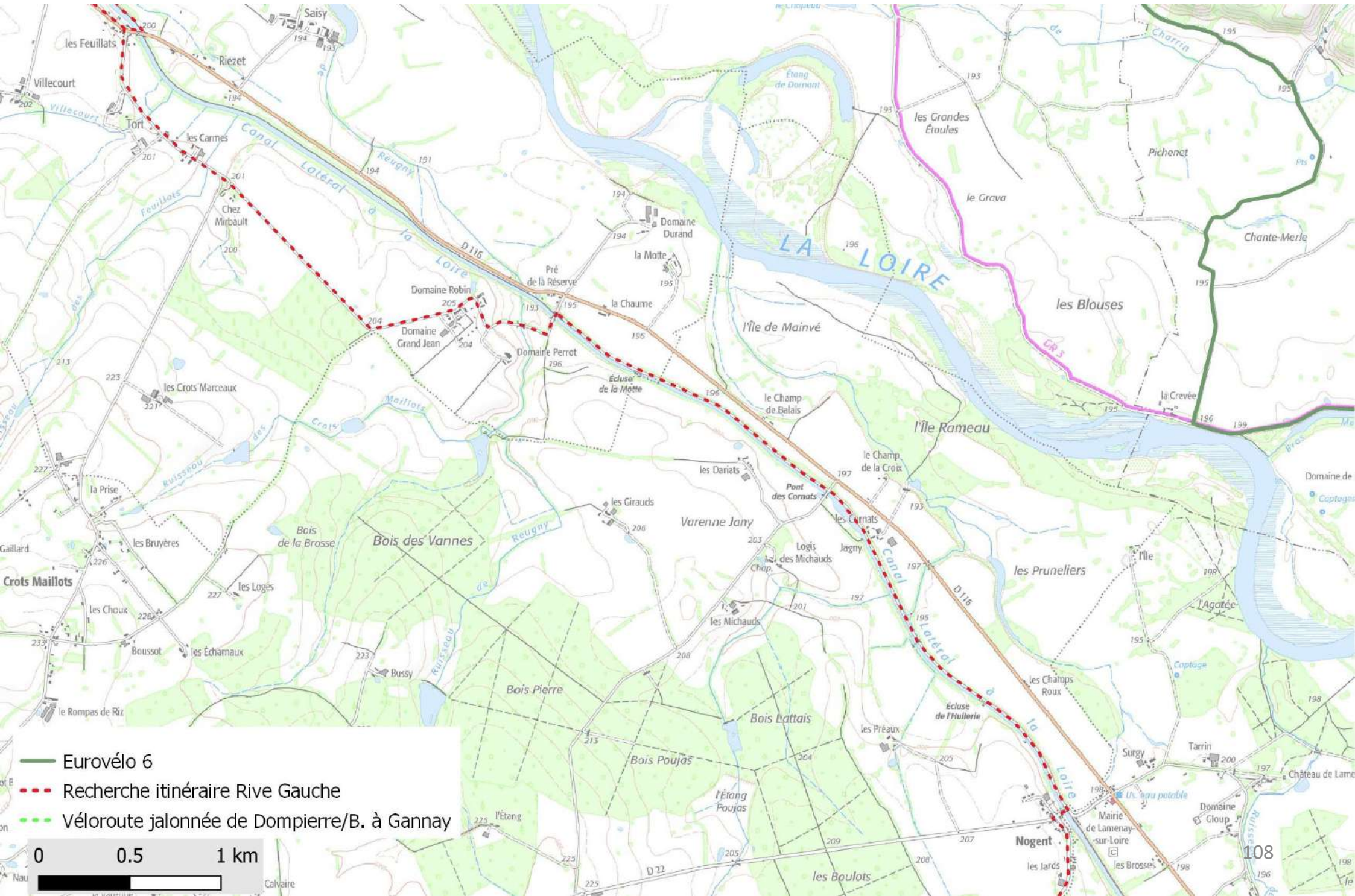
1. **Conventionner avec VNF** pour proposer un itinéraire sur le halage du canal latéral à la Loire sur les deux sections concernées (Decize et Cossaye).
2. **Jalonner l'itinéraire** : 10 000 €
3. **Reprise revêtement** : A envisager à moyen terme sur la section empierrée (budget de 200 000 € hors étude maîtrise d'œuvre, reprises de berges éventuelles, sécurisation des écluses)



L'itinéraire rive gauche de la Loire entre Decize et Gannay/Loire



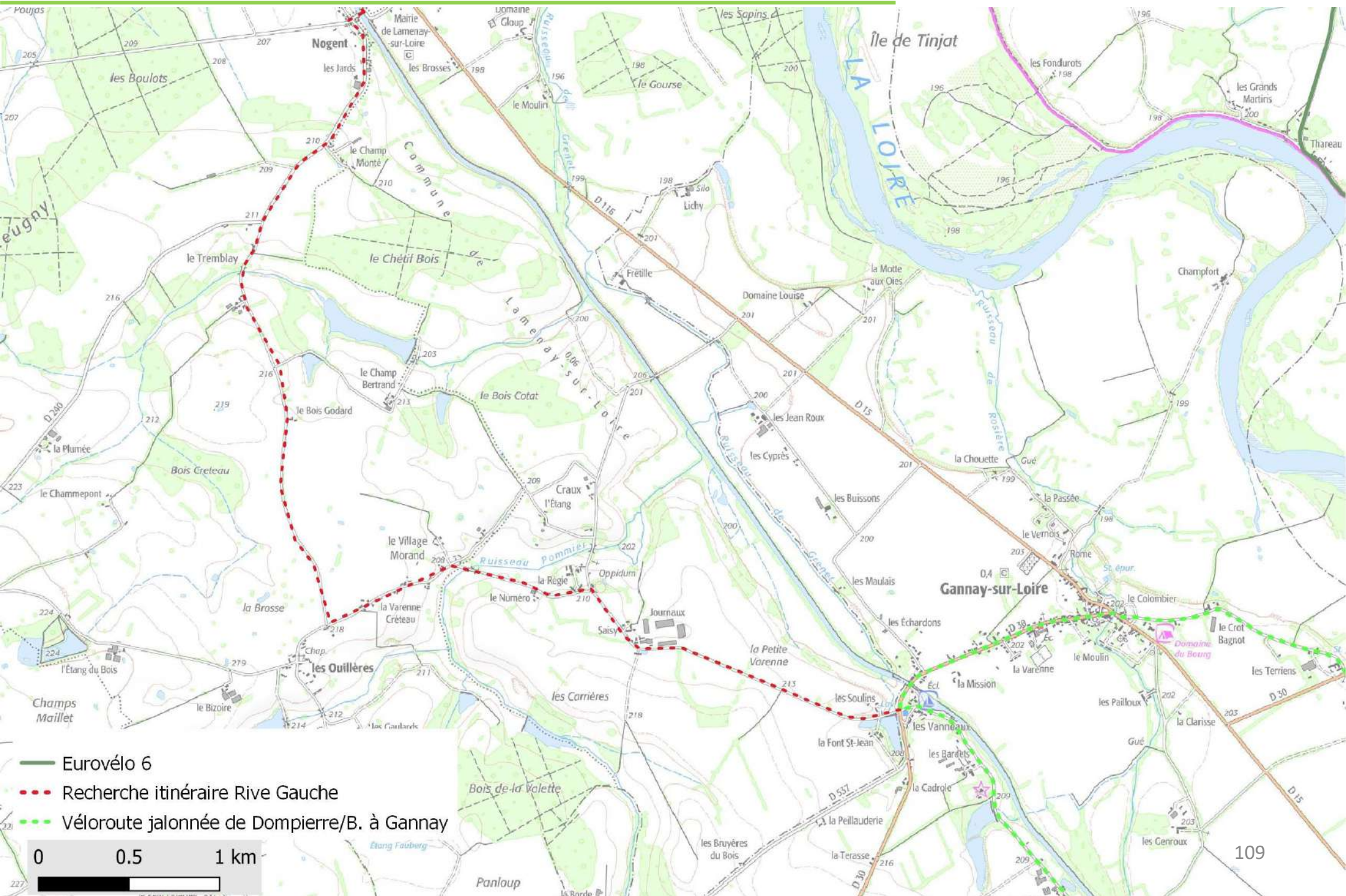
L'itinéraire rive gauche de la Loire entre Decize et Gannay/Loire



- Eurovélo 6
- - - Recherche itinéraire Rive Gauche
- ... Véloroute jalonnée de Dompierre/B. à Gannay



L'itinéraire rive gauche de la Loire entre Decize et Gannay/Loire



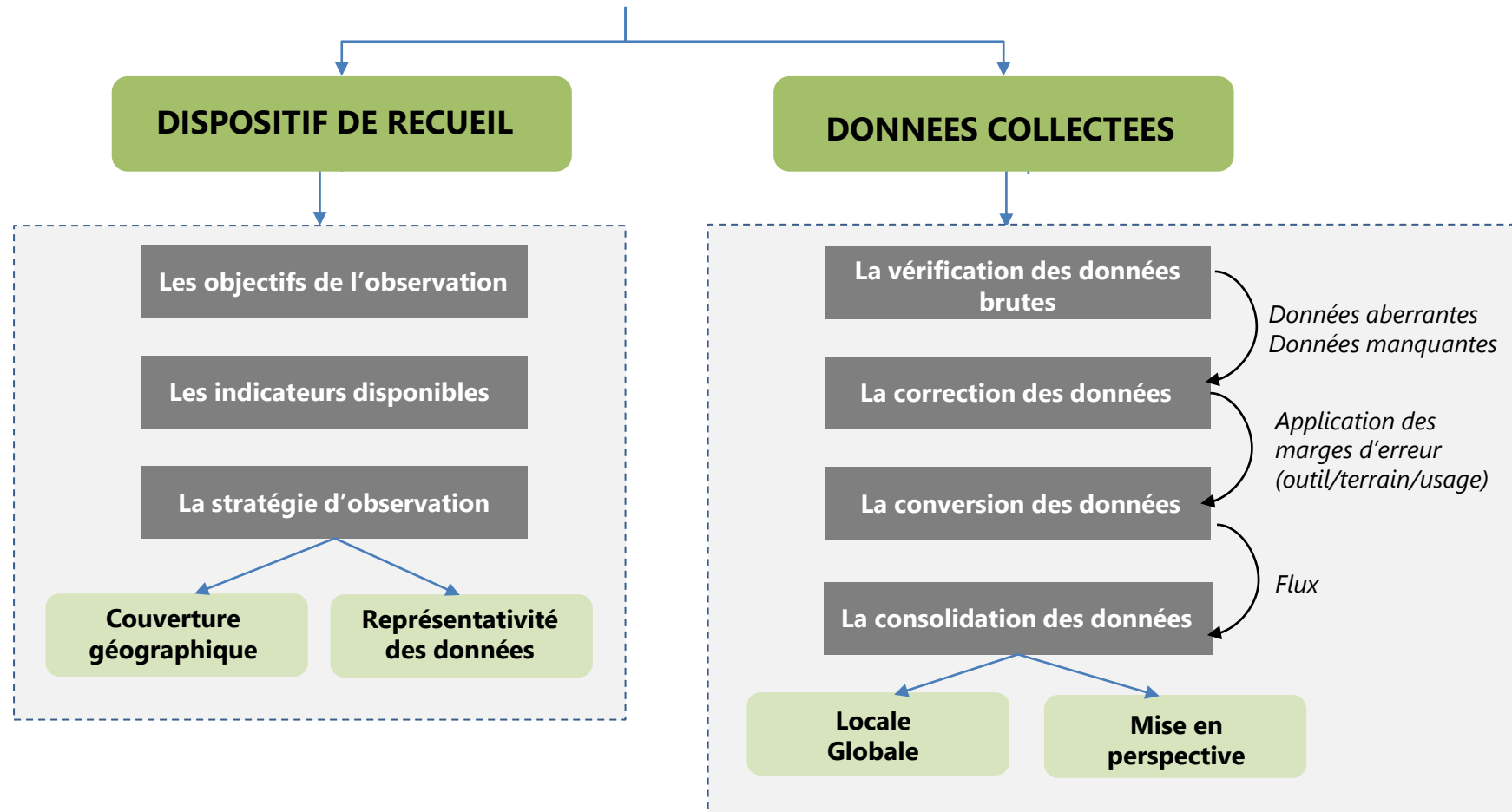


ANALYSE DES OUTILS D'OBSERVATION EXISTANT

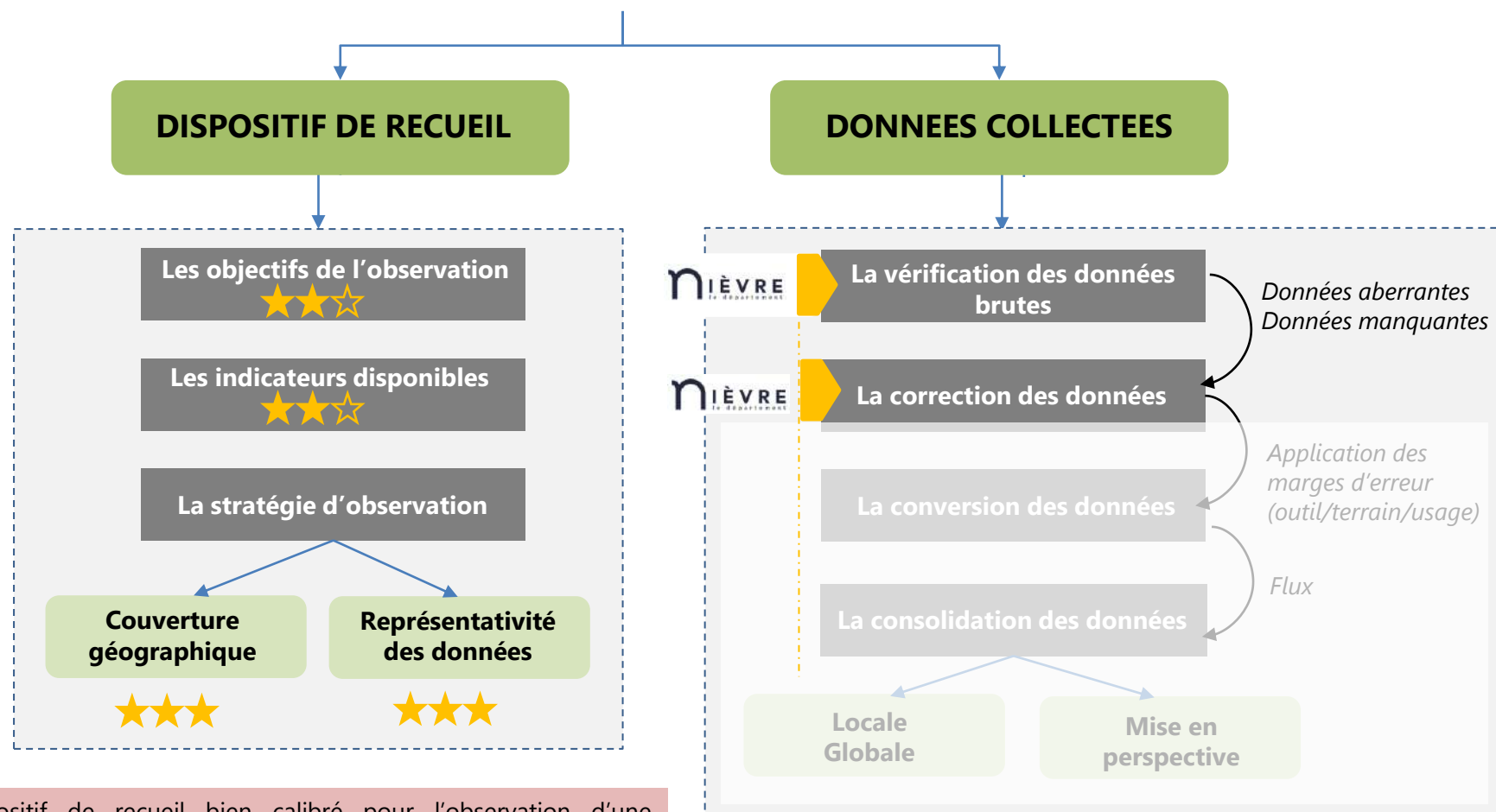
DANS QUELLE MESURE, PEUT-ON S'APPUYER SUR LES ÉCOCOMPTEURS
POUR OBSERVER LA FRÉQUENTATION CYCLO DANS LA NIEVRE ?

Expertise des outils d'observation

2 niveaux d'analyse



Bilan de l'expertise



Un dispositif de recueil bien calibré pour l'observation d'une fréquentation **sur les véloroutes** du département mais pas pour l'observation de la fréquentation « cyclo » du département.
Un dispositif qui permet **une vision des dynamiques** mais qui serait à **compléter par des observations qualitatives** pour fournir des données de fréquentation opérationnelles, segmentées et consolidées

A l'heure actuelle, **les données collectées sont vérifiées et corrigées** le cas échéant mais ne peuvent être converties et consolidées sans un dispositif de recueil complémentaire.

1/ Analyse du dispositif de recueil

A/ LES OBJECTIFS DE L'OBSERVATION

Les objectifs d'observation **ne sont pas clairement explicités** :

- Finalité de l'observation : quantifier, qualifier, comparer...
- Cibles de l'observation : usages quotidiens, usages tourisme, usages loisirs
- Les segments observés : touristes, résidents, habitants

L'analyse du rapport réalisé par le service mobilité en 2018 et la localisation des sites de comptage fait ressortir **3 objectifs clés** :

- Observation de la section « Loire en Bourgogne » - EV6 V51 TDB
- Observation de la section « Canal du nivernais » - V51 TDB
- Observation à 90% sur voie verte

Ainsi, le dispositif de recueil est positionné de telle sorte qu'il **observe** principalement :

- **Les usages touristiques**
- **Les usages loisirs**
- **Les usages « véloroute »**

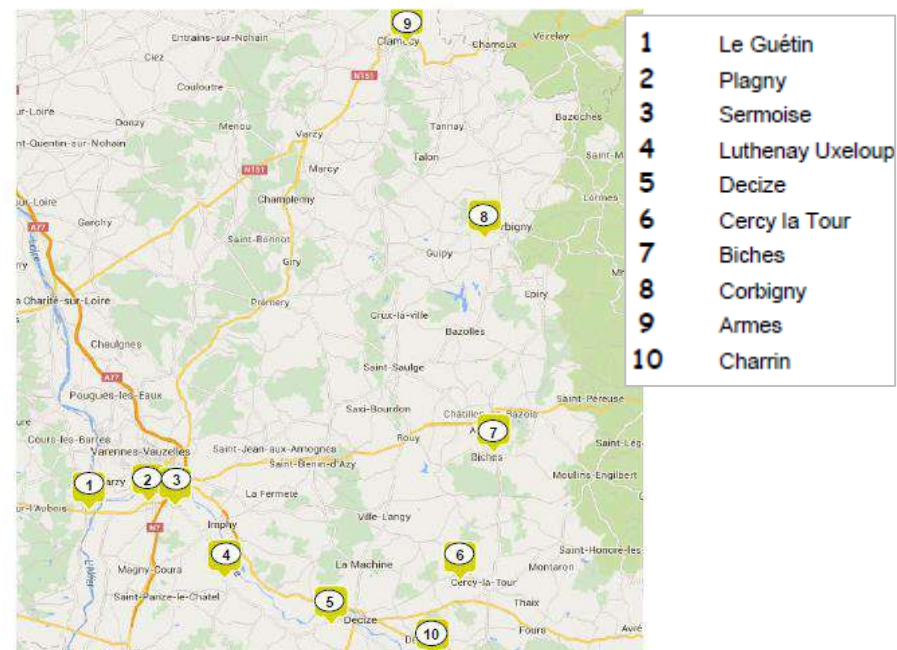
Les **usages quotidiens ne sont pas la cible** du dispositif d'observation mis en place : pas de comptage dans le centre de Nevers, à proximité de Zones d'Activités (ex: Varennes-Vauzelles) ou sur d'autres espaces périurbains/centre-ville (la Charité, Cosne S/ Loire, Decize...).

L'observation prospective n'est pas ciblée, aucun comptage exploratoire n'est réalisé sur d'autres secteurs que les véloroutes (ex : future V56 « Compostelle à Vélo »).



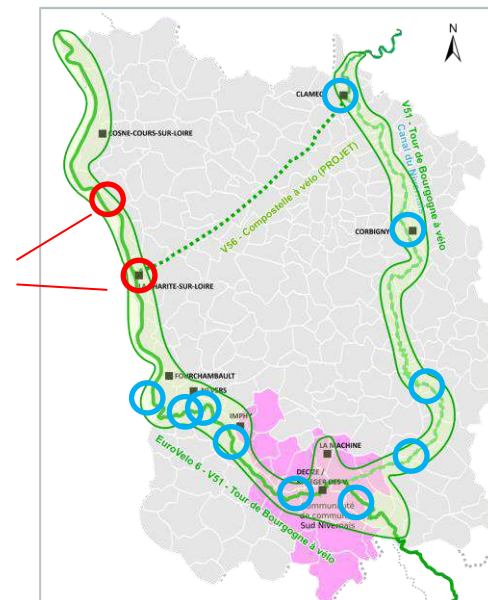
Aujourd'hui, le dispositif **permet l'observation de la fréquentation des véloroutes** existantes du département **sur tous usages (pas de distinctions possibles)**

Localisation des sites de comptages



La localisation géographique des compteurs, bien répartie sur les véloroutes situés à une distance moyenne de 20,4km.

Un intérêt fort de compléter le parc de compteurs par 1 à 2 compteur(s) au niveau de La Charité et de Pouilly (côté 58) afin d'analyser la dynamique des flux en lien avec la véloroute située dans le Cher mais aussi (sur la Charité) en prévision de la « Compostelle à vélo ».



1/ Analyse du dispositif de recueil

B/ LES INDICATEURS DISPONIBLES

A partir des données collectées, les indicateurs disponibles sont détaillés « en vert » et indisponibles « en rouge » :

Indicateurs	Au niveau « point de comptage »	Au niveau « véloroute » du département	Au niveau « départemental »
QUANTITATIF Fréquentation en passages cumulés (visites cumulées)	> Nbre passages cumulés > Poids du point de comptage dans la fréquentation cumulée de la véloroute > Poids dans la fréquentation cumulée départementale observée > Répartition temporelle des passages cumulés (mois, jour...) > Pic de fréquentation (passages cumulés) > Evolution temporelle comparées des passages cumulées	> Nbre passages cumulés > Poids dans la fréquentation cumulée départementale observée > Répartition temporelle des passages cumulés (mois, jour...) > Pic de fréquentation (passages cumulés) > Evolution temporelle comparées des passages cumulées > Portions les plus fréquentées en cumulé	> Aucun n'indicateur n'est réalisé en dehors des véloroutes aucune mesure ne permet de savoir quelle est la part de la fréquentation « hors véloroute » > L'analyse réalisée est bien celle des véloroutes de la Nièvre et non celle du « vélo dans la Nièvre »
QUANTITATIF Fréquentation en nombre d'usages (visite)	Les mesures actuelles ne permettent pas de passer des passages cumulés au nombre d'usages réels. En effet, il conviendrait pour cela de mesurer pour chaque compteur : > La marge d'erreur « déplacement » au regard de l'observation des déplacements (le taux d'Aller-retour, le taux d'aller simple) > La marge d'erreur « flux » : au regard du poids de chaque compteur dans l'usage réel de la véloroute.		
QUANTITATIF Fréquentation en usagers (visiteurs)	Sans la clé de conversion « fréquence d'usages/ usager », il n'est pas possible de savoir combien d'usagers unique empruntent les véloroutes		
Qualitatifs	Sans enquête qualitative, il n'est pas possible de qualifier > Les types d'usagers : résident / touriste > Le type d'usage : loisirs / domicile-travail / tourisme / itinérance		



Un dispositif qui permet d'évaluer la présence « d'une » fréquentation et de mesurer ses dynamiques et évolutions saisonnières et annuelles mais qui ne permet pas de traduire un nombre d'usages et d'usagers réel. Une traduction dans les rapports annuels à rechercher davantage en évolution de type « indice » (base 100 année x) plutôt qu'en valeur absolue qui n'est pas significative.

C/ STRATEGIE D'OBSERVATION

La couverture géographique et la représentativité des données



- Espacement moyen de 11 km
- Un recueil situé dans la limite « haute » des bonnes pratiques et un questionnement sur la pertinence d'un espacement aussi faible

Compteurs de la véloroute du Canal Latéral à la Loire

ECOCOMPTEUR LE GUETIN

- Date installation : 01/01/2009
- Lieux de pose : Pont canal le Guétin

ECOCOMPTEUR PLAGNY

- Date installation : 01/01/2009
- Lieux de pose : Port de Plagny

ECOCOMPTEUR SERMOISE

- Date installation : 15/11/2013
- Lieux de pose : Pont Forêt de Sermoise

ECOCOMPTEUR LUTHENAY

- Date installation : 13/10/2014
- Lieux de pose : Ecluse 14

ECOCOMPTEUR DECIZE

- Date installation : 15/11/2013
- Lieux de pose : Pont de Vaux

ECOCOMPTEUR CHARRIN

- Date installation : 21/09/2015
- Lieux de pose : Levée de Loire

7,8 km

6 km

11 km

19 km

11 km

Qualité donnée*



- Un compteur situé en décalé des zones de fréquentation dense et des lieux d'arrêt après le pont canal. Cela n'exclut pas un important taux d'aller/retour
- Un lieu très fréquenté en tourisme et en loisirs : une pluralité de segments



- Un compteur situé en contre-halage (de l'autre côté du port) qui limite les lieux d'arrêt mais n'exclut pas les aller-retour et les déplacements pendulaires au regard de la proximité avec Plagny/Sermoise et la proximité de Nevers
- Un intérêt d'observation et de comparaison avec les compteurs du Guétin et de Sermoise mais des difficultés d'interprétation objective sans étude complémentaire



- Un compteur situé sur le halage et dans une zone rurale
- Une proximité de Nevers qui peut complexifier l'analyse des résultats
- Pas de points d'arrêt ni de commerces



- Un compteur situé sur le halage et dans une zone rurale
- Une proximité de plusieurs sites patrimoniaux et entre Nevers et Decize (point étape)
- Un compteur intéressant à suivre sur le segment tourisme/loisirs



- Un compteur situé sur le halage et dans une zone rurale
- Une proximité de plusieurs sites patrimoniaux et entre Nevers et Decize (point étape)
- Un compteur intéressant à suivre sur le segment tourisme/loisirs



- Un compteur situé sur le halage et dans une zone rurale et naturelle en proximité de Loire et proche de Décize
- Un compteur en voie partagée, intéressant à suivre sur le volet « itinérant »

Qualité donnée* : niveau de fiabilité de la donnée en « passages » du fait de l'emplacement et niveau estimé de marge d'erreur entre la donnée « passage » et la donnée « usage »

C/ STRATEGIE D'OBSERVATION

La couverture géographique et la représentativité des données



- Espacement moyen de 32 km
- Un recueil situé dans la limite « moyenne » des bonnes pratiques et un dispositif spatial qui apparaît efficace

Véloroute Canal du Nivernais

ECOCOMPTEUR ARMES/ CLAMECY

- Date installation : 01/01/2009
- Lieux de pose : Ecluse 45

35 km

Qualité donnée*



- Un compteur situé sur le halage dans une péri-urbaine à proximité de L'Yonne
- Une proximité de Clamecy dilue les usages entre itinérants et loisirs/tourisme qui intègre a priori de nombreux A/R

ECOCOMPTEUR CORBIGNY

- Date installation : 01/01/2009
- Lieux de pose : Ecluse double 25/26

34 km



- Un compteur situé sur le halage dans une zone rurale
- Pas de points d'arrêt ni de commerces mais une situation géographique à proximité de de Corbigny qui peut diluer les usages entre itinérants et loisirs/tourisme qui n'exclut pas des A/R

ECOCOMPTEUR BICHES

- Date installation : 01/01/2009
- Lieux de pose : Ecluse 19 villars

26 km



- Un compteur situé sur le halage dans une zone rurale et naturelle
- Pas de points d'arrêt ni de commerces
- Un compteur intéressant sur le segment « itinérant »

ECOCOMPTEUR CERCY LA TOUR

- Date installation : 01/01/2009
- Lieux de pose : Ecluse 31



- Un compteur situé sur le halage en périphérie d'un village et à proximité de Decize (30km aller compatible sortie journée)
- Des déplacements loisirs / tourisme qui peuvent engendrer de nombreux Aller/Retours
- Un compteur intéressant à suivre sur le segment tourisme/loisirs mais une analyse objective compliquée sans une observation approfondie des déplacements (AS ou AR)

Qualité donnée : niveau de fiabilité de la donnée en « passages » du fait de l'emplacement et niveau estimé de marge d'erreur entre la donnée passage et la donnée « usage »*

2/ Analyse des données collectées

A/ DES DONNEES BRUTES AUX DONNÉES CORRIGÉES

Une vérification des données qui se limite à l'observation des valeurs manquantes.

D'autres éléments pourraient être intégrés afin d'affiner et de mettre en perspective les données :

- Nettoyage des données nocturnes (a minima entre 22h et 5h du matin)
- Intégration des données de météo (relevé journalier de Météo France de type « suivi météorologique de chantier »)
- Intégration des manifestations sportives (à travers les autorisation préfectorales)

Une méthode de reconstitution des données manquantes qui doit être complétée et croiser 2 conditions pour plus de fiabilité :

- La moyenne journalière observée sur l'année précédente (méthode actuelle cf. Bilan 2018)
- La dynamique de fréquentation observée sur l'année en cours (mois précédent et mois suivant) au cours du calcul du taux de variation entre l'année d'analyse et l'année de base pour la reconstitution
- Facultatif : pondération liée aux conditions météo (cf. intégration de données météo) pour sécuriser davantage les extrapolations.

Le croisement de ces 2/3 conditions permettant une meilleure finesse des données reconstituées.



Un dispositif qui permet d'évaluer la présence « d'une » fréquentation et de mesurer ses dynamiques et évolutions saisonnières et annuelles mais qui ne permet pas de traduire un nombre d'usages et d'usagers réel.

B/ DES DONNÉES CORRIGÉES AUX DONNÉES CONVERTIES

Le dispositif d'observation actuelle ne permettent pas de passer des données corrigées (passages cumulés) au données converties (usages réels cumulés ou usagers uniques).

En effet, il conviendrait pour cela de mesurer sur chaque compteur (à défaut un panel de compteurs choisi efficacement) plusieurs marges d'erreur :

- La marge d'erreur « déplacement » qui convertie les passages en usages par la correction du taux d'aller-retours. Cette marge d'erreur peut être significative notamment pour les écompteurs à proximité des centres-bourgs (ex : compteur d'Armes avec 51% passage « in » et 49 % passage « out » en 2018). La mesure de ce taux de conversion pourrait s'effectuer par des journées d'observation terrain (notamment les dimanches et samedi) ou par des enquêtes aux parkings des sites de départ.
- La marge d'erreur du « double -comptage » : au regard du poids de chaque compteur dans l'usage réel de la véloroute. En effet, il est possible que certains compteurs soient fréquentés en lien avec d'autres compteurs (ex : Guetin + Plagny + Sermoise et donc 1 usage réel a un poids de 3 => risque de surestimation de fréquentation) alors que d'autres compteurs peuvent être fréquentés en « autonomie » de façon indépendante sans lien avec les autres compteurs (ex: Luthenay) et donc 1 usage réel a un poids de 1 => risque de sous-estimation. Il est ainsi important de réaliser une correction des double-comptes issus des passages mesurés.
- La marge d'erreur des usages « hors compteur » permettant de connaître le taux d'usage de la véloroute qui s'effectue en dehors des zones de comptage.

A partir de ces 3 données de conversion, il est ensuite possible de venir consolider des données locales et globales de fréquentation des véloroutes indépendamment et entre elles.

Un passage des données corrigées aux données converties et consolidées qui ne pourrait s'effectuer que par la mise en place de protocole d'observation in situ.