

Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de Communes Pays du Saintois

Rapport final du SDC

Mai 2025



Sommaire

1. La synthèse du diagnostic cyclable.....	p5
2. Rappel de la co-construction du maillage.....	p13
3. Les préconisations d'aménagements.....	p20
4. Le chiffrage global du Schéma Directeur Cyclable.....	p30
5. Un outil de visualisation et suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires.....	p46
6. Financements et gouvernance.....	p52

- ▶ **Une réflexion menée conjointement par deux intercommunalités :**
 - la CC du Pays de Colombey et du Sud toulais : 38 communes et 11336 habitants ;
 - la CC du Pays du Pays du Saintois : 55 communes et 14 644 habitants
- ▶ **La CCPCST et la CCPS se sont saisies de la compétence d'organisation de la mobilité et sont devenues Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale depuis le 1er juillet 2021 ;**
- ▶ **Chaque CC est devenue l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité à l'intérieur de son périmètre de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants ;**
- ▶ **Un outil au service de ces nouvelles AOM, le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) ;**
- ▶ **Il s'agit d'un document de planification volontaire, non opposable, non prescriptif, ... pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité adaptée aux spécificités locales de chaque CC** permettant :
 - *A chacun de se déplacer pour les besoins les plus courants ;*
 - *Et d'insuffler un changement des comportements pour certains usagers en développant les solutions de déplacements alternatives à l'autosolisme et limiter sa dépendance ;*
- ▶ **Cette double démarche constituera un réel outil programmatique, véritable feuille de route traduite sous la forme d'un programme d'actions opérationnelles** adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.
- ▶ **Elle se concrétisera par :**
 - un document global de planification de la mobilité qui sera le Plan de Mobilité Simplifié de chaque CC...
 - ... dont le volet « cyclable » sera décliné dans un document spécifique valant Schéma Directeur Cyclable.

Rappel des objectifs du Schéma Directeur Cyclable mené conjointement au PdMS

- ▶ Un Schéma Directeur Cyclable (SDC) , est une démarche globale de planification pour promouvoir le vélo, comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle et plus globalement aux modes motorisés ;
- ▶ Un SDC est un document volontaire, non opposable, mais indispensable pour répondre à de nombreux appels à projets et pour accéder à diverses sources de financement liées au développement du vélos et plus largement des modes actifs !
- ▶ Aujourd'hui la part modale du vélo en France c'est 3 %, mais en augmentation : un objectif de 9% à travers le plan vélo national en 2024 et 12% en 2030 ;
- ▶ Le SDC vise à définir un réseau hiérarchisé de liaisons cyclables pour créer un maillage cohérent et attractif pour développer la pratique cyclable sur le territoire ; *(le volet « services vélos et, communication pour développer la pratique » a été traité à travers les actions inscrites au PdMS sur le stationnement, la location longue durée de VAE, ...)*

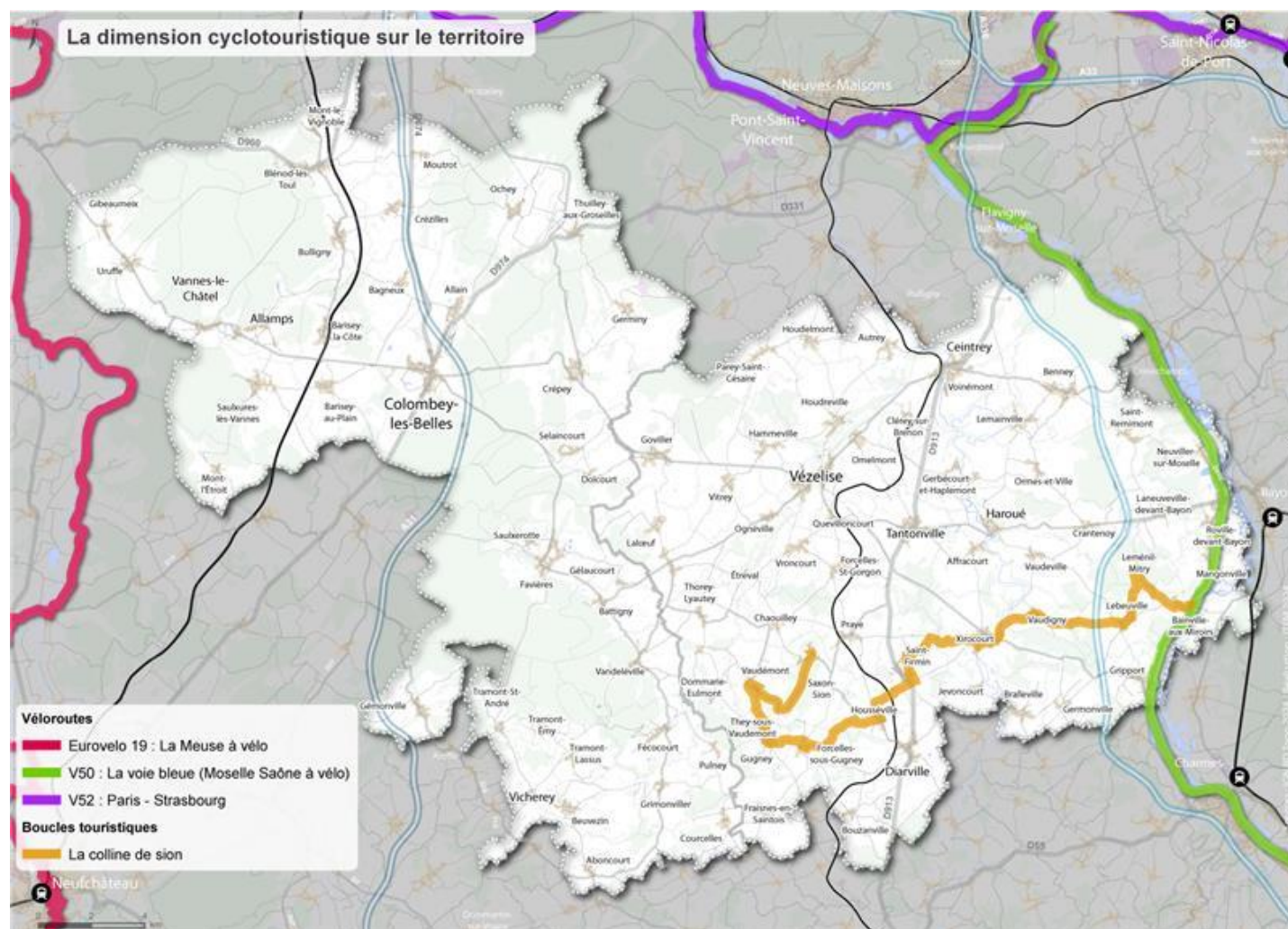
***Une étude démarrée en avril 2024 et finalisée en mai 2025
avec 3 phases techniques et 1 phase transversale de co-construction - concertation - suivi***



Synthèse du diagnostic cyclable

Un territoire à proximité de 3 itinéraires structurants nationaux

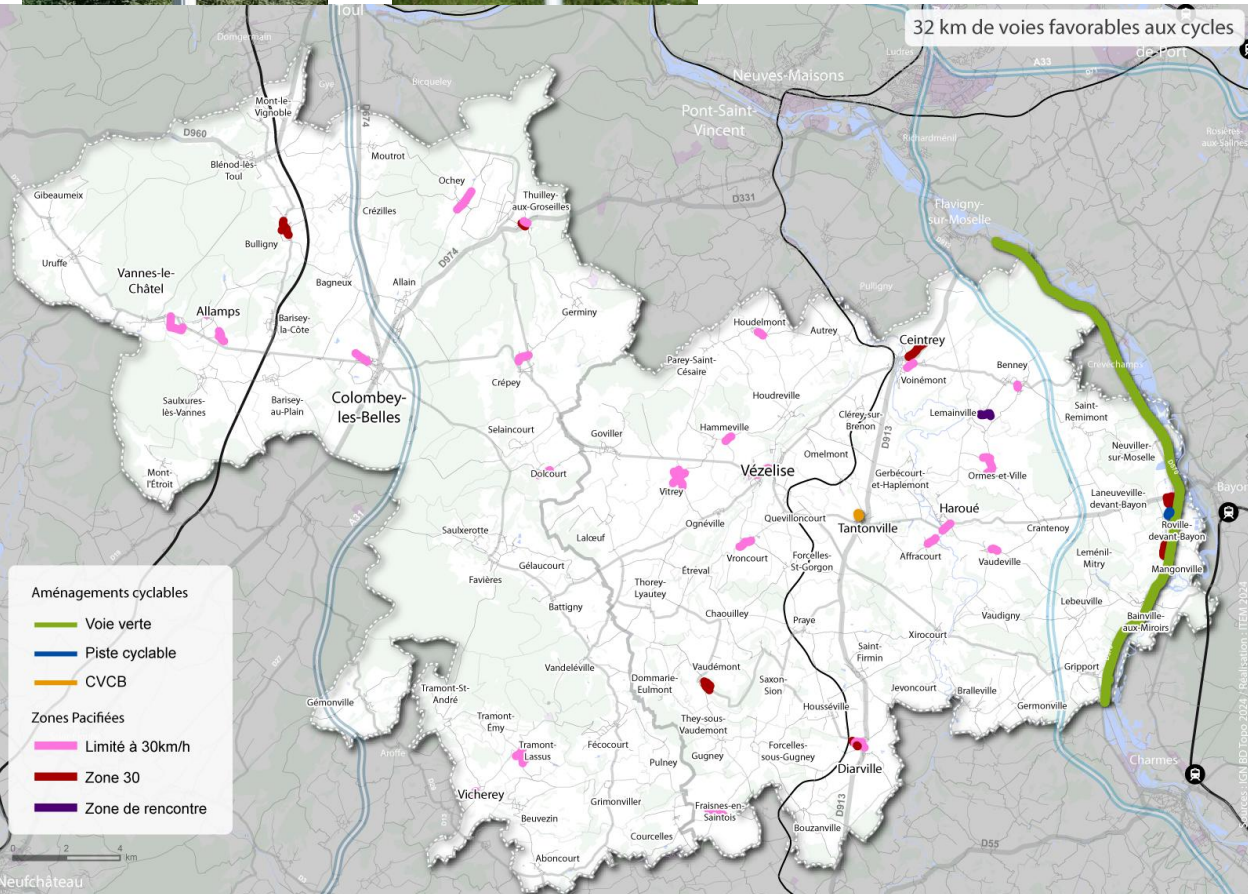
- ▶ **La Véloroute 50 « La voie Bleue »** aménagée en site propre (voie verte) traverse le territoire sur la frange Est au fil de la Moselle.
- ▶ **La Véloroute 52 « Paris – Strasbourg »** à proximité du territoire, aménagée dans la boucle de la Moselle.
- ▶ **L'Eurovélo 19 « La Meuse à vélo »** qui tangente l'Ouest du territoire entre Commercy et Neufchâteau, jalonnée sur des routes à faible trafic sans aménagement cyclable sécurisé.
- ▶ **La véloroute communautaire « la colline de Sion » de Saxon-Sion à Bainville-aux-Miroirs** jalonnée sur route à faible trafic.



Le lien entre les 2 CC et ces véloroutes sera questionné dans le cadre de l'élaboration du Schéma Cyclable.

14 km d'aménagements cyclables sur le territoire complétés par 18 km de zones pacifiées

- ▶ La Voie Bleue présente de **bonnes conditions de cyclabilité**. Les intersections avec les RD à fort trafic (D9 à Roville) sont sécurisées par une signalisation lumineuse « cycliste en approche ». Seules les barrières aux entrées de voie verte sont préjudiciables.
- ▶ Les rares aménagements cyclables présents sur le territoire (0,2 km) sont de **qualité moyenne, voire mauvaise**.
- ▶ La Voie Bleue est **jalonnée** (indication des communes proches) ainsi que **l'itinéraire vers la colline de Sion**.



Quelques services à destination des cyclistes



Présent



Présent mais peu développé



Absent

Services	Présence	Description
Stationnement vélo	+	190 places de stationnement vélos relevées, essentiellement près des écoles et mairies. 95 % sous forme de racks (type de stationnement à éviter)
Location de vélos	×	
Aide à l'achat	+	Aide régionale pour les vélos spécifiques : vélocargo (500 €), vélo adapté (jusqu'à 3000 €), kit conversion (200 €). Pas d'aide des collectivités en complément.
Location solidaire de vélos	✓	La CCPS propose à la location 2 vélos à assistance électrique aux actifs ou personnes en recherche d'emploi n'ayant pas le permis de conduire ou pas encore de véhicule (via l'association APIC54). Sur la CCPCST La Fabrique met à disposition des VAE et voitures sans permis
Evènements festifs autour du vélo	×	
Information sur le vélo utilitaire	×	
Atelier de réparation	×	
Vélobus et écomobilité scolaire	✓	SRAV sur la CCPCST proposé par la CCPCST et la structure NOOBA (Contrat Territorialisé de Jeunesse et d'Education Populaire) : 1 session de 3 demi-journées en avril 2024 suivie par 15 jeunes.
Borne relais technique	×	
Association locale de promotion du vélo	×	Présence uniquement d'associations cyclosporives (ex : « Les VTTistes du Saintois »)



Un usage du vélo essentiellement tourné vers les loisirs et le cyclotourisme

► Selon les données éco-compteurs de la Voie Bleue :

- A Grippont 27 000 passages en 2023 +/- 5 000 / mois en été)
- A Flavigny, 46 000 passages en 2023 (+/- 6 à 8 000 / mois en été)

- La seule véritable **pratique utilitaire** du vélo a été constatée au niveau des **établissements scolaires** : 22 élèves à vélo ou trottinette constatés sur 9 établissements (dont 10 à l'école de Colombey).

Pratique sportive à Barisey-au-Plain



Pratique cyclotouristique à Roville-devant-Bayon



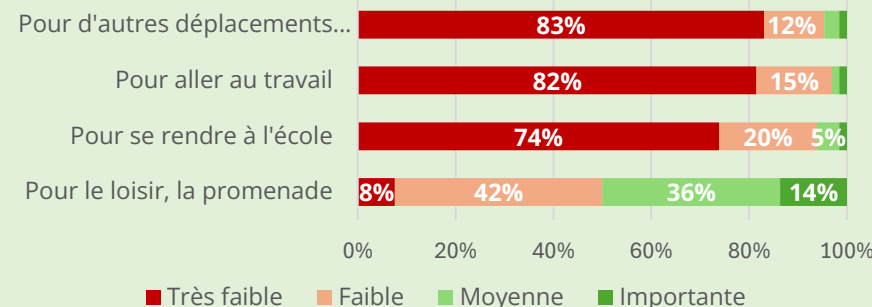
Ecole de Chaouilley



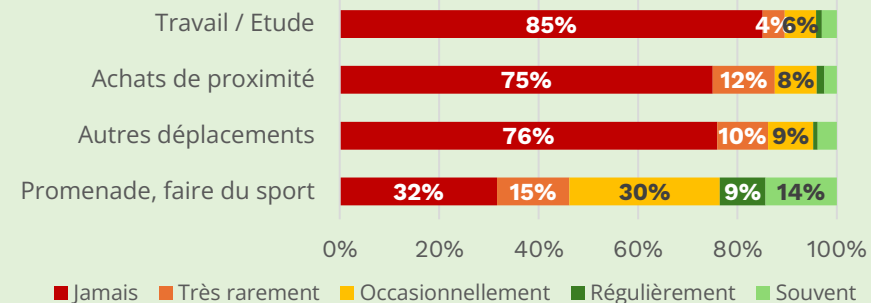
2 vélos à l'école maternelle de Diarville



Intensité de la pratique du vélo (élus) Pays de Colombey et Pays du Saintois

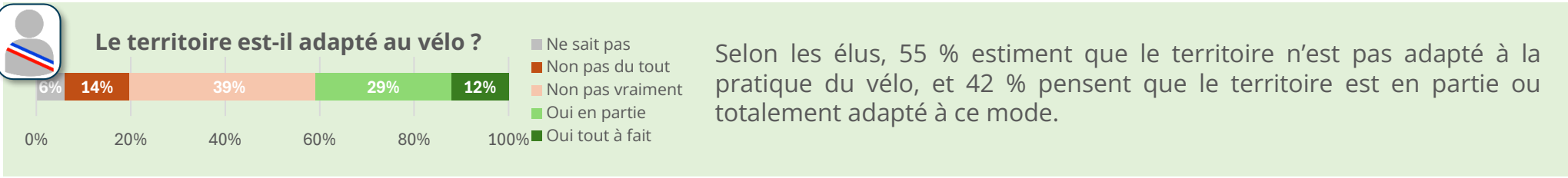
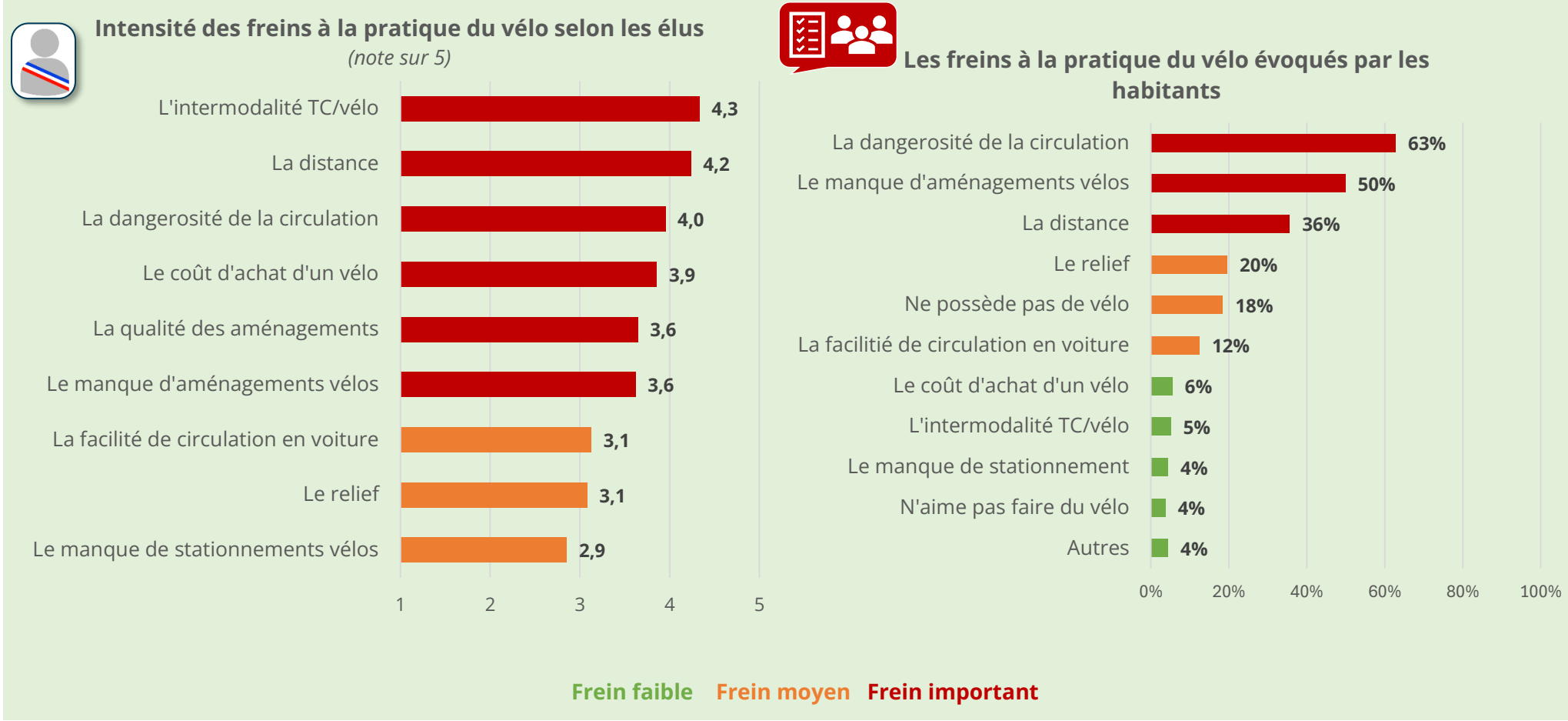


Fréquence d'utilisation du vélo (population)



Les enquêtes confirment la **faible pratique du vélo pour des déplacements du quotidien**. La pratique du vélo constatée est tournée vers **les loisirs et la promenade** (cyclotourisme, cycloport...).

La dangerosité et le manque d'aménagements : principaux freins à la pratique du vélo



3 habitants sur 5 à moins de 30 min à vélo électrique d'une polarité principale du territoire

- La position centrale des 2 principales polarités sur chaque CC offre une bonne accessibilité depuis les communes :

- 63 % de la population des deux CC vit à moins de 30 min à vélo électrique d'un pôle (Colombey-les-Belles ou Vézelize)
- Et 1 habitant sur 5 à moins de 12 min à vélo (3 km)

- Concernant les déplacements d'actifs et de scolaires (INSEE) :

- 2 206 actifs du territoire parcourent moins de 3 km pour aller travailler et 3 427 moins de 10 km
- 1 827 sont scolarisés à moins de 3 km de leur domicile, et 3 309 à moins de 10 km.

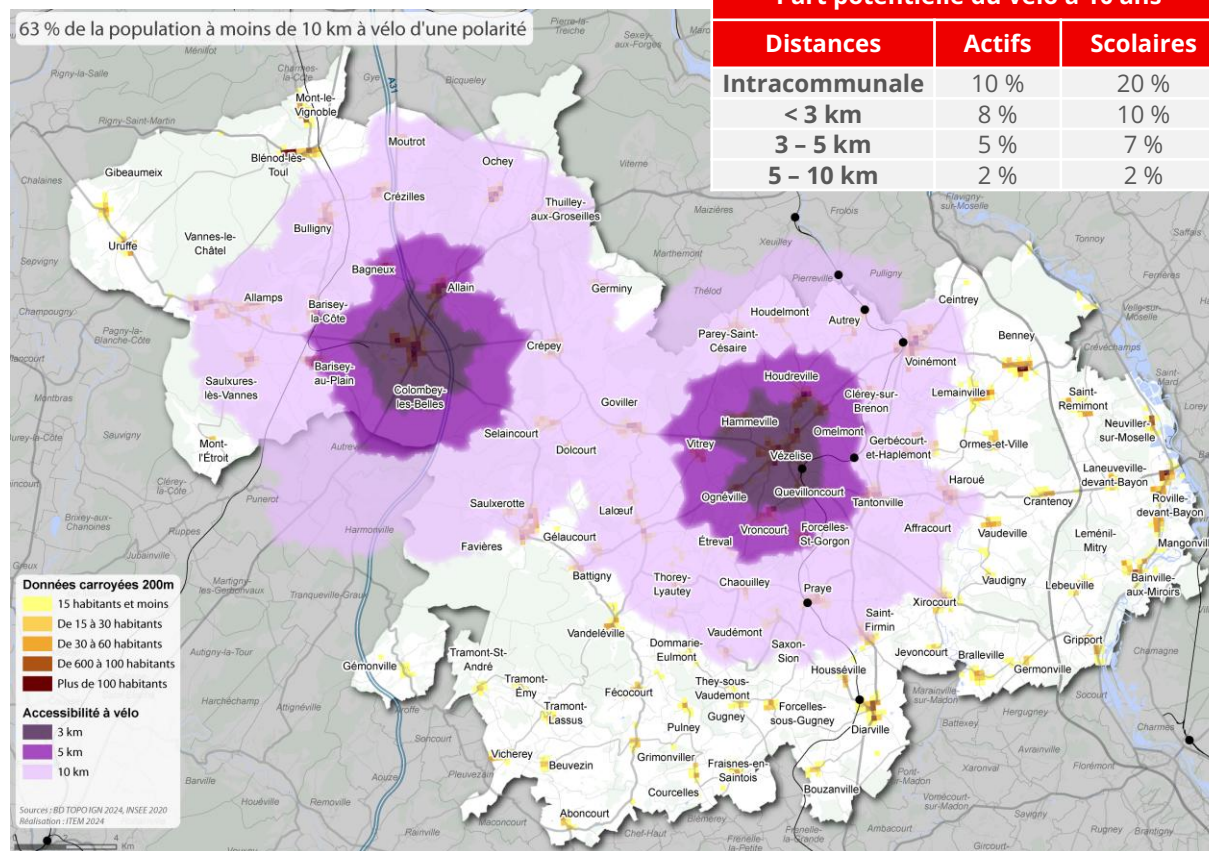
- Ainsi en appliquant des parts modales cibles sur ces flux (< 10 km), le potentiel d'utilisation du vélo chez les actifs et scolaires est estimé à environ 2 380 personnes.

+ le potentiel lié aux autres motifs : en moyenne dans les territoires ruraux, 44 % des déplacements font moins de 5 km.

	Population à moins de...		
Pôle	3 km (10-12 min)	5 km (15-20 min)	10 km (30 min en VAE)
Colombey-les-Belles	7%	10%	30%
Vézelize	9%	13%	13%
Total	17%	22%	63%

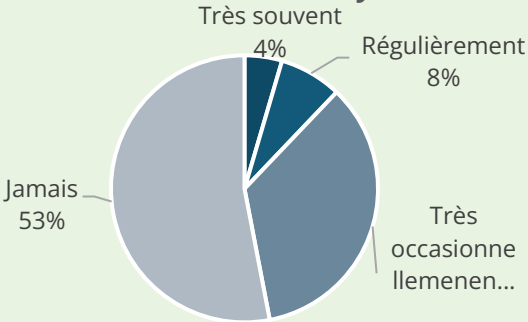
Part potentielle du vélo à 10 ans

Distances	Actifs	Scolaires
Intracommunale	10 %	20 %
< 3 km	8 %	10 %
3 - 5 km	5 %	7 %
5 - 10 km	2 %	2 %



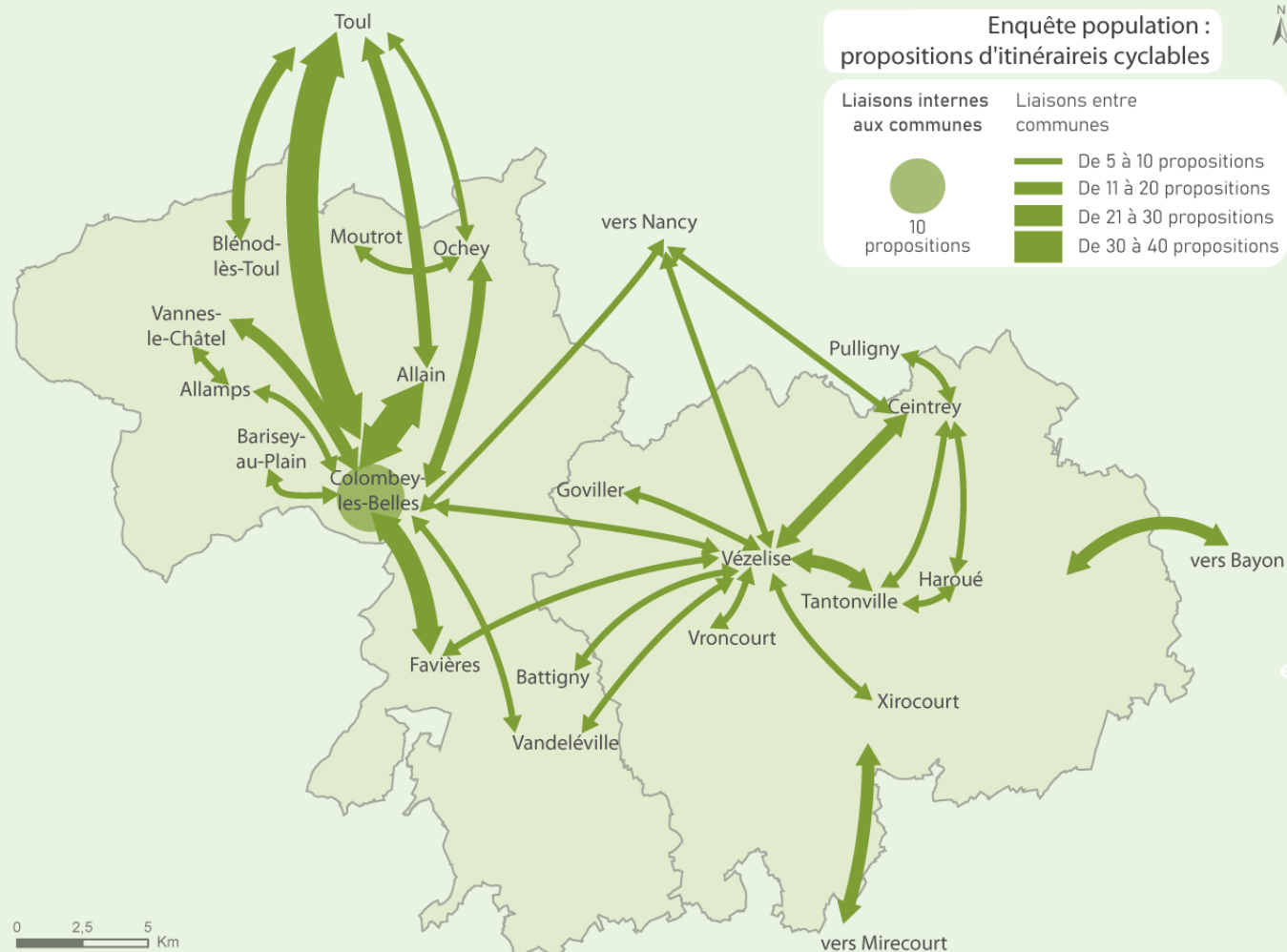
Des attentes en termes de liaisons cyclables

Demandes des administrés pour la création de liaisons cyclables



Les réflexions et projets des communes :

- Liaison entre Vannes-le-Châtel et les communes limitrophes liée à la future école (RPI)
- Le long de la RD à Goviller
- Vers Bayon
- Vers Favières et Ochey sur les anciennes voies ferrées de l'OTAN





Rappel de la co- construction du maillage

2 ateliers pour définir le maillage du Schéma Directeur Cyclable



Atelier 1 :

Le 24 septembre

17 participants répartis en 3 sous-groupes



Atelier 2 :

Le 10 octobre

24 participants répartis en 4 sous-groupes



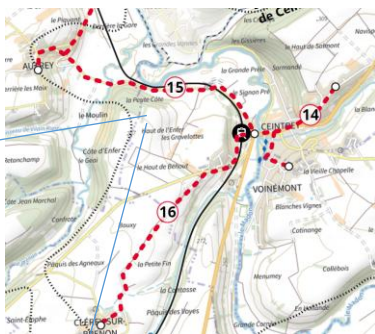
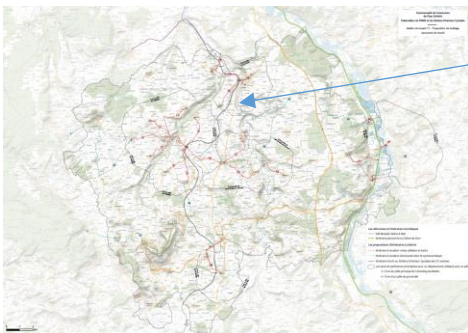
Ces ateliers ont réuni des élus des communes et de la CCPS, des représentants des partenaires institutionnels (Région, Département, CC voisines), des habitants.

4 principes de définition

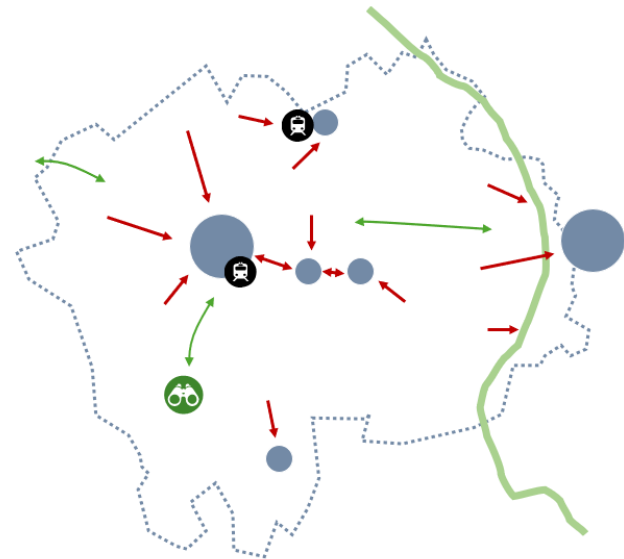
► Le maillage cyclable proposé répondait à 3 principes :

- Des liaisons intercommunales pour des déplacements du quotidien et de loisirs (5 km autour de Vézelize et Bayon, 3 km autour des pôles de proximité)
- La prise en compte des futures gares
- Des liaisons de loisirs (pour relier les véloroutes, vers la colline de Sion...).

► Un travail sur carte A0 du territoire et accompagnée de grilles de réponses



N°	Libération	Informations	Choix	Justification
14	Maillage de Cerny et de Vézelize	A Cerny : Grande Rue A Vézelize : Rue sur Tête, Rue de la Gare, Rue du Moulin, Rue de la Gare	☒ Valable ☒ Modifier ☒ Supprimer	
15	Certains ou Bayon ou Aulnay	Par la Route d'Eligny et la D908 (44) 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000		
16	Cerny sur Baillon	Par les chemins et D9 13 789 (44) (44)	☒ Valable ☒ Modifier ☒ Supprimer	



Atelier 1 :

- Juger de la pertinence des liaisons proposées
- Retenir, modifier, écarter, ajouter....



Une synthèse intermédiaire



Atelier 2 :

- Arbitrer les itinéraires n'ayant pas fait consensus
- Identifier des préconisations d'aménagement

Une phase d'arbitrage/validation

Différents usagers du vélo avec des besoins en aménagements différents

► Des usages « **utilitaires** » :

- Un motif précis génère ce déplacement : **travail, achat, RDV ...**
- Pour le plus grand nombre, **un trajet utilitaire peut être réalisé à vélo si :**
 - **La distance est inférieure à 8 km** (moins de 5 km est l'aire de chalandise prioritaire) **éventuellement étendue à 10 km avec un VAE** (vélo à assistance électrique);
 - **Le temps de trajet ne dépasse pas 30 min ;**
 - **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**.
 - trajet le plus **direct**, avec le **moins de dénivelé**, un **faible trafic** ou des **aménagements séparés**, une **présence humaine** et de **l'éclairage** la nuit

► Différents usages du vélo liés aux **loisirs** :

- **Une pratique loisir / promenade** : parcours sécurisés (voies vertes, chemin et route à faible trafic...) sans forcément un itinéraire précis, avec trajet en boucle.
- **Une pratique liée au cyclotourisme** : recherche de qualité paysagère, d'un parcours apaisé sur des aménagements dédiés (véloroute et voie verte) de bonne qualité, continus et signalés.
- Une **pratique cyclosportive** : privilégie les routes existantes (avec un revêtement roulant et de qualité), sans recherche d'aménagements dédiés.



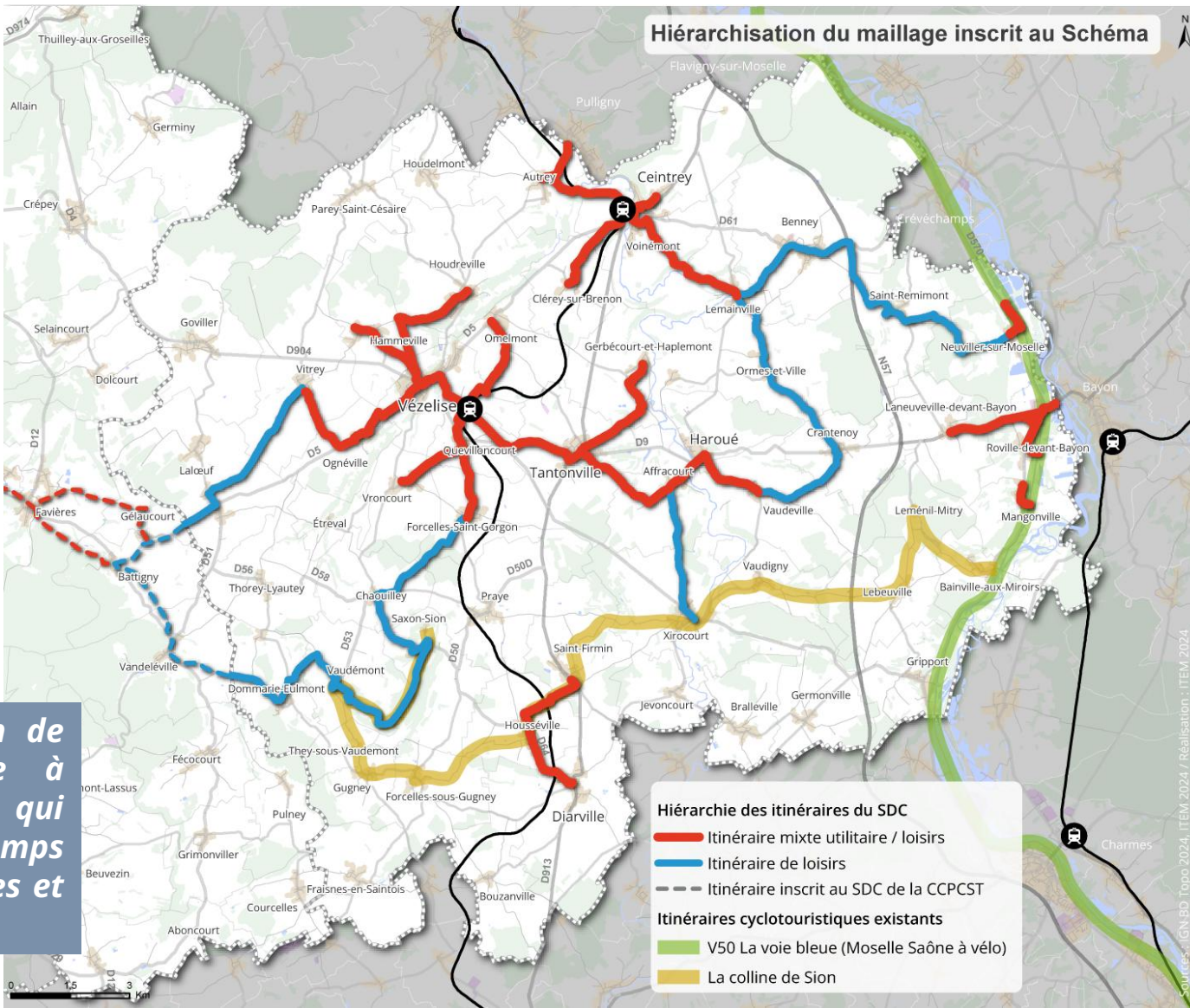
► 26 itinéraires et variantes proposés initialement par le BE au 1^{er} atelier :



Le maillage global retenu au Schéma validé lors du COPIL de phase 2

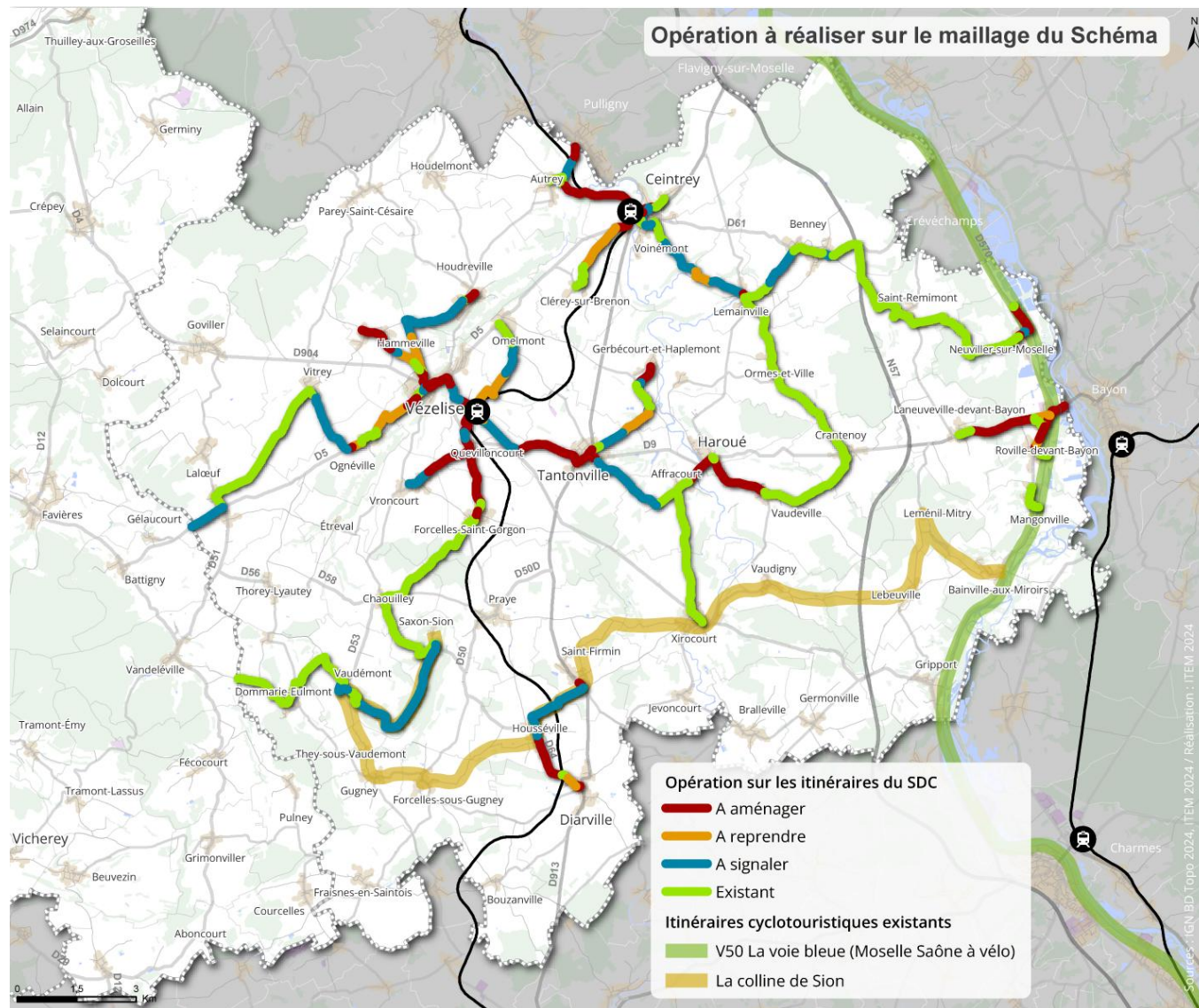
- ▶ **Un maillage cyclable découpé en 30 itinéraires** eux-mêmes découpés en **237 tronçons**.
- ▶ **96 km** d'itinéraires cyclables
- ▶ Un **maillage hiérarchisé** en fonction de la **vocation** des itinéraires :
 - **Les itinéraires structurants** à vocation mixte utilitaire et loisir (55 km) ;
 - **Les itinéraires à dominante touristique / loisirs** (41 km).

Un maillage qui traduit l'ambition de développer la pratique cyclable à l'échelle intercommunale, mais qui nécessitera d'être phasé dans le temps au regard des contraintes techniques et des priorités budgétaires.



Opération à réaliser sur le maillage global ?

- ▶ **Sur les 96 km** d'itinéraires cyclables de la CCPS :
- **Env. 44 km** ont des aménagements déjà existants
- **Env. 23 km** demandent uniquement du marquage et/ou de la signalisation (pas de travaux de voirie)
- **Env. 8 km** sont sur des chemins existants mais nécessitant d'être réaménagés
- **Env. 22 km** sont à aménager (pas de chemin ou d'aménagement pré-existant)





Les préconisations d'aménagements

Définition des aménagements

- ▶ Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser des pistes cyclables partout !
- ▶ Il s'agira d'utiliser le **panel d'aménagements cyclables** disponible selon le contexte, le besoin (potentiel) et l'usage (utilitaire, mixte...).
- ▶ Un souhait émis en atelier d'aller principalement sur des **aménagements légers sur les routes à faible trafic** de type route partagée ou route à accès restreint.

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



Classification des aménagements en 3 familles

**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, ...

- Les aménagements en voirie partagée**



Zone 30, Zone de rencontre, Route partagée, Vélorue, double sens cyclable...

Typologies d'aménagement

Les sites propres

Les pistes cyclables



Chaussée **réservée aux cycles** et physiquement séparée de la circulation motorisée. De 100 k€ / km à 700 k€ / km

Les voies vertes et chemins non revêtus



Réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons, cavalier (selon les cas). Des niveaux d'aménagements différents (revêtement etc...) en fonction de la localisation, des usages... Coûts très variables selon la base de départ jusqu'à plus de 500 k€ / km en cas de création ex-nihilo avec travaux importants.

Des routes à accès restreint (statut de voies vertes)

En **fermant certaines voies secondaires à la circulation générale** (sauf ayants droits : riverains, agriculteurs...) en les dédiant aux modes actifs. Selon les cas et configurations un système de barrières/bornes peut permettre de créer deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct pour les automobiles.

Des quasi-sites propres à moindre coût !



Typologies d'aménagement : Les aménagements sur chaussée

Les bandes cyclables

Voie sur la chaussée exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage.
De 30 k€ / km pour du simple marquage à 300 k€ / km en cas de reprise de chaussée globale



La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur les bandes de rive.
De 30 à 100 k€ / km en cas de reprises mineures de la chaussée, type de marquage et revêtement ...



Typologies d'aménagement :

Le partage de la voirie et la pacification

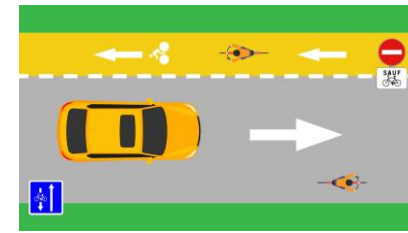
La zone pacifiée (zone 30, zone de rencontre)



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



Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes

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

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.



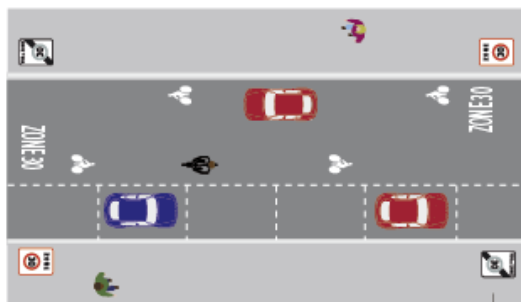
- ▶ Sur les **237 tronçons** du maillage, une **préconisation** a été faite en lien avec le potentiel, la vocation, le trafic et le profil de la voirie.
- ▶ Elle s'appuie sur les **préconisations générales du CEREMA**

Exemple :

3 tronçons de voirie distincts et
3 préconisations d'aménagement



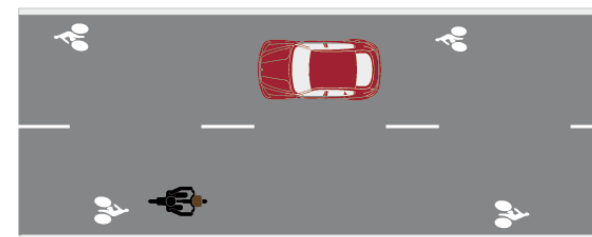
Aménagement préconisé :
Zone 30



Aménagement préconisé : Voie verte



Aménagement préconisé :
Route partagée





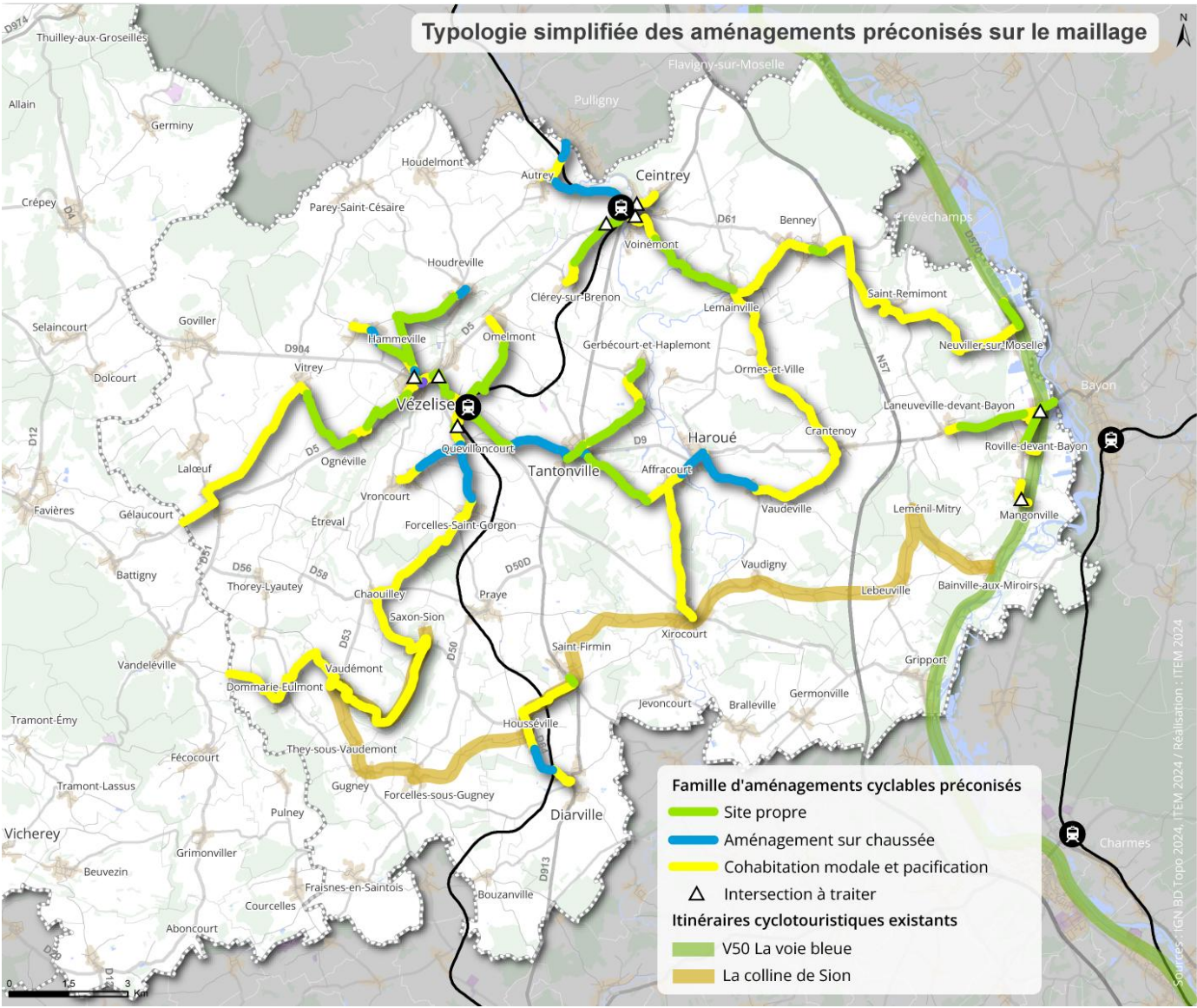
Des préconisations et non des prescriptions définitives

- ▶ 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 identifiées. Soit il pourra être réalisé un autre type d'aménagement, soit si des contraintes ne peuvent être surmontées, cela pourra nécessiter une modification du tracé car le schéma n'est pas un document opposable !
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels (exemple : préférence pour des pistes cyclables au lieu de bandes cyclables ou chaudiou) **ou niveau d'aménagement**
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie (même s'il n'est pas le maître d'ouvrage dans la réalisation des aménagements ou le financeur, il reste souverain sur ses voies et devra approuver en amont des travaux qu'il autorise les choix techniques)
 - En fonction des moyens financiers disponibles (il peut être envisagé un aménagement moins qualitatif ou sécurisé, voire de transition si les moyens mobilisables par le maître d'ouvrage ne permettent pas l'aménagement optimal envisager au départ par exemple)
 -

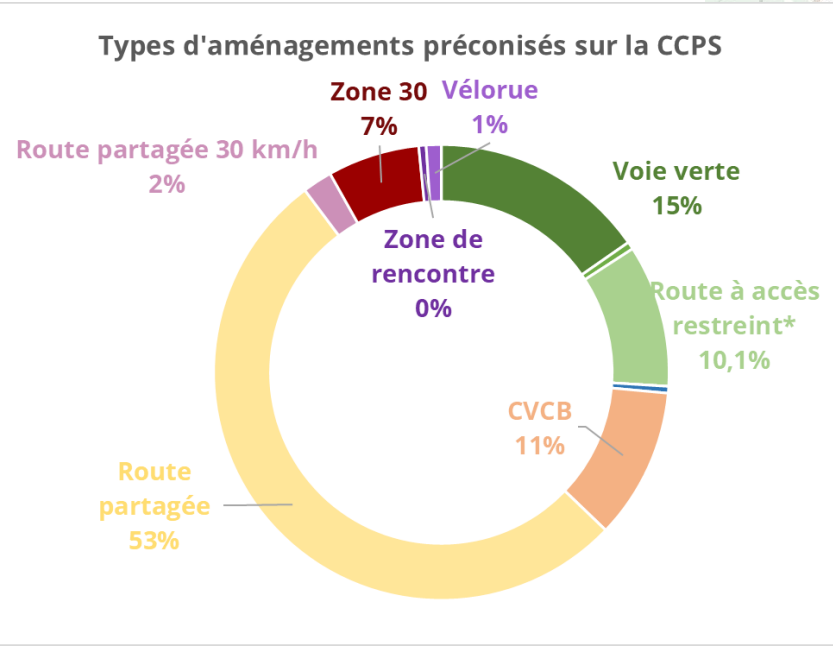
La typologie « simplifiée » des aménagements envisagés

► Sur près de 26% de l'ensemble du linéaire, les vélos seraient en site propre (ou quasi-site propre) pour circuler.

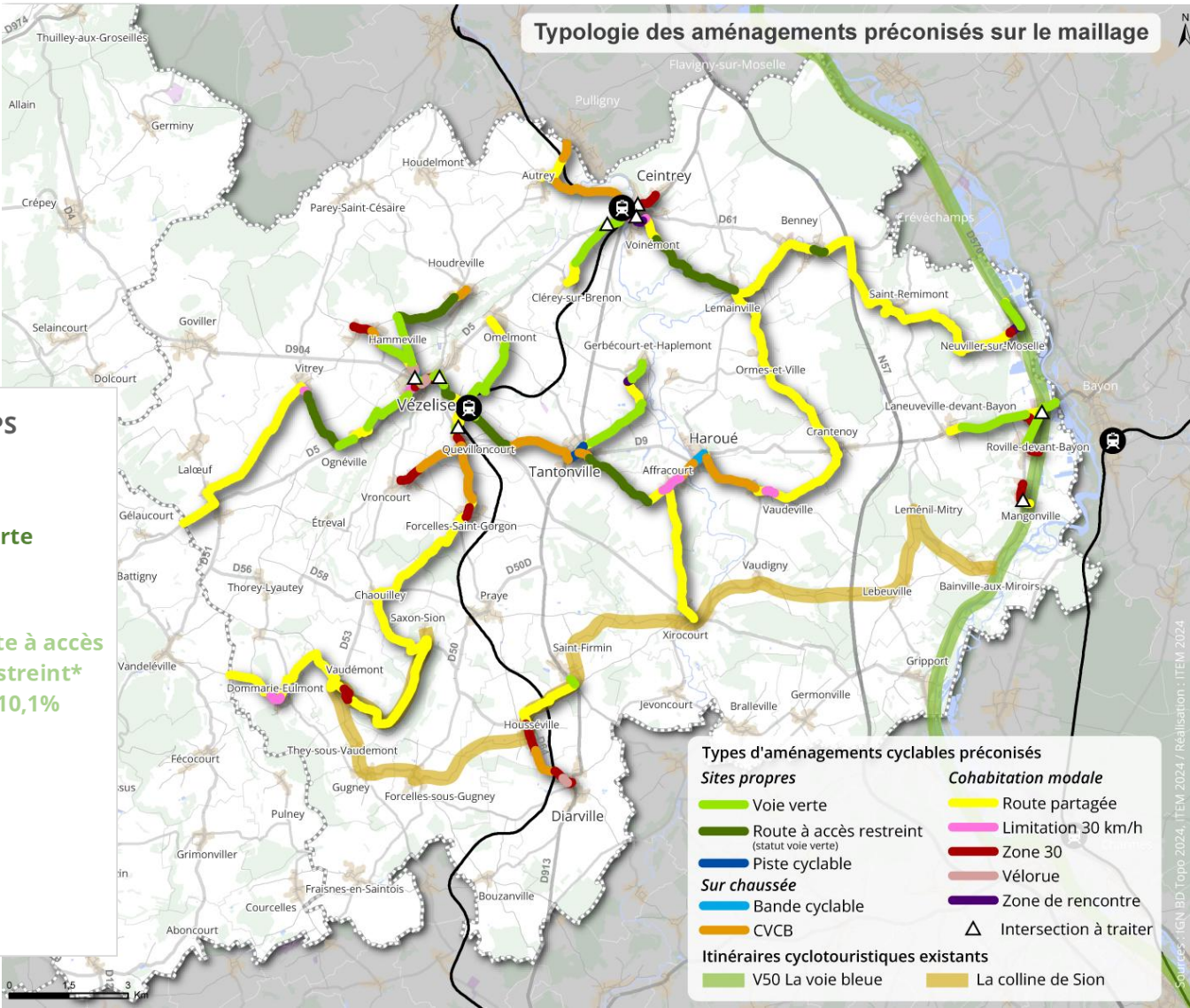
Aménagement...	Linéaire
... en site propre (ou quasi-site propre avec circulation des ayants-droits)	25 km (26%)
... sur chaussée	11 km (11%)
... de cohabitation modale	63 km (63%)



La typologie des aménagements envisagés



* Statut de voie verte





Le chiffrage global du Schéma Directeur Cyclable

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

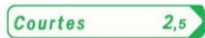
- Un chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon,
- décliné selon l'importance de l'intervention (*ex : création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement....*)



Coûts par ratio au mètre linéaire (en € HT) pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) **ou à l'unité pour certains éléments** (écluses, plateaux piétons positionnés sur le linéaire, etc.)



Intégration des coûts de traitement de 8 intersections délicates sur des traversées de RD (marquage spécifique, création d'un ilot refuge...)



Coût de jalonnement par ratio au mètre linéaire selon la longueur de l'itinéraire et son type (milieu urbain ou rural)

- **La somme de chaque tronçon + des intersections fournit une estimation de coût par itinéraire et au global**
- **Les coûts estimatifs d'entretien** (balayage, désherbage, reprise du marquage, rénovation du revêtement...)

Mettre en place du jalonnement sur les itinéraires retenus au schéma en lien avec l'aménagement

► Objectifs :

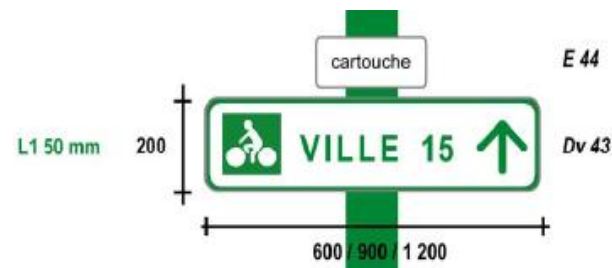
- **Guider le cycliste** tout au long de son parcours sur des **itinéraires** adaptés et sécurisés
- **Mettre en valeur** les infrastructures réalisées

► Les clés d'un jalonnement efficace :

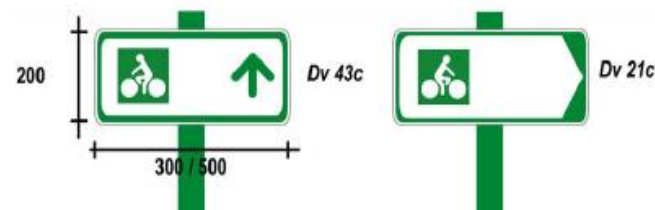
- **Uniformité** et **homogénéité** des panneaux
- **Simplicité** et **pertinence** des mentions jalonnées
- **Visibilité** des panneaux sur le réseau
- **Continuité** des itinéraires

Type de jalonnement	Coût
Jalonnement hors agglomération Directionnel uniquement	+/- 330 € HT/km
Jalonnement en agglomération Directionnel uniquement	+/- 1 500 € HT/km

Un coût total du jalonnement directionnel estimé à environ 67 k€ HT



Panneau de pré-signalisation sur le maillage mixte



Panneau simplifié (hors agglomération)



Indiquer les pôles générateurs et raisonner en distance / temps

Traiter les intersections délicates pour les cycles sur les itinéraires

- ▶ Dans le cadre du schéma 8 intersections délicates ont été identifiées sur les itinéraires pour faire le lien entre les différents tronçons :

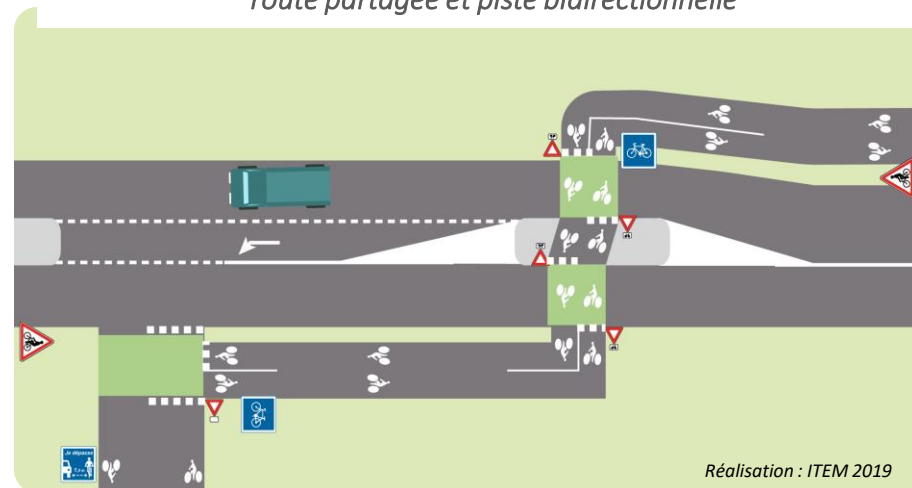
- ▶ Les opérations peuvent-être variées :

- Aménagement d'une traversée pour les cycles
- Matérialisation de la traversée existante pour les cycles
- Aménagement d'une piste à l'extérieur du giratoire
- Marquage vélo dans le giratoire
- Aménagement d'un ilot central
- Aménagement d'un carrefour à feux
- Création d'un SAS Vélo
- Réalisation d'un plateau piéton

- ▶ Les coûts associés aux traitements de chaque intersection sont intégrés dans le détail des itinéraires.

Un coût global estimé à 136 k€ HT

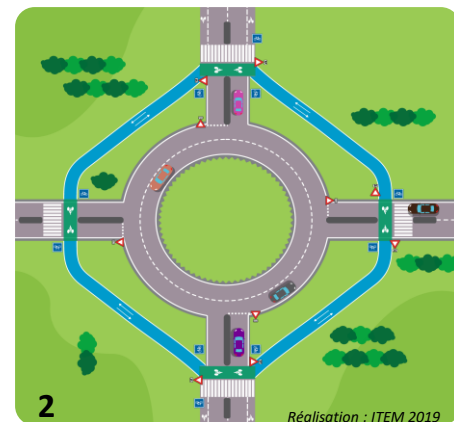
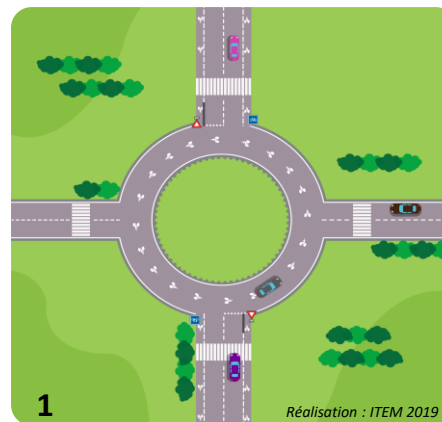
Exemple : gestion de l'intersection sur une route à fort trafic entre une route partagée et piste bidirectionnelle



Exemple : marquage ou aménagement d'un giratoire

Matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres

Giratoire de taille importante (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau



Un chiffrage estimatif de l'ordre de 5 M€ HT sur la base des aménagements préconisés

- ▶ **Le chiffrage global sur la base de préconisations d'aménagements représente un coût de l'ordre de 4,7 millions d'€ HT pour l'ensemble du linéaire de la CCPS** *(ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements).*
- ▶ Ce chiffrage ne prend pas en compte les études et n'intègre pas les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voirie...

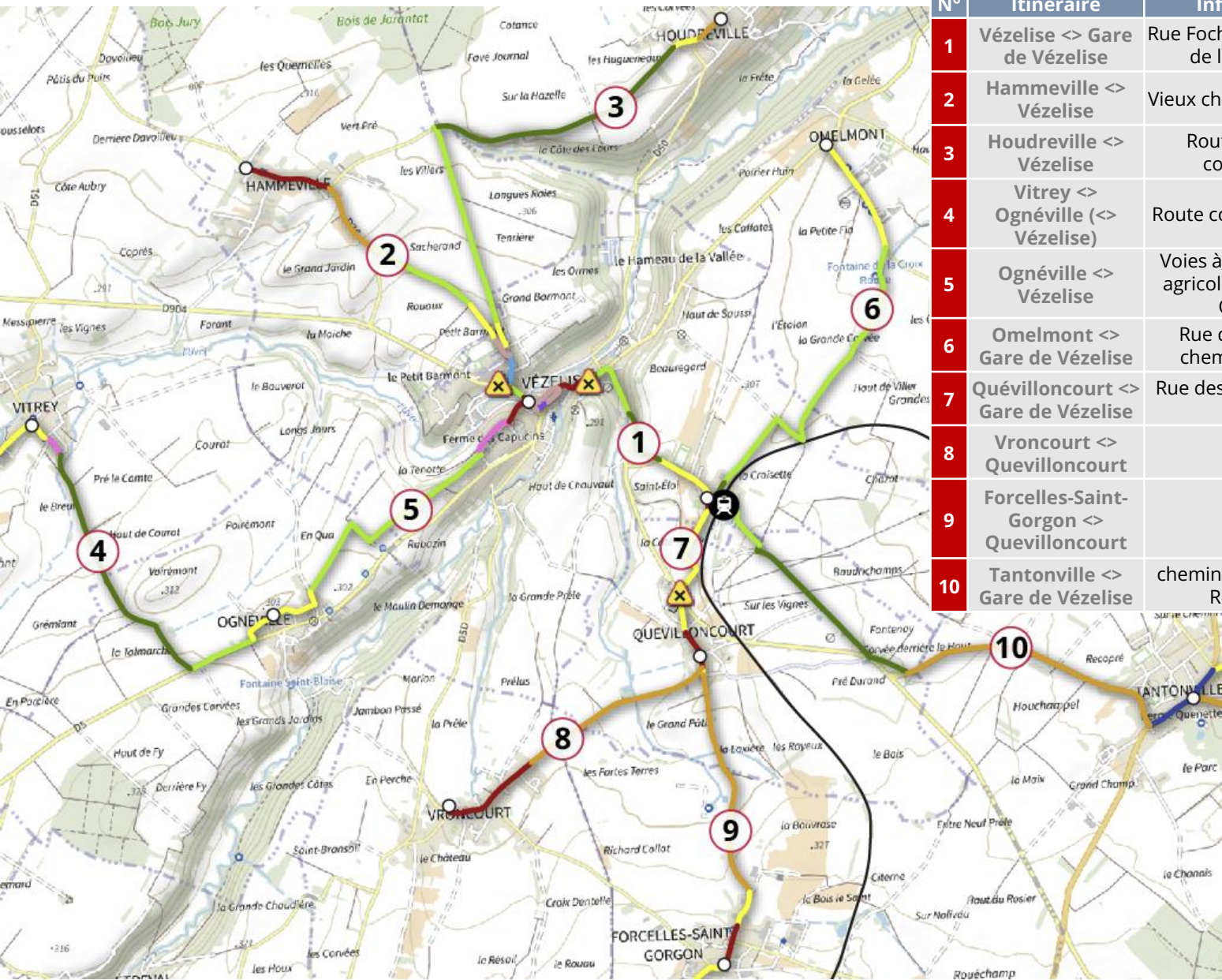
Détails des coûts HT	Coûts estimatifs global	Itinéraires structurants	Itinéraires touristiques
 Aménagement du linéaire	4,5 M€	+/- 4,5 M€	7 k€
 Traitement des intersections	+/- 136 k€	+/- 136 k€	-
 Installation du jalonnement	+/- 67 k€	+/- 41 k€	+/- 26 k€
Total	4,7 M€ HT		
	Sur 10 ans	468 k€ / an	Une vision long terme !
	Sur 15 ans	312 k€ / an	
	Sur 20 ans	234 k€ / an	

- **Un coût moyen d'aménagement de 88 € HT/ml** *(hors linéaire existant et hors jalonnement).*
- **Les coûts d'entretien à terme : +/- 104 k€ HT/an**

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

Revêtement	Illustration	Description	Prix (m ²)	Durée de vie moyenne	Cout annuel / km		
					Entretien régulier	Investissement (voie verte de 3 m)	Total
Stabilisé non renforcé		Granulats de très petit diamètre, compacté 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		Stabilisé 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

Secteur Vézelize



N°	Itinéraire	Informations	Longueur	Coût
1	Vézelize <> Gare de Vézelize	Rue Foch, Av Leclerc, Rue de la Grimpette	1,94 km	153 800 €
2	Hammeville <> Vézelize	Vieux chemin de Vézelize	2,41 km	137 900 €
3	Houdreville <> Vézelize	Route et chemin communaux	3,90 km	171 700 €
4	Vitrey <> Ognéville (< Vézelize)	Route communale et D5	2,64 km	105 200 €
5	Ognéville <> Vézelize	Voies à créer, chemins agricoles, Montée des Capucins	2,04 km	318 800 €
6	Omelmont <> Gare de Vézelize	Rue de la Feuillée, chemins agricoles	2,87 km	165 100 €
7	Quévilloncourt <> Gare de Vézelize	Rue des Tilleuls, Rue de la Gare	1,08 km	32 500 €
8	Vroncourt <> Quévilloncourt	D53	1,81 km	19 600 €
9	Forcelles-Saint-Gorgon <> Quévilloncourt	D50	1,92 km	25 600 €
10	Tantonville <> Gare de Vézelize	chemins agricoles, Clos Renard, D9	3,89 km	303 500 €

- Types d'aménagements cyclables préconisés
- Sites propres**
- Voie verte
 - Route à accès restreint (statut voie verte)
 - Chemin non revêtu (statut voie verte)
- Sur chaussée**
- Bande cyclable
 - CVCB
- Cohabitation modale**
- Route partagée
 - Limitation 30 km/h
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Vélorue
- Intersection à traiter**
- Itinéraires cyclotouristiques existants**
- V50 Moselle Saône à vélo
 - Itinéraire de la Colline de Sion

Liaison Vitrey <> Battigny

N°	Itinéraire	Informations	Longueur	Coût
4	Vitrey <> Ognéville (<> Vézelize)	Route communale	2,64 km	105 200 €
32	Vitrey <> Battigny (CCPCST)	D51 et D5	5,10 km	3 600 €

Types d'aménagements cyclables préconisés

Sites propres

- Voie verte
- Route à accès restreint (statut voie verte)
- Chemin non revêtu (statut voie verte)

Sur chaussée

- Bande cyclable
- CVCB

Cohabitation modale

- Route partagée
- Limitation 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Vélorue

- Intersection à traiter

Itinéraires cyclotouristiques existants

- V50 Moselle Saône à vélo
- Itinéraire de la Colline de Sion



Secteur Tantonville et Haroué

Types d'aménagements cyclables préconisés

Sites propres

- Voie verte
- Route à accès restreint (statut voie verte)
- Chemin non revêtu (statut voie verte)

Sur chaussée

- Bande cyclable
- CVCB

Cohabitation modale

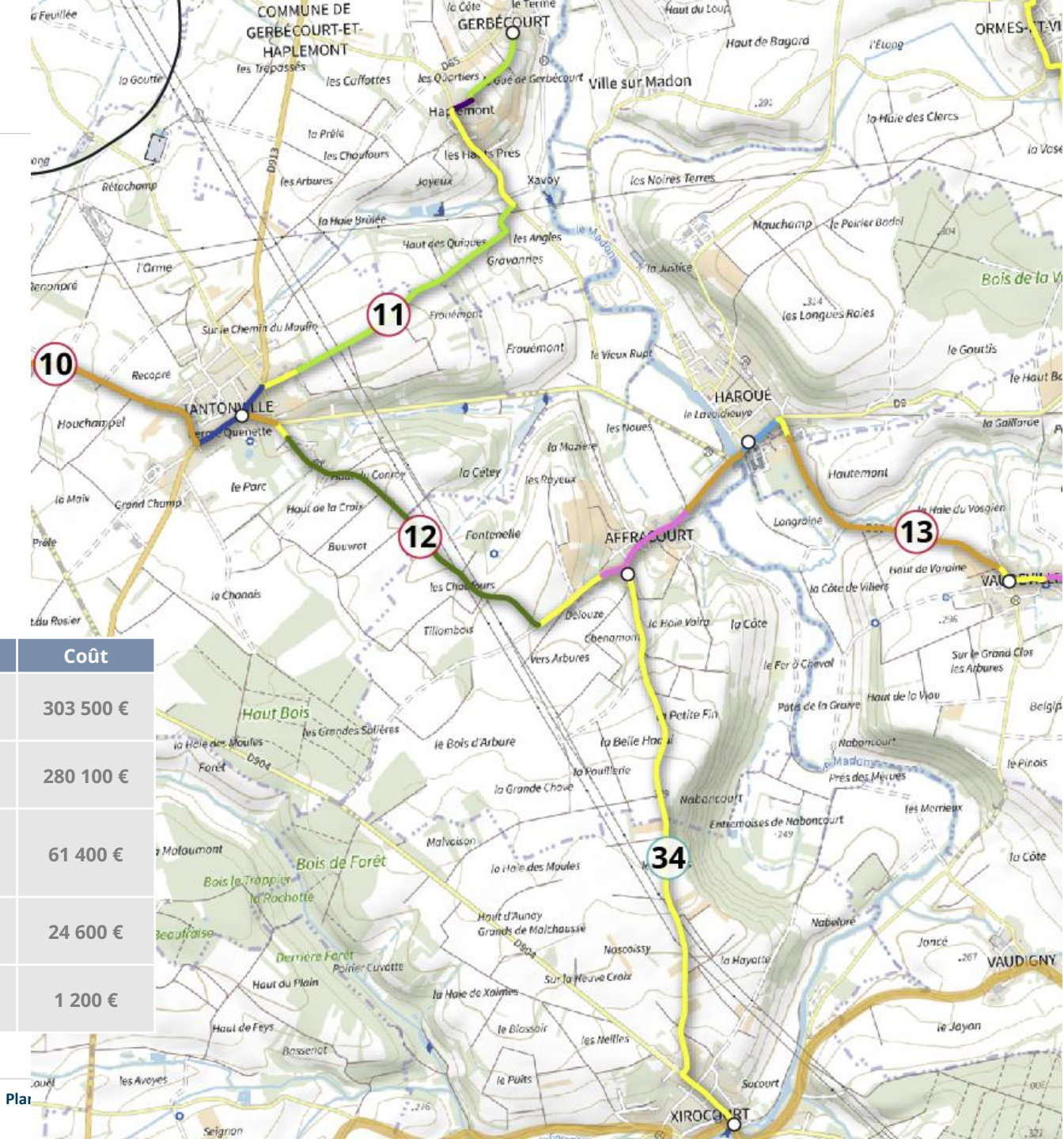
- Route partagée
- Limitation 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Vélorue

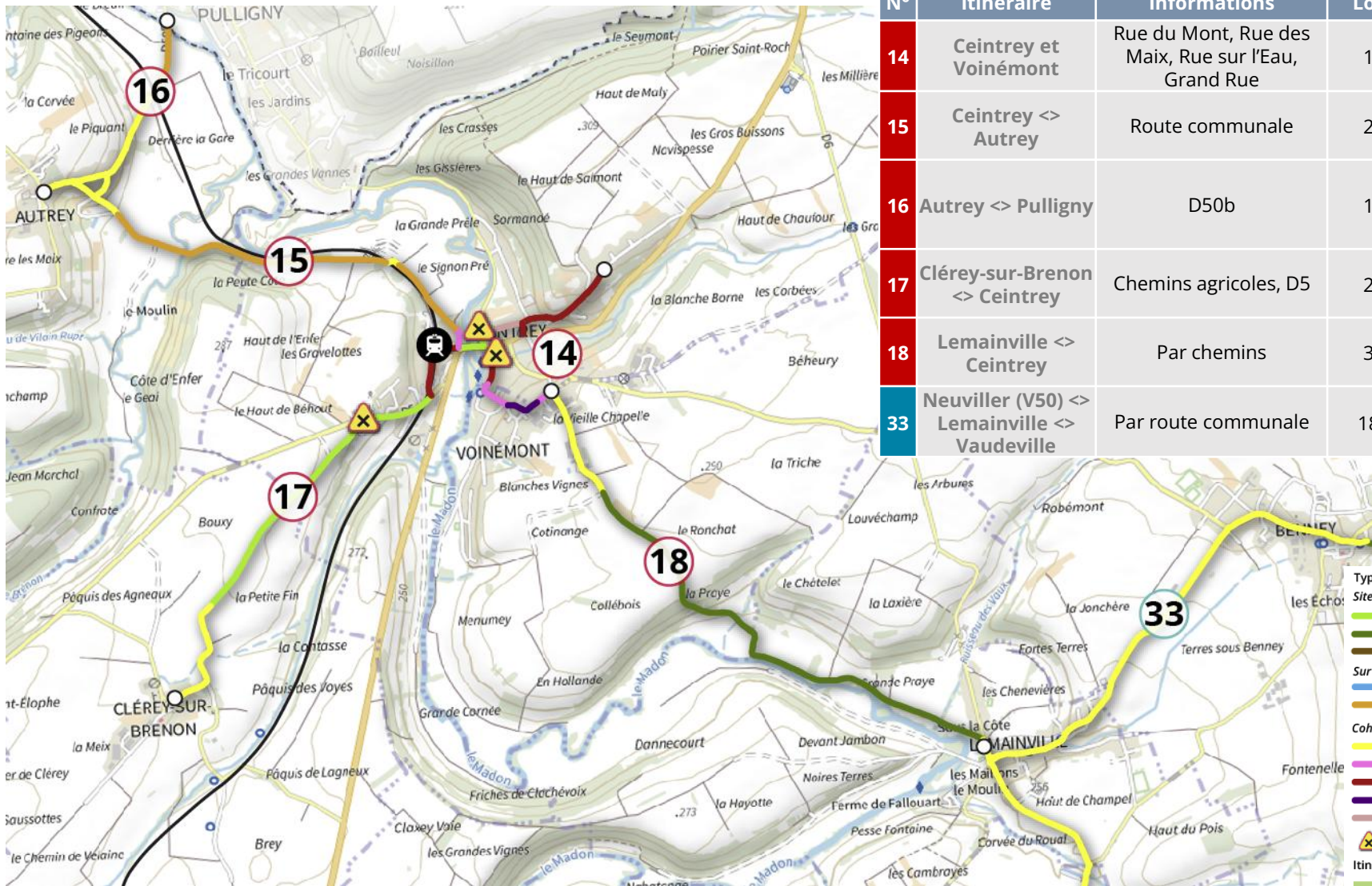
Intersection à traiter

Itinéraires cyclotouristiques existants

- V50 Moselle Saône à vélo
- Itinéraire de la Colline de Sion

N°	Itinéraire	Informations	Longueur	Coût
10	Tantonville <> Gare de Vézelize	chemins agricoles, Clos Renard, D9	3,89 km	303 500 €
11	Gerbécourt <> Tantonville	Rue du Château, chemins agricoles	3,24 km	280 100 €
12	Tantonville <> Affracourt <> Haroué	Route communale et D6	4,13 km	61 400 €
13	Haroué <> Vaudeville	D67	1,81 km	24 600 €
34	Xirocourt <> Affracourt	Par route communale	3,50 km	1 200 €

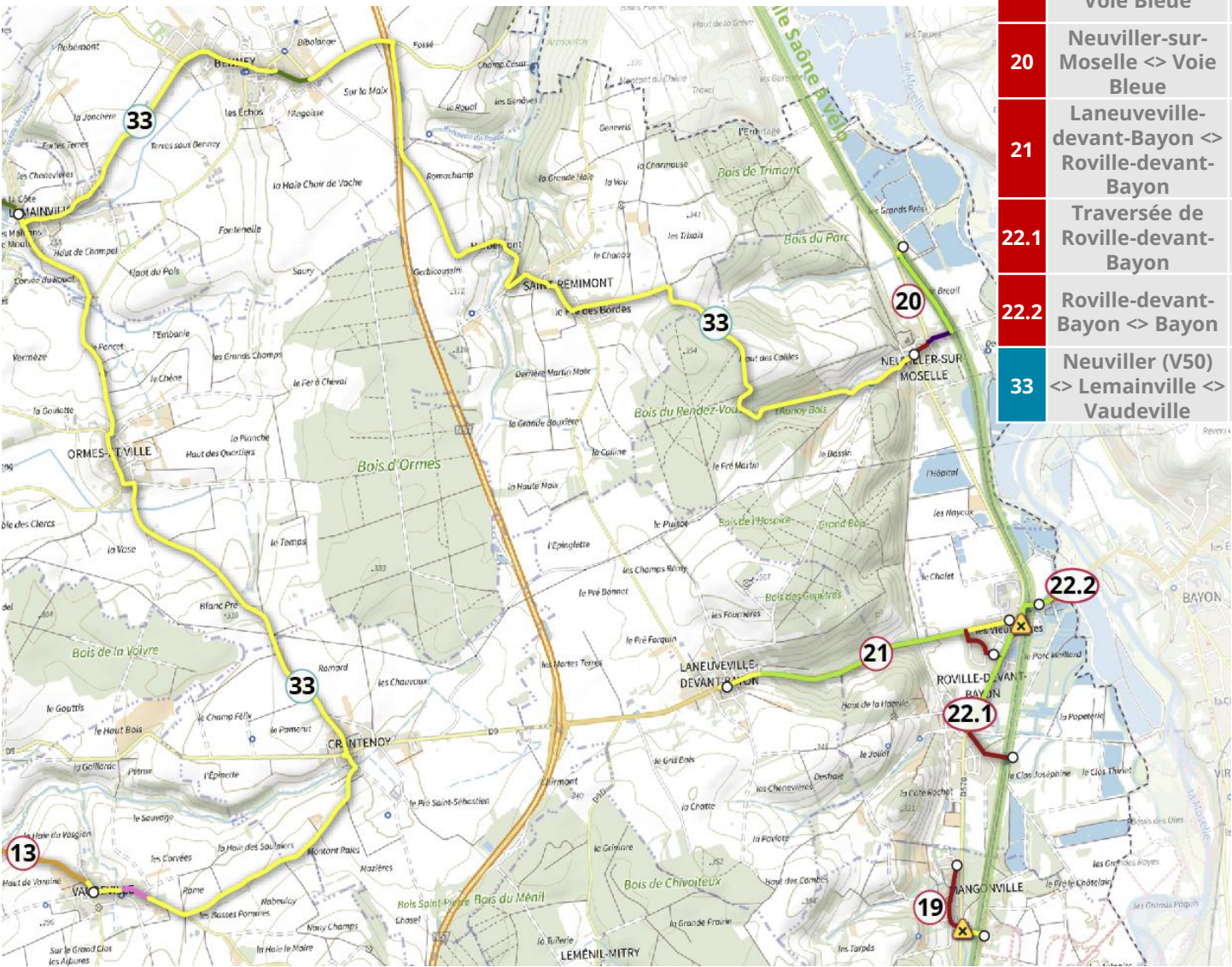




N°	Itinéraire	Informations	Longueur	Coût
14	Ceintrey et Voinémont	Rue du Mont, Rue des Maix, Rue sur l'Eau, Grand Rue	1,78 km	1 098 500 €
15	Ceintrey <> Autrey	Route communale	2,57 km	31 100 €
16	Autrey <> Pulligny	D50b	1,35 km	7 400 €
17	Clérey-sur-Brenon <> Ceintrey	Chemins agricoles, D5	2,54 km	218 500 €
18	Lemainville <> Ceintrey	Par chemins	3,30 km	110 200 €
33	Neuville (V50) <> Lemainville <> Vaudeville	Par route communale	18,23 km	16 600 €

- Types d'aménagements cyclables préconisés
- Sites propres**
- Voie verte
 - Route à accès restreint (statut voie verte)
 - Chemin non revêtu (statut voie verte)
- Sur chaussée**
- Bande cyclable
 - CVCB
- Cohabitation modale**
- Route partagée
 - Limitation 30 km/h
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Vélorue
- Autres**
- Intersection à traiter
- Itinéraires cyclotouristiques existants**
- V50 Moselle Saône à vélo
 - Itinéraire de la Colline de Sion

Secteur vallée de la Moselle



N°	Itinéraire	Informations	Longueur	Coût
19	Mangonville <> Voie Bleue	Grande Rue	0,68 km	21 100 €
20	Neuville-sur-Moselle <> Voie Bleue	D570, halage VNF	1,09 km	147 500 €
21	Laneuveville-devant-Bayon <> Roville-devant-Bayon	D9, Rue de la navette	2,78 km	506 200 €
22.1	Traversée de Roville-devant-Bayon	D570, chemin de l'Ecluse	1,30 km	217 000 €
22.2	Roville-devant-Bayon <> Bayon	D9	0,49 km	462 300 €
33	Neuville (V50) <> Lemainville <> Vaudeville	Par routes communales	18,23 km	16 600 €

Types d'aménagements cyclables préconisés

Sites propres

- Voie verte
- Route à accès restreint (statut voie verte)
- Chemin non revêtu (statut voie verte)

Sur chaussée

- Bande cyclable
- CVCB

Cohabitation modale

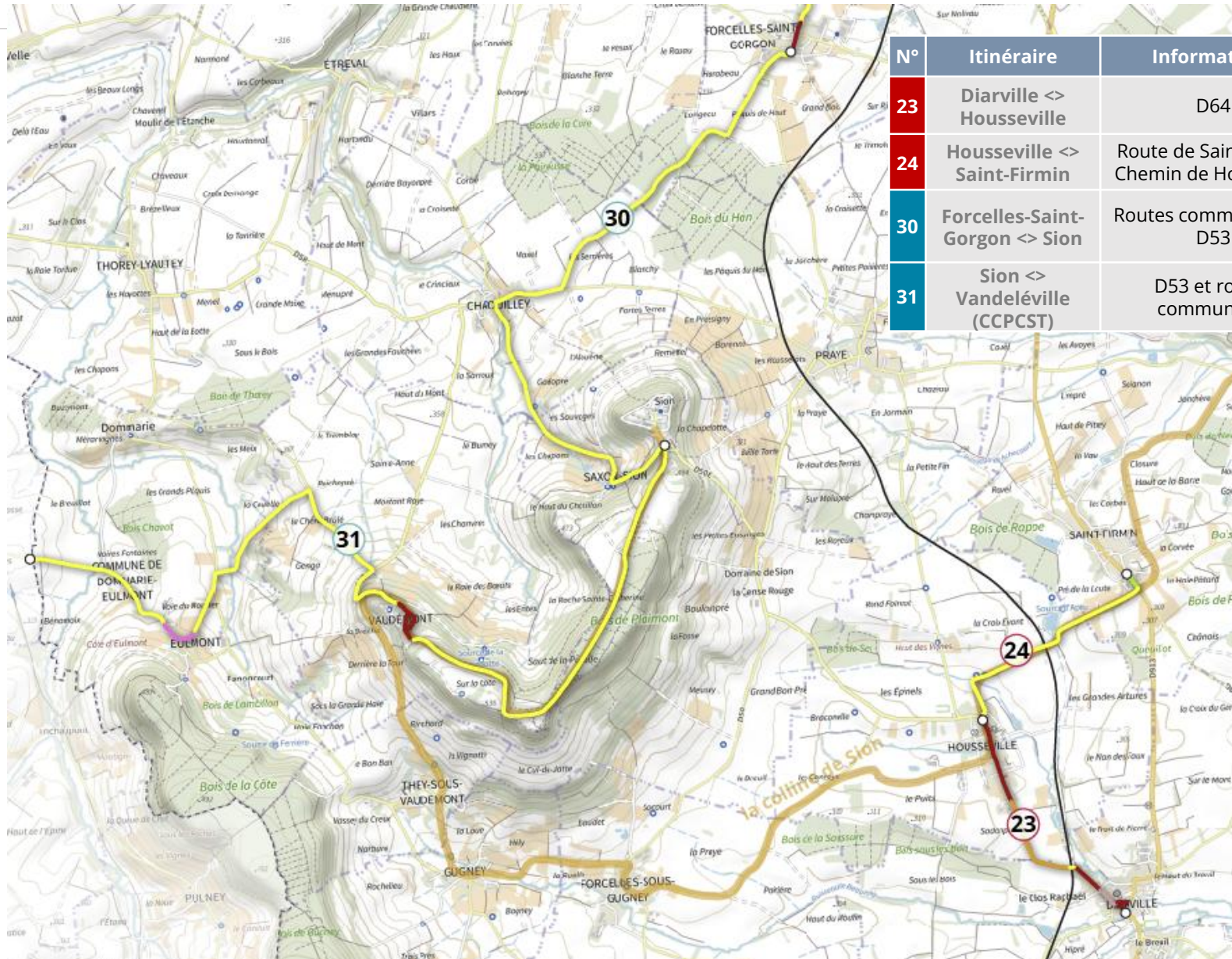
- Route partagée
- Limitation 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Vélorue

- Intersection à traiter

Itinéraires cyclotouristiques existants

- V50 Moselle Saône à vélo
- Itinéraire de la Colline de Sion

Secteur Diarville, colline de Sion



N°	Itinéraire	Informations	Longueur	Coût
23	Diarville <> Housseville	D64	2,14 km	48 400 €
24	Housseville <> Saint-Firmin	Route de Saint-Firmin, Chemin de Housseville	2,02 km	46 900 €
30	Forcelles-Saint-Gorgon <> Sion	Routes communales et D53	5,69 km	2 900 €
31	Sion <> Vandelévill (CCPCST)	D53 et routes communales	8,84 km	7 500 €

Types d'aménagements cyclables préconisés

Sites propres

- Voie verte
- Route à accès restreint (statut voie verte)
- Chemin non revêtu (statut voie verte)

Sur chaussée

- Bande cyclable
- CVCB

Cohabitation modale

- Route partagée
- Limitation 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Vélorue

- Intersection à traiter

Itinéraires cyclotouristiques existants

- V50 Moselle Saône à vélo
- Itinéraire de la Colline de Sion

Caractéristiques des itinéraires (I)



N°	Itinéraire	Longueur (km)					Coûts en € HT				
		Total	A aménager	A reprendre	A signaler	Existant	Aménagement	Intersection	Jalonnement directionnel	Total travaux + jalonnement	Coût /ml travaux (hors jalonnement) sur la partie « hors existant »
1	Vézélise <> Gare de Vézélise	1,94	1,37	0,00	0,57	0,00	130 000 €	20 900 €	2 900 €	153 800 €	79 €
2	Hammeville <> Vézélise	2,41	1,48	0,47	0,21	0,24	121 000 €	15 300 €	1 600 €	137 900 €	57 €
3	Houdreville <> Vézélise	3,90	0,71	0,78	2,10	0,32	153 000 €	15 300 €	3 400 €	171 700 €	44 €
4	Vitrey <> Ognéville (<> Vézélise)	2,64	0,14	0,29	1,72	0,49	102 000 €	0 €	3 200 €	105 200 €	40 €
5	Ognéville <> Vézélise	2,04	0,30	1,19	0,19	0,36	316 000 €	0 €	2 800 €	318 800 €	156 €
6	Omelmont <> Gare de Vézélise	2,87	0,00	1,34	0,79	0,74	164 000 €	0 €	1 100 €	165 100 €	57 €
7	Quévilloncourt <> Gare de Vézélise	1,08	0,87	0,00	0,22	0,00	30 000 €	900 €	1 600 €	32 500 €	30 €
8	Vroncourt <> Quevilloncourt	1,81	1,21	0,00	0,60	0,00	19 000 €	0 €	600 €	19 600 €	11 €
9	Forcelles-Saint-Gorgon <> Quevilloncourt	1,92	1,65	0,00	0,00	0,27	25 000 €	0 €	600 €	25 600 €	13 €
10	Tantonville <> Gare de Vézélise	3,89	2,20	0,21	1,32	0,15	301 000 €	0 €	2 500 €	303 500 €	78 €
11	Gerbécourt <> Tantonville	3,24	0,51	0,86	0,97	0,90	279 000 €	0 €	1 100 €	280 100 €	86 €
12	Tantonville <> Affracourt <> Haroué	4,13	0,97	0,00	1,92	1,24	60 000 €	0 €	1 400 €	61 400 €	15 €
13	Haroué <> Vaudeville	1,81	1,58	0,00	0,00	0,22	24 000 €	0 €	600 €	24 600 €	14 €
14	Ceintrey et Voinémont	1,78	0,67	0,00	0,49	0,61	1 039 000 €	56 800 €	2 700 €	1 098 500 €	618 €
15	Ceintrey <> Autrey	2,57	1,93	0,00	0,19	0,46	30 000 €	0 €	1 100 €	31 100 €	12 €
16	Autrey <> Pulligny	1,35	0,40	0,00	0,46	0,49	7 000 €	0 €	400 €	7 400 €	5 €
17	Clérey-sur-Brenon <> Ceintrey	2,54	0,62	1,26	0,00	0,66	216 000 €	900 €	1 600 €	218 500 €	86 €

Caractéristiques des itinéraires (II)

N°	Itinéraire	Longueur (km)					Coûts en € HT				
		Total	A aménager	A reprendre	A signaler	Existant	Aménagement	Intersection	Jalonnement directionnel	Total travaux + jalonnement	Coût /ml travaux (hors jalonnement) sur la partie « hors existant »
18	Lemainville <> Ceintrey	3,30	0,12	0,55	2,02	0,60	106 000 €	0 €	4 200 €	110 200 €	33 €
19	Mangonville <> Voie Bleue	0,68	0,00	0,00	0,00	0,68	0 €	20 900 €	200 €	21 100 €	31 €
20	Neuviller-sur-Moselle <> Voie Bleue	1,09	0,86	0,00	0,20	0,03	147 000 €	0 €	500 €	147 500 €	135 €
21	Laneuveville-devant-Bayon <> Roville-devant-Bayon	2,78	1,67	0,40	0,00	0,70	504 000 €	0 €	2 200 €	506 200 €	182 €
22.1	Traversée de Roville-devant-Bayon	1,30	0,78	0,12	0,00	0,40	215 000 €	0 €	2 000 €	217 000 €	167 €
22.2	Roville-devant-Bayon <> Bayon	0,49	0,47	0,00	0,01	0,00	441 000 €	20 600 €	700 €	462 300 €	947 €
23	Diarville <> Housseville	2,14	1,30	0,45	0,35	0,04	47 000 €	0 €	1 400 €	48 400 €	23 €
24	Housseville <> Saint-Firmin	2,02	0,17	0,00	1,73	0,12	46 000 €	0 €	900 €	46 900 €	23 €
30	Forcelles-Saint-Gorgon <> Sion	5,69	0,00	0,00	0,00	5,69	0 €	0 €	2 900 €	2 900 €	1 €
31	Sion <> Vandeleuille (CCPCST)	8,84	0,00	0,00	4,39	4,45	4 000 €	0 €	3 500 €	7 500 €	1 €
32	Vitrey <> Battigny (CCPCST)	5,10	0,00	0,00	0,93	4,16	1 000 €	0 €	2 600 €	3 600 €	1 €
33	Neuviller (V50) <> Lemainville <> Vaudeville	18,23	0,00	0,00	1,30	16,92	1 000 €	0 €	15 600 €	16 600 €	1 €
34	Xirocourt <> Affraccourt	3,50	0,00	0,00	0,00	3,50	0 €	0 €	1 200 €	1 200 €	0 €

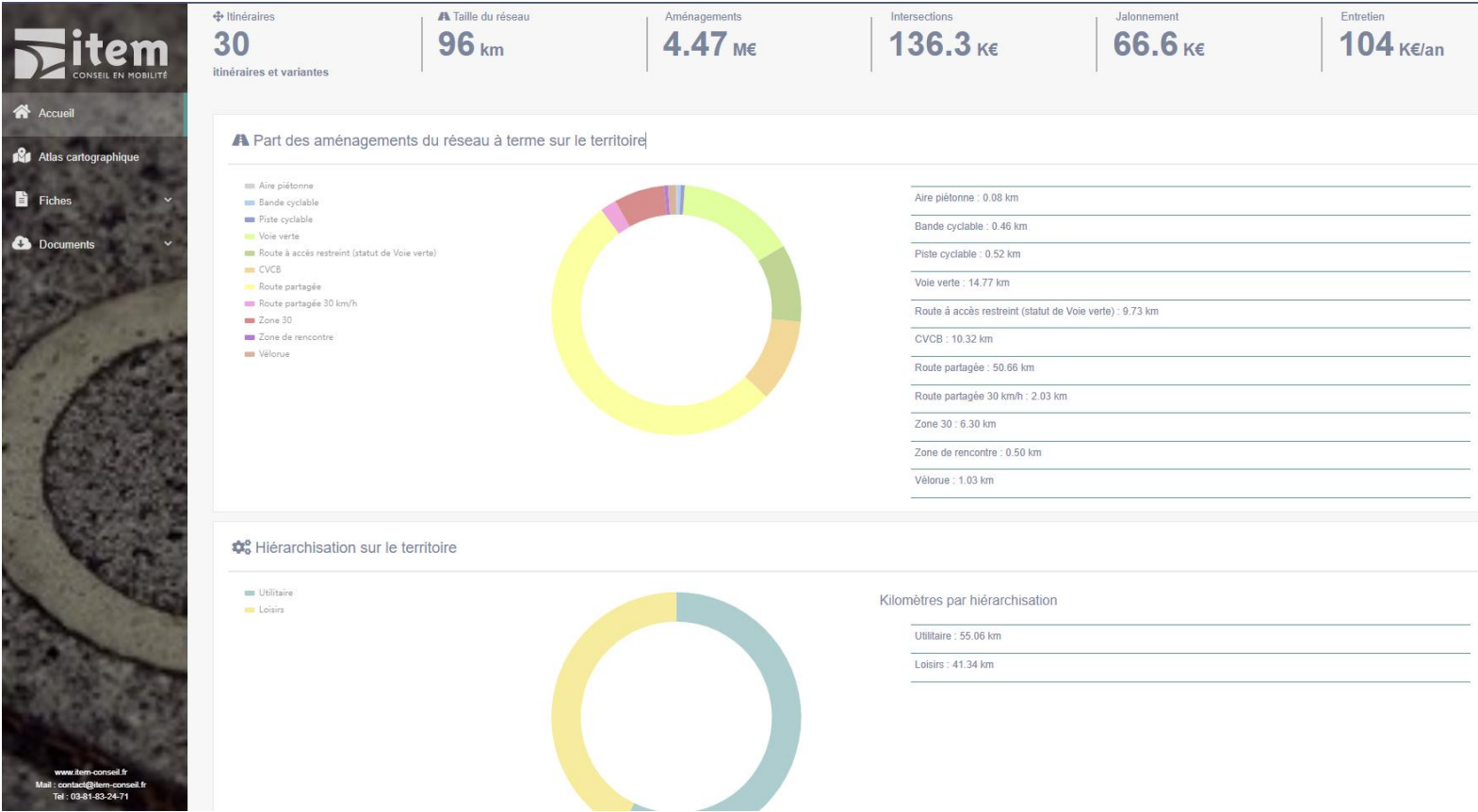


Un outil de visualisation et suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires

Mise à disposition d'un outil cartographique en ligne qui intègre les cartes du schéma et des fiches « itinéraires & communes »



- ▶ 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 ...).

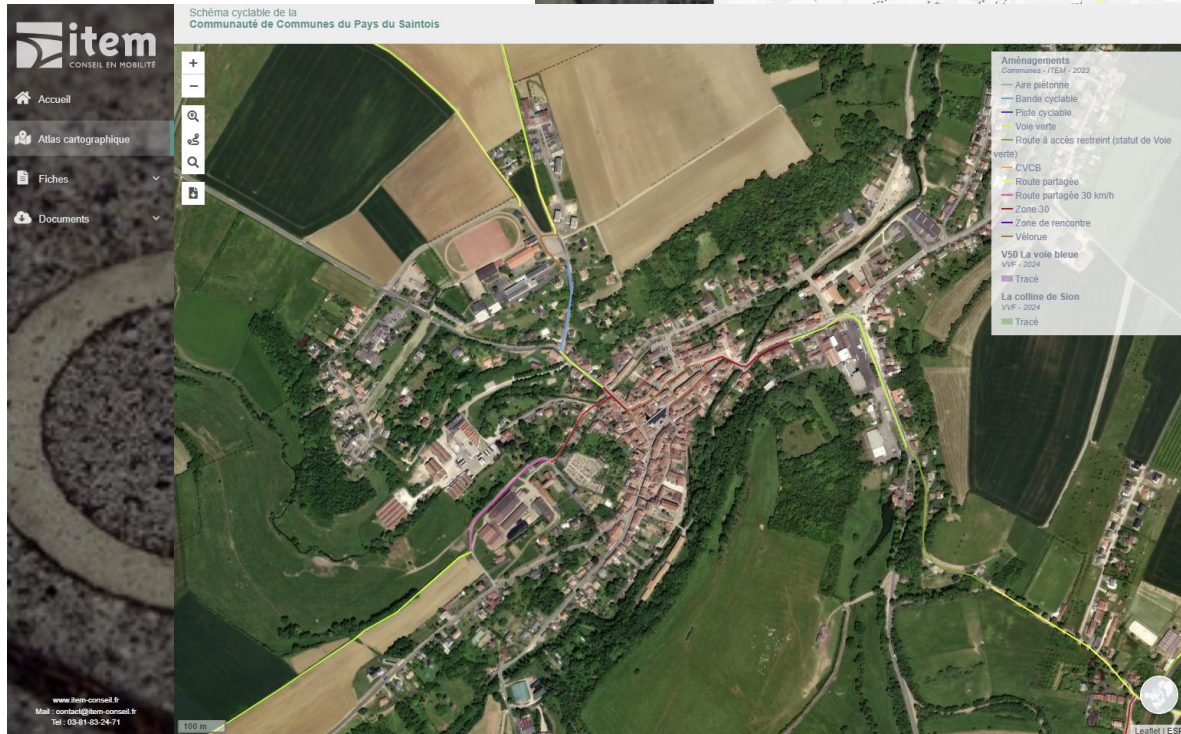
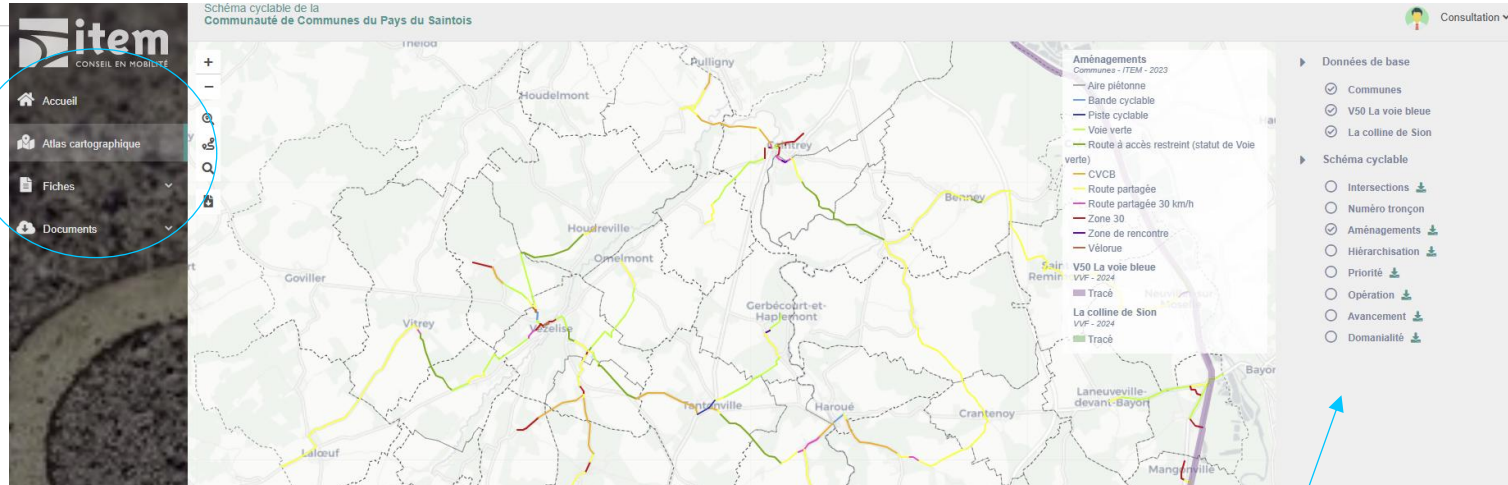


Cet outil est mis à disposition de la CC et des communes ...

- 2 types de comptes d'accès pour l'utilisation de l'outil :
- 1 compte « consultation », qui ne permettra pas de modification.
 - 1 compte « administrateur » qui permettra le suivi et la mise à jour du Schéma en lien avec les travaux réalisés.

Un onglet « atlas cartographique » reprenant l'ensemble des cartes du schéma

Outil de
visualisation
cartographique



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

Un outil qui intègre des fiches détaillant chaque itinéraire

► **Des fiches par itinéraire :** exemple d'une fiche itinéraire qui présente la synthèse des différents tronçons et intersections le constituant, les coûts d'aménagement restant, ...

Accueil

Atlas cartographique

Fiches

- Fiches itinéraires
- Fiches communes

Documents

Données pour chaque tronçon

www.item-conseil.fr
Mail : contact@item-conseil.fr
Tel : 03-81-83-24-71

Modifier l'itinéraire 15 : Ceintrey <> Autrey

Modifier le fond de plan cartodb

Afficher identifiant Oui

Tableau détaillé

Imp

Ceintrey <> Autrey

+

-

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route à accès restreint (statut de Voie verte)
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	2.57 km
Dont existant : 0.46 km / à signaler : 0.19 / à reprendre : - km / à aménager : 1.93 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Autrey, Ceintrey
Coût restant d'aménagements	29 567 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 069 €
Coût restant GLOBAL	30 637 €
Coût entretien annuel	6 156 €/an
Coût mètre linéaire	14,5 €/ml

Données pour chaque tronçon

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
170	Ceintrey	Route d'Autrey	113 m	A signaler	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	454 €	170 €	51 €/an	
171	Ceintrey	Route d'Autrey	436 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	6 541 €	144 €	1 374 €/an	
172	Ceintrey	Route d'Autrey	75 m	A signaler	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	224 €	112 €	34 €/an	
173	Ceintrey	Route d'Autrey	873 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	13 096 €	288 €	2 750 €/an	
174	Autrey	Rue de Ceintrey	617 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	9 253 €	204 €	1 943 €/an	

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



Coupe type projetée ou du tronçon

Un onglet « fiches communes» reprenant l'ensemble des tronçons concernés sur une commune donnée

► **Des fiches pour chaque commune :** exemple d'une fiche « commune » qui présente la synthèse à son échelle avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires du schéma.

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



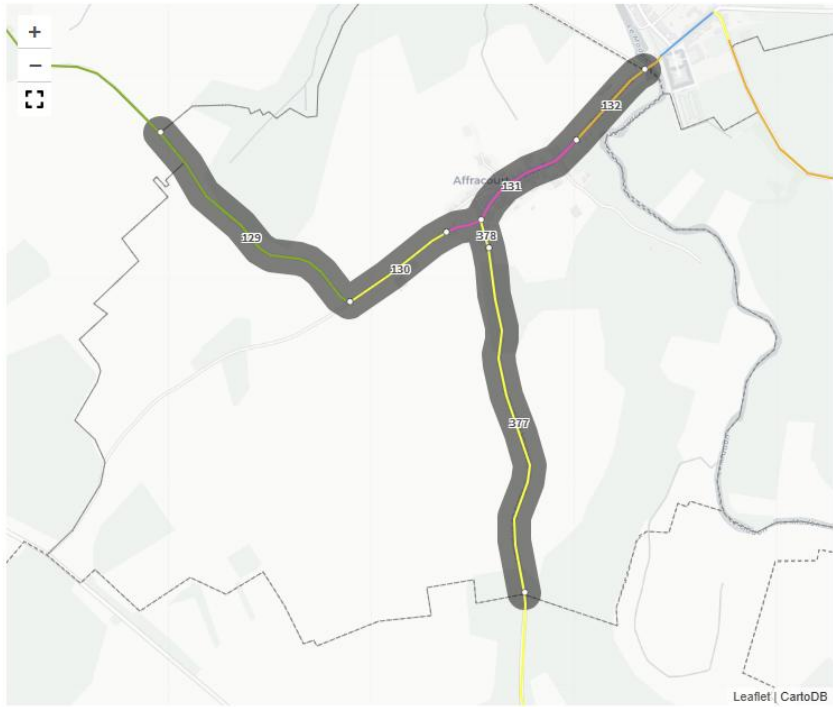
CONSEIL EN MOBILITÉ

- Accueil
- Atlas cartographique
- Fiches
 - Fiches itinéraires
 - Fiches communes
- Documents

www.item-conseil.fr
Mail : contact@item-conseil.fr
Tel : 03-81-83-24-71

Modifier la commune Modifier le fond de plan Afficher identifiant

Affracourt



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route à accès restreint (statut de Voie verte)
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées	
Longueur totale	4,11 km
Dont existant : 2,66 km / à signaler : 1,05 km / à reprendre : - km / à aménager : 0,39 km / Terminé : - km	
Coût restant d'aménagements	29 140 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	1 355 €
Coût entretien annuel	1 288 €/an

Détail des tronçons concernés et des intersections sur la commune :

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
129	Affracourt		1 053 m	A signaler	Route à accès restreint	NR	1 579 €	347 €	13 €/an	
130	Affracourt	Rue de Sion	476 m	Existant	Route partagée 50 km/h	Existant	0 €	157 €	5 €/an	-
131	Affracourt	Grande Rue - D6	657 m	Existant	Route partagée 30 km/h	Existant	0 €	217 €	14 €/an	-
132	Affracourt	D6	394 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	27 561 €	130 €	1 240 €/an	
377	Affracourt	D6	1 414 m	Existant	Route partagée	Existant	0 €	467 €	14 €/an	-
378	Affracourt	Grande Rue - D6	114 m	Existant	Route partagée 50 km/h	Existant	0 €	38 €	1 €/an	-

Exemple impression « fiche commune »

Commune : Roville-devant-Bayon



Liste de tous les tronçons concernés et des intersections sur la commune avec aménagements préconisés et montants associés :

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien
222	Roville-devant-Bayon	D9	687 m	A aménager	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	206 178 €	227 €	2 612 €/an
223	Roville-devant-Bayon		401 m	A reprendre	Couloir de courtoisie	NR	2 003 €	601 €	248 €/an
224	Roville-devant-Bayon	Résidence de la Navette	388 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	581 €	4 €/an
231	Roville-devant-Bayon	Rue du 4 Septembre 1944	402 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	603 €	4 €/an
232	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	103 m	A aménager	Voie verte surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	36 107 €	155 €	392 €/an
233	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	123 m	A reprendre	Voie verte sur trottoir à élargir hors chaussée	NR	12 269 €	184 €	466 €/an
234	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	113 m	A aménager	Voie verte surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	39 519 €	169 €	429 €/an
235	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	141 m	A aménager	Voie verte sur trottoir à élargir hors chaussée	NR	14 071 €	211 €	535 €/an
236	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	119 m	A aménager	Voie verte surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	41 503 €	178 €	451 €/an
237	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	123 m	A aménager	Voie verte sur trottoir à élargir hors chaussée	NR	12 289 €	184 €	467 €/an
238	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	126 m	A aménager	Voie verte surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	44 060 €	189 €	479 €/an
239	Roville-devant-Bayon	Avenue du Général Leclerc - D570	51 m	A aménager	Voie verte avec reprise du trottoir	NR	15 163 €	78 €	192 €/an
240	Roville-devant-Bayon	D9	149 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer avec terrassement	NR	89 504 €	224 €	567 €/an
241	Roville-devant-Bayon	D9	19 m	A aménager	Passerelle en encorbellement	NR	189 125 €	28 €	72 €/an
242	Roville-devant-Bayon	Franchissement de l'écluse	20 m	A aménager	Passerelle courte	NR	78 885 €	30 €	75 €/an
243	Roville-devant-Bayon	Route de Bayon - D9	58 m	A aménager	Voie Verte sur accotement	NR	14 495 €	87 €	220 €/an
244	Roville-devant-Bayon	D9	14 m	A signaler	Voie Verte à signaler	NR	72 €	22 €	55 €/an
245	Roville-devant-Bayon	D9	228 m	A aménager	Voie Verte sur accotement avec busage	NR	68 384 €	342 €	866 €/an

ID	Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût
8	Traversée de la D570	Roville-devant-Bayon	Création d'un îlot central	A aménager	20 600 €

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route à accès restreint (statut de Voie verte)
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	3.26 km
Dont existant : 0.79 km / à reprendre : 0.01 km / à aménager : 0.52 km / Terminé : - km	
Coût restant d'aménagements	863 636 €
Coût restant des intersections	20 600 €
Coût restant de jalonnement	4 091 €
Coût entretien annuel	8 133 €/an



Financements et gouvernance

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

► 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 (La date limite de dépôt des dossiers qui seront examinés dans le cadre de la répartition 2025 était fixée au 15 février- préparer 2026 !).

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

- L'AAP7 « Aménagements cyclables » - Il concerne la création d'itinéraires sécurisés et la résorption des discontinuités, jusqu'à 50 % des dépenses éligibles ([AAP 2024 clos – Nouvel AAP en 2025?](#)).
- Appel à projet « territoires cyclables » - Il vise à accompagner sur une durée maximale de 6 ans des territoires peu ou moyennement denses (CC, ...), pour accélérer la réalisation des itinéraires prévus par leur schéma directeur cyclable. Soutenir au moins 1 territoire par Région. ([AAP 2024 clos – Nouvel AAP en 2025?](#)).
- Appel à projet « développer le vélotourisme » - Pour accompagner les collectivités dans le développement des véloroutes : des aides pour être labellisé « Accueil Vélo », pour l'implantation d'aires de services et pour réaliser des études de tracé d'une véloroute inscrite au schéma national ou régional ([AAP jusqu'à janvier 2025](#)).
- Fonds Vert : Mesure « soutenir les aménagements cyclables » - Projets éligibles : résorption de discontinuité cyclable & la réalisation d'un aménagement cyclable continu et sécurisé pour des itinéraires de moins de 15 km de longueur, qui peut contenir une résorption de discontinuité. ([Ouvert du 12/03 au 15/12/2025](#))

► 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 : études de planification ou opérationnelle, expérimentations de services, animation. ([3^{ème} relevé de l'AAP ouvert jusqu'au 19/05/2025](#)).
- ALVEOLE + (FUB) : financement d'emplacements vélos jusqu'à 40% et d'actions de sensibilisation comme les stages de remise en selle... ([jusqu'à mai ou juillet 2025 selon les types de demandes](#)).
- Génération Vélo : soutien au déploiement du Savoir Rouler à Vélo ([pour l'instant jusqu'à fin 2025](#)).
- Objectif Employeur Pro-Vélo (FUB) : Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels ([clos fin 2024 mais un nouveau dispositif à venir ou prolongation ?](#))

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

► Via la Région Grand Est avec 2 dispositifs de soutien et d'accompagnement jusqu'en 2028

- Le dispositif « **Soutien à la réalisation des infrastructures cyclables et la mise en œuvre de services vélos pour la mobilité de demain** » soutient financièrement les AOM locales (portage à l'échelle de l'EPCI) dans le **développement d'aménagements cyclables** (préconisations du CEREMA, enrobé) **et des services** (stationnement, bornes...).

Le soutien, **à hauteur de 25 % des coûts** avec un plafond de 10 € / habitant, peut être bonifié

- s'il s'agit d'une AOM rurale autonome (+ 10 %) ou péri-urbaine (+ 5%),
- qu'une analyse environnementale est effectuée (entre 5 et 15 %)
- ou qu'une liaison permet de rejoindre 2 AOM / résorption d'une discontinuité (+ 10 %).

- Le dispositif « **structuration et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes** » pour contribuer **au développement du cyclotourisme issue du SNV** : études et travaux (taux de 20 % avec un plafond de 400 k€), services, accueils des touristes et mise en tourisme (taux de 20 % avec un plafond de 50 k€).
- **Itinéraires cyclables inscrits aux schémas national ou régional des véloroutes** : aide de 40 % des dépenses éligibles HT.

► Département : le Plan Vélo 54 voté en juin 2022 avec 10 M€ sur la période 2022-2028 :

- **Volet vélo au quotidien** : Financement des aménagements cyclable pour les territoires ayant un SDC à hauteur de 30 % (sans plafond). **Le Plan Vélo a défini une armature vélo à l'aide de lignes d'intention : les projets répondant à ces logiques d'axe sont prioritaires mais le Département peut subventionner tout itinéraire.**
- **Un volet itinérance** : V50.
- **Un volet loisirs** : porte notamment sur des boucles autour de la voie bleue (V50)



Chaque projet nécessitera une analyse des financements mobilisables : en effet, en amont de la réalisation une analyse spécifique sera nécessaire afin d'identifier si les linéaires concernés s'inscrivent dans ceux ouvrant droit à des financements concernés par le Plan Vélo Départemental, ou d'autres mécanismes de financements non spécifiques qui peuvent être explorés : programmes européens (Leader, Feder....), voire si des programmes CEE et des AAP sont ouverts et peuvent être sollicités sur ces périodes...

Certains financements sont cumulables, mais souvent un reste à charge obligatoire de 20% pour le gestionnaire.

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles sont les compétences mobilisées ? (I)

- ▶ **Le Schéma est porté par la CCPS. Il n'a pas de caractère « opposable » : il n'y a 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 ...**

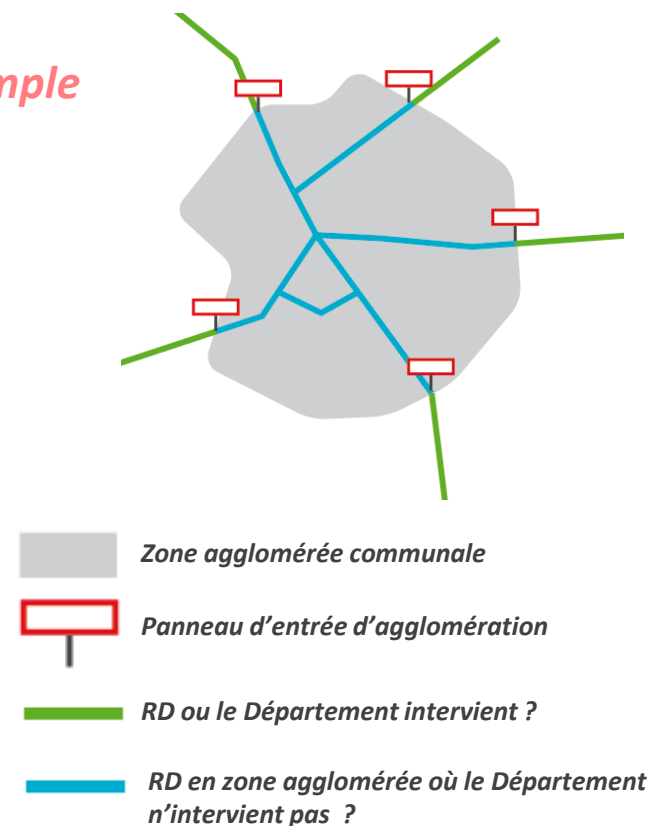
- ▶ **La mise en œuvre opérationnelle de ce qui sera retenu dans le schéma fera appel :**
 - **à la compétence d'organisation de la Mobilité pour le développement de services vélos** (*inscrit dans le plan d'actions du PDMS réalisé conjointement...*)
 - **Compétence détenue par la CCPS en tant qu'AOM locale**

 - **à la compétence voirie pour la réalisation des aménagements** (*sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple d'aménagement d'une voie verte dans un chemin forestier...*).
 - **Aujourd'hui, la CCPS ne dispose pas de la compétence voirie sur l'essentiel du réseau** (*sauf sur quelques voies d'accès aux ZA ...*). Cette compétence est actuellement essentiellement partagée entre :
 - **le Département**
 - **les Communes**

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles sont les compétences mobilisées ? (II)

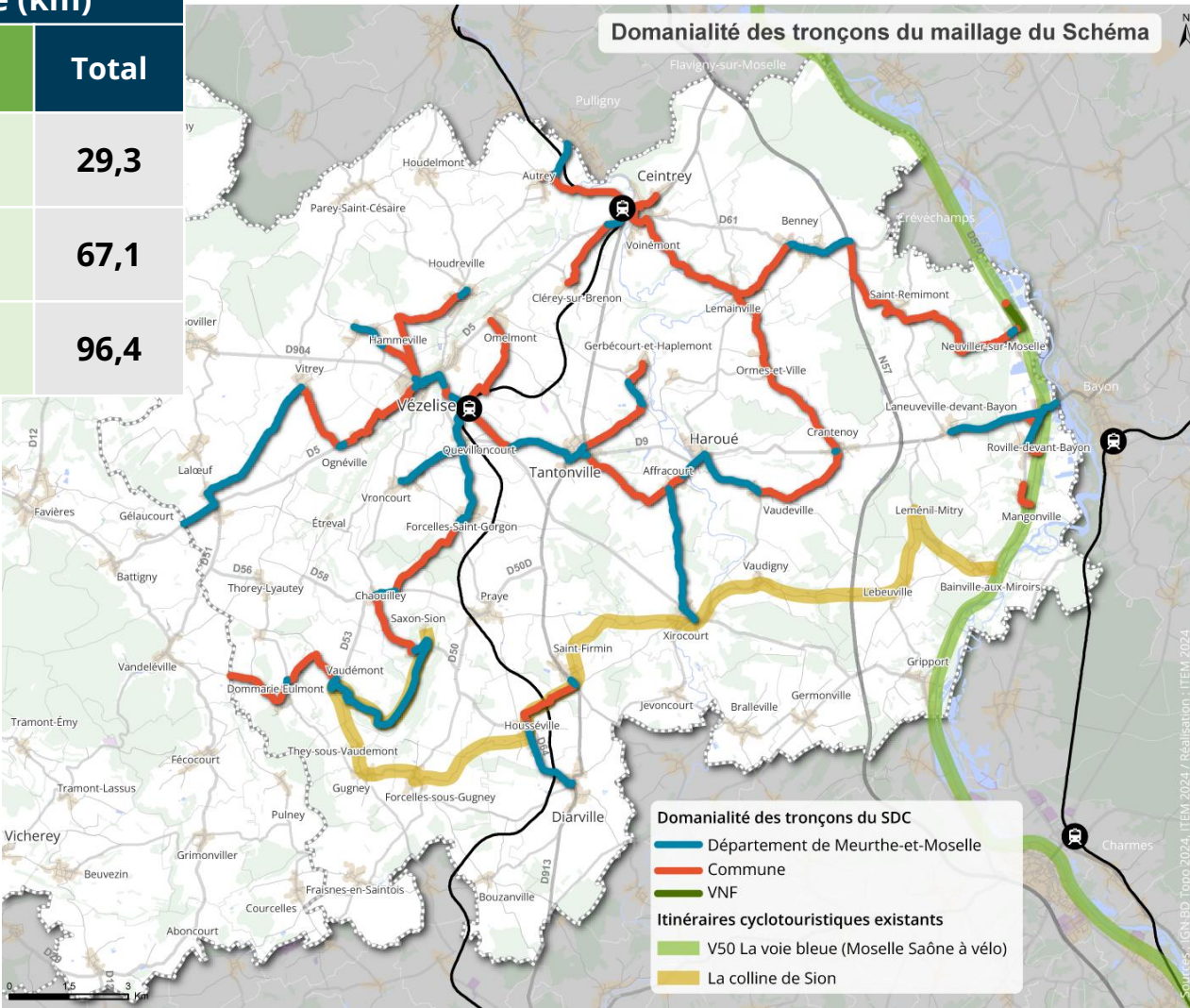
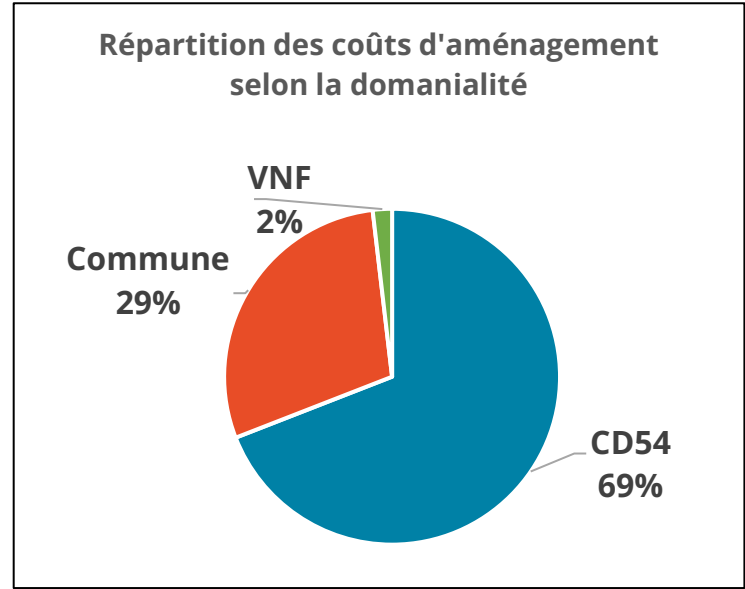
- ▶ Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont les communes et le département qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements.
- ▶ Mais une analyse sera nécessaire en amont de chaque projet car les coûts des aménagements cyclables ne sont pas forcément directement liés aux voiries et donc imputables aux gestionnaires. Exemples :
 - 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 agglomérée ou hors zone agglomérée ;
 - certains itinéraires sont directement éligibles aux financements de la politique départementale, régionale ... (ex : *fonction de rabattement vers un collège, inscription au Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes...*).

Exemple



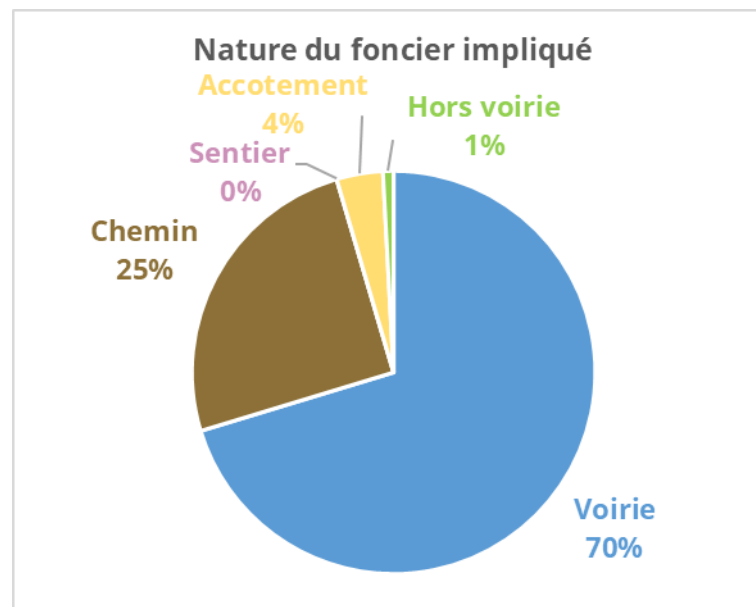
Les Communes : 1ers acteurs compétents pour la réalisation du maillage

Linéaire selon la domanialité de la voirie (km)				
Situation	CD54	Communes	VNF	Total
commune En agglomération	15,7	13,6	0,0	29,3
commune Hors agglomération	23,7	42,6	0,7	67,1
Total	39,5 (30 %)	56,2 (65 %)	0,7 1 %	96,4



L'implication foncière

- ▶ **70 % du linéaire est réalisé sur l'emprise existantes de la voirie**
- ▶ **25 % est réalisé sur des chemins aujourd'hui non revêtus** (chemin agricole, chemin communal ou rural...)
- ▶ **5 % demande une étude foncière** car réalisé en dehors de voie existantes (ex : sur parcelles privées) ou sur accotement le long de routes existantes.



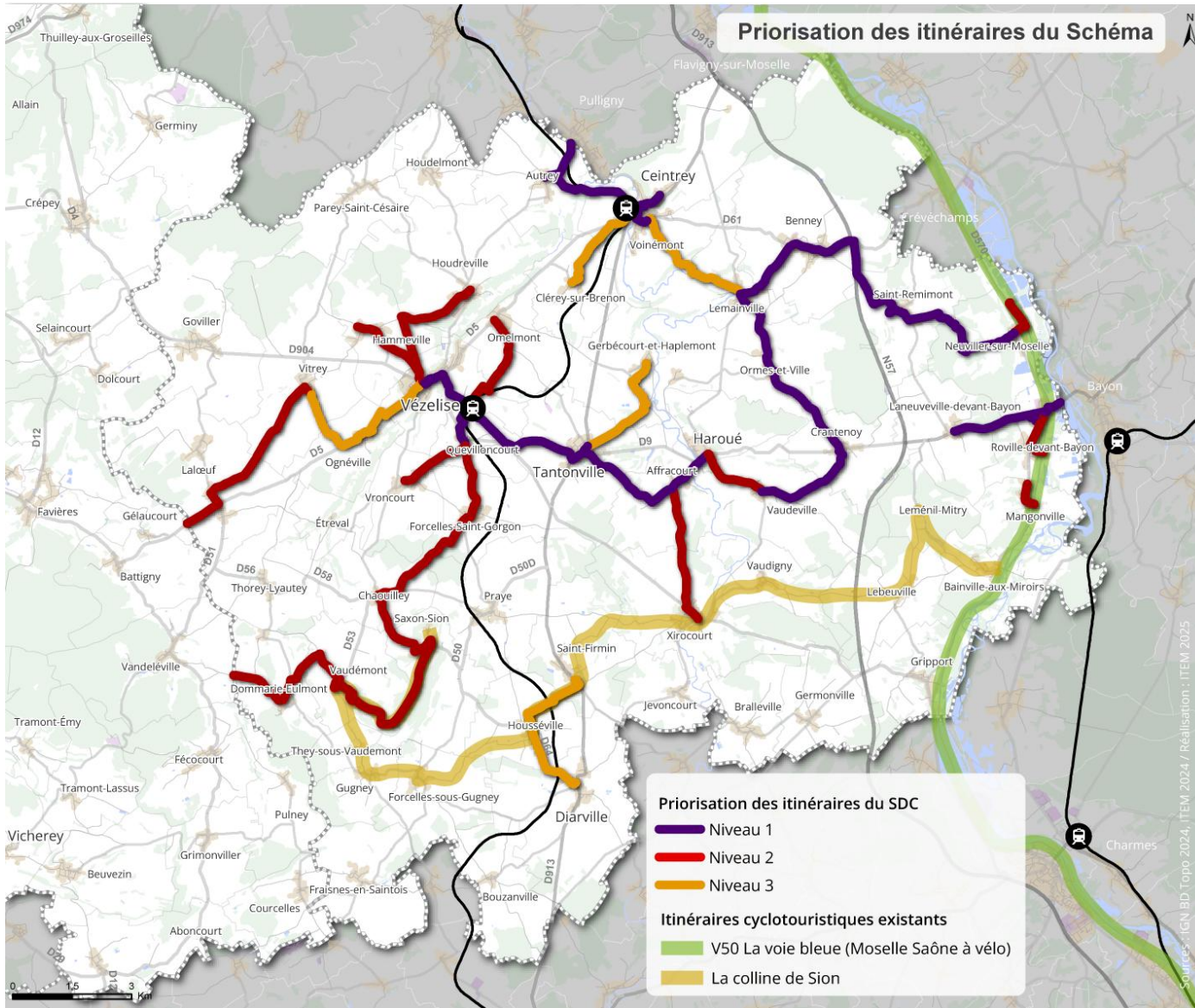
L'analyse foncière sera à affiner pour chaque réalisation d'itinéraire en fonction du type d'aménagement retenu et des contraintes techniques, financières et foncières rencontrées.

La priorisation des itinéraires

► La priorisation demeure **indicative** mais pourra guider la mise en œuvre du Schéma (conditionner les priorités de réalisation et le financement) et apporter une **aide à la décision aux décideurs**.

Linéaire et couts selon la priorisation

Niveau de priorité	Linéaire	Coûts
Priorité 1	38,07 km	2,67 M€
Priorité 2	40,44 km	0,88 M€
Priorité 3	17,92 km	1,13 M€
Total	96,4 km	4,7 M€



Un rôle à définir pour la CCPS sur le volet aménagement

► **Ce sera à la CCPS de définir son 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 étant AOM locale et/ou 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'entraîne aucun 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 (rôle d'AOM permis par la LOM) Mais n'implique pas de transfert de la compétence voirie (accord des gestionnaires de voirie)
- **Prise de compétence voirie sur les voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire en lien avec le Schéma en amont des travaux.**

Exemples : retours sur quelques expériences de SDC



Contexte du territoire	Principaux points du Schéma Vélo	Rôle identifié de la CC
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 d'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 CA accompagnerait les communes : - financement d'études pré opérationnelles nécessaires des itinéraires inscrits au schéma ; - sur les aspects techniques : montage des dossiers



- ▶ Au vu de la durée de la mise en œuvre opérationnelle du schéma, de la typologie différente des itinéraires, des communes concernées (*avec ou sans services techniques...*), il peut paraître délicat de s'orienter vers l'un ou l'autre des solutions de manière certaine et/ou manière unique ;
- ▶ En effet, différentes solutions pourront peut-être co-exister :
 - selon les cas et itinéraires/projets concernés ;
 - Selon la temporalité : le choix des élus actuels pourra être différent de ceux d'un futur mandat !
- ▶ Ainsi, la méthode selon laquelle la CC pourra intervenir, pourra être évolutive ;
- ▶ Ces éléments seront affinés, en parallèle de la validation du Schéma Directeur Cyclable (délibération hors Schéma).
- ▶ Mais avec l'essentiel des itinéraires dans le schéma, impliquant à minima 2 communes, il semble important que la CC joue un rôle pour faciliter la coordination et permettre un démarrage des projets ;



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr