

## REHABILITATION - AMENAGEMENT DU PONT SUR LA VIEILLE LOIRE A DECIZE



### Etudes préalables Analyse prospective

Référence					
ENTITE	PHASE	THEME	TYPE	NUM	IND
LSO	EP1	GEN	NTE	0124	B



Fiche de révision					
Indice	Date	Sommaire des modifications	Rédaction	Vérification	Approbation
A	Juillet 2020	1 <sup>ère</sup> diffusion	J. MARGOT E. AGUIAR	M. GONDRAN	R. BOURGUET
B	05/10/2020	Intégration des remarques MOa	J. MARGOT E. AGUIAR	M. GONDRAN	R. BOURGUET

Suivi des modifications																			
Page	Révisions				Page	Révisions				Page	Révisions				Page	Révisions			
	A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C	D		A	B	C	D
1	X				16	X				31					46				
2	X				17	X				32					47				
3	X				18	X				33					48				
4	X				19	X				34					49				
5	X				20	X	X			35					50				
6	X				21	X				36					51				
7	X	X			22	X				37					52				
8	X	X			23	X				38					53				
9	X	X			24	X				39					54				
10	X				25	X				40					55				
11	X				26	X				41					56				
12	X				27	X				42					57				
13	X				28					43					58				
14	X				29					44					59				
15	X				30					45					60				



## SOMMAIRE

---

<b>1 INTRODUCTION</b>	<b>4</b>
<b>2 EVOLUTIONS PROBABLES EN L'ABSENCE DE MODIFICATION GEOMETRIQUE DE L'OUVRAGE</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Evolution du trafic et capacité du pont</b>	<b>4</b>
<b>2.2 Sécurité routière</b>	<b>8</b>
<b>3 RECENSEMENT DES BESOINS EXPRIMES PAR LES ACTEURS LOCAUX</b>	<b>9</b>
<b>3.1 Enquête micro-trottoir</b>	<b>9</b>
<b>3.2 Enquête en ligne</b>	<b>17</b>
<b>3.3 Synthèse des entretiens de concertation</b>	<b>24</b>
<b>4 ANNEXES</b>	<b>26</b>
<b>ANNEXE 1 : COMPTES RENDUS D'ENTRETIENS DE CONCERTATION</b>	<b>27</b>

## 1 INTRODUCTION

Cette analyse a pour objectifs de :

- Procéder à une description des évolutions probables en l'absence de modification géométrique de l'ouvrage pour le pont et son environnement.
- Recenser les besoins exprimés par les acteurs lors de la concertation.

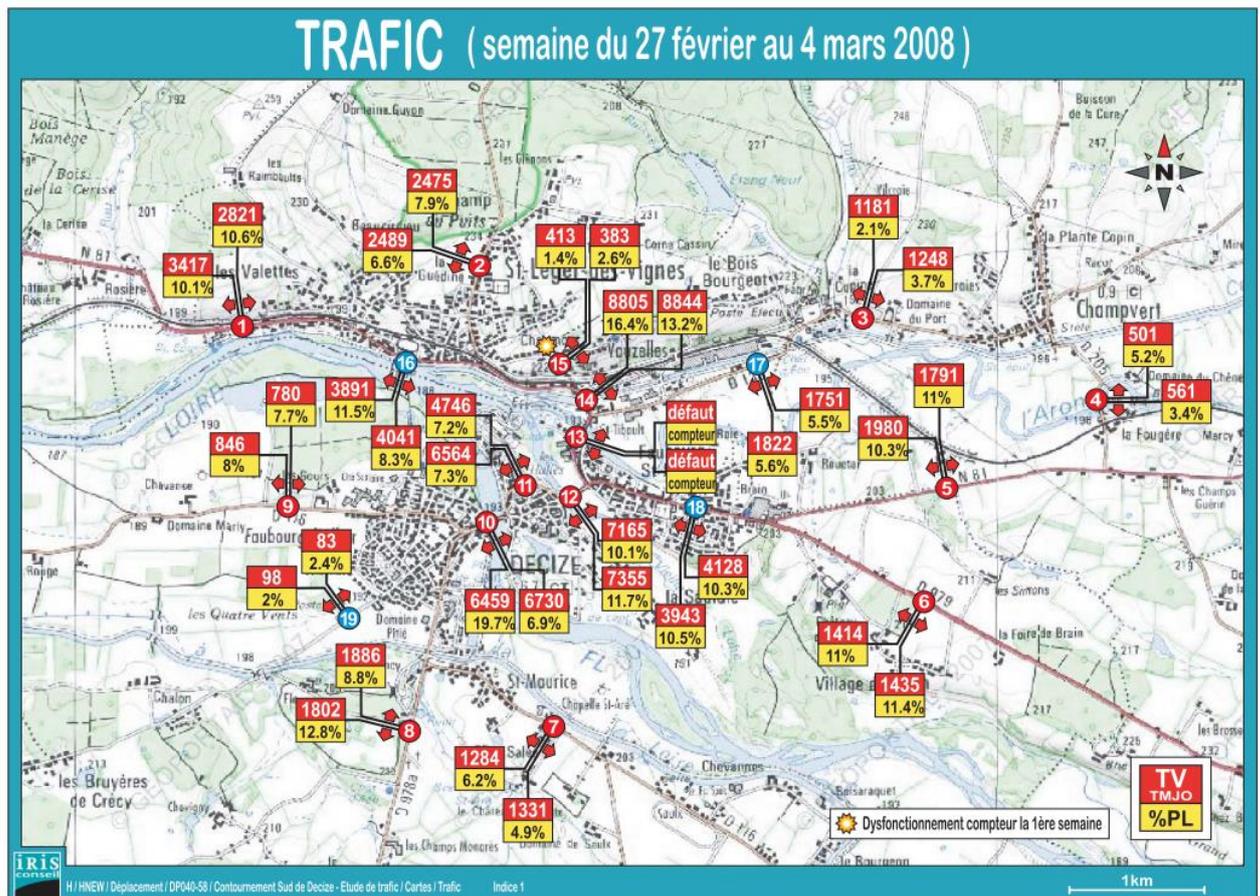
## 2 EVOLUTIONS PROBABLES EN L'ABSENCE DE MODIFICATION GEOMETRIQUE DE L'OUVRAGE

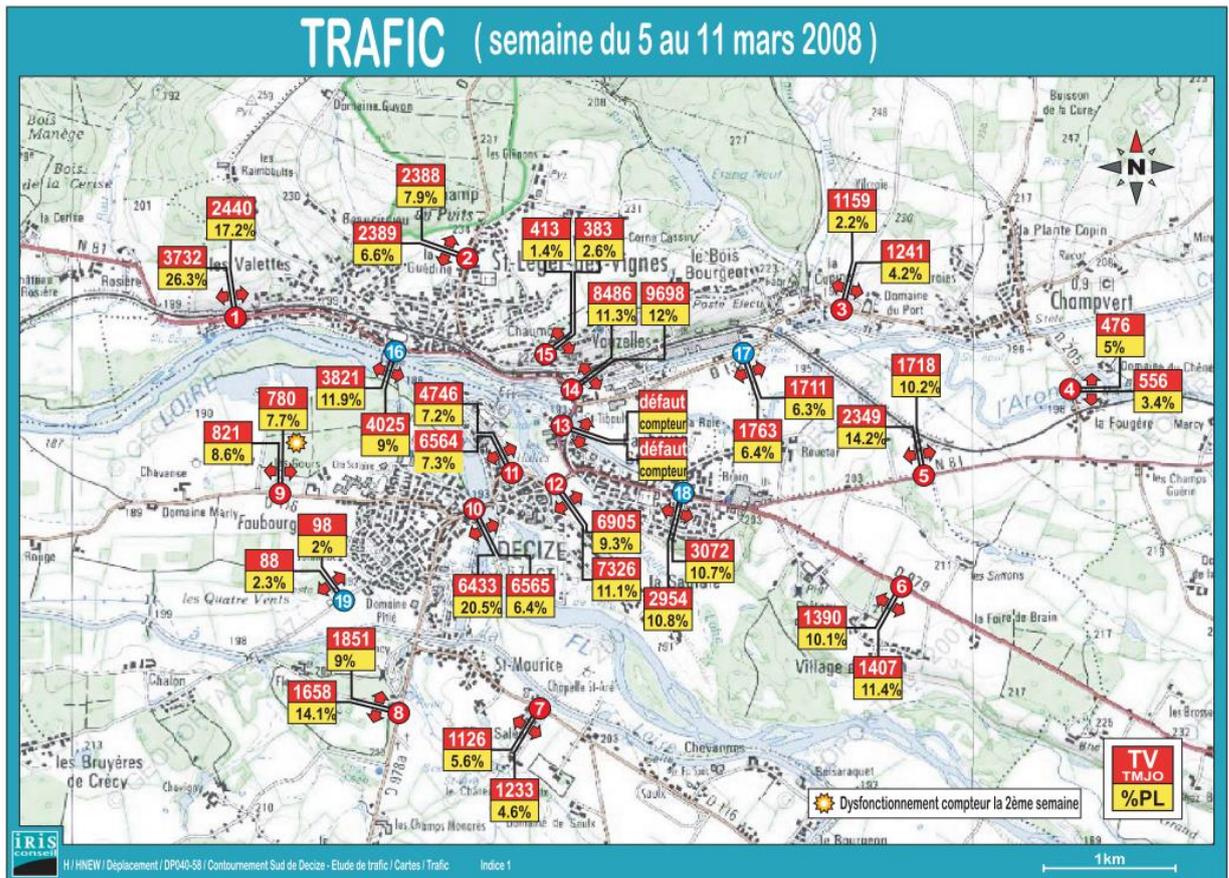
### 2.1 EVOLUTION DU TRAFIC ET CAPACITE DU PONT

#### 2.1.1 EVOLUTION DU TRAFIC

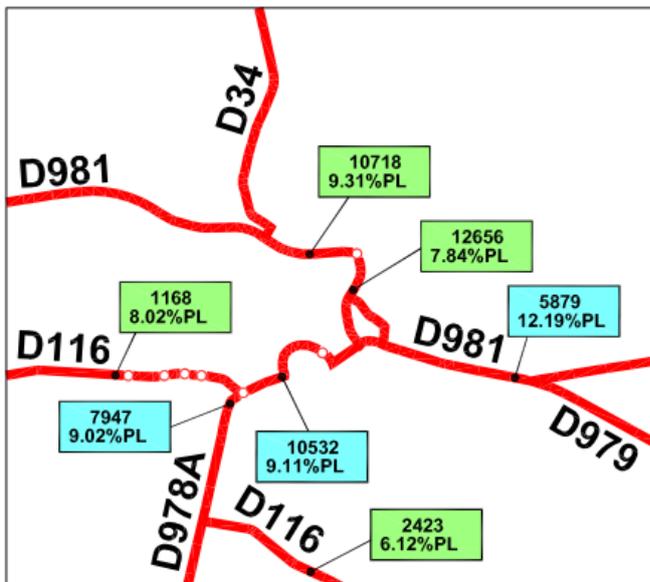
##### 2.1.1.1 EVOLUTION CONSTATEE

Nous calculons l'évolution du trafic entre 2008 et 2018. Les données 2008 sont issues de l'étude trafic du contournement par le Sud de l'agglomération de Decize et Saint Léger des Vignes menée par le Conseil Général de la Nièvre. Les données sont issues de comptages effectués par semaine.





En 2008, le trafic était de 14 375véh/j dans les 2 sens.



TRAFIC ROUTIER 2018

On constate une baisse générale des trafics entre 2008 et 2018, et notamment :

- – 36% sur le pont de la vieille Loire (point 12)
- – 19% sur la RD981 Est (point 18)
- – 38% sur la RD116 Ouest (point 9)
- – 41% sur la D981 (point 14)

### 2.1.1.2 HYPOTHESE DE CROISSANCE

L'évolution générale des trafics est directement liée à l'évolution démographique.

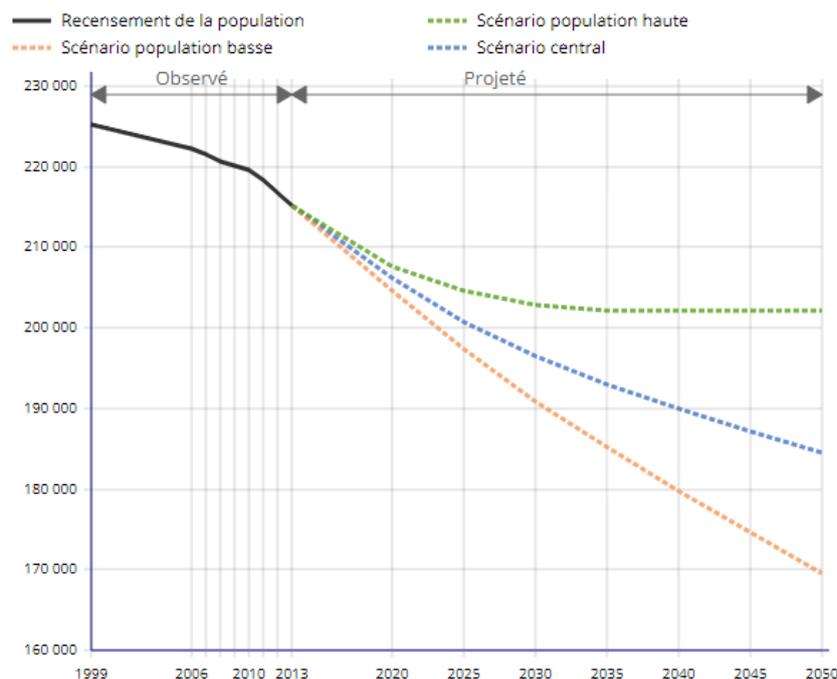
L'analyse démographique est conduite sur le périmètre de la Communauté de Commune du Sud Nivernais, bassin de vie dans lequel s'inscrit la commune de Decize.

Evolution démographique	2007	2012	2017
<b>Population CCSN</b>	22 509	22 153	21 068
<b>Evolution</b>		-1,6%	-4,9%
<b>Evolution Moyenne annuelle</b>	<b>-0,6%</b>		

*Données INSEE*

L'évolution de la population a tendance à diminuer tous les ans de -0,6%, ce qui est légèrement plus marqué que la moyenne départementale définie par l'INSEE (-0,4%).

Les scénarios de l'INSEE d'évolution de la population dans la Nièvre à l'horizon 2050 prévoient dans tous les cas une population en baisse (voir graphique).



### 2.1.1.3 TRAFICS INDUITS PAR L'EVOLUTION DU PARC DE LOGEMENT

En 2015 (données INSEE), la CCSN comptait un parc de 12 619 logements.

Le SCOT ne fixe pas d'objectif de création de nouveaux logements : « *Le parc de logement du SCOT du Grand Nevers est suffisant pour faire face aux évolutions retenues dans son scénario démographique. Il ne fixe par conséquent aucun objectif de nouveau logement au sens de logements supplémentaires à son parc constaté au moment de son approbation.* »

Néanmoins, le SCOT fixe un maintien du parc actuel de logements : « *Le SCOT fixe comme objectif la reconstruction d'un nouveau logement par logement détruit afin de conserver un parc identique, en nombre, aux échéances fixées dans son scénario démographique.* »

**Nous ne considérons pas de trafic induit par l'évolution du parc de logements.**

### 2.1.1.4 TRAFICS INDUITS PAR L'EVOLUTION ECONOMIQUE ET COMMERCIALE A DECIZE

La zone de la gare de Decize est définie au SCOT comme un zone d'implantation périphérique. Ces zones ont vocation à accueillir de nouveaux commerces via la requalification de friches commerciales existantes par exemple. Le SCOT ne précise pas le nombre de commerces à venir ni l'horizon.



Le PLU définit la ZONE UE à vocation d'activités économiques. Elle se situe au Nord entre la gare et l'usine ANVIS et à l'Est, au Four à Chaux.

**Nous prenons l'hypothèse que l'implantation d'activité générera du trafic VL mais ce trafic est négligeable dans l'estimation de l'évolution du trafic de Decize.**

#### Trafic PL

Le trafic PL est essentiellement lié aux activités industrielles et commerciales. Les perspectives de développement de nouvelles activités ne semblent pas importantes sur la commune et aux environs, d'après le SCOT.

Les zones d'activités identifiées au SCOT pourront attirer certaines entreprises mais dans la plupart des cas pour les zones communales, ces entreprises sont déjà présentes sur la commune et se relocalisent pour un agrandissement ou une modernisation des locaux.

Certaines activités existantes qui ne sont pas directement implantées sur le territoire engendrent du trafic PL au niveau du pont (industrie de bois par exemple). Nous considérons que ces entreprises continueront à générer du trafic PL, égal à celui d'aujourd'hui.

Les perspectives de développement de l'activité sont en partie liées aux perspectives de développement de la population, pour les activités résidentielles notamment.

**Nous pouvons raisonnablement prévoir une stagnation du trafic PL en parallèle de celle des VL.**

### 2.1.1.5 SYNTHÈSE DE L'ÉVOLUTION DE TRAFIC

Au vu des éléments suivants :

- La diminution de la démographie pour les années à venir
- Pas d'objectif d'agrandissement du parc de logements
- Implantation de nouvelles activités limitées

**On peut considérer que le niveau de trafic futur (horizon 2030) est le même que celui actuel.**

## 2.2 SECURITE ROUTIERE

Les problèmes actuels observés sur le terrain et exprimés par les acteurs du territoire sont les suivants :

- **Rayon de giration trop court pour les poids lourds**
  - Conséquences : conflit entre les PL et les autres usagers : voitures arrivant du pont dans l'autre sens, les piétons sur le trottoir, les vélos sur la chaussée. Ces derniers ne sont pas forcément vus du PL → Risques d'accident grave voire mortel.
- **Chaussée étroite ne permettant à 2 PL de se croiser**
  - Conséquences : Ralentissement voire arrêt des PL donc de la circulation, un des PL se voit obliger de monter sur le trottoir → conflits avec les piétons et risque d'accident grave voire mortel.
- **Trottoirs étroits et non sécurisés** vis-à-vis de la chaussée
- **Pas d'aménagement dédié aux vélos** → les vélos circulent sur la chaussée et certains véhicules n'ont pas un comportement adéquat (distance de sécurité non respectée, dépassement dangereux). Certains cyclistes préfèrent circuler sur les trottoirs quitte à être en conflit avec un piéton.

En l'absence de modification géométrique de l'ouvrage, ces risques resteront donc très présents.

Dans cette configuration, le risque d'accident pour les piétons et les cyclistes augmentera mécaniquement au fur et à mesure que ces modes de déplacement se développeront, ce qui est en contradiction avec les politiques nationales d'encouragement des modes doux, jusqu'à atteindre un nombre suffisant pour observer le phénomène de « sécurité par le nombre ».

C'est d'autant plus à craindre pour les cyclotouristes empruntant l'eurovélo6. En effet, en plus de l'effet lié à l'augmentation des flux, la démocratisation progressive du cyclotourisme amènera à Decize de nouveaux publics potentiellement moins habitués que les cyclotouristes d'aujourd'hui, et augmentera le nombre de vélos volumineux sur le pont (vélos avec sacoches, avec remorques, tandems...).



## 3 RECENSEMENT DES BESOINS EXPRIMÉS PAR LES ACTEURS LOCAUX

### 3.1 ENQUÊTE MICRO-TROTTOIR

Le micro-trottoir correspond à une enquête d'opinion réalisée le plus souvent dans la rue afin d'interroger un public déterminé, centre d'intérêt d'une étude. Dans le cadre du projet de réhabilitation et d'aménagement du pont sur la Vieille Loire, les usagers du pont et les commerçants ont été le public choisi dans la réalisation de ce sondage d'opinion. Le projet et sa logistique des travaux vont possiblement perturber les déplacements dans Decize et, par conséquent, les activités de ces deux groupes.

Les objectifs de cette enquête sont :

- Connaître le profil des déplacements ;
- Identifier les contraintes actuelles à prendre en considération dans la mise en œuvre des travaux ;
- Connaître l'avis de ces deux publics sur l'aménagement futur du pont.

Afin de réaliser ce sondage, deux questionnaires ont été réalisés : un à destination des usagers du pont et l'autre adressé aux commerçants du centre-ville.

Ces enquêtes ont été réalisées en utilisant le logiciel « Kizéo » sur téléphone portable.

#### 3.1.1 MICRO-TROTTOIR AVEC LES USAGERS DU PONT

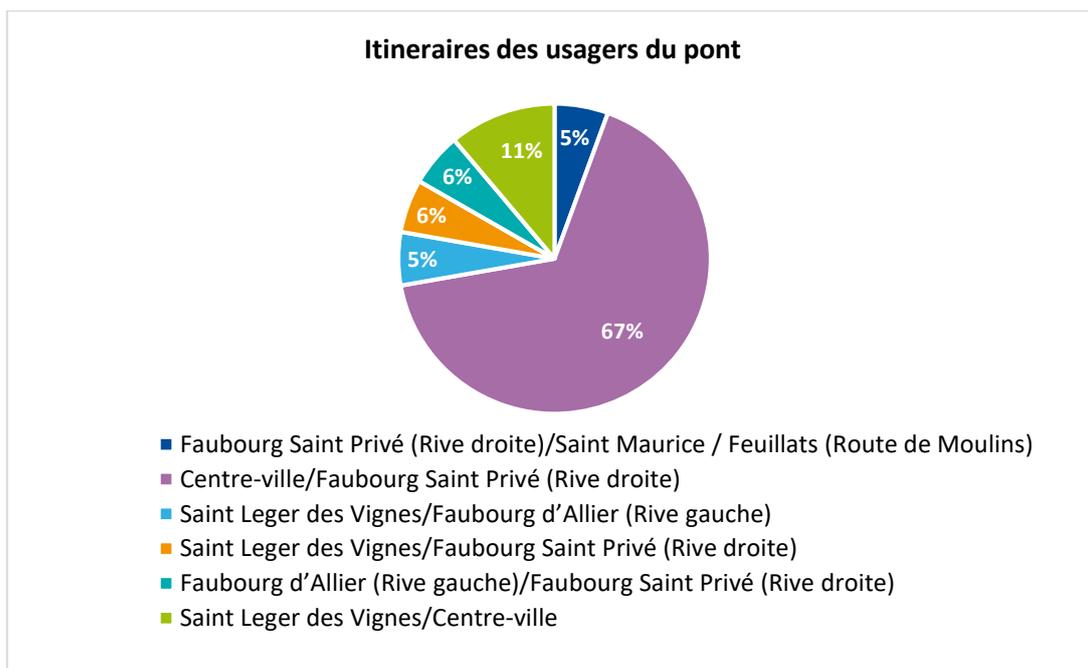
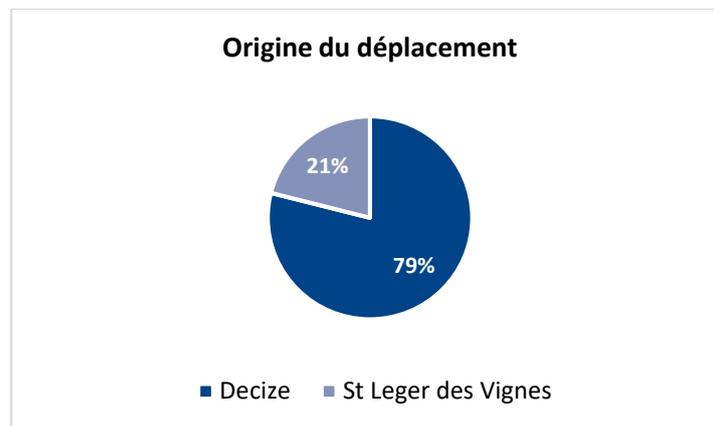
L'enquête a été réalisée le Mardi 23 juin aux horaires suivants : 7h45-12h et 14h-18h. Deux enquêteurs identifiés par un gilet orange étaient placés aux extrémités du pont, chacun sur un trottoir de sorte à ne pas aborder 2 fois les mêmes personnes.

D'après le comptage qui a été réalisé le même jour, 320 traversées piétonnes du pont ont été comptabilisées dans les 2 sens aux plages horaires de l'enquête micro-trottoir. D'après notre observation terrain, la grande majorité des personnes qui traversaient le pont dans 1 sens le retraversaient dans l'autre. 160 piétons pouvaient être interrogés. Nous avons pu en interroger 12% (19 personnes). Cela s'explique par :

- un taux de refus qu'on estime à 50%. Les motifs de refus sont : manque de temps, réponse déjà apportée via le questionnaire en ligne ou désintérêt. Les cyclistes n'ont pas été interrogés vu la difficulté de les faire s'arrêter et du manque d'espace pour qu'ils stationnent en sécurité pendant l'interview.
- Des piétons qui ne sont pas interceptés car ils passent aux moments où les enquêteurs interviewent déjà des personnes.

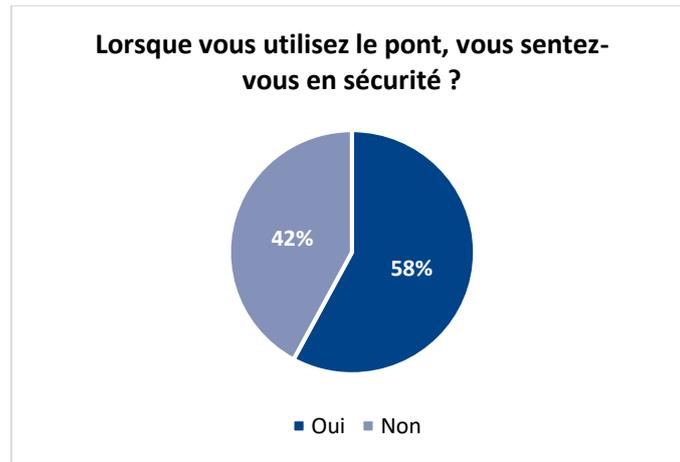
### 3.1.1.1 RESULTATS

La majorité des usagers interrogés habitent à Decize. Plus d'un quart des passants ont leur domicile à Saint-Léger-des-Vignes, commune voisine de Decize à 1km de distance du pont. Cette information indique que les habitants de Saint-Léger-des-Vignes réalisent des déplacements vers Decize, commune avec beaucoup d'équipements et de services. Le graphique « Itinéraires des usagers du pont » confirme que les usagers se dirigent principalement vers les lieux de services et de commerces puisque 78% des trajets sont réalisés depuis ou en direction du centre-ville de Decize.

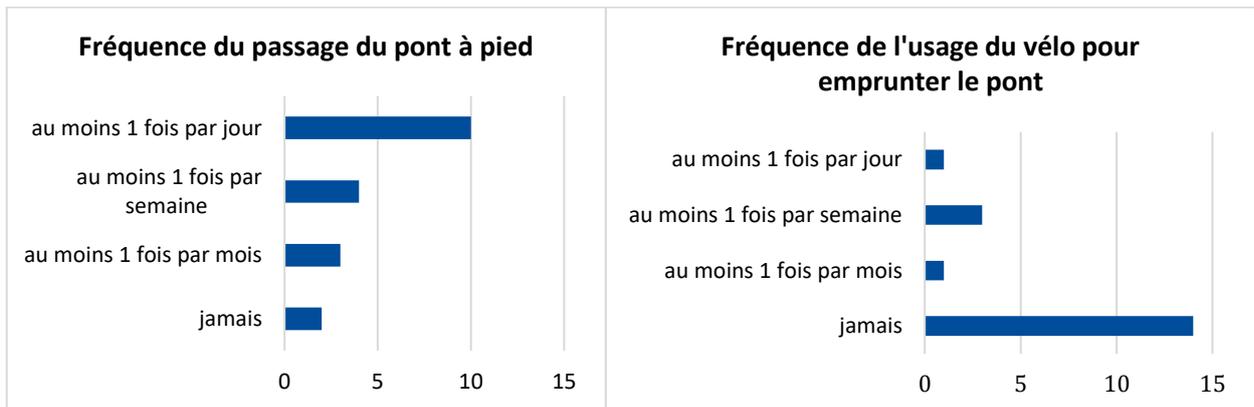


En ce qui concerne les catégories socioprofessionnelles, 58% des usagers interrogés sont retraités et réalisent des déplacements avec le motif « courses » ou « loisirs ». De plus, parmi les passants, il a été observé que beaucoup d'élèves du collège ou du lycée empruntent le pont à pied ou à vélo. Un quart des interrogés réalisent des déplacements motif travail et justifient leur mode de déplacement à pied par la facilité d'accès.

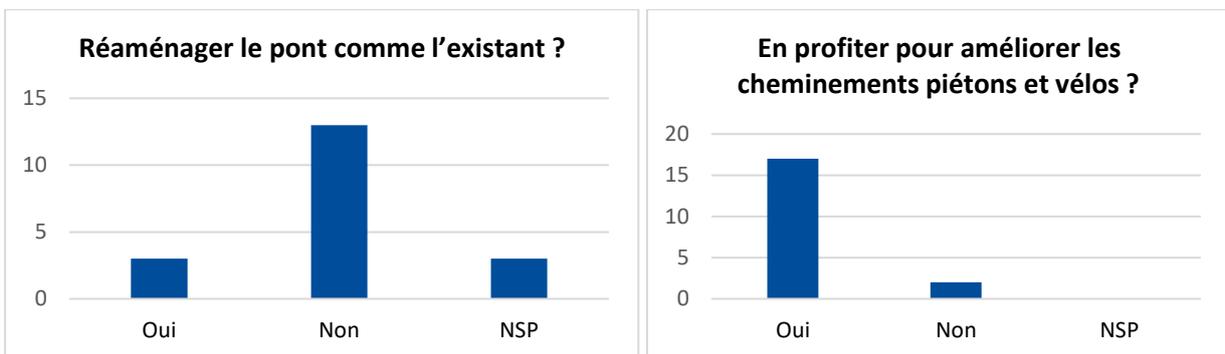
58% des interrogés déclarent se sentir en sécurité lors de la traversée du pont à pied. Une comparaison avec le résultat du questionnaire en ligne serait pertinente afin de généraliser le sentiment de sécurité lors de la traversée du pont – voir paragraphe 3.2.1.

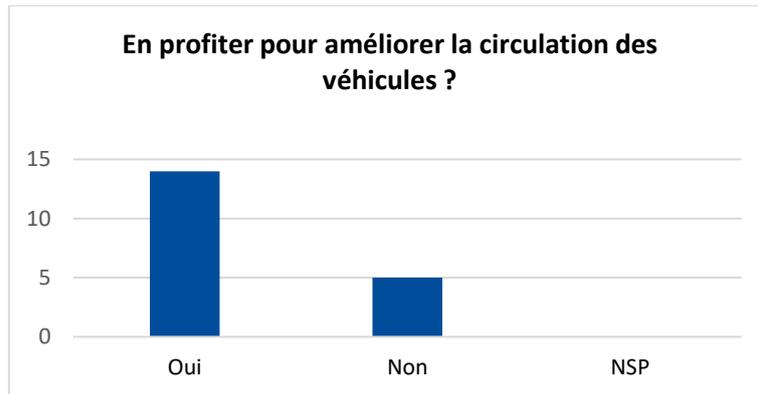


Sur la fréquence du passage sur le pont, la plupart des personnes interrogées affirment emprunter le pont à pied au moins une fois par jour. Les résultats montrent que les interrogés n'empruntent pas souvent le pont à vélo. Cela peut être expliqué par l'absence d'aménagements destinés aux vélos sur le pont.

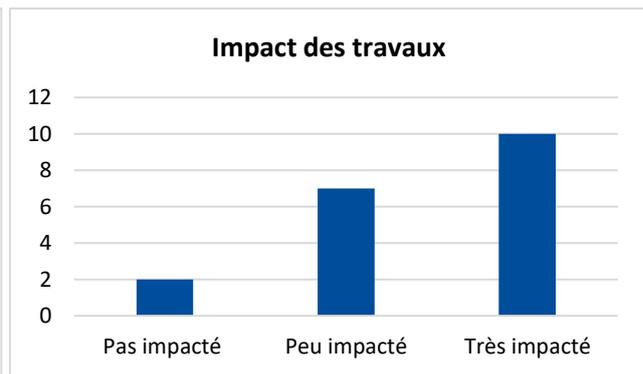
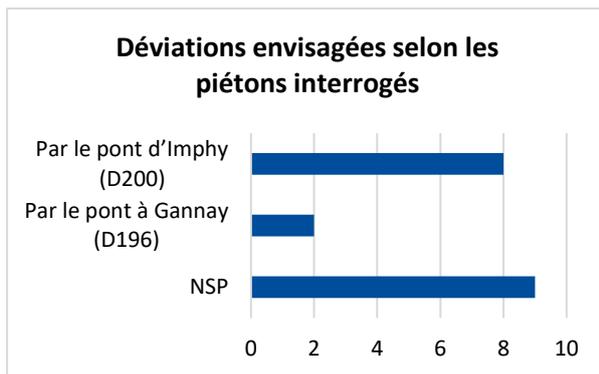


Au sujet de l'état futur de l'ouvrage, les interrogés déclarent ne pas être d'accord pour un réaménagement à l'identique du pont. Ils affirment que ce projet est l'occasion pour améliorer les cheminements pour les modes doux et la circulation des véhicules.

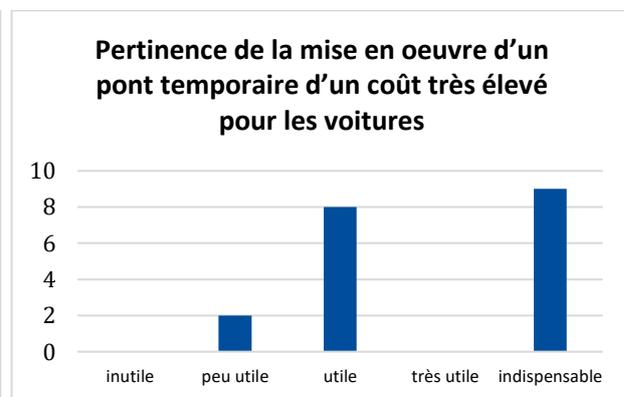
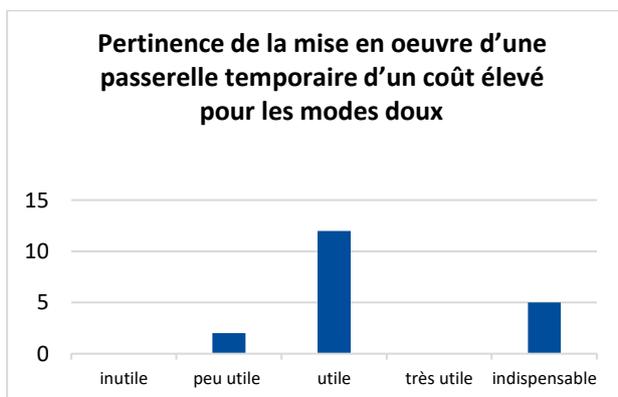




Sur l'impact des travaux, près de 90% des personnes interrogées se sentent impactées par la fermeture temporaire du pont, et plus de 50% se sentent très impactées. Entre les deux déviations, par Gannay et par Imphy, les interviewés ont déclaré que la déviation qui serait la plus envisageable est celle par le pont d'Imphy. Cependant, la majorité d'entre eux dit ne pas savoir répondre à cette question, vu que leur principal mode de déplacement est la marche à pied.



Par rapport aux infrastructures temporaires, la construction d'une passerelle pour les modes doux est considérée comme utile par près de 90% des usagers (dont 30% qui la jugent indispensable). Mais c'est surtout la construction d'un pont temporaire pour les voitures qui paraît le plus indispensable aux yeux des usagers.

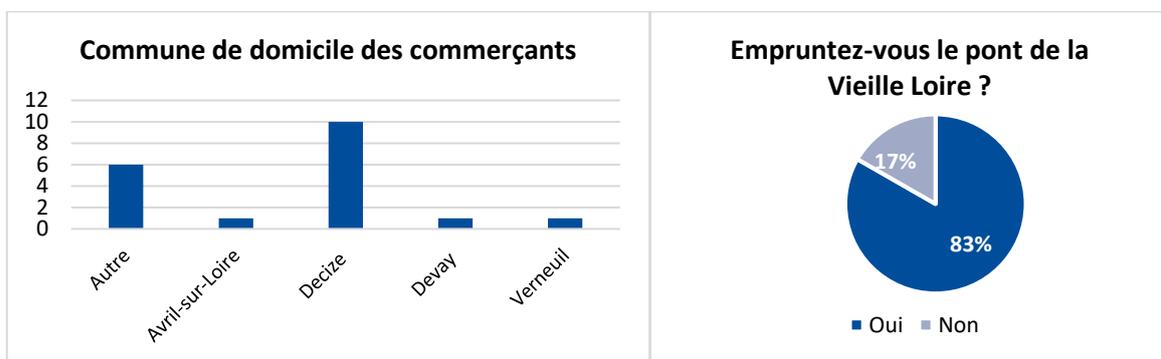


### 3.1.2 MICRO-TROTTOIR AVEC LES COMMERÇANTS

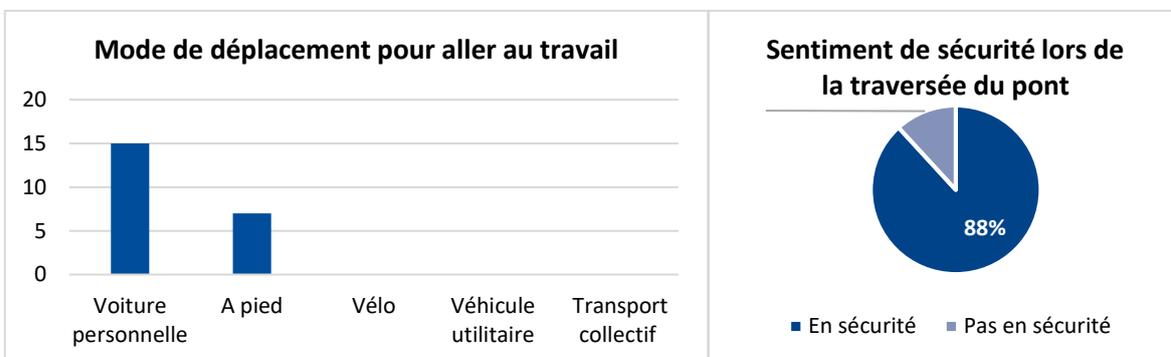
Ce sondage a également été réalisé le Mardi 23 Juin 2020, durant les plages horaires d'ouverture des commerces. Tous les commerçants interrogés ont accepté de répondre au questionnaire sauf lorsque l'affluence de la clientèle était trop importante (le cas de la Boucherie Centrale, Lucienne Concept Store et le magasin de chaussures). La majorité des commerçants étaient au courant du projet et certains ont déjà assisté à des réunions d'information. Une affiche a été déposée dans chaque commerce pour inviter la clientèle à répondre au questionnaire en ligne.

#### 3.1.2.1 RESULTATS

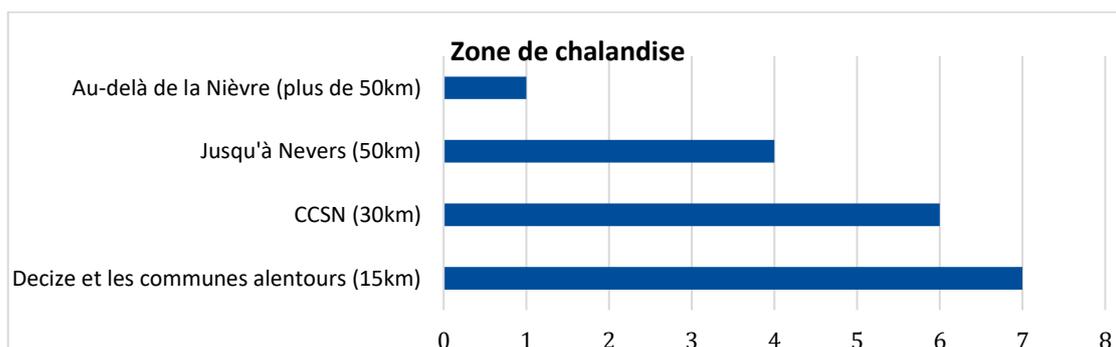
Sur les 19 commerçants interrogés, 10 habitent à Decize (dont plus d'un quart vivent à l'adresse de leur commerce). 3 habitent dans d'autres communes de la CCSN et 6 habitent au-delà. 83% des commerçants affirment emprunter le pont de la Vieille Loire.



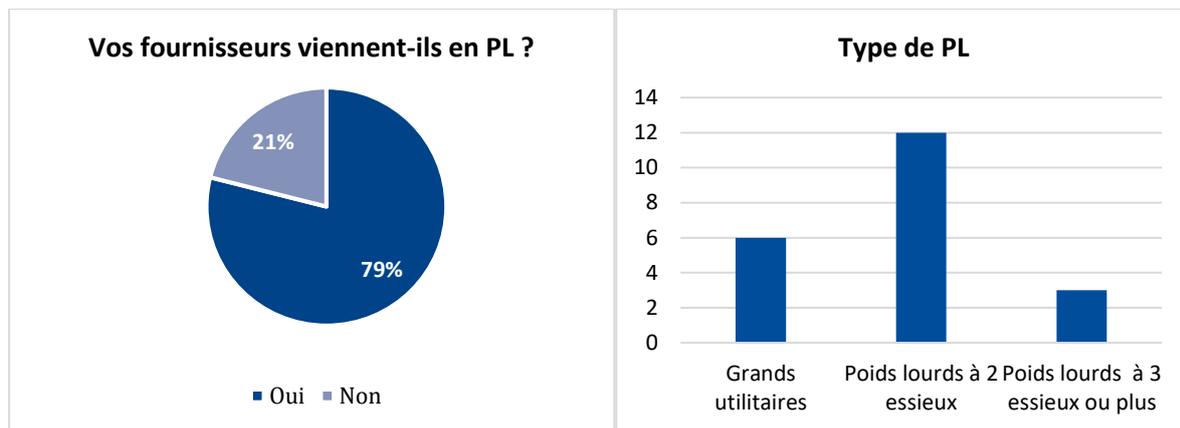
Le mode de déplacement le plus utilisé pour aller au travail est la voiture. Cette réponse a une influence sur la question du sentiment de sécurité puisque 88% des commerçants interrogés affirment se sentir en sécurité lors du passage sur le pont.



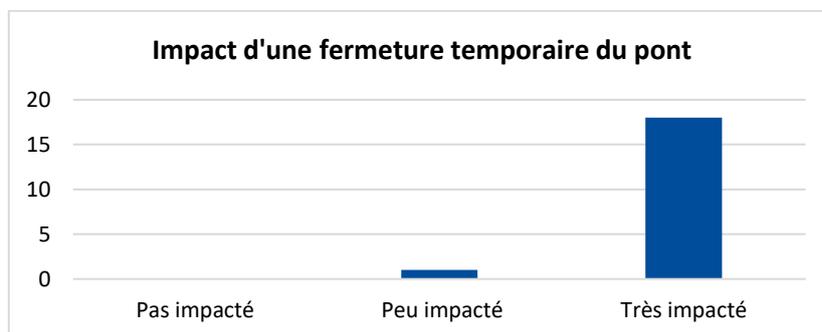
Sur la zone de chalandise, donnée importante pour permettre de connaître l'amplitude des déplacements réalisés par les clients, 63% des commerçants affirment avoir des clients qui viennent au-delà des alentours de Decize.



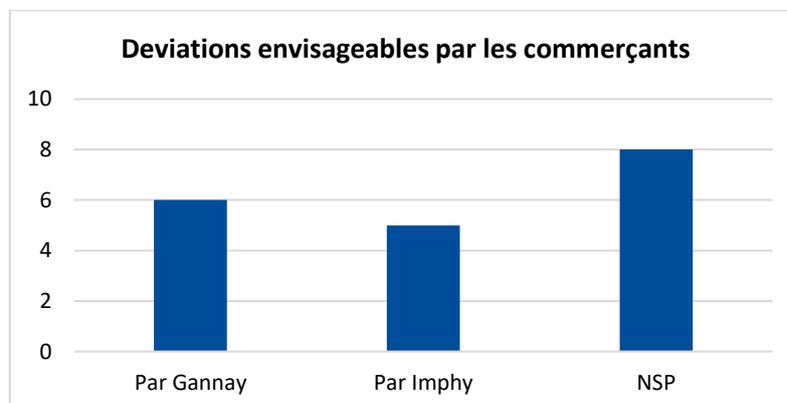
Environ 80% des commerçants affirment que leurs fournisseurs réalisent la livraison en poids lourds (poids lourds à 2 essieux voir plus). Cette information montre qu'un certain nombre de poids lourds doivent accéder au centre-ville et notamment tôt le matin.



95% des commerçants se déclarent très impactés par une éventuelle fermeture du pont. La proximité du pont au centre-ville et surtout l'importance de cet axe d'accès explique l'impact sur les activités commerciales.



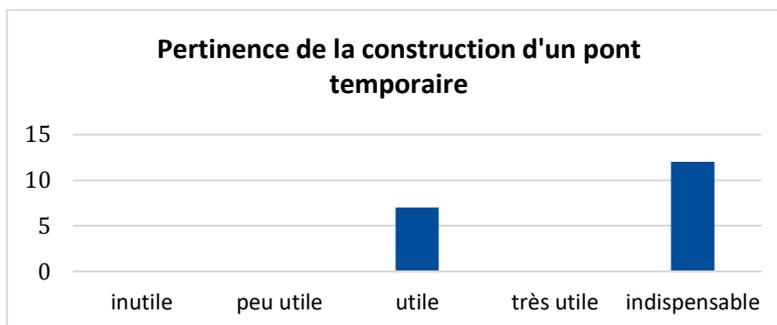
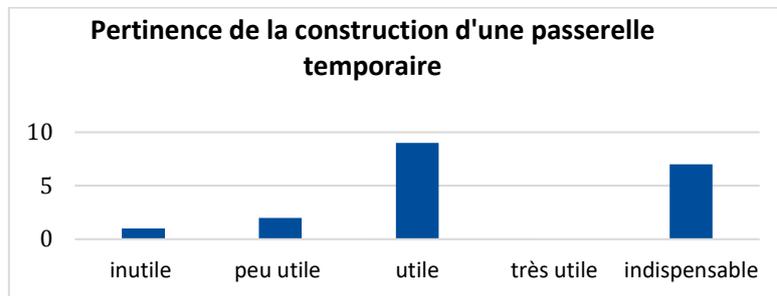
Au sujet des déviations 42% des commerçants interrogés ne savent pas répondre et certains déclarent ne pas connaître les déviations. Certains commerçants pensent que les déviations dépendent du point d'origine des déplacements et donc pour eux les deux déviations pourraient être envisageables.



En ce qui concerne les structures provisoires, 84% des commerçants déclarent que la construction d'une passerelle provisoire destinée aux modes doux peut être utile voire indispensable. Quelques-uns pensent tout de même que cela est peu utile voire inutile (16 % des commerçants interrogés).



Quant à la construction d'un pont temporaire, tous les interrogés ont affirmés qu'elle est utile ou indispensable. Cela est expliqué par le fait que le pont de la vieille Loire est l'axe permettant l'accès aux commerces et la majorité de la clientèle accède en voiture au centre-ville de Decize.





### 3.1.3 SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE MICRO-TTROTTOIR

- Les piétons interrogés sur le pont sont principalement des habitués qui l'empruntent quotidiennement.
- Seuls 58% des piétons interrogés déclarent se sentir en sécurité lors de la traversée du pont à pied. En comparaison, le sentiment de sécurité est bien supérieur (88%) auprès des commerçants interrogés, qui se déplacent principalement en voiture.
- Sur l'état futur du pont, plus de 60% des piétons interrogés pensent que le pont doit être réaménagé et que le projet est une opportunité pour améliorer les cheminements destinés aux modes doux et la circulation des véhicules.
- Presque tous les piétons interrogés considèrent être impactés dans le cas d'une fermeture temporaire du pont, et les commerçants se disent presque tous très impactés.
- Ces deux publics considèrent la construction d'une passerelle temporaire modes doux comme utile et la construction d'un pont temporaire comme indispensable.
- A noter que la plupart des livraisons des commerces se font avec des poids lourds.

## 3.2 ENQUETE EN LIGNE

Un questionnaire en ligne a été diffusé sur les sites internet du département la Nièvre, de la CCSN et de la commune de Decize et via les réseaux sociaux.

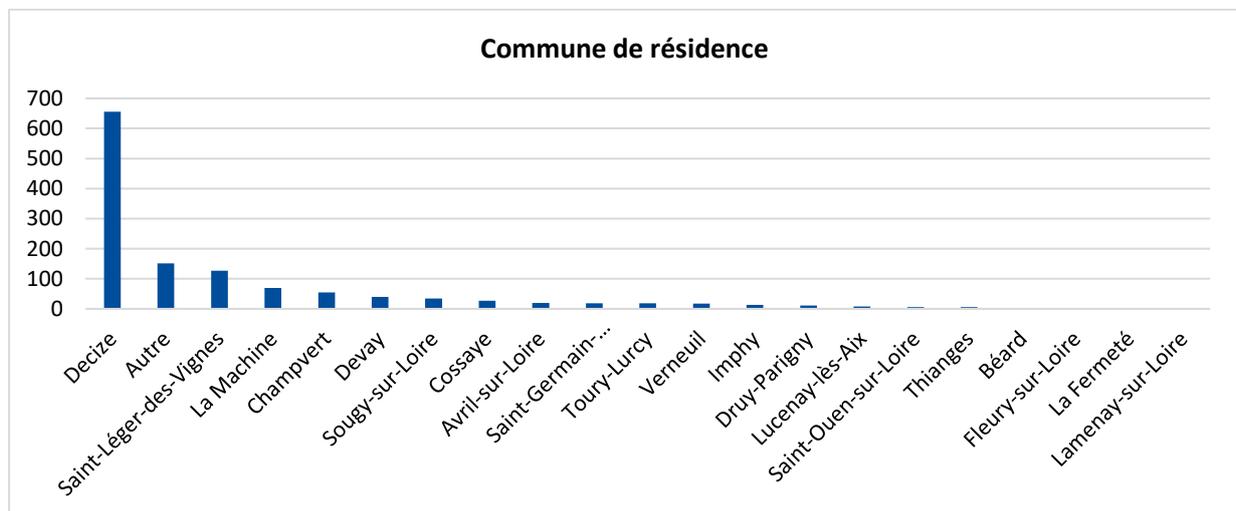
Le questionnaire en ligne était disponible du 22 Juin au 19 Juillet 2020. Sur cette période, il y a eu 1287 réponses.

### 3.2.1 PROFIL DE DEPLACEMENT

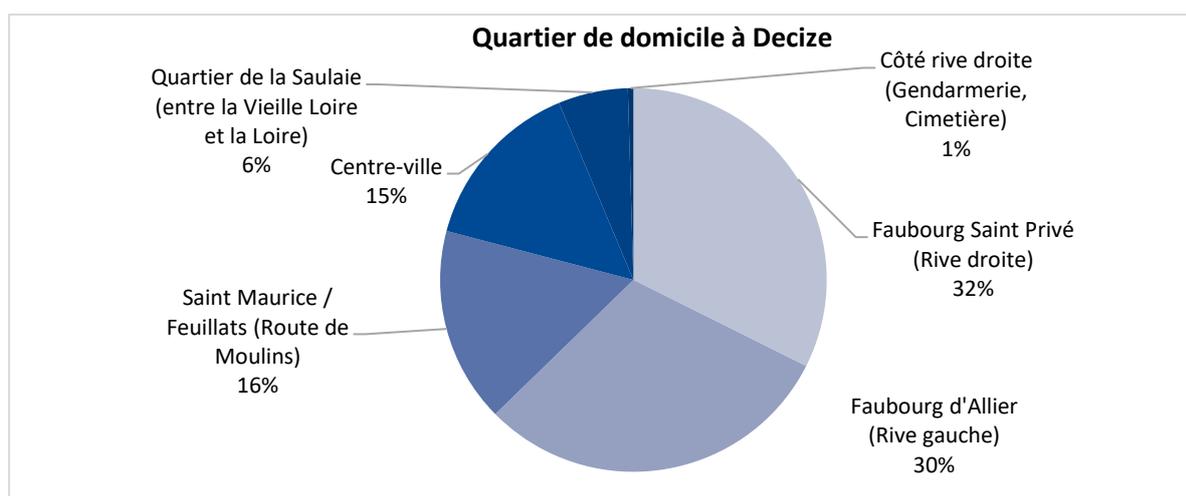
Les personnes qui ont répondu sont des habitants de :

- Decize à 51 % ;
- Saint-Léger-des-Vignes à 10% ;
- Autres communes de la CCSN à 28% ;
- Communes en dehors de la CCSN à 12%.

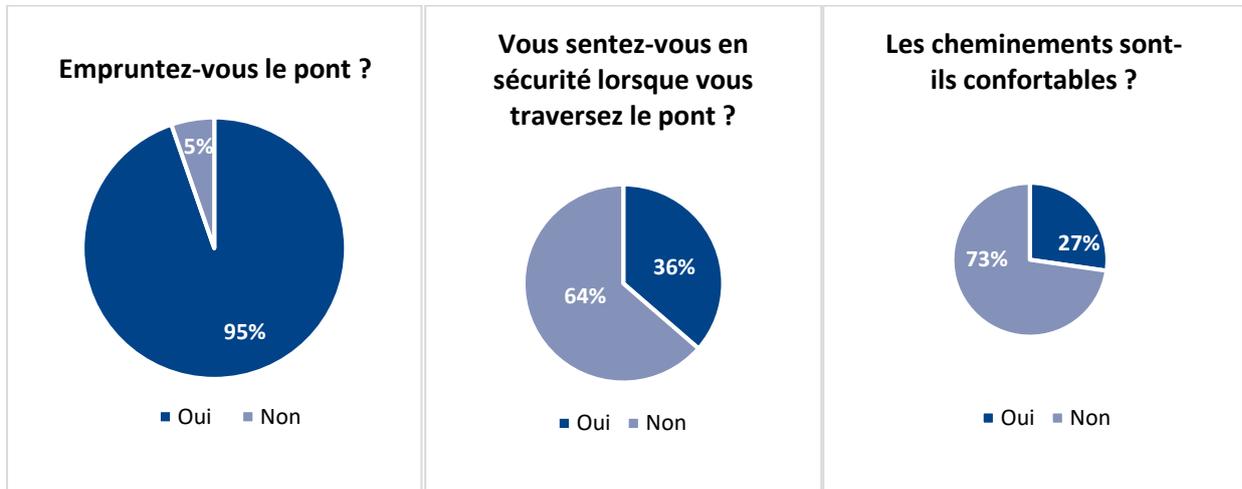
Cela indique que le pont concerne aussi bien les habitants de Decize que des personnes au-delà du territoire de la CCSN.



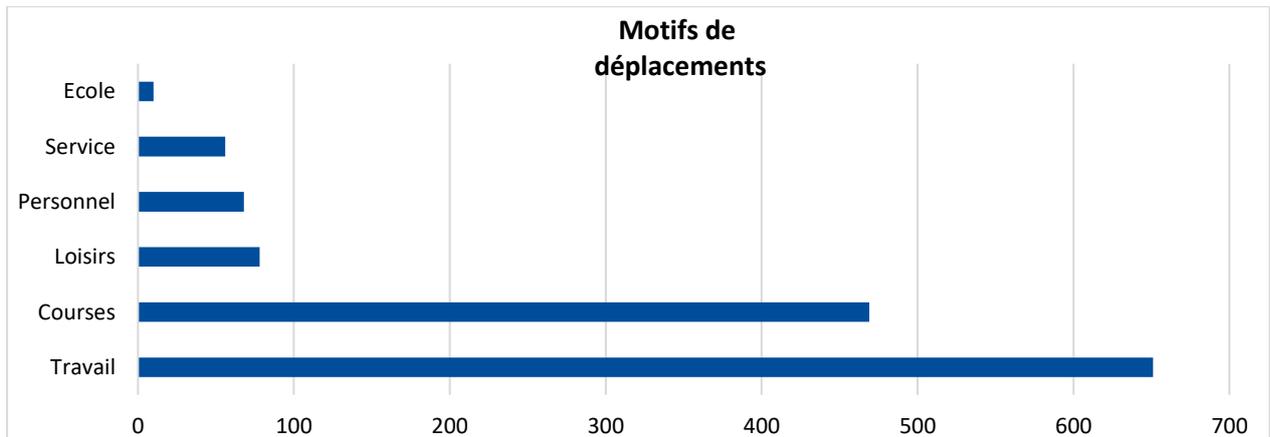
Parmi les Decizois qui ont répondu, la majorité habite dans les quartiers de Faubourg Saint Privé (32%) et de Faubourg d'Allier (30%). Ces deux quartiers sont dans la continuité du pont, il est donc fort probable que ces personnes empruntent fréquemment le pont et soient directement impactées par les futurs travaux.



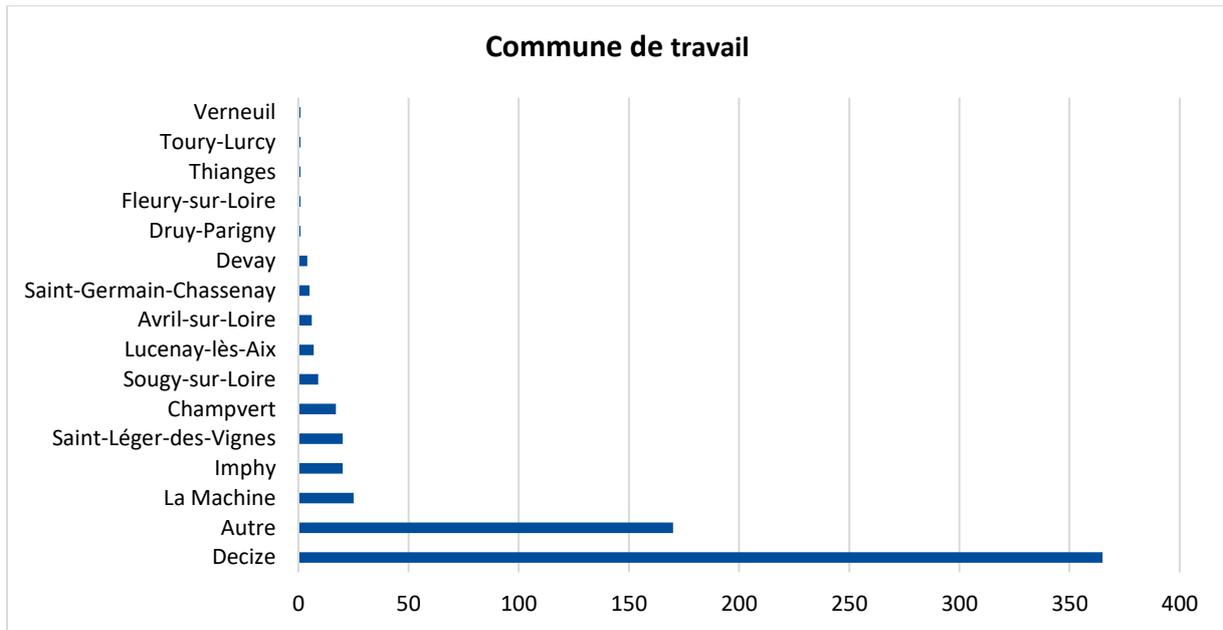
Concernant l'utilisation du pont, 95% des personnes disent emprunter le pont. Parmi elles, 73% affirment que les cheminements ne sont pas confortables et 64% ne se sentent pas en sécurité lors du passage sur le pont (même ordre de grandeur que l'enquête micro-trottoir).



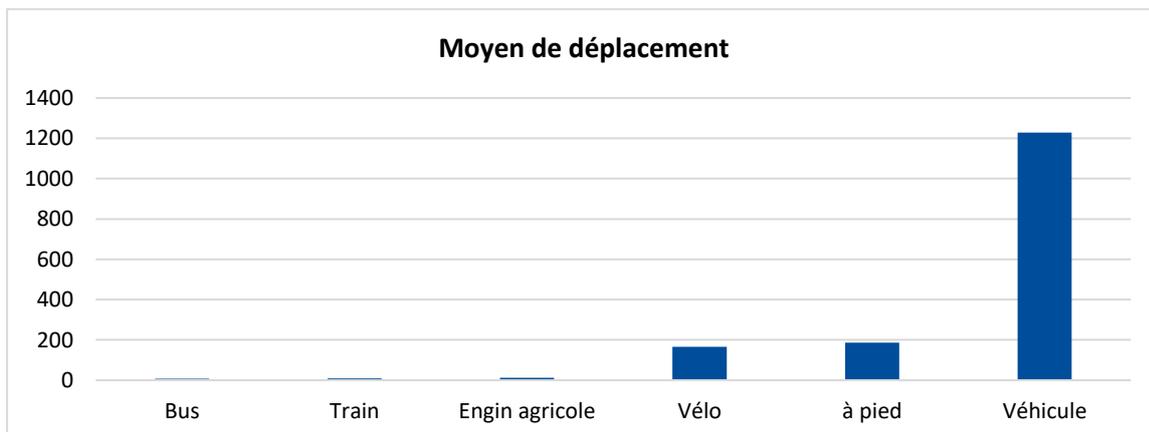
En ce qui concerne les motifs de déplacement, 51% se déplace pour le travail et 36% pour réaliser des courses. 10% des personnes ont ajouté des motifs de déplacement du type personnel (visite à la famille, par exemple) et santé (aller à l'hôpital ou à l'EHPAD, par exemple), montrant la pluralité des raisons de traversée du pont.



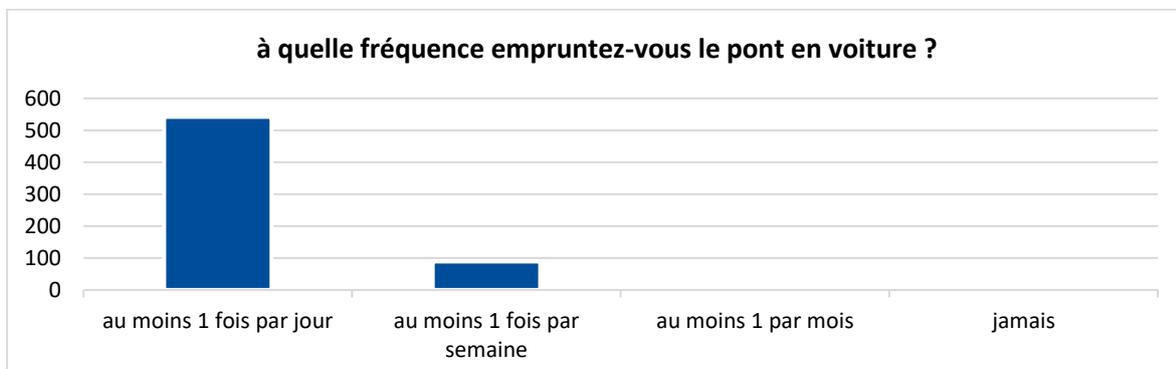
Parmi les personnes qui ont répondu se déplacer pour le travail, 56% travaillent à Decize, 26% dans les communes au-delà de la CCSN et 18% dans les autres communes de la CCSN. Parmi les autres communes de la CCSN, La Machine, Imphy et Saint-Léger-des-Vignes sont les communes les plus mentionnées comme lieu de travail.



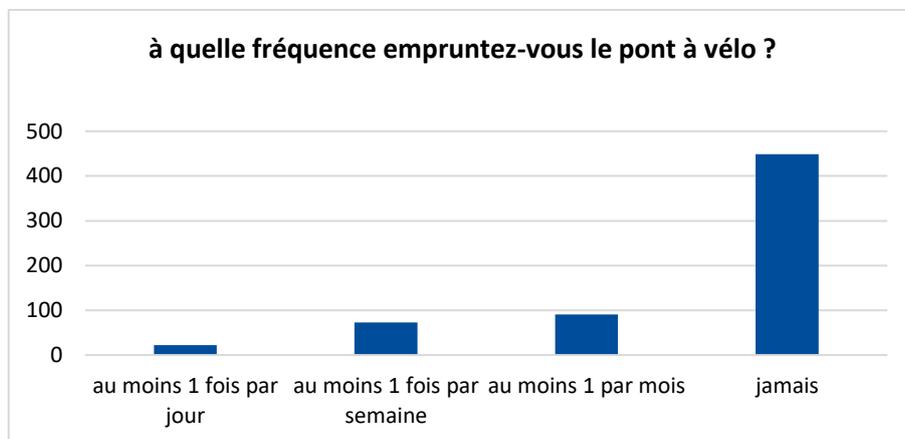
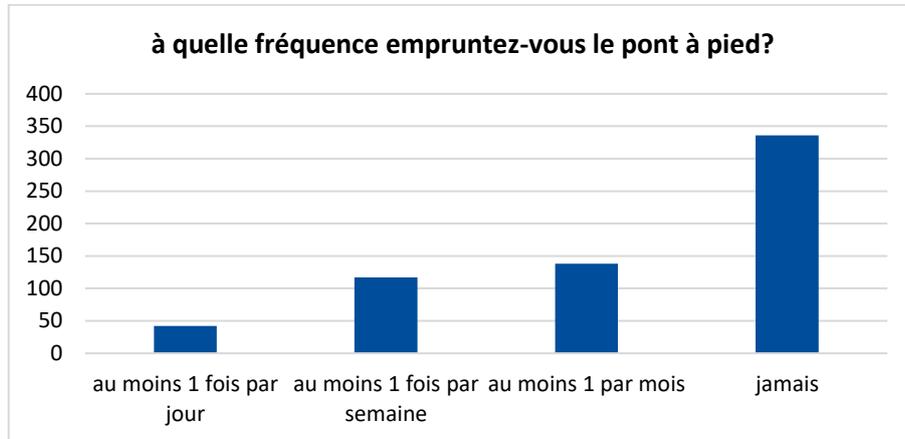
Le mode de transport le plus utilisé est la voiture concernant 95% des personnes. Les modes doux (vélo et marche à pied) sont utilisés par 27% des personnes.



La fréquence du passage sur le pont en voiture est majoritairement quotidienne montrant le pont comme un axe crucial dans le déplacement de la population.

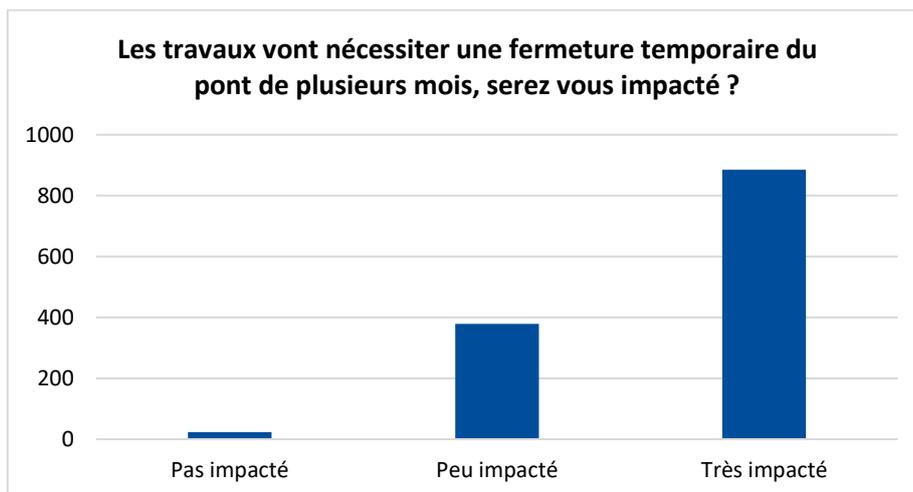


Parmi les personnes qui empruntent le pont, 47% déclarent le traverser à pied au moins 1 fois par mois (majoritairement des habitants de Decize ou de Saint-Léger-des-Vignes) et 29% à vélo.



### 3.2.2 LOGISTIQUE DES TRAVAUX ET ETAT FUTUR

Dans le cas d'une fermeture temporaire du pont, 69% des personnes affirment qu'ils seront très impactés.



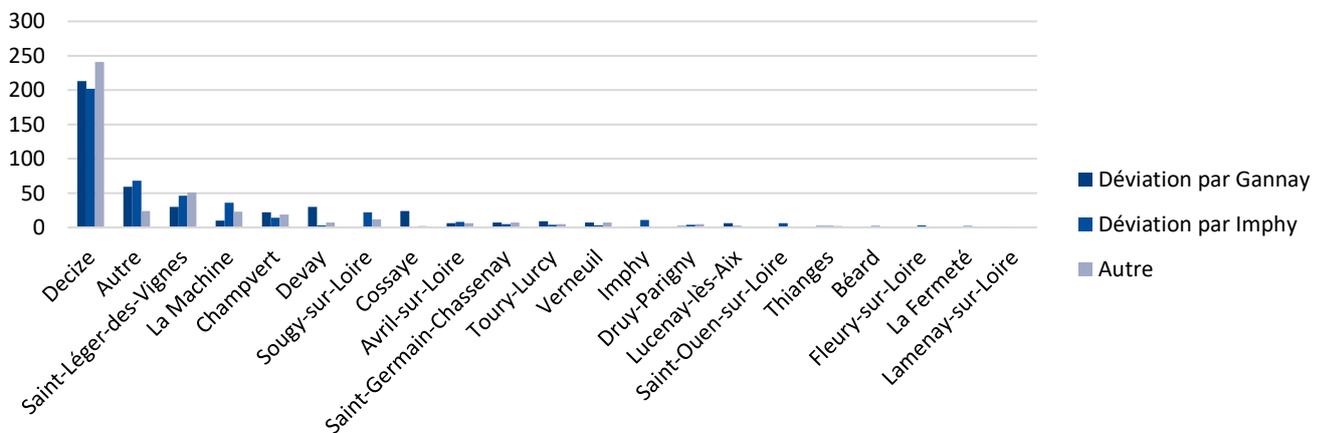
En ce qui concerne les déviations envisageables, 33% des réponses sont favorables à une déviation via le pont de Gannay et 35% pour le pont d'Imphy.

33% des personnes ont répondu « Autre » et ont notamment signalé la nécessité de traverser la Vieille Loire et l'impossibilité de ne pas permettre cette traversée (mise en place d'ouvrages ou d'équipements provisoires). Cela réaffirme l'impact d'une possible fermeture du pont sur les usagers du pont. 42% des Decizois considèrent qu'aucune des deux déviations n'est envisageable.

**Laquelle de ces déviations serait la plus envisageable pour vous ?**

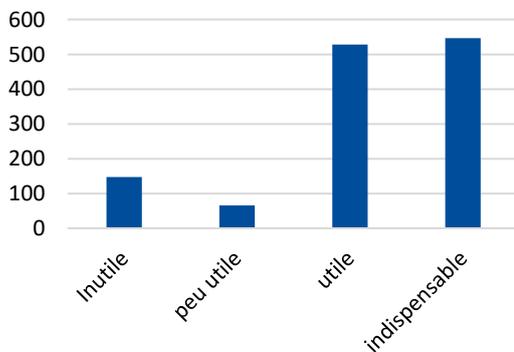


**Déviations envisageables par habitants des communes**

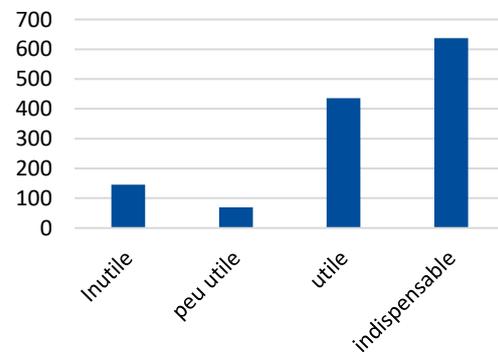


Plus de 80% des personnes indiquent que la construction d'un pont temporaire ou d'une passerelle pour les modes actifs est utile ou indispensable.

**La mise en oeuvre d'une passerelle temporaire d'un coût élevé pour les piétons et les vélos pendant les travaux, vous semble-t-elle :**



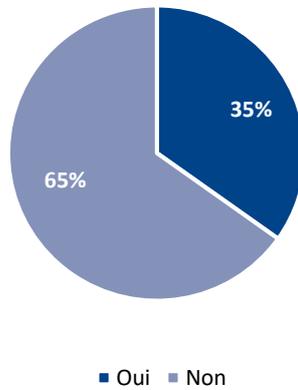
**La mise en oeuvre d'un pont temporaire d'un coût très élevé pour les voitures pendant les travaux, vous semble-t-elle :**



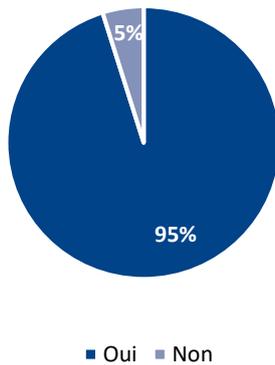
Par rapport aux propositions de projet, 65% des réponses indique qu'il ne faudrait pas réaménager le pont à l'identique. Sur cette nouvelle configuration, les réponses montrent que plus de 90% des personnes veulent que le projet prenne en compte l'amélioration des cheminements pour les modes doux et de la circulation des voitures.



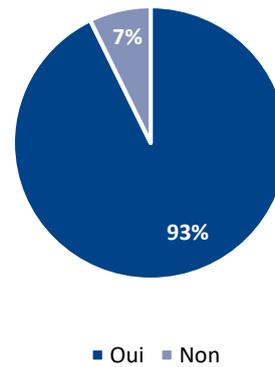
**A l'occasion des travaux, selon vous, faut-il réaménager le pont comme l'existant ?**



**A l'occasion des travaux, selon vous, faut-il en profiter pour améliorer les cheminements piétons et vélos ?**



**A l'occasion des travaux, selon vous, faut-il en profiter pour améliorer la circulation des véhicules ?**





### 3.2.3 SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE EN LIGNE

- L'enquête a suscité un fort intérêt avec plus de 1287 réponses, dont 656 réponses d'habitants de Decize (plus de 10% de la population) et de nombreuses réponses d'habitants d'autres communes de la CCSN et même 151 réponses hors CCSN. A noter que les habitants de Decize sont potentiellement surreprésentés dans l'enquête par rapport à l'ensemble des usagers du pont.
- 95% des répondants utilisent principalement la voiture pour les déplacements, ce qui montre la forte dépendance de ce territoire à la voiture (bien au-dessus de la moyenne nationale). La pratique des modes actifs reste limitée.
- 95% des répondants empruntent le pont et 82% l'empruntent quotidiennement en voiture.
- 2/3 des répondants souhaitent que le pont ne soit pas réaménagé comme l'existant, et les répondants sont quasi unanimes sur l'intérêt d'améliorer les cheminements piétons et vélos.
- 69% des personnes affirment qu'elles seront très impactées par une possible fermeture du pont.
- Sur les possibles déviations, les avis sont partagés et la préférence pour la déviation d'Imphy ou Gannay dépend naturellement de la commune de résidence. Néanmoins, il faut noter qu'1/3 des répondants ne considèrent qu'aucune des deux déviations ne convient. Cette proportion monte à 42% pour les habitants de Decize.
- Les réponses montrent que les personnes pensent qu'il est utile ou indispensable la création des aménagements temporaires pour les voitures, vélos et piétons.

### 3.3 SYNTHÈSE DES ENTRETIENS DE CONCERTATION

La concertation auprès des acteurs locaux a été organisée sur 2 jours. Les paragraphes ci-dessous constituent une synthèse par thématique des éléments principaux. Les comptes rendus d'entretien validé par chacun des acteurs sont disponibles en annexe.

Les personnes associées à la concertation sont :

- Mairie de Decize – M. MARCEL, responsable des services techniques
- Mairie de Decize – M. ROLLIN, adjoint en charge de la mobilité et de l'environnement
- CCSN – M. FERRE, directeur du pôle de Développement Economique et M LEPEYTRE, chargé de mission environnement
- Conseil départemental de l'Allier – M. DUFLOUX, en charge des problématiques travaux et déviations pour le service mobilité et transports
- Région Bourgogne Franche Comté – M. PICHELIN, chef de service Direction des Mobilités et des Infrastructures (transmission des lignes de bus passant par le pont et des contraintes)
- Ecole élémentaire – Mme COMPOT, Directrice de l'école Saint-Just
- Gendarmerie – Lieutenant BIGOT (entretien téléphonique réalisée en amont en Mai 2020 à l'occasion de la demande de données d'accidentologie – voir le Chapitre Analyse Mobilité)
- Pompiers – M. HERBOURG, chef des pompiers de Decize
- Hôpital de Decize – Mme SILVESTRE-TOUSSAINT
- Elu chambre des métiers et de l'Artisanat – M. CROCHET
- Commerçante et Coprésidente de la section boucherie – Mme LAROCCA
- Entreprise Voyage Gonin – M. CHEVALIER, directeur général
- Entreprise Transport Charrier – M. BEAUNEE, président
- Association Espérance canoë – M. NAY, président de l'association
- Association Pour une réflexion citoyenne
- Acteurs « vélos » – Mme FESQUET-SANIEL et M. BAHOLET, Association La Decyclette, M. BLANCHET, Loueur de vélos et gîtes et M. ROUSSEAU, Professeur d'éducation physique et sportive au collège de Decize

*La maire de Decize et les responsables du collège et du lycée ont été contactés pour participer à la concertation.*

### 3.3.1 CONTRAINTES ACTUELLES

#### Traversée des modes doux :

- Conflits d'usage Véhicules / piétons, Véhicules / Vélos, Piétons / vélos
- Cheminement piéton étroit et en mauvais état → traversée compliquée voire impossible pour certaines personnes à mobilité réduite
- Cheminement vélo inexistant → traversée compliquée et dangereuse pour les vélos (utilisation de la chaussée mais aussi des trottoirs). Le pont est un point noir pour les cyclistes d'après l'enquête de la FUB (2018).

#### Circulation routière :

- Problématique PL :
  - Difficulté d'accès au pont (rayon de giration limite, arrêt de la circulation, risque d'accident)
  - Croisement des PL compliqué et dangereux (nécessité de monter sur les trottoirs)

#### Le pont est un axe indispensable :

- Accès au centre-ville, aux commerces, aux commodités et services (Poste, Mairie, Hôpital, Ecoles, Collège, Lycée)
- Point de passage pour les transports (bus scolaires, Navette, Cars régionaux)
- Passage des services de secours et de sécurité (Pompiers, police, ambulance, pompes funèbres)
- Section intégrée aux itinéraires vélos.

Le pont est l'unique point de passage pour assurer de nombreuses fonctions.

### 3.3.2 ETAT FUTUR DU PONT

#### Mode de fonctionnement pendant les travaux

- Tous les acteurs sont opposés à une fermeture complète du pont unique point de passage, sans alternative pour maintenir la traversée de La Vieille Loire à Decize
- Les déviations proposées ne semblent pas viables hormis éventuellement pour le trafic de transit PL
- La construction d'une passerelle provisoire modes doux est une bonne idée. Le mieux est que cette passerelle soit définitive. Sa localisation est à réfléchir dans un projet global de cheminements vélos à l'échelle de la ville.

#### Etat futur :

- Majoritairement, il est souhaité que les vélos et piétons aient un espace séparé de la circulation des véhicules que ça soit par un pont accolé au pont existant, par une passerelle séparée voire par un bateau qui assurerait la traversée. Il est rappelé que les PMR doivent être pris en compte.

### 3.3.3 PROJETS FUTURS IDENTIFIES

- Les travaux prévus de réaménagement de l'Avenue du 14 Juillet sont suspendus et seront adaptés avec les futurs travaux du pont (adaptation de l'aménagement si création d'un nouveau pont, ou d'une passerelle modes doux).



## 4 ANNEXES

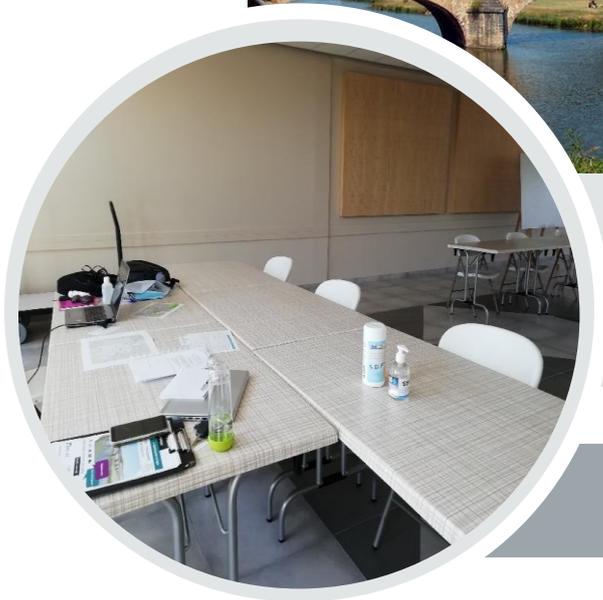
---



## **ANNEXE 1 : COMPTES RENDUS D'ENTRETIENS DE CONCERTATION**

---

## CONCERTATION AU SUJET DE LA REHABILITATION ET AMENAGEMENT DU PONT SUR LA VIEILLE LOIRE



**CR des entretiens**

## IDENTIFICATION



### Evolution

Indice	Objet de l'évolution
1	Version originale
2	
3	

### Circuit de validation

Indice	Date	Rédacteur	Relecteur	Approbateur
1	03/07/2020	Edilany AGUIAR	J. MARGOT	Acteurs locaux
2				
3				

## SOMMAIRE



<b>Objet du document</b> .....	<b>4</b>
Contexte .....	4
<b>Entretiens avec les acteurs locaux</b> .....	<b>5</b>
M CROCHET et Mme LA ROCCA.....	5
M CHEVALIER (Voyages Gonin).....	7
M NAY (Association Espérance canoë) .....	8
M FERRE et M LEPEYTRE (CCSN).....	9
M ROLLIN .....	11
Association « Pour une réflexion citoyenne » .....	13
M HERBOURG .....	15
M DUFLOUX .....	16
Mme COMPOT.....	17
M MARCEL .....	18
M BEAUNEE (Transport Charrier) .....	19
Association « La Decyclette », Prestataire vélo et gites et professeur de sport.....	20
Mme SILVESTRE-TOUSSAINT .....	22
M PICHELIN .....	23

## OBJET DU DOCUMENT



### Contexte

Les entretiens avec les acteurs locaux ont eu comme objectifs :

- Dans un premier temps, d'informer sur le projet de réhabilitation du pont sur la Vieille Loire piloté par le Département de la Nièvre.
  
- Dans un deuxième temps, échanger avec les acteurs en :
  - Identifiant les contraintes actuelles
  - Recueillant l'avis des acteurs locaux sur les possibles propositions de gestion de la circulation pendant les travaux et l'état futur du projet.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX



### M CROCHET et Mme LA ROCCA

M CROCHET est élu de la Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) mandaté par M THOMAS pour suivre le projet de réhabilitation du pont sur la Vieille Loire. Mme LA ROCCA est coprésidente de la section boucherie.

M CROCHET souhaite être informé régulièrement de l'avancement du projet et être convié aux futures réunions en tant que personne en charge de suivre l'évolution du projet au nom de la CMA.

#### Contraintes actuelles

M CROCHET a indiqué le passage des services de secours vers l'hôpital et des artisans (plombiers et autres) qui seront impactés par la fermeture du pont. Il a parlé de la circulation importante des transports scolaires.

M CROCHET et Mme LA ROCCA précisent aussi qu'il y a une problématique de livraison avec les livreurs qui passent très tôt. De plus, plusieurs commerçants n'habitent pas à Decize et, pourtant ils doivent être tôt le matin dans leurs commerces.

Selon eux ; le projet doit avancer avec sérénité afin de penser à tous les détails. D'autant plus que Decize est une « île » et si la gestion de ce projet ne prend pas en compte ces détails, la réhabilitation du pont sur la Vieille Loire peut engendrer des problèmes importants sur la commune de Decize en termes de mobilité mais aussi d'économie locale.

M CROCHET a indiqué le flux important de transport de bois qui alimente l'usine de bois à Sougy sur Loire (Bois et sciages de Sougy) dans laquelle 300 personnes environ travaillent. Le transporteur Cassier à Cercy la Tour engendre également un trafic important qui passe par Decize. De plus, il a exprimé l'importance de prendre aussi en compte le service funéraire qui emprunte le pont entre l'hôpital et les pompes funèbres au moins 1 fois par jour.

Une éventuelle déviation par Imphy est compliquée car cela augmente considérablement le temps de trajet.

#### Propositions

M CROCHET a proposé une idée pour mettre en avant les artisans et les commerçants de la commune. Cela consiste à l'élaboration de fiches pour aider à leur donner de la visibilité pendant les travaux. Cela aurait comme fonction de présenter le travail des artisans et de promouvoir les commerces. Il a dit que ce type d'initiative peut conforter et encourager les commerçants qui vont probablement être très touchés par les travaux. Actuellement, l'ambiance est très tendue à cause des crises précédentes (le mouvement gilet-jaune et le confinement). L'idée principale correspond à inciter les gens venir à Decize, pour tourner l'économie locale.

M CROCHET se demande s'il a été pensé l'élaboration d'un plan de communication et comment il sera réalisé. Il a donné l'exemple du numéro vert, un outil mis en place par l'agglomération de Nevers afin d'informer les commerçants pour intervenir au cas par cas. C'est un retour d'expérience positif.

Un accompagnement des commerçants par la CMA pourra être renforcé pour les soutenir pendant la période des travaux.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



**M CROCHET et Mme  
LA ROCCA (suite)**

### Logistique des travaux

Sur les possibles dates de démarrage des travaux, fin 2021 est une période de l'année compliquée car il y a une circulation importante vu les fêtes et pour les commerçants cela semble assez difficile pour l'économie de la commune.

Sur les déviations, le pont à Gannay n'est pas adapté pour le passage des véhicules et surtout PL. La déviation par Imphy est encore plus compliquée. M CROCHET pense plutôt à la création d'un nouveau pont.

### Etat futur des travaux

Qu'est-ce qu'il faut faire pour réaménager ?

M CROCHET a parlé du projet qui a été réalisé à La Charité-sur Loire : une passerelle piétons accolée au pont a été aménagée.

Il ne faudrait pas changer la structure du pont mais le transformer en un pont plutôt pour les piétons et les vélos. La circulation des véhicules pourrait se faire par un pont annexe.

Mme LA ROCCA a dit que le partage du pont avec les véhicules et les modes doux est très compliqué.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



**M CHEVALIER  
(Voyages Gonin)**

Directeur général de l'entreprise Voyages Gonin située à St-Léger-des-Vignes. L'économie de l'entreprise est composée par du transport scolaire (60%), du transport touristique et la gestion de la navette communale « Decidelà ».

**Contraintes actuelles**

Il y a une difficulté de croisement des bus avec les PL. Les bus sont obligés de s'arrêter. Cela mène à des problèmes de maintenance, comme des pneus abîmés plus rapidement ou des hernies. La fermeture du pont peut causer des problèmes financiers pour l'entreprise.

Dans l'entreprise, les chauffeurs n'ont pas le droit de monter sur le trottoir, mais ils doivent attendre que l'autre PL soit passé, afin que les deux passent en sécurité.

**Particularités**

Toute l'année, selon lui, l'entreprise a une demande importante. Néanmoins pendant les vacances scolaires, il y a une diminution de la demande de transport scolaire, en même temps il y a le transport touristique qui se développe plus pendant la période de tourisme.

**Logistique des travaux /Etat futur des travaux**

Il souhaite que le passage soit maintenu pendant les travaux pour les bus. Selon lui, un pont temporaire pour les PL serait le plus envisageable comme solution. Pour le transport scolaire, les déviations ne sont pas envisageables compte tenu des délais qui se rallongeraient avec des heures de ramassage scolaire très tôt le matin et très tard le soir.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### M NAY (Association Espérance canoë)

Président du club de canoë qui est situé côté Saint Privé, vers St Leger des Vignes.

#### Contraintes actuelles

L'association a un minibus utilisé pour transporter les pratiquants et le matériel. La fermeture du pont est gênante dans les déplacements de l'association et pour l'accès à l'association par les adhérents.

La partie de la Vélo route passant par Decize est le parcours le plus dangereux à Decize. Le chemin qui passe par le pont n'est pas bien signalé.

#### Particularités

M NAY a dit que son activité est importante toute l'année.

#### Logistique des travaux /Etat futur des travaux

Il a parlé sur un projet d'une passerelle de 40 m en amont de la Vieille Loire. Elle lierait un chemin pour les vélos qu'il existe déjà. Ce cheminement arrive ver le club.

Selon lui, le pont sur la Vieille Loire doit être dédié qu'aux véhicules et une passerelle devrait être construite à côté, un peu plus loin du pont actuel.

Les déviations envisagées par Gannay ou Imphy dépendent de l'origine du trajet. Si une déviation est mise en place, cela implique des coûts supplémentaires liés au rallongement du trajet. Dans ce cas-là, il serait bien d'envisager des subventions pour aider les entrepreneurs et compenser les coûts supplémentaires engendrés.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### M FERRE et M LEPEYTRE (CCSN)

M FERRE est directeur du Pôle de Développement Economique et M LEPEYTRE est chargé de mission environnement à la CCSN.

#### Contraintes actuelles

Le pont sur la Vieille Loire correspond à une infrastructure routière stratégique qui accueille une circulation très importante de PL. Malgré cette circulation, le passage des poids lourds est très délicat au vu de l'étroitesse du pont. Le partage de l'infrastructure entre piétons, cyclistes, voitures et poids lourds est très difficile.

Le schéma directeur vélo est en cours de réalisation. Decize est un point de passage pour des routes touristiques vélo, comme la Loire à Vélo et le Tour de Bourgogne à vélo, mais la ville constitue un point noir, comme l'enquête de la FUB (« Baromètre des villes cyclables ») l'a révélé en 2019.

Selon eux, il faut prendre en compte l'effet des travaux qui, sans pont de substitution, impacteront négativement l'économie locale déjà fragilisée par les crises des dernières années (gilets jaunes, covid-19 ...).

#### Remarques sur le projet

M M FERRE précise que la question relative à un pont de substitution est très orientée notamment avec la précision suivante : « d'un coût très élevé ».

Selon la CCSN, les commerçants ont des craintes au sujet de la gestion de la circulation pendant la phase travaux. Un pont de substitution doit être mis en place, sans quoi, les habitants et usagers du pont, seront dans l'obligation de faire un détour d'une cinquantaine de kilomètres (via Gannay ou Imphy) pour rallier le centre-ville, ce qui est inenvisageable.

C'est un projet qui doit être prioritaire, d'autant plus que c'est un projet à long terme.

#### Logistique des travaux

La CCSN pense que le pont provisoire qui doit être construit doit être envisagé comme un ouvrage permanent. Construire un pont provisoire, d'un coût certain, pour ensuite le démolir serait incohérent.

Dans le cas d'une déviation uniquement PL, il faut faire attention aux transports scolaire et urbain (navette DEci Delà). Il est nécessaire que la logistique des travaux prenne cette information en compte.

La construction d'un nouveau pont pour les véhicules peut permettre de développer la voie verte sur le pont existant. M LEPEYTRE a dit que ce projet pourrait être « une opportunité, une possibilité d'améliorer le passage des modes actives et doux. »

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



**M FERRE et M  
LEPEYTRE (CCSN)  
(suite)**

### Etat futur des travaux

Elargir le pont n'est pas une bonne solution même si elle est peut-être la plus facile. Ce projet est l'occasion de faire quelque chose de cohérent et structurant.

L'ABF est contre le changement et contre la modification structurelle du pont.

Pour les 4 solutions qui doivent être étudiées, ils ont fait les commentaires suivants

:

1. Réhabilitation en l'état de l'ouvrage : Cela n'est pas envisageable.
2. Réhabilitation avec élargissement : La largeur n'est pas suffisante.
3. Réhabilitation avec élargissement chaussée et adjonction d'une passerelle : Cette proposition pose la question pendant les travaux et ce n'est pas envisageable de construire un pont provisoire pour après le détruire.
4. Réhabilitation en l'état avec élargissement chaussée et adjonction d'une passerelle (piétons et vélos) non accolée au pont : même problématique que la solution 3.

La CCSN propose une 5ème solution envisageable : Construire un nouveau pont et garder le pont de la Vieille Loire existant pour les piétons et vélos.

### Projets prévus qui peuvent impacter le projet de réhabilitation du pont

La municipalité de Decize a prévu la rénovation de l'Avenue du 14 juillet. Le projet semble décalé pour le coordonner vis-à-vis des travaux du pont. Il y a également sur cet axe un projet de maison de santé (privée).

Il y a un projet d'une centrale solaire Route de Cercy-la-Tour qui devrait être peu impactant pour les travaux du pont.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### M ROLLIN

M ROLLIN est le 2ème adjoint à la mairie de Decize. Il est en charge de la mobilité et de l'environnement.

#### Contraintes actuelles

La contrainte principale correspond à la quantité des camions qui passent par Decize. Le pont qui a été conçu pour le passage des charrettes n'est pas prévu pour accueillir autant de camions.

Decize possède une importante cité scolaire, donc un grand nombre d'enfants sont susceptibles d'emprunter le pont. Ils s'y rendent de toutes les manières. La plupart sont conduits par leurs parents ou en car de ramassage. Ils empruntent donc les ponts.

Une réunion entre les commerçants et la mairie de Decize a eu lieu récemment et les commerçants sont craintifs par rapport à la gestion des travaux (comment les clients vont pouvoir avoir accès au centre-ville) mais aussi vis-à-vis de leur durée.

#### Logistique des travaux

La question d'un pont provisoire est évoquée. Il est évident que les gens s'inquiètent de l'impact d'une déviation de tout le trafic par Imphy ou Gannay/Loire. L'accès aux écoles, aux commerces dans un sens ou dans l'autre, au centre hospitalier, les sorties des pompiers, etc, tout cela en pâtirait.

Toutefois, il serait dommage d'investir des millions d'€ dans un pont provisoire, ce qui grèverait le budget global à fonds perdus.

Pourquoi pas, en effet, une déviation pour les poids lourds et un pont léger dans le lit de la Vieille Loire, pour les véhicules légers à l'endroit où il n'y a qu'une dizaine de mètres à franchir ?

#### Etat futur des travaux

Ces travaux sont une opportunité de construire une passerelle pour les vélos et piétons. Il y a une demande très importante à Decize par rapport aux modes doux, mais le pont représente actuellement un axe dangereux pour ce type de mode de déplacement.

Selon M ROLLIN, **une passerelle pour les mobilités douces, vélos, piétons, PMR est la priorité absolue.** Nous devons passer à un " autre monde " dans le domaine des mobilités. L'attractivité de la ville dans tous les domaines, le cadre de vie tant au quotidien que pour les touristes ont tout à y gagner.

Interdire le pont final à ces mobilités douces permettrait de l'élargir pour les voitures et les camions.

#### Projets prévus

Au niveau du Faubourg d'Allier il y a un projet de rénovation de logements. Il y a aussi la zone de Four à Chaux qui se développe bien avec l'installation d'entreprises. Cependant, ils ne devraient pas trop impacter le projet de réhabilitation du pont. Ils seront plutôt impactés par le projet de la réhabilitation et aménagement du pont sur la vieille Loire, mais le contournement de la ville le temps de travaux devrait être la solution.

Il y a aussi le projet de rénovation de l'Avenue 14 juillet pour lequel des aménagements destinés aux vélos sont prévus. Les travaux de ce projet seront programmés en fonction de ceux du pont.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### Association « Pour une réflexion citoyenne »

L'association « Pour une réflexion citoyenne » a été créée en mars de 2018 et compte 42 adhérents. Elle travaille dans le périmètre de l'intercommunalité. Ils abordent plusieurs sujets (santé, mobilité etc). Le sujet du pont les intéresse et ils ont déjà participé à des réunions sur ce sujet.

#### Contraintes actuelles

Aujourd'hui Decize est un point noir pour les cyclistes (enquête de la FUB) et notamment en partie à cause du pont de la Vieille Loire. De ce fait, les cyclistes évitent la ville ou ne s'y arrête pas. Une enquête a permis de définir un budget de 60 euros dépensé par famille de cyclo touristes par jour. C'est un réel manque à gagner pour la commune et les commerçants.

#### Remarques sur le projet

Ils sont étonnés des 4 solutions retenues. La 1ère solution (Réhabilitation en l'état de l'ouvrage) ne résout pas le problème de l'insécurité des modes doux et n'est pas une solution viable.

Pour les travaux du pont de La Charité-sur-Loire, la déviation était organisée sur l'autoroute qui passe à côté et cela a eu des conséquences pour les commerçants.

A Dijon, une nouvelle ligne de tramway a été créée et la collectivité a aidé les commerçants. Le chantier s'est bien passé car il y a eu une anticipation dans la gestion du projet.

Le questionnaire en ligne n'est pas satisfaisant : il est orienté (« qui coûte cher ») et ne prends pas en compte les non travailleurs.

#### Contraintes actuelles

Les camions qui passent sur le trottoir ont un effet sur la structure du pont, du fait qu'ils appuient sur les tympans de la maçonnerie qui se désolidarise de la voute.

Il existe une zone sécurisée (zone 20 km/h) dans la ville pour les vélos, mais ce n'est pas signalisé (rue de la république). Le plan de circulation est à revoir. Le conducteur ne perçoit pas que cette zone est prioritaire pour les vélos. Le pont doit s'inscrire dans un projet plus global qui permettrait de revoir le plan de circulation de la ville.

#### Logistique des travaux

Une solution pour la déviation est de restreindre le passage des PL, jusqu'à un certain poids. Les travaux ne sont pas envisageables sans réalisation d'une passerelle provisoire (ou une piste dans le lit) soit à double sens (soit monovoie en réalisant les travaux par moitié de l'ancien ouvrage)

Sous le tapis du pont, il y a les câbles électriques et le passage d'autres réseaux, il faut anticiper comment gérer la coupure de ces réseaux.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)

### Association « Pour une réflexion citoyenne » (suite)

#### Etat futur des travaux

Dans le cas d'une mise en place d'un alternat de la circulation, il faut faire une déviation pour les PL. Sur la circulation des modes doux, surtout pour le vélo, il serait envisageable de mettre en place un bac (bateau à fond plat) – voir carte ci-dessous. Cette solution est avantageuse pour l'aspect touristique et redonner une certaine attractivité à la ville (aspect économie locale). La passerelle pour les travaux n'aurait pas vocation à être conservée dans la mesure où la possibilité d'un bac (ou autre mode de franchissement) pour vélos et piétons est prévue dès maintenant.

Un des représentants de l'association a déjà travaillé sur la construction de ponts et a cité l'exemple du pont de Mornay : un pont provisoire pendant 3 ans a été mis en place pendant la durée des travaux de reconstruction d'un pont permanent.

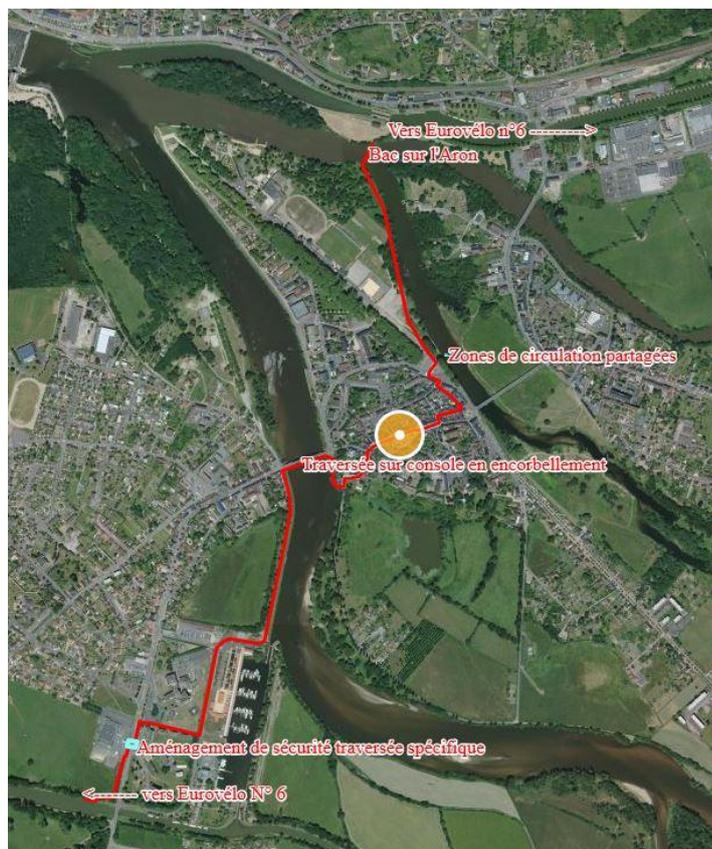


Figure 1: Itinéraire cyclable pensé par l'association intégrant la traversée par un Bac au niveau de l'Aron

Ce projet doit s'inscrire dans un projet plus global, il doit être bien réfléchi. Ces travaux indispensables doivent permettre une réflexion plus large prenant en compte l'évolution de la circulation en discussion avec tous les acteurs du territoire.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)

### M HERBOURG

Chef des pompiers de Decize. Le centre de secours de Decize a 5 pompiers professionnels et un grand effectif de sapeurs-pompiers volontaires, plus de 40 personnes au total.

#### Contraintes actuelles

La largeur moyenne des engins est de 3,5m et leurs poids varient aux alentours de 16 tonnes 5.

Sur la fréquence de passage, il nous a informé qu'ils ont en moyenne 4 interventions par jour, mais beaucoup de véhicules de secours vont à l'Hôpital.

Les centres d'incendie et de secours du sud du département transportent majoritairement sur l'hôpital de DECIZE

Beaucoup de sapeurs-pompiers habitent de l'autre côté du pont par rapport à la caserne. Cela peut poser un problème lorsqu'ils sont appelés pour partir en intervention. Ils ont 8 min pour atteindre la caserne à partir du moment où ils sont appelés.

#### Logistique des travaux

L'idéal serait de laisser un accès pour les services de secours. Néanmoins il faut prendre en compte le fait que les pompiers appelés en urgence et qui se rendent à la caserne ne sont pas dans des véhicules de service et n'ont pas forcément l'uniforme de manière systématique.

Le temps des travaux est trop long pour adapter l'activité du centre de pompiers. La coupure allonge beaucoup trop le temps d'intervention. La fermeture du pont peut produire des bouchons, et augmenter le temps de secours.

Pour les prochaines réunions, il faudrait que M HERBOURG puisse venir avec le responsable opérations du SDIS 58, car il a une vision globale de l'activité et des déplacements dans la Nièvre.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### M DUFLOUX

Il fait partie du conseil départemental de l'Allier. Il est en charge des problématiques travaux et déviations pour le service mobilité transport.

#### Informations transmises

Il y a une ligne interurbaine qui fait le trajet Decize-Moulins, en passant par le pont. Il a transmis les horaires. L'exploitant est basé à Moulins. M DUFLOUX souhaite être informé sur la gestion des travaux qui sera mise en place afin de s'organiser avec l'exploitant et de communiquer avec les usagers.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### Mme COMPOT

Mme COMPOT est la directrice de l'école de Saint Just. Elle indique avoir répondu au questionnaire en ligne.

#### Contraintes actuelles

Il y a des sorties scolaires avec les enfants régulièrement et notamment un cours de canoë pendant la semaine avec 2 classes. Lors des sorties, ils évitent tant qu'ils peuvent de passer sur le pont car il est trop dangereux. Il y a beaucoup de parents et enseignants qui habitent de l'autre côté du pont.

Le principal problème correspond au passage à vélo et à pied vu les conflits avec les véhicules, surtout les PL. Le trottoir n'est pas assez large pour le passage des modes doux.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### M MARCEL

Responsable des services techniques (voirie, urbanisme ...) de la commune de Decize.

#### Contraintes actuelles

Il y a une circulation importante des PL sur le pont. Cela induit une insécurité pour les piétons et les cyclistes. Il y a déjà eu des accidents sur le pont. Pour les piétons, il est recommandé de marcher dans le sens opposé de la circulation afin voir le danger.

Concernant le transport scolaire, plus de 80% de bus passent sur le pont. Une importante partie de la circulation correspond à de trafic transit.

Il faut prendre en compte la fréquence des crues qui correspond à environ 4 fois par an. Une crue de 4,20m est un bon indicateur à prendre pour le dimensionnement.

#### Logistique des travaux

Selon l'avis de M MARCEL, la circulation alternée n'est pas possible d'autant que c'est sur une longue période. Il y a déjà eu de circulations alternées mais c'était ponctuel. Il a donné l'exemple du marché qui était localisé proche du pont et donc le passage piétons créait un bouchon qui allait jusqu'à ST Leger des Vignes.

Selon lui, l'idée principale correspond à proposer un itinéraire sécurisé aux modes doux. Il a cité l'exemple d'encorbellement : élargir le pont, en prenant le trottoir pour élargir l'espace pour les voitures et créer une passerelle collée pour les modes doux.

Il a dit qu'il est impossible de réaliser la fermeture du pont. Le plus envisageable est la construction d'un pont provisoire, mais il faut faire attention aux crues.

Ce pont provisoire devrait être destiné aux VL. Pour les PL, il pourrait être envisager de les faire dévier par Nevers (pour le trafic de transit).

Il est pour la réalisation d'une passerelle temporaire. L'idée : penser à créer une passerelle enrobée, cela permettrait de travailler sur une voie et libérer l'autre qui a été créé. Cela permettrait l'alternance de l'usage des voies.

#### Etat futur des travaux

L'autre idée correspond à créer une passerelle qui soit jusqu'à la partie qui passe sur la Vieille Loire. Il a parlé de la possibilité d'élargir la voie coté droite -ST Maurice.

Une autre idée est de réaliser le passage en mettant en place un bateau tracteur, comme celui qu'il y avait à St Leger des Vignes. Il faisait le passage des voitures.

#### Projets prévus qui peuvent impacter le projet de réhabilitation du pont

Il est prévu des travaux sur le réseau potable et d'assainissement proche au pont. Il y aura aussi des travaux sur le réseau d'assainissement sur l'Avenue 14 juillet.

Il y a aussi la mise en sécurité de l'av 14 juillet qui est en attente du projet sur le pont.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### **M BEAUNEE** **(Transport Charrier)**

Président de l'entreprise Transports Charrier et Compagnie. L'entreprise compte 52 camions qui partent tous les jours de Decize et desservent au niveau national.

#### **Logistique des travaux**

Une circulation alternée est plus envisageable que de prévoir une déviation par Imphy ou Gannay. En revanche, le plus acceptable serait de construire un pont provisoire.

Il n'est pas envisageable de fermer le pont. S'il y a une longue fermeture du pont pendant les travaux, il pense que « C'est la fin de la ville ». Une fermeture pendant quelques jours est plus acceptable.

#### **Etat futur des travaux**

Selon lui, il faut enlever les piétons et les vélos du pont et réaliser une passerelle pour les piétons et vélos. Les solutions envisageables sont : un pont provisoire pour VL et PL ou la circulation alternée.

#### **Projets prévus qui peuvent impacter le projet de réhabilitation du pont**

L'entreprise prévoit un agrandissement du site à Decize, s'il y avait un problème à cause des travaux, il ne serait pas possible le réaliser.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



**Association « La Decyclette », Prestataire vélo et gites et professeur de sport**

### Contraintes actuelles

M ROUSSEAU, professeur d'éducation physique et sportive au lycée de Decize, encadre souvent des groupes de 20 élèves à vélo. L'accès et la sortie du pont sont des points dangereux. Il y a une problématique de comportement des automobilistes et aussi des PL qui mettent en insécurité.

Sur les 1000 élèves qui fréquentent la cité scolaire, environ 300 proviennent de l'agglomération Decize/St méger et seraient susceptibles de venir au collège ou au lycée en vélo, sans compter les écoliers. Il y a des élèves qui utilisent le vélo pour aller au collège. Le pont est un « point chaud » dans le trajet.

La difficulté de l'accès et la petite largeur des trottoirs mènent à des conflits d'usage entre tous les modes. Cela peut être observé par les marques de passage de PL sur le trottoir.

Mme FESQUET-SANIEL a dit que lorsque les PL tourne pour accéder au pont, il n'y a pas beaucoup d'espace et cela est dangereux pour les cyclistes qui peuvent se trouver dans le carrefour en même temps.

Le croisement des véhicules est compliqué : les voitures sont obligées de s'arrêter, les PL doivent monter sur le trottoir.

« Une famille à vélo était motivée pour passer par Decize, mais vu le sentiment d'insécurité, ils ont décidé de ne pas s'arrêter pour visiter la ville. »

Selon eux, les cyclistes ne savent pas trop s'ils doivent emprunter la chaussée ou le trottoir, mais parfois aller sur le trottoir est plus sécurisant mais c'est aussi compliqué à cause de sa largeur et le conflit avec les piétons.

La vélo route passe par Decize mais il manque une continuité dans l'itinéraire cyclable.

Il y a un enjeu économique : les cyclistes ne veulent pas passer par Decize considéré comme un point noir. Ils préfèrent aller directement à Nevers qui est la prochaine étape à 30km.

M ROUSSEAU a cité le problème de signalétique. La signalisation n'est pas assez lisible pour les cyclistes.

### Logistique des travaux / Etat futur des travaux

La construction d'une structure indépendante pour les modes doux serait une bonne solution selon M BLANCHET . Cette passerelle (ou autre solution) devrait être créée idéalement dès les travaux, de manière à maintenir la continuité de traversée pour cyclistes et piétons.

M. BAHOLET indique que La nouvelle passerelle à La Charité sur Loire n'est pas assez large pour l'usage simultané des piétons et vélos. Les cyclistes doivent descendre de vélo pour marcher à côté.

M BAHOLET suggère que la commune devrait réaliser des aménagements cyclables des deux côtés du pont pour anticiper sa connexion aux rues environnantes afin de résoudre les problèmes pour les cyclistes. Lui et plusieurs autres membres de l'association Decyclette participent du comité mobilité de la commune qui a comme objectif de penser comment améliorer la mobilité de la commune.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### Association « La Decyclette », Prestataire vélo et gites et professeur de sport (suite)

Pour le projet de réaménagement de l'Avenue 14 juillet, il a dit que la commune attend le projet du pont pour commencer les travaux, il a dit « mais pourquoi ne pas penser les 2 en même temps ? ».

Le Comité de mobilité est composé par des associations, la mairie (adjoint travaux, scolaire, attractivité de la ville, 5 ou 6 adjoints) et un représentant de la police, dans un total de 10 personnes présentes dans la dernière réunion.

L'idée correspond à créer des fiches techniques pour penser comment aménager la ville, en prenant en compte la cité scolaire, et la question COVID. Il a cité des exemples des aménagements : aménagement provisoire, une barque, un ponton flottant qui lie un cheminement piéton et pour les vélos, pendant les travaux. Une « course urbaine trail » en faisant la liaison par en amont de la rivière.

Mme FESQUET-SANIEL indique la possibilité de demandes des aides de l'Europe dans le cadre de l'aménagement de l'Euro vélo.

M ROUSSEAU il y a un manque de connexion entre les structures destinées aux vélos. Une solution pourrait être de créer une passerelle la passerelle proche du camping

Les cyclistes ont une impression que faire du vélo à Decize c'est vraiment dangereux. Il y a un blocage mental : « on arrive à Decize, après on se débrouille ».

Ils ont l'impression que les structures publiques ont en tête que les aménagements pour les vélos sont trop chers et trop compliqués. Cependant il y a déjà des aménagements qui ont été réalisés (rue de la République par exemple), c'est déjà une évolution.

Les enjeux vélos sont sous-estimés par les collectivités.

Après l'entretien M BAHOLET a transmis 3 documents :

- le diagnostic établi par Trace TPI pour le schéma des vélo routes de la Nièvre (partie Decize et environs)
- une réflexion sur un ponton flottant dans le lit de la Vieille Loire
- le topo de la Decyclette écrit pour la mairie avant la préparation de l'étude qui résume les enjeux pour les modes actifs de notre point de vue.

Ils sont importants car ils déclinent ou illustrent les propos tenus par l'association Decyclette.

Ces documents sont en annexe.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### Mme SILVESTRE-TOUSSANT

Mme SILVESTRE-TOUSSANT est directrice des Affaires Générales, Qualité, Relations avec les Usagers, Communication du Centre Hospitalier de Decize.

#### Contraintes actuelles

L'hôpital de Decize couvre une partie du sud nivernais et c'est le seul site principal avec un service d'urgences. L'établissement compte plus de 500 employés.

Parmi eux, 226 agents traversent le pont pour se rendre au travail. De plus, des employés se déplacent pour aller aux EHPAD gérés par le CHU de Decize : Maison de retraite Les Sables roses/Les Chaumes d'Aron/Les Genêts.

La gestion de l'hôpital implique des flux logistiques importants (repas, linge...).

Certains employés se font prendre dans les congestions du pont pour venir au travail. La route n'est pas en bon état et les carrefours sont serrés pour accéder au pont.

#### Logistique des travaux

Il n'est pas envisageable couper le pont.

La déviation via la route de Chevenon paraît compliquée. C'est une petite route qui peut être dangereuse et ne pourra pas accueillir tout le trafic dévié et notamment les PL.

Des travaux ont été réalisés à Saint-Léger-des-Vignes il y a peu. Un alternat a été mis en place ce qui a engendré 15 à 20 minutes d'attente.

Les gens ne peuvent pas se reporter sur le train car il n'y a pas de bus à la gare, ou en tout cas pas avec une assez bonne fréquence, pour assurer un lien avec le CHU.

## ENTRETIENS AVEC LES ACTEURS LOCAUX (SUITE)



### M PICHELIN

Région Bourgogne Franche Comté, Chef de service Direction des mobilités et des infrastructures.

Dans le cas où il serait décidé de maintenir une circulation partielle sur le pont durant les travaux avec une restriction de gabarit et/ou de poids, je précise que nous n'aurons pas la possibilité de réduire les capacités des véhicules utilisés car cela aurait pour incidence de multiplier les moyens déployés (plus de véhicules pour transporter l'ensemble des effectifs d'élèves). Outre l'aspect lié aux conséquences financières, une telle mesure obligerait à recruter des conducteurs. Or, la profession connaît aujourd'hui dans ce domaine une « pénurie » importante et les entreprises seraient dans l'impossibilité de faire face à une telle demande.