

Schéma directeur des véloroutes et de l'intermodalité vélo+train de la Nièvre 2021-2027

Actualisation mai 2022



Sommaire

Avant propos	3
260 km de véloroutes à <u>faire vivre</u>	6
Liaisons véloroutes <> pôles touristiques et urbains disposant de gares situés à moins de 10 km <u>à développer</u>	10
Nouvelles véloroutes à <u>l'étude</u>	42
Compléter l'observation de la fréquentation	46



Avant propos



Le Département conduit une politique cyclable essentiellement touristique depuis plusieurs années et gère près de 260 km de véloroutes appartenant à "l'EuroVelo 6", au "Tour de Bourgogne à vélo" (V51) ou à "Saint-Jacques à vélo via Vézelay" (V56).

Ces itinéraires développent l'activité économique du territoire par les milliers de touristes qu'ils attirent chaque année. Ils accueillent également une forte fréquentation de loisirs des habitants proches.

Cependant, ils ont deux principales lacunes :

- Leurs accès depuis les bourgs et les gares de la Nièvre sont peu sécurisés et jalonnés. Cela pénalise l'accueil des itinérants et restreint les possibilités de pratiquer l'intermodalité vélo + train,
- Les traversées de villes répondent imparfaitement aux besoins de mobilité à vélo des habitants de la Nièvre, dont 1 % des déplacements se font à vélo aujourd'hui d'après l'INSEE¹. Or, le potentiel du vélo est considérable pour leur procurer autonomie de déplacement (jeunes notamment), pouvoir d'achat (moyen de locomotion peu onéreux), bénéfices pour la santé, développement économique (vente/réparation de vélos, tourisme) sans surcroît de nuisances environnementales (pollutions, gaz à effet de serre...).

Sur la période 2021-2027, le Département entend consolider les acquis et développer des itinéraires stratégiques avec ses partenaires :

- Faire vivre les véloroutes existantes : entretien, services, communication,
- Développer des liaisons cyclables sécurisées entre les véloroutes et les pôles urbains et touristiques dotés de gares, ces liaisons étant structurantes pour la mobilité quotidienne des Nivernais(e)s et l'intermodalité vélo + train,
- Étudier de nouvelles véloroutes,
- Compléter l'observation de la fréquentation.

1. L'objectif du plan vélo national est de 9 % de déplacements à vélo en 2024

Avant, pendant et après le schéma directeur

A quoi sert un schéma directeur ?

Le schéma directeur est un outil de programmation et de planification permettant à la collectivité de définir une politique d'aménagement et de programmer ses investissements dans un plan pluriannuel. Ce schéma facilite également la coordination des services et les opérations de communication sur le territoire. Le Département mobilise un budget pour la mise en œuvre du schéma.

Sa durée et son suivi

Le schéma directeur est défini par le Département pour 6 ans et sera actualisé à mi-parcours. Son suivi est assuré par un comité de pilotage constitué des intercommunalités et des principales villes de la Nièvre, des Départements limitrophes, de la Région Bourgogne-Franche-Comté, des associations concernées. Ce comité organise le dialogue entre les collectivités afin que leurs réseaux respectifs proposent des itinéraires continus et homogènes par leur niveau de qualité, leur sécurité...

Les grandes lignes de son élaboration

En 2020, le Département a étudié deux types d'itinéraires cyclables (voir carte page suivante) :

- Les liaisons véloroutes <> pôles touristiques et urbains disposant de gares,
- De nouvelles véloroutes : Saint-Jacques à vélo via Vézelay (V56) ; EuroVelo 6 <> Via Allier ; Tour de Bourgogne <> Puisaye <> Loire à vélo ; V56 <> EuroVelo 6 par Nevers.

Son intégration au Plan vélo de la Nièvre

Un plan vélo, dont les travaux débutent en 2021, complétera ces réalisations par une démarche collective en vue de développer une offre cyclable plus globale, aménagements et services, sur tout le territoire, à destination de la population locale et des visiteurs.

Les itinéraires du schéma directeur

En 2021, la Nièvre dispose de **260 km de véloroutes (à faire vivre)** :

- > EuroVelo 6 : 70 km, principalement sur le canal latéral à la Loire, entre Nevers et Saint-Hilaire-Fontaine.
- > Tour de Bourgogne à vélo (V51) : 120 km, sur le canal du Nivernais, entre Surgy et Decize.
- > Saint-Jacques à vélo via Vézelay (V56) : 70km, sur routes à faible trafic entre Vézelay et La Charité-sur-Loire.

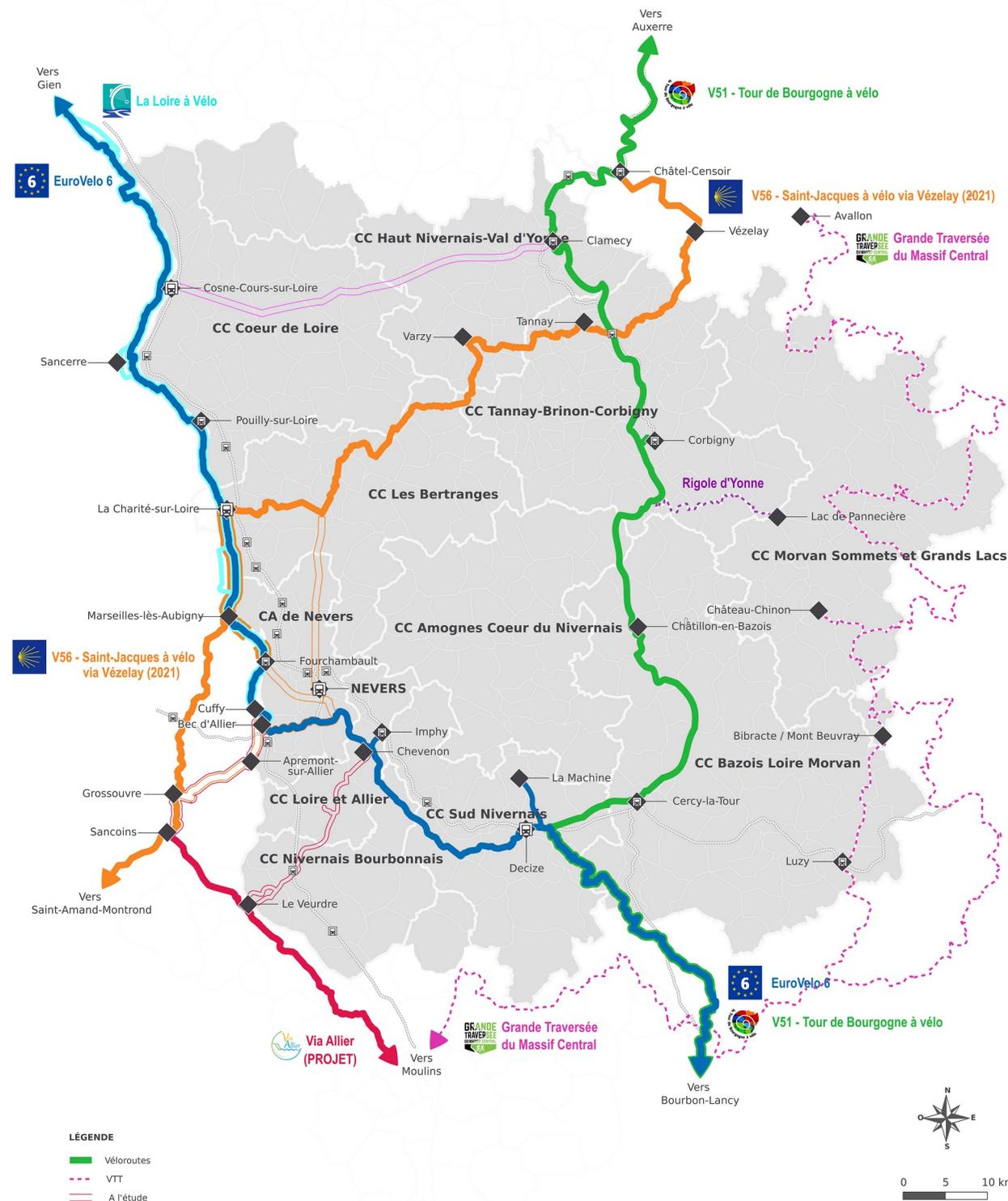
En outre, la Loire à vélo longe le territoire dans le Cher, sur près de 60 km et deux itinérances VTT existent : Grande traversée du Massif central / Morvan, rigole d'Yonne.

Liaisons véloroutes <=> pôles touristiques et urbains disposant de gares situés à moins de 10 km (à développer) :

- > Loire à vélo / EuroVelo 6 : Cosne-sur-Loire, Pouilly-sur-Loire, La Charité-sur-Loire, Nevers (par Fourchambault et par le Bec d'Allier)
- > EuroVelo 6 : Imphy, Saint-Léger-des-Vignes, Decize, La Machine,
- > Tour de Bourgogne : Cercy-la-Tour, Corbigny, Clamecy

Nouvelles véloroutes (à l'étude)

- > Tour de Bourgogne <=> Puisaye <=> Loire à vélo
- > EuroVelo 6 <=> Via Allier
- > V56 <=> EuroVelo 6 par Nevers.



260 km de véloroutes à faire vivre

Entretien



Le Département s'est doté de compétences qui lui permettent de gérer les véloroutes dont il assume la maîtrise d'ouvrage.

- Aménagement
 - Etudes d'opportunité et faisabilité
 - Etudes de sécurité et de signalisation
 - Réalisation : pose de signalisation, travaux d'infrastructure
- Entretien pour maintenir la qualité de l'infrastructure tout au long de l'année
 - Surveillance
 - Interventions : fauche, reprise de revêtement, interventions ponctuelles en cas de chute d'arbres, réparations...

Services Accueil Vélo

Par l'intermédiaire de Nièvre Attractive, les professionnels situés à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable éligible à la marque Accueil Vélo sont accompagnés pour offrir un accueil adapté aux besoins des cyclistes itinérants.

Contact : severine.cailliau@nievre-attractive.com



Hébergements
touristiques

Loueurs de
cycles

Réparateurs de
cycles

Offices de
tourisme

Sites
touristiques

Lieux de
restauration

Prestataires touristiques Nièvre marqués Accueil Vélo (Source Nièvre Attractive - Mars 2021)

	Hébergements touristiques	Loueurs / réparateurs de cycles	Offices de tourisme	Sites touristiques	Restaurants	
	24	1	5	5	2	37
	14	2	1	1	0	18
	6	1	0	0	0	7
	44	4	6	6	2	62

Communication

- Via francevelotourisme.com et la Région Bourgogne France Comté, les territoires de la Nièvre alimentent la promotion des grandes itinérances à vélo aux 2 échelons : national et européen (EuroVelo 6, Tour de Bourgogne, Grande traversée du Massif central à VTT).
- Pour les véloroutes en devenir (Saint-Jacques à vélo...) la communication est assurée par un partenariat entre le Département, Nièvre Attractive, les intercommunalité et leurs offices de tourisme.
- Plusieurs éditeurs proposent ces itinérances à leur catalogue.

Principaux outils de communication disponibles



<https://www.francevelotourisme.com/itineraire/eurovelo-6-bale-nevers>

Guides EuroVelo 6 de Bâle à Nevers en Bourgogne Franche Comté ; EuroVelo 6 Ouest-France ; EuroVelo 6 Routard ; Petit Futé Loire Bourguignonne



<https://www.francevelotourisme.com/itineraire/le-tour-de-bourgogne-a-velo>

Carte touristique ; **Guides** Petit Futé et Routard du Canal du Nivernais



Site et carnet de route en préparation

Topoguide Pirola « Langs Oude Wegen Maastricht - Aken - Nevers »



<https://www.francevelotourisme.com/itineraire/grande-traversee-du-massif-central-a-vtt>

Carte d'appel

Actualités 2021

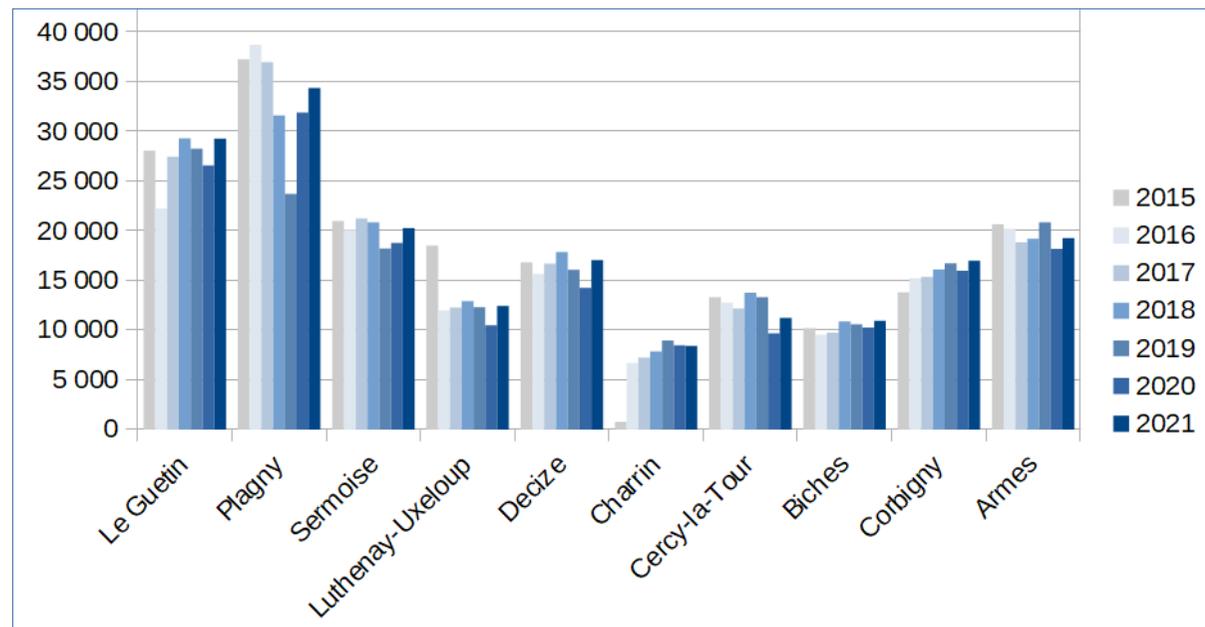
- Achèvement de Saint-Jacques à vélo via Vézelay (V56) entre Vézelay et la Charité-sur-Loire en mai 2021
 - La Nièvre est le 2e département au nombre de km de véloroutes ouverts en 2021
 - Elle a réalisé 100% des itinéraires du schéma national sur son territoire (comme 6 des 7 autres départements de BFC)

- Création des fiches rando Saint-Jacques à vélo (juin 2021) et rigole d'Yonne (avril 2021)
- Inauguration de Saint-Jacques à vélo prévue les 31 mai et 1^{er} juin 2022 à Vézelay et la Charité-sur-Loire

- Accueil vélo : 6 hébergements marqués



- Les 10 comptages automatiques montrent une relative stabilité de la fréquentation sur 7 ans



Liaisons véloroutes <> pôles touristiques et urbains disposant de gares situés à moins de 10 km à développer

- Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Cosne-sur-Loire
- Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Pouilly-sur-Loire
- Loire à vélo / EuroVelo 6 <> La Charité-sur-Loire
- Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Fourchambault - Nevers
- Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Bec d'Allier - Nevers
- EuroVelo 6 <> Imphy
- EuroVelo 6 <> Saint-Léger-des-Vignes
- EuroVelo 6 <> Decize
- EuroVelo 6 <> La Machine
- Tour de Bourgogne <> Cercy-la-Tour
- Tour de Bourgogne <> Corbigny
- Tour de Bourgogne <> Clamecy

Rappel des enjeux

L'étude pour améliorer la cyclabilité du territoire de la Nièvre réalisée en 2020 avec Traces TPI a révélé les principaux enjeux suivants en vue d'offrir de meilleures infrastructures cyclables.

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

Fiches par liaison

- Pour chacune des liaisons à améliorer, les préconisations sont présentées en deux étapes :
 - Une présentation cartographique de la liaison et un rappel des enjeux cyclables de son environnement proche,
 - Une synthèse des recommandations d'aménagement, identifiant les maitrises d'ouvrage potentielles et chiffrées lorsque cela est possible.
- La réalisation de ces liaisons est programmée en deux temps :
 - Mieux guider les cyclistes itinérants, inciter les cyclistes Nivernais à un usage plus fréquent du vélo et du vélo+train
=> **Jalonner les itinéraires stratégiques** gares <> centres <> véloroutes (Département en tant que maître d'ouvrage)
 - Ouvrir l'usage du vélo et de l'intermodalité vélo+train à un public plus large (enfants, adultes remis en selle...)
=> Sécuriser les liaisons stratégiques gares <> centres <> véloroutes par **des aménagements cyclables ou d'apaisement du trafic** (en partenariat avec les collectivités concernées)
- Des fiches en annexe décrivent les différents types d'aménagements préconisés.

PHASE A - Court terme – Calendrier et plan de financement du jalonnement des liaisons véloroutes <> villes / gares et du complément de comptage

	Action	Coûts estimés	Recettes estimées
2022	Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Pouilly-sur-Loire Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Fourchambault - Nevers Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Bec d'Allier – Nevers EuroVelo 6 <> La Machine	17 545 €	
2023	EuroVelo 6 <> Imphy EuroVelo 6 <> Saint-Léger-des-Vigne EuroVelo 6 <> Decize Compteur Saint-Jacques à vélo	12 845 €	Région (40%) : 14 676 € A confirmer : Etat (40%) : 14 676 € Reste à charge : 22 014 € à 7 338 €
2024	Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Cosne-sur-Loire (en lien avec le projet de véloroute Loire rive droite) Tour de Bourgogne <> Cercy-la-Tour Tour de Bourgogne <> Corbigny Tour de Bourgogne <> Clamecy	6 300 €	
	Total	36 690 €	36 690 €

PHASE B – Moy./long terme - Budget estimé : aménagement des liaisons véloroutes<>villes/gares

N° opération	Liaison / Secteur	Itinéraire 
<u>SV58-1</u>	Cosne-sur-Loire <> Loire à vélo / EuroVelo 6	Loire à vélo / EuroVelo 6
<u>SV58-6</u>	Pouilly-sur-Loire <> Loire à vélo / EuroVelo 6	Loire à vélo / EuroVelo 6
<u>SV58-21</u>	La Charité-sur-Loire <> Loire à vélo / EuroVelo 6 = Saint-Jacques à vélo via Vézelay	Mixte
<u>SV58-23</u>	Nevers <> Loire à vélo / EuroVelo 6 <> Saint-Jacques à vélo via Vézelay	Mixte
<u>SV58-25</u>	Imphy <> EuroVelo 6	EuroVelo 6
<u>SV58-32</u>	Saint-Léger-des-Vignes <> EuroVelo 6	EuroVelo 6
<u>SV58-38</u>	Continuité EuroVelo 6 à Decize	EuroVelo 6
<u>SV58-49</u>	La Machine <> EuroVelo 6	EuroVelo 6
<u>SV58-52</u>	Lamenay-sur-Loire <> Decize	EuroVelo 6
<u>SV58-55</u>	Cercy-la-Tour <> Tour de Bourgogne à vélo	Tour de Bourgogne à vélo
<u>SV58-59</u>	Corbigny <> Tour de Bourgogne à vélo	Tour de Bourgogne à vélo
<u>SV58-63</u>	Clamecy <> Tour de Bourgogne à vélo	Tour de Bourgogne à vélo
TOTAL	9 000 000,00 €	

NB : l'aménagement cyclable/piétons du pont de Vielle Loire à Decize est estimé à 7M€

Liaison à Cosne-sur-Loire

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

Comptage Eurovelo 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

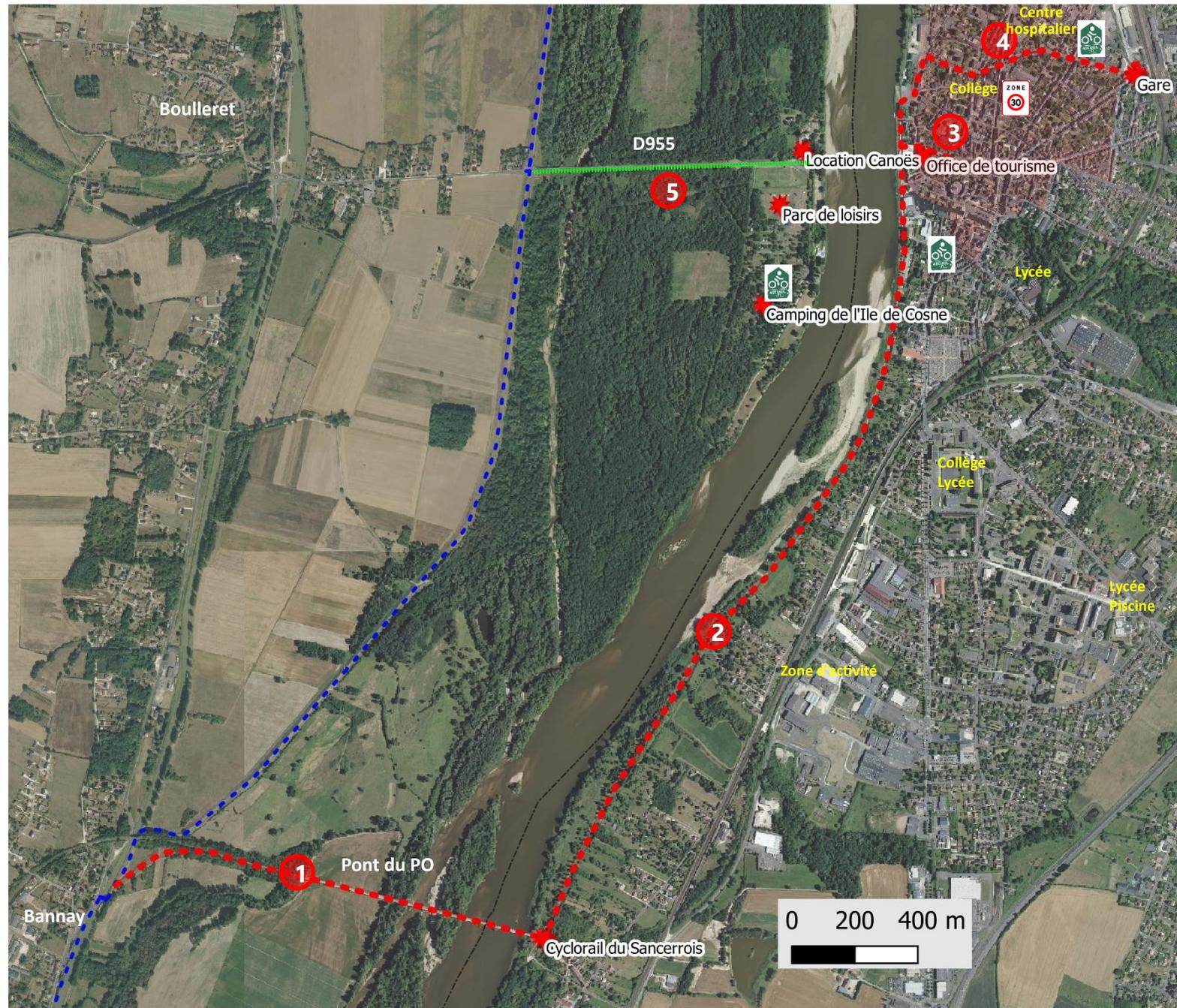
- Touristes
- Cyclistes itinérants
- Déplacements quotidiens

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.



Cosne-sur-Loire

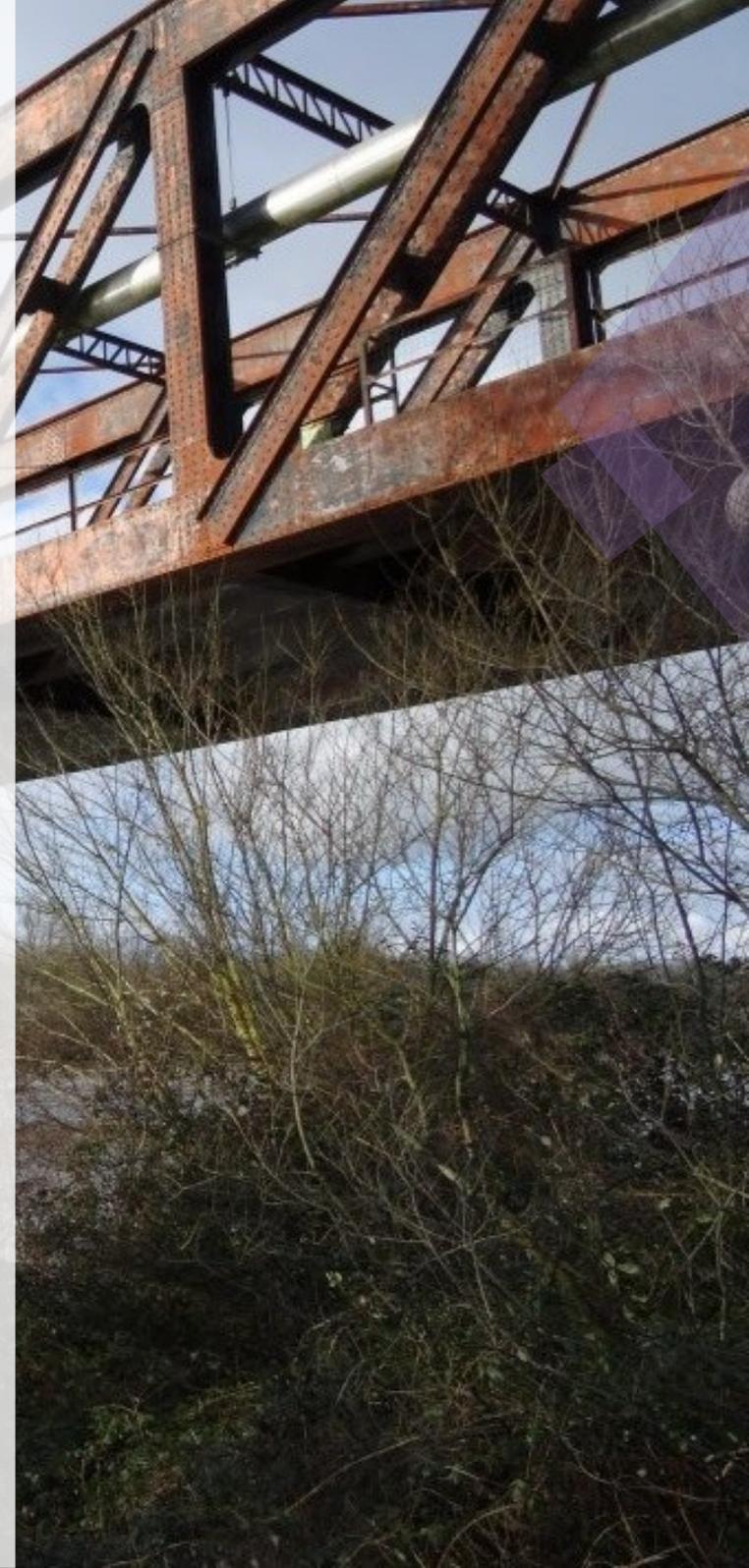
Synthèse des recommandations

- 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

Maitrise d'ouvrage Cosne-sur-Loire

- 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 jalonnement cyclable dans les deux sens gare / Loire par les rues commerciales plutôt qu'en contournement du centre (3 500 € HT).
 - Maitrise d'ouvrage Cosne-sur-Loire ?
 - 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).
 - Maitrise d'ouvrage Cosne-sur-Loire ?



Liaison à Pouilly-sur-Loire

Commune(s) concernée(s) :

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

Comptage Eurovelo 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.



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 Eurovelo 6 : Couargues

- 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.



La-Charité-sur-Loire

Synthèse des recommandations

- Étudier la faisabilité d'une chaussée à voie centrale banalisée sur le Pont de Fer (maîtrise d'ouvrage État)
- Aménager les traversées cyclables de la rue Augier
- Mettre le quai Léopold Sédar Senghor, la rue Morizet en double sens cyclable (cf. étude en cours maîtrise 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).

La maîtrise d'ouvrage des actions est communale.



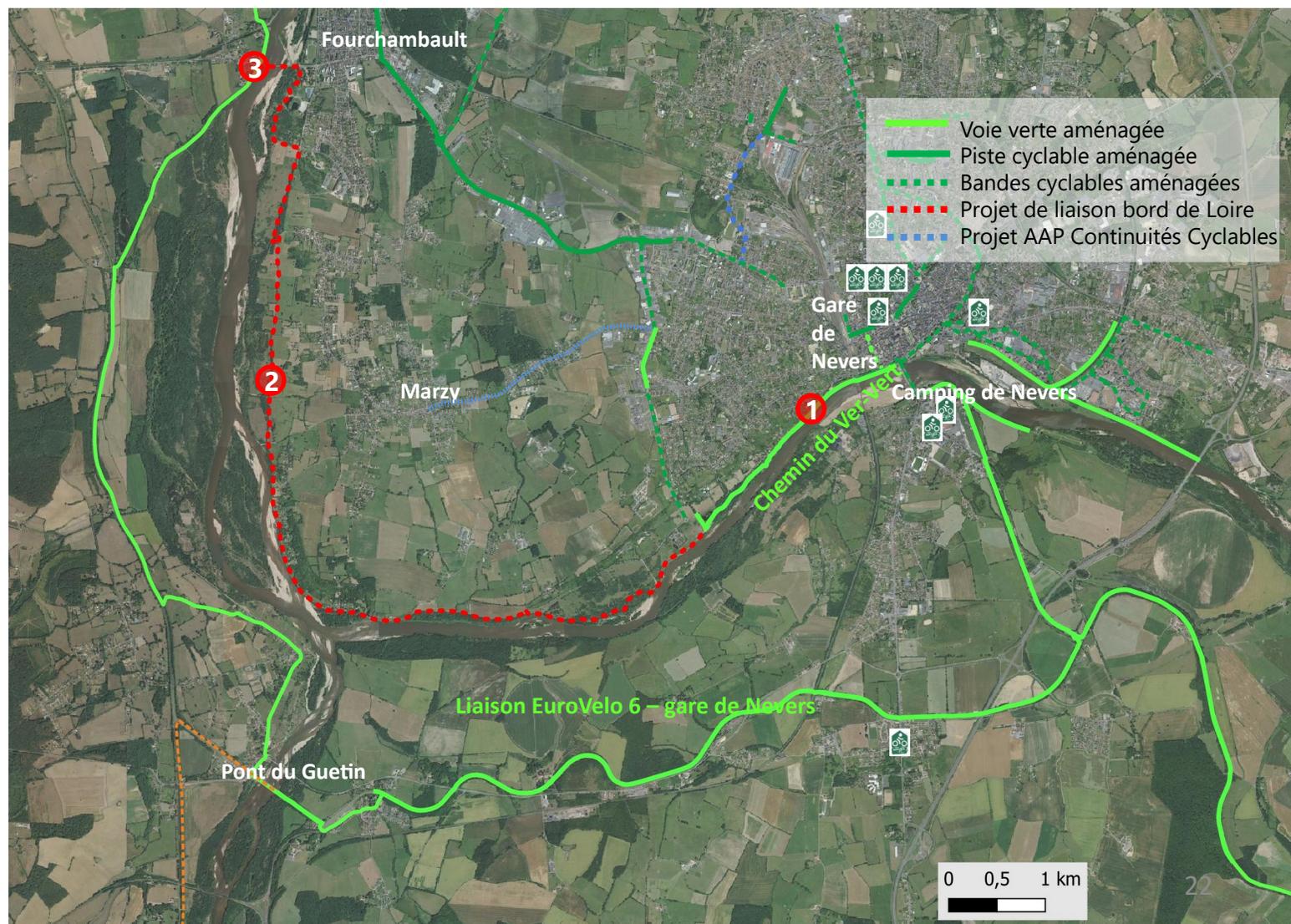
Liaison à Nevers par Fourchambault et les bords de Loire

Les préconisations du présent schéma reprennent les orientations sur schéma cyclable dont l'agglomération de Nevers est dotée.

L'aménagement des bords de Loire est l'un des principaux projets du schéma directeur cyclable, son aménagement est encore à l'étude. Cet itinéraire sera également le support de l'itinéraire Saint-Jacques à vélo.

Il est envisagé par l'agglomération de Nevers :

1. RD504 de Nevers à Fourchambault via Marzy : Projet d'aménagements cyclables quand la largeur de la chaussée le permettra. 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 un 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.



Dans un 1^{er} temps, le jalonnement entre Fourchambault et la gare de Nevers pourrait emprunter les aménagements cyclables aménagés le long de la RD40.

Liaison à Nevers par le Bec d'Allier

- **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 du pont du Guétin, limite départementale entre le Cher et la Nièvre puis le Canal de jonction. 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 EuroVelo 6.
- Sur la Nièvre, l'itinéraire est jalonné avec le logo EuroVelo 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.

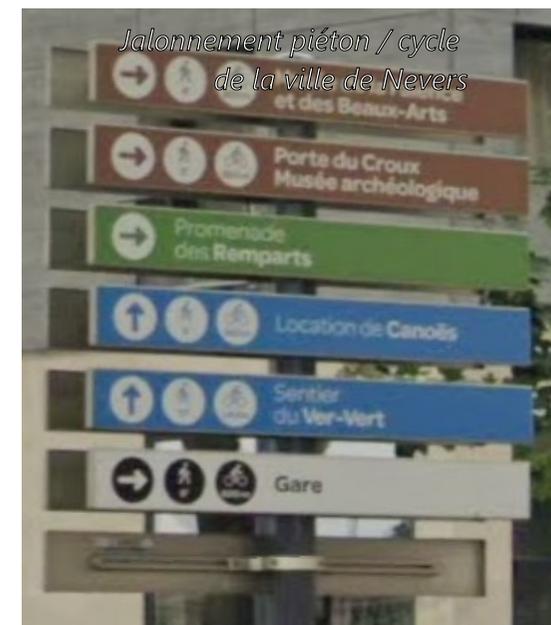
- L'agglomération de Nevers dispose d'un jalonnement piéton / cycle ne faisant pas figurer l'identifiant cyclable réglementaire ni un rappel à l'EuroVelo 6

• 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 « Saint-Jacques à vélo via Vézelay »



Agglomération de Nevers

Synthèse des recommandations

1. Fourchambault - gare de Nevers

- Jalonner la liaison le long de la RD40
- Les bords de Loire : prévoir un jalonnement de l'itinéraire intégrant un identifiant « Saint-Jacques à vélo via Vézelay »

2. La liaison Loire à vélo <> gare de Nevers, sur 15 km (dont 1,7 km en agglomération)

Cet itinéraire servira prochainement également d'accès à Saint-Jacques à vélo via Vézelay (mai 2021) et à la Via Allier (juin 2021) dans le Cher.

- Harmoniser le jalonnement de la liaison entre le pont du Guétin et la gare de Nevers :
 - Améliorer le rabattement vers et depuis la Loire à vélo, en signalant les mêmes pôles dans le Cher et la Nièvre,
 - Ajouter la référence à l'EuroVelo 6 sur la totalité de la liaison,
 - Créer le rabattement vers et depuis Saint-Jacques à vélo via Vézelay et la Via Allier dans le Cher.



Jalonnement côte Cher



Jalonnement sur le Canal latéral à la Loire

Liaison à Imphy et sa gare

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

Population communale : 3 517 habitants

Longueur liaison : 3,5 km

Comptage EuroVelo : 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

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).



Imphy

Synthèse des recommandations

- Créer une chaussée à voie centrale banalisée sur la RD200 et son prolongement rue Camille Baynac (maitrise d'ouvrage Conseil départemental)
- 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)

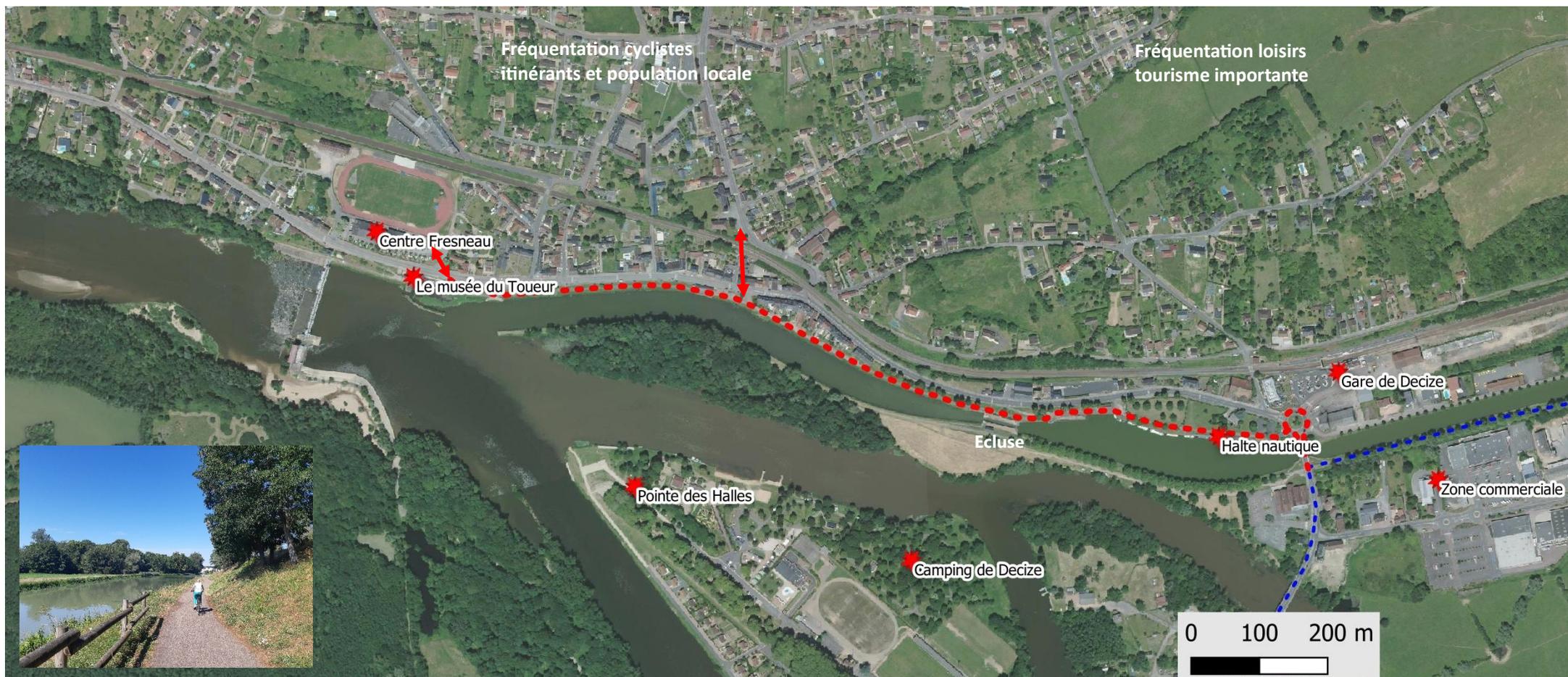
En centre-bourg

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

La maitrise d'ouvrage des actions hors RD200 est communale.



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 desservis 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.

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) Maître d'ouvrage : communauté de communes
- Budget de 15 000 € HT

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

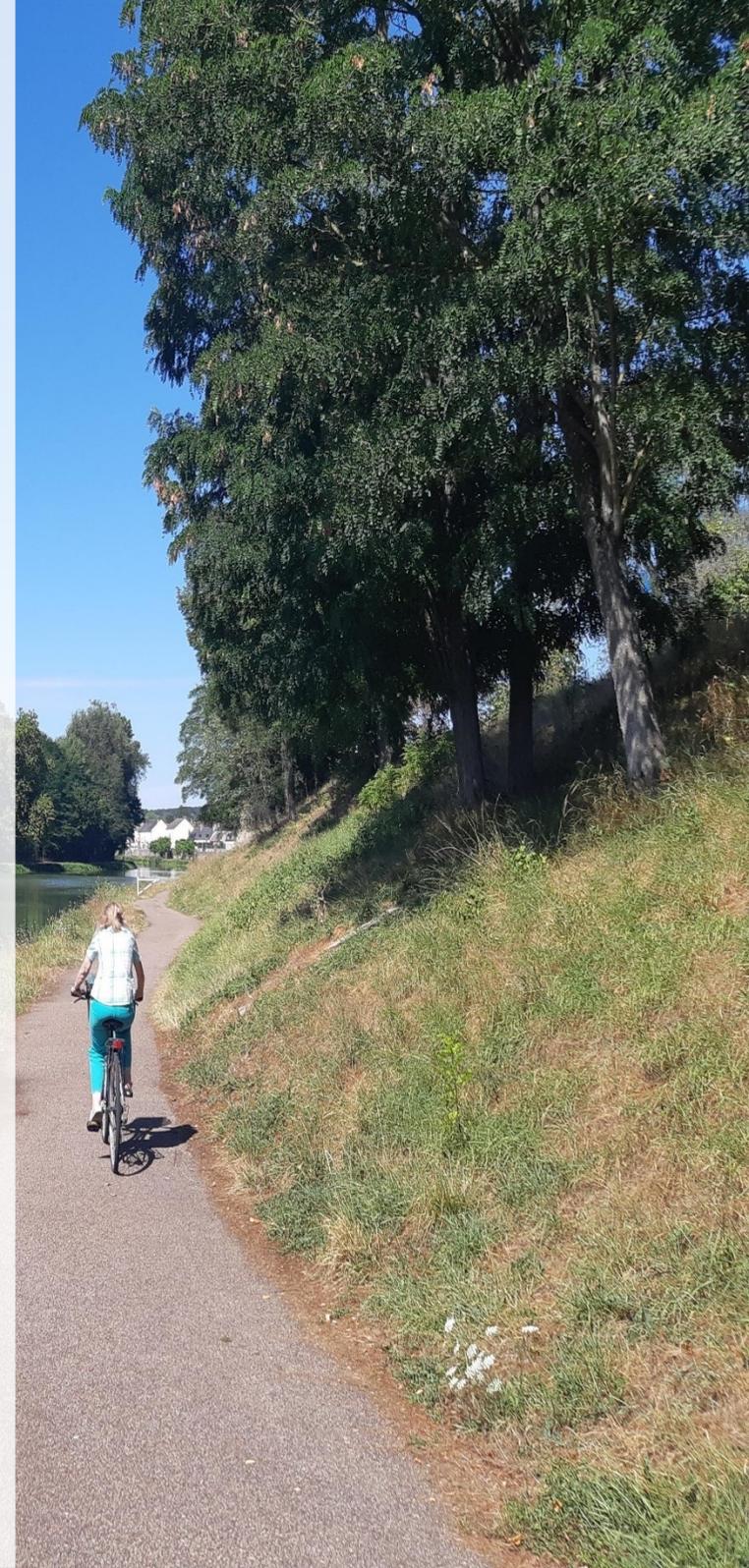
- Maître d'ouvrage : communauté de communes ou commune

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 desservis 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

:



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'EuroVelo6
 - Maitre d'ouvrage : Commune ou communauté de communes : 5 000 € HT
4. Mener une étude passerelle en encorbellement sur pont du 152° RI, à minima aménager le tourne à gauche
 - Maitre d'ouvrage : Département – Étude à prévoir
5. Jalonner l'EuroVelo6 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 Champvert - 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

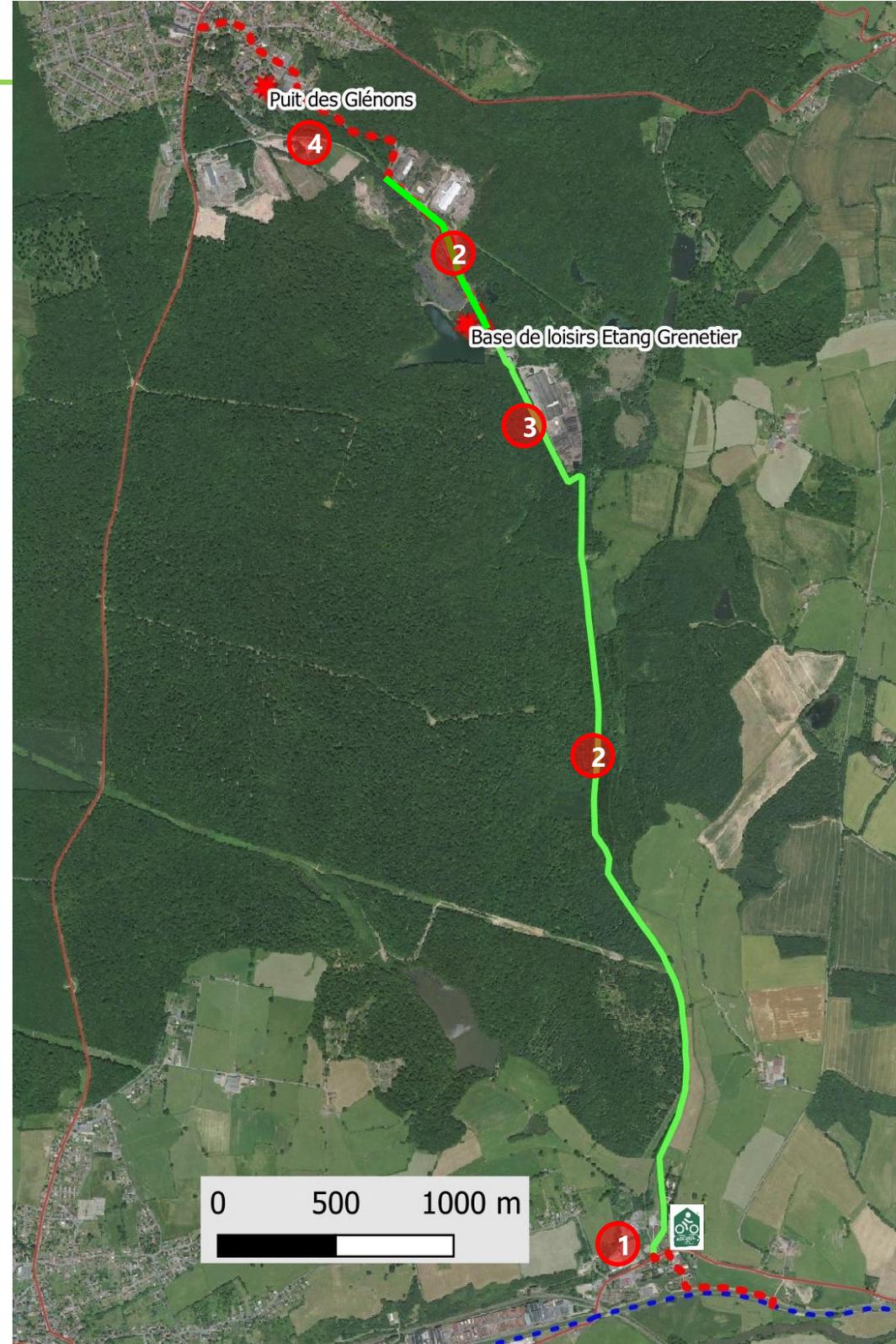
- Touristes
- Cyclistes itinérants
- Déplacements loisirs

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)



La Machine

Synthèse des recommandations

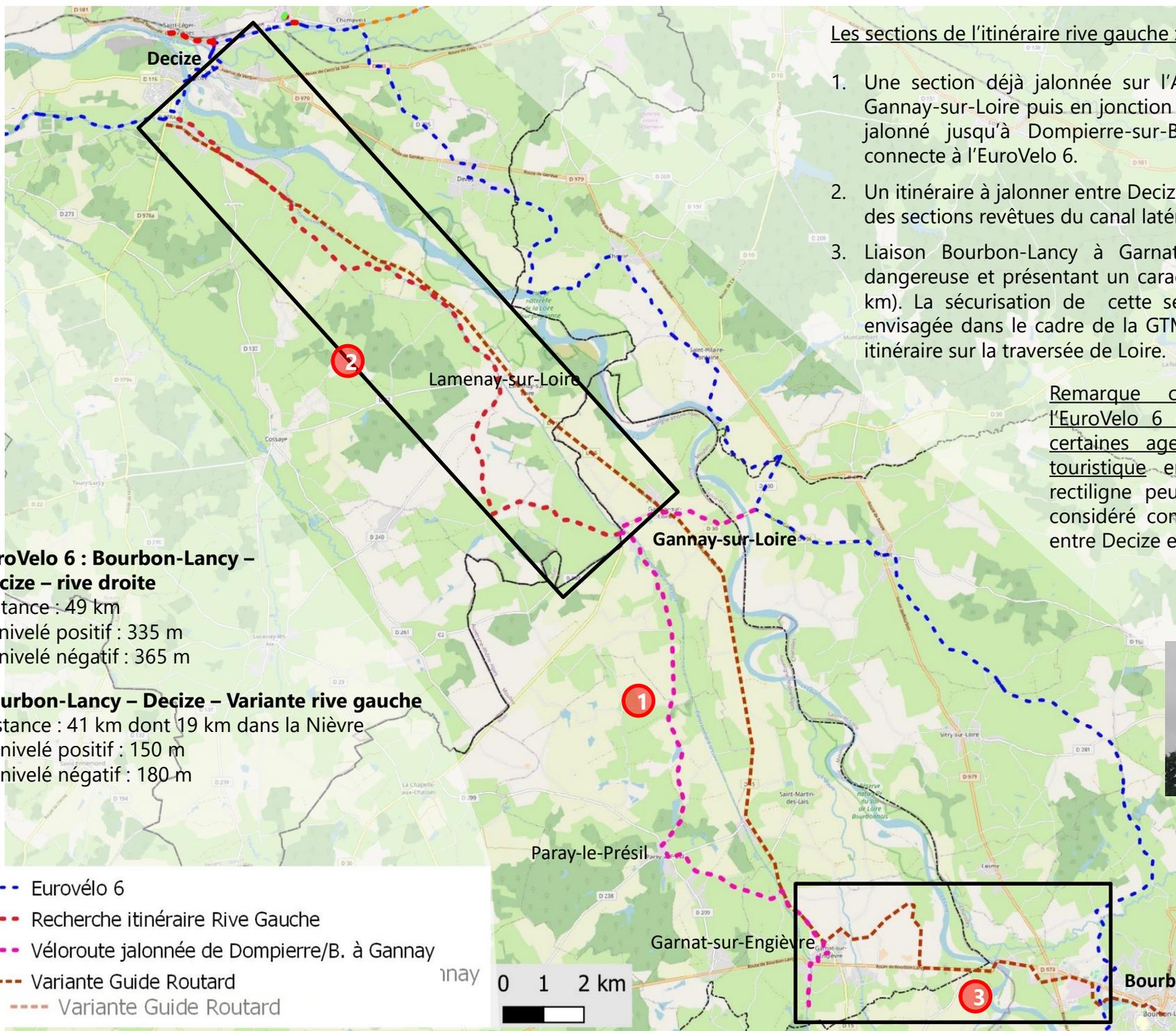
1. Revêtir la section de contournement de la zone industrielle de Pré Charpin (550m)
 - Maître d'ouvrage : Commune ou communauté de communes - 55 000 € HT
2. Reprendre le jalonnement vieillissant de l'itinéraire en intégrant la base de loisirs de l'étang Grenetier dans la signalisation.
 - Maître d'ouvrage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



L'EuroVelo 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'EuroVelo 6. Cet itinéraire est jalonné jusqu'à Dompierre-sur-Besbre puis Digoin ou il se connecte à l'EuroVelo 6.
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'EuroVelo 6 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.

EuroVelo 6 : Bourbon-Lancy – Decize – rive droite

Distance : 49 km
Dénivelé positif : 335 m
Dénivelé négatif : 365 m

Bourbon-Lancy – Decize – Variante rive gauche

Distance : 41 km dont 19 km dans la Nièvre
Dénivelé positif : 150 m
Dénivelé négatif : 180 m



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

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, Laménay/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)
4. **Communiquer** auprès des éditeurs de guides touristiques pour informer de cette amélioration du parcours qu'ils conseillent déjà.



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



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.



+

-

Itinéraire sur voies apaisées

Plus long de 200m

Moins linéaire

Évite les commerces

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

La maîtrise d'ouvrage des actions est communale.



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)

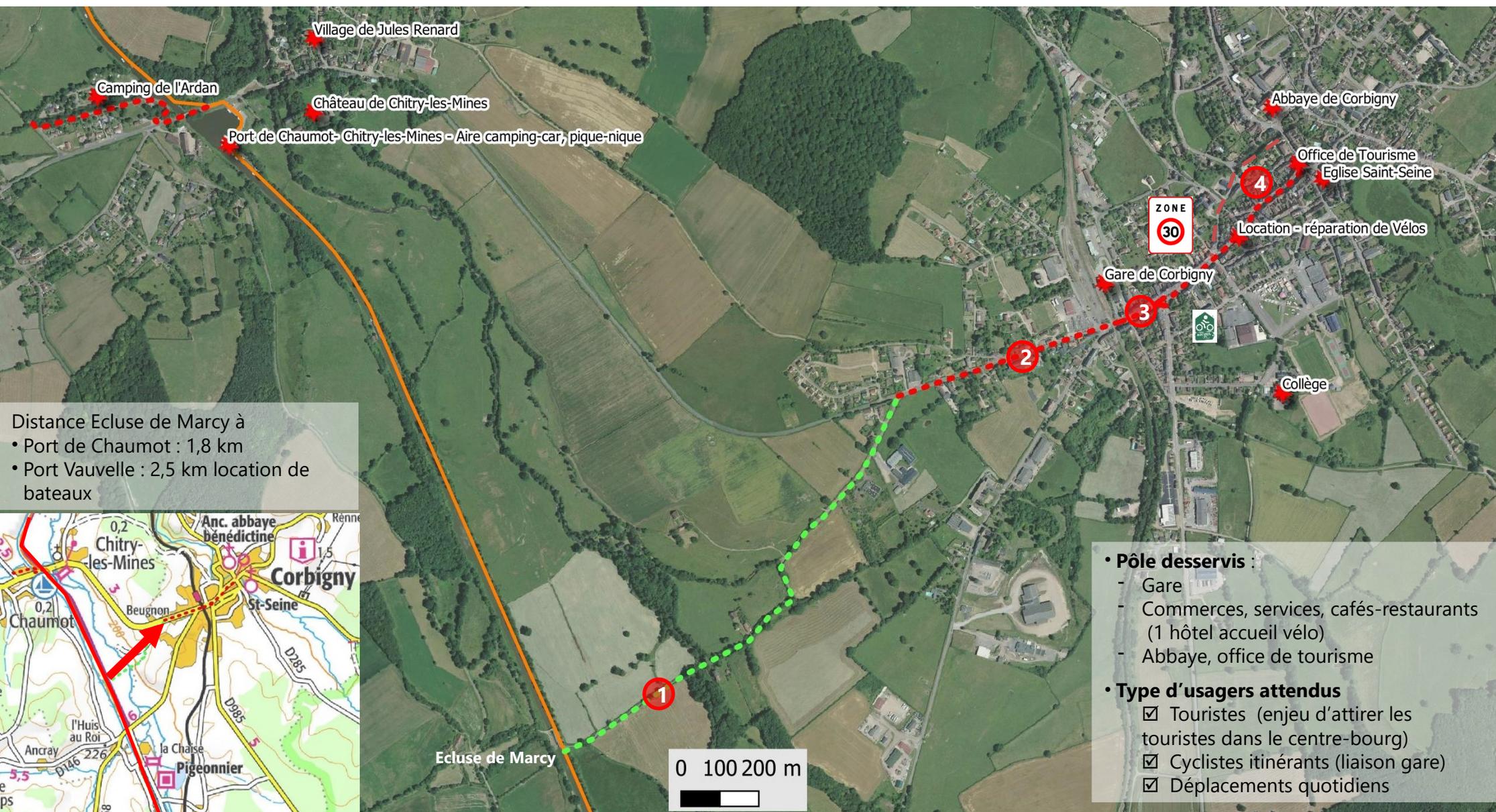
Comptage Tour de Bourgogne :

- 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'Ardan : Parcelle AC48



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.

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 maîtrise d'ouvrage des actions est communale.

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

Budget prévisionnel : 4 000 € HT Maîtrise d'ouvrage départementale



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)

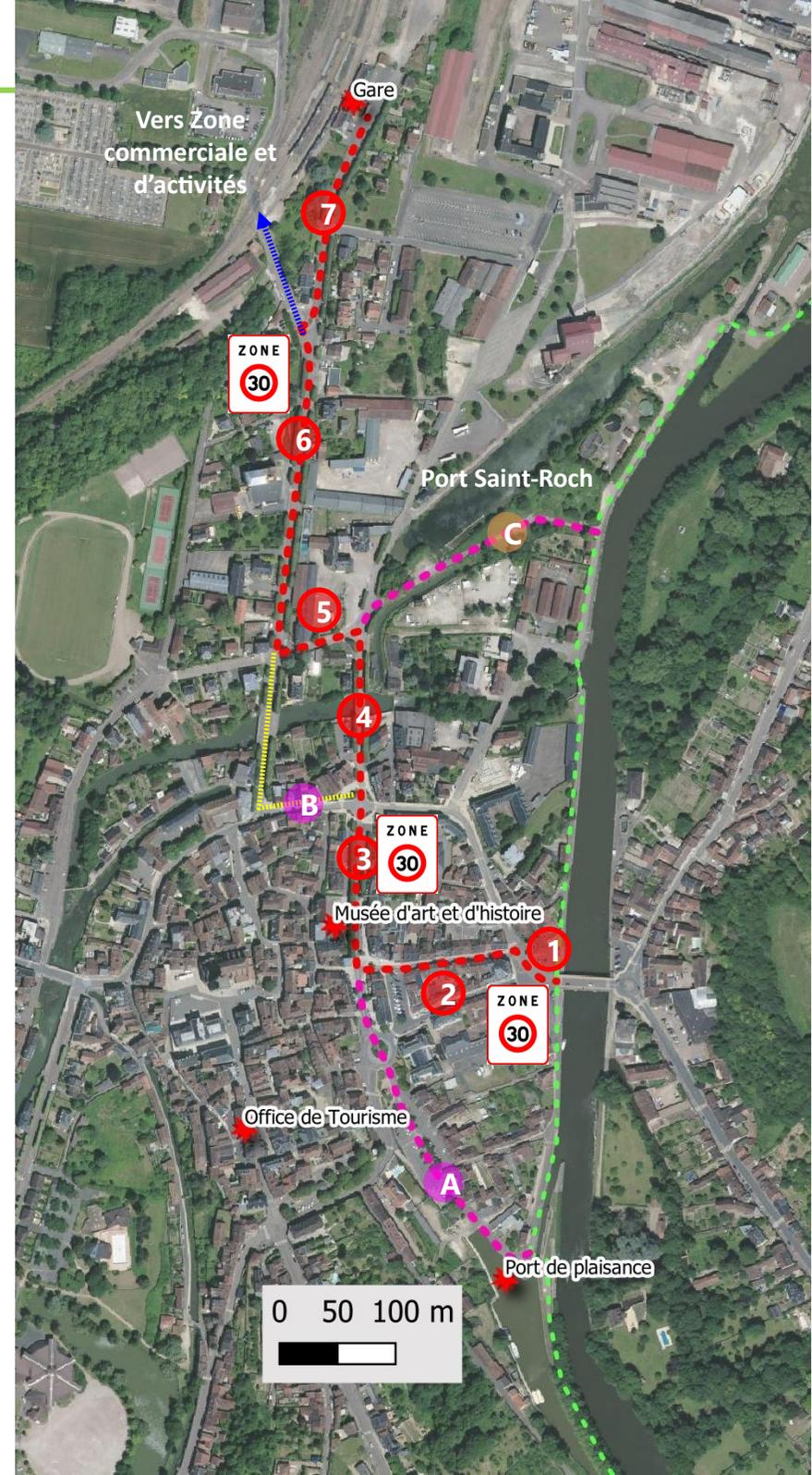
C. Port Saint-Roch (accès nord) à envisager à long terme

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

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

• **Type d'utilisateurs 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



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

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

La maîtrise d'ouvrage des actions est communale.

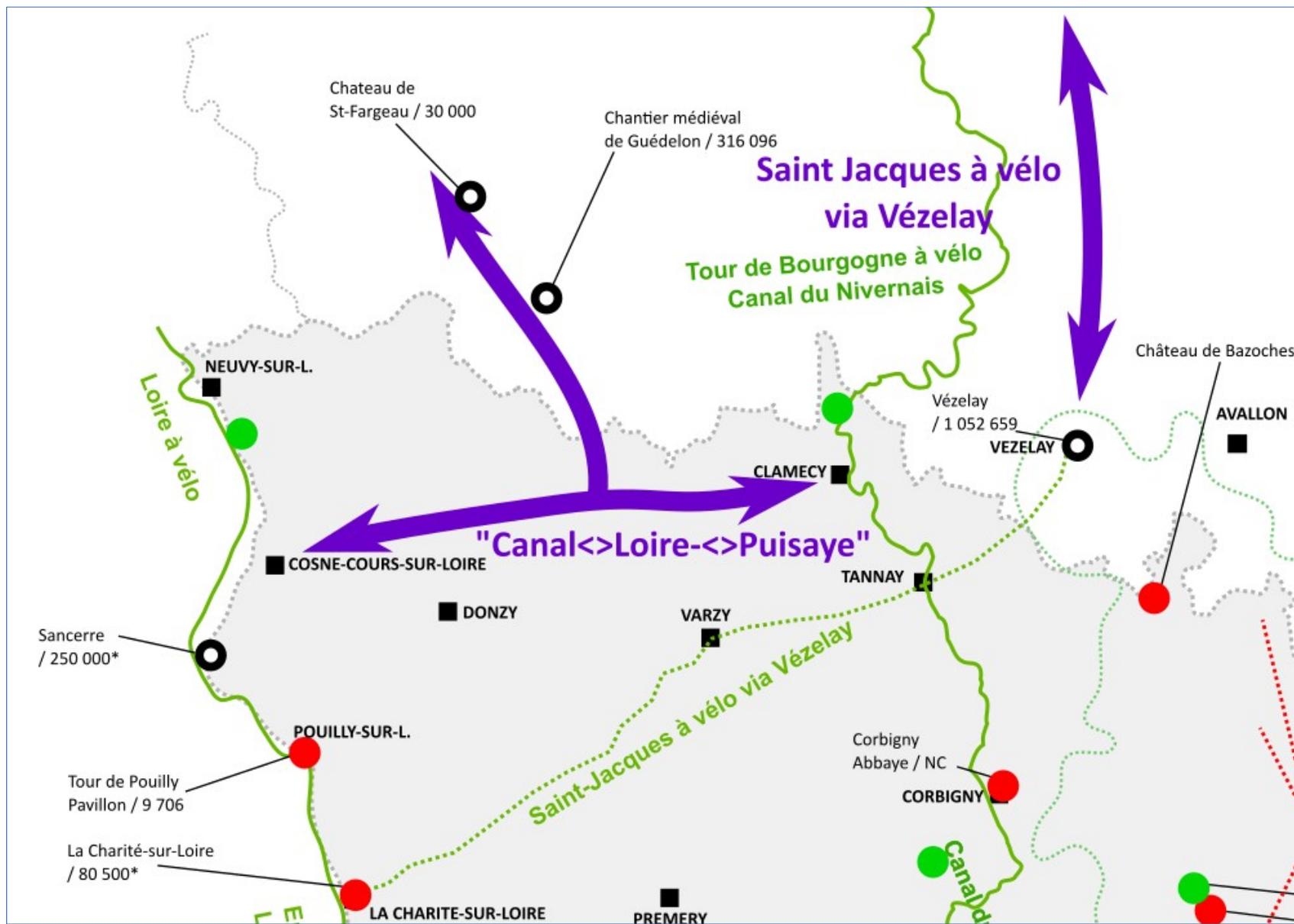
Jalonner l'itinéraire vers la gare - Budget prévisionnel : 1 500 € HT



Nouvelles véloroutes à l'étude

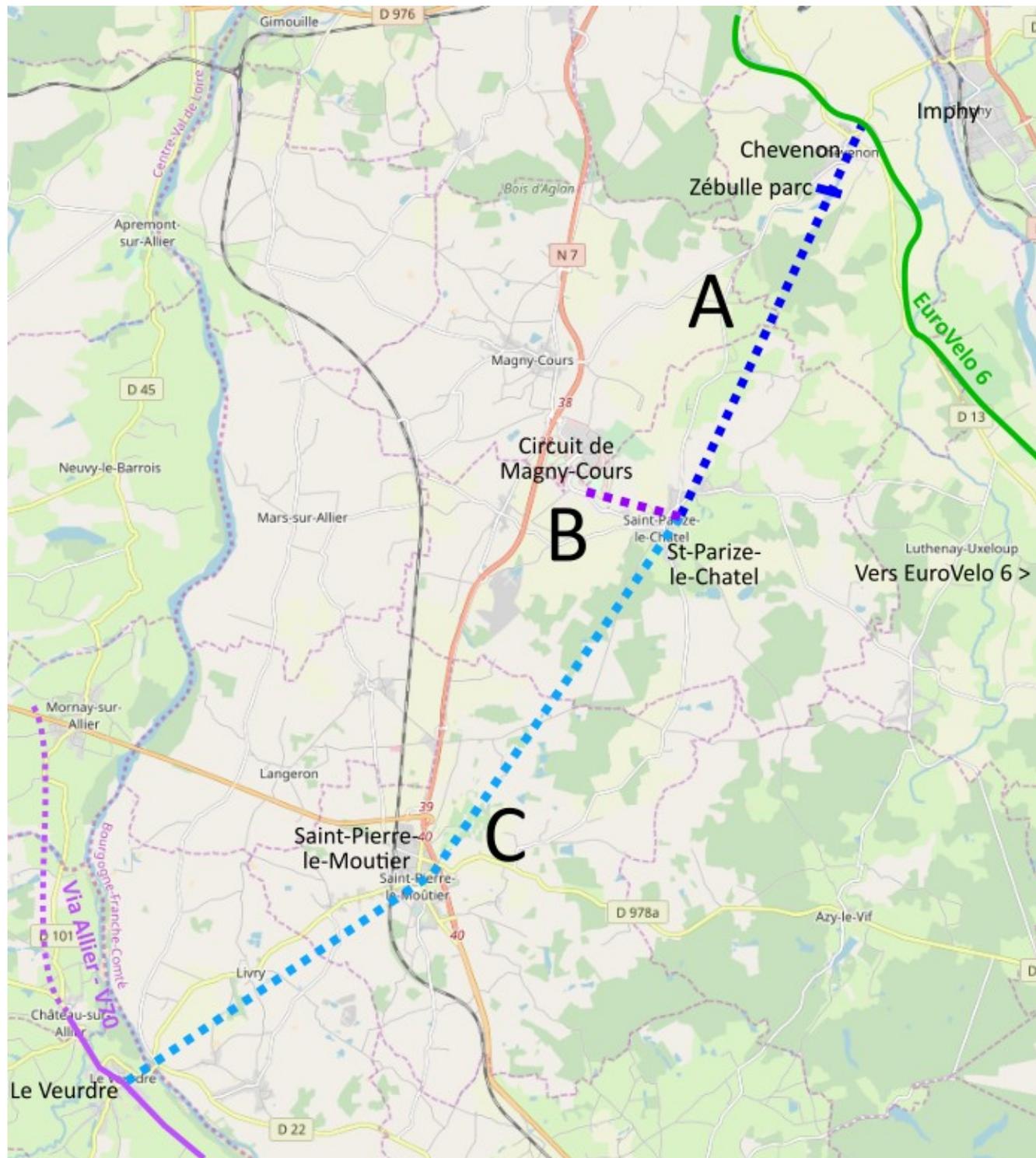
Tour de Bourgogne à vélo <> Puisaye <> Loire à vélo

- L'intérêt d'un itinéraire Loire à vélo <> Canal du Nivernais <> Puisaye est techniquement avéré par ces opportunités : touristiques et patrimoniales (Guédelon, Puisaye...), foncières (chemins de fer, chemins ruraux, routes à faible trafic)
- Une étude de ces potentiels a débuté en 2020, qui reste à achever pour présenter une réflexion stratégique aux collectivités concernées en vue de définir le tracé et l'aménagement d'un itinéraire.



EuroVelo 6 <> Via Allier

- En 2020, la communauté de communes Loire Allier souhaitait connecter Magny-Cours à l'EuroVelo 6.
- L'opportunité de relier la Via Allier, en cours d'aménagement, à l'EuroVelo 6 a conduit le Département à étudier la faisabilité d'une liaison Chevenon – Le Veudre, proposant coûts, financements et maîtrises d'ouvrage possibles.



Véloroute Loire rive droite

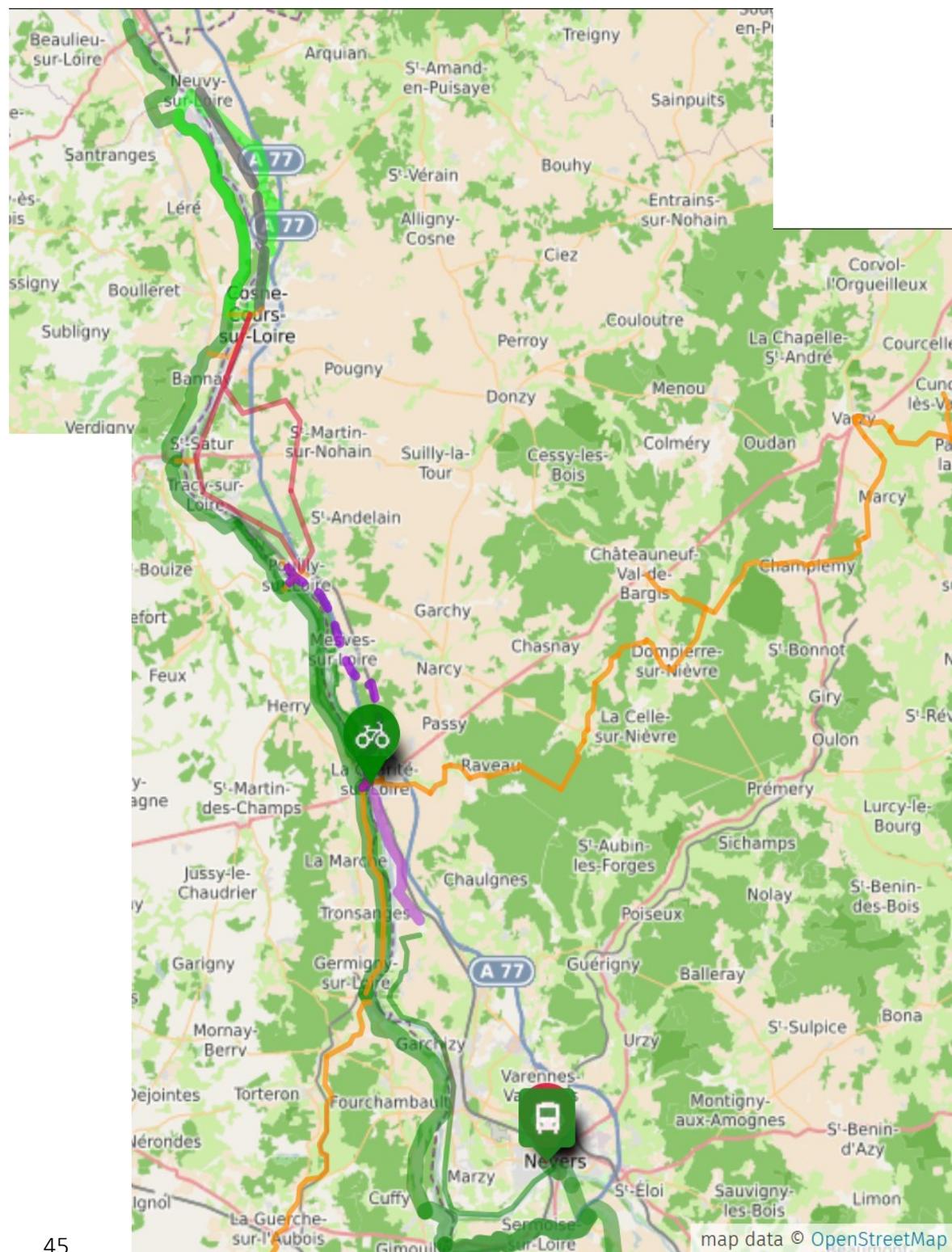
Entre Nevers et Neuvy-sur-Loire, les collectivités ont créé ou vont créer une succession d'itinéraires cyclables aux vocations diverses : loisirs, utilitaire, itinérante (voir cartes jointes).

Des barreaux est – ouest sont également en cours de réalisation ou d'étude pour relier la Loire à vélo.

Il paraît donc pertinent de développer une véloroute complète en rive droite, reliée aux réseaux cyclables locaux pour développer tous les usages du vélo au bénéfice de la population et des visiteurs.

La maîtrise d'ouvrage des travaux serait à partager entre collectivités concernées, en fonction des compétences techniques et des opportunités de financement, les intercommunalités ou communes pouvant plus facilement mobiliser des cofinancements que le Département.

L'organisation du projet doit être précisée en 2022 entre les intercommunalités, les villes et le Département.



Compléter l'observation de la fréquentation

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 »**

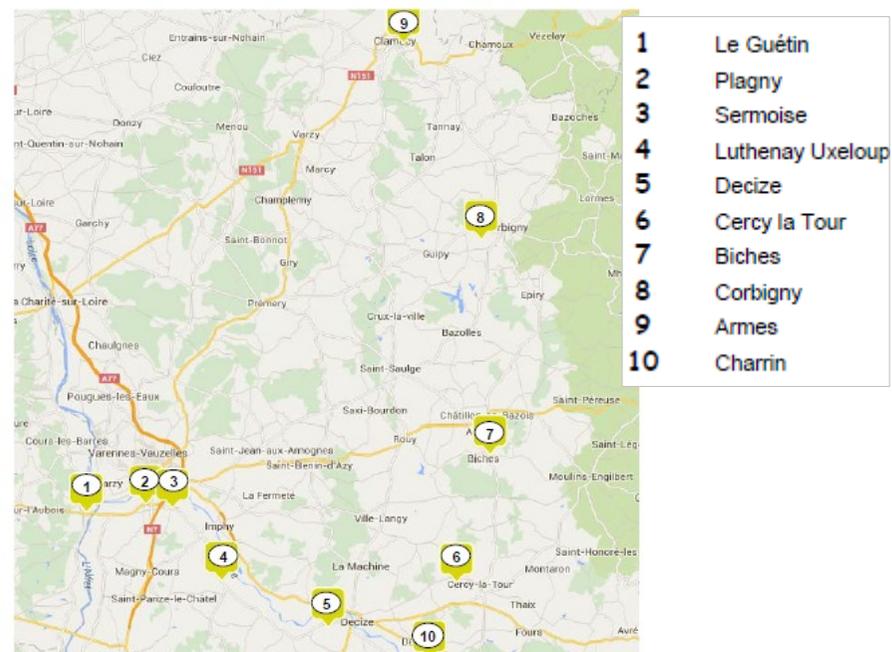
Les **usages quotidiens ne sont pas la cible** du dispositif d'observation mis en place : pas de comptage dans le centre de Nevers, à proximité de Zones d'Activités (ex: Varennes-Vauzelles) ou sur d'autres espaces périurbains/centre-ville (la Charité, Cosne S/ Loire, Decize...).

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



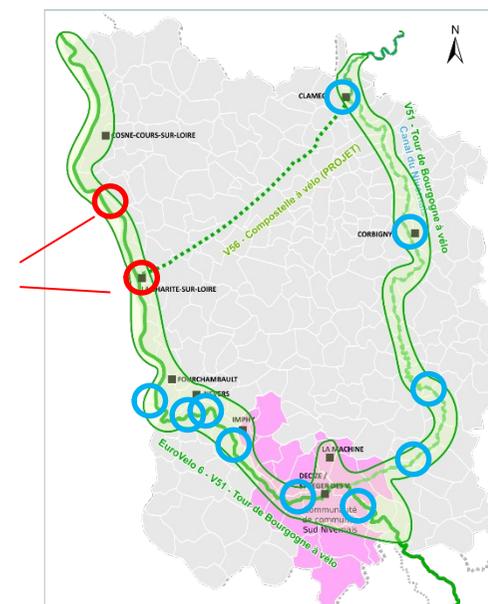
Aujourd'hui, le dispositif **permet l'observation de la fréquentation des véloroutes** existantes du département **sur tous usages (pas de distinctions possibles)**

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 « Saint-Jacques 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	Analyse par « point de comptage »	Analyse à l'échelle des « véloroutes » du département	Analyse globale départementale
QUANTITATIF Fréquentation en passages cumulés (visites cumulées)	<ul style="list-style-type: none"> > 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 cumulés 	<ul style="list-style-type: none"> > 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 cumulés > Portions les plus fréquentées en cumulé 	<ul style="list-style-type: none"> > 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)	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 uniques empruntent les véloroutes		
Qualitatifs	<p>Sans enquête qualitative, il n'est pas possible de qualifier</p> <ul style="list-style-type: none"> > 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 GUÉTIN

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

7,8 km

ECOCOMPTEUR PLAGNY

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

6 km

ECOCOMPTEUR SERMOISE

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

11 km

ECOCOMPTEUR LUTHENAY

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

19 km

ECOCOMPTEUR DECIZE

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

11 km

ECOCOMPTEUR CHARRIN

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

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 Decize
- 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 de l'opérateur 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 permet 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 converti 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.

Contact / Suivi :

Service patrimoine naturel

environnement@nievre.fr / 03 86 60 58 79



ANNEXE

Principes d'aménagement et fiches techniques



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLE

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

L'objectif touristique initial des collectivités croise des enjeux importants de mobilités cyclables au quotidien. Des cheminements cyclables attrayants, sûrs et continus sont une condition préalable pour que le vélo soit 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 actuels et futurs.

Aujourd'hui le cheminement d'un cycliste qui quitte l'EuroVelo 6 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, aux aménagements cyclables afin d'assurer une lisibilité et une continuité de ces derniers.

Sécuriser un itinéraire cyclable peut prendre différentes formes et doit être envisagé au cas par cas. Les liaisons entre l'EuroVelo 6 ou le Tour de Bourgogne, les centres-bourgs et leurs gares doivent constituer de véritables dorsales cyclables.

Illustration du principe de lisibilité
d'un itinéraire cyclable



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 ville 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 accrus.

- 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

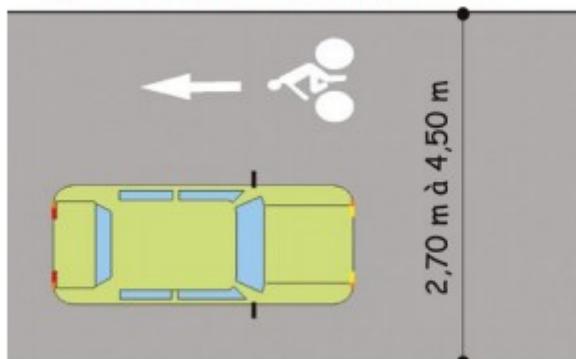
Le principe de généralisation du double sens cyclable vise à simplifier la compréhension de la règle par les usagers et donc à développer **des réflexes d'attention systématiques** dans des voies empruntées à faible vitesse. Même dans les rues étroites (3 m de large), le double sens cyclable est possible. 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 de mode de gestion de la circulation dans la rue.

Signalisations possibles pour les double-sens cyclables



L'utilisation de la figurine + flèche est possible pour matérialiser au sol la présence d'un double-sens cyclable non séparatif



C24a



C24c



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

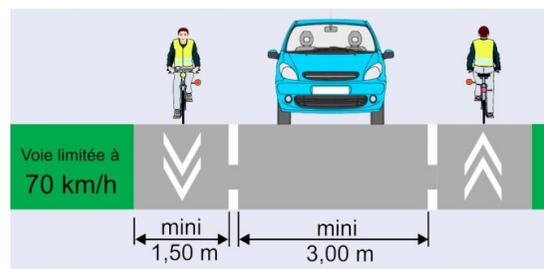
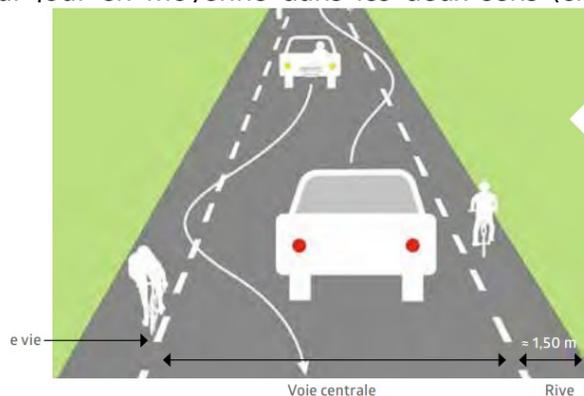
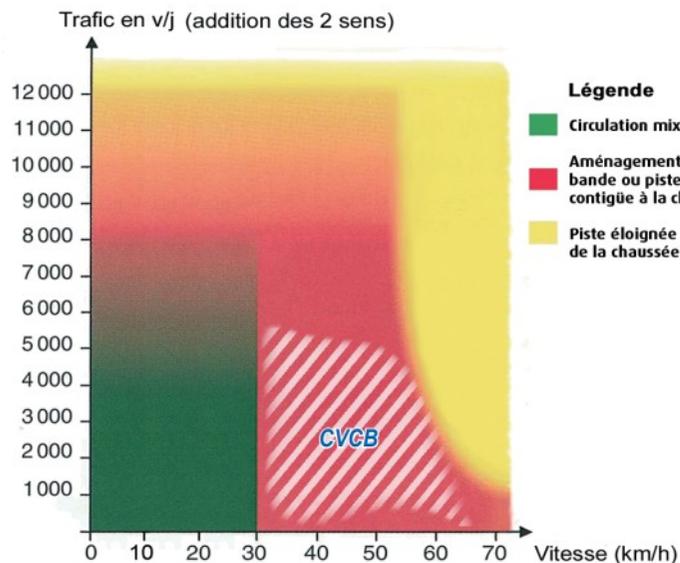
L'exemple de la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

« 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

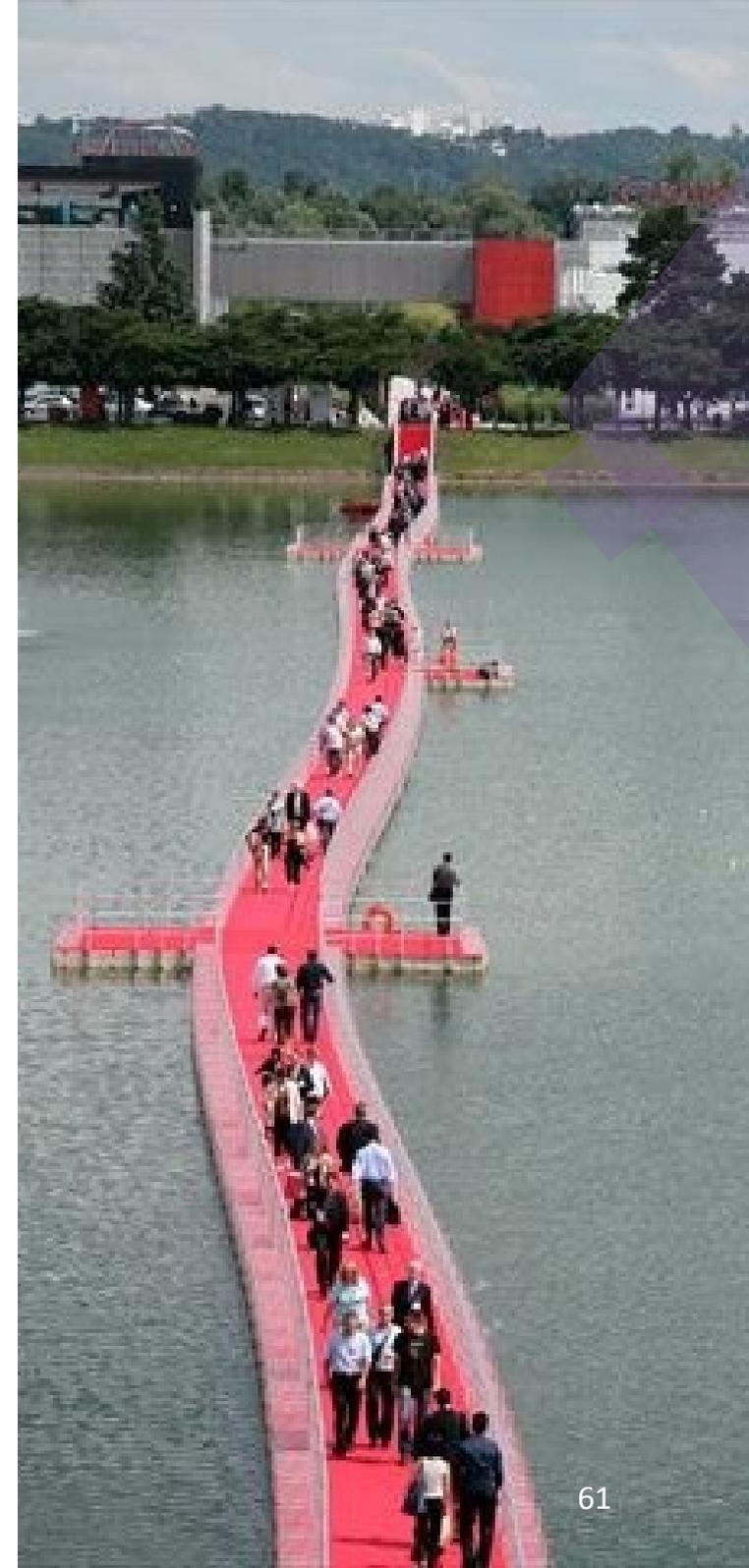
La voie centrale banalisée

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 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 identifiant un itinéraire touristique. Il peut être utilisé sur des panneaux de type Dv (directionnel vélo) dans le cadre précis fixé par l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR).

Sur le département de la Nièvre, les parcours peuvent faire référence à cinq itinéraires: EuroVelo6, 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'EuroVelo6

Lorsque plusieurs logos sont nécessaires, il est recommandé de proposer un cartouche sur la partie supérieure du mât. Le logo de l'EuroVelo6 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 le 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

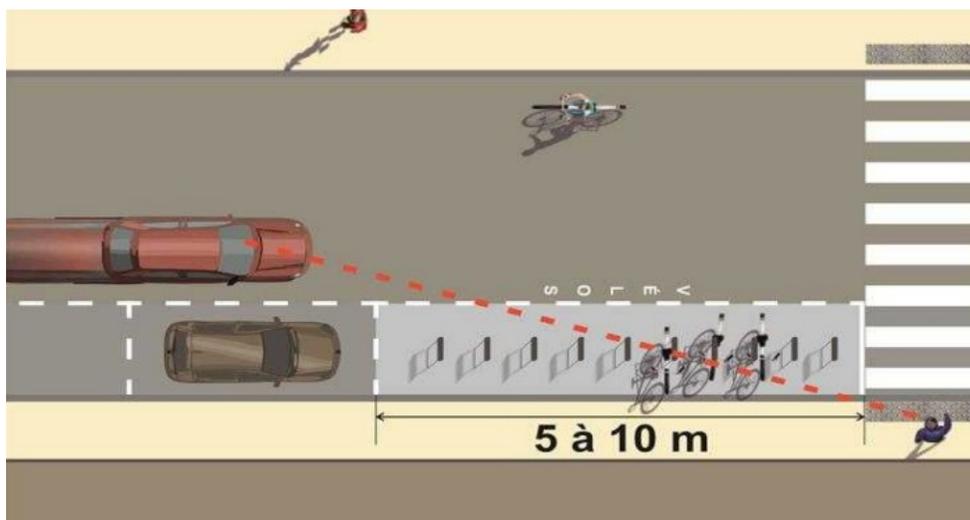
- Largeur réduite afin de permettre l'appui d'un vélo tout en évitant de prendre trop de place dans le paysage urbain en absence de vélos. Pour autant sur les sites accueillant des cyclistes itinérants, il faudra veiller à garder un espacement suffisant pour que 2 vélos avec sacoches stationnent côte 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 mairies 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 site 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).

