



La Loire  
à Vélo



# **Étude sur les aires d'arrêts de l'itinéraire cyclable interrégional « La Loire à Vélo » dans le département du Loir et Cher**

## **- Diagnostic et propositions -**

Cécile HENRY  
Magistère en Aménagement du territoire

Mai-Juillet 2006



## Erratum

- p.3 : Ces thèmes ne sont donc pas abordés.
- p.4 : Les astérisques annoncés pour les mots du glossaire arrivent en page 14 –pour la majorité- et non la première fois que le mot est cité.
- p.6 : Elle a commandité en 2000.
- p.7 : Signature de la première convention avec la région **en 2000** et non 2001.
- p.7 : le communauté d'agglomération.
- p.7 : Référence n°3 en bas de la page 8.
- p.14 : Les relevés et analyses.
- p.29 : accès handicapé.
- p.75 : au titre de l'ancien fond.
- p.82 : présente de multiples atouts.
- p.82 : de forêts tropicales.

# **Étude sur les aires d'arrêts de l'itinéraire cyclable interrégional « La Loire à Vélo » dans le département du Loir et Cher**

## **- Diagnostic et propositions -**

" Enseignant Conseiller " : Cathy Savourey  
Maître de stage : Antoine Héry

Cécile HENRY  
Magistère en Aménagement du territoire

Mai-Juillet 2006

## SOMMAIRE

Introduction .....	p.3
--------------------	-----

### 1ère partie : Contexte général de l'étude.....p.4

A/ Le projet « La Loire à Vélo » .....	p.4
--	-----

1. **Un concept d'ampleur nationale et européenne** .....p.4
  - a) *Les directives nationales : le Schéma National des Véloroutes-Voies Vertes*
  - b) *L'Eurovéloroute des fleuves*
2. **Un projet interrégional** .....p.5
3. **L'intervention de multiples acteurs** .....p.6
  - a) *Les acteurs institutionnels*
  - b) *les acteurs non-institutionnels*

B/ La mise en place du projet en Loir et Cher .....	p.9
---	-----

1. **Les acteurs concernés** .....p.9
  - a) *Les collectivités territoriales*
  - b) *Le rôle clé du département*
2. **Les caractéristiques de l'itinéraire** .....p.10
  - a) *L'infrastructure actuelle*
  - b) *Les perspectives*

C/ Des aménagements complémentaires à l'infrastructure cyclable : les aires d'arrêts.....	p.16
---	------

1. **Définition d'une aire d'arrêt** .....p.16
2. **Typologie des aires d'arrêts** .....p.16
  - a) *Les aires principales*
  - b) *Les aires secondaires*
  - c) *Les haltes repos*
3. **Les principes d'aménagement** .....p.20
  - a) *Remarques générales*
  - b) *La fréquence*
  - c) *Le public concerné*
  - d) *La signalisation*
4. **Réalisation et entretien** .....p.21

### 2ème partie : Diagnostic de l'offre actuelle .....p.22

A/ Recensement des équipements .....	p.22
--------------------------------------	------

1. **Carte de synthèse** .....p.22
2. **Fiches détaillées** .....p.25

B/ Concertation des acteurs locaux et prise en compte des divers projets.....	p.38
---	------

1. **La Mission Val de Loire** .....p.38
2. **Les communes** .....p.39
3. **L'agglomération blaisoise : Agglopolys** .....p.39
4. **Les associations d'usagers** .....p.39

### 3<sup>ème</sup> partie : Propositions d'aménagements de sites.....p.41

A/ Vue d'ensemble .....p.41

B/ Propositions d'aménagements des sites à privilégier .....p.56

1. **Site de Lestieu** .....p.56

- a) *Descriptif du contexte*
- b) *Descriptif du site*
- c) *Parti pris d'aménagement*
- d) *Prescriptions d'aménagement*

2. **Site de Candé sur Beuvron** .....p.61

- a) *Descriptif du contexte*
- b) *Descriptif du site*
- c) *Parti pris d'aménagement*
- d) *Prescriptions d'aménagement*

3. **Site de Vallières les Grandes** .....p.65

- a) *Descriptif du contexte*
- b) *Descriptif du site*
- c) *Parti pris d'aménagement*
- d) *Prescriptions d'aménagement*

C/ Financement.....p.70

1. **Convention entre la région Centre et le département du Loir et Cher** ....p.70

2. **Programme européen : Interreg III B**.....p.70

3. **Aide ministérielle**.....p.70

Conclusion .....p.72

Bibliographie.....p.73

Estimation financière des travaux .....p.75

Aperçu des équipements .....p.78

Liste des Contacts.....p.79

Glossaire.....p.86

## Introduction

Plusieurs sections de l'itinéraire cyclable la Loire à Vélo sont déjà réalisées en Loir et Cher, plus particulièrement en amont de Blois et dans le périmètre de l'agglomération blésoise (Agglopolys). Quelques aménagements ont été implantés lors des travaux de réfection des voies, tel que la signalétique (panneaux directionnels) et des poubelles. Cependant, il n'y a pas eu de réflexion globale et préalable concernant l'implantation d'aires d'arrêt pour les usagers, et notamment les cyclistes, le long de l'itinéraire.

Pourtant, au vu de l'insertion de l'itinéraire la Loire à Vélo dans un contexte national et européen -l'Eurovéloroute des fleuves de Nantes à Budapest-, il est nécessaire de réfléchir à une offre complète et cohérente sur le tracé. Ces aménagements complémentaires sont particulièrement utiles pour les cyclistes itinérants sur des longues distances, mais pourront pleinement profiter aux touristes locaux et aux autres publics concernés par les voies vertes -à savoir les patineurs et les personnes en situation de handicap- plus orientés vers une utilisation dans le cadre de la promenade.

Pour ce faire, il est important de connaître les actions menées par les autres maîtres d'ouvrage, que se soit au sein des périmètres hors des compétences du Conseil Général (Agglopolys, Syndicat intercommunal du Pays des châteaux) ou sur les départements voisins, afin d'homogénéiser et de répartir le mieux possible les installations.

Il semble nécessaire de savoir ce qui existe déjà sur le périmètre afin de valoriser au maximum l'existant. Il est plus pertinent de compléter l'offre actuelle que de ne pas en tenir compte, au risque de réaliser des « doublons » qui seront sans doute sous-exploités.

Par ailleurs, il paraît plus facilement réalisable d'insérer les aménagements connexes dès la construction des dossiers d'appel d'offre pour la réalisation des travaux de voirie. Ceci ne doit cependant pas constituer un critère restrictif dans la réflexion globale d'implantation des aires d'arrêt. On pourra néanmoins porter une attention plus particulière aux sections qui ne sont pas encore réalisées (en aval de Candé sur Beuvron) et qui pourront donc intégrer en amont les aires d'arrêt et les équipements qui les accompagnent.

Ainsi, l'étude ne porte pas sur la pertinence du tracé -qui est en partie déjà défini- mais doit s'adapter à celui-ci pour le rendre le plus confortable possible pour les usagers. Elle aboutit à la sélection de trois sites qui s'avèrent les plus pertinents au vu de l'existant.

**Les réflexions sur l'offre de service autour de la Loire à Vélo se poursuivront en intégrant les problématiques de l'hébergement, de la restauration et des commerces. Ces thèmes ne sont donc pas abordées au sein de la présente étude.**

# 1<sup>ère</sup> partie : Contexte général de l'étude

---

## A/ Le projet « La Loire à Vélo »

Selon les termes de la **convention** passée entre les **régions et départements**, la Loire à Vélo est conçue comme « un axe unique et structurant, longeant la Loire, accessible pour une pratique cyclable familiale, individuelle et de groupe, facile et sans relief permettant la traversée des villes et la desserte des cheminements d'intérêts touristiques, paysagers ou environnementaux forts ».

Ce projet a pris une dimension nouvelle avec l'inscription par l'UNESCO en 2000 d'une partie importante du Val de Loire au patrimoine mondial de l'humanité.

### 1. Un concept d'ampleur nationale et européenne

#### *a) Les directives nationales : le Schéma National des Véloroutes Voies Vertes*

La circulaire interministérielle du 21 mai 2001 a institué la **mission nationale véloroutes et voies vertes**. Elle a pour objectif de mettre en œuvre le **Schéma National Véloroutes et Voies Vertes (VVV)**. Ces actions ont été décidées lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 12 décembre 1998.

Le Schéma National VVV constitue le **document de référence** en faveur du **développement de la pratique du vélo** en France. Il permet d'assurer une cohérence et une offre de qualité des services et aménagements dans leur conception, réalisation, gestion et dans l'animation du réseau cyclable.

Pour cela, la mission nationale :

- favorise la constitution de **comités régionaux véloroutes et voies vertes** autour du préfet de région et du président du conseil régional,
- veille à la **traduction du schéma national dans chacune des régions**,
- approuve les **volets régionaux**,
- participe aux projets de liaisons européennes,
- organise la diffusion des références techniques pour l'aménagement des VVV.

La mission nationale véloroutes et voies vertes est composée de dix membres, formant une équipe pluridisciplinaire, représentants :

- le ministère de l'écologie et du développement durable
- le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer
- le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative
- le ministère de l'agriculture et de la pêche
- le ministère délégué au tourisme.

L'objectif prioritaire du schéma et de « constituer au niveau français un réseau d'itinéraires cyclables de longues distances pouvant être empruntés par tronçons\* et reliés au

---

\* Tous les mots suivis du signe \* sont définis dans le glossaire à la fin du document

réseau européen »<sup>1</sup>. Le schéma recense les itinéraires d'intérêt national décidés par le CIADT en 1998. A ce titre, **l'itinéraire de la Loire à Vélo fait parti de ce réseau cyclable.**

#### b) L'Eurovéloroute des fleuves

Comme le stipule le Schéma National des VVV, le réseau cyclable français doit s'articuler au réseau européen. C'est dans cette perspective, que la **Loire à Vélo s'intègre au projet européen, « l'Eurovéloroute des fleuves »**. A l'origine, le projet consistait à développer à l'horizon 2006 un itinéraire cyclable ou « véloroute » qui s'étendait de Nantes à Budapest (sur 2 400 km) en longeant la Loire, le Rhin et le Danube, pour atteindre à terme la Mer Noire. Lancée en 1994 par l'Association pour le Développement des Véloroutes et repris dans le réseau Eurovélo créé par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF), cette idée prend corps sous l'impulsion de collectivités locales, länders et cantons qui en assurent la maîtrise d'ouvrage. Le projet s'étend aujourd'hui jusqu'en 2011.

Les objectifs principaux du projet sont la mise en oeuvre de la section Nantes-Ulm (Allemagne), son intégration à l'ensemble de l'itinéraire, et le développement d'un concept et d'un produit de mobilité et de tourisme durable à l'échelle européenne. L'itinéraire est déjà opérationnel le long du Danube, le long du Rhin en Suisse et en cours de travaux en France. Dans le cadre du programme INTERREG III B Europe du Nord Ouest, le projet est mené par 18 partenaires, français, allemands et suisses, avec la participation d'observateurs autrichiens, slovaques et hongrois.

De 2004 à 2011, sous la coordination de la Région Centre, le projet rassemble les partenaires autour de deux volets : le développement touristique d'un produit homogène et l'aménagement des sections manquantes.

Six actions sont conduites :

- conception et expérimentation d'outils d'analyse,
- accessibilité et intermodalité,
- hébergements spécialisés,
- communication et promotion,
- valorisation du patrimoine,
- signalisation et aménagements.

Chaque action est dirigée par l'un des partenaires, associé à des correspondants techniques spécialisés.

## 2. Un projet interrégional

A l'échelle française, le projet la Loire à Vélo est soutenu par une coopération interrégionale des régions Centre et Pays de la Loire. Celles-ci se sont lancées, en 1995, dans la mise en place d'un aménagement cyclable de rang mondial, longeant la Loire sur près de 800 kilomètres. Il débute à Cuffy dans le département du Cher (18) pour finir à St-Brévin-les-Pins en Loire-Atlantique (44). Il se décline en un itinéraire principal, qui longe au maximum la Loire, et en différentes variantes et boucles locales permettant de découvrir villes et sites touristiques, le tout ponctué d'aires d'arrêt et de services.

---

<sup>1</sup> Schéma National des VVV, 2001



La Loire à Vélo est un grand projet interrégional qui doit induire des retombées économiques profitables pour les territoires traversés. C'est en cela qu'il constitue un projet de développement véhiculant les objectifs suivants :

- promouvoir les richesses culturelles et naturelles du fleuve,
- diversifier l'activité touristique et de loisirs vers un tourisme durable.

En région Centre, l'itinéraire traverse quatre départements, que sont le Loiret, le Loir et Cher, l'Indre et Loire et le Cher. Associés aux régions, les départements et les agglomérations urbaines participent à cette opération d'envergure. Chaque département adopte sa propre organisation pour la réalisation des travaux.

### 3. L'intervention de multiples acteurs

Derrière un projet d'une telle ampleur, les questions de maîtrise d'œuvre, de maîtrise d'ouvrage et de financement sont inhérentes à toutes réflexions. Plusieurs acteurs détiennent des compétences en matières d'aménagements cyclables, bien que les rôles de chacun soient définis.

Dans le cadre de la Loire à Vélo, il a été conclu que la solution la plus adéquate est une **maîtrise d'ouvrage directe impliquant l'ensemble des partenaires**. Les départements partagent la maîtrise d'ouvrage avec les communautés de communes et d'agglomérations en raison de leur compétence routière.

Plus précisément, en région Centre, il y a deux types d'acteurs : les institutionnels et les non-institutionnels.

#### *a) Les acteurs institutionnels*

- **L'État** : suite à l'élaboration du Schéma National VVV, il assure un rôle de planification et d'incitation des aménagements cyclables par le biais de la réglementation et de l'octroi de subventions. Dans certains départements, l'État intervient lorsque les itinéraires empruntent une partie des levées de la Loire qui appartiennent au domaine public fluvial, géré par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE). Dans ce cas, la DDE donne son avis et autorise ou non les travaux.
- **Les régions** : elles sont les véritables guides du projet. Leur **rôle de coordinateur** est capital. Les deux régions impliquées (Centre et Pays de la Loire) assurent la cohérence de la promotion et de la valorisation touristique du projet. La région Centre a demandé aux départements et aux communautés d'agglomérations d'assurer la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des travaux d'infrastructure sur leur territoire d'action respectif. A cet effet, une **convention a été ratifiée en 2003**. Celle-ci, en vigueur jusqu'en 2006, et reconduite jusqu'en 2011, a pour objet de « définir les modalités d'études, de réalisation, de gestion, d'entretien, de valorisation touristique, de programmation et de financement de l'itinéraire cyclable de la Loire à Vélo ». La convention fixe les rôles et les principes d'intervention de la région et du département, sur l'aménagement de l'itinéraire en continuité et en accord avec les agglomérations et les départements limitrophes.

La région Centre assure également un **rôle d'aide technique et de contrôle**. Elle a commandité en 2000 à un bureau d'études, la réalisation d'un guide technique et d'un synoptique de l'itinéraire. Ces deux documents sont destinés aux maîtres d'ouvrage pour les

aider quant aux choix du tracé et des aménagements afin que transparaissent une cohérence des aménagements sur l'ensemble du tracé.

Au-delà de l'**aide technique**, la région apporte un **soutien financier** important car elle s'engage à financer 60 % du montant des travaux de la Loire à Vélo sur son territoire, jusqu'en 2011. Sur le même principe, la région Pays de la Loire assure la coordination du projet à travers ses deux départements concernés : la Loire-Atlantique et le Maine-et Loire.

- **Les départements** : ils sont des acteurs indispensables pour la **conception et la réalisation des travaux**. Le Loir et Cher est maître d'ouvrage sur son territoire, hors périmètre de l'agglomération blaisoise, depuis la signature de la convention avec la région en 2001. Le Conseil Général s'engage à réaliser les 116 km de tracé sur son territoire, représentant un coût de 7.5 millions d'euros. En région Centre, il en va de même pour les trois autres départements. Ce sont les départements qui sont responsables des travaux d'aménagement des voiries et des études liées à la Loire à Vélo sur leur territoire et qui financent ce projet à hauteur de 40 % du budget total. Cependant, leurs décisions doivent être prises conjointement afin que les régions et les autres départements soient avisés. Le Conseil Général d'Indre et Loire (37) est maître d'ouvrage pour les 198 km de parcours présent sur son territoire pour un coût de 15 millions d'euros. Le Conseil Général du Loiret (45) est responsable des 143 km que son territoire contient, pour un coût de 14 millions d'euros. Enfin, le département du Cher (18) doit réaliser les travaux sur 107 km, ce qui lui coûtera environ 4 millions d'euros.

- **Les communautés d'agglomération** : elles sont, au même titre que les départements, **maîtres d'ouvrage sur leur territoire** dans le cadre de leur compétence en matière de transports urbains. Les règles techniques et de financement sont identiques à celles appliquées aux départements. En région Centre, trois communautés d'agglomérations sont concernées : la communauté d'agglomération de Tours (Tour(s)plus), la communauté d'agglomérations de Blois (Agglopolys) et la communauté d'agglomérations d'Orléans (l'Agglo). Respectivement, elles doivent réaliser les aménagements d'infrastructures sur leur périmètre de compétences.

- **Les communes** : elles sont indispensables à l'appropriation d'un tel projet. C'est pourquoi le choix de l'itinéraire se fait en concertation avec celles-ci, permettant, le cas échéant, de passer sur des routes et des chemins communaux et **d'autoriser les travaux d'infrastructure et la pose de signalétique**.

#### *b) Les acteurs non-institutionnels*

- **Les experts-techniques** : ils sont représentés par les **bureaux d'études et les techniciens** missionnés par les différentes collectivités territoriales. Ces dernières ont pris conscience, à mesure des avancées du projet, qu'il ne s'agissait pas d'une route classique, comme elles avaient l'habitude d'en faire jusqu'alors. Ces recrutements permettent donc de créer un réseau de partage d'expériences et de connaissances.

- **Les futurs usagers** : les cyclistes sont les premiers concernés par le projet. Ainsi, les associations comme la FFCT<sup>2</sup> ou l'AF3V<sup>3</sup> sont consultées dans le cadre de la concertation et

---

<sup>2</sup> Fédération Française de cyclotourisme

apportent leur propre expertise. Il en va de même pour les randonneurs, les patineurs et les personnes à mobilité réduite. Ces groupes sont régulièrement consultés afin de connaître leur besoin.

→ Le premier objectif de cette opération est de permettre aux cyclistes, et particulièrement à un public familial orienté vers la promenade, de randonner en toute sécurité et de découvrir les richesses de la vallée ligérienne, tout en ayant un impact minimum sur le milieu. Pour faciliter la circulation, un **balisage spécifique** a été mis en place. En bâtissant l'itinéraire "La Loire à Vélo", région et département se sont aussi attachés à associer les partenaires touristiques.

## B/ La mise en place du projet en Loir et Cher

### 1. Les acteurs concernés

#### a) Les collectivités

Plusieurs collectivités se partagent les responsabilités sur le département en matière de conception et de réalisation des travaux d'infrastructure, selon leur territoire de compétence respectif.

Périmètre	Définition du tracé	Réalisation	Financement	Entretien (réalisé par le propriétaire du domaine public)
Agglomération blésoise	Région en concertation avec les maîtres d'ouvrages	Agglopolys	Région (60%) Département (40%)	Agglopolys
Territoire du Pays des Châteaux				
Domaine de Chambord		Syndicat Intercommunal du Pays des Châteaux (PC)	Région (60%) Département (35%) PC (5%)	Pays des Châteaux
Reste du département		Office National des Forêts (ONF)	Région (60%) Département (35%) PC (5%)	ONF PC
		Conseil général	Région (60%) Département (40%)	Conseil Général pour l'entretien lourd Communes pour l'entretien courant

#### b) Le rôle clé du département

Le département détient un rôle stratégique pour le développement de la pratique du vélo. Afin de structurer et de coordonner les actions des différents acteurs, le conseil général a établi le **Schéma Directeur Cyclable (SDC) du Département du Loir et Cher**. Approuvé le 24 septembre 2002, il constitue l'**outil de référence dans la politique d'aide aux aménagements cyclables en Loir et Cher**. Il répond aux **objectifs suivants** :

- garantir la **cohérence du réseau cyclable** départemental en offrant aux utilisateurs des continuités d'itinéraires sans rupture brutale en terme de sécurité,
- répondre de façon équilibrée aux **différents types de pratiques** et de demandes,
- établir des **règles de fonctionnement** entre les différents intervenants,
- **homogénéiser la qualité des infrastructures** réalisées,

- permettre une **meilleure prise en compte du vélo** lors de la réalisation d'équipements,
- développer une **promotion touristique** autour de l'image "vélo" du département.

Y sont inscrits différents types d'aménagements :

- aménagements de sécurisation, en particulier en entrées-sorties de villes,
- aménagements d'itinéraires départementaux entre "pays" (le long du canal du Cher, du canal de la Sauldre, du Loir...), voire d'itinéraires interdépartementaux ("La Loire à Vélo"...), qui contribuent à l'aménagement du territoire et au développement d'activités liées à la randonnée et à la pratique cyclable,
- aménagement de boucles touristiques ayant une vocation proche des itinéraires décrits ci-dessus, à l'échelle d'un "pays" ou d'une communauté de communes.

Concernant la mise en œuvre des aménagements, à ce jour le **Conseil Général a décidé d'assurer uniquement la maîtrise d'ouvrage de "La Loire à Vélo"**.

La réalisation des autres itinéraires inscrits est laissée à l'initiative des collectivités locales (syndicats, communautés de communes...), et est subventionnée par le département à hauteur de 35 %, subvention qui passera à 30% en 2007. Le département est un interlocuteur privilégié dans le projet « la Loire à Vélo ».

➔ **Le Schéma Directeur Cyclable** permet de **programmer et de planifier les opérations** dans le but de concevoir une **politique cyclable cohérente dans l'espace et dans le temps**.

## **2. Les caractéristiques de l'itinéraire la « Loire à Vélo »**

### *a) L'infrastructure actuelle*

Au sein du département du Loir et Cher, l'itinéraire adopté alterne entre la rive droite et la rive gauche (*Cf. Cartes 1 et 1 bis : Itinéraire de la Loire à Vélo en Loir et Cher*). Des connections sont assurées pour relier l'itinéraire aux différentes boucles cyclotouristiques existantes sur le territoire : celles du Pays des Châteaux ainsi que celles préconisées par le Schéma Directeur Cyclable (entrées et sorties de villes notamment). La liaison majeure est celle qui connecte l'itinéraire le long de la Loire à celui qui mène au château de Chambord. C'est en effet, le site touristique le plus fréquenté du département.

A l'ouest, on rencontre le château et le parc de Chaumont sur Loire, où s'organise tous les ans le festival des jardins de Chaumont, attirant un nombre important de visiteurs. Outre ces deux pôles touristiques majeurs, l'itinéraire passe par la ville de Blois. Cité royale, riche d'un passé prestigieux, elle possède un château en plein centre, qui donne du charme à cette ville bâtie sur le coteau de la Loire. Elle propose un grand nombre de services d'hébergement et de restauration.

Une antenne de l'itinéraire rejoint le château de Chenonceau au sud ouest du département. La section traverse par alternance plateau agricole et espaces boisés.

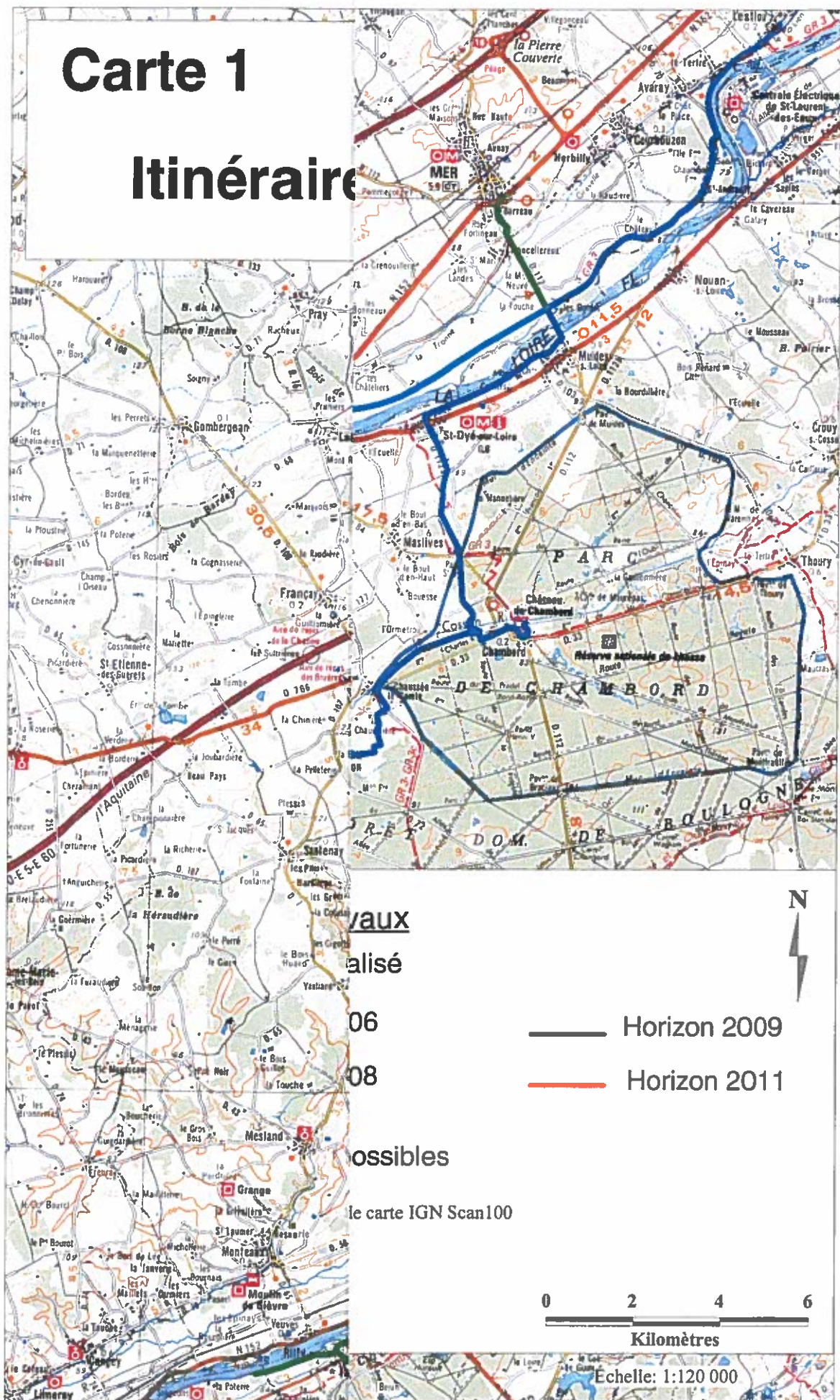
L'itinéraire préconisé dans l'étude de faisabilité, aujourd'hui réalisé à moitié, traverse les **23 communes** suivantes pour une longueur totale sur le département d'environ **115 kilomètres** :

Lestiou, Avaray, Courbouzon, Mer , Muides sur Loire, Saint Dyé sur Loire, Maslives, Chambord, Huisseau sur Cosson, Vineuil, Blois, Suèvres, Cour sur Loire, Ménars, Saint Denis sur Loire, La Chaussée Saint Victor, Chailles, Candé sur Beuvron, Chaumont sur Loire, Onzain, Rilly sur Loire, Vallières les Grandes, Chissay en Touraine.



# Carte 1

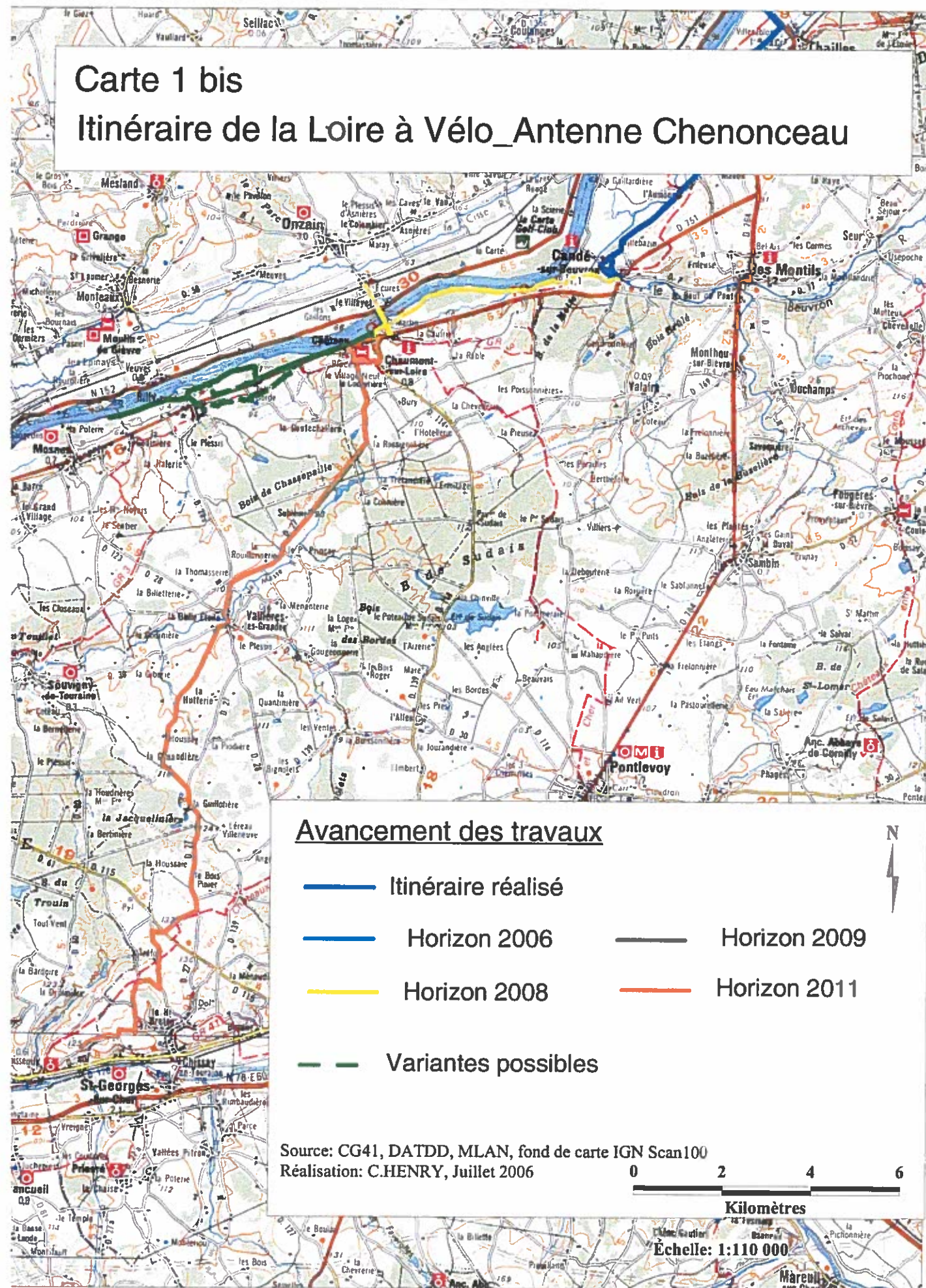
## Itinéraire





## Carte 1 bis

### Itinéraire de la Loire à Vélo\_Antenne Chenonceau





Une fois terminé, l'itinéraire sera connecté à trois gares : Mer, Blois et Onzain. Ces liaisons favoriseront l'**intermodalité** : les cyclistes pourront arriver en train et rejoindre ensuite l'itinéraire de façon sécurisée.

Les différents types d'aménagement cyclables prévus dans l'étude de faisabilité se répartissent ainsi le long de l'itinéraire<sup>4</sup> :

- 39 % de voies vertes\* ;
- 30 % de partage de route\* ;
- 19 % de partage de voie sans transit\* ;
- 12 % de piste et bande cyclable\*.

La circulation sur voies vertes est recherchée au maximum. Exclusivement réservées aux circulations douces, elles sont propices à la pratique du vélo dans un cadre privilégié. Elles sont aussi favorables à d'autres usagers : rollers, joggeurs, personnes à mobilité réduite (PMR).

#### *b) Les perspectives*

En ce qui concerne la fréquentation de l'itinéraire, il est pour l'instant difficile d'avoir une vision de celle-ci au vu de l'implantation récente des compteurs. Dans le cadre du projet INTERREG III B de « l'Eurovéloroute des fleuves », cinq compteurs ont été installés sur la région Centre, dont un en mars 2006 sur la commune de Courbouzon, à proximité du pont de Muides. Les relevés et analyses des données sont faits par la région Centre.

Une étude a néanmoins été réalisée durant l'été 2004<sup>5</sup>, sur les retombées économiques de la Loire à Vélo. De cette façon, des enquêtes ont été effectuées à différents endroits de l'itinéraire, dont trois en Loir et Cher :

- Un site en agglomération : Blois
- Un site à proximité d'un lieu touristique majeur : Chambord
- Un site en milieu rural : Candé-sur-Beuvron

Dans l'attente des résultats des compteurs mis en place, il est donc possible d'utiliser les résultats de cette enquête. Les futurs comptages apporteront une vision plus précise quant à la pertinence des sites à valoriser et les éventuels agrandissements à envisager.

D'après l'étude réalisée, les trois **services considérés comme les plus utiles** par les usagers sont :

- les topo guides et les plans
- les commerces de proximité
- l'accessibilité en voiture

Concernant les **équipements**, les trois les plus recherchés par les usagers sont :

- la signalisation directionnelle
- les points d'eau
- les panneaux d'informations touristiques et cartographiques

<sup>4</sup> Altermodal, 2000

<sup>5</sup> 1<sup>ère</sup> étude des retombées économiques de « La Loire à Vélo » en Région Centre, État de référence (Juin à Août 2004)

➔ Au vu des pôles générateurs présents sur le périmètre, il semble que la rive droite entre Mer et Blois soit moins empruntée que l'itinéraire en rive gauche qui permet de rejoindre Chambord. En effet, il constitue un intérêt majeur, qui peut d'ailleurs constituer l'objectif de la sortie en vélo. Cependant, le patrimoine vernaculaire détenu par les communes de la rive droite n'est pas négligeable. Il pourrait être bon de diversifier l'offre sur cette rive, en terme d'animation nature, découverte du milieu, départ de promenades en gabares, etc., afin d'inciter les cyclistes à emprunter ce cheminement.

## C/ Des aménagements complémentaires à l'infrastructure cyclable : les aires d'arrêts

L'intérêt est porté ici sur les aires d'arrêt mais les aménagements complémentaires comprennent d'autres équipements. Le stationnement dit d'accès à la véloroute voie verte par exemple est un volet à ne pas négliger. Si la majorité des accès près des agglomérations se fait en vélo, dans certains cas de figure, les accès se font en voiture (excursion à la journée, résidents éloignés de l'aménagement et mal desservis en transport en commun, rollers, joggers, personne à mobilité réduite, etc.). Il faut donc intégrer à l'infrastructure cyclable des points de stationnement selon les besoins des utilisateurs. On peut citer aussi les équipements d'accueil sur les sites touristiques et les Offices de Tourisme et Syndicat d'Initiative (OTSI), qui ne constituent pas forcément des aires d'arrêt.

### 1. Définition des aires d'arrêt

Les haltes font partie intégrante d'un voyage à vélo. Elles sont **nécessaires à l'agrément du voyage** qui reste un moment privilégié de tourisme de pleine nature. Les arrêts sont de diverses natures ; l'objectif peut être la détente, les services ou l'information. Ainsi, on distingue les aires d'arrêt et les relais informations services (RIS) :

- **Aires d'arrêt** : elles proposent des services et équipements utiles aux cyclistes, ainsi qu'aux autres usagers. Elles permettent d'améliorer les conditions du voyage en vélo et de le rendre ainsi plus agréable.
- **RIS** : ils répondent au besoin de repérage des usagers qui se déplacent (services, activités, réseau routier et cyclable) et au besoin de promotion des collectivités locales.

Les aires d'arrêt sont indispensables à la **valorisation touristique** des aménagements cyclables. Toutes les enquêtes réalisées sur les voies vertes existantes ont montré que l'absence de ces équipements engendrait une mauvaise perception de la voie par les usagers<sup>6</sup>.

En fonction des opportunités et des zones traversées, ces aires d'arrêt proposent des équipements adaptés aux besoins des usagers. Elles doivent être proposées, en ville ou à la campagne, à partir du **patrimoine existant**, dans une **approche globale et cohérente des tracés** et des services à rendre aux utilisateurs.

Nous considérons ici que les RIS sont intégrés aux aires d'arrêt. Les informations véhiculées par les RIS sont représentées sur un panneau informatif et cartographique. De cette façon, ils apparaissent comme des équipements à implanter sur une aire d'arrêt et non comme des sites à proprement parler.

Divers documents traitent des aires d'arrêt et des RIS dans le cadre des itinéraires cyclables. Nous en avons dégagé les éléments essentiels pour ensuite adapter les recommandations au contexte local.

### 2. Typologie des aires d'arrêt

Le guide technique de « La Loire à Vélo », réalisé par le bureau d'étude Altermodal, identifie un certain nombre de types d'aires d'arrêt : d'accueil, de détente, de pique-nique,

---

<sup>6</sup> Schéma Régional de Véloroutes et Voies Vertes, Région Centre, 2006

d'observation, d'information, de services, etc. A chaque fonction correspondent des caractéristiques et des équipements.

Dans un souci de clarté et de lisibilité, on a choisi de limiter à trois les catégories d'aires d'arrêt, en s'appuyant sur les caractéristiques présentées par la MN3V<sup>7</sup> dans leur fiche sur les « Relais Vélo\* ».

#### *a) Aires principales*

Les aires principales sont implantées environ tous les **20 à 30 kilomètres**, en fonction de l'intérêt touristique du parcours, de sa spécificité et du nombre de boucles proposées autour de l'itinéraire central. Elles se situent essentiellement au contact des bourgs et des villes bordant la Loire, ce qui permet de profiter des services et commerces existants. Elles doivent être conçues pour « accueillir les **personnes désirant faire une longue pause, se restaurer, et devront proposer de l'information et de l'animation, et éventuellement des services locaux** »<sup>8</sup>. Ces relais principaux pourront constituer des **points d'entrée et de sortie** de l'itinéraire mais pourront aussi être situés en **cœur de ville ou de bourg**. L'importance de ces aires est à nuancer par rapport à la réalité du terrain. Le territoire est peu dense par endroit, et il n'y a pas encore de chiffres sur la fréquentation.

#### *b) Aires secondaires*

Implantées tous les **8 à 10 kilomètres environ**, les vocations principales des **aires d'arrêt secondaires** sont le **repos et l'information**. Elles peuvent être un lieu d'animation de la véloroute voie verte. Ces relais secondaires sont implantés soit le long de l'itinéraire, en centres villes, dans les bourgs, au niveau des entrées/sorties de la véloroute voie verte et des accès aux circuits cyclistes ou propres à d'autres modes de déplacement croisant l'itinéraire.

Elles correspondent généralement à des **aires de pique nique** dont la taille peut varier en fonction du potentiel du site. L'information peut se faire par l'implantation d'un RIS aux endroits stratégiques, en précisant les sites touristiques, les services de restauration et d'hébergement, etc.

#### *c) Haltes repos*

Ces aires permettent à chacun de faire une **courte pause** sans gêner les déplacements des autres usagers. Leur implantation est privilégiée dans des **sites naturels**, permettant une contemplation du paysage et de l'environnement alentour, quand cela est possible. Les **équipements présents sont limités** et doivent être discrets et en harmonie avec le milieu naturel. On doit rencontrer ce type d'aire à **intervalles réguliers**.

➔ Des nuances sont à apporter au sein des catégories retenues. Par exemple, deux relais secondaires, selon leur localisation, n'auront pas nécessairement la même taille et n'afficheront pas le même niveau d'équipement.

Le tableau suivant présente les équipements que doivent détenir les différentes aires, au vu des fonctions qu'elles remplissent. Ces informations générales sont à prendre à titre

<sup>7</sup> Mission Nationale Véloroutes et Voies Vertes

<sup>8</sup> MN3V, 2001.

indicatif. Elles doivent bien évidemment être ajustées aux particularités de chaque site considéré. Leur fréquence doit aussi être adaptée au contexte local et aux spécificités présentes sur le terrain.

Voici la correspondance entre les catégories retenues et celles proposées dans le guide technique.

<b>Type d'aire</b>	<b>Correspondance avec le guide technique de la Loire à vélo</b>
Aire principale	Aire d'accueil Aire de pique nique Aire d'information Aire de services
Aire secondaire	Aire de pique nique Aire d'information
Halte repos	Aire de détente Aire d'observation

## Typologie des aires d'arrêt

Type d'aire	Fonction	Équipements				
		Accessibilité Stationnement	Restauration	Détente	Information	Confort/Propreté
<b>Aire principale</b>	Repos Restauration Information Services	Parking voiture Parking vélo (couvert ou non)	Table de pique nique Commerce de restauration légère	Bancs Ombre Pelouse <i>Aire de jeux</i>	Services et attraits touristiques Carte de l'itinéraire cyclable <i>Sensibilisation à la faune, flore, et patrimoine</i>	Point d'eau Sanitaire Poubelle Abri Eclairage <i>Trousse de secours Station de réparation- lavage-gonflage</i>
<b>Aire secondaire</b>	Repos Restauration <i>Information</i>	Parking vélo (Arceaux)	Table de pique nique	Bancs Ombre Pelouse <i>Aire de jeux</i>	Carte de l'itinéraire cyclable Services et attraits touristiques <i>Sensibilisation à la faune, flore, et patrimoine</i>	Point d'eau Poubelle
<b>Halte repos</b>	Repos Détente <i>Contemplation</i>	Arceaux vélos	/	Bancs Ombre	<i>Sensibilisation à la faune, flore, et patrimoine</i>	Poubelle

Les équipements en italique sont indiqués de façon facultative

### 3. Les principes d'aménagement

#### a) Remarques générales

Les aires d'arrêt doivent chercher à **s'articuler aux services et aux besoins existants**. Elles sont en priorités pensées en fonction des équipements existants, qui tendent à être **complétés ou renouvelés**. L'objectif est de **valoriser au mieux l'existant** plutôt que de créer de toutes pièces des équipements.

Les **points d'eau** posent des problèmes importants de gestion en cas d'isolement. Des branchements sauvages sont fréquents dans certains secteurs et le contrôle de la consommation devient aléatoire. L'objectif est donc au maximum d'articuler les points d'eau à des services existants, de préférence près de secteurs habités. Les toilettes devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite qui utilisent fréquemment les voies vertes.

**La conception architecturale et l'intégration paysagère** de ces aires devront être soignées. Elles constituent un vecteur de communication et participent à la lisibilité de l'itinéraire. Leur conception devra être respectueuse de la qualité du patrimoine naturel et bâti des territoires traversés. Une attention particulière est portée aux **matériaux à employer**. Dans la mesure du possible, il est préconisé de bannir le pin pour privilégier les **espèces et matériaux locaux** ; ils pourraient se retrouver dans des bornes, des bancs et des tables en pierre reconstituée de teinte spécifique. La pierre calcaire, le sable et l'ardoise sont également des éléments caractéristiques du Val de Loire. Il peut être intéressant de les mettre en valeur à travers les équipements des aires d'arrêt. De cette façon, chaque aire d'arrêt est une découverte pour les cyclistes et non un espace standardisé, semblable à des centaines d'autres.

#### b) Le public concerné

L'infrastructure de la Loire à Vélo est envisagée dans la perspective d'être utilisée par le plus grand nombre. La pratique s'élargit au-delà du vélo. De cette façon, elle intègre différents publics tel que les personnes à mobilité réduite ou les personnes faisant du roller. Certaines sections sont adaptées pour ces publics spécifiques : les voies vertes. Ainsi, il est pertinent d'instaurer une réflexion sur l'adaptation des équipements. Les personnes en situation de handicap ont des droits de base : la circulation sur ces voies, l'accessibilité aux installations et l'utilisation des équipements. Il faut donc réfléchir à ces problématiques en amont des aménagements. Les critères considérés, s'ils bénéficient en premier lieu aux personnes en situation de handicap ne peuvent qu'apporter un confort supplémentaire aux autres usagers.

Il existe un label spécifique, dénommé Tourisme et Handicap. Il garantit une qualité de l'accueil certifiant pour les publics en situation de handicap. Aujourd'hui, une voie verte détient ce label, celle des Gaves dans les Pyrénées.

#### c) La fréquence

L'implantation des aires d'arrêt est à moduler en fonction de leur taille, de leur catégorie et du niveau de fréquentation.

Le Schéma Régional des VVV recommande « **au moins une aire tous les 5 km** en milieu rural sur des secteurs à faible potentiel. Dans les zones déficitaires, des propositions de nouvelles aires doivent être faites, en donnant une idée de leur taille ». Certaines aires seront à implanter en pleine nature, mais celles nécessitant un service marchand seront plutôt localisées dans les villages. De cette manière, l'itinéraire de la Loire à Vélo participe au développement local des régions qu'il traverse.

**La Loire à Vélo – Étude sur les aires d'arrêts en Loir et Cher**

Conseil Général du Loir et Cher- Cécile Henry- Juillet 2006

→ Une fréquence minimum de **points d'eau et d'aires d'arrêt tous les 10 km** est à retenir.

#### *d) La signalisation*

Il n'y a pas de document de référence spécifique à la signalisation des aires d'arrêt. Quelques indications sont fournies dans le guide technique :

- signalisation des parkings (vélos et voitures) quand ils ne sont pas visibles depuis la voie
- indication des gares
- indication des pôles d'intérêt

Nous pensons judicieux d'informer les cyclistes des points d'eau et de leur espacement ainsi que d'indiquer une aire d'arrêt proche de l'itinéraire principal mais pas en liaison directe.

Le guide réalisé par la région Pays de la Loire préconise l'implantation de bornes indiquant les aires d'arrêts.

### **3. Réalisation et entretien**

Dans le cadre du schéma départemental cyclable, le **conseil général de Loir et Cher, aidé par la région Centre, finance les travaux relatifs à l'itinéraire**, hormis sur le périmètre de la communauté d'agglomération blésoise, pour lequel Agglopolys est compétent.

L'étude et l'implantation de la **signalisation réglementaire** ou recommandée de police sont **assurées par le département**, en accord avec les gestionnaires, dans le respect des lois et règlements en vigueur.

L'enveloppe budgétaire prévue pour la réalisation du projet la Loire à Vélo peut très bien intégrer des aménagements complémentaires à l'infrastructure. De cette façon, le département propose les équipements et équipe les tronçons en fonction de leur ouverture au public.

En ce qui concerne **les aires d'arrêts**, les clés de financement ne sont pas définitives. Elles seront au maximum articulées avec les services existants et ne serviront sans doute pas qu'aux cyclistes. Les aménagements spécifiques aux vélos peuvent être pris en compte dans le cadre du projet la Loire à Vélo. Ils peuvent aussi s'intégrer dans un projet plus global, pour lequel les financements seront répartis entre plusieurs acteurs.

Les missions assurées par le département sont subventionnées à hauteur de 60% des coûts par la région Centre.

**Le suivi et l'entretien courant de l'infrastructure** sont à la charge de la collectivité gestionnaire de voirie.

Dans tous les cas **l'entretien des équipements des aires d'arrêt** implique la **mobilisation de la commune**.



## 2<sup>ème</sup> partie : Diagnostic de l'offre actuelle

---

### A/ Recensement des équipements

#### 1. Carte de synthèse

Les cartes suivantes (*Cf. Cartes 2 et 2 bis : Recensement des équipements existants sur l'itinéraire la Loire à Vélo*) font suite à l'inventaire réalisé le long de l'itinéraire de la Loire à Vélo sur le département du Loir et Cher. Le recensement comprend tous les équipements présents sur les communes susceptibles d'être valorisés dans le cadre de la Loire à vélo.

L'attention a été portée sur :

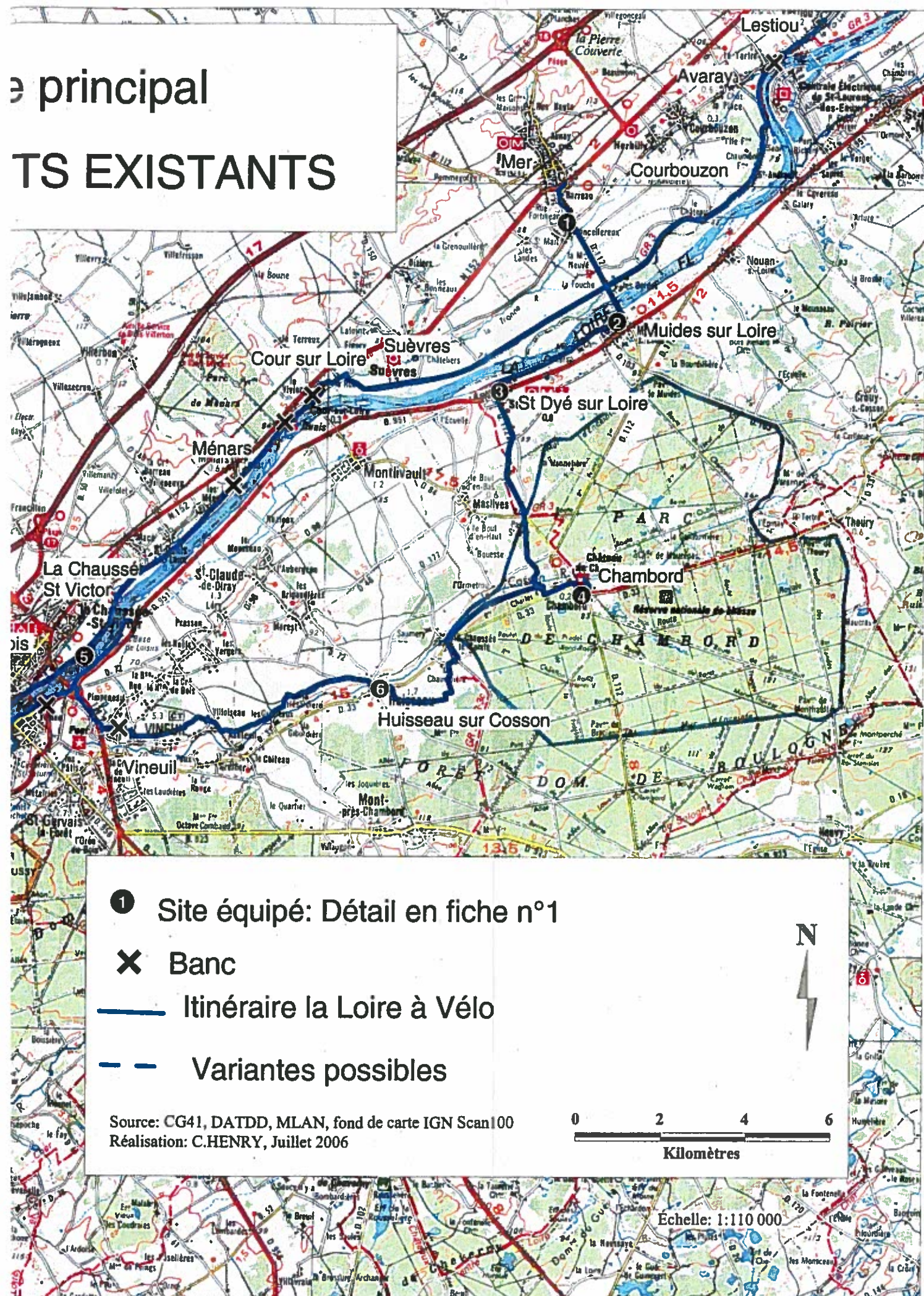
- les bancs
- les poubelles
- les tables de pique nique
- les points d'eau
- les jeux pour enfants
- les sanitaires
- les parkings
- l'éclairage
- les abris
- les éléments patrimoniaux
- les téléphones publics
- les panneaux informatifs
- les commerces
- les zones d'ombre
- les espaces enherbés

Afin de ne pas surcharger les cartes d'informations, les sites où il y a des équipements sont symbolisés par un rond numéroté. Chaque site fait l'objet d'une fiche qui détaille les équipements et les cartographie. Ce sont des fiches descriptives qui n'incluent pas les avantages ou les inconvénients des sites.

La croix symbolise l'emplacement d'un banc et n'est donc pas plus détaillé.



# le principal TS EXISTANTS

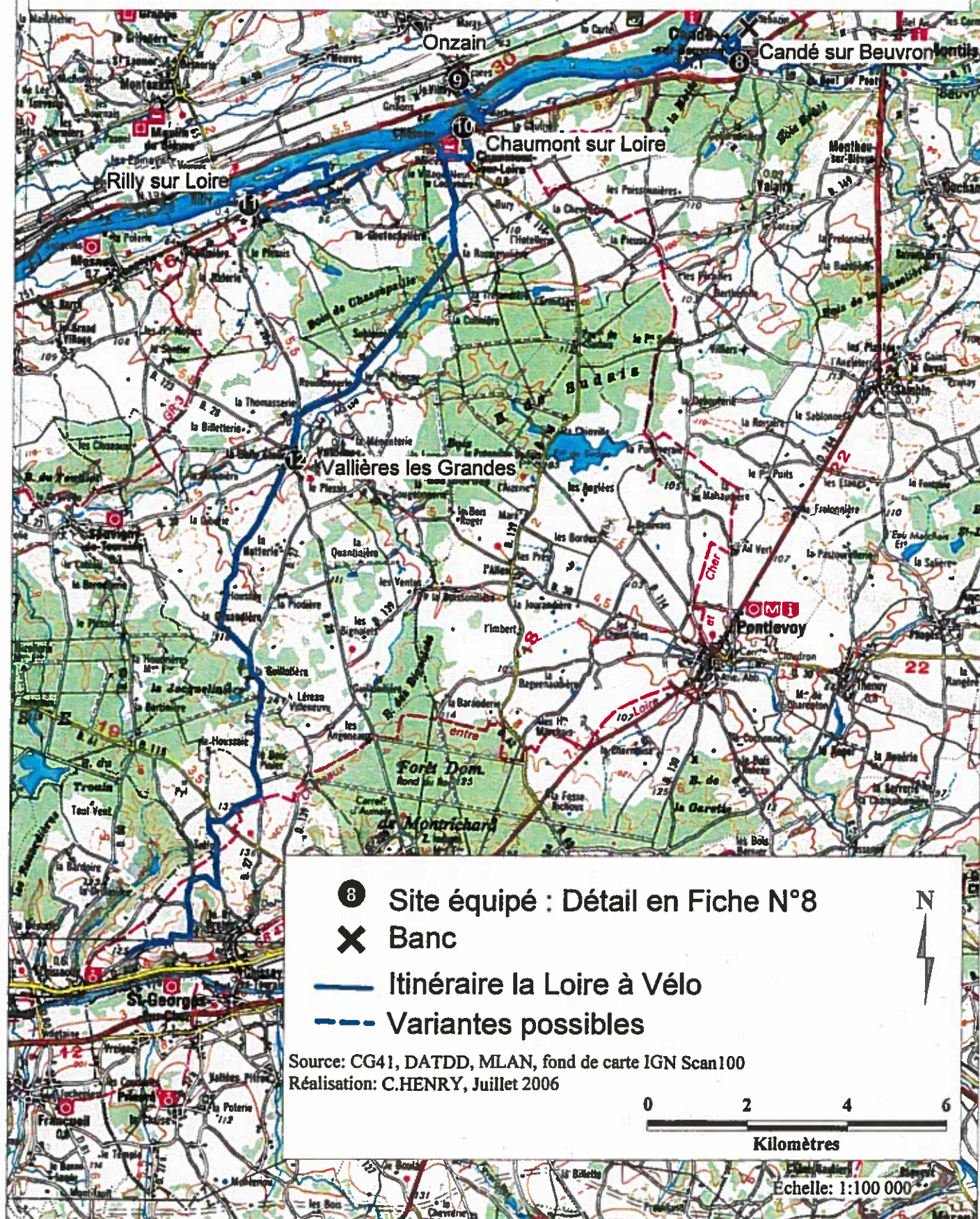




## Carte 2 bis

### "La Loire à Vélo" \_Antenne Chenonceau

## RECENSEMENT DES EQUIPEMENTS EXISTANTS





## 2. Fiches détaillées

Voici la liste des sites qui sont numérotés et détaillés au sein d'une fiche :

- Fiche n°1 Mer
- Fiche n°2 Muides sur Loire
- Fiche n°3 St Dyé sur Loire
- Fiche n°4 Chambord
- Fiche n°5 La Chaussée St Victor
- Fiche n°6 Huisseau sur Cosson
- Fiche n°7 Chailles
- Fiche n°8 Candé sur Beuvron
- Fiche n°9 Chaumont sur Loire
- Fiche n°10 Onzain
- Fiche n°11 Rilly sur Loire
- Fiche n°12 Vallières les Grandes

### Légende commune à l'ensemble des fiches

#### Type d'équipement



Point d'eau



Banc



Table de pique nique



Abri

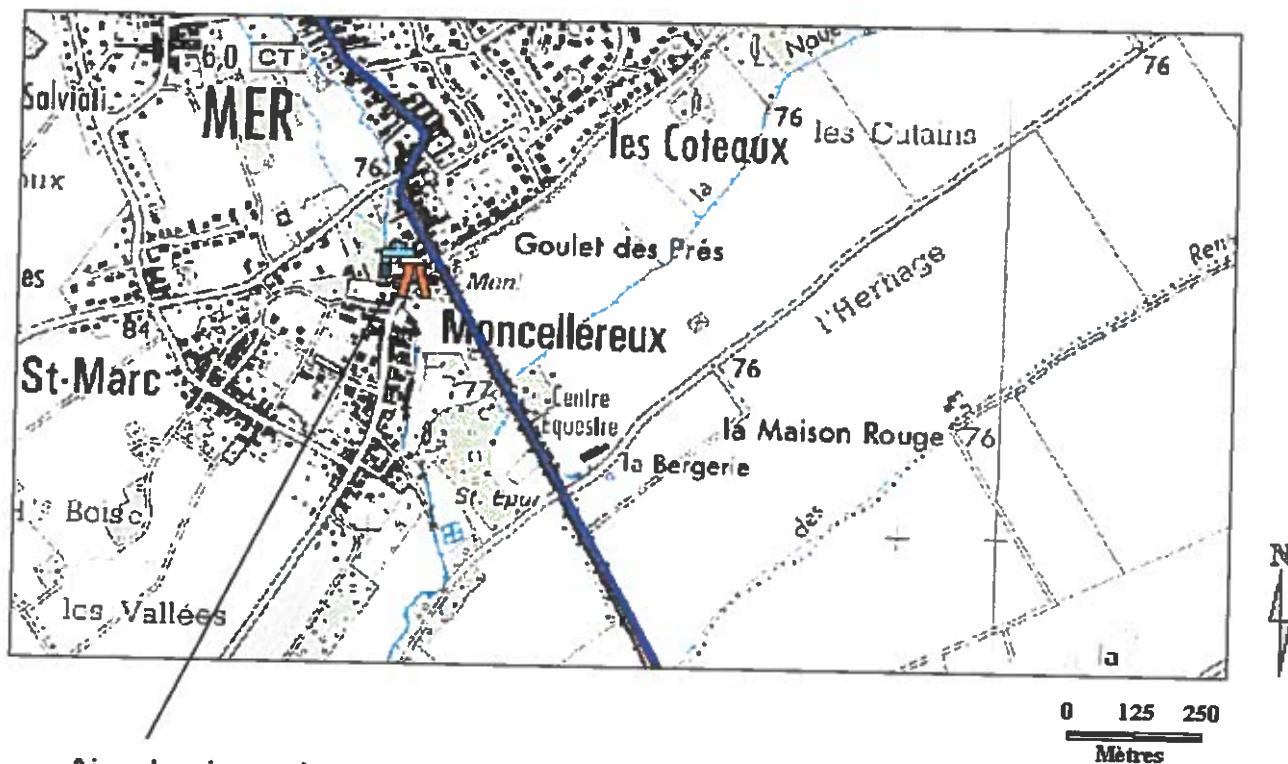
 Itinéraire la Loire à Vélo

 Variantes possibles du tracé\_à déterminer

# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°1 : Site de Mer

Ce tronçon correspond à une liaison pour rejoindre la gare\_la piste cyclable le long de la route départementale n'est pas encore réalisée.



### Aire de pique nique:

- 1 point d'eau
- 4 tables de pique nique
- 3 bancs
- 3 poubelles
- pelouse
- ombre

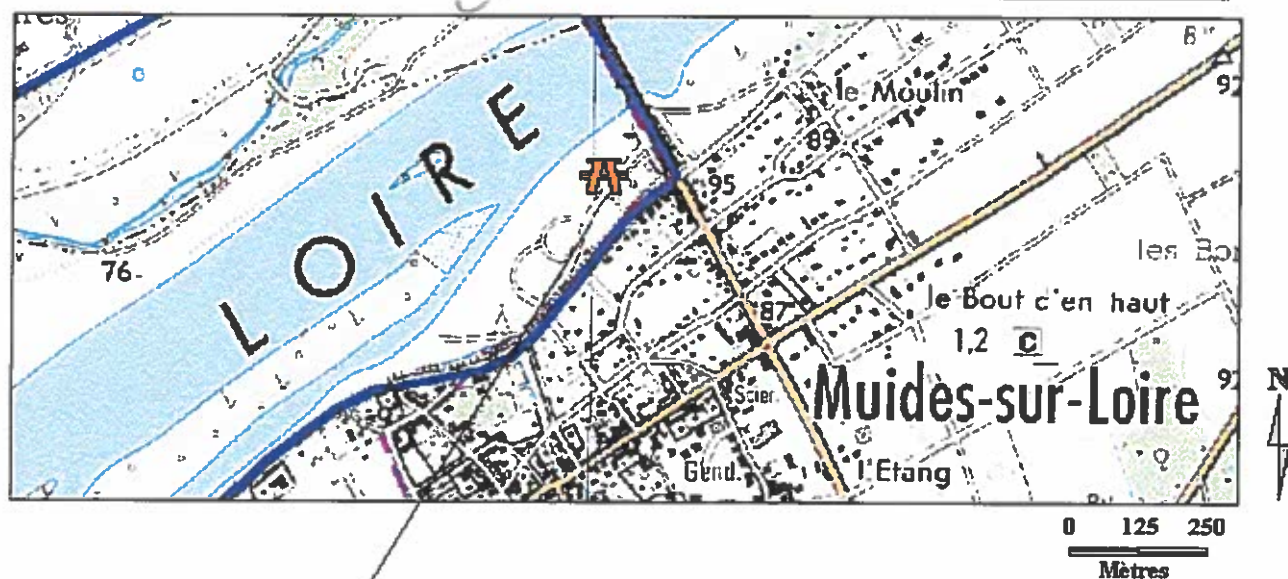
Les équipements présents font déjà du site une aire d'arrêt secondaire, avec comme fonction principale le pique nique.



Le revêtement en gravier ne facilite pas l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR), cependant les extrémités des tables permettent l'installation d'un fauteuil roulant.

# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°1 : Site de Muides sur Loire



### Aire de pique nique:

- 2 tables de pique nique
- 2 poubelles
- 1 banc
- aire de jeux pour enfants
- pelouse ombragée



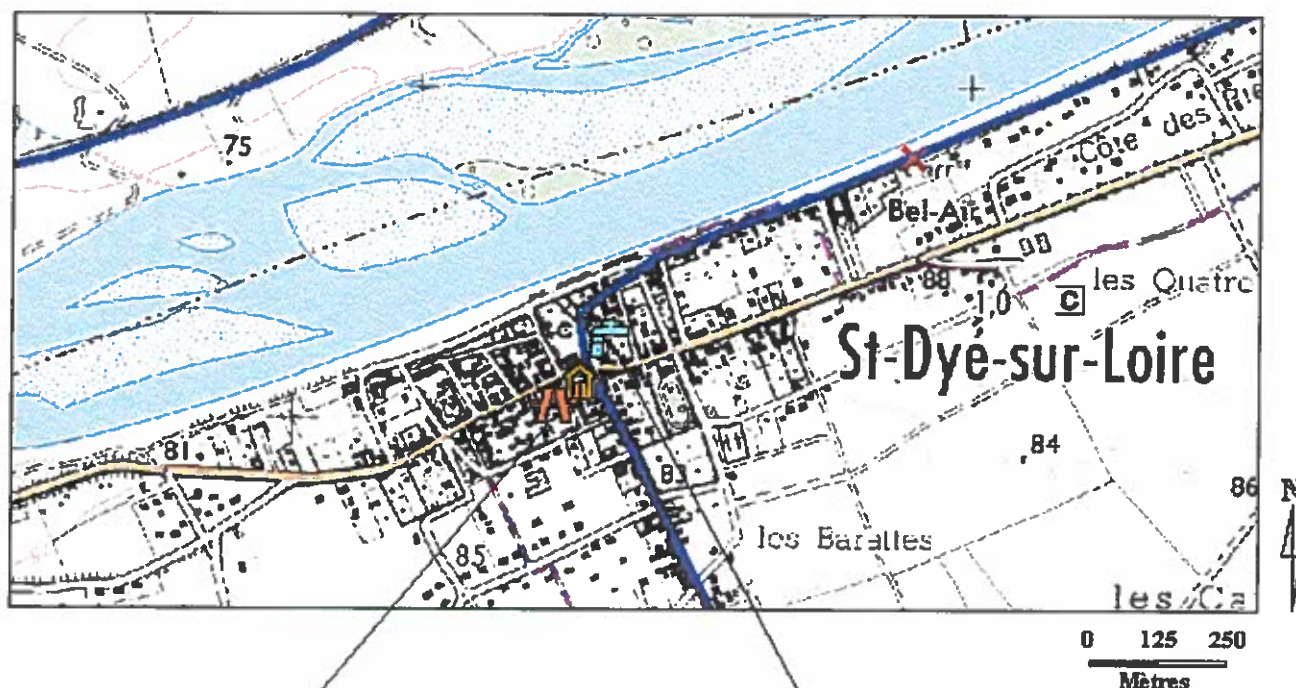
Le site est accessible par une route bitumée, empruntable par les PMR. Il y a aussi une possibilité de venir en voiture et de se garer à proximité de l'aire.

Cependant, les tables sont sur une partie engazonnée, difficilement praticable pour les personnes en fauteuil.



# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°3 : Site de Saint Dyé sur Loire



### Office du Tourisme (cour):

- 2 tables abritées
- bancs
- poubelle
- information touristique



Cet espace est accessible aux personnes à mobilité réduite.  
A l'heure actuelle peu visible, le site va devenir plus conséquent avec la réalisation du projet de microjardin.

### Place de l'église:

- sanitaire
- point d'eau
- téléphone
- parking voiture
- poubelle
- abris



Les toilettes, vétustes, ne sont pas accessibles aux personnes en fauteuil.  
En revanche le point d'eau est à l'extérieur, donc facile d'accès.

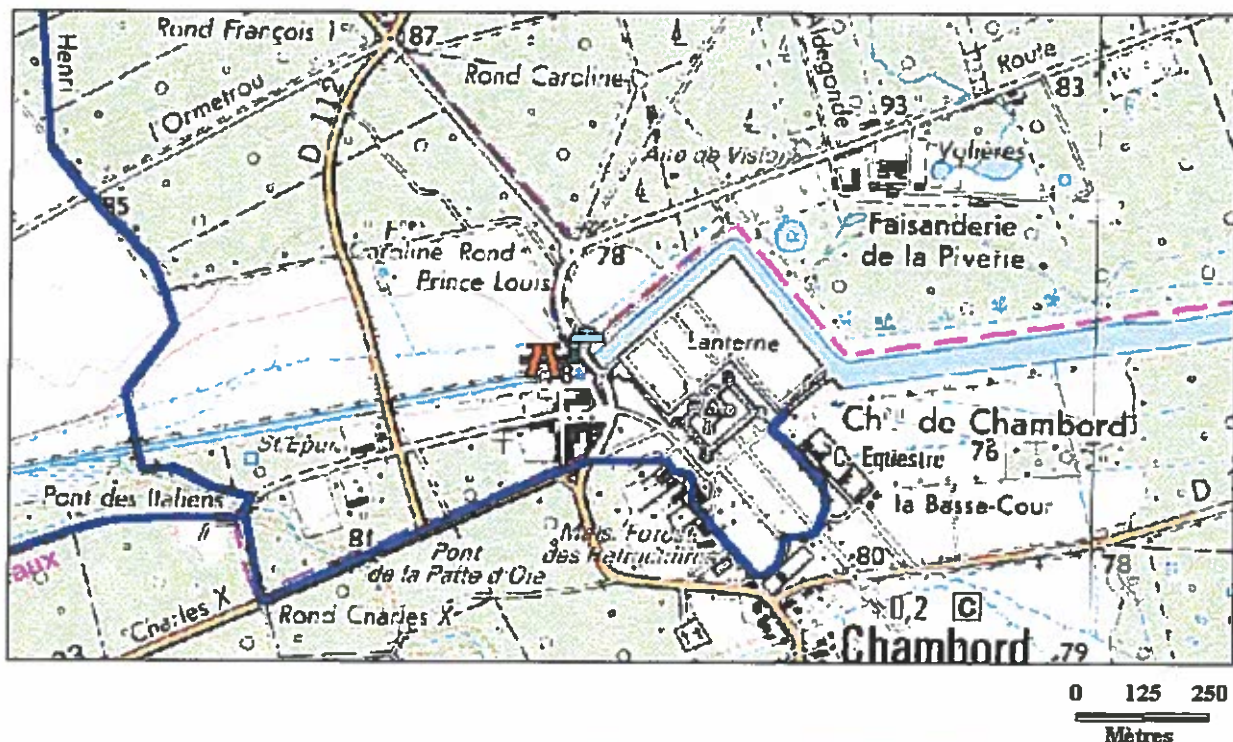
L'ensemble des équipements constitue une aire secondaire.

**La Loire à Vélo – Étude sur les aires d'arrêts en Loir et Cher**

Conseil Général du Loir et Cher- Cécile Henry- Juillet 2006

# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°4 : Site de Chambord



### Aire de pique nique :

- tables de pique nique abritées
- poubelles
- pelouse
- ombre
- parking vélo

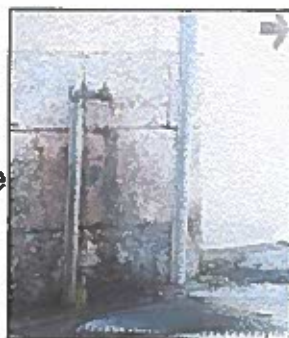


En tant que site touristique important, Chambord présente des équipements adaptés aux PMR.

L'ensemble du site constitue une aire principale qui propose de nombreux services, pas nécessairement spécifiques aux cyclistes.

### Place du Château :

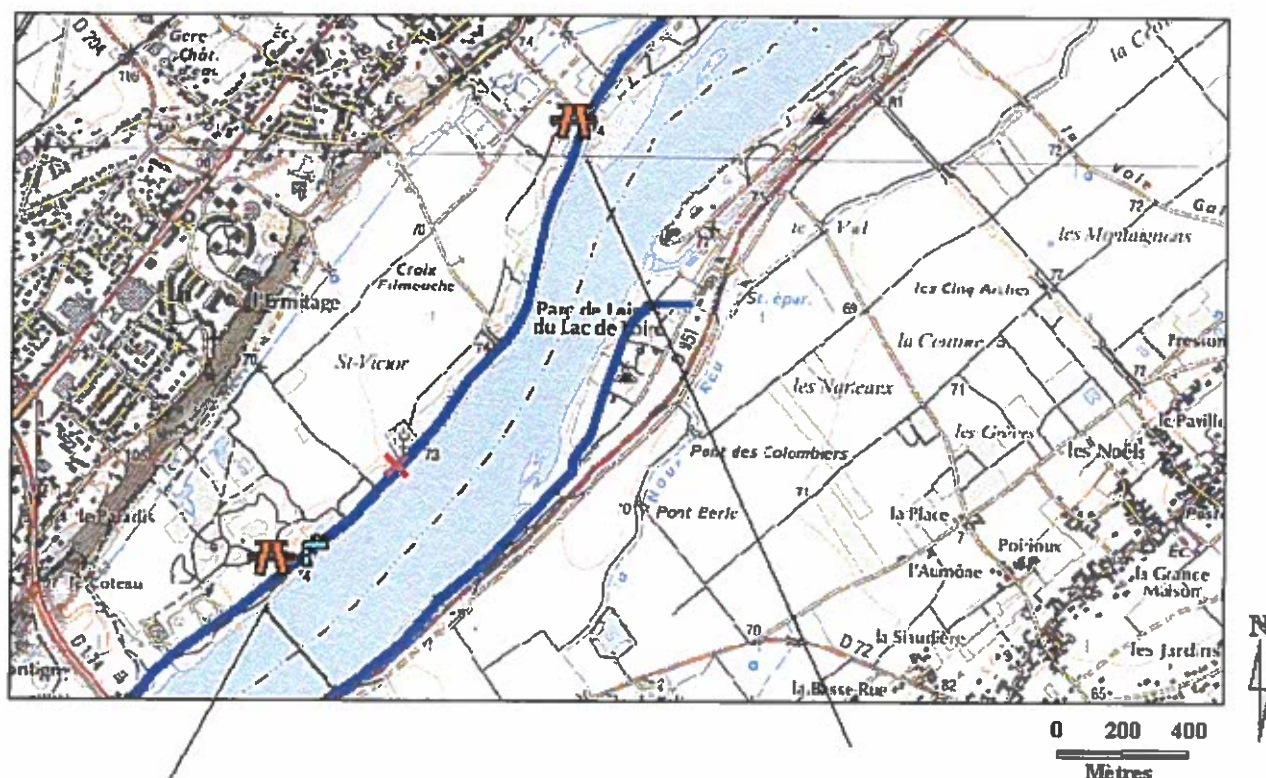
- commerces
- restaurant
- téléphone
- point information
- toilettes payants
- accès handicapée
- point d'eau





# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°5 : Site de la Chaussée Saint Victor



### Parc des Mées:

- parking voiture
- 6 tables de pique nique
- jeux pour enfants
- point d'eau
- sanitaires
- stationnement vélo
- poubelles
- pelouse ombragée
- chalet multiservice:  
snack, information touristique, location de vélos

### Aire de pique nique:

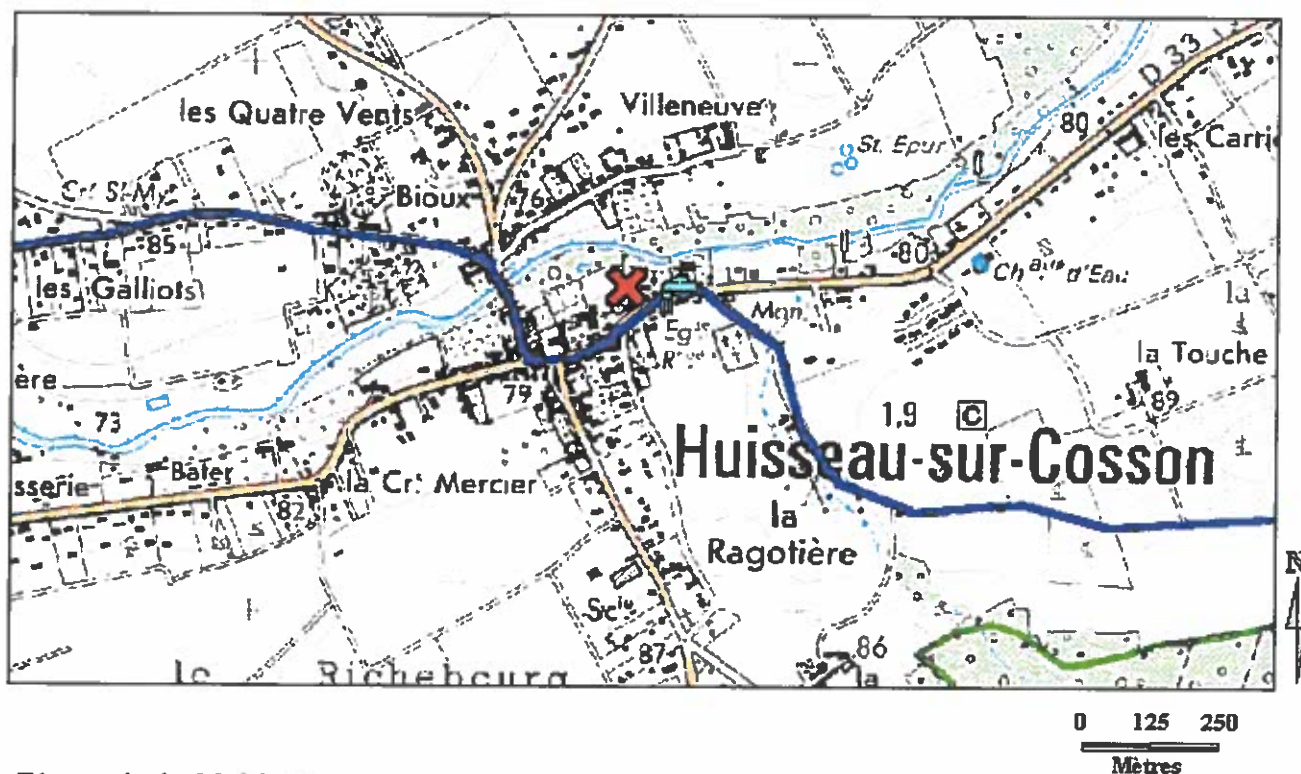
- 2 tables de pique nique
- 1 poubelle
- pelouse ombragée



Le parc est un espace naturel de loisir pour les habitants de l'agglomération blaisoise. De nombreux équipements sont prévus, pour certains spécifiques aux cyclistes. Des emplacements de parking sont réservés aux PMR. En revanche certaines tables de pique nique sont inaccessibles pour eux car dans l'herbe.

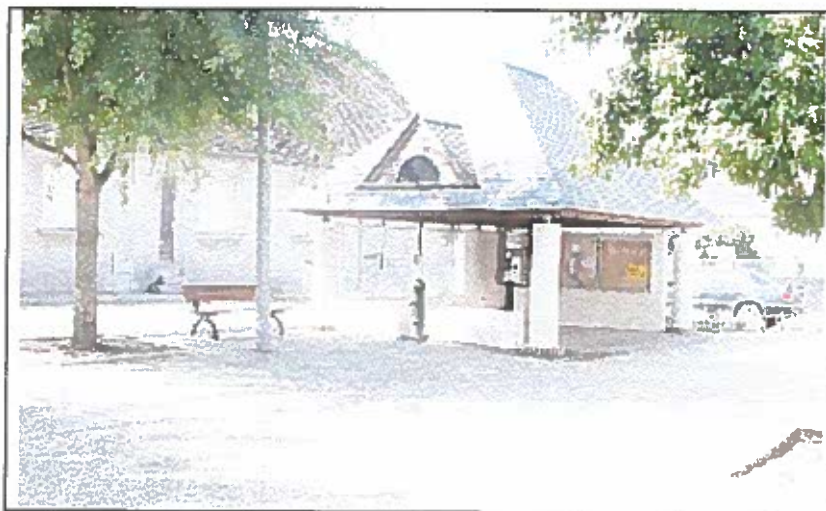
# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°6 : Site de Huisseau sur Cosson



### Place de la Mairie :

- 5 bancs
- poubelles
- téléphone
- point d'eau



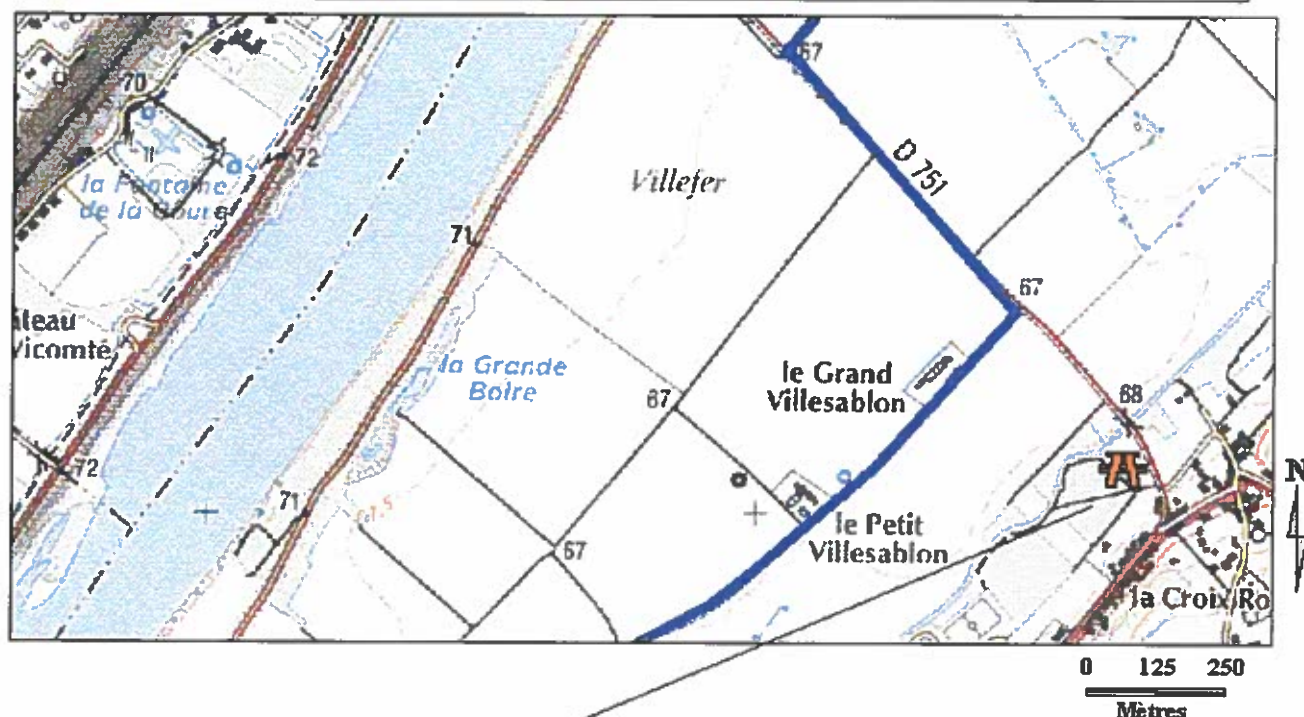
Cette place correspond à une possible halte et surtout un ravitaillement en eau. Ce tronçon n'est pas en voie verte donc moins propice pour les PMR, cependant elles peuvent accéder au banc et au point d'eau.

Face à l'église, qui est quelques mètres plus loin, il y a des urinoirs et des toilettes condamnés.



# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°7 : Site de Chailles



### Aire de pique nique:

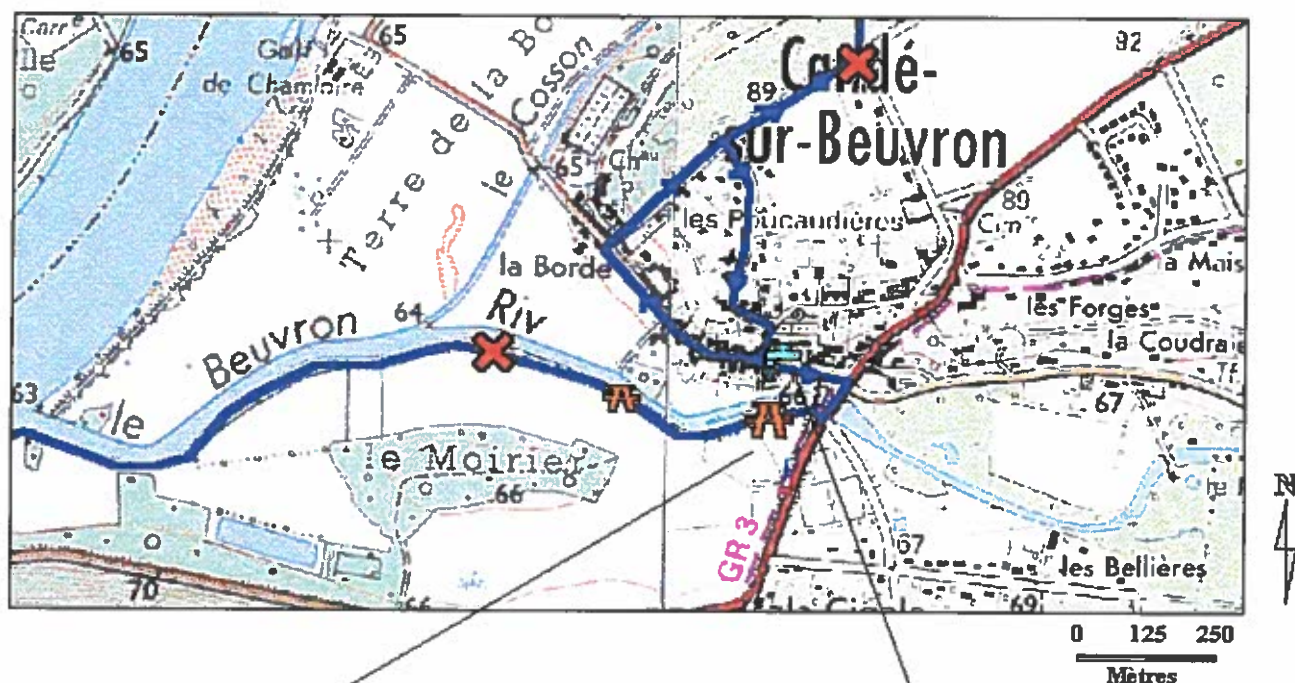
- 4 tables de pique nique
- 1 banc
- jeux pour enfants
- pelouse ombragée
- panneau WC et point d'eau



Cette aire d'arrêt a été réalisée dans le cadre des circuits du Pays des châteaux, elle n'est donc pas directement sur l'itinéraire de « la Loire à Vélo ». L'accès aux tables est facilité par un cheminement en stabilisé, utilisable par les PMR. En revanche les bancs sont au milieu de la pelouse.

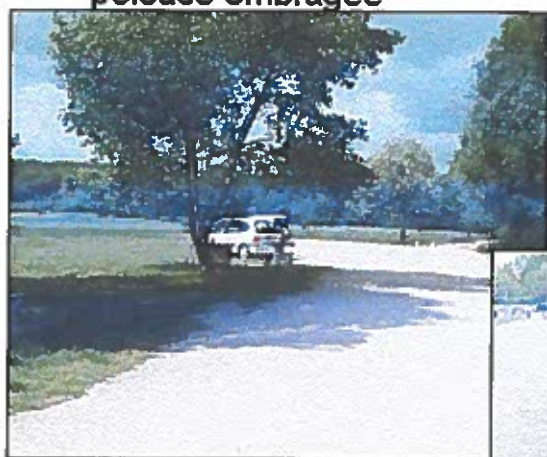
# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°8 : Site de Candé sur Beuvron



### Aire de pique nique:

- 4 tables de pique nique
- parking voiture
- 4 poubelles
- 2 bancs
- pelouse ombragée



En poursuivant le long du Beuvron, il y a une table de pique nique et un banc isolés.

### Placette:

- 1 banc
- 1 point d'eau

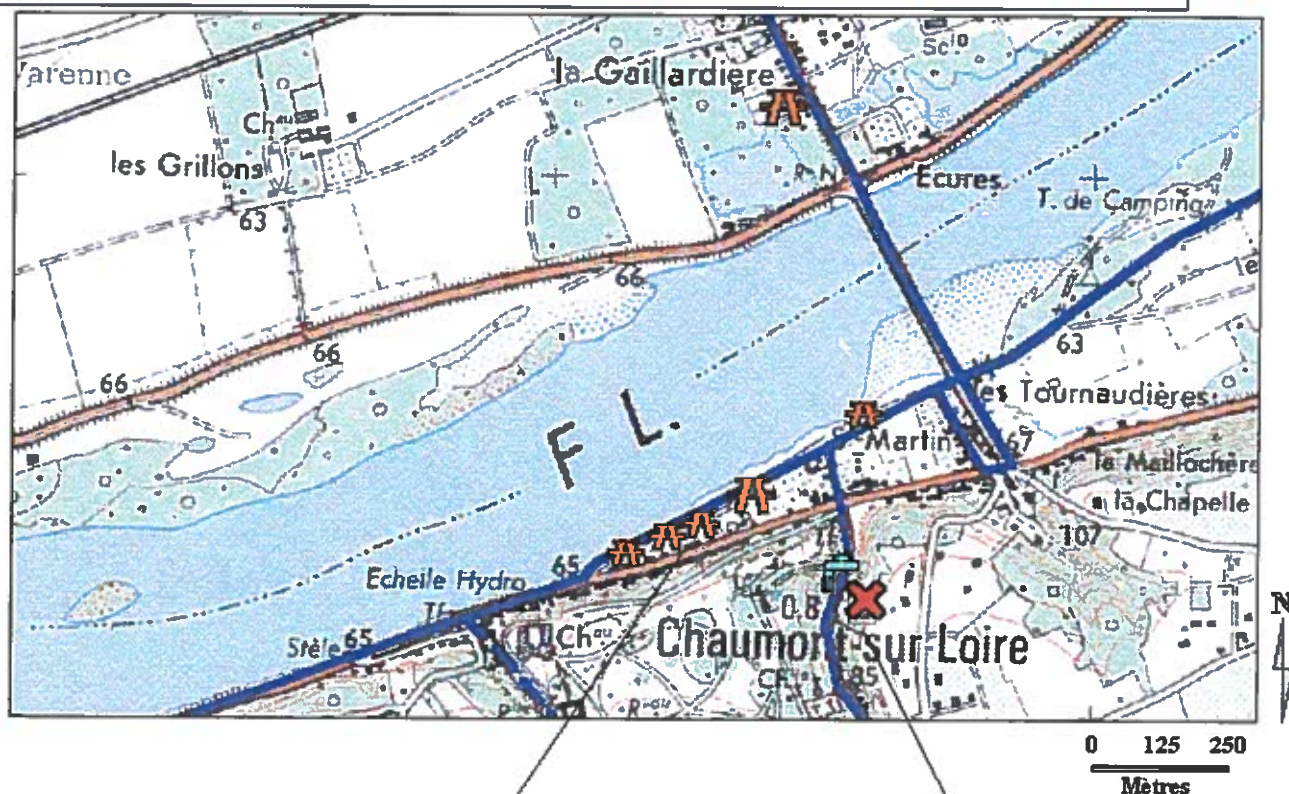


L'aire le long du Beuvron est une future porte d'entrée pour la section en voie verte qui rejoindra Chaumont sur Loire. La section sera en stabilisé est donc praticable pour les PMR. On peut penser que le revêtement de la portion qui longe les tables sera refait en même temps.



# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°9 : Site de Chaumont sur Loire



Les équipements présents sur le site de Chaumont sur Loire sont répartis en bordure de Loire sur une distance de 600m.

Voici les équipements dans leur ensemble:

- 6 tables de pique nique
- 5 poubelles
- 5 bancs
- 1 panneau d'information sur le castor
- lampadaires
- pelouse ombragée

A l'entrée du château, se trouve :

- 1 point d'eau
- 2 bancs
- 1 poubelle



L'ensemble des tables est desservi par une route bitumée, aisément utilisable par des PMR. Les tables, quant à elles, sont sur le gazon et donc moins facilement accessibles en fauteuil roulant.





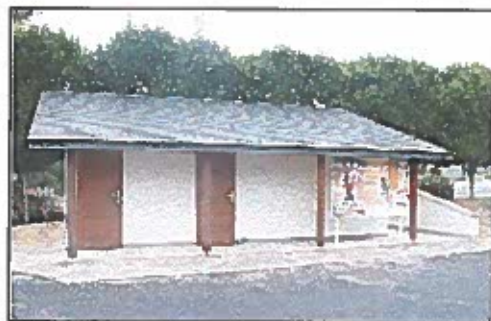
# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°10 : Site de Onzain



### Aire de pique nique :

- parking voiture
- bloc sanitaire: toilettes + lavabos
- 4 tables de pique nique
- 3 poubelles
- ombre
- pelouse

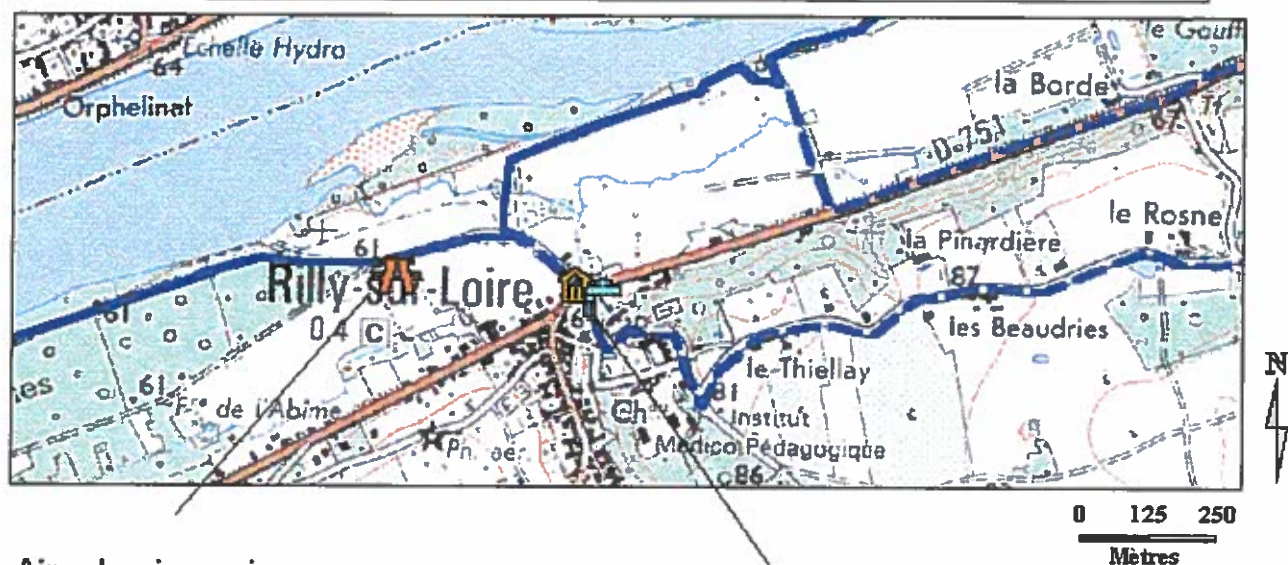


L'aire d'arrêt de Onzain est de type secondaire par les équipements qu'elle présente. Cependant elle n'est pas destinée particulièrement aux cyclistes de la Loire à Vélo. Elle n'est d'ailleurs pas idéalement située pour cet usage, au vu de la circulation routière à proximité immédiate.



# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°11 : Site de Rilly sur Loire



### Aire de pique nique:

- 4 tables (dont 2 sans banc)
- 2 poubelles

### Terrain de sport:

- panier de basket
- table de tennis de table
- 3 bancs

### Aire d'arrêt abritée (ancien lavoir):

- 3 tables
- 1 poubelle
- sanitaire : toilettes et lavabo
- lumière

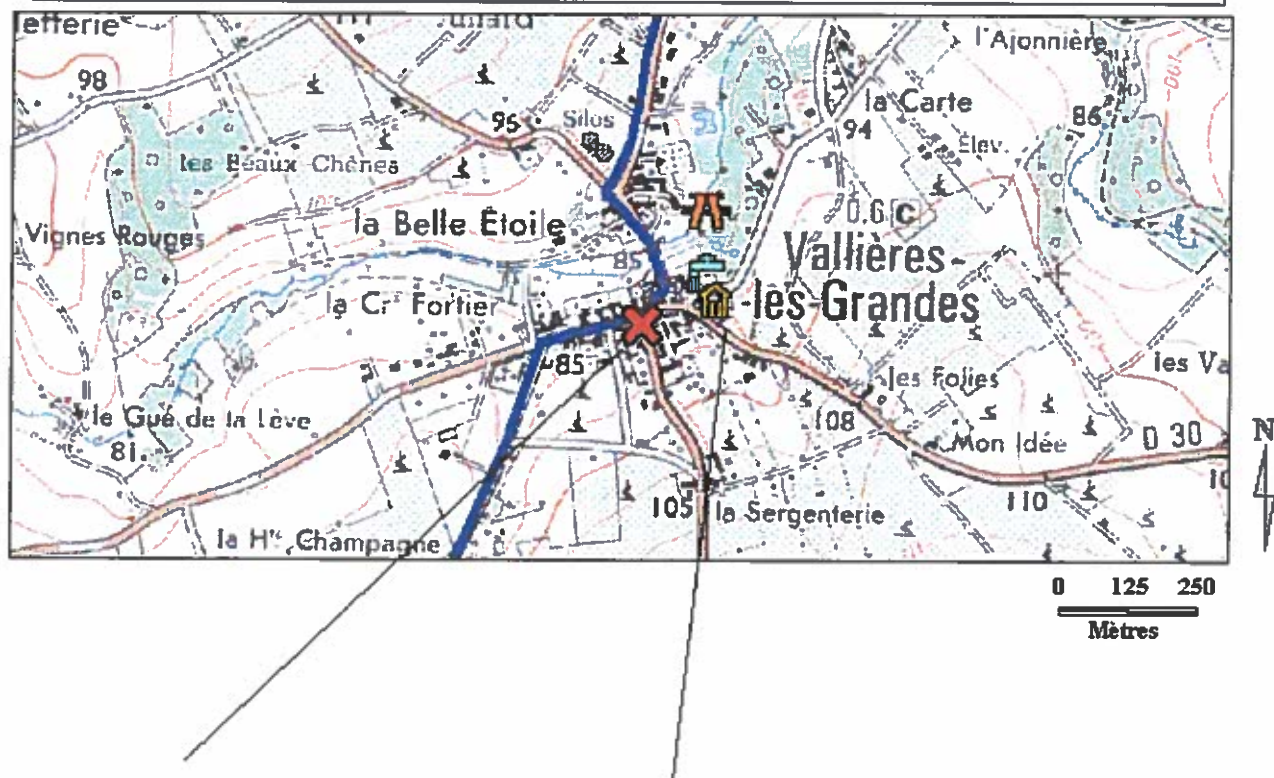


L'intérieur du lavoir n'est pas accessible aux PMR car il y a des marches pour y accéder. De plus les sanitaires ne sont pas conçus pour des PMR.



# Recensement des équipements le long de la Loire à Vélo

## Fiche N°12 : Site de Vallières les Grandes

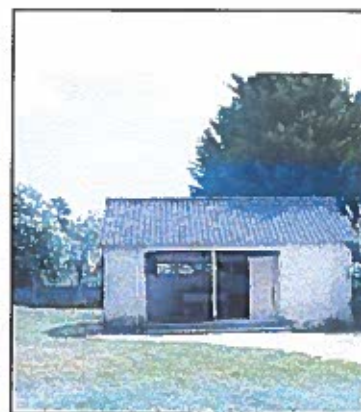


### Lavoir:

- abri
- banc
- ombre

### Plan d'eau:

- parking voiture
- bloc sanitaire avec une arrivée d'eau et des toilettes
- aire de jeux pour enfants (toboggan)
- 3 tables de pique nique
- poubelle
- pelouse ombragée



Les sanitaires ne sont plus utilisables. L'ensemble du bâtiment actuel est difficilement accessible aux PMR, du fait d'une petite marche. Les tables installées le long du plan d'eau ne sont pas reliées au parking par un chemin, ce qui limite leur utilisation.



## B/ Concertation avec les acteurs locaux et prise en compte des divers projets

Il est important de s'informer des projets d'aménagements des collectivités locales traversées, pour que l'installation de l'aire d'arrêt ne soit pas compromise plus tard par des aménagements contradictoires mais qu'elle puisse s'y intégrer en amont.

De cette façon, les différents intervenants du projet ont été contactés, afin d'intégrer au diagnostic leurs projets et leurs attentes.

### 1. La Mission Val de Loire

Le projet « Eurovéloroute des fleuves » comprend deux volets : « développement touristique » et « aménagement ». Le projet expérimental de conception de micro jardins le long de l'Eurovéloroute des fleuves fait partie de l'action « valorisation du patrimoine culturel et naturel ». Le chef de file de cette action est la Mission Val de Loire. Elle est appuyée par les partenaires régionaux de l'action (conseil régional du Centre, conseil régional des Pays de la Loire), par le bureau d'études Altermodal -assistant à la maîtrise d'ouvrage- et par le conservatoire international des parcs et jardins et du paysage de Chaumont sur Loire. Le projet consiste à paysager des aires d'arrêt afin de faire passer un message par un jardin, communiquer sur des choses communes aux trois fleuves rencontrés sur l'Eurovéloroute.

Les objectifs de ces micro jardins sont<sup>9</sup> :

- Créer une animation sur l'itinéraire, invitant à la découverte des caractéristiques paysagères des lieux.
- Faire de ces arrêts des supports de communication insolites, attractifs et porteurs de la dimension internationale d'Eurovéloroute
- Faire valoir une communauté d'approche dans la conception paysagère de ces espaces afin de créer le sentiment d'une continuité de démarche le long de l'itinéraire.

Trois projets de micro jardins sont retenus pour la région Centre, dont un dans le département du Loir et Cher :

- Meung sur Loire (Loiret)
- St Dyé sur Loire (Loir et Cher)
- Joué les Tours et Ballan-Miré (Indre et Loire)

La conception des jardins est confiée à des écoles de paysages. Il leur est demandé de concevoir des jardins d'une surface de 200m<sup>2</sup> environ, s'appuyant sur le savoir-faire du Val de Loire, pérennes et demandant peu d'entretien. Les sites ne présentent pas d'aire d'arrêt dès leur conception, mais cela est envisagé pour le futur. Il y a un ancrage du projet dans le local : la maîtrise d'ouvrage, la réalisation, la gestion et l'entretien des jardins sont confiés aux propriétaires fonciers des sites. Le financement se fait par un système forfaitaire : une enveloppe de 10 000 € est attribuée par chaque jardin, financé à hauteur de 50 % par la région et 50% par l'union européenne.

---

<sup>9</sup> Mission Val de Loire, 2006

## 2. Les communes

La majorité des communes a été contactée pour connaître leurs éventuels projets en terme de réalisation d'aire d'arrêt ou d'équipements. Il en ressort que :

- La commune de Lestiu a décidé la création d'une aire de pique-nique. Il paraît favorable de l'intégrer dans le projet Loire à Vélo.
- La commune de Chaumont sur Loire envisage de réaliser une aire de pique nique. A l'heure actuelle le projet est trop peu avancé pour s'en servir comme une base de réflexion.
- La commune de Vallières les Grandes est partie prenante dans la réhabilitation et le réaménagement du site qu'elle détient.
- La municipalité de St Dyé sur Loire est investie dans le projet de micro jardin, qui, à terme, comprendra des équipements et services pour les usagers de la véloroute. Même si aujourd'hui l'installation d'équipements n'est pas la priorité, cela est envisagé dans le futur.

Les autres communes ne semblent pas mobilisées sur cette thématique, ayant actuellement d'autres actions prioritaires sur leur territoire.

## 3. L'agglomération blaisoise : Agglopolys

Agglopolys est en charge des aménagements cyclables sur son territoire. Dans le cadre de l'aménagement du parc des Mées, elle a équipé le site de façon à ce qu'il soit profitable aux cyclistes : parking vélos, tables de pique-nique à proximité, point information. Cependant, d'autres éléments spécifiques doivent venir compléter l'offre afin de créer une véritable aire d'arrêt la Loire à vélo, en proposant un appareil de gonflage, des outils de réparation ainsi qu'une carte de l'itinéraire la Loire à Vélo.

Sur la commune de Chailles, le syndicat intercommunal du Pays des Châteaux a réalisé une aire d'arrêt pour les circuits qu'il a mis en place. Cette aire n'est actuellement pas connectée avec l'itinéraire de la Loire à Vélo, mais l'agglomération projette de prolonger la piste cyclable le long de la RD 751 jusqu'à l'aire d'arrêt. Cela correspond à une distance inférieure à 500 m. Le problème majeur réside dans la traversée de la rivière le Cosson, qui nécessite la construction d'une passerelle.

## 4. Les associations d'usagers

Afin de connaître leurs besoins et leurs attentes, il est indispensable de **consulter les associations** dont les activités sont en lien avec les véloroutes-voies vertes. Ainsi, nous avons pris contact avec la délégation régionale de l'AF3V (Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes) et rencontré le relais local Loir et Cher de l'AF3V afin de collecter leurs témoignages sur la constitution d'une aire d'arrêt et échanger sur les suggestions faites pour le Loir et Cher.

D'autre part, nous avons rencontré l'APF (Association des Paralysés de France) pour prendre en compte les besoins spécifiques des personnes en situation de handicap, pour lesquelles les voies vertes sont des lieux de promenade favorables.

Les départements limitrophes (Loiret et Indre et Loire) ont été sollicités pour savoir s'ils menaient des réflexions relatives aux aires d'arrêt et s'ils avaient des projets de

réalisation. Les départements ne mènent pour l'instant pas d'action dans ce sens. En revanche, la région Pays de la Loire a réalisé un guide de recommandations pour l'aménagement des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo » sur l'ensemble des départements concernés. Ce guide est à l'attention des communes, qui choisissent ou non de réaliser les aménagements. Il est intéressant de s'inspirer de ce guide afin de constituer une offre cohérente sur l'ensemble de l'itinéraire.

### 3<sup>ème</sup> partie : Propositions d'aménagements des sites

---

Au vu, d'une part du potentiel existant le long de l'itinéraire, et d'autre part des recommandations apportées par la typologie établie, on peut établir une hiérarchisation des sites à équiper.

Plusieurs critères sont pris en compte pour l'élaboration de celle-ci :

- Le tracé de l'itinéraire (actuel et futur)
- Les faisabilités techniques et les contraintes des sites
- Les besoins prioritaires, les manques actuels
- Le coût
- Les éventuels projets

#### A/ Vue d'ensemble de l'itinéraire

Suite au diagnostic, qui recense tous les équipements présents sur les communes traversées par l'itinéraire, on a réalisé des cartes théoriques des aires d'arrêt (*Cf. Cartes 3 et 3 bis : Hypothèse de localisation des aires d'arrêt*). Ces cartes représentent la localisation idéale des aires d'arrêt selon les préconisations faites précédemment. Les propositions et aménagements complémentaires sont donc basés sur le diagnostic réalisé et s'adaptent aux réalités du terrain.

- Concernant les aires principales

Leur implantation est conseillée tous les 20 à 30 km. Celle-ci doit être pensée selon l'environnement des sites et les services présents. Au regard des fonctions que présentent les relais principaux, il paraît plus judicieux de les développer dans les aires plus urbaines ou à fort attrait touristique.

A l'heure d'aujourd'hui, il n'existe aucun relais principal selon les critères de la typologie. Néanmoins, des sites semblent propices à un tel devenir.

- o Le parc des Mées, à la limite de Blois présente déjà un grand nombre d'équipements. Avec quelques améliorations, le site deviendrait vite un relais principal, complété par la proximité de la ville de Blois et de tous les services qui l'accompagnent.
- o Le village de Chambord, avec comme point d'orgue le château, présente déjà de nombreux équipements.
- o Les bords de Loire à Chaumont. Avec le château, c'est un site touristique important, il y a donc un fort potentiel de fréquentation. La présence d'un office de tourisme renforce l'attractivité du site.

Selon ces propositions, et la rive empruntée, voici la fréquence des aires principales, en venant du Loiret :

- Rive droite : l'aire du parc des Mées est à environ 25 km de Lestiu (limite avec le Loiret). Il serait souhaitable que le département du Loiret réalise une aire d'arrêt dans un périmètre de 10 km avant Lestiu. Cela assurerait un cadencement régulier des aires d'arrêt. Cependant, dans l'incertitude des aménagements qui seront réalisés dans le Loiret, le site de Lestiu est proposé comme une aire

secondaire conséquente ; puis des Mées à Chaumont sur Loire, il y a une distance d'environ 20 km

- Rive gauche : le site de Chambord est distant d'environ 20 km avec la limite départementale, il serait intéressant tout comme pour l'itinéraire en rive droite que le Loiret décide d'une aire d'arrêt dans un périmètre de 10 km avant le Loir et Cher afin de garantir une fréquence correcte d'aire d'arrêt ; puis la ville de Blois est à environ 15 km de Chambord ; et 20 km sépare Blois de Chaumont sur Loire

De cette façon, on rencontre une aire principale sur le département du Loir et Cher tous les 20 kilomètres en moyenne.

#### - Les aires secondaires

Plusieurs sites sont dotés de certains des équipements répondant aux critères des aires secondaires. Cependant, quelques uns sont à compléter pour les adapter aux pratiques cyclistes. Voici les sites, qui, une fois aménagés, pourront constituer des aires d'arrêts secondaires.

- L'aire en bordure du Lien à Lestiou -comme vu ci-dessus-
- L'aire de pique nique de Mer
- L'aire de pique nique de Muides sur Loire
- Le site de St Dyé sur Loire
- L'aire d'arrêt de Chailles
- L'aire de pique nique de Candé sur Beuvron
- Le site de Rilly sur Loire
- Le plan d'eau de Vallières les Grandes

Ainsi, la fréquence des aires d'arrêt d'ordre secondaire est estimée entre 5 et 10 kilomètres, en incluant les aires primaires.

#### - Les haltes repos

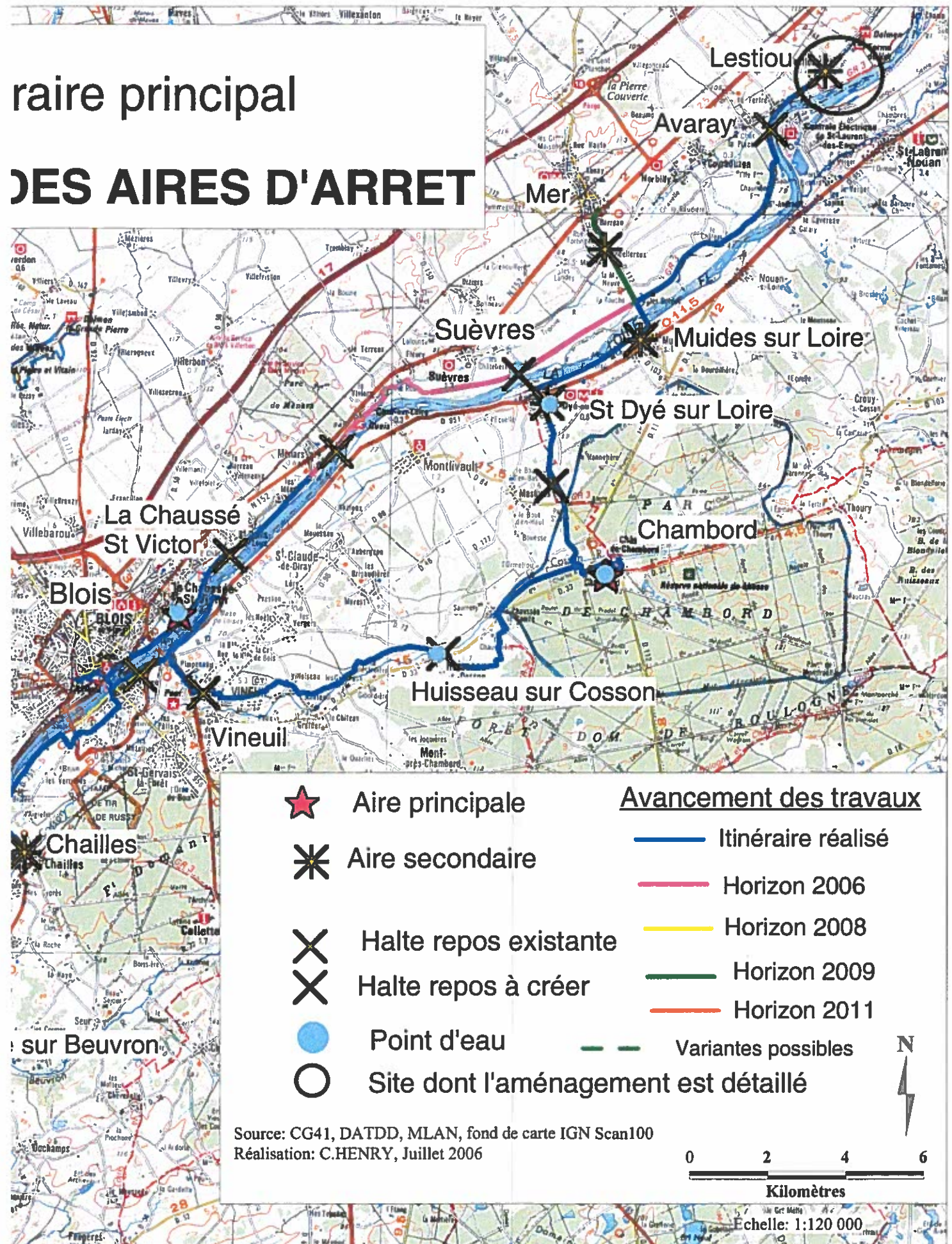
Dans l'ensemble, l'itinéraire est régulièrement jalonné de bancs. Seules quelques sections en sont dépourvues.

- Site du Domino, Suèvres
- Lieu dit de Subleine
- Entre Vallières les Grandes et Chissay en Touraine : l'emplacement est à déterminer en fonction de l'itinéraire qui sera choisi.

➔ A l'heure actuelle, on ne connaît pas la fréquentation sur ces itinéraires. Il est donc difficile de savoir le degré d'équipement nécessaire pour les aires principales et secondaires. La solution privilégiée va dans le sens de l'installation des équipements suffisants pour une pratique confortable. Ces derniers seront par la suite complétés si cela s'avère nécessaire.



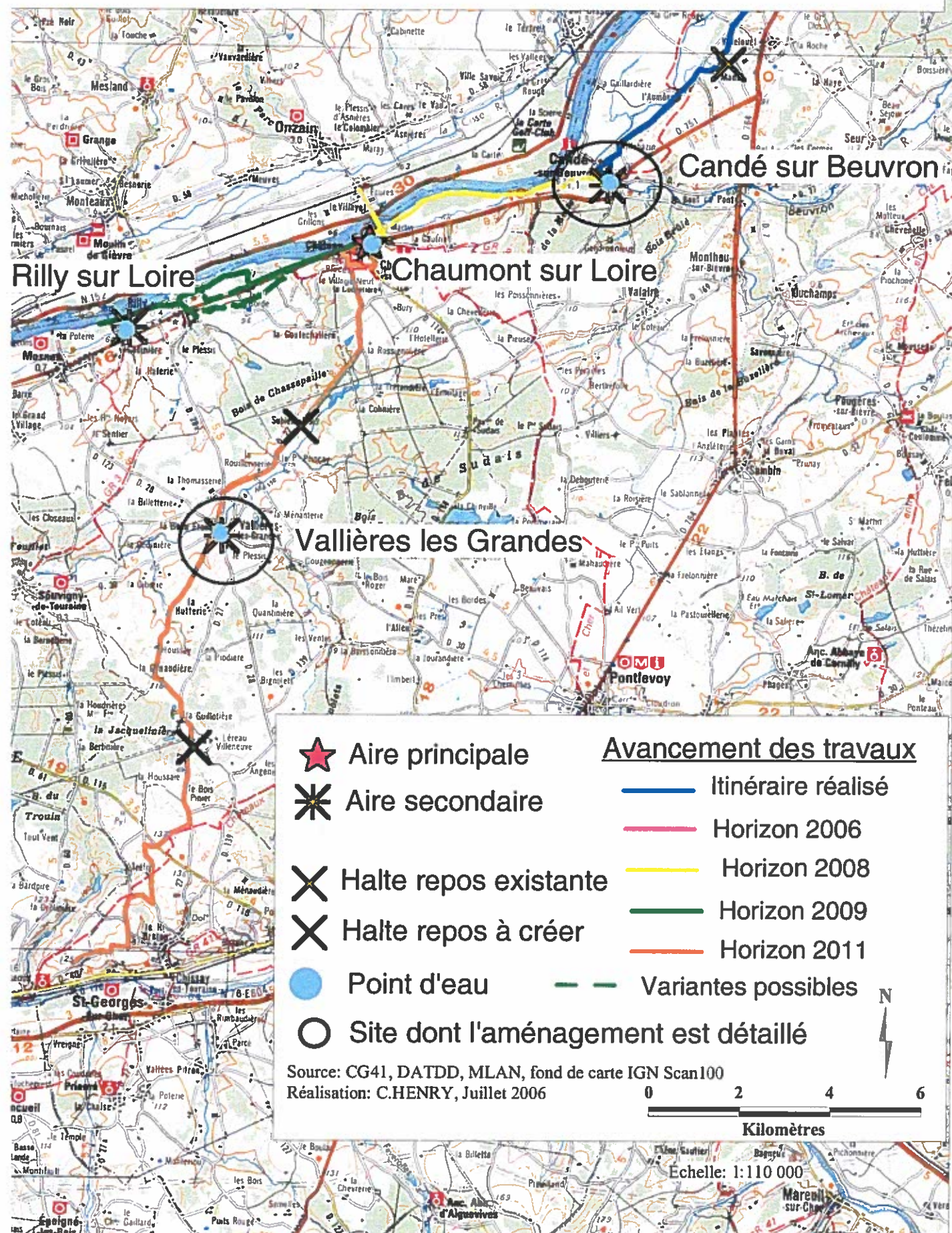
# aire principale DES AIRES D'ARRET





# Carte 3 bis " La Loire à Vélo" \_Antenne Chenonceau

## HYPOTHESE DE LOCALISATION DES AIRES D'ARRET



Les suggestions renvoient aux tableaux de propositions par commune. Chaque site est repris dans le détail avec les avantages et les inconvénients qu'il présente. Une fois les opportunités et les limites saisies, des suggestions émergent quand des améliorations sont nécessaires. Ces tableaux reprennent tous les aménagements qu'il faudrait faire afin de rendre la pratique sur l'itinéraire optimale et d'offrir un service de qualité aux utilisateurs.

Au vu du potentiel et de l'existant sur l'ensemble de l'itinéraire, trois sites sont retenus comme prioritaires et nécessaires à améliorer pour offrir un service de qualité aux usagers de l'itinéraire de la Loire à Vélo. L'aménagement de ces sites est détaillé dans la partie suivante qui débute en page 56.



## Lestiou

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Terrain de pétanque	<b>Aire secondaire</b> Pique nique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelouse</li> <li>- Ombre</li> <li>- Site calme, proximité du Lien (cours d'eau)</li> <li>- Proximité du lavoir (site abrité avec bancs)</li> <li>- Sanitaire et point d'eau à l'église (à 100 m)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas directement sur l'itinéraire actuel (à 150 m)</li> <li>- Sanitaires place de l'église accessibles par un escalier</li> </ul>	Installer un panneau informatif Poser des appuis vélos Installer des tables de pique nique Jalonner l'aire d'arrêt à partir de l'itinéraire Indiquer le point d'eau et les sanitaires Envisager l'implantation d'un point d'eau → Site détaillé dans la partie suivante
Lavoir	<b>Halte repos</b> (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site abrité de la pluie et du soleil</li> <li>- Site paisible, éloigné du trafic routier</li> <li>- Bancs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'eau</li> <li>- Pas directement sur l'itinéraire (à moins de 100 m)</li> </ul>	Signaler le lavoir si l'itinéraire n'y passe pas directement

Les deux sites décrits pour la commune de Lestiou sont complémentaires. En effet l'actuel terrain de pétanque, une fois aménagé, sera une aire de pique nique et de repos. Le lavoir reste un lieu abrité, qui permet d'offrir fraîcheur et ombre en cas de chaleur ou protection contre la pluie. Il est, de plus, un élément patrimonial intéressant.

→ Les aménagements à réaliser concernent donc le site du terrain de pétanque. Par ailleurs, la question de la propriété du foncier n'apparaît pas comme un frein ici, car la commune va acquérir les terrains qui lui manquent pour l'aménagement de l'aire.

## Suggestions générales d'aménagements des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo »

### Avaray-Mer

Commune	Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
AARAY	« Carrefour informatif »	Information	-Panneau cartographique	- Itinéraires de randonnée pédestre seulement	Ajouter une carte de l'itinéraire la Loire à Vélo
	« Le port au vin »	<b>Halte Repos</b> (Existante)	Equipements déjà présents : - Banc - Poubelle		Rien à ajouter
MER -Antenne gare-		<b>Aire secondaire</b> Pique nique (Existante)	- Point d'eau - Tables de pique nique - Bancs - Pelouse - Ombre	- Actuellement la liaison jusqu'à la gare n'est pas sécurisée - Proximité de la route	Signaliser l'aire d'arrêt à partir de la future piste cyclable le long de la RD Installer des arceaux pour accrocher les vélos

## Suggestions générales d'aménagements des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo »

### Muides sur Loire-St Dyé sur Loire

Commune	Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
MUIDES	Camping	Aire secondaire Pique nique Jeux Contemplation (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tables de pique nique</li> <li>- Poubelles</li> <li>- Banc</li> <li>- Aire de jeux pour enfants</li> <li>- Terrain de volley</li> <li>- Vue sur la Loire</li> <li>- Pelouse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de point d'eau</li> <li>- Pas de signalétique</li> <li>- Peu d'ombre</li> <li>- Situé en contrebas de l'itinéraire</li> </ul>	Installer un panneau informatif Poser des appuis-vélos Créer un point d'eau
	Place de l'église	Services (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanitaires</li> <li>- Point d'eau</li> <li>- Téléphone</li> <li>- Parking voiture</li> <li>- Abris</li> <li>- Poubelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Panneau des itinéraires du Pays des châteaux</li> <li>- Pas d'indication des sanitaires et du point d'eau</li> </ul>	Ajouter une carte de l'itinéraire la Loire à vélo Indiquer le bloc sanitaire et le point d'eau Rénover le bloc sanitaire
St DYÉ	Cour de l'Office du Tourisme et de la Maison de la Loire	Aire secondaire Information Repos Pique-nique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Banc</li> <li>- Poubelle</li> <li>- Abris</li> <li>- Tables</li> <li>- Pelouse</li> <li>- Fleurs</li> <li>- Site d'information</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de vue directe sur la Loire</li> <li>- Arrêt volontaire, pas visible de l'itinéraire</li> </ul>	Créer un point d'eau Poser des appuis-vélos Installer des sanitaires → Projet de microjardin peut initier l'aménagement dans un futur proche de ce site en tant qu'aire d'arrêt véritable

Les deux sites présents sur la commune de Saint Dyé sur Loire ont des fonctions différentes. Dans un premier temps ils sont complémentaires, dans la mesure où il n'y a pas encore de sanitaires dans la cour de la Maison de la Loire. Si la création du microjardin engendre l'installation de sanitaires à disposition des usagers de la Loire à Vélo, alors ce site deviendra une aire d'arrêt conséquente qui réunira tous les équipements d'une aire secondaire, voire primaire. Pour l'instant, la priorité est donc donnée à l'aménagement du site dans la cour de la Maison de la Loire plutôt que celui sur la place de l'église.

## Suggestions générales d'aménagements des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo »

### Chambord

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Abords du Château	Aire principale (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abris pique nique</li> <li>- Poubelles</li> <li>- Bancs</li> <li>- Commerces et restaurants</li> <li>- Pelouse</li> <li>- Téléphone</li> <li>- Toilettes payants</li> <li>- Point d'eau</li> <li>- Intérêt touristique fort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stationnement vélo non visible, pas indiqué</li> <li>- Contraintes liées au statut protégé du site</li> <li>- Passage important, pas de sécurité pour les sacoches des cyclistes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poser un panneau informatif la Loire à Vélo avec une carte de l'itinéraire</li> <li>- Indiquer le parc de stationnement vélos</li> <li>- Installer un service de réparation vélos</li> <li>- Implanter une station de gonflage pour vélos</li> </ul>

Le site de Chambord est un lieu touristique important, de par la présence du château. De ce fait, de nombreux équipements sont déjà existants. Néanmoins, ils ne sont pas toujours adaptés ou mis en valeur dans le cadre de la Loire à Vélo. Ainsi, quelques installations permettraient d'optimiser le site pour les usagers de la Loire à Vélo et d'en faire une réelle halte.



## Ménars-La Chaussée St Victor

Commune	Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
MÉNARS	Entrée du château	<b>Halte repos</b> (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Banc</li> <li>- Vue dégagée sur la Loire</li> <li>- Ancien lavoir à proximité</li> <li>- Possibilité de stationner une voiture</li> </ul>		La rénovation du lavoir permettrait de faire un abri et éventuellement un point d'eau
	Aire de pique nique	Pique nique Repos-détente Contemplation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tables de pique nique</li> <li>- Poubelle</li> <li>- Ombre et pelouse</li> <li>- Site calme</li> <li>- Vue sur la Loire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de point d'eau</li> <li>- Pas d'appui vélo</li> </ul>	Poser des appuis-vélos Proche de l'aire d'arrêt du parc des Mées qui propose les services manquants donc ne nécessite pas de gros équipements
	Cimetière	<b>Halte Repos</b> (existante)	Equipements déjà présents : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Banc</li> <li>- Vue sur la Loire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proximité du cimetière</li> </ul>	Rien à ajouter
	Parc des Mées	<b>Aire d'arrêt primaire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parking voiture de grande capacité</li> <li>- Nombreuses tables de pique nique</li> <li>- Site ombragée</li> <li>- Grande zone de pelouse</li> <li>- Aire de stationnement vélo</li> <li>- Poubelles</li> <li>- Aire de jeux pour enfants</li> <li>- Point d'eau</li> <li>- Sanitaire</li> <li>- Chalet multi-service : snack, point info touristique, location de vélos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de panneau d'information spécifique la Loire à vélo</li> <li>- Sanitaires pas visibles</li> </ul>	Indiquer les services à partir de l'itinéraire Le projet de départ prévoit un compresseur à vélo et des outils à la disposition des cyclistes ➔ Si ces éléments sont ajoutés, le site peut devenir une aire d'accueil référence sur l'itinéraire
LA CHAUSSEE SAINT VICTOR					

Les aires de la Chaussée St Victor sont déjà bien équipées. Sur l'aire de pique nique, il manque seulement des appuis vélos et au parc des Mées il serait bon de compléter les équipements avec une station de gonflage et de réparations des vélos.

## Candé sur Beuvron

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Bourg de Candé Placette	<b>Halte repos</b> Ravitaillement en eau (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Point d'eau</li> <li>- Proximité des commerces : boulangerie/épicerie/tabac/presse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Passage de la circulation</li> <li>- Site exigu</li> </ul>	Signaliser l'aire de pique nique à proximité
Le long du Beuvron	<b>Aire secondaire</b> Pique nique Repos	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tables de pique nique</li> <li>- Capacité d'accueil assez importante</li> <li>- Eclairage</li> <li>- Accès en voiture et stationnement possible</li> <li>- Site ombragé</li> <li>- Cadre agréable en bordure du Beuvron</li> <li>- Proximité de commerces dans le bourg de Candé (environ 300 m)</li> <li>- Pelouse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de point d'eau</li> <li>- Pas « d'appuis vélo »</li> <li>- Actuellement pas de continuité de l'itinéraire</li> <li>- Pas d'information sur l'itinéraire</li> </ul>	<p>Ajouter des appuis vélos</p> <p>Installer un panneau d'information avec une carte de l'itinéraire dans son entier</p> <p>Indiquer la halte repos et le point d'eau dans le bourg</p> <p>Si le site est fortement fréquenté, on pourra envisagé la mise en place d'un point d'eau.</p> <p>→ Site détaillé dans la partie suivante</p>
	<b>Halte repos</b> (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site calme</li> <li>- Vue agréable</li> <li>- Table de pique nique</li> <li>- Banc un peu plus loin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capacité limitée : 1 table</li> </ul>	Rien à ajouter

Le site prioritaire est l'aire de pique nique le long du Beuvron. Il serait intéressant de la compléter avec des équipements spécifiques la Loire à Vélo. L'environnement du site est particulièrement agréable et il est le futur point de départ d'une section en voie verte pour rejoindre Chaumont sur Loire. Il pourra ainsi être fréquenté par des utilisateurs divers (patineurs, joggers, PMR, cyclistes) pour des promenades et excursions à la journée et être un point de passage (voire d'arrêt) pour des cyclistes itinérants. Pour ces raisons, il est donc pertinent que le site propose les services recommandés dans le tableau ci-dessus.

## Chamont sur Loire

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Bord de Loire (équipements répartis le long de la berge)	Aire secondaire Pique nique Repos-détente Contemplation	<p><u>1<sup>er</sup> site :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 table de pique nique</li> <li>- 1 poubelle</li> <li>- 1 banc</li> </ul> <p><u>2<sup>ème</sup> site :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 tables</li> <li>- 1 banc</li> <li>- 1 poubelle</li> <li>- 1 panneau d'information sur le castor</li> </ul> <p><u>3<sup>ème</sup> site :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 tables de pique nique</li> <li>- 3 bancs</li> <li>- 3 poubelles</li> <li>- Lampadaires</li> </ul> <p>Pour l'ensemble :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ombre et pelouse</li> <li>- Site calme, vue sur la Loire</li> <li>- Proximité de l'office de Tourisme : toilettes, point d'eau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de point d'eau</li> <li>- Pas d'appui vélo</li> <li>- Pas de panneau d'information spécifique la Loire à Vélo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Créer un point d'eau</li> <li>Poser des appuis vélos</li> <li>Indiquer l'office de Tourisme</li> <li>Projet de la commune d'acquiescer un terrain entre l'office de tourisme et la Loire pour créer une aire de pique nique</li> <li>➔ Projet à suivre, peut s'intégrer avec une aire d'arrêt Loire à vélo</li> </ul>
Entrée du château -Antenne Chenonceau-	Halte repos (Existante)	<p>Equipements déjà présents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Point d'eau</li> <li>- Bancs</li> <li>- Poubelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Située en pente</li> <li>- Peu visible</li> <li>- Proximité de la route</li> </ul>	Rien à ajouter
Office de Tourisme (OT)	Information (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanitaires et point d'eau (accessibles aux heures d'ouvertures de l'OT)</li> <li>- Kit de réparation vélo</li> <li>- Informations diverses (touristiques, hébergements,...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas situé directement sur l'itinéraire</li> <li>- Pas d'espace de pique nique</li> <li>- Proximité de la RD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalonner l'OT à partir de l'itinéraire la Loire à Vélo</li> <li>Mettre à disposition une boîte à outils pour les cyclistes</li> <li>-vente de rustine, chambres à air-</li> </ul>

Il faut suivre l'évolution du projet de la commune d'acquisition d'un terrain pour en faire une aire de pique nique. La localisation du site semble stratégique par rapport à l'itinéraire de la Loire à Vélo et il pourrait donc être conçu et équipé dans la perspective d'une aire d'arrêt de la Loire à Vélo. Si le projet se concrétise, il deviendra la priorité par rapport aux autres suggestions qui sont faites.



## Suggestions générales d'aménagements des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo »

### Onzain -Antenne Gare-

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Entrée de ville	Aire secondaire Pique nique (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parking voiture</li> <li>- Bloc sanitaire</li> <li>- Tables de pique nique</li> <li>- Poubelles</li> <li>- Ombre</li> <li>- Pelouse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu de possibilité d'appuyer les vélos</li> <li>- Proximité de la route</li> <li>- Pas sur l'itinéraire principal : tronçon pour rejoindre la gare</li> <li>- Site pas spécifique aux cyclistes</li> </ul>	<p>Au vu de la fréquentation, pas de nécessité de panneau d'information la Loire à Vélo ni d'aménagement spécifique pour les cyclistes</p>

# Suggestions générales d'aménagements des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo »

## Rilly sur Loire

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Lavoir	<b>Aire secondaire</b> Pique nique Ravitaillement en eau Toilettes	- 3 tables de pique nique - Toilettes - Point d'eau - Eclairage - Endroit abrité	- Aucune carte de l'itinéraire - Pas sur le tracé principal : engendrer un détour - Pas d'appui vélo - Site exigu - Proximité de la RD	Poser un panneau informatif sur le mur intérieur : pas de nuisance paysagère, à l'abris Site étroit pour installer des accroches vélos, les murs peuvent être utilisés à cet effet
Terrain de sport	<b>Aire secondaire</b> Pique nique Détente et repos	- Pelouse ombragée - Jeux - Espace vaste - Site paisible, éloigné du trafic routier - Point d'eau	- 2 tables sans bancs - Pas d'appui vélo - Actuellement l'itinéraire n'est pas authentifié Loire à Vélo sur cette section	Installer des appuis vélo Voir avec la mairie si des équipements sportifs peuvent être mis à disposition durant la période estivale

Le site du lavoir est déjà complet, il est donc intéressant de l'indiquer de façon visible pour permettre une utilisation optimum des services qu'il propose (particulièrement les sanitaires et le point d'eau, qui sont des services moins présents que les tables). Selon l'itinéraire que la Loire à Vélo empruntera, les sites seront plus ou moins éloignés du tracé. Dans tout les cas, il faudra les indiquer de façon claire, ne sachant pas pour l'instant où sera la prochaine aire d'arrêt dans le département d'Indre et Loire.

# Suggestions générales d'aménagements des aires d'arrêt de « la Loire à Vélo »

## Vallières les Grandes -Antenne Chenonceau-

Site	Type d'aire d'arrêt souhaitée	Atouts	Inconvénients	Suggestions
Plan d'eau	<b>Aire secondaire</b> Pique-nique Défente Ravitaillement en eau Toilette	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 tables de pique nique</li> <li>- Poubelles</li> <li>- Banc</li> <li>- Plan d'eau</li> <li>- Ombre et pelouse</li> <li>- Aire de jeux pour enfants : balançoire, toboggan</li> <li>- Parking voitures</li> <li>- Abris avec point d'eau et sanitaire</li> <li>- Site paisible et calme en retrait de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu de possibilité d'appuyer les vélos</li> <li>- Mauvais état des sanitaires</li> <li>- Pas de parking vélo</li> </ul>	Aménager un parking à vélo avec des appuis vélos Rénover les sanitaires Installer un panneau d'information ➔ Site détaillé dans la partie suivante
Lavoir	<b>Halte repos</b> (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lavoir</li> <li>- Ombre</li> <li>- Valeur patrimoniale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas de banc</li> <li>- Proximité immédiate de la route</li> </ul>	Rien à ajouter
Devant la mairie	<b>Service</b> (Existante)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 banc</li> <li>- Cabine téléphonique</li> <li>- Panneau WC</li> <li>- Proximité d'un commerce multiservice</li> </ul>		Rien à ajouter

Le site le plus stratégique est celui du plan d'eau. Il dispose d'un environnement agréable et d'un contexte favorable, car le projet est soutenu par les élus. De plus, la présence d'un bloc sanitaire, certes vétuste, facilite l'installation de sanitaires et d'un point d'eau. Les travaux d'aménagements du site pourront être pensés et réalisés conjointement à ceux de l'infrastructure cyclable et de signalisation du tracé.



## B/ Propositions d'aménagements des sites à privilégier

### 1. Le site de Lestiou

#### a) *Le contexte de l'action*

Au vu de l'avancement du projet sur le département du Loiret, pour lequel aucune proposition d'aménagement n'est encore formulée, la proposition ne se base que sur les équipements du Loir et Cher. Ainsi, en aménageant ce site, on offre une fréquence convenable d'aire d'arrêt. Elle sera à améliorer pour la rive droite, pour laquelle la prochaine aire d'arrêt importante se situe aux environs de Blois (Parc des Mées), c'est à dire à environ 30 km. Pour la rive gauche, les aires sont réparties tous les 10 à 15 km : St Dyé sur Loire, Chambord, Vineuil, Blois.

La commune est motivée pour réaliser une aire de pique nique sur son territoire. L'achat de plusieurs parcelles de terrain est prévu pour agrandir le site que la commune détient. Les terrains se situent en contrebas de l'école. Il existe déjà des jeux pour enfants qui ne sont actuellement pas accessibles librement. Il est prévu très prochainement d'enlever la porte en bois qui ferme ce lieu et de la remplacer par une porte basse qui ne cache pas la vision. De plus, la commune souhaite acquérir les terrains de l'autre côté du sentier afin de créer un espace public fonctionnel, à la disposition de la population. A terme, le site réunira une aire de jeux pour enfants, un terrain de pétanque et une aire de pique nique. Ce projet, s'il est correctement envisagé, peut profiter pleinement aux usagers de l'itinéraire la Loire à Vélo. Pour cela, quelques aménagements spécifiques doivent être réalisés.

Plusieurs solutions sont envisageables pour l'aménagement de ce site au vu des équipements dont dispose la commune.

#### b) *Le descriptif du site*

Le terrain se situe en bordure du cours d'eau le Lien, en contrebas de l'église et de l'école. Au niveau de la place de l'église, il existe un point d'eau potable et des sanitaires toujours ouverts et libres d'accès. Le site est entre les deux lavoirs que détient la commune, qui sont des éléments patrimoniaux intéressants. Le site est calme, en retrait de la route départementale, donc à l'abri des nuisances sonores. Il est à proximité du deuxième lavoir, qui peut servir d'abri en cas d'intempéries. De plus, le site présente pelouse et ombre, qui sont des critères à considérer pour l'établissement d'une aire d'arrêt. En effet, il est conseillé de se reposer à l'ombre après un effort sportif. Le site n'est pas en bordure directe de l'itinéraire prévu pour rejoindre le Loiret, cependant soit un panneau indicatif peut être implanté pour informer les cyclistes, soit l'itinéraire peut être revu pour permettre le passage devant l'aire d'arrêt, ce qui, à priori, ne pose pas de souci pour la municipalité.

#### c) *Le parti pris d'aménagement*

Les aménagements ont pour but de créer une **aire d'arrêt secondaire** dans le cadre de l'itinéraire « la Loire à Vélo ». Les fonctions principales seront le pique nique et le repos. Le site est à l'heure actuelle peu aménagé et quelques équipements sont à apporter afin de le rendre fonctionnel pour les usagers de la Loire à Vélo.

Il est nécessaire d'installer plusieurs **tables de pique nique**. Il faut prévoir leur accès : privilégier un accès par une pente douce plutôt que des escaliers. Cela permet aux personnes à

mobilité réduite et aux personnes avec des poussettes d'y accéder. De la même façon, il est préférable que le cheminement soit réalisé en stabilisé. Cela évite la détérioration de l'allée en cas d'intempéries, tout en conservant un aspect naturel et identique au chemin. Dans la mesure du possible, les tables doivent être disposées à l'ombre. Elles doivent avoir un aspect en bois, avec un banc de chaque côté mais les extrémités restent libres afin de pouvoir s'y installer en fauteuil roulant. Dans un premier temps, une ou deux tables vont être disposées près de l'aire de jeux, dans l'attente d'acquisition des terrains de l'autre côté du sentier et de leur aménagement. Ensuite, elles seront déplacées pour constituer une réelle aire de pique nique. Les espaces qui recevront les tables de façon définitive seront traités en sable ciment pour conserver un caractère accueillant par tout temps.

Les tables sont choisies dans une gamme réalisée en plastique 100 % recyclé. L'usage de ce matériau permet d'agir en faveur de l'environnement et d'accompagner les principes du développement durable dans un projet qui met en avant le vélo, comme moyen de circulation alternatif à la voiture. Les tables sont non toxiques, imputrescibles, résistantes aux dégradations naturelles et au vandalisme. Le plastique qui les constitue est récupéré, trié, broyé, densifié puis transformé et teinté dans la masse.

On doit trouver au moins une **poubelle** sur l'aire, entre les tables et le sentier. Cela facilite d'une part l'entretien pour l'agent et de l'autre permet d'être utilisée par les personnes qui ne font que passer. Elle doit être visible par tous mais pas à proximité immédiate des tables (problème de guêpes, odeurs, etc.). Une seconde corbeille peut être mise à côté de l'aire de jeux pour enfants. La corbeille de propreté sera dans la même gamme que les tables, en plastique 100 % recyclé.

Il peut être envisagé de mettre **deux bancs** près de l'aire de jeux afin que les parents puissent surveiller les enfants, discuter ou se reposer.

Afin que le site soit adapté aux personnes pratiquant le vélo, on recommande l'installation **d'appuis vélos**. Les râteliers sont à bannir car ils abîment les roues et ne permettent pas une bonne protection des vélos en n'attachant que le cadre. Au regard du milieu préservé, il faut privilégier un matériel discret. Les dispositifs pourront correspondre à des arceaux mêlant bois et métal. On peut déposer deux vélos par support avec la possibilité d'attacher les roues et le cadre. Le mélange bois et acier permet une bonne intégration paysagère au site, à proximité du bourg mais à caractère naturel, le modèle rappelle l'ambivalence du site.

On doit pouvoir stationner au moins six vélos sur l'aire, soit trois arceaux. L'espacement entre les dispositifs doit être au minimum de 0,70 mètres. Ils doivent être dans un endroit visible, afin que les cyclistes puissent surveiller leurs vélos et leurs bagages.

Concernant les services, de type **sanitaire et point d'eau**, il peut être envisagé soit d'en implanter sur le site, ce qui engendre de lourds travaux et des coûts assez importants, soit d'utiliser ceux qui existent au niveau de la place de l'église. La place de l'église est séparée du site par un escalier. Dans le deuxième cas, il faut alors signaler les sanitaires à partir de l'aire de pique nique et/ou de l'itinéraire. Cette solution paraît plus adaptée au regard de la taille de la commune, qui ne se voit pas investir dans des travaux conséquents, et de la fréquentation du site. Il serait dommage de ne pas profiter et de ne pas valoriser le potentiel existant. Étant donnée la configuration actuelle de l'itinéraire -qui se termine provisoirement à Lestiou- et les projets de continuité sur le département du Loiret, un travail de signalétique doit être réalisé. Les recommandations pour la signalétique sont les suivantes :

- Pose d'un premier panneau à l'intersection avec la rue du Pont (fin provisoire de l'itinéraire). Doivent figurer les informations : Aire de Pique nique et Sanitaires Place de l'église.
- Pose d'un second panneau en bas de l'escalier en bois qui mène à l'église : flèche en haut pour les sanitaires et le point d'eau.
- Enfin un troisième panneau à l'intersection de la grande rue et de la ruelle du pont, pour les cyclistes venant du Loiret. Soit indication directionnelle Loire à Vélo à gauche, soit indication aire de pique nique.



**Plan de signalisation des équipements sur la commune de Lestiou**

Réalisation : C.HENRY, Juillet 2006

La pose d'un panneau avec la **cartographie de l'itinéraire** doit être faite. Cette carte doit représenter l'itinéraire dans son ensemble et y situer l'aire d'arrêt. Elle peut être l'occasion pour la municipalité d'expliquer l'histoire de la commune et de son patrimoine, d'informer sur les manifestations, marchés, etc.

Il serait judicieux de jalonner l'ensemble des aires d'arrêts du **logo « la Loire à Vélo »**. Ainsi, les panneaux devront détenir le logo « la Loire à Vélo ». Il permet aux cyclistes d'identifier le site et est le gage de la présence d'équipements adaptés aux vélos. On peut imaginer que les documents de promotion et de valorisation de « la Loire à Vélo » proposent un livret avec le détail des aires d'arrêts. Cela permet aux cyclistes d'envisager leurs haltes en fonction des services qui leur sont nécessaires, comme les points d'eau.



# Schéma

Tracé prévu de l'itinéraire « la Loire à Vélo »

) Entité

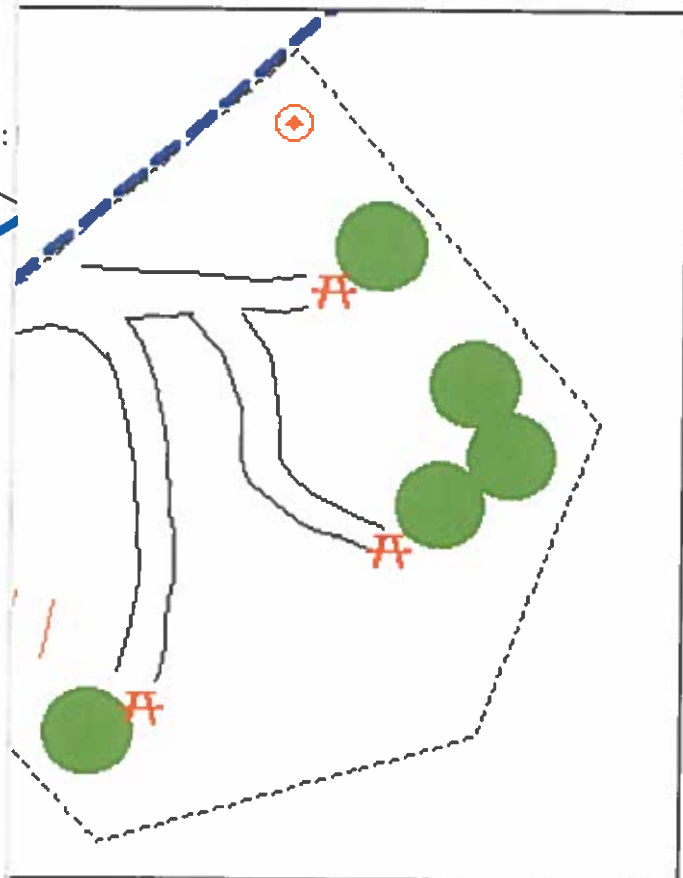
→ Liaison

○ Connexion

d'aménagement  
de Lestiau-

Chemin

Cours d'eau :



#### *d) Les prescriptions d'aménagements*

##### - Travaux préparatoires

L'entrepreneur devra l'abattage et l'enlèvement en décharge des végétaux situés dans l'emprise des travaux. A savoir : l'arrachage des buissons formés par les ronces, broussailles, et autres végétaux nuisibles à la sécurité des usagers du site (en particulier les enfants) et sans intérêt particulier (paysager ou utilitaire). En revanche les arbres seront conservés afin d'offrir de l'ombre sur le site.

Si cela s'avère nécessaire, il peut être réalisé des opérations topographiques pour déterminer des points de nivellement ainsi que des sondages manuels pour rechercher des éventuels réseaux sur le site.

##### - Terrassements généraux

Les travaux de terrassements réalisés par l'entreprise adjudicataire des travaux d'aménagement du site de Lestiou, comprendront d'une manière générale : le décapage de la terre végétale sur une épaisseur moyenne de 0.30 m dans l'emprise d'implantation des tables de pique-nique et des cheminements pour accéder aux tables, ainsi que le chargement, le transport et la mise en stock ou en dépôt des matériaux.

##### - Revêtement

Les travaux de revêtement à réaliser comprennent :

- La réalisation d'un espace traité en sable ciment à l'emplacement des tables. Il permet de fixer les tables, les stabiliser et conserver un lieu propre. Celui-ci sera d'une épaisseur égale à la terre décapée afin de ne pas créer de surhauteur avec le sol.
- La réalisation des cheminements pour accéder aux tables à partir du parking. Ils seront réalisés en stabilisé de type calcaire concassé pour conserver un aspect naturel.

##### - Signalisation

Les missions de l'entrepreneur comprennent toutes sujétions de fourniture et de pose de panneaux de signalisation, selon les normes en vigueur.

- La fourniture et la pose de panneaux d'indication de l'aire de pique-nique à partir de l'itinéraire. En venant d'Avaray, un panneau doit être mis à l'intersection de la rue Basse et de la rue du Pont, où se termine provisoirement l'itinéraire. Il doit indiquer l'aire d'arrêt tout droit et les sanitaires place de l'église. En venant de Tavers (Loiret), à l'heure actuelle le panneau devrait être mis à l'intersection de la grande rue et de la ruelle du pont, en indiquant l'aire sur la gauche, mais l'itinéraire n'est pour l'instant pas déterminé.
- La fourniture et la pose d'un panneau indiquant les toilettes et le point d'eau situé sur la place de l'église, implanté en bas de l'escalier en bois qui mène à l'église.

Les supports, brides et fixations seront en acier galvanisé de section rectangulaire, comme pour l'ensemble des panneaux de l'itinéraire.

### - Équipements annexes

Les travaux de l'entrepreneur adjudicataire concernant les équipements annexes comprendront d'une manière générale tous les équipements de voirie, et plus particulièrement :

- Selon les négociations avec les propriétaires, la pose de clôture en limite du domaine public avec les parcelles privées adjacentes.
- La fourniture et la pose de corbeilles de propreté. Le mobilier choisi appartient à une gamme de produit réalisé à 100 % à partir de plastique de récupération. Elles ont une contenance de 110 litres, pour un diamètre de 55 cm et une hauteur de 90 cm (2 unités).  
Une corbeille sera localisée à côté des jeux pour enfants et une autre près des tables de pique nique.
- La fourniture et la pose de tables de pique-nique. Tout comme les corbeilles, les tables sont choisies dans une gamme 100 % recyclé. L'épaisseur des lames est de 4 cm pour le plateau et de 5 cm pour l'assise. Elles sont longues de 180 cm et de coloris marron (3 unités).  
Dans la perspective d'acquisition des terrains en bordure du Lien, deux tables y seront disposées et une autre restera sur l'aire de jeux.
- La fourniture et la pose d'appuis-vélos. Le choix se dirige vers des accroches vélos de type arceaux. Ils sont constitués d'un poteau en bois traité autoclave et d'arcs en acier électrozingué. Ils sont d'une hauteur hors sol de 1 m et ne nécessitent qu'un seul scellement. Trois unités seront installées à proximité des tables de pique nique.
- La fourniture et la pose de bancs. Ils peuvent être choisis dans la même gamme que les corbeilles et les tables, c'est à dire en plastique d'origine recyclée. Deux unités seront implantées sur la zone de jeux pour enfants.
- La fourniture et la pose d'un panneau d'information. Il sera composé d'une face et protégé par un film plastique. Avec un cadre et des poteaux en bois, il sera localisé en bordure du sentier sur la zone où sont les tables de pique nique. Il contiendra les informations suivantes:
  - une carte de l'itinéraire avec l'emplacement des aires d'arrêt,
  - les logos des acteurs et financeurs du projets : la Loire à Vélo, Conseil Général du Loir et Cher, Région Centre, éventuellement la commune de Lestiou,
  - la liste des commerces et services de la commune,
  - la distance des prochains services proposés sur l'itinéraire.



## **2. Le site de Candé sur Beuvron**

### *a) Descriptif du contexte*

Le site de Candé sur Beuvron est pour l'instant à la fin de la portion réalisée en provenance de l'est du département. Il correspond actuellement à un point de départ et/ou d'arrivée de l'itinéraire, d'autant plus qu'il y a un parking voiture. Il se situe à 15 km de Blois (en amont), 10 km de Rilly sur Loire (en aval, vers Amboise) et 14 km de Vallières les Grandes (antenne vers le château de Chenonceau).

La commune de Candé sur Beuvron détient quelques commerces, le développement d'une aire pour les vélos devient un atout pour ces derniers. Les cyclistes peuvent en effet décider d'acheter quelques denrées alimentaires et se restaurer quelques dizaines de mètres plus loin dans un site agréable et ombragé.

Après un entretien téléphonique avec une adjointe au maire, il semble que la priorité de la commune soit dans la réalisation d'une aire de repos au niveau des nouvelles installations commerciales (boulangerie et épicerie) en cours, le long de la départementale. Cette place comprendra des sanitaires accessibles pour les personnes à mobilité réduite ainsi qu'un point d'eau. L'itinéraire ne passe pas directement aux abords de ce site mais reste à une distance raisonnable (environ 500 m). La mairie n'est, pour l'instant, pas mobilisé sur le site le long du Beuvron, mais elle suggère de l'indiquer à partir de l'itinéraire. Cela n'empêche en rien d'identifier le site en bordure du Beuvron en tant qu'aire de pique nique la Loire à Vélo.

### *b) Descriptif du site*

Le terrain considéré est situé en bordure du Beuvron, affluent de la Loire. On y accède soit en traversant un pont en pierre fermé à la circulation routière soit par la départementale. L'accès au parking est limité aux voitures légères par une barrière qui limite la hauteur à 2 mètres. Le site est isolé de la route par une couverture boisée. Le sentier qui le dessert se prolonge le long du Beuvron et rejoint Chaumont sur Loire. Il doit faire l'objet de travaux et constituer une portion en voie verte de l'itinéraire la Loire à Vélo. Ainsi, à proximité du bourg, le site est néanmoins dans un endroit paisible et jouit d'un cadre naturel préservé.

Dans le bourg, on trouve un point d'eau potable, éloigné de quelques centaines de mètres seulement du site de pique-nique. Sur le site il y a quatre tables de pique-nique : dont deux rectangles en bois et deux rondes en pierre. A proximité de chaque table, il y a une poubelle en bois. Il y a aussi deux bancs en pierre. Les équipements font face au Beuvron, offrant un point de vue sur le cours d'eau et la végétation.

Dans la continuité, il y a un emplacement sans végétation, qui sert de parking pour les voitures, qui ne peuvent aller plus loin en raison d'une barrière. Le sentier est jalonné de lampadaires.

### *c) Le parti pris d'aménagement*

Les aménagements ont pour but de créer une aire d'arrêt secondaire dans le cadre de l'itinéraire « la Loire à Vélo ». Les fonctions principales seront le pique nique et le repos. Il existe déjà des équipements suffisants en terme de tables de pique nique, bancs et poubelles. Il est nécessaire d'ajouter quelques éléments d'ordre informatif sur le site pour le considérer comme une aire d'arrêt la Loire à Vélo.

---

#### **La Loire à Vélo – Étude sur les aires d'arrêts en Loir et Cher**

Conseil Général du Loir et Cher- Cécile Henry- Juillet 2006

Les **tables de pique nique** sont en **bon état**. Il n'y a pas de suggestions particulières par rapport à celles-ci. En revanche aucun matériel n'est prévu pour accrocher les vélos.

Il faut donc envisager la **pose d'appuis vélo**. L'environnement plutôt naturel du site est favorable à des équipements discrets. Au vu des avantages décrits pour le site de Lestiou, des **arceaux** constitués d'un mélange bois/métal semblent adéquates au site. Les dispositifs d'attache doivent être visibles à partir des tables de pique-nique. On peut déposer deux vélos par support avec la possibilité d'attacher les roues et le cadre, ce qui assure une bonne sécurité contre le vol.

Il serait judicieux de penser à mettre un **panneau informatif** avec une cartographie de l'itinéraire dans sa globalité et une carte détaillée de la section considérée et pourquoi pas envisager un petit texte sur l'histoire de la commune (le Beuvron était utilisé comme port annexe pour stationner les bateaux lorsque la Loire était agitée).

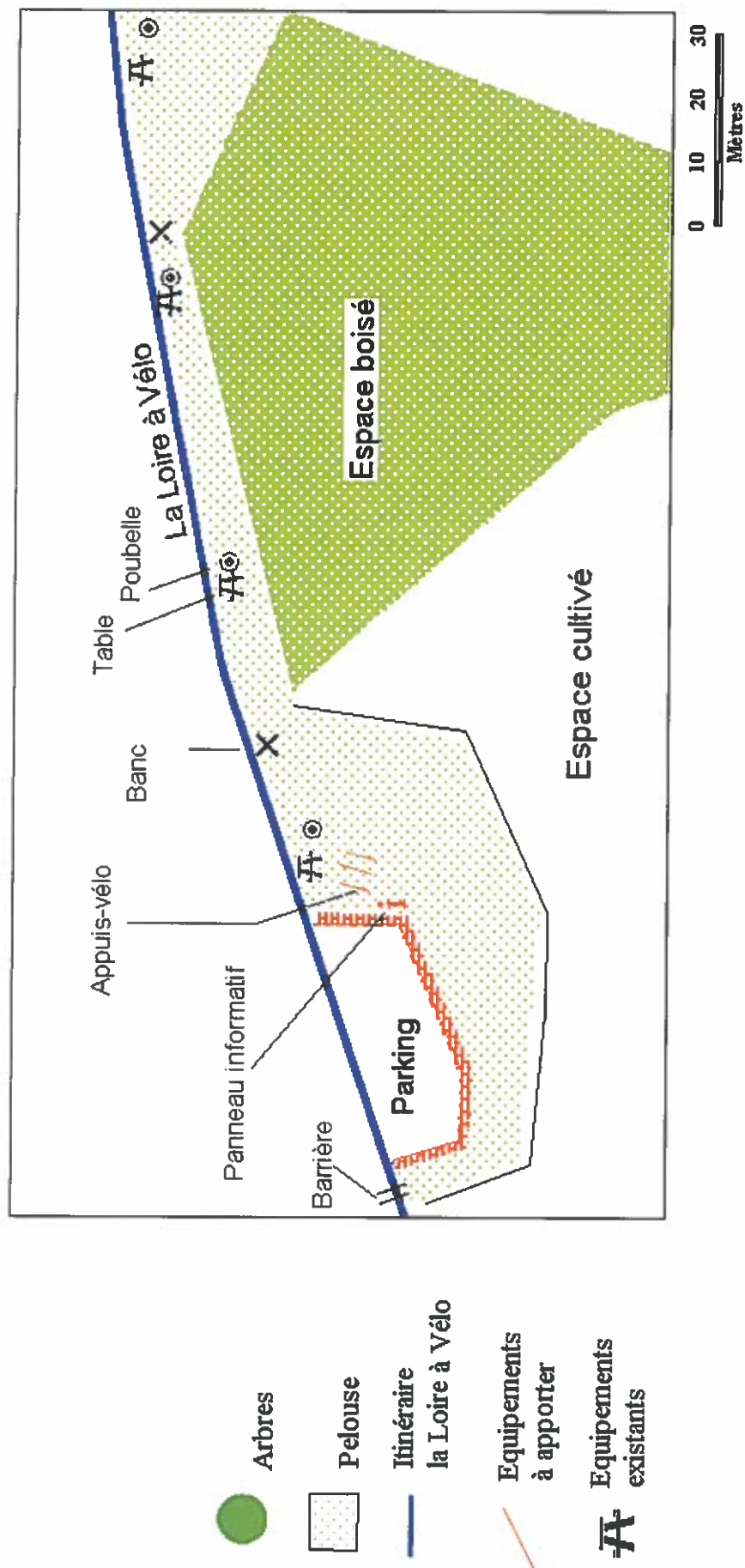
L'espace qui sert de **parking** est actuellement bordé par un champ. Il pourrait être envisagé de réaliser quelques **plantations**. Celles-ci couperaient la visibilité avec la route, située de l'autre côté du champ et diminuerait le fond sonore. Ce dernier reste cependant faible et ne constitue pas une nuisance réelle. On peut envisager la construction d'un muret en pierre sur une partie de la longueur. Il demanderait moins d'entretien qu'une haie et permettrait aux personnes faisant du roller de s'asseoir pour se chauffer sans difficulté. En effet, on peut estimer que la section entre Candé et Chaumont, une fois réalisée, deviendra une **voie verte** appréciée des **patineurs et des PMR**. **L'accès en voiture** doit donc être possible, tout comme le stationnement.

En ce qui concerne la **signalétique**, il serait judicieux d'indiquer dans un sens le point d'eau potable dans le bourg (en venant de Chaumont) et dans l'autre d'indiquer l'aire de pique-nique à partir du point d'eau.

Afin d'identifier et de délimiter l'aire de stationnement voiture, on propose la **construction d'un muret** en revêtement pierre. Celui-ci sera fortement utile pour les personnes voulant chauffer des rollers ou simplement se reposer.

En fonction de la fréquentation future, difficile à estimer et quantifier à l'heure actuelle, on peut imaginer construire un abri, avec une table et un accroche vélo. Ces aménagements interviendraient dans une deuxième phase car ils ne sont pas indispensables au bon fonctionnement de l'itinéraire.

## Schéma de principes d'aménagements -Aire d'arrêt de Candé sur Beuvron-





#### *d) Les prescriptions d'aménagements*

##### **- Travaux préparatoires**

L'entrepreneur adjudicataire des travaux devra la dépose et la mise en stock d'éléments d'équipements de restriction d'accès situés dans l'emprise des travaux.

Il devra notamment la dépose et mise en stock pour repose du gabarit de limitation de hauteur pour permettre le passage des engins de chantier situé à l'entrée du parking (1 unité).

Si cela s'avère nécessaire, il peut être réalisé des opérations topographiques pour déterminer des points de nivellement ainsi que des sondages manuels pour rechercher des éventuels réseaux sur le site.

##### **- Terrassement**

Les travaux de terrassements réalisés par l'entreprise adjudicataire des travaux d'aménagement du site de Candé sur Beuvron, comprendront d'une manière générale : le nivellement et la stabilisation du sol de l'emplacement de parking. Dans la perspective de voie verte et d'utilisation par des patineurs et PMR de ce tronçon, l'accès à la voie à partir du parking doit être aisé pour ces usagers. Le sable ou l'herbe est à bannir ici.

##### **- Signalisation**

Les missions de l'entrepreneur comprennent toutes sujétions de fourniture et de pose de panneaux de signalisation, selon les normes en vigueur.

Cela comprend, d'une manière générale, tous les équipements de signalisation horizontale et verticale.

- La fourniture et la pose de panneaux d'identification de l'aire d'arrêt. Ils doivent contenir le logo la Loire à Vélo, une flèche indiquant la direction de l'aire d'arrêt et éventuellement la distance. Ils doivent être positionnés de part et d'autre de l'aire d'arrêt. En venant du bourg de Candé, il peut être implanté au niveau de la placette, où il y a un point d'eau. Dans l'autre sens, il peut être mis sur le tronçon en provenance de Chaumont sur Loire, en indiquant la distance.
- La fourniture et la pose d'un panneau indiquant la fontaine située dans le bourg de Candé.

Les supports, brides et fixations seront en acier galvanisé de section rectangulaire, comme pour l'ensemble des panneaux de l'itinéraire.

##### **- Travaux de construction**

Le mur de délimitation du parking sera d'une hauteur de 0.60 mètres et d'une largeur de 0.40 mètres.

##### **- Équipements annexes**

Les travaux de l'entrepreneur adjudicataire concernant les équipements annexes comprendront d'une manière générale tous les équipements de voirie, la signalisation et plus particulièrement :

- La repose du gabarit de limitation de hauteur déposé avant les travaux d'aménagement du site ainsi que le terrassement des massifs de fondation en pied d'ouvrage et la mise en œuvre de béton de mortier pour scellement.
- La fourniture et la pose d'appuis vélos de type arceaux. Ils sont constitués d'un poteau en bois traité autoclave et d'arcs en acier électrozingué. Ils sont d'une hauteur hors sol de 1 m et ne nécessitent qu'un seul scellement. Trois unités seront installées à côté du parking et une à proximité de la table de pique nique la plus proche de la départementale (Cf. Schéma d'aménagement p.64).
- La fourniture et la pose d'un panneau d'information. Il sera composé d'une face et protégé par un film plastique. Avec un cadre en bois, il sera implanté à proximité du parking, de façon à être bien visible. Les informations contiendront :
  - une carte de l'itinéraire avec l'emplacement des aires d'arrêt,
  - les logos des acteurs et financeurs du projets : la Loire à Vélo, Conseil Général du Loir et Cher, Région Centre, éventuellement la commune,
  - la liste des commerces et services de la commune,
  - la distance des prochains services proposés sur l'itinéraire.

### **3. Le site de Vallières les Grandes**

#### *a) Descriptif du contexte*

Vallières les Grandes est une commune qui se situe sur l'itinéraire prévu pour relier Chaumont-sur-Loire à Chenonceau. La route départementale est faiblement fréquentée et rentre dans les critères de qualité du guide technique qui sont d'avoir moins de 500 véhicules/jour. Ainsi, le tracé passe par la route et globalement il n'y a pas d'aménagement de voirie spécifique à réaliser. L'itinéraire prévu passe dans le bourg de Vallières. Le site retenu est à proximité de la départementale, il est contigu au tracé la Loire à Vélo. L'entrée se fait d'ailleurs par la départementale. Les cyclistes n'ont donc pas de détour à faire pour s'y rendre, il est visible à partir de la route.

De plus, le maire de Vallières les Grandes est tout à fait prêt à faire preuve de dynamisme pour se lancer dans un projet d'amélioration du site existant. Il est ouvert à toute concertation et partenariat avec le conseil général. Il souligne d'ailleurs que la route est déjà fortement fréquentée par les cyclistes alors qu'aucun itinéraire n'est balisé. Ces facteurs sont encourageants et prometteurs pour l'avenir d'une aire d'arrêt sur la commune.

La commune est le point de passage le plus urbanisé sur cette section. Cela renforce la nécessité d'un aménagement qui propose au moins un point d'eau. Des commerces se trouvent à proximité du site, renforçant son intérêt. Fixer les cyclistes, ne serait-ce que pour une halte, ne peut que bénéficier positivement à la commune et engendrer quelques retombées économiques. Il serait d'ailleurs judicieux que le commerce multiservice existant puisse proposer des produits spécifiques : barres de céréales, rustines, chambres à aire, outils, etc.

#### *b) Descriptif du site*

Le site dispose de conditions favorables à l'établissement d'une aire d'arrêt Loire à Vélo. Sa proximité avec le futur itinéraire et les équipements déjà présents sur le site sont des atouts. Le terrain se trouve sur la gauche après la traversée du pont lorsque l'on vient de Chaumont, en bordure de la route départementale 27. Il y a un parking voiture d'une capacité assez importante (environ 40 places).

Il y a aussi un bloc sanitaire, qui correspond aux anciens vestiaires pour le terrain de sport. Il comprend un point d'eau, avec deux grands bacs, et trois toilettes. L'ensemble est en mauvais état. Un peu en retrait, il y a une aire de jeux pour enfants avec une balançoire et un toboggan. Un banc et une poubelle sont présents à côté des jeux.

Un plan d'eau est situé à l'écart de la route. Il est entouré d'arbres et de verdure. On peut aisément s'installer sur l'herbe, à l'ombre des arbres. Il y a aussi 4 tables de pique nique et une poubelle à côté du plan d'eau. Elles sont installées par la mairie durant la période estivale.

#### *c) Le parti pris d'aménagement*

Les aménagements ont pour but de créer une aire d'arrêt dans le cadre de l'itinéraire « la Loire à Vélo ». Au vu des équipements présents et de la motivation de la municipalité, un projet d'amélioration du site pour en faire une aire d'arrêt secondaire est tout à fait envisageable. Les fonctions du site seront le pique nique, le repos, le ravitaillement en eau et les sanitaires.



Pour ce qui est de l'**aire de pique nique**, il faudrait installer des tables de façon pérenne. Il faut penser à leur accessibilité, quitte à créer un petit sentier facilement praticable pour les atteindre. Les tables pourront être implantées sur une zone traitée en sable ciment pour laisser un espace propre en cas d'intempéries et éviter les terrains trop boueux. De la même façon, **deux poubelles** doivent être implantées et rester tout au long de l'année.

**Les tables de pique nique** sont choisies dans une gamme réalisée en plastique 100 % recyclé. L'usage de ce matériau permet d'agir en faveur de l'environnement et d'accompagner les principes du développement durable dans un projet qui met en avant le vélo, comme moyen de circulation alternatif à la voiture. Les tables sont non toxiques, imputrescibles, résistantes aux dégradations naturelles et au vandalisme. Le plastique qui les constitue est récupéré, trié, broyé, densifié puis transformé et teinté dans la masse.

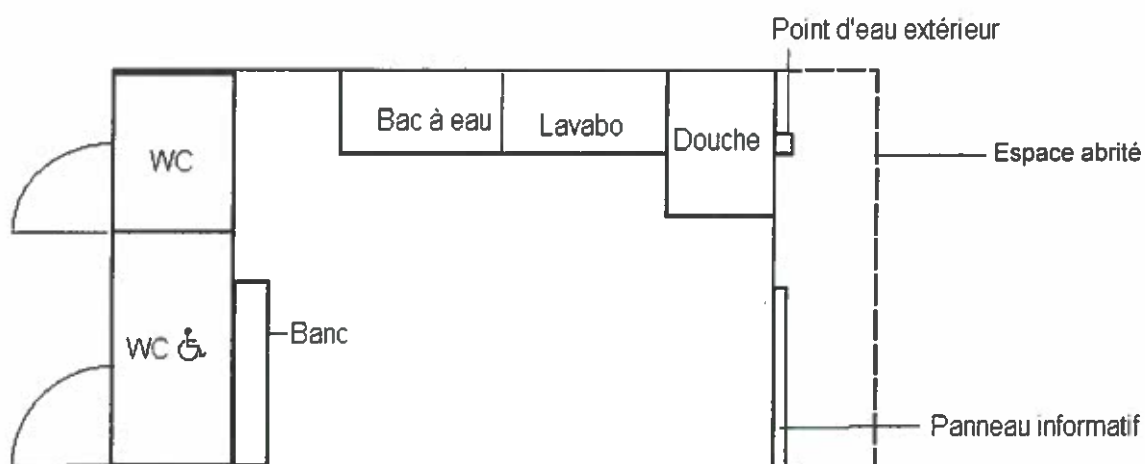
Le **bloc sanitaire** doit être **entièrement rénové**. Si le bâtiment reste inférieur à 20m<sup>2</sup>, il n'y a pas de nécessité de permis de construire. La création de deux toilettes est recommandée, dont une accessible aux PMR. L'équipement actuel comporte un emplacement pour des douches. Il est peut être judicieux d'en remettre une ou deux en état. Sans demander de lourds investissements, cela constituerait un service supplémentaire fort apprécié des cyclistes. L'installation d'une prise électrique permettrait aux cyclistes de recharger leur téléphone portable. A l'occasion de cette rénovation, la **conception architecturale** du bâtiment doit être revue afin de s'intégrer au mieux à l'environnement du site. Aujourd'hui en béton, il pourra s'inspirer de l'architecture locale et des matériaux présents. Une sortie d'eau sur l'un des côtés du bloc permettrait aux cyclistes de nettoyer leur vélo.

Un **panneau d'information** -avec la carte de l'itinéraire et les services proposés par la commune (en terme de commerces, d'hébergement, et de restauration)- pourra être installé sur un des murs du bloc sanitaire. Cela évite ainsi la pose d'un panneau dans le sol.

Il faut aussi envisager un lieu pour **stationner les vélos**. Deux appuis vélos de type arceaux seront implantés entre le bloc sanitaire et le terrain de tennis et deux près des tables de pique nique. Les préconisations sont les mêmes que pour les sites précédents : arceaux mêlant bois et métal. On peut déposer deux vélos par support avec la possibilité d'attacher les roues et le cadre. Le mélange bois et acier permet une bonne intégration paysagère au site, à proximité du bourg mais à caractère naturel, le modèle rappelle cette ambivalence. L'espacement entre les dispositifs doit être au minimum de 0,70 mètres. Ils doivent être dans un endroit visible, afin que les cyclistes puissent surveiller leurs vélos et leurs bagages.

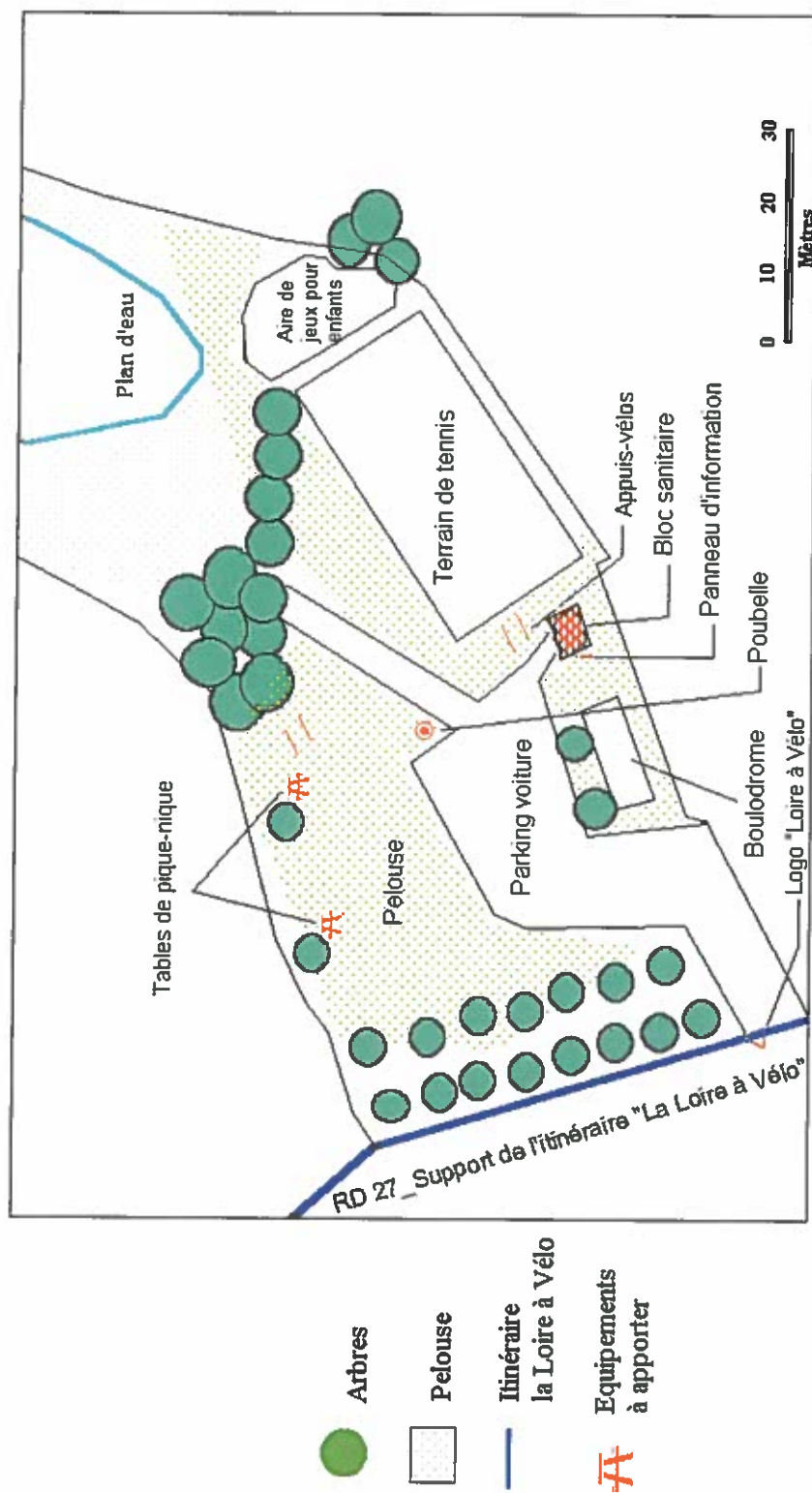
Le site sera signalé en amont sur l'itinéraire afin de faciliter le repérage aux cyclistes.

## Détail du projet de bloc sanitaire\_Plan masse



Réalisation : C.HENRY, Juillet 2006

## Schéma de principes d'aménagement - Aire d'arrêt de Vallières les Grandes-



#### *d) Les prescriptions d'aménagements*

##### **- Travaux préparatoires**

L'entrepreneur adjudicataire des travaux devra la dépose et la mise en stock d'éléments d'équipements de restriction d'accès situés dans l'emprise des travaux. Il devra notamment : la dépose et mise en stock pour repose du gabarit de limitation de hauteur pour permettre le passage des engins de chantier situé à l'entrée du parking (1 unité).

L'entrepreneur devra l'abattage et l'enlèvement en décharge des végétaux situés dans l'emprise des travaux.

A savoir : l'arrachage des arbustes situés à la droite du bloc sanitaire. Sa rénovation s'accompagne de la sortie d'un point d'eau à l'extérieur et de la pose d'un panneau informatif sur ce mur, il doit donc être dégagé.

Si cela s'avère nécessaire, il peut être réalisé des opérations topographiques pour déterminer des points de nivellement ainsi que des sondages manuels pour rechercher des éventuels réseaux sur le site. Dans le cas de Vallières les Grandes, des travaux ont déjà été réalisés, on peut donc supposer que les passages de réseaux sont connus.

##### **- Terrassements généraux**

Les travaux de terrassements réalisés par l'entreprise adjudicataire des travaux d'aménagement du site de Vallières les Grandes, comprendront d'une manière générale : le décapage de la terre végétale sur une épaisseur moyenne de 0.30 m dans l'emprise d'implantation des tables de pique-nique et des cheminements pour accéder aux tables, ainsi que le chargement, le transport et la mise en stock ou en dépôt des matériaux.

##### **- Revêtement**

Les travaux de revêtement à réaliser comprennent :

- La réalisation d'une zone traitée en sable ciment à l'emplacement des tables. Elle permet de fixer les tables, les stabiliser et conserver un lieu propre. Celle-ci sera d'une épaisseur égale à la terre décapée afin de ne pas créer de surhauteur avec le sol.

- La réalisation des cheminements pour accéder aux tables à partir du parking. Ils seront réalisés en stabilisé de type calcaire concassé pour conserver un aspect naturel.

##### **- Signalisation**

Les missions de l'entrepreneur comprennent toutes sujétions de fourniture et de pose de panneaux de signalisation, selon les normes en vigueur.

Cela comprend, d'une manière générale, tous les équipements de signalisation horizontale (marquage au sol) et verticale et plus particulièrement la fourniture et la pose de panneaux d'identification de l'aire d'arrêt. Ils doivent contenir le logo la Loire à Vélo, une flèche indiquant la direction de l'aire d'arrêt et éventuellement la distance. Ils doivent être positionnés de part et d'autre de l'aire d'arrêt. En venant de Chaumont, il peut être implanté à



l'entrée de la commune, avec d'autres panneaux déjà présents qui attirent l'attention. Dans l'autre sens, il peut être mis après le lavoir, en indiquant l'aire d'arrêt sur la droite.

Si ces derniers ne peuvent pas être attachés à un support existant, les supports, brides et fixations seront en acier galvanisé de section rectangulaire, comme pour l'ensemble des panneaux de l'itinéraire.

#### - Travaux de bâtiment

L'entrepreneur est chargé de la rénovation du bloc sanitaire existant sur le site. Il doit contenir au minimum deux toilettes, dont une accessible aux personnes à mobilité réduite, deux lavabos et un point d'eau extérieur.

#### - Équipements annexes

Les travaux de l'entrepreneur adjudicataire concernant les équipements annexes comprendront d'une manière générale tous les équipements de voirie, et plus particulièrement :

- La fourniture et la pose de corbeilles de propreté. Le mobilier choisi appartient à une gamme de produit réalisé à 100 % à partir de plastique de récupération. Les corbeilles ont une contenance de 110 litres, pour un diamètre de 55 cm et une hauteur de 90 cm (2 unités).  
Une corbeille sera localisée à proximité du bloc sanitaire et l'autre près des tables de pique nique.
- La repose du gabarit de limitation de hauteur déposé avant les travaux d'aménagement du site ainsi que le terrassement des massifs de fondation en pied d'ouvrage et la mise en œuvre de béton de mortier pour scellement.
- La fourniture et la pose de tables de pique-nique. Tout comme les corbeilles, les tables sont choisies dans une gamme 100 % recyclé. L'épaisseur des lames est de 4 cm pour le plateau et de 5 cm pour l'assise. Elles sont longues de 180 cm et de coloris marron. Deux tables seront disposées sur la partie enherbée à proximité du parking (Cf. Schéma p.70).
- La fourniture et la pose d'appuis-vélos. Le choix se dirige vers des accroches vélos de type arceaux. Ils sont constitués d'un poteau en bois traité autoclave et d'arcs en acier électrozingué. Ils sont d'une hauteur hors sol de 1 m et ne nécessitent qu'un seul scellement. Trois unités seront installées à côté du bloc sanitaire et deux à proximité des tables de pique nique (Cf. Schéma d'aménagement p.70).
- La fourniture et la pose d'un panneau d'information. Il sera composé d'une face et protégé par un film plastique. Avec un cadre en bois, il sera fixé sur le mur du bloc sanitaire. Les informations contiendront :
  - une carte de l'itinéraire avec l'emplacement des aires d'arrêts,
  - les logos des acteurs et financeurs du projet : la Loire à Vélo, Conseil Général du Loir et Cher, Région Centre, éventuellement la commune,

- la liste des commerces et services de la commune,
- la distance des prochains services proposés sur l'itinéraire.

## C/ Financement

### 1. Convention entre la région Centre et le département du Loir et Cher

Le financeur principal du projet la Loire à Vélo dans le département du Loir et Cher est la région Centre. Au regard des conventions passées entre la région Centre et le département du Loir et Cher, voici les modalités de financement actuelles du projet :

→ Les études et la réalisation des travaux de voirie, de signalisation de police et directionnelle et les aménagements connexes sont financés par le conseil général à hauteur de 40 % de leur coût H.T.. Le conseil régional assure sous forme de subventions au département 60 % du coût H.T. de ces missions.

Les aménagements connexes comprennent, entre autre, les aires d'arrêt. Elles peuvent donc être financées par le budget consacré à la Loire à Vélo. Dans le cas où les aires d'arrêt s'inscrivent dans un projet plus global, les financements peuvent se répartir entre les différents acteurs (groupement intercommunal, commune, etc.).

### 2. Programme européen : Interreg III B

D'autres sources de financement sont à envisager. L'inscription de la Loire à Vélo dans l'itinéraire de l'Eurovéloroute des Fleuves peut permettre de bénéficier de subventions de l'Europe. Sur l'itinéraire le Danube à vélo, trois centres d'informations touristiques ont bénéficié de l'aide du programme européen Interreg II<sup>10</sup>, relayé aujourd'hui par le programme Interreg III. L'Eurovéloroute s'intègre dans le programme Interreg IIIB. Ce programme se termine normalement en 2006, mais il sera intéressant de voir la suite qui va lui être donnée et d'étudier les éventuelles perspectives de financement concernant les aménagements d'aires d'arrêt.

### 3. Aide ministérielle

Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma National Véloroutes et Voies Vertes, le Ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative (MJSVA) intervient dans le financement de relais vélo. Selon les modalités de financement énoncées dans l'instruction n° 06-063 JS du 29 mars 2006 ; il semble que seuls les projets intégrés aux Contrat de Plan Etat-Région (CPER) bénéficient de subventions. S'agissant des projets hors CPER, à l'heure actuelle, aucun engagement financier n'est pris par le MJSVA. Cependant, un dispositif de soutien financier est susceptible d'être apporté par le Centre National de Développement du Sport (CNDS).

Le CNDS est un nouvel établissement public, qui prend la suite du compte d'affectation spéciale dénommé "Fonds national de développement du sport", il a pour mission :

---

<sup>10</sup> Comité Régional du Tourisme Centre, Les professionnel de « la Loire à Vélo » sur « le Danube à Vélo », Octobre 2004

- l'aménagement du territoire dans le domaine sportif, par des subventions d'équipement aux collectivités territoriales et associations sportives ;
- le développement de la pratique sportive par tous les publics, grâce à des subventions de fonctionnement aux associations et groupement sportifs réparties au plan régional et départemental ;
- la promotion du rayonnement international du sport français, par le financement des actions du Comité national olympique et sportif français et la mise en oeuvre du programme national de développement du sport 2006-2008. L'ensemble des engagements contractés par l'État envers les collectivités territoriales et les associations au titre de l'ancien fonds seront repris par le CNDS, de même que l'exécution des contrats de plan État-région concernant les projets d'équipements sportifs.

La mise en place d'une aide financière pour les aires d'arrêt relèvera de la politique qui sera définie par l'établissement dans les secteurs concernés par la Loire à Vélo. Il faut donc suivre la mise en place du CNDS ainsi que les actions qui vont être proposées pour répondre aux objectifs annoncés.



## **Conclusion**

La détermination et la réalisation de l'itinéraire constituent la première étape au projet de la Loire à Vélo en Loir et Cher. Comme on a pu le voir, une réflexion plus globale est nécessaire pour améliorer le confort de la pratique. Cette étude a aussi mis en exergue l'importance d'intégrer les différents publics et de prendre en considération les spécificités de chacun en amont des aménagements. Les projets d'aménagements d'aires d'arrêt doivent s'accompagner d'une concertation afin d'éviter toutes réticences et blocages de la part des usagers et des communes concernées.

La démarche du Loir et Cher concernant les aires d'arrêt est encourageante. Il faudrait maintenant que les départements limitrophes -concernés par la Loire à Vélo- se lancent dans une telle réflexion, si possible de façon similaire à celle du conseil général du Loir et Cher, afin d'homogénéiser l'offre sur l'ensemble du tracé. Cette continuité permettrait ainsi une meilleure cohérence et lisibilité pour les usagers.

Désormais initiées par cette première étude, les réflexions autour des aires d'arrêt doivent se poursuivre pour aboutir à des choix d'aménagements suite aux suggestions qui sont faites. D'autres problématiques sont d'ailleurs à traiter, tel que l'offre en service de restauration et hébergement ou les modalités de transport ; en particulier les liaisons avec le réseau ferré.

Le projet Loire à Vélo mobilise déjà de nombreux acteurs, mais des actions sont encore à mener pour parvenir à la concrétisation d'un « produit » touristique reconnu, avec des retombées bénéfiques pour les territoires traversés par l'itinéraire de la Loire à Vélo.

## Bibliographie

### ➤ Ouvrages

**Comité Régional du Tourisme**, *Études de clientèles sur « la Loire à Vélo » en Région Centre*, Région Centre, 2005.

**Comité Régional du Tourisme Centre**, *Les professionnels de « la Loire à Vélo » sur « le Danube à Vélo »*, Octobre 2004.

**Conseil Général de Loir et Cher, Altermodal**, *Schéma Directeur Cyclable département du Loir et Cher \_Phase3-1 : Détermination des itinéraires*, Conseil Général de Loir et Cher, juin 2002.

**Conseil Général de Loir et Cher, Altermodal**, *Schéma Directeur Cyclable département du Loir et Cher \_Phase3-2 : Charte technique et juridique*, Conseil Général de Loir et Cher, juillet 2002.

**Conseil Général de Loir et Cher, Altermodal**, *Schéma Directeur Cyclable département du Loir et Cher \_Phase 4 : Politique de promotion et de sensibilisation*, Conseil Général de Loir et Cher, juillet 2002.

**Conseil Régional du Centre, Altermodal**, *Guide technique de la Loire à Vélo*, Région Centre, 2000.

**Conseil Régional du Centre, Altermodal**, *Synoptique de l'itinéraire –Département du Loir et Cher (41)-*, Région Centre, septembre 2000.

**Conseil Régional du Centre, Conseil Général de Loir et Cher**, *Convention relative à la mise en œuvre de l'itinéraire cyclable « la Loire à Vélo » en Loir et Cher*, 2003.

**Conseil Régional du Centre, Mission Val de Loire**, *Conception paysagère d'aire d'arrêt dans le cadre du projet INTERREG IIIB ENO « Eurovéloroute des Fleuves »*, Orléans, janvier 2006.

**Conseil Régional Pays de la Loire**, *« La Loire à Vélo » en Région Centre\_ Compte-rendu de l'enquête itinérante effectuée du 1er au 10 Juillet 2003*, Nantes, juillet 2004.

**Direction Régionale de l'Environnement Centre, Altermodal**, *La Loire à Vélo \_Étude complémentaire sur les levées, les milieux naturels, les carrefours*, DIREN Centre, juin 2001.

**Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement**, *Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes \_ Cahier des charges*, Paris, janvier 2001.

**Ministère de l'Environnement et du Développement Durable**, *Véloroutes et voies vertes \_Fiche1, Les relais vélos sur les itinéraires véloroutes et voies vertes*, Paris, octobre 2001.

**Mission Nationale Véloroutes et Voies Vertes (MN3V), *Véloroutes voies vertes, l'avenir aux circulations douces*, Paris, mars 2005.**

➤ **Cd-Roms**

- **Conseil Régional du Centre, Altermodal, *Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes*, Région Centre, mars 2006.**
- **Association des Départements Cyclables, *Mallette pédagogique*, été 2005.**

➤ **Sites Internet**

- Comité Départemental du tourisme de Touraine : <http://www.tourism-touraine.com>
- Les Départements cyclables : <http://www.departements-cyclables.org>
- Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes : [www.af3v.org](http://www.af3v.org)
- Ministère délégué au tourisme : <http://www.tourisme.gouv.fr>
- Veloroute Nantes-Budapest : <http://veloroute6.free.fr>
- Eurovéloroute des fleuves : [www.euroveloroute.com](http://www.euroveloroute.com)
- La Loire à Vélo : [www.loire-a-velo.fr](http://www.loire-a-velo.fr)

## Estimation financière des travaux

Les prix indiqués pour les équipements se basent sur des prix catalogues pour une unité (exemple du catalogue KGMAT collectivité, 2006). En règle générale, les prix sont dégressifs en fonction de la quantité d'unités commandées. Les prix ci-dessous ne tiennent pas compte du coût de la main d'œuvre pour la pose.

Pour ce qui est des autres travaux, il est difficile de faire une estimation des coûts.

Désignation de la nature des fournitures, travaux et ouvrages	Prix unitaires (Hors T.V.A)	MONTANT (HT)
<b>Lestiou</b>		
<b>TRAVAUX PREPARATOIRES</b>	Estimation des prix suite à un devis	
- arrachage et enlèvement des végétaux gênants		
<b>TERRASSEMENTS</b>		
- décapage de la terre végétale : au moins 50 m <sup>2</sup> + chemins d'accès aux tables à déterminer	0,5 €/m <sup>2</sup>	>25 €
<b>REVETEMENT</b>		
- stabilisé calcaire dans la zone d'emprise des tables (50 m <sup>2</sup> ) et des chemins d'accès aux tables (surface à déterminer)	10,52 €/m <sup>2</sup>	>526 €
<b>SIGNALISATION</b>		
- fourniture d'un panneau d'identification de l'aire d'arrêt de type Dv21a avec les logos Loire à Vélo et Eurovéloroute: 1 unité	150 €	150 €
- panneau d'indication des sanitaires de type M9z : 1 unité	41 €	41 €
- panneau d'indication Dv21a de l'aire d'arrêt et des sanitaires avec les logos Loire à vélo et Eurovéloroute: 1 unité	150 €	150 €
	<b>Sous-total</b>	<b>341 €</b>
<b>EQUIPEMENTS ANNEXES</b>		
- corbeille de propreté : 2 unités	448 €	896 €
- table de pique nique : 3 unités	532 €	1 596 €
- banc : 2 unités	348 €	696 €
- appui-vélo : 3 unités	159 €	477 €
- panneau d'information : 1 unité	600 €	600 €
	<b>Sous-total</b>	<b>4 265 €</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>5 157 €</b>



Désignation de la nature des fournitures, travaux et ouvrages	Prix unitaires (Hors T.V.A)	MONTANT (HT)
<b>Candé sur Beuvron</b>		
<b>TRAVAUX PREPARATOIRES</b>	Estimation du prix suite à un devis	
- dépose et mise en stock du gabarit de limitation de hauteur		
<b>TERRASSEMENTS</b>	Estimation du prix suite à un devis	
- nivellement et stabilisation du parking		
<b>CONSTRUCTION</b>	Estimation du prix suite à un devis	
- muret délimitant la zone de parking		
<b>SIGNALISATION</b>		
- fourniture de panneaux de type Dv21a d'identification de l'aire d'arrêt avec les logos Loire à Vélo et Eurovéloroute : 2 unités	150 €	300 €
- panneau de type M9z d'indication du point d'eau : 1 unité	41 €	41 €
	<b>Sous-total</b>	<b>341 €</b>
<b>EQUIPEMENTS ANNEXES</b>		
- appuis-vélos : 4 unités	448 €	1 792 €
- panneau d'information : 1 unité	600 €	600 €
	<b>Sous-total</b>	<b>2 392 €</b>
	<b>TOTAL</b>	<b>2 733 €</b>

Désignation de la nature des fournitures, travaux et ouvrages	Prix unitaires (Hors T.V.A)	MONTANT (HT)
<b>Vallières les Grandes</b>		
TRAVAUX PREPARATOIRES	Estimation des prix suite à un devis	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- dépose et mise en stock du gabarit de limitation de hauteur</li> <li>- abatage et enlèvement des végétaux</li> </ul>		
TERRASSEMENTS GENERAUX		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- décapage de la terre végétale dans l'emprise d'implantation des tables (32 m²) et des chemins d'accès ( surface à déterminer)</li> </ul>	0,5 €/m²	> 16 €
REVETEMENT		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilisé calcaire dans la zone d'emprise des tables (32 m²) et des chemins d'accès aux tables (surface à déterminer)</li> </ul>	10,5 €/m²	> 336 €
SIGNALISATION		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- fourniture de panneaux d'identification de l'aire d'arrêt, de type Dv21a avec les logos Loire à Vélo et Eurovéloroute : 2 unités</li> </ul>	150 €	300 €
BATIMENT	Devis à réaliser	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- travaux de rénovation du bloc sanitaire</li> </ul>		
EQUIPEMENTS ANNEXES		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- corbeille de propreté : 2 unités</li> <li>- tables de pique nique : 2 unités</li> <li>- appuis-vélos : 4 unités</li> <li>- panneau d'information : 1 unité</li> </ul>	448 € 532 € 159 € 450 € <b>Sous-total</b>	897 € 1 064 € 795 € 450 € <b>3 205 €</b>
<b>TOTAL</b>		<b>3 858 €</b>

Les coûts indiqués ne comprennent pas l'ensemble des travaux. Ils correspondent donc à une estimation minimum et non au coût réel des aménagements proposés.

## Aperçu des équipements



Arceaux vélos



Table de pique nique en plastique recyclé

Le plastique recyclé présente de multiples atouts. D'abord, il est lui-même **recyclable**, ainsi l'achat de mobilier en plastique recyclé, contribue à la valorisation des déchets et participe à la protection de l'environnement. Deuxième atout : le plastique recyclé est **imputrescible** et ne nécessite **aucun entretien**. C'est une **alternative au bois**, d'abord au bois exotique (qui implique une exploitation anarchique de forêts tropicale), et au bois autoclave (qui pollue les sols durant sa dégradation du fait du cuivre, du chrome et de l'arsenic qu'il contient).

## Personnes contactées ou rencontrées durant les mois de mai à juillet 2006

Structure	Contact	Coordonnées	Sujet	Remarques
Échelle Régionale	Mission Val de Loire	02-47-66-94-49	En charge du suivi du projet Loire à Vélo Échanges sur le projet de micro-jardins	
	Région Pays de la Loire Service du Tourisme	02-28-20-51-41	Guide des arrêts de la Région Pays de la Loire	Exemples d'autres expériences
	Conseil Général du Loiret Direction de l'Environnement_ Service Nature	02-38-25-48-41	Avancé du projet dans le Loiret	Suivre l'évolution du projet dans le Loiret et l'implantation d'aire d'arrêt
	Conseil Général d'Indre et Loire	02-47-70-85-50 amorit@cg37.fr	Évolution du projet Loire à Vélo en Indre et Loire	Suivre l'évolution du projet dans le Loiret et l'implantation d'aire d'arrêt
	Association des paralysés de France	02-47-37-60-00	Accessibilité des véloroutes-voies vertes aux personnes en situation de handicap	Consultation obligatoire des projets de bâtiments par la commission départementale d'accessibilité
	Association Française de développement des Véloroutes-voies vertes (AF3V) Délégation Régionale	02-47-50-69-74 berrvelo@free.fr		Concertation avec les usagers en amont des réalisations pour répondre le mieux aux attentes
Échelle Départementale	Antenne départementale de l'AF3V	02-54-42-50-45 famillebourdillon@wanadoo.fr	Besoins et attentes des usagers Amélioration des équipements existants	



	Office de Tourisme (OT) de Chaumont sur Loire		02-54-20-91-73	Accessibilité aux services de l'OT	Sanitaires accessibles aux heures d'ouverture Dispose d'outils de réparation de base
	Pays des Châteaux Agglopolys	Frédéric DURIN Damien ROTTIER	02-54-46-09-30 02-54-90-35-35		
Communes	Vallières les Grandes	Gérard MORIN (Maire)	02-54-20-95-07	Réaménagement du site du Plan d'eau	Forte motivation du maire pour le projet
	St Dyé sur Loire	Mme PONSE (Maire)	02-54-81-60-46	Projet de micro jardins (contenu du projet)	Possibilité d'intégrer des équipements dans le futur
	Lestieu	Thierry MARTINAGE (Maire adjoint) Affaire suivie par M. BORNECH	06-32-34-32-37 MAIRIE-DE- <a href="mailto:LESTIOU@wanadoo.fr">LESTIOU@wanadoo.fr</a>	Projet d'aire de pique- nique le long du Lien Visite de terrain avec l'élue	Forte motivation de la municipalité Acquisition de parcelles pour faire une aire de pique- nique
	Rilly-sur-Loire	Secrétaire de mairie	02-54-20-98-78	Aucun projet de prévu	
	Candé sur Beuvron	Adjointe	02-54-44-06-66	Création d'une « zone commerciale » le long de la départementale	Actions prioritaires pour ce projet
	Muides	Secrétaire de Mairie	02-54-87-50-08	Aucun projet de prévu Budget consacré à d'autres travaux	
	Avaray	Maire	02-54-81-04-15	Aucun projet d'aire d'arrêt de prévu	Volonté de s'unir avec d'autres communes pour réaliser des boucles qui traversent les bourgs
	Chissay	Secrétaire de Mairie	02-54-32-32-20		

<b>Autres</b>	CETE de Lyon	Josiane LAVILLE	josianelaville@equipement.gov.fr	Guide méthodologique pour la réalisation de relais vélo Etude d'Edith Metzger pour le Ministère du Tourisme	Document de travail_Pas validé
---------------	--------------	-----------------	----------------------------------	--	--------------------------------

## Glossaire

**Bande cyclable** (Schéma National des véloroutes et voies vertes, 2001) : « Voie exclusivement réservée aux cyclistes, conseillée ou obligatoire, faisant partie de la chaussée. Elle est délimitée par une bande discontinue et signalée au sol par une figurine ».

Selon l'article R.110-2 du nouveau code de la route, la bande cyclable se définit comme une « **voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies** ». La bande cyclable est normalement conseillée et non obligatoire sauf si sa largeur est supérieure ou égale à 2,00 mètres. Dans ce cas, elle peut être rendue obligatoire car les dépassements y sont possibles. Cependant, une bande de largeur de 2,00 mètres présente le risque d'être confondue avec du stationnement, c'est pourquoi il est déconseillé d'en aménager sans les protéger. Dans ce cas, une bordurette remplacera le marquage afin de limiter les risques de stationnement illicite. Elle préservera les accès riverains ainsi que les intersections ([www.af3v.org](http://www.af3v.org)).

**Piste cyclable** (Schéma Départemental Cyclable du Loir et Cher, 2002) : « Chaussée exclusivement réservée aux cycles, conseillée ou obligatoire. Physiquement séparée de la chaussée, elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. »

Une piste cyclable désigne (selon l'article R.110-2 du code de la route) une chaussée exclusivement réservée aux vélos dont les voies sont séparées de la circulation automobile. Ces pistes se situent souvent le long d'axes routiers importants ou en ville, et permettent de sécuriser les déplacements à vélo pour les cyclistes les moins aguerris.

Elles peuvent être :

- mono directionnelles de part et d'autre de la chaussée
- bi directionnelles d'un seul côté de la chaussée

Ce sont donc des voies séparées de la circulation automobile et réservées aux vélos (donc excluant a priori les piétons et les rollers). Ces pistes sont souvent le long d'axes routiers importants ou en ville, et permettent de sécuriser les déplacements à vélo pour les cyclistes les moins aguerris. Elles peuvent être mono ou bidirectionnelles.

Elles semblent a priori plus sûres que les bandes car le sentiment de sécurité en section courante est important, mais elles sont beaucoup plus dangereuses aux intersections. Si celles ci sont nombreuses, il faudra plutôt créer des bandes ou, mieux encore, deux pistes mono-directionnelles (qui devront se transformer en bandes à l'approche des intersections pour plus de sécurité).

**Relais vélo** (Schéma National des véloroutes et voies vertes, 2001) : « Lieux d'information, d'animation et de rencontres. Ils contribuent à valoriser, tant en milieu rural qu'en zone urbaine, quartiers et territoires traversés. »

**Tronçon** (Schéma National des véloroutes et voies vertes, 2001) : « Portion d'itinéraire de 5 km minimum homogène en terme de nature d'équipement (voie verte, piste cyclable, itinéraire partagé) et en terme de revêtement (lisse stabilisé, autre). »

**Véloroute** (Schéma National des véloroutes et voies vertes, 2001) : « Itinéraire pour cycliste de moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen,

**La Loire à Vélo – Étude sur les aires d'arrêts en Loir et Cher**

Conseil Général du Loir et Cher- Cécile Henry- Juillet 2006

reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elles empruntent différents types de voies dont voies vertes. »

**Voie verte :** « Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers » (Art. R 110-2 du code de la route). Dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.

D'origine anglo-saxonne (greenway), la « voie verte » est une voie « multi-usages » en site propre **réservée aux usagers non motorisés** cheminant avec une certaine indépendance des axes routiers. Le qualificatif « vert » insiste sur une gestion harmonieuse de l'environnement. Le concept a très souvent été appliqué sur des voies ferrées désaffectées, mais les voies vertes se développent le long des cours d'eau, canaux, chemins ruraux ou forestiers, partout où des continuités indépendantes de routes sont disponibles. Ainsi **détachés de tout tracé routier et souvent situés en pleine nature** ces aménagements sont **destinés à un public très large** : cyclistes mais aussi marcheurs, jogger, patineurs etc...

Cependant, cette diversité des usages peut poser des problèmes de cohabitation en cas de fort trafic, ce qui est le cas des sorties d'agglomérations. Elle peut en effet conduire à des conflits d'usage. La largeur, la distribution de l'espace et l'information sont les éléments clés du bon fonctionnement des voies vertes. Le concept des voies vertes connaît une adaptation française assez spécifique, les usagers ayant toujours plus apprécié les voies vertes revêtues.

Il est à noter une avancée récente concernant le statut juridique de la voie verte. En effet, le **décret n°2004-998** du 16 septembre 2004 a introduit cette notion dans le code de la route. Des sanctions et une signalisation spécifique en interdiront l'usage aux véhicules motorisés. Jusqu'à présent, les autorités de police concernées veillaient à ce que ces voies ne soient empruntées que par les véhicules autorisés à y circuler. Elles devaient cependant motiver leur décision d'exclusion des autres catégories d'usagers.

Ce décret officialise la voie verte dans le code de la route et crée des sanctions pour les véhicules motorisés qui empruntent ces voies :

- circulation : contravention de 4ème classe d'un montant de 135 Euros
- arrêt ou stationnement : contravention de 2ème classe d'un montant de 35 Euros

Il prévoit enfin la création d'une signalisation spécifique qui permettra l'identification de ces voies." ([www.af3v.org](http://www.af3v.org)).