

# AMÉNAGEMENT DU CANAL D'ORLÉANS

## ÉLÉMENTS POUR UNE VÉLOROUTE LE LONG DU CANAL D'ORLÉANS



[randovelo.touteslatitudes.fr](http://randovelo.touteslatitudes.fr)

v1.4 – 18 Novembre 2019

## Table des matières

Introduction.....	5
Soutien et approbations.....	6
Points d'attention pour l'aménagement de la véloroute.....	7
Généralités .....	7
Largeur de la voie verte et type de revêtement .....	8
Largeur de la voie verte.....	8
Type de revêtement .....	9
Aménagement des « intersections » avec la véloroute .....	11
Intersections sans changement de berge.....	11
Passages sous la route.....	16
Intersections avec changement de berge .....	18
Préservation des platanes le long du canal .....	20
Aménagement de l'entrée dans Vitry-aux-Loges. Carrefour avec la D10 .....	21
Aménagement de l'entrée dans Fay-aux-Loges.....	24
Aménagement du passage sous la D960 à Mardié .....	26
Autres points d'attention .....	28
Rue de la petite Ronce .....	28
Ancienne voie ferrée Les Aubrais – Montargis.....	28
Pont au-dessus du Limetin .....	29
Passage sous la D2060 - Street art .....	30
Sente de Rougemont – Enterrer le câble .....	31
Ancien pont du Hateau – largeur réduite.....	32
Voûte d'arbres de Sury-aux-Bois .....	34
Piles de l'ancien pont des Caduels .....	35
Route de la Chênetière.....	35
Route de la Chênetière - Ponts au-dessus des déversoirs .....	36
Ecluse de la Jonchère.....	36
Passage sous la 2060 - Pré du Gué de Rouard .....	37
Passerelle du chemin de la Patache .....	38
Itinéraires de liaison .....	39

Aires de repos.....	40
Relais vélo.....	40
Aires de bivouac .....	40
Informations sur le patrimoine .....	42
Signalisation de la véloroute .....	42
Entretien et maintenance de la véloroute .....	43
Offre vélos-cars .....	44
Conclusion .....	45
Carte interactive.....	46
Annexes .....	48
Données de trafic 2016 - Loiret.....	48
Sources & références .....	49

## Historique des versions

### Version 1.4 – 18 novembre 2019

- Prise en compte des remarques de la FFVélo Loiret
  - o p22 : souhait confirmé pour un passage rive gauche sous le pont
  - o p33 : poteaux probablement à déplacer
  - o p37 : solution à privilégier
  - o p38 : aménagement nécessaire de la passerelle
- Introduction. Correction du montant du programme d'investissement
- Compléments au sous-chapitre « Type de revêtement »
- Prise en compte de l'itinéraire optionnel proposé par le Conseil Départemental, rive droite entre l'écluse de Fay-aux-loges et le pont de la RD11 – p24
- Prise en compte de l'itinéraire optionnel proposé par le Conseil Départemental et les communes concernées entre l'écluse du Pont-aux-Moines et le pont Auger
- Itinéraires de liaison. Ajout d'une liaison vers Bellegarde
- Ajout du chapitre « Signalisation de la véloroute »
- Ajout du chapitre « Entretien et maintenance de la véloroute »
- Chapitre « Conclusion ». Ajout de la nécessité d'un entretien régulier de la véloroute.

### Version 1.3 – 23 septembre 2019

- Ajout du chapitre « Soutien et approbations »
- Chapitre « Largeur de la voie verte ». Prise en compte d'une distance de sécurité de 1m
- Ajout du chapitre « Offre vélos-cars »

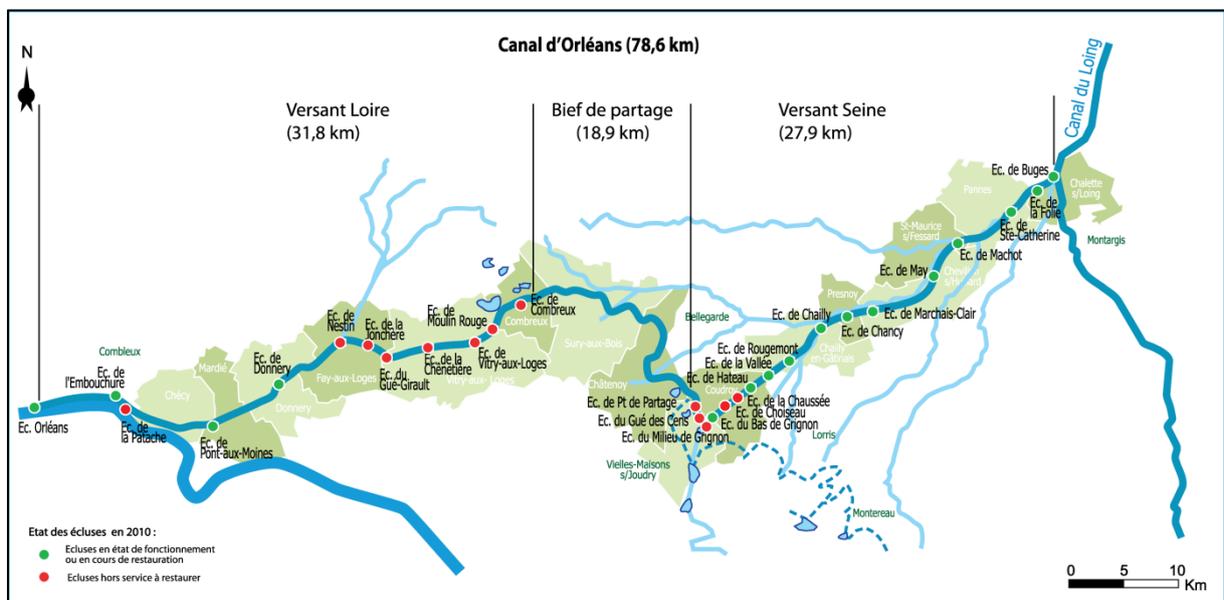
### Version 1.2 - 25 juillet 2019 – Version initiale.

## Introduction

Après avoir racheté<sup>i</sup> le canal d'Orléans<sup>ii</sup>, le département du Loiret a prévu un programme d'aménagement de 70 M€ dont 24 M€ seront mis en œuvre avant fin 2021. Il s'agit de prévenir les crues, restaurer les écluses, consolider les berges et réaliser, le long de ces 78 km, une véloroute et ses équipements. L'inauguration de la véloroute est envisagée pour le printemps 2022.

Avec cette nouvelle véloroute le long du canal d'Orléans, avec la Scandibérique (Canal de Briare) et la Loire à Vélo, le département du Loiret achèvera ainsi l'aménagement du « Triangle d'eau » : boucle cyclable de près de 230 km le long de ses canaux et de la Loire.

Ce document réunit un certain nombre de points d'attention à prendre en compte lors de l'aménagement de cette véloroute. Il ne tient pas compte des aspects financiers. Il n'a pas la prétention d'être exhaustif. Il s'agit uniquement du point de vue d'un cycliste connaissant bien l'itinéraire le long du canal et qui souhaite que l'aménagement futur ne le dénature pas.



L'itinéraire étudié suit sur 74 km le canal d'Orléans, de l'écluse de Buges à Châlette jusqu'à l'écluse de la Patache à Combleux.

*Ce document a été réalisé bénévolement. Il n'engage que son auteur. Passionné par la cartographie et l'aménagement du territoire mais surtout et avant tout, cycliste ayant souvent parcouru le canal d'Orléans, cyclotouriste en France et en Europe, j'espère simplement, par mes remarques, apporter ma contribution à l'aménagement de la véloroute le long du canal d'Orléans.*

<https://randovelo.touteslatitudes.fr>

## Soutien et approbations

Ce document a fait l'objet d'une relecture assidue et de remarques de la part des associations ci-dessous, qui le soutiennent et l'approuvent :

[AF3V](#) (Association Française pour le développement des véloroutes et des voies vertes)



[CycloTransEurope](#) (L'association CycloTransEurope agit pour la réalisation de la Scandibérique, section de l'EuroVelo 3 en France et le développement du tourisme à vélo)



[FFVélo](#) (Fédération française de cyclotourisme - Comité départemental du Loiret)



[VeloVe](#) (Association pour la pratique et la promotion du vélo dans le Gâtinais)



## Points d'attention pour l'aménagement de la véloroute



Passerelle de l'écluse de Buges

### Généralités

L'aménagement d'une véloroute le long du canal d'Orléans ne devrait pas poser de grosses difficultés. En effet, en dehors du renforcement (en cours de réalisation) indispensable, par endroits des berges du canal, l'itinéraire présente un relief plutôt plat et est déjà largement parcouru par des cyclistes.



Renforcement des berges du canal – © Photo de A. Cessieux

Néanmoins ce manque de difficultés majeures ne doit pas occulter la nécessité de traiter correctement un certain nombre de points.

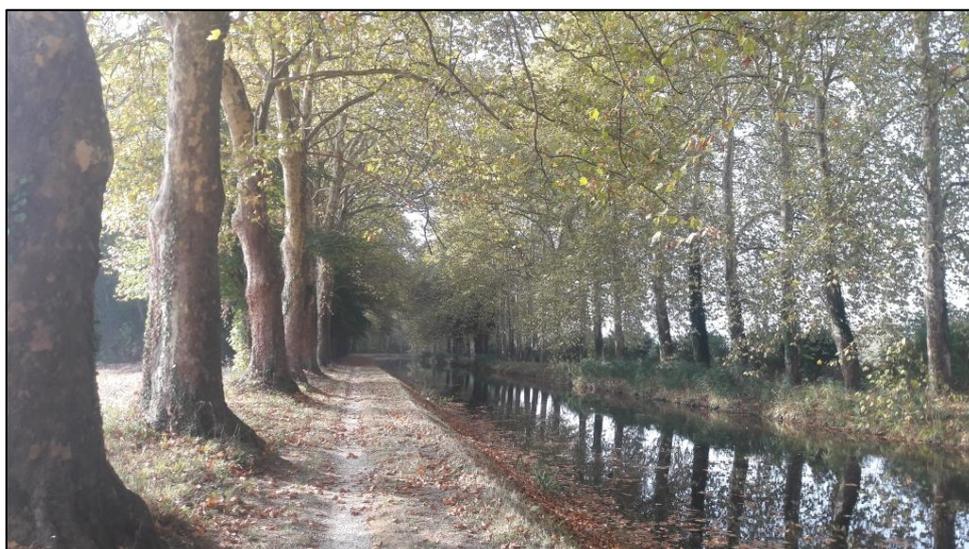
Les points d'attention évoqués dans ce document sont les suivants :

- Largeur de la véloroute et type de revêtement
- Aménagement des « intersections » avec la véloroute
  - Intersection sans changement de berge
  - Intersection avec changement de berge
  - Passage sous la route
- Préservation des platanes le long du canal
- Aménagement de l'entrée dans Vitry-aux-Loges. Carrefour avec la D10
- Aménagement de l'entrée dans Fay-aux-Loges
- Aménagement du passage sous la D960 à Mardié
- Autres points d'attention

### Largeur de la voie verte et type de revêtement

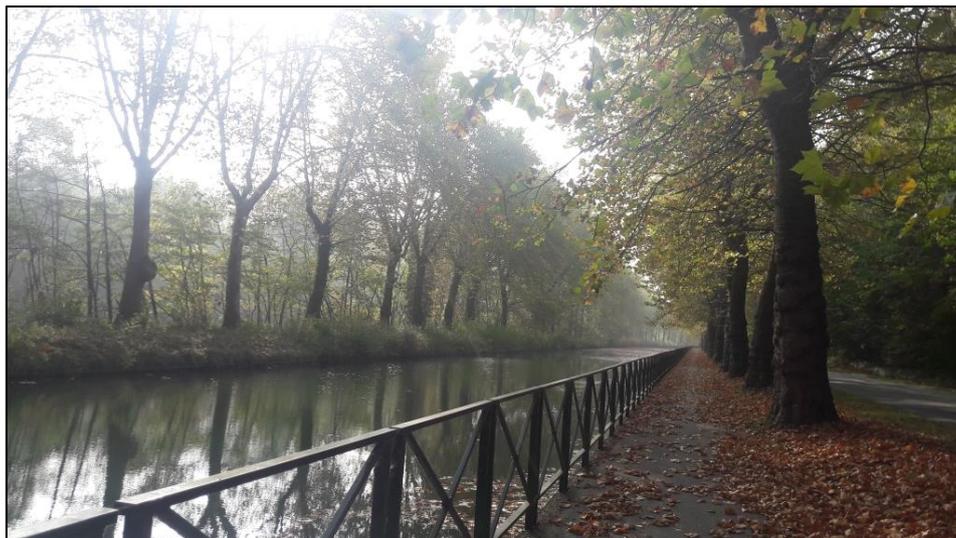
#### Largeur de la voie verte

Si, comme pour les voies vertes Picardes<sup>iii</sup>, on prend une distance de sécurité minimale par rapport au bord de l'eau de 1m, que la largeur minimale de la voie (enrobé) est de 2,50m et que l'accotement est de 0,50m on obtient une emprise de 4m.



Canal d'Orléans - Platanes de Pannes

En suivant « à la lettre » cette règle, cela signifie que dès lors que l'emprise au sol mesure moins de 4m, à l'aplomb des platanes par exemple, il conviendrait d'installer des barrières de protection pour réduire la distance de sécurité par rapport au bord de l'eau.



Canal du Loing - Protections

Pourtant installer systématiquement des barrières de protection (de hauteur 1m30), outre le coût, dénaturerait profondément l'aspect « naturel et sauvage » du canal.

Il est donc préférable de réduire la largeur de l'enrobé à 2m. Ce qui laisserait encore une emprise (accotement + distance de sécurité incluse) de 3,50 m permettant à un véhicule de service ou de secours de passer.

La mise en place de barrières de protection doit se faire uniquement là où c'est vraiment important (passages sous les ponts, points spécifiques tels que le passage au-dessus des déversoirs ...). Ailleurs il est préférable de réduire ponctuellement la largeur de l'enrobé, au risque sinon d'altérer l'aspect sauvage du canal.

D'une façon générale, il convient de moduler la largeur de l'enrobé entre les extrémités péri-urbaines (fréquentation importante du fait d'un usage velotaf et cyclotourisme) de Montargis et d'Orléans et la partie centrale moins fréquentée (usage plutôt cyclotourisme).

### Type de revêtement

Les « **voies vertes** » sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers et aux personnes à mobilité réduite dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Dès lors le revêtement doit permettre son usage y compris en cas de pluie ou en hiver.

Il doit par ailleurs s'intégrer dans l'environnement naturel du canal.

On suivra les dernières préconisations de Vélo & Territoires<sup>iv</sup> pour le choix du revêtement. Notamment la fiche-action n°9 « Revêtement des aménagements cyclables »<sup>v</sup> parue en septembre 2019.

On évitera les revêtements sans liants dits « stabilisés » sensibles au piétinement, au gel et à l'érosion pour préférer un revêtement en enrobé à liant bitumineux plus roulant.

On pourra, par exemple, à l'identique de ce qui a été fait pour la véloroute le long du canal de Briare, retenir un revêtement avec un enrobé de type « grave émulsion » à granulats clairs.



Canal de Briare – Photo © G. Sampé

## Aménagement des « intersections » avec la véloroute

L'aménagement et la signalisation de la véloroute dépendent d'une part du trafic sur la route « interceptée » et de la nécessité, ou non, pour le cycliste de changer de berge pour suivre le canal.

Les « intersections » recensées sur le long du canal ont donc été classées selon les catégories suivantes :

- Intersection sans changement de berge
- Intersection (sans changement de berge) mais avec un passage sous la route
- Intersection avec changement de berge

### Intersections sans changement de berge

L'intersection sans changement de berge est le carrefour le plus courant. Généralement la voie verte suit le canal, monte à la hauteur de la route, où se trouve généralement un pont qui enjambe le canal. La voie verte reste sur la même berge. Le cycliste a besoin uniquement de traverser la route.

### Intersections avec passage sous la route

L'intersection avec passage sous la route est une variante de l'intersection sans changement de berge. Seule différence, importante, la voie verte passe sous la route. C'est le cas notamment aujourd'hui pour les routes à fort trafic que sont la D2060 ou l'autoroute A77.

### Intersections avec changement de berge

Dans ce cas le cycliste doit emprunter le pont pour changer de berge.

### Intersections sans changement de berge

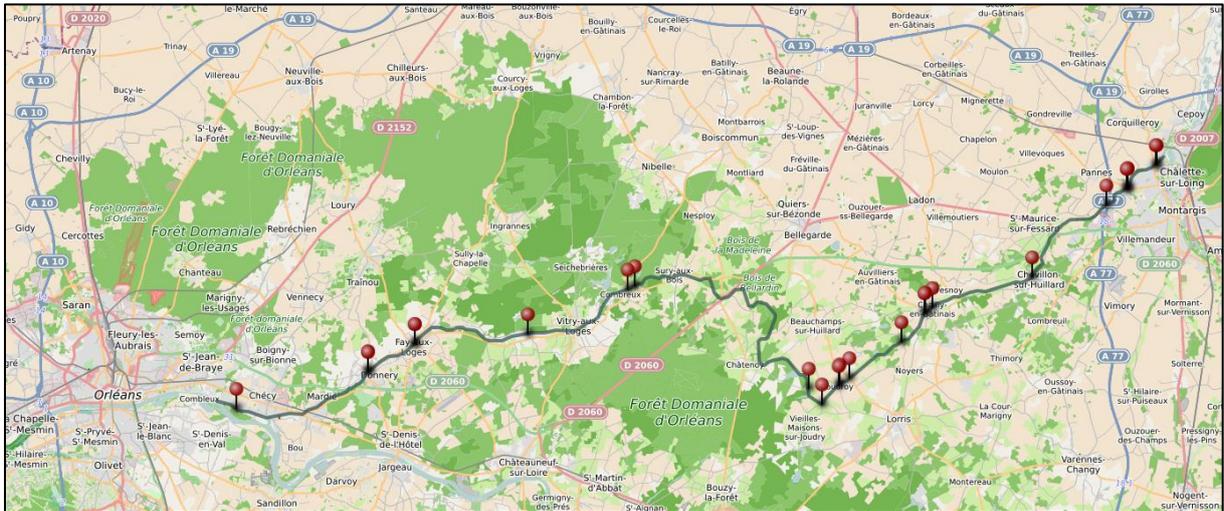
L'aménagement du carrefour dépend fortement du trafic de la route « interceptée ».

16 intersections de ce type ont été recensées le long du canal d'Orléans :

- D40 (Châlette)
- D94 (Pannes)
- rue du pont du feuillet
- route de Saint Maurice (Chevillon-sur-Huillard)
- D39 (Chailly-en-Gâtinais)
- route du Fort (Chailly-en-Gâtinais)
- route de Rougemont (Chailly-en-Gâtinais)
- D44 (Coudroy)
- route de la petite forêt (Coudroy)
- route du Bas Grignon (Grignon)
- route de La Folie (Coudroy)
- route de la Chênetière (Vitry-aux-Loges)

## ÉLÉMENTS POUR UNE VÉLOROUTE LE LONG DU CANAL D'ORLÉANS

- D11 (Fay-aux-Loges)
- D709 (Donnery)
- rue des Plantes (Chécy)
- rue du Pont Tournant (Chécy)



Localisation des intersections sans changement de berge



Carrefour avec la D94 - Pannes

En s'inspirant des principes de gestion des intersections avec une voie verte<sup>vi</sup> préconisés par le Cerema, les intersections ont été classifiées dans ce document selon 3 types en fonction du trafic (Trafic routier du Loiret en 2016)<sup>vii</sup> de la route interceptée :

- Type 1 : la voie interceptée a un très faible trafic ou est d'ordre privée
- Type 2 : route faiblement véhiculée (< 1000 véhicules / jour) et aux vitesses modérées
- Type 3 : la route interceptée a un trafic important (> 1000 véhicules / jour).

Chaque intersection est bien sûr un cas particulier qu'il convient d'étudier spécifiquement, on peut néanmoins retenir le principe des aménagements suivants :

**Type 1 :**

La véloroute est prioritaire sur la voie interceptée.

En fonction de la visibilité, la signalisation verticale de la voie interceptée sera soit un « stop » (ab4) soit un « cédez-le-passage » (Ab3a). La ligne d'effet au sol sera soit continue (stop), soit hachurée (cédez-le-passage). Un panneau préviendra les usagers de la voie interceptée de la présence d'une voie verte prioritaire.

**Type 2 :**

La voie interceptée est prioritaire sur la véloroute.

Les cyclistes doivent céder le passage. Une signalisation de type (Ab3a) est installée sur la véloroute. Les usagers de la voie interceptée sont prévenus de l'existence de la voie verte et de la présence de cyclistes.

Aucun dispositif de type chicanes d'avertissement n'a besoin d'être installé. Une bonne signalisation, verticale et sur la chaussée, est jugée suffisante.

**Type 3 :**

La voie interceptée est prioritaire sur la véloroute.

Les cyclistes doivent céder le passage. Une signalisation de type (Ab3a) est installée sur la véloroute. Les usagers de la voie interceptée sont prévenus de l'existence de la voie verte et de la présence de cyclistes.

Pour prévenir une arrivée trop rapide sur la route on installera soit une simple barrière d'avertissement, soit un dispositif de chicanes d'avertissement<sup>viii</sup>.

Dans le cas d'une simple barrière d'avertissement, on veillera à laisser un espace de passage d'au moins 1,50 m.



Simple barrière d'avertissement – Photo © A. Cessieux

Dans le cas de chicanes d'avertissement, on veillera à les disposer, bien avant l'intersection, avec une inter-distance de 6m.

Un large écartement permettra aux cyclotouristes munis de remorques ou à un tricycle couché (trike) de passer sans difficultés notables.



Chicanes d'avertissement – Photo © A. Cessieux

Enfin, en fonction de l'espace disponible, la traversée de la route se fera en deux fois via un îlot refuge.

Sur la base de cette typologie, voici la répartition des intersections jugée la plus pertinente :

Type 3 (route intersectée avec un trafic important) :

- D40 (Châlette)
- D94 (Pannes)
- D44 (Coudroy)
- D11 (Fay-aux-Loges)

Type 2 (route intersectée faiblement véhiculée) :

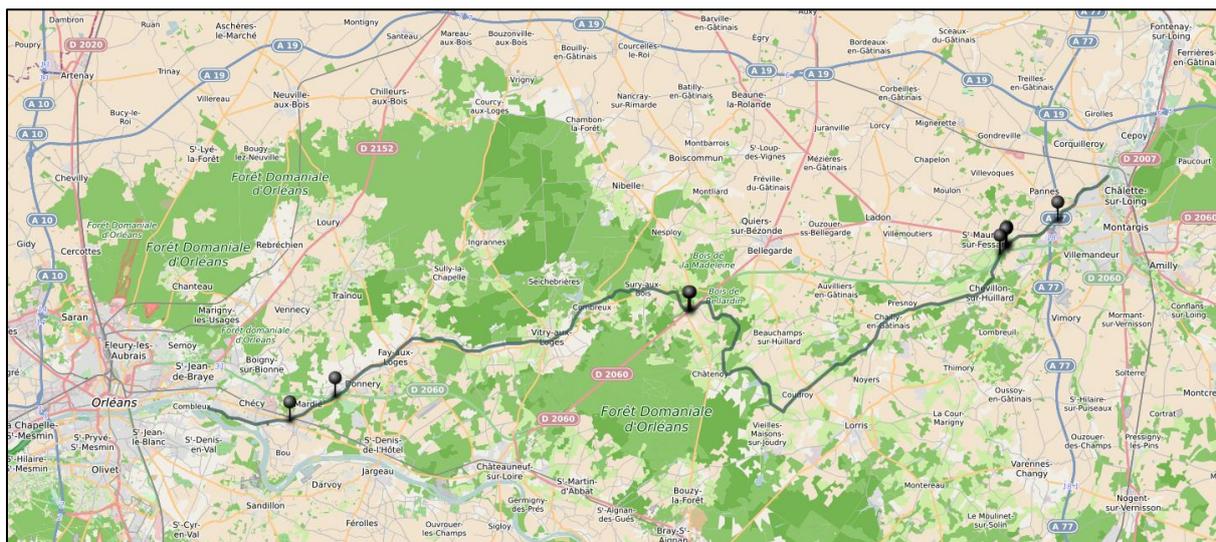
- rue du pont du feuillet
- route de Saint Maurice (Chevillon-sur-Huillard)
- D39 (Chailly-en-Gâtinais)
- route du Fort (Chailly-en-Gâtinais)
- route de Rougemont (Chailly-en-Gâtinais)
- route de la petite forêt (Coudroy)
- route du Bas Grignon (Grignon)
- route de la Chênetière (Vitry-aux-Loges)
- D11 (Fay-aux-Loges)
- D709 (Donnery)
- rue des Plantes (Chécy)
- rue du Pont Tournant (Chécy)

Type 1 (véloroute prioritaire sur la route intersectée) :

- route de La Folie (Coudroy)

Au niveau du point de partage, il serait préférable de donner la priorité aux cyclistes plutôt qu'aux rares véhicules circulant route de La Folie.

## Passages sous la route



Localisation des passages sous la route

7 passages sous route ont été recensés :

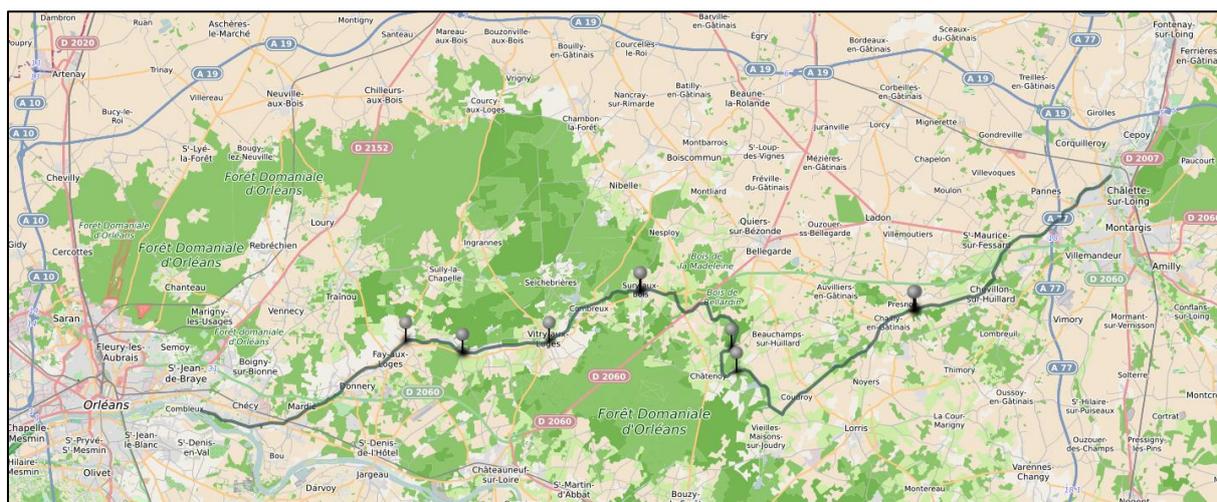
- A77 (Pannes)
- D2160 (Saint-Maurice-sur-Fessard)
- N2060 (Saint-Maurice-sur-Fessard)
- N2060 (Pont des Besniers - Sury-aux-Bois)
- D114 (Pont des Besniers - Sury-aux-Bois)
- N2060 (Pré du Gué Rouard - Donnery)
- D960 (Pont aux Moines - Mardié)

Tous ces passages sous route devront être sécurisés par la mise en place de barrières de protection pour éviter que des cyclistes chutent dans le canal. C'est le cas notamment pour la D2160 ou de la D960 où l'espace est réduit.



Passage sous la D2160

## Intersections avec changement de berge



Localisation des intersections avec changement de berge

7 intersections de ce type ont été recensées :

- D38 (Presnoy)
- route des Mariniers (Châtenoy)
- route du pont Ganet (Châtenoy)
- D909 (Sury-aux-Bois)
- D10 (Vitry-aux-Loges)
- route de la Chênetière - Ecluse du Gué Girault (Vitry-aux-Loges)
- route du Nestin (Fay aux Loges)

A l'exception de la D10, toutes ces routes sont faiblement véhiculées<sup>ix</sup>. Ces intersections (sauf le carrefour avec la D10 à Vitry-aux-Loges qui est un cas à part) devraient être traitées comme les intersections sans changement de berge de type 2.

La véloroute n'est pas prioritaire. Une signalisation verticale de type cédez-le-passage est installée sur la véloroute. Les usagers de la voie interceptée sont eux prévenus de l'existence de la voie verte et de la présence de cyclistes sur le pont.

Si nécessaire, pour permettre aux cyclistes de changer en toute sécurité de berge, on passera en zone à 30 km/h la portion de route de part et d'autre du pont.



Carrefour avec la route du pont Ganet

## Préservation des platanes le long du canal

Des rangées de platanes remarquables existent sur les communes de Châlette, Pannes, Villemandeur et Chécy.



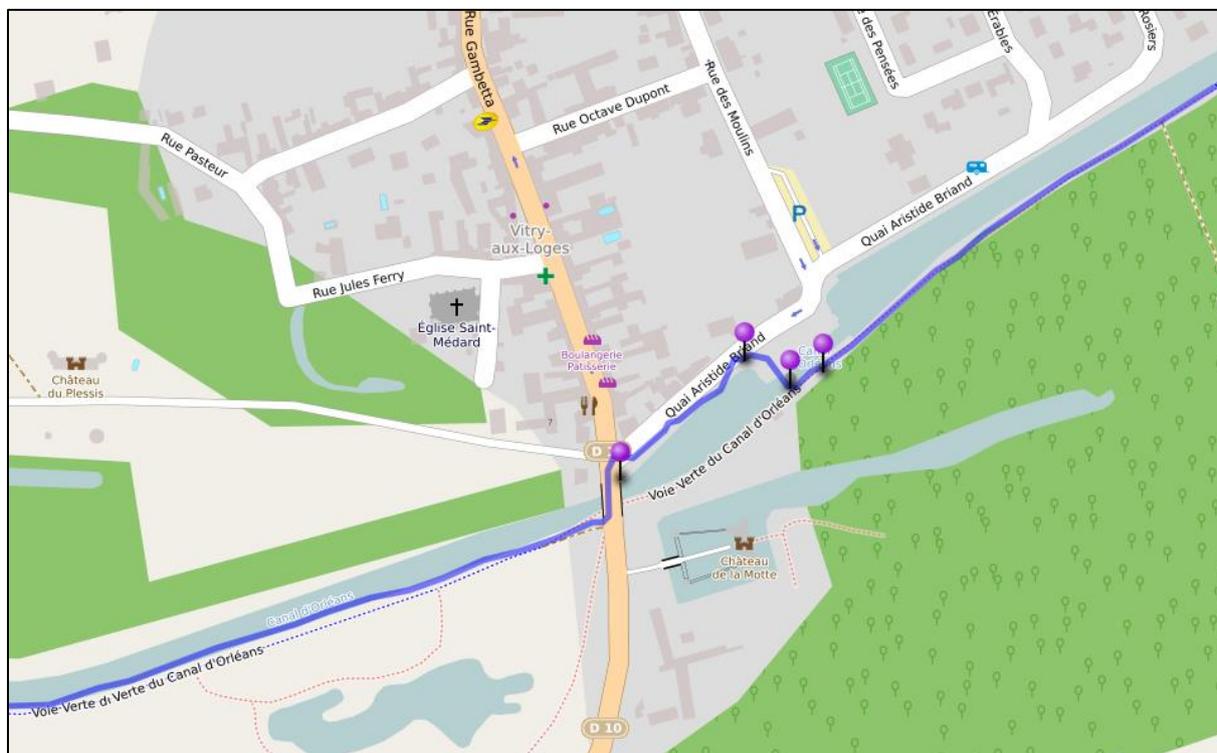
Ces arbres doivent non seulement être protégés mais leur environnement naturel conservé. Ce qui signifie notamment qu'il faudra accepter de réduire à 2m la largeur de l'enrobé si l'on veut éviter d'installer des barrières de protection. Barrières de protection qui dénatureraient le paysage.



Platanes - Pannes

## Aménagement de l'entrée dans Vitry-aux-Loges. Carrefour avec la D10

Aujourd'hui, lorsqu'on vient de Combreux, l'entrée dans Vitry-aux-Loges se fait par la rive gauche du canal. Une petite passerelle permet de basculer rive droite.



Vitry-aux-Loges - Intersection avec la D10



Vitry-aux-Loges - Arrivée par la rive gauche

Ensuite, pour rejoindre le pont de la D10, le cycliste a le choix entre emprunter la rue « quai Aristide Briand » avec les véhicules motorisés ou rester sur le trottoir de gauche entre les platanes et le canal.



Passerelle de Vitry-aux-Loges



Trottoir à Vitry-aux-Loges

Comme l'espace sur le trottoir n'est pas suffisant pour faire cohabiter piétons et cyclistes, il est préférable que l'itinéraire continue d'être en chaussée partagée avec les véhicules (Zone 30).

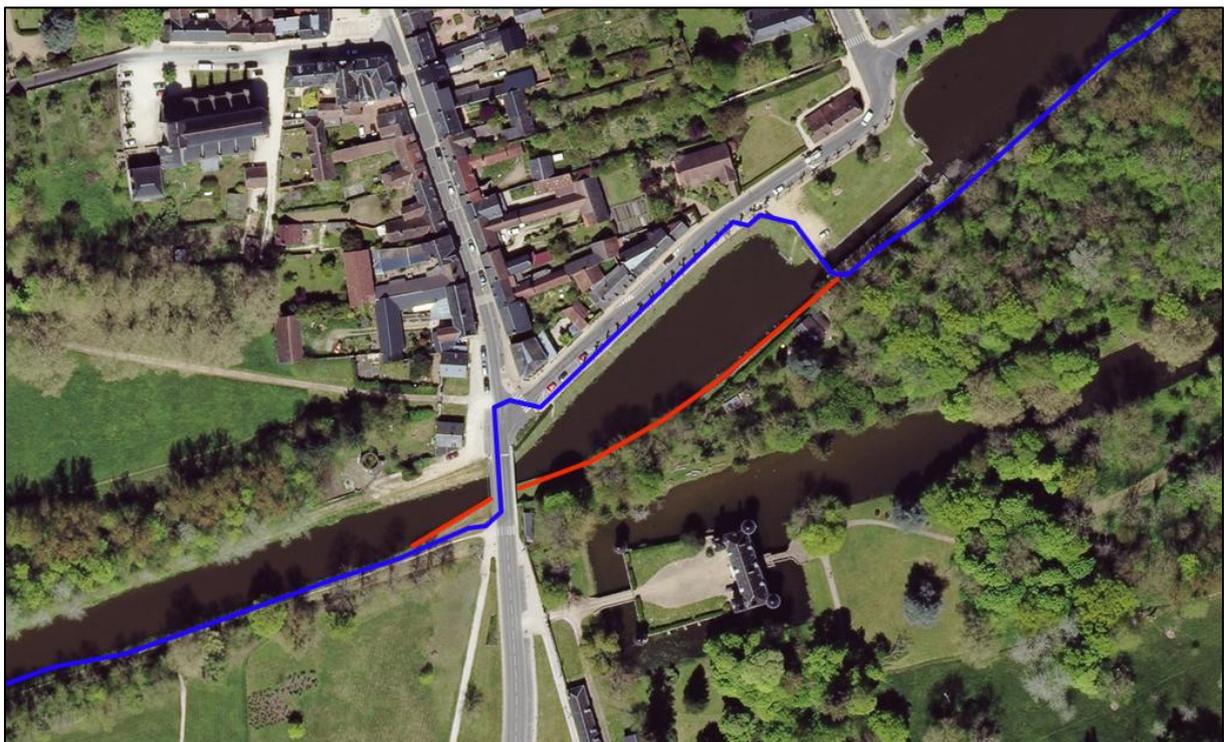
Avec ce changement de berge, les cyclistes doivent ensuite emprunter le pont au-dessus du canal pour rejoindre de nouveau la rive gauche du canal.

Le plus approprié, serait de garder la passerelle pour les cyclistes qui veulent se rendre dans le centre-ville de Vitry-aux-Loges mais aussi de conserver la voie verte sur la rive gauche avec un passage sous le pont.

Cette solution, si bien sûr elle est techniquement possible, doit être privilégiée. Elle éviterait de mélanger les cyclistes avec les véhicules motorisés à l'entrée et sur le pont de la D10 (3378 Véhicules/jour en 2016).

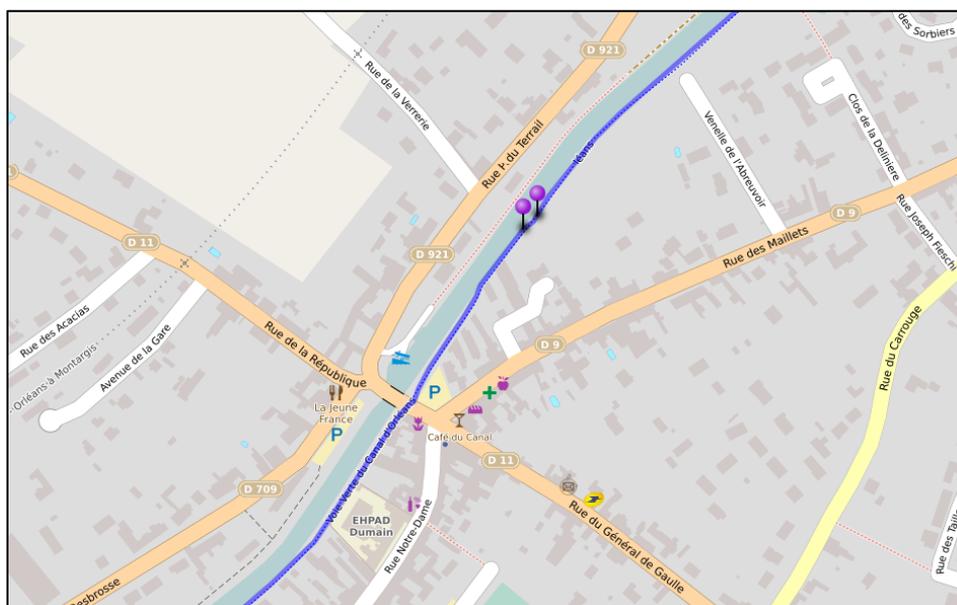


Vitry-aux-Loges – Vue sur la rive gauche entre passerelle et pont



Vitry-aux-Loges - En bleu l'itinéraire actuel - En rouge le passage par la rive gauche et sous le pont

## Aménagement de l'entrée dans Fay-aux-Loges



Localisation du rétrécissement dans Fay-aux-Loges

Dans Fay-aux-loges un peu avant d'arriver sur la D11, la berge gauche présente un rétrécissement sur une trentaine de mètres.

Les cyclistes locaux, notamment les écoliers, utilisent régulièrement les berges du canal pour rejoindre, sans risques, les différents quartiers de la ville. Avec la mise en place d'une véloroute, on va augmenter, le nombre de cyclistes et on aura donc potentiellement des bouchons ou des conflits d'usage entre piétons et cyclistes.



Rétrécissement de Fay-aux-Loges – Vue aérienne

Il faudrait, faute de pouvoir élargir le passage si l'on veut préserver la voie bleue (navigation), réduire la largeur de l'enrobé à cet endroit et mettre en place des barrières de protection pour éviter que piétons ou cyclistes ne finissent à l'eau.



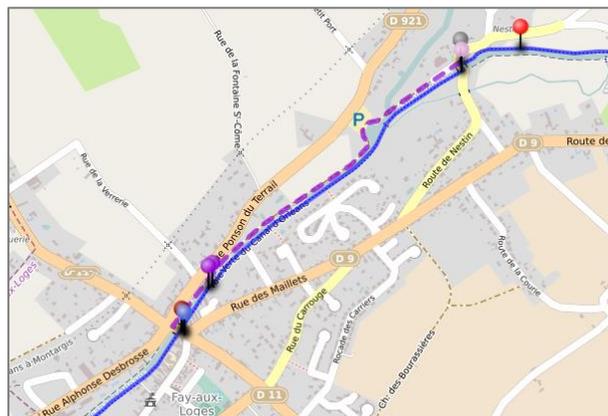
Rétrécissement - Fay-aux-Loges



Rétrécissement - Fay-aux-Loges

[Version 1.4 - Mise à jour du 18/11/2019] En plus du passage rive gauche, le conseil Départemental prévoit un itinéraire optionnel rive droite entre l'écluse de Fay-aux-loges et le pont de la RD11. Cette variante d'itinéraire permettra de « soulager » le trafic rive gauche les jours de grande affluence.

Reste à voir comment pourrait être organisé la bascule rive gauche au niveau de la RD11.



## Aménagement du passage sous la D960 à Mardié

Le passage sous la D960 au niveau du Pont aux Moines va devoir faire l'objet d'un aménagement conséquent.

Il est en effet, en l'état, pas compatible (sécurité, espace) avec le passage (dans les 2 sens) de cyclotouristes chargés avec des sacoches. Et encore moins pour des tandems ou des tricycles couchés (trike).

Avec la mise en place de la véloroute mais aussi au niveau plus local, de boucles cyclables dans l'est de l'agglomération d'Orléans, beaucoup de cyclistes seront amenés à utiliser ce passage. Son aménagement est donc indispensable.



Mardié - Passage sous la D960



Mardié - Passage sous la D960



Mardié – Passage sous la D960

[Version 1.4 - Mise à jour du 18/11/2019] Le conseil Départemental prévoit un itinéraire optionnel entre l'écluse du pont-aux-moines et le pont Auger à Checy. L'itinéraire quittant le canal pour emprunter la rue de la Garenne et la rue de la Tuilerie. Il serait alors proposé un aménagement cyclable sur le trottoir élargi de la RD permettant une traversée au feu et un passage par le square où se situe le petit kiosque.



L'itinéraire le long du canal reste l'itinéraire à privilégier. Reste que le passage sous le pont risquant d'être techniquement délicat à réaliser et coûteux, la mise en place de l'itinéraire optionnel permettrait de ne pas retarder la mise en service de la véloroute.

## Autres points d'attention

Présentation (de Châlette à Combleux) d'autres points attention d'importance moindre qu'il convient de prendre en compte.

### Rue de la petite Ronce



Rue de la petite Ronce – Châlette

Veiller à séparer les flux motorisés notamment 2RM en provenance de la route de la voie verte proprement dite.

### Ancienne voie ferrée Les Aubrais – Montargis



En prévision d'un éventuel aménagement de l'ancienne voie ferrée en voie verte, peut être anticiper une jonction entre les 2 voies vertes.

### Pont au-dessus du Limetin



Pont du Limetin

Un pont permet de franchir le ruisseau Limetin qui alimente le canal d'Orléans et la rivière Bezone.

Si la largeur de ce pont ne permet pas de mettre en place des distances minimales de sécurité, il faudra soit réduire la largeur de l'enrobé soit mettre des barrières de protection.

Ce problème s'applique pour tous les ruisseaux qui alimentent le canal ou pour tous les déversoirs du canal.

### Passage sous la D2060 - Street art

Faire du passage sous la D2060 est un lieu d'exposition d'œuvres Street Art. Mettre en valeur le béton des piles du pont en faisant venir des artistes.

Bien sûr il ne s'agit pas ici d'un point d'attention plutôt une suggestion.



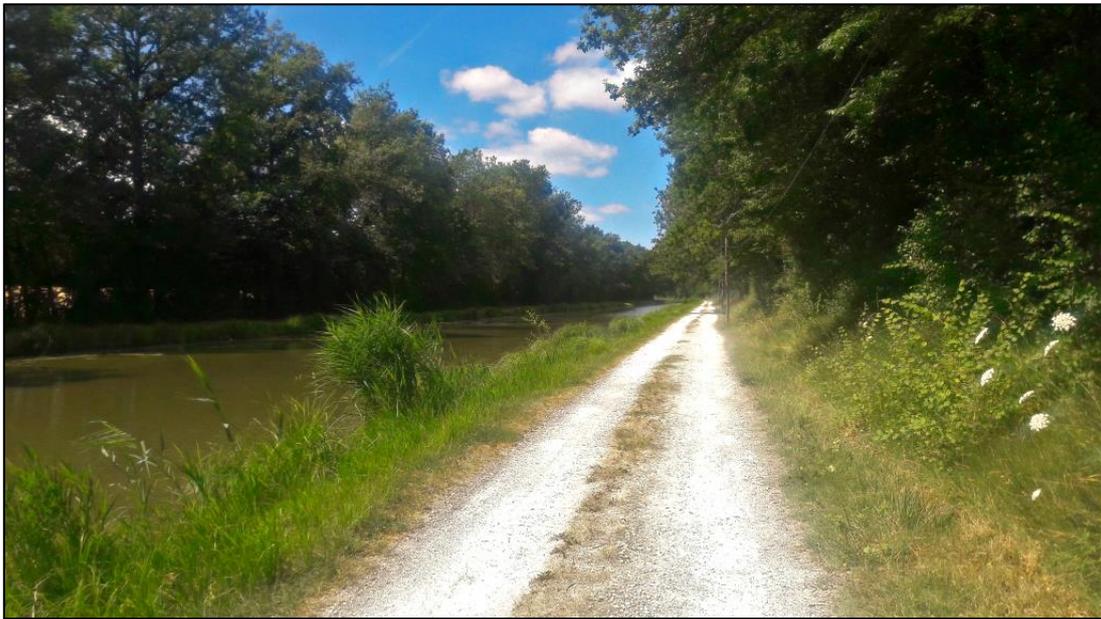
Passage sous la D2060 - Street art



Passage sous la D2060 - Street art

### Sente de Rougemont – Enterrer le câble

Si c'est techniquement possible, profitez des travaux pour enterrer le câble (téléphonique?) qui est actuellement en aérien, sur 1,5 km, du pont de l'écluse de Rougemont à l'écluse de la Vallée.



Sente de Rougemont - Câble à enterrer



Sente de Rougemont - Câble téléphonique ?

### Ancien pont du Hateau – largeur réduite

Compte tenu de la largeur réduite de la voie verte au niveau des piles de pont de l'ancienne voie ferrée « Les Bordes – Bellegarde », des barrières de protection devront être mises en place.



Pont du Hateau – Ancienne voie ferrée Les Bordes – Bellegarde

## Route des Mariniers

Plutôt que d'emprunter la route, aménager la voie verte le long du canal jusqu'au pont.



Châtenoy - Arrivée sur la route des Mariniers



Châtenoy - Route des Mariniers avant le pont

La largeur de la berge jusqu'au pont semble suffisante, mais il faudra très probablement déplacer les poteaux téléphoniques.

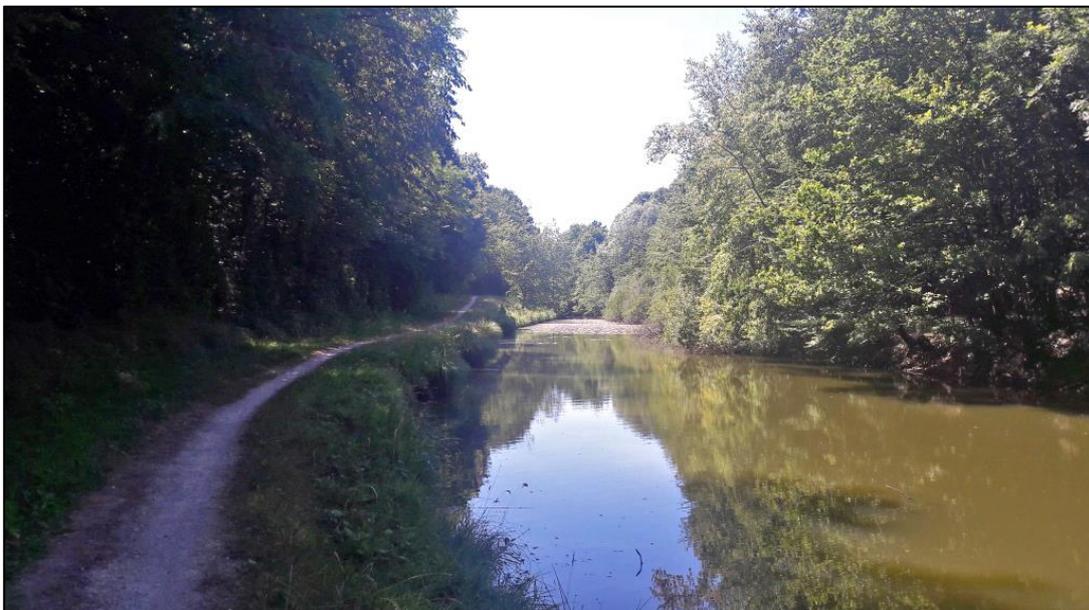
### Voûte d'arbres de Sury-aux-Bois

Les travaux devront être réalisés en veillant à ne pas endommager les arbres et la voûte qu'ils forment.



Sury-aux-Bois - Voûte d'arbres

La voie verte sur cette partie surplombe le canal. La descente vers le canal devra être aménagée de telle façon qu'une barrière de protection en bordure de l'eau ne soit pas nécessaire.



Sury-aux-Bois – De nouveau au bord du canal

### Piles de l'ancien pont des Caduels

Compte tenu de la faible largeur de la voie verte, au niveau des piles de l'ancien pont des Caduels, des barrières de protection devront être mises en place ou mieux encore : réduire l'emprise de la pile de pont.



Combreux - Pont des Caduels

### Route de la Chênetière

Sente actuelle trop proche de l'eau. Plutôt que de mettre des barrières de protection, décaler la voie verte à gauche pour laisser une distance minimale de sécurité.



Route de Chênetière - Vitry-aux-Loges

### Route de la Chênetière - Ponts au-dessus des déversoirs

Comme pour le pont au-dessus du Limetin, il convient de réduire la largeur de la voie verte à la largeur du pont et mettre si nécessaire des barrières de protection.



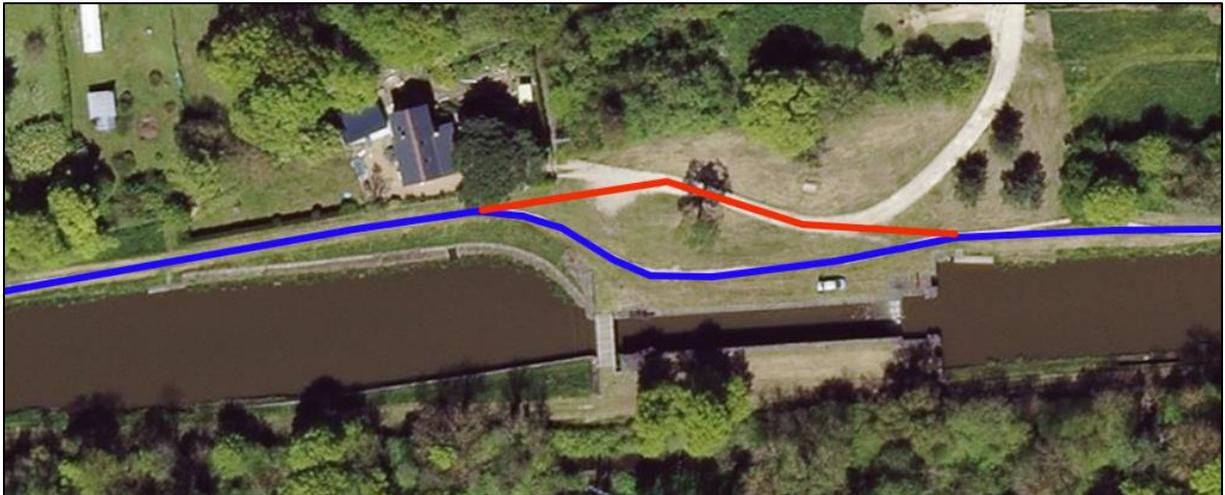
### Ecluse de la Jonchère

Actuellement la sente suit le canal au plus près de l'écluse et effectue une légère courbe devant la maison éclésièrè. Cette courbe étant en descente, par sécurité, des barrières de protection devraient être installées.



Ecluse de la Jonchère

Autre solution, qui éviterait la pose de barrières de protection, supprimer la courbe en s'écartant de l'écluse (en rouge ci-dessous). Solution à privilégier.



Ecluse de la Jonchère – modification du tracé

### Passage sous la 2060 - Pré du Gué de Rouard

Passage non protégé ! Mettre en place des barrières de protection.



Passage sous la D2060 – Donnery

### Passerelle du chemin de la Patache

Aménager l'accès à la passerelle. Eviter le seuil à l'entrée et à la sortie de la passerelle.



Passerelle de la rue de la Patache – Combleux

De plus, la passerelle est glissante (pluie ou givre). Un grillage "à poules" serait peut-être suffisant... Les jambes de force sont très gênantes surtout pour les cyclistes qui doivent prendre le virage pour franchir ce pont (ce n'est pas toujours évident même pour les cyclistes confirmés).

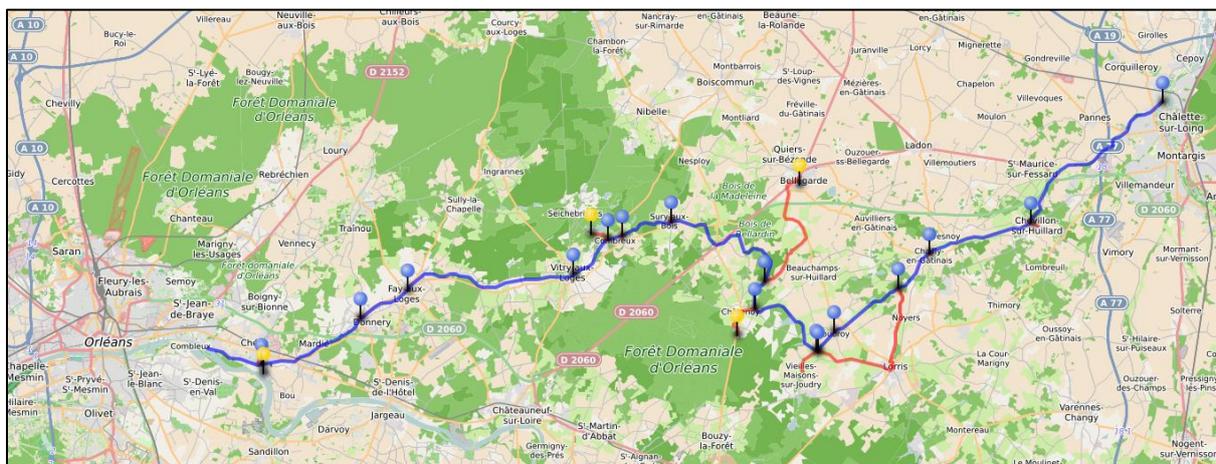
## Itinéraires de liaison

Dans ce chapitre, sont listés uniquement les itinéraires de liaison situés hors zone péri-urbaine de Montargis ou d'Orléans. Cette liste n'est bien sûr pas exhaustive.

Ces itinéraires de liaison doivent permettre de rejoindre un village ou un centre d'intérêt. En terme d'aménagement cela se réduit essentiellement à du jalonnement d'itinéraire. Ces itinéraires doivent emprunter uniquement des petites routes.

Voici les principales liaisons identifiées :

- Liaison vers Chevillon-sur-Huillard (0,5 km) – Commerces, restauration
- Liaison vers le centre de Chailly-en-Gâtinais (0,1 km) – Restauration
- Liaison vers le centre de Coudroy (0,1 km) – Restauration
- Liaison vers Noyers et Lorris (5 km) – Commerces, restauration, hébergements, musée
- Liaison vers Lorris depuis Grignon (4,8 km) – Commerces, restauration, hébergements, musée
- Liaison vers Vieilles-Maisons-sur-Joudry (1,6 km) - Commerces
- Liaison vers Châtenoy et son camping (2,7 km) - Commerces, restauration, hébergements, camping
- Liaison vers Bellegarde (8,6 km) - Commerces, restauration, hébergements, camping. Rejoindre Bellegarde via la D44 (1563 véhicules/jour) n'est pas très agréable<sup>x</sup>. Il serait préférable de trouver un itinéraire moins véhiculé. Peut-être via l'allée du port dans le bois de Bellardin ?
- Liaison vers le centre de Sury-aux-Bois (0,1 km) - Commerces, restauration
- Liaison vers Combreux (0,2 km) – Restauration
- Liaison vers la base de loisirs et le camping de l'étang de la Vallée (1,1 km) – Camping
- Liaison vers le centre de Donnery (0,1 km) - Commerces
- Liaison vers le centre de Checy (0,3 km) - Commerces, restauration, musée



Localisation du point de départ des itinéraires de liaison

La réussite du projet « Canal d'Orléans » passe aussi par des accès et des itinéraires permettant de faire des boucles depuis les villages et bourgs existants.

## Aires de repos

Un certain nombre d'aires de repos devront être réparties tous les 10/15 km, à intervalle régulier, le long de la véloroute. Ces aires de repos comporteront :

- des tables et des bancs, abrités de la pluie,
- des sanitaires,
- un point d'eau,
- des appuis vélos,
- des jeux simples et rustiques pour les enfants,
- des poubelles d'au moins 100 litres, si elles peuvent être ramassées ou bien à défaut une indication incitant tout un chacun à repartir avec ses déchets.

## Relais vélo

Quelques relais vélos<sup>xi</sup> seront répartis le long de la véloroute. Ces véloroutes comporteront les équipements suivants :

- station de gonflage,
- matériel de réparation en libre-service,
- bornes de recharge électrique pour les VAE,
- dispositifs de rechargement de téléphones mobiles via une prise usb.

## Aires de bivouac

Pour ne pas avoir à **déplorer le manque de logements à prix abordables<sup>xii</sup>**, il est souhaitable comme sur le canal de Nantes à Brest<sup>xiii</sup>, d'installer des aires de bivouac le long du parcours.

Ces aires de bivouac sont **destinées uniquement aux randonneurs à pieds ou en vélo** qui désirent couper leur cheminement par une nuit, le long de la voie d'eau, en dehors de toute structure organisée.

Cependant, si les équipements proposés permettent de s'installer dans un cadre provisoire, ils ne sont **destinés qu'à offrir une opportunité de stationnement ponctuel**, au demeurant suffisamment spartiate et isolée pour décourager le séjour long et donc ne pas concurrencer les formes plus classiques et plus confortables d'hébergement.

L'aire de bivouac comportera :

- une simple zone herbeuse pour des emplacements de tentes. Leur nombre réduit (3 ou 4) et l'absence de confort en limitent l'utilisation. Ce ne sont que des bivouacs de circonstance,
- de tables de pique-nique équipées de bancs et d'un abri,
- des supports (U renversé, arceaux ...) permettant de sécuriser les vélos,
- une pompe à eau,
- des toilettes sèches.

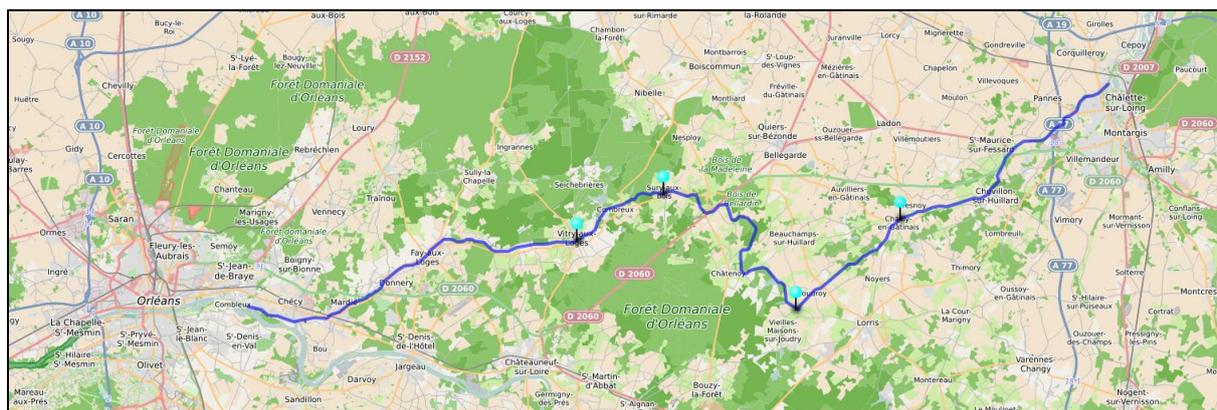
## ÉLÉMENTS POUR UNE VÉLOROUTE LE LONG DU CANAL D'ORLÉANS



Aire de bivouac - Canal de Nantes à Brest – Photo © SMATAH

Des aires de bivouac pourraient être installées par exemple (proposition) :

- à Chailly-en-Gâtinais, juste avant d'arriver au pont sur la droite du canal,
- à Grignon (Endroit à choisir),
- à Sury-aux-Bois. A la sortie du village, à gauche de la voie verte,
- à Vitry-aux-Loges. A la sortie du village, à gauche de la voie verte,
- vers Donnery ou Fay-les-Loges (Endroit à choisir).



Localisation possible d'aires de bivouac

## Informations sur le patrimoine

Le canal devra comporter des panneaux d'informations notamment sur les sujets suivants (liste non exhaustive) :

- L'histoire et le fonctionnement (chemin de halage, écluses, biefs, ...) du canal.  
Informations à répartir le long du canal
- Vie des Mariniers du canal<sup>xiv xv</sup>
- Education à l'environnement naturel du canal (arbres, hérons, poules d'eau, ...)
- Pont tournant de Chevillon-sur-Huillard
- L'ancienne ligne de chemin de fer « Les Bordes – Bellegarde »
- Batellerie du canal - Construction des embarcations<sup>xvi</sup> (cantonniers, faucardeur)

## Signalisation de la véloroute

Comme pour toute véloroute il y a nécessité à mettre en place une signalétique pour s'orienter sur la voie verte, mais aussi pour signaler les communes et/ou points touristiques à proximité.

Le guide technique du schéma régional de la région Centre<sup>xvii</sup> identifie à juste titre les besoins des usagers suivants :

- **accéder à l'itinéraire** : rejoindre l'itinéraire depuis son domicile, une gare, les pôles d'hébergement, trouver un parking d'accès ;
- **suivre l'itinéraire principal**, être guidé confortablement sans avoir à s'arrêter à chaque intersection pour lire une carte ;
- **rouler en sécurité** : l'utilisateur doit savoir quel est le régime de circulation de la voie qu'il utilise (site propre réservé aux circulations non motorisées, partage de la voirie avec des véhicules à moteur), quand il doit s'arrêter... ;
- **trouver les services** dont il a besoin : hébergement, restauration, eau, information, stationnement, transport ;
- **découvrir** les sites touristiques ou de loisirs depuis l'itinéraire principal ou en utilisant cet itinéraire partiellement au cours d'un itinéraire en boucle ;
- **s'informer** sur son environnement : quelle est l'histoire du lieu, quels sont les oiseaux que je vois, la traversée d'un parc naturel ;
- **s'orienter**, se repérer, se diriger en dehors de l'itinéraire en toute sécurité : ruisseau, hameau, entrée de bourg...

Enfin très logiquement la signalétique devrait être cohérente sur l'ensemble des voies vertes et véloroutes du Triangle d'eau (Canal d'Orléans, Canal de Briare, Loire).

## Entretien et maintenance de la véloroute

Une fois mise en service, la véloroute devra faire l'objet d'un entretien régulier.

Le guide technique du schéma régional de la région Centre<sup>xviii</sup> préconise les entretiens courants suivants :

- **Surveillance régulière** : 2 visites/sem en saison haute (juillet/août), 1 hebdomadaire (juin et septembre), 1 mensuelle sinon sur les sections de voies vertes à fort enjeu.
- **Fauchage** : 4 passes à proximité des agglomérations, 2 passes en milieu rural. La largeur de coupe doit être limitée à 1m maxi, 0,5m en milieu rural. En milieu sensible la première passe doit être réalisée après gramination.
- **Balayage** : sur les voies vertes, 4 passes par an dont 1 en avril, 2 en été, 1 en automne dans les secteurs à fort passage + balayages ponctuels sur demande après orage.
- **Végétation** : Elagage, sécurisation des branches et des arbres proches de la voie et taille paysagère régulière;
- **Collecte des déchets** : les points de collecte doivent être limités mais fréquemment relevés. Ils doivent être intégrés de préférence aux tournées de ramassage des ordures ménagères.
- **Entretien des mobiliers attenants à la piste**. Entretien et remplacement de la signalisation de police et de la signalisation directionnelle.
- **Curage des fossés** : tous les 3 à 5 ans selon les besoins. Petit entretien régulier du revêtement : rebouchage des fissures, désherbage mécanique des bordures de revêtement.
- **Maintenance régulière des petits ouvrages** d'évacuation des eaux pluviales, de ponceaux...

Les moyens (techniques & financiers), le détail et le volume de l'entretien de la véloroute devront être définis avec les services en charge de cet entretien préalablement à l'ouverture de la véloroute au public.

## Offre vélos-cars

Le canal d'Orléans est desservi exclusivement par la ligne 6 Montargis-Orléans, du réseau Rémi. Seuls les arrêts St Maurice-sur-Fessard, Mardié, Chécy et Saint-Jean-de-Braye sont vraiment à proximité du canal.



Amilly - Montargis - Villemandeur - St Maurice sur Fessard - Villemoutiers - Ladon - Bellegarde - Châteauneuf sur Loire - St Denis de l'Hôtel - Mardié - Chécy - St Jean de braye - Orléans - Fleury les Aubrais

Il faut donc que la desserte en bus du canal soit repensée pour proposer aux touristes un service dont ils ont besoin pour accéder et repartir, réduire leur parcours (accident, problèmes mécaniques, fatigue) et sécuriser leurs séjours.

A un transport de vélos, en soute, sur réservation la veille (avant midi) (cas des lignes 3, 8 et 9 du réseau régional Rémi<sup>xix</sup>) entre avril et septembre, on préférera l'usage de portes vélos, sans réservation (un problème mécanique cela ne s'anticipe pas !) toute l'année.

Des régions comme la Bretagne avec le réseau BreizhGo<sup>xx</sup> donnent déjà l'exemple.

On pourra aussi s'inspirer des dernières expérimentations du réseau SEMO<sup>xxi</sup> qui ont lieu dans l'agglomération Seine – Eure.



## Conclusion

Si l'aménagement de la véloroute le long du canal d'Orléans ne devrait « techniquement » pas poser de problèmes insurmontables, il convient de conserver son caractère sauvage qui fait aujourd'hui son charme. Pour cela il faut :

- un revêtement roulant, de préférence de couleur claire,
- moduler la largeur de l'enrobé à la fréquentation de la voie verte (extrémités en zone péri-urbaine / zone centrale moins fréquentée),
- conserver les rangées de platanes et les voutes végétales,
- limiter le nombre de barrières de protection même si cela impose de réduire la largeur de l'enrobé.

Assurer la sécurité des cyclistes :

- lors des passages sous route (barrière de protection),
- lors des intersections avec changement de berge (zone 30).

En faire un lieu propice à la découverte :

- en mettant en place des aires de bivouac adaptées,
- en informant sur l'histoire et la vie du canal.

Mettre en place les moyens techniques, financiers et humains pour assurer un entretien régulier de la véloroute.

Enfin l'aménagement de la véloroute doit profiter aux locaux. Il faut donc mettre en place des itinéraires et des boucles leur permettant de venir en toute sécurité depuis les villages avoisinants.



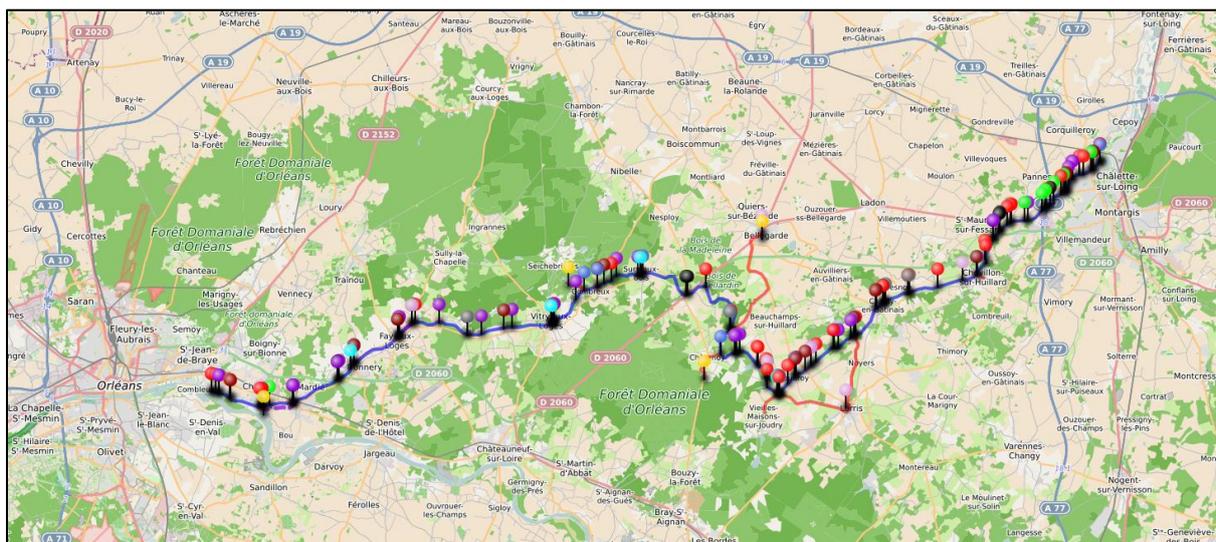
Ecluse de Marchais Clair (2018)

## Carte interactive

Une carte interactive avec l'ensemble des éléments positionnés présentés dans ce document est disponible sur la page suivante :

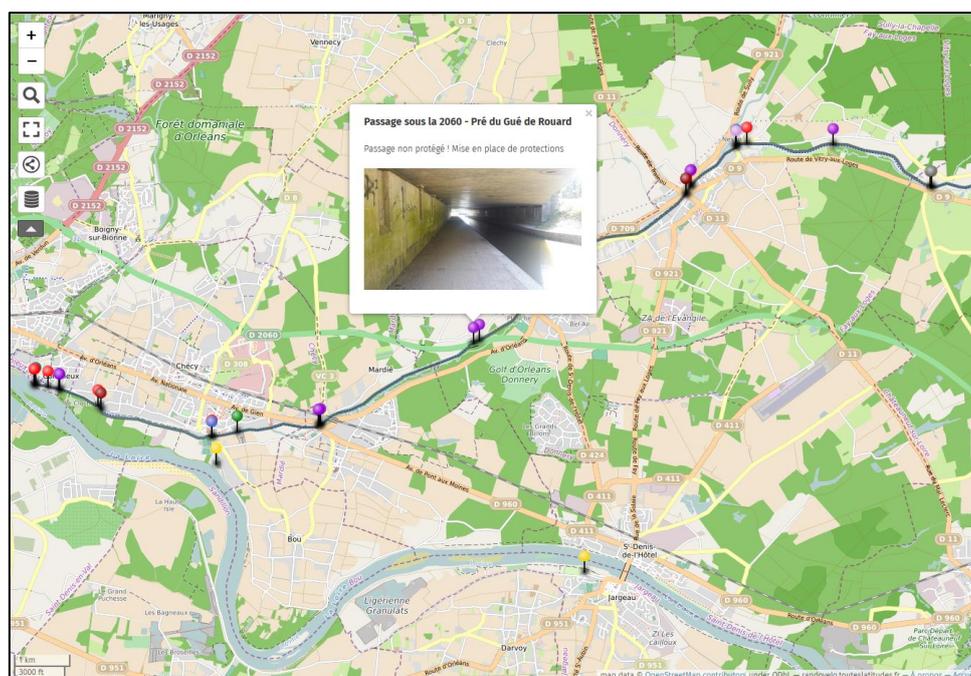
<http://randovelo.touteslatitudes.fr/elements-veloroute-canal-orleans>

Les différents éléments sont classés par catégorie. Vous pouvez filtrer ces éléments sur la carte en sélectionnant ou non les calques correspondants à ces catégories.



Carte interactive

En cliquant sur un marqueur vous pouvez obtenir le détail de l'information (texte et photo).



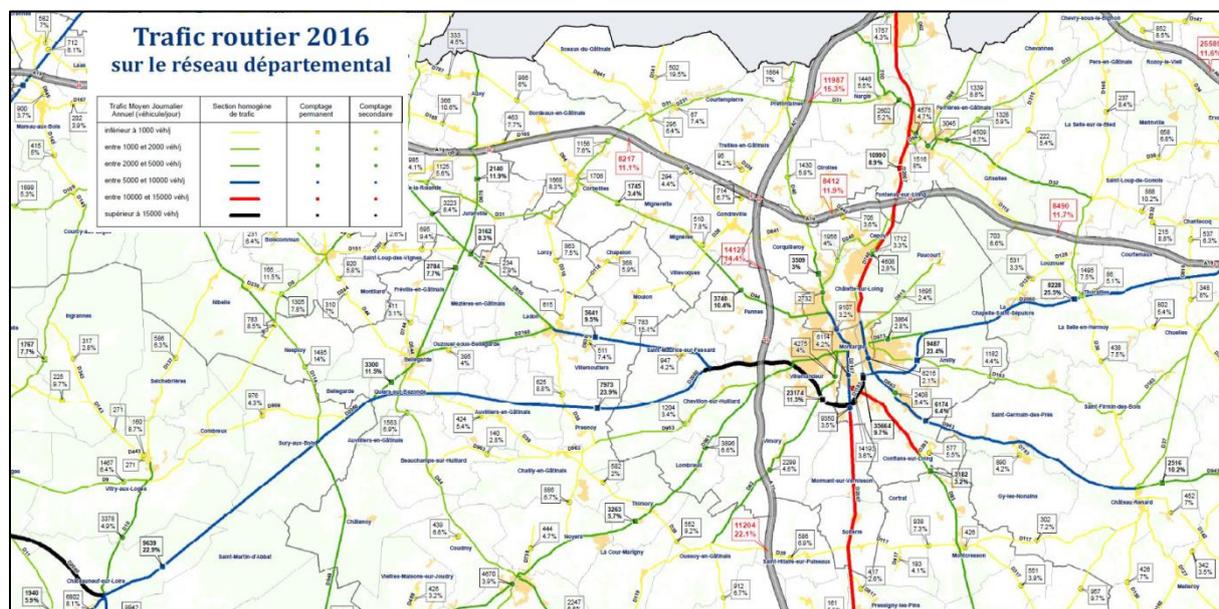
Interaction avec un marqueur

Enfin une courte vidéo 3D présente de façon ludique le parcours le long du canal d'Orléans.



## Annexes

### Données de trafic 2016 - Loiret



Route	Lieu	Année	Libelle
D40	Corquilleroy - Montargis	2016	2732 Véh./j
D94	Pannes – Châlette	2016	3740 Véh./j – 10% PL
	Route de Saint-Maurice	2016	NC
D38	Presmoy – D961	2016	625 Véh./j – 8.8% PL
D39	Auvillers - Chailly	2016	424 Véh./j – 5.4% PL
	Route du Fort	2016	NC
	Route de Rougemont	2016	NC
D44	Beauchamps - Lorris	2016	Entre 1000 et 2000 Véh./j
	Route de la petite forêt	2016	NC
	Route du Bas Grignon	2016	NC
	Route de La Folie	2016	NC
	Route des Mariniers	2016	NC
	Route du Pont Ganet	2016	NC
D909	Sury - Combreaux	2016	NC
D9	Combreaux – Bois Commun	2016	783 Véh./j – 8.5 %
	Route de la Vallée	2016	
D10	Vitry-aux-Loges – Châteauneuf-sur-Loire	2016	3378 Véh./j – 4,9%
	Route de Chênétière	2016	NC
	Route de Chênétière (Le Gué Girault)	2016	NC
	Route de Nestin	2016	NC
D11	Loury – Fay-aux-Loges	2016	2787 Véh./j – 4%
D709	Donnery - Mardié	2016	758 Véh./j
	Rue des Plantes - Chécy	2016	NC
	Rue du Pont Tournant - Chécy	2016	NC

NC : Non comptabilisé - trafic jugé très faible. En rouge les routes avec un trafic jugé important.

Source : <https://www.departement18.fr/IMG/pdf/cartetrafficcommentairesena32016.pdf>

## Sources & références

- 
- <sup>i</sup> Les grands chiffres du canal d'Orléans, glissant doucement vers sa renaissance – Article de la République du Centre – 06/03/2019 – 70 M€ dont 50 M€ à la charge du département : [https://www.larep.fr/orleans/environnement/travaux-urbanisme/2019/03/06/les-grands-chiffres-du-canal-d-orleans-glissant-doucement-vers-sa-renaissance\\_13510811.html](https://www.larep.fr/orleans/environnement/travaux-urbanisme/2019/03/06/les-grands-chiffres-du-canal-d-orleans-glissant-doucement-vers-sa-renaissance_13510811.html)
- <sup>ii</sup> Canal d'Orléans – article Wikipedia : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Canal\\_d%27Orl%C3%A9ans](https://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_d%27Orl%C3%A9ans)
- <sup>iii</sup> Schéma d'organisation pour la valorisation des Véloroutes et des Voies Vertes en PICARDIE – Charte qualité – page 87/219 : [https://www.au5v.fr/IMG/pdf/charte\\_qualite\\_sr3v\\_picardie.pdf](https://www.au5v.fr/IMG/pdf/charte_qualite_sr3v_picardie.pdf)
- <sup>iv</sup> Vélo & Territoires – Comment concilier aménagements cyclables et contraintes naturelles ? <https://www.velo-territoires.org/actualite/2019/10/07/concilier-amenagements-cyclables-contraintes-naturelles>
- <sup>v</sup> Vélo & Territoires - Fiche-action n°9 : Revêtements des aménagements cyclables <https://www.velo-territoires.org/ressources/categorie/publications-velo-territoires/?resource-id=11480#resource-fiche-action-revetements>
- <sup>vi</sup> Cerema – Fiche 36 – Les dispositifs anti-accès motorisés (Août 2016): [https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/Fiche-DAAM\\_velo\\_36-2016.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/Fiche-DAAM_velo_36-2016.pdf)
- <sup>vii</sup> Trafic routier 2016 – Département du Loiret : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trafic-routier-sections-de-comptage-departement-du-loiret-2016>
- <sup>viii</sup> Quels accès pour les voies vertes? – Albert Cessieux - <http://www.vieavelo.com/2015/05/quels-acces-pour-les-voies-vertes.html>
- <sup>x</sup> Canal de Briare, Canal d'Orléans, Loire – La vie à vélo d'Albert - <http://www.vieavelo.com/2019/07/canal-briare-canal-d-orleans-loire.html>
- <sup>xi</sup> Les relais vélo sur les itinéraires véloroutes et voies vertes : [https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/11/Fiche\\_VV\\_no1\\_les\\_relais\\_velo.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/11/Fiche_VV_no1_les_relais_velo.pdf)
- <sup>xii</sup> Un manque d'hébergement à des tarifs abordables pour les gens de passage – La République du Centre : [https://www.larep.fr/meung-sur-loire-45130/actualites/un-manque-dhebergement-a-des-tarifs-abordables-pour-les-gens-de-passage\\_13014349/](https://www.larep.fr/meung-sur-loire-45130/actualites/un-manque-dhebergement-a-des-tarifs-abordables-pour-les-gens-de-passage_13014349/)
- <sup>xiii</sup> Aménagement du canal de Nantes à Brest : <https://www.smatah.fr/les-amenagements/aires-de-bivouac>
- <sup>xiv</sup> ANCO – Association pour la valorisation du patrimoine du tourisme et de la Navigation sur le Canal d'Orléans : <http://www.canalorleans.org/>

<sup>xv</sup> Collectif canal d'Orléans : [http://www.belledegrignon.fr/IMG/pdf/Dossier\\_de\\_presse3527.pdf](http://www.belledegrignon.fr/IMG/pdf/Dossier_de_presse3527.pdf)

<sup>xvi</sup> Les Canaloux de Chailly-en-Gatinais : [https://www.larep.fr/chailly-en-gatinais-45260/actualites/une-association-les-canaloux-a-pour-projet-de-ressusciter-lebarcation\\_13098988/](https://www.larep.fr/chailly-en-gatinais-45260/actualites/une-association-les-canaloux-a-pour-projet-de-ressusciter-lebarcation_13098988/)

<sup>xvi</sup> Les Mariniers de Vitry : <https://www.facebook.com/les.mariniers.de.Vitry/>

<sup>xvii</sup> Guide Technique du Schéma Régional des véloroutes et voies vertes de la région Centre : <http://www.regioncentre-valde Loire.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/tourisme/tourisme-a-velo/guide-technique-2007.pdf>

<sup>xviii</sup> Guide Technique du Schéma Régional des véloroutes et voies vertes de la région Centre : <http://www.regioncentre-valde Loire.fr/files/live/sites/regioncentre/files/contributed/docs/tourisme/tourisme-a-velo/guide-technique-2007.pdf>

<sup>xix</sup> Réseau Remi – Offre vélos - cars : <https://www.remi-centrevalde Loire.fr/loiret/offre-velos-cars/>

<sup>xx</sup> Réseau BreizhGo : [https://www.breizhgo.bzh/sites/default/files/inline-files/VF\\_EmbarquementVeloBreizhGo%20Ecran\\_0.pdf](https://www.breizhgo.bzh/sites/default/files/inline-files/VF_EmbarquementVeloBreizhGo%20Ecran_0.pdf)

<sup>xxi</sup> Semo signe toutes les mobilités en Seine-Eure : <https://www.agglo-seine-eure.fr/actualites/racks-velo-reseau-semo/>

Toutes les cartes présentées dans ce document sont des captures d'écran annotées issues soit du site [géoportail](#) de l'IGN, soit du site [OpenStreetMap](#).

Toutes les photographies, sauf indications explicites, sont de l'auteur. Elles datent du 19 juillet 2019.