

# ELEMENTS POUR UNE VELOROUTE BRIARE – MONTLUÇON



## BRIARE – AUBIGNY-SUR-NERE

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

v1.3 – 26 Février 2019

## Table des matières

Introduction.....	4
Rappel sur la notion de véloroute et de voie verte.....	6
Recherche d'itinéraires entre Briare et Aubigny-sur-Nère .....	7
Présentation de la variante directe est « Briare – Aubigny-sur-Nère » .....	8
Briare – Cernoy-en-Berry.....	8
Cernoy-en-Berry – Concessault.....	9
Concessault – Aubigny-sur-Nère.....	10
Variante Est – Synthèse.....	12
Variante Est - Estimation de coût.....	12
Présentation de la variante directe Ouest « Briare – Aubigny-sur-Nère ».....	13
Briare – Autry-le-Châtel.....	13
Autry-le-Châtel - Blancafort.....	14
Blancafort – Aubigny-sur-Nère.....	15
Variante Ouest – Synthèse .....	17
Variante Ouest – Estimation de coût .....	18
Variante Est ou variante Ouest ?.....	19
Points d'intérêt touristique :.....	19
Critères de choix.....	20
Préconisations .....	20
Présentation de la variante directe Ouest bis « Briare – Aubigny-sur-Nère » .....	21
Blancafort – Argent-sur-Sauldre - Aubigny-sur-Nère .....	21
Liaison pour la base de l'Étang du Puits.....	22
Variante Ouest bis – Synthèse.....	23
Variante Ouest bis – Estimation de coût.....	23
Variante Ouest bis – Estimation du coût de la liaison vers la base de loisirs de l'Étang du Puits .	23
Variante Ouest ou variante Ouest bis ? .....	25
Préconisations .....	25
Présentation de la variante indirecte « Briare – Aubigny-sur-Nère » .....	26
Briare – Saint-Gondon .....	26
Saint-Gondon – Coullons.....	27
Coullons – Argent-sur-Sauldre.....	28
Variante indirecte - Liaison pour la base de l'Étang du Puits .....	29

## ELEMENTS POUR UNE VELOURTE BRIARE - MONTLUÇON

Argent-sur-Sauldre – Aubigny-sur-Nère .....	30
Variante indirecte - Synthèse .....	30
Variante indirecte - Estimation de coût .....	31
Variante indirecte - Estimation du coût de la liaison vers la base de loisirs de l'Etang du Puits ..	32
Variante directe ou indirecte ?.....	33
Points d'intérêt touristique .....	33
Critères de choix.....	34
Préconisations .....	34
Retombées économiques positives attendues .....	36
Conclusions.....	37
Annexe 1 – Boucle du pays Giennois et du Haut-Berry.....	38
Annexe 2.....	40
Les boucles cyclables du pays Giennois .....	40
Données de trafic 2016 - Loiret.....	41
Données de trafic 2016 – Cher .....	42
Cartographie des anciennes voies ferrées .....	43
Sources & références .....	44

## Introduction

Le présent document présente un projet de véloroute entre **Briare** et **Montluçon**.

Cette véloroute, en s'intercalant entre l'EuroVelo 3 / Scandibérique et la V87<sup>i</sup> (Montluçon – Montauban) permettrait la mise en place d'un itinéraire Nord – Sud majeur au centre de l'hexagone. Itinéraire qui permettrait de connecter les itinéraires Loire à Vélo, Paris – Londres, Seine à vélo et Scandibérique avec la région Auvergne – Rhône – Alpes et au-delà avec la région Occitanie (Toulouse via la V80).



En effet, si on regarde une carte de France des véloroutes, on ne peut que constater qu'en dehors de l'EuroVelo 1 (Véloydssée) qui longe la côte Atlantique et l'EuroVelo 17 (Via Rhôna) qui longe le Rhône, l'EuroVelo 3 (Scandibérique) est pour le moment le seul itinéraire nord – sud permettant de rejoindre le sud de la France et le nord de l'Espagne (Barcelone).

Reste que pour des cyclotouristes, venant du Nord, il leur faut soit rallier Tours directement depuis Paris (Véloscénie<sup>ii</sup> V40 puis Saint-Jacques à vélo<sup>iii</sup> V41), soit depuis Briare, remonter la Loire jusqu'à Tours, pour ensuite dans tous les cas, descendre par Tours – Angoulême puis Bordeaux - Montauban – Toulouse via la véloroute V80 du canal des 2 mers<sup>iv</sup>. Ce qui représente un détour conséquent.

## ELEMENTS POUR UNE VELOURTE BRIARE - MONTLUÇON



Carte issue du site France Vélo Tourisme<sup>v</sup>

L'objet de ce document est donc de décrire ce que pourrait être une véloroute « méridienne » à l'hexagone. Véloroute qui permettra de relier 3 des plus grandes villes touristiques d'Europe à savoir Londres – Paris et Barcelone.

Les chapitres suivants présentent les sections de l'itinéraire pressentis pour établir cette véloroute. Pour chaque section, dès lors qu'aucun projet de véloroute ne préexiste pas, il sera présenté une ou plusieurs variantes d'itinéraires. Ensuite, en prenant en compte les critères d'une véloroute et les aspects économiques, un choix d'itinéraire sera proposé et argumenté.

Compte-tenu de la taille du document en version numérique, le choix a été fait de produire un document PDF par section d'itinéraire. Ce premier document présente la section d'itinéraire **Briare – Aubigny-sur-Nère**. Il sera suivi par d'autres documents, avec un document par section.

*Ce document a été réalisé bénévolement. Il n'a pas valeur d'expertise technique ou financière. Il n'engage que son auteur. Directeur de projets informatiques en pré-retraite, Orléanais, passionné par la cartographie et l'aménagement du territoire mais surtout et avant tout, cyclotouriste en France et en Europe, j'espère simplement, par cette étude, apporté ma contribution au développement du cyclotourisme et à la mise en valeur de nos régions.*

<https://randovelo.touteslatitudes.fr>

## Rappel sur la notion de véloroute et de voie verte

Le chapitre 1 du document « Cahier des charges du Schéma National des Véloroutes et des Voies Vertes »<sup>vi</sup> de Mai 2001 donne la définition précise d'une véloroute et d'une voie verte.

Les « **véloroutes** » sont des itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes.

Elles doivent répondre aux critères ci-dessous :

- **linéarité** : itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible ;
- **continuité** : l'itinéraire ne doit pas être interrompu, y compris dans les traversées des agglomérations ;
- **sécurité** : les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur mais également dans certaines conditions particulières d'aménagement de l'itinéraire (zones de remblais, bords de voies d'eau, etc...) ;
- **jalonnement et balisage** : l'itinéraire doit faire l'objet d'un jalonnement et d'un balisage spécifiques et uniformes sur son ensemble, et facilement identifiables ;
- **services** : l'itinéraire doit offrir aux usagers un certain nombre de services liés à l'utilisation du vélo, au tourisme, aux transports en commun et plus précisément aux trains, à l'information et à la réservation ;
- **entretien** : l'itinéraire doit faire l'objet d'un entretien permettant son utilisation permanente ;
- **usage** : ces itinéraires doivent être adaptés à tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés et entraînés. A cet effet, en règle générale, leur déclivité sera fortement limitée, de l'ordre de 3% (sauf dans les zones de montagne, où il conviendra de rechercher cependant les déclivités les moins fortes) ;
- **mode d'utilisation** : ces itinéraires doivent être incitatifs mais pas obligatoires, les cyclistes conservant la possibilité d'aller sur les autres parcours. Ils peuvent utiliser les aménagements cyclables les plus sécurisés, et en priorité les « voies vertes », qui seront à privilégier.

Les « **voies vertes** » sont des aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Elles sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et, dans certains cas, aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elles doivent être accessibles au plus grand nombre, sans grande exigence physique particulière, sécurisées et jalonnées.

Elles seront conçues de façon à satisfaire, tronçon par tronçon, tous les utilisateurs visés.

## Recherche d'itinéraires entre Briare et Aubigny-sur-Nère

### Pourquoi Briare ?

A l'issue des travaux menés le long du canal de Briare dans le cadre de l'établissement de la véloroute Montargis – Briare, les cyclotouristes en provenance du nord de la France atteindront la Loire à Briare.

### Pourquoi Aubigny-sur-Nère ?

Le conseil départemental du Cher travaille actuellement sur le projet d'une liaison par véloroute entre Bourges et Sully-sur-Loire<sup>vii</sup>. L'idée de base est de reprendre la voie de l'ancienne ligne de chemin de fer entre Bourges et Argent-sur-Sauldre. Puis en concertation avec le Département du Loiret de la prolonger vers Sully-sur-Loire.

Dans ces conditions, il serait tentant de proposer un itinéraire Briare – Sully-sur-Loire – Aubigny-sur-Nère. Sauf qu'un tel itinéraire en imposant un détour de près de 76 km ne respecte pas le critère de linéarité d'une véloroute (itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible).

En effet pour les cyclotouristes arrivés à Briare qui se rendent à Bourges et au-delà plus au sud, la tentation sera grande de « couper » au plus court (35 km) entre Briare et Bourges. Dans ces conditions non seulement il est préférable d'aménager un itinéraire entre Briare et Aubigny-sur-Nère, mais on le verra, profiter de cet itinéraire, pour mettre en place une belle boucle touristique entre les communes de Briare – Sully-sur-Loire et Aubigny-sur-Nère.

L'annexe 1 « Boucle du Giennois et du haut Berry » donne davantage de détails sur l'intérêt à mettre en place cette boucle cyclo-touristique.

Nous allons donc regarder maintenant quels pourraient être les itinéraires les plus pertinents pour rejoindre Aubigny-sur-Nère, sur la base des critères d'une véloroute.

Au final, en tenant compte du trafic des routes et privilégiant le critère de linéarité, 2 variantes dites « directes » ont été identifiées pour aller de Briare à Aubigny-sur-Nère :

- Une variante dite « Est » : Briare – Saint-Firmin-sur-Loire – Cernoy-en-Berry – Concressault – Aubigny-sur-Nère
- Une variante dite « Ouest » : Briare – Saint-Brisson-sur-Loire – Autry-le-Châtel – Blancafort – Aubigny-sur-Nère

Enfin une variante dite « indirecte » est également étudiée :

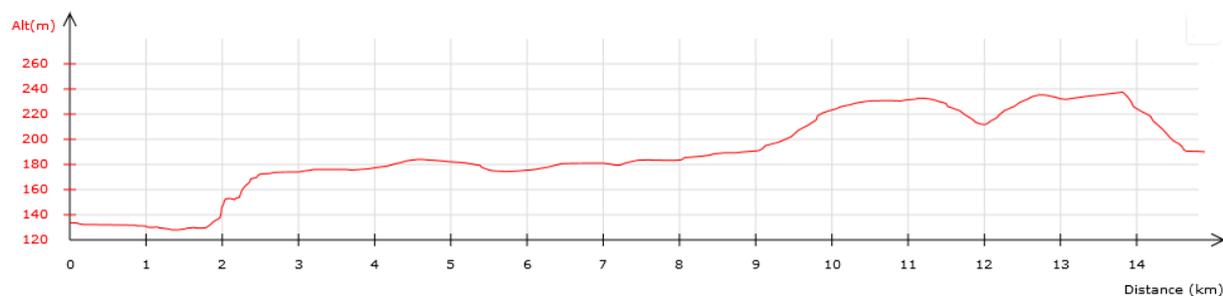
- Variante indirecte : Briare – Saint-Gondon - Coullons – Argent-sur-Sauldre – Aubigny-sur-Nère



## ELEMENTS POUR UNE VELOURUTE BRIARE - MONTLUÇON

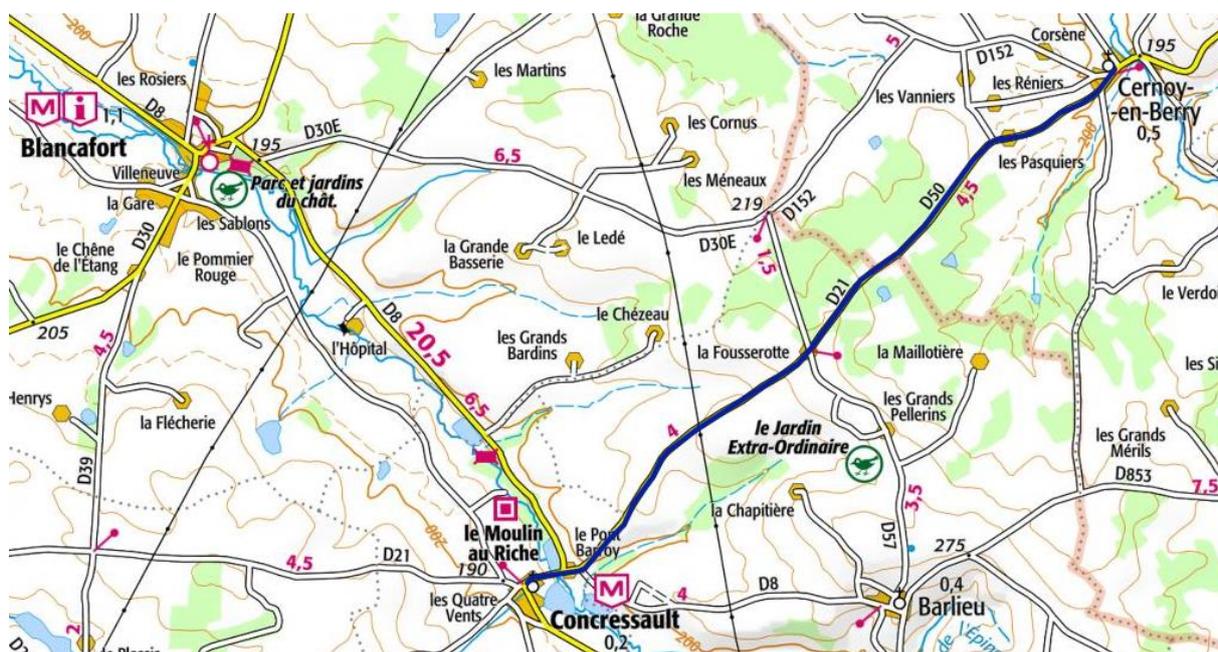
faiblement véhiculée (64 véh./j en 2015<sup>viii</sup>), jusqu'à Cernoy-en-Berry. En dehors d'une faible déclivité juste après le canal latéral à la Loire, l'itinéraire ne présente pas de difficultés majeures.

La distance jusqu'à Cernoy-en-Berry est de 14.9 km.



Le dénivelé cumulé positif (essentiellement pour quitter la vallée de la Loire) est de l'ordre de 124 m.

### Cernoy-en-Berry - Concessault



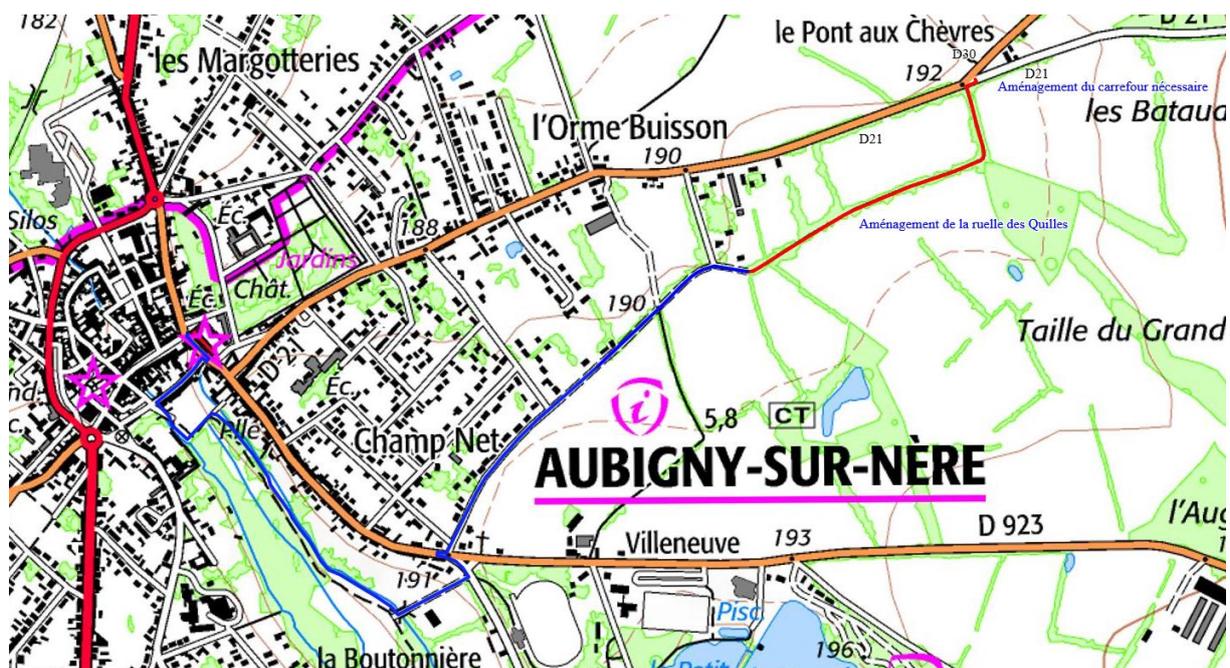
De Cernoy-en-Berry à Concessault l'itinéraire emprunte la D50 qui devient D21 dans le Cher.

Cette route qui permet de relier Chatillon-sur-Loire depuis Concessault reste moyennement véhiculée (602 véh./j côté Loiret en 2012).

La distance est de 8.7 km.



## ELEMENTS POUR UNE VELOURUTE BRIARE - MONTLUÇON



La distance entre Concessault et Aubigny-sur-Nère avec l'aménagement par la ruelle des quilles est de 11,6 km.

## Variante Est – Synthèse

Route	Trajet	Distance en km	Trafic
EV6	Briare - Saint-Firmin	1	-
D153	Saint-Firmin - Cernoy-en-Berry	13.9	64 véh./j
D50	Cernoy-en-Berry - Concessault	8.7	602 véh./j
D21	Concessault - Aubigny-sur-Nère	9	798 véh./j
-	Entrée dans Aubigny-sur-Nère	2.6	-
		35.2	



Cet itinéraire, de 35.2 est en voie partagée avec d'autres véhicules sur près de 31,6 km

Il emprunte à 44% (13.9 km) des petites routes dont le trafic n'excède pas 500 véhicules / jour.

Seule la D21, à partir de Concessault, sur 9 km, présente un niveau de trafic plus élevé (798 véh./j).

Une signalisation de type « Partageons la route » et un jalonnement de la véloroute devrait donc constituer l'essentiel de l'investissement.

Une étude technique devra vérifier si l'entrée dans Aubigny-sur-Nère par la D21, compte tenu de la jonction avec la D30 nécessite un aménagement spécifique. Si cela s'avère nécessaire la « ruelle des Quilles » et le chemin le long de la Nère pourraient dans ce cas être aménagés pour faciliter l'entrée des cyclistes dans Aubigny.

## Variante Est - Estimation de coût

1/ Sur la base d'un coût du jalonnement (panneaux de signalisation, panneaux relais-informations-services), estimé à 3 700 € TTC/ km<sup>1</sup>, le coût pour cet itinéraire de 35.2 km est estimé à 130 000 €.

2/ Dans l'hypothèse de la prolongation de la ruelle des Quilles, par une piste cyclable, sur 0.65 km, en prenant un coût estimé à :

- 30 000 € TTC/km pour l'aménagement du chemin<sup>2</sup>
- 6€/m<sup>3</sup>, soit à 15 000 € TTC/km dans l'hypothèse d'une adjonction d'une couche de roulement en enrobé coulé à froid de 2.50 m de large. Soit 10 000 € pour le chemin.
- 10% du total pour études préalables, aléas et imprévus.

On estime le coût de l'aménagement de l'entrée dans Aubigny-sur-Nère de l'ordre de 45 000 €.

Avec ces conditions, le coût de la véloroute, pour cette variante directe Est, avec l'aménagement de l'entrée d'Aubigny-sur-Nère est estimé à 175 000 €

<sup>1</sup> Le coût des Aménagements Cyclables – Club des Villes Cyclables – 2004 – Coûts actualisés 2019

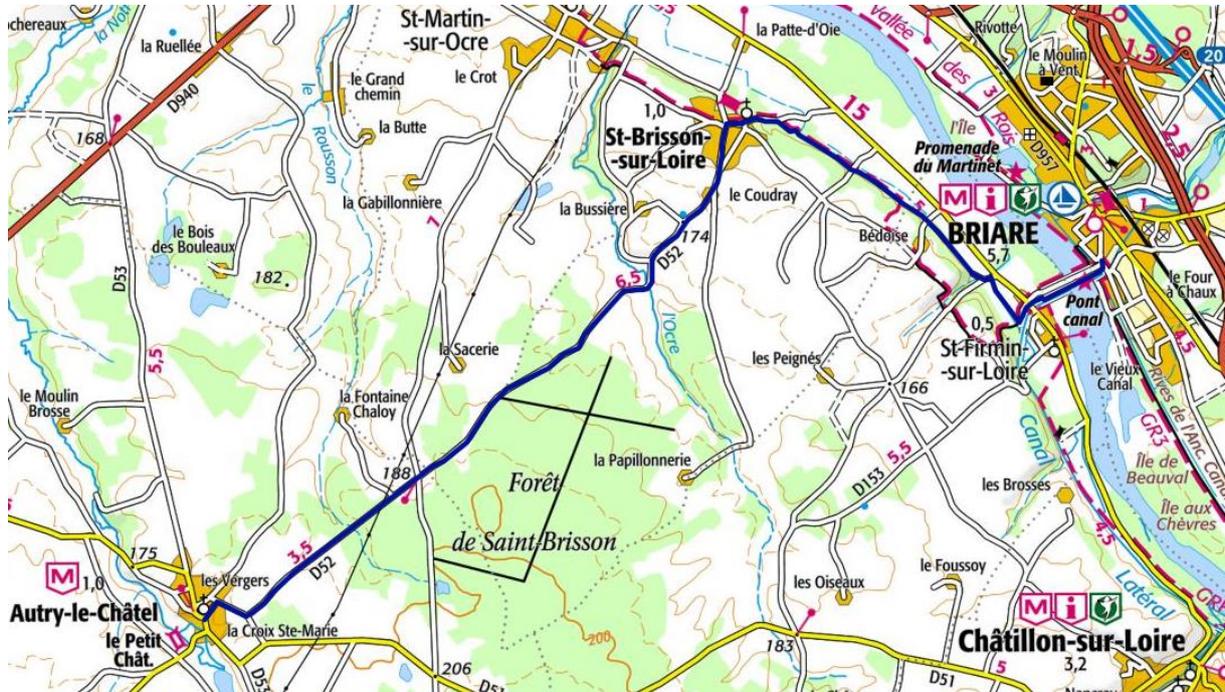
<sup>2</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012

<sup>3</sup> Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables - Conseil Général des Yvelines – 2011 – Coûts actualisés 2019

## Présentation de la variante directe Ouest « Briare – Aubigny-sur-Nère »

L'itinéraire passe par Saint-Brissson-sur-Loire, Autry-le-Châtel et Blancfort.

### Briare – Autry-le-Châtel



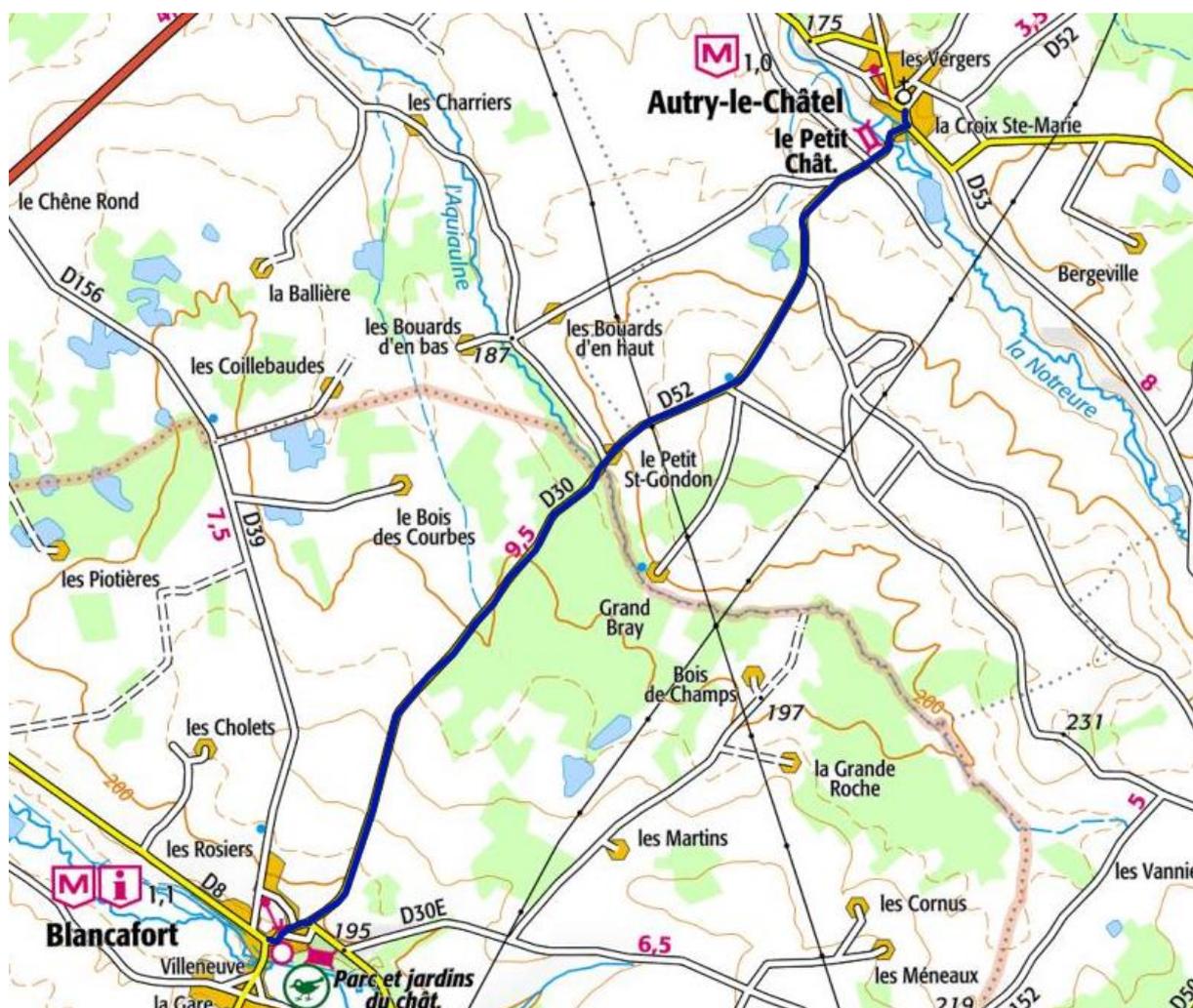
Entre Briare et Autry-le-Châtel l'itinéraire, de 14,5 km, reprend l'itinéraire de la Loire à vélo jusqu'à Saint-Brissson-sur-Loire.

Ensuite il suit l'itinéraire de la boucle 12 « Escales Ligériennes en Pays Fort » jusqu'à Autry-le-Châtel. (cf en annexe les boucles du Pays Giennois). Itinéraire qui emprunte la D52 (Route d'Autry). Route faiblement véhiculée (172 véh./j).



Le dénivelé positif cumulé (essentiellement pour quitter la vallée de la Loire) est de 85 m.

## Autry-le-Château - Blancfort

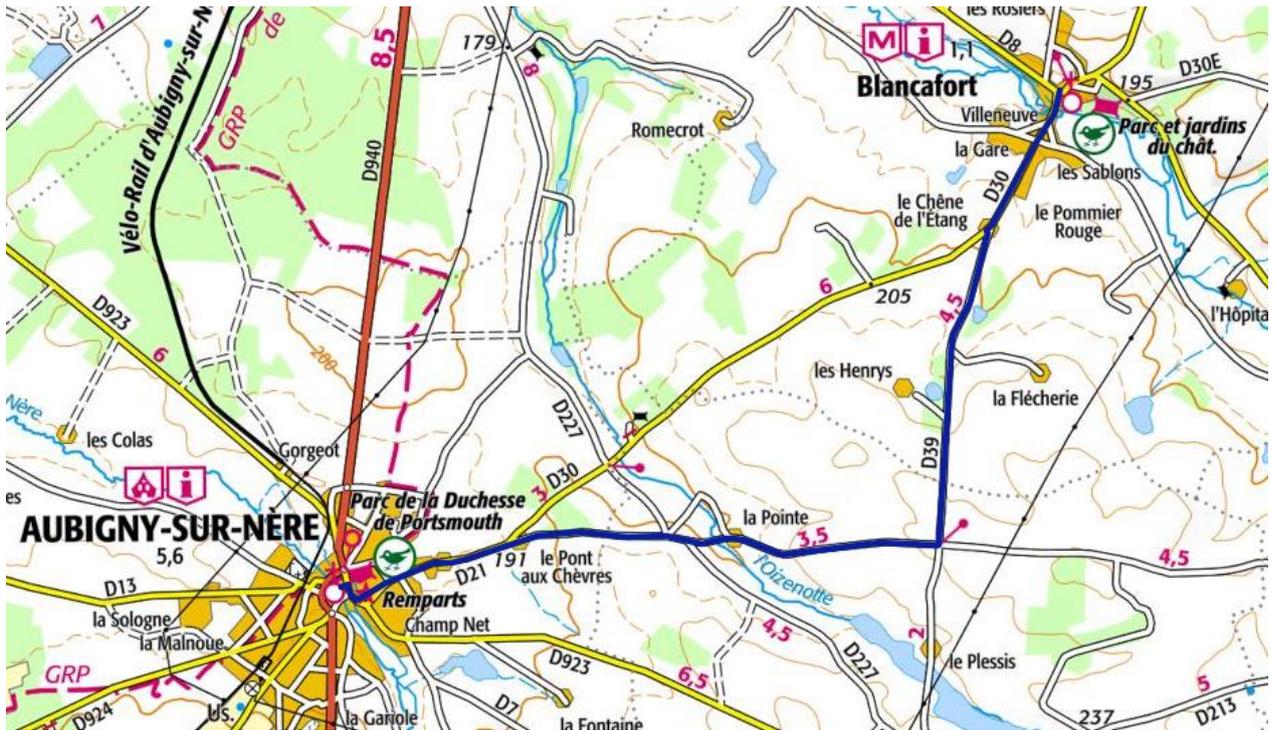


Entre Autry-le-Château et Blancfort, l'itinéraire emprunte la D52 jusqu'à la limite du département. Ensuite la D52 laisse la place à la D30, qui va jusqu'à Blancfort.

Côté Loiret le trafic a été évalué (comptage temporaire) à 599 véh/j .

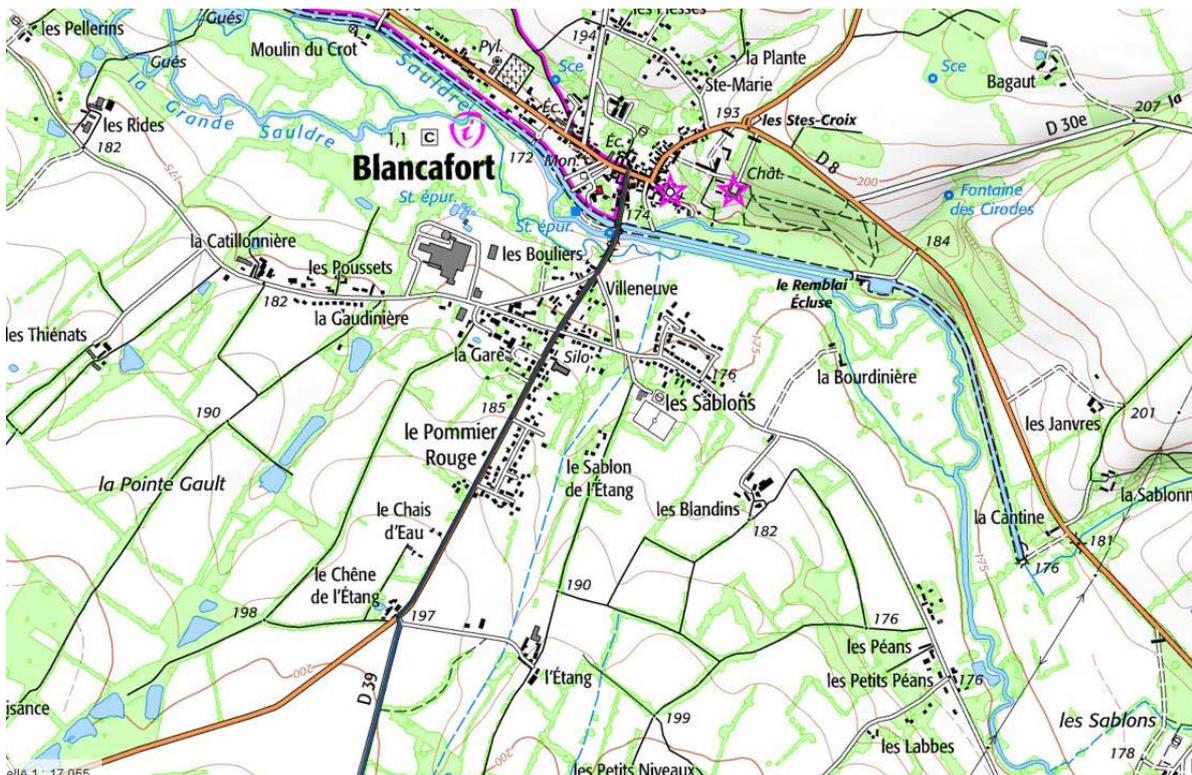
La distance est de 9.7 km.

Blancafort - Aubigny-sur-Nère

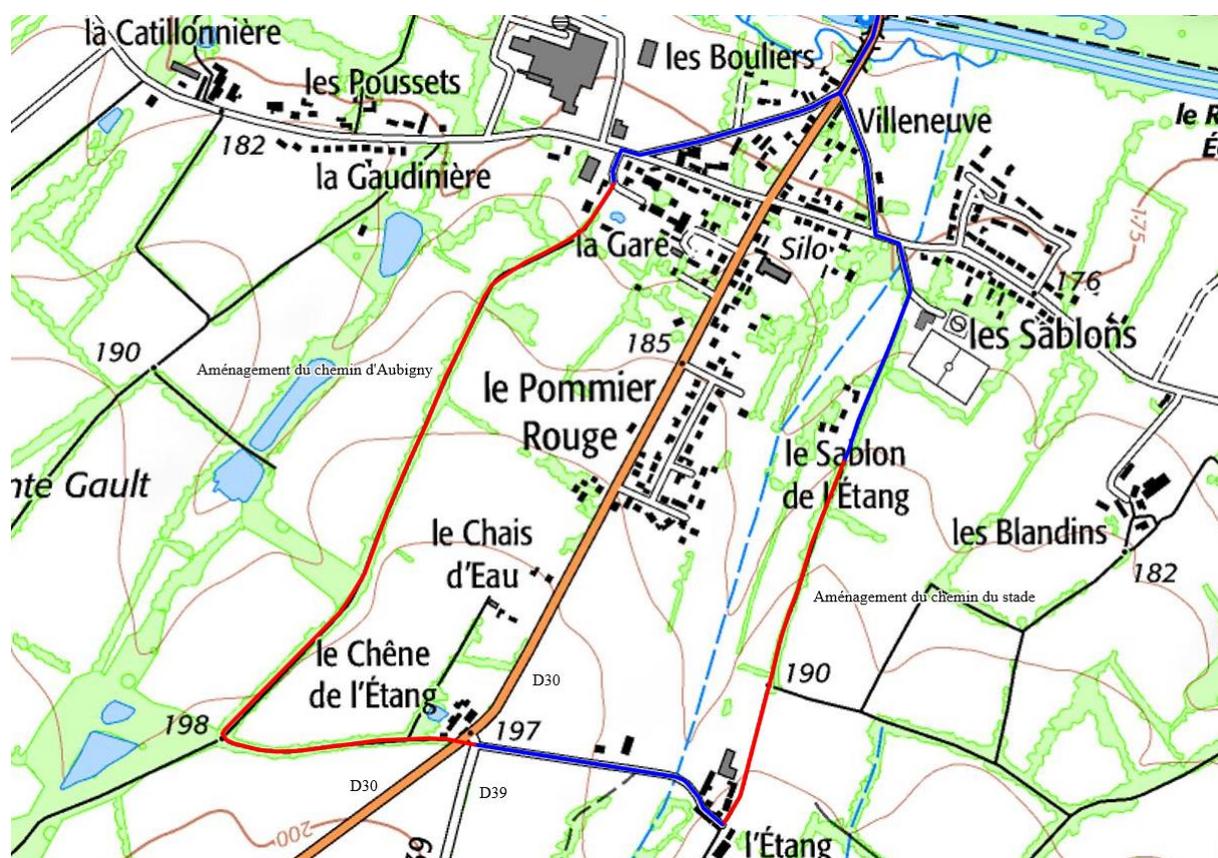
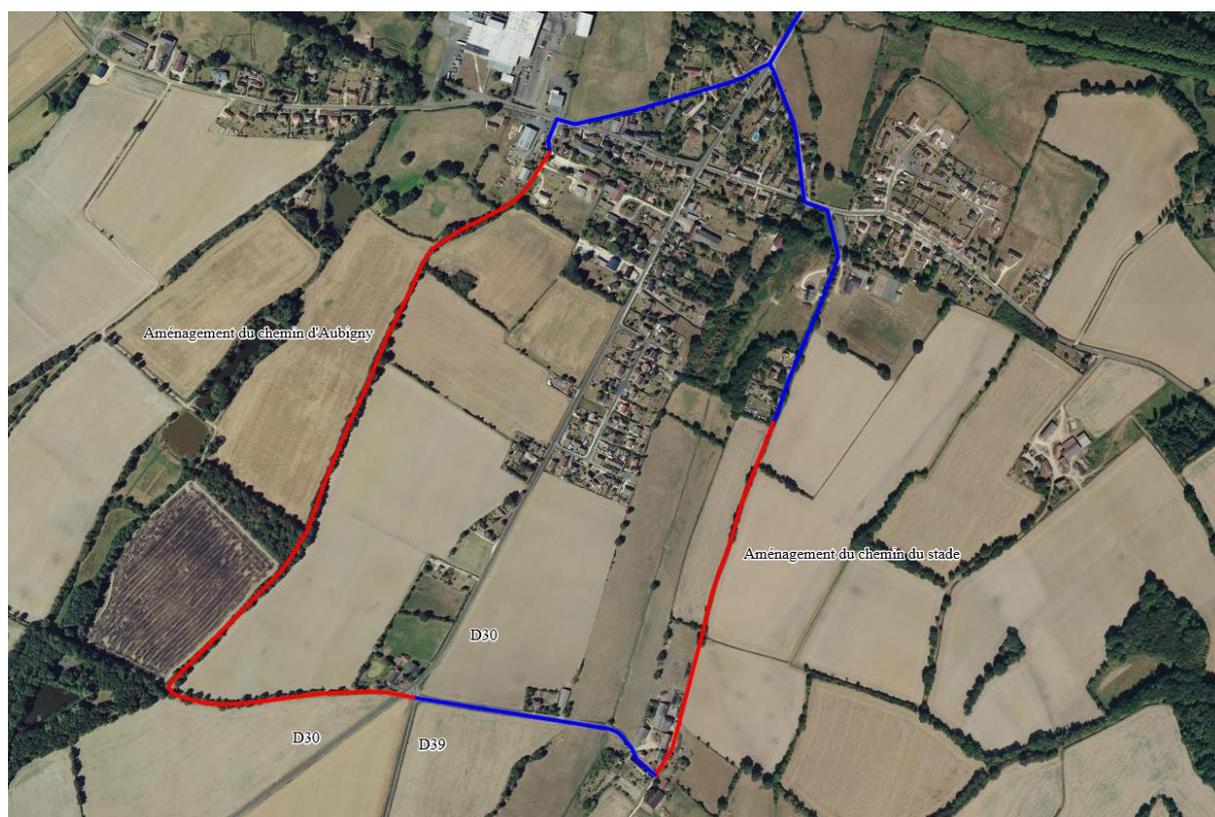


L'itinéraire de Blancafort à Aubigny, emprunte la D30, sur 1.5 km, jusqu'au lieu-dit « le chêne de l'étang » à la sortie de Blancafort puis la D39 (500 véh./j) et enfin la D21 (798 véh./j).

Compte tenu du trafic de 1032 véh./j comptabilisé sur la D30 en 2016, la sortie de Blancafort et la traversée de la D30 pour rejoindre la D39 devraient être aménagées.



# ELEMENTS POUR UNE VELOROUTE BRIARE - MONTLUÇON



## ELEMENTS POUR UNE VELOURTE BRIARE - MONTLUÇON

Le chemin dit d'Aubigny (1.5 km) pourrait constituer un itinéraire alternatif permettant d'accéder au carrefour avec la D39. Ce chemin devrait néanmoins être aménagé en conséquence.

Une autre alternative, plus courte, serait de rejoindre le lieu-dit l'Etang en prolongeant le chemin du stade (0.6 km). Ce qui permettrait aux cyclistes d'atteindre la D39 sans avoir à traverser la D30.

Enfin de façon commune à la variante « Est », l'entrée dans Aubigny-sur-Nère par la D21 devra être aménagée pour sécuriser la circulation des cyclistes (Voir variante Est)

La distance de Blancafort à Aubigny-sur-Nère avec l'aménagement du chemin du stade et l'aménagement de la ruelle des quilles est de 11.8 km.

### Variante Ouest – Synthèse

Route	Trajet	Distance en km	Trafic
EV6	Briare - Saint-Brisson-sur-Loire	5.6	-
D52	Saint-Brisson-Sur-Loire - Autry-le-Châtel	8.9	172 véh./j
D50	Autry-le-Châtel - Blancafort	9.7	599 véh./j
D30	Blancafort - Aubigny-sur-Nère	0.3	1032 véh./j
-	Sortie de Blancafort via le chemin du stade	1.7	-
D39	Blancafort - Aubigny-sur-Nère	3	<500 véh./j
D21	Blancafort - Aubigny-sur-Nère	4.2	798 véh./j
-	Entrée dans Aubigny-sur-Nère	2.6	-
		36	



Cet itinéraire de 36 km est en voie partagée avec d'autres véhicules sur près de 26.1 km.

Il emprunte à 45% (8.9 km) des petites routes dont le trafic n'excède pas 500 véhicules / jour.

Seule la D30, dans Blancafort, sur 0.3 km, présente un niveau de trafic (1032 véh./j) au-dessus des recommandations (< 1000 véh./j).

Une signalisation de type « Partageons la route » et un jalonnement de la véloroute constituerait donc l'essentiel de l'investissement. La signalisation et l'aménagement de la D30 à la sortie de Blancafort et de la D21, à l'entrée d'Aubigny-sur-Nère, devront néanmoins être étudiés pour apaiser la vitesse et assurer la sécurité des cyclistes.

### Variante Ouest – Estimation de coût

1/ Sur la base d'un coût du jalonnement (panneaux de signalisation, panneaux relais-informations-services), estimé à 3 700 € TTC/ km<sup>4</sup>, le coût pour cet itinéraire de 36 km est estimé à 133 000 €.

2/ Dans l'hypothèse de la prolongation de la ruelle « des Quilles » par une piste cyclable sur 0.65 km estimée à 45 000 € (Cf Variante Est)

3/ Dans l'hypothèse de la prolongation du chemin du stade (0.6 km) jusqu'au lieu-dit l'Etang :

- 40 000 € TTC/km pour l'aménagement du chemin<sup>5</sup>. Soit 25 000 € pour l'aménagement du chemin du stade.
- 6€/m<sup>6</sup>, soit à 15 000 € TTC/km dans l'hypothèse d'une adjonction d'une couche de roulement en enrobé coulé à froid de 2.50 m de large. Soit 10 000 € pour 0.6 km.
- 10% du total pour études préalables, aléas et imprévus.

On évalue le coût de l'aménagement de la sortie de Blancafort par le chemin du stade à 39 000 €.

Avec ces conditions, le coût de la véloroute, pour cette variante Ouest, avec l'aménagement de l'entrée d'Aubigny-sur-Nère et l'aménagement de la sortie de Blancafort est estimée à 217 000 €

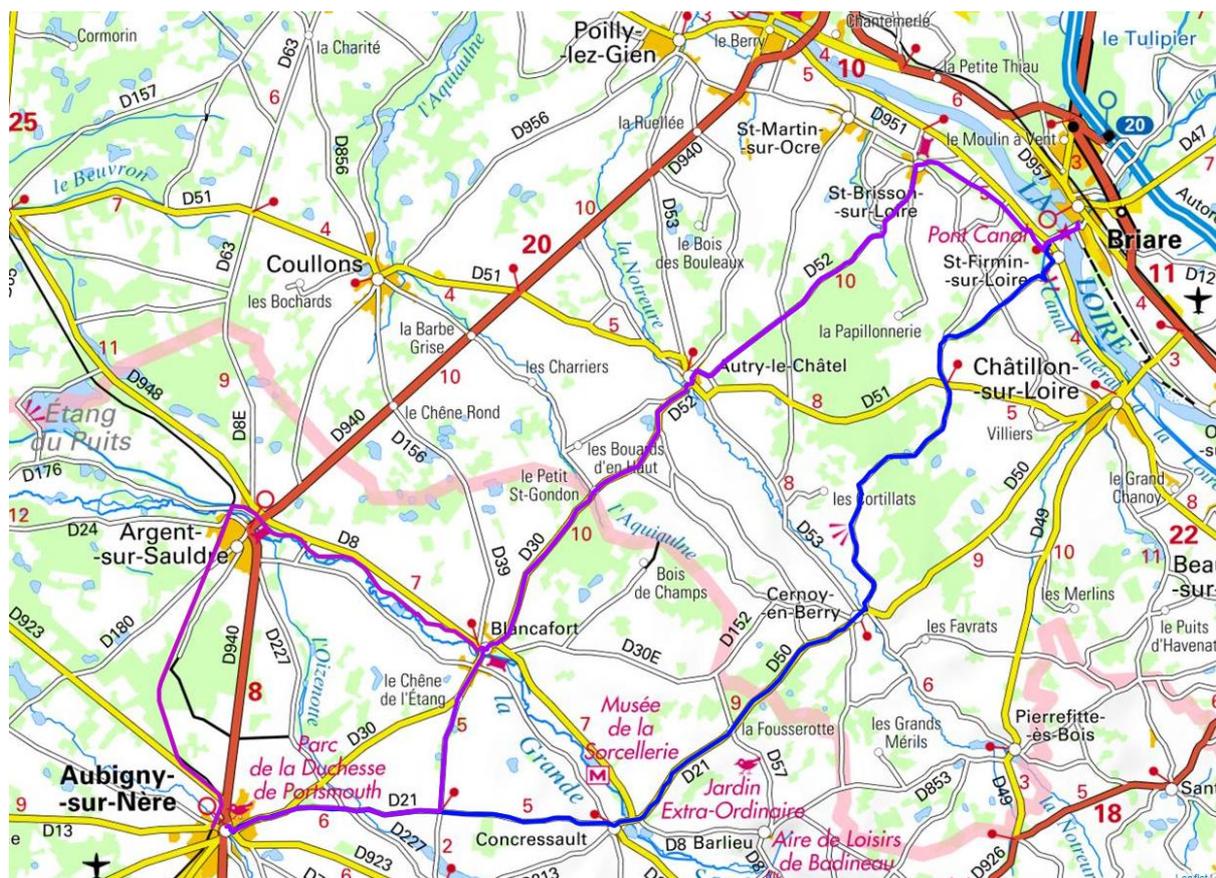
---

<sup>4</sup> Le coût des Aménagements Cyclables – Club des Villes Cyclables – Coûts actualisés 2019

<sup>5</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012

<sup>6</sup> Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables - Conseil Général des Yvelines – 2011 – Coûts actualisés 2019

## Variante Est ou variante Ouest ?



### Points d'intérêt touristique :

#### Variante Est :

- Saint-Firmin-sur-Loire : Ancien village de mariniers, situé à l'extrémité du pont-canal.
- Cernoy-en-Berry : la place du village et ses maisons en briques et à pans de bois
- Concessault : grange pyramidale et lavoirs

#### Variante Ouest :

- Saint-Brissson-sur-Loire : Le château, demeure seigneurial du XVIIème siècle.
- Autry-le-Châtel : Village avec ces vieilles ruelles, lavoir. Le petit Château (XVIème siècle) avec par son jardin à la Française.
- Blancafort : Eglise Saint-Etienne, Château du XVIème siècle - jardins, Canal de la Sauldre

#### Variante Ouest bis :

- Idem variante Ouest (cf ci-dessus)
- Argent-sur-Sauldre : Château-Musée des Vieux Métiers, Eglise Saint-André, canal de la Sauldre.
- Liaison vers la base de loisirs de l'Etang-du-Puits

## Critères de choix

Variante	Avantages	Inconvénients
<b>Est</b> (via Cernoy-en-Berry)	Coût un peu moins élevé (175 000 €)	En voie partagée avec d'autres véhicules sur 31.6 km  Trafic de la D21 > 500 véhicules
<b>Ouest</b> (via Autry-le-Châtel)	Points d'intérêt touristique plus importants (Château de Saint-Brisson-sur-Loire, Château de Blancafort, ...)  En voie partagée avec d'autres véhicules sur 26.1 km  Dénivelé cumulé positif moindre (accessibilité famille).	Nécessite l'aménagement de la sortie de Blancafort du fait du trafic de la D30 sur 3 km  Coût un peu plus élevé (217 000 €) du fait de l'aménagement de la sortie de Blancafort

## Préconisations

Les 2 itinéraires sont très similaires. De longueur équivalente (35.2 et 36 km). Les 2 itinéraires empruntent la D21 pour entrer dans Aubigny-sur-Nère.

L'attractivité de l'itinéraire **Ouest** (et donc les retombées économiques) est néanmoins plus important du fait des nombreux points d'intérêts, qui jalonnent cette route.

Il est d'autre part en voie partagée avec d'autres véhicules sur une distance plus courte (26.1 km / 31.6 km)

Des études devront néanmoins valider la faisabilité de « sécuriser » la sortie de Blancafort via le chemin du stade et l'entrée d'Aubigny-sur-Nère, via la ruelle des Quilles.

Néanmoins dans les 2 cas, avec ou sans aménagements, les coûts (217 000 € / 175 000 €) restent très raisonnables pour la mise en place d'une véloroute.

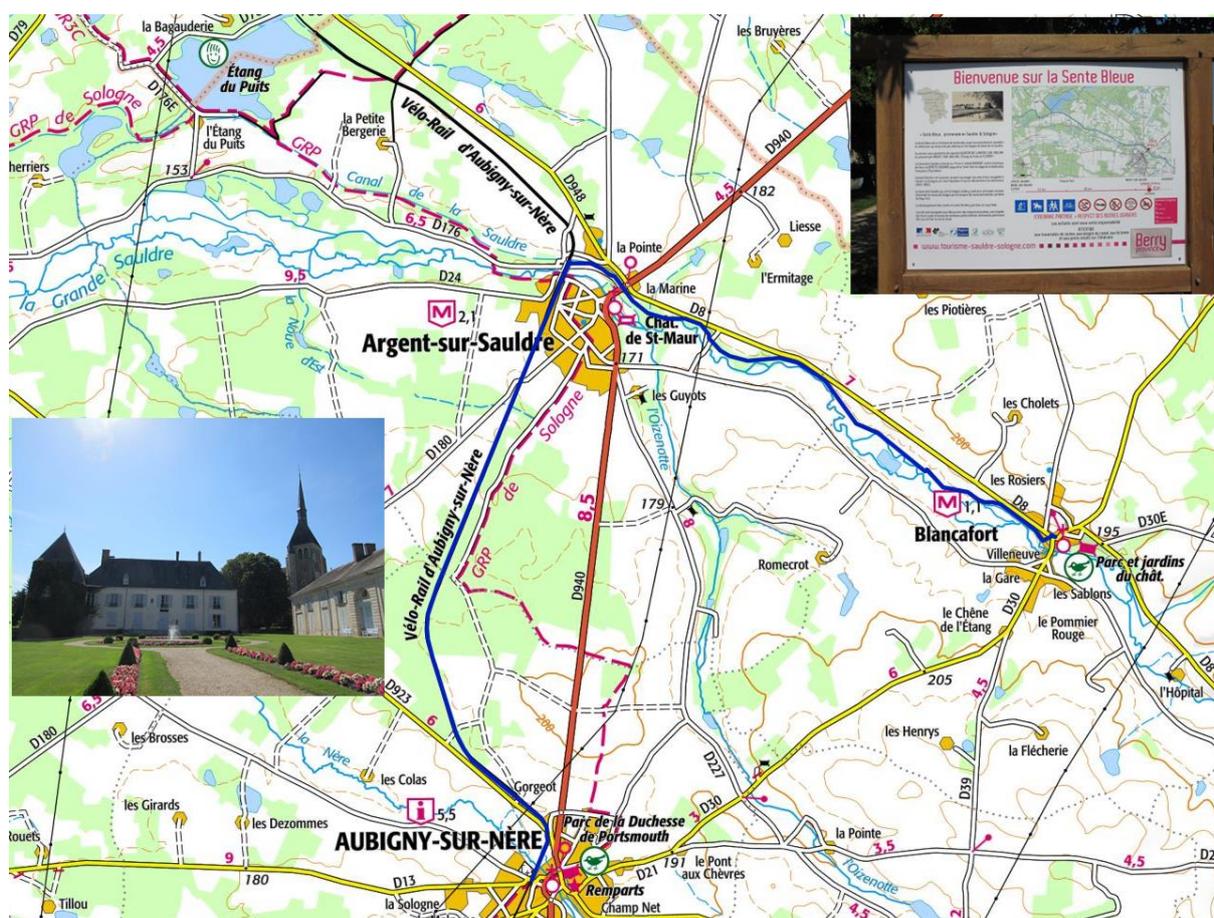
## Présentation de la variante directe Ouest bis « Briare – Aubigny-sur-Nère »

L'alternative à l'aménagement de la sortie de Blancafort (D30) et à l'aménagement de l'entrée d'Aubigny-sur-Nère (D21) consiste, à partir du centre-ville de Blancafort, à suivre le canal de la Sauldre jusqu'à Argent-sur-Sauldre via la « sente bleue<sup>x</sup> », puis à emprunter l'ancienne voie ferrée jusqu'à Aubigny-sur-Nère.

L'itinéraire passe alors par Saint-Brisson-sur-Loire, Autry-le-Châtel, Blancafort et Argent-sur-Sauldre.

Il ne diffère de la variante directe ouest que sur la section Blancafort – Aubigny-sur-Nère.

### Blancafort – Argent-sur-Sauldre - Aubigny-sur-Nère



Ouest bis : Blancafort – Argent-sur-Sauldre – Aubigny-sur-Nère

La distance de cette variante est de 17.7 km. A comparer aux 11.8 km de la variante Blancafort – Aubigny-sur-Nère, vue précédemment.

Néanmoins cette variante présente plusieurs avantages :

- Parcours de Blancafort à Argent-sur-Sauldre via la « Sente Bleue »
- Passage par la commune d'Argent-sur-Sauldre, qui dispose de nombreux points d'intérêts :

## ELEMENTS POUR UNE VELOROUTE BRIARE - MONTLUÇON

- Musée des métiers<sup>7</sup> situé dans le château d'Argent-sur-Sauldre
  - Présence de commerces<sup>8</sup> (Alimentation, boulangeries, cafés, restaurants)
  - Présence d'un magasin de cycles<sup>9</sup>.
- Liaison possible pour la base de Loisirs de l'Étang-du-Puits (7 km)

D'autre part l'aménagement de l'ancienne voie ferrée de l'Étang-du-Puits à Aubigny-sur-Nère, préfigure une possible prolongation de l'itinéraire, côté Loiret, jusqu'à Sully-sur-Loire. Ce qui permettrait la mise en place d'une grande boucle cyclable. (cf Annexe 1 - Boucle du Giennois et du Haut Berry)

### Liaison pour la base de l'Étang du Puits



Pour rejoindre le sud de l'Étang du Puits, le plus simple est encore d'aménager l'ancienne voie ferrée jusqu'au carrefour « Belle Chasse » puis de suivre l'actuel chemin de grande randonnée GR3C.

La distance de cette liaison est de 7 km depuis le nord-ouest d'Argent-sur-Sauldre. Donc à portée de vélo.

<sup>7</sup> Site de la commune : <http://www.argentsursauldre.fr/content/musee-des-metiers>

<sup>8</sup> Site de la commune : <http://www.argentsursauldre.fr/content/commerçants-artisans>

<sup>9</sup> Cycles Duret : [http://www.velo-cycle-vtt.com/18\\_cycles-duret](http://www.velo-cycle-vtt.com/18_cycles-duret)

### Variante Ouest bis – Synthèse

Route	Trajet	Distance en km	Trafic
EV6	Briare - Saint-Brisson-sur-Loire	5.6	-
D52	Saint-Brisson-Sur-Loire - Autry-le-Châtel	8.9	172 véh./j
D50	Autry-le-Châtel - Blancafort	9.7	599 véh./j
-	Blancafort – Argent-sur-Sauldre	8.8	-
-	Argent-sur-Sauldre - Aubigny-sur-Nère	8.9	-
		41.9	



Cet itinéraire de 42 km, est majoritairement en voie verte (EV6, Canal de la Sauldre, ancienne voie ferrée).

La circulation avec d'autres véhicules s'effectue uniquement entre Saint-Brisson et Blancafort sur seulement 18.6 km. Sur cette section, seule la D50, de Autry-le-Châtel à Blancafort a un trafic légèrement supérieur à 500 véhicules / jour.

### Variante Ouest bis – Estimation de coût

1/ Sur la base d'un coût du jalonnement (panneaux de signalisation, panneaux relais-informations-services), estimé à 3 700 € TTC/ km<sup>10</sup>, le coût pour cet itinéraire de 42 km est estimé à 155 000 €.

2/ Basée sur l'examen des coûts d'investissement de voies vertes en service et réalisée par transformation d'emprises ferroviaires désaffectées, une étude du SETRA<sup>11</sup> indique que le coût moyen au km d'un tel équipement est de 110 000 € TTC/km.

La mise en place d'une voie verte, en lieu et place de l'actuelle voie ferrée Aubigny – Sully, de Argent-sur-Sauldre (D176) à Aubigny-sur-Nère (D13) sur 9.5 km est donc évaluée à 1 045 000 €

Avec ces conditions, le coût de la véloroute, pour cette variante directe ouest **bis** est donc estimé à 1 200 000 €. Soit 1.2 M€

### Variante Ouest bis – Estimation du coût de la liaison vers la base de loisirs de l'Etang du Puits

1/ Sur la base d'un coût du jalonnement (panneaux de signalisation, panneaux relais-informations-services), estimé à 3 700 € TTC/ km<sup>12</sup>, le coût pour cet itinéraire de 7 km est estimé à 26 000 €.

2/ Basée sur l'examen des coûts d'investissement de voies vertes en service et réalisée par transformation d'emprises ferroviaires désaffectées, une étude du SETRA<sup>13</sup> indique que le coût moyen au km d'un tel équipement est de 110 000 € TTC/km.

<sup>10</sup> Le coût des Aménagements Cyclables – Club des Villes Cyclables – Coûts actualisés 2019

<sup>11</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012 – Coûts actualisés 2019

<sup>12</sup> Le coût des Aménagements Cyclables – Club des Villes Cyclables – Coûts actualisés 2019

## ELEMENTS POUR UNE VELOROUTE BRIARE - MONTLUÇON

La mise en place d'une voie verte, en lieu et place de l'actuelle voie ferrée Aubigny – Sully, de Argent-sur-Sauldre (D76) jusqu'au lieu-dit « Belle chasse » sur 3.6 km est donc évaluée à 396 000 €

3/ La mise en place d'une piste cyclable, sur l'actuel chemin GR3C, sur 2.8 km, depuis le lieu-dit « Belle chasse » jusqu'à la base de loisirs de l'étang du Puits en prenant un coût estimé à :

- 50 000 € TTC/km pour l'aménagement du chemin<sup>14</sup>. Soit 140 000 €
- 6€/m<sup>2</sup><sup>15</sup>, soit à 15 000 € TTC/km dans l'hypothèse d'une adjonction d'une couche de roulement en enrobé coulé à froid de 2.50 m de large. Soit 42 000 € pour le chemin.
- 10% du total pour études préalables, aléas et imprévus.

est estimée à 200 000 €.

Avec ces conditions, le coût de la liaison pour rejoindre la base de loisirs de l'Etang du Puits depuis Argent-sur-Sauldre est évalué à 622 000 €.

---

<sup>13</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012 – Coûts actualisés 2019

<sup>14</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012

<sup>15</sup> Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables - Conseil Général des Yvelines – 2011 – Coûts actualisés 2019

## Variante Ouest ou variante Ouest bis ?

Variante	Avantages	Inconvénients
<b>ouest</b>	Coût moindre (217 000 €)  Distance + courte (36 km)	26.1 km en voie partagée avec d'autres véhicules
<b>ouest bis</b> (via Argent-sur-Sauldre)	Points d'intérêt touristique plus importants (Château-Musée des Vieux Métiers d'Argent-sur-Sauldre) Commerces et vélociste à Argent-sur-Sauldre  Parcours + agréable le long du canal de la Sauldre via la Sente Bleue  Itinéraire majoritairement en voie verte. 18.6 km en voie partagée avec d'autres véhicules	Coût nettement plus élevé (1.2 M€) du fait de l'aménagement de l'ancienne voie ferrée en voie verte  Distance un peu + longue (42 km)

### Préconisations

Les 2 itinéraires diffèrent uniquement entre Blancafort et Aubigny-sur-Nère.

En suivant le canal de la Sauldre jusqu'à Argent-sur-Sauldre puis l'ancienne voie de chemin de fer, l'itinéraire **ouest bis** est non seulement plus agréable mais aussi beaucoup plus sûr. Notamment pour les familles.

La distance en voie partagée avec des véhicules est beaucoup courte (18.6 km / 26.1 km)

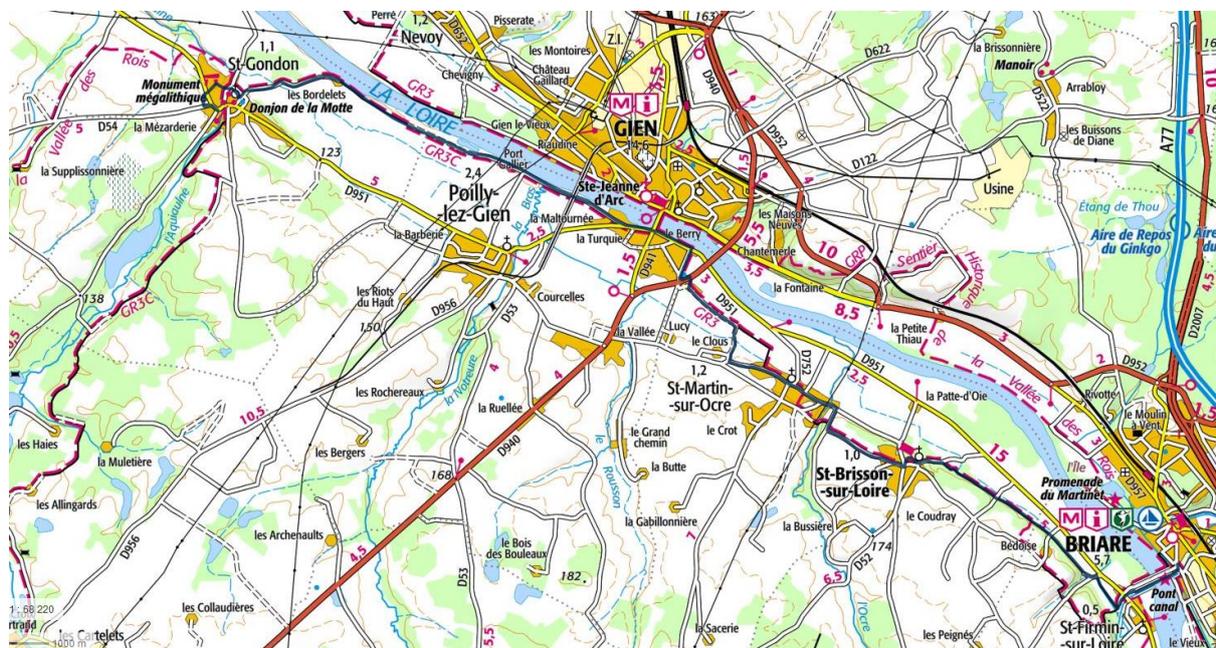
Le coût nettement plus élevé de la variante Ouest bis (1.2 M€) doit être interprété comme un premier investissement pour la construction d'une voie verte qui ira à terme jusqu'à Sully-sur-Loire.

Pour toutes ces raisons, l'itinéraire **ouest bis** est à privilégier

## Présentation de la variante indirecte « Briare – Aubigny-sur-Nère »

Cette variante minimise le trafic des routes empruntées au détriment de la linéarité de l'itinéraire.

### Briare – Saint-Gondon



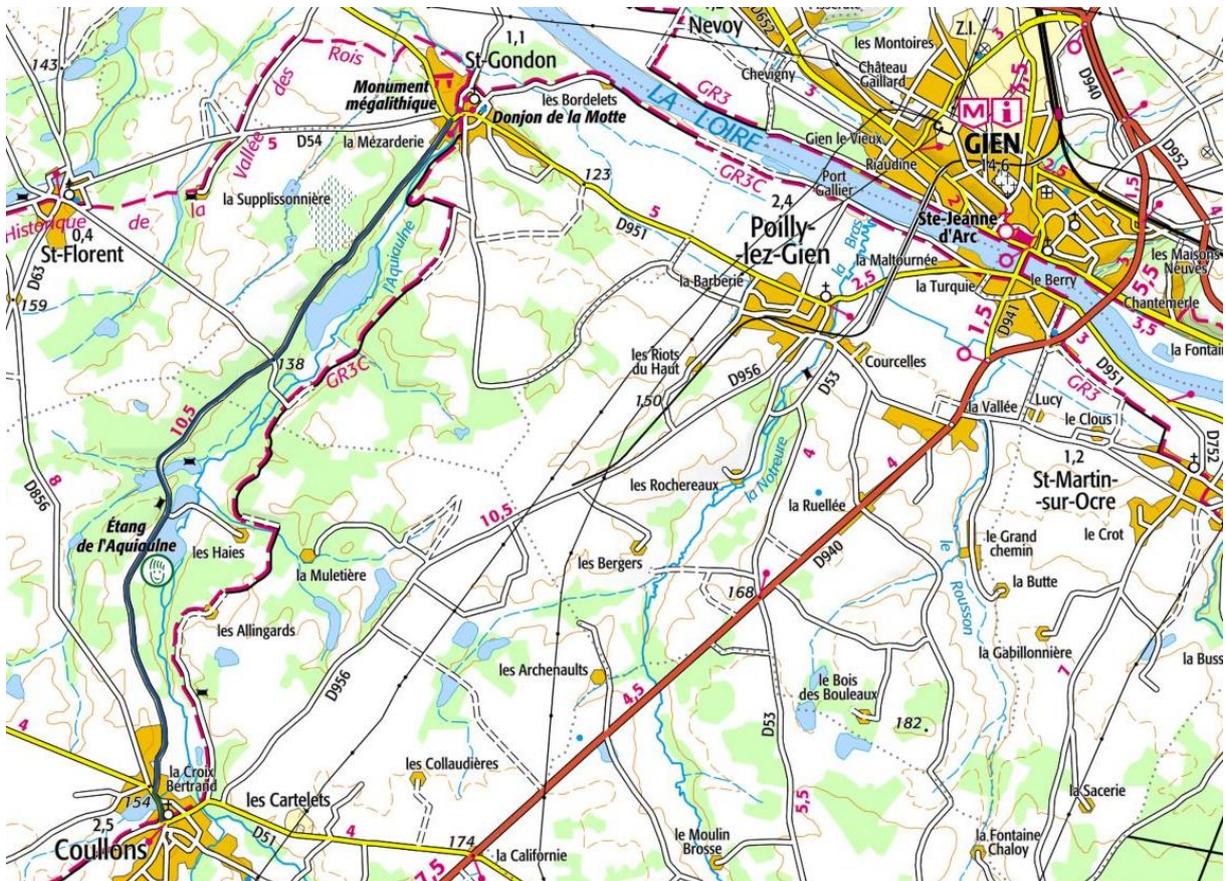
L'itinéraire emprunte l'itinéraire de la Loire à Vélo jusqu'à Saint-Gondon. La distance est de 20.6 km.

A Saint-Gondon, route de Sully, l'itinéraire est obligé d'emprunter la D951 sur une centaine de mètres, avant de rejoindre la route de Coullons.

# ELEMENTS POUR UNE VELOURUTE BRIARE - MONTLUÇON



## Saint-Gondon - Coullons



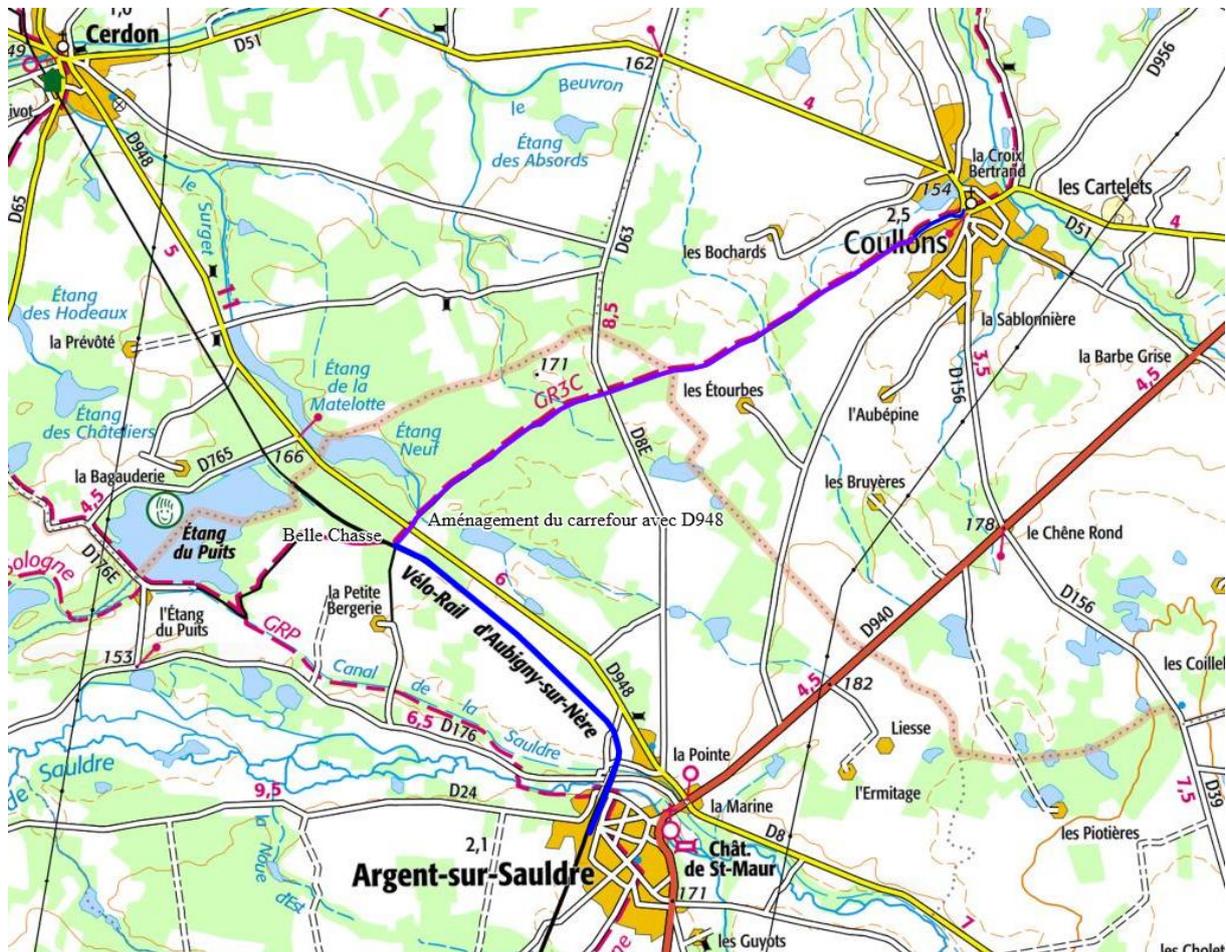
L'itinéraire emprunte la petite route de Coullons (moins de 500 véh./j) qui suit la vallée de l'Aquiaulne.

La distance de Saint-Gondon à Coullons est de 10.3 km.

NB : de Pouilly-lez-Gien, l'itinéraire pourrait emprunter la D956 pour rejoindre plus directement Coullons. Cet itinéraire, qui passe notamment à proximité du terminus de la ligne de chemin de fer Gien – Pouilly-lez-Gien est néanmoins jugé moins intéressant.

NB 2 : de la même façon, l'hypothèse de réutilisation de l'emprise de la voie de chemin de fer Pouilly-lez-Gien – Coullons<sup>xi</sup>, au-delà du site Axéreal (coopérative céréalière) n'a pas été envisagée.

### Coullons – Argent-sur-Sauldre



De Coullons, pour rejoindre Argent-sur-Sauldre, le plus simple serait d'emprunter la route qui mène à Argent-sur-Sauldre. Cette option n'est cependant pas retenue car la route débouche sur la D940. Route à fort trafic (+ de 6000 véh./j). Dans ce cas une piste cyclable le long de la D940 devrait être aménagée sur près de 1.7 km.

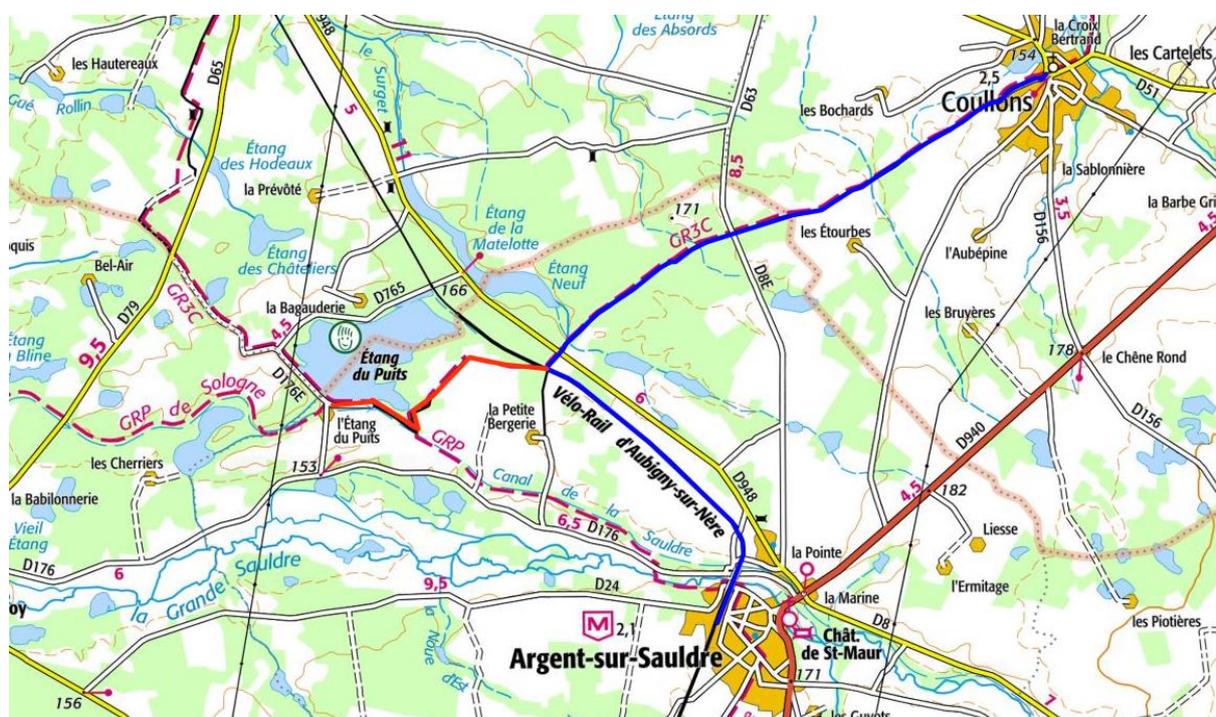
Une option plus plaisante consisterait à suivre le chemin emprunté par le sentier de randonnée GR3C (6.5 km – en violet sur la carte).

Cet itinéraire devrait donc être partagé entre cyclistes et randonneurs pédestres. Il permettrait de rejoindre, à proximité du lieu-dit « Belle chasse », la voie désaffectée Argent-sur-Sauldre – Sully-sur-Loire. De là, les cyclistes pourrait rejoindre d'un côté Argent-sur-Sauldre et de l'autre l'étang du Puits et sa base de loisirs (3.3 km).

Cette piste cyclable coupant la D948 (1394 véh./j), une signalisation et un aménagement spécifique devraient être mis en place pour garantir la sécurité de tous au carrefour.

La distance de Coullons à Argent-sur-Sauldre en suivant le chemin GR3C puis l'ancienne voie ferrée est de 11.7 km

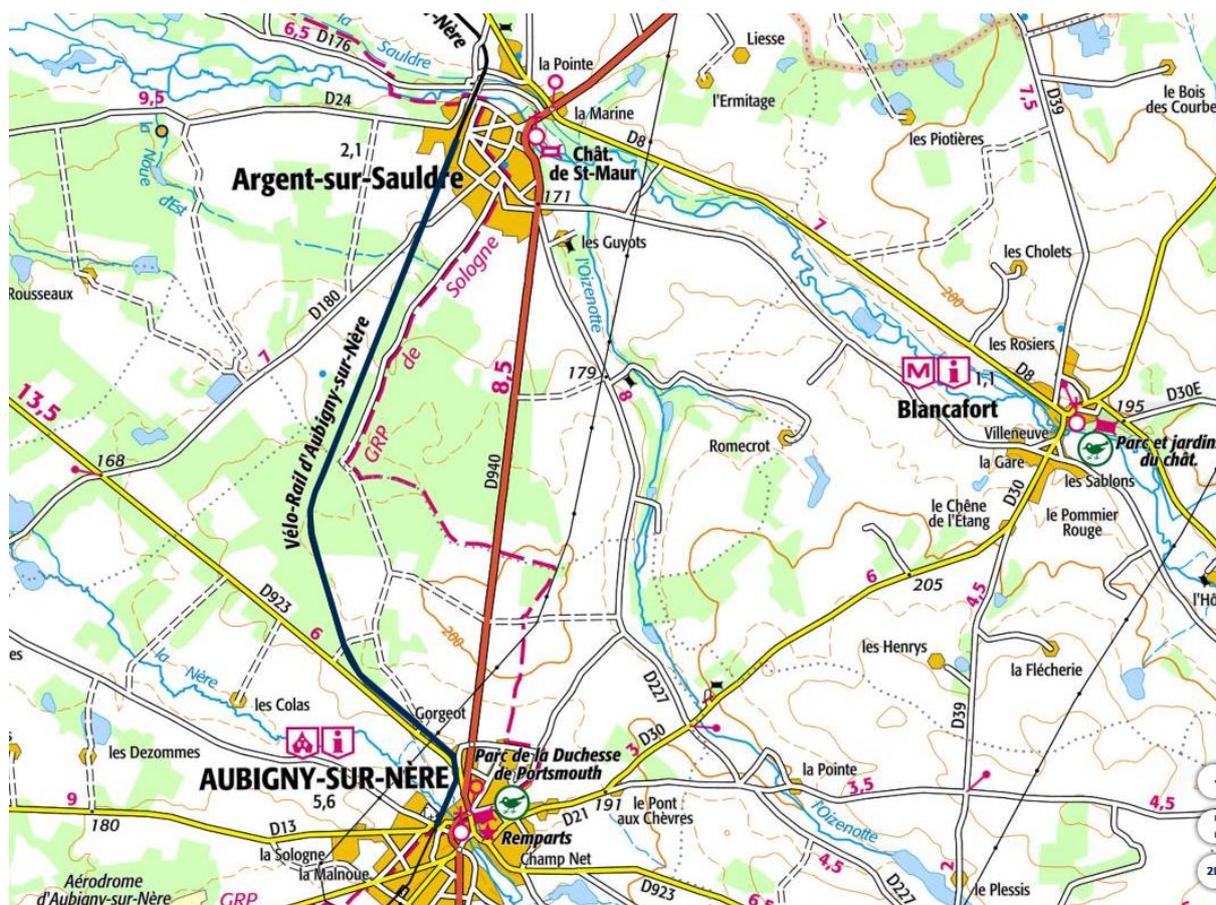
### Variante indirecte - Liaison pour la base de l'Etang du Puits



Pour rejoindre le sud de l'Etang du Puits, depuis le carrefour « Belle chasse » le plus simple est encore de suivre l'actuel chemin de grande randonnée GR3C (en rouge ci-dessus).

La distance de cette liaison est de 3.3 km depuis le carrefour « Belle chasse ».

## Argent-sur-Sauldre – Aubigny-sur-Nère



L'itinéraire emprunte jusqu'à Aubigny-sur-Nère l'ancienne voie de chemin de fer désaffectée.

La distance est de 8.8 km.

## Variante indirecte - Synthèse

Cet itinéraire de 51.6 km, est pour partie :

- commun avec la Loire à vélo de Briare à Saint-Gondon, sur 20.5 km
- en voie partagée entre Saint-Gondon et Coullons sur 10.3 km (moins de 500 véh./j)
- en voie verte de Coullons à Aubigny-sur-Nère sur 19.8 km

Il nécessite d'aménager en voie verte :

- le chemin GR3C qui va de Coullons jusqu'à l'ancienne voie ferrée Aubigny-sur-Nère – Sully-sur-Loire,
- mais aussi l'ancienne voie de chemin de fer de l'étang du Puits à Aubigny-sur-Nère.



### Variante indirecte - Estimation de coût

1/ Sur la base d'un coût du jalonnement (panneaux de signalisation, panneaux relais-informations-services), estimé à 3 700 € TTC/ km<sup>16</sup>, le coût pour cet itinéraire de 51.6 km est estimé à 191 000 €.

2/ La mise en place d'une piste cyclable, sur l'actuel chemin GR3C, sur 6.5 km, jusqu'à la voie ferrée Aubigny-Sully, au lieu-dit « Belle chasse », en prenant un coût estimé à :

- 50 000 € TTC/km pour l'aménagement du chemin<sup>17</sup>. Soit 325 000 €
- 6€/m<sup>2</sup><sup>18</sup>, soit à 15 000 € TTC/km dans l'hypothèse d'une adjonction d'une couche de roulement en enrobé coulé à froid de 2.50 m de large. Soit 98 000 € pour le chemin.
- 10% du total pour études préalables, aléas et imprévus.

est estimée à 465 000 €.

3/ Basée sur l'examen des coûts d'investissement de voies vertes en service et réalisée par transformation d'emprises ferroviaires désaffectées, une étude du SETRA indique que le coût moyen au km d'un tel équipement est de 110 000 € TTC/km.

La mise en place d'une voie verte en lieu et place de l'actuelle voie ferrée Aubigny – Sully du lieu-dit « Belle chasse » à Aubigny-sur-Nère (13.1 km) est donc évaluée à 1 441 000 €

Avec ces conditions, le coût de la véloroute, pour cette variante indirecte est donc estimé à 2 097 000 €. Pratiquement 2.1 M€.

---

<sup>16</sup> Le coût des Aménagements Cyclables – Club des Villes Cyclables – 2004 – Coûts actualisés 2019

<sup>17</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012

<sup>18</sup> Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables - Conseil Général des Yvelines – 2011 – Coûts actualisés 2019

### Variante indirecte - Estimation du coût de la liaison vers la base de loisirs de l'Étang du Puits

1/ Sur la base d'un coût du jalonnement (panneaux de signalisation, panneaux relais-informations-services), estimé à 3 700 € TTC/ km<sup>19</sup>, le coût pour cet itinéraire de 3.3 km est estimé à 12 200 €.

2/ La mise en place d'une piste cyclable, sur l'actuel chemin GR3C, sur 2.8 km, depuis le carrefour « Belle chasse » jusqu'à la base de loisirs de l'étang du Puits en prenant un coût estimé à :

- 50 000 € TTC/km pour l'aménagement du chemin<sup>20</sup>. Soit 140 000 €
- 6€/m<sup>2</sup><sup>21</sup>, soit à 15 000 € TTC/km dans l'hypothèse d'une adjonction d'une couche de roulement en enrobé coulé à froid de 2.50 m de large. Soit 42 000 € pour le chemin.
- 10% du total pour études préalables, aléas et imprévus.

est estimée à 200 000 €.

Avec ces conditions, le coût de la liaison pour rejoindre la base de loisirs de l'Étang du Puits depuis le lieu-dit « Belle chasse » est évalué à 212 000 €.

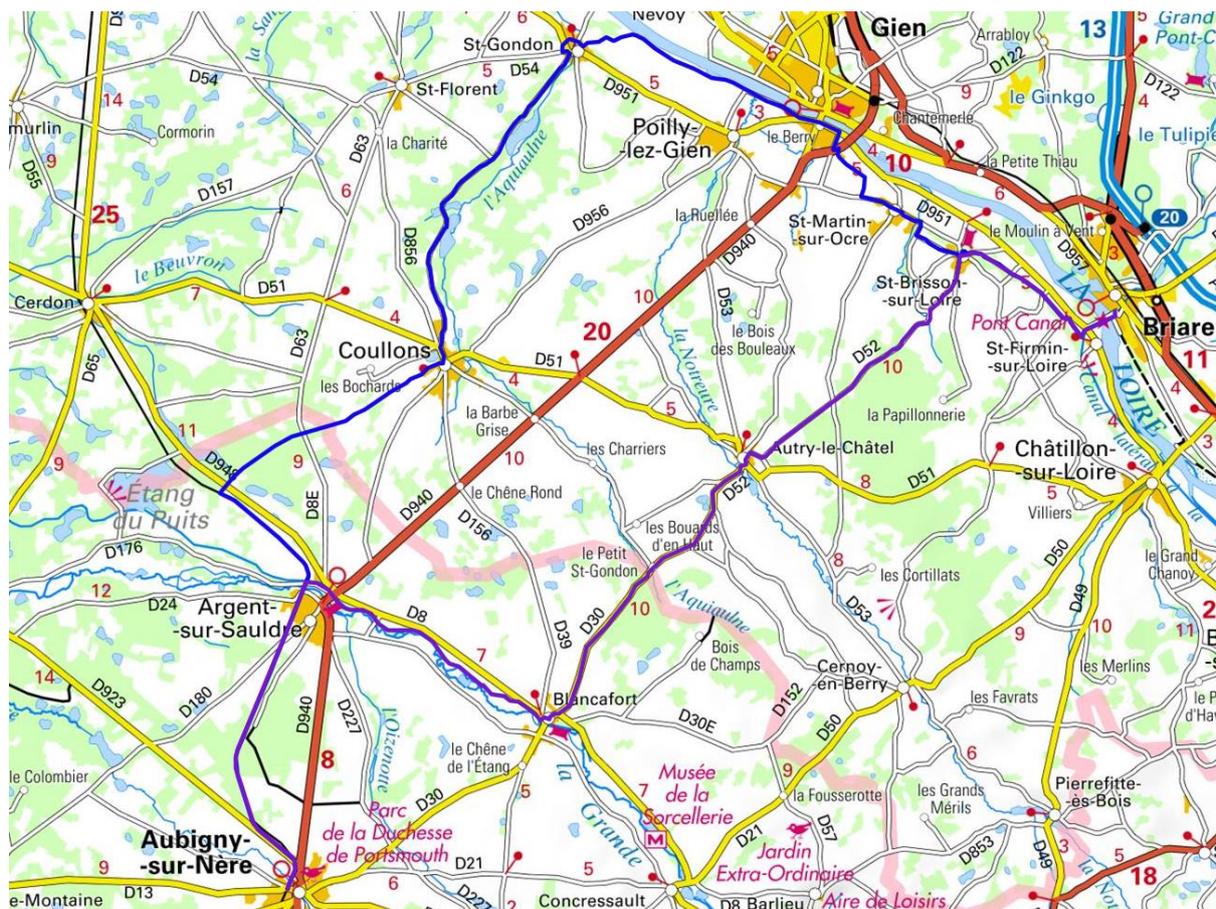
---

<sup>19</sup> Le coût des Aménagements Cyclables – Club des Villes Cyclables – Coûts actualisés 2019

<sup>20</sup> Ordre de grandeurs des coûts d'un projet voie verte - Valorisation des lignes secondaires ferroviaires – SETRA 2012

<sup>21</sup> Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables - Conseil Général des Yvelines – 2011 – Coûts actualisés 2019

## Variante directe ou indirecte ?



## Points d'intérêt touristique

Variante directe Ouest bis :

- Saint-Brissson-sur-Loire : Le château, demeure seigneurial du XV<sup>ème</sup> siècle.
- Autry-le-Châtel : Village avec ces vieilles ruelles, lavoir. Le petit Château (XV<sup>ème</sup> siècle) avec par son jardin à la Française.
- Blancafort : Eglise Saint-Etienne, Château du XV<sup>ème</sup> siècle – jardins
- Canal de la Sauldre
- Argent-sur-Sauldre : Château-Musée des Vieux Métiers, Eglise Saint-André
- Liaison vers la base de loisirs de l'Étang du puits

Variante indirecte :

- Saint-Brissson-sur-Loire : Le château, demeure seigneurial du XV<sup>ème</sup> siècle.
- Argent-sur-Sauldre : Château-Musée des Vieux Métiers, Eglise Saint-André
- Liaison vers la base de loisirs de l'Étang du puits

## Critères de choix

Variante	Avantages	Inconvénients
<b>Directe ouest bis</b> (via Autry-le-Châtel)	<p>Distance + courte : 42 km</p> <p>Moins couteux : 1.2 M€</p> <p>Points d'intérêt touristique plus importants (Château de Autry-le-Châtel, Château de Blancafort, ...)</p> <p>Parcours le long du canal de la Sauldre</p> <p>Boucle Sully – Aubigny-sur-Nère – Briare + large et + intéressante</p> <p>Coût véloroute + liaison : 1.82 M€</p>	<p>Distance en voie partagée plus importante (18.6 km contre 10.3 km)</p> <p>Coût de la liaison vers l'Étang du Puits : 622 000 €</p>
<b>Indirecte</b> (via Coullons)	<p>Mise en place d'une piste cyclable entre Coullons et l'étang du Puits</p> <p>Coût de la liaison vers l'Étang du Puits : 212 000 €</p>	<p>Distance + longue : 51.6 km</p> <p>Coût + élevé : 2.1 M€</p> <p>Traversée de la D948 dangereux (A sécuriser)</p> <p>Coût véloroute + liaison : 2.31 M€</p>

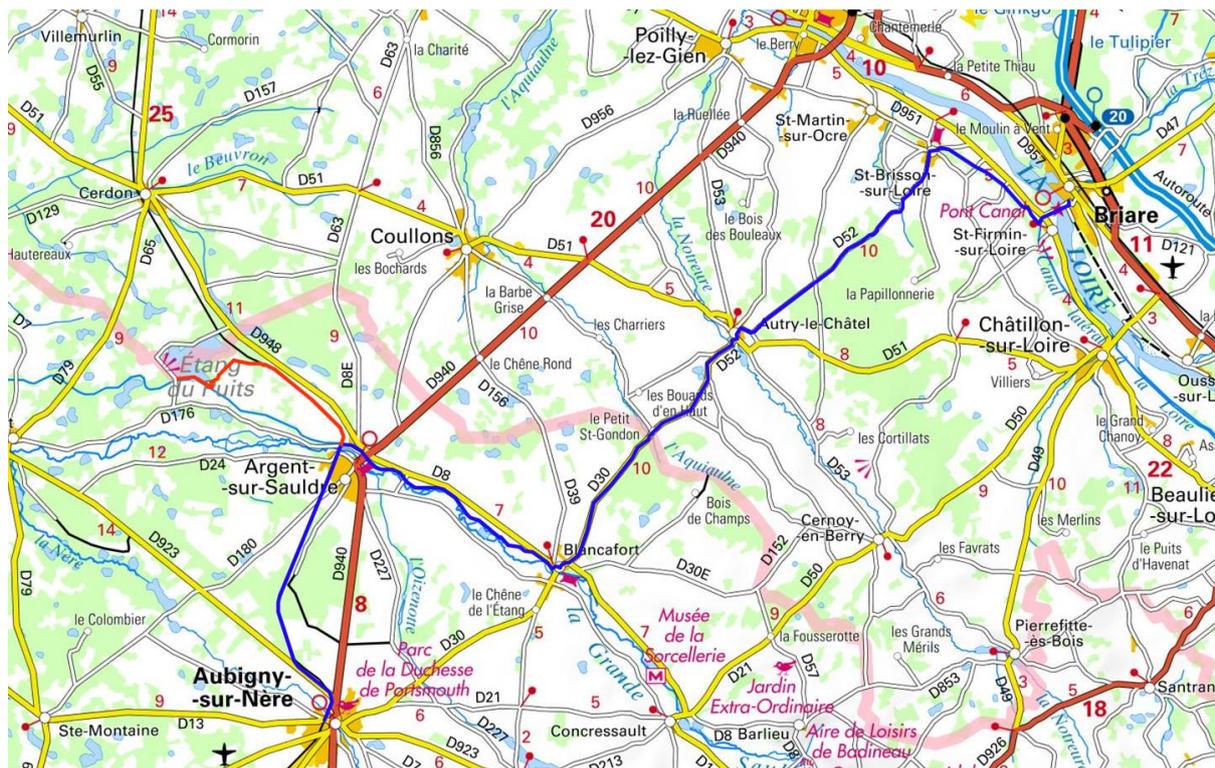
## Préconisations

L'itinéraire direct est plus court d'une dizaine de km sans pour autant présenter moins de points d'intérêts. Au contraire, il permet même de mettre en valeur le canal de la Sauldre entre Blancafort et Argent-sur-Sauldre.

Enfin l'itinéraire indirect, parce que trop proche de l'itinéraire Aubigny – Sully-sur-Loire, ne permet pas de mettre en place une grande boucle locale, susceptible de développer le tourisme dans la région du Giennois et du haut Berry et donc de rentabiliser l'investissement.

Avec ou sans intégration du coût financier de la liaison vers la base de loisirs de l'étang du Puits, l'itinéraire direct est moins coûteux (1.82 M€ / 2.31 M€ - 1.2 M€ / 2.1 M€)

## ELEMENTS POUR UNE VELOROUTE BRIARE - MONTLUÇON



Pour toutes ces raisons l'itinéraire **direct ouest** Briare – Saint-Brissson-sur-Loire – Autry-le-Châtel – Blancafort – Argent-sur-Sauldre - Aubigny-sur-Nère est le plus intéressant pour la mise en place d'une véloroute entre Briare et Montluçon.

## Retombées économiques positives attendues

Sur les voies vertes en service en France, des enquêtes ont permis d'évaluer l'impact sur l'économie des zones traversées.

Ont ainsi été chiffrées les dépenses journalières des cyclistes (hébergement, restauration, achats de produits locaux...) : celles-ci s'élèvent de 65 €/jour/personne en Bretagne<sup>22</sup> à 105 €/jour/personne en Alsace<sup>23</sup>. La connaissance de la fréquentation des voies vertes (comptages) a permis d'évaluer les retombées économiques par kilomètre et par an, qui s'élèvent de 16 700€/km/an (Bretagne) à 30 000€/km/an (Loire à Vélo).<sup>24 25</sup>

Le haut Berry, fort de ces atouts touristiques (Canal de la Sauldre, Etang du Puits, Blancafort, Aubigny-sur-Nère) ne devrait pas, au moins dans un premier temps, générer de tels chiffres. Un ratio de 10 000€/km/an est une hypothèse qui paraît beaucoup plus raisonnable, au moins tant qu'une grande boucle locale dans le haut Berry et le pays Giennois entre Briare, Sully-sur-Loire et Aubigny-sur-Nère n'est pas mise en place. (Voir Annexe 1).

Et pourtant, les retombées économiques directes induites par la création de cet itinéraire, dès lors qu'un itinéraire vers Bourges est mis en place, à défaut d'être inclus dans une grande boucle seraient de l'ordre de 420 000 €/an.

Si l'on retient le coût de 1.82 M€ (liaison vers l'Etang du Puits incluse) on aura un retour sur investissement en moins de 5 ans.

---

<sup>22</sup> « Véloroutes, Voies vertes et Canaux : Fréquentation et retombées économiques en Morbihan » Morbihan-Tourisme, Service Développement, 2013

<sup>23</sup> « Etude de clientèle et des retombées économiques des Eurovélo 5 et 15 en Alsace » Agence Attractivité Alsace, Octobre 2014

<sup>24</sup> « Fréquentation, satisfaction des usagers et Impact économique des Véloroutes et Voies vertes » Altermodal, 2012

<sup>25</sup> Revue « Grand-Angle » Hors-série n° 6 « Spécial Economie du Vélo », juillet 2005

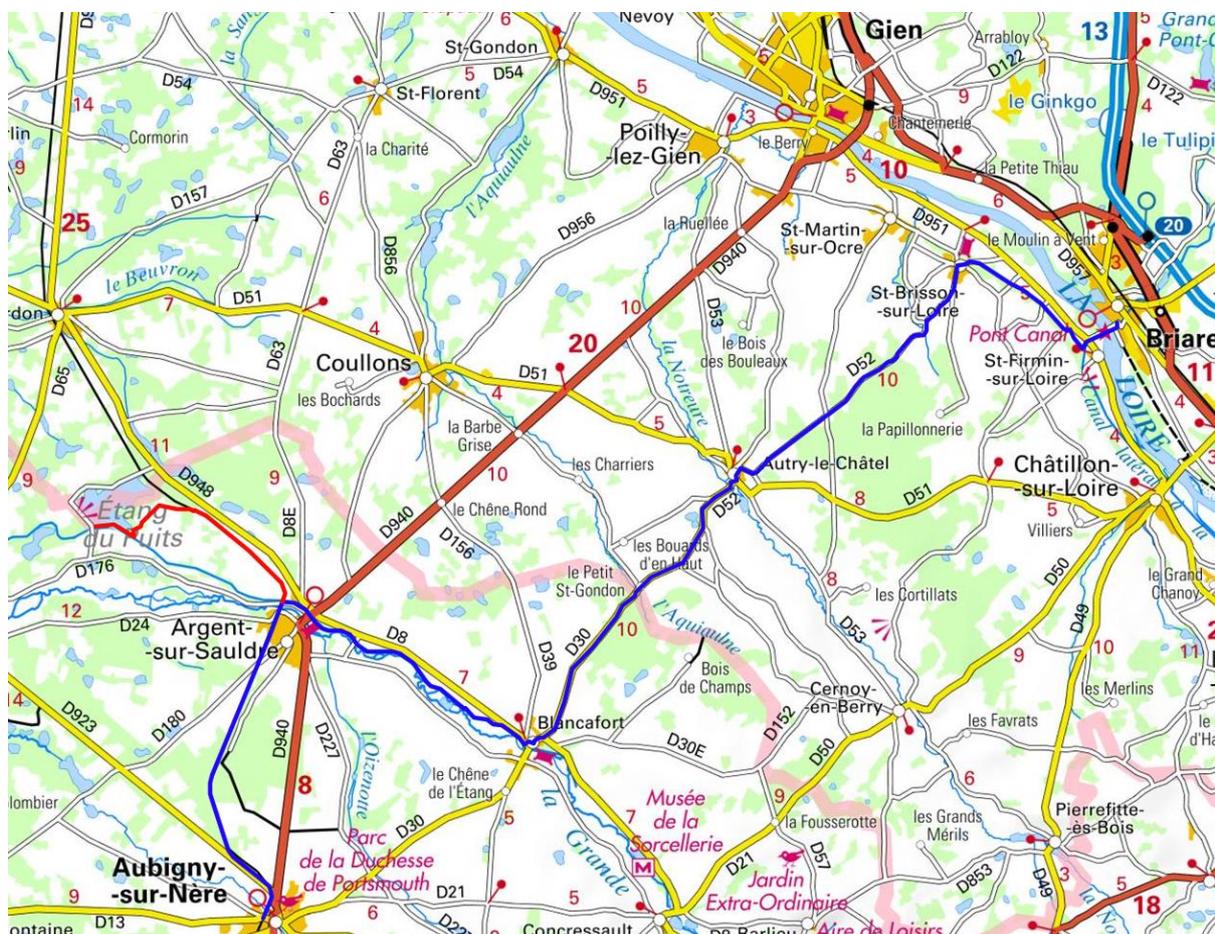
## Conclusions

L'itinéraire le plus pertinent pour la mise en place d'une véloroute entre Briare et Aubigny-sur-Nère passe par Saint-Brissson-sur-Loire, Autry-le-Châtel, Blancafort et Argent-sur-Sauldre. Cet itinéraire de 42 km est en voie partagée avec des véhicules sur 18.6 km via des routes à très faible trafic.

Il offre de nombreux points d'intérêt touristique et des commodités pour les cyclotouristes.

Il permet de mettre en valeur le canal de la Sauldre entre Blancafort et Argent-sur-Sauldre (Sente bleue) et offre un accès rapide à la base de loisirs de l'Étang du Puits.

Le coût de la véloroute (liaison vers l'étang-du-puits comprise) est évalué à 1.82 M€. Un retour sur investissement est attendu en moins de 5 ans.



Cet itinéraire, dès lors qu'il sera prolongé, par un itinéraire entre Aubigny-sur-Nère et Bourges permettra d'interconnecter la Loire et le Canal de Berry. Briare et Montluçon. Le Nord et le sud de la France.

Cet itinéraire, articulé à terme avec une prolongation de la voie verte de l'étang du Puits jusqu'à Sully-sur-Loire permettra par ailleurs la constitution d'une belle boucle cyclable Briare – Aubigny-sur-Nère – Sully-sur-Loire – Gien - Briare.

## Annexe 1 – Boucle du pays Giennois et du Haut-Berry

Au niveau local, la création d'un itinéraire entre Briare et Aubigny-sur-Nère permettra, à l'issue de la prolongation de l'itinéraire Aubigny-sur-Nère - Etang-du-Puits jusqu'à Sully-sur-Loire, la **promotion touristique** d'une boucle cyclable Sully – Etang-du-Puits – Argent – Aubigny – Briare – Gien – Sully.

Boucle cyclable d'une centaine de kilomètres (118 km) qui :

- mettra en valeur le remarquable patrimoine du Haut Berry et du Giennois, que sont les châteaux de Argent-sur-Saure - Aubigny-sur-Nère – Saint-Brissson-sur-Loire – Gien et Sully mais aussi le pont canal de Briare. Pour ne citer que ceux-ci.
- contribuera au développement économique des territoires traversés et au développement des activités nautiques et de détente autour de l'étang du Puits.



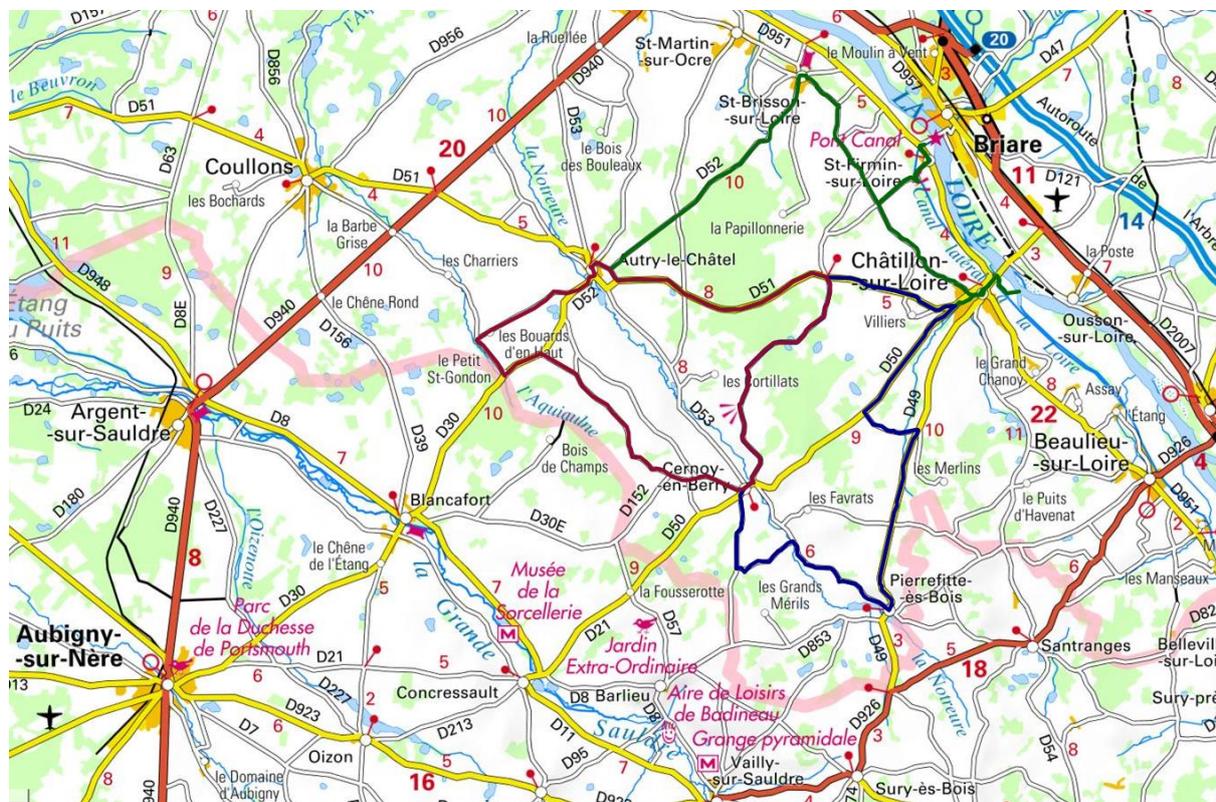
## ELEMENTS POUR UNE VELOROUTE BRIARE - MONTLUÇON

- Briare – Sully-sur-Loire : 41 km
- Sully-sur-Loire – Aubigny-sur-Nère : 35 km
- Aubigny-sur-Nère – Briare : 42 km

Itinéraire cyclo-touristique qui sera accessible au plus grand nombre (notamment les familles) le temps d'un week-end et plus, depuis les gares de Briare ou de Gien (mais aussi depuis Montargis et Paris) ainsi que par la route depuis Orléans, Bourges et Montargis.

## Annexe 2

### Les boucles cyclables du pays Giennois



Les 3 boucles cyclables du pays Giennois situées entre Briare et Aubigny-sur-Nère :

- Boucle 12 : « Escales Ligériennes en Pays Fort » (en vert)
- Boucle 13 : « A l'assaut des vallons » (en rouge)
- Boucle 14 : « Dans le Loiret Bocager » (en bleu)

<http://www.marandavelo.fr/les-itineraires/escales-ligeriennes-en-pays-fort-saint-brisson-sur-loire>

[http://www.loire-pays-giennois.fr/IMG/pdf/Circuit\\_Escales\\_ligeriennes\\_en\\_pays\\_fort-34\\_Km.pdf](http://www.loire-pays-giennois.fr/IMG/pdf/Circuit_Escales_ligeriennes_en_pays_fort-34_Km.pdf)

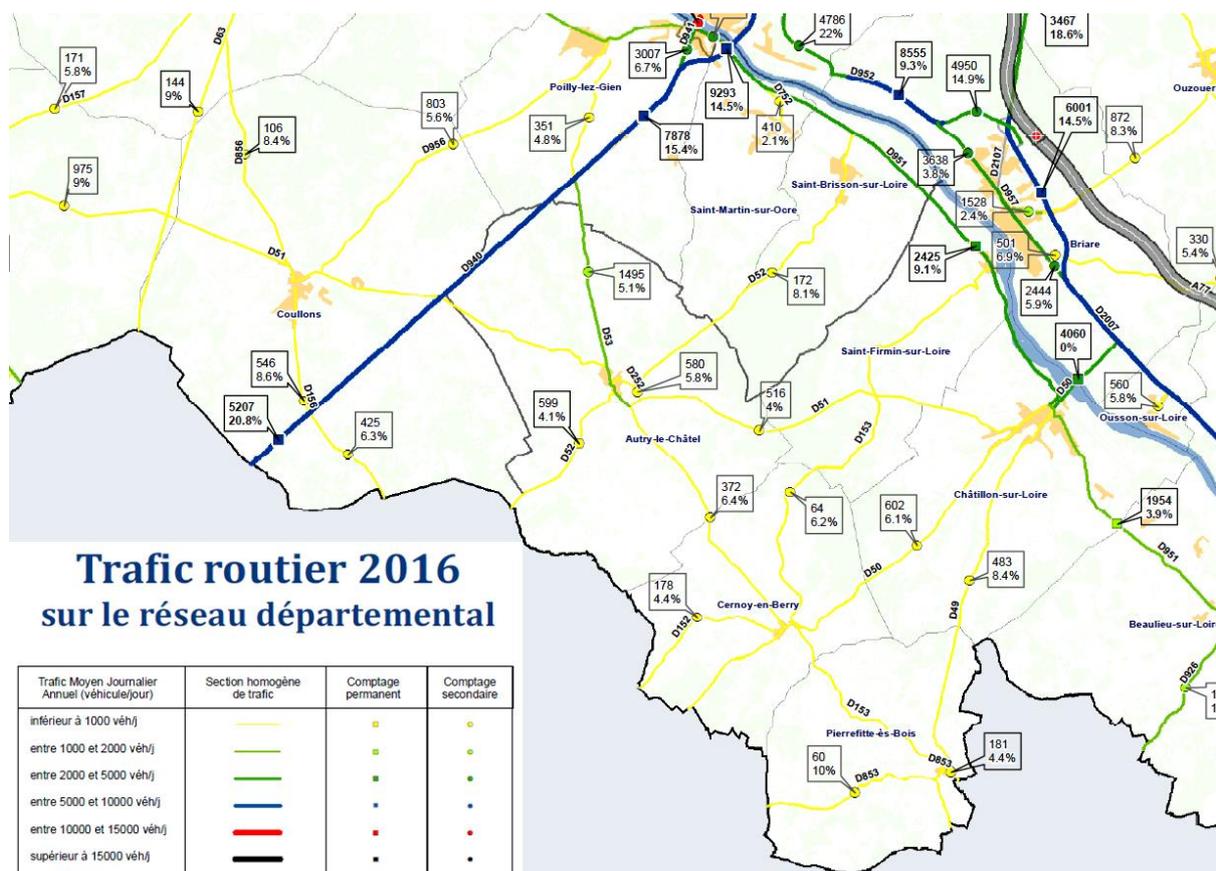
<http://www.marandavelo.fr/les-itineraires/dans-le-loiret-bocager-cernoy-en-berry>

[http://www.loire-pays-giennois.fr/IMG/pdf/Circuit\\_Dans\\_le\\_Loiret\\_Bocager-33\\_km.pdf](http://www.loire-pays-giennois.fr/IMG/pdf/Circuit_Dans_le_Loiret_Bocager-33_km.pdf)

<http://www.marandavelo.fr/les-itineraires/a-l-assaut-des-vallons-autry-le-chatel>

[http://www.loire-pays-giennois.fr/IMG/pdf/Circuit\\_A\\_l\\_assaut\\_des\\_vallons-31\\_km.pdf](http://www.loire-pays-giennois.fr/IMG/pdf/Circuit_A_l_assaut_des_vallons-31_km.pdf)

## Données de trafic 2016 - Loiret



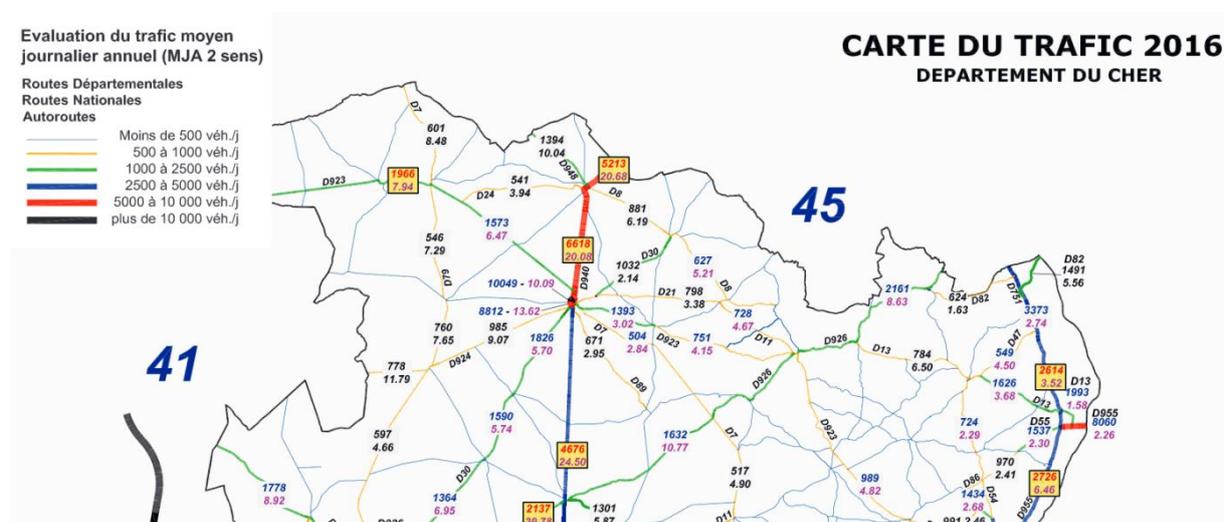
Points de comptage permanents en rouge – Points de comptage temporaire en bleu

Route	Lieu	Année	Libelle
D52	Saint-Brisson-Sur-Loire (D951) - Autry-le-Château	2015	172 véh/j dont 14 PL/j (8.1%)
D52	Autry-Le-Château - Limite Département	2016	599 véh/j dont 25 PL/j (4.1%)
D152	Cernoy-en-Berry (D50) - Limite Département	2012	178 véh/j dont 8 PL/j (4.4%)
D153	Saint-Firmin-Des-Bois (D951) - Pierrefitte-ès-Bois (D49)	2015	64 véh/j dont 4 PL/j (6.2%)

Source :

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trafic-routier-sections-de-comptage-departement-du-loiret-2016>

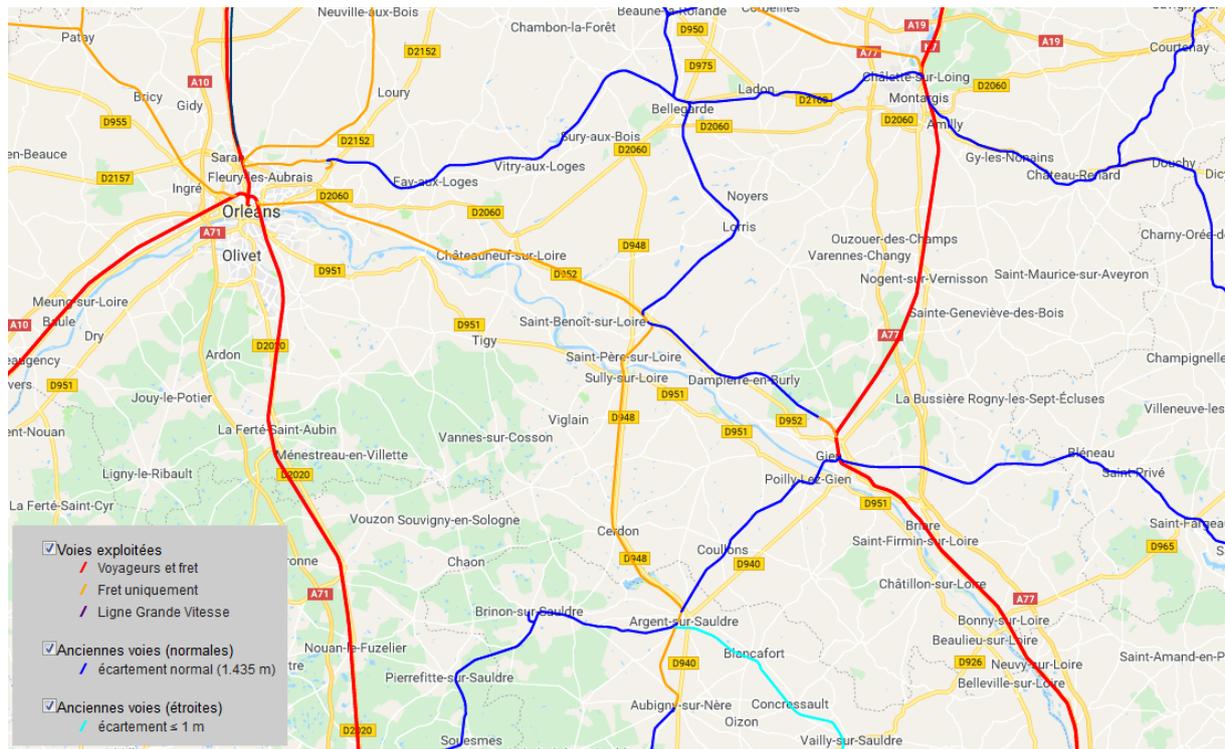
## Données de trafic 2016 - Cher



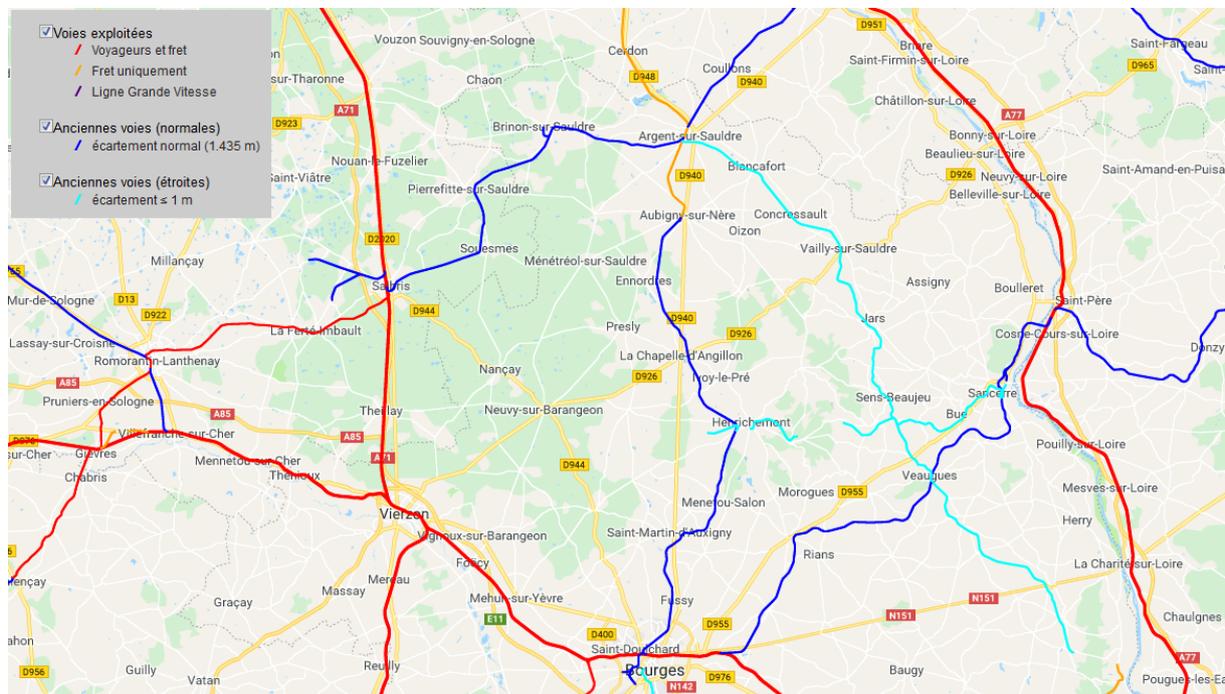
Route	Lieu	Année	Libelle
D30	Limite de département - Blancafort	2016	< 500 véh./j
D30	Entre Blancafort et Aubigny-sur-Nère	2016	1032 véh./j dont 22 PL/j (2.14%)
D21	Entre Concessault et Aubigny-sur-Nère	2016	798 véh./j dont 27 PL/j (3.38%)
D39	Entre D30 et D21	2016	< 500 véh./j

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

## Cartographie des anciennes voies ferrées



Source : Anciennes voies ferrées - : <http://www.anciennesvoiesferrees.fr>



Source : Anciennes voies ferrées - : <http://www.anciennesvoiesferrees.fr>

## Sources & références

---

<sup>i</sup> V87

V87 – Combrailles : <https://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=431>

<https://www.allier-auvergne-tourisme.com/equipement/montlucon/veloroute-87-combrailles-/4889153>

Véloroute Est Creuse : [https://www.af3v.org/spip.php?page=rubrique&id\\_rubrique=9&voie=384](https://www.af3v.org/spip.php?page=rubrique&id_rubrique=9&voie=384)

<https://www.tourisme-creuse.com/fr/vtt-velo/boussac/circuit-velo-veloroute-est-creuse>

La véloroute Corrèze : <https://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=461>

<https://www.correzerando.com/Grands-itineraires/La-veloroute-Correze>

<sup>ii</sup> Véloscénie - <https://www.veloscenie.com/>

<sup>iii</sup> Saint-Jacques à vélo : <https://centre.media.tourinsoft.eu/upload/CARNET-DE-ROUTE.pdf>

<sup>iv</sup> V80 : <https://www.canaldes2mersavelo.com/>

<sup>v</sup> Carte des itinéraires cyclables en France – Site France Vélo Tourisme

<https://en.francevelotourisme.com/base-1/itineraires>

<sup>vi</sup> Schéma National des véloroutes et des voies vertes – Cahier des charges

<https://www.velo-territoires.org/ressources/categorie/publication-reference/page/2/#/resource-cahier-charges-veloroutes-voies-vertes-2001>

<sup>vii</sup> Bourges-Aubigny-Argent-Sully-sur-Loire à vélo en projet – 18/06/2018 – Le Berry Républicain

[https://www.leberry.fr/bourges/loisirs/voyages/2018/06/18/bourges-aubigny-argent-sully-sur-loire-a-velo-en-projet\\_12891732.html](https://www.leberry.fr/bourges/loisirs/voyages/2018/06/18/bourges-aubigny-argent-sully-sur-loire-a-velo-en-projet_12891732.html)

<sup>viii</sup> Carte du trafic 2016 – Département du Loiret : <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/trafic-routier-points-de-comptage-departement-du-loiret-2016/>

<sup>ix</sup> Carte du trafic 2016 – Département du Cher :

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

<sup>x</sup> Sente Bleue : [https://www.leberry.fr/argent-sur-sauldre/environnement/2015/06/26/le-circuit-de-la-sente-bleue-a-ete-inaugure\\_11498451.html](https://www.leberry.fr/argent-sur-sauldre/environnement/2015/06/26/le-circuit-de-la-sente-bleue-a-ete-inaugure_11498451.html)

<https://www.berryprovince.com/itineraire/sente-bleue-balade-le-long-du-canal-sans-queue-ni-tete-aubigny-sur-neré/>

<sup>xi</sup> Anciennes voies ferrées : <http://www.anciennesvoiesferrees.fr>