

Enquête publique Véloroute du canal d'Orléans

Observations et contributions à l'enquête publique



Dans ce document les observations affirmatives doivent être comprises comme des contributions de l'AF3V. Les observations sous forme de questions appellent, elles, des réponses de la part du conseil départemental du Loiret (CD45).

Les observations portent sur les documents mis à disposition sur le site de la préfecture.

Observations et contributions sur l'aspect environnemental du projet

1/ Revêtement

Page 6 de la pièce 4, Il est indiqué :

Le revêtement de la véloroute sera de l'enrobé clair à liant végétal, considéré comme imperméable.

De quel produit s'agit-il ? Bien que ce soit très technique, peut-on avoir connaissance du nom commercial du produit avec son mode de fabrication et de pose ?

Qu'est ce qui justifie l'usage de ce type d'enrobé par rapport à un autre type d'enrobé ?

Est-ce que ce type de produit a déjà été utilisé dans le département ou la région ? Si oui où peut-on le voir ?

Est-il prévu de l'utiliser également sur les pentes et zones fortement circulées ?

2/ Largeur de la véloroute

Page 6 de la pièce 4 il est indiqué :

- La véloroute sera majoritairement aménagée à partir du chemin de halage et aura une largeur de 2,5 m. De ce fait sur certains secteurs le chemin de halage sera élargi.

- La véloroute sera implantée au minimum à 50 cm du bord du canal. Une bande tampon de 1 m entre le projet et le canal est préservée de manière générale.

Platanes

Le chemin de halage à l'aplomb des rangées de platanes de Chécý, de Pannes et de Châlette mesure très souvent moins de 3 m.

D'autre part le décaissement (40 cm) nécessaire à la mise en place de l'enrobé risque de fragiliser les arbres.

Pour ces tronçons bordés de platanes, que prévoit de faire le CD45 ?

Sur ces sections (souvent de quelques centaines de mètres) qui ont une forte valeur paysagère, le chemin de halage devrait rester en terre battue et (si c'est possible) un itinéraire bis plus éloigné du canal devrait être jalonné.

A Chécý (cf photo ci-dessous) par exemple des platanes bordent le canal sur un peu plus de 300 m. Le chemin à l'aplomb des arbres mesure 2.50 m. Un itinéraire bis (jalonnement) passant par la rue de la Tuilerie peut être mis en place.



Pour ne pas endommager les racines des arbres par le creusement de la véloroute Canal de Berry à vélo, la ville de Bourges a par exemple fait le choix de laisser le chemin de halage en terre battue sur près de 1 km (cf photo ci-dessous).



Le caractère sauvage du canal d'Orléans, ce qui fait actuellement son charme, est en partie lié à sa faible largeur par endroits. L'élargissement du chemin de halage ne doit donc pas être systématique. Dans certains cas, notamment entre Vitry-aux-Loges et Grignon, section la plus éloignée des centres urbains et la moins fréquentée, si nécessaire on doit pouvoir accepter, sur une courte distance, une voie plus étroite (2 m).

Concernant la largeur de la voie, le CD45 pourra s'inspirer des préconisations décrites chapitre 2.2 – Largeur de la voie et de ces bas-côtés – Page 20/93 du [Cahier de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables dans les espaces protégés](#). Et ce même si le canal d'Orléans n'est pas en zone Natura 2000.

3/ Sury-aux-Bois

Juste après Sury-aux-Bois (sens Châtenoy -> Combrey), la voie verte surplombe le canal puis rejoint le canal au niveau de l'eau (cf photo ci-dessous).

La voute d'arbres à cette endroit est remarquable et doit être préservée.

A cause de la descente, le différentiel de vitesse entre cyclistes et piétons pourrait être source d'incidents entre usagers. Est-il prévu un aménagement spécifique pour cette courte section ?

Si oui est-il de nature à modifier fortement ce lieu ?



Autres observations et contributions

L'ensemble des observations qui suivent ne concerne pas directement l'objet de la présente enquête publique, à savoir une demande d'autorisation environnementale pour le projet de la véloroute. Néanmoins ces observations et contributions sont en lien direct avec le projet.

4/ Conflits d'usage

La Voie Verte est un aménagement par nature multi-usagers : piétons, joggers, cyclistes de tous types, rollers et personnes en situation de handicaps (en chariot, mal voyants, ...).

Ces usagers ont des comportements différents, des vitesses différentes, des perceptions et des âges différents, et ils doivent cohabiter et « partager l'espace ».

D'où parfois des « conflits d'usage », accentués en cas de fortes fréquentations : piétons agacés et effrayés par des cyclistes roulant trop vite et ne les avertissant pas de leur présence, cyclistes agacés par les piétons marchant de front et barrant tout l'espace, et craignant les écarts des enfants ou des chiens, chiens non tenus en laisse ou avec une laisse traversant le chemin, cannes à pêche en travers de la voie ...

L'application du code de la route (maîtrise de son véhicule, usage de l'avertisseur, marche sur le côté droit, ...) et des règles simples de respect, de convivialité, et de respect du plus faible, suffisent le plus souvent pour régler ces conflits.

Il existe cependant des moyens utilisables par les aménageurs pour limiter les conflits et inciter les usagers à respecter ces règles de partage d'un espace :

- Rendre, autant que possible, la berge opposée à la véloroute accessible aux pêcheurs, aux randonneurs et aux bateliers.
- Réserver, dès lors que c'est possible, une bande herbeuse ou en terre battue, parallèle à la piste cyclable, aux marcheurs et aux joggeurs.
- Afficher des règles de bonne conduite sur les panneaux RIS.

Quels sont les moyens envisagés par le CD45 pour limiter ces éventuels conflits d'usage ?

5/ Réunions de concertation

Dans le cadre de l'aménagement de la véloroute, la mise en place de réunions de concertation pour collecter le point de vue des habitants et des associations d'usagers (pêcheurs / bateliers / piétons / cyclistes) sur des points précis paraît indispensable.

Concernant l'aménagement de la section Buges - Presnoy (écluse de Chancy) prévu en 2022 à partir de quand auront lieu ces réunions de concertation ?

Comment les associations d'usagers en seront-elles informées ?

6/ Dispositifs de restriction d'accès

Quel type de dispositif de restriction d'accès est-il prévu de mettre en place sur la véloroute ?

Le dispositif de restriction d'accès présenté page 80 de la pièce 5 (cf. photo ci-dessous) ne correspond pas vraiment aux dispositifs habituels de barrière d'avertissement mis en place habituellement sur les voies vertes.

B.3.2.2. Dispositifs de restriction d'accès

De plus, à chaque intersection de la véloroute avec une voie de circulation, des dispositifs de restriction d'accès seront mis en place afin d'éviter la circulation motorisée de transit. L'accès aux véhicules de secours et d'exploitation sera maintenu.



Figure 52 : Dispositifs de restriction d'accès

Préconisations AF3V :

Pour prévenir une arrivée trop rapide des cyclistes sur la route, il est préférable d'installer soit une simple barrière d'avertissement, soit un dispositif de chicanes d'avertissement.



Lire <http://www.vieavelo.com/2015/05/quels-acces-pour-les-voies-vertes.html>

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

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 vélo couché de passer sans difficultés notables.

D'une façon générale, interdire l'accès aux engins motorisés (quad, scooter ...) ne doit pas se faire au détriment des usagers de la véloroute.

7/ Sécurité - Traversées d'une rive à l'autre ou d'une route

Page 84 de la pièce 5 il est indiqué :

Les traversées d'une rive à l'autre de la véloroute se feront dès que possible sous les ouvrages. En cas d'impossibilité de passer sous l'ouvrage les travaux suivants seront réalisés :

- *Pose de panneaux de signalisation et avertisseurs pour freiner les usagers de la véloroute ;*
- *Abaissement des bordures avec vue ;*
- *Mise en place de dispositifs de ralentissement ;*
- *Mise en place d'une signalisation horizontale.*

Si ces travaux concernent exclusivement la véloroute, qu'est-il prévu en matière d'aménagements pour apaiser la vitesse sur la route elle-même ?

Les plans fournis pages 84 et 85 de la pièce 5 sont difficiles à lire.

Est-il prévu une mise en place systématique de zone 30 sur les routes à chaque intersection avec la véloroute et au besoin des dispositifs pour apaiser la vitesse ?

8/ Aires de repos principales

Pièce 4 - page 8 - Aménagements projetés

3 aires de repos seront dotées d'équipements plus importants. Qu'elles sont ces aires ?

Seules les aires de Fay-aux-Loges et de Chevillon-sur-Huillard sont détaillées dans la pièce 4 pages 9 et 10. Le dossier mis à disposition sur internet ne présente pas le détail des autres aires de repos.

Enfin s'agit-il de bornes **fontaines** ou de bornes **foraines** (comme indiqué Pièce 8 page 14) ?

9/ Aires de repos – relais vélos

Les 3 aires de repos principales devraient également être équipées avec

- une station de gonflage,
- du matériel de réparation en libre-service

A propos des stations d'autoréparations vélo lire par exemple :

- [10 stations d'autoréparations de vélos sur les canaux de Bretagne](#)
- [Une borne de réparation vélos installée sur le chemin de halage](#)

10/ Aires de bivouac

Nulle part dans le dossier il n'est fait mention d'aires de bivouac. Ce type d'équipement existe pourtant sur certaines véloroutes. Il permet notamment de suppléer à l'absence d'hébergements à des prix abordables.

Pour le canal d'Orléans, 2 aires de bivouac le long du parcours (70 km) serait un minimum.

La région a lancé courant 2021 des appels à projets pour des aires de bivouac le long du canal de Berry. Le CD45 pourrait s'en inspirer.

Voir [« Abricyclo » et « Bivouac de campagne » - Un appel à projets pour développer la véloroute « Cœur de France à Vélo »](#)

11/ Route des Mariniers

A Châtenoy, il serait judicieux d'aménager la berge jusqu'au pont plutôt que la véloroute emprunte la route des Mariniers.



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

Quel est l'aménagement prévu pour les cycles entre le pont de Vitry-aux-Loges et le pont de l'écluse de Vitry-aux-Loges ?

Compte-tenu de la faible largeur disponible entre le canal et les platanes (cf photo ci-dessous), le cheminement, pour les vélos uniquement, par le boulevard Aristide Briand semble inévitable. Dans ce cas, le boulevard Aristide Briand étant actuellement en sens unique, est-il prévu de mettre en place un double sens cyclable ?



13/ Itinéraires de liaison – Rejoindre Bellegarde

Est-il possible d'avoir le détail des itinéraires de liaison prévus ?

Un itinéraire de liaison vers Bellegarde semble indispensable (commerces, hébergements, château). Quel est l'itinéraire de liaison prévu par le CD45 pour rejoindre/venir de Bellegarde sachant que la D44 est un axe fortement véhiculé ?

14/ Phasage de l'opération et ouverture du chemin de halage

Par quels moyens (lettre d'informations, site internet du département ...) le CD45 a-t-il prévu de communiquer sur le phasage des travaux ?

Est-il prévu de fermer à la circulation la totalité d'une section ou bien la fermeture se fera au fil de l'avancement des travaux ?

Est-il prévu d'indiquer des itinéraires de déviation le temps des travaux ?

Orléans, le 17 octobre 2021

Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes [AF3V](http://af3v.org)

Délégation du Loiret.

