

Le dix-sept septembre deux mille vingt-cinq, à 17 heures 30, le Conseil Syndical du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays de Verdun, légalement convoqué en date du 09 septembre 2025, s'est réuni en Salle du Conseil Municipal de la Mairie de Bras-sur-Meuse, sous la présidence de Monsieur Jean-Marie ADDENET.

Ont pris part au vote :

Jean-Marie ADDENET, Fabrice BEAUMET, Régis BROCARD, Régis AUBRY, Philippe LOUSTE, Sébastien JADOUL, André TROUSLARD, Jean-Marie MISSLER, Massimo TRINOLI, Christophe CAPUT, Romuald LEPRINCE, Jean-Paul COLIN, Jean-Christophe PATON, Denis GAVARD

Massimo TRINOLI est désigné secrétaire de séance.

8.4 Validation du Schéma Directeur Cyclable du Pays de Verdun

Vu la délibération DE_2024_03_006 du Conseil Syndical du PETR du Pays de Verdun relative à l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable,

Vu les lettres de mission des EPCI membres, AOM pour la plupart, confiant les travaux au PETR,

Vu la démarche points-nœuds engagée dans le cadre du projet Interreg Slowtourisme,

Vu la prestation de service confiée au bureau d'études ITEM notifiée en date du 21 mai 2024,

Monsieur Jean-Marie ADDENET, Président, expose ce qui suit :

"Le schéma directeur cyclable à l'échelle du Pays de Verdun permet d'offrir de nouvelles perspectives d'aménagement innovantes tout en s'appuyant au maximum sur les infrastructures existantes, les services, le patrimoine mais également, en articulation avec l'ensemble des initiatives déjà engagées, les souhaits des élus et habitants.

Véritable outil de programmation et de planification, le schéma directeur cyclable permet aux territoires de s'inscrire dans des visions stratégiques à court, moyen et long terme sans obligation de réalisation. Il est par ailleurs déterminant pour obtenir des aides financières sur des investissements à réaliser.

La mission confiée au bureau d'étude ITEM, réalisée avec l'appui des services du PETR, a pu se dérouler dans le calendrier imparti conformément à la méthode de travail fixée au marché.

La première phase de diagnostic a eu lieu durant le second semestre 2024 avec une large consultation des collectivités et des habitants via des questionnaires ciblés et un atelier de concertation à Consenvoye. Ce travail a été présenté et validé en Conseil Syndical du 17 décembre 2024. Le diagnostic fait état notamment d'un vaste territoire peu propice à l'utilisation du vélo mais avec malgré tout un potentiel cyclable autour des établissements scolaires et des zones d'emplois mais aussi et surtout pour le cyclotourisme.

La deuxième phase s'est tenue au premier trimestre 2025 avec les personnes ressources identifiées durant la première phase. Quatre ateliers à Damvillers, Belleray et Laneuville-sur-Meuse ont permis de définir les itinéraires en fonction des usages pour une pratique quotidienne et / ou touristique. La cartographie a pu être actée en Conseil Syndical le 18 juin dernier.

En parallèle, les travaux de la troisième et dernière phase ont mobilisé essentiellement les EPCI avant l'été afin de préciser les parcours avec une première estimation financière, imaginer les services associés et ébaucher les priorités de réalisation. Le schéma fait état d'un maillage de 1 101 km (hors EV19) qui se décomposent ainsi :

- 157 à visée utilitaire dont 58% en site propre
- 944 km à visée touristique dont 89% sur chaussée existante (principalement RD)

Le coût global des réalisations est estimé à 17,64 M€ intégrant la réalisation des infrastructures, la sécurisation des intersections les plus problématiques et le jalonnement. Près de 95% de ce montant ambitionne de créer à terme environ 200 km de piste cyclables en site propre sur l'ensemble du territoire.

La priorité de déploiement est portée sur la matérialisation du réseau de points-nœuds des le début 2026, provisionné dans le cadre du projet Interreg.

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

En appui de ce volet *infrastructures*, 10 fiches-actions servicielles sont proposées afin de conforter la pratique et faire vivre la démarche :

1. Développer le stationnement vélos aux abords des pôles générateurs, des centralités, des lieux d'intermodalité
2. Développer des aires de service
3. Structurer un programme d'écomobilité scolaire
4. Développer les petits aménagements complémentaires pour les cyclistes
5. Proposer un système de location de moyenne et longue durée de VAE
6. Mener des campagnes de sensibilisation des automobilistes au partage de la voirie
7. Mettre en place un maillage point-nœud sur le PETR
8. Animer la politique cyclable et sensibiliser le grand public
9. S'approprier l'outil de visualisation et de suivi du schéma intégrant les fiches itinéraires
10. Entretenir les infrastructures dédiées aux cycles

L'animation sera assurée par le PETR en articulation avec les autres collectivités territoriales, dont le Département de la Meuse dans le cadre de son plan vélo, chacune dans sa compétence propre.

Pour poursuivre le déploiement de la politique cyclable à l'échelle du PETR, conformément aux préconisations présentées ce jour, il vous est demandé d'approuver le Schéma Directeur Cyclable du Pays de Verdun.

Entendu l'exposé qui précède,

Après en avoir délibéré à l'unanimité, le Conseil Syndical

APPROUVE le Schéma Directeur Cyclable du Pays de Verdun dans son ensemble,

INVITE tous les acteurs du territoire à s'en saisir pour ses différents projets d'aménagement,

ENGAGE la collectivité dans l'animation de la démarche.

Ont délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Ont signé au registre tous les membres présents.

Pour copie certifiée conforme par le Président.

Le Président,



Jean-Marie ADDENET

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

S²LO

pays de verdun
Fédération des communautés de communes du pays de verdun

Elaboration du Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays de Verdun

Rapport final
Septembre 2025

PARTIE A – LE DIAGNOSTIC

P. 5

1. Contexte et objectifs de l'étude

p. 6

1.1. Les objectifs

p. 7

1.2. Les enjeux liés à la mise en place d'un Schéma Cyclable

p. 9

2. Contexte territorial

p. 11

2.1. Contexte et organisation territoriale

p. 12

2.2. Les déplacements des actifs

p. 23

2.3. Les déplacements des scolaires

p. 26

2.4. Le réseau viaire

p. 28

3. Infrastructures et services cyclables

p. 33

3.1. Caractéristiques générales de la pratique cyclable

p. 34

3.2. Le maillage cyclable touristique

p. 36

3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

p. 38

3.4. La qualité des aménagements cyclables sur le PETR

p. 46

3.5. Le stationnement vélo

p. 51

3.6. Perception des déplacements à vélo

p. 53

3.7. Les services complémentaires

p. 55

4. L'intermodalité en lien avec le vélo

p. 56

4.1. L'offre en transport en commun

p. 57

4.2. Le covoiturage

p. 62

5. Potentiel des déplacements cyclables

p. 63

5.1. Potentiel communal lié aux distances

p. 64

5.2. Potentiel intermodal en gare

p. 65

5.3. Potentiel des déplacements pendulaires cyclables

p. 66

6. Attentes et enjeux

p. 69

6.1. Synthèse

p. 70

6.2. Les attentes en matière de liaisons cyclables

p. 71

6.3. Les attentes en matière d'actions à développer

p. 72

6.4. Les projets à intégrer dans la réalisation du schéma

p. 75

6.5. Carte de synthèse cyclable sur le PETR

p. 76

6.6. Un jeu d'acteurs pour développer la pratique cyclable

p. 77

PARTIE B – LE SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE	P. 78
Organisation de la démarche	p. 79
1. La définition du maillage cyclable	p. 80
1.1. Synthèse du premier atelier sur les enjeux	p. 81
1.2. Synthèse du second atelier de définition du maillage	p. 84
1.3. Synthèse du troisième atelier de définition du maillage	p. 86
1.4 Validation technique et politique du maillage cyclable	p. 89
2. Les préconisations sur le maillage	p. 91
2.1. Les préconisations d'aménagements	p. 92
2.2. Le maillage cyclable sur le PETR du Pays de Verdun	p. 99
2.3. Les aménagements cyclables préconisés sur le PETR du Pays de Verdun	p. 101
3. Le chiffrage du maillage cyclable	p. 105
3.1. Méthodologie de chiffrage des aménagements	p. 106
3.2. Chiffrage du maillage sur le PETR du Pays de Verdun	p. 107
3.3. Le jalonnement des itinéraires	p. 109
3.4. Les intersections à traiter sur le réseau viaire	p. 111
3.5. Le chiffrage global du maillage cyclable	p. 112
3.6. Le chiffrage par EPCI	p. 113
4. Financement et gouvernance	p. 114
5. Détail des itinéraires du quotidien	p. 117
6. Détail des itinéraires de loisirs	p. 125
7. Priorisation des itinéraires	p. 127
7.1. Programmation de la réalisation des itinéraires	p. 128
7.2. La mise en œuvre du schéma directeur cyclable	p. 129

8. Les actions servicielles

p. 133

<i>Service 1 : Développer le stationnement vélos aux abords des pôles générateurs, des centralités, des lieux d'intermodalité</i>	<i>p. 134</i>
<i>Service 2 : Développer des aires de services</i>	<i>p. 137</i>
<i>Service 3 : Structurer un programme d'écomobilité scolaire</i>	<i>p. 143</i>
<i>Service 4 : Développer les petits aménagements complémentaires pour les cyclistes</i>	<i>p. 145</i>
<i>Service 5 : Proposer un système de location de moyenne et longue durée de VAE</i>	<i>p. 146</i>
<i>Service 6 : Mener des campagnes de sensibilisation des automobilistes au partage de la voirie</i>	<i>p. 148</i>
<i>Service 7 : Mettre en place un maillage point nœud sur le PETR du Pays de Verdun</i>	<i>p. 149</i>
<i>Service 8 : Animer la politique cyclable et sensibiliser le grand public</i>	<i>p. 151</i>
<i>Service 9 : S'approprier l'outil de visualisation et suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires et communes</i>	<i>p. 152</i>
<i>Service 10 : Entretien des infrastructures dédiées aux cycles</i>	<i>p. 155</i>

9. Les fiches aménagements

p. 156

<i>Fiche n° 1 : Les voies vertes</i>	<i>p. 157</i>
<i>Fiche n° 2 : Les pistes cyclables</i>	<i>p. 158</i>
<i>Fiche n° 3 : Les bandes cyclables</i>	<i>p. 162</i>
<i>Fiche n° 4 : Partage de la voirie</i>	<i>p. 164</i>
<i>Fiche n° 5 : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (ou Chaucidou)</i>	<i>p. 171</i>
<i>Fiche n° 6 : Aménagement des intersections sans feu</i>	<i>p. 172</i>
<i>Fiche n° 7 : Aménagement des giratoires</i>	<i>p. 177</i>
<i>Fiche n° 8 : Aménagement des intersections en zone apaisée</i>	<i>p. 180</i>
<i>Fiche n° 9 : Aménagement des intersections avec feu</i>	<i>p. 181</i>
<i>Fiche n° 10 : Aménagement des traversées et des insertions</i>	<i>p. 184</i>
<i>Fiche n° 11 : Aménagement des intersections dans un giratoire</i>	<i>p. 186</i>
<i>Fiche n° 12 : Le jalonnement des itinéraires du quotidien</i>	<i>p. 187</i>

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le



ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

PARTIE - A

LE DIAGNOSTIC

1. Contexte et objectifs de l'étude

1.1. Les objectifs

Schéma directeur Cyclable du PETR du Pays de Verdun

Envoyé en préfecture le 24/09/2025	
Reçu en préfecture le 24/09/2025	
Publié le	
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE	

Le PETR du Pays de Verdun et les intercommunalités qui le composent ont souhaité mettre en œuvre **un schéma directeur cyclable afin d'encourager l'utilisation du vélo au quotidien tout en valorisant les sites patrimoniaux.**

Cette étude doit répondre à plusieurs objectifs :

- **Disposer d'une stratégie de planification du réseau cyclable,**
- **Encourager le développement d'aménagements cyclables continu sur le territoire et en lien avec les EPCI voisins,**
- **Développer une pratique quotidienne du vélo notamment auprès des actifs,**
- **Organiser le stationnement des cycles en lien avec les pôles générateurs de déplacements,**
- **Conforter la pratique du vélo pour les activités ludiques et touristiques.**

De proposer un schéma intégrant différents piliers : **infrastructures** (des préconisations d'aménagement sécurisées en fonction du profil de la voirie, potentiel, usages) **et des services et actions complémentaires**

De définir un schéma directement applicable par les élus via des **outils de programmation/d'aide à la décision** (coûts, priorisation des itinéraires)

De réaliser un Schéma **concerté avec les élus partenaires et acteurs de la société civile** (associations ...)

Ce Schéma se décompose en trois parties avec un diagnostic territorial, puis la définition de la stratégie et des orientations d'aménagements et enfin l'élaboration d'un programme opérationnel d'actions. Le présent document concerne la première phase de la mission.

1.1. Les objectifs

Le déroulé de l'étude

La mission en trois phases avec les éléments saillants attendus présentés ci-contre s'appuie sur une concertation importante.

Dans le cadre de la phase de diagnostic la phase de concertation a été réalisée de la façon suivante :

- Avec les acteurs institutionnels en entretien individualisé.

- Une enquête auprès des communes (97 retours, dont 83 complets)



Sur les pratiques de déplacements des administrés, les aménagements cyclables et les freins à la pratique du vélo, les projets et attentes des élus sur le maillage cyclable, ...

- Une enquête mobilité avec 839 réponses des habitants du PETR



Administrée en ligne durant le mois de février afin de connaître plus finement la pratique cyclable des répondants et leurs attentes.

Phase 1 - Diagnostic territorial

- Disposer d'un **diagnostic** sur la **pratique cyclable, les aménagements cyclables existants, le stationnement vélo** et les **potentiels cyclables, pour aboutir à une identification des enjeux**

Phase 2 - Définition de la stratégie et des orientations d'aménagements

Définir une stratégie cyclable adaptée au contexte local et aux enjeux identifiés lors du diagnostic :

- Un **maillage d'itinéraires cyclables coconstruit avec les acteurs du territoire.**
- **Des services favorisant la pratique cyclable** (stationnement, écomobilité, location de vélos, ...).

Phase 3 - Elaboration du Schéma

Construire une feuille de route opérationnelle pour la réalisation du maillage

- Un **travail de priorisation des itinéraires** afin d'aboutir à un PPI.
- La réalisation du **rapport final** du **Schéma directeur.**
- La **mise à disposition d'un outil de suivi du Schéma en ligne.**

1.2. Les enjeux d'un Schéma Cyclable

La pratique cyclable, un enjeu national qui doit se décliner localement

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



- Le vélo est considéré comme le mode de déplacement le **plus performant** pour les trajets de **moins de 5 km**, en particulier en **zone urbaine** (*en France, 60% des déplacements font moins de 5 km*)
- Une part modale du vélo de **3 %** en France, mais en **augmentation** (*objectif 9% avec le plan vélo national*).
- Une ouverture de la pratique à un **plus large public** et pour de **plus longues distances** grâce à l'essor du VAE.
- Le développement du vélo répond ainsi à **4 enjeux ci-contre**.

Des enjeux nationaux qui doivent être déclinés et adaptés au contexte des intercommunalités du PETR du Pays de Verdun

: Les potentialités de développement de la pratique cyclable ne sont pas homogènes sur l'ensemble du territoire nationale, ainsi, la pratique cyclable sera plus ou moins fortes selon les lieux en fonction notamment de l'organisation des territoires et les logiques de déplacements. Sur le PETR, l'éclatement des flux et les distances importantes à parcourir constitue à priori un frein important qu'il conviendra d'objectiver au sein du diagnostic.

Environnement

- 1 km à pied ou à vélo économise **100 à 200 g de CO2** émis par rapport à la même distance effectuée en voiture.
- Le bilan carbone de la fabrication des vélos à assistance électrique reste **50 à 80 fois plus faible** que celui d'une voiture.

Territorial

- ✓ La vitesse d'un vélo en ville est de **15 à 20 km/h**, celle d'une voiture de **16 km/h** en moyenne. De plus, le cycliste bénéficie d'un temps de trajet constant car non soumis aux embouteillages et aux problèmes de stationnement.
- ✓ Une façon de **pacifier les villes** et de **diminuer le nombre** et la **gravité** des accidents.

Economie

- ✓ Coût annuel d'une voiture de **5 300 à 7 000€/an** tandis qu'un vélo coûte en moyenne une **centaine d'euros/an**.
- ✓ Collectivité / entreprises : la **diminution du trafic routier** induit une **diminution sur la consommation foncière** (*stationnement- voirie*).
- ✓ Le vélo est aussi un moyen de déplacement qui apporte des **solutions concrètes** à la **crise énergétique** que nous connaissons.

Santé publique

- ✓ Le vélo permet de pratiquer les **30 minutes d'activité quotidiennes** recommandées. Ainsi, aller au travail à vélo a des **effets préventifs** sur de nombreuses pathologies (**-30 % de risque de mortalité cardiovasculaire**, diabète, ostéoporose). Par ailleurs, **10 km à vélo par personne par jour** génèrent **2 700 €** d'économie de dépenses de santé par an.

1.2. Les enjeux liés à la mise en place d'un Schéma Cyclable

Les types de déplacements visés

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Les déplacements utilitaires :

Un déplacement « utilitaire » s'effectue pour un motif précis qui génère ce déplacement : **travail, achat, RDV** ... **Un trajet utilitaire en vélo peut être une alternative crédible à l'automobile si :**

- **La distance est inférieure à 8 km.** Cette distance peut atteindre 10 km si le trajet s'effectue intégralement en site propre et/ou s'il est réalisé en VAE (Vélo à Assistance Electrique) ;
- **Le temps de trajet ne dépasse pas 30 min** pour un déplacement effectué au moins à la ½ journée (ex : travail / étude) ;
- **Un stationnement sécurisé est présent** à destination.



Outre sa faisabilité « physique », il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre **efficacité et sécurité**. Cette recherche de **compromis mobilise plusieurs critères :**

- La recherche du trajet **le plus direct**
- La recherche du trajet avec **le moins de dénivelé**
- La recherche des **rues à faible trafic** et/ou des **aménagements séparant des flux routiers importants**
- La recherche d'une **présence humaine** et d'un itinéraire **éclairé de nuit !** En cas de panne, de chute, pour éviter les mauvaises rencontres, ...



Les déplacements de loisirs / touristiques :

Un déplacement de loisirs / touristiques s'adaptent en fonction de distance / temps aux attentes du pratiquant.

- **Pour des activités de loisirs.** Cette distance / temps doit être aux alentours du ¼ d'heure et peut évoluer en fonction de l'activité exercée et de la durée de celle-ci.
- **Pour des activités touristiques** la distance temps est plus liée aux pôles touristiques à découvrir mais l'itinérance peut se réaliser sur quelques heures à plusieurs jours.

Un potentiel de déplacements utilitaires sur les intercommunalités du PETR à établir & un besoin de déplacements de loisirs / touristiques à valoriser

2.

Contexte territorial

2.1. Contexte et organisation territoriale

Un PETR rural organisés autour de Verdun, en périphérie des pôles régionaux et internationaux

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Le PETR du Pays de Verdun est un **territoire rural rassemblant 7 intercommunalités de 221 communes et comportant environ 75 000 habitants** soit 29,5 hab. / km² (territorial rural en France : 33 hab./km²).

Un territoire qui s'étend sur la **moitié nord du Département de la Meuse** (Région Grand-Est), **partageant une frontière commune avec la Belgique et à proximité du Luxembourg** (à +/- 50 km de la frange Nord du PETR).

- Une organisation territoriale impliquant la mobilisation des départements des Ardennes, de la Marne et de la Meurthe-et-Moselle à des fins de cohérence de planification cyclable.

Un **territoire aux marges des polarités régionales et internationales** (entre 50 et 80 km) **structuré autour du pôle régional de Verdun**, selon le SRADDET, polarisant l'organisation des déplacements à l'échelle du PETR.

- Une dizaine de localités internes de second rang par EPCI jouant le rôle de relai commercial et serviciel sectorisant le PETR en bassins de vie locaux (Etain, Damvillers, Stenay...).
- Des polarités externes de second rang à proximité du territoire offrant également un niveau d'équipement non négligeable (Longuyon, Virton en Belgique...).

Des **infrastructures routières couvrant l'ensemble du PETR facilitant les déplacements en voitures** (A4, RD603, RD618...) et également **ferroviaires vers les polarités régionales** (Metz, Charleville-Mézières, Longwy, Nancy).

Un territoire transfrontalier aux marges des influences des polarités régionales



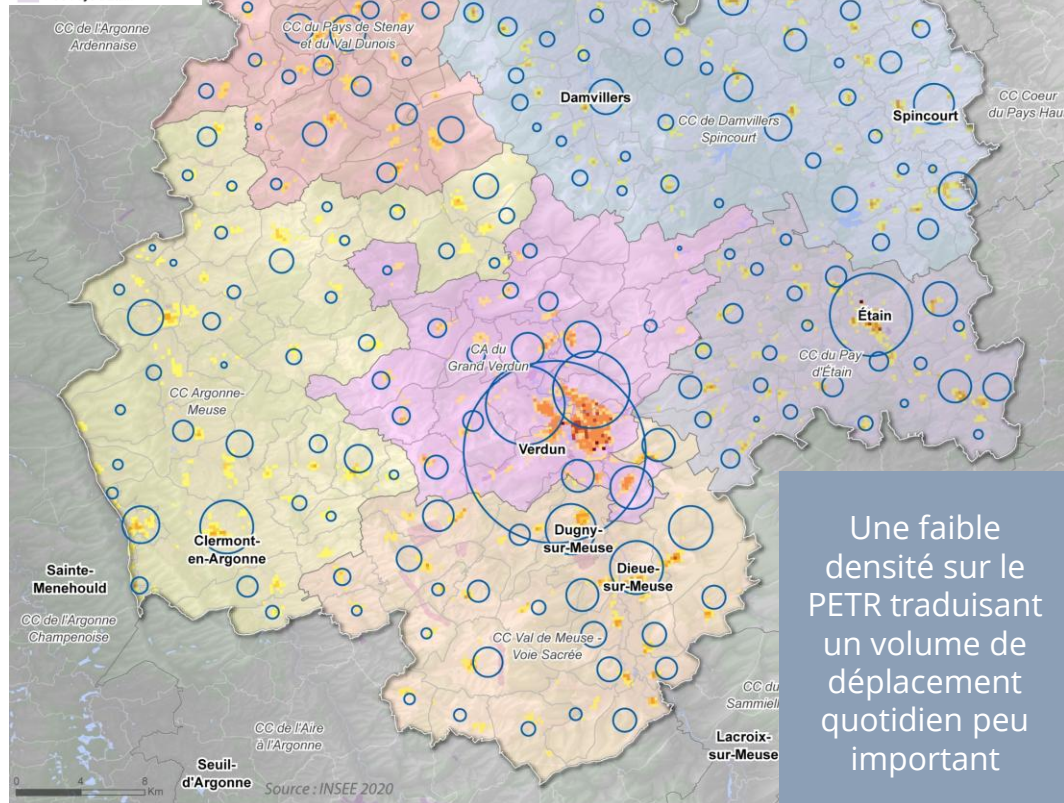
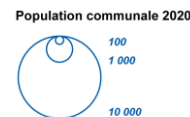
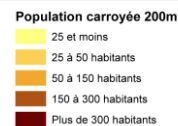
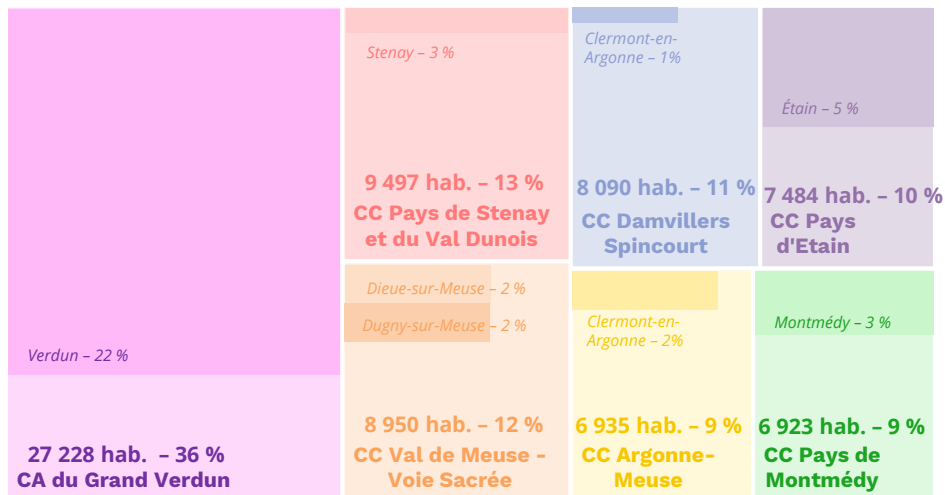
Un vaste territoire rural impliquant des distances de déplacements importantes vers Verdun ainsi que vers les localités principales des intercommunalités peu propices pour des déplacements « utilitaires » cyclables

Un territoire rural concentrée démographiquement dans la CA du Grand Verdun

ID : 055-200088961-20250917-DE 2025 09 001-DE

- **Les autres EPCI rassemblent chacun environ 10 % de la population** du PETR, soit entre 7k et 9,5k habitants. Les principales localités locales représentent autour de 3 % chacune de la population, soit entre 1 et 3,5 k habitants et **sont 5 fois moins importantes que Verdun**

Répartition des 75 000 habitants du PETR



Une faible densité sur le PETR traduisant un volume de déplacement quotidien peu important

2.1. Contexte et organisation territoriale

Répartition des répondants des questionnaires « commune » et « population »

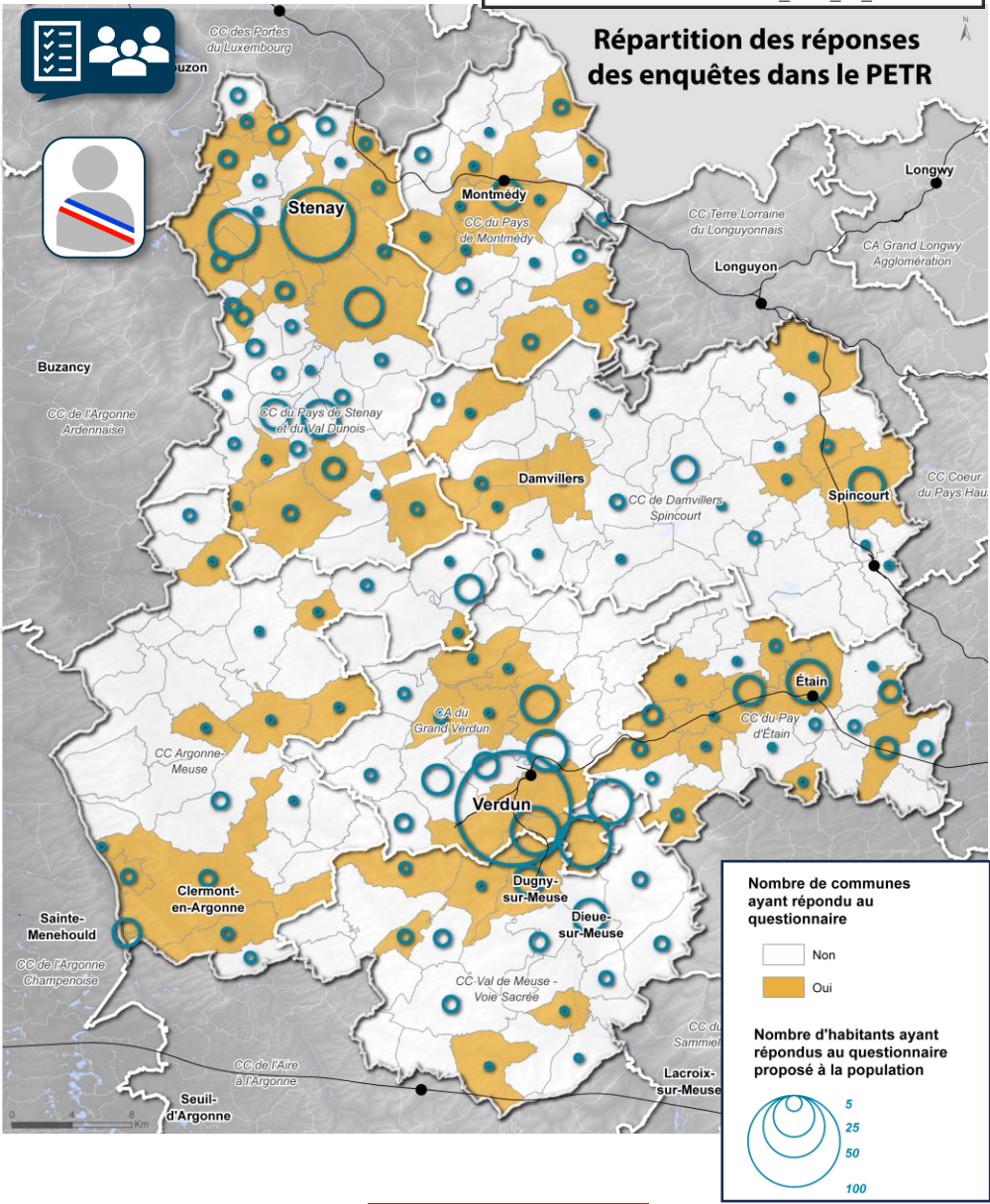
Le retour des enquêtes à la fois « population » plutôt représentatif de la répartition des habitants et « commune » représentant moins de la moitié des communes du PETR :

- une majorité des réponses de l'enquête « population » provenant de la CA du Grand Verdun (34 % des réponses) ;
- Une majorité des réponses de l'enquête « communes » provenant de la CC du Pays de Stenay et du Val Dunois (19 %).

A noter une surreprésentation des réponses dans l'enquête « population » de la CC du Pays de Stenay et du Val Dunois par rapport à l'INSEE (27 % des réponses pour 13 % des habitants).

EPCI	Répartition des habitants		Répartition des communes	
	Enq. « population »	Habitant INSEE	Enq. « commune »	Commune INSEE
CA du Grand Verdun	34 %	36 %	12 %	11 %
CC Argonne-Meuse	6 %	9 %	18 %	17 %
CC Damvillers Spincourt	6 %	11 %	13 %	19 %
CC Pays de Montmédy	5 %	9 %	15 %	11 %
CC Pays de Stenay et du Val Dunois	27 %	13 %	19 %	19 %
CC du Pays d'Étain	10 %	10 %	15 %	12 %
CC Val de Meuse - Voie Sacrée	11 %	12 %	7 %	11 %

Des retours globaux du questionnaire « population » dépendant de la CAGV et de la CCSVD



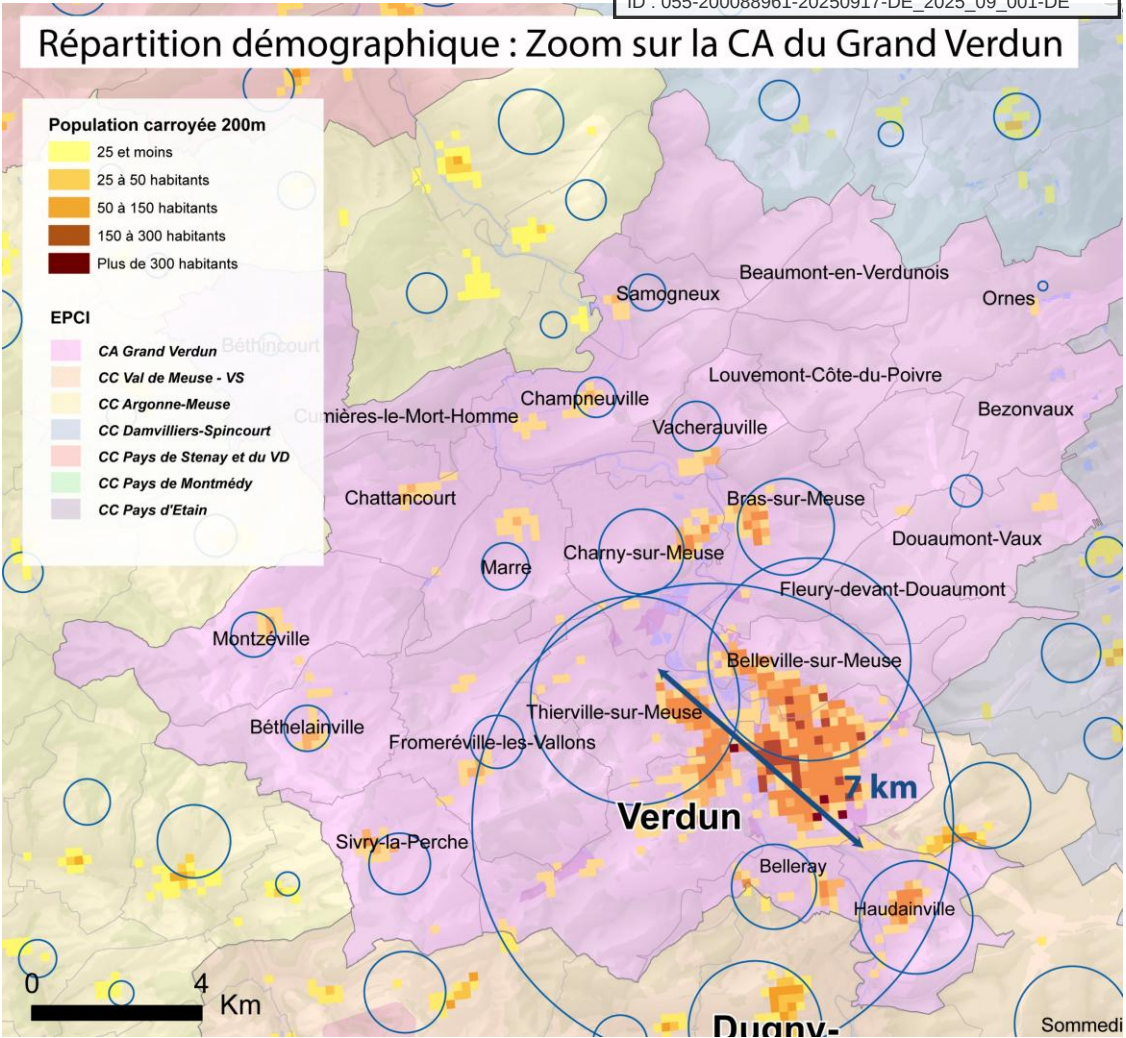
2.1. Contexte et organisation territoriale

Zoom sur la concentration des habitants du PETR sur la CAGV

Parmi les 9 principales communes du PETR de plus de 1 000 habitants, 3 appartiennent à la CA du Grand Verdun avec notamment Thierville-sur-Meuse (3 179 habitants) et Belleville-sur-Meuse (3 021 habitants) dont leurs zones urbaines sont dans la continuité du bâti de la commune de Verdun.

Cette agglomération de 3 communes rassemblent 22 889 habitants (84 % de la population de la CAGV et 30 % du PETR) en une seule unité urbaine transgressant ainsi les limites administratives communales.

Commune du PETR > 1 000 habitants		
Communes	EPCI	Pop. 2021
Verdun	CA du Grand Verdun	16 689
Étain	CC Pays d'Etain	3 473
Thierville-sur-Meuse	CA du Grand Verdun	3 179
Belleville-sur-Meuse	CA du Grand Verdun	3 021
Stenay	CC Pays de Stenay et du Val Dunois	2 471
Montmédy	CC Pays de Montmédy	2 031
Dieue-sur-Meuse	CC Val de Meuse - Voie Sacrée	1 449
Clermont-en-Argonne	CC Argonne-Meuse	1 438
Dugny-sur-Meuse	CC Val de Meuse - Voie Sacrée	1 283



De potentielles liaisons cyclables à développer dans l'unité urbaine de Verdun : 30 % des habitants du PETR dans un diamètre de 7 km

2.1. Contexte et organisation territoriale

Evolution démographique des EPCI du PETR

Afin d'étudier les potentielles évolutions démographiques territoriales, il est à noter **une décroissance démographique globale de -5 %** sur le PETR sur la période 2010-2021 **avec des différences entre EPCI :**

- entre **+3 % pour la CC Val de Meuse – Voie Sacrée** à **-8 % pour la CC Pays de Stenay et du Val Dunois ainsi que la CC Argonne-Meuse.**

Cela équivaut à une perte de plus de 4 000 habitants soit moins de 2 habitants par an et par commune.

EPCI	Taux d'évolution	Volume d'habitants	Communes principales impactées
CC Val de Meuse – VS	3 %	+ 221	+ 4 % pour Sommedieue et Dieue
CC Damvillers Spincourt	-3 %	- 252	- 10 % pour Dommary-Baroncourt
CA du Grand Verdun	-6 %	- 1 835	+ 3 % pour Thierville et - 10 % Verdun
CC Pays d'Etain	-7 %	- 546	- 9 % pour Etain
CC Pays de Montmédy	-7 %	- 508	- 14 % pour Montmédy
CC Pays de Stenay et du VD	- 8 %	- 787	- 11 % Stenay, Mouzay et - 15 % pour Dun
CC Argonne-Meuse	- 8 %	- 591	- 8 % Clermont et - 17 % pour les Islettes

Une baisse démographique globale pouvant diminuer le volume actuel de déplacement des habitants sur le PETR dans les années à venir

2.1. Contexte et organisation territoriale

Verdun, principale polarité régionale du territoire

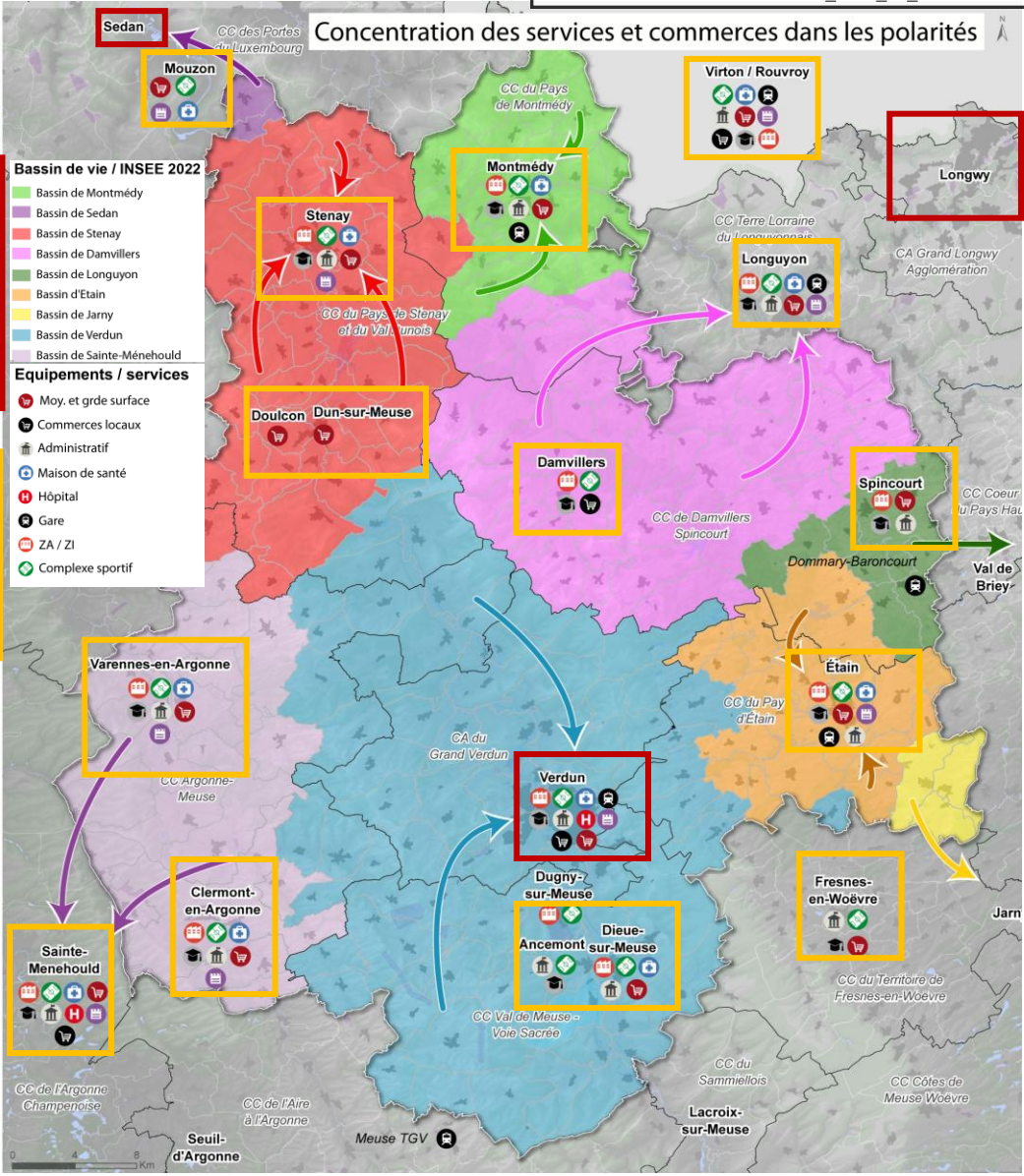
Ce vaste territoire rural bénéficie de différents niveaux de services et d'équipements dans les pôles régionaux et les localités principales des EPCI.

Verdun est la principale centralité régionale du PETR (©SRADDET), abritant l'ensemble des équipements et services majeurs tels que l'hôpital, les grandes surfaces, les lycées... **D'autres pôles régionaux, voire internationaux, sont situés à l'extérieur du PETR** notamment Longwy et Sedan, influençant la marge nord du territoire.

Plus localement, chaque EPCI dispose de localités d'intérêt communautaire permettant **d'équilibrer l'offre dans des secteurs plus éloignés** (ex : Montmédy pour la CCPM, Étain pour la CCPE...). Mais ces offres de services plus limitées n'assurent pas l'ensemble des besoins.

les déplacements locaux ne dépendent pas uniquement de la structuration administrative. L'INSEE identifie, via les « **bassins de vie** » de 2022, **9 secteurs sur le PETR concentrés principalement vers Verdun** mais aussi Étain à l'Est et Stenay-Montmédy au Nord ainsi que des polarités extérieures au PETR.

L'organisation des principales centralités à l'échelle du PETR ne permet pas d'envisager un rabattement en cycle pour les trajets du quotidien pour une majorité des communes compte tenu de distances à parcourir trop importante.

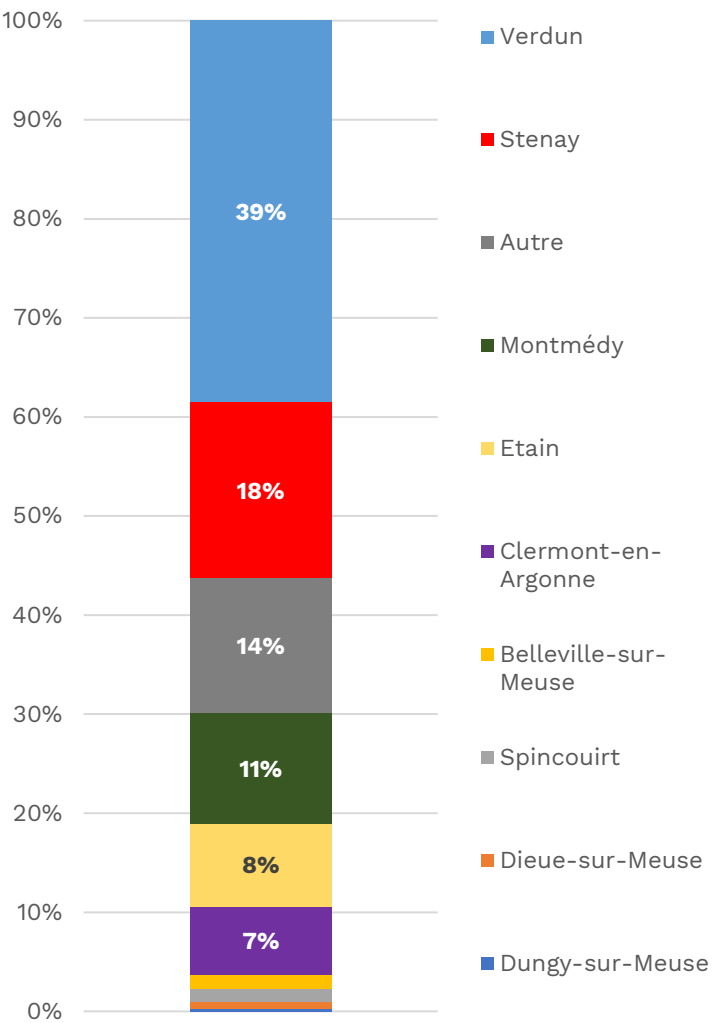


Les élus confirment les besoins de déplacements de la population du territoire vers Verdun. En effet, tous motifs confondus, 39 % d'entre eux considèrent que leur population a pour principale destination Verdun.

- **Verdun** est la commune principale de destination, quel que soit le motif de déplacement avec près de 40 % des élus.
- **Les localités de Stenay et de Montmédy**, au nord du PETR, sont également considérées comme des destinations importantes (11 % et 18 %) **du fait notamment des distances importantes pour rejoindre Verdun** (+/- 50 km).
- **5 intercommunalités sur 7 bénéficient d'une influence de Verdun** notamment pour le motif « culture ». Les collectivités les plus proches de la CAGV connaissent une attraction de Verdun pour d'autres motifs tels que les activités sportives et les rendez-vous médicaux et administratifs.
- A noter que la CC Val de Meuse – Voie Sacrée est largement influencée par Verdun, tous motifs confondus.

EPCI	Principale destination				
	Achats de proximité	Moyenne et grande surface	Cultures et sorties	Activités sportives	Rendez-vous médicaux / administratifs
CA du Grand Verdun	Verdun				
CC Argonne-Meuse	Clermont et Varennes	Clermont	Verdun	Clermont	Clermont
CC Damvillers Spincourt	Damvillers	Verdun	Verdun	Damvillers et Verdun	Damvillers et Verdun
CC Pays de Montmédy	Montmédy				
CC Pays de Stenay et du Val Dunois	Stenay				
CC du Pays d'Étain	Etain	Verdun	Verdun	Etain	Etain
CC Val de Meuse - Voie Sacrée	Verdun				

Les principales destinations tous motifs confondus



2.1. Contexte et organisation territoriale

Une offre d'emplois déficitaire et concentrée essentiellement dans la CAGV (1)

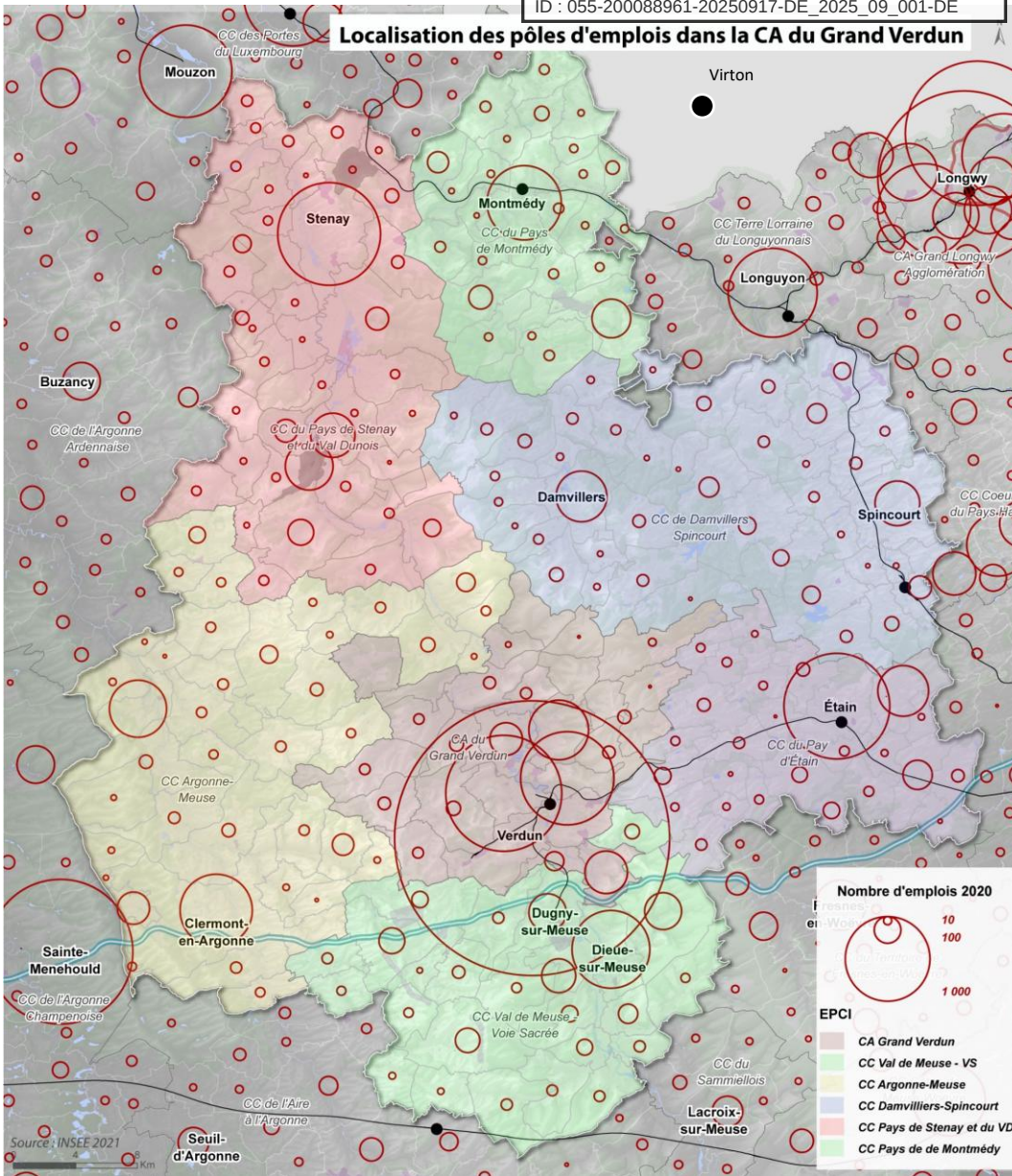
Le PETR affiche un déficit d'emplois avec près de 27 000 emplois (INSEE 2021) contre près de 30 000 actifs occupés, soit **0,9 emploi / actif impliquant obligatoirement des mouvements intercommunautaires d'actifs.**

- la CA du Grand Verdun concentre une grande partie des emplois, avec près 15 000 postes, représentant plus de la moitié de l'offre du PETR, attirant ainsi des travailleurs extérieurs (1,37 emplois par actif).
- les autres EPCI, qui fournissent 45 % des emplois restants au niveau des localités principales, présentent un déficit d'emplois plus prononcé de 0,6 emploi par actif.

A proximité du PETR se trouve des pôles d'emploi importants avec Sainte-Ménéhould, Longuyon ou Virton...

Répartition intercommunale des 27 000 emplois du PETR

592 emp/com	68 emp/com	79 emp /com	51 emp /com
2 770 emp. – 10 %	7 %	CC Val de Meuse - Voie Sacrée	5 %
CC Pays de Stenay et du Val Dunois	CC Argonne - Meuse	CC Argonne - Meuse	CC Argonne - Meuse
92 emp/com	35 emp /com	55 emp /com	
2 391 emp. – 9 %	CC Damvillers Spincourt	CC Pays de Montmédy	
CC Pays d'Étain	7 %	5 %	
14 788 emplois – 55 %			
CA du Grand Verdun			



Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

2.1. Contexte et organisation territoriale

Une offre d'emplois déficitaire et concentrée essentiellement dans la CAGV (2)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO

Parmi les 15 000 emplois dont bénéficie la CAGV :

- Verdun** concentre 71 % des emplois de la CAGV (10 000 emplois) et **près de 40 % de ceux du PETR**. Nous retrouvons des entreprises d'environ 200 salariés avec notamment Verdun Distribution, Cora, Maximo ou encore EMC2 à Bras-sur-Meuse avec près de 400 salariés.

Seulement 5 communes du PETR détiennent plus de 1 000 emplois dont **3 d'entre elles appartiennent à la CAGV** et plus particulièrement à l'unité urbaine de Verdun avec Thierville-sur-Meuse (1 873 emplois) et Belleville-sur-Meuse (1 210 emplois). Ainsi, l'unité urbaine de Verdun propose environ 14 000 emplois soit 51 % des emplois du PETR.

Les deux autres communes importantes pourvoyeuses d'emplois sont Etain à l'Est du PETR et Stenay au Nord (1 559 et 1 467 emplois soit 6 % chacune des emplois du PETR).

Principaux volumes d'emplois communaux (> 1k emplois) © INSEE 2021			
EPCI	Commune	Volume d'emplois	Rapport au PETR
CA du Grand Verdun	Verdun	10 513	39 %
CA du Grand Verdun	Thierville-sur-Meuse	1 873	7 %
CC Pays d'Etain	Etain	1 559	6 %
CC Pays de Stenay et du VD	Stenay	1 467	6%
CA du Grand Verdun	Belleville-sur-Meuse	1 210	5 %

La concentration d'emplois sur Verdun permet d'envisager un potentiel important pour les actifs résident à jusqu'à 10 km de la ville.

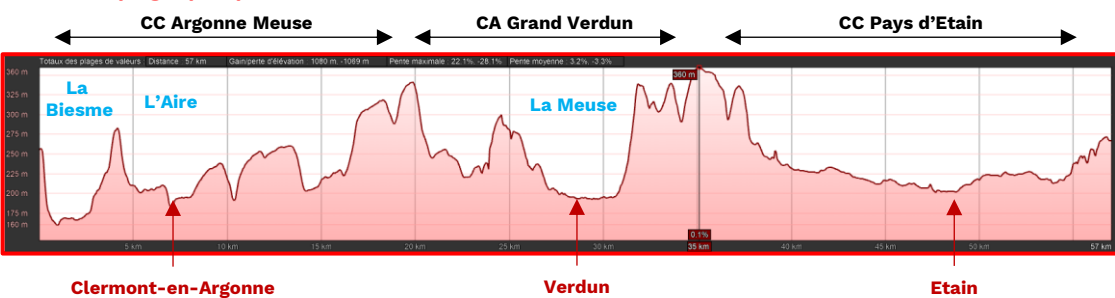
2.1. Contexte et organisation territoriale

Un territoire accidenté

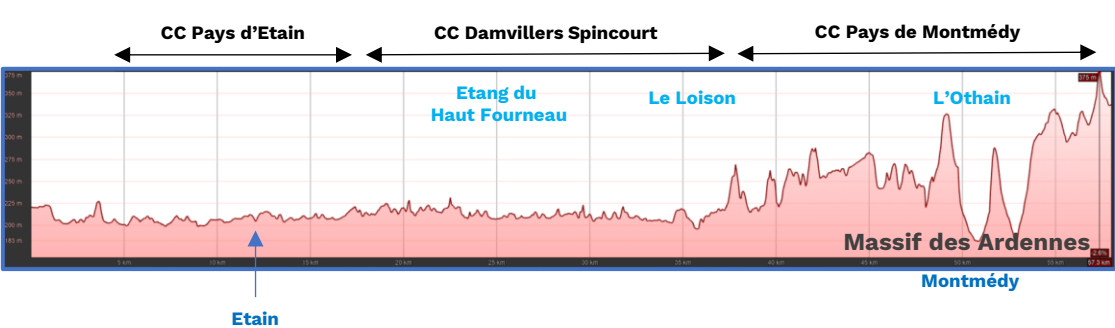
Les deux vallées principales (Meuse et Aire) et la plaine de Woëvre, sur un axe Nord-Sud, sont favorables à la pratique cyclable mais sont séparées par des reliefs (Côtes de Meuse) pouvant atteindre 400 m d'altitude soit environ 200 m de dénivelé sur certains secteurs (exemple : Verdun à 180 m et le sommet de la Forêt Domaniale de Sommedieuve / RD331 à 390 m).

La partie Nord, au niveau de la CC Pays de Montmédy, est bien plus accidenté avec les collines du Pays de Montmédy.

Profil topographique Est <> Ouest



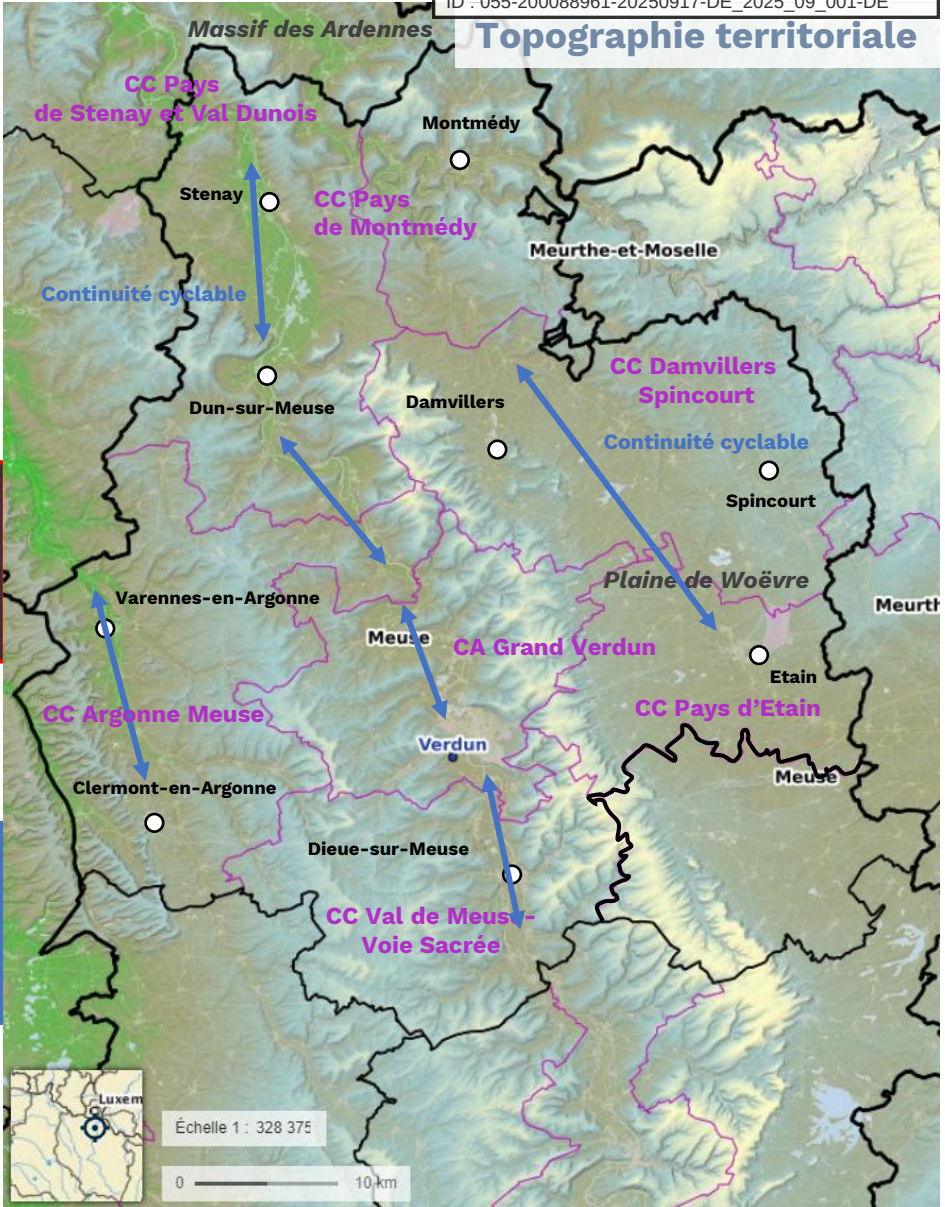
Profil topographique Nord-Sud



Un territoire en grande partie marqué par le relief pouvant contraindre la pratique cyclable « utilitaire ».

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Topographie territoriale



2.1. Contexte et organisation territoriale

Un territoire de tourisme « historique » autour de Verdun

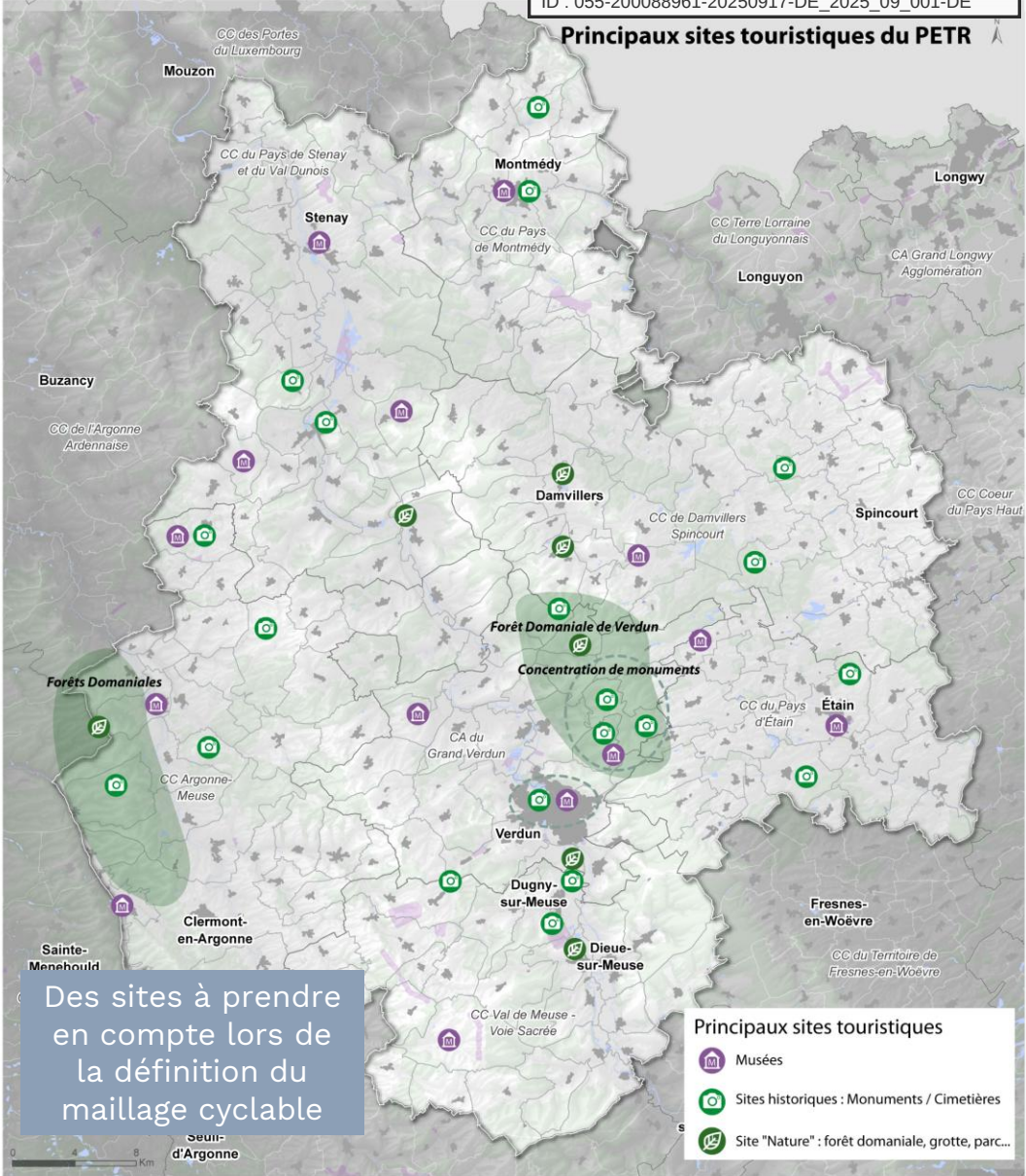
Le PETR accueille de nombreux sites mémoriels de la Première Guerre mondiale.

Ces sites, moins présents dans le nord du PETR, se concentrent principalement autour de Verdun. Parmi eux, on retrouve sur les Côtes de Meuse :

- le Mémorial de Verdun, le Champ de Bataille et l'Ossuaire de Douaumont, qui attirent environ 145 000 visiteurs par an selon Meuse Attractivité.
- La citadelle de Verdun avec 85 000 visiteurs / an.

Hormis cet aspect historique, le PETR propose également un tourisme « nature » avec des forêts domaniales offrant des balades thématiques historiques, des randonnées et des safaris orchidées, avec des sentiers gérés par l'ONF.

Site	Fréquentation 2023 (© Meuse Attractivité)
Mémorial de Verdun	145 494
Ossuaire de Douaumont	144 988 entrées gratuites / 132 389 entrées payantes
Fort de Douaumont	116 761
Citadelle de Verdun	85 910
Fort de Vaux	50 920
Les Vieux Métiers d'Azannes	38 438
Cimetière Américain Meuse-Argonne	27 448
Musée de la Bière	24 905
Tranchée de Chattancourt	20 534
Citadelle et musées de Montmédy	9 091



2.2. Les déplacements des actifs

74 % des actifs restent sur le territoire

Sur les 30 000 actifs du PETR, ¾ des déplacements sont réalisés dans le territoire (plus de 22 000 flux). Parmi eux, 9 900 déplacements (33 % des actifs), travaillent dans leur commune de résidence et effectuent des déplacements courts potentiellement résiliables à vélo.

¼ des actifs du PETR, soit 8 000 personnes, quittent le territoire. Parmi eux, 40 % s'orientent vers la Belgique (21 %) et le Luxembourg (19 %), ce qui signifie que 10 % des actifs du PETR sont des travailleurs frontaliers.

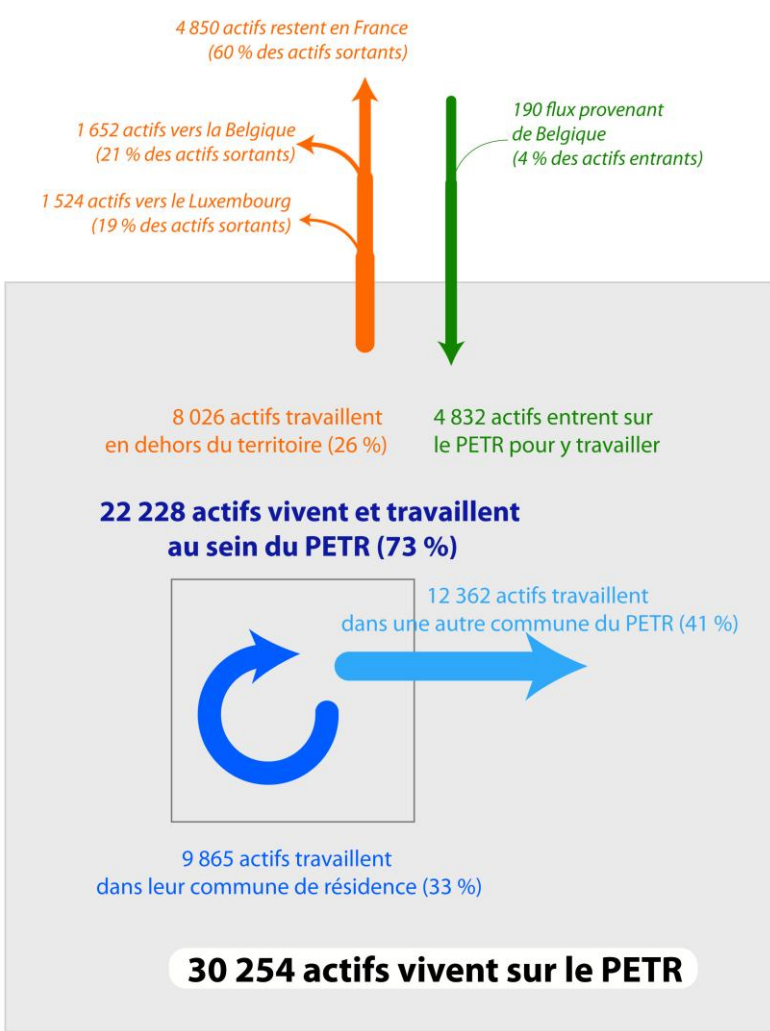
Ces départs sont en partie compensés par environ 4 800 actifs entrants, dont seulement 4 % viennent de Belgique. Le nombre de Luxembourgeois travaillant dans le PETR reste faible. Selon les données de l'Observatoire des Territoires et de l'Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg (STATEC) pour 2022, le ratio est de 1 Luxembourgeois frontalier pour 112 Français, ce qui signifie qu'il n'y aurait qu'une dizaine d'actifs luxembourgeois travaillant dans le PETR.

Les estimations des flux d'actifs provenant de Belgique sont basées sur les données d'Orange Flux Vision sur le début de 2024, qui suivent les "présents" au moins trois fois par semaine sur le secteur « Ciel de Meuse » (CC Pays de Montmédy, Pays de Stenay Val Dunois et CC Damvillers Spincourt).

De nombreux déplacements d'actifs intracommunaux favorables aux modes actifs ainsi qu'entre les communes du PETR qui devront être interrogé pour identifier des liaisons cyclables

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE





Sources : INSEE 2021 (flux d'actifs et emplois), Orange Flux Vision 2024

Des flux d'actifs intercommunaux vers la CAGV

ID : 055-200088961-20250917-DE 2025 09 001-DE

La CC Pays de Stenay et du Val Dunois est quant à elle multipolarisée entre son propre territoire (58 % des actifs de l'EPCI y restent) et les principales destinations extérieures (Belgique, CCPM, CAGV et CC Portes du Luxembourg).

Statistiquement inexploitable
(flux d'actifs de la commune
inférieurs à 30)

24

2.2. Les déplacements des actifs

Un usage hégémonique de la voiture dans les déplacements domicile-travail sur le PETR

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Une utilisation presque systématique de la voiture chez les actifs : à l'échelle du PETR, la voiture est utilisée pour 88 % des déplacements, équivalent à ce qui est observé sur le département. Cette donnée varie entre 81 % (CAGV) et 94 % (CC Damvillers Spincourt) entre les EPCI.

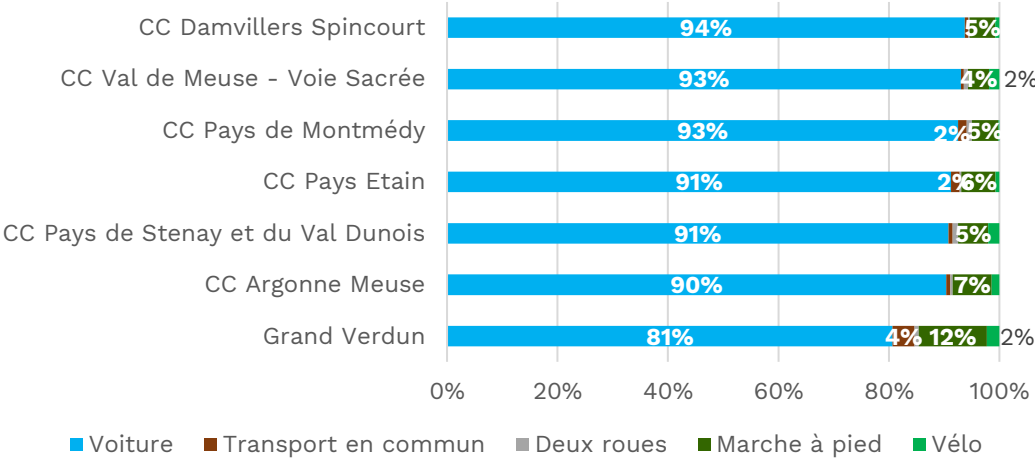
Cette forte utilisation est une des conséquences des destinations de travail des actifs avec des distances à parcourir importantes rendant l'usage de l'automobile élevé. Cette dépendance à l'automobile s'observe ainsi dans l'équipement automobile des ménages qui est notable sur le PETR : le **taux de motorisation atteint 1,36 véhicule par ménage**, plus important qu'aux échelles départementale et régionale (1,35 et 1,29).

La pratique cyclable est ainsi très faible avec moins de 2 % des actifs qui utilisent le vélo.

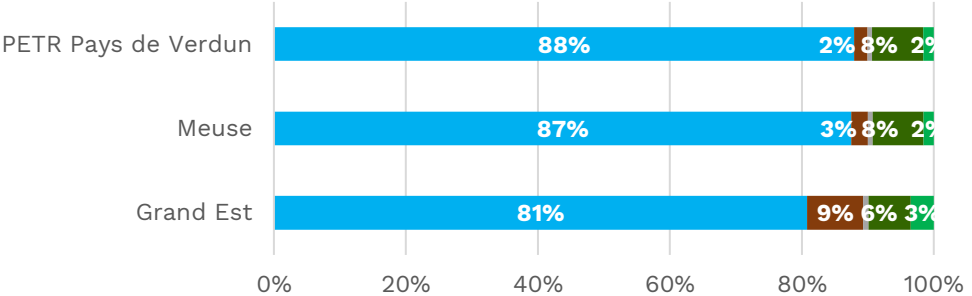
Même lorsqu'un **actif travaille dans sa commune de résidence, 68 % utilisent la voiture**. La **marche** est un **mode non négligeable** (24 %) cependant, le **vélo n'est pas développé** en termes de pratiques dans les trajets pendulaires à l'échelle du PETR.

Une prédominance de l'automobile pour les trajets pendulaires des actifs et un recours aux modes actifs et aux cycles très faible même pour des trajets au sein des communes.

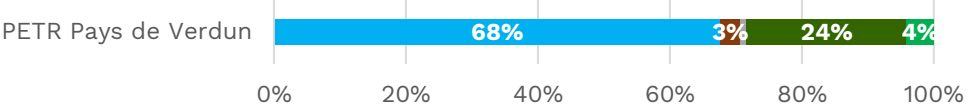
Répartition modale des déplacements domicile-travail (INSEE 2021)



Répartition modale aux échelles supérieures



Modes utilisés pour les trajets internes à la commune



2.3. Les déplacements des scolaires

Une sectorisation scolaire du territoire identifiant des bassins de déplacement

La répartition des établissements scolaires permet d'identifier les communes bénéficiant d'un enjeu de mobilité scolaire.

Sur le PETR, 41 communes détiennent au moins 1 école primaire (moins de 20 % des communes du PETR).

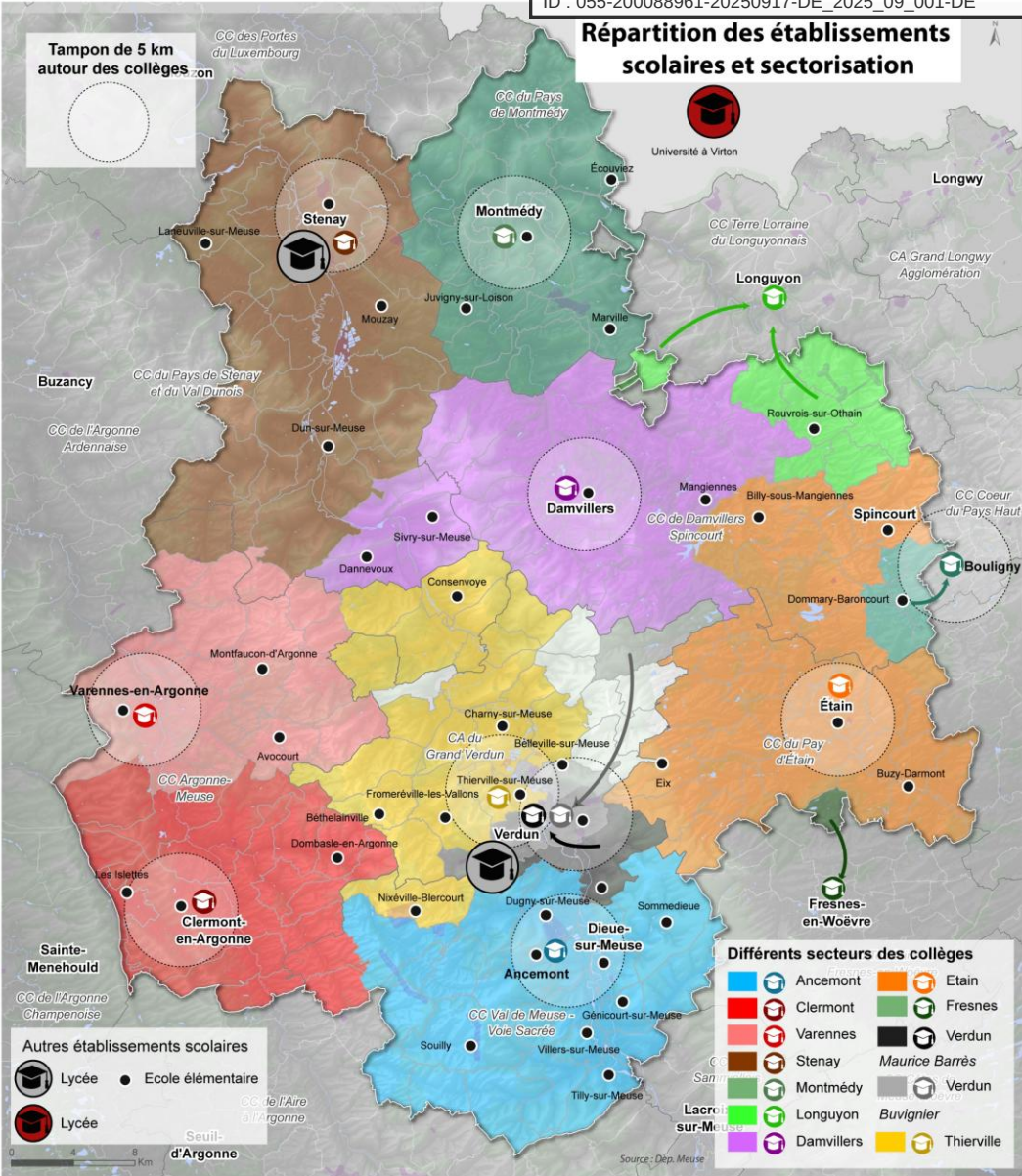
12 collèges répartis au niveau des localités principales des EPCI, dont 4 à Verdun (2 privés) avec une sectorisation qui ne suit pas les limites des EPCI avec notamment le secteur d'Étain qui intègre le secteur de Spincourt, l'attraction des collèges extérieurs de Longuyon et de Fresnes-en-Woëvres sur les communes aux marges du territoire...

Une trentaine de communes du PETR sont situées à moins de 5 km d'un collège (aire de chalandise principale du vélo).

8 lycées généraux et sont essentiellement concentrés à Verdun (7 lycées à Verdun dont 6 professionnels). A noter la présence d'un lycée professionnel à Stenay.

A noter également la présence d'un établissement universitaire à Virton, côté belge, pouvant également attiré des flux de scolaires depuis la France.

L'enjeu cyclable des scolaires est localisé au niveau et autour des 9 polarités scolaires du PETR identifiés par la présence des collèges : Verdun, Thierville, Ancemont, Clermont, Varennes, Stenay, Montmédy, Damvillers et Etain



Forte attractivité scolaire de la CA du Grand Verdun

2025
25
SLOW paysdeverdur
... au commandant du pays de...

Source : INSEE 2020-2021

Version provisoire

2.4. Le réseau viaire

Un réseau viaire maillant tout le territoire et centré sur Verdun

Le réseau viaire existant du PETR maille finement toutes les communes du territoire et est hiérarchisé.

Le réseau routier structurant converge vers Verdun (réseau d'intérêt régional) :

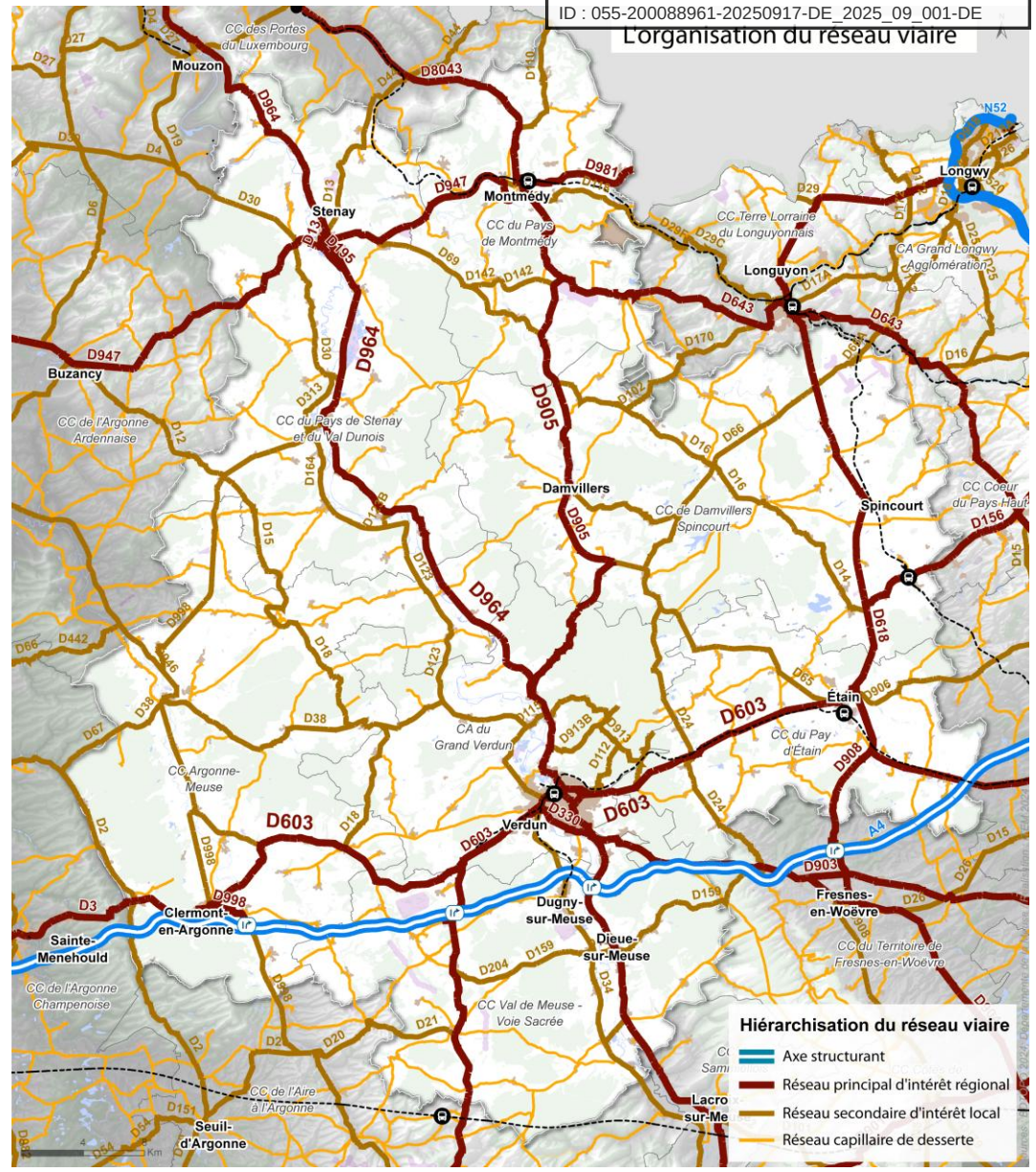
- La RD 603 : traversant Verdun, une artère majeure qui relie le PETR à Metz, offrant une alternative à l'autoroute A4.
- La RD 964 : connexion stratégique Nord-Sud à travers le territoire. En tant qu'axe principal, elle relie le cœur du PETR du Pays de Verdun à des régions voisines.
- La RD 905 : s'étendant également vers le nord, offrant une liaison directe avec Montmédy et la Belgique
- L'autoroute A4 avec ses trois échangeurs sur le territoire, notamment à Clermont-en-Argonne et Verdun, est un axe fondamental à grande échelle entre Paris et Strasbourg.

Le réseau viaire secondaire permet de desservir toutes les communes du PETR depuis le réseau structurant et les polarités locales.

Une grande majorité des itinéraires et donc des aménagements pourront s'appuyer en partie sur le réseau viaire existant maillant finement le PETR.

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


L'organisation du réseau viaire



Un trafic important sur le réseau viaire structurant

Le trafic routier observé sur le territoire

29

2.4. Le réseau viaire

La perception entre vitesse et intensité de trafic

Selon la perception des élus, **les vitesses des automobilistes sont considérées comme plus « importantes »** que la problématique de l'intensité du trafic :

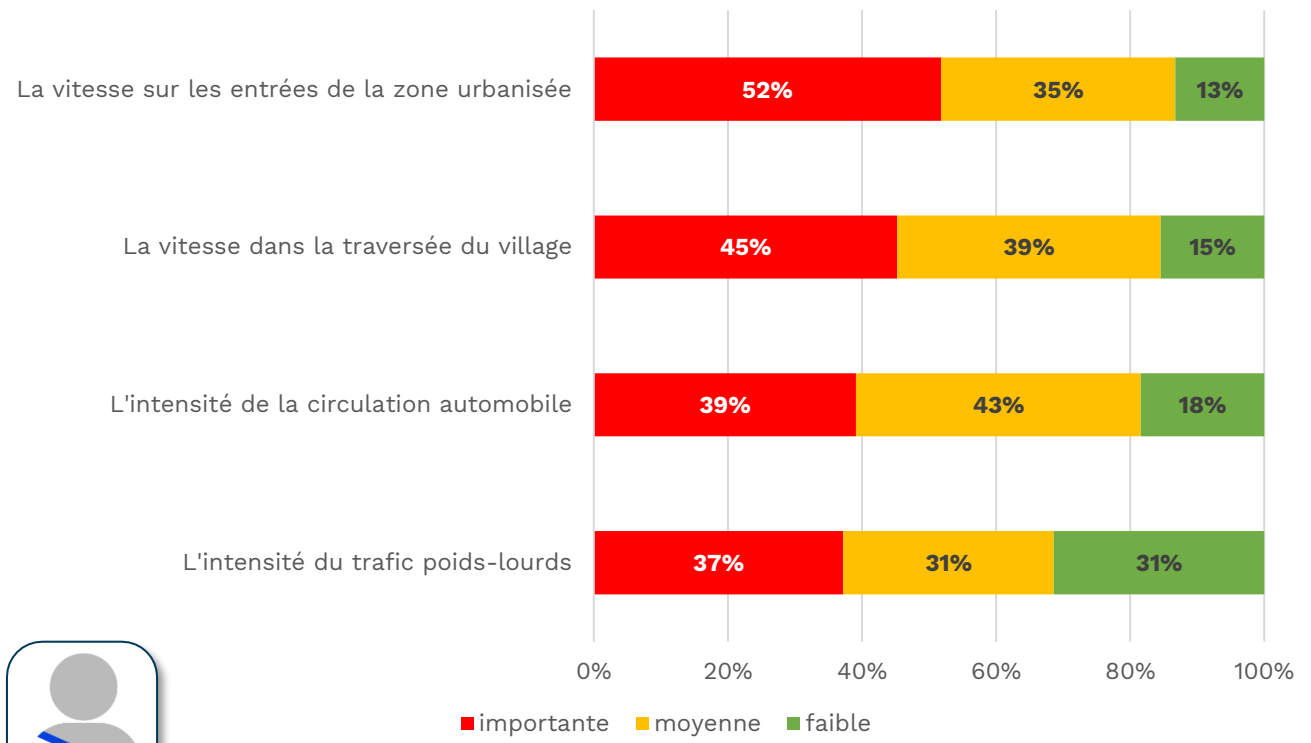
- **Les vitesses des véhicules en entrée et en traversée de bourg** sont considérées de manière **importante** par **52 %** et **42 %** des élus ;
- Dans un second temps, un ressenti plus hétérogène sur **l'intensité de la circulation automobile** et **celui des poids lourds** avec **moins de 40 %** des élus estimant que ces notions sont importantes.

Une tendance globale pour toutes les EPCI avec quelques différences pour la CCPSVD et la CCPE mettant au même niveau **l'intensité de circulation** (40 % comme « importante ») et **des poids lourds** que les vitesses.



Les futures orientations du schéma devront donc s'interroger sur la sécurisation globale en traversée de bourg.

La perception des conditions routières selon les élus



2.4. Le réseau viaire

Peu de difficultés de circulation sur le PETR

A partir des données issues de Google Maps, il est possible d'identifier les secteurs où une saturation de trafic s'observe.

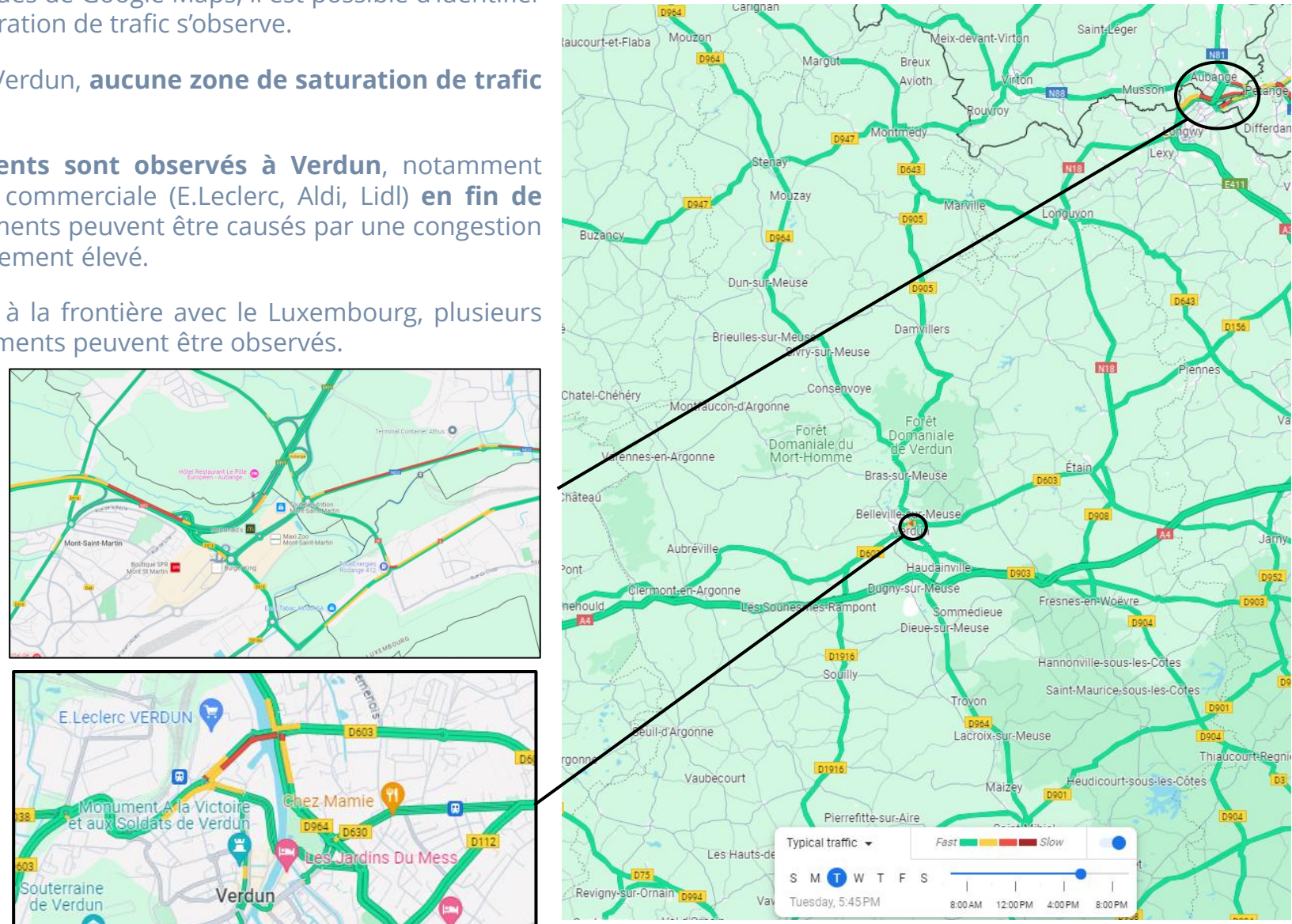
Sur le PETR du pays de Verdun, **aucune zone de saturation de trafic n'est constatée.**

Quelques ralentissements sont observés à Verdun, notamment vers la gare et la zone commerciale (E.Leclerc, Aldi, Lidl) **en fin de journée.** Ces ralentissements peuvent être causés par une congestion due à un trafic ponctuellement élevé.

A titre de comparaison, à la frontière avec le Luxembourg, plusieurs kilomètres de ralentissements peuvent être observés.

L'absence de saturation du trafic automobile est un frein au changement de pratique modale en faveur du vélo.

En effet, le sentiment de perdre du temps en automobile et à contrario de pouvoir en gagner à vélo n'est pas en place sur le territoire



2.4. Le réseau viaire

Un taux d'accidentologie supérieur au Département

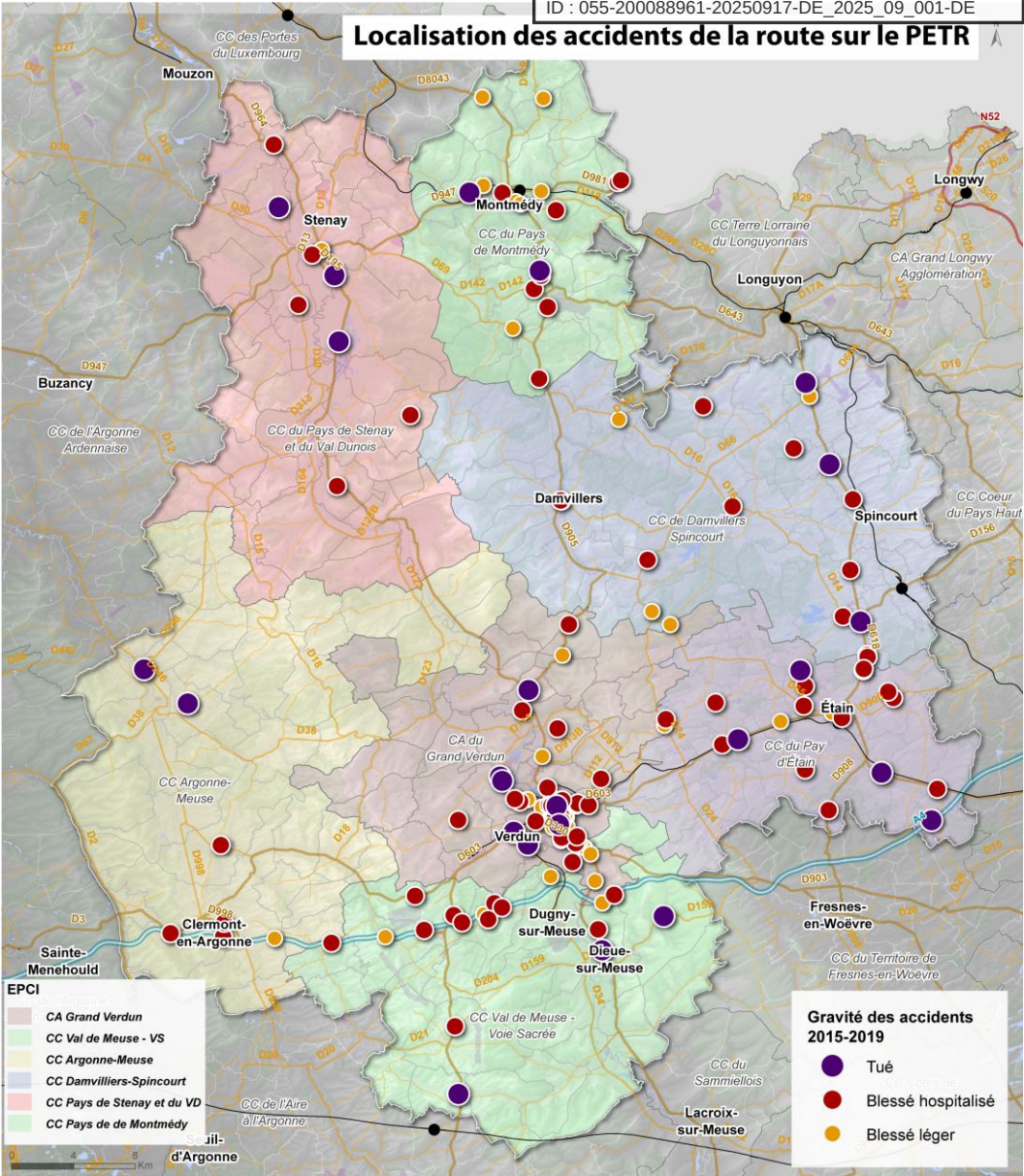
En 5 ans, 195 accidents ont été recensés (fichier BAAC entre 2015 et 2019) majoritairement localisé dans la CA du Grand Verdun autour de la commune de Verdun et des principales routes départementales entre Verdun et Montmédy au Nord (RD905 et RD964), entre Verdun et Dun-sur-Meuse au Sud (RD964), entre Etain et Longuyon (N18)...

En moyenne, environ 40 accidents corporels à déplorer chaque année. Avec un taux d'accidents rapporté à la population moindre qu'à l'échelle régionale mais plus importante qu'à l'échelle départementale.

Parmi les 195 accidents recensés, seulement 10 impliquent des cyclistes.

	PETR	Meuse	Grand-Est
Nombre d'accidents	195	191 919	5 561 287
Ratio pour 10k habitants	26 / 10k hab.	24 / 10k hab.	31 / 10k hab.

Certaines voiries accidentogènes à prendre en compte (RD964, 905, N18...) dans l'identification des futures liaisons cyclables des intercommunalités



3.

Infrastructures et services cyclables

3.1. Caractéristiques générales de la pratique cyclable

Une pratique qui s'instaure au regard d'un potentiel en lien avec des aménagements

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Les **modes actifs regroupent l'ensemble des modes de déplacement sans apport d'énergie autre que l'énergie humaine** (cela inclut désormais les modes électriques) pour fonctionner, on y retrouve ainsi :

- ✓ La **marche**
- ✓ Le **vélo**
- ✓ Mais aussi les **rollers, trottinettes...**

Ces modes **sont essentiellement des modes de proximité ; c'est-à-dire qu'ils sont pertinents** pour des déplacements de **courte distance** :

La **marche dans un rayon de 0 à 1 km**, le **vélo pour des déplacements jusqu'à 8 km**, voire **10 à l'aide de vélos à assistance électrique**.

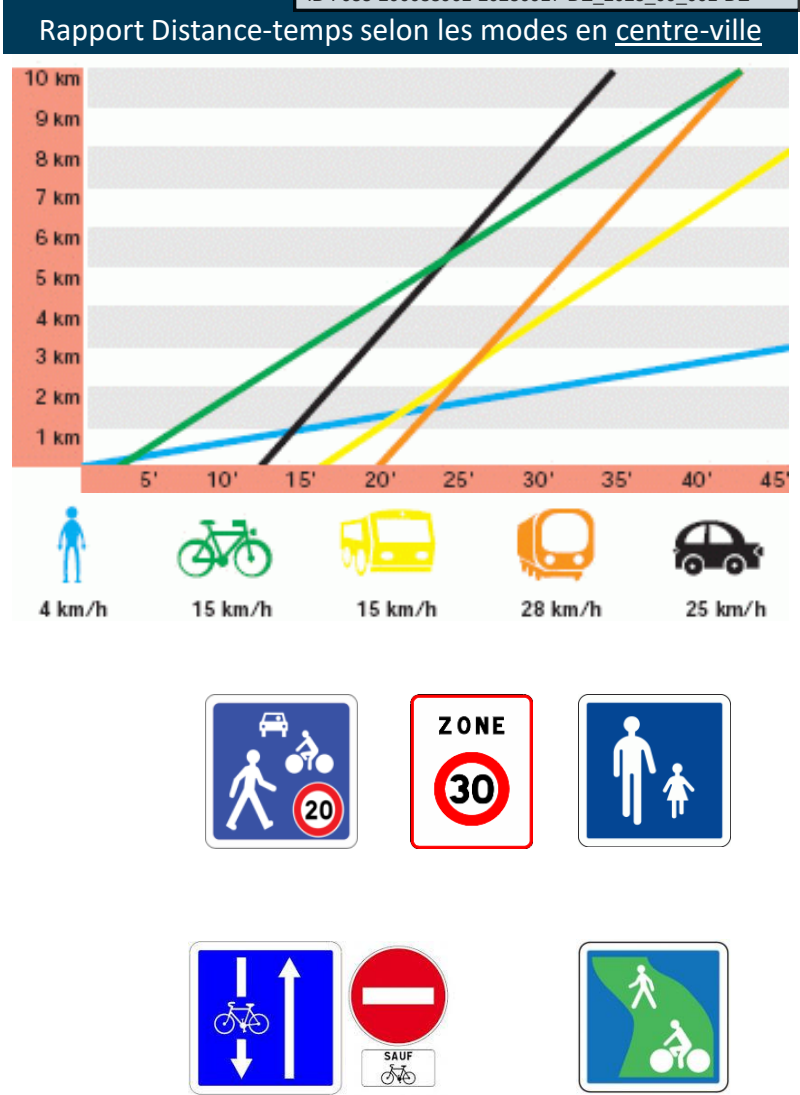
Ces modes constituent donc une **réelle solution de mobilité pour les déplacements du quotidien**.

De plus, pour rappel, la cible prioritaire pour les déplacements quotidiens en modes actifs réside dans la **part de la population qui travaille ou étudie dans la commune où elle réside et effectue donc chaque jour un déplacement court !**

Ce **potentiel est donc réel**, même dans un **territoire rural**

Leur bon développement est **couplé à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement favorable aux modes actifs**

Mise en place de Zone de Rencontre à proximité des commerces de proximité, Zone 30 dans les traversées de bourgs et/ou dans les quartiers résidentiels, mise en place d'aménagements cyclables (voie verte, piste cyclable, bande cyclable, mais aussi chaucidou, double-sens cyclable...) pour sécuriser les axes routiers structurants et desservir les pôles générateurs...



3.1. Caractéristiques générales de la pratique cyclable

Une pratique du vélo majoritairement à usage de loisirs et touristiques

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Le principal usage du vélo selon les habitants et les élus du PETER concerne le loisir, les promenades et les activités sportives :

- Environ 30 % des habitants utilisent régulièrement le vélo pour aller se promener (80 % d'usage occasionnel : au moins 1 fois par mois) et faire une activité sportive ;
- 21 % des élus estiment que l'usage du vélo dans leur commune concerne le loisir et la promenade.

Pour les autres usages, synonymes de pratique utilitaire, elle est jugée faible par les habitants voire quasi-inexistants pour les élus notamment pour se rendre au travail et à l'école :

- Entre 9 et 12 % d'usage régulier pour les habitants voire 34 % d'usage occasionnel (1 fois par mois) ;
- Les élus n'estiment aucun usage régulier et jusqu'à 20 % des habitants avec une utilisation moyenne du vélo.

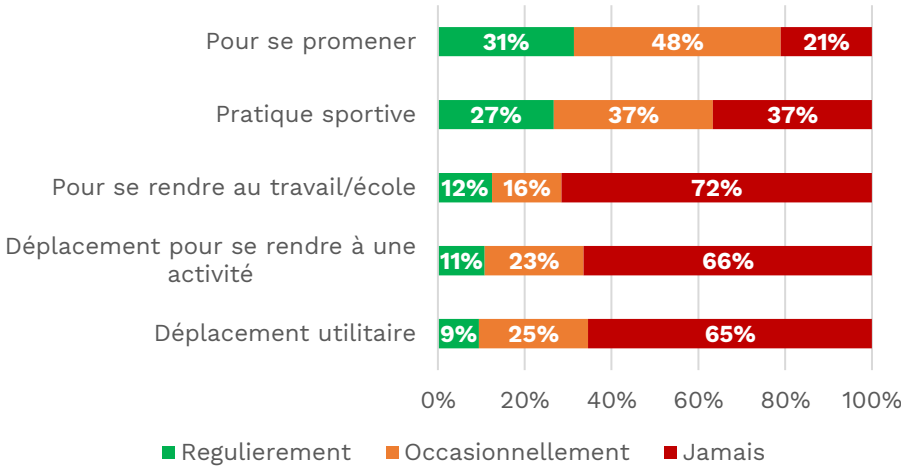
A noter que quel que soit l'EPCI, la tendance reste la même avec un usage plus prononcé pour la pratique du loisir.

Un faible usage pour des déplacements utilitaires qui peut s'expliquer par des conditions cyclables qui ne sont pas adaptés ou qui sont à parfaire pour 84 % des habitants.

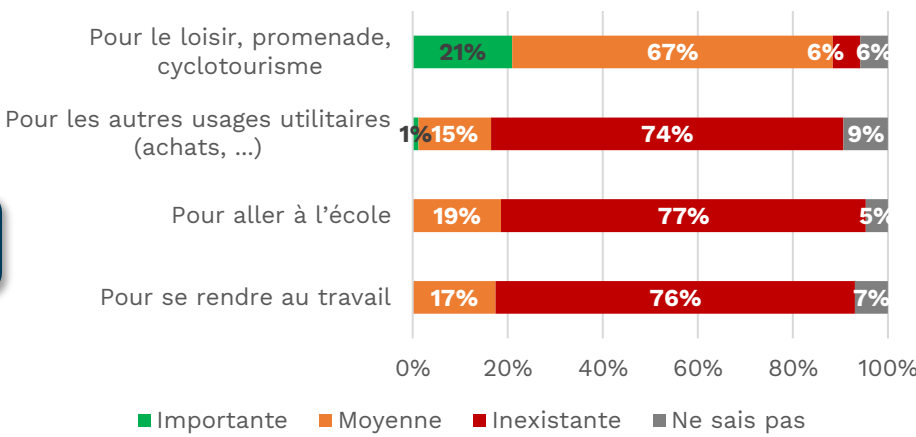


La faible utilisation du vélo dans les déplacements du quotidien doit être confortées au potentiel et à la présence des aménagements sur le PETER

Quelle est votre utilisation actuelle du vélo ?



Comment estimez-vous la pratique du vélo sur votre commune ?



3.2. Le maillage cyclable touristique

Une pratique du vélo majoritairement à usage de loisirs et touristiques

De nombreux itinéraires touristiques, gérés par divers acteurs, desservent et traversent le territoire :

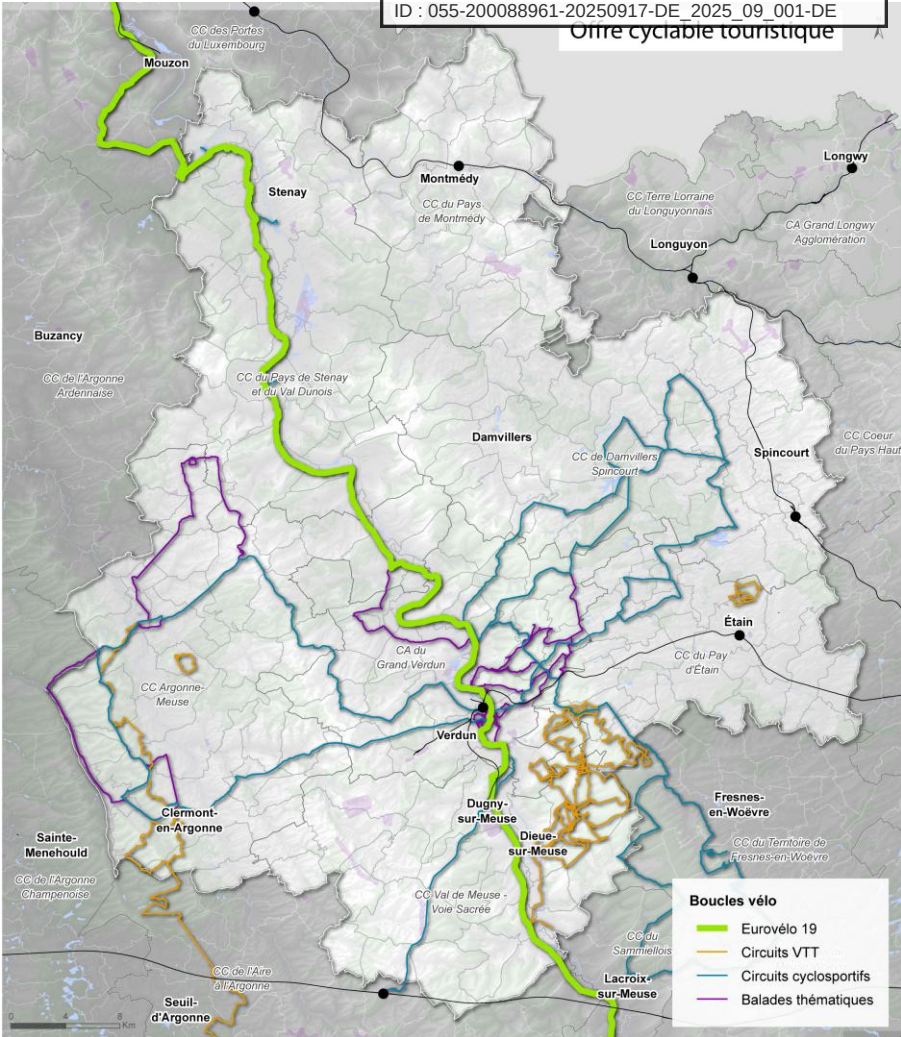
Un **axe touristique structurant international** entre Langres et Rotterdam traverse le PETR du Nord au Sud : **la Véloroute Eurovélo 19**, ou "La Meuse à Vélo" (V54). Ce trajet longe la Meuse via Verdun, empruntant soit des routes parallèles, soit des voies dédiées (chemins de halage, anciennes voies ferrées...).

De **nombreux circuits vélos s'articulent autour de l'EV19** et maillent plus finement le PETR autour de différentes pratiques :

- **Cycloportive** avec 10 circuits portés par Meuse Attractivité ;
- Du **VTT** avec 17 circuits portés par de différentes entités telles que les Offices de Tourisme, le PETR, Meuse Attractivité et les clubs de VTT locaux
- **Touristique** avec des 16 balades thématiques (VTC) liées à l'histoire du territoire en desservant les principaux sites historiques et gérés par l'OT du Grand Verdun et Meuse Attractivité.

En revanche, quel que soit le circuit emprunté, à l'exception des parcours VTT, **aucun balisage n'a été observé**, rendant le trajet plus complexe et pouvant décourager son utilisation.

Localement, des projets de boucles touristiques sont à l'étude notamment sur la CC de Damvillers-Spincourt (nature, eau, culture, histoire).



Une offre de cyclotourisme couvrant une partie du territoire, pouvant être intégrée dans la réflexion sur le réseau des points-nœuds à l'échelle du PETR.

3.2. Le maillage cyclable touristique

Zoom sur l'Eurovélo 19

Cet itinéraire européen **traverse 4** des 7 **EPCI** du PETR **sur près de 90 km** dont **près de la moitié** du linéaire **traverse la CC du Pays de Stenay et du Val Dunois**.

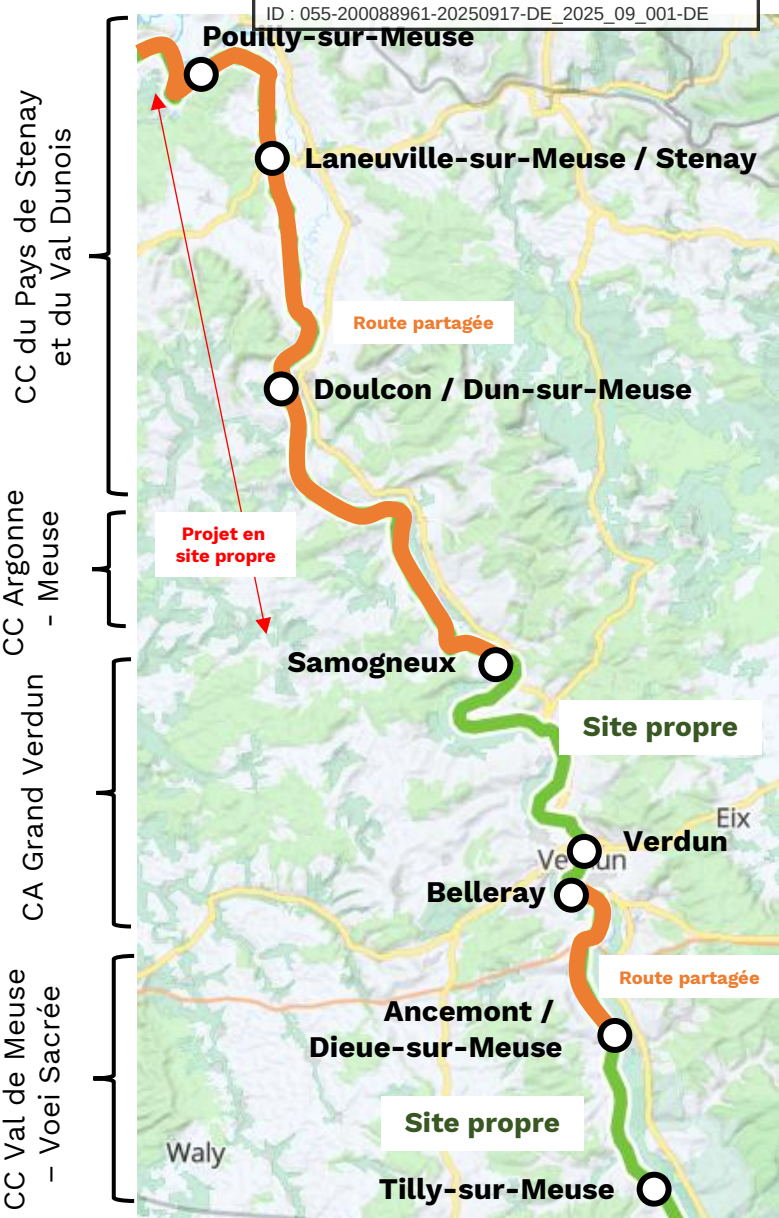
L'itinéraire est divisé en différents tronçons aménagés ou partagés sur des routes existantes jalonnées (modèle JALRIC) portés par les différentes intercommunalités et les partenaires (région, département, VNF...).

Sur l'ensemble du parcours, **30 km est en site propre** (33 % du linéaire entre Tilly-sur-Meuse et Ancemont ainsi qu'entre Belleray et Samogneux via Verdun) et **58 km sur les routes existantes** (64 %) : projet de mise en voie verte depuis Samogneux vers Mouzon (Ardennes).

Signalétique sur voirie (Samogneux)



EPCI	Longueur du linéaire	Pourcentage (%)
CC Val de Meuse - Voie Sacrée	17	18 %
Grand Verdun	25	28 %
CC Argonne-Meuse	8	9 %
CC du Pays de Stenay et du Val Dunois	41	45 %



Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Une faible quantité d'aménagements dépendant de l'EV19

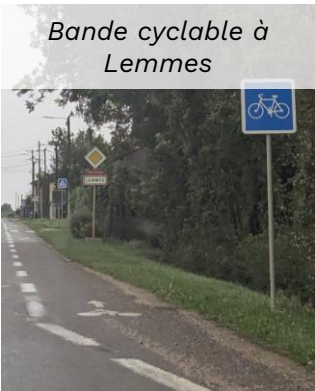
Linéaire d'aménagements favorables aux cycles	
Type	Linéaire (km)
Aménagements cyclables	
Aire piétonne	0,2 km
Route partagée	1,7 km
Bande cyclable	15,1 km
Double Sens Cyclable	0,2 km
Piste cyclable	11,1 km
Voie piétons/cycles	3,4 km
Voie Verte	31,4 km
Total aménagements cyclables	65,9 km
Zones à vitesse modérée	
Limitation à 30 km/h	9,4 km
Zone 30	33,8 km
Zone de rencontre	1,7 km
Total zones pacifiées	44,9
Total (hors doublon)	107 KM

Les aménagements favorisant la pratique cyclable ne sont pas uniquement des voies en site propre (voie verte, piste cyclable), des aménagements sur voirie (bande cyclable, vélo rue) ou des axes où la cohabitation modale est possible (zone 30, zone de rencontre,...). Ils permettent également d'assurer une continuité des trajets en cycle.

Sur l'ensemble du PETR, **seulement 2 % de la voirie** du territoire **détient un aménagement ou une zone à vitesse modérée** (107 km) :

- **Près de 66 km de linéaire aménagés** pour les vélos soit moins d'1 m d'aménagement par habitant du PETR :
- 70 % de site propre (46 km) mais 30 km d'entre eux proviennent de la voie verte de la Meuse à Vélo.
- Complétés par 45 km de zones à vitesse modérées.

Peu d'aménagements cyclables présents sur l'ensemble du PETR hormis les 30 km de voie verte de l'EV19 qui présente un enjeu utilitaire intercommunal intéressant dans la vallée de la Meuse autour de Verdun.



3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Des aménagements essentiellement localisés dans la CA du Grand Verdun

Les 66 km d'aménagements sont essentiellement concentrés dans la CAGV avec ¾ des aménagements cyclables :

- 22 km de la Voie Verte Meuse à Vélo
- 60 % des aménagements cyclables de la CAGV sont localisés dans le réseau cyclable continu de la commune de Verdun (29 km).

Les autres linéaires du PETR sont rares, très ponctuels, discontinus et sont localisés essentiellement dans les localités des EPCI notamment sur des secteurs à enjeu :

- Piste cyclable entre Stenay et Laneuville-sur-Meuse au-dessus de la Meuse ;
- La Voie Verte entre Dieue-sur-Meuse et Ancemont.

La configuration des communes et les raisons financières sont les principales raisons de l'absence d'aménagement selon les élus ne bénéficiant pas d'aménagement (30 % pour chacune des 2 réponses).



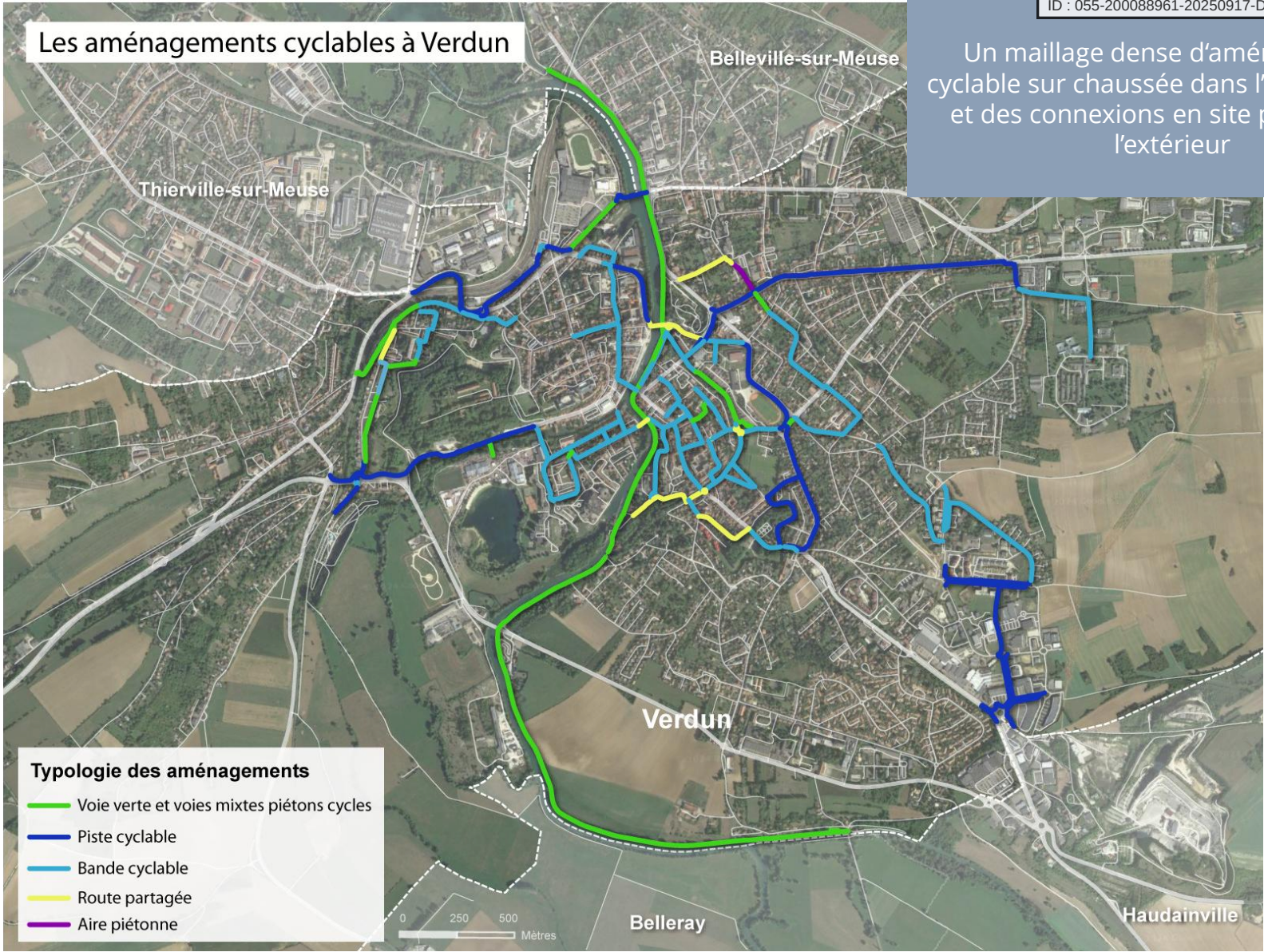
EPCI	Longueur aménagements	Pourcentage	Longueur par habitant
CA du Grand Verdun	49,6 km	75 %	1,8 m / hab.
CC Argonne-Meuse	-	0 %	-
CC Damvillers Spincourt	0,1 km	< 1 %	0,01 m / hab.
CC Pays de Montmédy	0,5 km	1 %	0,07 m / hab.
CC Pays de Stenay et du Val Dunois	2,5 km	4 %	0,3 m / hab.
CC du Pays d'Étain	4,5 km	7 %	0,6 m / hab.
CC Val de Meuse - Voie Sacrée	8,7 km	13 %	1 m / hab
PETR Pays de Verdun (75k hab.)	66 km	-	0,9 m / hab.
CC Vimeu (dep. 80) : 22k hab.	26 km	-	1,2 m / hab.
PETR Ternois 7 Vallée (dep 62) : 68 k hab.	8 km	-	0,1 m / hab.

Peu d'aménagements sur le territoire excepté pour la CAGV mais le PETR n'est pas en retard sur d'autres territoires ruraux



3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Zoom sur les aménagements de Verdun



3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

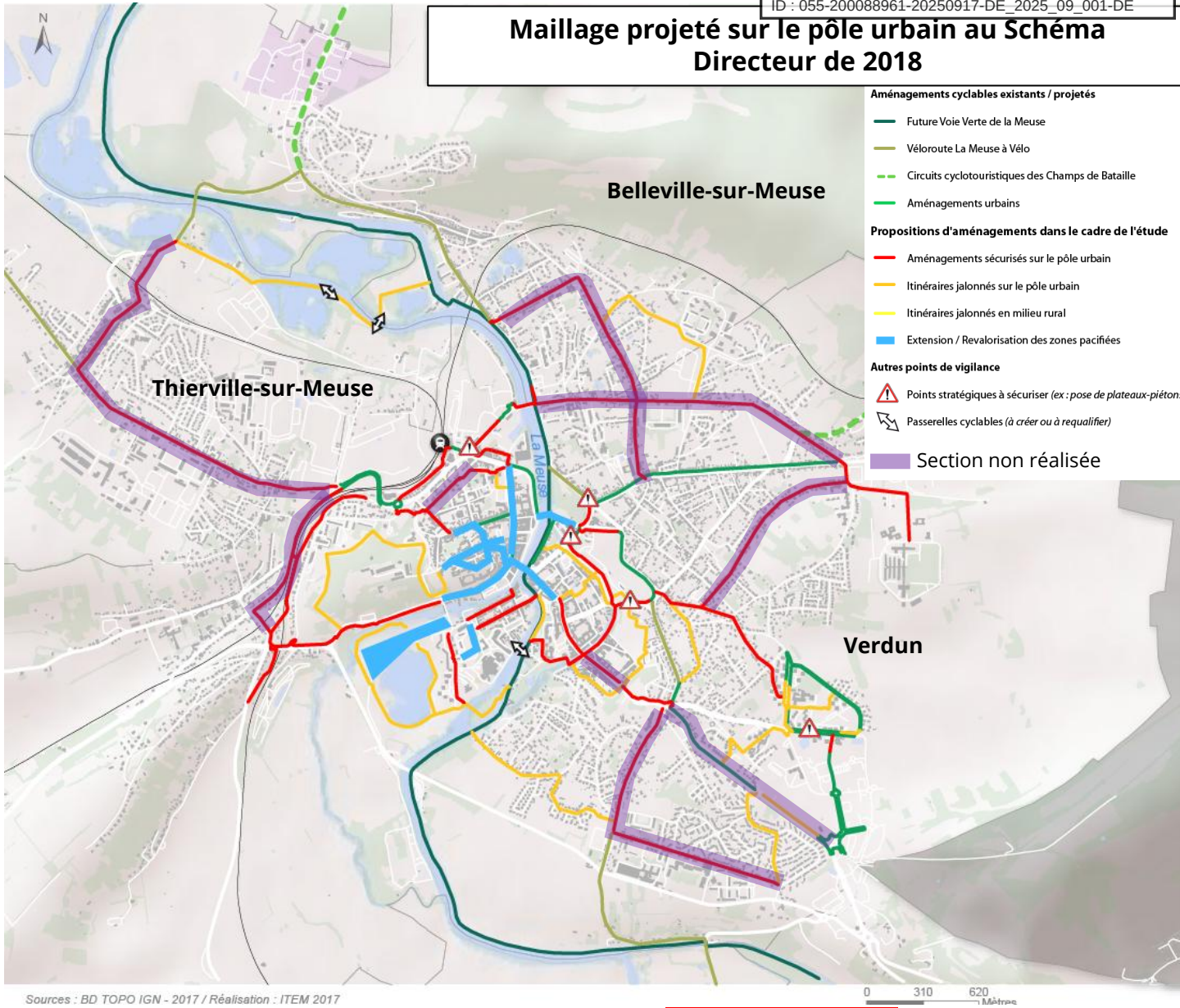
Zoom sur les aménagements de Verdun : le schéma cyclable de 2018

En 2018, la CAGV un validé un schéma directeur cyclable sur son périmètre. Le projet prévoyait la réalisation de **73 km** d'itinéraires cyclables nouveaux à l'échelle de la CAGV, dont **20 km sur le pôle urbain verdunois** (carte ci-contre).

Les **berges de la Meuse, support de l'EV19** ont été aménagées, ainsi que **l'essentiel du maillage projeté dans l'hypercentre**.

Mais les itinéraires projetés dans les quartiers périphériques ainsi que vers les communes limitrophes de Belleville et Thierville n'ont pas encore vu le jour. **Au total, 11 km restent encore à réaliser sur le pôle urbain.**

Par ailleurs, certains aménagements existants présentent de mauvaises conditions de cyclabilité et nuisent à la continuité du maillage (ex : Avenue des Eparges). Il s'agira de les réinterroger lors de la phase d'élaboration du maillage.



3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Les zones à modération de vitesse

Une **zone à modération de vitesse** est un espace urbain où la vitesse des véhicules motorisés est limitée, souvent à 20 ou 30 km/h, afin de **favoriser la sécurité des usagers les plus vulnérables**, comme les cyclistes, en créant une cohabitation apaisée entre les différents usagers de la voirie.



Selon les élus, 33 % des communes ayant répondu au questionnaire bénéficient d'une zone de modération de vitesse (ZMV) mais **souvent sans dispositif physique complémentaire permettant de faire ralentir les automobilistes**.

Néanmoins certaines ZMV du territoire bénéficient tout de même d'aménagements complémentaires parfois légers pouvant faire ralentir les voitures :

- Marquage au sol et passage visuel dans une zone de cohabitation modale ;
- Ralentisseurs, coussins, plateau traversant...



Etain : ZR avec coussins avec une ambiance encore routière



Mouzay : Z30 avec plateau



Stenay : Z30 avec marquage



Damvillers : Z30 avec marquage



Dun-sur-Meuse : Z30 avec marquage et écluse

3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Des dispositifs complémentaires pour faciliter la pratique cyclable

Dans les EPCI, des « petits » dispositifs complémentaires aux aménagements cyclables et aux zones à modération de vitesse sont observés afin de pacifier des tronçons routiers à enjeux :

- Des panneaux et totems de sensibilisation aux modes actifs : « **partageons la route** » et « **passages piétons** » sur les RD et les centres des villages (Clermont-en-Argonne).
- De nombreux **ralentisseurs** (plateau, coussin...) à 30 km / h sont mis en place au niveau de carrefour ou secteur à sécuriser (exemple : Belleville-sur-Meuse proche de l'école).
- Des **radars pédagogiques** en entrée de village (exemple de Warcq malgré un dysfonctionnement de l'appareil).
- Des **écluses** et des **chicanes** (Dieue-sur-Meuse, Laneuville-sur-Meuse...).

Certains dispositifs bénéficient de « by-pass » afin de faciliter la circulation des vélos sur la chaussée (exemple des coussins berlinois à Billy-sous-Mangiennes, des écluses/chicanes à Dieue-sur-Meuse ou encore Laneuville-sur-Meuse).



Clermont-en-Argonne



3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Des opportunités à prendre en compte

Au-delà des aménagements cyclables classiques, telles que les zones à modération de vitesse (ZMV) ou d'autres dispositifs spécifiques favorisant l'usage des cycles, **certaines voiries présentent également un fort potentiel pour les cyclistes, même si elles ne sont pas encore aménagées**. Ces axes, encore non exploités pour les déplacements cyclistes du quotidien, **peuvent à moindre coût, se transformer en solutions de liaison pour rejoindre des points d'intérêt**. Dans certains cas, une simple modification de la signalétique (comme l'ajout de panneaux spécifiques pour les cyclistes ou la création de zones partagées) peut suffire pour offrir un aménagement cyclable de qualité.

Des **passerelles piétonnes**, notamment celles qui enjambent la Meuse à Dun-sur-Meuse, à Belleray, ou encore au-dessus de l'Orne à Étain, représentent de belles opportunités pour franchir des obstacles naturels, pouvant permettre un accès à des quartiers ou à des villes voisines.

Certains **chemins longeant des routes à fort trafic** constituent également des pistes intéressantes. Par exemple, l'itinéraire reliant Damvillers au nord de la zone d'activités pourrait être développé en tant que parcours cyclable sécurisé et alternatif.

Les **chemins forestiers** constituent une autre possibilité, mais ils répondent davantage à des usages touristiques ou de loisirs.

Ces opportunités seront prises en compte dans la définition du maillage cyclable à l'échelle du PETR



Chemin forestier



Damvillers



Dieue-sur-Meuse

3.3. Le maillage cyclable sur le PETR

Perceptions des aménagements des élus et des habitants

Globalement les élus reconnaissent un manque d'aménagement (43 % « non ») sur le territoire ainsi qu'un manque de continuité (52%).

Les avis sont plus partagés quant à la qualité des aménagements (26 % des élus estiment que les aménagements sont agréables contre 28 %).

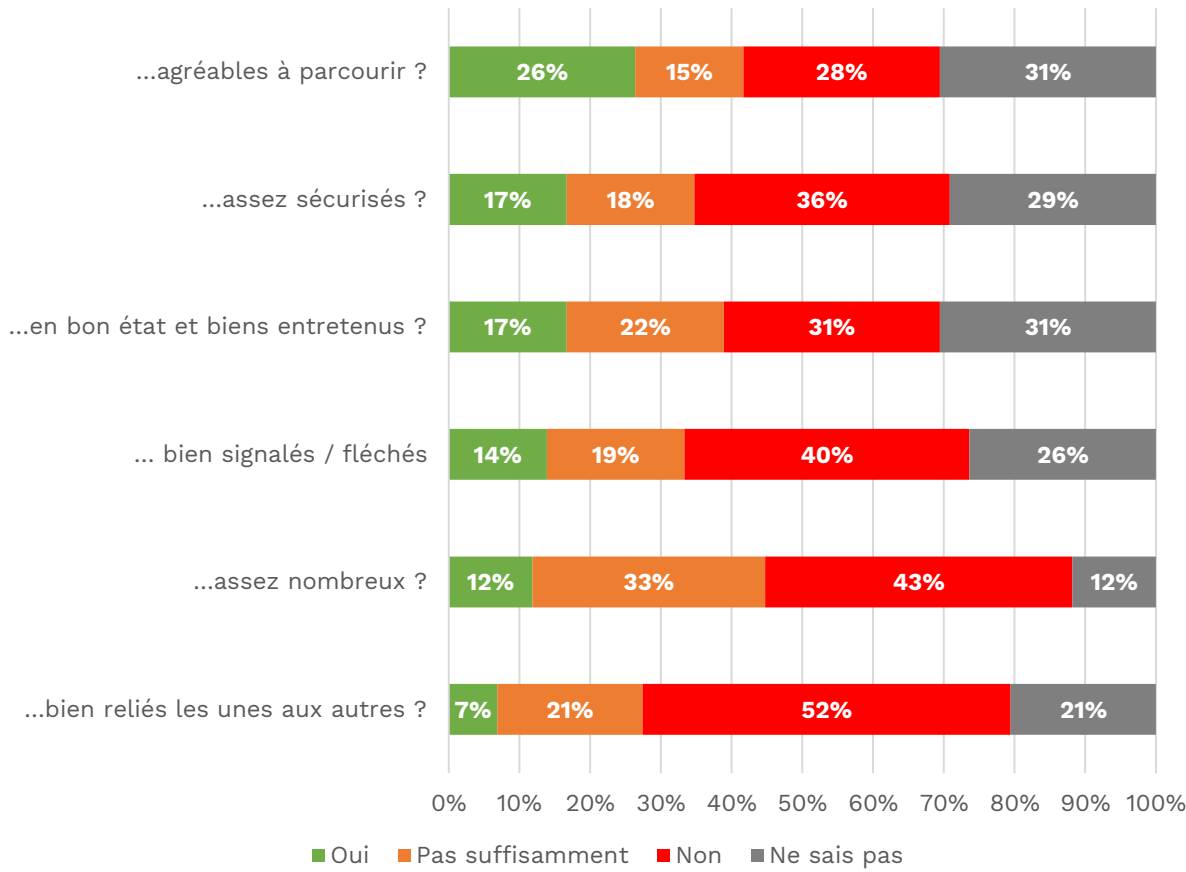
A noter une divergence des points de vue quant au nombre d'aménagements dans la CAGV :

- 33 % estiment qu'il y a suffisamment d'aménagement et 67 % jugent « pas suffisant »
- Aucun élu n'a estimé que les aménagements ne sont pas assez nombreux

Un large consensus des habitants pour indiquer un manque d'aménagement cyclable : 91 % des habitants estiment que les aménagements cyclables ne sont pas assez développés sur le territoire.



Les aménagements et voies cyclables au sein du PETR sont...



Elus et population partagent le constat que les aménagements cyclables actuels sont insuffisamment développés sur le PETR

3.4. La qualité des aménagements cyclables sur le PETR

Des aménagements globalement qualitatifs (1)



Liaison entre Laneuville-sur-Meuse et Stenay de bonne qualité (BC et PC)



Piste cyclable moyenne à Etain : large trottoir sans marquage



Sens unique à Verdun sans DSC



Simple marquage sur trottoir à Haudainville



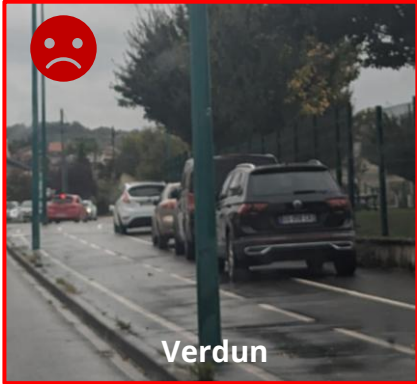
Bande cyclable bidirectionnelle à Verdun

Les aménagements sont globalement de bonne qualité : 69 % du linéaire cyclable est de bonne qualité, 21 % est de moyenne qualité et peut être à améliorer et 10 % disposent d'une mauvaise qualité.

Parmi les aménagements de mauvaises qualités, les principales problématiques proviennent des largeurs des aménagements, du revêtement et de la typologie choisie : pistes ou bandes bidirectionnelles de 1,5 m (norme : 2,5 à 3m), revêtement dégradé et aménagement su chaussée plutôt qu'aménagement en site propre.

Outre la qualité intrinsèque de l'aménagement, la qualité de l'aménagement peut varier selon la présence d'obstacles sur le cheminement tels que les stationnements illicites, poubelles...

Véhicules stationnés sur les aménagements



La qualité des aménagements cyclables futurs devra être réalisée sur la base d'une recherche de la sécurisation au regard du potentiel cyclable tout en mettant à niveau les axes déjà aménagés qui le nécessitent.

3.4. La qualité des aménagements cyclables sur le PETR

Des aménagements globalement qualitatifs (2)



Revêtement en mauvais état pour les bandes cyclables de Montmédy



Bande dérasée peu sécurisée à Dun-sur-Meuse



Piste cyclable bidirectionnelle de moins de 2 m de large à Verdun



PC à Verdun de bonne qualité



Section de la VV entre Etain et Warcq

Elaboration du Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays de Verdun
Rapport final – Septembre 2025



Meuse à Vélo de bonne qualité

Illustration des pratiques « utiles » observées (1)



Verdun : usage de la piste bidirectionnelle de bonne qualité de l'Avenue du Soldat inconnu

Stenay : cycliste dans la zone 30 du centre-ville bénéficiant de quelques ralentissements ponctuellement mais gardant globalement une ambiance routière



Dieue-sur-Meuse : Utilisation du trottoir malgré la présence de voitures stationnées traduisant un manque de sécurisation établie sur la chaussée



Stenay : zone 30 bénéficiant de dispositifs de ralentissement pour les automobilistes (plateau traversant) mais absence de signalisation vélo



Etain : cycliste dans la rue rénovée sans aménagement de François Denis

Illustration des pratiques « utiles » observées (2)



Thierville-sur-Meuse <> Verdun :
Cycliste dans la descente de la rue
Marius Pothier bénéficiant de
dispositifs de ralentissements
ponctuels (écluse)

Verdun : usage de la voie partagée
du Pont Chaussée limitée à 30 km / h
mais absence de dispositif de
ralentissement



Verdun : Usage de la piste
unidirectionnelle de bonne qualité
Avenue de Metz



Verdun : cycliste sur la double voie de la
RD603 ne bénéficiant d'aucun
aménagement



Belleville : rue résidentielle limitée à
30 km / h avec des dispositifs de
ralentissements ponctuels

3.4. La qualité des aménagements cyclables sur le PETR

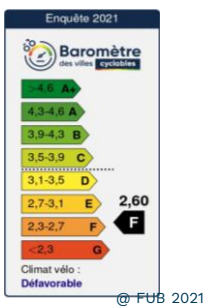
Perception des répondants du baromètre de la FUB



La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) est une association qui a pour objectif « d’apporter des réponses aux préoccupations quotidiennes des cyclistes, et promouvoir l’usage du vélo comme mode de déplacement quotidien ».



Depuis 2017, la FUB met en place une enquête nationale pour évaluer la satisfaction des usagers du vélo par commune. Avec plus de 275 000 réponses et 1 625 communes classées lors de l’édition 2021, le Baromètre est la plus grande enquête citoyenne sur le vélo du monde.

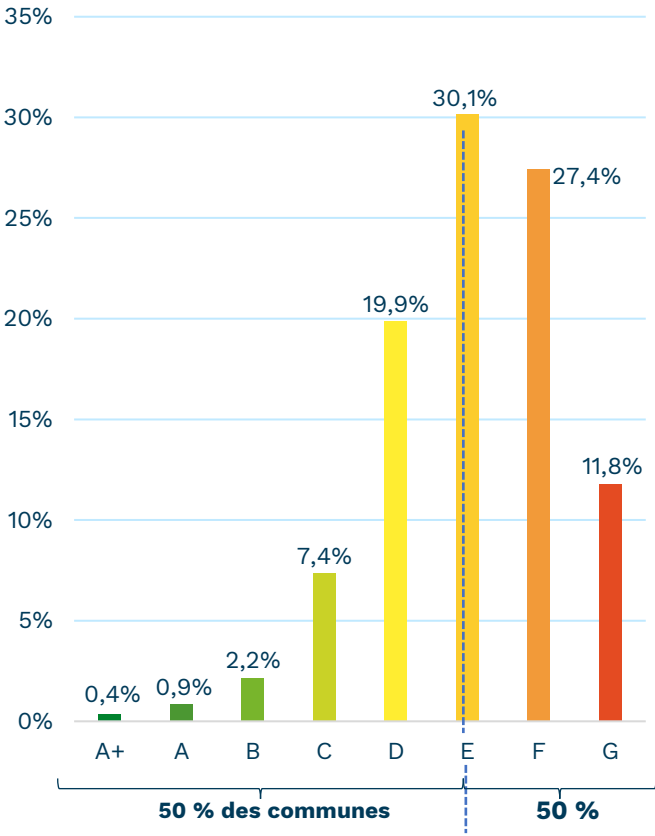


@ FUB 2021

Six catégories dans l’enquête, avec des questions évaluées par les répondants, et notée de G à A+. Les 6 catégories sont : Ressenti Global, Sécurité, Confort, Efforts de la ville, Services stationnement, Evolution et données. Une moyenne est finalement attribuée à la commune , à partir de l’ensemble de ces notes.

1 seule commune du PETR dans le baromètre : Verdun. Pour le baromètre, seules les communes qui capitalisent plus de 50 réponses à l’enquête sont retenues.

Répartition des communes par classe



3.4. La qualité des aménagements cyclables sur le PETR

Perception des répondants du baromètre de la FUB

Une note moyenne de **2,96** (catégorie E) : un climat vélo « **Plutôt défavorable** ». Une note légèrement en dessous des moyennes nationales (2,98), mais au niveau des moyennes de la catégorie « villes moyennes » (2,82).

Les points positifs relevés par les enquêtés :

- Trouver un magasin de réparation vélo est facile
- Circuler en sécurité dans les rues résidentielles
- Peu de conflits d'usages avec les piétons

Les points les plus négatifs relevés par les enquêtés :

- Les vols, le stationnement des véhicules motorisés sur les aménagements
- Une circulation insécuritaire pour les enfants et les personnes âgées

Des secteurs accidentogènes au niveau des carrefours et dans l'hyper-centre.

2,96

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

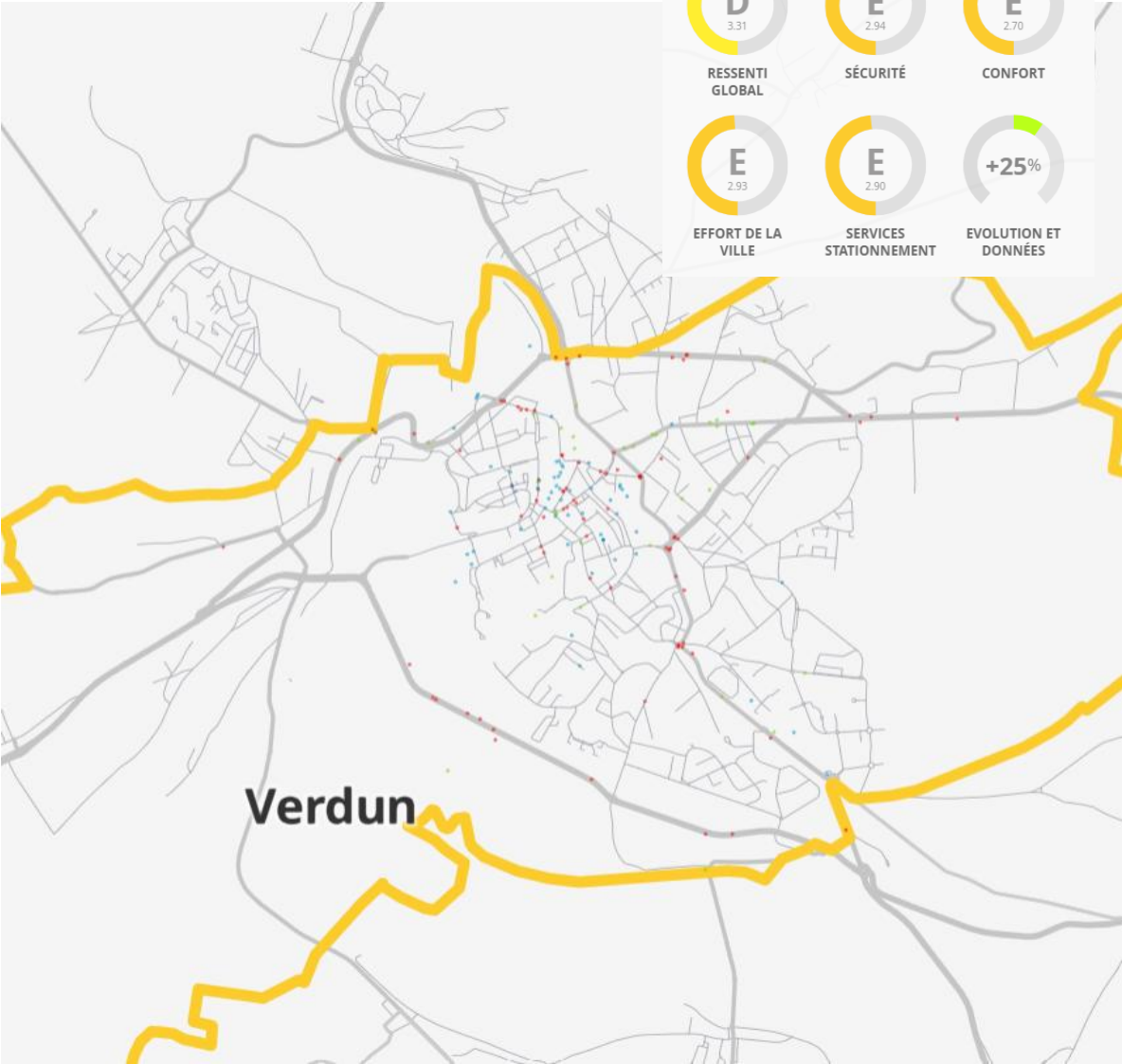
B

A

A+

PLUTÔT DÉFAVORABLE

S²LO



3.5. Le stationnement vélo

Du stationnement partiellement présent et de mauvaise qualité

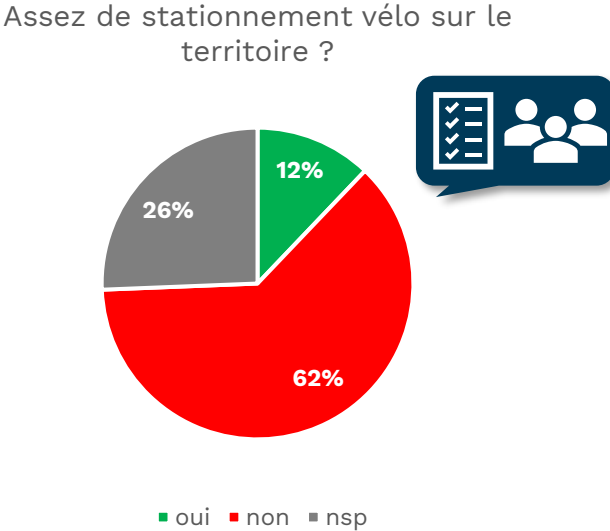
Nombre de places par type de stationnement vélo (1 arceau : 2 places)				
EPCI	Racks	Arceau	Consigne	Total
CA du Grand Verdun	121	132	1	390
CC Argonne-Meuse	24	5	-	34
CC Damvillers Spincourt	27	-	-	27
CC Pays de Montmédy	13	-	-	13
CC Pays de Stenay et du Val Dunois	86	5	-	96
CC du Pays d'Étain	72	10	1	96
CC Val de Meuse - Voie Sacrée	107	-	-	107
Total PETR	450	152	2	763

Territoire	Place / 100 habitants
PETR Pays de Verdun	1,0
Porte du Hainaut (59)	1,0
CC Loue Lison (25)	1,2
Grand Pontarlier (25)	1,25
Pays Thur Doller (68)	1,4
Strasbourg (67)	14



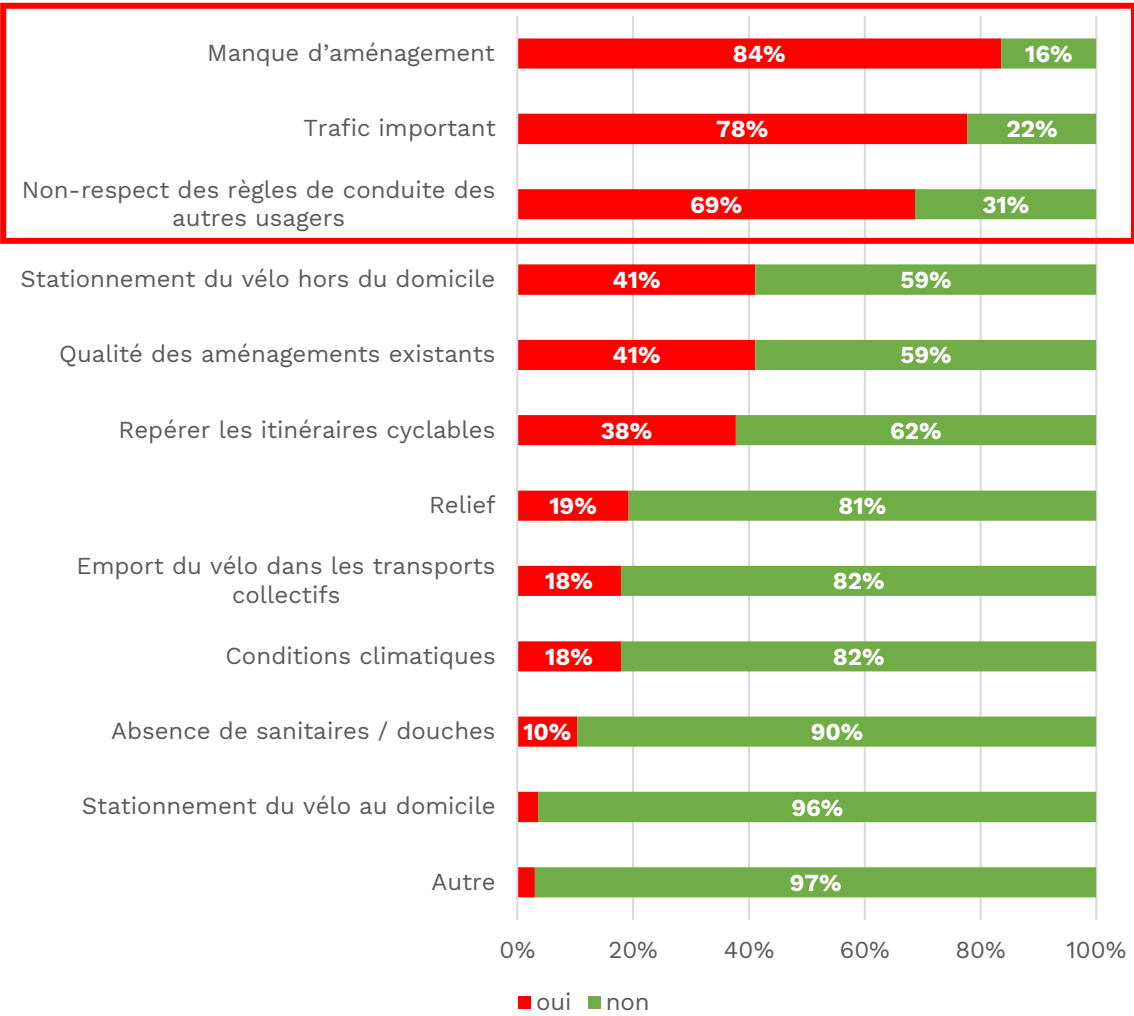
Avec **763 places vélos** recensées sur le territoire, dont la moitié est recensé dans la CAGV, le stationnement vélo est **partiellement présent sur le PETR** ce qui **peut limiter la pratique**. Mais c'est bien **la qualité des stationnements cycles** qui **doit être améliorée** car **60 % des places** sont sous forme de **racks**, stationnement à éviter au profit des arceaux (ils peuvent voiler la roue avant des vélos, sont moins sécurisés et moins visibles par les usagers).
Il est à noter que 2 consignes vélos sont présentes

Comme pour un déplacement en voiture, un déplacement cyclable nécessite une offre de stationnement dense, de qualité et de proximité pour tous les publics





Quels types de difficultés lors de vos déplacements à vélos ?



Quel que soit l'EPCI, les 3 principales difficultés des répondants lors de leur déplacement à vélo sont liées :

- au **manque d'aménagement** cyclable ou à des discontinuités sur le réseau existant (84 % des réponses à l'échelle du PETR) ;
- À un **trafic important** et à la cohabitation avec les voitures (78 %) ;
- Au non-respect des règles de conduite par les autres usagers (sentiment d'insécurité routière, vitesse des usagers...) : 69 % des réponses.

En revanche, les 2 thématiques partagées par toutes les EPCI, excepté la CC du Pays d'Etain, sont :

- Le stationnement du vélo au domicile (4 % à l'échelle du PETR) ;
- L'absence de sanitaires / douches à destinations (10 %).

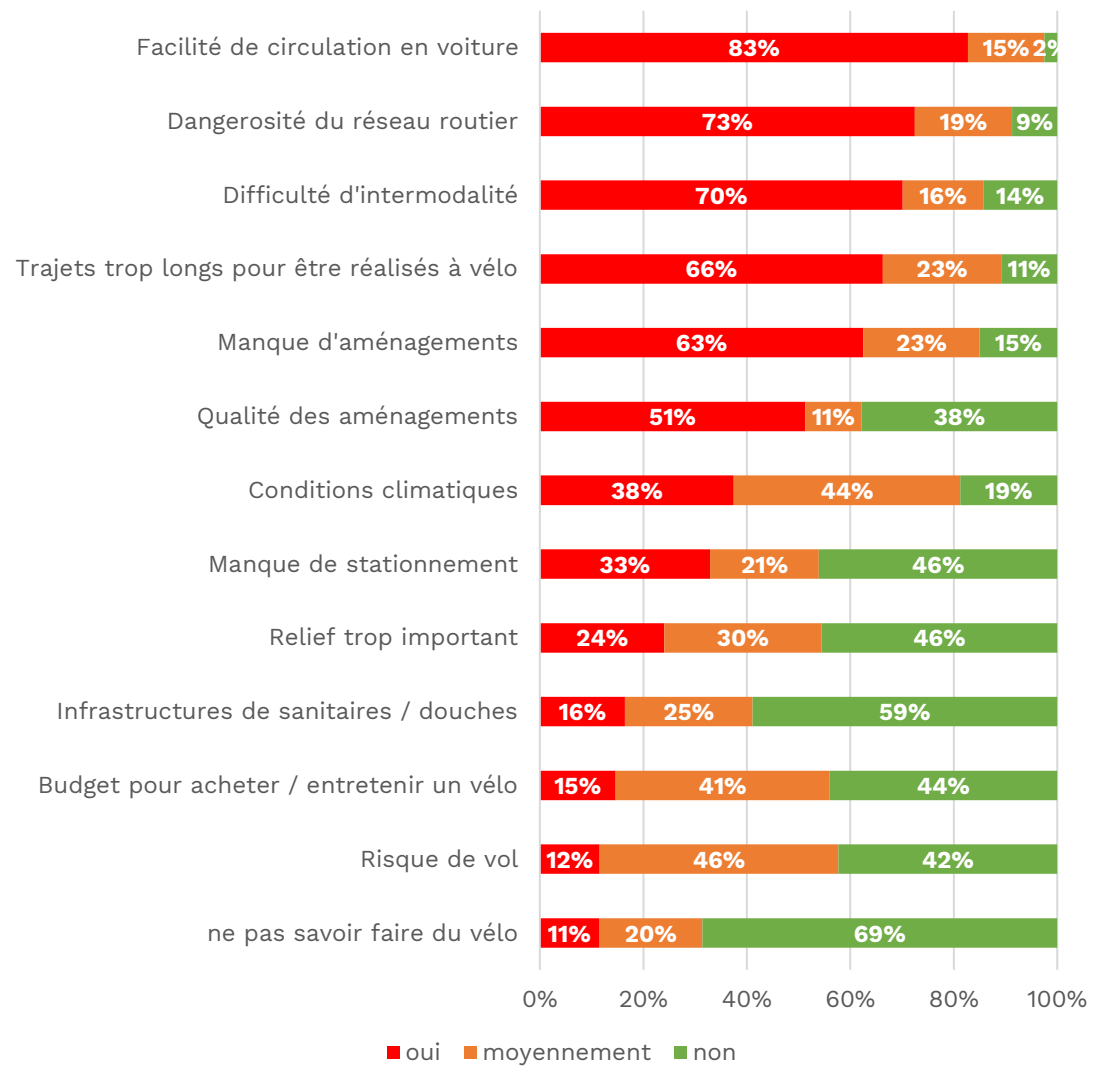
La CC du Pays d'Etain met au même niveau le relief et le climat.

La principale difficulté des cyclistes réside en l'insécurité des déplacements des cyclistes sur la voirie vis-à-vis des autres usagers du fait du notamment de la place dédiée au vélo

3.6. Perception des déplacements à vélo

Un usage facilité de la voiture freinant la pratique cyclable

Les freins à la pratique



Globalement, le principal frein à la pratique cyclable selon les élus est le fait de pouvoir circuler en voiture facilement (83 % des réponses à l'échelle du PETR).

Dans un second temps, entre 73 % et 63 % des réponses, 4 autres freins semblent être importants pour les élus avec la dangerosité du réseau routier, la difficulté d'intermodalité, des trajets trop longs et le manque d'aménagement.

A l'échelle intercommunale, le principal frein varie entre le fait de pouvoir circuler facilement en voiture et le manque d'aménagement.

Principal frein par PECE		
EPCI	1er frein	%
CA du Grand Verdun	Facilité de circuler en voiture	80 %
CC Argonne-Meuse	Manque d'aménagement cyclable	78 %
CC Damvillers Spincourt	Facilité de circuler en voiture	100 %
CC Pays de Montmédy		92 %
CC Pays de Stenay et du Val Dunois	Manque d'aménagement	91 %
CC du Pays d'Étain		83 %
CC Val de Meuse - Voie Sacrée	Facilité de circuler en voiture	83 %

La facilité de circuler en voiture et le manque d'aménagement cyclable, deux notions qui vont de pair pour freiner la pratique cyclable

3.7. Les services complémentaires

Des services associés à la pratique cyclable orientées pour le loisir

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


CC Pays de Verdun

Les services liés au vélo sur le PETR sont tournés vers les déplacements de loisirs / tourisme : aucun service de location longue durée, ni d'aide à l'achat (aide à l'achat régional existante), possibilité de louer des vélos à la journée, ...

Le changement des pratiques modales dans les trajets du quotidien pour tous les publics n'a pas fait l'objet d'action spécifique. En revanche, des évènements (balades, ateliers pratiques) permettent aux plus jeunes d'apprendre à circuler à vélo.

A noter la présence de plusieurs services vélos « utilitaires » dans le Grand Verdun avec un développement en cours de l'écomobilité scolaire (Moby) et d'associations solidaires (AMIE : garage solidaire).

Service	CA Grand Verdun	CC Argonne-Meuse	CC Pays de Stenay	CC Pays de Montmédy	CC Damvillers Spincourt	CC Pays d'Etain	CC Val de Meuse - Voie Sacrée
Location longue durée	-	-	-	-	-	-	-
Location courte durée / libre-service	Location VAE à la journée (OT)	Location de vélo touristique à Consenvoye (5 vélos)	Location VAE au lac Vert et Stenay (OT)	-	-	-	-
Evènement festif lié au vélo	Cyclosporatives régulières	Grande Traversée de l'Argonne (GTA)	Mai à Vélo : balades et animations (OT / Ciel de Meuse)	Le Petit Tour de Montmédy : balades familiales	Le Grand Prix Cycliste / cyclo sportive	-	-
Vélocistes / atelier de réparation professionnel	Atelier Cycle Verdun, Décathlon, 2 ateliers de réparation ambulants...	-	Ateliers de réparation à Stenay, Mouzay et un projet à Laneuville	La pièce du Vélo	-	Réparation batterie électrique	-
Vélobus et écomobilité scolaire	Programme Moby : école Mitterrand	Etape de la Meuse à Vélo : Montfaucon-d'Argonne Brevet vélo en CM2	-	-	-	Sortie annuelle pour 4 écoles primaires (Etain à Vélo)	Circuits d'apprentissage Meuse à Vélo
Association et structures liées au vélo	Garage et association solidaire (AMIE)	-	-	-	-	-	-
Apprentissage du vélo tout public	Piste pédagogique / parc urbain	-	-	-	-	-	-
Label Accueil Vélo	OT, auberges, sites touristiques...	Prochainement avec l'ouverture de la Meuse à Vélo	OT, Camping, sites touristiques	Marché de Montmédy	-	-	OT, gîtes, chambres d'hôtes

4.

L'intermodalité en lien avec le vélo

Une offre de transport en commun routière en étoile vers Verdun

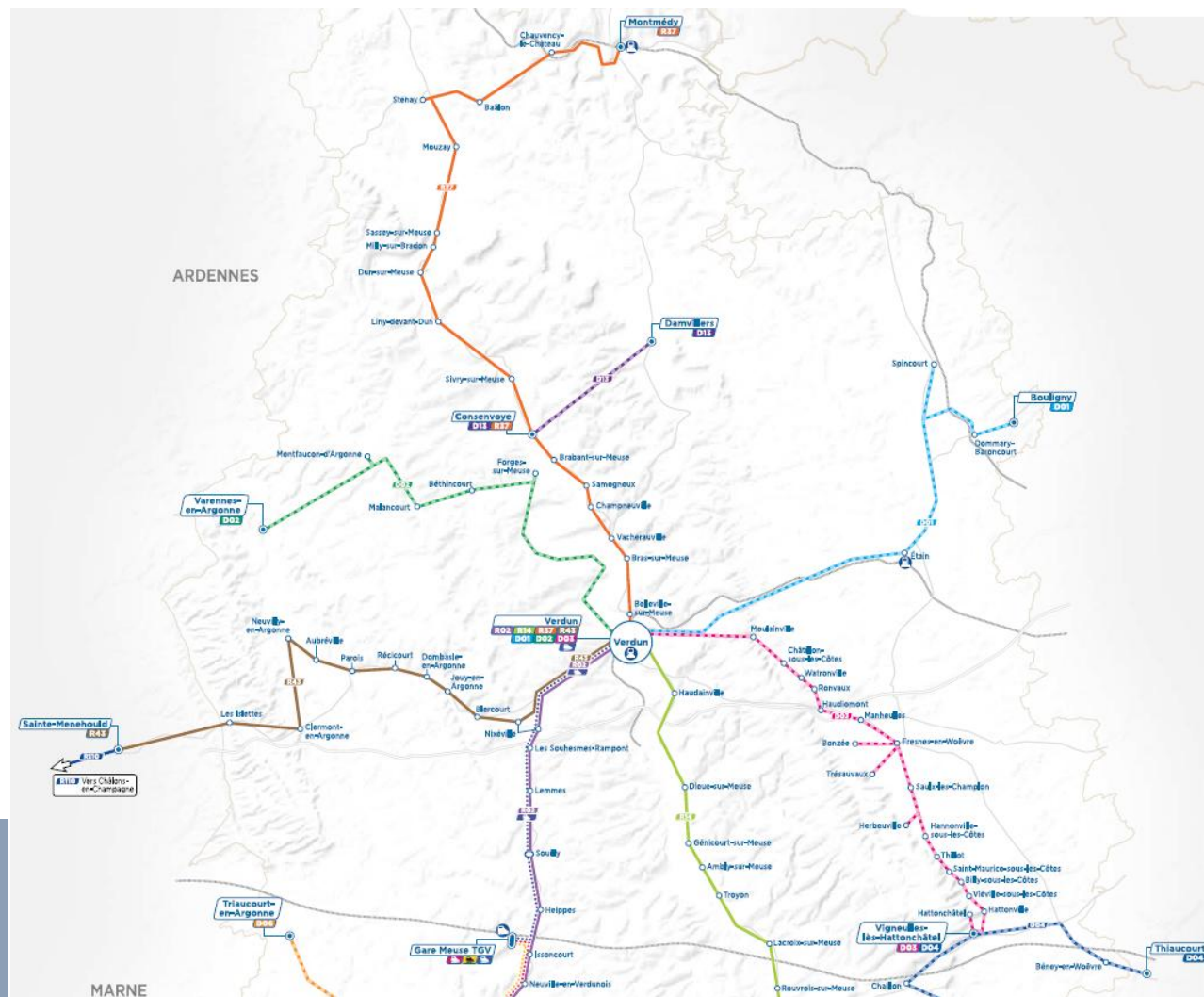
ID : 055-200088961-20250917-DE 2025 09 001-DE



Offre en transport en commun sur le territoire du PETR

- **37 communes du territoire bénéficient d'un service régulier** de transport en commun :
- *5 CC sur 7 sont desservies par une ligne régionale régulière du réseau Fluo.*
- *Les CC du Pays d'Étain et de Damvillers-Spincourt sont exclusivement desservies par le réseau de Transport à la Demande (TAD), à l'exception des gares d'Étain et de Dommery-Baroncourt, qui sont couvertes par l'offre TER Fluo.*
- **Le réseau TC est structuré en étoile autour de Verdun,** avec un axe nord-sud particulièrement **marqué avec également des vers des pôles extérieurs** tels que Metz, Nancy, et Longwy.
- De plus, **des correspondances transfrontalières sont assurées en train,** notamment en direction du Luxembourg, mais celles-ci se réalisent avec une rupture de charge à Longuyon avec des horaires pas forcément adaptés.

Pour se déplacer sur de longues distances, l'intermodalité est envisageable pour rejoindre Verdun en bus mais l'emport de vélo s'effectue en soute avec 1 seule place de disponible



4.1. L'offre en transport en commun

Peu de lignes routières importantes sur le PETR

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO

Sur les 8 lignes routières régulières (TER et FLUO), **seulement 3 détiennent un statut de lignes structurantes** :

- 1 ligne TER entre Metz et Verdun avec 13 services / jour (L30)
- 2 lignes FLUO entre Verdun et Bar-le-Duc avec 13 services / jour (Fluo 02) et entre Void-Vacon et Verdun (Fluo 14)

AOM	Réseau	Lignes	Jours de circulation	Origine-Destination	Public Visé	Communes du territoire desservies	Services (JOB)
Région	SNCF	L30	LMMJVSD	Metz <> Hagondange <> Conflans-Jarny <> Verdun	Tous publics	Etain, Verdun	13
		C16	LMMJVSD	Châlons-en-Champagne <> Verdun	Tous publics vers Châlons-en-Champagne, captifs vers Charleville-Mézières	Les Islettes, Clermont-en-Argonne, Verdun	5
		L26a	LMMJVSD	Longwy <> Longuyon <> Charleville-Mézières	Captifs	Montmédy	4
		L25	LMMJVSD	Nancy <> Conflans-Jarny <> Longwy	Tous publics vers Nancy, captifs vers Longwy	Dommary-Baroncourt	4
	Fluo	02	LMMJVSD	Bar-le-Duc <> Verdun	Tous publics	Heippes, Souilly, Lemmes, Les Souhesmes, Nixeville, Verdun	13
		14	LMMJVSD	Void-Vacon <> Verdun	Tous publics vers Verdun	Ambly-sur-Meuse, Génicourt-sur-Meuse, Dieu-sur-Meuse, Haudainville, Verdun	8
		37	LMMJVSD	Montmédy <> Verdun	Tous publics vers Verdun, captifs vers Montmédy	Montmédy, Chauvency-le-Château, Baalon, Stenay, Mouzay, Sassey-sur-Meuse, Milly-sur-Bradon, Dun-sur-Meuse, Liny-devant-Dun, Sivry-sur-Meuse, Consenvoye, Brabant-sur-Meuse, Samogneux, Champneuville, Bras-sur-Meuse, Belleville-sur-Meuse, Verdun	4
		43	LMMJVS	Sainte-Ménéhould <> Verdun	Tous publics vers Verdun, captifs vers Sainte-Ménéhould	Les Islettes, Clermont-en-Argonne, Neuville-en-Argonne, Aubréville, Parois, Récicourt, Dombasle-en-Argonne, Jouy-en-Argonne, Nixeville-Blercourt, Verdun	4

Lignes routières structurantes du PETR

3 lignes intercommunales sur lesquelles s'appuyer pour développer l'intermodalité et les déplacements longues distances à vélo

4.1. L'offre en transport en commun

Une faible offre ferroviaire vers les polarités extérieures

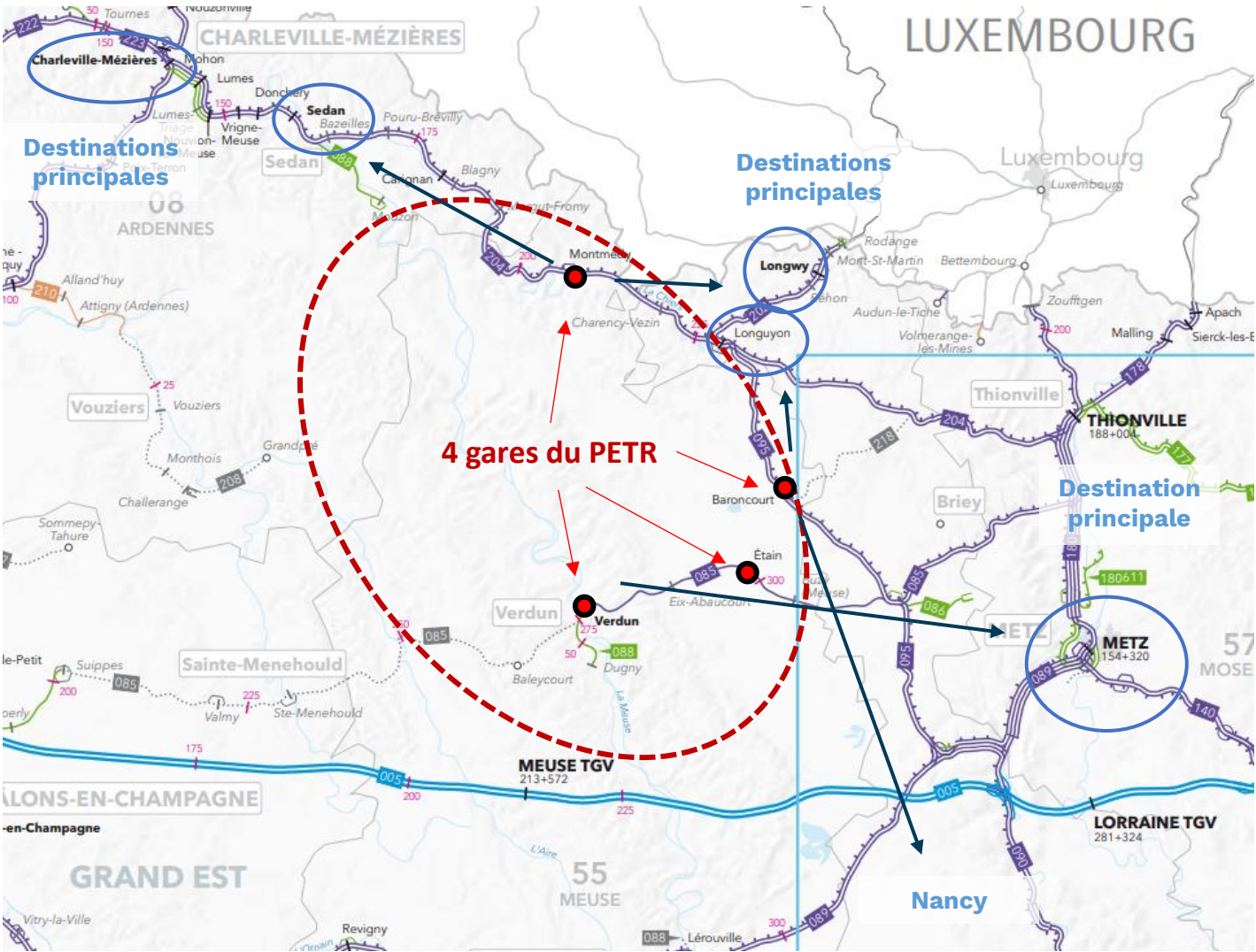
4 gares bénéficiant d'offres assez limitées sont localisées sur le territoire avec notamment :

- Au Sud du PETR, les gares de **Verdun et Etain** (ligne de Metz) avec une **dizaine de service par jour** ;
- A l'Est du PETR, la gare de **Baroncourt** (ligne de Nancy <> Longwy via Longuyon) avec **4 services / jour / sens** (attention travaux en cours, offre pouvant varier)
- Au nord du PETR, la gare de **Montmédy** (ligne Charleville-Mézières / Sedan <> Longwy / Longuyon) avec **6 services / jour / sens**.

A noter la présence à proximité du territoire de la gare de Longuyon et de Meuse TGV pour rejoindre Paris et Strasbourg.

Une possibilité de déplacement extra-PETR en combinant vélo et train plutôt limitée au vue du dimensionnement de l'offre TER

Contexte ferroviaire du PETR



4.1. L'offre en transport en commun

Analyse des services vélos en gare

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO

En termes, d'aménagements cyclables, exceptée la gare de Verdun, aucune n'est connectée directement à des aménagements existants.

La gare de Verdun est liée au réseau cyclable de la commune à l'aide d'une bande cyclable sur le parvis et des aménagements en site propre desservant le nord et l'ouest de la commune, bien qu'il subsiste un problème de continuité cyclable vers le centre-ville.

Concernant le stationnement vélo, la gare de Verdun propose 5 racks couverts non sécurisés sur le parvis (absence d'arceaux) ainsi qu'un autre espace sécurisé par badge (consigne vélo) mais elle n'est pas complètement fermée et dispose uniquement de 5 racks. La faible qualité du stationnement entraîne un recours au stationnement vélo sauvage devant la gare.

Globalement toutes les gares comportent du stationnement vélo mais il reste de faible qualité avec systématique au minimum 5 racks. L'usage y est quasi nul (observation lors du terrain le 26 septembre d'un seul vélo à Montmédy et de 2 vélos à Verdun). Seules les gares d'Etain et de Meuse-TGV comporte une consigne (arceaux sécurisés couverts à Etain) et des box-vélos (10 box à Meuse-TGV) supplémentaires.

A noter qu'Etain a candidaté auprès de la Région, dans le cadre de son Plan Vélo, afin de disposer d'un service de vélo en libre-service (Vélo Fluo) afin d'éviter d'encombrer les trains



Une offre existante de faible qualité pour être développée en termes de stationnement à Verdun et termes d'aménagements/stationnements pour les autres gares



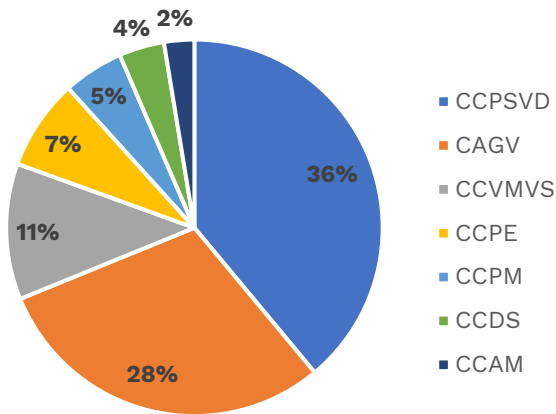
4.2. Le covoiturage

Une notion d'intermodalité orientée vers le covoiturage

Selon les habitants, **20 % des répondants**, essentiellement localisés dans la CC Pays de Stenay et Val Dunois ainsi que dans la CA du Grand Verdun, **combinent durant leur déplacement le vélo avec un autre moyen de transport (train, bus, covoiturage).**

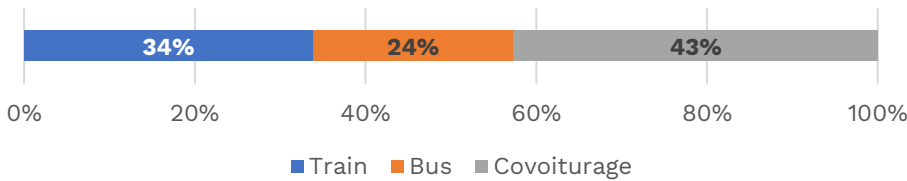


Provenance des habitants combinant les modes



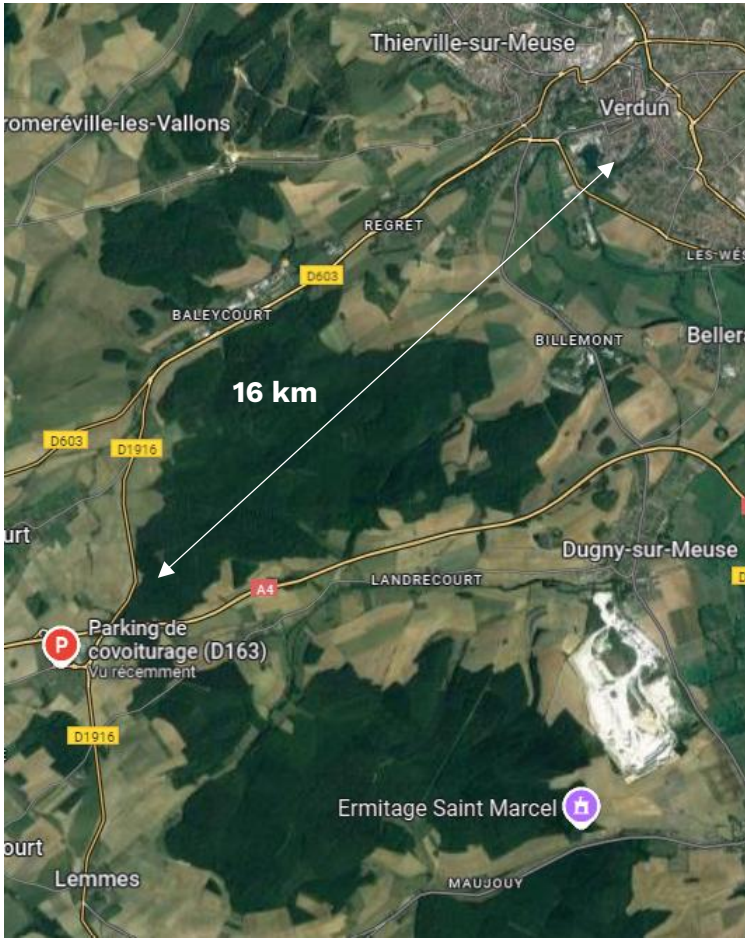
Cette notion d'intermodalité est plutôt orientée vers le covoiturage (43 %) que le train (34 %) ou encore le bus (24 %).

Autre mode utilisé avec le vélo lors du déplacement



Seulement 1 aire de covoiturage formelle identifiée sur le territoire, localisée aux Souhesmes-Rampont (échangeur A4 / RD1916).

Une aire, sans équipement dédiée au vélo, à plus de 15 km de Verdun.



5.

Potentiel des déplacements cyclables

5.1. Potentiel communal lié aux distances

Une logique de rabattement de courte distance vers les pôles générateurs de déplacements

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



S2LO

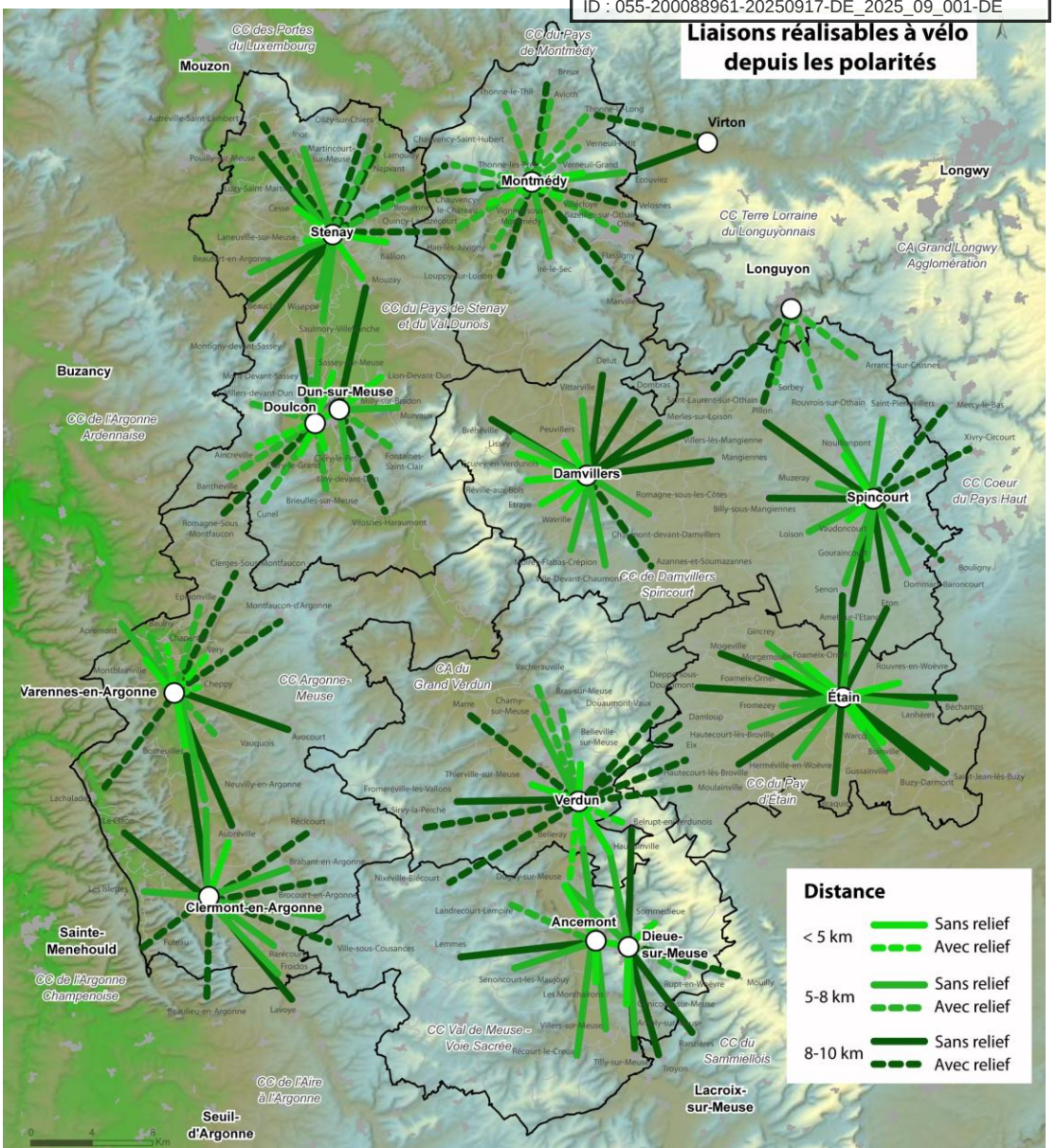
Pour développer la pratique cyclable « utilitaire », les futures liaisons cyclables devront prendre en compte les principaux pôles générateurs de déplacements localisés dans les communes principales du PETR.

En prenant en compte l'aire de chalandise du vélo (10 km maximum), près de 200 liaisons sont réalisables à vélo :

- Environ 40 liaisons de moins de 5 km dont 33 sans relief et 9 avec relief.
- Environ 70 liaisons entre 5 et 8 km dont 47 sans reliefs et 26 avec relief.
- Environ 70 liaisons entre 8 et 10 km dont 37 sans relief et 34 avec relief.

Cette logique de rabattement avec des aires de chalandise autour des polarités est une première étape dans la définition du potentiel cyclable.

Le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE) permet de résorber une partie des fractures topographiques et les distances importantes entre les communes



5.2. Potentiel intermodal en gare

Potentiel cyclable en rabattement sur les gares du territoire

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO

- **Les principales polarités extérieures** du PETR **ne se situent pas dans l'aire primaire de chalandise** en matière de déplacement cyclable en raison de la distance (+ de 10km) ...
- Cependant une **intermodalité vélo + train** serait **possible** vers et depuis les gares du territoire pour les **actifs qui sont couverts par une offre TER**
- **Si 20% de tous les actifs** effectuant un trajet couvert par une ligne de train vers et depuis le territoire **adoptent l'intermodalité vélo + train, 450 personnes seraient potentiellement concernées.**
- La **gare de Verdun présente le potentiel le plus élevé**, en raison du nombre d'actifs y transitant et de l'offre TER qui la dessert.
- **Cette approche néglige une analyse pragmatique** concernant les **parts modales réelles des actifs qui utilisent les TC** (environ 10%) et ne reflète pas entièrement leurs besoins. Cependant, elle devrait offrir une perspective sur le potentiel de ces points d'intermodalité ainsi que les priorités à établir :

Le schéma ne doit pas uniquement se concentrer sur une **logique de rabattement vers les gares**, mais **adopter une approche plus locale pour** répondre aux besoins spécifiques du territoire.

- **À l'échelle des communes, l'intermodalité** vélo + car revêt également une importance particulière **pour les déplacements scolaires sur le territoire.**

Gare / arrêt	Communes à moins de 3 km de la gare	Flux pendulaires depuis le territoire		Flux pendulaires vers le territoire	
		Si 100% des actifs prennent les TC	Flux cyclistes captables (20%)	Si 50% des actifs prennent les TC	Flux cyclistes captables (20%)
Verdun	Belleville-sur-Meuse, Thierville-sur-Meuse	1 874	375	937	187
Étain	Warcq	216	43	108	22
Montmédy	Thonne-les-Près	61	12	30	6
Dommary-Baroncourt	Éton, Domremy-la-Canne	1	0	0	0
Clermont-en-Argonne		73	15	37	7
Les Islettes		15	3	7	1
Flux Totaux		2 239	448	1 120	224

5.3. Potentiel des déplacements pendulaires cyclables

Modalités de calcul pour les déplacements pendulaires

Cible prioritaire du déplacement vélo utilitaire	
Vélo classique	Jusqu'à 6-8 km
Avec un vélo électrique	Jusqu'à 10-12 km

Jusqu'à 30 min à vélo

Le potentiel ou volume captable se base sur les flux des actifs et des scolaires observés au sein des communes et entre communes qui réalisent un trajet pendulaire de moins de 10 km.
Actuellement sur le PETR, les flux sont organisés de la façon suivante :

Analyse du report modale sur le PETR

Sur ces flux sont appliquées des parts modales cibles pour le vélo afin d'aboutir au potentiel captable sur le territoire.
Les parts modales dépendent du type de public (les scolaires sont plus enclins à utiliser le vélo que les actifs) et des distances entre les communes avec une prise en compte de la contrainte du relief (plus la distance est importante plus la part modale appliquée est faible car le potentiel recours au vélo sera faible).

Part modale vélo cible pour estimer le potentiel captable

Type de trajet	Actifs		Scolaires	
	Sans relief	Avec relief	Sans relief	Avec relief
Intra-communal	10 %		20 %	
Intercommunal < 5 km	10 %	5 %	15 %	5 %
Intercommunal entre 5 et 8 km	5 %	2 %	5 %	2 %
Intercommunal entre 8 et 12 km	2 %	1 %	2 %	1 %

Aujourd'hui, il n'existe aucune référence sur des règles fixes concernant l'évaluation du potentiel captable cyclable. D'après l'INSEE, la pratique cyclable croît jusqu'à 4 kilomètres puis baisse. La plupart des schémas cyclables en France identifie les distances < 5 km et les distances entre 5 et 8 km comme des seuils de capacité. De plus, le Plan Vélo National vise un objectif de 9 % de part modale vélo pour 2030.

5.3. Potentiel des déplacements pendulaires cyclables

Détail des flux potentiels

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Principaux flux potentiels	Intracommunal vélo		
	Actifs	Scolaires	Total
Verdun	401	530	931
Thierville-sur-Meuse	79	65	144
Étain	45	80	124
Stenay	42	73	115
Belleville-sur-Meuse	38	36	74
Montmédy	21	51	72
Autres communes	360	320	680
Total	987	1 155	2 141

Faible potentiel à l'échelle du PETR quand on prend en compte les distances à parcourir pondérées par le relief avec près de 3 000 cyclistes potentiels

71 % du potentiel s'observe pour des déplacements internes aux communes. Parmi ces 2 100 flux potentiels internes aux communes, 44 % sont localisés à Verdun.

Concernant les liaisons intercommunales, le potentiel est majoritairement lié à Verdun avec près de 50 % des flux.

Un potentiel cyclable identifié au sein même des communes et autour de Verdun

Principaux flux potentiels	Intercommunal < 5 km		Intercommunal 5-8 km		Intercommunal 8-10 km		Total
	Actifs	Scolaires	Actifs	Scolaires	Actifs	Scolaires	
Verdun <> Belleville-sur-Meuse	80	45	-	-	-	-	125
Verdun <> Thierville-sur-Meuse	77	50	-	-	-	-	118
Verdun <> Haudainville	25	14	-	-	-	-	39
Rouvres-en-Woëvre <> Étain	11	11	-	-	-	-	22
Thierville-sur-Meuse <> Belleville-sur-Meuse	11	8	-	-	-	-	19
Dieue-sur-Meuse <> Ancemont	5	11	-	-	-	-	16
Mouzay <> Stenay	10	5	-	-	-	-	15
Autres liaisons intercommunales potentielles	117	196	73	67	17	12	491
Total	336	340	73	67	17	12	844
	676		140		29		

5.3. Potentiel des déplacements pendulaires cyclables

Détail des flux potentiels

Le potentiel cyclable utilitaire à l'échelle du PETR est restreint à chaque EPCI, sans liaisons entre eux. Chaque intercommunalité dispose d'un potentiel cyclable essentiellement localisé dans la localité principale, avec ponctuellement des flux en provenance des communes environnantes proches.

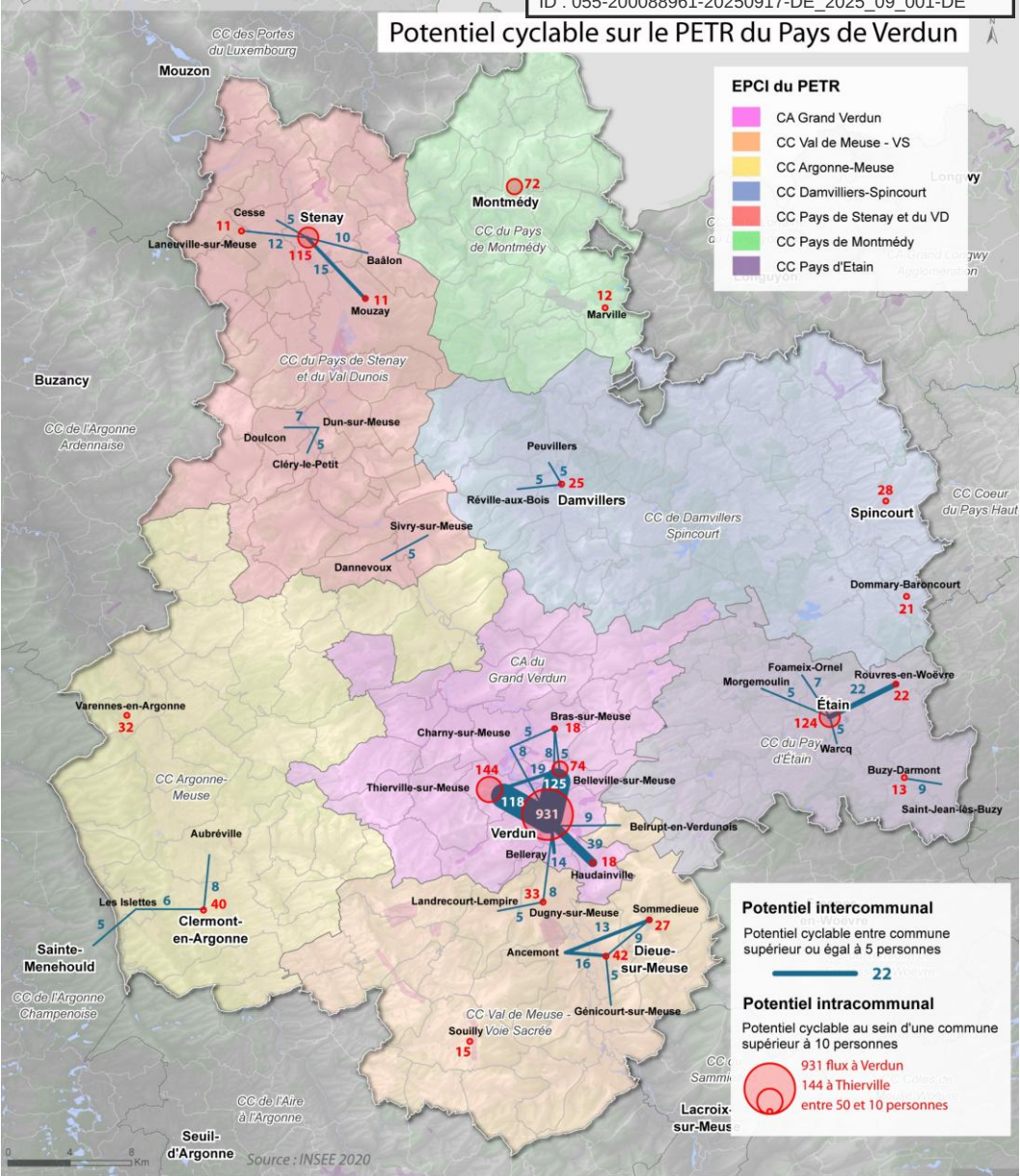
Les connexions inter-EPCI sont rares, à l'exception de celles reliant la CC Val de Meuse – Voie Sacrée à la CA du Grand Verdun (liaisons Dugny et Belrupt vers Verdun) ainsi que les Islettes dans la CC Argonne-Meuse vers Sainte-Ménéhould (Marne, CC Argonne Champenoise).

Les principaux flux cyclables se trouvent au sein de la CAGV, surtout autour de Verdun et de son agglomération, incluant Belleville-sur-Meuse et Thierville.

Ces potentiels ne prennent pas en compte les autres motifs de déplacements (achats, visites, déplacements vers les équipements, loisirs et touristique, ...).

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO
Société de Services
Logistiques et
Opérationnelles



6.

Attentes et enjeux

6.1. Synthèse

Atouts et faiblesses constatés par le diagnostic

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

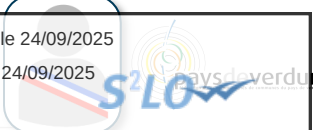

S2LO

Atouts	Faiblesses
• Une agglomération à fort potentiel cyclable autour de Verdun • De nombreux sites mémoriels sur le PETR présente un fort attrait pour le vélotourisme. • La réalisation d'une voie verte avec l'EV19 qui offre des rabattements potentiels à visée utilitaire et qui constitue une première armature de liaisons cyclables intercommunales à l'échelle du PETR. • Présence d'opportunité viaire avec des chemins agricoles ou des routes à faibles trafics pouvant être des supports facilement aménageables pour la pratique cyclable. • Un maillage cyclable en cours de constitution sur Verdun	• Des distances importantes au sein du territoire pas forcément compatibles avec un usage utilitaire du vélo. • Un territoire rural peu dense sans potentiel cyclable à l'exception de certaines communes dans les aires de chalandise des 10 km autour des localités des EPCI. • Une intermodalité TC – vélo peu développée et difficile à mettre en œuvre au vu de la faible offre actuelle de TC. • Un faible nombre de services vélo sur le territoire. • Un manque de sécurisation des déplacements à vélo.

6.2. Les attentes en termes de liaisons cyclables

Des rabattements vers les localités et des liaisons touristiques

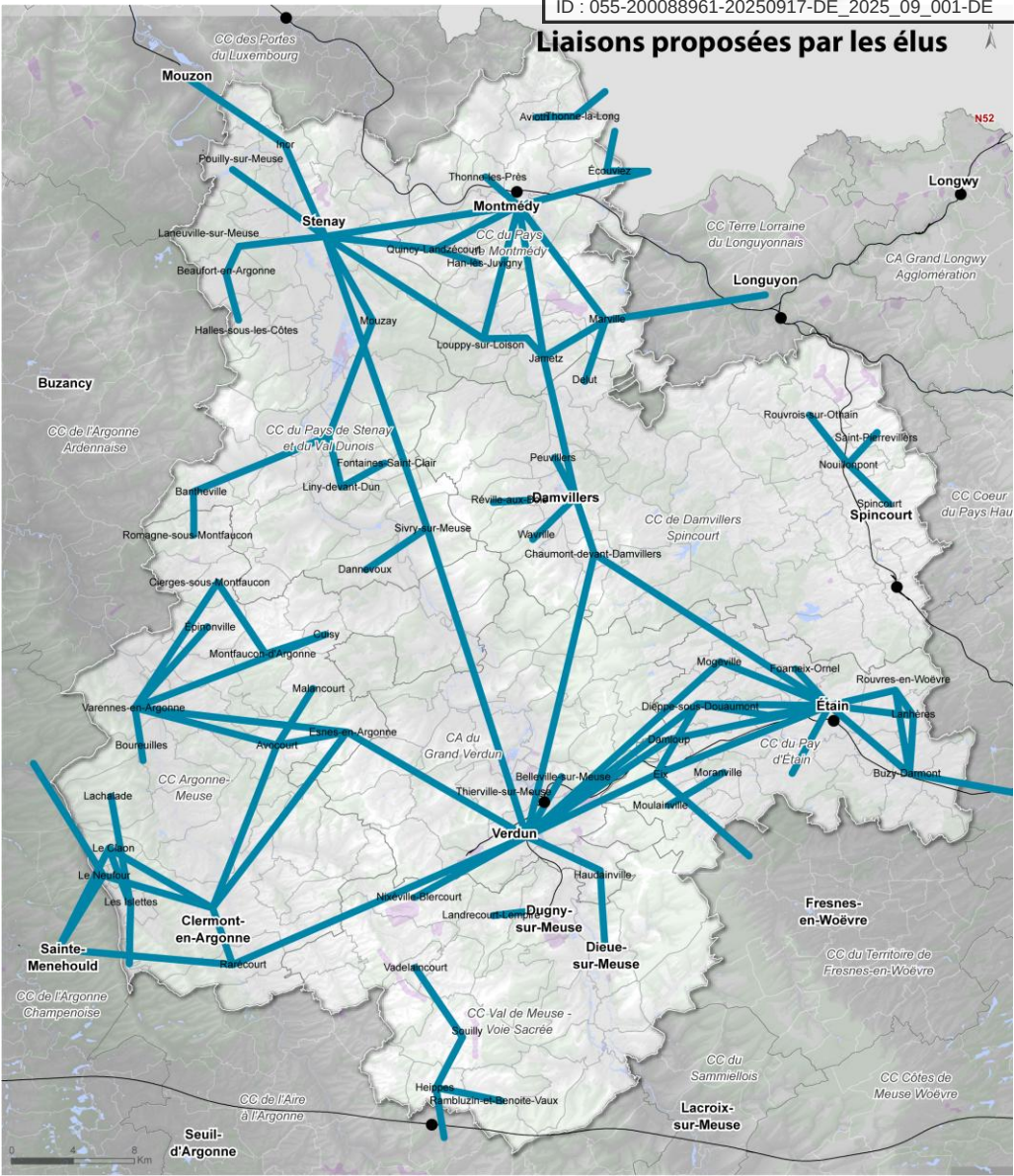
Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO

Les propositions d'itinéraires cyclables des élus peuvent être classées en 4 niveaux :

- **Les rabattements vers les polarités**, notamment autour de Verdun, Clermont-en-Argonne, Varennes-en-Argonne, Stenay, Montmédy, Damvillers ou encore Etain ;
- **Des liaisons inter-EPCI longues distances** peu propices pour des déplacements « utilitaires » à vélo hors intermodalité notamment avec Verdun <> Etain, Verdun <> Stenay....
- **Des liaisons vers l'extérieur avec** Sainte-Menehould, Mouzon, la Belgique ou encore Longuyon ;
- **Des liaisons intercommunales ponctuelles entre 2 communes rurales** telles que Bantheville <> Romagne, Dannevoux <> Sivry-sur-Meuse ou encore Nouillonpont <> Rouvrois-sur-Othain.

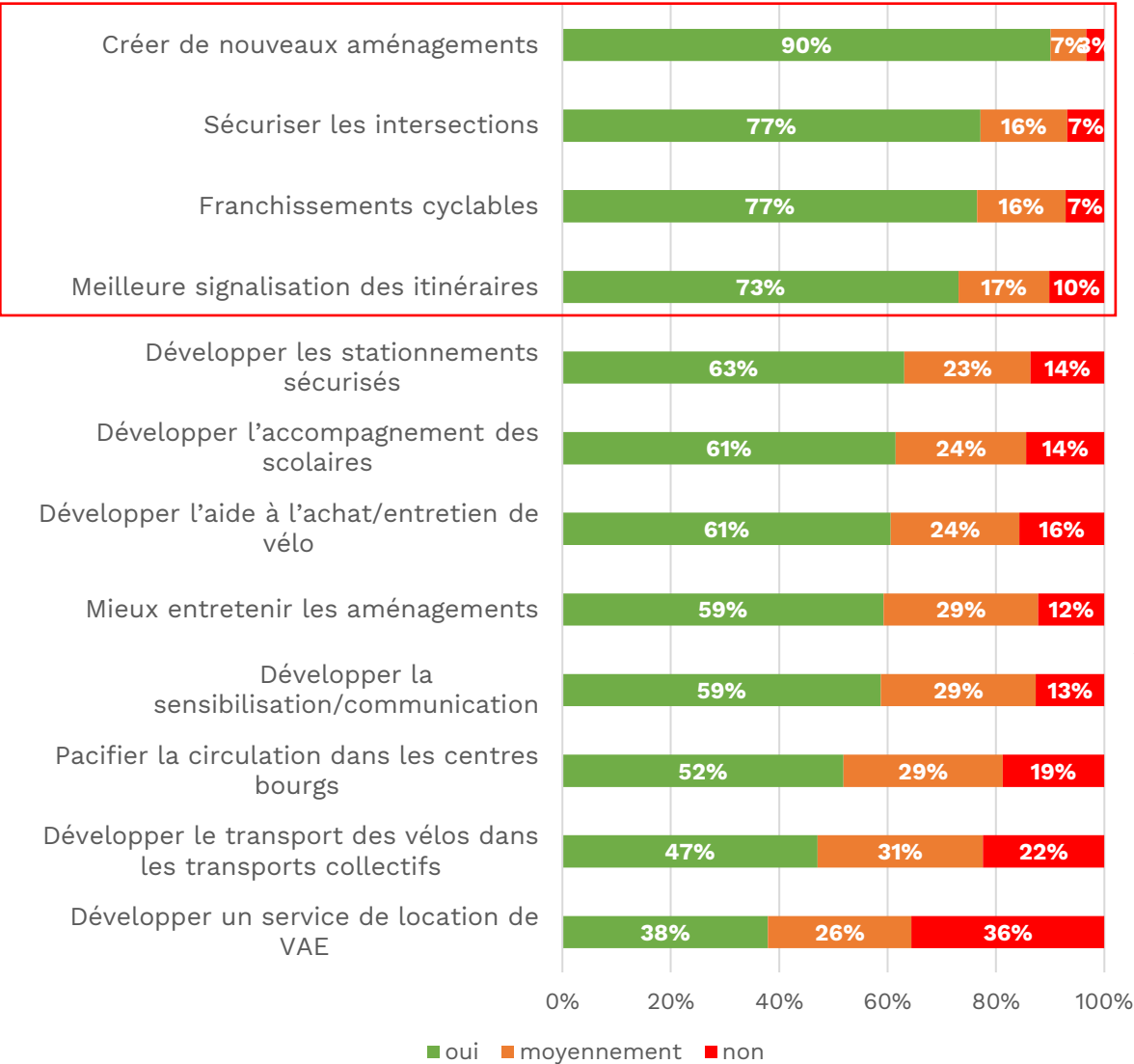
Une logique de déplacement vélo mixte soit « utilitaire » et touristique.



6.3. Les attentes en termes d'actions servicielles

Les attentes des habitants vues à travers le questionnaire population

Les actions pour développer la pratique cyclable



Selon les habitants, et quel que soit l'intercommunalité, **la principale priorité pour développer la pratique cyclable est « la création de nouveaux aménagements cyclables »** (90 % des réponses « oui »).

3 autres actions sont prioritaires (entre 73 et 77 %) et reviennent également prioritairement pour toutes les EPCI avec :

- **la sécurisation des intersections** et des traversées des giratoires pour les vélos en lien avec la création de nouveaux aménagements.
- Une **mise en place de franchissements cyclables** pour réduire les discontinuités.
- Une **réalisation d'une meilleure signalisation** des itinéraires cyclables.

A noter que les habitants de la CC Val de Meuse – Voie Sacrée estiment que l'action de la sensibilisation autour de la pratique du vélo est aussi à développer prioritairement.

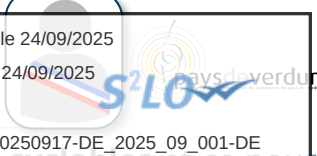
Des priorités à développer liées à l'infrastructure cyclable.



6.3. Les attentes en termes d'actions servicielles

Les attentes des habitants vues à travers le questionnaire population

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

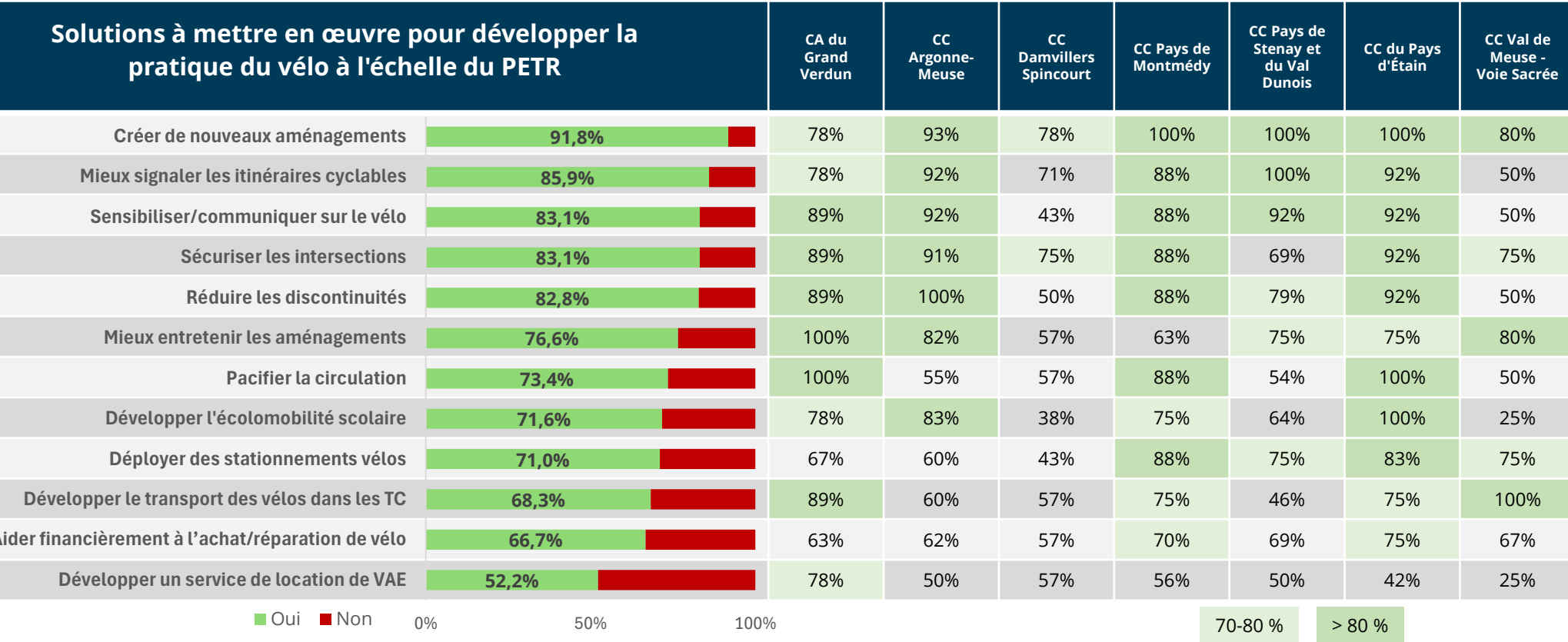


Les élus confirment les priorités des habitants avec **la création et la signalisation de nouveaux aménagements cyclables** et ce pour toutes les CC. Il est également évoqué de mettre en place une **communication et une sensibilisation** autour du vélo.

D'autres solutions moins prioritaires font l'objet d'avis divergents selon les territoires :

- **La pacification**, demande forte du Grand Verdun, du Pays de Montmédy et du Pays d'Étain
- **L'écomobilité scolaire**, pour le Grand Verdun, l'Argonne Meuse, le Pays de Montmédy et le Pays d'Étain

A l'inverse des solutions peu plébiscitées comme le développement d'un service de location de VAE (sauf Grand Verdun) et les aides financières pour l'achat et la réparation de vélos.

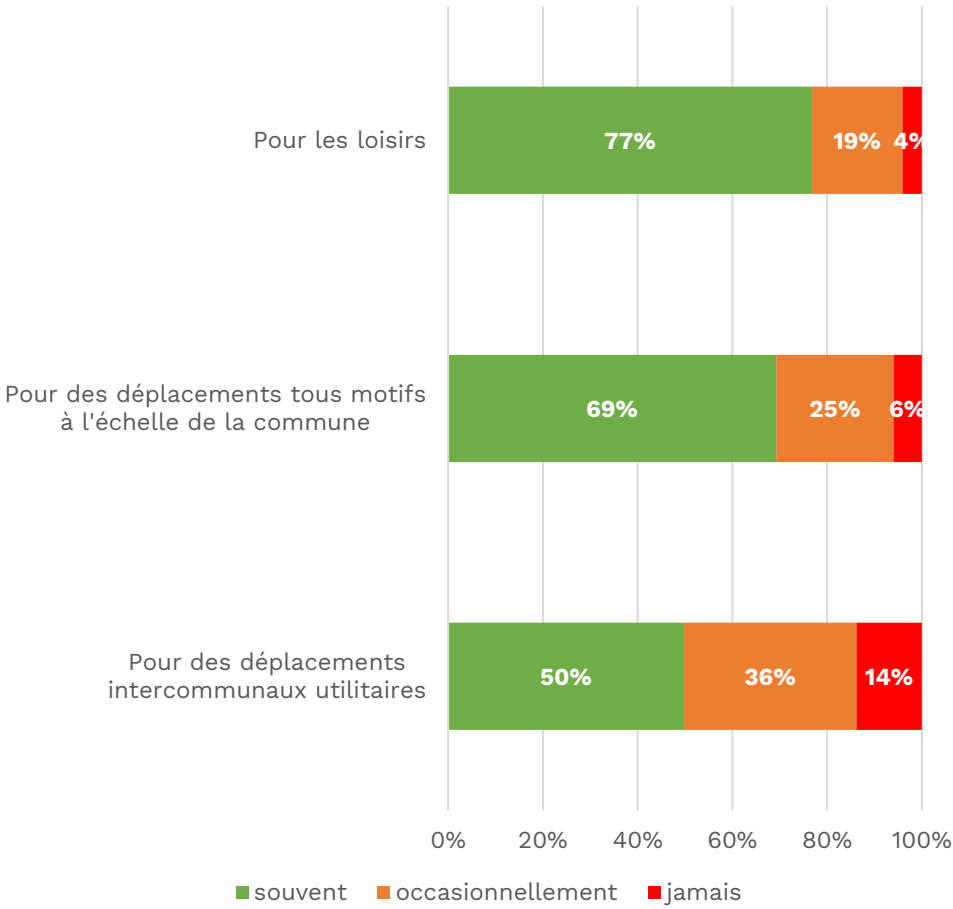


6.3. Les attentes en termes d'actions servicielles

Quantification du report modal vélo issu de l'enquête population



Seriez-vous prêt à utiliser le vélo ?



Dans le cas des déplacements utilitaires, **si le territoire est aménagé** avec un maillage de liaisons cyclables de qualité, près de **70 % des répondants seraient prêts à utiliser régulièrement le vélo dans leur commune et 50 % vers une commune à moins de 10 km.**

Dans le cas des déplacements occasionnels, ces données peuvent atteindre 95 % pour des déplacements intra-communaux et 86 % pour des déplacements intercommunaux.

Toutes les EPCI du PETR estiment que la pratique régulière du vélo sera toujours liée en priorité aux loisirs (77 %) à l'exception de la CC du Pays de Montmédy où les déplacements utilitaires au sein des communes seront au même niveau que la pratique de loisir (84 % d'usage potentiellement régulier)

Un potentiel de développement de la pratique liée d'abord à la thématique touristique puis au déplacement « utilitaire » au sein des communes avant les déplacements intercommunaux

6.4. Les projets à intégrer dans la réalisation du schéma cyclable du PETR

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

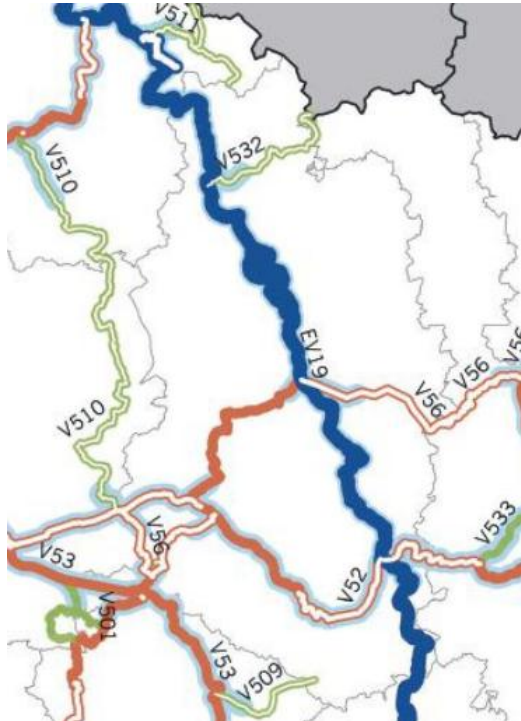

Schéma régional des véloroutes

Différents projets d'infrastructures dédiés au vélo sont en cours de réflexion sur le PETR notamment **à l'échelle régionale** :

- A l'échelle régionale avec la V56 ou EV19 / Meuse à vélo avec une extension en site propre sur la partie nord du PETR ;
- 2 véloroutes projetées sur le territoire (V532 et la V56) avec des réflexions en cours sur le Pays Barrois pour la V56.

A l'échelle des intercommunalités :

- Différents projets dans la CC Argonne Meuse avec un projet de voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Les Islettes et Dombasle, une liaison à vocation davantage touristique et de loisirs vers l'abri Courson ainsi qu'un rabattement vers la Meuse à Vélo au nord Est du territoire (Brabant-sur-Meuse) ;
- Des réseaux points-nœuds à développer dans les EPCI sur le territoire du PETR ;
- Liaison cyclable à Ecouvies au niveau de la frontière belge à Rouvroy (secteur CCPM) ;
- Différents projets dans la CA du Grand Verdun avec le Schéma cyclable de Verdun toujours en cours avec des projets notamment la connexion avec la Voie Sacrée jusqu'à la ZA Sud-Ouest, la Connexion avec ULM depuis la Voie Verte de la Meuse à Vélo, connexion à Thierville par le Nord... et une extension du site propre de la Meuse à Vélo entre la CAGV et la CCVMVS ;
- Création de nouvelles boucles vélos thématiques touristiques et de rabattement vers l'EV19 dans la CC Damvillers Spincourt ;
- Projets d'aménagement entre Stenay et Laneuville-sur-Meuse ainsi que Mouzay ;
- Projet de développement des aménagements cyclables au niveau communal comme à Etain au travers du dispositif Petite Ville de Demain (en cours) ou à Belleville-sur-Meuse pour la mise en place d'une boucle aménager pour les cycles entre les deux ponts (rue du Barrage et Pont de Montgrignon).



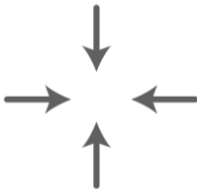
Travail sur le Réseau points-nœuds dans la CCAM

6.5. Carte de synthèse cyclable sur le PETR du Pays de Verdun

- 

Verdun, polarité principale du PETR :
finalisation des liaisons du schéma de
2018
- 

Localité principale des EPCI avec un
enjeu cyclable interne
- 

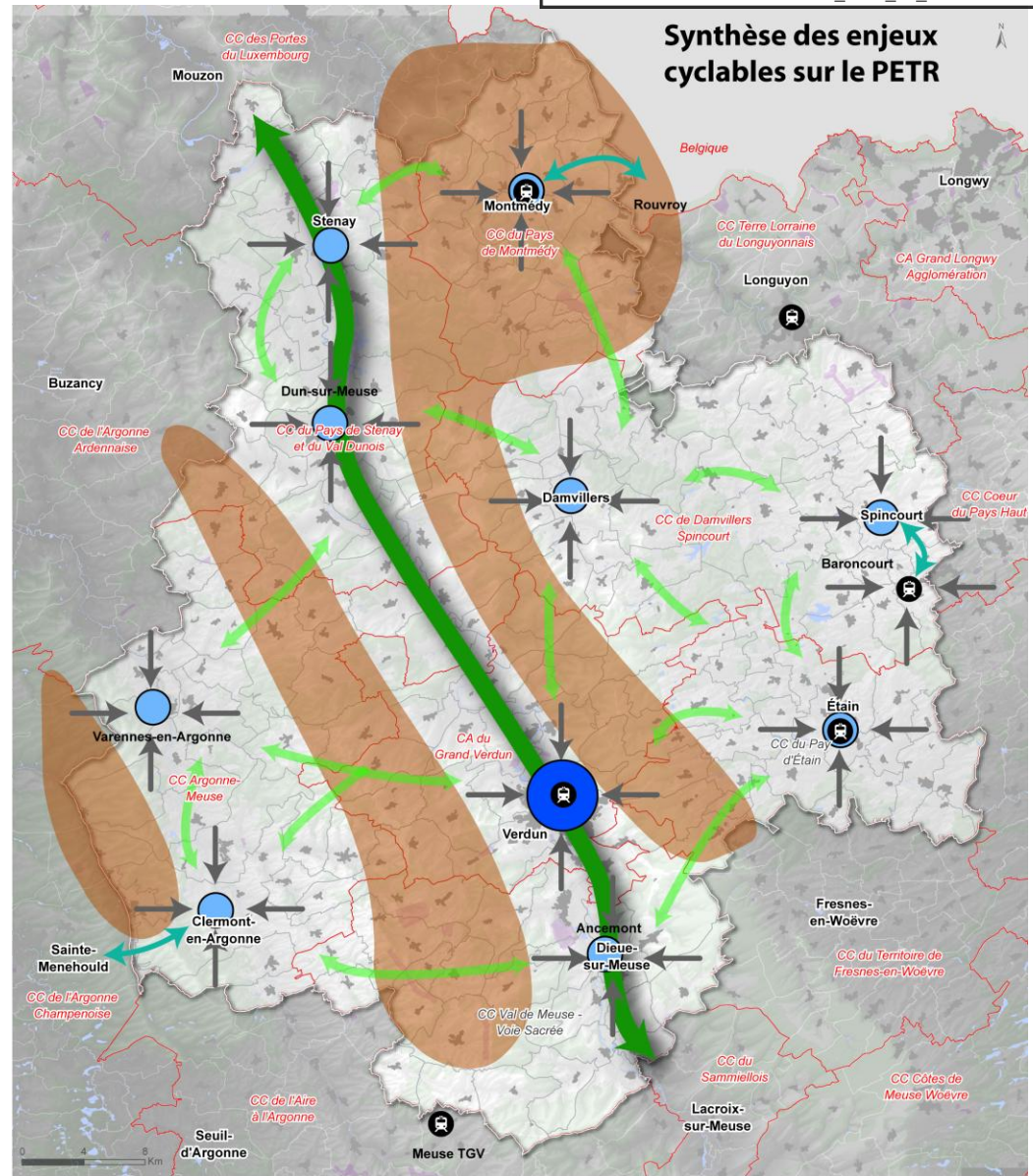
Gare
- 

Enjeu de rabattement cyclable
courte distance
- 

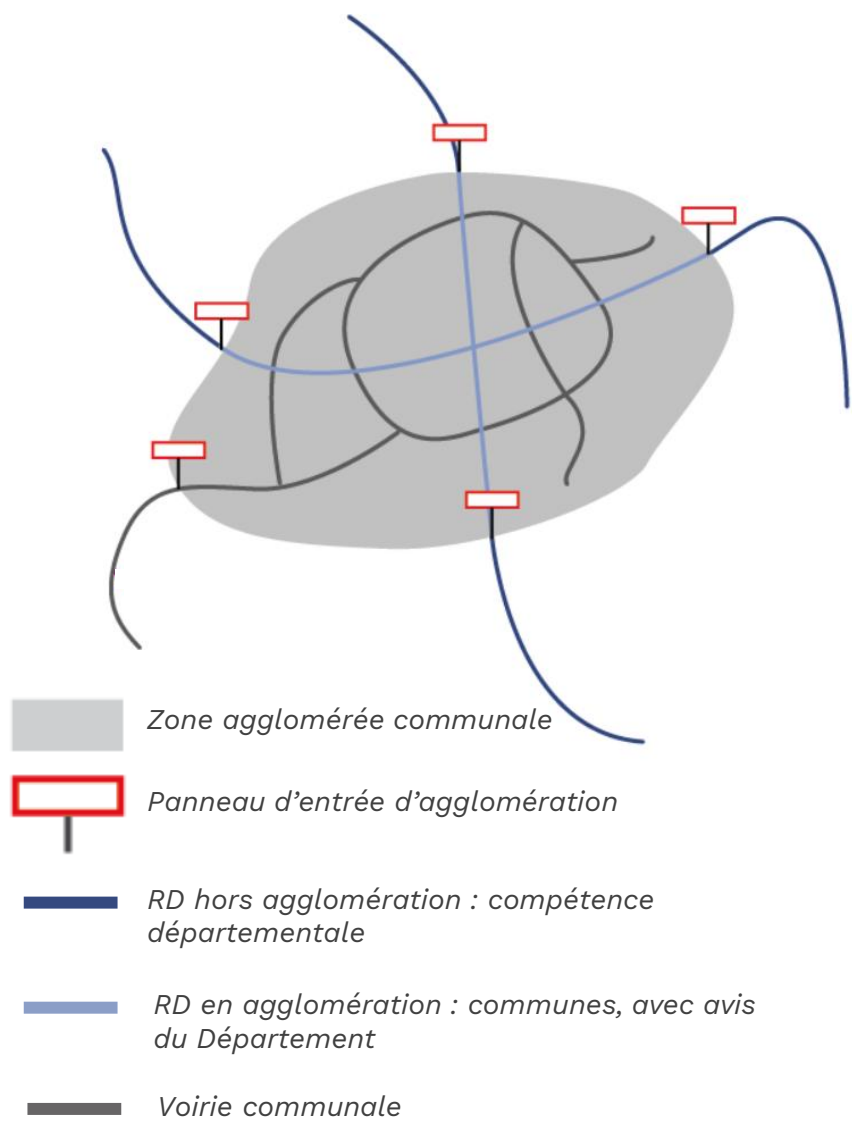
Liaison spécifique à enjeu
(potentiel pendulaire, connexion
extérieure...)
- 

**Enjeu de maillage fin du territoire
et de connexion inter-EPCI avec le
réseau point-noeud**
- 

Zone de dénivelé importante :
vocation touristique, de loisir et
sportive



6.6. Un jeu d'acteurs pour développer la pratique cyclable



La réalisation du Schéma est portée par les intercommunales du PETR. Ce document n'a pas de caractère « opposable », d'obligation de réalisation de délai ...

La mise en œuvre opérationnelle de ce qui sera défini dans le schéma fera appel :

- A la compétence d'organisation de la mobilité pour le développement de services ;
- A la compétence voirie pour la réalisation des aménagements.

Certains EPCI n'ont pas pris la compétence mobilité (CC Pays de Montmédy et CC Val de Meuse Voies Sacrées) et n'ont en théorie pas la main mise sur le **volet service**, mais pourront en développer soit à travers **d'autres compétences** (tourisme par exemple) ou à travers une **convention de coopération avec la Région** sur certains services.

Pour le volet infrastructure, la compétence en matière de **voirie** est partagée actuellement entre les **communes** et le département de la Meuse et les EPCI ayant la compétence mobilité et voirie.

Le département accorde la maîtrise d'ouvrage aux **communes** pour l'aménagement des **routes départementales en agglomération, sous réserve de l'avis du département concerné**.

Un PETR divisé en 7 EPCI soit 7 politiques et gouvernances cyclables différentes à mettre en place

PARTIE – B

LE SCHEMA

DIRECTEUR

CYCLABLE

Organisation de la démarche

La définition du maillage

Un nécessaire co-construction du maillage cyclable afin de proposer des itinéraires adaptés et en attente avec les différents acteurs. Pour ce faire, différents ateliers et réunions ont été organisés pour arrêter le maillage cyclable.

- Réalisation d'un premier atelier de travail le 12 novembre 2024 sur la définition des enjeux.
- Second atelier de travail le 4 février 2025 sur la base d'une proposition d'itinéraires du bureau d'études.
- Troisième atelier de travail les 10 & 11 mars 2025 pour arrêter un maillage.
- Deux séries de visios avec les EPCI // CD 55 // Meuse attractivité ont eu lieu en avril et juillet pour échanger et affiner l'ensemble des éléments du schéma directeur cyclable.

Le schéma directeur cyclable

Sur les bases du maillage cyclable arrêté des préconisations d'aménagements chiffrées ont été réalisées sur la base des recommandations du CEREMA. Des échanges ont été entrepris avec les acteurs institutionnels pour valider ces préconisations ce qui a conduit, à la marge, à requestionner certains tronçons et itinéraires du maillage proposé initialement.

Ainsi, le schéma directeur cyclable se compose :

- Des préconisations d'aménagements par tronçon de projet.
- D'une priorisation temporelle des aménagements.
- Des actions servicielles pour accompagner le développement de la pratique cyclable.
- Des fiches d'aménagements pour aider à la mise en œuvre.
- D'un outil en ligne qui permet de visualiser l'ensemble des fiches itinéraires et de suivre la mise en œuvre du schéma directeur cyclable.

CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) :

Etablissement public français qui apporte une expertise technique et scientifique aux acteurs publics (collectivités, services de l'État, etc.) dans plusieurs domaines liés à l'aménagement du territoire. Il dépend du ministère de la Transition écologique. Le

CEREMA joue un rôle clé dans le développement de l'aménagement cyclable en France. Il élabore des

recommandations techniques, des **guides pratiques** et des **retours d'expérience** pour aider les collectivités à concevoir des infrastructures cyclables sûres, confortables et adaptées à tous les usagers notamment dans le guide « Aménagements cyclables – Recommandations » (2020).

1. La définition du maillage cyclable

1.1 – Synthèse du premier atelier sur les enjeux

Temps de travail sur les profils et les problématiques de déplacement cyclable

- ▶ Chaque fiche détient la description d'un profil associé d'un tableau pour guider les participants dans la réflexion des déplacements associés à vélo
- ▶ Pour chaque profil, les participants devaient à l'aide d'une grille d'évaluation lister :
 - les besoins (matériel // informatif // formatif)
 - déterminer sa typologie de déplacement en cycle (utilitaire // loisirs,...)
 - proposer des solutions pour garantir l'utilisation du vélo.

Localisation des secteurs à enjeux

Les différents participants devaient à l'aide de carte à l'échelle de 3 secteurs du PETR identifier les logiques de rabattement :

- Pour les déplacements du quotidien
- Pour rejoindre les offres de transports en commun
- Pour relier les sites touristiques et historiques.

Ygor : le jeune en apprentissage



- ▶ Habite chez ses parents à Fromeréville-les-Vallons
- ▶ Assez peu de moyens
- ▶ Vélo classique à disposition

Exemples de déplacements

- ▶ Les activités extra-scolaires à Verdun
- ▶ Les déplacements sur son lieu d'apprentissage à Verdun (10 km)
- ▶ Les sorties chez les copains le week-end à Fromeréville, Sivry-la-Perche (4 km) ou Verdun (10 km)

Carla et Nicolas : le couple de jeunes retraités



- ▶ Propriétaires d'une maison à Belleray
- ▶ Les enfants habitent à proximité
- ▶ Dynamiques tous les deux, envie d'une retraite active
- ▶ 2 VAE à disposition

Exemples de déplacements

- ▶ Les courses de proximité au quotidien à Verdun
- ▶ La gestion de la sortie d'école des petits-enfants ainsi que de leurs activités extra-scolaires en semaine à Verdun
- ▶ Les balades à vélo dès que possible
- ▶ Déplacement de loisirs

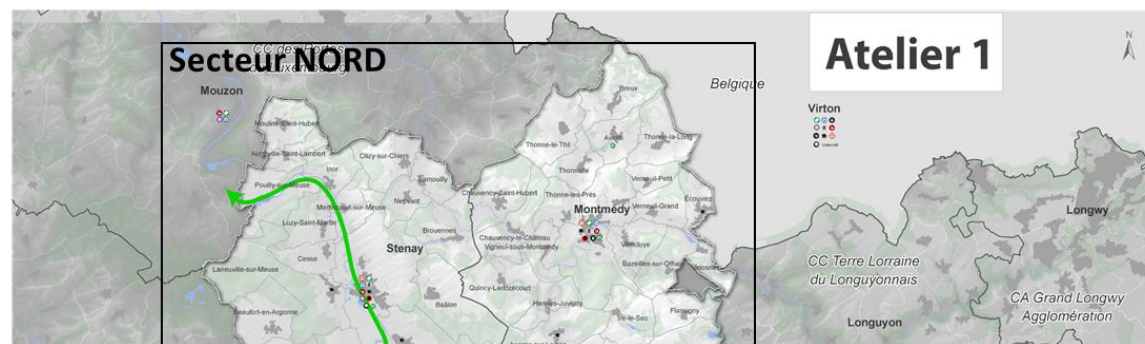
Diego : pré-adolescent



- ▶ Habite à Juvigny-sur-Loison chez ses parents
- ▶ Scolarisé à l'école primaire de Juvigny-sur-Loison
- ▶ Vélo classique à disposition

Exemples de déplacements

- ▶ Les trajets pendulaires internes à la commune
- ▶ Les sorties en journée durant les week-ends dans le village
- ▶ Activité le mercredi après-midi extra-scolaire à Stenay (13 km)



Rabattement
utilitaire



Vers les
transports en
commun



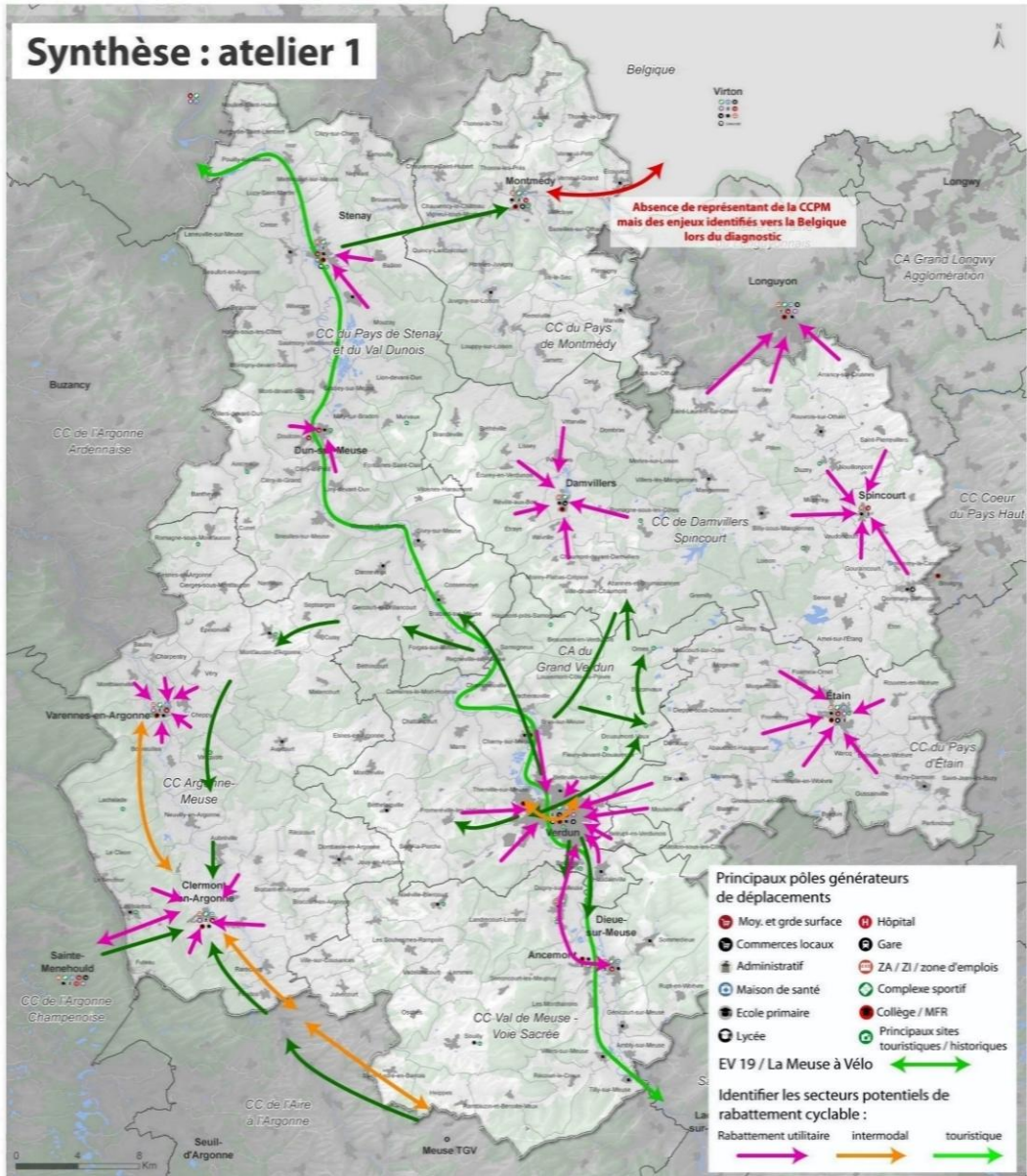
Vers les sites touristiques et
historiques

1.1 – Synthèse du premier atelier sur les enjeux

Retours des problématiques et enjeux identifiés par les participants sur l'analyse des différents profils

Besoins	Principales problématiques	Réponses apportées	Enjeux
Matériel	Des difficultés d'acquisitions et de réparation d'un vélo en fonction des publics cibles notamment pour les personnes précaires, des jeunes en apprentissage voire même les cyclo-touristes au niveau des sites touristiques.	Pour l'acquisition et la réparation d'un vélo pour les personnes précaires : solution solidaire via du prêt de vélo (<i>associations</i>), une bourse aux vélos, appel aux dons, des subventions, une aide des employeurs... Pour la réparation d'un vélo dédié aux touristes : possibilités de réparation sur les sites touristiques, hébergements...	Développer des services vélos d'acquisition et de réparation de vélo selon les publics cibles
Information et communication	Des informations liées au tourisme existent déjà sur internet mais tous les aspects du vélo ne sont pas couverts (aménagement existant, stationnement, service...).	Créer une carte des aménagements selon le public cible (sites à localiser, stationnement) et communiquer sur les services existants	Sensibiliser les différents publics à l'offre cyclable disponible sur le territoire (aménagements, stationnements, services, etc.).
Formation	Malgré des actions déjà menées au collège, peu de formations vélos disponibles.	Mettre en place des ateliers et des formations pour tous les publics dans les CSC, écoles... ou lors d'évènements (semaine du vélo...).	Former les usagers de la route, afin de favoriser la cohabitation modale entre les différents modes
Organisationnel / déplacements à vélo touristiques	Des distances et des reliefs parfois trop importants	Développer le parc de VAE , s'appuyer sur la voie verte ainsi que des routes à faibles trafics à jalonner et développer également la marche pour de très courtes distances	Accompagner les cyclo-touristes vers des destinations plus lointaines déjà sécurisées
Organisationnel / déplacements à vélo utilitaires	Les déplacements sont rendus difficiles par des distances souvent trop longues, un manque d'infrastructures (<i>aménagements, stationnements sécurisés</i>) et de signalisation/jalonnement sur des routes très fréquentées, ainsi que par le relief et une intermodalité contraignante (<i>vélo dans le train, stationnement...</i>).	Une solution à moindre coût pourrait être d'exploiter les chemins blancs parallèles et peu fréquentés sur des distances peu importantes. Développer des services adaptés dans certaines gares en fonction des publics cibles et des niveaux d'offre ferroviaire.	Sécuriser et signaler les déplacements réguliers sur des courtes distances (< 10 km) vers les principaux pôles générateurs de déplacement intercommunaux et les points d'intermodalités (<i>pour les déplacements plus longs</i>)

1.1 – Synthèse du premier atelier sur les enjeux



Retours sur les enjeux de rabattement sur l'ensemble du secteur

Principaux pôles générateurs de déplacements

- Moy. et grde surface
- Commerces locaux
- Administratif
- Maison de santé
- Ecole primaire
- Lycée
- Hôpital
- Gare
- ZA / ZI / zone d'emplois
- Complexe sportif
- Collège / MFR
- Principaux sites touristiques / historiques

EV 19 / La Meuse à Vélo

Identifier les secteurs potentiels de rabattement cyclable :



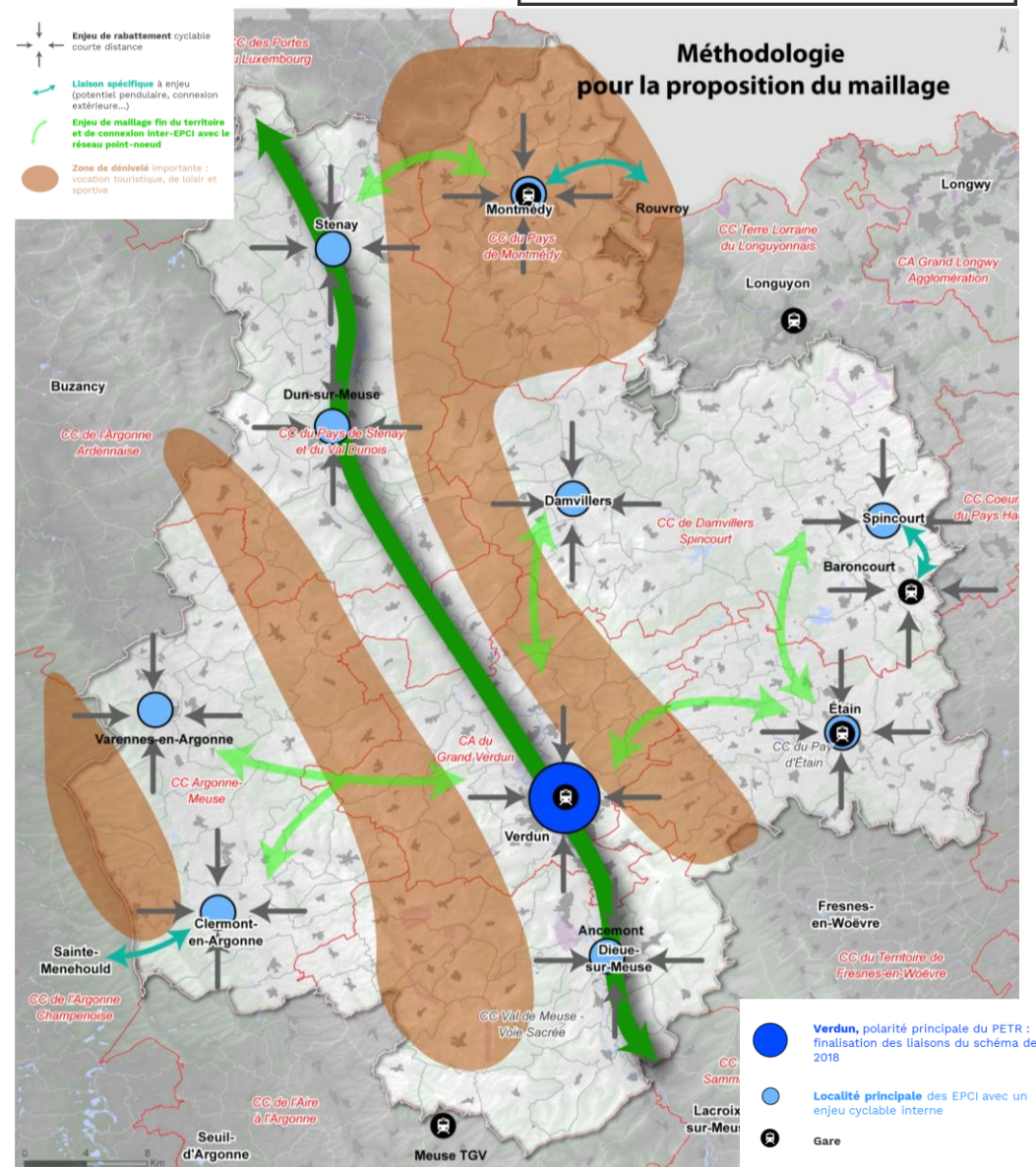
1.2 – Synthèse du second atelier de définition du maillage

Proposition de maillage du bureau d'études

- ▶ La finalisation de la Meuse à Vélo avec ses rabattements touristiques ou utilitaires à proximité des principales polarités du territoire
- ▶ Les liaisons du potentiel cyclable de l'INSEE (actifs et scolaires) entre les communes sur des distances < 10 km.
- ▶ Les liaisons issues de la concertation des 2 enquêtes répondant aux enjeux de l'atelier 1 (rabattement de courte distance vers les polarités : collège, gare...)
- ▶ Les projets d'intérêts intercommunaux (voie verte de Baleycourt, liaisons touristiques entre la CCAM et la CAGV à la place de la voie ferrée...)

64 itinéraires utilitaires/mixtes pour 187 km et 13 itinéraires touristiques pour 112 km sont proposés (300 km) :

- ▶ Des liaisons utilitaires en rabattement vers les principales polarités du territoire, notamment Verdun, Dieue-sur-Meuse/Ancemont, Clermont-en-Argonne, Stenay, Damvillers, Spincourt et Étain.
- ▶ Aucune liaison n'a été identifiée pour les localités de Varennes, Montmédy et Longuyon, en raison d'un potentiel de déplacement domicile / travail ou étude trop faible.
- ▶ Des rabattements touristiques longue distance en direction de la Meuse à Vélo, accessibles depuis toutes les intercommunalités du PETR.
- ▶ Des rabattements utilitaires courte distance via la Meuse à Vélo vers Verdun, Stenay et Dieue-sur-Meuse.
- ▶ Des liaisons spécifiques vers la gare de Dommery-Baroncourt depuis Spincourt ainsi que vers l'extérieur du PETR, notamment Sainte-Menehould et la Belgique.



1.2 – Synthèse du second atelier de définition du maillage

Sommaire

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

S2LO Pays de verdun

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

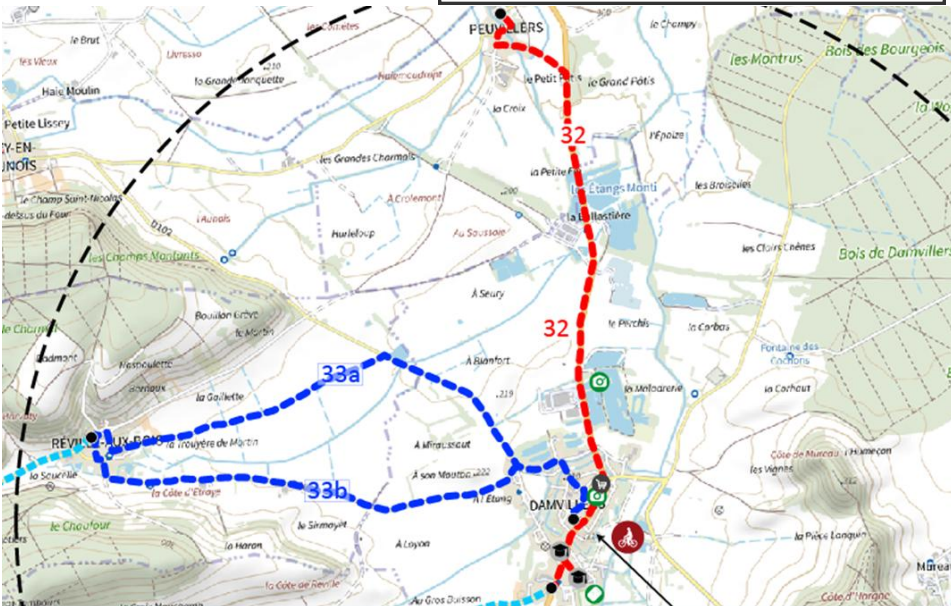
Un travail par groupe pour chaque EPCI

Ainsi, les participants avaient à se prononcer sur la validation des itinéraires proposés par le bureau d'étude soit en :

- Le validant sans modification ;
- Le validant mais en modifiant son tracé ;
- Le supprimant.

Les participants avaient également la possibilité d'ajouter de nouveaux itinéraires qui n'avaient pas été proposés par le bureau d'études, notamment dans une logique d'itinéraire points-nœuds.

A la fin de l'atelier 2, un maillage de 72 itinéraires et variantes pour un linéaire d'environ 316 km



Itinéraire	Description	Choix
32 : Peuvillers <=> Damvillers (RD905) Via la rue du Pont de la Ville, RD905	Intérêt : 5 flux potentiels intercommunaux, vocation utilitaire avec un rabattement sur Damvillers Longueur : 4,1 km Trafic : de 1 000 à 2 500 véhicules / jour à la RD905 Estimation financière : 105 k€	☐ Retenu ☐ Modifié ☐ Non retenu ☐ Ne se prononce pas
33a : Réville-aux-Bois <=> Damvillers (RD905) Via la rue de la Pilière, chemin agricole en terre, RD102	Intérêt : 5 flux potentiels intercommunaux en rabattement sur Damvillers, vocation mixte un une liaison touristique entre Damvillers et Sivry-sur-Meuse (Meuse à Vélo) Longueur : 3,8 km Trafic : Moins de 1 000 véhicules / jour à la RD102 Estimation financière : 110 k€	☐ Retenu ☐ Modifié ☐ Non retenu ☐ Ne se prononce pas
33b : Réville-aux-Bois <=> Damvillers (RD102D) Via la RD102D, la RD102	Intérêt : 5 flux potentiels intercommunaux en rabattement sur Damvillers, vocation mixte un une liaison touristique entre Damvillers et Sivry-sur-Meuse (Meuse à Vélo) Longueur : 3,7 km Trafic : NC Estimation financière : 95 k€	☐ Retenu ☐ Modifié ☐ Non retenu ☐ Ne se prononce pas
34 : Spincourt <=> Gare de Baroncourt Via la rue de la Crouée, Rue des Marronniers (RD143B), Rue du Moulin (RD143), Rue du Moulin, Rue de la Croix, RD16, chemin agricole en terre, Route de Baroncourt (RD106B), Rue de Domrémy (RD106B)	Intérêt : Liaison de Spincourt avec la gare de Baroncourt, vocation utilitaire Longueur : 7,4 km Trafic : NC Estimation financière : 190 k€	☐ Retenu ☐ Modifié ☐ Non retenu ☐ Ne se prononce pas

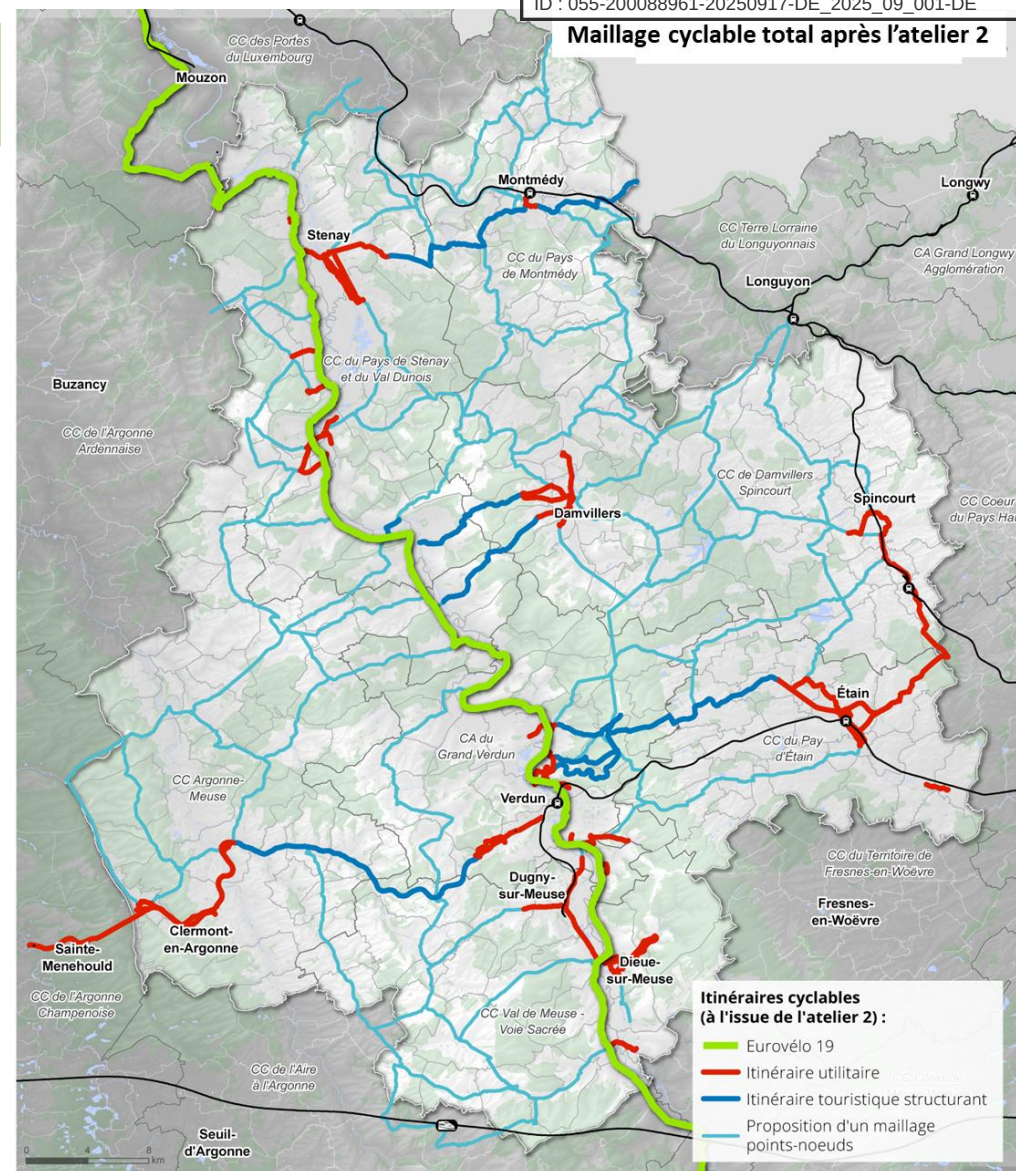
Envoyé en prefecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE 2025 09 001-DE

Maillage cyclable total après l'atelier 2

- ▶ **90 Km** sont déjà retenus pour une estimation de **11,9 M €** soit 132 €/ml
- ▶ **101 Km** restent en arbitrage pour **11,6 M €** soit 114 €/ml
- ▶ **9 Km** d'itinéraires utilitaires proposés au précédent atelier pour **0,91 M €** soit 102 €/ml

Les itinéraires en bleu sont ceux actuellement pressentis pour constituer le maillage **points-nœuds**. Ils représentent la majeure partie du linéaire du maillage cyclable mais pour un **coût très faible**.

Ce maillage points-nœuds sera finalisé en fonction des choix d'itinéraires utilitaires et touristiques structurants.



1.3 – Synthèse du troisième atelier de définition du maillage

Arbitrage des différents itinéraires proposés à la fin de l'atelier n°2

Les participants, répartis dans 7 groupes, étaient présents pour arbitrer les itinéraires n'ayant pas fait consensus lors du précédent atelier. Ainsi, les itinéraires retenus n'ont pas été réinterrogés lors de cette session.

Chaque groupe devait se prononcer sur les sections d'itinéraires à conserver et à supprimer via un outil sur smartphone (accessible via QR code) et à l'aide de supports cartographiques en A0 et des grilles d'itinéraires.

Un atlas cartographique de 11 cartes en A3, zoomés sur les différents secteurs où des itinéraires utilitaires sont présents.



Une grille représentant les différents itinéraires avec comme information :

Itinéraire	Description	Choix	Commentaire
40 : Warcq <> Etain ZA Sud Via le chemin de Rosa, chemin agricole en terre, rue des Casernes CCPE Retour atelier précédent : Favorable AVIS Bureau d'études : A SUPPRIMER (doublon avec le 39)	Intérêt : 5 flux potentiels intercommunaux en rabattement vers Etain, vocation utilitaire A noter que cet itinéraire peut être un doublon du 38 afin d'éviter la RD631 Longueur : 1,5 km Trafic : NC Estimation financière : 40 k€	Carte n°9a ☐ Retenu ☐ Non retenu ☐ Ne se prononce pas	
▶ Les avis sur de l'itinéraire l'atelier précédent et celui du BE	▶ Les caractéristiques de l'itinéraire et son coût attendu.	▶ Le choix que vous portez sur la sélection ou non de cet itinéraire	

Itinéraire 2

Coût global retenu : 13,17 M€ / Longueur totale retenue : 96,00 Km

Validation de l'itinéraire

2a

Conserver

Coût : 300,0 K€ / Longueur : 2,00 km / Synthèse At. 2 : favorable / Avis ITEM : à conserver

2b

Supprimer

Coût : 400,0 K€ / Longueur : 2,60 km / Synthèse At. 2 : favorable / Avis ITEM : à conserver

Accueil Valider et poursuivre

3%

1.3 – Synthèse du troisième atelier de définition du maillage

Arbitrage des différents itinéraires proposés à la fin de l'atelier n°2

Le coût estimatif « grande maille » des aménagements pour les itinéraires utilitaires varie de 18,2 à 21,5 M€ selon les groupes.

Mais des logiques différentes s'expriment qui doivent être arbitrées politiquement par les EPCI et techniquement par les différents acteurs concernés.

Réseaux conservés par groupe

Rappel

dont coût retenu atelier 2 : 11,89 M€ / longueur retenue atelier 1 : 90,0 km

✓ Groupe 1

Budget schéma: **20,03 M€**
166,70 km retenus au total

✓ Groupe 2

Budget schéma: **18,19 M€**
151,40 km retenus au total

✓ Groupe 3

Budget schéma: **19,69 M€**
160,70 km retenus au total

✓ Groupe 4

Budget schéma: **21,54 M€**
160,40 km retenus au total

✓ Groupe 5

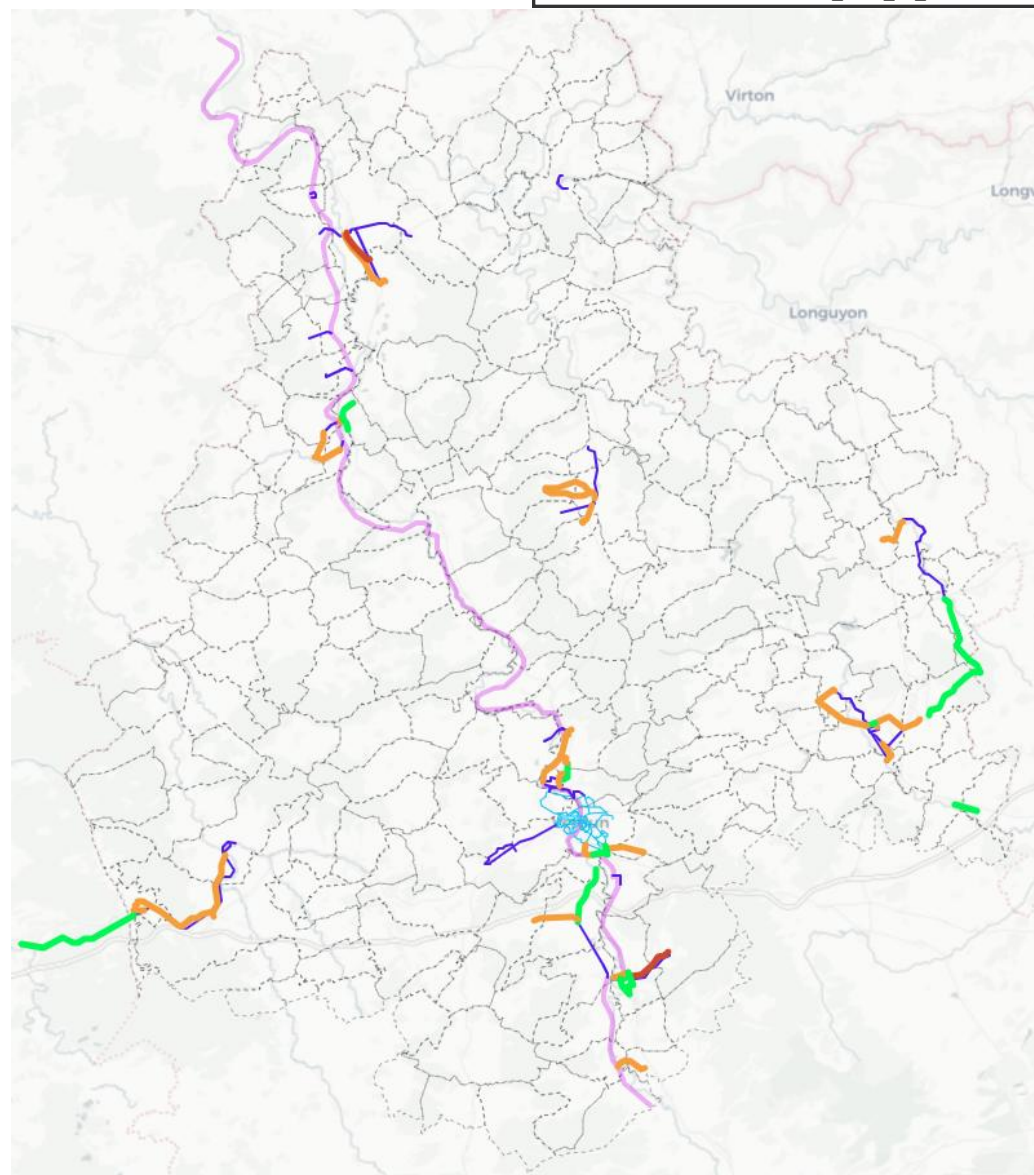
Budget schéma: **21,19 M€**
172,00 km retenus au total

✓ Groupe 6

Budget schéma: **20,28 M€**
174,90 km retenus au total

✓ Groupe 7

Budget schéma: **18,98 M€**
154,60 km retenus au total



1.4 – Validation technique et politique du maillage cyclable

Des réunions techniques en visio ont eu lieu en avril// mai et juillet 2025 pour arrêter le maillage cyclable.

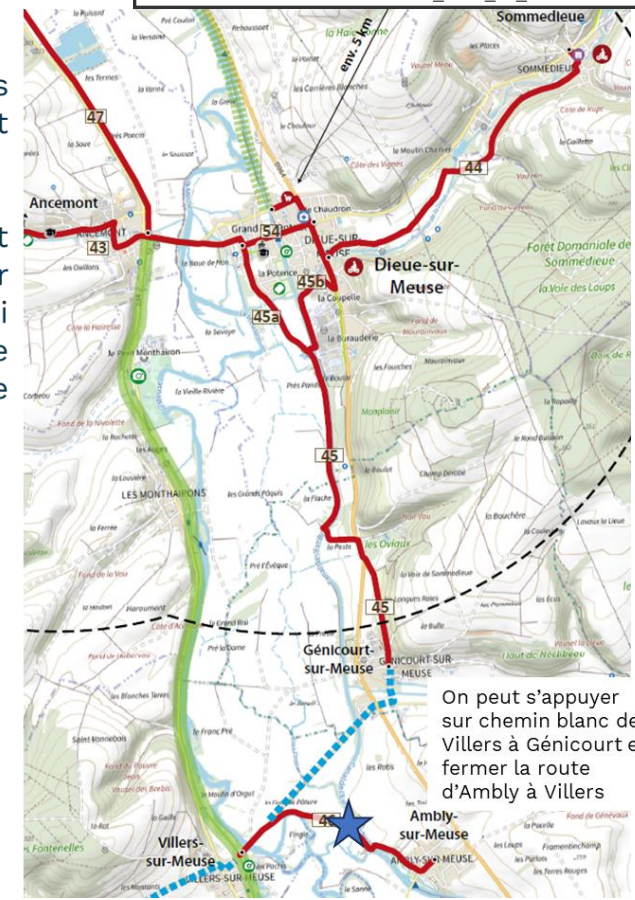
Au cours de cette phase une validation politique de la démarche et de la philosophie du maillage a été réalisée au conseil syndical du PETR du Pays de Verdun le 18 juin 2025.

Pour chaque itinéraire en débat, le bureau d'études a fait part de son avis technique. Ainsi, les différentes réunions ont permis d'aboutir à un maillage cyclable qui a conduit à certains arbitrages sur la base de la faisabilité des opérations.

Secteur Centre et Sud :

- Liaisons depuis Dieue-sur-Meuse vers Sommedieue // Ancemont et Génicourt-sur-Meuse.
- La liaison entre Villers sur Meuse et Ambly-sur-Meuse a été complétée par une liaison en point nœud qui emprunte la RD 21 et qui pourrait être mise en sens unique MAIS une autre possibilité existe

a



1.4 – Validation technique et politique du maillage cyclable

Le maillage du SDC du PETR du Pays de Verdun ainsi validé a une longueur 1 101 km (hors Meuse à Vélo) dont 62,1 km sur des axes en dehors du PETR pour assurer la nécessaire connexion avec les territoires voisins.

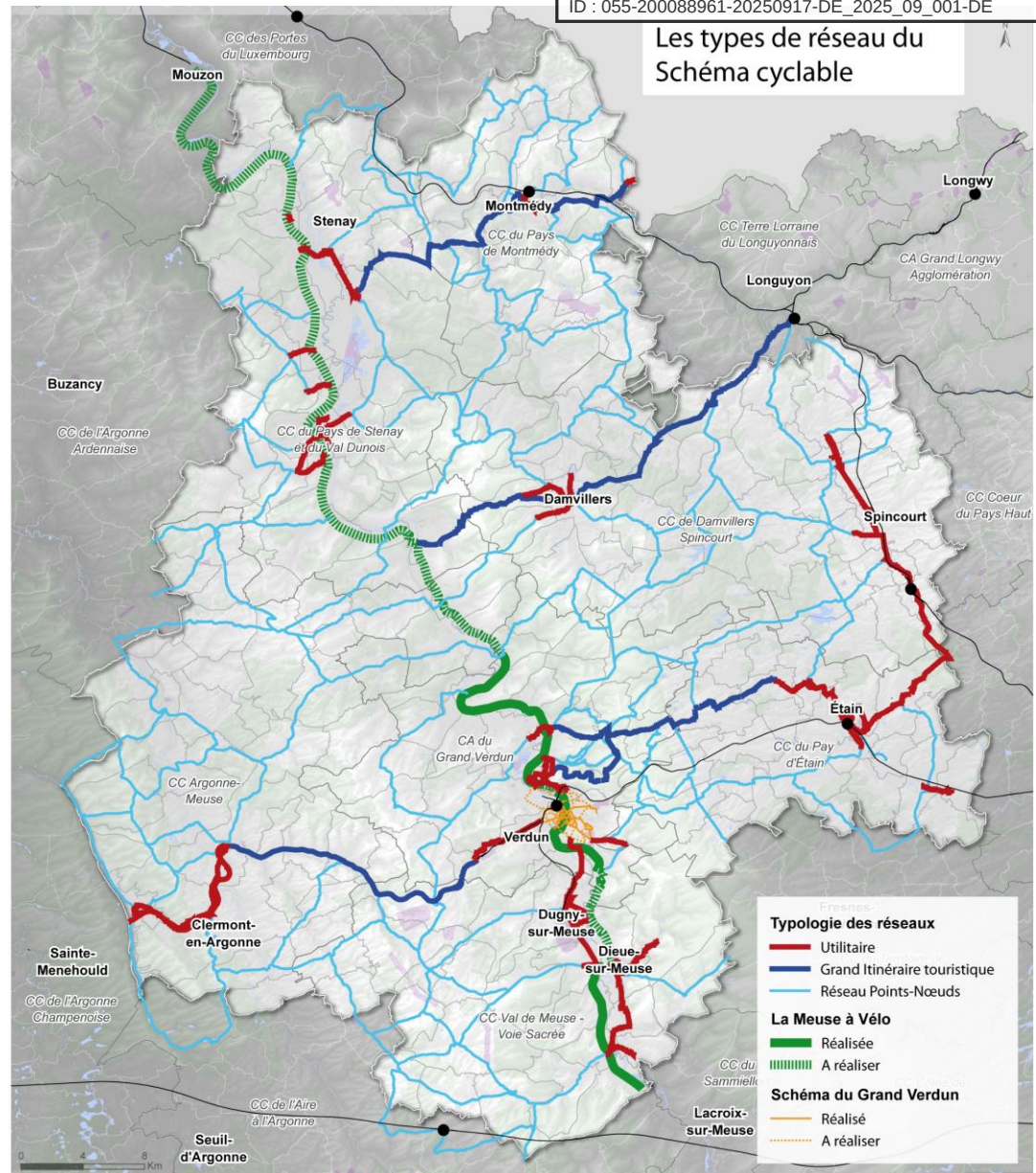
Il se compose de 2 niveaux de maillage correspondant à 2 vocations différentes :

- Un maillage utilitaire pour les déplacements du quotidien : 157,2 km ;
- Un maillage loisirs (points-nœuds et grands itinéraires) : 943,7 km.

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Les types de réseau du Schéma cyclable





2. Les préconisations sur le maillage

2.1 Les préconisations d'aménagements

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
 50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout.

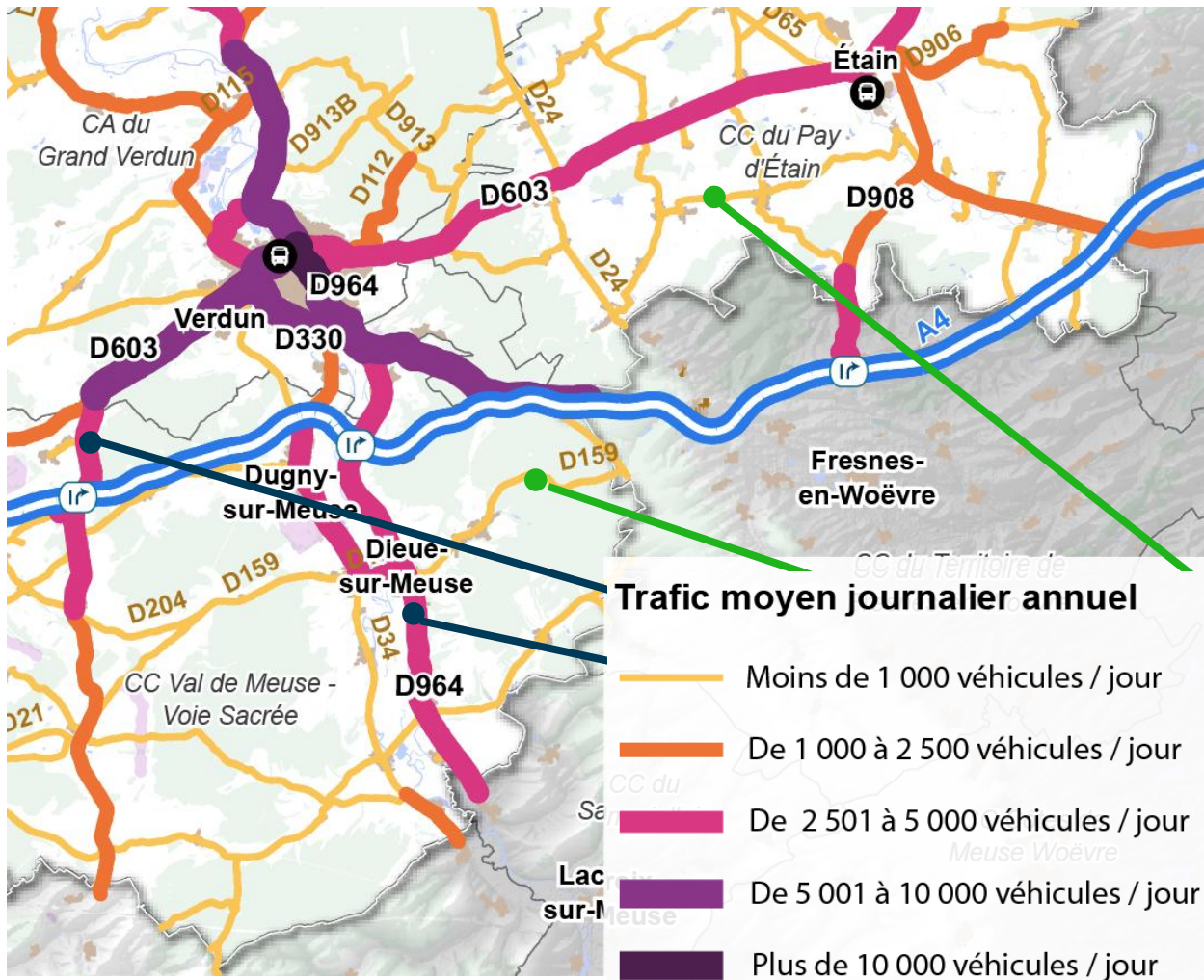
Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte :

- Le volume du trafic routier observé
- La configuration physique de l'itinéraire
- La vocation de l'itinéraire (mixte ou loisir)
- Le potentiel observé (flux INSEE, desserte de pôles générateurs, ...)

Préconisations du CEREMA poursuivies par ITEM

2.1 Les préconisations d'aménagements

Plusieurs niveaux d'aménagements selon le trafic routier observé



V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte
	2000 À 4000	
	> 4000	Piste ou bande cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable
	> 6000	
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérivée de droite

2.1 Les préconisations d'aménagements

Les types d'aménagements réalisables

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

3 niveaux d'aménagement en faveur des cycles à adapter suivant la typologie de la chaussée, le niveau de trafic ...

• Les aménagements en site propre



Piste cyclable, voie verte, route à accès restreint

• Les aménagements sur chaussée



Bande cyclable, chaudiou, route partagée...

• Les aménagements en cohabitation mixte



Zone 30, Zone de rencontre, double sens cyclable...

2.1 Les préconisations d'aménagements

Les sites propres

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Les voies vertes

Voie réservée à la circulation des véhicules non motorisés

De 60 k€ / km pour le revêtement d'un chemin à 500 k€ / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux



Les pistes cyclables



Chaussée réservée aux cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.

De 100 k€ / km à 500 k€ / km

Les routes à accès restreints

Pour limiter les coûts d'aménagements importants, il est envisageable **de fermer la circulation générale** (*sauf ayants droits*) **sur certaines voies. Selon les cas il peut être intéressant de les dédier essentiellement aux cycles** (*accès limité aux véhicules avec un système de barrière, en créant deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct hormis pour les cycles...*).



2.1 Les préconisations d'aménagements

Zoom sur les types de revêtement des voies vertes et chemins cyclables

Revêtement	Illustration	Description	Prix (m²)	Durée de vie moyenne	Cout annuel / km		
					Entretien régulier	Investissement (voie verte de 3 m)	Total
Stabilisé non renforcé		Granulats de très petit diamètre, compactés lors de sa mise en œuvre, sans liant.	15 €/m²	6 ans	5 k€/an	7,5 k€/an	12,5 k€/an
Stabilisé renforcé		Stabilisés par un liant minéral (chaux, pouzzolanique, à base de sel, ciment hydraulique, organo-minéral...)	35 €/m²	15 ans	3 k€/an	7,0 k€/an	10 k€/an
Enrobé bitumineux coulé à froid		Mélange de graviers, de sable et de bitume (appliqué à température ambiante)	25-35 €/m²	20 ans	2 k€/an	4,5 k€/an	6,5 k€/an
Enrobé bitumineux coulé à chaud		Mélange de graviers, de sable et de bitume (mélangé à 180°C et coulé à chaud)	40-60 €/m²	25 ans	2 k€/an	6 k€/an	8 k€/an
Enrobé végétal		le bitume est remplacé par un liant issu de plantes oléagineuses	40-50 €/m²	20 ans	2 k€/an	6,8 k€/an	8,8 k€/an

2.1 Les préconisations d'aménagements

Les aménagements sur chaussées

Les bandes cyclables

Voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage

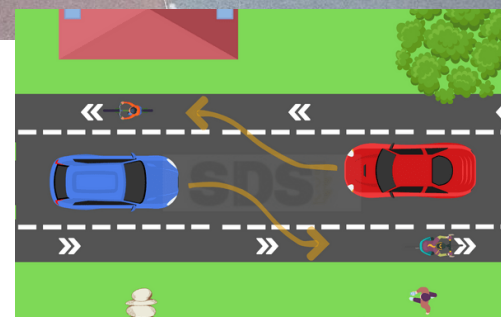
De 30 k€ HT/km pour du simple marquage à 300 k€ HT/km en cas de reprise de chaussée globale



La chaussée à voie centrale banalisée

Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur les bandes de rive

De 30 à 100 k€ HT/km en cas de reprises mineures de la chaussée, type de marquage et revêtement ...



2.1 Les préconisations d'aménagements

Le partage de la voirie

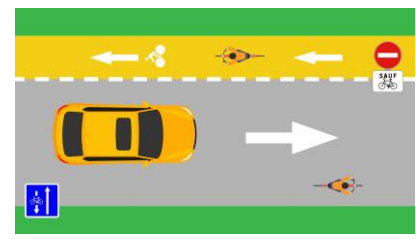
La zone pacifiée (zone 30, zone de rencontre)



Ces chaussées **sont à double sens pour les cyclistes**. Coûts très variables entre simple signalisation, intégration de dispositif de ralentissement type plateaux piétons ... jusqu'à retraitement globale de l'emprise et de la voirie)



Zone 30 en sens unique avec contresens cyclables



La vélorue

Il s'agit de donner **une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé**. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et est légitimé par du marquage au sol.



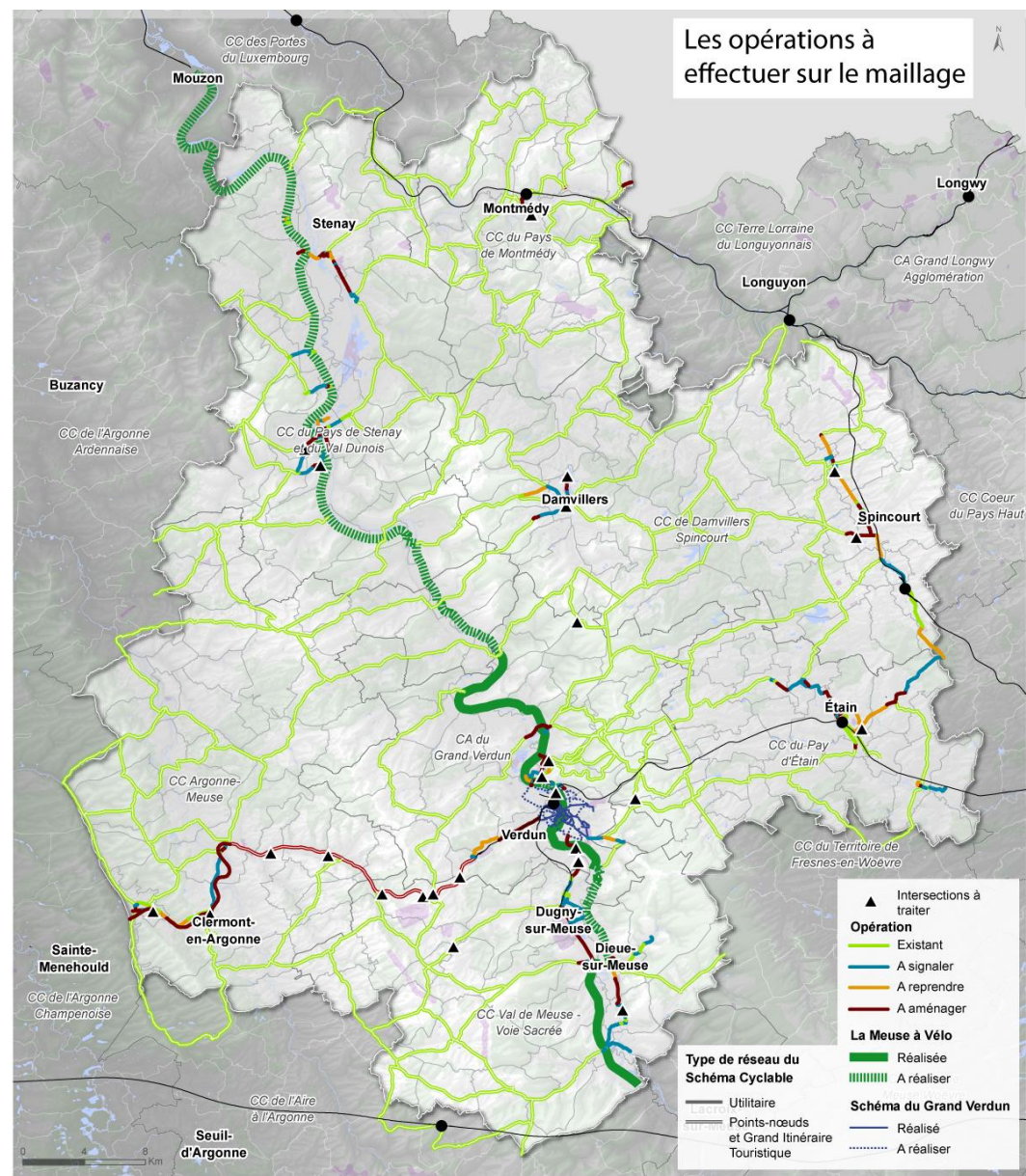
Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes

avec une signalisation horizontale et verticale qui rappelle la présence de cyclistes.



2.2 Le maillage cyclable sur le PETR du Pays de Verdun

Un maillage cyclable qui s'appuie sur des axes à faibles trafic



Le maillage du SDC du PETR du Pays de Verdun se compose de 1 101 Km (hors Meuse à Vélo) dont 62,1 Km sur des axes en dehors du PETR pour assurer la nécessaire connexion avec les territoires voisins.

Tous les axes ne sont pas à créer. Notamment sur les itinéraires de loisirs qui s'appuient de manière quasi-systématique sur des axes à faible trafic pouvant être partagés ou des chemins.

Les voies à très faible trafic, conformément aux recommandations du CEREMA se situent sur des voies où la route partagée est adaptée sous réserve de la mise en place d'une signalisation adéquate avec la mise en place notamment du dispositif point nœud.

9,6 % des axes vont nécessiter des aménagements et des investissements importants soit du fait de voies à aménager (76,8 Km) soit par des axes déjà aménagés mais dont le niveau sécurisation est insuffisant aux regards des recommandations du CEREMA (28,8 Km).

Itinéraires du quotidien
157,2 km

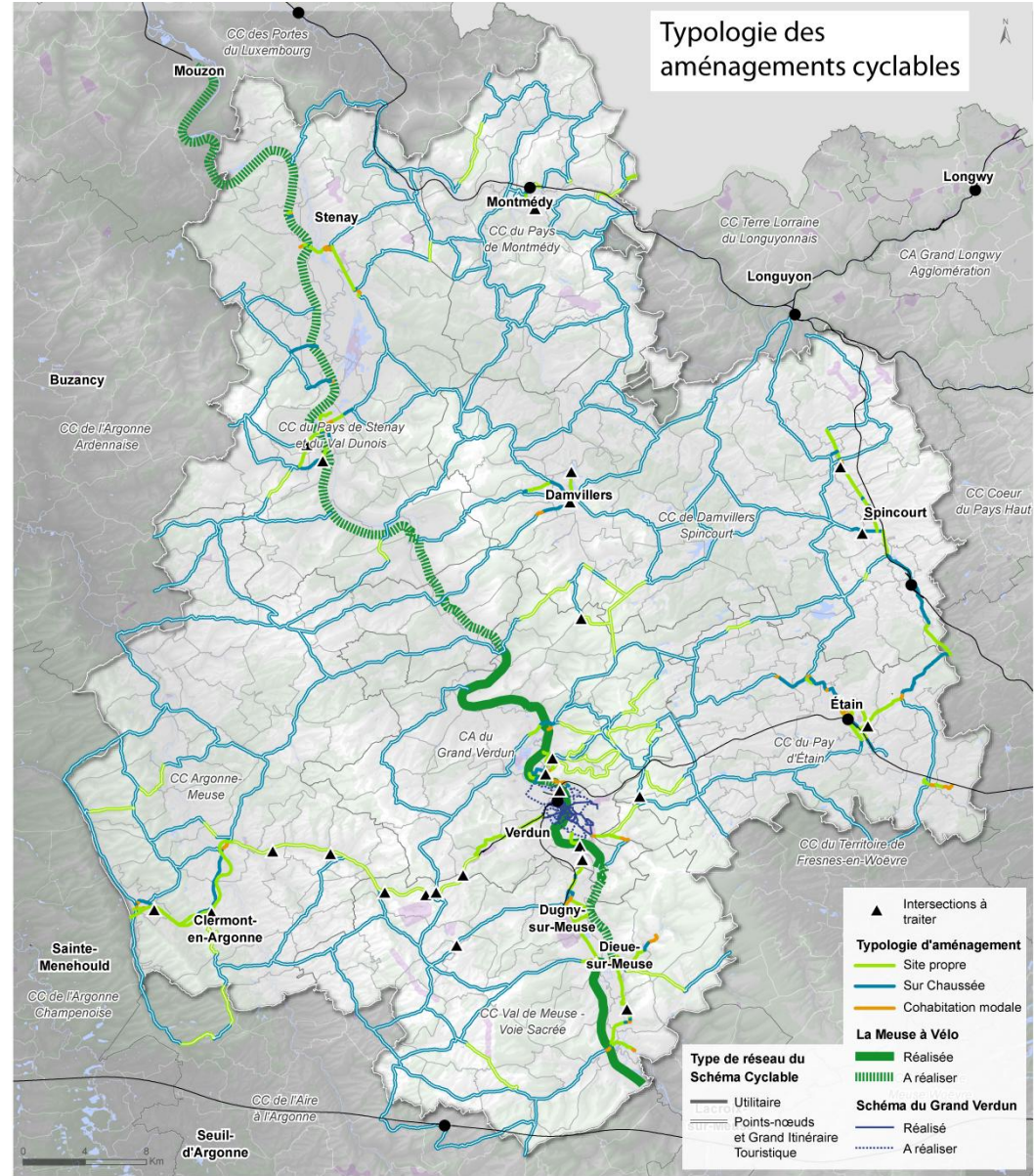
Existant	12,7 %
A signaler	32,9 %
A reprendre	18,3 %
A aménager	36,2 %

Itinéraires de loisirs
943,7 km

Existant	97,9 %
A signaler	-
A reprendre	-
A aménager	2,1 %

2.2 Le maillage cyclable sur le PETR du Pays de Verdun

Un maillage cyclable qui dispose de 18 % d'aménagements en site propre



Le futur maillage peut se répartir en trois grandes catégories.

1/ Les axes cyclables en site propre :
Là où l'intensité du trafic et/ou le potentiel cyclable nécessite la meilleure sécurisation et les itinéraires qui empruntent des chemins ou des routes à accès restreint.

2/ Les axes sur chaussée :
On retrouve ici à la fois les bandes cyclables, chaudiou et route partagée.

3/ Les axes en cohabitation modale :
Dans les secteurs plus urbains où des limites réglementaires de type zone 30 ou zone de rencontre sont nécessaires pour assurer une pacification du trafic afin de sécuriser la pratique cyclable.

Itinéraires du quotidien
157,2 km

Itinéraires de loisirs
943,7 km

Aménagement	Linéaire
...	
... En site propre	58 %
... Sur chaussée	29 %
... En cohabitation modale	13 %

Aménagement	Linéaire
...	
... En site propre	11 %
... Sur chaussée	89 %
... En cohabitation modale	-

2.3 Les aménagements cyclables préconisés sur le Pays de Verdun

Principe de définition des aménagements

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

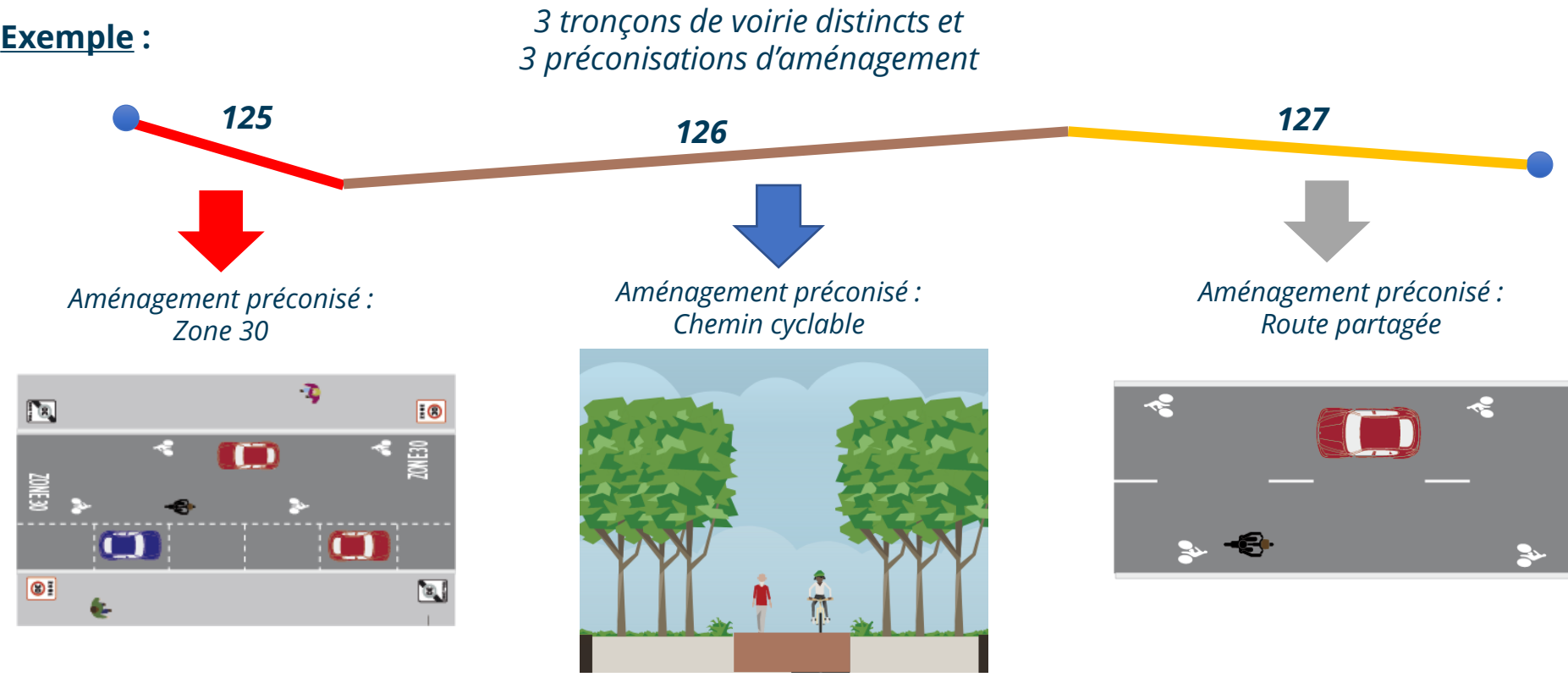
Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



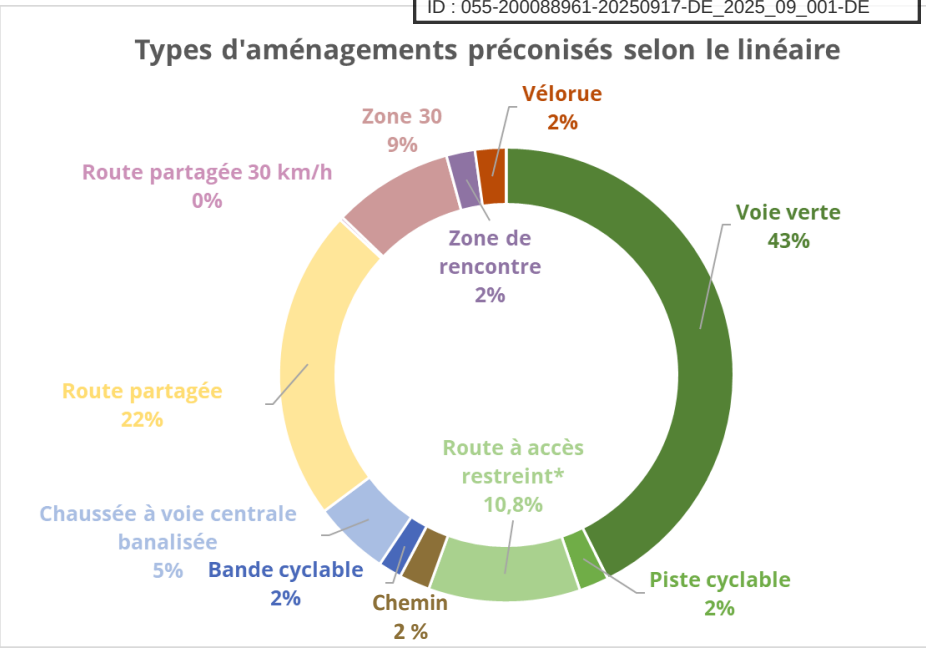
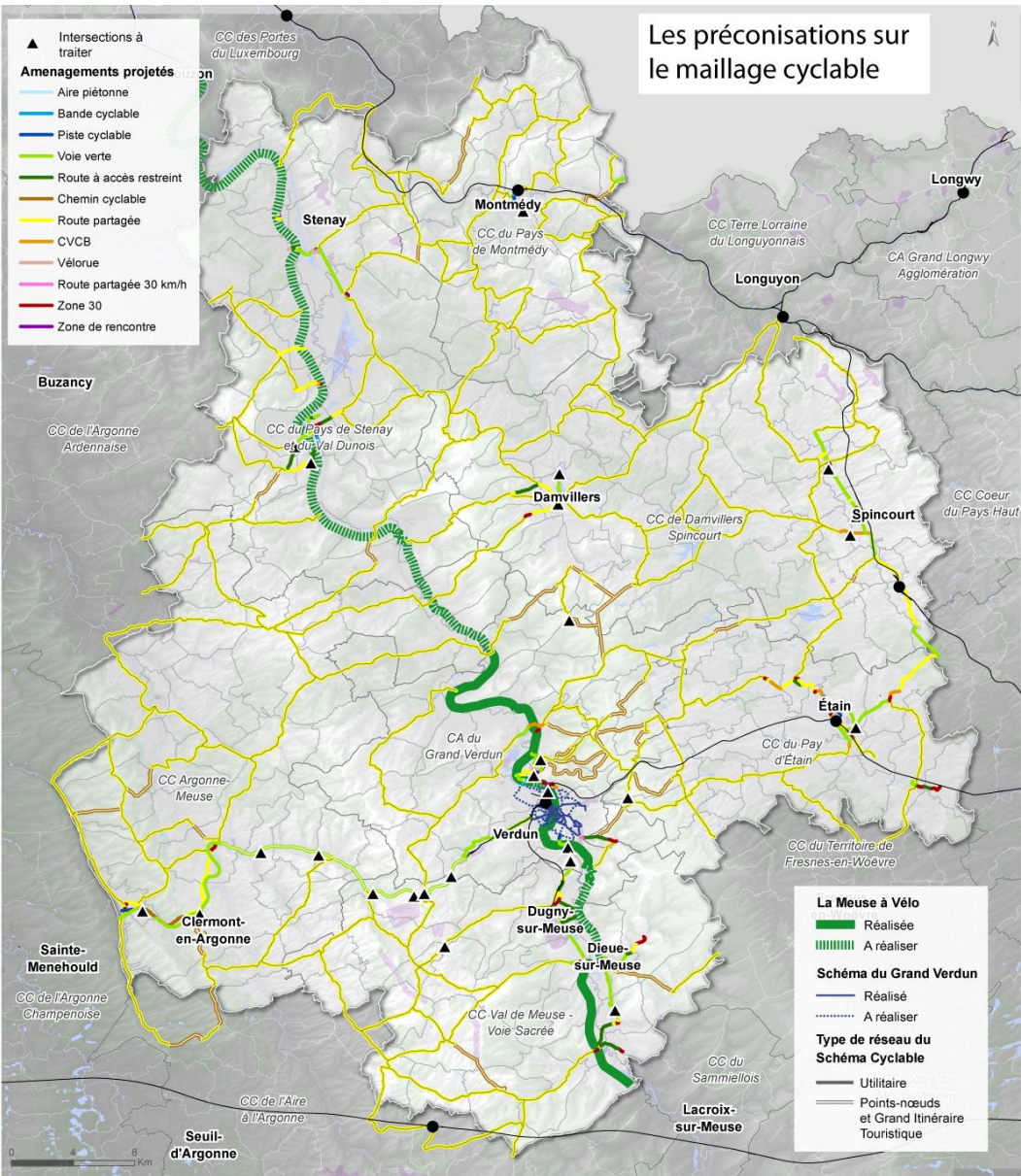
- ▶ Sur les **itinéraires** du maillage, une **préconisation** a été faite en lien avec le potentiel, la vocation, le trafic et le profil de la voirie.

- ▶ Elle s'appuie sur les **préconisations générales du CEREMA**



2.3 Les aménagements cyclables préconisés sur le PETR du Pays de Verdun

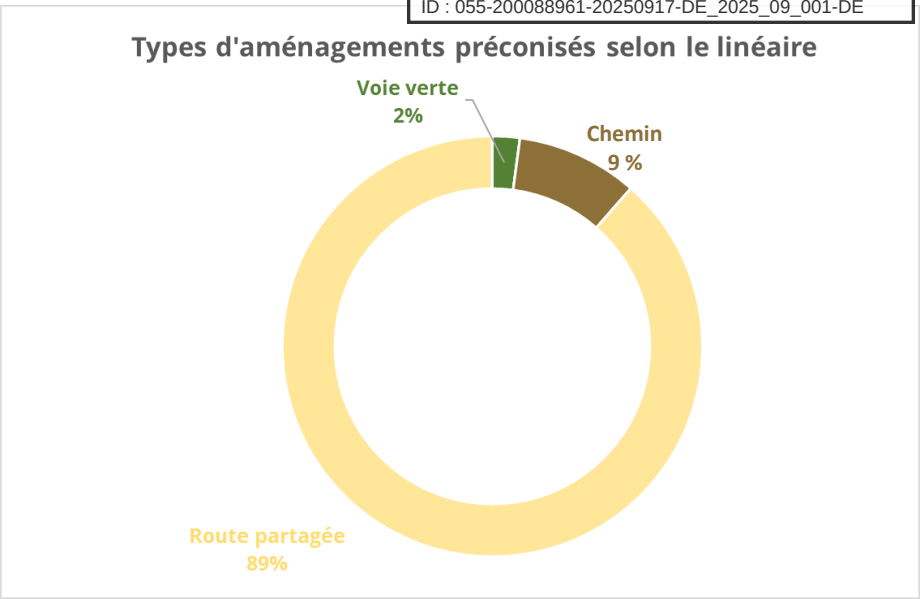
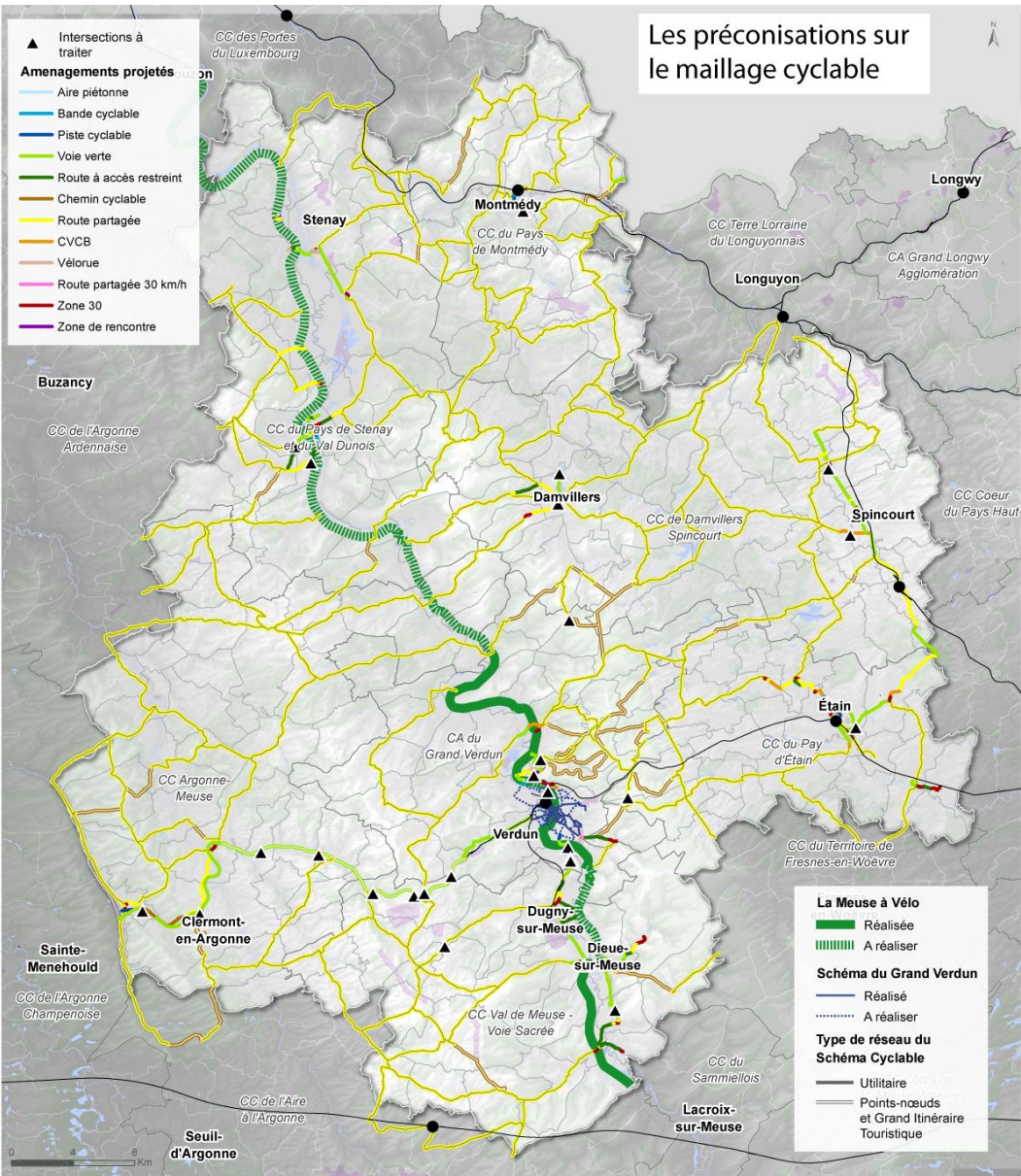
Les aménagements cyclables préconisés pour les itinéraires du quotidien



Pour les itinéraires du quotidien, il est préconisé de réaliser des aménagements qui sécurisent fortement la pratique cyclable. Ainsi, 58 % sont des voies vertes // pistes cyclables // chemins ou routes à accès restreint.

2.3 Les aménagements cyclables préconisés sur le PETR du Pays de Verdun

Les aménagements cyclables préconisés pour les itinéraires de loisirs



La majeure partie des itinéraires de loisirs s'appuie sur des routes partagées.

2.3 Les aménagements cyclables préconisés sur le PETR du Pays de Verdun

Des préconisations et non des prescriptions définitives

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

- ▶ Ces préconisations représentent **un avis technique** (pour réaliser le chiffrage estimatif) **défini sur la base des données et l'état des connaissances lors de la réalisation du schéma.**
- ▶ **Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :**
 - Si des contraintes techniques, géotechniques, foncières, des coûts trop importants révélés lors des études de faisabilité... sont identifiés.
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie
 - En fonction des moyens financiers disponibles



3.

Le chiffrage du maillage cyclable

3.1 Méthodologie de chiffrage des aménagements

Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :

- Un chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon



Coûts par ratio au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement



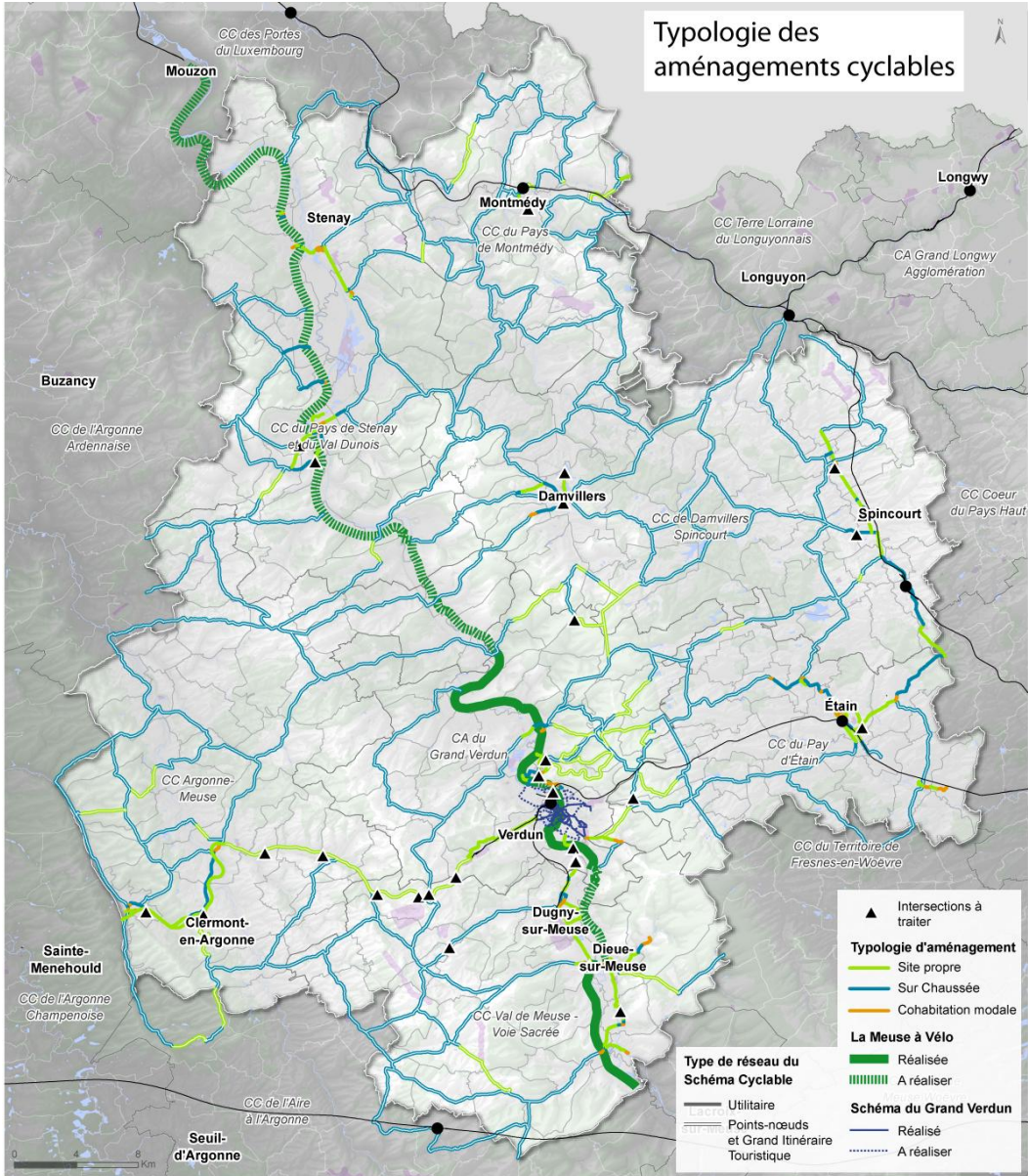
Intégration des coûts de traitement de 13 intersections délicates
(marquage dans giratoire, création d'un îlot central...)



Coût du jalonnement (intégré au coût des tronçons)

Coût itinéraire =

$\sum$ coût de chaque tronçon + coût des intersections + coût du jalonnement



Sur la base des préconisations envisagées par le BE (hors intersections et jalonnement) :

Un maillage chiffré à **13,44 M€** pour les itinéraires du quotidien

- Soit un ratio de **85,5 € / m.l.**

Un maillage chiffré à **3,25 M€** pour les itinéraires de loisirs

- Soit un ratio de **3,4 € / m.l.**

TOTAL aménagements SDC PETR Pays de Verdun = 16,7 M€ (hors Meuse à vélo)

- Soit un ratio de **15,2 € / m.l.**

Aménagement...	% des coûts
... en site propre	95,3 %
... en cohabitation mixte	3,4 %
... en zone pacifiée	1,3 %

+ 28 intersections principales à traiter sur le réseau viaire

3.2 Chiffrage du maillage sur le PETR du Pays de Verdun

Données sur les aménagements en site propre

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

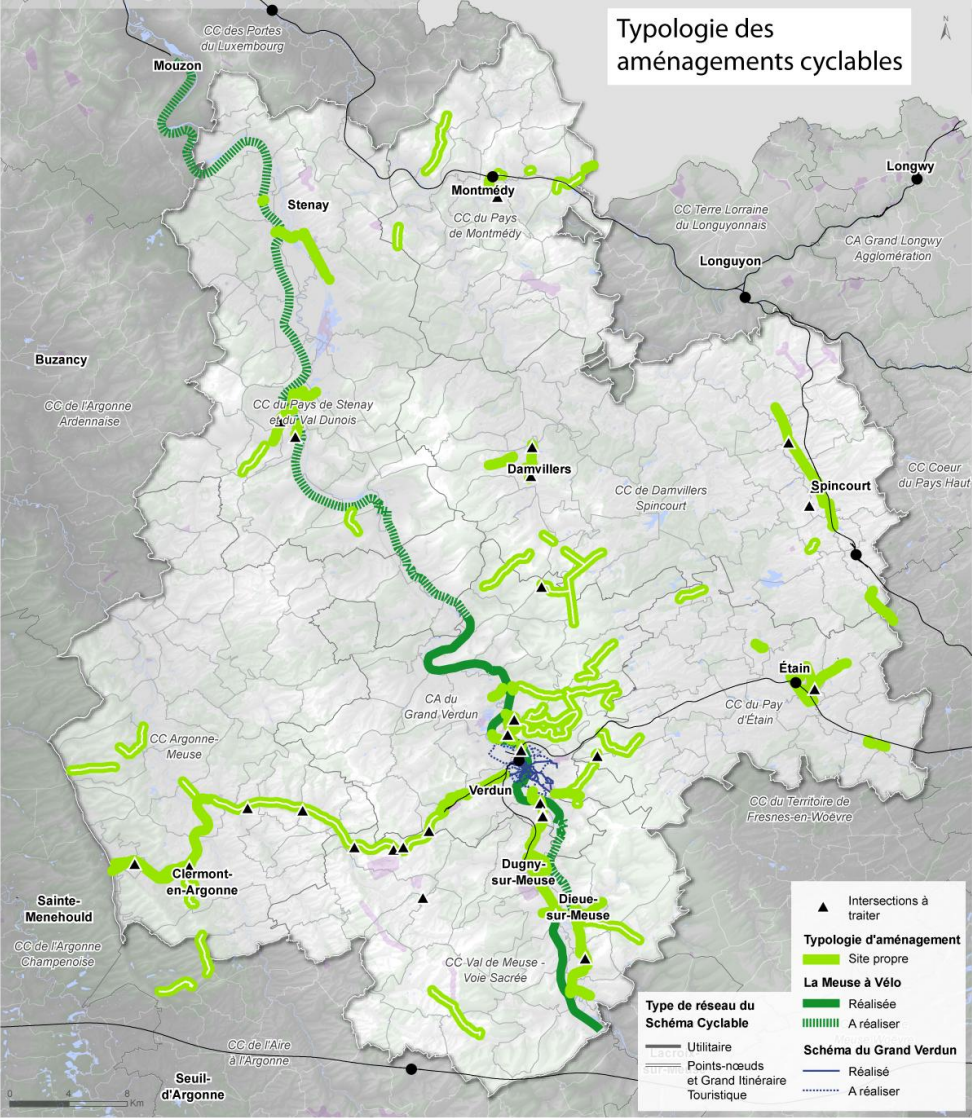
Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Sommaire

S2LO

Le Pays de Verdun



199 km d'itinéraires sont préconisés en site propre // Des aménagements qui concentrent 95,3 % des coûts du Schéma, pour 18 % du linéaire



3.2 Chiffrage du maillage sur le PETR du Pays de Verdun

Données sur les aménagements en cohabitation mixte sur chaussée

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

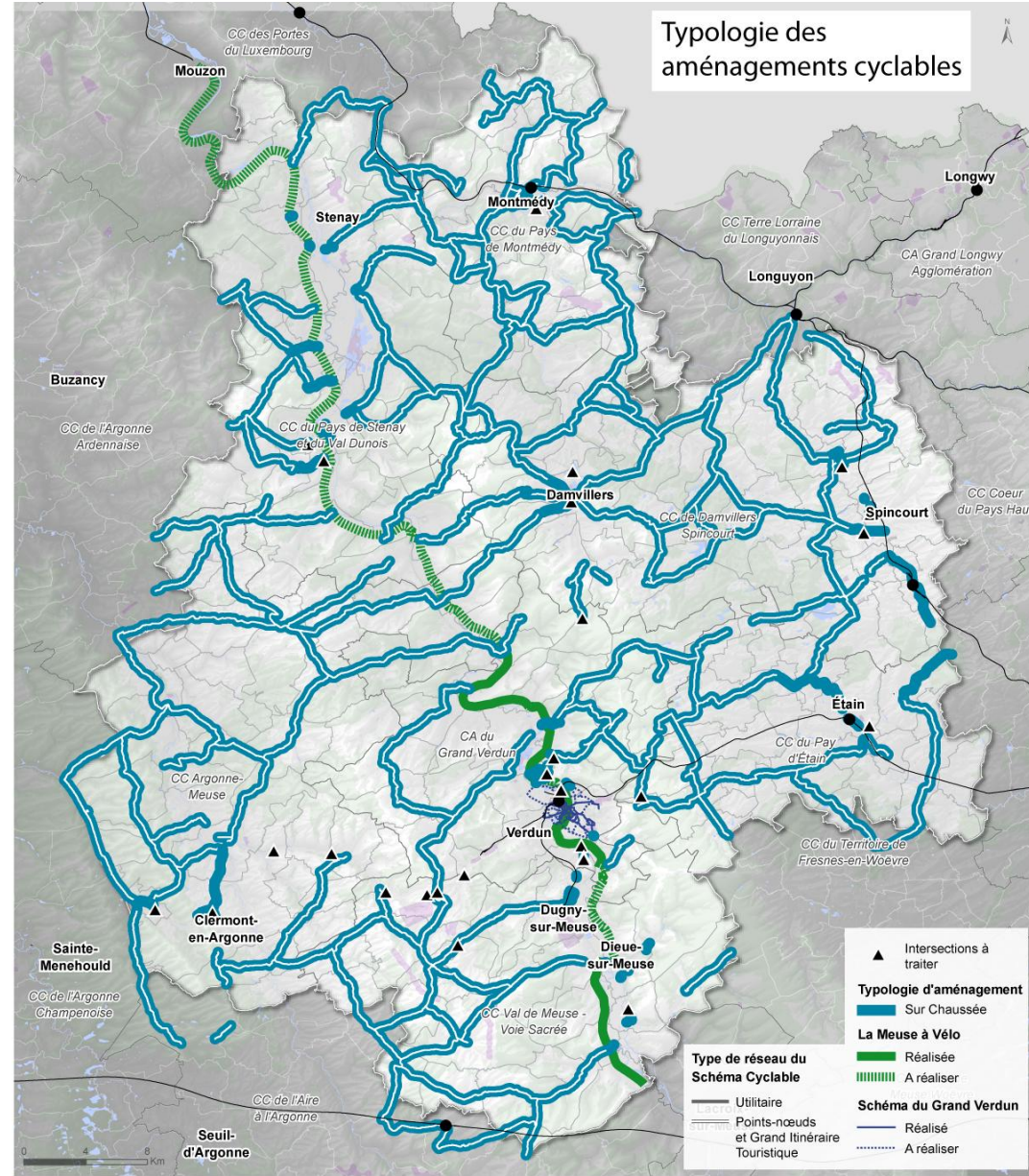
Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Sommaire





881 km d'itinéraires sont préconisés en cohabitation mixte avec le trafic routier // Un type d'aménagement représentant **80 % du linéaire** pour seulement **3,4 % des coûts**

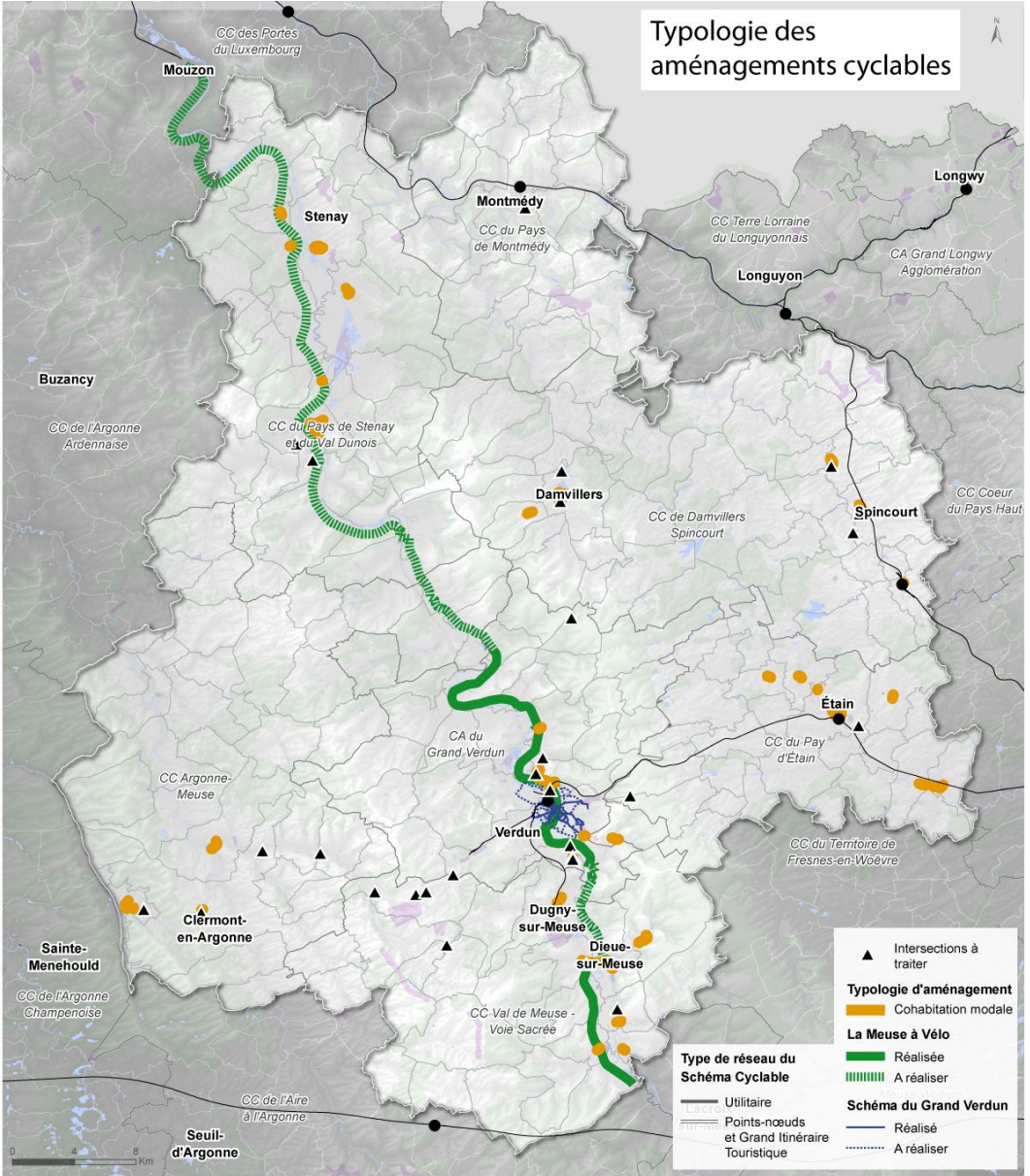


3.2 Chiffrage du maillage sur le PETR du Pays de Verdun

Données sur les aménagements en zone pacifiée

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE


S2LO
Société de Services
à la Mobilité
et à l'Urbanisme



21 km d'itinéraires sont préconisés en zones de pacification // Des aménagements à caractère ponctuels pour 1,9 % du linéaire et 1,3 % des coûts



3.3 Le jalonnement des itinéraires

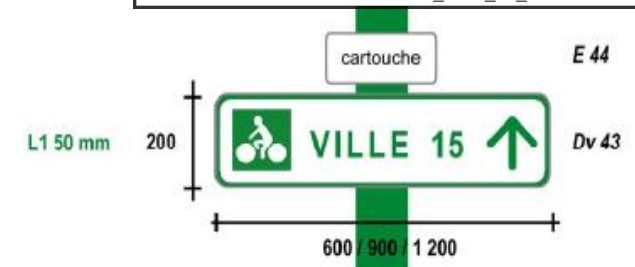
Pour les itinéraires du quotidien

- Objectifs :**
- **Guider le cycliste** tout au long de son parcours sur des **itinéraires** adaptés et sécurisés ;
 - **Mettre en valeur** les infrastructures réalisées.

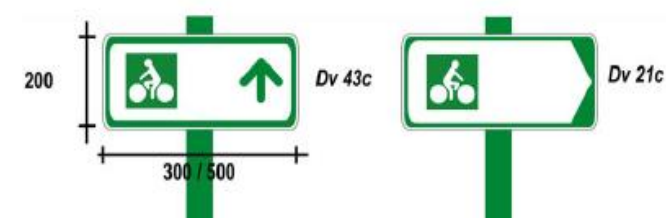
- Les clés d'un jalonnement efficace :**
- **Uniformité** et **homogénéité** des panneaux
 - **Simplicité** et **pertinence** des informations affichées
 - **Visibilité** des panneaux sur le réseau
 - **Continuité** des itinéraires

Préconisations pour la mise en œuvre opérationnelle :

- **Privilégier les panneaux de position** pour utiliser au maximum les mâts existants
- Les **panneaux de pré-signalisation** ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux
- **Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants** pour matérialiser la continuité de l'itinéraire



Panneau de pré-signalisation



Panneau simplifié (hors agglomération)



Panneau de position indiquant des pôles générateurs

Un coût de jalonnement estimé à 115 k€ pour les 157 km d'itinéraires du quotidien

3.3 Le jalonnement des itinéraires

Pour les itinéraires de loisirs

- Objectifs :
- Mise en place d'un jalonnement point nœud
 - Permettre aux cyclistes de réaliser son propre itinéraire et de le suivre de manière simple.

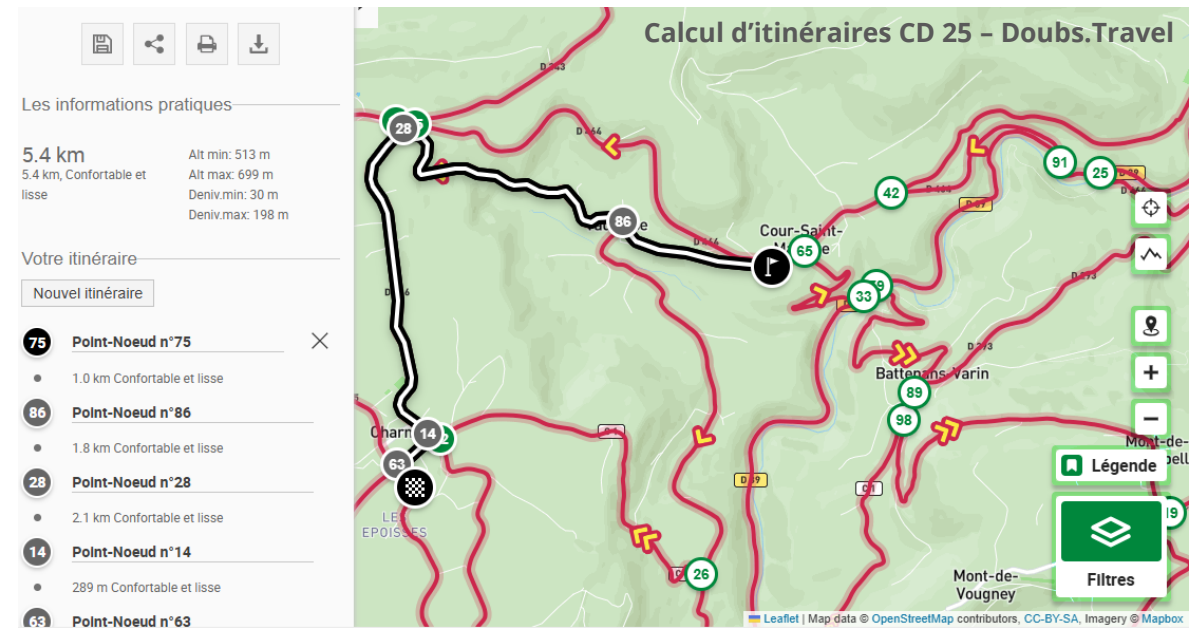
- Les données clés des points-nœuds sur le maillage cyclable du PETR du Pays de Verdun :
- 214 points nœuds (9 avec une branche // 10 avec 2 branches // 179 avec 3 branches et 16 avec 4 branches) soit 630 panneaux
 - En complément, 1 634 panneaux de jalonnement au niveau des intersections.
- TOTAL de 2 264 panneaux à déployer.

Coût estimatif points-nœuds : 340 k€ (base 150 € HT / panneau)

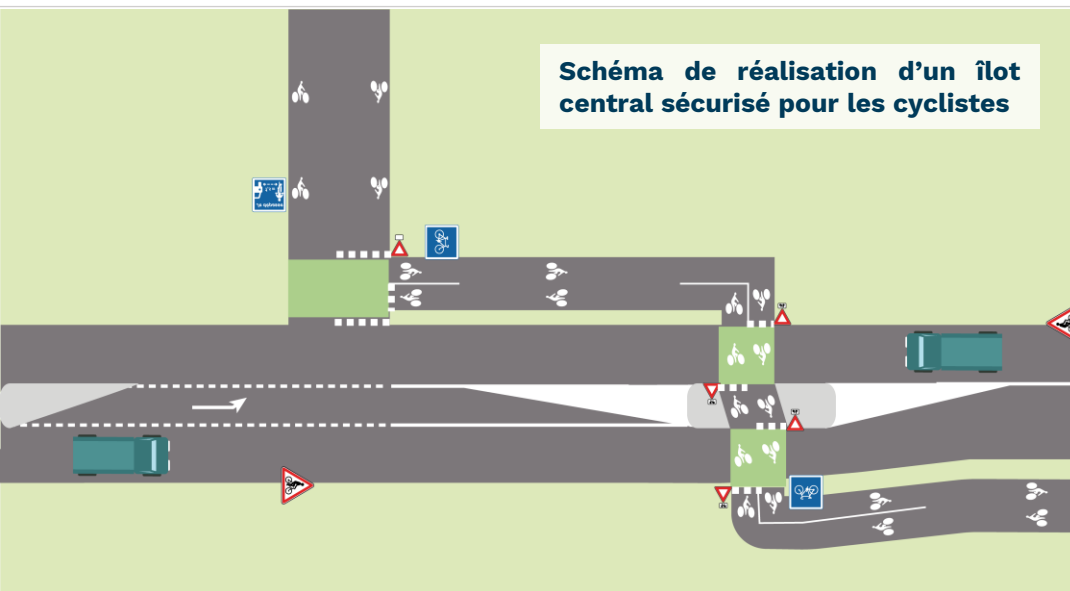
+ 34 k€ pour le jalonnement spécifique des grands itinéraires touristiques.



Illustrations : CD 25 – Doubs.Travel



3.4 Les intersections à traiter sur le réseau viaire



28 intersections principales pour sécuriser les déplacements des cyclistes :

- 5 îlots centraux pour sécuriser les traversées des principaux axes départementaux, dont 1 îlot notable sur la RD603 aux Islettes ;
- 13 signalisations de la traversée ;
- 4 aménagements de plateau piéton ;
- 3 marquages vélo dans un giratoire ;
- La mise en place d'un alternat par feux pour le franchissement du canal à Verdun

- Aménagement d'un tourne-à-gauche indirect à Belleray pour la traversée de la RD 301 ;
- Mise en place d'un alternat par panneaux pour le franchissement de l'Othain à Spincourt ;

Des coûts de traitement des intersections estimés à 454 k€ ... Dont 55 % pour le seul îlot central avec dévoiement de la chaussée de la RD603 sur Les Islettes.

3.5 Le chiffrage global du maillage cyclable

Détails des coûts		Coûts estimatifs (H.T)	
	Aménagement du linéaire	16,693 M€	
	Traitement des intersections	454 k€	
	Installation du jalonnement <i>(dont points-nœuds)</i>	489 k€	
Coût global estimé H.T <i>(Hors coûts d'acquisitions foncières et coût des études)</i>		17,64 M€	
		Coût d'entretien annuel	400 k€ / an
		Sur 10 ans	1 764 k€ / an
		Sur 15 ans	1 176 k€ / an
		Sur 20 ans	882 k€ / an

3.6 Le chiffrage par EPCI

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

[Sommaire](#)

EPCI	Longueur (km)	Coût aménagement	Coût intersections	Coût jalonnement	Total
Communauté d'agglomération du Grand Verdun	125	2 984 885 €	14 100 €	88 037 €	3 087 021 €
Communauté de communes du Pays d'Étain	101	1 532 674 €	31 800 €	52 083 €	1 616 557 €
Communauté de communes Val de Meuse - Voie Sacrée	144	2 854 968 €	23 900 €	63 651 €	2 942 519 €
Communauté de communes Argonne-Meuse	202	4 017 377 €	253 800 €	64 101 €	4 335 279 €
Communauté de communes de Damvillers Spincourt	210	2 447 883 €	68 800 €	79 756 €	2 596 439 €
Communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois	136	1 989 012 €	40 600 €	67 765 €	2 097 376 €
Communauté de communes du Pays de Montmédy	121	843 954 €	21 400 €	47 755 €	913 110 €
En dehors du PETR du Pays de Verdun	62	22 746 €	0 €	25 857 €	48 603 €
TOTAL SDC PETR Pays de Verdun	1 101	16 693 499 €	454 400 €	489 004 €	17 636 903 €

EPCI	Utilitaire		Loisirs / points-nœuds	
	Longueur (km)	Coût total	Longueur (km)	Coût total
Communauté d'agglomération du Grand Verdun	21	2 729 036 €	104	357 985 €
Communauté de communes du Pays d'Étain	26	1 491 381 €	75	125 176 €
Communauté de communes Val de Meuse - Voie Sacrée	29	1 680 217 €	115	1 262 302 €
Communauté de communes Argonne-Meuse	25	2 660 840 €	178	1 674 439 €
Communauté de communes de Damvillers Spincourt	29	2 532 499 €	181	63 940 €
Communauté de communes du Pays de Stenay et du Val Dunois	23	2 051 150 €	113	46 226 €
Communauté de communes du Pays de Montmédy	3	806 661 €	118	106 449 €
En dehors du PETR du Pays de Verdun	2	23 258 €	61	25 345 €
TOTAL SDC PETR Pays de Verdun	157	13 975 042 €	944	3 661 861 €

4.

Financement et gouvernance

Les possibilités de financements des aménagements et des services cyclables : nombreuses, évolutives....

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



► Via **l'Etat** et la **Dotation de soutien à l'investissement local** (DSIL) Cette dotation est notamment destinée aux projets de Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité. Les projets vélos sont éligibles

► Via **les appels à projet « réguliers » du fonds national « mobilités actives » :**

- **L'AAP7 « Aménagements cyclables »** du Fonds de Mobilités Actives de l'Etat - Il concerne **la création d'itinéraires sécurisés et la résorption des discontinuités**, jusqu'à 50 % des dépenses éligibles // **Appel à projet « territoires cyclables »** - pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur schéma directeur cyclable // **Appel à projet « développer le vélotourisme »**.

► Via les **Certificats d'Economies d'Energie pour les mobilités**

- **AAP « AVELO 3 »** (ADEME) : **Développer le système vélo dans les territoires. Accompagnement à la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables** : financement d'études de planification ou opérationnelle, d'expérimentations de services vélos et des actions d'animation/promotion // **ALVEOLE +** (FUB) : financement d'emplacements vélos jusqu'à 40% et d'actions de sensibilisation (stage de remise en selle...) // **Génération Vélo** : soutien au déploiement du Savoir Rouler à Vélo (pour l'instant jusqu'à fin 2024) // **Objectif Employeur Pro-Vélo** (FUB) : Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels (fin 2024)



Les possibilités de financements des aménagements et des services cyclables : nombreuses, évolutives....

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



► Via la **politique cyclable du CD 55**

▪ **Création et restauration de Véloroutes et Voies vertes en Meuse : Développer le système vélo dans les territoires.** Soutenir le déploiement et la mise en tourisme des Vélo-routes et Voies vertes inscrits au Schéma National des Véloroutes (SNV) et Voies vertes, à savoir la V52, la V56 et l'Eurovélo 19.

▪ **Le Plan Vélo Départemental** avec lequel il s'agira de trouver une cohérence et une complémentarité dans le maillage et les services.



► Via la **politique cyclable de la Région Grand Est**

▪ **Soutien aux aménagements cyclables et services vélos pour la mobilité du quotidien :** Aide allant de 25 à 80 % des dépenses retenues (aménagements cyclables // études préalables aux travaux // services vélos // infrastructures de franchissement dédiées au mode cycle.



► Via la **politique cyclable INTERREG**

▪ **Slowtourisme en Grand Région :** Structuration d'une destination slowtourisme et développement des mobilités douces en Grande Région avec notamment une amélioration et harmonisation de la pratique cyclable grâce à des aménagements de voies, d'aires de repos ainsi qu'au déploiement d'un réseau points-nœuds transfrontalier. *Le programme INTERREG concerne 5 EPCI sur les 7 qui composent le PETR (la CC du Pays d'Etain et la CC Damvillers Spincourt ne bénéficient pas du programme).*



Grande Région | Großregion

5.

Détails des itinéraires du quotidien

Le détail des itinéraires du quotidien (1/5)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



S2LO
Pays de Verdun

N°	Itinéraires	EPCI	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
1	Verdun : Rue du Chauffour <> Baleycourt	CAGV	5,78	901 900 €	156 €
2	Verdun <> Belleray	CAGV	2,08	401 300 €	193 €
3	Belleville-sur-Meuse	CAGV	2,46	29 400 €	12 €
4	Belleville-sur-Meuse <> Thierville-sur-Meuse <> Etang du Wameau	CAGV	1,74	209 900 €	120 €
5	Belleville-sur-Meuse : EV19 <> ZA du Wameau	CAGV	1,51	13 700 €	9 €
6	Belleville-sur-Meuse ZA Wameau <> Bras-sur-Meuse ZA du Nid de Cygne	CAGV	2,12	525 400 €	248 €
7	Belleville-sur-Meuse ZA de Belleville <> Bras-sur-Meuse ZA du Nid de Cygne	CAGV	1,55	198 500 €	128 €
8	Bras-sur-Meuse <> EV19	CAGV	0,88	59 600 €	68 €
9	Charny-sur-Meuse <> Bras-sur-Meuse	CAGV	1,67	215 000 €	129 €
10	Aubréville	CCAM	1,05	13 200 €	13 €
11.1	Aubréville <> Clermont-en-Argonne par l'ancienne voie ferrée	CCAM	6,35	984 900 €	155 €
11.2	Aubréville <> Clermont-en-Argonne par la route	CCAM	4,11	12 300 €	3 €

Le détail des itinéraires du quotidien (2/5)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Sommaire
Pays de verdun

N°	Itinéraires	EPCI	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
12.1	Clermont-en-Argonne <> Les Islettes par l'ancienne voie ferrée	CCAM	6,39	1 262 500 €	198 €
12.2	Clermont-en-Argonne <> Les Islettes par la route	CCAM	6,23	49 600 €	8 €
13	Les Islettes	CCAM	0,69	345 900 €	501 €
14	Damvillers	CCDS	3,46	643 000 €	186 €
15	Réville-aux-Bois <> Damvillers	CCDS	3,60	40 000 €	11 €
16	Étraye <> Damvillers	CCDS	2,15	7 300 €	3 €
17	Spincourt <> Nouilloupont	CCDS	4,29	681 700 €	159 €
18	Nouilloupont <>Douzey <> Rouvrois-sur-Othain	CCDS	2,51	440 200 €	175 €
19	Spincourt <> Vaudoncourt	CCDS	3,29	397 000 €	121 €
20	Spincourt <> Domremy-la-Canne <> Dommary-Baroncourt	CCDS	6,35	505 200 €	80 €
21	Dommary-Baroncourt <> Rouvres-en-Woëvre	CCDS CCPE	10,22	73 700 €	7 €
22	Rouvres-en-Woëvre <> Etain	CCPE	6,68	813 800 €	122 €

Le détail des itinéraires du quotidien (3/5)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Sommaire

N°	Itinéraires	EPCI	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
23	Etain	CCPE	3,85	472 600 €	123 €
24	Etain <> Warcq	CCPE	1,97	11 200 €	6 €
25	Etain <> Foameix	CCPE	4,43	61 300 €	14 €
26	Foameix <> Morgemoulin	CCPE	2,96	57 600 €	19 €
27	Buzy <> Saint-Jean-lès-Buzy	CCPE	2,36	60 300 €	26 €
28	Montmédy	CCPM	2,60	689 400 €	265 €
29	Stenay	CCPSVD	2,80	296 000 €	106 €
30	Laneuville-sur-Meuse <> Stenay	CCPSVD	1,93	324 800 €	168 €
31	Mouzay <> Stenay	CCPSVD	2,77	462 200 €	167 €
32	Cesse	CCPSVD	0,65	21 600 €	33 €
33	Montigny-devant-Sassey <> Saulmory	CCPSVD	1,82	1 900 €	1 €
34	Mont-devant-Sassey <> Sassey-sur-Meuse	CCPSVD	1,83	11 600 €	6 €

Le détail des itinéraires du quotidien (4/5)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Sommaire

N°	Itinéraires	EPCI	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
35	Dun-sur-Meuse	CCPSVD	3,05	160 800 €	53 €
36	Doulcon	CCPSVD	1,77	678 800 €	383 €
37	Milly-sur-Bradon <> Dun-sur-Meuse	CCPSVD	2,08	9 000 €	4 €
38	Cléry-le-Grand <> Doulcon	CCPSVD	1,76	25 200 €	14 €
39	Cléry-le-Grand <> Cléry-le-Grand	CCPSVD	1,88	57 800 €	31 €
40	Cléry-le-Grand <> EV19	CCPSVD	0,73	48 100 €	66 €
41	Belrupt-en-Verdunois <> Verdun	CCVMVS CAGV	2,43	21 000 €	9 €
42	Belleray <> Dugny-sur-Meuse	CCVMVS CAGV	7,26	428 100 €	59 €
43	Dugny-sur-Meuse <> Ancemont	CCVMVS	4,09	822 600 €	201 €
44	Ancemont <> Dieue-sur-Meuse	CCVMVS	3,05	185 000 €	61 €
45	Dieue-sur-Meuse <> Sommedieue	CCVMVS	3,93	170 900 €	43 €
46	Dieue-sur-Meuse <> Génicourt-sur-Meuse	CCVMVS	5,40	383 300 €	71 €

Le détail des itinéraires du quotidien (5/5)

Sommaire

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

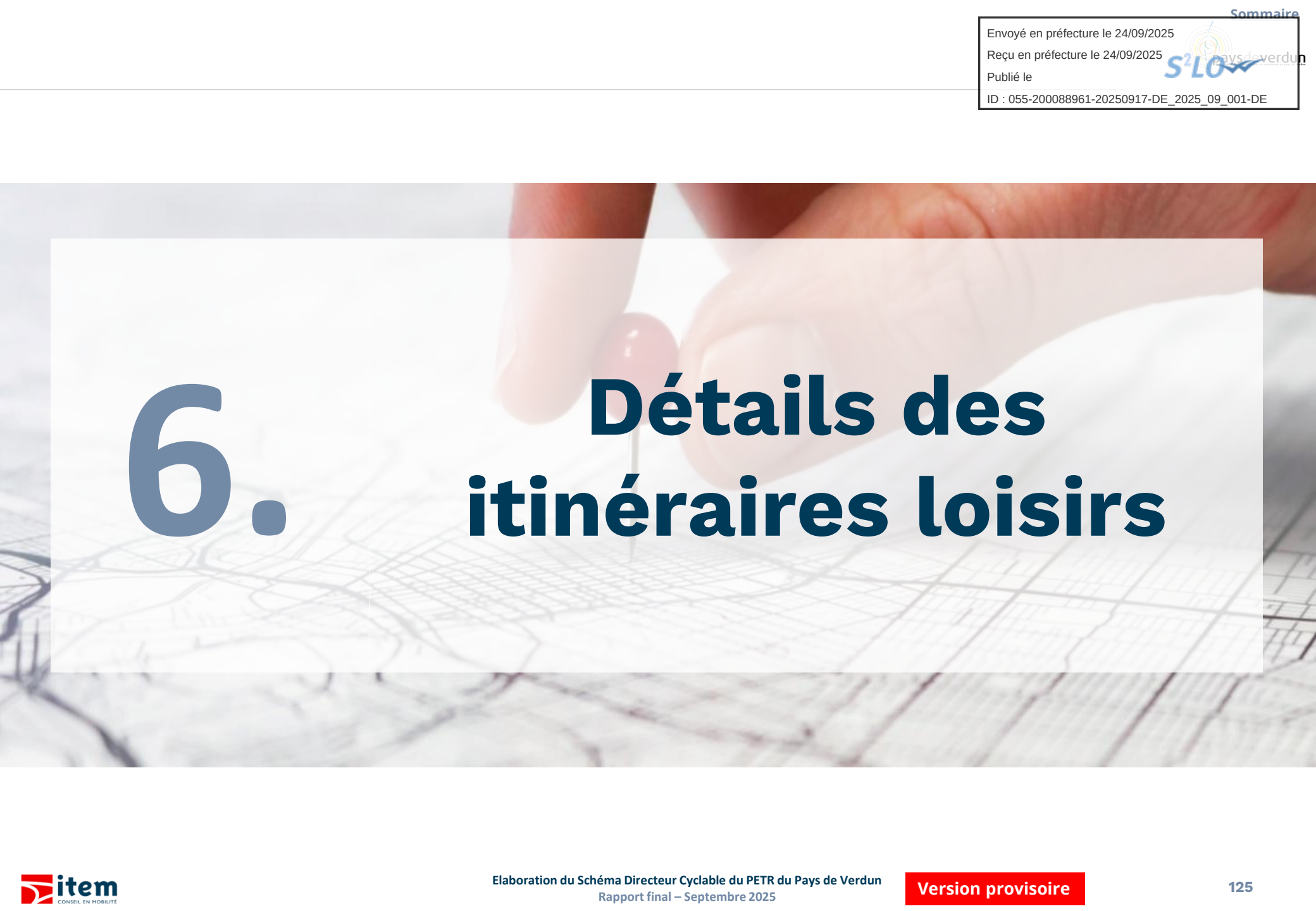
Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

S2LO
Pays de verdun

N°	Itinéraires	EPCI	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
47	Génicourt-sur-Meuse <> Villers-sur-Meuse	CCVMVS	2,93	5 700 €	2 €
48	Villers-sur-Meuse <> Ambly-sur-Meuse	CCVMVS	2,18	4 200 €	2 €
49	Ecouviez <> Lamorteau (Belgique)	CCPM	0,61	117 300 €	193 €

The background of the slide is a photograph of a hand placing a red pushpin into a map. The map shows a grid of streets and some geographical features. The text "6. Détails des itinéraires loisirs" is overlaid on the image in a large, bold, dark blue font.

6. Détails des itinéraires loisirs

Le détail des itinéraires de loisirs

(hors coût du jalonnement et points-nœuds)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Sommaire



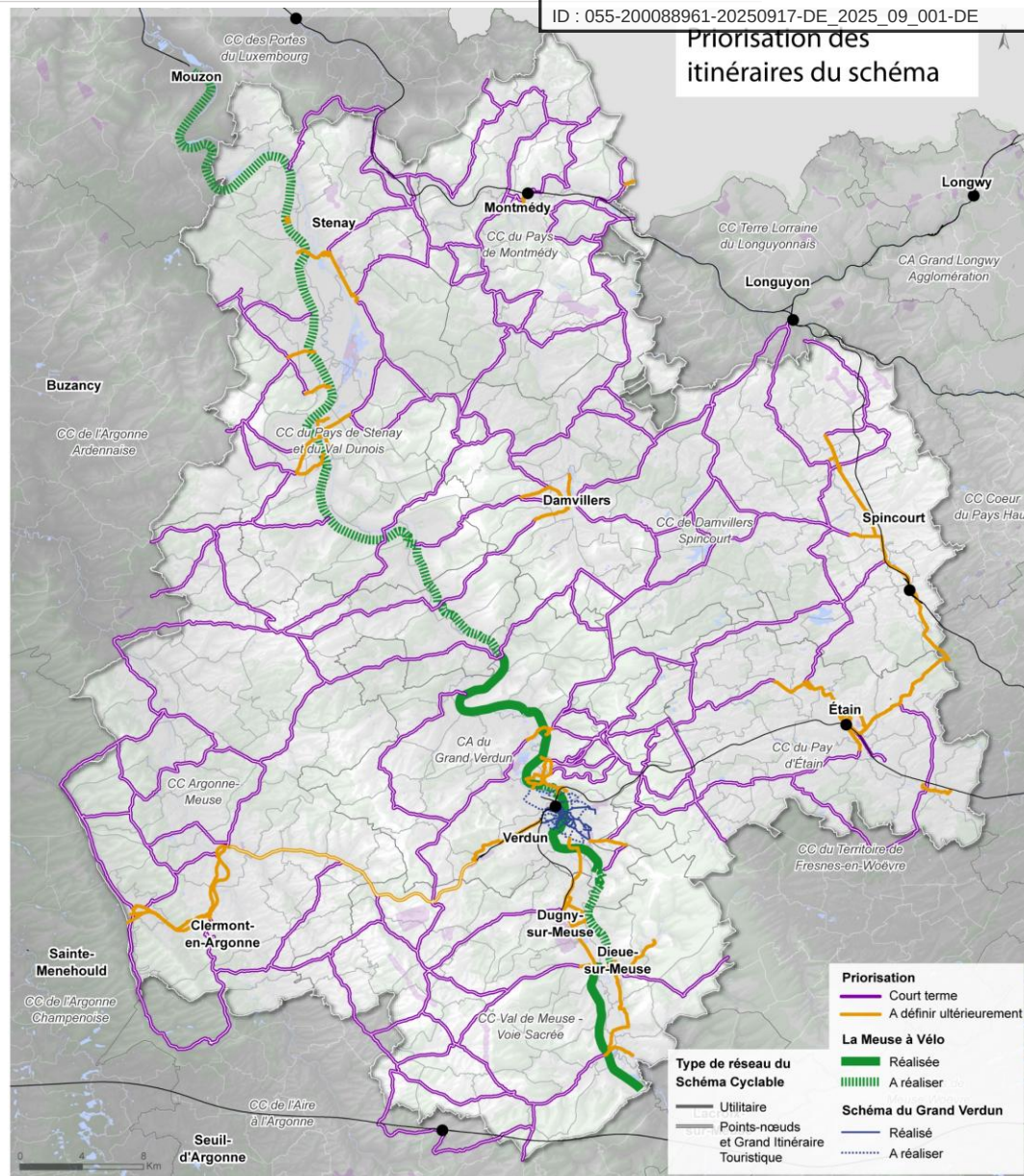
N°	Itinéraires	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
GIT1	Verdun // Etain (dont le jalonnement spécifique)	26,4	8 700 €	-
GIT2	Verdun // Les Islettes (dont le jalonnement spécifique)	19,3	3 104 200 €	160 €
GIT3	Longuyon // Damvillers // Sivry-sur-Meuse EV19 (dont le jalonnement spécifique)	32,7	10 800 €	-
GIT4	Virton // Montmédy // Mouzay (dont le jalonnement spécifique)	26,3	8 700 €	-
PN_GV	Points-Nœuds de la CAGV	81,1	27 900 €	-
PN_PE	Points-Nœuds de la CCPE	72,7	93 300 €	-
PN_VMVS	Points-Nœuds de la CCVMVS	124,3	1 200 €	-
PN_AM	Points-Nœuds de la CCAM	190,3	0 €	-
PN_PSVD	Points-Nœuds de la CCPSVD	111,8	0 €	-
PN_DS	Points-Nœuds de la CCDS	161,8	0 €	-
PN_PM	Points-Nœuds de la CCPM	96,8	63 500 €	-



7. Priorisation des itinéraires

7.1 Programmation de la réalisation des itinéraires

- ▶ La programmation de réalisation des itinéraires sera conditionnée aux attentes des nouvelles équipes communautaires qui seront en place à l'issue des élections municipales de mars 2026. Ainsi il est délicat à ce stade de proposer des éléments de programmation pour des itinéraires qui seront réalisés au cours du prochain mandat.
- ▶ S'il est envisagé la réalisation de l'essentiel du maillage points-nœuds à court terme, en lien avec les aides prévues par INTERREG, la programmation des itinéraires utilitaires et certains tronçons du maillage points-nœuds, qui demandent la mise œuvre d'infrastructures lourdes, reste à préciser et devront se réaliser en lien avec les plans vélos de la Meuse et de la Région.
- ▶ L'outil cyclable interactif de suivi et de visualisation du Schéma pourra être complété ultérieurement selon la programmation souhaitée par les élus de chaque EPCI et donnera les principales données de coût et de linéaire de celle-ci.



7.2 La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles compétences sont mobilisées ? (1/2)

- ▶ Le Schéma réalisé par le PETR du Pays de Verdun : n'a pas de caractère « opposable », pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé... ;
- ▶ Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...
- ▶ La mise en œuvre opérationnelle de ce qui sera retenu dans le schéma fera appel :
 - à un arbitrage selon les compétences de chacun pour le développement de services vélos ;
 - à la compétence voirie pour la réalisation des aménagements (*sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie verte dans un chemin forestier...*).
 - à la compétence tourisme, en particulier pour le maillage points-nœuds et la création d'aménagements cyclables à vocation touristique.
- ▶ La compétence en matière de voirie est globalement **partagée actuellement entre les communes et le Département** ;
- ▶ Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont les communes et le Département qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements.

7.2 La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles compétences sont mobilisées ? (2/2)

- **Mais une analyse sera nécessaire en amont de chaque projet car les coûts des aménagements ne sont pas forcément directement liés aux voiries et donc imputables aux gestionnaires. Par exemple :**
- *certaines voies vertes/pistes peuvent utiliser les cheminements hors de la bande roulante ;*
 - *le rôle du gestionnaire de voirie est souvent différent si les aménagements sont sur la chaussée ou non ;*
 - *des aménagements peuvent être à réaliser en partie sur l'accotement/stationnement dont la domanialité sera à analyser dans les études avant travaux ;*
 - *le rôle du gestionnaire de voirie est souvent différent en zone urbaine ou hors zone urbaine ;*
 - *selon les objectifs et mesures inscrits dans leur Plan Vélo respectif, le Département et la Région pourront venir apporter un financement spécifique à la réalisation de certains itinéraires.*

7.2 La mise en œuvre du schéma directeur cyclable :

Quel rôle pour le PETR et chaque EPCI ?

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



► **Pour le PETR**, il pourra intervenir en tant qu'**animateur, centralisateur et coordinateur** de la politique cyclable et possiblement en **appui technique** pour la conception du projet et le montage des dossiers.

► **Pour les EPCI**, il s'agira qu'elles **définissent leur propre rôle** dans la mise en œuvre du schéma (au regard de ses priorités, son ambition politique, ses moyens humains et financiers...), **car les possibilités sont multiples en l'absence de compétence sur l'essentiel des voiries !**

- **Simple rôle de sensibilisation auprès des communes**
- **Vérification de l'homogénéité des aménagements / projets en lien avec le schéma**

▪ **Un rôle lié à l'ingénierie**

- Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes
- Accompagnement technique dans la recherche de subventions, et montage des dossiers de subventions
- Rédaction d'un cahier des charges pour des études d'avant travaux, pour des marchés de Maîtrise d'Œuvre ...

▪ **Une intervention financière à travers un fonds de concours :**

- Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux
- Sur les aménagements

▪ **En proposant des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » à des communes ou au Département.** Ce mécanisme n'implique pas de transfert de compétence ;

▪ **A travers une compétence « de création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêts communautaires en lien avec le schéma » :** cela permet d'assurer la MO des travaux, de les financer Mais n'implique de transfert de la compétence voirie (accord des gestionnaires) ;

▪ **Prise de compétence voirie sur les voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire en lien avec le Schéma en amont des travaux.**

7.2 La mise en œuvre du schéma directeur cyclable :

Exemples : retours sur quelques expériences de SDC

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Sommaire

Contexte du territoire	Principaux points du Schéma Vélo	Rôle identifié de l'ECPI
CC Périurbain d'une Agglo • 5 communes • 18 000 habitants	100,1 km d'itinéraires retenus +/- 14,6 M€ selon les préconisations	Un «simple» rôle de suivi du schéma, de mobilisation et de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage ; Un accompagnement technique des communes potentiellement envisageable en amont de la mise en œuvre des opérations ;
Territoire «global» (hyperurbain / urbain / périurbain / rural) • 32 communes • 152 000 habitants	340 km d'itinéraires retenus Distinction des itinéraires en deux catégories : ✓ A vocation pendulaire ✓ A vocation touristique, de loisirs ou intra communale 3,6 M€ projetée sur 10 ans	Mise en place d'un fonds de concours pour subventionner une partie des aménagements sur le reste à charge des communes ; (20 à 40 % selon la vocation des itinéraires qu'importe les préconisations en matière d'aménagements)
CC à vocation rurale • 43 communes • 55 000 habitants	383 km d'itinéraires retenus +/- 19,7 M€ selon les préconisations	Mise en place d'un fond de concours pour subventionner une partie des aménagements sur le reste à charge des communes ; Distinction des tronçons entre ceux situés en agglomération ou hors agglomération Les aménagements en zone urbaine identifiés dans le schéma se feront à l'initiative des communes mais feront néanmoins l'objet d'un fonds de concours Communautaire
Territoire rural avec une centralité urbaine (17 000 habitants) • 88 communes • 56 000 habitants	227 km d'itinéraires retenus +/- 17 M€ selon les préconisations	<u>Gouvernance qui engage cette mandature mais pas les suivantes.</u> La CC accompagnera les communes : - financement d'études pré opérationnelles nécessaires des itinéraires inscrits au schéma ; - sur les aspects techniques : montage des dossiers concernant les recherches de financement

8.

Les actions servicielles

Constats du diagnostic

- 763 places de stationnement vélo relevées sur le PETR dans le diagnostic, dont 60 % sous forme de racks. Seulement 1 stationnement vélo pour 100 hab. contre 14 à Strasbourg.

Objectif

- Disposer d'un espace de stationnement à destination
- Sécuriser le stationnement des cycles
- Organiser l'espace public en évitant le stationnement anarchique de vélos

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

En fonction de la vocation (achat dans des commerces de proximité, intermodalité au niveau des arrêts de TC et notamment des gares, aires de covoiturage...) et du temps de stationnement (courte durée ou longue durée), plusieurs types d'équipement sont envisageables.

- Pour du stationnement longue durée** (stationnement aux arrêts de TC ou aires de covoiturage par exemple), les types d'équipement les plus appropriés sont l'installation de box individuels ou collectifs sécurisés et d'arceaux abrités.
- Pour du stationnement courte ou moyenne durée** (proche des commerces ou des équipements communautaires par exemple), les dispositifs sont moins onéreux : les arceaux simples, possiblement abrités. Les racks, très présents aujourd'hui sur le PETR sont à proscrire (vulnérabilité au vol et risque de voilure de la roue, difficilement détectables par les malvoyants).

A noter que pour le cas des **établissements scolaires**, le stationnement des élèves et du personnel s'effectue dans l'enceinte de l'établissement (non comptabilisé ici) mais il est préconisé de prévoir quelques arceaux sur l'espace public (comptabilisé ici) pour les visiteurs ou lorsque le parc de l'établissement n'est pas disponible.

Pour les **moyennes et grandes surfaces**, le stationnement est à la charge des enseignes (non comptabilisé ici). Le maillage de stationnements vélos proposé et les coûts induits relèvent de préconisations. Il est possible d'aller au-delà des préconisations, sur le volume de places ou sur les types d'équipements, selon les besoins identifiés.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PETR



Arceaux abrités



Box vélos individuels



Racks à proscrire

Calendrier

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le terme

terme

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Sommaire



Acteurs	Rôle
PETR Pays de Verdun	Coordinateur du groupement de commandes
EPCI	Financeurs
Communes	Partenaires techniques pour définir le volume de stationnements à prévoir Installation du mobilier
Région	Partenaire technique et financier sur les arrêts TC
CD55	Partenaire à travers le Plan Vélo Départemental

Coûts

- +/- 100 € pour un arceau
- +/- 5 000 € pour 5 arceaux abrités
- +/- 2 000 € pour un box individuel

Suivi des mesures

- Nombre de stationnements installés
- Suivi de l'occupation des stationnements sur quelques points stratégiques

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



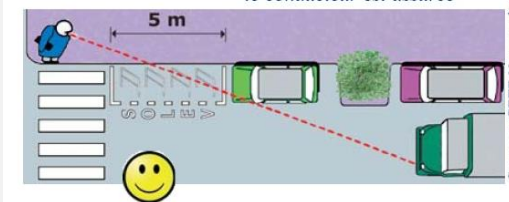
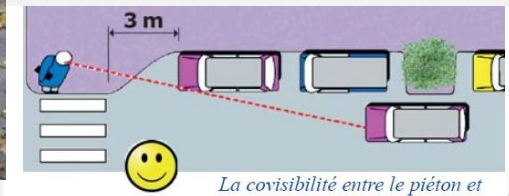
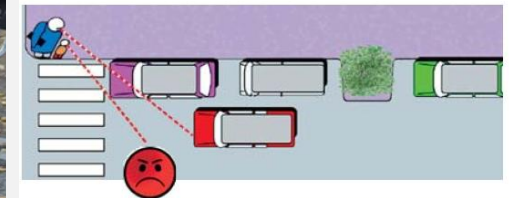
➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Quelques **préconisations** peuvent être suivies afin d'optimiser au mieux l'implantation des points de stationnement :

- Le stationnement doit être **visible** et **signalé** : l'implantation d'un panneau en hauteur aide à leur repérage ;
- Il doit être également **facile d'accès** depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable (pas de ressaut à franchir) en privilégiant les espaces consacrés au stationnement VL longitudinal ;
- Il peut être implanté en lieu et place de la place de stationnement neutralisée située en amont de chaque traversée piétonne (obligation issue de la LOM, cf. service n°2) ;
- Il est conseillé **d'homogénéiser le modèle** de stationnement afin d'améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement vélo, pour ce faire, il conviendrait de reproduire à l'échelle du PETR ce qui a été initié par le Grand Verdun avec des arceaux faciles à installer, avec le logo de la collectivité et ce, grâce à un partenariat avec un lycée technique de Verdun.
- Le stationnement doit bénéficier de **dimensions** facilitant l'attache optimale du vélo à l'aide d'un seul antivol de type U ;
- Les racks sont à proscrire (vulnérabilité au vol et risque de volure) : ils sont dans cette action remplacés par des arceaux.



Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir



La covisibilité entre le piéton et le conducteur est assurée

Source : CETE Normandie Centre

Le coût des différents dispositifs de stationnement :



Arceaux simples

100 € pour 1 arceau



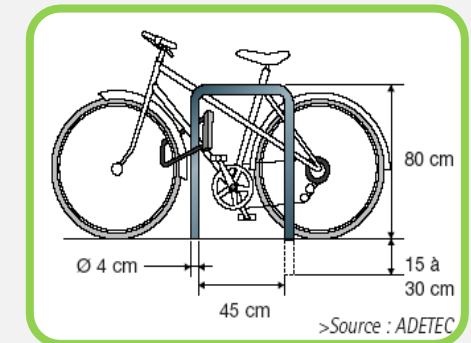
Arceaux abrités

5 000 € pour 5 arceaux



Box individuels

2 000 € pour 1 box



>Source : ADETEC

NB : 1 arceau = 2 places

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Préconisations de stationnements au niveau des pôles générateurs

Pôle à équiper	Nombre de stationnements préconisés selon la taille de la commune			
	< 1 000 habitants <i>(les autres communes)</i>	1 000 – 3 000 hab. <i>(Clermont-en-Argonne // Dieu-sur Meuse // Dugny-sur-Meuse // Montmédy // Sommedieue // Stenay)</i>	de 3 000 habitants à 5 000 hab. <i>(Belleville-sur-Meuse // Thierville-sur Meuse // Etain)</i>	De 15 000 à 20 000 hab. <i>(Verdun)</i>
Administration (mairie, MFS...)	1 à 2 arceau (x)	2 à 3 arceaux	3 à 4 arceaux	5 à 10 arceaux
Commerces de proximité	2 arceaux	2 à 4 arceaux	1 arceau pour 2 commerces	1 arceau par commerce
Culture / salle polyvalente	3 à 4 arceaux	4 à 8 arceaux	6 à 15 arceaux	10 à 20 arceaux
Petite enfance (crèche)	2 arceaux	2 arceaux	4 arceaux	6 arceaux
Santé	2 arceaux	2 à 3 arceaux	3 à 6 arceaux	6 à 10arceaux
Ecole primaire	2 à 3 arceaux	3 à 4 arceaux	5 à 8 arceaux	10 à 20 arceaux
Collège/lycée	6 arceaux (sur voirie)			12 arceaux (sur voirie)
Tourisme (OT, patrimoine...)	4 à 10 arceaux			10 à 20 arceaux
Equipement sportif	3 à 5 arceaux	6 à 12 arceaux	10 à 20 arceaux	20 à 40 arceaux
Arrêt TC / Gare / aire de covoiturage	A définir selon la fréquentation des arrêts			

Afin de garantir l’uniformité des points de stationnement et diminuer les coûts d’acquisition, un marché à groupement de commandes pluriannuel pourrait être organisé par le PETR qui pourra alors refacturer ceux-ci pour les besoins des EPCI et communes.

📌 Constats du diagnostic

- Absence de services en libre-service pour l'entretien courant d'un vélo et d'aires de services à destination des cyclistes.

📌 Objectif

- Permettre aux usagers utilitaires et touristiques de disposer sur leur parcours de points d'entretien en libre-service et des aires d'accueil mutualisés avec les services existants au sein du territoire.
- Rendre attractif les itinéraires cyclotouristiques par la mise à disposition de services.

📌 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Pour garantir l'attractivité d'un itinéraire cyclable et favoriser la pratique notamment pour les loisirs, il convient de mettre en œuvre des aires de services sur le territoire du PETR du Pays de Verdun.

Celles-ci s'inscrivent complètement dans le dispositif INTERREG Grande Région en s'appuyant sur le maillage points-nœuds proposés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.

Concernant les aires, il s'appuie sur le référentiel aires d'arrêt Pro Vélo qui distingue 4 types d'aires : pour les aires appelées Aires Flash ou Aires 5 leurs localisations seront définies ultérieurement en fonction des opportunités déjà présentes le long des itinéraires cyclables afin de mutualiser avec l'existant. Mais il est possible de pré-localiser les aires :

- **L'aire 30 - PRINCIPALE** : une aire « départ-arrivée », tous les 30 km, associée de préférence à une gare proche, une agglomération, un parking adossé à des services-commerces existants.
- **L'aire 15 - SECONDAIRE** : une aire « pause longue » tous les 15 km, qui permet une pause pique-nique et un arrêt de plusieurs heures.

Localisation (à titre indicatif) :

Il a été pré-défini la mise en place de 13 aires principales et de 22 aires secondaires mais celles-ci devront être confirmées ou non par les communes concernées.

📌 Publics cibles

- Tous publics

📌 Périmètre

- PETR



Pompe seule (+/- 1 k€)



La borne de recharge électrique ALTAO® Parc o VAE est un vrai arceau de stationnement vélo équipé d'un point de recharge et sécurisation du chargeur d'un VAE.

La sécurisation se fait avec propre antivol et la recharge avec son chargeur.

À partir de 700 € par place (hors raccordement)

📌 Calendrier

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le terme

terme

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Acteurs	Rôle
PETR // Meuse attractivité	Maillage des aires de services, coordinateurs de l'action
Communes, EPCI	Installation des aires de services
Programme INTERREG	Participation aux financements des aires de services.

📌 Coûts

- Totem de réparation et station de gonflage : +/- 1500 € selon les modèles (hors pose),
- Borne de recharge : 6 k€ si acquisition de 1 armoire de 4 casiers
- Exemple de coût issu du référentiel d'arrêt Pro Vélo ci-après

📌 Suivi des mesures

- Nombre d'aires installées
- Retours usagers

📌 Impact report modal

Limité

Moyen

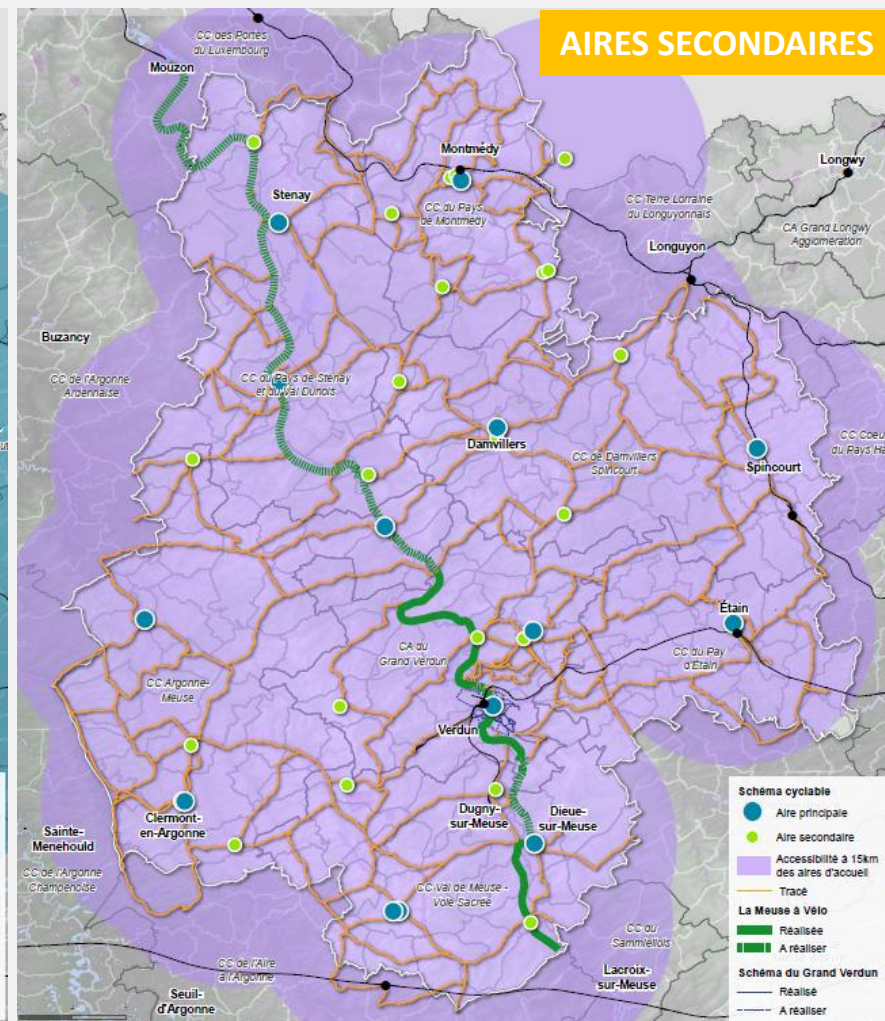
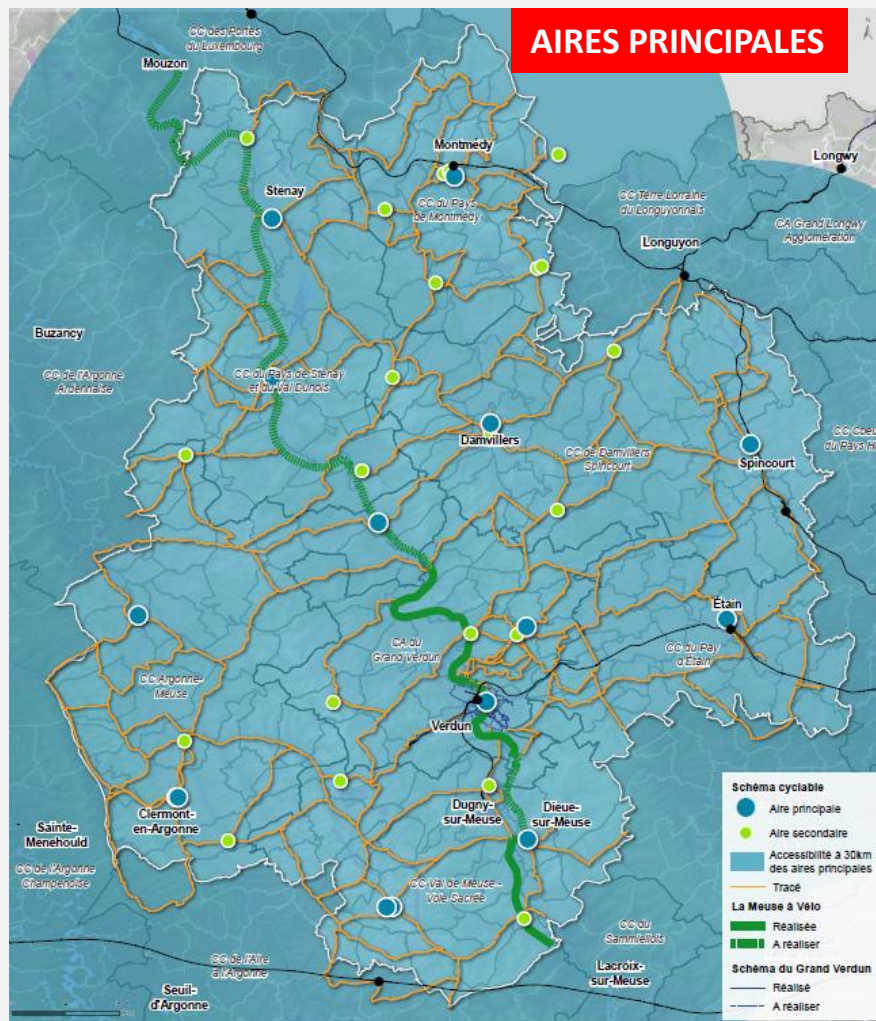
Élevé

📌 Faisabilité



➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

La localisation des aires principales et des aires secondaires permet de couvrir l'ensemble du territoire du PETR du Pays de Verdun en respectant les distances à parcourir par les cyclotouristes pour s'y rendre.



Détails des mesures à mettre en œuvre

Listes des aires principales (1/2)

AIRES PRINCIPALES

Commune accueillant l'aire de service PRINCIPALE	Localisation	Equipement déjà présent
Clermont-en-Argonne (1ère possibilité)	Rue de la Libération	Bancs // places de stationnement // arrêt de TC // commerces
Clermont-en-Argonne (2ème possibilité)	Rue des déportés (au niveau du parking)	Places de stationnement // Fontaine // Bornes IRVE
Consenvoye	Espace Robert Mathieu	Places de stationnement // proximité commerces // Bancs // aires de jeux
Damvillers	Au niveau de la Ballastières de Damvillers	Places de stationnement // Aires de stationnement de campings cars
Dieu-sur-Meuse	Route des Dames – au niveau de l'écluse	Aire de campings cars // Places de stationnement // bancs et tables de piques niques
Douamont-Vaux	Abri des Pèlerins	Places de stationnement // Commerces // proximité Ossuaire de Douamont
Dun-sur-Meuse	A proximité de la plage du lac vert	Place de stationnement // espace de pelouse ombragée
Etain	Place J.B Rouillon	Places de stationnement // Bancs // Bornes IRVE

Équipements attendus sur les aires de service vélo

Équipements	Aire de service secondaire 15 km	Aire de service principale 30 km
Bancs	●	●
Ombrage <i>idéalement naturel</i>	●	●
Table de pique-nique	●	●
Abri pour table de pique-nique	●	●
Arceaux vélo <i>situés à 2 m. des tables</i>	●	●
Panneau d'infos touristiques <i>RIS / totem</i>	●	●
Panneau d'interprétation patrimoniale / culturelle / touristique	●	●
Atelier d'autoréparation et entretien	●	●
Poubelles <i>avec tri sélectif</i>	●	●
Accès eau potable	●	●
Sanitaires	●	●
Borne de recharge VAE	●	●
Aire de jeux enfants	●	●
Parking <i>voitures et camping-cars</i>	●	●
Éclairage		●
Recharge mobile et borne Wifi		●
Box vélo sécurisée		●

● équipement obligatoire ● équipement recommandé ● équipement facultatif

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

AIRES PRINCIPALES

Listes des aires principales (2/2)

Commune accueillant l'aire de service PRINCIPALE	Localisation	Equipement déjà présent
Montmédy	Route de Villecloye – au niveau de l'aire de jeux	Aire de jeux // bancs // point d'eau // proximité des commerces
Stenay	Rue du Port – à proximité de l'office du Tourisme	Places de stationnement // réseau sec et eau avec le port // proximité des commerces.
Souilly (1 ^{ère} possibilité)	Route d'Ippecourt	Place de stationnement // aire de jeux // bancs et table de pique nique
Souilly (2 ^{ème} possibilité)	Place du Square	Places de stationnement // proximité des commerces
Spincourt	Rue des écoles – au niveau du terrain multi-sports	Bancs // aires de jeux
Varennes-en-Argonne	Place de l'Eglise (sous réserve d'accord de l'architecte des bâtiments de France)	Places de stationnement // proximité commerces // Bancs // table pique-nique
Verdun	Parc Japiot	Places de stationnement // fontaine à eau // proximité des commerces // banc // aire de jeux.

ATTENTES DE SERVICES SUR L'AIRE PRINCIPALE SELON LE REFERENTIEL AIRES D'ARRET PRO VELO

📌 Caractéristiques

Il s'agit de l'aire la plus équipée, elles doivent se retrouver environ tous les 30 km. L'aire doit se situer sur le tracé de l'itinéraire mais elle peut néanmoins renvoyer vers certains services à proximité immédiate « à vue » ou « à moins de 500 m et signalisés dans les deux sens » (sanitaires, outillage de réparation...).

AIRE 30			MIN	MAX	MIN	MAX
Mobiliier de pause et de stationnement	Bancs	3	400,00 €	600,00 €	1.200,00 €	1.800,00 €
	Tables de piques-niques accessibles PMR	3	600,00 €	1.500,00 €	1.800,00 €	4.500,00 €
	Tables de piques-niques couvertes	1	900,00 €	2.500,00 €	900,00 €	2.500,00 €
	Arceaux	12	40,00 €	100,00 €	480,00 €	1.200,00 €
	Box vélo	2	2.500,00 €	3.500,00 €	5.000,00 €	7.000,00 €
	Poubelle de tri sélectif	3	800,00 €	2.000,00 €	2.400,00 €	6.000,00 €
Sanitaires	Abris intempéries (un abri peut contenir +/- 8 personnes), une table accessible PMR y sera placée	1	10.000,00 €	15.000,00 €	10.000,00 €	15.000,00 €
	Eau potable	1	300,00 €	500,00 €	300,00 €	500,00 €
Signalisation	Sanitaires	1	10.000,00 €	50.000,00 €	10.000,00 €	50.000,00 €
	Panneau Info tourisme, info services, info aire et info territoire	4	1.500,00 €	3.000,00 €	6.000,00 €	12.000,00 €
Outils et services	Borne de réparation et station de gonflage	1	1.000,00 €	2.500,00 €	1.000,00 €	2.500,00 €
	Casiers de recharge VAE	1	2.000,00 €	2.500,00 €	2.000,00 €	2.500,00 €
	Eléments de secours	1	variable			
Aire de jeux	Aire plane de jeux, jeux, plaine de jeux,...	1	variable			
Paysagement	Terrassement, pelouse, arbres et haies, éclairage	1	variable			
COÛTS ESTIMATIFS d'aménagement aire 30 (€ hors TVA et hors pose)					41.080,00 €	105.500,00 €

NB : Les aménagements proposés par le référentiel ne sont pas forcément adaptés à toutes les aires principales proposées notamment en termes quantitatifs.

Détails des mesures à mettre en œuvre

AIRES SECONDAIRES

Listes des aires secondaires (1/2)

Commune	Localisation	Équipement déjà présent
Montmédy	Citadelle – au niveau de l’office de tourisme	Banc
Montmédy	Place R. Poincaré	Banc // Places de stationnement // Commerces
Damvillers	Rue St-Hubert	Banc // Places de stationnement // Commerces à proximité // Bornes IRVE // Panneau de basket
Douamont-Vaux	Ossuaire de Douamont	Places de stationnement // toilettes
Inor	Au niveau du camping	Places de stationnement // Terrain de foot
Quincy-Landzécourt	Rue de l’Eglise au niveau du croisement avec la rue Basse	Places de stationnement // Tables de pique-nique // Aire camping car
Rouvroy (Belgique)	Rue de la Station – au niveau de l’aire de jeux	Places de stationnement // bancs // Aire de jeux
Marville	Rue de Jametz à l’intersection avec la RD 14	Bancs // Table de pique-nique // Ombragé
Marville	Place St-Benoit	Places de stationnement // Commerces à proximité
Louppy-sur-Loison	Rue de la Tinette – au niveau de l’Eglise	Places de stationnement // Bancs // Tables de pique-nique // Ombragé
Brandeville	RD 110 – au niveau du point de vue	Place de stationnement // Table de pique-nique
St-Laurent-sur-Othain	Place de la mairie	Places de stationnement // Bancs // Ombragé

Équipements attendus sur les aires de service vélo

Équipements	Aire de service secondaire 15 km	Aire de service principale 30 km
Bancs	●	●
Ombrage <i>idéalement naturel</i>	●	●
Table de pique-nique	●	●
Abri pour table de pique-nique	●	●
Arceaux vélo <i>situés à 2 m. des tables</i>	●	●
Panneau d’infos touristiques <i>RIS / totem</i>	●	●
Panneau d’interprétation patrimoniale / culturelle / touristique	●	●
Atelier d’autoréparation et entretien	●	●
Poubelles <i>avec tri sélectif</i>	●	●
Accès eau potable	●	●
Sanitaires	●	●
Borne de recharge VAE	●	●
Aire de jeux enfants	●	●
Parking <i>voitures et camping-cars</i>	●	●
Éclairage		●
Recharge mobile et borne Wifi		●
Box vélo sécurisée		●

● équipement obligatoire ● équipement recommandé ● équipement facultatif

Détails des mesures à mettre en œuvre

AIRES SECONDAIRES

Listes des aires secondaires (2/2)

Commune accueillant l'aire de service SECONDAIRE	Localisation	Equipement déjà présent
Azannes-et-Soumazannes	Rue d'Etain – au niveau de l'étang	Places de stationnement // Bancs // Tables de pique-nique // Ombragé
Sivry-sur-Meuse	Rue du Moulin – Monument aux morts	Places de stationnement // Bancs
Romagne-sous-Montfaucon	Cimetière Américain – au niveau de l'aire de jeux	Places de stationnement // Bancs // Aire de jeux // Ombragé
Bras-sur-Meuse	Chemin du Paquis – au niveau de l'aire de jeux	Places de stationnement // Table de pique-nique // Aire de jeux // Ombragé // bancs
Béthelainville	Rue Haute – au niveau de la place de l'école	Places de stationnement // Table de pique-nique // bancs
Nixéville-Blercourt	Rue Haute – au niveau de la salle des fêtes	Places de stationnement // Bancs
Dugny-sur-Meuse	Chemin de la Tour Waselle	Places de stationnement // Bancs // Terrains de sport // Ombragé
Villers-sur-Meuse	Rue Jules Petitgand –Salle des fêtes	Places de stationnement // Bancs // Terrains de sport // Ombragé
Rarécourt	Intersection rue des Eperchiees // rue Haute	Places de stationnement // Bancs // Fontaine à eau // Ombragé
Aubréville	Rue de la Cousance – au niveau de l'aire de jeux	Places de stationnement // Bancs // Aire de jeux

ATTENTES DE SERVICES SUR L'AIRES SECONDAIRE SELON LE REFERENTIEL AIRES D'ARRET PRO VELO

Caractéristiques

Ces aires permettent aux voyageurs de s'arrêter le temps d'un pique-nique, permettent le ravitaillement, l'arrêt longue durée. On les retrouve tous les 15 km le long de l'itinéraire. Ils doivent se localiser de préférence à proximité d'un site touristique, d'un village ou dans un lieu avec vue ou évènement visuel sur l'itinéraire.

AIRE 15			MIN	MAX	MIN	MAX
Mobiliers de pause et de stationnement	Bancs	2	400,00 €	600,00 €	800,00 €	1.200,00 €
	Tables de piques-niques accessibles PMR	2	600,00 €	1.500,00 €	1.200,00 €	3.000,00 €
	Tables de piques-niques couvertes	1	900,00 €	2.500,00 €	900,00 €	2.500,00 €
	Arceaux	6	40,00 €	100,00 €	240,00 €	600,00 €
	Box vélo	0	2.500,00 €	3.500,00 €	- €	- €
	Poubelle de tri sélectif	2	800,00 €	2.000,00 €	1.600,00 €	4.000,00 €
	Abris intempéries (un abri peut contenir +/- 8/ personnes), une table PMR y sera placée	1	10.000,00 €	15.000,00 €	10.000,00 €	15.000,00 €
Signalisation	Panneau Info tourisme, info services, info aire et info territoire	4	1.500,00 €	3.000,00 €	6.000,00 €	12.000,00 €
Outils et services	Borne de réparation et station de gonflage	1	1.000,00 €	2.500,00 €	1.000,00 €	2.500,00 €
Paysagement	Terrassement, pelouse, arbres et haies	1	variable			
COÛTS ESTIMATIFS d'aménagement aire 15 (€ hors TVA et hors pose)					21.740,00 €	40.800,00 €

NB : Les aménagements proposés par le référentiel ne sont pas forcément adaptés à toutes les aires secondaires proposées notamment en termes quantitatifs.

📌 Constats du diagnostic

- Env. 12 900 scolaires étudient sur les communes du PETR du Pays de Verdun laissant envisager des déplacements de courte distance pour une partie d'entre eux.
- En France, 70 % des enfants de primaire sont emmenés à l'école en voiture (ADEME)

📌 Objectif

- Diminuer la circulation près des écoles et favoriser l'activité physique des élèves

📌 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

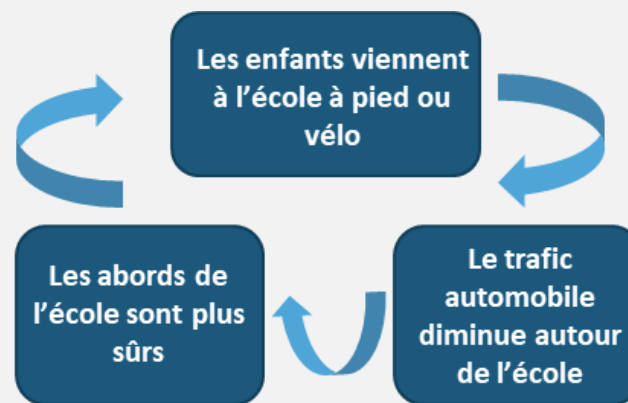
Mesure 1 : Tester puis généraliser le programme Savoir Rouler à Vélo dans les écoles

C'est un programme interministériel et multi-partenarial comprenant un cycle de formation de 10 heures minimum (à réaliser en milieu scolaire, périscolaire) pour les enfants de 6 à 11 ans

Mesure 2 : Insuffler des démarches de Plans de Mobilité Etablissements Scolaires (PDMEs)

C'est un outil qui permet à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école. Il identifie les solutions alternatives à la voiture pour réduire, aux abords des écoles, le trafic automobile et ses effets négatifs.

Un chargé de mission mobilité de chaque EPCI pourra avoir comme mission d'accompagner les écoles volontaires dans l'élaboration d'un PDMEs.



📌 Publics cibles

- Scolaires

📌 Périmètre

- EPCI

Acteurs	Rôle
PETR / EPCI	Initiateur et coordinateur de l'action
CD55	Partenaire à travers les actions de son Plan Vélo
Communes	Partenaires techniques en tant que gestionnaires des écoles
ADEME	Partenaire technique
Programme Génération vélo	Partenaire financier du SRAV

📌 Coûts

- Mesure 1 : 1,5 k€/an pour une session SRAV pour une classe avec un reste à charge de 0,75 k€/an et par classe
- Mesure 2 : 0,1 ETP/an par EPCI

📌 Suivi des mesures

- Nombre d'élèves formés au programme SRAV
- Nombre d'écoles sensibilisées
- Nombre de PDMEs réalisés

📌 Impact report modal

Limité Moyen Élevé

📌 Faisabilité



📌 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Généraliser le programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles

Les **principes** du programme Savoir Rouler à Vélo :

- Un cycle de formation de **10 heures** minimum (à réaliser en milieu scolaire, périscolaire),
- Public : les enfants de **6 à 11 ans** ;
- Trois blocs de formation pour devenir autonome à vélo sur la voie publique avant l'entrée au collège :
 - bloc 1 : « **savoir pédaler** » (maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner))
 - bloc 2 : « **savoir circuler** » (découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route).
 - bloc 3 : « **savoir rouler** » (circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique).

Un **objectif** sur le PETR du Pays de Verdun : **dispenser une formation à tous les élèves avant leur entrée au collège**

- Cibler toutes les classes d'un ou plusieurs niveaux du territoire pour une première étape de développement (à partir du CE2 pour garantir une certaine autonomie des élèves) ;
- Reproduire annuellement le programme auprès de ce même niveau.

Deux possibilités pour assurer la formation :

- Prioritairement faire appel à des formateurs/associations qui ont été formés et sont labélisés pour permettre d'accéder au co-financement par le programme Génération Vélo (programme de financement éligible aux CEE jusqu'au 31 décembre 2025). Ce dernier, s'adresse prioritairement aux collectivités, et permet d'intensifier le déploiement du SRAV.

Les coûts sont variables selon l'ampleur du développement du SRAV :

- Coût du SRAV : 57 € / élève en moyenne (enquête Indigo et ADEME 2019)
- Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo.

Constats du diagnostic

- Prendre en compte dans les aménagements routiers la place du cycliste peut permettre de faciliter leur pratique, or, ce sujet est rarement pris en compte à part sur le Grand Verdun à l'échelle du PETR.

Objectif

- En parallèles des aménagements sur le maillage cyclable, développer des éléments peu coûteux qui facilitent la circulation des cycles, accordent certaines priorités ou limitent les petites discontinuités

Publics cibles

- Cyclistes du quotidien et de loisirs

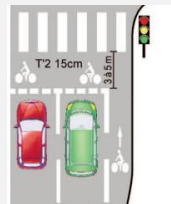
Périmètre

- PETR

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Systématiser les SAS vélo au niveau des feux et matérialiser le cédez-le-passage cycliste au feu.

Un espace réservé aux cyclistes placés avant le feu tricolore en amont duquel les véhicules motorisés doivent s'arrêter et des panneaux de cédez-le-passage aux feux pour franchir un feu rouge selon les directions indiquées par les flèches du panonceau sous réserve de céder le passage à tous les usagers qu'ils croisent.



Mesure 2 : Intégrer un by-pass vélo dans les écluses

Ces rétrécissements ponctuels de la chaussée dans un objectif de pacification imposent le passage d'un seul véhicule à la fois. Afin de ne pas pénaliser les cyclistes avec un arrêt et un déport, un passage latéral est aménagé, appelé by-pass.



Mesure 3 : Utiliser la trajectoire matérialisée

La trajectoire matérialisée pour les cyclistes permet aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une trajectoire conseillée pour les cyclistes et de légitimer leur présence. **Plusieurs situations sont propices à la matérialisation de trajectoire matérialisée :** Au niveau des giratoires // Au niveau des intersections en T // Pour matérialiser l'accès à un aménagement ou la réinsertion sur chaussée // Pour matérialiser les vélorues.



Acteurs	Rôle
Communes	Sur les axes où leurs compétences voirie s'exercent
CD 55	Sur les axes où leurs compétences voirie s'exercent

Coûts

- Mesure 1 : +/- 250 € par sas vélo et +/- 60 € par panneau pour le cédez-le-passage.
- Mesure 2 : pas de surcoût à la conception
- Mesure 3 : Pictogrammes et flèches tous les 25 m : 2 €/ml.

Suivi des mesures

- Nombre de feux aménagés pour les cyclistes
- Nombre d'écluses avec by-pass

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



➤ Constats du diagnostic

- Une très faible pratique cyclable à l'échelle du PETR

➤ Objectif

- Profiter des bénéfices et bienfaits du Vélo à Assistance Electrique sans avoir à en supporter le prix d'achat important et décourageant pour les budgets serrés.
- Possibilité de tester le système et d'en mesurer les bienfaits avant de se lancer dans une acquisition personnelle.
- Offrir une solution de mobilité à coûts réduits pour les personnes en insertion.

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le développement de ce service sur le territoire de la CCPA pourrait se décliner de la manière suivante :

- Une mise en location des VAE sur une durée moyenne (plusieurs semaines) ou importante (plusieurs mois voire à l'année) ;
- Le volume et la typologie de la flotte sera croissante en fonction du succès de l'opération.
- Une large gamme de produits à proposer : VAE, vélo-cargo, remorque enfant ...
- Le mode de réservation : directement auprès des EPCI qui donnent un bon de retrait à transmettre aux vélocistes ;
- Retrait et stockage : directement auprès d'un vélociste ;
- L'entretien de la flotte : réalisé par le vélociste
- Une grille tarifaire incitative avec plusieurs durées d'abonnement tout en assurant une rotation des vélos et une rentabilisation de l'investissement. Les vélos pourraient être proposés à la vente à l'issue de deux ans (pour limiter les coûts d'entretien).

➤ Publics cibles

- Tous publics

➤ Périmètre

- PETR



➤ Communication

- Une campagne de communication à mener par le PETR.

Calendrier	Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Contenu	Reçu en préfecture le 24/09/2025
terme	Publié le terme
terme	terme
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE	

Acteurs	Rôle
PETR	Initiateur et coordinateur de l'action // communication.
EPCI	Financier et gestionnaire du dispositif
Partenaires économiques	Partenaire technique du vélociste qui assurera la mise à disposition du vélo
CD55	Partenaire à travers l'action de son Plan Vélo de mise en œuvre d'une aide à l'achat

➤ Coûts

- Environ 1,5 k€ par VAE
- Entre 2 et 5 k€ pour un vélo cargo.

➤ Suivi des mesures

- Nombre de locations par an
- Durée moyenne de locations

➤ Impact report modal

Limité Moyen Élevé

➤ Faisabilité



➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Exemple de tarifs de location

Exemple de tarifs	1 jour	1 semaine	1 mois	3 mois	6 mois	1 an	Commentaires
Communauté de communes du Bassin d'Aubenas (07)				80 €	150 €	260 €	Location au trimestre, dégressif sur l'année
Communauté d'Agglomération Privas Centre Ardèche (07)	8 € / 15 €	15 € / 30 €	25 € / 50 €	40 € / 80 €			Tarif réduit pour les demandeurs d'emploi, les personnes bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active et les étudiants
Plateforme mobilité Emploi 37 (location solidaire)	1 €	10 € / 22 €	30 € / 67 €				Distinction entre : - Tarif subventionné (jeunes de moins de 25 ans, stagiaires, apprentis, bénéficiaires du RSA...) - Tarif classique (retrait de permis, pannes ou vol de véhicules...) * Réservé aux intérimaires dans la limite de 90 jours / an
Atelier MOB sur le Pays d'Alençon (61) (location solidaire)		5 € / 10 €	10 € / 20 €				Tarif réduit : étudiants, demandeurs d'emploi, retraités, personnes bénéficiaires des minimas sociaux, salariés en contrat d'insertion ou contrat aidé
Ploërmel Communauté (56)			30 € / 60 €	60 € / 120 €			Tarif réduit d'octobre à mars inclus
Communauté de communes du Pays de Craon (53)			35 €	80 €	140 €	250 €	Tarifs incluant au moins une maintenance préventive annuelle du vélo, qui comme les retraits et les retours, est confiée à une entreprise privée Location sous conditions : Avoir + de 18 ans, résider et travailler dans l'EPCI

➤ Constats du diagnostic

- Un partage de la voirie et une cohabitation modale trop peu développés sur le PETR.

➤ Objectif

- Faciliter la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons en créant une campagne de sensibilisation le long des routes.
- Rappeler les règles du code de la route en communiquant davantage (infographie, soirée thématique...) et mettre en avant son évolution (nouveaux panneaux notamment la Chaucidou peu connue des automobilistes par exemple).

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Créer une campagne de sensibilisation au partage de la voirie

A l'aide de **messages de prévention** sur ses différents supports de communication, le PETR du Pays de Verdun peut interpellier les automobilistes sur l'importance des bonnes pratiques sur la route afin d'améliorer la sécurité des cyclistes.

Les thématiques à aborder : le partage de voirie, le stationnement (*ouverture de portière*), CVCB, intersection (*rond-point*), double-sens cyclable (*surtout s'ils sont généralisés*).

Mesure 2 : Implanter des panneaux rappelant les règles de dépassement des cyclistes :

Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, un panneau de type C (indication) rappelant les règles de dépassement des cyclistes hors agglomération (distance latérale d'au moins 1,50 m selon l'article R.414-7 du Code la route).



➤ Publics cibles

- Tous publics

➤ Périmètre

- PETR

Calendrier	Envoyé en préfecture le 24/09/2025	Sommaire
Couverture	Reçu en préfecture le 24/09/2025	
terme	Publié le terme	
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE		

Acteurs	Rôle
PETR	Initiateur de la communication
Communes / CD 55	Installe les supports de communications sur les voiries où il est gestionnaire de voirie
EPCI	Relais la campagne de communication

➤ Coûts

- Mesure 1 : 15 k€ pour une campagne. 1 panneau pédagogique sur les règles de circulation (panneau + mât) : 2 000 € HT. Mutualisation des coûts si participation au projet du Département et de l'Etat. AAP AVELO 3 (axe animation et promotion de politiques cyclables).
- Mesure 2 : 150 €/ panneau

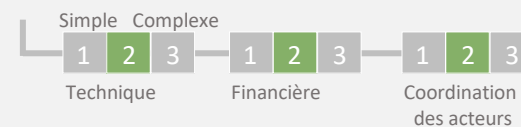
➤ Suivi des mesures

- Nombre de campagnes réalisés

➤ Impact report modal

Limité Moyen Élevé

➤ Faisabilité



Constats du diagnostic

- Un objectif défini par le programme INTERREG Grande Région de mettre en place un maillage point nœud.

Objectif

- Faciliter l'usage par les cyclotouristes du réseau cyclable à l'échelle du PETR.
- Favoriser le développement économique et touristique du territoire.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le jalonnement des itinéraires cyclables sous forme de point nœud

Ce jalonnement est récent en France et s'inspire de ce qui a été développé au Pays-Bas et en Belgique.

Le principe est simple et repose sur un système de jalonnement et de numérotation des carrefours permettant de renvoyer les usagers vers d'autres intersections numérotées pour ainsi créer un itinéraire sur-mesure.

Chaque numéro correspond à une intersection entre deux itinéraires du réseau : c'est ce qu'on appelle un point nœud. Les panneaux dirigent ensuite les cyclistes vers le point nœud suivant.

Ce maillage est conçu pour offrir une liberté totale à tous les usagers. Il permet d'établir un itinéraire modifiable en fonction de ses envies et de ses capacités.

Des outils à la fois cartographiques et numériques sont déjà en place en Wallonie qu'il conviendra de prendre en compte afin à la fois de mutualiser et de faciliter la lisibilité pour les utilisateurs.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PETR



© www.wapinature.be - Coralie Cardon

Meix-devant-Virton

- 2.1 km Confortable et lisse

Point-Noeud n°75

- 283 m Confortable et lisse

Point-Noeud n°74

- 806 m Confortable et lisse

Point-Noeud n°73

- 1.5 km Confortable et lisse

Point-Noeud n°10

- 2.1 km Confortable et lisse

Point-Noeud n°13

- 3.1 km Confortable et lisse

Point-Noeud n°11

- 2.6 km Confortable et lisse

Point-Noeud n°40

- 2.6 km Confortable et lisse

Point-Noeud n°41

- 430 m Confortable et lisse

Point-Noeud n°42

- 2.4 km Confortable et lisse

Rue de Lamorteau, Torgny

POINTS D'INTÉRÊT

ITINÉRAIRES THÉMATIQUES

le grand panorama

86 km
0 m, non-lisse
86 km, lisse
0 m, inconfortable

Alt min: 351 m
Alt max: 554 m
Deniv. min: 847 m
Deniv. max: 939 m

au gré des villages ardennais

Planificateur d'itinéraire visitwallonia.fr/

Calendrier

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le terme

term

Logo S2LO

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Acteurs	Rôle
PETR / Meuse attractivité	Coordinateur pour l'achat groupé des panneaux nécessaires
EPCI / CD 55	Installe des panneaux de signalisation des points nœuds et de leurs jalonnements
INTERREG	Participation au financement

Coûts

- Le déploiement de l'ensemble des panneaux points nœuds est estimé à 340 k€ HT sur l'ensemble du territoire.

Suivi des mesures

- Nombre de connexions aux outils numériques dédiées au réseau points-nœuds

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité

Simple

Complexe

1 2 3

1 2 3

1 2 3

Technique

Financière

Coordination des acteurs

➤ Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Un important réseau points-nœuds qui sera réalisé

La carte ci-contre présente les différents points-nœuds (en rouge) et le jalonnement des itinéraires (en bleu) pour assurer la continuité de l'itinéraire lorsqu'une intersection est présente.

Sur les plus de 1 000 km inscrits dans le maillage points-nœuds à l'échelle du PETR du Pays de Verdun il est nécessaire de disposer :

- De 214 points-nœuds identifiés représentant un besoin de 630 panneaux ;
- De 817 croisements routiers ou chemins où implanter 1 634 panneaux de jalonnement (1 pour chaque sens, soit 2 par croisements).

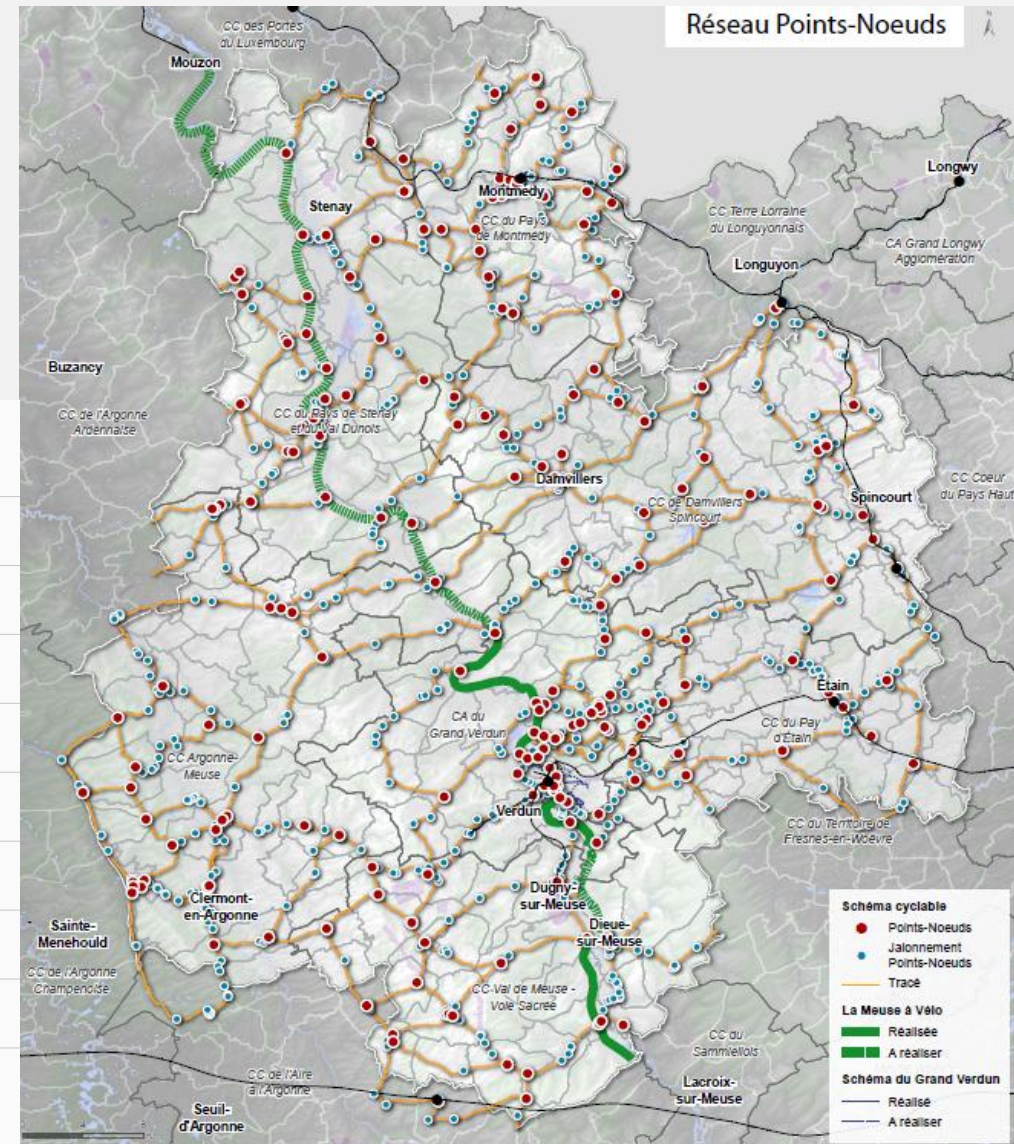
Ainsi, ce sont près de 2 260 panneaux qui seront nécessaires pour le déploiement du maillage points-nœuds sur le PETR du Pays de Verdun.

L'installation de ces panneaux doit se réaliser en privilégiant l'utilisation de mât existant, ce qui nécessite une coordination entre les différents acteurs concernés.

Compte tenu du nombre de points nœuds il est nécessaire de disposer de 3 séries de numéro (chaque série allant de 1 à 99) la numérotation des points nœuds est aléatoire, il n'est pas nécessaire que les numéros se suivent. Mais une attention particulière devra se réaliser avec les numéros déjà utilisés en Wallonie afin de ne pas avoir deux mêmes numéros au niveau d'un point-nœud.

Il conviendra également d'intégrer les informations sur le maillage point nœud au sein des mêmes outils que ceux utilisés par la Wallonie.

●	Meix-devant-Virton
●	2,1 km Confortable et lisse
75	Point-Noeud n°75
●	283 m Confortable et lisse
74	Point-Noeud n°74
●	806 m Confortable et lisse
73	Point-Noeud n°73
●	1,5 km Confortable et lisse
10	Point-Noeud n°10
●	2,1 km Confortable et lisse
13	Point-Noeud n°13
●	3,1 km Confortable et lisse
11	Point-Noeud n°11
●	2,6 km Confortable et lisse
40	Point-Noeud n°40
●	2,6 km Confortable et lisse
41	Point-Noeud n°41
●	430 m Confortable et lisse
42	Point-Noeud n°42
●	2,4 km Confortable et lisse
●	Rue de Lamorteau, Torgny



👉 Objectif

- Démontrer que le vélo est accessible à tous, encourager les habitants à se déplacer à vélo sur le territoire.
- Donner un coup de projecteur à la pratique régulière du vélo.
- Communiquer et faire connaître les aménagements réalisés et les dispositifs existants en faveur du vélo

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 Réaliser une carte des itinéraires cyclables

Une carte interactive des itinéraires cyclables sera réalisée en version numérique et régulièrement mise à jour au fur et à mesure des aménagements réalisés. La carte sera mise en ligne sur le site des EPCI et du PETR. Elle intégrera notamment les aménagements existants et itinéraires conseillés, le maillage points-nœuds, les temps de parcours, les services complémentaires offerts aux cyclistes. Une version papier pourra aussi être éditée (en nombre limité pour faciliter les mises à jour) et mise à disposition dans certains services publics (mairie, EPCI, agence France Travail...)

Mesure 2 : Communiquer à travers les magazines des collectivités et réseaux sociaux

Cette communication reposera sur le développement/bienfait de la pratique, les nouveaux aménagements, la promotion des services proposés, témoignages d'usagers/retours d'expériences ...

Mesure 3 : Proposer des événements de sensibilisation grand public autour de la mobilité

Le PETR, en lien avec les EPCI ou le Département, pourra organiser ou participer différents événements de promotion du vélo afin de sensibiliser aux changements de comportement, d'essayer de nouveaux modes de déplacements, d'apprendre à réparer son vélo A organiser de manière tournante sur le territoire.

Parmi les animations possibles :

- ateliers de réparation, de marquage, information sur le réseau ;
- bourse aux vélos ;
- balades à vélo pour découvrir les nouveaux aménagements, voire des « slow'up » comme en Alsace où un circuit sur routes fermées à la circulation pour l'occasion est réalisé.

Ces événements pourront être organisés par exemple au moment **d'événements régionaux ou nationaux autour de la mobilité :**

- Semaine européenne de la mobilité (fin septembre) ;
- Mai à vélo

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- PETR



👉 Calendrier

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Acteurs	Rôle
PETR	Coordinateur de l'animation de la politique cyclable et organisateur d'événements
EPCI	Relais du PETR Organisateurs d'événements pour les EPCI AOM
Communes	Partenaires techniques et relais du PETR et de l'EPCI
Meuse attractivité / CD55	Partenaire pour la réalisation d'une carte interactive pour le réseau points-nœuds et les événements

👉 Coûts

- Évènement ponctuel de communication type campagne d'affichage (+/- 2 k€) ;
- Aide financière à la réalisation d'une fête du vélo (+/- 5 k€)

👉 Suivi des mesures

- Nombre d'événements organisés
- Nombre de personnes sensibilisées

👉 Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

👉 Faisabilité



S'approprier l'outil de visualisation et suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires et communes

Objectif

- Mettre en place à la fin de la mission du SDC du PETR du Pays de Verdun un outil de visualisation et de suivi de celui-ci.
- Permettre à chaque acteur concerné de renseigné les aménagements réalisés.

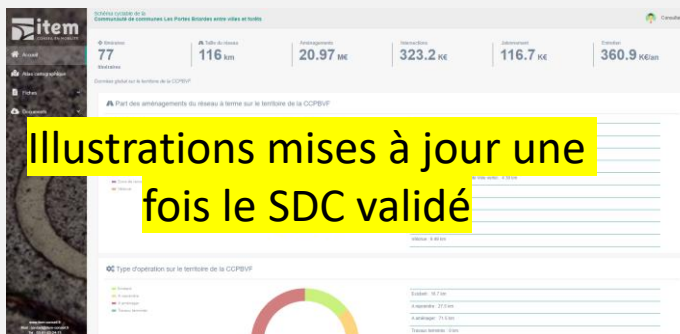
Publics cibles

- Collectivités

Périmètre

- PETR

Synthèse des mesures à mettre en œuvre



2 types de comptes d'accès pour l'utilisation de l'outil :

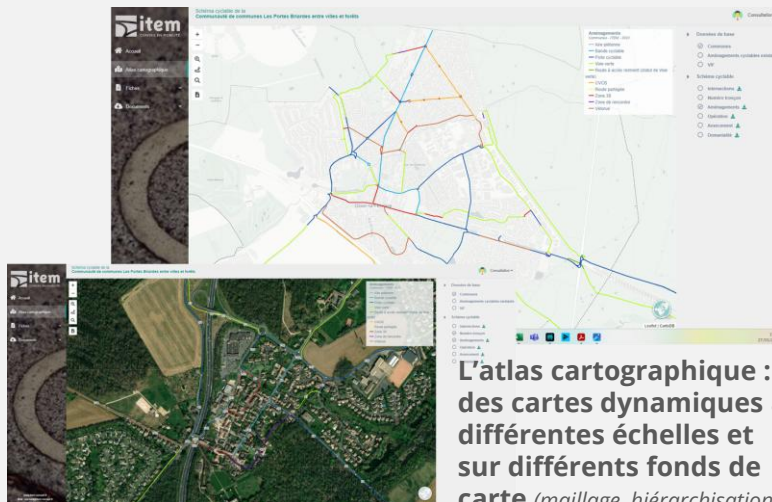
- 1 compte « administrateur » détenu par le PETR qui permettra le suivi et la mise à jour du Schéma en lien avec les projets en cours et les travaux réalisés.
- 1 compte « consultation » (pour les communes, EPCI, ADA...), qui ne permettra pas de modification.

Il s'agira de définir à l'issue de la validation du SDC, les modalités et procédures de remontés d'informations entre les différents maîtres d'ouvrage et le PETR des aménagements et itinéraires réalisés afin que l'outil soit régulièrement mis à jour.

Un outil fonctionnel et adapté pour le suivi du SDC

L'outil dispose d'un tableau de bord sur l'avancé global du schéma (tableau et graphique de synthèse) et d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma à différentes échelles, des fiches spécifiques à chaque itinéraire ...

Il intègre un module de mise à jour des tronçons et intersections pour le suivi des travaux réalisés et donc de l'avancement du schéma (km aménagés/restants, réévaluation automatique des coûts restants, des cartographies ...).



L'atlas cartographique :
des cartes dynamiques à différentes échelles et sur différents fonds de carte (maillage, hiérarchisation, typologies d'aménagements, type d'opérations ...).

Calendrier	Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Coût moyen	Reçu en préfecture le 24/09/2025
terme	Publié le terme
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE	

Acteurs	Rôle
PETR	Coordinateur et administrateur de l'outil
EPCI / Communes / CD 55	Renseigne les aménagements cyclables réalisés au fur et à mesure de leur mise en place.
INTEREG	Visualisation de l'outil

Coûts

- Maintenance et sauvegarde de l'outil 350 € HT / an

Suivi des mesures

- Non concerné

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Un outil qui intègre des fiches détaillant chaque itinéraire

Exemple d’une fiche itinéraire qui présente la synthèse des différents tronçons et intersections le constituant, les coûts d’aménagement restant, ...

item

CONSEIL EN MOBILITÉ

Accueil

Atlas cartographique

Fiches

Fiches itinéraires

Fiches communes

Documents

Illustrations mises à jour une fois le SDC validé

Données pour chaque tronçon

Lésigny <> Ozoir-la-Ferrière (Clos Vimont, Clos de la Vigne)

Intersections à traiter

Travaux réalisés

Aire piétonne

Bande cyclable

CVCB

Piste cyclable

Route à accès restreint (statut de Voie verte)

Route partagée

Vélorue

Voie verte

Zone 30

Zone de rencontre

Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts restant...)

Données chiffrées

Longueur totale	1.41 km
Dont existant : - km / à reprendre : 1.35 km / à aménager : 0.06 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Ozoir-la-Ferrière, Lésigny, Férolles-Attilly
Coût restant d'aménagements	51 137 €
Coût restant des intersections	4 800 €
Coût restant de jalonnement	1 941 €
Coût restant GLOBAL	57 878 €
Coût entretien annuel	1 870 €/an
Coût mètre linéaire	41,0 €/ml

Piste cyclable bidirectionnelle

Coupe type projetée ou du tronçon

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
62	Lésigny	Av. du Clos Vimont	74 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	18 479 €	111 €	287 €/an	
63	Lésigny	Av. du Château	74 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur chemin existant à revêtir / Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	7 590 €	111 €	315 €/an	
64	Lésigny	Av. du Château	59 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser ponctuellement	NR	7 560 €	89 €	1 €/an	
68	Lésigny	Av. du Clos Vimont	28 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	83 €	42 €	11 €/an	
69	Lésigny	Av. du Clos Vimont	25 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	6 157 €	37 €	96 €/an	
70	Lésigny	Av. du Clos Vimont	34 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement / Zone 30 panneaux simple et trajectoire matérialisée	NR	8 572 €	51 €	147 €/an	

item

CONSEIL EN MOBILITÉ

Elaboration du Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays de Verdun

Rapport final – Septembre 2025

Version provisoire

153

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Un outil qui intègre des fiches à l'échelle de la commune détaillant l'ensemble des tronçons concernés

Exemple d'une fiche « commune » qui présente la synthèse à son échelle avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires du schéma.

item

CONSEIL EN MOBILITÉ

Accueil

Atlas cartographique

Fiches

Fiches itinéraires

Fiches communes

Documents

www.item-conseil.fr

Mail : contact@item-conseil.fr

Tel : 03-81-83-24-71

Schéma cyclable de la

Communauté de communes Les Portes Briardes entre villes et forêts

Modifier la commune

Férolles-Attilly

Modifier le fond de plan

cartodb

Afficher identifiant

Oui

Imprimer

Férolles-Attilly

Légende

Intersections à traiter

Travaux réalisés

Aire piétonne

Bande cyclable

CVCB

Piste cyclable

Route à accès restreint (statut de Voie verte)

Route partagée

Vélorue

Voie verte

Zone 30

Zone de rencontre

Données générales sur la commune (longueur, coûts restant...):

Données chiffrées

Longueur totale	16.55 km
Dont existant : 2.71 km / à reprendre : 2.37 km / à aménager : 11.47 km / Terminé : - km	
Coût restant d'aménagements	1 808 274 €
Coût restant des intersections	43 700 €
Coût restant de jalonnement	8 810 €
Coût entretien annuel	48 099 €/an

Détail des tronçons concernés et des intersections sur la commune :

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
8	Férolles-Attilly	Golf les Hyvernaux	337 m	A aménager	Route à accès restreint à viabiliser	NR	50 540 €	111 €	2 123 €/an	
9	Férolles-Attilly	Chemin	572 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	114 408 €	189 €	2 174 €/an	
10	Férolles-Attilly	Route de Férolles	230 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur emprise existante à aménager	NR	46 087 €	76 €	894 €/an	

👉 Objectif

- Pérenniser les infrastructures
- Offrir aux cyclistes des infrastructures de qualité.

👉 Publics cibles

- Collectivités

👉 Périmètre

- PETR

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

En amont de chaque projet cyclable, que ce soit la réalisation d'aménagement et la signalisation d'un linéaire cyclable (voie verte, réseau points-nœuds...) ou de l'installation de services aux cyclistes (aires de services, stationnements vélos...), il s'agira de définir les acteurs compétents pour l'entretien.

▪ Pour les aménagements et le linéaire cyclable :

L'entretien incombe généralement au gestionnaire de voirie il peut toutefois en être différent si le gestionnaire de voirie n'a pas été le maître d'ouvrage (cas d'une maîtrise d'ouvrage déléguée, par exemple dans le cadre d'une voie verte réalisée sur un chemin communal ou pour l'installation des panneaux points-nœuds). Dans ce cas, une convention explicitant « qui fait quoi » doit être établie entre les parties prenantes.

L'entretien du linéaire cyclable comprend :

- Le balayage : enlèvement des détritux, des bouts de verre, etc... ;
- Le nettoyage des panneaux ;
- Le fauchage et le désherbage : une voie verte non désherbée peut être recouverte par la végétation en 3 ans ;
- La reprise du marquage au sol, notamment pour les aménagements partagés avec les véhicules motorisés ;
- L'entretien du revêtement, en particulier sur les aménagements en stabilisé.

▪ Pour les services vélos (stationnements et aires de service)

Une convention sera établie en amont pour définir les acteurs compétents pour l'entretien.

- Pour le stationnement, il s'agit généralement des communes
- Pour les aires de services, il peut s'agir soit de l'EPCI (à travers sa compétence tourisme), soit la commune. L'EPCI peut aussi déléguer à la commune l'entretien, moyennant transfert financier.

👉 Calendrier

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le terme

Long terme

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Acteurs	Rôle
EPCI / Communes / CD 55	Potentiels acteurs compétents pour l'entretien des infrastructures dédiés aux cycles

👉 Coûts

- Estimé à +/- 400 k€/an (hors EV19) au terme du schéma

👉 Suivi des mesures

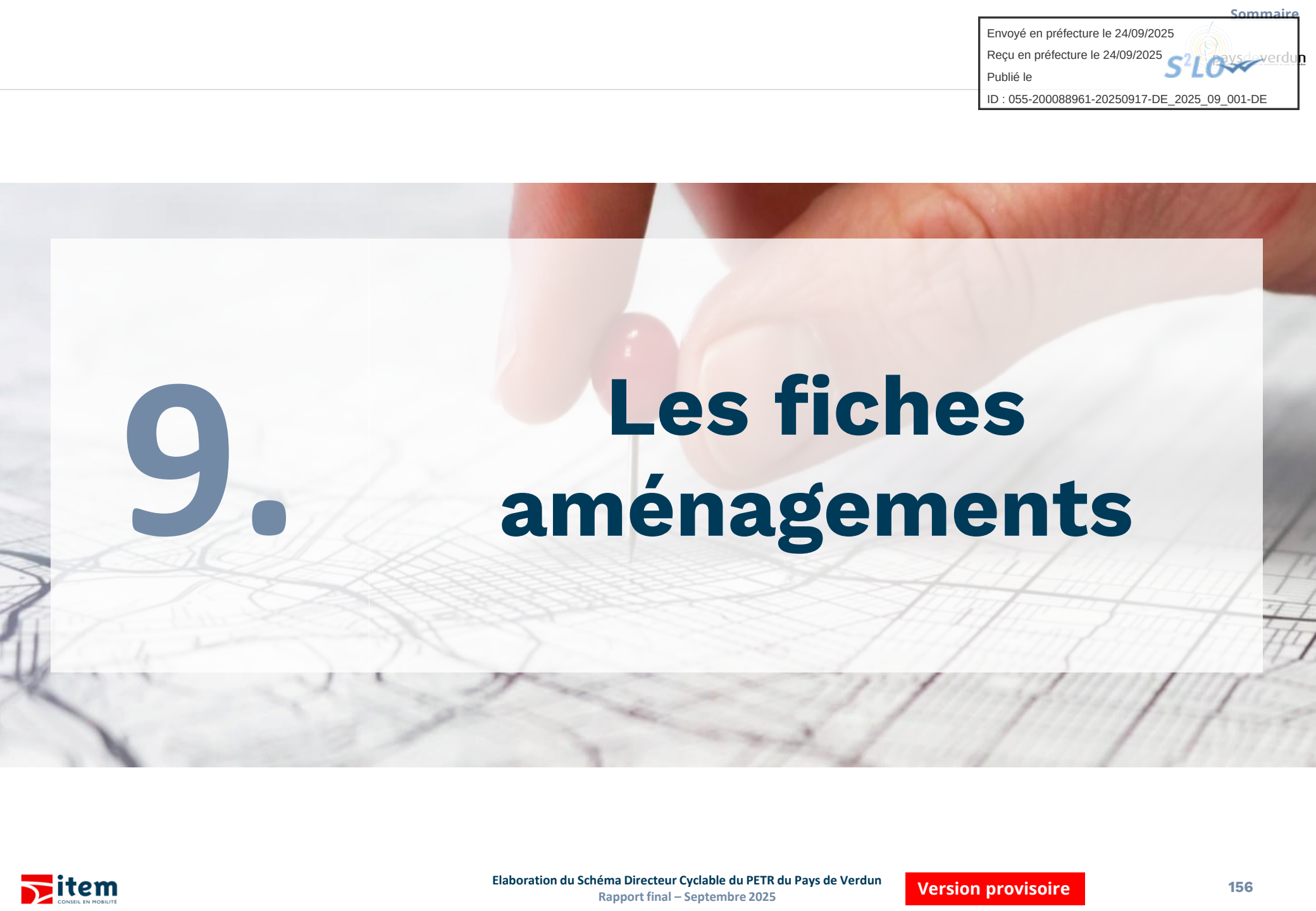
- Non concerné

👉 Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 Faisabilité





9.

Les fiches aménagements

Fiche n°1 : Les voies vertes

► Objectifs

- Favoriser la pratique du **vélo** en augmentant le confort des usagers
- **Sécuriser les déplacements des cycles**
- **Améliorer la visibilité et la lisibilité des infrastructures**

Code de la Route

Article R. 110-2 : « La **voie verte** : route exclusivement réservée à la circulation des **véhicules non motorisés**, des **piétons** et des **cavaliers**. »

► Avantages

- **Sécuriser** la pratique des plus vulnérables (cyclistes non expérimentés, enfants) ;
- Offre **un espace de détente** hors trafic motorisé ;
- Permet de réutiliser des espaces : chemins de halage, anciennes voies ferrées, etc.

► Inconvénients

- Sur les secteurs fortement fréquentés : à proximité de sites touristiques, sortie de ville, etc., la **mixité des usages reste difficile**.

► Préconisations

- Mettre en place une voie verte pour créer **un espace agréable et de convivialité** ;
- Elargir la voie lorsque la fréquentation est élevée.

► Caractéristiques techniques de la voie verte

Largeur minimale réglementaire	Largeur recommandée
2,50 m	3,00 m à 5,00 m

► Signalisation

- Une signalisation verticale réglementaire matérialisée par les panneaux en entrée (C115) et après chaque intersection et en sortie (C116) ;
- Le panneau C115 peut être complété du panneau M4y « cavalier » et/ou M9z « sauf accès riverains » pour les autres véhicules autorisés lorsque la voie verte est ouverte à la circulation publique.

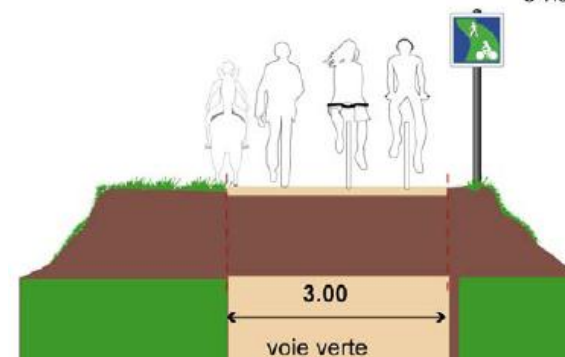
Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

C 115



Illustrations : voie verte



Panneaux de signalisation

C115



C115



C116



Fiche n°2 : Les pistes cyclables (Présentation)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Code de la Route

Article R. 110-2 : « La **piste cyclable** peut être **monodirectionnelle** ou **bidirectionnelle**, c'est « une **chaussée exclusivement réservée aux cycles** à deux ou trois roues »

Les pistes cyclables sont des chaussées exclusivement réservées aux cyclistes, **séparées de la chaussée principale**. Elles exigent de l'espace et ne peuvent pas être généralisées à l'ensemble du réseau d'une ville.

► Avantages

- **Sécurise** la pratique des plus vulnérables puisqu'elle est physiquement séparée de la chaussée.

► Inconvénients

- Les **intersections** représentent un danger pour les cyclistes, surtout pour les pistes bidirectionnelles ;
- Le **cycliste** peut avoir un sentiment de sécurité excessif et ne **pas être assez attentif au danger** au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale ;
- Nécessite une **emprise au sol importante** ;
- **Entretien difficile** des pistes monodirectionnelles car trop faible largeur pour les engins de nettoyage ;
- Le **coût** est élevé.

► Préconisations

- La **longueur de l'aménagement** doit être **suffisante** afin de créer un véritable itinéraire pour le cycliste ;
- Mise en place de pistes cyclables, **hors agglomération**, où le **trafic routier est important** ;
- **En amont de l'accès riverain un dégagement de visibilité de 5 à 10 m est indispensable**. Une avancée de trottoir, sur une dizaine de mètres en amont constitue une bonne solution.
- En présence de **piétons**, il est préférable de créer une **voie verte** afin de permettre la cohabitation des différents usagers des modes doux.

► Signalisation

- Panneau C133/C144 en entrée/fin de piste cyclable et après chaque intersection
- Panneaux C113/C114 indiquent une **voie réservée et conseillée aux cyclistes**
Ils sont à privilégier et se démarquent des panneaux B22A/B40 : **voie obligatoire**

Illustration : bidirectionnelle et unidirectionnelle

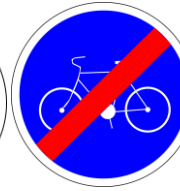


Panneaux de signalisation

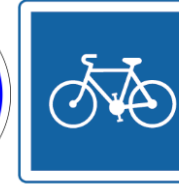
B22A



B40



C113



C114



Fiche n°2 : Les pistes cyclables (Caractéristiques)

Fiche n°2 : Les pistes cyclables (seuil, séparateur...)

Sommaire

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



La piste cyclable peut être positionnée à hauteur de chaussée, à hauteur intermédiaire de trottoir ou à hauteur de trottoir.

Si la piste est à hauteur de trottoir, une bordure émergente doublement chanfreinée peut être envisagée pour mieux délimiter les espaces.

Nous recommandons cependant pour une qualité d'utilisation de mettre en œuvre le trottoir et la piste, sans éléments séparatif mais en insistant sur un contraste visuel (entre revêtement de la piste cyclable et revêtement du trottoir) garantissant une meilleure lisibilité de l'aménagement pour tous.



► Séparateur entre la chaussée et la piste

La piste cyclable doit être séparée si possible de la chaussée générale par un élément physique dont la nature et les dimensions varient en fonction du contexte. Cette séparation améliore la sécurité ressentie des cyclistes, ce qui renforce l'attractivité du réseau cyclable.

Ce séparateur peut être sans autre fonction que celle d'empêcher physiquement la circulation, l'arrêt ou le stationnement motorisé sur la piste cyclable. Une bordure de 15 cm de haut par rapport à la chaussée générale et de largeur comprise entre 20 et 50 cm sera efficace dans la plupart des cas. Il est recommandé de chanfreiner cette bordure du côté de la piste. On veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes.

De même une séparation avec un espace vert peut-être aménagée pour créer cette séparation. L'espace vert pouvant participer au drainage et à l'écoulement des eaux de ruissellements transitant sur la piste.

En milieu urbain et contraint, d'autres fonctions peuvent être affectées au dispositif de séparation entre la chaussée générale et la piste cyclable : signalisation verticale, mobilier urbain, végétalisation, arrêt de bus, stationnement motorisée longitudinal... Dans le cas du stationnement motorisé longitudinal, on s'assurera que le séparateur marque un espace tampon de 70 cm minimum pour limiter le risque d'accident en cas d'ouverture de portière.

Autre Séparateur	Signalisation	enherbé	fossé	Stationnement	Trottoir /place piéton
Largeur des séparateurs	0,80 m	2,50 m	4,00 m	0,70 m	1,30 m

► Traitement des seuils

En vélo, les ressauts sont inconfortables, jusqu'à constituer parfois un danger pour un cycliste. Le problème se pose systématiquement lorsqu'il s'agit de raccorder une piste cyclable à hauteur de chaussée jusqu'au niveau du trottoir, et réciproquement.

On privilégiera le raccordement « à niveau 0 » avec une continuité de matériau en travaillant des rampants et des bateaux adaptés



Fiche n°2 : Les pistes cyclables (revêtement)

► Adapter les revêtements aux usages

L'offre des revêtements est aujourd'hui pléthorique : il existe des revêtements à liants bitumineux (enrobés aussi appelés bétons bitumineux, bicouches, grave émulsion...) ou à liants hydrauliques comme la chaux ou le ciment (sables stabilisés, béton hydraulique aussi appelé béton de ciment). Des revêtements à liant de synthèse, d'origine pétrochimique ou végétale ont également été développés récemment. S'ajoutent à cela des revêtements sans liant (sables stabilisés compactés). Cette offre abondante ne facilite pas la tâche du maître d'ouvrage. Ce dernier doit **choisir un revêtement approprié au contexte**, s'interroger sur la **question de leur résilience face aux conditions climatiques**, leur impact sur l'environnement et anticiper le coût prévisionnel de l'entretien.

Les revêtements doivent répondre aux critères d'usage suivants : le confort et l'accessibilité pour les usagers ainsi que la sécurité. Les voies vertes, comme les pistes cyclables, doivent pouvoir être utilisées par tout type d'usagers et par tout temps, en particulier les personnes à mobilité réduite : cela exclut les revêtements en pavés, en grave meuble ou en terre boueuse par temps pluvieux. Elles ne doivent pas générer de problèmes de sécurité pour les cyclistes, en particulier de risque de glissades sur des peintures ou de dérapage sur du sable ou des gravillons.

Les aménagements cyclables ne sont pour la plupart pas si imperméables que l'on ne pense. Ils sont en effet moins étanches que les chaussées routières, qu'ils soient de sable stabilisé ou d'enrobé bitumineux.

Les revêtements d'**enrobés bitumineux** et les **sables stabilisés** possèdent différents avantages.

• Enrobés bitumineux

- Ils peuvent présenter des coûts initiaux importants
- La fabrication des enrobés est en moyenne **plus écologique** que celle des stabilisés.
- **L'impact thermique** peut être limité selon **la clarté** de l'enrobé
- Les revêtements enrobés ont une **plus grande durée de vie** et sont **moins sensibles à l'érosion**, par l'eau et l'usure notamment
- **Ils sont moins difficiles à entretenir**

• Sables stabilisés

- Ne contient pas de produits issus de la **pétrochimie**
- Investissement initial **raisonnable mais entretien plus élevé**
- **S'intègre parfaitement** dans les **paysages naturels** par son aspect sablé et clair.



Fiche n°3 : Les bandes cyclables (Présentation)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Code de la Route

Article R. 110-2 : « Le terme de **bande cyclable** désigne, « sur une chaussée à plusieurs voies, la voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

► Avantages

- **Sécurise** les **usagers expérimentés** et la **pratique sportive** ;
- Prépare les cyclistes à partager l'espace avec les autres usagers, notamment aux **intersections** où le cycliste est davantage dans le **champ de vision de l'automobiliste** ;
- Permet de réduire la largeur de la chaussée, donc de **diminuer les vitesses** des véhicules motorisés ;
- Coût peu élevé (marquage et signalisation verticale).

► Inconvénients

- Peu adapté à la pratique familiale ;
- Gestion complexe des **tourne-à-droite pour les véhicules motorisés** ;
- Gestion compliquée des **tourne-à-gauche pour les cyclistes** sans présence d'un sas vélo.

► Préconisations

- Mettre en place une bande cyclable lorsque le **trafic est moyen** et la vitesse de l'ordre de **50 Km/h**
- Eviter d'autoriser les bandes cyclables aux cyclomoteurs à cause du différentiel de vitesse trop important ;
- Eviter un aménagement **trop étroit**, obligeant le cycliste à être **frôlé par les automobilistes** ;
- **Eviter** une largeur de bande cyclable **supérieure à 2,00 m**, qui incite à du **stationnement illicite**.

► Signalisation

L'article R. 431-9 du Code de la route n'impose plus l'obligation aux cycles d'emprunter les aménagements cyclables. Ainsi, la bande cyclable est souvent régularisée à **usage conseillé** (panneaux carrés C113 en entrée et après intersection des bandes cyclables, et C114 en sortie des bandes cyclables).

L'**obligation** de l'usage de la bande cyclable est **réservée à des conditions particulières** (panneaux ronds B22a en entrée et après les intersections des bandes cyclables, et B40 en sortie des bandes cyclables).

Illustration : bandes cyclables

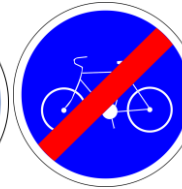


Panneaux de signalisation

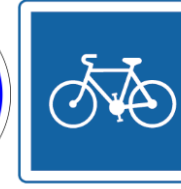
B22A



B40



C113



C114



Fiche n°3 : Les bandes cyclables (Présentation)

Code de la Route

Article R. 110-2 : « Le terme de **bande cyclable** désigne, « sur une chaussée à plusieurs voies, la voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

► Avantages

- **Sécurise** les **usagers expérimentés** et la **pratique sportive** ;
- Prépare les cyclistes à partager l'espace avec les autres usagers, notamment aux **intersections** où le cycliste est davantage dans le **champ de vision de l'automobiliste** ;
- Permet de réduire la largeur de la chaussée, donc de **diminuer les vitesses** des véhicules motorisés ;
- Coût peu élevé (marquage et signalisation verticale).

► Inconvénients

- Peu adapté à la pratique familiale ;
- Gestion complexe des **tourne-à-droite pour les véhicules motorisés** ;
- Gestion compliquée des **tourne-à-gauche pour les cyclistes** sans présence d'un sas vélo.

► Préconisations

- Mettre en place une bande cyclable lorsque le **trafic est moyen** et la vitesse de l'ordre de **50 Km/h**
- Eviter d'autoriser les bandes cyclables aux cyclomoteurs à cause du différentiel de vitesse trop important ;
- Eviter un aménagement **trop étroit**, obligeant le cycliste à être **frôlé par les automobilistes** ;
- **Eviter** une largeur de bande cyclable **supérieure à 2,00 m**, qui incite à du **stationnement illicite**.

► Signalisation

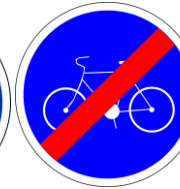
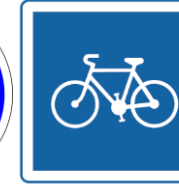
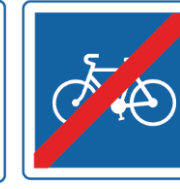
L'article R. 431-9 du Code de la route n'impose plus l'obligation aux cycles d'emprunter les aménagements cyclables. Ainsi, la bande cyclable est souvent régularisée à **usage conseillé** (panneaux carrés C113 en entrée et après intersection des bandes cyclables, et C114 en sortie des bandes cyclables).

L'**obligation** de l'usage de la bande cyclable est **réservée à des conditions particulières** (panneaux ronds B22a en entrée et après les intersections des bandes cyclables, et B40 en sortie des bandes cyclables).

Illustration : bandes cyclables



Panneaux de signalisation

B22A**B40****C113****C114**

Fiche n°4 : Partage de la voirie (Présentation)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Objectifs

- Permettre un meilleur confort pour les modes doux
- Sécuriser les déplacements de tous les usagers
- Optimiser l'usage de l'espace public
- Permettre un meilleur maillage des réseaux cyclables

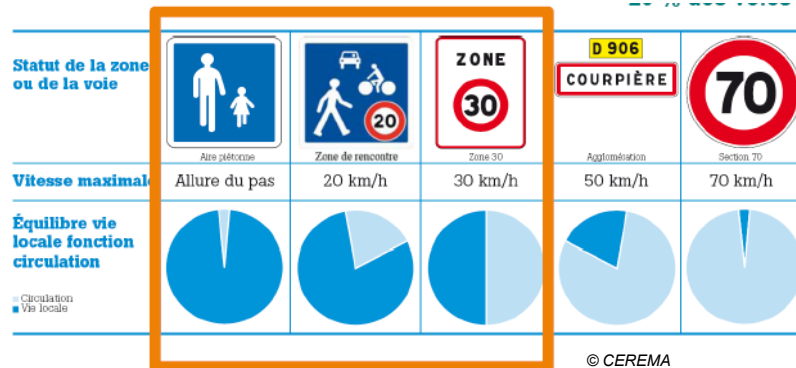
Le partage de la voirie peut s'orienter selon les cas, vers 2 notions contradictoires :

- la **cohabitation** ou **mixité**, soit des transports publics et des vélos dans un espace réservé, soit leur cohabitation avec la circulation générale dans le cadre des zones de circulation apaisée ;

- la **séparation** des circulations et la mise en place de sites propres

Le choix des aménagements à mettre en place est facteur des **vitesse**s des usagers motorisés.

Zones de circulation apaisée : Mixité



Des textes réglementaires pour l'amélioration des déplacements doux :

- Décret PAMA du 2 juillet 2015
- Loi de Transition énergétique pour une croissance verte du 17 août 2015
- Arrêté signalisation du 23 septembre 2015

Une série de mesures fines pour mieux tendant vers un meilleur partage de la voirie

Illustration : Zone 30



Illustration : Zone de rencontre



Fiche n°4 : Partage de la voirie (Zone de rencontre)

Code de la Route

Article R. 110-2 : « **zone de rencontre** : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de **tous les usagers**.

Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à **20 Km/h**.

Toutes les chaussées sont à **double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les **entrées et sorties** de cette zone sont annoncées par une **signalisation** et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la **limitation de vitesse applicable**. »

Le Décret PAMA renforcé par l'arrêté du 23 septembre 2015 met l'accent sur la perception de la zone à travers un marquage d'animation au sol efficace et lisible.

► Avantages

- Contrairement à l'aire piétonne, les cyclistes ne sont pas tenus de rouler en permanence à l'allure du pas, mais doivent **adapter leur vitesse** à la présence piétonne et à la visibilité, en respectant les 20 Km/h ;
- Sécurisation des modes doux lorsque la largeur de voirie ne permet pas la création de trottoirs et pistes
- Les avantages des aires piétonnes s'appliquent à la zone de rencontre.

► Inconvénients

- Les cyclistes peuvent être **ralentis** ;
- Difficulté de repérage pour les malvoyants circulant à pied.

► Préconisations

- Mise en place d'une zone de rencontre là où les **flux de déplacement des piétons sont les plus importants** (à proximité d'une rue commerçante par exemple) et où il est impossible de s'affranchir totalement du trafic motorisé ;
- **Création d'une zone de rencontre lorsqu'il n'existe pas de trottoir**, faute d'une largeur suffisante de voirie. Celle-ci pourra **améliorer le sort des piétons, qui pourront circuler sur la chaussée, sans gêner pour autant la circulation des véhicules** ;
- Matérialiser une **zone hors circulation réservée aux piétons** lorsque l'emprise est suffisante.

► Signalisation

- Panneau B52 « zone de rencontre »

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Illustrations : Zone de rencontre



Panneaux de signalisation



B22A :
« zone de rencontre »

Fiche n°4 : Partage de la voirie (Zone 30)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Code de la Route

Article R. 110-2 : « **zone 30** : section ou ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de **tous les usagers**.

La vitesse des véhicules est limitée à **30 Km/h**.

Toutes les chaussées sont à **double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la **limitation de vitesse applicable** ».

Le Décret PAMA renforcé par l'arrêté du 23 septembre 2015 met l'accent sur la perception de la zone à travers un marquage d'animation au sol efficace et lisible.

► Avantages

- **Chaque usager dispose de son espace**, la chaussée pour le cycliste et la voiture, le trottoir pour le piéton

► Inconvénients

- La **visibilité** est mauvaise en **virage pour les cyclistes à contresens**.

► Préconisations

- S'assurer, par un aménagement adapté de la zone, de la réelle **maîtrise de la vitesse** (limitation des largeurs de chaussée, aménagements spécifiques pour la réduction de vitesse...);

- Généraliser, conformément à la réglementation, le **double-sens cyclable**, afin de dissuader l'emprunt des trottoirs par les cyclistes.

- L'aménagement d'une **bande cyclable est fortement recommandé pour le double-sens**.

Largeur de chaussée en fonction du trafic et de la vitesse

Vitesse	Trafic faible ou nul	Trafic modéré	Trafic élevé
30 Km/h	4,20 à 4,50 m	4,50 à 5,00 m	5,00 à 5,50 m

► Signalisation

- Panneau B30 (début « zone 30 ») / B51 (fin « zone 30 »)

Illustrations : Zone de rencontre



Panneaux de signalisation



B30 :
« début zone 30 »



B51 :
« fin zone 30 »

Fiche n°4 : Partage de la voirie (Vélorue)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Décret PAMA du 2 juillet 2016:

Article R. 412-9 : «Un conducteur de cycle **peut s'éloigner du bord droit de la chaussée** lorsqu'une trajectoire est **matérialisée pour les cycles** » lorsque la vitesse autorisée n'excède pas les 50 km/h.

► Principe

- Il s'agit de donner une **priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé.**
- **Le cycliste se positionne au milieu de la voie** et la **voiture reste derrière le cycliste** : matérialisation au milieu de la chaussée avec marquage (figurine vélo et double chevron)
- La vélorue s'aménage en agglomération dans les rues à trafic modéré où il n'est pas possible de réaliser d'autres aménagements. La vitesse doit être limitée à 30 km/h.

► Avantages

- **Des déplacements de cyclistes plus sûrs en interdisant les dépassements**
- Faire évoluer le comportement des automobilistes.
- Les usagers à vélo n'ont plus à prendre les trottoirs pour être en sécurité, une aubaine pour les piétons
- **Améliorer la vie locale d'une rue en centre-ville**
- Enfin, ce type d'aménagement limite la vitesse des automobiles, réduisant ainsi les nuisances sonores et les risques encourus par les riverains.

► Inconvénients

- Aménagement encore **peu connu du grand public pouvant porter la confusion** entre les automobilistes et les cyclistes
- **Carence réglementaire en termes de jalonnement**

► Préconisations

- S'assurer, par un aménagement adapté de la zone, de la réelle **maîtrise de la vitesse** (limitation des largeurs de chaussée, aménagements spécifiques pour la réduction de vitesse...);
- L'aménagement des pictogrammes au sol **est fortement recommandé pour la vélorue**

► Signalisation

- Un panneau spécifique invite les automobilistes à rester derrière les cyclistes, à réduire leur vitesse et à attendre la fin du segment concerné pour pouvoir dépasser

Vélorue : Strasbourg



Vélorue : Grenoble



© 2019 Google

Fiche n°4 : Partage de la voirie (couloir de courtoisie)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Principe

- Légitimer la place du cycliste sur la chaussée : une bande avec une **largeur inférieure à celle d'une bande cyclable sur laquelle les véhicules peuvent empiéter**
- Aménagement **ponctuel** et aménagé dans le but de réaliser une continuité cyclable entre deux aménagements.

► Avantages

- Avec les couloirs de courtoisie, les voitures **roulent plus lentement et restent davantage derrière le cycliste** si elles ne peuvent pas le dépasser.

► Inconvénients

- Un aménagement n'apportant pas une notion de sécurité mais **rappelant simplement la circulation des cyclistes sur la droite de la chaussée**

► Préconisations

- Le couloir de courtoisie ne peut s'envisager uniquement lorsque les autres solutions (piste, bande...) ne sont pas réalisables, notamment en raison de contraintes géométriques.
- Affilier à l'aménagement une couleur différente de celle des bandes cyclables
- L'aménagement de pictogrammes au sol **est fortement recommandé pour la vélorue**

► Signalisation

- Aucun panneau spécifique n'existe car le couloir n'est pas un aménagement réglementaire.

Vélorue : Lucé (agglomération de Chartres)



Fiche n°4 : Partage de la voirie (Double Sens Cyclable)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Code de la Route

Article L. 411-1 : « Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement **interdire**, à certaines heures, l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules. »

Depuis le 1er janvier 2016, le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins.

Les **zones de rencontre et zones 30** doivent être pourvues de **panneaux indiquant le double sens cyclable** sauf dispositions différentes par l'autorité investie du pouvoir de police.

► Avantages

- Permet aux cyclistes de **raccourcir** les distances à parcourir ;
- Sécurise leurs déplacements compte tenu d'une meilleure **visibilité** réciproque des usagers ;
- Ne nécessite **pas de travaux lourds** de voirie et reste donc peu onéreux ;
- Permet un meilleur **maillage** du réseau cyclable.

► Inconvénients

- Le stationnement peut être autorisé du côté du sens réservé aux cyclistes par arrêté. Dans ce cas, une zone **tampon de 0,70 m** entre la bande et le stationnement permet d'éviter les collisions à l'ouverture de la portière de la voiture.
- La **visibilité** est mauvaise en **virage**.

► Préconisations

- Réalisation de doubles-sens cyclables dans les rues à **50 Km/h**.
- Le marquage type bande est facultatif mais recommandé
- La signalisation horizontale : îlot de protection prolongé par une bande blanche sur une longueur de 10 m. La flèche et le pictogramme du vélo sont recommandés aux extrémités et régulièrement tout au long du parcours

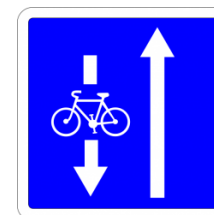
► Caractéristiques techniques

Largeur recommandée : **1,50 m** hors marquage.

Illustrations : Double Sens Cyclable



Jalonnement



C24a :
« DSC »



B1 et panonceau M9V2 :
Interdit voiture sauf cycliste

Fiche n°4 : Partage de la voirie (route partagée / voie mixte)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Les routes partagées et « signalées »

Concernant la voie partagée, aucune réglementation existe. Toutefois, elle permet de rappeler aux automobilistes la présence des cyclistes sur les voiries intercommunales

- L'espace partagé à travers une signalisation et un marquage au sol simple.

Une solution peu coûteuse qui consiste à rappeler aux automobilistes la présence potentielle de cyclistes via une signalisation (panneau A21) et d'un autre non normalisé précisant « route partagée »

► La cohabitation des cyclistes et piétons sur des trottoirs « aménagés »

D'après l'article R 311-1 du Code de la route, le **cycle est considéré comme un véhicule**. Ainsi, il est **interdit aux cyclistes de circuler sur le trottoir**.

En pratique, on constate de nombreux aménagements sur des trottoirs avec soit uniquement des pictogrammes (piétons-cycles) soit avec un espace défini pour les piétons et les cyclistes séparés par le marquage d'une ligne. Généralement, ils sont très étroits et totalement inconfortables pour tous les usagers : empiètement permanent sur l'espace de l'autre usage du fait du manque d'espace (croisement de piétons etc...), conflit, sentiment d'insécurité, ... : **Aménagement à éviter**

Illustration : Routes partagées



Panneau non normalisé



A21



Illustration : Trottoirs partagés



Fiche n°5 : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée) (ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Décret PAMA du 2 juillet 2015 qui inscrit la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) :
R431 – 9 : « Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier »

► Principes

L'aménagement consiste en une **délimitation, par une ligne de rive discontinue des accotements pour la circulation des cyclistes**

Pour les autres véhicules en circulation, l'espace restant au centre est trop étroit pour qu'ils puissent se croiser sans empiéter sur la rive.

► Avantages

- Délimite un **espace sécurisé** pour la circulation des cyclistes ;
- Permet la création d'un aménagement cyclable sur des **voiries de faible largeur** ;
- Permet un meilleur **maillage** du réseau cyclable.

► Inconvénients

- Un nouvel aménagement récent qui nécessite une bonne compréhension de la part des automobilistes quant à l'organisation de la circulation ;
- Une **question de lisibilité qui concerne également pour le stationnement**. Dans les secteurs à forte demande de stationnement, il est conseillé de créer des espaces tampons entre les voitures et les bandes de rives. La **solution idéale étant l'absence de stationnement**.

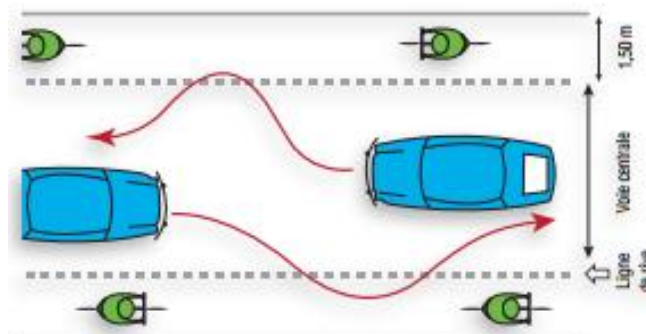
► Préconisations

- La CVCB peut être aménagée, si la **rue est trop étroite pour aménager deux voies de circulation ainsi que des aménagements cyclables**
- A développer sur des **voiries ayant un trafic inférieur à 1 500 véh./j.** ;
- Bande centrale de 4,50 m minimum (5 mètres si le trafic poids lourd est autorisé) ;

► Caractéristiques techniques

Largeur recommandée : **1,50 m** hors marquage.

Illustrations : CVCB



© ITEM

Exemple de signalisation



Fiche n°6 : Aménagement des intersections sans feu

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

(Bande cyclable)
Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Code de la Route

Article R. 412-30 : « Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons. »

L'arrêté PAMA du 23 septembre 2015 vient renforcer le marquage au sol avec la possibilité d'indiquer la continuité d'un itinéraire.

► Principes

Les intersections sans feu concernent des voies peu fréquentées.

► Avantages

- Peu coûteux puisque peu d'aménagements sont à réaliser.

► Inconvénients

- Ne peut être réalisé lorsque le trafic est important.

► Préconisations

- A l'approche de l'intersection, transformer la piste cyclable en bande cyclable, afin que le cycliste s'insère dans la circulation ;

- Lorsqu'il y a une perte de priorité, **créer un céder le passage ou mettre un stop pour le cycliste** ;

- Matérialiser **la continuité de l'itinéraire via un marquage au sol**.

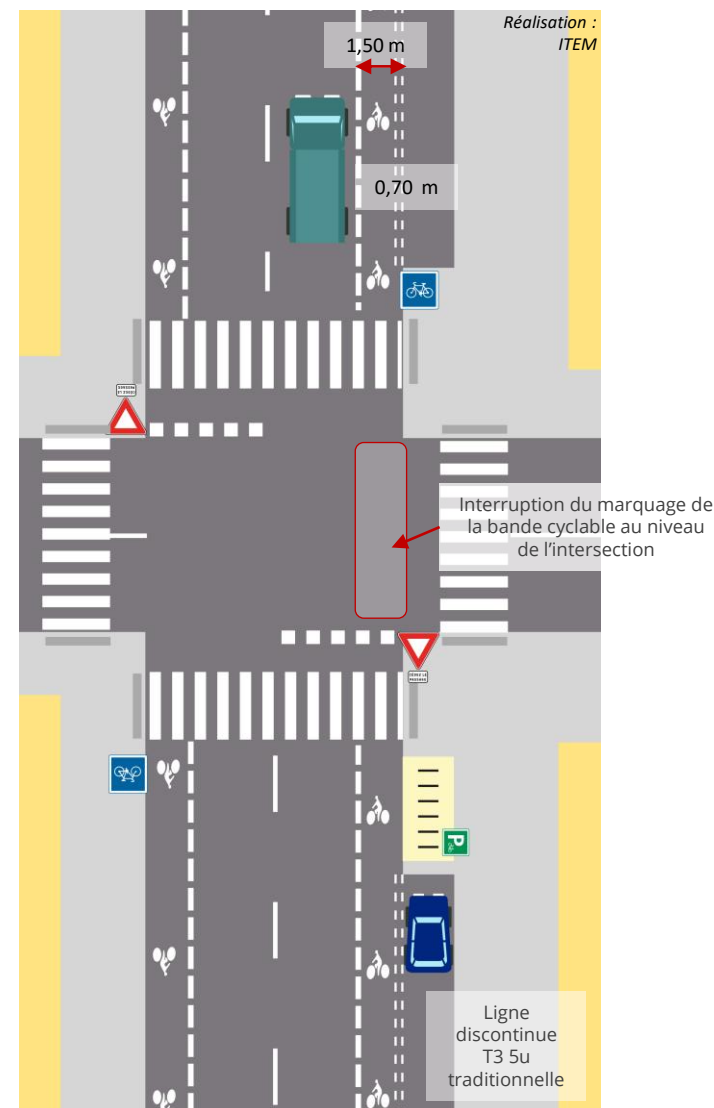
► Fonctionnement des intersections sans feux

Le cycliste respecte le Code de la Route et se comporte comme les automobilistes.

**Marquage au sol possible
avec l'arrêté PAMA**



Intersection sans feux : bande cyclable non prioritaire aux cyclistes



Fiche n°6 : Aménagement des intersections sans feu (Bande cyclable)

Code de la Route

Article R. 412-30 : « Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons. »

L'arrêté PAMA du 23 septembre 2015 vient renforcer le marquage au sol avec la possibilité d'indiquer la continuité d'un itinéraire.

► Principes

Les intersections sans feu concernent des voies peu fréquentées.

► Avantages

- Peu coûteux puisque peu d'aménagements sont à réaliser.

► Inconvénients

- Ne peut être réalisé lorsque le trafic est important.

► Préconisations

- A l'approche de l'intersection, transformer la piste cyclable en bande cyclable, afin que le cycliste s'insère dans la circulation ;

- Lorsqu'il y a une perte de priorité, **créer un céder le passage** ou **mettre un stop pour le cycliste** ;

- Matérialiser **la continuité de l'itinéraire via un marquage au sol**.

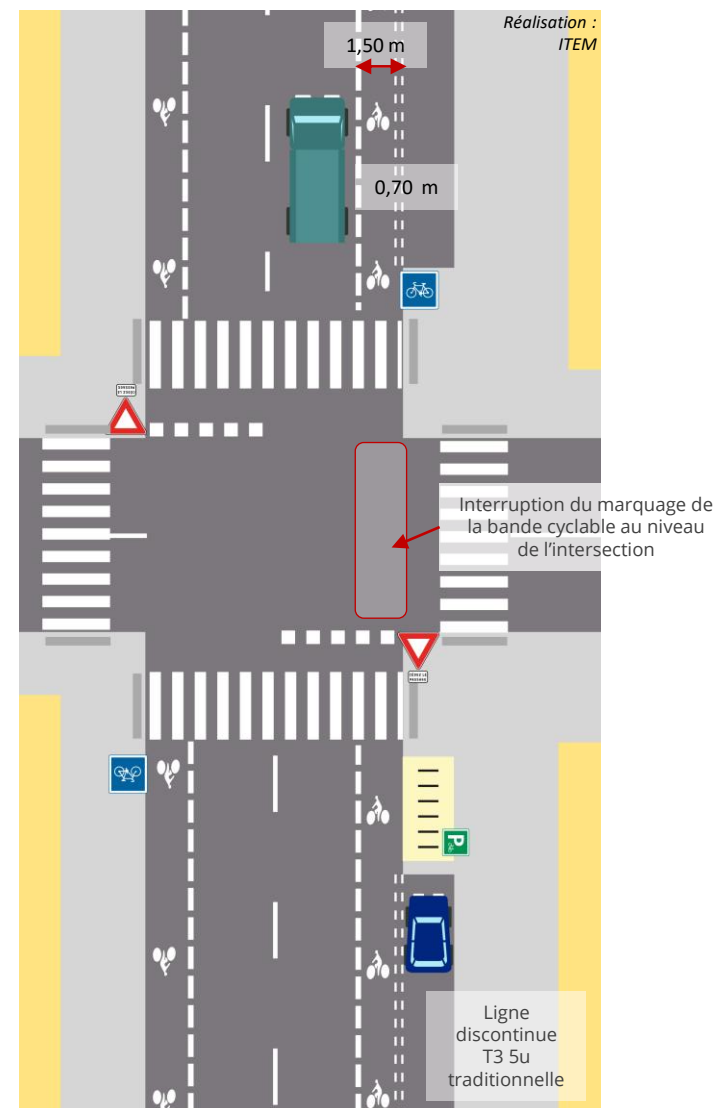
► Fonctionnement des intersections sans feux

Le cycliste respecte le Code de la Route et se comporte comme les automobilistes.

Marquage au sol possible
avec l'arrêté PAMA



Intersection sans feux : bande cyclable non prioritaire aux cyclistes



Fiche n°6 : Aménagement des intersections sans feu (Piste cyclable)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

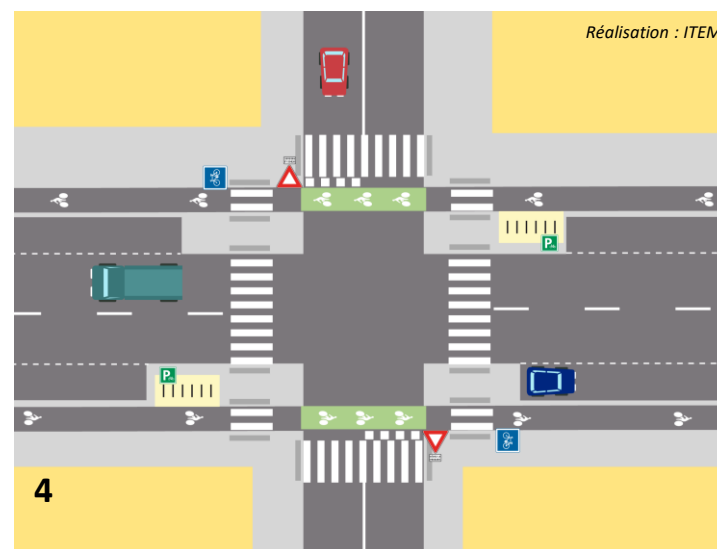
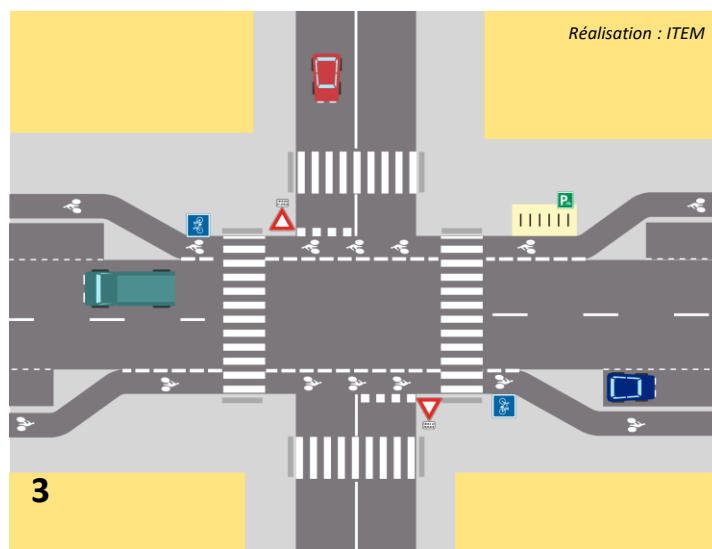
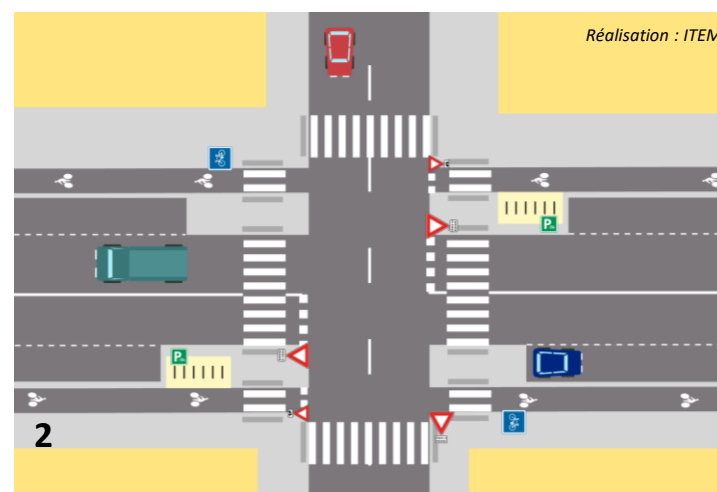
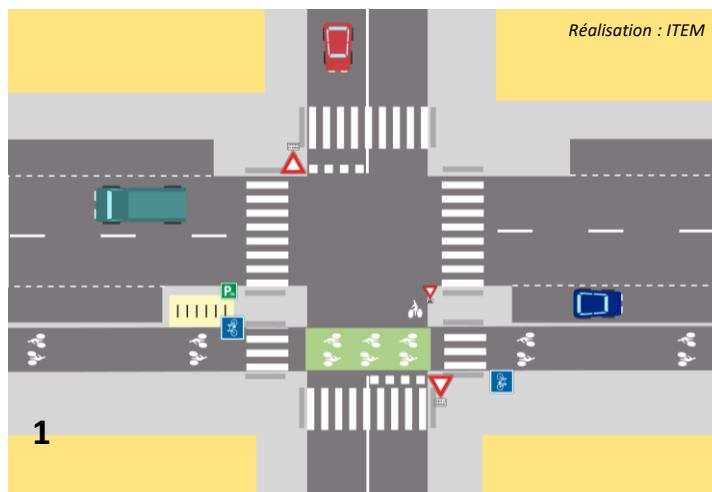
Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Détail des aménagements cyclables au niveau des intersections

Piste cyclable et intersection à priorité

1. Cas d'une piste cyclable bidirectionnelle prioritaire
2. Cas d'une piste cyclable bilatérale non prioritaire
3. Cas d'une piste cyclable bilatérale prioritaire (cas 1)
4. Cas d'une piste cyclable bilatérale prioritaire (cas 2)



Fiche n°6 : Aménagement des intersections sans feu (Piste cyclable)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

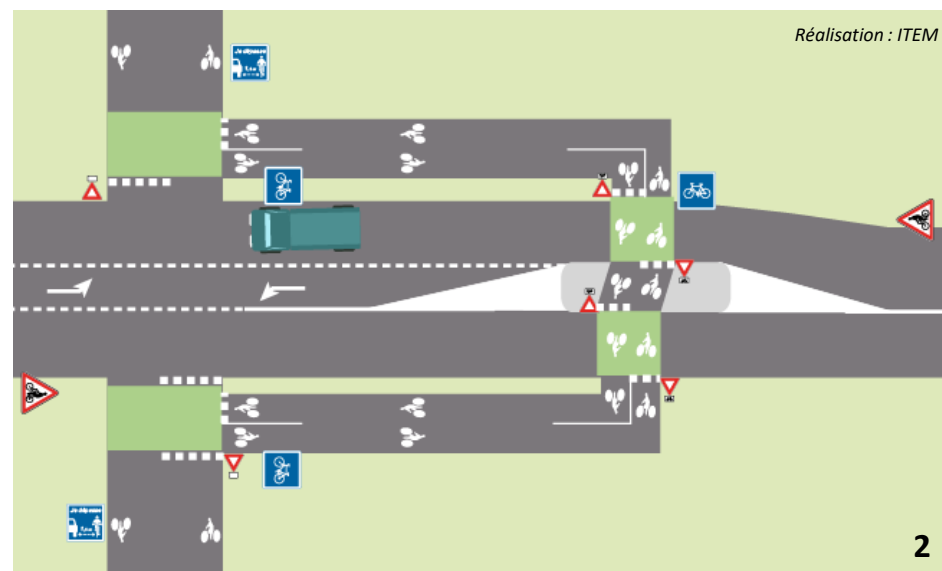
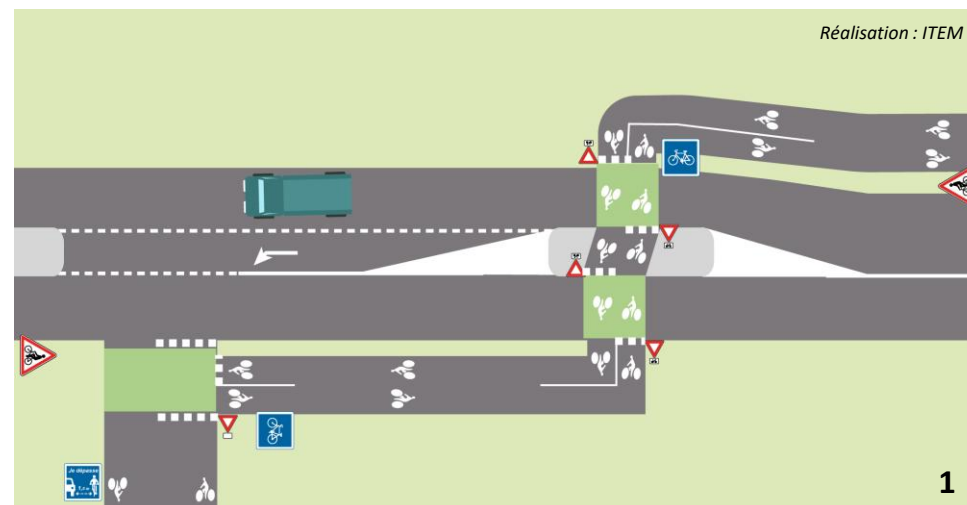
Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Gestion de la traversée d'une route à fort trafic

La difficulté vient de la contrainte de permettre le tourne-à-gauche VL : la traversée des cycles ne peut se faire qu'en amont ou en aval de l'intersection avec ilot protecteur intermédiaire.

1. Cas d'un site propre sur route à fort trafic à relier à une route à faible trafic
2. Cas de la traversée d'une route à fort trafic



Fiche n°6 : Aménagement des intersections sans feu (Voie verte)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

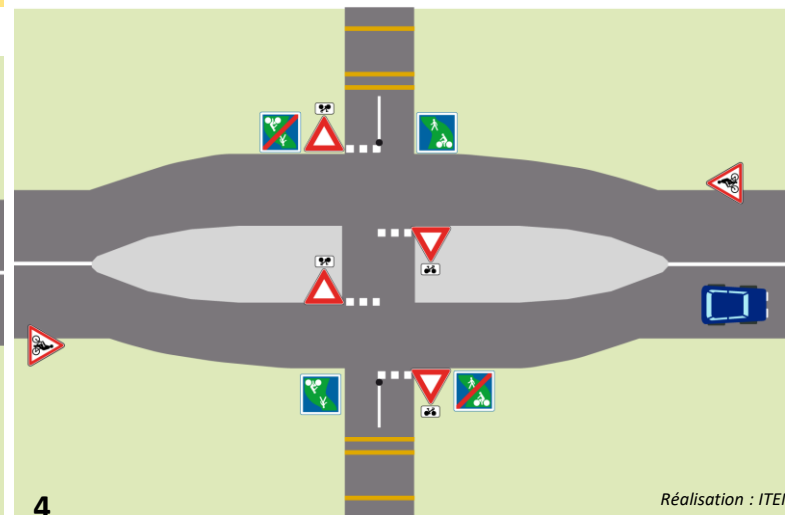
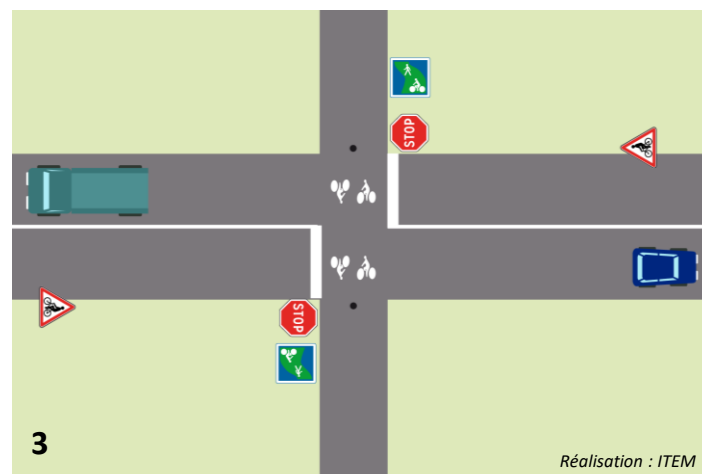
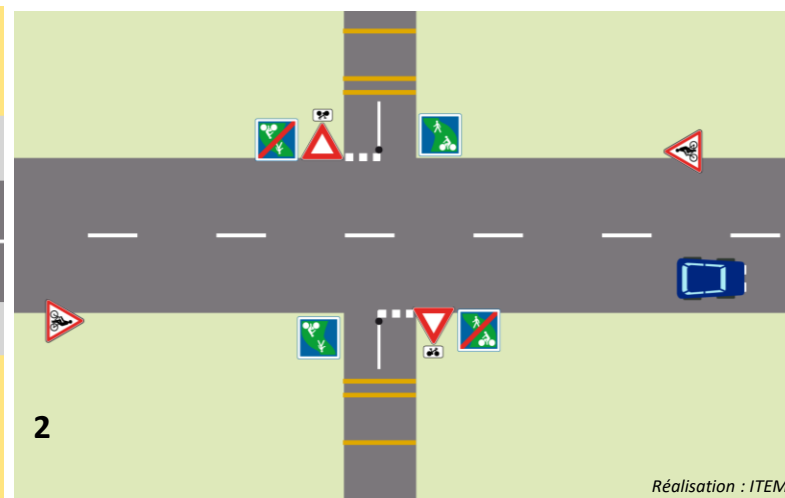
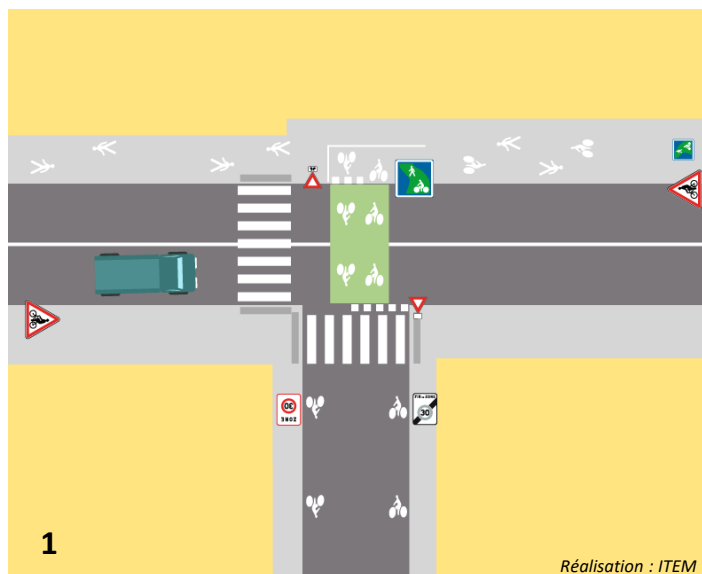
Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Détail des voies vertes au niveau des intersections

Voie verte

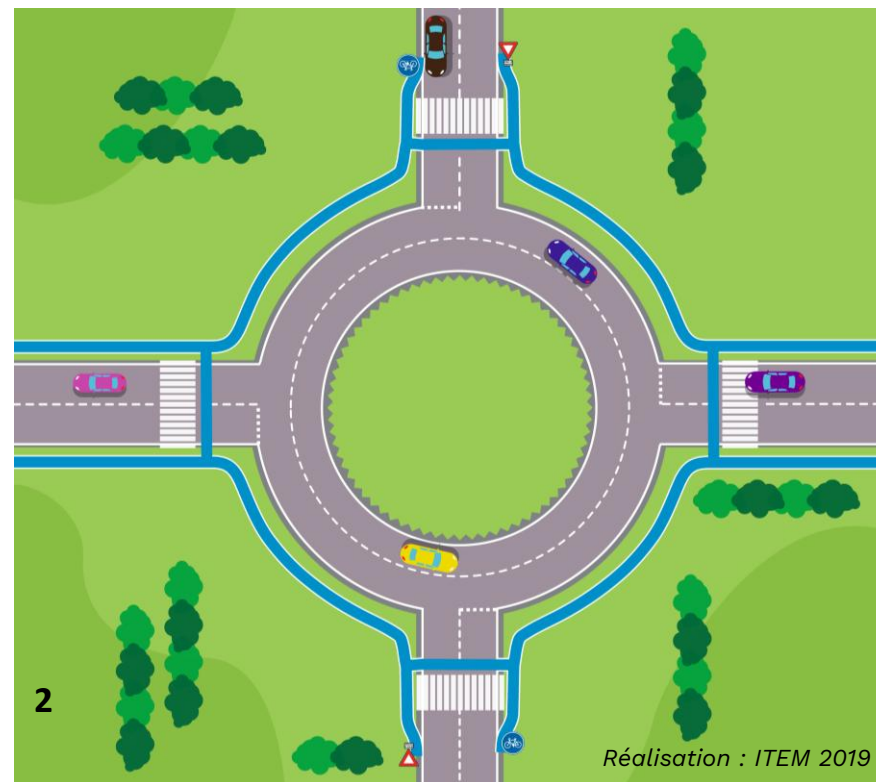
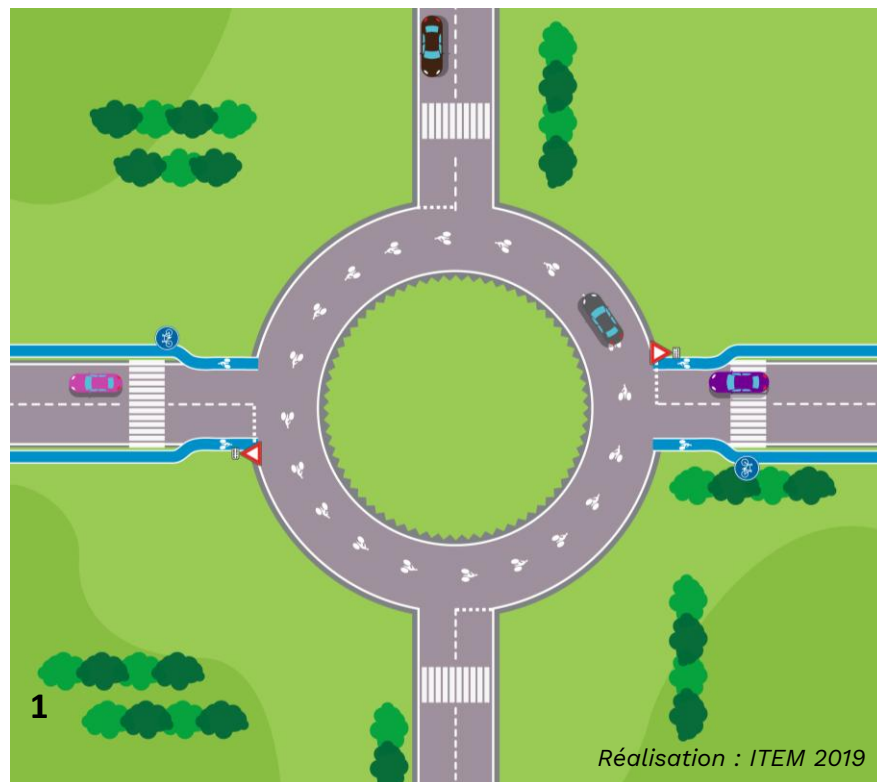
1. Cas d'un site propre à relier à une rue à cohabitation modale en milieu urbain
2. Cas d'un site propre prioritaire
3. Cas d'un site propre non prioritaire sur route à faible trafic
4. Cas d'un site propre non prioritaire sur route à fort trafic



► Détail des giratoires

Giratoire et piste cyclable

1. Cas d'une piste cyclable bilatérale et d'un giratoire de taille mineure (rayon < 28 mètres). Il s'agit de matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 7 mètres.
2. Cas d'une piste cyclable bilatérale et d'un giratoire de taille majeure (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé.

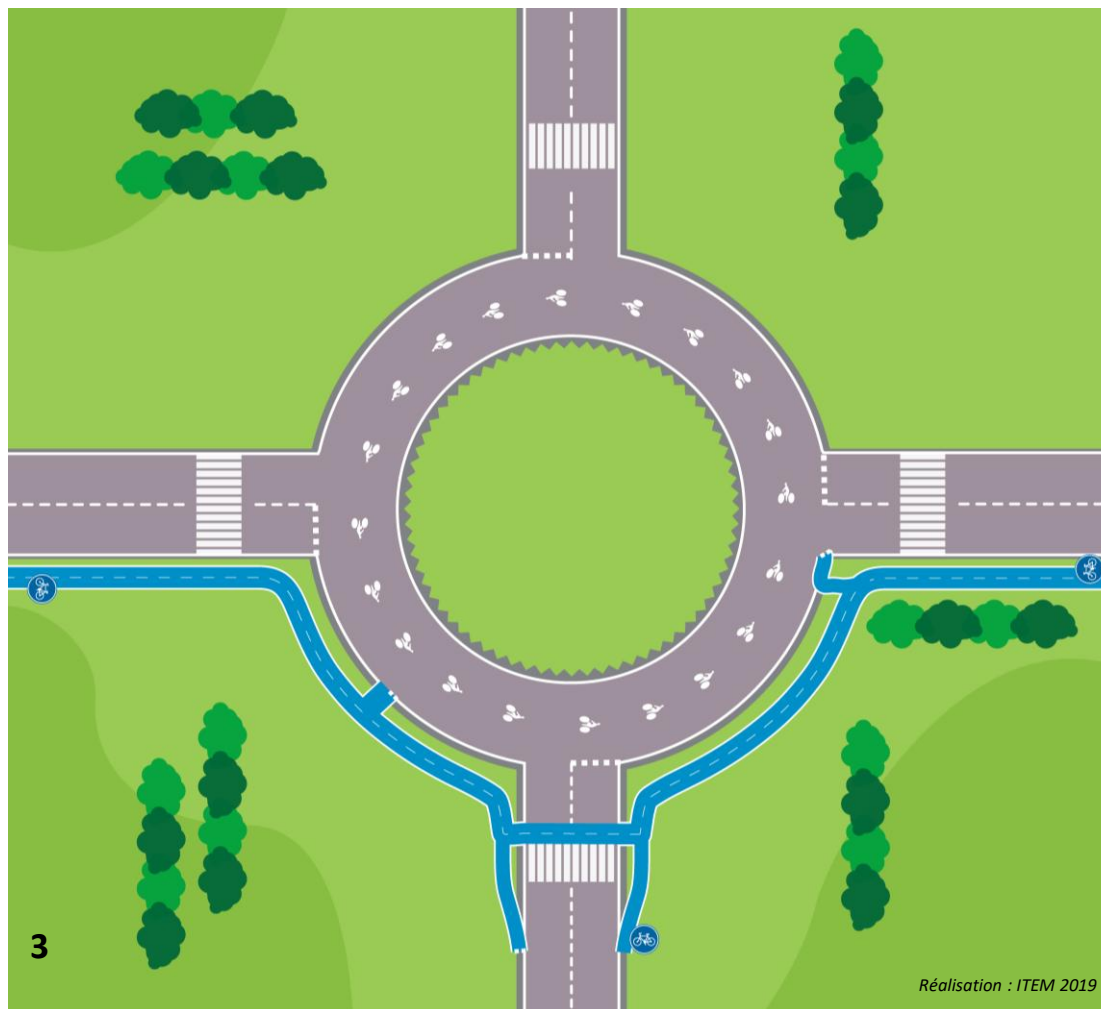


► Détail des giratoires

Giratoire et piste cyclable

3. Cas d'une piste cyclable bidirectionnelle pour toutes tailles de giratoire et d'un rond-point de taille mineure (rayon < 28 mètres). Il s'agit de matérialiser des pictogrammes vélo **au centre de l'anneau**, ou **sur le tiers extérieur** si l'anneau a une largeur supérieure à 7 mètres.

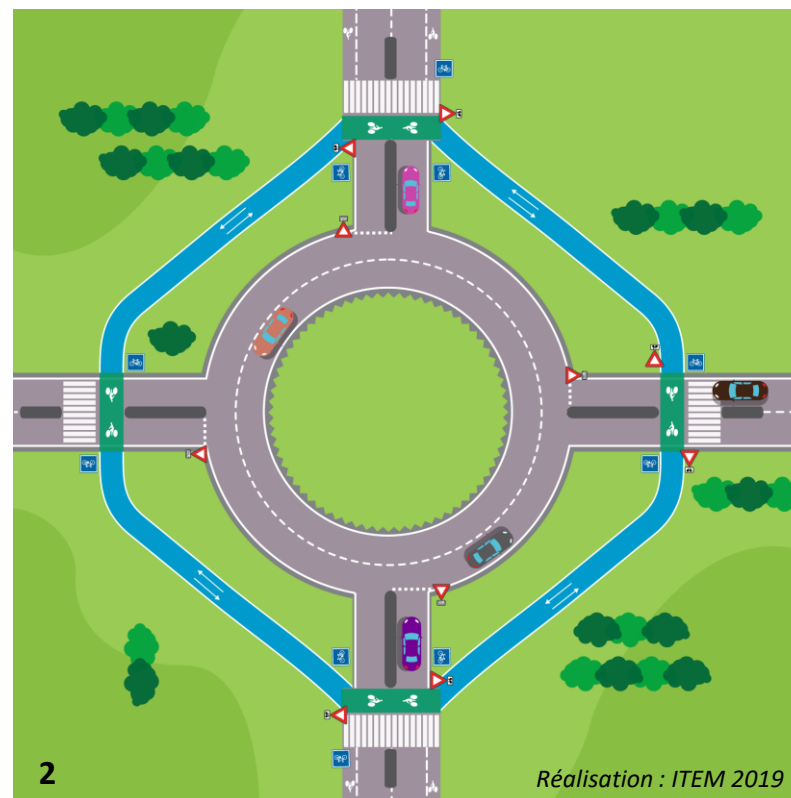
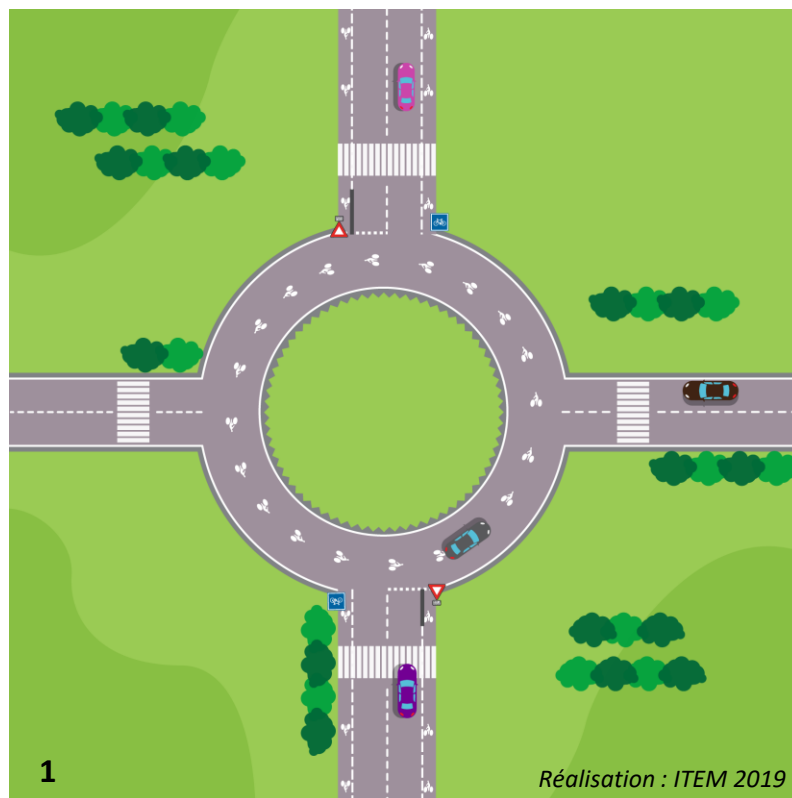
Pour les giratoires de taille supérieure, il s'agit d'aménager en plus une piste cyclable **à l'extérieur de l'anneau** sur l'ensemble du giratoire afin d'assurer tous les mouvements possibles avec toutes les branches.



► Détail des giratoires

✓ 2 cas possibles pour l'aménagement d'un giratoire et d'une bande cyclable, d'une chaussée à voie centrale banalisée ou d'une route partagée

1. Cas d'une bande cyclable et d'un giratoire de taille mineure (rayon < 28 mètres). Il s'agit de matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres
2. Cas d'une bande cyclable et d'un giratoire de taille majeure (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau



Fiche n°8 : Aménagement des intersections en zone apaisée

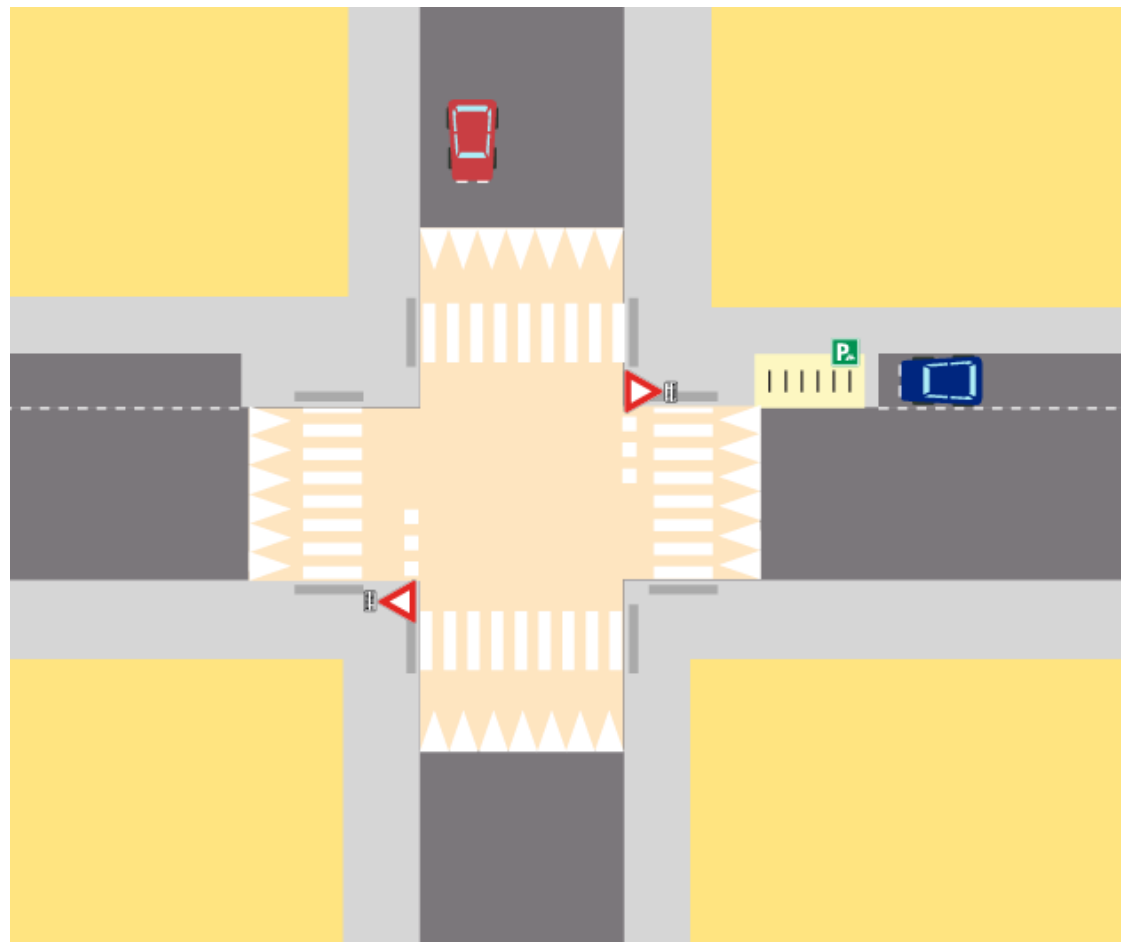
Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Détail de la mise en place d'un plateau piétons



Fiche n°9 : Aménagement des intersections avec feu (sas à vélo)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Code de la Route

Article R. 415-15 : « Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers **deux lignes d'arrêt distinctes**, l'une pour les **cycles** et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de **véhicules**. »

Le décret PAMA du 2 juillet 2015 interdit l'accès du sas aux cyclomoteurs. (autorisation toutefois ponctuellement possible dans certains cas).

► Principes

Il s'agit d'un **espace réservé aux cyclistes** situé devant la ligne d'arrêt des automobilistes aux feux.

► Avantages

- Permet aux cyclistes d'être mieux vus par les automobilistes et notamment de présélectionner leur **tourne-à-gauche** avant que les véhicules ne s'engagent dans l'intersection ;
- Le **coût est peu élevé** puisqu'il s'agit d'un simple marquage au sol.

► Inconvénients

- Le **marquage au sol s'use assez rapidement**, ce qui limite la visibilité des sas.

► Préconisations

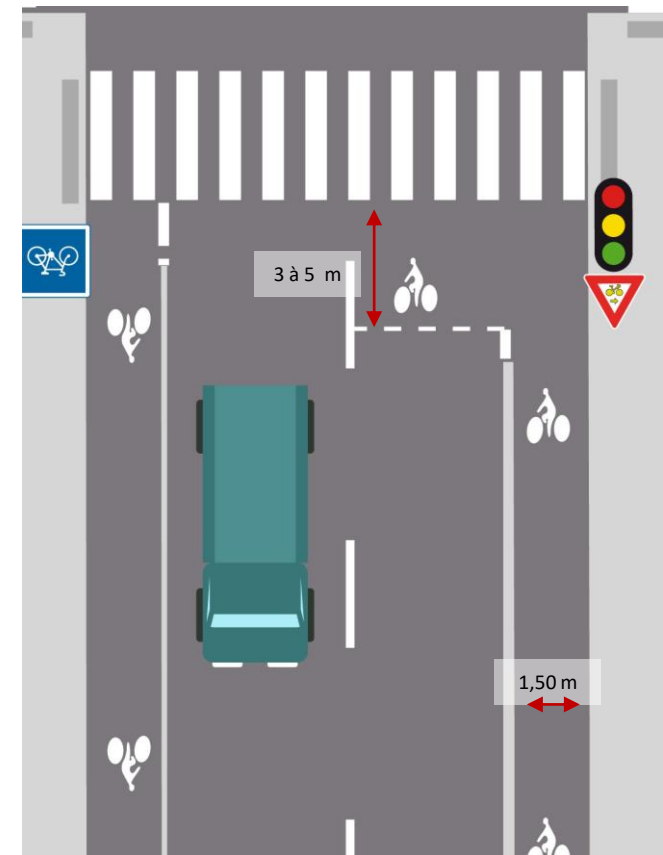
Réalisation de sas à vélo en cas de :

- mouvement de tourne-à-gauche ;
- plusieurs voies de circulation ;
- circulation importante, rapide.

► Fonctionnement des intersections sans feux

- Lorsque le **feu est rouge**, le **cycliste se place dans le sas** prévu pour lui devant les véhicules. Et dès que le feu passe au vert, celui-ci peut s'engager dans l'intersection.
- Lorsque le **feu est vert** (voir schéma ci-contre), **le sas n'est pas utile** au cycliste et celui-ci peut se placer par anticipation sur la voie de gauche en amont du carrefour.

Exemple d'aménagement de sas à vélo



Fiche n°9 : Aménagement des intersections avec feu (Cédez-le-passage)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

Arrêté du 12 janvier 2012 portant création d'une signalisation visant à autoriser un mouvement directionnel pour les cyclistes dans les carrefours à feux « Les panonceaux M12 sont toujours associés à un signal lumineux de circulation tricolore. Ils constituent une signalisation distincte [...] destinée exclusivement aux cyclistes. Lorsque le signal lumineux impose l'arrêt, un panonceau de type M12 autorise les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt du feu pour emprunter la direction indiquée par la flèche en respectant la priorité accordée aux autres usagers. »

► Principes

Le cédez-le-passage cycliste au feu priorise la circulation des cyclistes aux intersections à feux **quand le feu principal est rouge**, ce que pratique déjà de nombreux cyclistes mais en étant en infraction.

► Avantages

- Accroître la sécurité des cyclistes car il dissocie le démarrage des véhicules motorisés de celui des cyclistes.
- Permet de ne pas s'arrêter systématiquement au feu et donc de fluidifier le parcours du cycliste

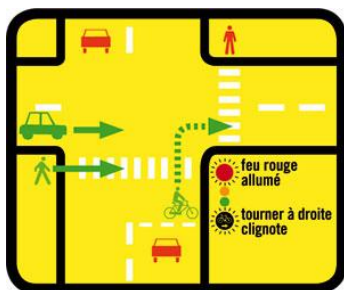
► Inconvénients

- Il est nécessaire de rester attentif aux piétons.

► Préconisations

- Réaliser des cédez-le-passage cycliste lorsque le **trafic** est **important**, afin de dédoubler les flux des véhicules motorisés et celui des cyclistes.

► Fonctionnement des intersections sans feux



Piéton :
le feu routier est au rouge et le feu piéton est au vert. Vous êtes prioritaires, vous avancez.

Cycliste :
le feu routier est au rouge mais le « tourne à droite » clignote. Vous tournez à droite en cédant le passage.

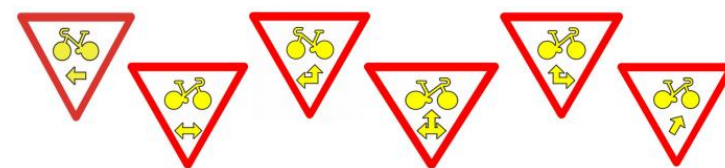
Automobiliste* :
le feu routier est au rouge. Vous restez à l'arrêt.

Piéton :
vous restez à l'arrêt.

Le panonceau peut être accompagné d'un feu cyclable spécifique



Le décret PAMA étend le domaine d'emploi du cédez-le-passage en fonction de la configuration de la voirie



Fiche n°9 : Aménagement des intersections avec feu (Bande et Piste)

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

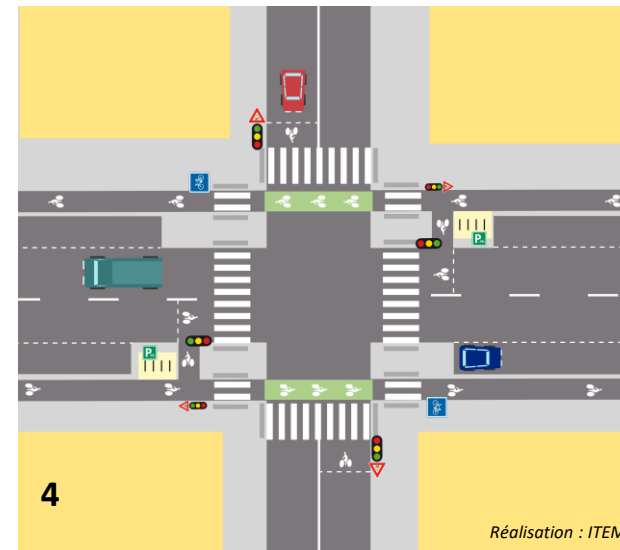
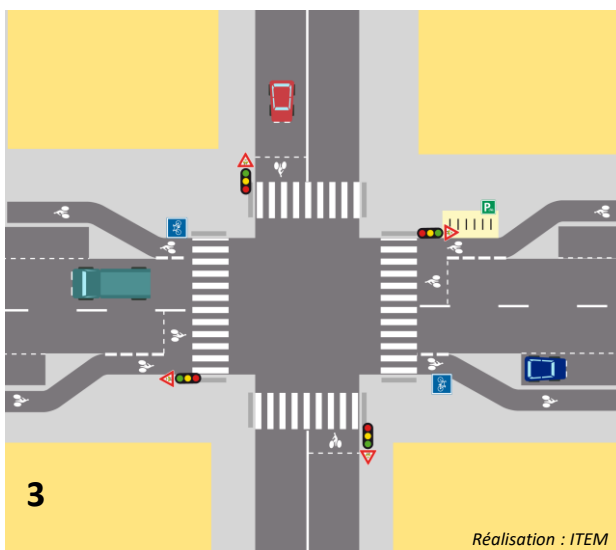
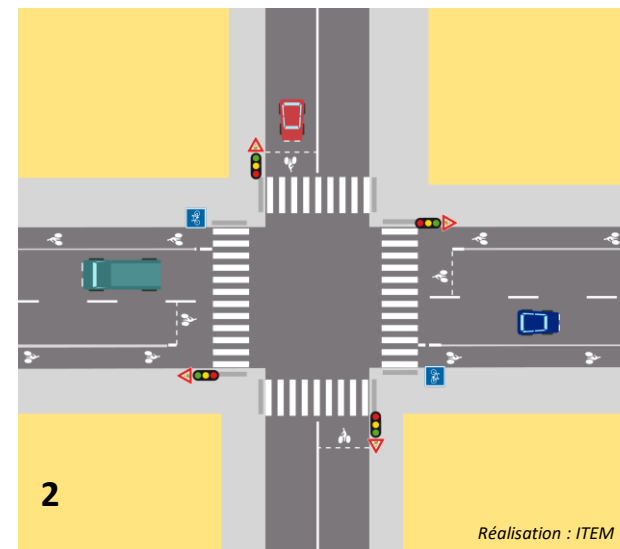
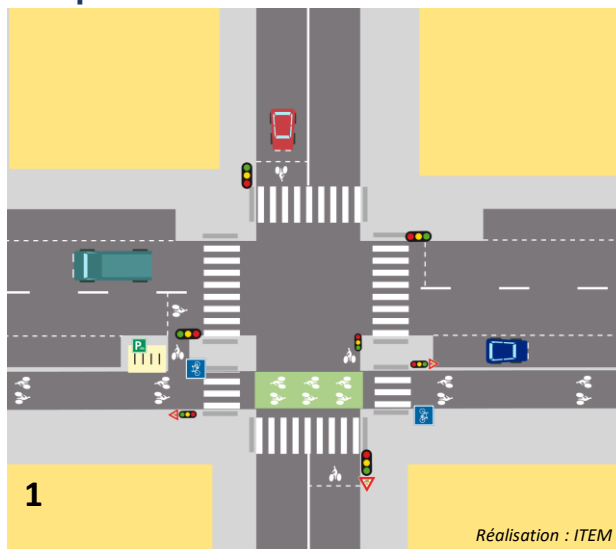
Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Détail de l'action à mettre en place

Piste cyclable et carrefour à feux

1. Cas d'une piste bidirectionnelle
2. Cas d'une piste bilatérale sans stationnement longitudinal
3. Cas d'une piste bilatérale avec stationnement longitudinal (cas 1)
4. Cas d'une piste bilatérale avec stationnement longitudinal (cas 2)



Fiche n°10 : Aménagement des traversées et des insertions

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Objectifs

- La traversée d'un axe de circulation automobile est en effet une des causes premières des accidents modes doux.

Il est préconisé de vérifier, dans l'aménagement de ces traversées, les conditions de visibilité des automobilistes. En milieu urbain, le stationnement peut réduire cette visibilité, dès lors **les traversées avec avancée de trottoirs, permettront d'assurer une sécurité des modes doux.**

Il conviendra également de vérifier la distinction entre cyclistes et piétons dans l'aménagement de ces traversées

► Préconisations

	Traversées Cyclables
Caractéristiques techniques Marquage au sol	Le passage piéton étant par définition réservé aux piétons, il convient de distinguer un espace spécifique pour les cyclistes
Marquage au sol	Pas de marquage au sol imposé, mais un traitement visible est recommandé
Signalisation	▪ Panneau A21 en signalisation avancée ▪ Panneau AB3a selon le régime de priorité



A21



AB3a

Exemple de marquage au sol, avec distinction des espaces entre piétons et cyclistes



Fiche n°10 : Aménagement des traversées et des insertions

Envoyé en préfecture le 24/09/2025

Reçu en préfecture le 24/09/2025

Publié le

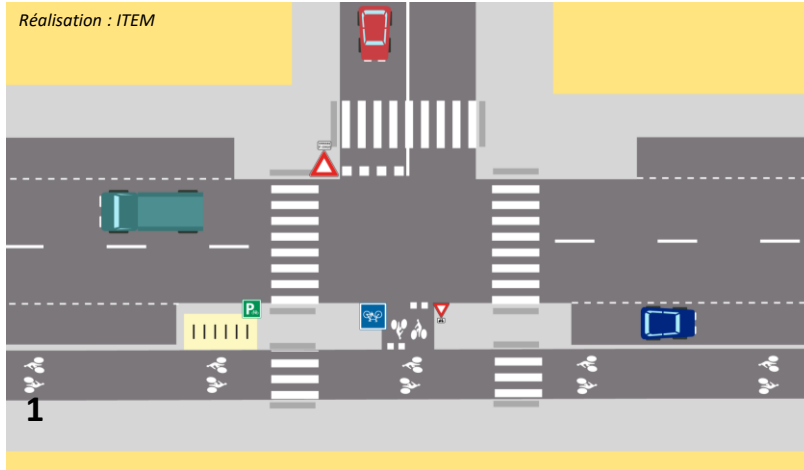
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE

► Détail des insertions

Insertion sur les pistes cyclables

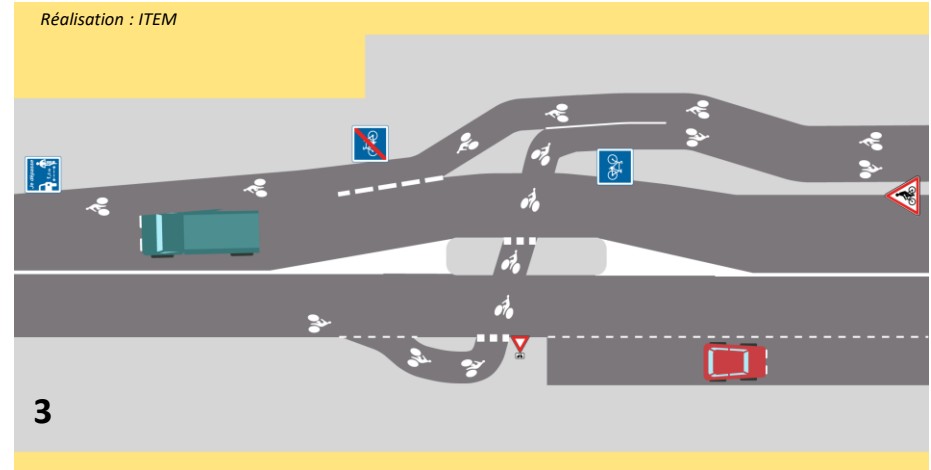
1. Insertion sur une piste bidirectionnelle en section courante
2. Extrémité d'une piste bilatérale

Réalisation : ITEM

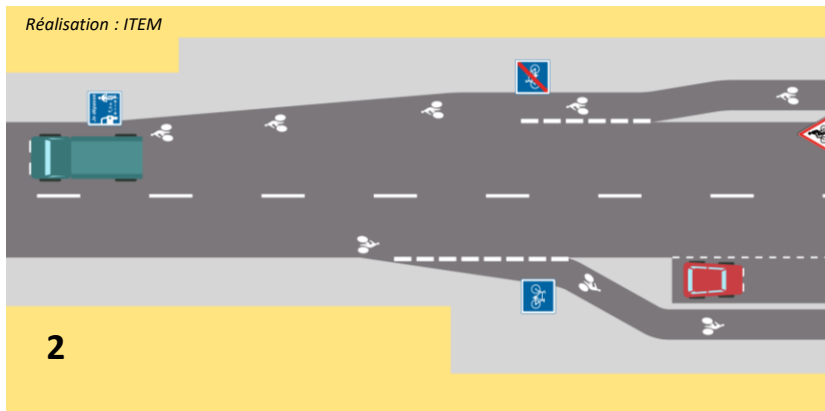


3. Extrémité d'une piste bidirectionnelle (cas 1)
4. Extrémité d'une piste bidirectionnelle (cas 2)

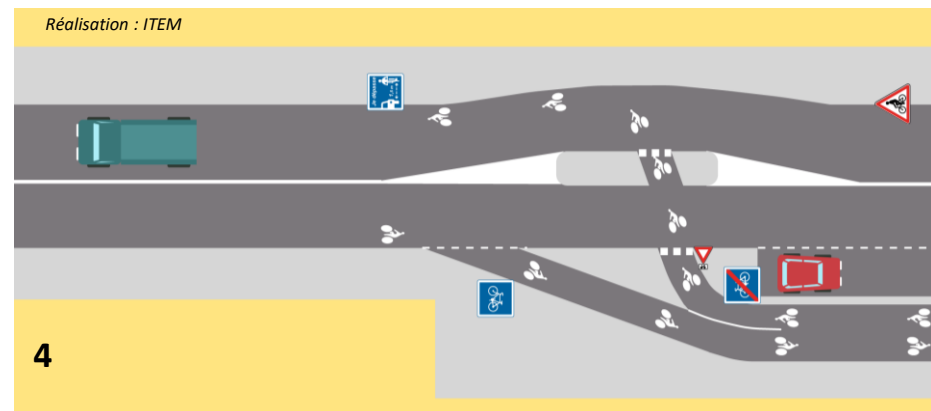
Réalisation : ITEM



Réalisation : ITEM



Réalisation : ITEM



Fiche n°11 : Aménagement des intersections dans un giratoire

► Avantages

- Réduction du nombre de conflits orthogonaux, notamment des tourne-à-gauche.

► Inconvénients

- Refus de priorité des cyclistes qui veulent s'insérer sur le giratoire ;
- Risques de cisaillement des cyclistes par les véhicules en sortie du giratoire.

► Préconisations

L'objectif est de réduire la vitesse des véhicules motorisés sur le giratoire. Il est donc préconisé de :

- Réaliser de **petits giratoires**, car ils incitent les automobilistes à modérer leur vitesse et à ne pas leur laisser la place de se rabattre à droite sur les cyclistes ;
- Ne laisser **qu'une seule voie en entrée et en sortie de giratoire**, ce qui permet aux cyclistes de s'insérer dans la circulation lorsque celle-ci n'est pas trop importante ;
- De ne **pas créer de bandes cyclables à l'intérieur des giratoires** ;
- Réaliser des **aménagements cyclables** (pistes cyclables ou ilots séparateurs) que dans le cas des **grands giratoires** (> 25 m), où le trafic est significatif.

► Fonctionnement des giratoires

▪ Cas des petits giratoires :

La réalisation d'aucun aménagement cyclable en entrée et sortie du giratoire permet aux cyclistes de se positionner au même niveau que les voitures, c'est-à-dire en milieu de chaussée. Il est ainsi le mieux perçu par les automobilistes.

▪ Cas des grands giratoires :

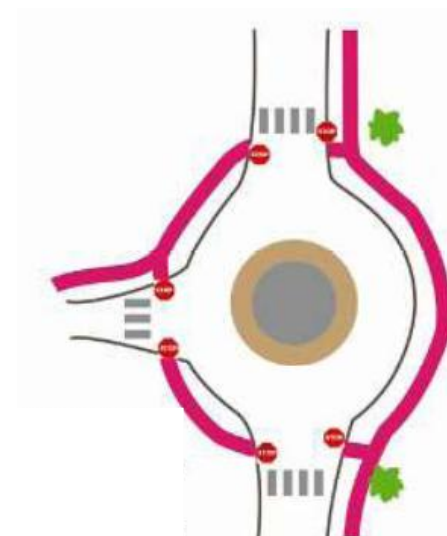
Option 1 : Réalisation d'ilots séparateurs en entrée et sortie des giratoires (voir photo ci-contre), notamment lorsque la circulation n'est pas très dense.

Option 2 : Piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir avec un stop ou céder le passage pour les vélos lors de la traversée. L'avantage de cet aménagement est la sécurisation des cyclistes, mais le coût est élevé et l'emprise au sol nécessaire est importante.

Ilot séparateur en entrée de giratoire



Aménagement d'une piste cyclable à l'extérieur du grand giratoire



Fiche n°12 : Le jalonnement des itinéraires du quotidien

Envoyé en préfecture le 24/09/2025
Reçu en préfecture le 24/09/2025
Publié le
ID : 055-200088961-20250917-DE_2025_09_001-DE



Sommaire

Le jalonnement des itinéraires cyclables

Le jalonnement permet de :

- Identifier des itinéraires adaptés et sécurisés pour les modes actifs et guider les usagers tout au long de leurs parcours.
- Matérialiser le réseau cyclable tout en permettant de communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

De manière opérationnelle, il s'agira d'assurer un jalonnement efficace devant :

- Être uniforme et homogène, présentant une information claire et précise, avec une bonne visibilité.
- Une charte graphique cohérente entre les panneaux départementaux et locaux ;
- Une distinction entre le jalonnement utilitaire et de loisir (assurée par le maillage point nœud ou par le jalonnement spécifique de la Meuse à vélo).
- Présenter une identification et une hiérarchisation des pôles et équipements à desservir.
- Présenter des indications liées à la direction des communes proches, des pôles générateurs et des services en termes de distance et de temps de parcours.

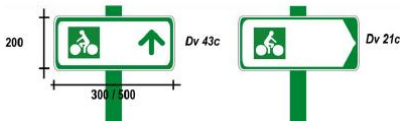
Quels sont les pôles et équipements à faire figurer sur le jalonnement et quelle hiérarchisation à adopter ?

Comment planter les panneaux de jalonnement ?

- Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants.
- Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux.
- Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes.
- Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants pour matérialiser la continuité de l'itinéraire.



Panneau de pré-signalisation et de position



Panneau simplifié (hors agglomération)

Principe de conception d'un jalonnement			
Hiérarchisation	Niveau 1 « Pôles structurants »	Niveau 2 « Pôles intermédiaires »	Niveau 3 « Pôles de proximité »
Exemples de pôles ou d'équipements	• Les communes pôles des EPCI • Les pôles des communes extérieures au territoire	• Les centres-bourgs • Les collèges et lycées • Les zones commerciales • Site touristique / OT	• Les écoles • Les équipements culturels et sportifs • Les équipements de santé
Principe de jalonnement	Pôles : à indiquer sur l'ensemble du jalonnement	A jalonner dès l'entrée de la commune où le pôle est implanté où environ à 1 km de celui-ci (cas où le nombre de mentions sur les panneaux serait trop importante)	A jalonner en proximité immédiate