



# Véloroute « de la Cathédrale de Bourges à Sully-sur-Loire »

Section située entre la Cathédrale de Bourges et l'étang du Puits

CONSEIL DÉPARTEMENTAL  
DU CHER

Direction « Dynamiques Territoriales  
Touristiques et Environnementales »  
Service « Attractivité des Territoires »



## PROGRAMME DES TRAVAUX



**TERRES DU  
HAUT BERRY**  
Communauté de Communes



1. Définition de l'itinéraire principal	page 3
2. Parti d'aménagement	page 11
3. Contexte réglementaire	page 24
4. Enveloppe budgétaire	page 29
5. Calendrier	page 32
7. Annexe	page 33



# **1 ■ DÉFINITION DE L'ITINÉRAIRE PRINCIPAL**

# L'itinéraire principal

## Un itinéraire de 70 km de la cathédrale de Bourges à l'étang du Puits à 91% sur Voie Verte

L'itinéraire se décompose en 7 sections opérationnelles du sud au nord

### 1. Connexion à la cathédrale de Bourges

- 3,5 km
- Propriétaire : commune, Bourges +
- Gestionnaire : commune, Bourges +

### 2. La voie ferrée de Bourges à Fussy

- 3,9 km
- Propriétaire : SNCF
- Gestionnaire : SNCF

### 3. La partie centrale de l'itinéraire : La sente Verte (3a) et la Trouée Verte (3b)

- 42,8 km
- Propriétaire : Département
- Gestionnaire : convention de gestion avec la CDC Sauldre et Sologne (20,4 km) et la Communauté de communes Terre du Haut Berry (23,2 km)

### 4. Le contournement Butagaz (Aubigny-sur-Nère)

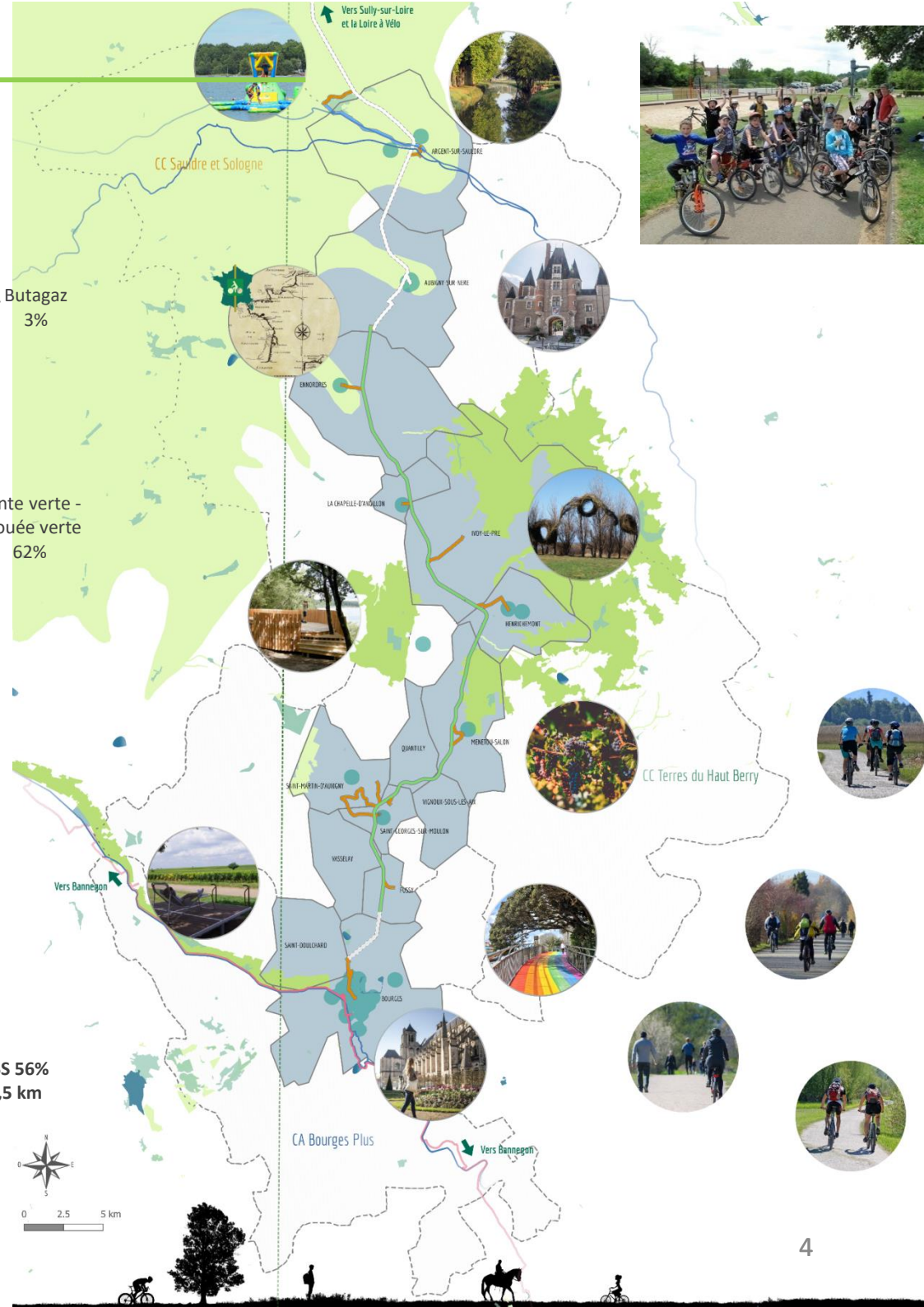
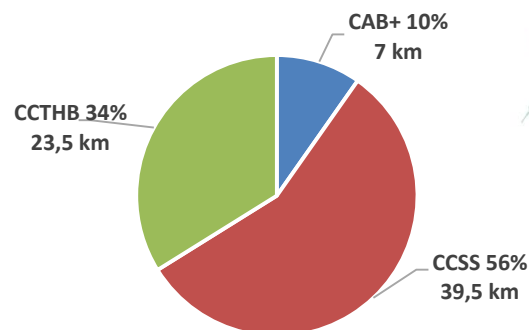
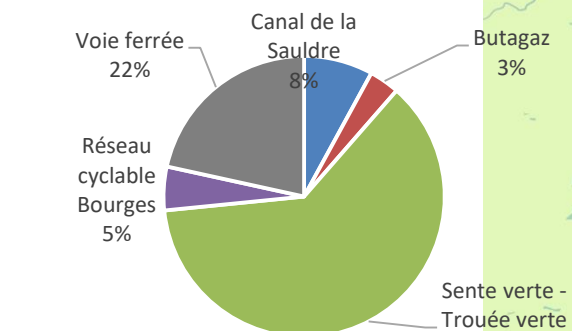
- 3,1 km
- Propriétaire : Département, privé
- Gestionnaire : Département, privé

### 5. La voie ferrée d'Argent-sur-Sauldre à Aubigny-sur-Nère

- 11,2 km
- Propriétaire : SNCF
- Gestionnaire : SNCF

### 6. Le Canal de la Sauldre

- 5,5 km
- Propriétaire : Etat
- Gestionnaire : syndicat de l'étang du Puits et du canal de la Sauldre





# Les enjeux par secteur – 1 et 2

## De la voie ferrée à la cathédrale de Bourges

### Enjeux

Proposer un itinéraire à **haut niveau de service sur l'agglomération** assurant **confort, sécurité et rapidité d'accès** aux pôles environnants, connecté à la gare et à la cathédrale.

**La voie verte vise à satisfaire autant les touristes que les cyclistes au quotidien et la qualité de son aménagement lui permettra de devenir un pilier du report modal sur le nord de l'agglomération, de générer un réflexe vélo en assurant une visibilité forte de cette infrastructure cyclable.**

### Infrastructure

- Aménager une voie verte sur l'ancienne voie ferrée et connecter celle-ci au réseau cyclable d'agglomération et aux équipements périphériques.
- Qualifier l'entrée cyclable du nord de l'agglomération en privilégiant un itinéraire direct, rapide
- Créer un aménagement cyclable dans le « pont noir » pour sécuriser l'accès à la gare dans le cadre de la réflexion sur le pôle multimodal.
- Réaliser des aménagements cyclables sur l'avenue Henri Laudier et l'avenue Jean Jaurès afin de proposer un itinéraire sécurisé et lisible sur la traversée d'agglomération.

### Accueil - services

- Développer **une stratégie d'accueil sur l'agglomération autour d'une « maison du vélo »**

### Animation

- Animer l'itinéraire par **un travail graphique sur la voie elle-même et par une mise en lumière du « pont noir »**.

Les aménagements sur voies urbaines de Bourges seront à réaliser dans le cadre du schéma cyclable en s'intégrant dans la mise en œuvre des pôles multimodaux de l'agglomération.

### Connexion à la cathédrale de Bourges

- 3,5 km
- Propriétaire : commune, Bourges +
- Gestionnaire : commune, Bourges +

### voie ferrée de Bourges à Fussy

- 4 km
- Propriétaire : SNCF
- Gestionnaire : SNCF

3 carrefours à sécuriser



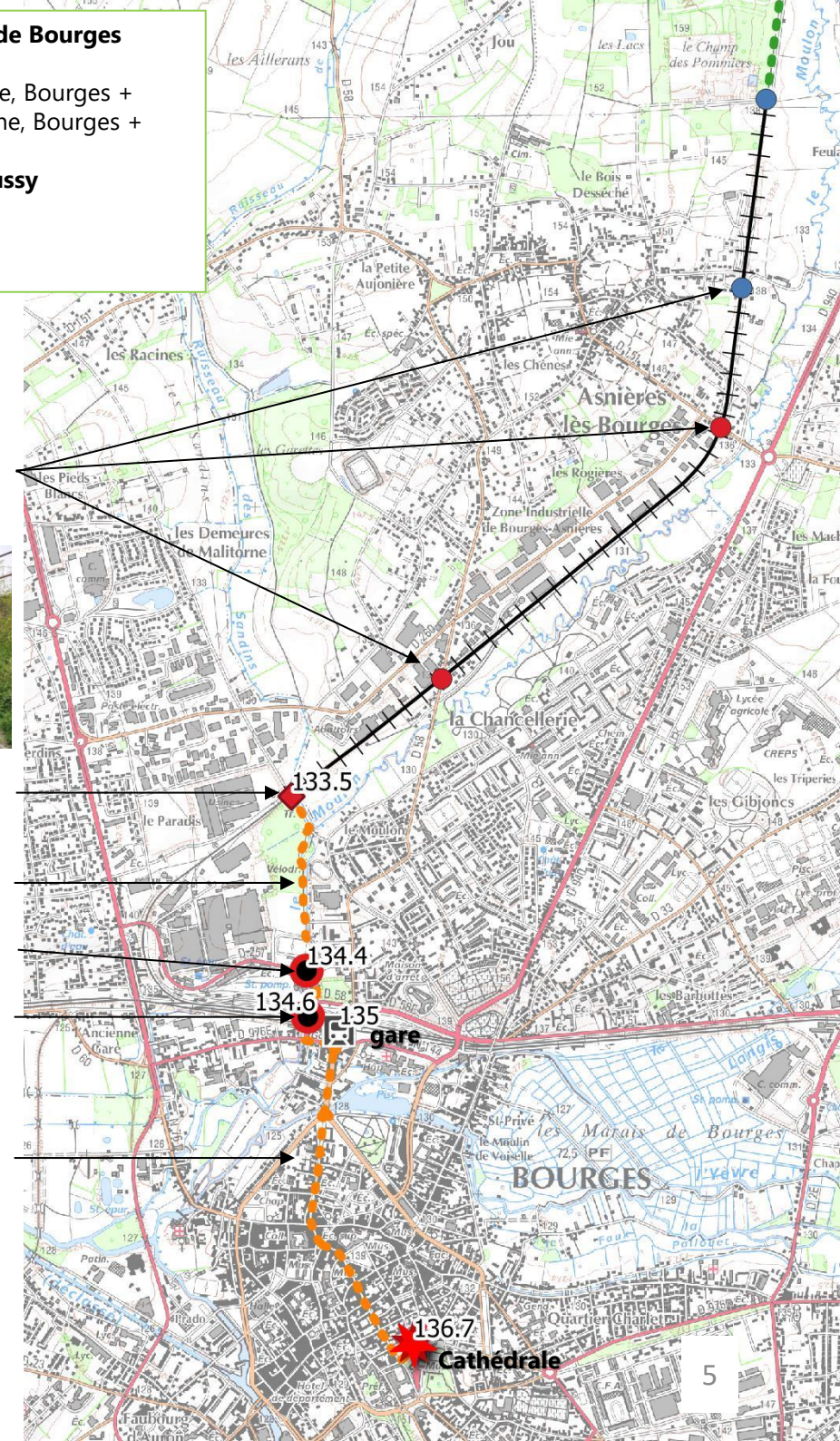
Rampe d'accès à la voie ferrée à aménager

Voie verte à aménager

Connexion au « pont noir » à aménager

Pont noir à sécuriser

Avenues Henri Laudier et Jean Jaurès à aménager et jalonner





# Les enjeux par secteur – 3 a et b

## Une requalification de la sente verte et de la trouée verte en voie verte

### Enjeux

Passer d'une infrastructure de randonnée à un itinéraire cyclable support d'animations touristiques.

### Infrastructure

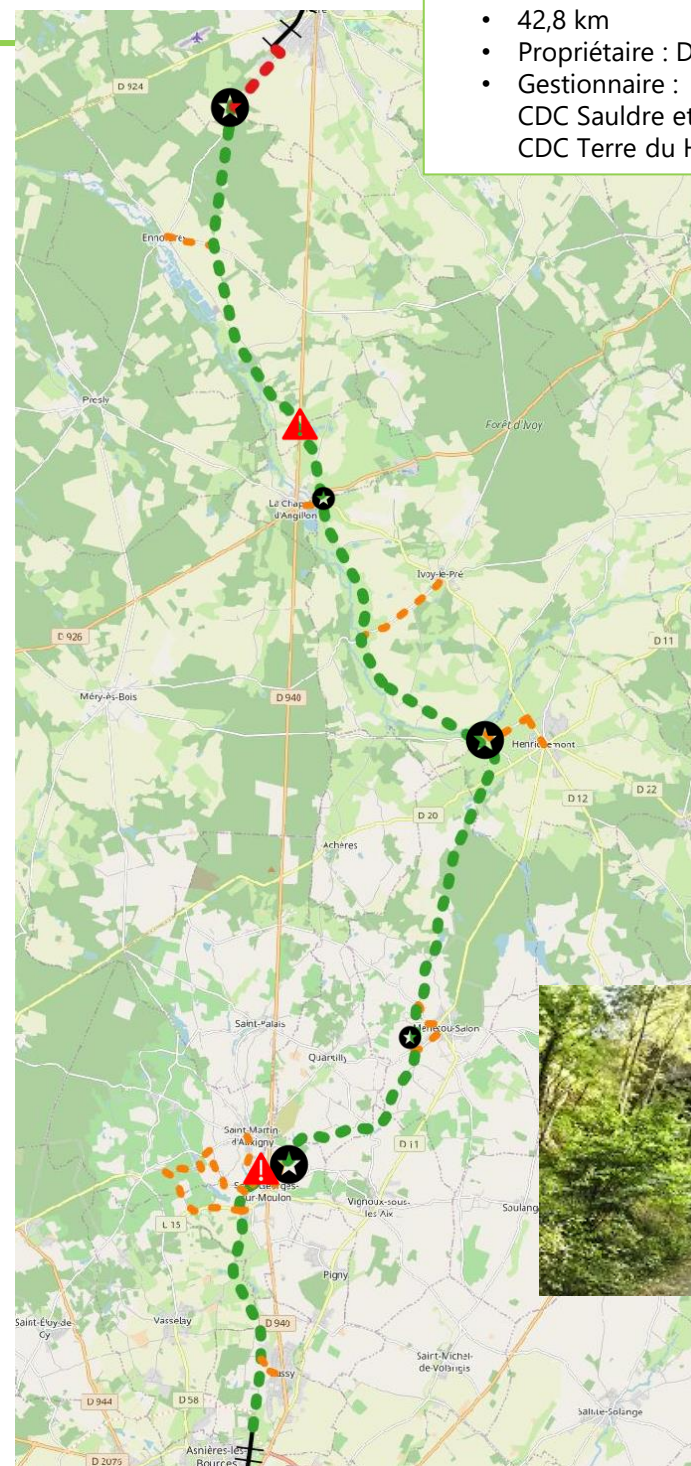
- Une voie verte en enrobé déportée pour laisser un accotement enherbé sur les secteurs concernés par la pratique équestre.
- Une réduction possible de la largeur de voie au nord de Saint-Georges-sur-Moulon.
- Des traversées de routes à fort trafic à sécuriser ⚠

### Accueil - services ★

- une stratégie d'accueil autour de véritables pôles de services dédiés aux usagers de la voie verte.
- Des espaces de détente régulièrement répartis le long du parcours.

### Animation

- Des liaisons cyclables vers les centres-bourgs situés à proximité de la voie verte
- Un parcours scénarisé pour susciter l'intérêt et l'envie de découvrir chaque séquence développée.



- 42,8 km
- Propriétaire : Département
- Gestionnaire : convention de gestion  
CDC Sauldre et Sologne (19,6 km)  
CDC Terre du Haut Berry (23,2 km)



# Les enjeux par secteur - 4

- 3,1 km
- Propriétaire : Département, commune
- Gestionnaire : Département, commune

## Contournement de Butagaz à Augigny-sur-Nère

### Les enjeux

Assurer une continuité cyclable entre deux itinéraires aménagés en voie verte sur une section contrainte par une zone de prévention des risques technologiques.

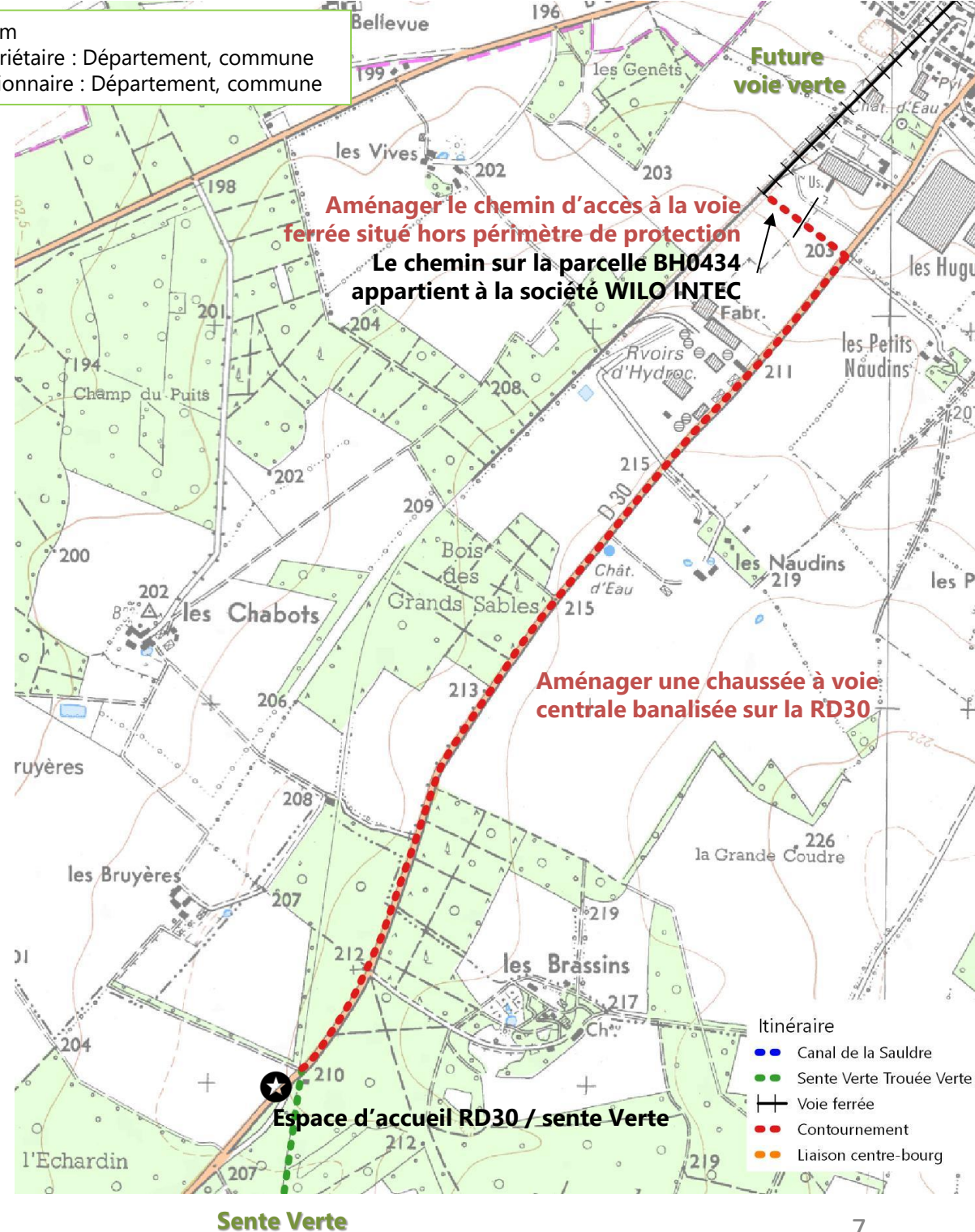
### Infrastructure

Proposer un aménagement de la RD30 type voie centrale banalisée afin de ne pas créer de nouvelles infrastructures, mais uniquement procéder à un marquage au sol.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives (1,5 m de large environ). La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

- Sensibiliser les automobilistes par de la signalisation, jalonner l'itinéraire et intégrer une réduction de vitesse à 70 km/h sur cette section.

L'autre alternative est d'aménager une piste cyclable longeant la route départementale, mais ce type d'aménagement doit être validé par les services instructeurs des zones de prévention des risques technologiques.



Sente Verte



# Les enjeux par secteur - 5

- 11,2 km
- Propriétaire : SNCF
- Gestionnaire : SNCF

## Voie ferrée d'Argent-sur-Sauldre à Augigny-sur-Nère

### Enjeux

- Aménagement d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée afin de relier deux communes, pôles touristiques de la communauté de communes Sauldre et Sologne.
- La voie verte, véritable dorsale pour sécuriser les mobilités au quotidien.

### Infrastructure

- Une voie verte en enrobé de 3m de large en zone agglomérée.

### Accueil - services

- Une requalification paysagère nécessaire de l'emprise ferroviaire et des espaces périphériques
- Une stratégie d'accueil à la Marine et à Aubigny-sur-Nère ★

### Animation

- Des liaisons sécurisées vers les centres-bourgs
- Une valorisation thématique du patrimoine ferroviaire et des ouvrages d'art

Intégration de la voie verte dans le projet de requalification du secteur gare



Carrefour D923 à sécuriser

Carrefour D13 à sécuriser

Carrefour D924 à sécuriser

Qualifier l'accès à l'école, à la zone commerciale



Exemple de requalification urbaine (Buxy (71))



# Les enjeux par secteur - 6

- 5,5 km
- Propriétaire : Etat
- Gestionnaire : syndicat de l'étang du Puits et du canal de la Sauldre

## Canal de la Sauldre – Etang du Puits

### Enjeux

- Développer un itinéraire cyclable vers la base de loisirs de l'étang du Puits et assurer une bonne connexion à l'itinéraire venant du Loiret.
- Dans le cadre de la valorisation cyclable de l'étang du Puits, envisager la possibilité de développer un produit touristique en boucle sur les berges du Canal et sur l'ancienne voie ferrée (13,6 km)

### Infrastructure

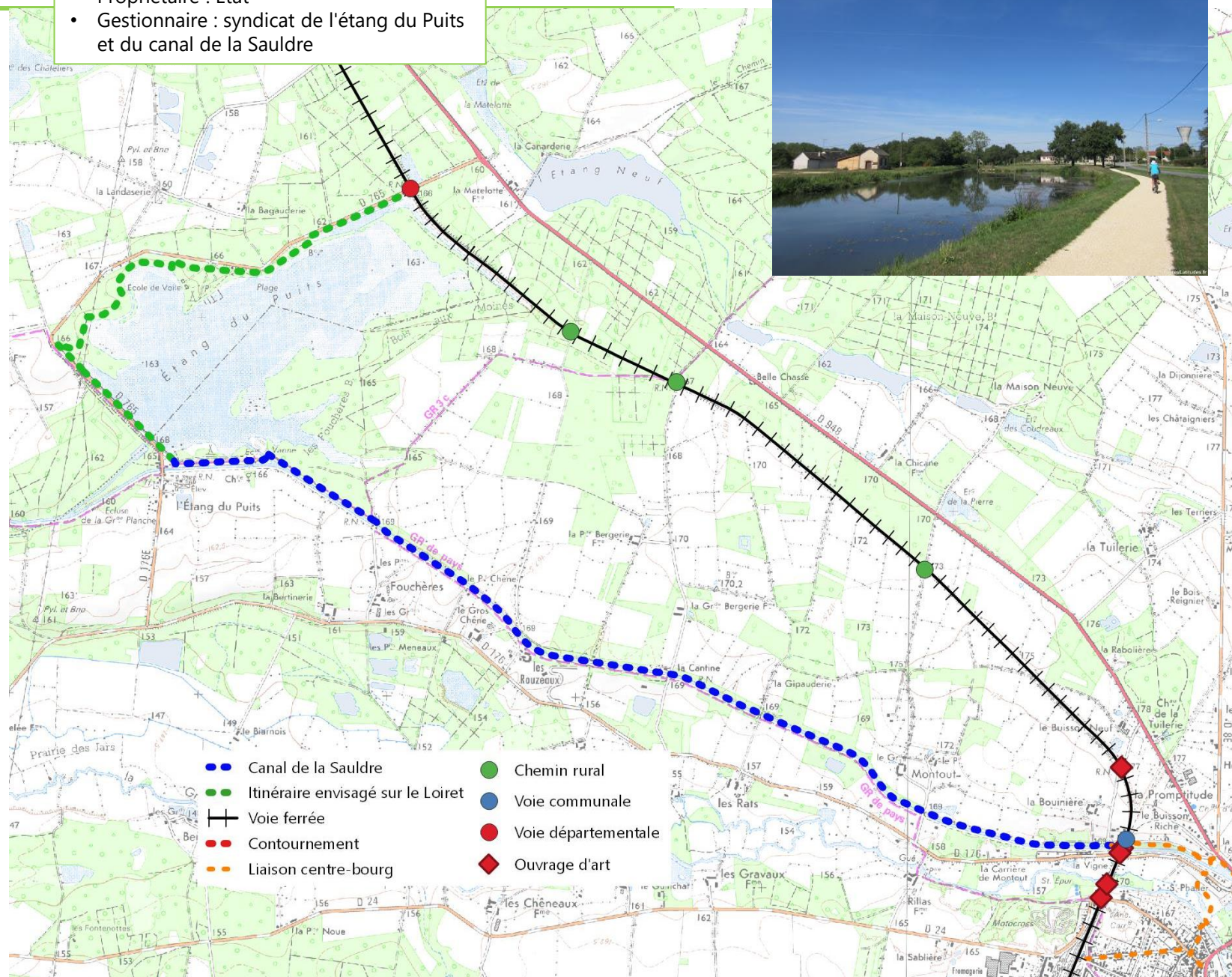
- Conforter les berges et assurer un cheminement cyclable sur les berges du Canal de la Sauldre dans la continuité des aménagements réalisés sur le secteur de la Marine à Argent-sur-Sauldre.
- Assurer une connexion avec la voie verte à aménager sur la voie ferrée

### Accueil - services

- Une requalification paysagère nécessaire de l'emprise ferroviaire et des espaces périphériques

### Animation

- Une stratégie de valorisation de l'étang du Puits par le vélo (équipements d'accueil, services, aménagements cyclables ...)
- Une qualité paysagère du canal et de ses ouvrages d'art à valoriser.







## **2. PARTI D'AMÉNAGEMENT**

L'aménagement portera essentiellement sur 3 types de profil

- la voie ferrée d'Argent-sur-Sauldre à Aubigny et sur l'agglomération de Bourges.
- L'ancienne voie ferrée d'Ennordres à Fussy
- Les berges du Canal de la Sauldre de l'étang du Puits à Argent-sur-Sauldre.

Sur l'ensemble de l'itinéraire, l'aménagement proposé sera de **type voie verte**. Le décret 2004-998 du 16 septembre 2004, publié au journal officiel du 23 septembre 2004 a introduit dans le Code de la route la définition de la « voie verte » : Il s'agit d'une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

- Les seuls véhicules motorisés susceptibles de circuler sur une voie verte sont les véhicules de secours, les véhicules d'entretien et la police.
- Un usage agricole sera envisageable par section d'Henrichemont à Saint-Georges-sur-Moulon (cf. diagnostic des usages de la voie).

## Caractéristique de l'aménagement sur voie ferrée ou ancienne voie ferrée

Il a été retenu la réalisation d'une chaussée de **2.5 mètres de large** avec des adaptations locales à 2 mètres ayant une structure capable de supporter le passage des engins d'entretien et de secours. La largeur pourra être réduite également hors zone agglomérée au nord de Saint-Georges-sur-Moulon.

- Les larges accotements seront enherbés et permettront aux usagers le souhaitant (cavaliers, randonneurs, joggeurs ...) de rester sur une surface meuble.
- Le reste de la plateforme devra être nettoyé afin de réduire l'emprise de la végétation et assurer l'écoulement des eaux de ruissellement.
  - > Défrichage de l'emprise et curage / restauration des fossés à prévoir préalablement à l'aménagement de l'emprise.

**Un revêtement en béton bitumineux a été retenu** pour permettre d'assurer une bonne qualité de roulement pour les cyclistes mais également les personnes à mobilité réduite, les rollers. La formulation est à définir en tenant compte des aspects écologiques, paysagers et économiques.

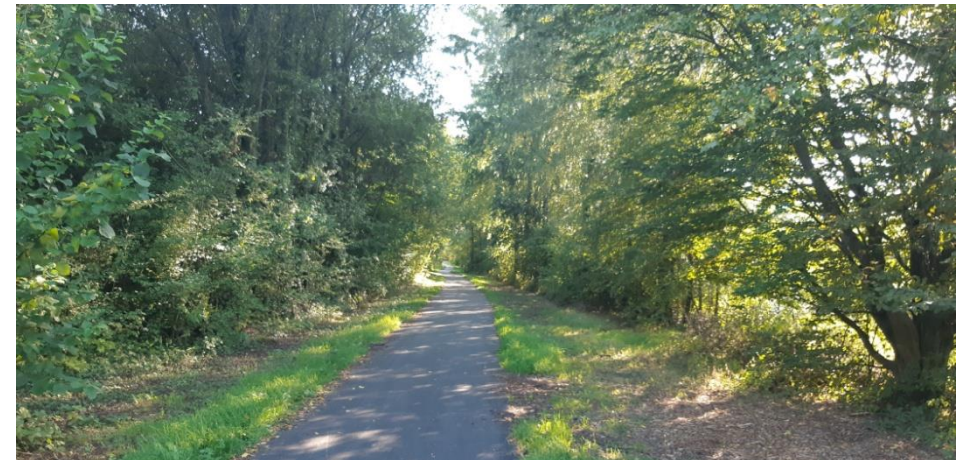
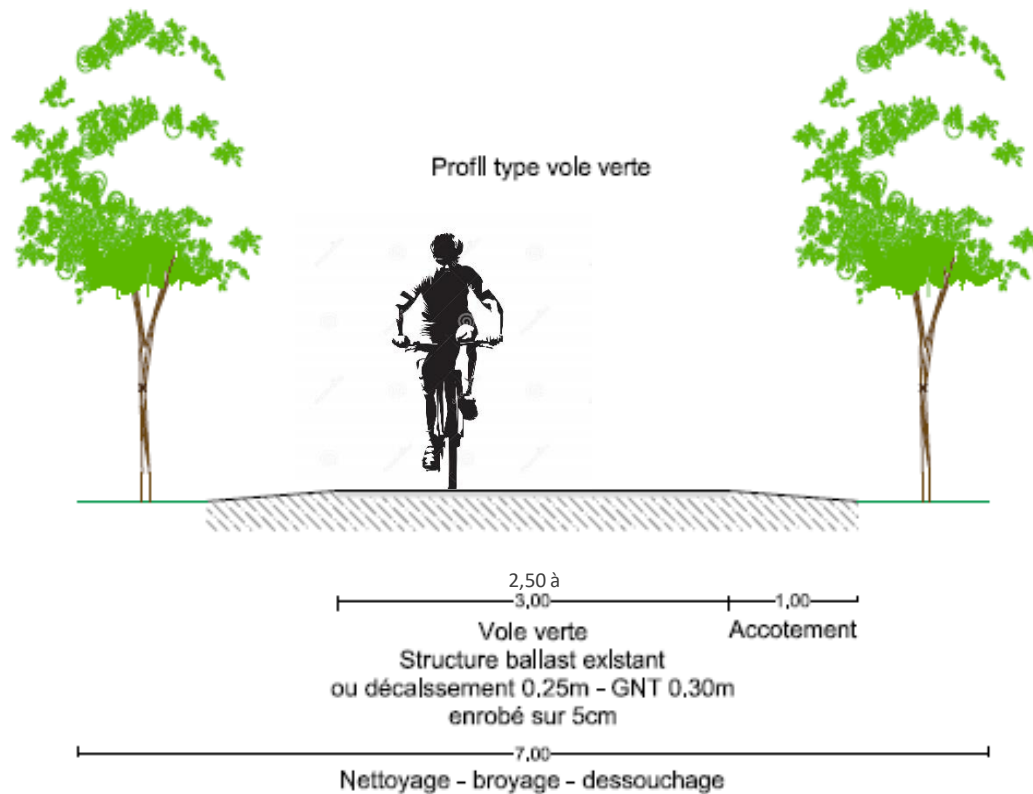
# Aménagement de l'ancienne voie ferrée

## Travaux d'infrastructure à envisager sur voie ferrée

- Décaissement sur 0,25m
- Apport de GNT sur 0,30m
- Enrobé sur 5 cm

Sur l'actuelle voie ferrée, il sera envisageable d'utiliser le ballast en place comme couche de fondation après des sondages géotechniques (cf. étude à prévoir).

La voie pourra être décalée pour permettre de libérer un accotement enherbé sur les secteurs connaissant une pratique équestre.



Exemple de voie décalée sur l'emprise



# Cas particuliers du canal de la Sauldre

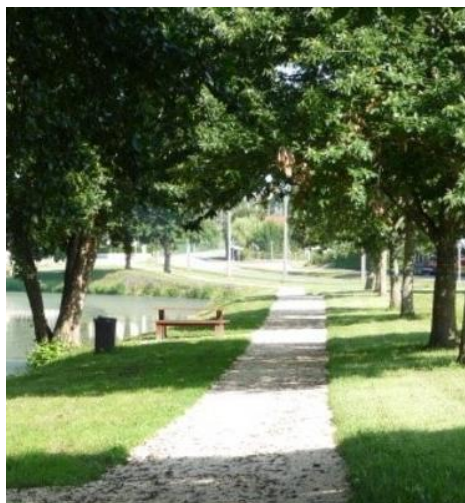
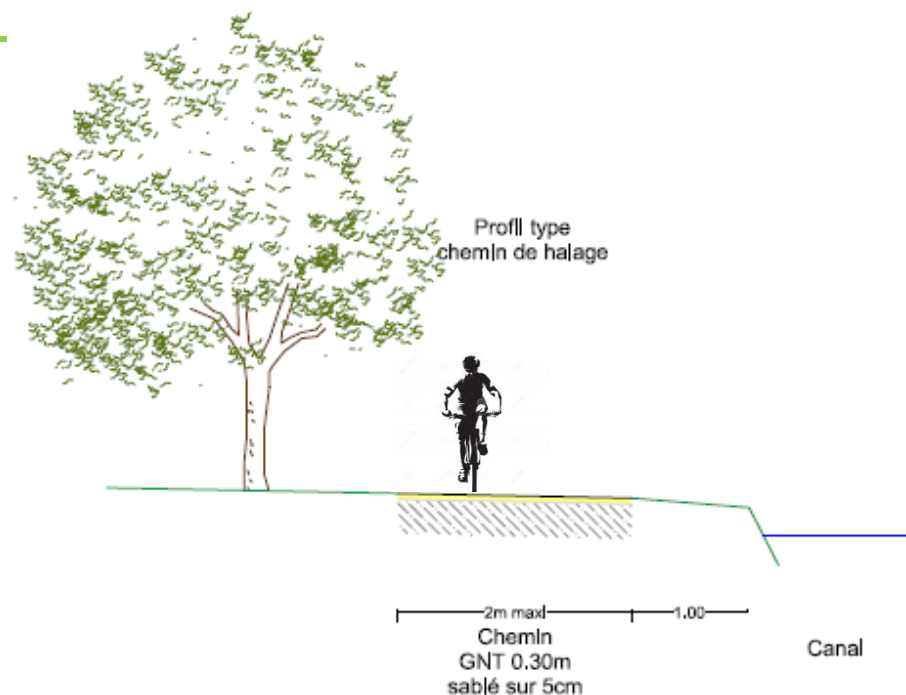
## Caractéristique de l'aménagement le long du canal de la Sauldre

Il est proposé la réalisation d'une chaussée de **2 mètres de large avec des réductions sur certaines zones contraintes par des alignements d'arbres.**

- Un accotement enherbé d'un mètre sera maintenu entre la bande de roulement et la berge.
- **Un revêtement type stabilisé** dans la continuité de celui mis en œuvre sur la sente bleue à Argent-sur-Sauldre est préconisé avec une variante en béton bitumineux à étudier.
- **L'érosion des berges** risque d'affecter directement la structure de la chaussée cyclable. La couche de roulement se dégrade souvent sous l'effet de l'affaissement qui se produit à proximité de la berge érodée. Nous recommandons une stabilisation des berges par technique de restauration en génie végétal.

### Durant la période de travaux :

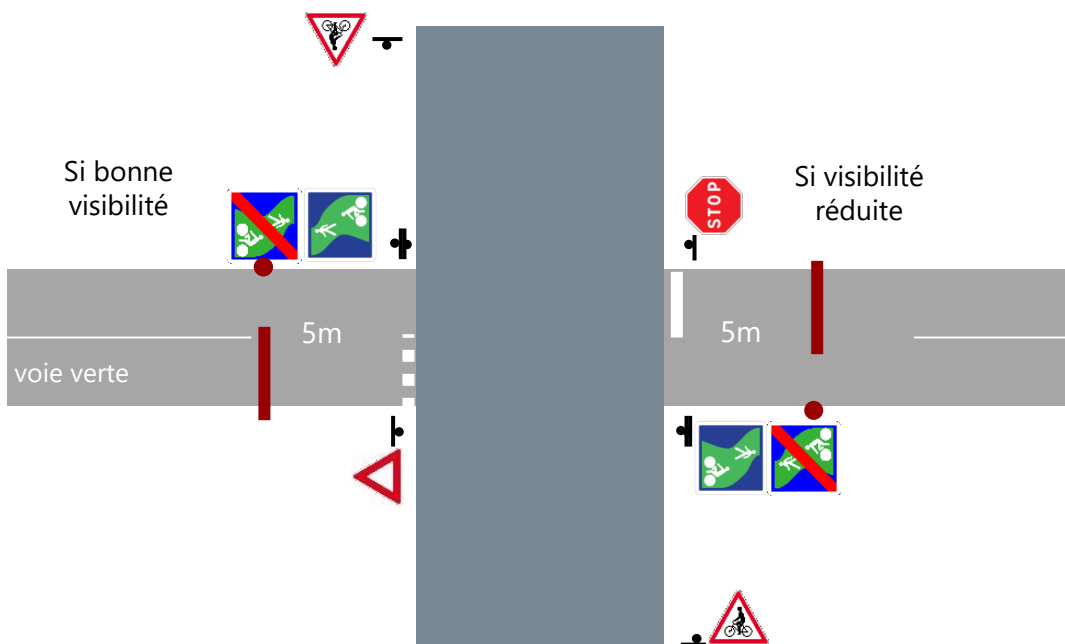
- le décaissement sur 30 cm nécessaire à la mise en œuvre de la couche de fondation nécessitera une **baisse du niveau d'eau du canal.**
- La mise en œuvre de couche de fondation à proximité des arbres risque de provoquer des coupes de racines d'ancrage, des dommages sur le système racinaire. **Une expertise sylvicole** devra être menée parallèlement aux études de maîtrise d'œuvre.



La sente bleue aménagée

# Le traitement des intersections

## Schéma de traitement des intersections entre la voie verte et une voie prioritaire

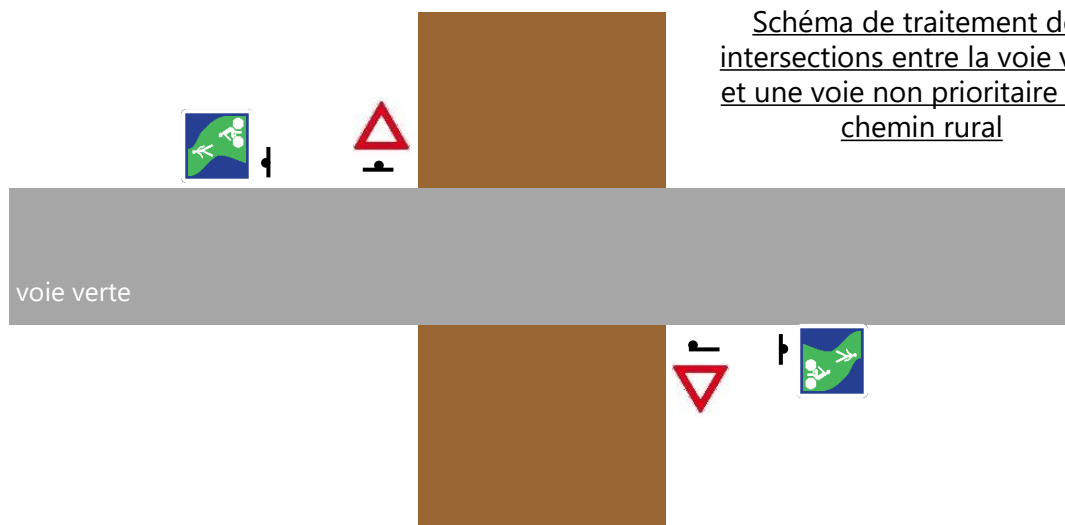


De façon générale, il faudra prévoir **un traitement paysager des intersections qui assure la meilleure covisibilité** possible entre usagers de la voie verte et usagers de la route.

**La signalisation de police réglementaire** (arrêté du 11 juin 2008) est la pose de panneau C115 et C116 à chaque intersection avec un panneau cavalier M4y sur les sections ouvertes à cette pratique.



## Schéma de traitement des intersections entre la voie verte et une voie non prioritaire type chemin rural





## Les ouvrages d'art

**Un état initial des ouvrages d'art sera remis par la SNCF** avant la signature de la convention de transfert de gestion pour les sections actuellement ferrées. Pour les autres sections, **le Maître d'ouvrage ou ses partenaires remettra un état des lieux.**

**L'équipe de maîtrise d'œuvre devra s'assurer que les ponts seront en capacité de supporter la charge des engins de chantier en période de travaux et des véhicules d'entretien en gestion courante de la voie verte.**

### Reprise de tablier des ponts ferrés

Sur la voie actuellement ferrée, une reprise du tablier métal des ponts par la pose de plancher à bac acier.

**Les ouvrages d'art devront être sécurisés par des garde-corps.** La largeur de l'emprise permet de recentrer la voie sur les franchissements de pont et proposer des garde-corps d'une hauteur de 1,20 m.

**L'approche des ponts devra être sécurisée par des lisses hautes** afin d'éviter les risques de chute des zones en talus 5m avant le franchissement de l'ouvrage. La plantation d'arbustes peut également convenir pour traiter les approches et éviter un effet visuel trop routier.

## La signalisation

La signalisation est déterminante dans la qualité de l'aménagement proposé.

### La signalisation de rabattement

Les accès aux aires d'accueil proposant des parkings devront être jalonnés depuis le réseau routier principal par de la signalisation de rabattement.

### La signalisation d'accueil et d'information de type Relais Information Service

La signalisation d'accueil et d'information a plusieurs fonctions :

- Marquer un point d'entrée sur la voie verte
- Permettre à l'usager de se situer sur le parcours
- Apporter aux usagers les informations utiles sur le parcours : distance, pôles, services, points d'intérêt ...
- Donner quelques recommandations d'usages
  - 9 panneaux à prévoir

### La signalisation directionnelle sur la voie verte

La signalisation réglementaire de type Dv (jalonnement d'itinéraire cyclable) sera privilégiée en intégrant le logo de la V48. Cette signalisation est déjà mise en place sur le département, sur la Loire à vélo ou le canal de Berry.

Concernant le contenu des panneaux, le principe proposé est :

- Indication à chaque intersection entre la voie verte et une voirie routière départementale de la prochaine commune ainsi que les 2 extrémités du parcours (Bourges et étang du Puits).
- Indication de la sortie recommandée vers la commune ou le site touristique le plus proche
  - 35 intersections à équiper

Les aires d'arrêt doivent être

- à proximité immédiate de l'itinéraire (à moins de 1 km et reliées à la voie verte par un itinéraire sécurisé),
- être dans un environnement paysager agréable,
- accessible aux personnes à mobilité réduite
- et valoriser les territoires traversés.

La mission nationale des véloroutes et voies vertes distingue 3 types d'aires d'arrêt auxquels nous ajoutons « la maison du vélo » :

- **Les aires d'arrêt principales**, portes d'entrée et de sortie de l'itinéraire, proposant une concentration de services, d'informations, sont des lieux d'animation. Elles sont situées tous les 20 à 30 km.
- **Les aires d'arrêt secondaires** sont des espaces de repos, d'animation et de services complémentaires. Elles sont situées tous les 10 à 15 km en complément des aires principales.
- **Les haltes-repos et d'animation** viennent compléter ce dispositif et seront proposées sur chaque commune tous les 5 km.

## 6 aires principales

4 à conforter :

- Etang du Puits
- Argent-sur-Sauldre (Port)
- Aubigny/Nère
- La Chapelle-d'Angillon

2 à créer intégralement :

- Henrichemont
- Saint-Georges-sur-Moulon

## 3 aires secondaires

1 à conforter :

- Etang de Farges de Menetou-Salon

2 à créer

- Ennordres
- Bourges

## 9 haltes de repos

Dont 7 à créer :

- Fussy
- Saint-Martin d'Auxigny
- Quantilly
- Ivoy-le-Pré (2)
- Aubigny/N.
- Argent-sur-S.

## Équipement existant

## Équipement à créer

Équipement facultatif



## Espace d'animation

9 Haltes de repos




## Maison du vélo de Bourges





# Le schéma d'accueil et de services – les aires principales

**Les aires d'arrêt principales**, portes d'entrée et de sortie de l'itinéraire proposent une concentration de services, d'informations et sont des lieux d'animation. Elles sont situées tous les 20 à 30 km.

Sur la voie verte entre Bourges et l'étang du Puits, 6 aires principales sont envisagées :

## 4 sites existants à conforter :

- Etang du Puits
- Argent-sur-Sauldre (Port)
- Aubigny/Nère (espace Pont de la Nère)
- La Chapelle d'Angillon

## 2 sites à créer :

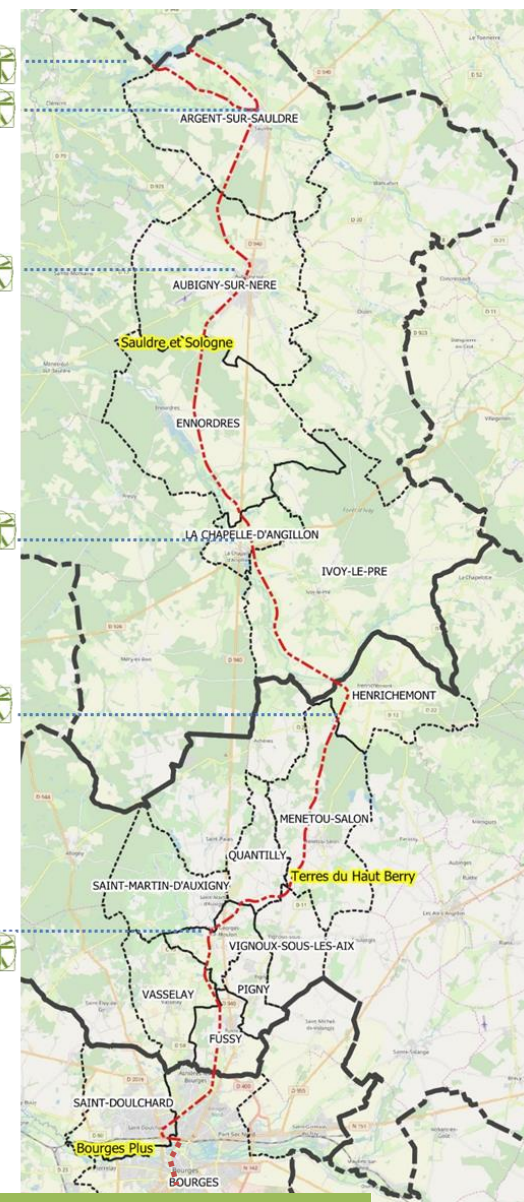
- Henrichemont
- Saint-Georges-sur-Moulon

Leur aménagement doit intégrer les équipements et services suivants :

- une aire de stationnement d'une capacité minimum de 20 places VL y compris places pour handicapés et place pour camping-cars
- signalisation de rabattement routière vers parking
- des sanitaires
- un point d'eau
- une zone signalétique
- des arceaux pour le stationnement des vélos sur une courte durée
- des box ou un local pour le stationnement des vélos sur une longue durée
- des tables de pique-nique
- des bancs
- des poubelles permettant le tri des déchets
- un accès wifi gratuit

De façon facultative selon le contexte :

- des aires de jeux pour enfants
- un équipement / kit d'auto-réparation – entretien des vélos
- un point de recharge VAE



Maison du vélo de Bourges

# Le schéma d'accueil et de services – les aires secondaires

## Les aires d'arrêt secondaires

Les aires d'arrêt secondaires sont des espaces de repos, d'animation et de services complémentaires aux aires principales. Elles sont moins équipées (sans sanitaires) mais ont vocation d'être des points d'accès secondaires.

Elles sont situées tous les 10 à 15 km en compléments des aires principales. Sur la voie verte entre Bourges et l'étang du Puits 3 aires secondaires sont à envisager :

1 site existant à valoriser :

- Etang des Forges de Menetou-Salon

2 sites à aménager :

- Ennordres (D30)
- Bourges

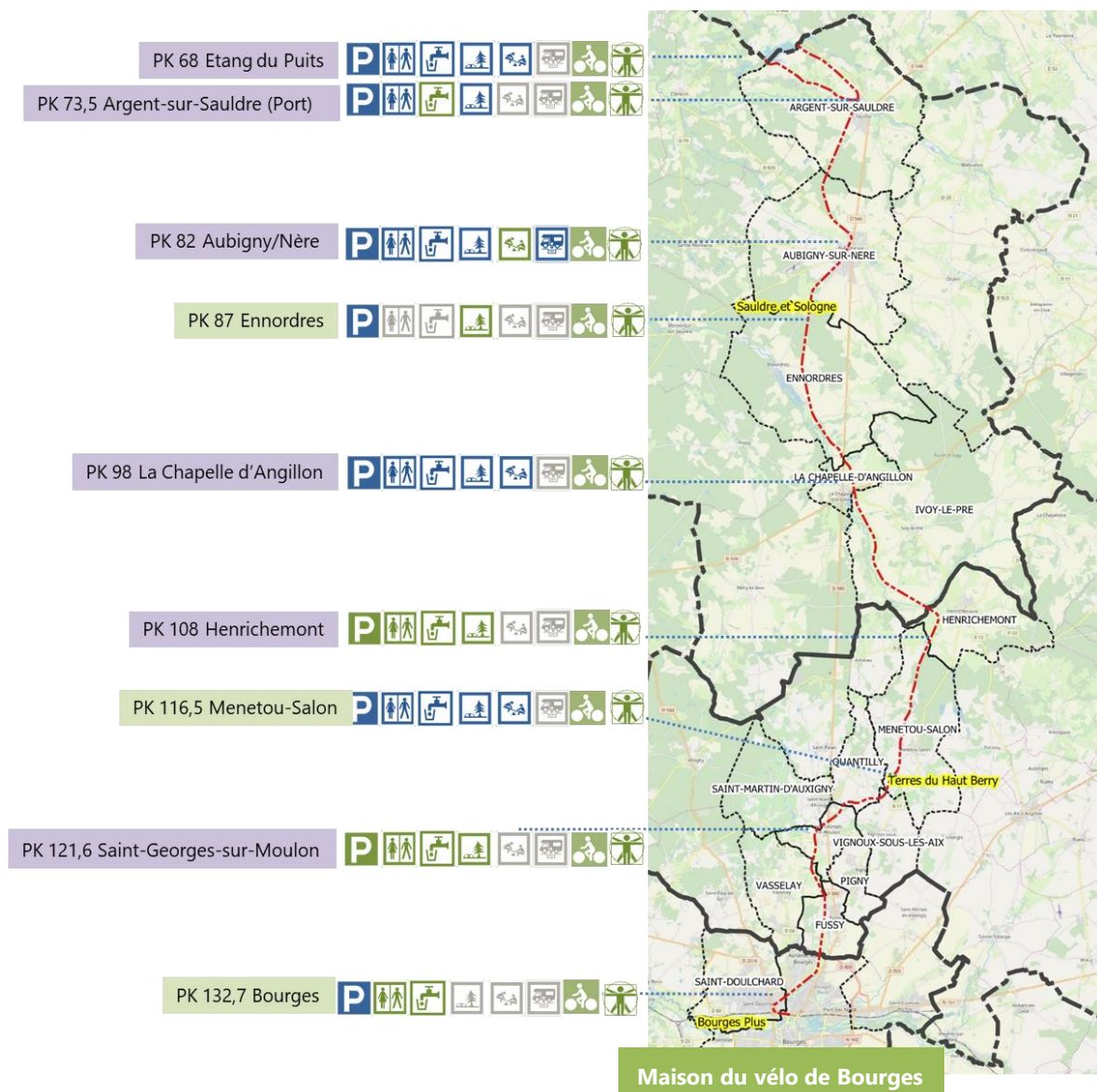
Leur aménagement doit intégrer les équipements et services suivants :

- Une aire de stationnement d'une capacité minimum de **10 places VL** y compris places pour handicapés.
- Signalisation de rabattement routière vers parking
- **un point d'eau**
- une zone signalétique
- des arceaux pour le stationnement des vélos sur une courte durée
- des tables de pique-nique
- des bancs
- Un accès wifi gratuit

De façon facultative selon le contexte :

- Des sanitaires
- un équipement / kit d'auto-réparation – entretien des vélos
- des aires de jeux pour enfants

=> l'équipe de maîtrise d'œuvre validera la pertinence des équipements en fonction du rapport gain/coût.



Maison du vélo de Bourges



# Le schéma d'accueil et de services – les aires de repos

## Les aires de repos

**Les haltes-repos** viennent compléter le schéma d'accueil et seront proposées sur chaque commune tous les 5 km. Des aires de repos aménagées dans les villages à proximité de la voie verte seront valorisées comme à Ennordres par exemple, d'autres seront à créer à Fussy, Saint-Martin d'Auxigny.

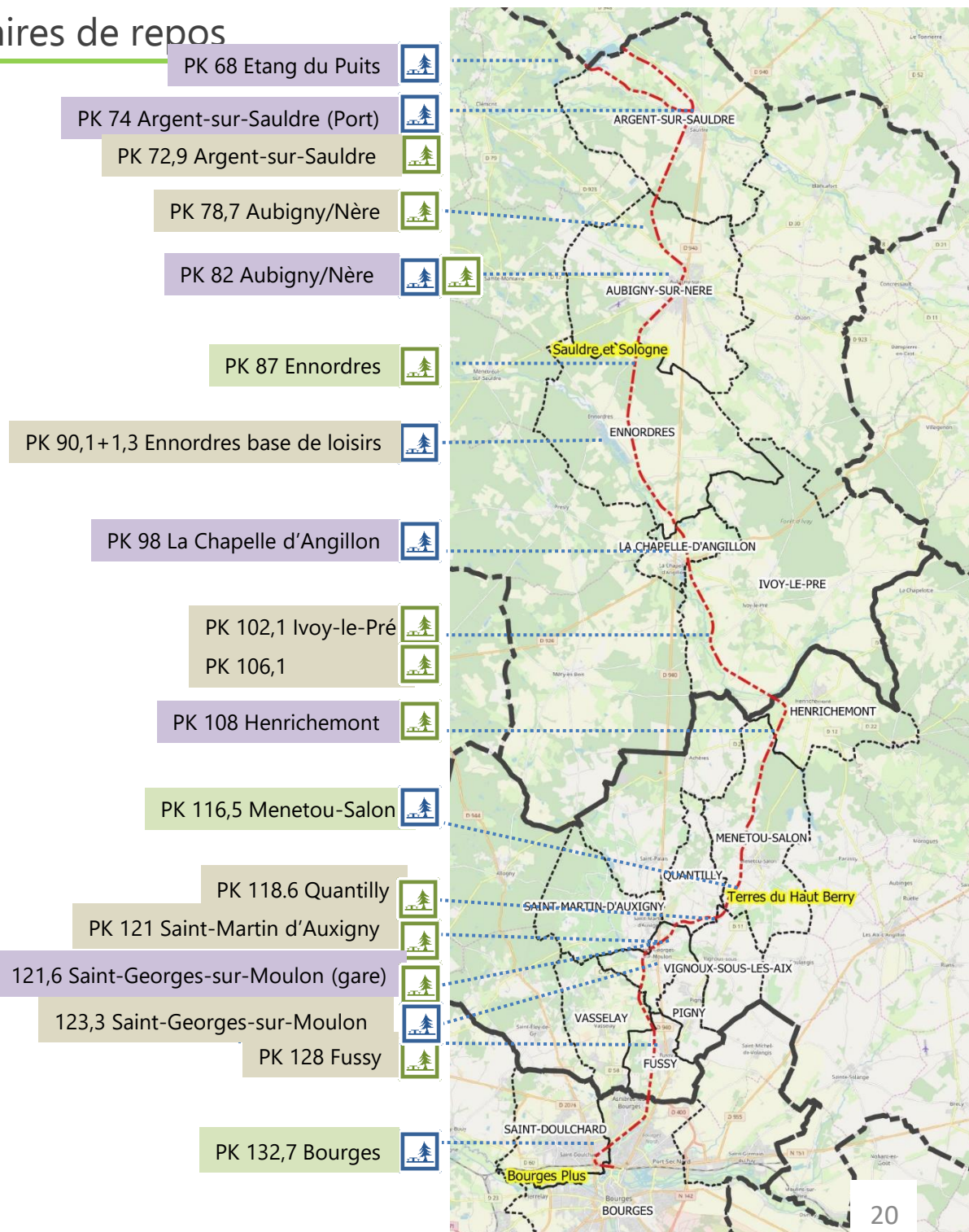
L'aménagement des espaces pique-nique doit répondre à plusieurs grands objectifs :

- **Intégrer au mieux les équipements dans leur environnement** : la forme, les teintes et la disposition des ouvrages doivent être en harmonie avec la structure du paysage
- Proposer **des aménagements de grande qualité** : favoriser l'utilisation des matériaux solides, résistants aux intempéries et aux dégradations. Les matériaux proposés seront le béton, le bois massif, l'acier. Des aménagements paysagers de l'espace pique-nique sont à prévoir (création de murets, plantation d'arbres ...).
- Permettre une **meilleure compréhension des paysages et des thématiques** du territoire.

Leur aménagement doit intégrer les équipements et services suivants :

- tables pique-nique dont une couverte
- 3 arceaux de stationnement en complément des « supports naturels »
- chaises longues / un banc
- un panneau d'interprétation / table de lecture
- des aménagements paysagers et thématiques : mur d'expression, plantation, création de murets, revêtement de sol ...

En complément des aires de repos, 9 espaces thématiques de type des aires d'observation, sites potentiels de valorisation thématique sont identifiés et détaillés également ci-après. Ces espaces sont intégrés dans le projet d'animation décliné page 24



**Les liaisons vers les centre-bourgs hors Cathédrale de Bourges ne font pas partie du programme des travaux.**

**La coordination avec les projets de valorisation des communes et EPCI et autres partenaires du Département fait partie de la mission de maîtrise d'œuvre.**

## La voie verte proprement dite

- **Scénarisation du linéaire** en six thèmes se succédant
- **Concept de « concentré », à décliner sur le plan marketing et donnant à vivre sur la section de voie verte considérée une expérience forte** en lien avec le passé de la ligne, l'esprit des lieux, les qualités/caractéristiques physiques du linéaire...

Les concentrés sont des lieux supports d'animations artistiques.

- => **L'animation et la valorisation de l'itinéraire sont un enjeu fort de l'opération.**

## Des séquences scénarisées de $\pm 12$ km (24 A/R)

**Concentré de forme** > Bourges – Saint-Martin d'Auxigny

**Concentré de silence** > Saint-Georges-sur-Moulon -  
Henrichemont

**Concentré de formes** > Henrichemont – La Chapelle-d'Angillon

**Concentré de Méridien de Paris** > Ennordres (D30) – La  
Chapelle-d'Angillon

**Concentré de Paris-Bourges** > Aubigny-sur-Nère – Argent-sur-  
Sauldre

**Concentré de Sologne** > canal de la Sauldre – Etang du Puits



# Les séquences scénarisées et des concentrés

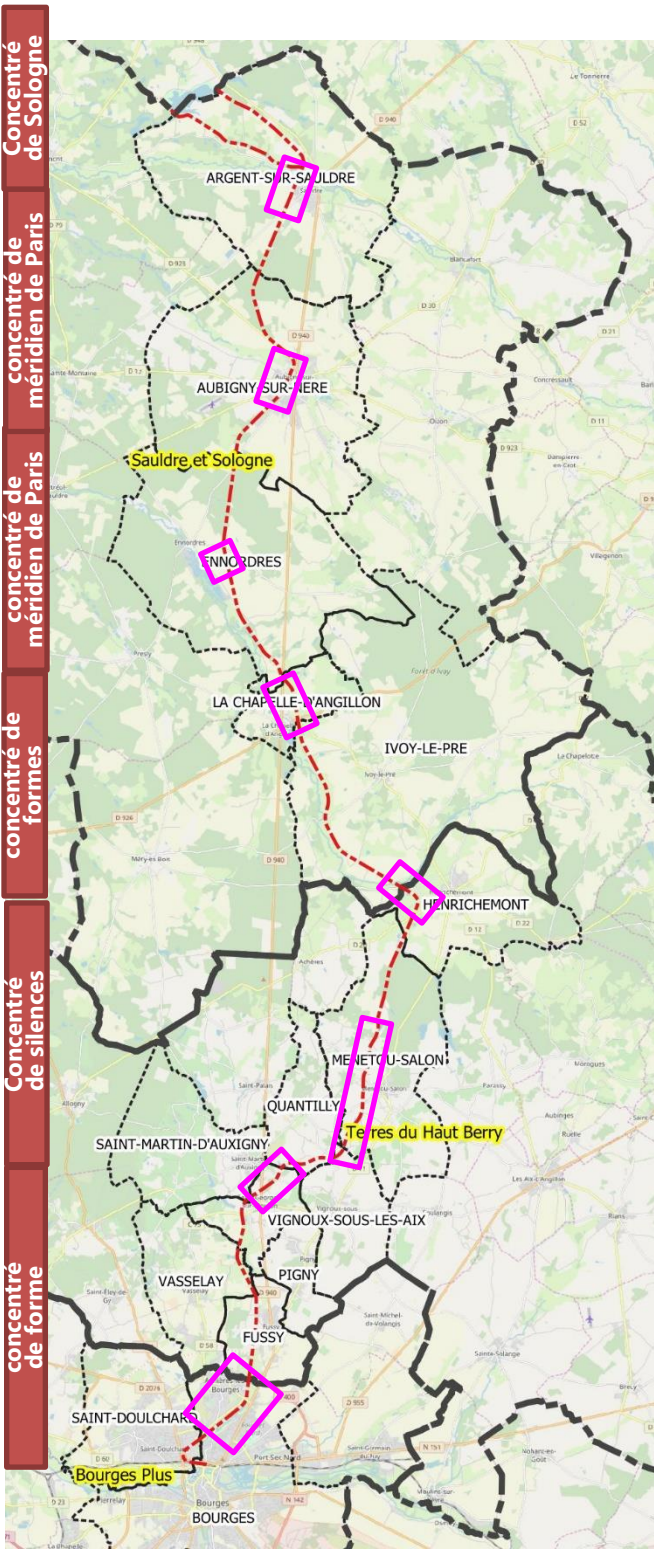
Les séquences scénarisées sont un découpage thématique de la voie verte permettant de développer logiquement les thématiques fortes du territoire.

Au sein de ses séquences, nous trouverons des concentrés qui sont des sites particulièrement adaptés pour développer des équipements et accueillir des animations

- **Les concentrés** sont organisés autour des haltes d'accueil principales qui offrent stationnement, sanitaires et points d'eau. L'intérêt est également de proposer un effet de « Porte » sur chaque halte principale ou secondaire.
- Les haltes-repos et pique-niques, les équipements thématiques sont conçus comme une expérience en tant que telle. Le lien social est induit par la position des assises les unes par rapport aux autres, le rapport aux lieux par des fenêtres paysagères est encouragé.
- A chaque halte principale sera prévu un mur d'expression ou en fonction de lieux la possibilité de travailler sur la voie verte elle-même dans le cadre d'ateliers animés par l'ENSA.

## Les concentrés

Agglomération de Bourges section courante	3 km	concentré de forme, section sportive Section péri-urbaine valorisant spécifiquement pour la pratique du sport
Saint-Georges-sur-Moulon (site de la gare)	1 km	concentré de silences, zénitudes
Menetou-Salon section courante	6 km	
Henrichemont gare	2 km	concentré de formes (céramique)
La Chapelle d'Angillon	1,3 km	concentré de formes (naturelles)
Ennordres (D30)		concentré de méridien de Paris
Aubigny-sur-Nère	3 km	concentré de Paris - Bourges
Argent-sur-Sauldre	1,5 km	
canal de la Sauldre	5 km	concentré de Sologne



A black and white close-up photograph of a bicycle's rear wheel and hub. The image shows the spokes, the hub, and the rear axle. A diagonal grey line runs from the bottom left towards the top right, separating the image from the white background.

# **3. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE**



## **Une voie ferrée actuellement fermée à la circulation**

La décision de fermeture de 43 km de ligne entre Les Bordes dans le Loiret et Aubigny/Nère dans le Cher, prise en 2017 en CA SNCF Réseau, retire à la section de ligne concernée son affectation au réseau ferré national.

La rédaction de la convention de transfert, la dépose et le retraitement des matériels seront réalisés préalablement aux travaux d'aménagement, ces travaux ne font pas partie du programme de travaux.

## SITUATION DU PROJET AU REGARD DES ZONES DE PROTECTIONS IDENTIFIEES

La voie ferrée, le Canal de la Sauldre, « Sente verte » et la « Trouée Verte » sont concernés par :

- la zone Natura 2000 « habitat » de la Sologne au niveau d'Argent-sur-Sauldre et Aubigny sur Nère et Ennordres
- la ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) de type 1 dite « Etang du Puits » à Argent sur Sauldre. et de type II dite « Bois et Vallées du Haut Pays Fort » à Henrichemont et Menetou-Salon et dite de « La vallée de l'Yèvre de Bourges à Vierzon » à Bourges

## ASPECTS PROCEDURAUX

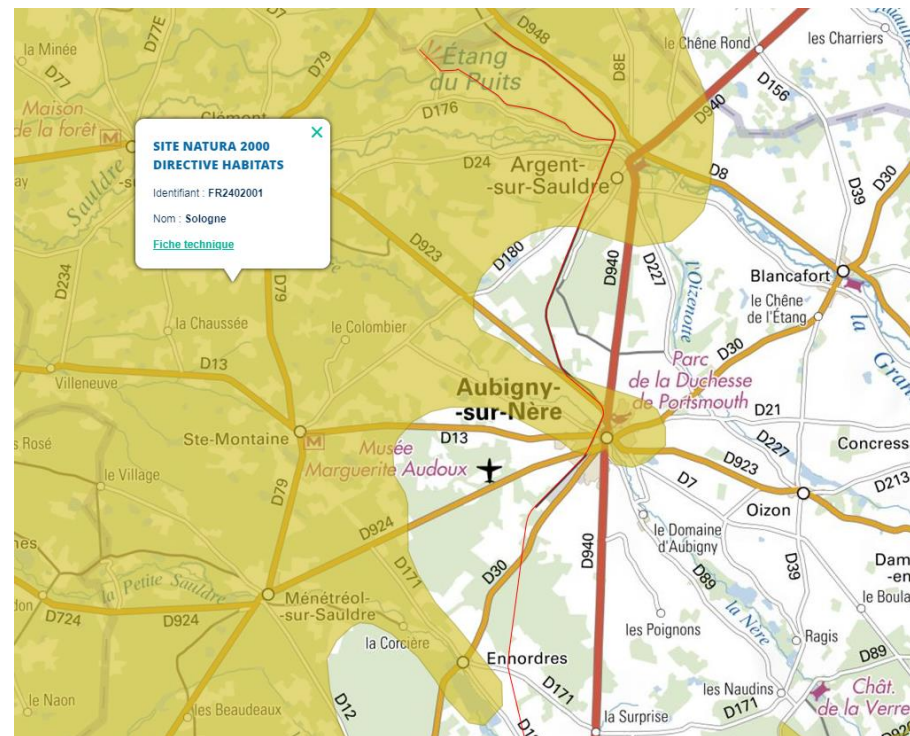
Pour tous les secteurs : le projet conduit à la création d'une voie verte de plus de 10 km par maître d'ouvrage identifié, l'opération est donc soumise à une **évaluation au cas par cas** (Annexe de l'article R122-26 du code de l'environnement, rubrique 6.c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km).

Ce dossier est à réaliser et à soumettre à l'autorité environnementale par le maître d'œuvre.

Pour les zones en secteur natura 2000, le projet doit faire l'objet d'une **évaluation d'incidences Natura 2000**.

Cette évaluation est à fournir par le maître d'œuvre dans le cadre des missions complémentaires.

La création de la passerelle sur le Moulon devra faire l'objet d'un dossier loi sur l'eau.





## **SITUATION DU PROJET AU REGARD DES ZONES DE PROTECTIONS**

Le diagnostic (phase 1) a identifié que le projet est concerné à plusieurs reprises par des périmètres de protection de monuments historiques ou de site classé

- Etangs du Puits et ses berges : site classé
- Aubigny sur Nère : monuments historiques
- Bourges : monuments historiques

Ces secteurs présentent une forte sensibilité patrimoniale, naturelle et bâtie.

## **ASPECTS PROCEDURAUX**

Les aménagements dans les périmètres de protection au titre du patrimoine peuvent entrer dans le champ du permis d'aménager :

- Création d'un espace public – dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques dont le périmètre a été délimité, dans les sites classés, en instance de classement et les réserves naturelles (R.421-20 al 4)
- Création d'une voie ou travaux modifiant les caractéristiques d'une voie existante dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques dont le périmètre a été délimité (R.421-21)

ou de la déclaration préalable :

- Installation de mobilier urbain ou d'œuvres d'art, modifications des voies ou espaces publics, plantations qui sont effectuées sur ces voies ou espaces, sauf travaux d'entretien ou de réparation ordinaires et travaux imposés pour la sécurité - dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, dans les abords des monuments historiques, dans les sites classés ou en instance de classement et les réserves naturelles (R.421-25)

Ces dossiers seront à réaliser par le maître d'œuvre qui assurera le suivi de l'instruction.

# Risque inondation

---

Les communes d'Argent-sur-Sauldre (rivière Sauldre), Saint Doulchard et Bourges (rivière Moulon) sont couvertes par un PPR Inondation. Le projet ne prévoit pas de remblaiement notable et restera donc conforme aux règlements des PPR Inondation.

Ce point sera toutefois à réétudier une fois le projet affiné sur les zones concernées.

## Réseau et voirie

---

La réglementation au titre des réseaux nécessitera que chaque maître d'ouvrage réalise les demandes de Déclaration de projet de Travaux (DT). Les interactions avec les réseaux souterrains seront à étudier par le maître d'œuvre.

Les demandes de DT seront réalisées par le maître d'ouvrage et remises au maître d'oeuvre

Si le maitre d'ouvrage est autre que le conseil départemental, les aménagements impactant les routes départementales devront faire l'objet d'une demande de permission de voirie auprès du CD18.



A black and white close-up photograph of a bicycle's rear wheel and drivetrain, showing the spokes, chain, and rear derailleur. The image is partially obscured by a diagonal grey bar that runs from the top left towards the bottom right.

# **4. ENVELOPPE BUDGÉTAIRE**

# Enveloppe budgétaire

## Un budget total prévisionnel de 7 835 000 € HT

- 7 115 000 € HT Infrastructure, mise en sécurité
- 380 000 € HT Accueil
- 340 000 € HT Valorisation thématique y compris liaison aux centres-bourgs de proximité

Section	Linéaire	Sous total HT Infrastructure	Sous total HT Accueil	Sous total HT Valorisation	TOTAL HT
1. Liaison cyclable du stade Tavernier à la cathédrale de Bourges	3.5 km	350 000 €			<b>350 000 €</b>
2. Voie ferrée de Bourges à Fussy	3.9 km	490 000 €	10 000 €	50 000 €	<b>550 000 €</b>
3a. Trouée Verte	20.4 km	2 285 000 €	185 000 €	135 000 €	<b>2 605 000 €</b>
3b. Sente Verte	23.4 km	1 835 000 €	95 000 €	60 000 €	<b>1 990 000 €</b>
4. Contournement Butagaz	3.1 km	75 000 €			<b>75 000 €</b>
5. Voie ferrée d'Argent-sur-Sauldre à Aubigny-sur-Nère	11.2 km	1 110 000 €	70 000 €	70 000 €	<b>1 250 000 €</b>
6. Canal de la Sauldre	5.5 km	970 000 €	20 000 €	25 000 €	<b>1 015 000 €</b>
<b>TOTAL</b>		<b>7 115 000 €</b>	<b>380 000 €</b>	<b>340 000 €</b>	<b>7 835 000 € HT</b>





# 5. CALENDRIER

# Calendrier prévisionnel

La réalisation de cet équipement s'étalera sur 5 ans.

Le planning prévisionnel ci-dessous est indicatif et est susceptible d'évoluer en fonction des paramètres non maîtrisables par le maître d'ouvrage.

Section	Etudes	Travaux
1. Liaison cyclable du stade Tavernier à la cathédrale de Bourges	2021	2022
2. Voie ferrée de Bourges à Fussy	2021	2022
3a. Trouée Verte	2022	2023
3b. Sente Verte	2023	2024
4. Contournement Butagaz	2024	2025
5. Voie ferrée d'Argent-sur-Sauldre à Aubigny-sur-Nère	2024	2025
6. Canal de la Sauldre	2025	2026
TOTAL		





## 6. ANNEXES

# **1. Liaison cyclable du stade Tavernier à la cathédrale de Bourges**

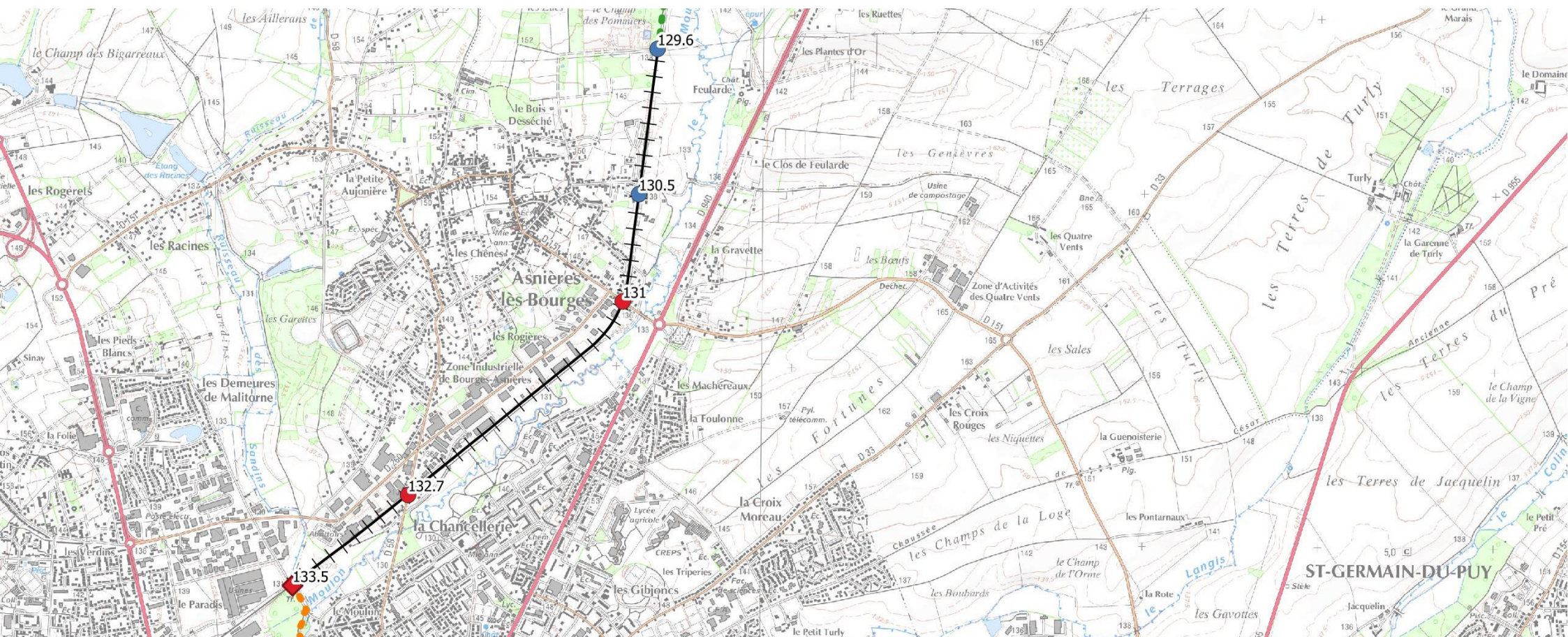




## **2. Voie ferrée de Bourges à Fussy**

Accueil / Valorisation :

PK 132,7 : aire secondaire



- Canal de la Sauldre
- Sente Verte Trouée Verte
- ⊥ Voie ferrée
- Contournement
- Liaison centre-bourg
- Chemin rural
- Voie communale
- Voie départementale
- ◆ Ouvrage d'art



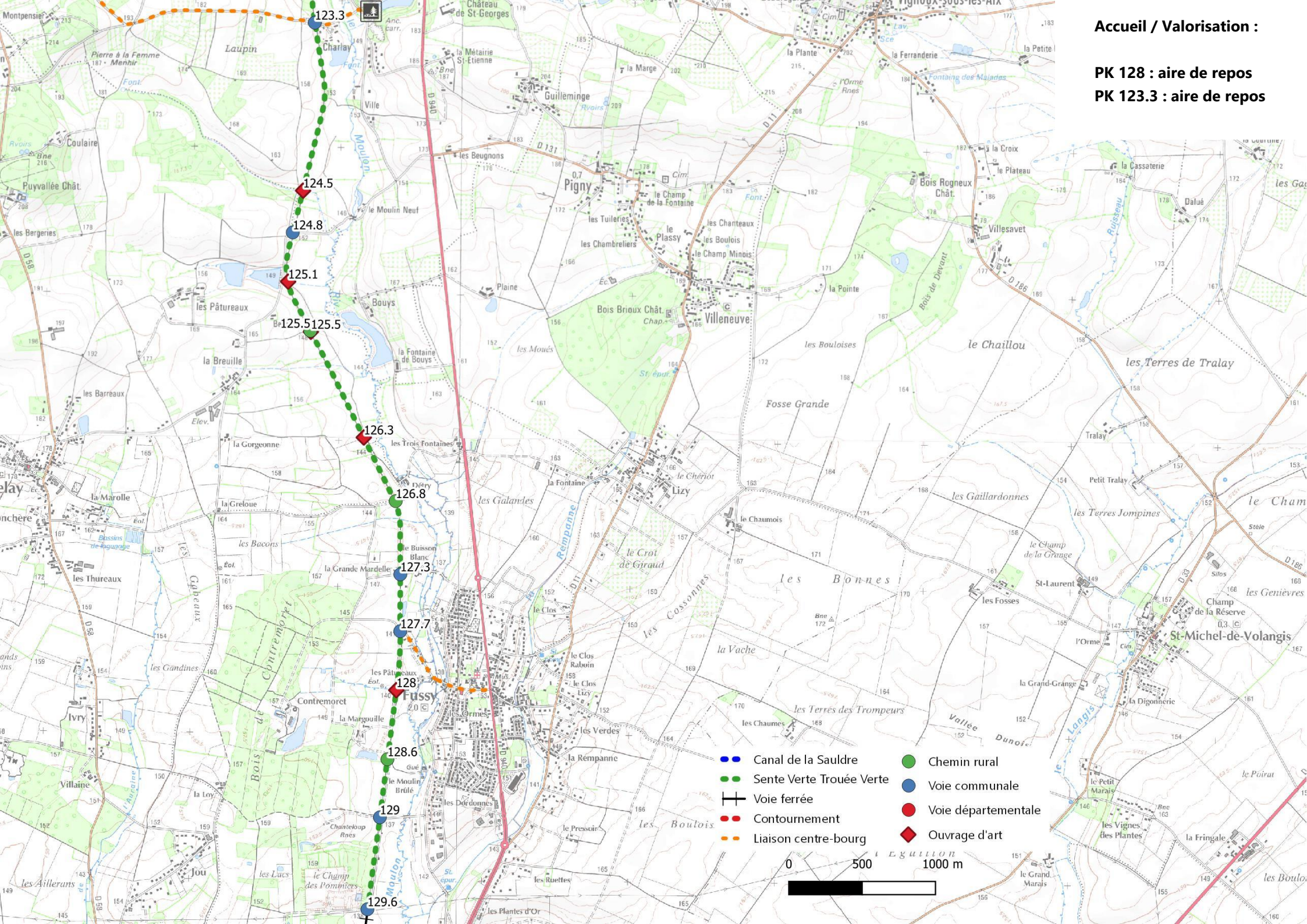
## **3a. Trouée Verte**



Accueil / Valorisation :

PK 128 : aire de repos

PK 123.3 : aire de repos





**Accueil / Valorisation :**

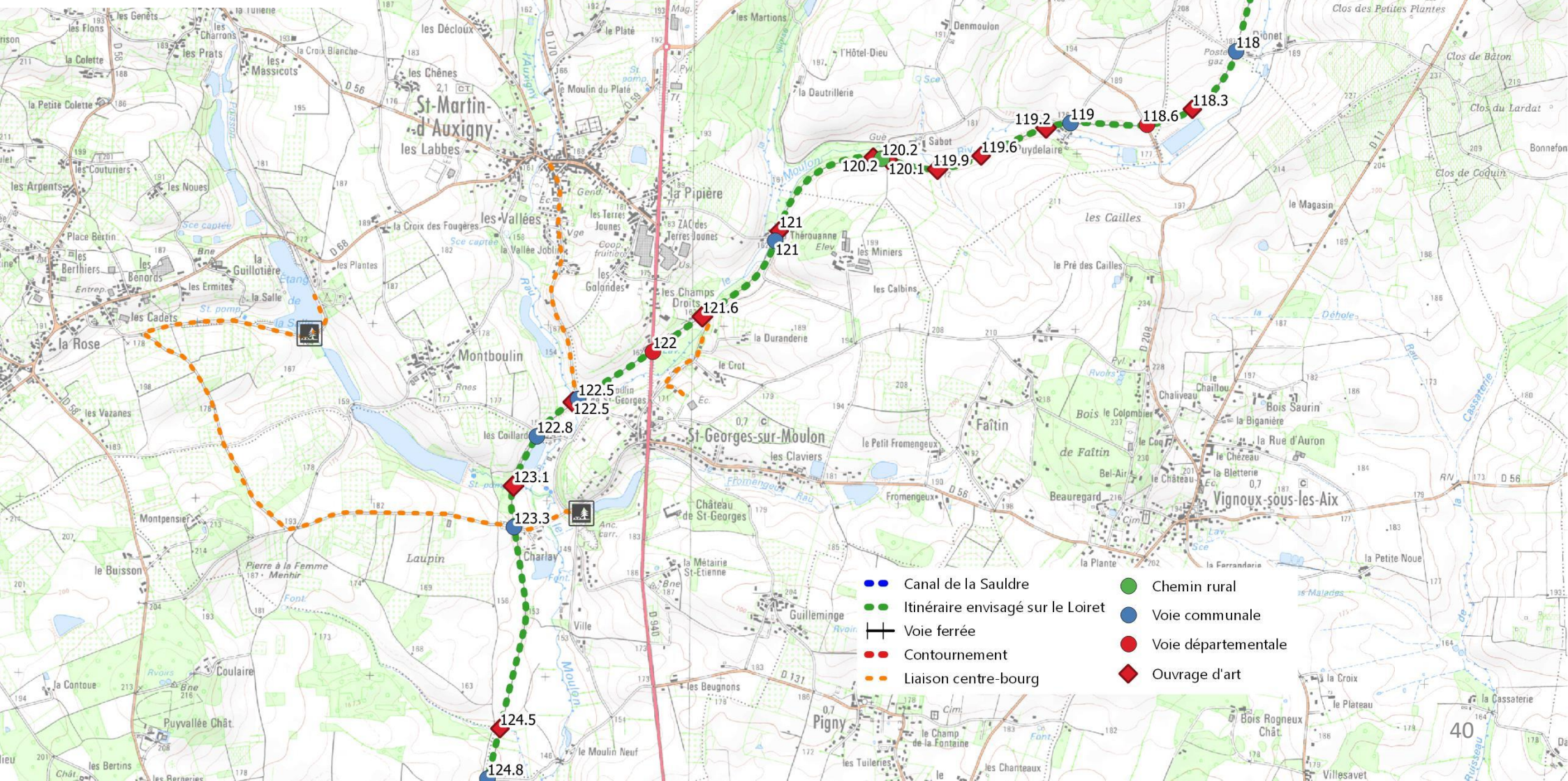
**PK 121.6 : aire principale**

**PK 117 : aire secondaire**

**PK 118.6 : aire de repos**

**PK 121 : aire de repos**

**PK 117.3 : aire de repos - valorisation**





Accueil / Valorisation :

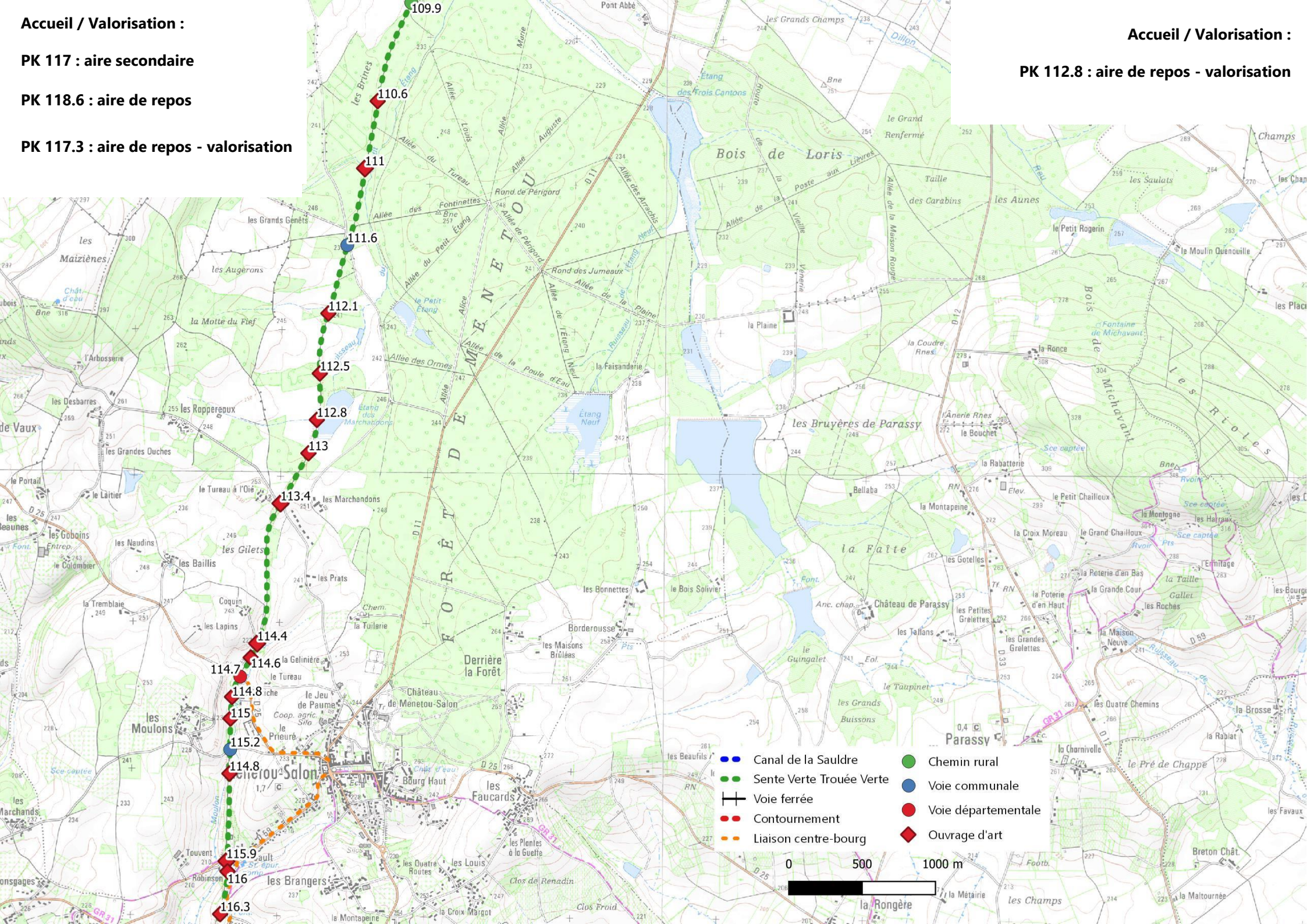
PK 117 : aire secondaire

PK 118.6 : aire de repos

PK 117.3 : aire de repos - valorisation

Accueil / Valorisation :

PK 112.8 : aire de repos - valorisation

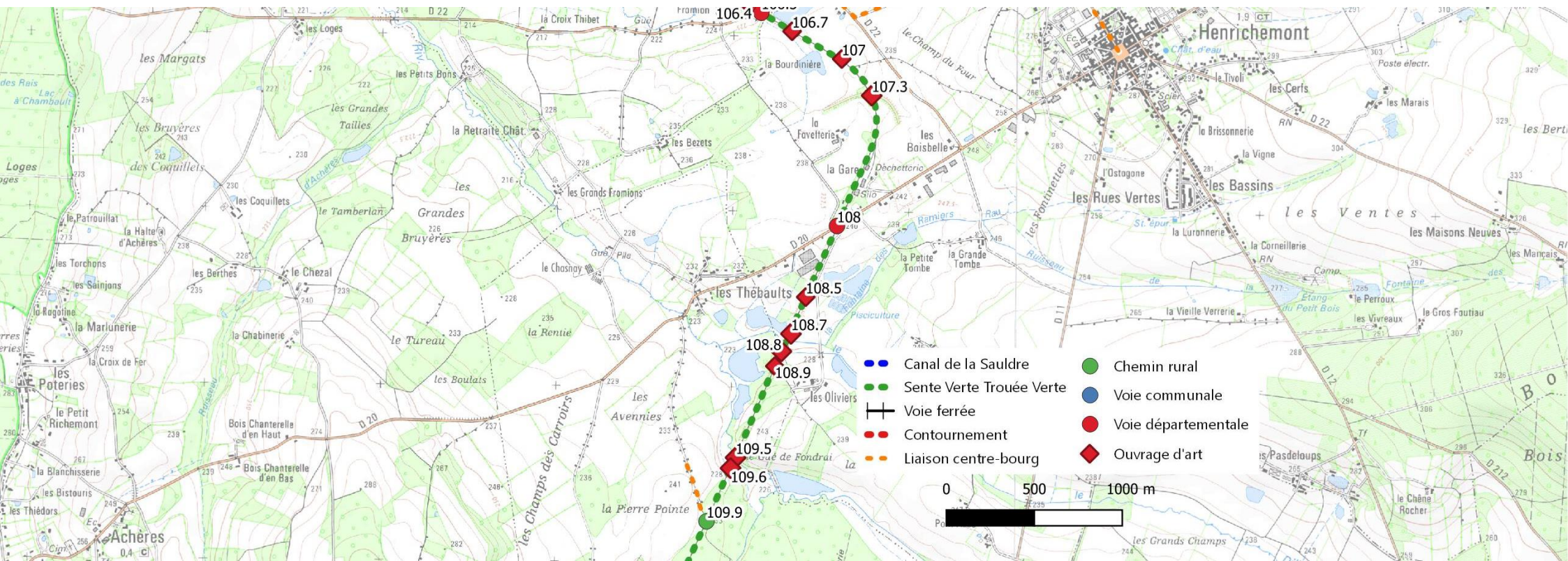




Accueil / Valorisation :

PK 108 : aire principale

PK 107.3 : aire de repos - valorisation



## **3b. Sente Verte**





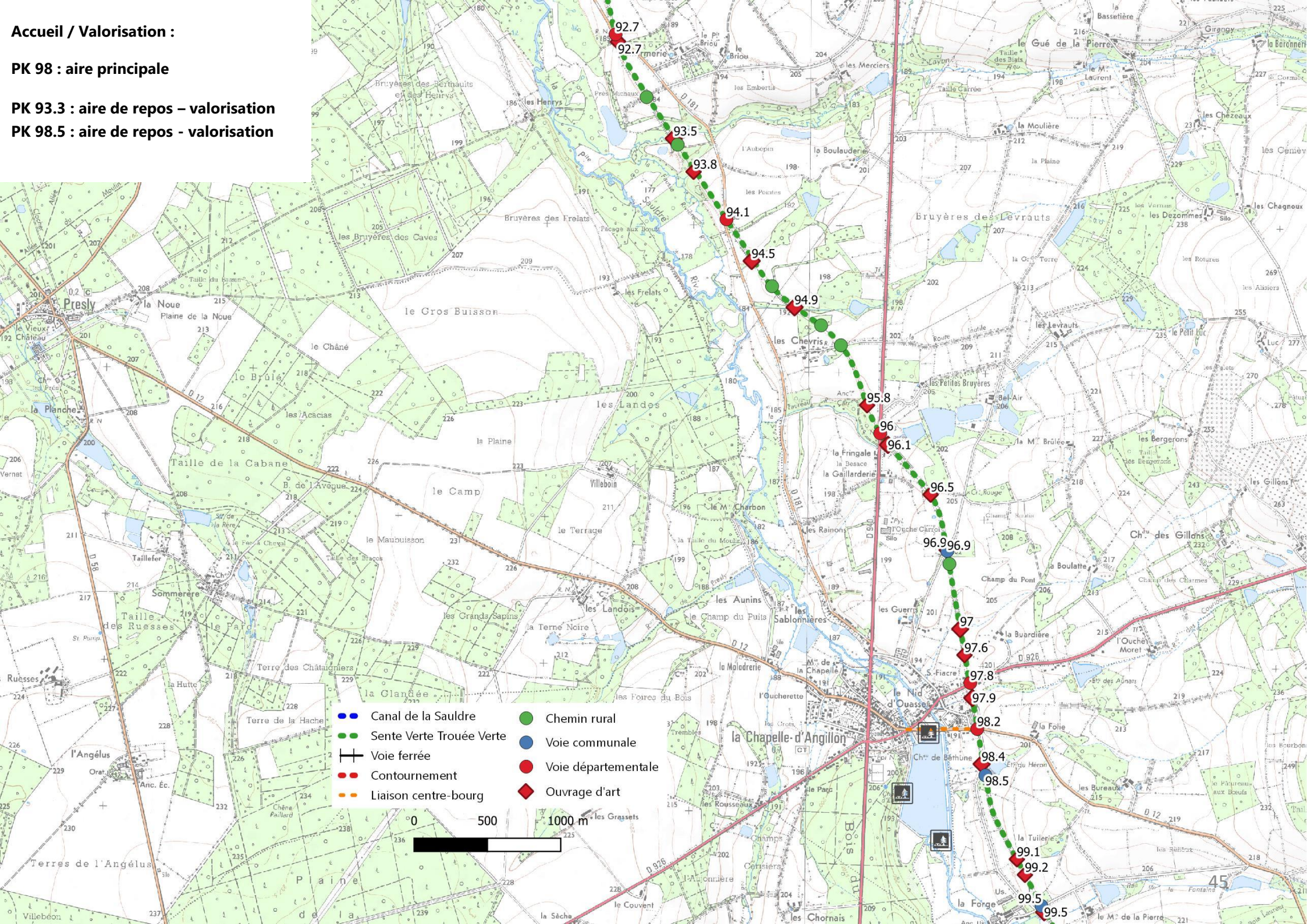


Accueil / Valorisation :

PK 98 : aire principale

PK 93.3 : aire de repos – valorisation

PK 98.5 : aire de repos - valorisation



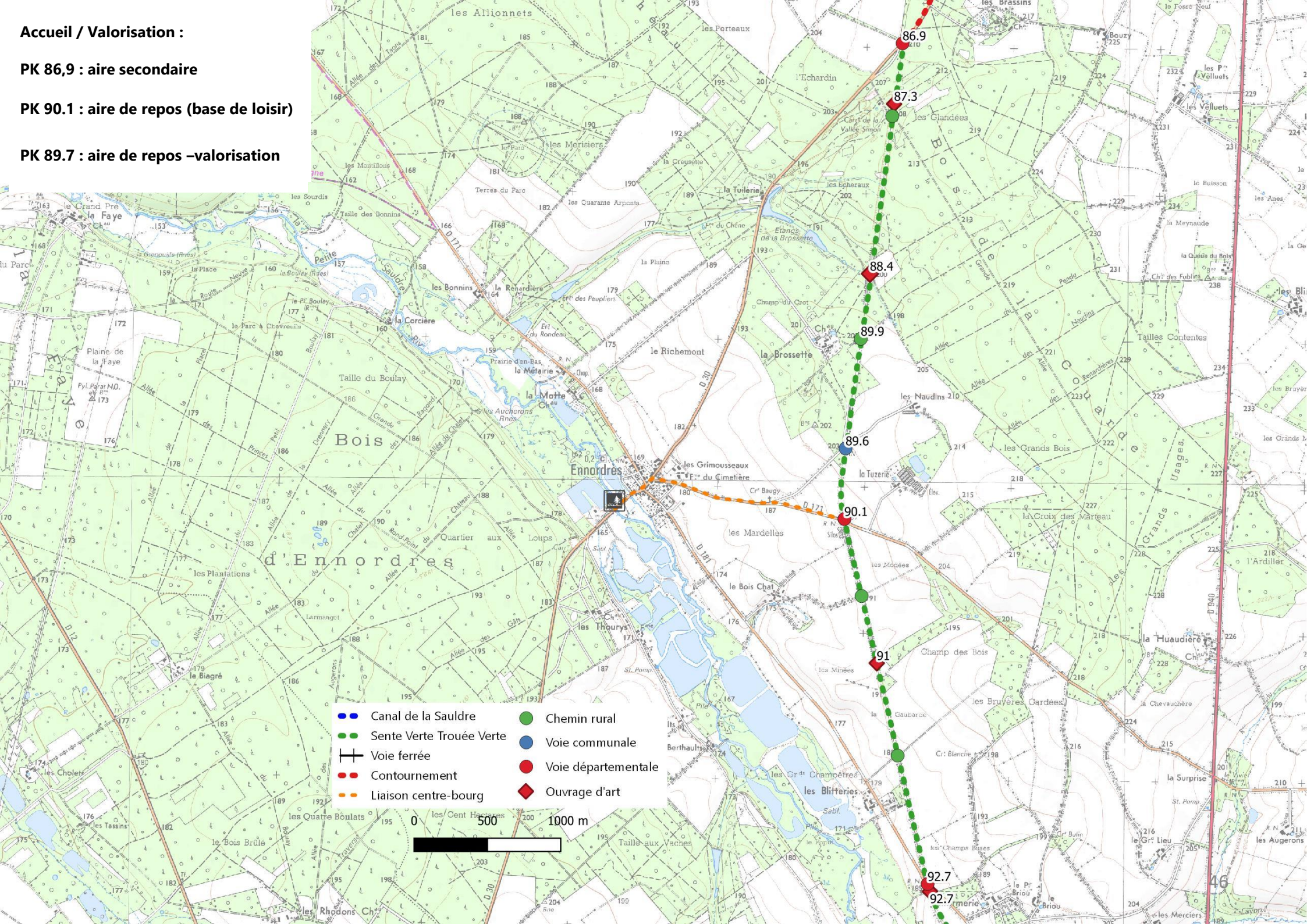


Accueil / Valorisation :

PK 86,9 : aire secondaire

PK 90.1 : aire de repos (base de loisir)

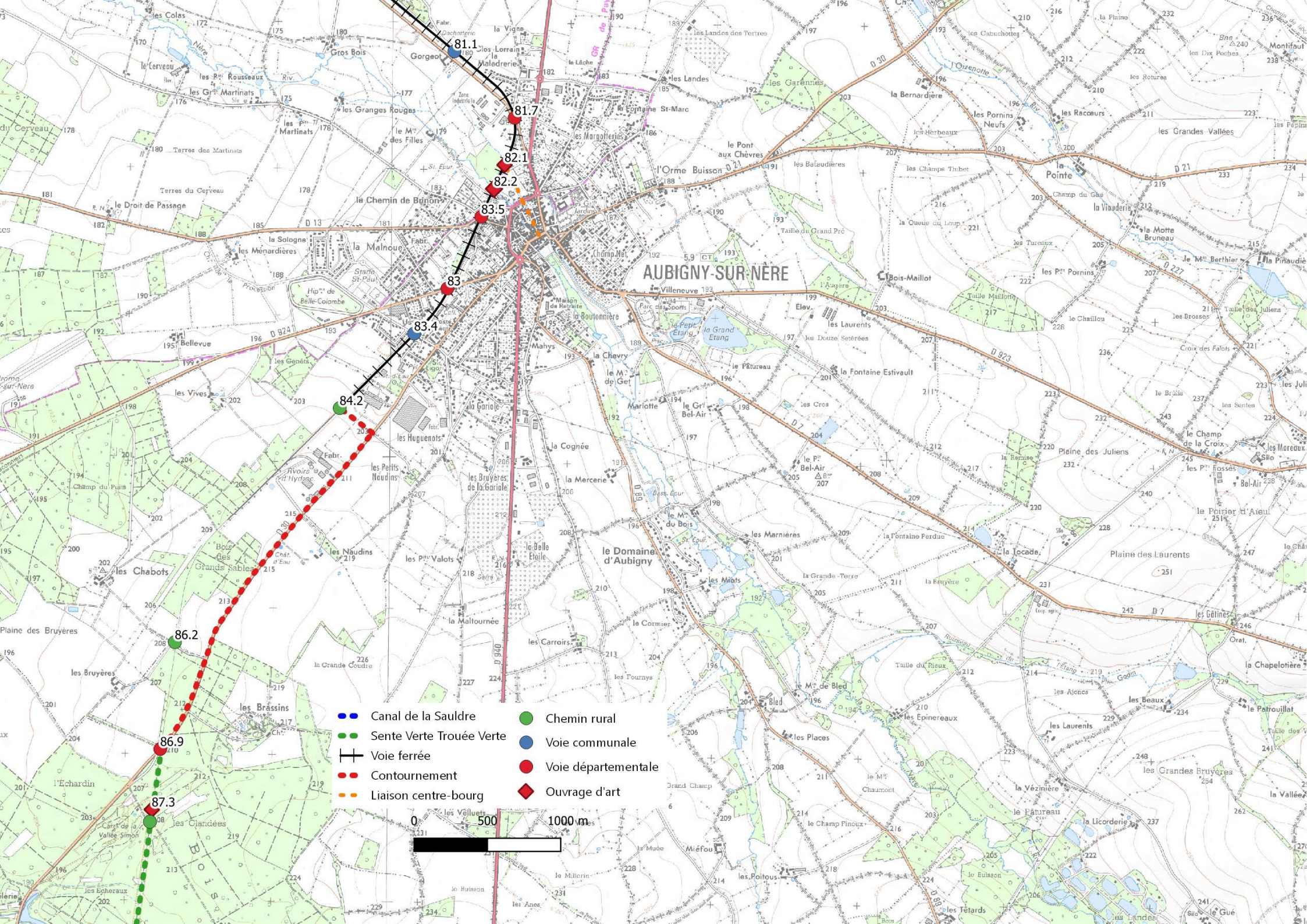
PK 89.7 : aire de repos –valorisation





## **4. Contournement Butagaz**



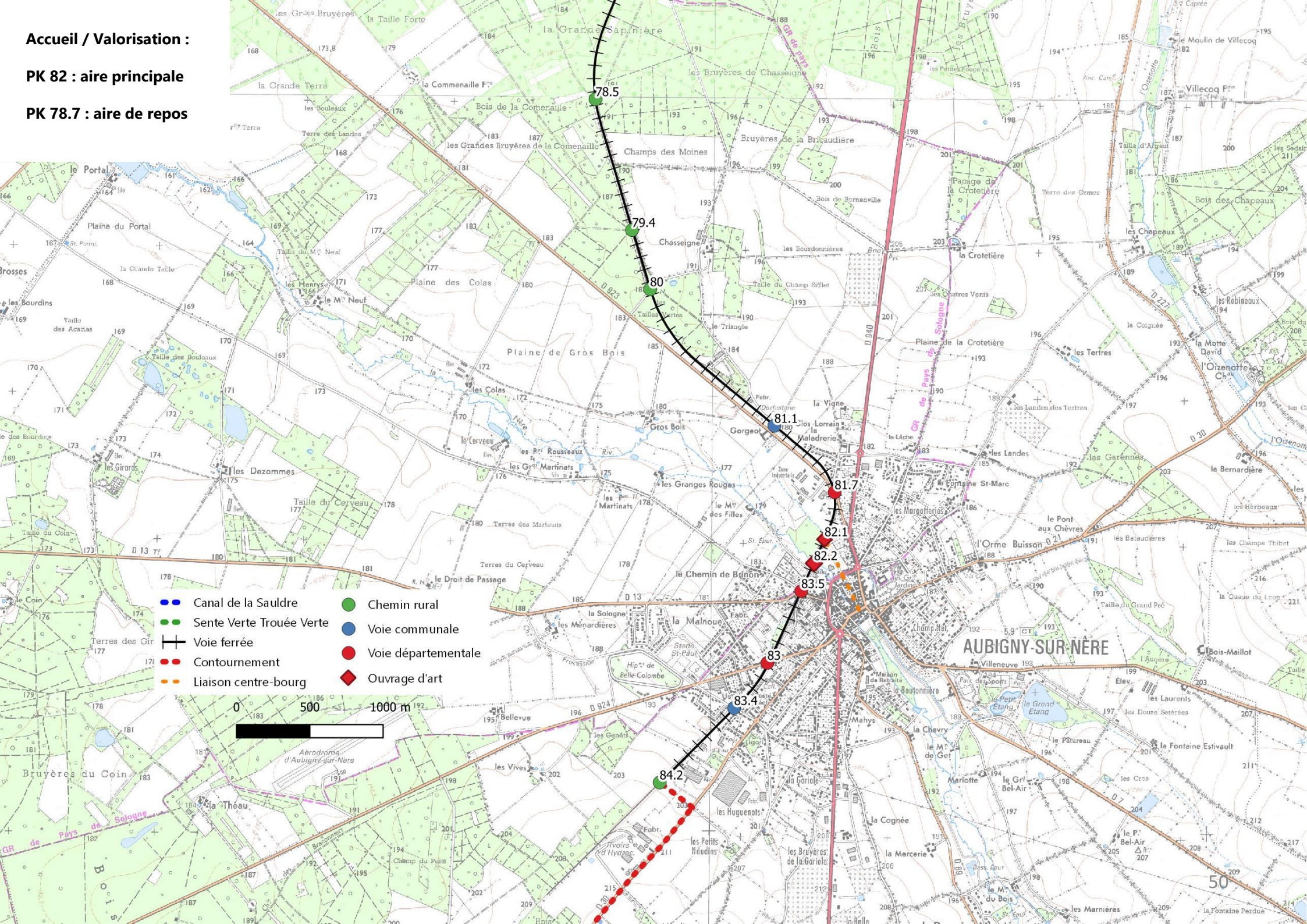




## **5. Voie ferrée d'Argent-sur-Sauldre à Aubigny-sur-Nère**

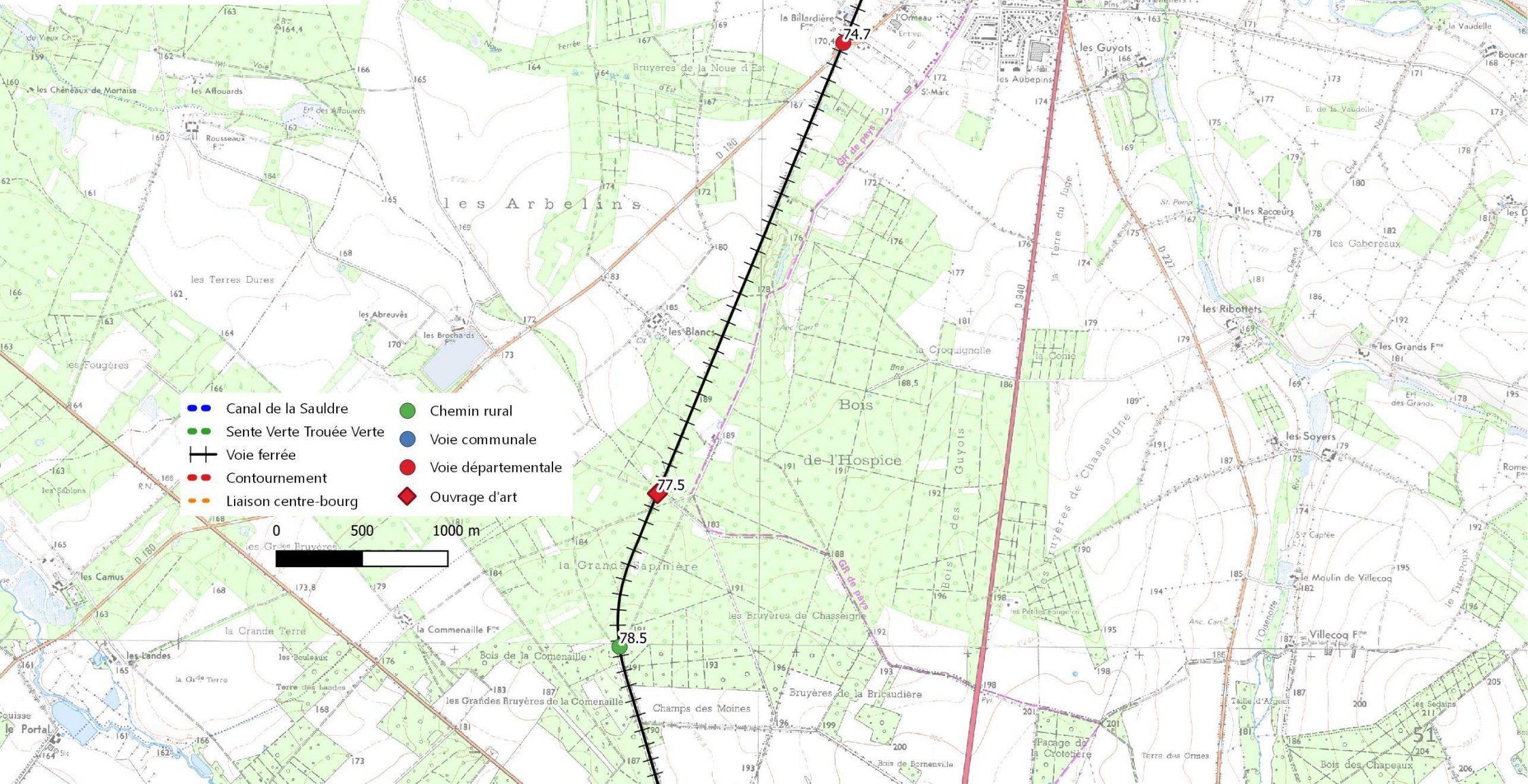


Accueil / Valorisation :  
PK 82 : aire principale  
PK 78.7 : aire de repos





### PK 77.5 : aire de repos -valorisation





## **6. Canal de la Sauldre**



**PK 68 : aire principale**

**PK 68 : aire principale**

