

**SYNDICAT MIXTE DU PAYS SANCERRE SOLOGNE**

République Française  
Liberté - Egalité - Fraternité

**7, rue de la Gare**

**18260 Vailly sur Sauldre**

**Tél. : 02 48 73 99 01**

**Délibération n°2024/18**  
**Mobilité**  
**Schéma directeur « modes actifs »**  
**Validation**

**Séance du 26 mars 2024**

Date de convocation : 13/03/2024

Nombre de membres en exercice : 66

**Présents (39)**

Argent-sur-Sauldre : Anne CASSIER

Assigny : Philippe PISCQUOT

Aubigny-sur-Nère : Laurence RÉNIER (Présidente)

Bannay : Alain ANDRÉ

Blancafort : Pascal MARGERIN (Vice-Président)

Bué : Monique RIX

Clémont : Dominique TURPIN

Crézancy-en-Sancerre : Martine CAVALIER

Dampierre-en-Crot : Sylvain BIJOUX

Ennordres : Hugues DUBOIN

Gardefort : François GOURDIN

Jalognes : Patrick LÉGER

Jars : Vincent PARISSÉ

Le-Noyer : Chantal MILLÉRIOUX (Vice-Présidente)

Menetou-Râtel : Corinne LELIEVRE

Méry-es-Bois : Marc-Antoine BAILBY

Nançay : Alain URBAIN

Oizon : Marc GOURDOU

Saint-Bouize : Anne-Marie TERREFOND

Saint-Céols : Flore CHAUVEAU

Sainte-Montaine : Jean-Yves DEBARRE

Sancerre : Laurent PABIOT (Vice-Président)

Savigny-en-Sancerre : Thérèse RUELLÉ

Subligny : Jean-Paul GORIN

Sury-en-Vaux : Michel BEDU

Sury-es-Bois : Catherine GOURDET

Thauvenay : Gabrielle MATTELLINI

Verdigny : Arielle VATAN

Villegenon : Julien GUILLAUME

Vinon : Serge HAY

Communauté de Communes Sauldre et Sologne : Hugues DUBOIN (Ennordres)

Communauté de Communes Sauldre et Sologne : Elvire SERRE-SANCHEZ (Aubigny-sur-Nère)

Communauté de Communes Sauldre et Sologne : Marc-Antoine BAILBY (Méry-es-Bois)

Communauté de Communes Sauldre et Sologne : Jean-Yves DEBARRE (Sainte-Montaine)

Communauté de Communes Pays-Fort, Sancerrois Val de Loire : Liliane COQUERY (Saint-Satur)

Communauté de Communes Pays-Fort, Sancerrois Val de Loire : François RENIER (2019)  
Communauté de Communes Pays-Fort, Sancerrois Val de Loire : Florence RUELLÉ (Boulleret)  
Communauté de Communes Pays-Fort, Sancerrois Val de Loire : Marc VERBEKE (Barlieu)  
Conseiller Départemental du canton d'Aubigny-sur-Nère : Anne CASSIER

### Pouvoirs (3)

Boulleret : Jean-Louis BILLAUT pouvoir à Thérèse RUELLÉ (Savigny-en-Sancerre)  
Léré : François RENAUD pouvoir à Françoise NOYER (Communauté de Communes Pays-Fort, Sancerrois, Val-de-Loire)  
Sury-Près-Léré : Jean-Claude SCOUBE pouvoir à Laurent PABIOT (Sancerre)

**Membres en exercice : 66**

**Membres présents : 39**

**Pouvoirs : 3**

**Votants : 42**

### Excusés (5)

Brinon-sur-Sauldre : Lionel POINTARD  
Feux : Julien BARBEAU  
Ivoy-le-Pré : Jimmy CADET  
Santranges : Sylvie BARDY  
Conseiller Départemental du canton de Sancerre : Patrick BAGOT

### Absents (19)

Barlieu : Anne-Laure GAMBIER  
Belleville-sur-Loire : Bruno VAN DER PUTTEN  
Concessault : Serge VAN POUCKE  
Couargues : Jean-Pierre SERRES  
La-Chapelle-d'Angillon : Régis COUSTENOBLE  
La-Chapelotte : Eliane DOUCET  
Ménétréol-sous-Sancerre : Pascale MARQ  
Ménétréol-sur-Sauldre : Jacques VISCAPI  
Presly : Philippe LOHSE  
Saint-Satur : Christian DELESGUES  
Sainte-Gemme-en-Sancerrois : Nathanaël CROTTÉ  
Sens-Beaujeu : Laurent FAUROUX  
Thou : Denis TABORDET  
Vailly-sur-Sauldre : Christelle PAYE  
Veaugues : Jean-Yves PELÉ  
Conseiller Départemental du canton d'Aubigny sur Nère : David DALLOIS  
Conseiller Départemental du canton de Sancerre : Sophie CHESTIER  
Conseiller Départemental du canton de Saint Germain du Puy : Marie-Christine BAUDOUIN  
Conseiller Départemental du canton de Saint Germain du Puy : Gérard CLAVIER

**Secrétaire de séance : Chantal MILLÉRIOUX**

\*\*\*

L'an deux mille vingt-quatre, le vingt-six mars,  
Le Comité Syndical du Pays Sancerre Sologne dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire,  
sous la présidence de Mme Laurence RENIER,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,  
Vu l'arrêté du Préfet en date du 21 octobre 1996 portant création du Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne,  
Vu les statuts du Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne,  
Vu la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte,  
Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,  
Vu le rapport du Président du Conseil Régional Centre-Val de Loire du 15 octobre 2020 concernant les orientations stratégiques pour un Plan régional des mobilités à vélo,  
Vu la délibération n°19-30 du 29 octobre 2019 du Syndicat mixte du Pays Sancerre Sologne approuvant le plan de mobilité rurale,

Vu la délibération n°2021/25 du 8 juin 2021 du Syndicat mixte du Pays Sancerre Sologne approuvant la candidature à l'appel à projets AVELO2 de l'ADEME.

Vu la délibération n°2022/04 du Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne approuvant le plan de financement du Schéma Directeur « Modes Actifs ».

Vu le projet de Schéma Directeur « Modes Actifs » ci-joint,

Considérant que le Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne est la structure porteuse d'un plan de mobilité rurale à l'échelle de son territoire, et que ce document de planification est désormais dans sa phase opérationnelle,

Considérant que le Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne, conformément à l'axe 3 de son plan de mobilité rurale, a initié une étude pour élaborer un schéma directeur « modes actifs » dont l'objectif était :

- d'affiner le maillage des itinéraires cyclables (déplacements du quotidien) afin de structurer un réseau cyclable sécurisé et lisible ;
- de construire une stratégie d'aménagement globale en faveur des modes actifs ;
- d'organiser le stationnement vélo ;
- de faciliter la coordination des acteurs pour la mise en œuvre d'une politique en faveur des modes actifs ;
- de disposer d'un programme pluriannuel d'investissements ;
- de favoriser, développer et sécuriser la pratique du vélo et de la marche à pied pour les déplacements du quotidien ;
- d'augmenter in fine la part modale du vélo et de la marche à pied.

Considérant que le Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne souhaite poursuivre le développement d'une véritable politique de promotion des mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, à travers la mise en œuvre opérationnelle de son schéma directeur « modes actifs »

Considérant que cette mise en œuvre du Schéma Directeur "Modes Actifs" permettra de concrétiser les objectifs définis dans le cadre du plan de mobilité rurale.

Considérant l'avis favorable du Comité de Pilotage sur la mobilité du Pays Sancerre Sologne réuni le 7 mars 2024.

Considérant l'avis favorable du Bureau Syndical du Pays Sancerre Sologne réuni le 19 mars 2024.


**DÉCIDE** à l'unanimité des membres présents et représentés,

**Article 1<sup>er</sup> : DE VALIDER** le programme d'actions du schéma directeur « modes actifs »

**Article 2 : DE SOLLICITER** les financements nécessaires pour la réalisation des actions prévues dans le Schéma Directeur Modes Actifs, en explorant les différentes sources de financement disponibles, notamment l'aide financière de la Région Centre-Val de Loire au titre du Contrat Régional de Solidarité Territoriale 2022-2028 ;

**Article 3 : D'ENGAGER** une démarche de sensibilisation et de communication auprès des habitants, des entreprises et des usagers, afin de promouvoir l'usage des modes actifs et de faire connaître les aménagements et les services mis en place

Pour extrait conforme  
La Présidente

  
Laurence RENIER

Le secrétaire de séance

  
Chantal MILLÉRIOUX

Transmission en Préfecture le 29 mars 2024

Publication sur le site internet du Pays Sancerre Sologne le 2 avril 2024

# SCHÉMA DIRECTEUR DES MODES ACTIFS

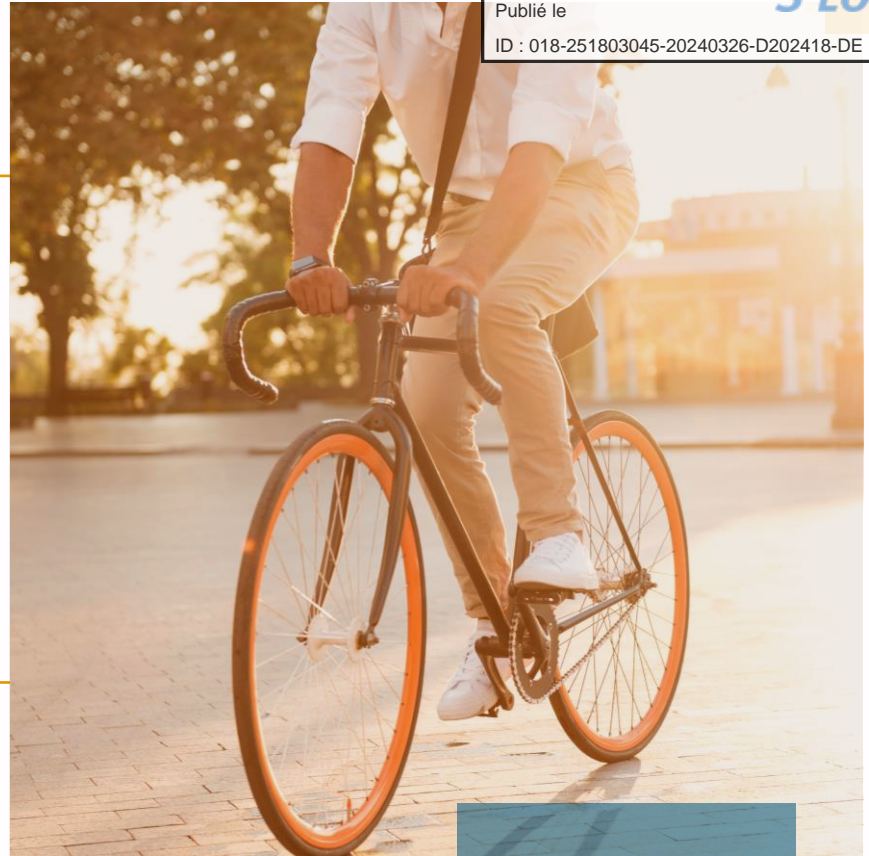
Syndicat Mixte du Pays Sancerre Sologne

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



# SOMMAIRE

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



#1

PRÉAMBULE



#2

ÉTAT DES LIEUX



#3

ÉLABORATION DE LA  
STRATÉGIE



#4

FICHES ACTIONS



# 01

## PRÉAMBULE



**Le Pays Sancerre Sologne** est engagé depuis plusieurs années sur le développement des mobilités douces sur son territoire. La topographie marquée sur sa frange est, et les longues distances entre Sologne et Loire contraignent les déplacements. Par contre faciliter les déplacements dans les villes et villages et prendre appui sur la Loire à Vélo et la V48 entre Sully et Bourges sont les objectifs majeurs pour le développement des liaisons douces dans le territoire..

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours des années 2022 et 2023 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire ainsi que de la concertation et des sollicitations de la population.

Ce plan d'actions fixe à court, moyen et long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau cyclable et d'une amélioration des circulations piétonnes favorisant des déplacements sécurisés et continus, et également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, ...).

# Rappel des objectifs du schéma directeur cyclable et de son élaboration

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

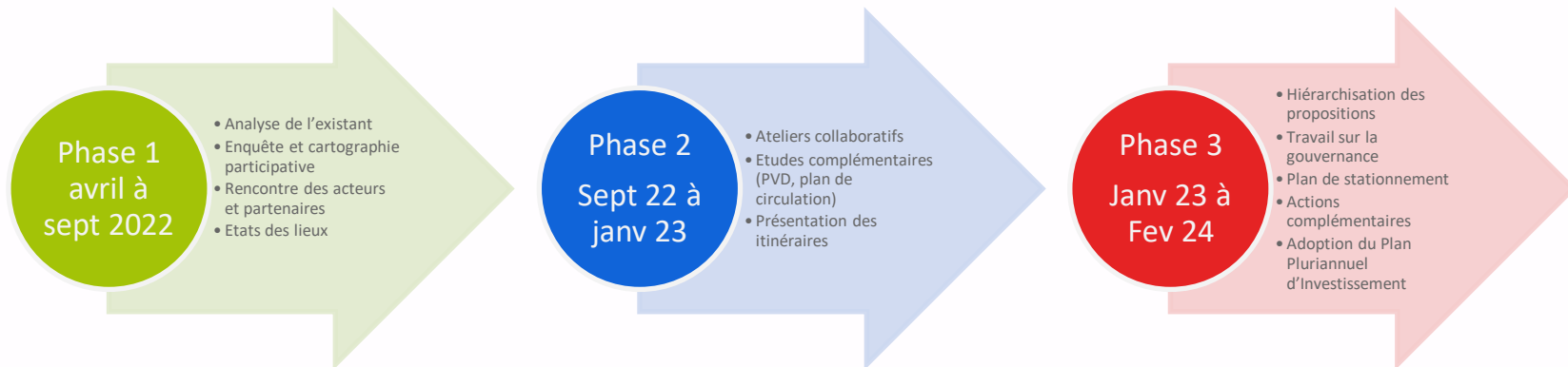
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Le schéma directeur cyclable constitue une feuille de route « vélo » pour le territoire. Il porte sur l'ensemble des actions relatives au développement du vélo dans les déplacements :

1. Les aménagements cyclables
2. Les services pour le vélo (stationnement, service de location, ...)
3. Les actions de sensibilisation et de promotion du vélo

Le SDC a été élaboré à l'échelle regroupant les communautés de communes « Sauldre et Sologne » et « Pays Fort Sancerrois ». Il est coordonné par le Pays Sancerre Sologne et en partenariat avec les collectivités locales, communes, interco et département qui sont les gestionnaires de voirie mais aussi avec les partenaires dont les associations d'usagers.





# PRÉAMBULE

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



## UTILITAIRES

- Déplacements quotidiens : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- Distances courtes, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements cohérents;
- Besoin d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



## LOISIRS / BALADE

- Promenades, utilisation familiale, récréative, touristique;
- Destinations variées, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



## TOURISME

- Vacances à vélo : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages : 400 km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- Visites : 30 km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



## SPORTIF

- Longues distances, sur voirie en interurbain;
- Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

# QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE ?

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

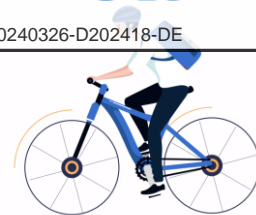
Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

Le schéma cyclable est un outil de **PROGRAMMATION** et de **PLANIFICATION** qui permet de **définir les ACTIONS** à **mettre en place** à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la **PRATIQUE CYCLABLE**. Il permet la **programmation des INVESTISSEMENTS** dans un plan pluriannuel. Un schéma **N'OBLIGE PAS LES COMMUNES** à réaliser les opérations, mais facilite l'étude des dossiers pour l'octroi de **SUBVENTIONS**.



01 - PRÉAMBULE

## POURQUOI ?

1. Réduction des gaz à effet de serre
2. Plan vélo de l'état
3. Amélioration des conditions de circulation
4. Pratique sportive bénéfique pour la santé
5. Gain économique pour les usagers



## UN SCHÉMA RÉPOND À DES BESOINS

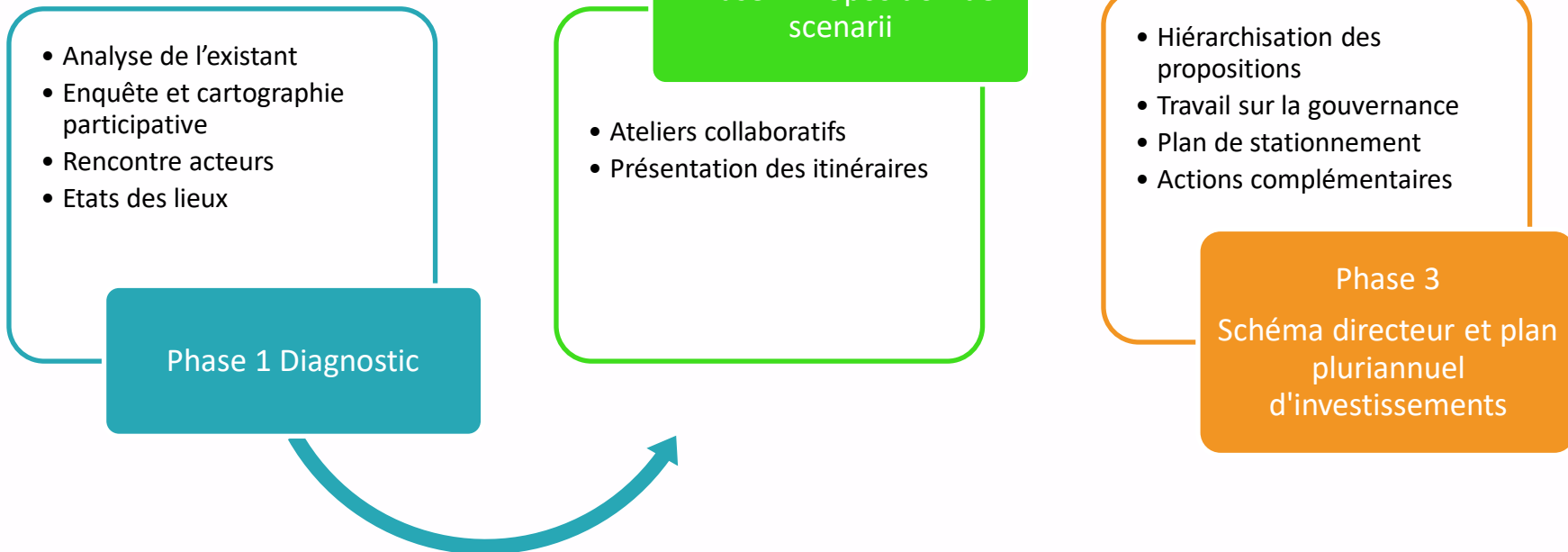


# LE PHASAGE DE L'ÉTUDE

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
Reçu en préfecture le 29/03/2024  
Publié le  
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



01 - PRÉAMBULE

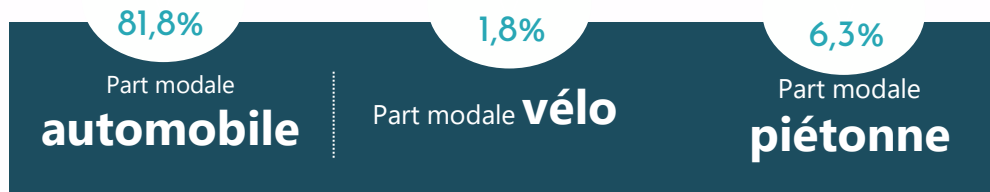


# Contexte local de l'écosystème vélo au lancement de l'étude

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
Reçu en préfecture le 29/03/2024  
Publié le  
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



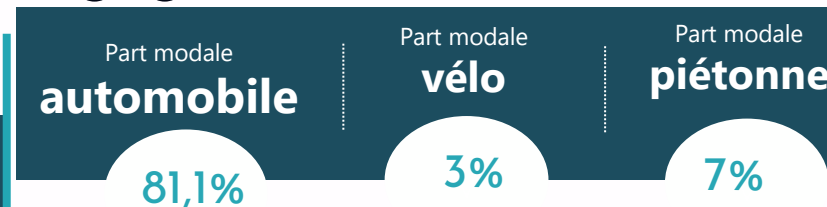
01 - PRÉAMBULE



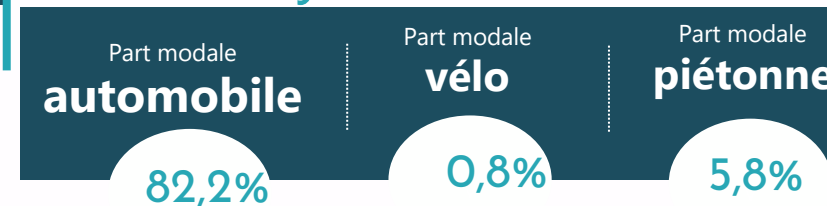
## Pays Sancerre Sologne



## Sauldre et Sologne



## Pays Fort Sancerrois



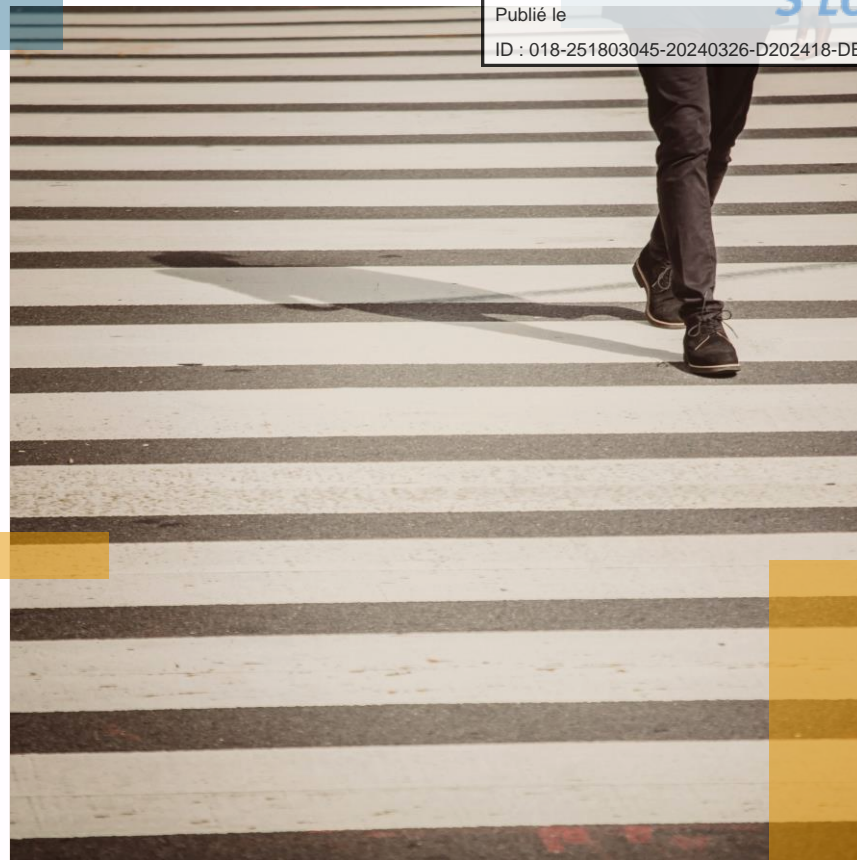
# 1.1 Rappel de de la Règlementation

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## COMMENT CHOISIR UN AMÉNAGEMENT ?






Il y a différents éléments à prendre en compte pour choisir le type d'aménagement, les plus importants :

**La vitesse des véhicules :** lorsque l'écart de vitesse entre les différents usagers augmente, le risque d'accident croît (avec la baisse du champ de visibilité et la plus grande distance de freinage), de même que leur gravité. Le phénomène d'appel d'air devient aussi plus conséquent.

**Le trafic :** trop important, la gêne occasionnée devient oppressante et la mixité n'est plus possible. Le risque qu'un accident se produise augmente en parallèle.


La combinaison de ces deux facteurs ont conduit au tableau suivant réalisé par le CEREMA.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
 Reçu en préfecture le 29/03/2024  
 Publié le **S<sup>2</sup>LOW**  
 ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

 V85 VITESSE LIMITE REELLEMENT PRATIQUEE	 TRAFFIC MOTORISE EN UNITES DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DEBIT CYCLISTE SOUHAITE (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR)		
		 RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR A 750 CYCLISTES/JOUR)	 RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RESEAU CYCLABLE A HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
<b>30</b> KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
<b>50</b> KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
<b>70/80</b> KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Source : CEREMA [Rendre sa voirie cyclable](#)

## AUTRES ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE POUR CHOISIR LE TYPE D'AMÉNAGEMENT

Envoyé en préfecture le 29/03/2024	
Reçu en préfecture le 29/03/2024	
Publié le	
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE	

- **La cohérence et la continuité** : dans la mesure du possible, il est préférable de rester cohérent et continu dans le traitement d'un itinéraire sur ses différentes sections (éviter notamment le passage d'une implantation bilatérale à une implantation unilatérale).

- **La largeur des trottoirs** : la création des aménagements cyclables ne doit pas se faire au détriment des piétons et doit impacter préférentiellement l'espace dévolu à la voiture. Dans la même logique, les aménagements cyclables doivent être implantés en priorité au niveau de la chaussée, ce qui assure leur séparation avec les cheminements piétonniers (trottoirs).

- **Les transports en commun** : sur un itinéraire bus, la création d'un aménagement cyclable peut être l'occasion de développer des couloirs mixtes bus-vélos, plébiscités par les cyclistes. Par ailleurs, la présence d'arrêts de bus implique des configurations spéciales dans le cas de pistes cyclables. La bande cyclable peut s'avérer préférable lorsque les arrêts sont nombreux.

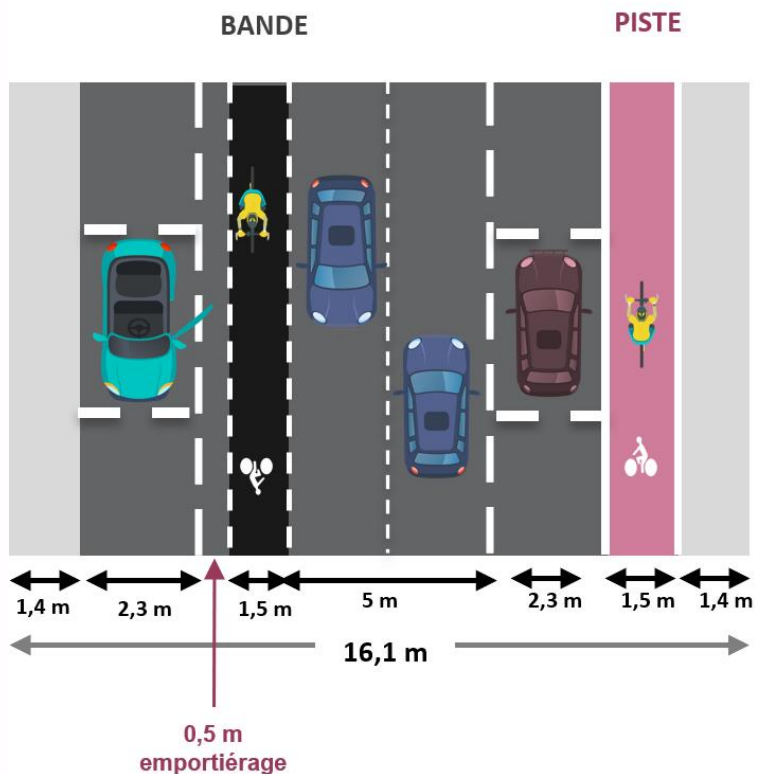
- **Arbres et mobilier urbain** : la présence d'arbres et de mobilier urbain (candélabres, bancs, ...) peut rendre difficile la mise en place de pistes derrière le stationnement. Elle constitue par ailleurs un masque à la visibilité des cyclistes par les automobilistes.

- **Le nombre et l'espacement des intersections (y compris entrées charretières)** : les bandes cyclables et couloirs mixtes bus-vélos apportent une bonne co-visibilité entre cyclistes et automobilistes en intersection, ils sont bien adaptés aux axes avec des carrefours fréquents. A l'inverse, les pistes, notamment bidirectionnelles sont à réserver aux longs tronçons sans intersection. Le choix doit garantir une bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers afin d'améliorer leur sécurité lors de la traversée.

- **La complexité des carrefours** : la géométrie de certains carrefours (le nombre de branches, leur disposition, la longueur de franchissement,...) peut restreindre les possibilités de réaménagement.

# EMPRISE MINIMALE POUR PERMETTRE L'ENSEMBLE DES USAGES

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
 Reçu en préfecture le 29/03/2024  
 Publié le  
 ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



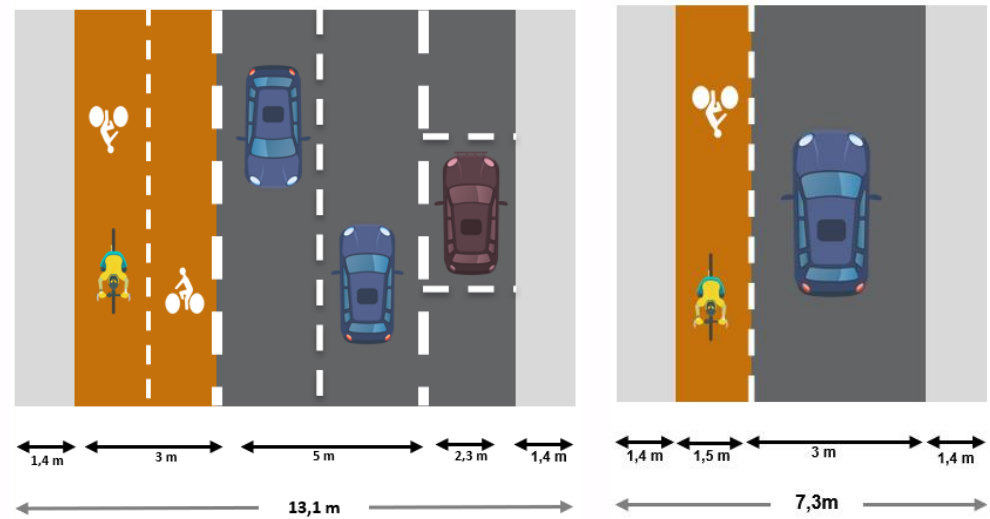
**PEU DE VOIES, VOIRE AUCUNE, OFFRENT CE TYPE DE GABARIT.**

La question du stationnement et des sens unique peuvent être des leviers pour permettre l'implantation d'aménagements cyclables.

## COMMENT TROUVER DE LA PLACE ?

*Suppression du stationnement*

*Passage à sens unique*





# PRINCIPES

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



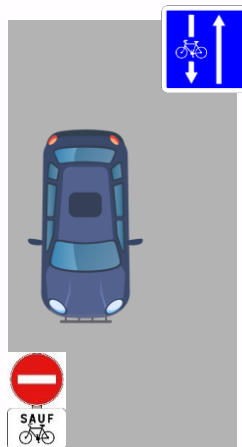
## Les aménagements sont proposés avec des composantes :

- Ponctuelles (panneaux, pictogrammes...)
- Linéaires : marquage au sol, bordures...)
- Surfaciques : revêtement...)

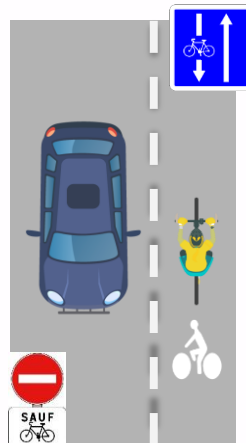
Chaque élément a un prix unitaire et le coût total est calculé soit à l'unité, au mètre linéaire ou à la surface.

Cette décomposition permet d'envisager un **même aménagement avec une progressivité dans le temps** pour mieux répartir les investissements.

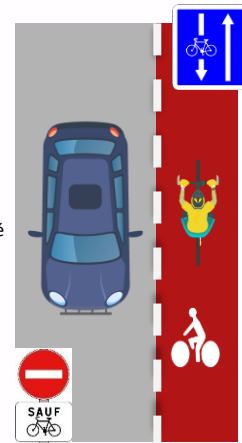
Coût :  
400 €/panneau



Coût :  
400 €/panneau  
+ 3€/ml (ligne T35u)



Coût :  
400 €/panneau  
+ 3€/ml (ligne T35u)  
+ 30 €/m<sup>2</sup> pour ecf coloré



# TPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

Les aménagements complémentaires : réduction de la vitesse et marquage au sol

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



- **Vitesse limitée à 30 km/h** sur un secteur précis ou l'ensemble de la ville
- Généralisation du **double-sens cyclable**
- **Traversée piétonne** sur l'ensemble



La répétition de la signalétique au sol en complément de la signalisation verticale rappelle aux automobilistes qu'ils **ne sont pas les seuls usagers de la route**. Pictogrammes tous les 50 mètres.

## Aménagements partagés de la route



BANDE CYCLABLE



- Circulation exclusivement **réservée aux vélos**
- De part et d'autre d'une voie
- **Bonne insertion** du cycliste en milieu urbain

ERRE SOLOGNE  
Maintient l'accès au stationnement

DOUBLE SENS CYCLABLE



- Permet au vélo de circuler dans les **2 sens dans les voies en sens unique**
- La piste en contre-sens est **matérialisée au sol**, par des pictogrammes avec ou sans bande

CHAUCIDOU



- **CHAU**ssée pour les Circulations **DOU**ces
- Cyclistes **prioritaires**
- Solution à envisager **s'il n'est pas possible** d'implanter des pistes ou des bandes.
- La chaussée pour véhicules est **centrale**
- **30 km/h** souhaitable

# TYPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

## Le marquage au sol

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



La **répétition de la signalétique au sol** en complément de la signalisation verticale rappelle aux automobilistes qu'ils **ne sont pas les seuls usagers de la route.**

Pictogramme tous les **50 mètres**  
**En agglomération**, il est préférable d'avoir des pictogrammes plus rapprochés dans une circulation plus dense.

Pictogramme tous les **200 mètres**  
**Hors agglomération**, on peut allonger la distance entre les pictogrammes. Cette distance varie en fonction du flux d'automobilistes et de cyclistes.

## Le jalonnement



PANNEAU  
DIRECTIONNEL



- Indique la **direction à suivre** et sont positionnés aux intersections
- Ils peuvent également comporter une **indication de destination** et une **indication de distance**

PANNEAU  
AVERTISSEMENT



- Indique la **proximité de débouché de cyclistes**
- Annonce de cyclistes venant de **gauche** ou de **droite**

PARTAGEONS LA ROUTE



- Préviens les automobilistes de la **présence de cyclistes**
- **Incite les automobilistes à faire attention aux cyclistes**

# TYPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



*L'éloignement : les sites propres*

## VOIE VERTE

- Circulation non motorisée sauf pour une desserte locale avec une limitation de vitesse à 30 Km/h
- Liaisons de loisirs-tourisme ou déplacements locaux
- Largeur 3 ou 4m



## PISTES CYCLABLES

- Largeur conseillée 4m
- Circulation exclusivement réservée aux vélos
- Piste **séparée physiquement** de la chaussée
- Peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle



# TYPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

Les aménagements contribuant à la réduction de vitesse



## COUSSIN BERLINOIS

- Modère la vitesse des véhicules qui ont un faible empattement
- Ne garantit pas une modération de la vitesse des deux-roues et des poids lourds
- Plus d'interdiction à ce jour
- Bruyant pour les riverains



## DOS D'ÂNE

- Peut être implanté uniquement dans une zone 30 km/h
- Forme circulaire
- Hauteur : 10 cm  $\pm$  1 cm
- Longueur : 4 m  $\pm$  0,20 m



## CHICANE AVEC BY PASS

- Modération de la vitesse grâce à la déflexion de trajectoire
- La structure de la chaussée doit pouvoir supporter le report des trafics
- Peut permettre l'aménagement de voies de tourne à gauche ou de places de stationnement



## ÉCLUSE AVEC BY PASS

- Organise une circulation alternée de véhicules
- Oblige les véhicules venant dans le sens opposé au véhicule engagé, à ralentir, voire à s'arrêter
- La structure de la chaussée doit pouvoir supporter le report des trafics



# TPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

## Modification du régime de priorité

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

Sécurité des déplacements

### FEUX TRICOLORES

- Permet de réguler la vitesse des véhicules
- L'implantation des feux tricolores ne peut se faire qu'en section courante, c'est-à-dire, hors intersection et hors passage piéton.
- Possibilité d'insérer des SAS Vélo et des panonceaux M12 autorisant les vélos à tourner à droite ou à gauche.



### FRANCHISSEMENT AVEC REFUGE

- Permet de diminuer la longueur de la traversée
- Largeur de 2 mètres minimum afin de permettre à tout usager avec vélo ou poussette d'attendre en toute sécurité

### STOP

- Doit être implanté lorsque la zone présente un danger particulier
- Oblige les automobilistes à s'arrêter
- Il s'accompagne toujours d'un marquage au sol, la ligne d'arrêt



### PLATEAU RALENTISSEUR

- Permet le ralentissement des voitures, des deux-roues et des poids lourds
- Composé d'un plateau surélevé et de deux parties en pente
- Doit être d'un revêtement plus clair que la route, les bandes blanches doivent déborder sur les pentes

### CÉDER LE PASSAGE

- Les usagers doivent céder le passage aux véhicules prioritaires



# TPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

L'Aménagement de la Circulation



## ZONE 30

- Vitesse limitée à 30 km/h
- Chaussées à double sens pour les cyclistes
- Ne nécessite pas obligatoirement de signalisation horizontale



## ZONE DE RENCONTRE

- Piétons prioritaires sur tous les autres usagers
- Zone dédiée à la circulation de tous les usagers
- Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h
- Chaussées à double sens pour les cyclistes
- Conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir



## AIRE PIÉTONNE

- Piétons prioritaires sur tous les autres usagers
- Vélos autorisés (et exceptionnellement véhicules motorisés)
- Doit permettre l'accès de tous : PMR, poussettes, vélos, livraisons...
- Doit s'affranchir de trottoirs et d'obstacles et être uniforme



## VÉLORUE

- Voie partagée entre les véhicules motorisés et les cyclistes sont prioritaires
- Axe cyclable important offrant une alternative aux aménagements trop étroits et anxiogènes
- Vitesse limitée à 30 km/h
- Largeur de la rue : entre 4,50m et 7,30m
- Léger terreplein central en double sens et revêtement coloré conseillé.
- **les véhicules ne sont pas autorisés à doubler les cyclistes (en sens unique).**

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
 Reçu en préfecture le 29/03/2024  
 Publié le  
 ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

### La trajectoire en bande cyclable sur le côté externe du giratoire

Ce type d'aménagement était le plus utilisé dans les années 2000. Seulement, cela incite les cyclistes à serrer à droite et à se mettre en **insécurité**. De plus, le cycliste peut être en dehors du champ de vision de l'automobiliste qui s'insère dans le rond point. Cet aménagement est possible sur les giratoires de taille moyenne (15 – 22 m).

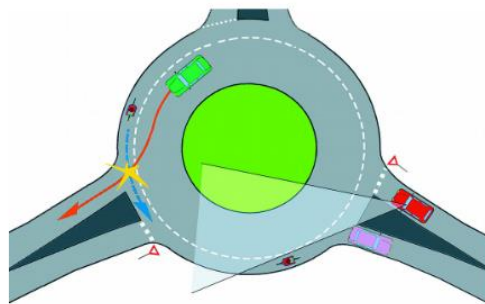
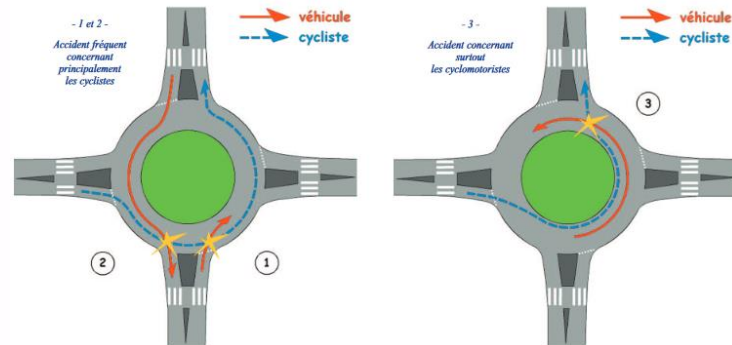


Illustration 4: Risque de cisaillement du cycliste en sortie de giratoire



### Marquage vélo au centre de l'anneau : trajectoire centrale

Ce type de marquage permet :

- D'améliorer la sécurité des cyclistes et la co-visibilité dans les cisaillements
- D'encourager les cyclistes à prendre leur place au centre de l'anneau pour être mieux perçus ;
- D'éviter le doublement du cycliste par un véhicule motorisé ;
- D'interpeller les conducteurs en approche du giratoire, pour qu'ils identifient les zones de conflits éventuels, et adaptent leur comportement.

Cet aménagement est possible sur les giratoires de taille moyenne (15 – 22 mm), la largeur de l'anneau doit être de 5,5 m maximum.



Illustration 3: Marquage de trajectoire vélo à l'axe de l'anneau du giratoire



Illustration 6: Giratoire du Quai Magellan

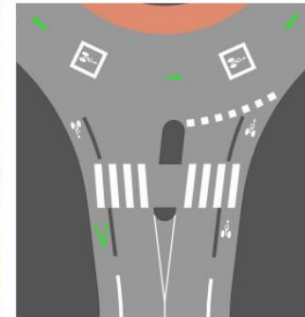


Illustration 5: Nota : L'usage de l'encadré blanc présent dans le guide de Nantes Métropole ne faisait à l'époque par partie des recommandations



# TYPOLOGIE DES AMÉNAGEMENTS

## Quel positionnement des cyclistes sur les

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
Reçu en préfecture le 29/03/2024  
Publié le  
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

Ci-contre, le lexique des différentes typologies de giratoires. On considère qu'un giratoire est « grand » lorsque son rayon est supérieur à 22 mètres et que le trafic est important.

### Lexique

- **mini-giratoire (lot central entièrement franchissable)**
  - largeur anneau : 6,00 à 9,50 m
  - rayon intérieur : 1,50 à 2,50 m
  - rayon extérieur : 7,50 à 12,00 m
- **petit giratoire (ou giratoire compact)**
  - largeur anneau : env. 7,00 m
  - rayon extérieur : 12,00 à 15,00 m
  - une seule file d'entrée et de sortie pour chaque branche
- **giratoire moyen**
  - largeur anneau : 7,00 à 8,00 m (selon la largeur des entrées)
  - rayon extérieur : 15,00 à 22,00 m
- **grand giratoire pour l'urbain**
  - largeur anneau : 7,00 à 9,00 m (selon la largeur des entrées)
  - rayon extérieur : > 22,00 m

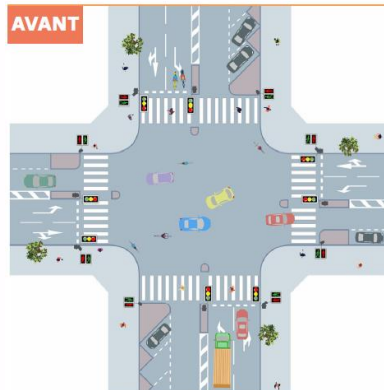
On a alors deux possibilités :

### Les carrefours à feux îlots-amandes

Les cyclistes sont isolés grâce à l'îlot-amande, qui permet également de modérer la vitesse des véhicules. De plus, la position avancée des cyclistes améliore leur visibilité et leur sécurité.

### Les giratoires à îlots intra-annulaires

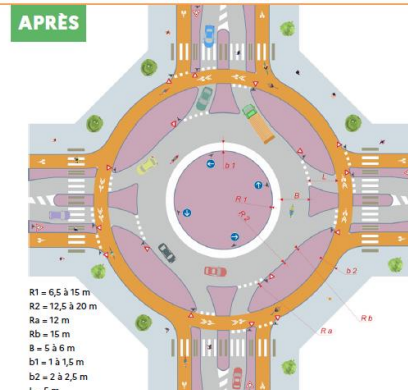
Les pistes cyclables sont prioritaires sur les véhicules. Les îlots à l'intérieur de l'anneau permettent le stockage des véhicules en cas de passage d'un cycliste, ce qui favorise également un apaisement des vitesses



Carrefour à feux îlots-amandes



Giratoires à îlots intra-annulaires



Sources : Cerema – [Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite \(2021\)](#)

## REQUALIFICATION DE VOIE FERRÉE EN VOIE VERTE

Le CEREMA a lancé une expérimentation d'un nouveau procédé permettant de recouvrir les voies existantes en comblant l'espace inter-rail avec un grave fermé par un revêtement en sable stabilisé. [Lien vers la fiche](#)

L'espace cyclable offert n'a pas la largeur d'une véritable voie verte car il est positionné sur l'espace inter rail soit 1,6 mètre mais permet tout de même une circulation aisée. Les profils en long sont de fait adaptés aux cycles.

### Les avantages de cette solution :

- Pas d'acquisition foncière à prévoir
- Conservation et utilisation de l'emprise existante
- Coût d'investissement et d'entretien acceptables
- Possibilités d'aménagement sur des tronçons spécifiques
- Conservation des ouvrages d'art
- Adaptations minimales pour des usages vélo
- **Réversibilité si le retour au rail devait intervenir.**

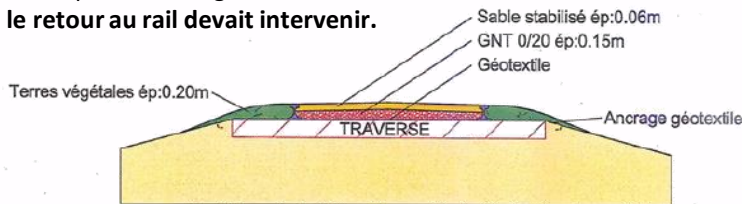


Illustration 8 Coupe de la voie Claude Lemesle

Source : CCA



Illustration 7 Les rails et traverses ont été conservés dans le projet

Source : CCA



# 02

## ÉTAT DES LIEUX



# 2.1

## Le cadre géographique & les enjeux

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le



ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



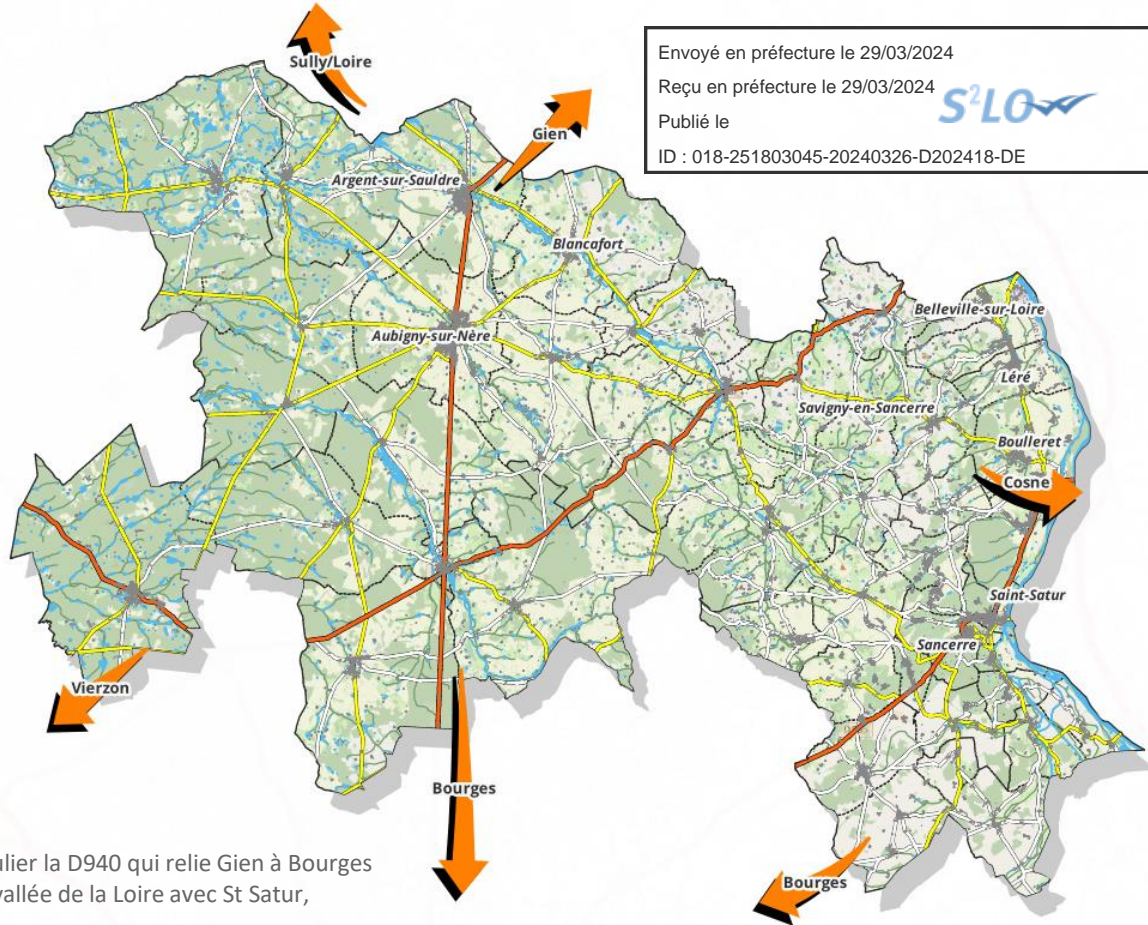
## Le territoire

Situé dans le nord du département du Cher, le pays Sancerre Sologne jouxte le département du Loiret au nord et le département de la Nièvre à l'est.

Il est organisé autour deux grands pôles qui sont la commune d'Aubigny-sur-Nère, située sur la partie nord-ouest et les commune de Saint-Satur et Sancerre à l'est. Les paysages sont très variés, la partie occidentale, la Sologne est caractérisée par ses forêts, ses étangs et un relief peu marqué.

Au contraire plus on se dirige vers l'est dans le pays Fort, la forêt laisse place à des cultures établies sur des collines. Bien que les altitudes ne soient pas élevées, le relief est plus prononcé et la vigne couvre une grande partie des côteaux. On retrouve une topographie plane dans la vallée de la Loire.

La population se concentre autour des axes de circulation en particulier la D940 qui relie Gien à Bourges où l'on retrouve Aubigny/Nère et Argent sur Sauldre. A l'opposé la vallée de la Loire avec St Satur, Sancerre et Belleville rassemble de nombreux habitants,



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO



## Les activités

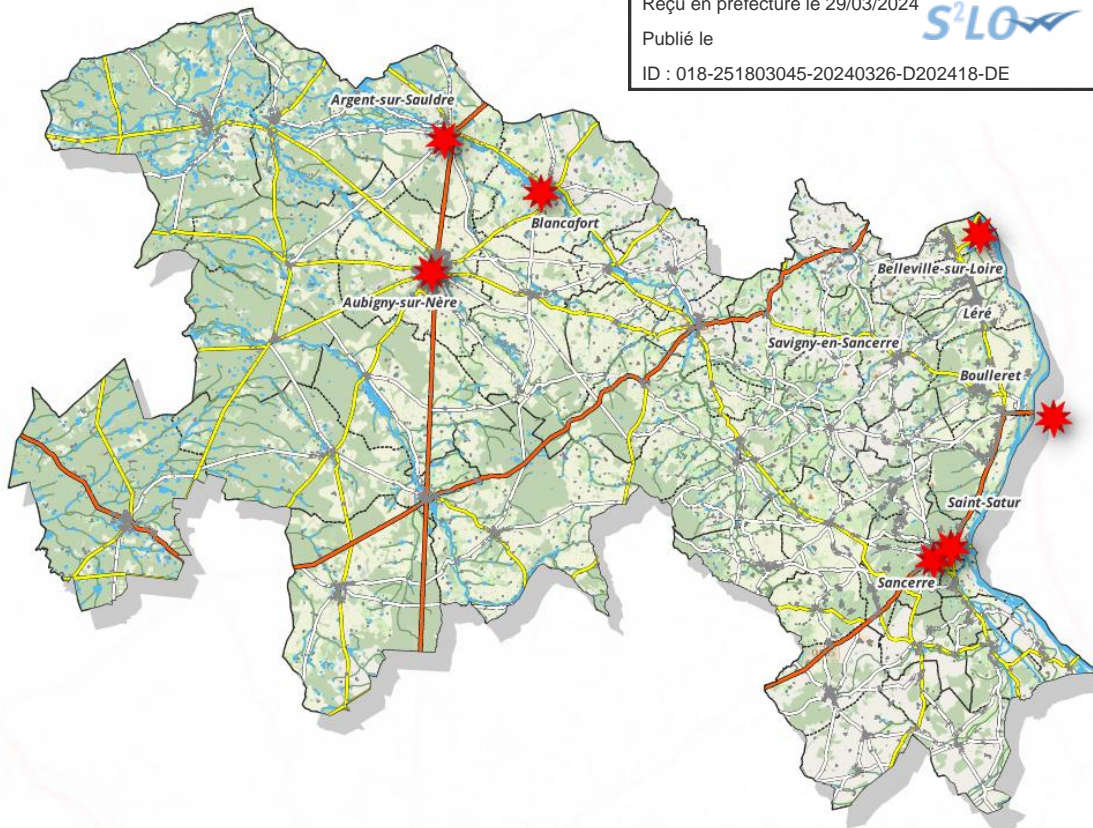
Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le



ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



L'activité économique du territoire est principalement concentré autour des entreprises d'Aubigny/Nère (Butagaz, MecaChrome, Willow)- Argent sur Sauldre et Blancfort (volailles de Blancfort) pour le secteur ouest.

L'activité viticole, le maraichage et le tourisme offrent un grand nombre d'emploi dans le secteur de Sancerre. Plus au nord, l'agglomération de Cosne sur Loire et la centrale nucléaire de Belleville sur Loire concentre la majorité des emplois.

Le territoire dispose de 2 collèges, à Aubigny et à Sancerre. Pour les lycées, les élèves doivent se rendre à Bourges, Cosne sur Loire ou à Gien.

# 2.2

## ANALYSE DES FLUX PENDULAIRES :

Quel potentiel pour la mobilité ?



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

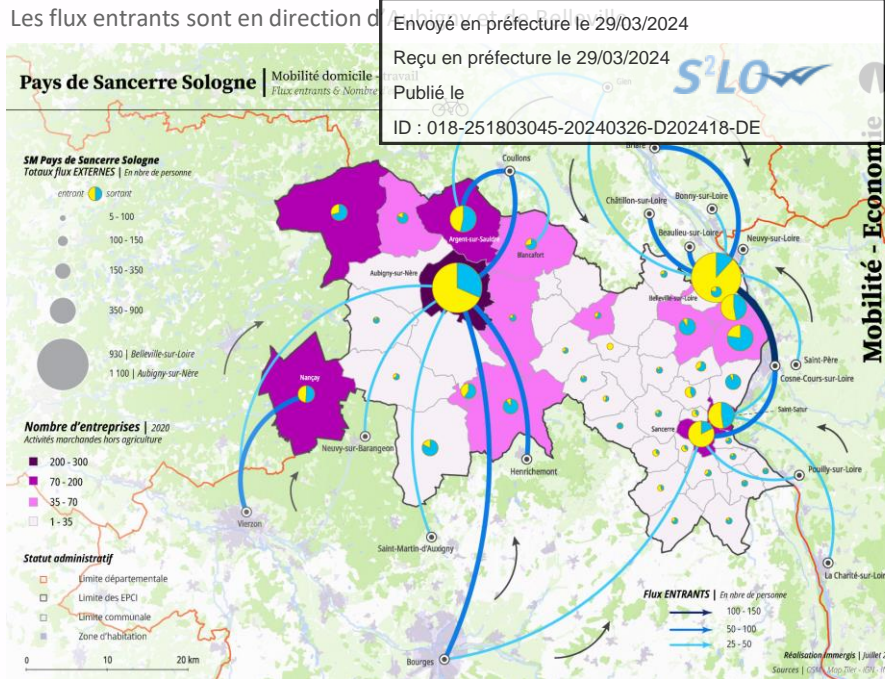
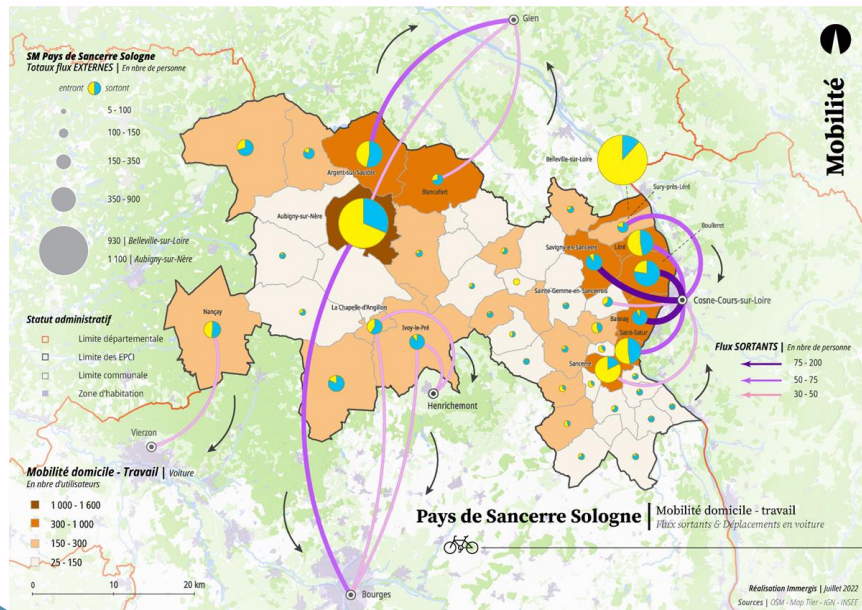
02 - ÉTAT DES LIEUX



# Les liaisons domiciles travail

Le territoire du Pays de Sancerre Sologne compte près de 12 571 emplois en 2019, mais ce nombre est en baisse de 2,25% par rapport à 2013.

Les flux sortants sont en direction de Cosne sur Loire, Bourges et Gien.





## Les liaisons domiciles travail

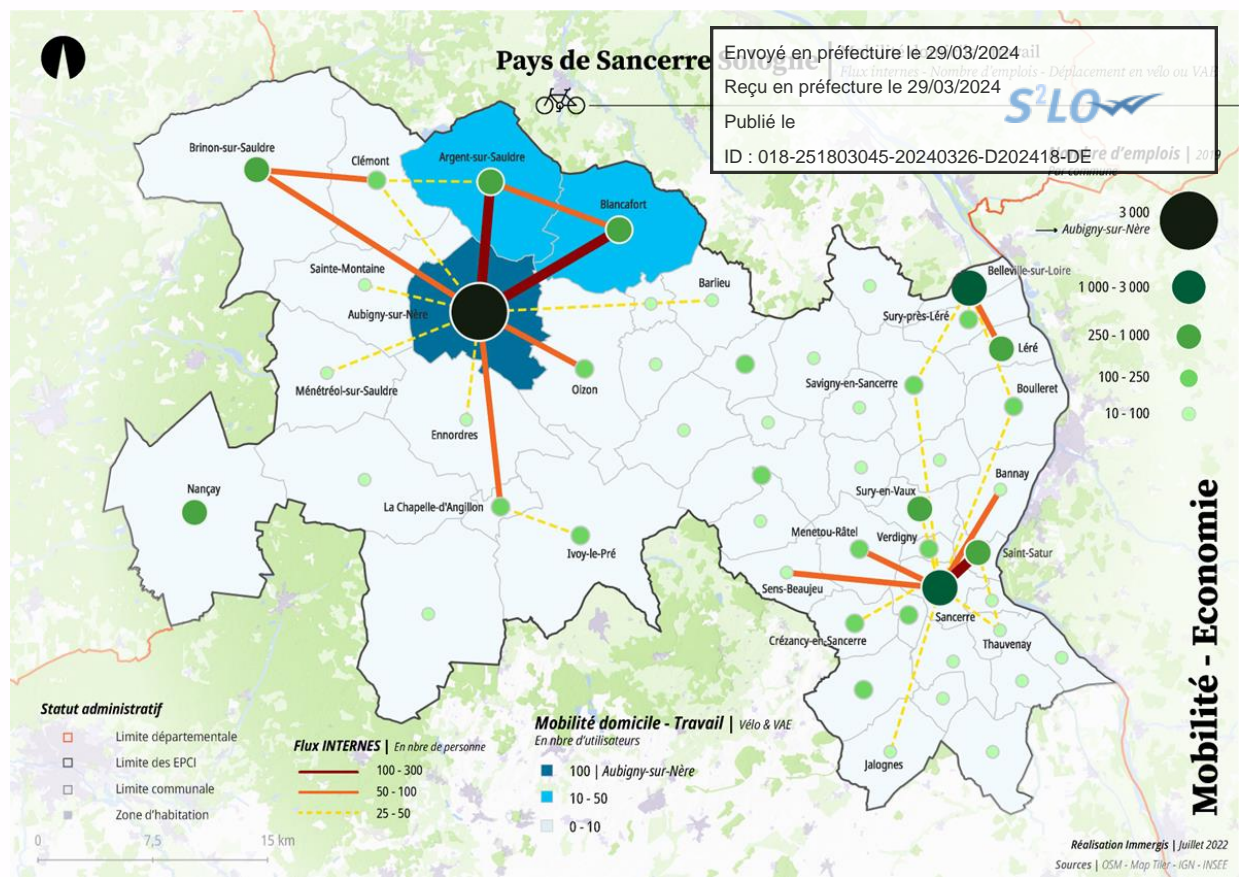
Les flux internes sont importants dans le triangle Aubigny sur Nère – Argent sur Sauldre et Blancfort.

Les flux autour de Sancerre et de la centrale de Belleville sont également très marqués.

La liaison Boulleret – Cosne vient compléter ces axes qui sont réalisables en vélo pour des trajets du quotidien.

En complément, la part des habitants résidant et travaillant dans la même commune est très intéressant pour certaines, cela montre l'intérêt de développer les aménagements internes aux communes.

Argent	Aubigny	Blancfort
33,8 %	<b>69,8%</b>	28,7%
Belleville	St Satur	Sancerre
<b>50,2%</b>	36,2%	<b>52,1%</b>



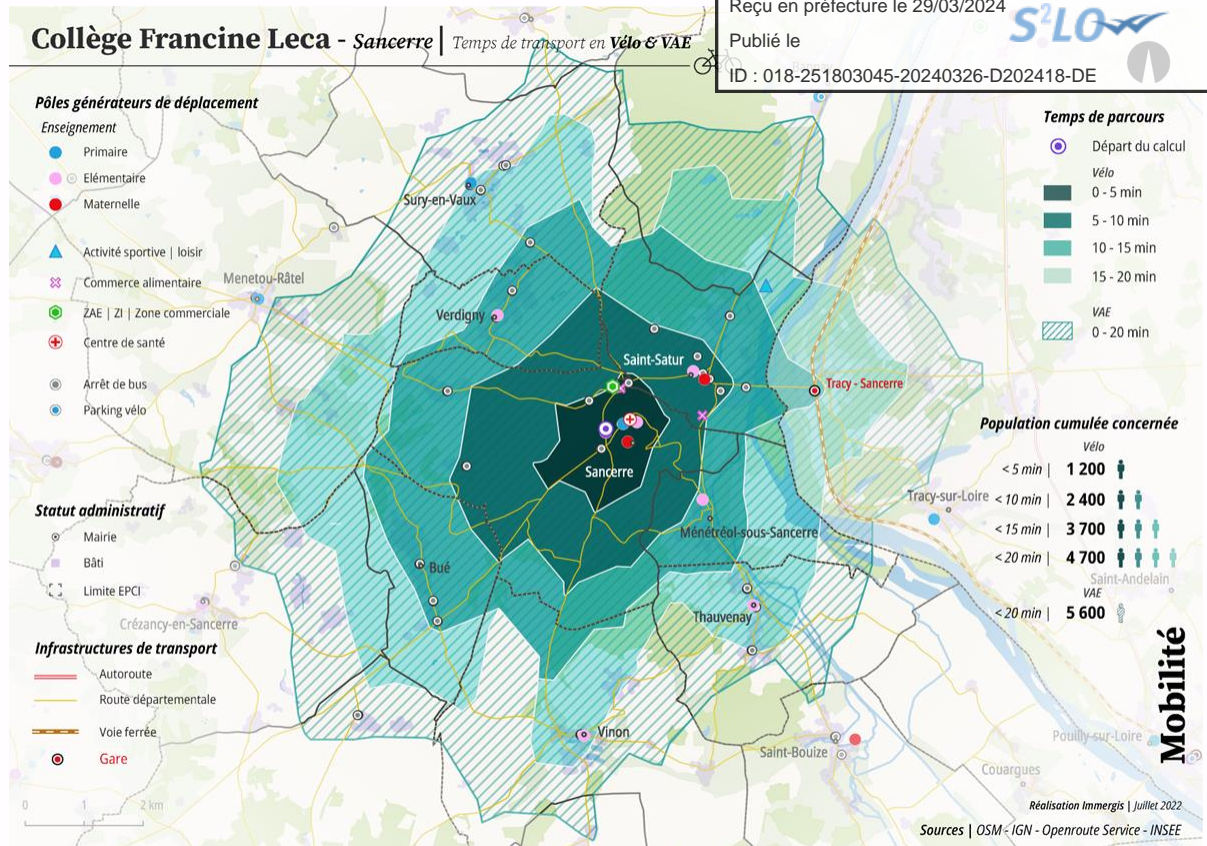
## Les calculs d'accessibilité

L'accessibilité des lieux est importante à prendre en compte pour déterminer le potentiel d'utilisation d'un aménagement et essayer de quantifier le nombre de cyclistes potentiellement intéressé par des aménagements.

A partir de certains lieux, des calculs d'isochrones (temps de parcours) sont réalisés pour des vélos classiques et VAE. Les zones obtenues sont croisées avec les données carroyées de la population fournies par l'INSEE pour obtenir le nombre d'habitants.

Les calculs ont été réalisés pour :

- Le collège Francine Leca à Sancerre
- La mairie de Vailly sur Sauldre
- L'usine Trigano à Brinon sur Sauldre
- Paragon Id à Argent sur Sauldre
- 3c France à la Chapelle d'Angillon
- Mécachrome à Aubigny sur Nère
- La volailles de Blancafort
- La centrale de Belleville sur Loire
- Collège Gérard Philippe à Aubigny sur Nère
- La mairie de Cosne sur Loire



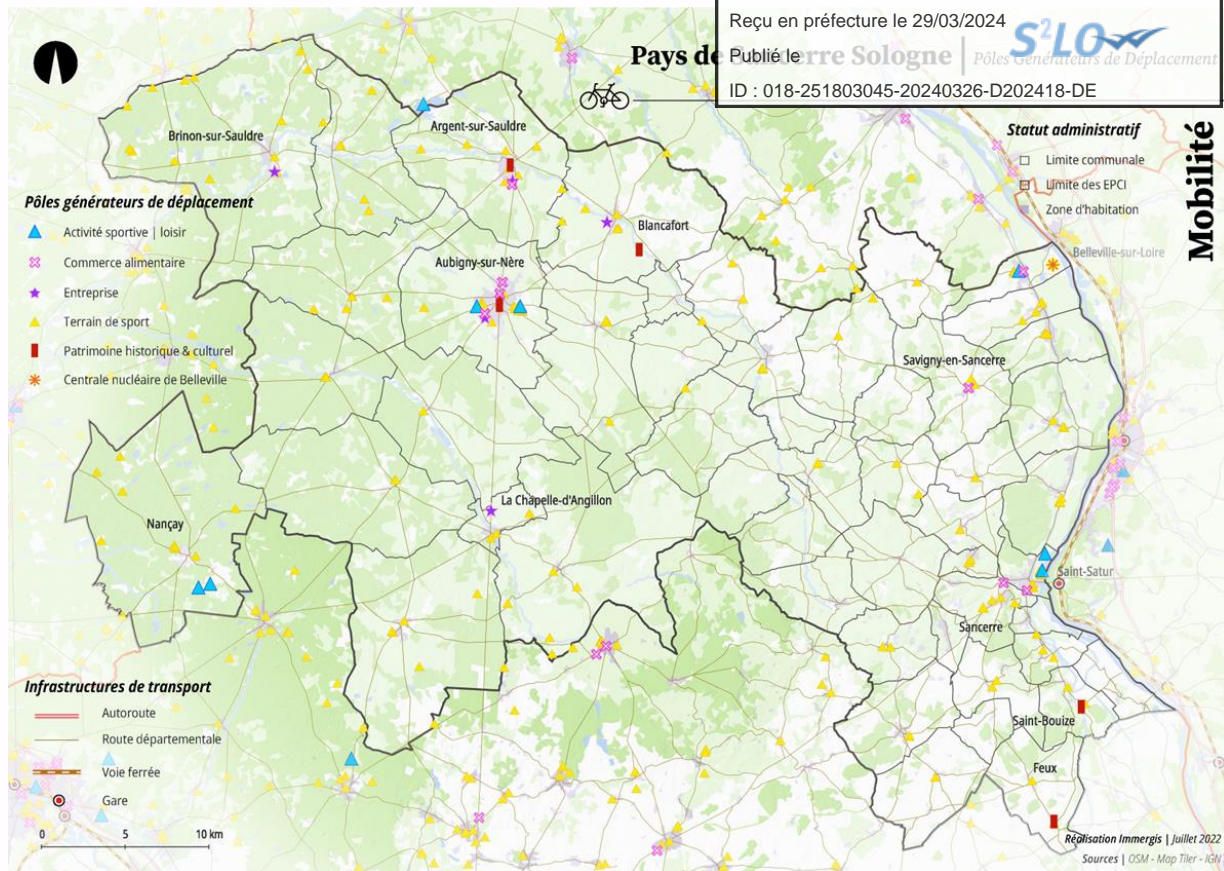
## Les pôles générateurs de déplacements

L'analyse des besoins, pourquoi je me déplace ? Est primordiale pour établir le maillage à partir des principales zones d'habitat.

Plusieurs typologies de lieux sont à recenser :

- Les zones d'activités
- Les commerces de proximité
- Les équipements de santé
- Les équipements culturels et de loisirs
- Les équipements administratifs
- Les équipements sportifs
- Les établissements scolaires
- Les pôles liés à l'intermodalité (gare, aire de covoiturage).

Sans établir un recensement exhaustif, les principaux lieux ont été collectés à partir des données BDTopo (IGN) et Open street Map.



# 2.3 LES HABITANTS

Enquête et cartographie participative

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Période d'enquête : 25/03-10/06



**35%/64%**  
Hommes - Femmes

**54%**  
Entre  
30 et 60 ans

**12%**  
Entre  
18 et 30 ans

**26%**  
Entre  
60 et 75 ans

### LIEUX DE RÉSIDENCE :

**30%**  
Aubigny sur Nère

**10%**  
Boulleret

**7%**

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le 29/03/2024

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



**257**

Participants

### Motifs incitatifs à la pratique cyclable:

**57%**  
Le plaisir de se  
déplacer à vélo

**57%**  
Le maintien en  
bonne santé

**51%**  
Les économies  
générées face à la  
voiture

**34%**  
L'écologie, la  
préservation de la  
planète



### HABITANTS 1/2



### QUELS TYPES DE TRAJETS À VÉLO ?

- 1- Loisirs (62%)
- 2- Pratique sportive (33%)
- 3- Déplacements utilitaires (32%)
- 4- Je ne me déplace pas à vélo (20%)

**80%**  
Utilisent un vélo  
classique (VTT,  
VTC...)

**26%**  
Utilisent un vélo  
à assistance  
électrique



Pourquoi  
n'utilisez-vous pas  
les modes actifs  
pour vous  
déplacer ?

Distance entre les lieux

1

Chemins **non sécurisés**

2

Météo peu clémente

3

Relief difficile

4

### QUI SONT LES RÉPONDANTS ?

**89%**  
Répondent en  
tant  
qu'« **habitant.e** »

**7%**  
Répondent en  
tant que  
« **salarie** »

**3%**  
Répondent  
en tant que  
« **parent d'élève** »

**1%**  
Répondent  
en tant que  
« **élève** »



### Favoriser un usage plus important du vélo :

  
Meilleure  
protection face à  
la circulation

  
Réseau cyclable  
continu

  
Itinéraires vélo directs  
permettant une  
circulation rapide



80%

Les commerces  
de proximité

72%

Les lieux de  
loisirs

Le vélo est un  
moyen pertinent  
pour rejoindre :

40%

Les lieux de  
travail



41%

Considèrent la  
**communication** du Pays de  
Sancerre Sologne  
**insuffisante** sur la pratique  
du vélo (seul 16% la considère  
suffisante)



74%

- La Loire à vélo  
- Le chemin de la Nère (Aubigny)  
Sont parmi les aménagements les  
plus cités comme étant  
**satisfaisants à vélo**



- La rue du commerce (St satur)  
- Les rond-point  
- Les zones partagées entre usagers  
Sont parmi les aménagements les plus  
cités comme étant **insatisfaisants à  
vélo**



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO



Quel type  
développer :

Arceaux

Pince-roue

Box vélo



Services associés intéressants :

- 1 – Aide à l'achat d'un VAE
- 2 – Parking vélo
- 3 – Atelier de réparation vélo
- 4 – location de VAE
- 5 – Borne de recharge VAE
- 6 – Vélo-bus
- 7 – Vélo-école



## SALARIÉS (19 répondants)



11

Des répondants seraient **prêts à utiliser un mode de placement alternatif à la voiture individuelle** si des mesures incitatives étaient mise en place.

8

Se disent prêts à allonger leur temps de trajet de 5 à 10 minutes en utilisant le vélo

7

Ne souhaitent pas allonger leur temps de trajet en utilisant le vélo

2

Plus de 45 minutes



Voiture 16



Vélo 5



Marche à pied 3

Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail :



Quelles mesures incitatives pour utiliser davantage les modes actifs ?:

4

Forfait mobilité durable

3

Mise à disposition d'une flotte de vélo

5

Des horaires adaptés

2

Stationnements sécurisés



## PARENT D'ÉLÈVES (7 répondants)



5

Parents qualifient le chemin menant de leur domicile à l'établissement scolaire de leurs enfants comme étant « **dangereux** »

Principales raison de cette réticence :

- Peur de la circulation automobile
- Distance
- Proximité avec les poids lourds
- Vitesse sur les routes



**Tous** les élèves de l'échantillon ont un vélo à disposition chez eux

6

Des parents refusent que leur enfant se rendent à l'école en vélo



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

Temps de trajet  
DOMICILE-  
TRAVAIL

Moins de 20 m



## PREAMBULE :

- La plupart des participants ont **entre 30-60 ans**, âge qui correspond aux personnes qui utilisent le vélo.
- Les usagers affirment utiliser le vélo **entre 1 et 3 fois par semaine pour plus de 30 minutes par semaine**, 16% n'utilisent jamais le vélo.
- **Le VTT et le Vélo classique** restent les types de vélo privilégiés chez les usagers.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S2LO



**Motif de déplacement** : bien que la grande majorité des usagers utilisent le vélo pour des balades et le tourisme, une grande partie le fait également pour les déplacements utilitaires 32%.

**Freins** à la pratique : les principaux freins à la pratique cyclable sur le territoire sont liés à la « géographie du territoire », l'éloignement entre les villages, le relief et la météo. Le développement du vélo électrique peut être une solution sur le problème des distances et du relief. restent le manque d'aménagements et le sentiment d'insécurité sur les axes de circulation. Le trafic motorisé est la crainte la plus importante ainsi que le manque de continuité du réseau cyclable. Le manque d'entretien du réseau est également un élément remarqué par les répondants.



**Intermodalité** : La majorité des répondants ne prennent pas leur vélo lors de leurs déplacements de travail et reste réticent à changer leur itinéraire pour emprunter des aménagements sécurisés si cela rallonge leur trajet. Par ailleurs, il y a une méconnaissance des dispositifs de mobilités en entreprise.

**Général** : La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour les trajets quotidiens mais les répondants sont convaincus que le développement de la pratique cyclable passe par l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés. Par ailleurs les répondants pensent que l'usage du vélo est pertinent pour se rendre dans les commerces et services de proximité, les lieux de loisirs. Viennent ensuite l'accessibilité au lieu de travail et aux établissements scolaires.

Le plaisir, la santé, les économies et l'écologie sont les principaux arguments en faveur de la pratique du vélo.

P

**Stationnement** : les usagers demandent principalement des arceaux et pinces roues. Ce type de stationnement répond donc à des besoins pour des déplacements de courtes durée.

**Services**: les répondants sont surtout intéressés des aides à l'achat d'un vélo à assistance électrique, des parkings vélo. Ils demandent également des ateliers de réparation et des services associés pour VAE (location, borne de recharge). Le vélo bus est également cité.



# CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE

## Exemples de contributions Demandes d'aménagements

- Route dangereuse le long du canal, il faut une piste cyclable protégée
- D955 Sancerre : sécurisation axe pour aller au stade
- La Balance : prévoir services/aménagements/stationnements pour les touristes et pour les habitants à destination loisir
- Liaison lotissements – école – commerces : aménagement sécurisé pour enfants, et usagers pour commerces
- Ecole – gymnase : aménagement sécurisé pour permettre aux enfants d'aller jusqu'à la grange et au gymnase (école + centre de loisir)
- Piste cyclable sur ancienne voie ferrée : créer une piste cyclable traversant Aubigny sur le tracé de l'ancienne voie ferrée
- Accès à vélo pour les habitants de Belleville qui travaillent à EDF
- Voie en sens unique : ouvrir un double sens cyclable

## Exemples de contributions Points Noirs :

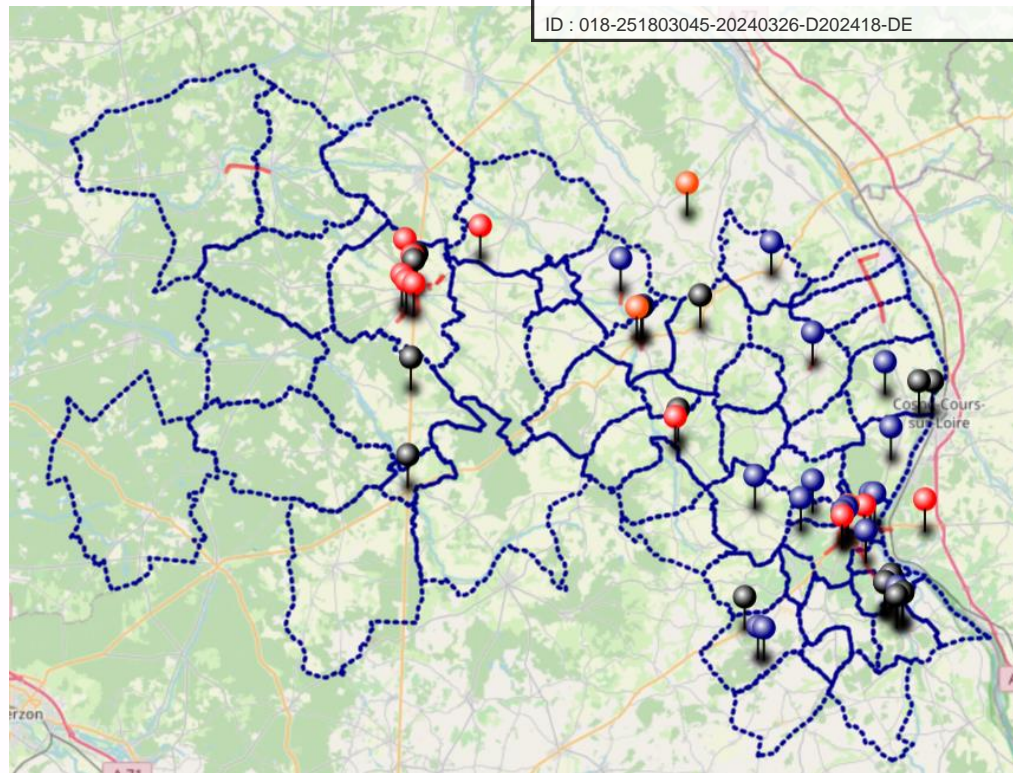
- Saint-Bouize : les véhicules roulent trop vite et trop près
- D955 : vitesse des véhicules
- Boulleret – Cosne : ouvrages d'art à traverser
- Jars : trafic élevé, peu d'aménagement pour réduire la vitesse
- Carrefours D926/D923 et D926/D13
- D940 : vitesse sur l'ensemble de l'axe

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



# 2.4

## ANALYSE DES AMENAGEMENTS

Aménagements et équipements existant



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

02 - ÉTAT DES LIEUX

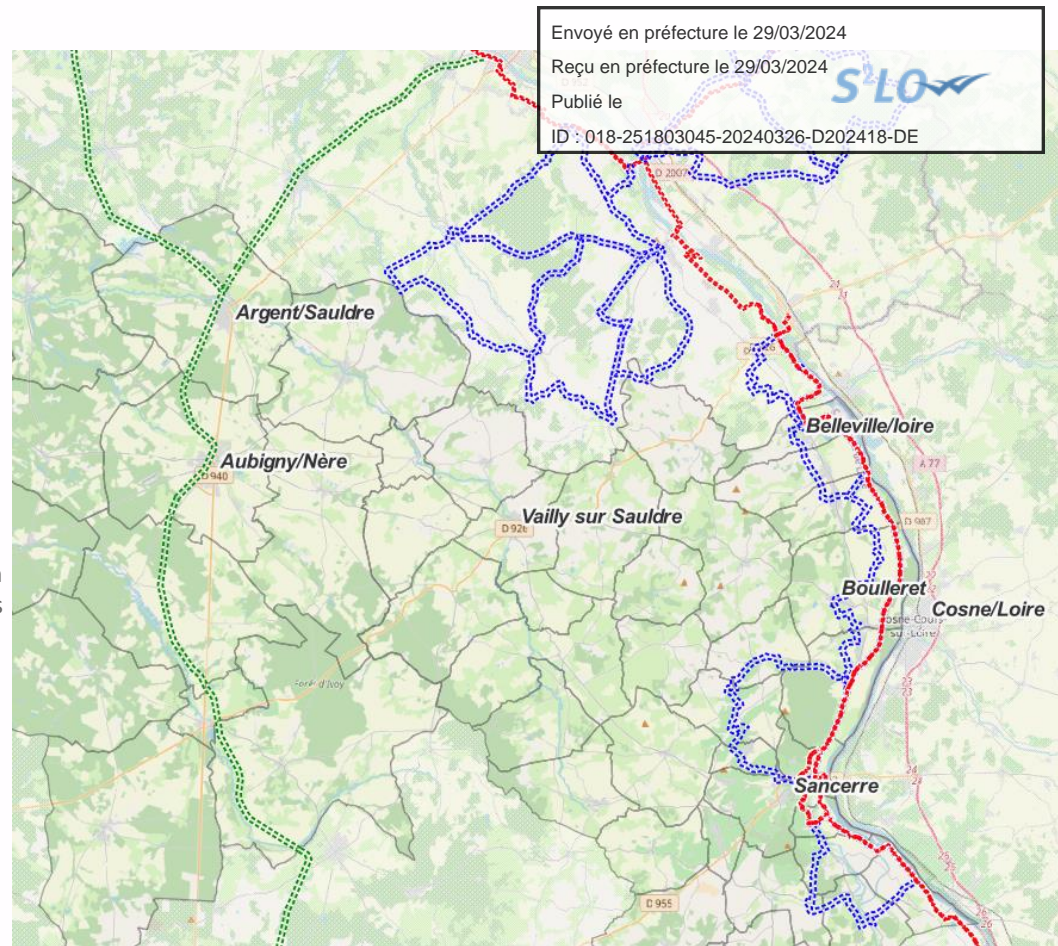


## ANALYSE DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

Le territoire est traversé à l'est par l'**Eurovélo 6**, la « Loire à vélo », qui passe par les communes de Couargues, Thauvenay, Ménétréol-sous-Sancerre, Sancerre, St-Satur, Bannay, Boulleret, Leré, Sury-près-Léré et Belleville/Loire.



L'itinéraire est convenablement jalonné et des équipements d'entretien (réparation..) sont disposés non pas sur le parcours mais dans les centres des villages avec une signalisation de rabattement.



Projet de **voie verte** Bourges – Sully et des **boucles cyclo** sur la partie est.

## ANALYSE DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

Le reste du territoire est dépourvu d'aménagements type piste, bandes. Une petite portion de routes avec des bandes est présente

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Les dimensions des bandes sont convenables, mais la largeur de la chaussée est réduite ce qui doit pousser en cas de croisement les automobilistes à circuler sur les bandes. La lisibilité de la bande est à reprendre mais les chicanes avec passage vélo sont des éléments très positifs.

# ANALYSE DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

Pictogrammes vélo dans une zone 30 à Léré.



Bande sans continuité à Belleville



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

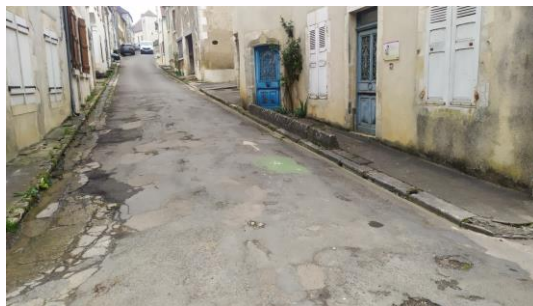
Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Marquage au sol très dégradé



Signalétique ponctuelle



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le



ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

# 2.5

## ANALYSE DU STATIONNEMENT



# SYNTHÈSE DES STATIONNEMENTS

On recense de nombreux lieux dotés de stationnement (33) offrant un total de 211 places.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Type	Nombre	Places
Pince roue	19	147
Arceaux	8	46
Abri	3	18
Parking	3	-



# 03

## ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE



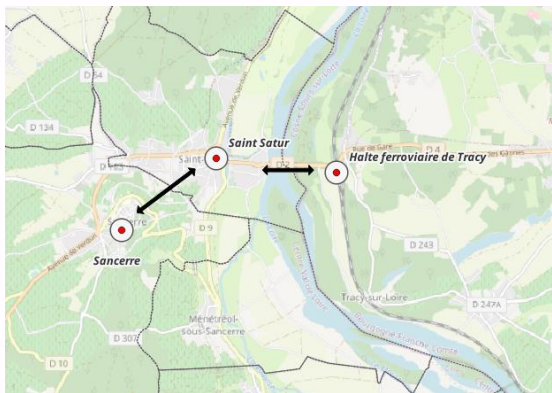
## LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Le diagnostic a mis en avant certaines caractéristiques d'un territoire qui de part sa morphologie (relief & paysage), l'organisation de ses axes de communication et les différentes aires d'attraction économique en présence, n'offre pas un fonctionnement homogène en termes d'organisation des flux. Les liaisons et les aménagements proposés tiennent compte de ces éléments.

Une grande liaison cyclable et un projet de la même envergure structurent le territoire, la Loire à vélo sur la partie est, et le projet de voie verte sur la frange ouest. Ces liaisons à vocation touristique peuvent tout à fait s'articuler avec des aménagements liés aux besoins du quotidien.

### Les flux domicile travail ont montré l'importance des liaisons :

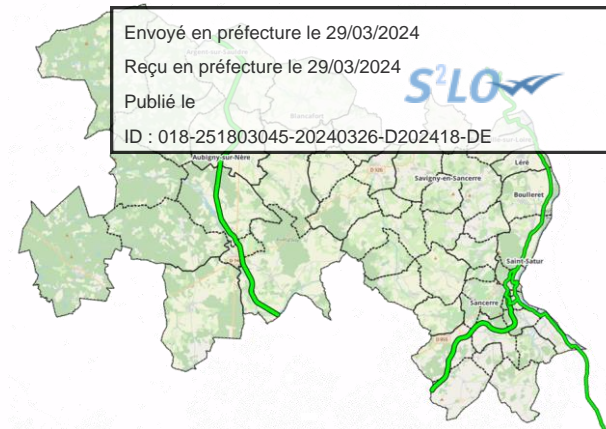
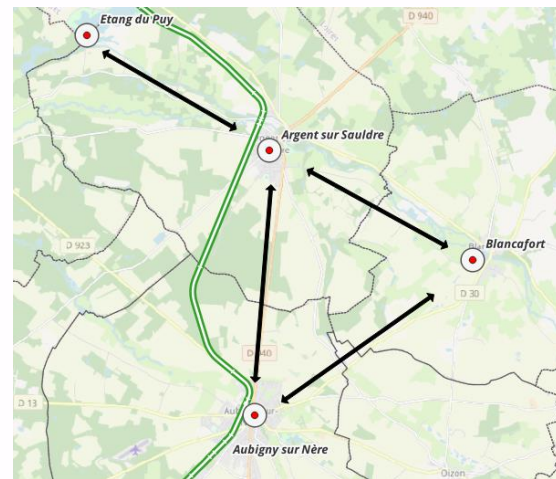
- La Liaison Sancerre – St Satur – Halte ferroviaire de Tracy
- La Vallée de la Loire entre Cosne et la centrale de Belleville



- La Vallée de la Loire entre Cosne et la centrale de Belleville



- dans le triangle Aubigny/Nère – Argent/ Saultre et Blancfort

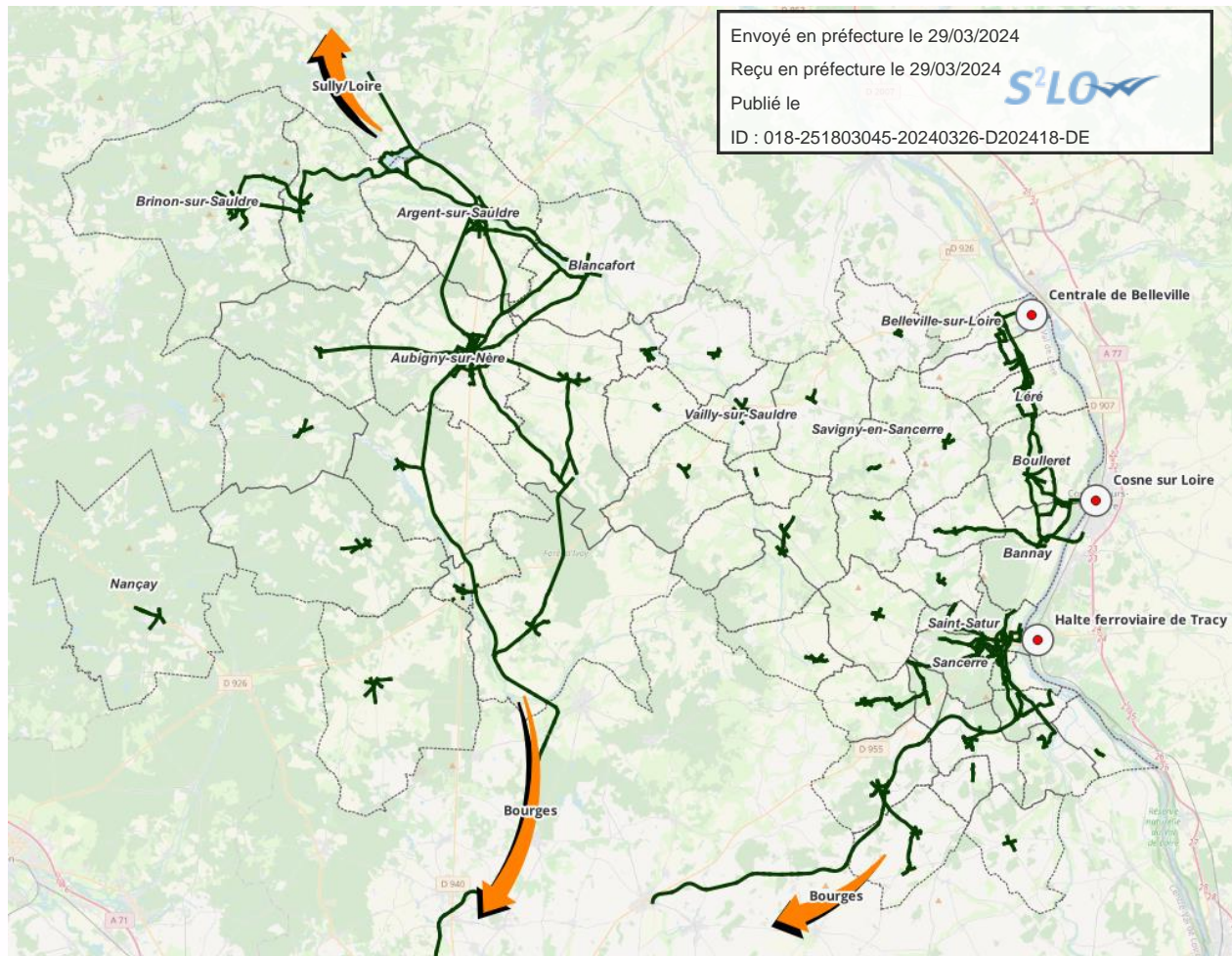


## LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Ces liaisons entre ces polarités ont été intégrées au schéma ainsi que certains « rabattements » vers les axes structurant que sont la Loire à vélo ou la V48.

Pour toutes les autres communes, les propositions concernent plutôt des apaisement de vitesse dans les bourgs des villages bénéfiques aussi bien aux cyclistes qu'au piéton. La règle suivie pour ces réductions de vitesse se compose :

- D'une signalisation verticale aux entrées de village
- D'un dispositif de réduction de vitesse sur ces mêmes entrées (coussin berlinois béton, plateaux, chicanes, écluses)
- D'un marquage au sol sous forme de pictogrammes vélo dans les villages.



# 3.1

## DÉFINITIONS DES AXES

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

03 - ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE



# COÛTS UNITAIRES UTILISÉS POUR LES SIMULATIONS

Les tarifs unitaires pour réaliser les simulations financières sont principalement issus du guide « [Le coût des politiques vélo](#) » (Club des villes et territoires cyclables – ADEME) et de publications du CEREMA.



Ces tarifs sont fournis à titre indicatif, et les coûts de réalisation ne sont pas adaptés au contexte local. Le prix des panneaux par exemple est estimé à 400 € HT par panneau pose comprise, s'ils sont posés par les services techniques des communes, le tarif peut passer à 200 € HT.

Des pochoirs peuvent être réalisés pour toutes les opérations de marquages au sol et des mutualisations de commande à l'échelle des communautés de communes peuvent être envisagées.

Les coûts du jalonnement sont comptabilisés avec le nombre de panneaux.

Les coûts des passerelles et encorbellement sont fournis mais il est absolument nécessaire de réaliser des études approfondies pour obtenir une estimation plus fiable.

Les tarifs des franchissements de cours d'eau ne sont pas indiqués (Encorbellement, et passerelles) car des études spécifiques sont nécessaires sur chaque ouvrage afin de déterminer la faisabilité et la nature des franchissements.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE de création



Aménagement sur chaussée		
Bande cyclable	ml	35 €
Chaucidou	ml	35 €
Double-sens cyclable	ml	18 €
Vélorue	ml	35 €
Aménagement en site propre		
Piste cyclable	ml	430 €
Piste cyclable unidirectionnelle	ml	280 €
Double piste cyclable unidirectionnelle	ml	560 €
Requalification voie ferrée en voie verte	ml	55 €
Voie verte	ml	356 €
Aménagement de sécurité		
Chicane	u	5 000 €
Coussin berlinois béton	u	5 000 €
Dos d'âne	u	7 500 €
Ecluse	u	2 500 €
Plateau	u	10 000 €
SAS Vélo	u	50 €
Marquage au sol et signalisation		
Marquage au sol	ml	1,6 €
Marquage rond point	ml	4 €
Jalonnement et signalisation	u	400 €
Traversée	ml	150 €
Franchissements de cours d'eau		
Encorbellement	ml	
Passerelle	ml	
Aménagement de voirie		
Goulotte	ml	120 €
Réduction chaussée	m <sup>2</sup>	140 €

# DÉTERMINATION DU PHASAGE



## CRITÈRES

- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'œuvre
- Coût
- Foncier
- Desserte des pôles principaux

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



### PHASE 1 : DE 2024 A 2026

#### *Faisabilité à court terme*

Traiter les discontinuités cyclables  
Desservir les pôles générateurs majeurs  
Equipements de réduction de vitesse

### PHASE 2 : DE 2027 A 2032

#### *Faisabilité à moyen terme*

Desservir les pôles générateurs majeurs et secondaires

### PHASE 3 : DE 2033 A 2036

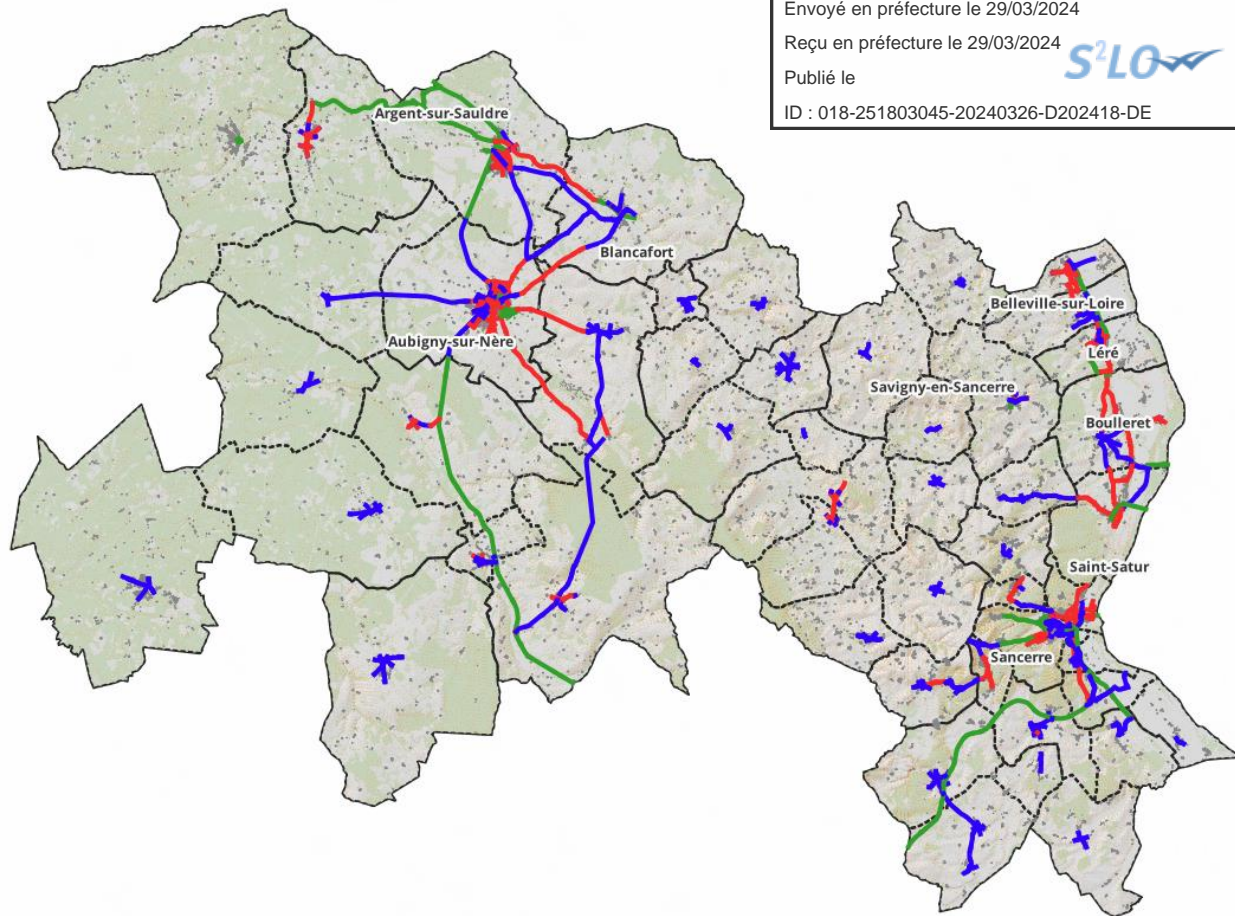
#### *Faisabilité à long terme*

Projets nécessitant de gros investissements  
Création des voies vertes  
Passerelles & encorbellement

# DÉTERMINATION DU PHASAGE

Le linéaire proposé s'étend sur **390 Km**

- **Phase 1 : 187 Km**
- **Phase 2 : 120 Km**
- **Phase 3 : 83 Km**



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

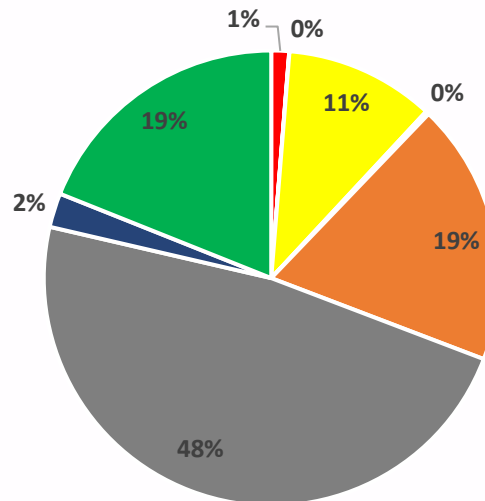


# SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS

Le marquage au sol et le jalonnement représentent la grande majorité des propositions. Cela concerne la plupart des villages et liaisons inter village. Les aménagements sur chaussée et les pistes étant plutôt concentrés dans les villes les plus importantes.

Typologie	Longueur en mètres	Coût en € HT
Aménagement de sécurité	4 188	1 099 398 €
Aménagement de voirie	62	7 929 €
Aménagement sur chaussée	35 284	1 190 619 €
Franchissement de cours d'eau	804	
Jalonnement	61 734	95 477 €
Marquage au sol	158 529	446 393 €
Piste cyclable	8 035	3 242 753 €
Voie verte	62 828	13 342 781 €
<b>Total général</b>	<b>331 464</b>	<b>19 425 350 €</b>

## Répartition des aménagements



- Aménagement de sécurité
- Aménagement de voirie
- Aménagement sur chaussée
- Franchissement de cours d'eau
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

Le tableau ne présente pas les voies vertes portées par le CD18

# DÉTAIL DES AMÉNAGEMENTS

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Typologie	Longueur en mètres	Coût en € HT
<b>Aménagement de sécurité</b>	<b>4 188</b>	<b>1 099 398 €</b>
Chicane	223	10 000 €
Coussin berlinois béton	2 422	610 000 €
Dos d'âne	84	11 498 €
Ecluse	635	47 500 €
Plateau	748	420 000 €
SAS Vélo	77	400 €
<b>Aménagement de voirie</b>	<b>62</b>	<b>7 929 €</b>
Goulotte	41	4 860 €
Réduction chaussée	22	3 069 €
<b>Aménagement sur chaussée</b>	<b>35 284</b>	<b>1 190 619 €</b>
Bande cyclable	3 972	139 020 €
Chaucidou	27 779	972 265 €
Double-sens cyclable	3 174	57 134 €
Vélorue	359	22 200 €

Typologie	Longueur en mètres	Coût en € HT
<b>Franchissement de cours d'eau</b>	<b>804</b>	
Encorbellement	713	
Passerelle	91	
<b>Jalonnement</b>	<b>61 734</b>	<b>95 477 €</b>
Jalonnement	61 734	95 477 €
<b>Marquage au sol</b>	<b>158 529</b>	<b>446 393 €</b>
Marquage au sol	157 613	252 181 €
Marquage rond point	807	3 228 €
STOP	5	1 370 €
Traversée	104	189 614 €
<b>Piste cyclable</b>	<b>8 035</b>	<b>3 242 753 €</b>
Double piste cyclable unidirectionnelle	2 832	1 585 920 €
Piste cyclable	1 333	573 233 €
Piste cyclable unidirectionnelle	3 870	1 083 600 €
<b>Voie verte</b>	<b>62 828</b>	<b>13 342 781 €</b>
Requalification voie ferrée en voie verte	2 319	127 545 €
Voie réservée aux riverains cyclistes piétons et engins agricoles	21 745	203 796 €
Voie verte	38 764	13 011 440 €
<b>Total général</b>	<b>331 464</b>	<b>19 425 350 €</b>

Le tableau ne présente pas les voies vertes portées par le CD18



# STATUT DES VOIES

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

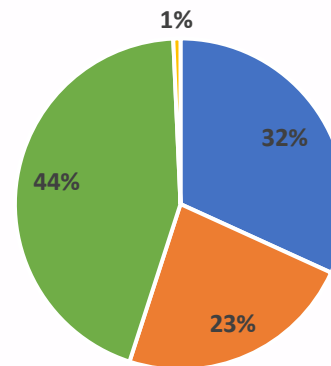
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



L'emprise des aménagements se porte aussi bien sur routes départementales que voies communales. Le réseau de chemins entre les villages a systématiquement été utilisé dès que les options étaient possibles et la densité des aménagements dans certains bourgs expliquent la forte présence des voiries communales.

Typologie	Longueur en mètres	Coût en € HT
RD en Agglo	105 396	3 654 926 €
RD hors Agglo	76 861	1 447 266 €
Voie communale	146 887	14 195 613 €
Ancienne voie ferrée	2 319	127 545 €
<b>Total général</b>	<b>331 464</b>	<b>19 425 350 €</b>

### Statut des voies



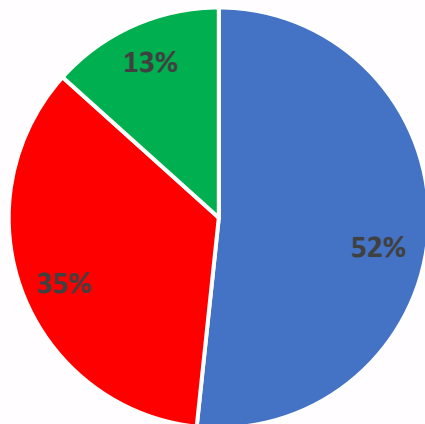
■ RD en Agglo ■ RD hors Agglo ■ Voie communale ■ Ancienne voie ferrée

Le tableau ne présente pas les voies vertes portées par le CD18

# RÉPARTITION PAR PHASE

Les investissements envisagés donnent la priorité au marquage au sol et au jalonnement ce qui permet de couvrir près de la moitié du linéaire dès la première phase. Les investissements plus coûteux en site propre (pistes cyclables et voies vertes) sont positionnés sur des échéances plus longues.


Kilométrage par phase



■ Phase 1 ■ Phase 2 ■ Phase 3

Typologie	Longueur en mètres	Coût en € HT
<b>Phase 1</b>		
Aménagement de sécurité	171 293	2 801 258 €
Aménagement de voirie	3 458	799 398 €
Aménagement sur chaussée	14 958	478 204 €
Franchissement de cours d'eau	63	
Jalonnement	40 501	64 672 €
Marquage au sol	100 611	248 069 €
Piste cyclable	3 541	1 104 976 €
Voie verte	8 139	102 880 €
<b>Phase 2</b>	<b>115 921</b>	<b>5 476 762 €</b>
Aménagement de sécurité	726	280 000 €
Aménagement de voirie	41	4 860 €
Aménagement sur chaussée	17 644	618 527 €
Jalonnement	18 940	26 005 €
Marquage au sol	53 427	141 673 €
Piste cyclable	3 821	1 760 897 €
Voie verte	21 323	2 644 800 €
<b>Phase 3</b>	<b>44 250</b>	<b>11 147 320 €</b>
Aménagement de sécurité	5	20 000 €
Aménagement sur chaussée	2 683	93 888 €
Franchissement de cours d'eau	741	
Jalonnement	2 292	4 800 €
Marquage au sol	4 491	56 651 €
Piste cyclable	673	376 880 €
Voie verte	33 366	10 595 101 €
<b>Total général</b>	<b>331 464</b>	<b>19 425 350 €</b>

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
 Reçu en préfecture le 29/03/2024  
 Publié le 22/03/2024  
 ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le



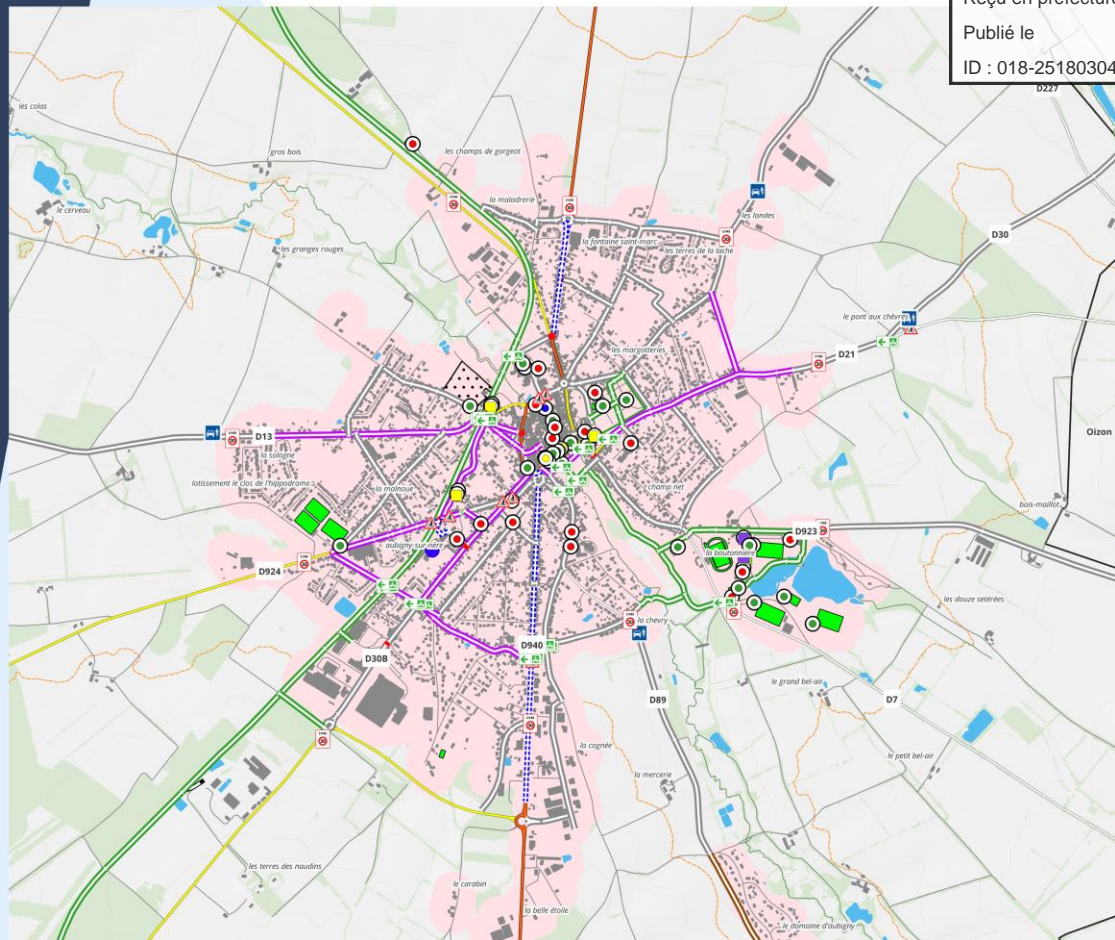
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

## 3.2 Le Maillage

La cartographie complète est présentée en annexe



## Aubigny sur Nère



### INFORMATIONS GENERALES

- Longueur totale : 52,0 Km**
- Coût aménagement : 6 278 798 € HT**
- Coût jalonnement : 19 600 € HT**
- Coût stationnement : 0 € HT**
- Nombre de place : 361**
- Coût global : 6 298 398 € HT**

### Jalonnement et signalisation

- A21a
- dv
- Partageons la route
- Zone30

### Equipements

- Abri
- Arceaux
- Box collectif
- Box individuel
- Borne de recharge
- Station gonflage
- Station réparation

### Propositions

- Aménagement de sécurité
- Aménagement de voirie
- Aménagement sur chaussée
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte

# Argent sur Sauldre



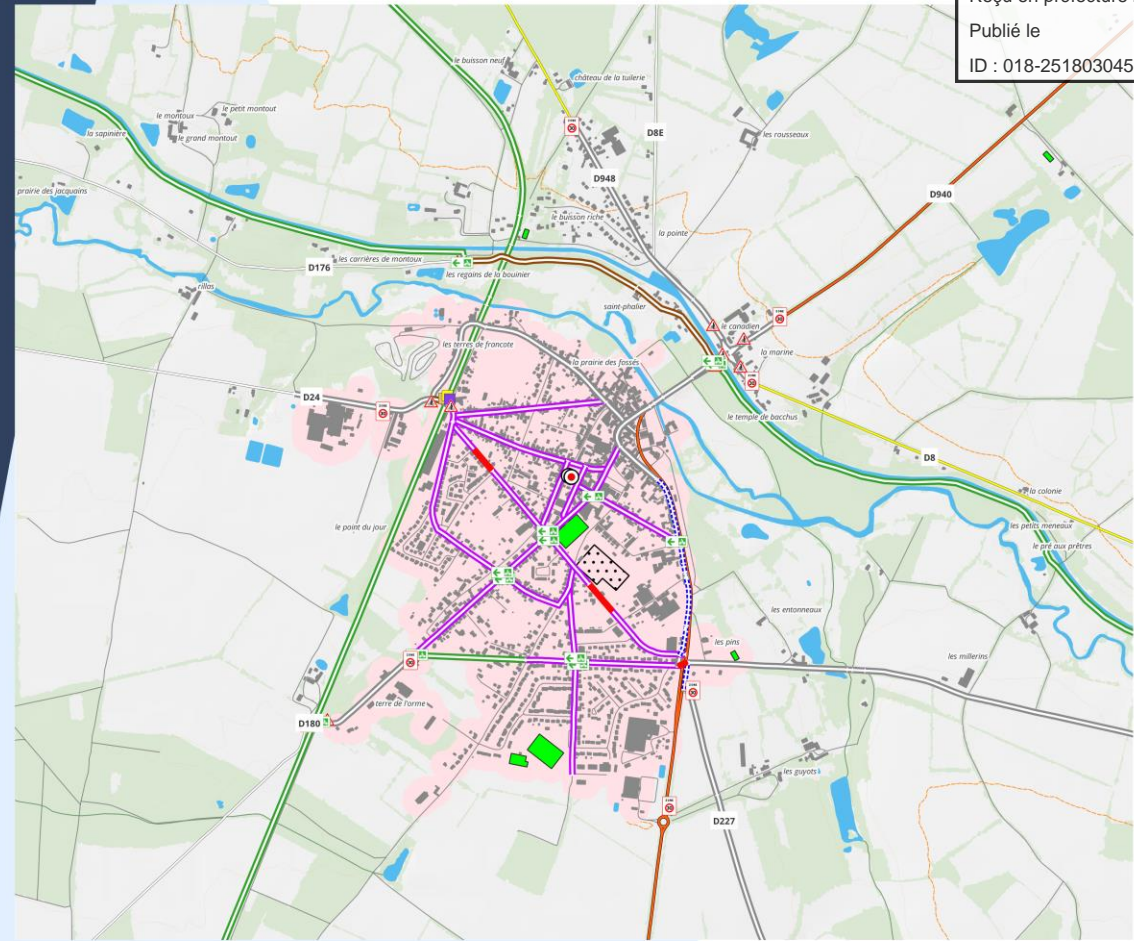
## Argent sur Sauldre - Sauldre et Sologne

Envoyé en préfecture le 29/03/2024  
Reçu en préfecture le 29/03/2024  
Publié le  
ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

### INFORMATIONS GENERALES

- Longueur totale : 44,1 Km
- Coût aménagement : 8 922 022 € HT
- Coût jalonement : 13 600 € HT
- Coût stationnement : 0 € HT
- Nombre de place : 25
- Coût global : 8 935 622 € HT

- Jalonement et signalisation
- A21a
  - dv
  - Zone30
- Equipements
- Abri
  - Arceaux
  - Borne de recharge
  - Casiers
  - Station réparation
- Propositions
- Aménagement de sécurité
  - Aménagement sur chaussée
  - Jalonement
  - Marquage au sol
  - Piste cyclable
  - Voie verte



0 250 500 m



### INFORMATIONS GENERALES

Longueur totale : 8,5 Km

Coût aménagement : 346 267 € HT

Coût jalonnement : 1 600 € HT

Coût stationnement : 0 € HT

Nombre de place : 24

Coût global : 347 867 € HT

### Jalonnement et signalisation

dv

### Equipements

Arceaux

### Propositions

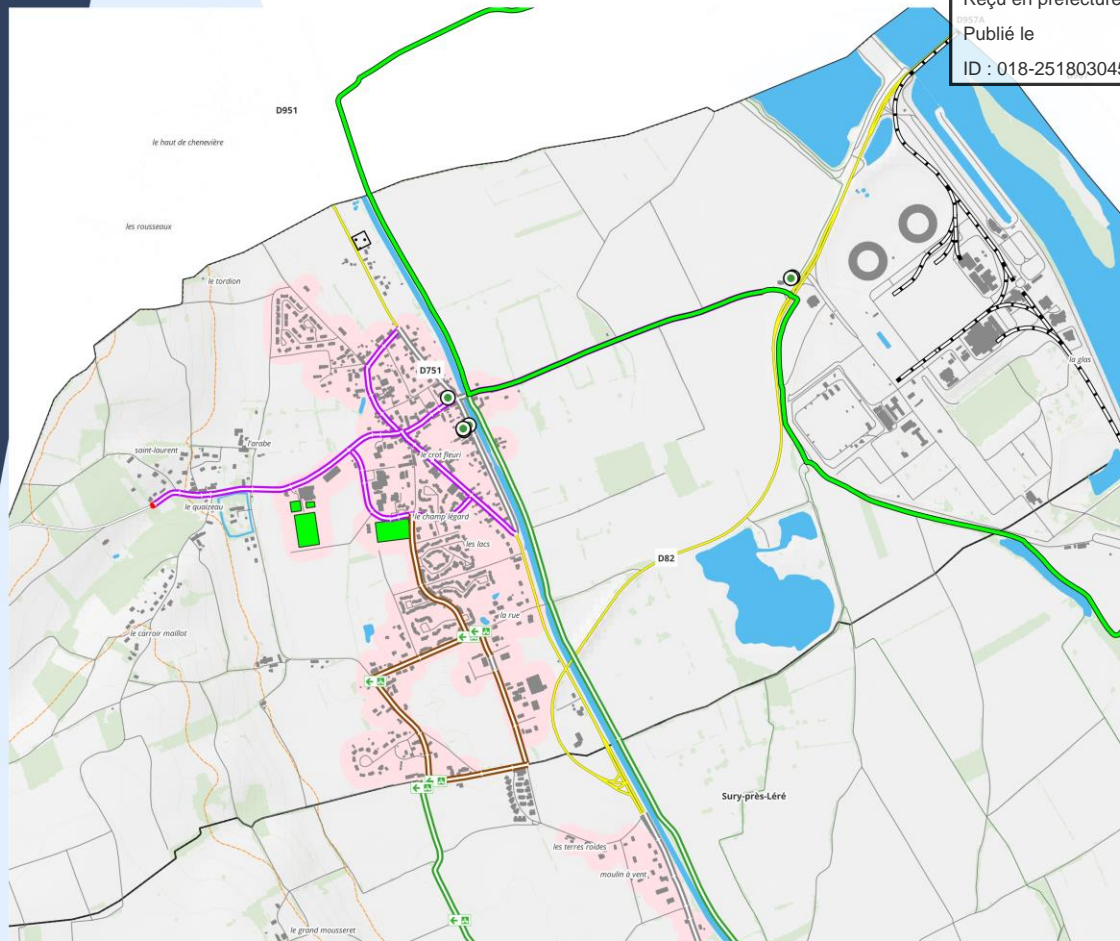
Aménagement de sécurité

Aménagement sur chaussée

Jalonnement

Marquage au sol

Voie verte



0 250 500 m

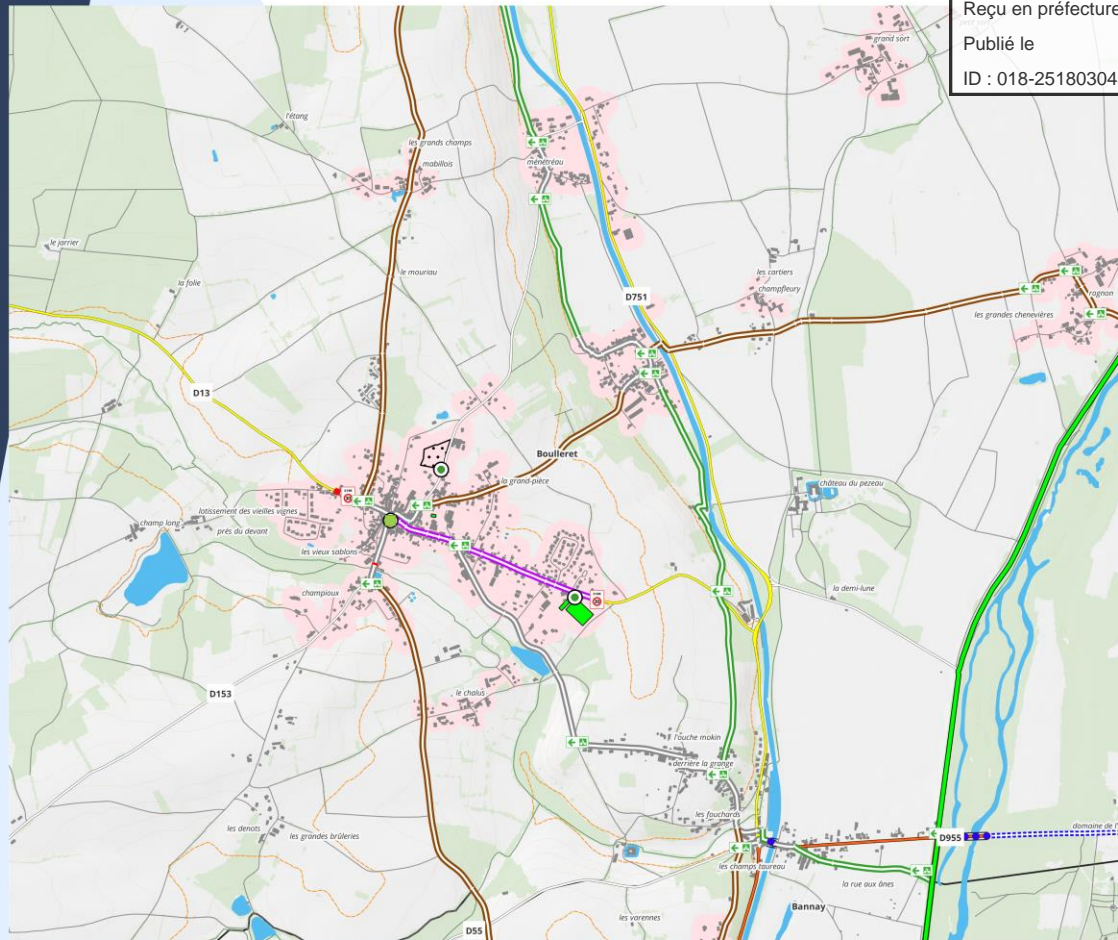
# Boulleret

### INFORMATIONS GENERALES

- Longueur totale : 19,0 Km**
- Coût aménagement : 470 812 € HT**
- Coût jalonement : 8 000 € HT**
- Coût stationnement : 960 € HT**
- Nombre de place : 16**
- Coût global : 479 772 € HT**

#### Jalonement et signalisation

- dv
- Zone30
- Equipements**
  - Arceaux
  - Station gonflage
- Propositions**
  - Aménagement de sécurité
  - Aménagement sur chaussée
  - Franchissement de cours d'eau
  - Jalonement
  - Marquage au sol
  - Voie verte



0 250 500 m

### INFORMATIONS GENERALES

- Longueur totale : 19,4 Km**
- Coût aménagement : 1 360 848 € HT**
- Coût jalonnement : 4 000 € HT**
- Coût stationnement : 26 720 € HT**
- Nombre de place : 79**
- Coût global : 1 391 568 € HT**

### Jalonnement et signalisation

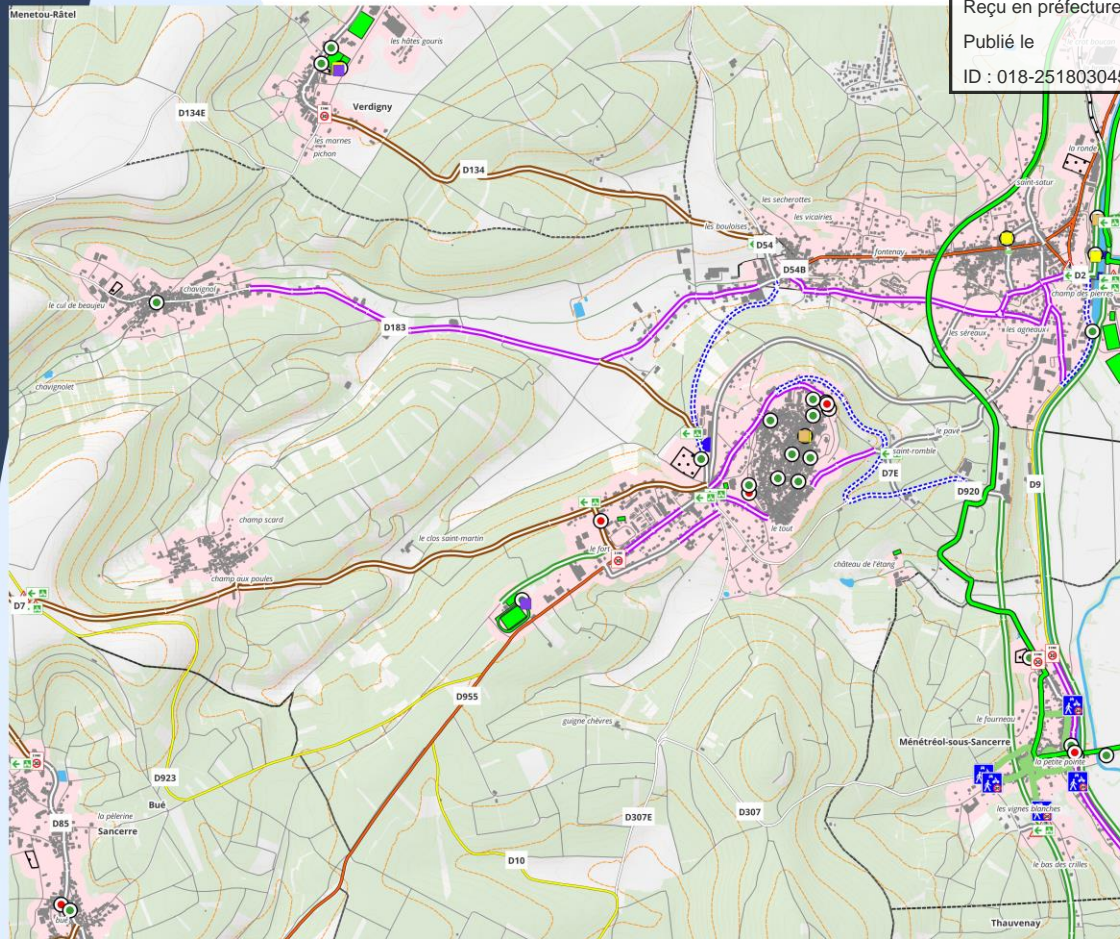
- A21a
- dv
- Zone30
- B52

### Equipements

- Abri
- Arceaux
- Borne de recharge
- Casiers
- Station réparation

### Propositions

- Aménagement de sécurité
- Aménagement de voirie
- Aménagement sur chaussée
- Jalonnement
- Marquage au sol
- Piste cyclable
- Voie verte



0 250 500 m



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

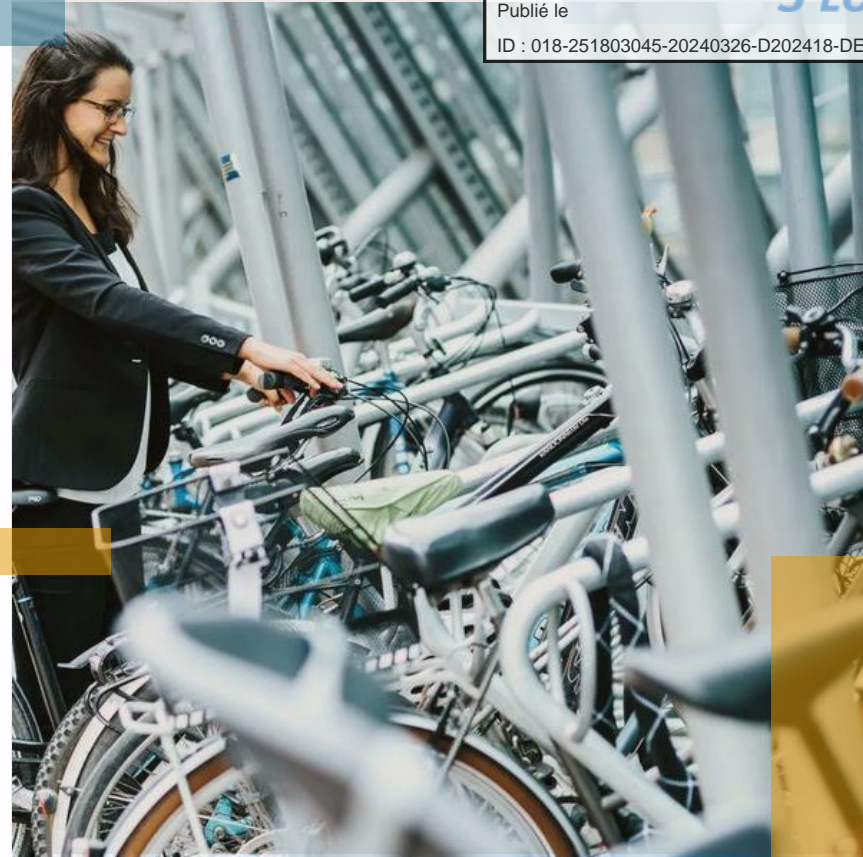
Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

03 - ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

## 3.3 ÉQUIPEMENTS VÉLO :



# LES STATIONNEMENTS DE COURTE DURÉE

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## ARCEAUX



Commerces, centre, stades, plages ....  
Peu coûteux et peu encombrants.  
Le vélo est stable et sécurisé (3 points  
d'accroche possible).

## PINCE ROUES OU RACK



**Un système à éviter**

## LES STATIONNEMENTS DE MOYENNE OU LONGUE DURÉE

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



### ABRI VELO



Protège le vélo des intempéries et des regards

### BOX INDIVIDUEL



Aire de covoiturage, gare, piscine, cinéma

### BOX COLLECTIF



**Stationnement longue durée.** Peut être installé dans des centres villes pour palier au manque de place dans les appartements.

Aménagement sécurisé par contrôle d'accès. Raccord au réseau électrique et télécom nécessaire. Système de gestion par badge à mettre en place.

# LES ÉQUIPEMENTS

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## BORNE DE RECHAGE VAE



## STATION DE REPARATION



## STATION DE GONFLAGE



# STATIONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacement tels que :

- Établissements scolaires
- Gares & aires de covoiturage
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé
- Sites touristique

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) impose la suppression des stationnements automobile aux abords des passages piétons, ils peuvent être remplacés par des arceaux.



COÛT

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S'LO

- Arceau : 12 000 €/unité
- Arbis vélo : 2 000 €/unité
- Box collectif : 1 750 €/place
- Box individuel : 2 000 €/place
- Casiers : 1 200 €/unité
- Borne de recharge : 2 000 €/unité
- Station de gonflage : 2 000 €/unité
- Station de réparation : 2 000 €/unité

Catégorie	Nombre	Places	Coût
Abri	44	220	154 000 €
Arceaux	134	419	50 280 €
Box collectif	1	10	17 500 €
Box individuel	2	4	4 000 €
Borne de recharge	14		28 000 €
Casiers	4		4 800 €
Station gonflage	5		10 000 €
Station réparation	8		16 000 €
<b>Total général</b>	<b>212</b>	<b>653</b>	<b>284 580 €</b>

# 04

## FICHES ACTIONS

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



# ENSEMBLE DES FICHES ACTIONS

CT

**Court Terme**

MT

**Moyen Terme**

LT

**Long Terme**



**Priorité : /5**



## FICHES ACTIONS

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

S<sup>2</sup>LO

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

### AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE

- Fiche action 1 : RESEASSURER LA CONTINUTE VERS LES PÔLES MAJEURS DE PROXIMITE
- Fiche action 2 : DEVELOPPER DES BOUCLES LOCALES ET UN AU DE VOIES VERTES
- Fiche action 3 : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT
- Fiche action 4 : METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE SUR LES AMENAGEMENTS
- Fiche action 5 : PRISE EN COMPTE SYSTÉMATIQUE DU VÉLO DANS LES TRAVAUX DE VOIRIES

### AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES

- Fiche action 6 : METTRE EN PLACE DES STATIONS DE REPARATIONS, GONFLAGE, ...
- Fiche action 7 : METTRE EN PLACE DES AIRES DE SERVICE/REPOS SUR LE RESEAU
- Fiche action 8 : DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE COMPTEURS MODES ACTIFS

### AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER A LA PRATIQUE DU VELO

- Fiche action 9 : COMMUNIQUER POUR INCITER A LA PRATIQUE DU VELO
- Fiche action 10 : ACTION : INCITER ET SENSIBILISER AU LABEL « ACCUEIL VELO »
- Fiche action 11 : RENFORCER LES ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ACTIVE
- Fiche action 12 : ACTIONS DE SENSIBILISATION AUX MOBILITES DOUCES DANS LES ECOLES
- Fiche action 13 : ETUDIER DES ACTIONS DE PARTENARIAT

# ASSURER LA CONTINUITE VERS LES PÔLES MAJEURS DE PROXIMITE

## Constat :

- Potentiel de mise en place d'un réseau structurant continue et sécurisé

## Objectif :

- Offrir des itinéraires continus et sécurisés entre les communes polarisante du territoire
- Combler les discontinuités
- Structurer ces axes comme colonne vertébrale du réseau projeté au SDV.

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, notamment domicile-travail.
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une baisse du trafic routier

## ACTIONS :

- Liaison d'accessibilité des principaux pôles vers les principales zones d'activités et communes limitrophes.
- Ces liaisons ont pour objectif de constituer un réseau structurant de desserte des principaux équipements, des principales zones économiques et des zones concentrant le plus de population.
- Ce réseau structurant doit permettre une desserte efficace et rapide des différents points, sur des aménagements sécurisés et continus, pensés pour des déplacements quotidiens domicile-travail, domicile-études et/ou domicile-achats.
- Le chiffrage dépend des actions validées, et se fait à l'aménagement selon le revêtement, la typologie, les contraintes, ....

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Porteur :

Communes, Pays

Partenaire :

Usagers (associations, ...)

Financeur :

Communes, Pays, Région, Etat (AAP, ADEME, Fond de mobilité active), Europe (Fonds FEADER), DETR, DISL



**Coût Estimé : Selon les aménagements envisagés**



**Priorité : /5**



**Suivi & Evaluation :**

- Km aménagements réalisés / an
- Etat d'avancement du réseau SDV



# DEVELOPPER DES BOUCLES LOCALES ET UN RESEAU DE VOIES VERTES DE PROXIMITE

## Constat :

- Un potentiel de mixer les usages pour desservir les communes proches d'itinéraires touristiques

## Objectif :

- Desservir les équipements et services des localités traversées
- Permettre un rabattement depuis les grands axes cyclotouristiques vers les communes proches

## Résultats attendus :

- Un maillage à l'échelle de l'ensemble de la collectivité
- Une amélioration de la qualité de l'offre en itinérance douce et de sa promotion
- Une couverture de l'ensemble du territoire en itinéraires, une structuration de la filière tourisme d'itinérance (en lien avec l'action Accueil Vélo)

## ACTIONS :

- Ces boucles locales doivent permettre un usage principal à destination des habitants, des cyclotouristes et des pratiquants loisir pour la découverte du territoire et un usage secondaire à destination de la population pour offrir un complément cyclable au maillage structurant du territoire.
- Le coût dépend du nombre de boucles retenues et des choix d'aménagements (revêtements, longueur d'itinéraires, contraintes, ...).

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## Porteur :

### Partenaire :

Département, Région, Office de tourisme, acteurs secteur tourisme,

### Financeur :

Communes, Divers AAP de l'Etat, Europe (Fonds FEADER) pour les projets d'ensemble



**Coût : Selon les boucles retenues**



**Priorité : /5**



### Suivi & Evaluation :

- Km aménagements réalisés / an
- Etat d'avancement du SDV

# RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

## Constat :

- Une offre de stationnement insuffisante sur l'ensemble du territoire au regard du ratio places/habitants.

## Objectif :

- Identifier les lieux clés dépourvus ou insuffisamment pourvus en stationnement
- Démocratiser l'usager des arceaux comme stationnement de base pour les cyclistes

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une hausse du rapport stationnement vélo / habitant
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

## ACTIONS :

- Identifier les lieux propices et mettre en place des box pour vélos ou des consignes dans les lieux clés pour la mobilité (gare, zones d'activités, ...) pour les stationnements
- Entre 180 € et 300 € par arceau vélo, pour un coût de 120 € en moyenne par emplacement vélo.
- Entre 1 750€ et 2 000€ par place dans une consigne collective (stationnement sécurisé de vélos accessibles par badge ou code). Environ 60 000 € pour 50 places.
- Entre 1 000 € et 2 000€ par emplacement vélo en consigne individuelle (coût variable : modèle, capacité de l'abri, pose en régie ou non).

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



### Porteur :

Pays, EPCI, Communes

### Partenaire :

ADEME, Région

### Financier :

Communes, EPCI, Programme Alveole 2



**Coût : Variable selon le plan de stationnement**



**Priorité : /5**



### Suivi & Evaluation :

- Arceaux / habitants
- Fréquentation des box / consigne

# METTRE EN PLACE UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE SUR LES AMENAGEMENTS

## Constat :

- Itinéraires principaux bien jalonné en dv simplifié.
- Itinéraire VTT jalonné et cartographié

## Objectif :

- Identifier les rabattements vers la centralité des commune avec un temps de parcours.
- Renforcer et mettre en cohérence la signalétique existante.

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

## ACTIONS :

- Panneaux normés existants : entre 50 € et 200 € / panneau selon le modèle, la dimension et la gamme.
- Panneaux sur mesure : entre 30 € et 90 € / panneau
- Pose des panneaux : 10 € à 30 € / panneau pour pose sur un mât existant ; 65 € à 200 € / panneau pour pose et fourniture d'un mât.
- Plan de signalétique et de jalonnement prévu à l'issue de la phase 3, coût dépendant des itinéraires retenus dans le cadre du maillage.
- Le retour des usagers est primordial pour assurer la pertinence de l'implantation et l'exhaustivité. Certaines collectivités font appel aux associations et clubs vélo de leur territoire pour proposer des prémices de plan de jalonnement.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

Communes, Associations d'usagers

## Financier :

Communes, Pays, EPCI, Communes



**Coût Estimé : Selon le type de panneaux**



**Priorité : 3,4/5**



## Suivi & Evaluation :

- Carte d'implantation de la signalétique
- Retours usagers

# PRISE EN COMPTE SYSTÉMATIQUE DU VÉLO DANS LES TRAVAUX DE VOIRIES

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## Constat :

- Le vélo n'est pas toujours pris en compte lors des aménagements de voirie malgré son aspect réglementaire

## Objectif :

- Identifier les rabattements vers la centralité de la commune avec un temps de parcours.
- Renforcer et mettre en cohérence la signalétique existante.

## Résultats attendus :

- Une meilleure prise en compte du vélo dans les aménagements prévus
- Une hausse de tout type d'aménagements vélo
- Des augmentations de la part modale des déplacements à vélo

## ACTIONS :

- Identifier les différents aménagements de voirie prévu dans les 5 prochaines années
- Rester informé de l'évolution de ces aménagements
- Provoquer des réunions pour insuffler des prise de conscience concernant les aménagements vélos qui doivent être mis en place
- Rappeler les orientations du schéma directeur cyclable mais aussi l'aspect réglementaire de la loi LOM : L'article L. 228-2 du code de l'environnement a été modifié par l'article 61 de la loi LOM comme suit : «A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. ... »

## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

Communes, Associations d'usagers

## Financier :

Communes, Pays, EPCI,



**Coût Estimé : Selon le type de panneaux**



**Priorité : 3,4/5**



## Suivi & Evaluation :

- Suivi du linéaire cyclable
- Cycloscope

# METTRE EN PLACE DES STATIONS DE REPARATIONS, GONFLAGE, ...

## Constat :

- Accompagner le développement de la pratique par la mise en place d'aires à destination des cyclotouristes/usagers du quotidien.

## Objectif :

- Offrir un service à destination de la population et des touristes de passage sur le territoire

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Un accompagnement à la hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

## ACTIONS :

- Localiser les lieux pertinents d'arrêt le long des itinéraires majeurs du territoire pour y implanter des stations de réparation et de gonflage à destination des cyclistes.
- Plusieurs modèles de stations multi-outils et de gonflage des pneus existent le tout dans une fourchette de 500 € pour une borne d'outillage simple à 7 000 € pour une station de réparation avec banc, carte du réseau et pompe à vélo.
- Les modèles les plus communs : 1 500 € la station de gonflage / 1 700 € la station de réparation complète

Sources : Club des Villes et Territoires cyclables, ADEME

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

N/A

## Financeur :

Communes, Pays, EPCI, Divers AAP de l'Etat, Europe (Fonds FEADER) pour les projets d'ensemble



**Coût Estimé : 6 K – 10 K €  
pour 5 stations**



**Priorité : /5**



## Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des services

# METTRE EN PLACE DES AIRES DE SERVICE/REPOS SUR LE RESEAU

## Constat :

- Accompagner la mise en place du réseau d'aires structurantes pour les besoins des usagers

## Objectif :

- Offrir un service à destination des usagers, structurer le réseau cyclable dans la logique de « lignes » (type transport en commun, avec des points d'arrêt définis)

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une meilleure visualisation et connaissance du réseau pour les usagers

## ACTIONS :

- Localiser les lieux pertinents d'arrêt le long des itinéraires majeurs du territoire pour y implanter des aires de services essentiels pour les cyclistes. Modèle mis en place à Grenoble, par exemple.
- Le coût d'une aire de service avec banc, cartes et station de gonflage sur les axes de la métropole de Grenoble est de 7 000 € / aire (la Métropole a déployé entre 30 et 40 aires de services sur son réseau structurant)
- Les modèles les plus communs : 1 500 € la station de gonflage / 1 700 € la station de réparation complète.
- Eventuellement coupler avec des arrêts protégés des intempéries pour certaines aires de services « majeures » (PIM, parkings de proximité, ...) *Source Métropole de Grenoble*

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

Office du tourisme

## Financier :

Pays, EPCI, Communes, Divers AAP de l'Etat, Europe (Fonds FEADER) pour les projets d'ensemble



**Coût Estimé : 5 K – 7 K €  
pour 1 aire de service**



**Priorité : /5**



## Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des services

# DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE COMPTEURS MODES ACTIFS

## Constat :

- Possibilité de développer un réseau de comptage pour le suivi de la politique cyclable et exploitation des données

## Objectif :

- Identifier les points cruciaux pour la mise en place du comptage fixe et les enjeux de déploiement de comptages temporaires/mobiles

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Un suivi du schéma complet et référencé, une intégration au réseau de comptage national, un outil d'aide à la décision.
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

## ACTIONS :

- La mise en place de compteurs mobile permet des comptages temporaires afin d'assurer un suivi ou d'identifier des enjeux en terme d'aménagements cyclables. Ce réseau mobile permet également de mener, en interne, un suivi de la pratique et une mise à jour du schéma directeur vélo à long terme.
- L'ADEME conseille une dizaine de compteurs pour les collectivités de taille moyenne et pour les agglomérations d'équiper la ou les ville(s)-centre(s) et l'ensemble des communes.
- Coûts :
  - Campagne de comptages manuel (4 jours, 8 points de comptage) : 6 500 €
  - Fourniture et pose d'un dispositif de comptage permanent : entre 3 000 € et 6 800 €/compteur
  - Transmission des données : 300 €/compteur
  - Compteur-totem : entre 13 680 € et 26 000 €

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

Observation touristique, ADEME, CEREMA

## Financier :

Pays, EPCI, Communes



**Coût Estimé : 6 K – 10 K € pour 5 stations**



**Priorité : /5**



## Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des services

# COMMUNIQUER POUR INCITER A LA PRATIQUE DU VELO

## Constat :

- Besoin de communication autour du développement du réseau cyclable.

## Objectif :

- Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une fréquentation rapide des nouveaux itinéraires mis en place
- Une visibilité des actions et investissements en faveur des mobilités actives portées par le Pays

## ACTIONS :

- Création de plusieurs temps forts et actions de communication
- Diffusion de la campagne via plusieurs supports : carte des itinéraires mise à jour à mesure de la réalisation d'itinéraires, flyer autour des services existants ou de la mise en place de services complémentaires, kakémono et/ou beachflag au nom de la campagne,....
- Coût à forte variation, notamment selon la quantité de supports et d'impression souhaitées (hors coût de création des supports)
- Des supports de type carte et flyer n'est efficace que si une signalétique adaptée et un jalonnement réfléchi et concerté est mis en place sur les itinéraires.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



Pays, EPCI, Communes

### Partenaires :

Associations, Entreprises, Ecoles, Office de Tourisme, Labelisés « Accueil Vélo »

### Financier :

Pays, EPCI, Communes



**Coût : 1 700 € pour 1000 impressions (moyenne)**



**Priorité : /5**



### Suivi & Evaluation :

- Fréquentation des nouveaux aménagements
- Retours d'usagers



# INCITER ET SENSIBILISER AU LABEL « ACCUEIL VELO »

## Constat :

- Un fort potentiel de développement de la fréquentation cyclotouristique.

## Objectif :

- Accompagner le développement du cyclotourisme en optimisant l'attractivité du territoire

## Résultats attendus :

- Une hausse de la fréquentation des établissements touristiques
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique

## ACTIONS :

- Action de sensibilisation, l'adhésion à la marque « Accueil Vélo » est portée par les opérateurs privés (hébergeurs, loueurs de vélos, sites de visite et loisirs, offices de tourisme et syndicats d'initiative) mettant en place les différentes démarches nécessaires pour obtenir la labellisation.
- Coût pour un opérateur privé : 300 € pour une adhésion de 3 ans, plus coût de la mise en place des services nécessaires à la labellisation.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

### Porteur :

Pays, EPCI, Communes

### Partenaire :

Région

### Financier :

Aide AAP Régional



Coût Estimé : N/A



Priorité : /5



### Suivi & Evaluation :

- Nombre de labellisation sur le territoire
- Fréquentation cyclotouristique

# RENFORCER LES ACTIONS ÉVÉNEMENTIELLES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ACTIVE

## Constat :

- Besoin de sensibilisation d'incitation de la population pour modifier les comportements de déplacements

## Objectifs :

- Inciter à l'utilisation du vélo pour ses déplacements quotidiens via une compétition par équipe
- Créer une communauté digitale fédérée autour des déplacements domicile-travail & professionnels

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives portées par le Pays

## ACTIONS :

- Organisation d'un **challenge vélo** : 1 mois de compétition sur le nombre de kilomètres effectués à vélos entre équipes. L'objectif est de cumuler le plus grand nombre de kilomètres. Coût fortement dépendant des aspects techniques (application web et mobile) et des modalités d'organisation et d'animation : 35 000 € à 200 000 €.
- Extension de la **Fête du vélo** à l'échelle de l'Agglomération: création d'un rendez-vous annuel autour du vélo et sensibilisation de la population via des animations ludiques. Coût de 5 000 € à 16 000 € selon l'organisation.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE

S<sup>2</sup>LO

## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

Association, acteurs économiques vélo/mobilité, ...

## Financeur :

Pays, EPCI, Communes



**Coût : 7 000 € à 200 000 € selon l'organisation**



**Priorité : 3,3/5**



## Suivi & Evaluation :

- Statistiques participants
- Statistiques kilomètres effectués
- ....

# ACTIONS DE SENSIBILISATION AUX MOBILITES DOUCES DANS LES ECOLES (1/2)

## Constat :

- Fort potentiel de formation / sensibilisation auprès du public scolaire, en complément du programme de sensibilisation et d'éducation à la Sécurité Routière dans les écoles

## Objectifs :

- Sensibiliser les écoliers à la pratique des mobilités douces

## Résultats attendus :

- Une connaissance des modes doux et une sensibilisation des jeunes pour inciter aux déplacements à pied, en vélo, en roller, en trottinette,...
- Une hausse de la part modale du vélo et de la marche et autres modes doux dans les déplacements quotidiens
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives portées par le Pays

## ACTIONS :

- Organisation de séances de sensibilisation aux modes doux dans les écoles : montrer les différentes possibilités de se déplacer en dehors de la voiture, expliquer les enjeux environnementaux, l'impact sur la santé, etc. au travers d'expositions ou d'animations ludiques adaptées au public écolier.
- Quelles modalités d'organisation et d'animation : en interne, par la maison du vélo ou une association ?
- Quels équipements utiliser (vélos, roller, trottinette, ...) ?
- Le coût de mise en place ou de subventionnement dépend de la fréquence du service et du nombre d'établissements et de classes concernées

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



## Porteur :

Pays, EPCI, Communes

## Partenaire :

Associations

## Financier :

Pays, EPCI, Communes



**Coût : 6 500 € à 14 000 €  
selon l'organisation**



**Priorité : /5**



## Suivi & Evaluation :

- Nombre d'ateliers
- Nombre de classes participantes

## (2/2) SENSIBILISATION EN MILIEU SCOLAIRE : Programme « Savoir Rouler à Vélo »

### Les enjeux du "Savoir Rouler à vélo"

« Le Savoir Rouler à Vélo » permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège.

L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet de porter cette mesure qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Cette mesure a été reprise dans le cadre du Plan Vélo lancé le vendredi 14 septembre 2018.

### En 10 heures, le "Savoir Rouler" à Vélo permet aux enfants de 6 à 11 ans de :

- Devenir autonome à vélo,
- Pratiquer quotidiennement une activité physique,
- Se déplacer de manière écologique et économique.

Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

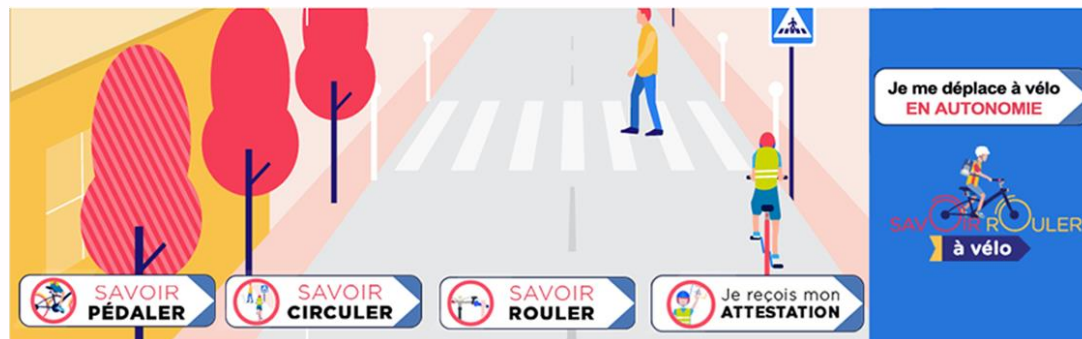
Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



### Qui peut organiser le Savoir Rouler à Vélo ?

- Les associations sportives
- Les associations sportives scolaires
- Les autres associations
- Les associations de prévention
- L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.



# ETUDIER DES ACTIONS DE PARTENARIAT

## Constat :

- Développement d'applications et d'outils à usage quotidien pour les cyclistes

## Objectif :

- Accompagner les cyclistes sur le territoire, bénéficier de solutions innovantes et d'un traitement des données à l'échelle nationale.

## Résultats attendus :

- Une hausse de la fréquentation cycliste du territoire
- Une visibilité de l'engagement du Pays à l'échelle nationale
- Un outil de suivi du déploiement du schéma

## ACTIONS :

- L'application « Geovelo » propose des partenariats aux collectivités dans le recensement de leurs linéaires cyclables et le regroupement des usagers quotidiens d'un même territoire (*exemples : Ville de Paris, Grand Avignon, Grand Chalon, Perpignan Métropole, Ville de Poitiers, Ville de Nancy, Agglo d'Agen, ...*)
- Via « Geovelo », la collectivité peut créer une communauté de cyclistes qui partageront les mêmes problématiques, la pratique et la connaissance du territoire à vélo.
- Offre une visibilité sur l'existant pour les cyclotouristes, au-delà d'une simple cartographie, notamment à destination d'un public connecté (smartphones, ...)
- Possibilité de participer en tant que communauté à des actions événementielles nationales organisées par l'application



Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



### Porteur :

Pays, EPCI, Communes

### Partenaire :

Région

### Financeur :

Aide AAP Régional



Coût Estimé : N/A



Priorité :



### Suivi & Evaluation :

- Nombre de labellisation sur le territoire
- Fréquentation cyclotouristique

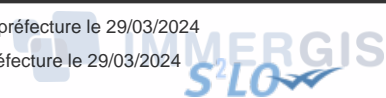


Envoyé en préfecture le 29/03/2024

Reçu en préfecture le 29/03/2024

Publié le

ID : 018-251803045-20240326-D202418-DE



**S**ANCERRE  
**SOLOGNE**  
— Syndicat Mixte du Pays —

PAYS SANCERRE SOLOGNE

à Vélo

