

Schéma directeur cyclable du Pays Barrois

Phase 1 : Le diagnostic

Septembre 2024



Source Est Républicain

Soutenu par



Contact Client

Johan LAFLOTTE

Contact BL évolution

Justin DE THUY

Projet soutenu par l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3



Contexte du Schéma Directeur Cyclable

Page 3

Morphologie du territoire

Page 16

Analyse de la demande potentielle

Page 21

Analyse de l'offre cyclable

Page 37

Synthèse des enjeux

Page 77

Annexes

Page 82

Présentation du diagnostic cyclable

- **Contexte du Schéma Directeur Cyclable**
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements** et **l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et plus de 22 000 km d'aménagements cyclables ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été dévoilé en 2022 et 2023 par la première ministre. Il prévoit **250 millions d'euros** de 2023 à 2027 pour le seul fonds mobilités actives. En 2023, 200 millions sont consacrées aux infrastructures et 50 millions au stationnement. Au total, sur les 5 prochaines années, c'est un montant inédit de **2 milliards d'euros** qui sera investi par l'Etat (**6 milliards** en comptant sur l'engagement des collectivités locales) avec l'ensemble des dispositifs de soutien : fonds mobilités actives ; autres appels à projets (programme AVELO de l'Ademe, par exemple) ; aides à l'achat de VAE, de vélos-cargos, de vélos spéciaux ; soutien à la filière économique du vélo (dans le cadre de France 2030).

Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

- 1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.**

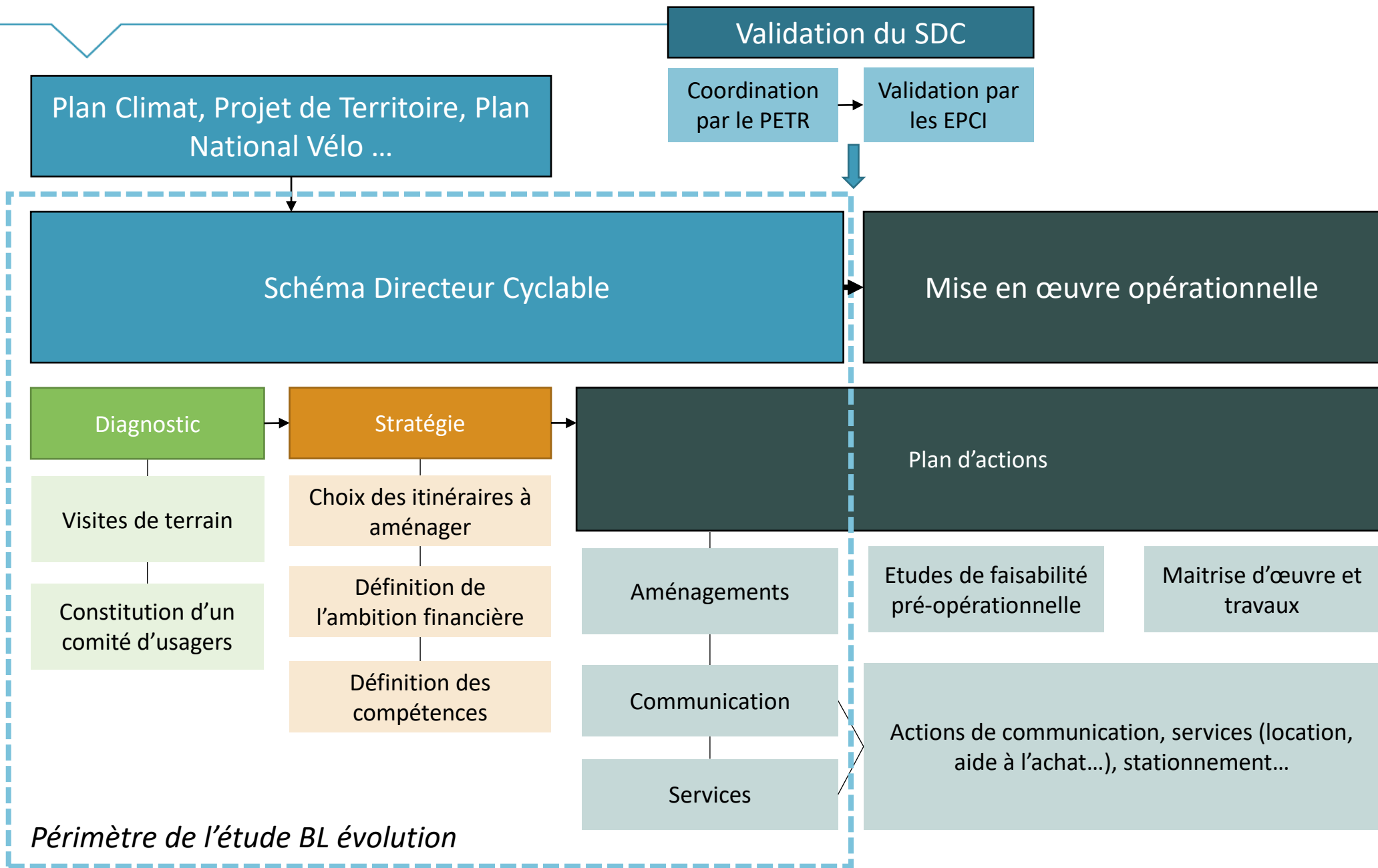
Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

- 2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.**

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

- 3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.**

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.



Périmètre de l'étude BL évolution



Les autres démarches en cours

Le Schéma Directeur Cyclable du territoire s’inscrit dans **un contexte territorial favorable**. Au-delà de la dynamique nationale favorable aux politiques cyclables, le projet s’inscrit dans une dynamique territoriale intéressante. En 4 ans, **plus de 39 projets d’aménagements** ou d’amélioration de véloroutes et de voies vertes ont été financés au niveau régional par la Région Grand Est*. Le Département de la Meuse, après avoir initié 29 km de la V52 entre Fains-Véel – St Amand sur Ornain et réalisé La Meuse à vélo en 2016, a lancé un **appel à projets en 2017 visant à accompagner les communes et groupements de communes** concernés par le tracé de la Meuse à Vélo, par le Canal de la Marne au Rhin et par le Canal entre Champagne et Bourgogne et a maintenant des subventions pour les aménagements cyclables annuelles. La CA Meuse Grand Sud et COPARY se sont également dotées d’une planification avec l’adoption de Plans de mobilité simplifiés.

Schéma Directeur Cyclable du Pays Barrois

Stratégie Le Sud Meusien à vélo

Schéma des mobilités ; SCOT

Etudes élaborées par les 3 EPCI : CA Meuse Grand Sud, COPARY, CC des Portes de Meuse **Intercommunal**

Subventions pour les aménagements de véloroutes et voies vertes en cours

Subventions pour les aménagements cyclables utilitaires (hors véloroutes et VV) en cours

Départemental

Plan Vélo régional 2022 – 2028

SRADDET

Echelon régional

Le « Plan vélo et marche 2023-2027 » doté de 2 Mds€

Echelon national



► **Le plan national vélo et marche 2023 – 2027, doté de 2 milliards d’euros vise trois axes majeurs**

1. Former au vélo dès le plus jeune âge
2. Faire du vélo une alternative aux autres transports
3. Développer une filière économique et industrielle du vélo.

* <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/content/download/72374/469454/file/Note%20Rapide%20n11.pdf>



Le PETR du Pays Barrois regroupe 3 EPCI, parmi lesquels 1 Communauté d'Agglomération (Bar-le-Duc Sud Meuse) et 2 Communautés de Communes (Pays de Revigny-sur-Ornain et Portes de Meuse). D'une superficie de 1 751,7 km², le PETR compte 57 000 habitants, ce qui correspond à une **densité de population de 37 habs/km²**. Cette densité de population est nettement inférieure à la moyenne nationale (105 habs/km²), et connaît **des disparités fortes entre l'EPCI Bar-le-Duc – Sud Meuse et les deux autres EPCI**. Le Pays Barrois est situé au sud du département de la Meuse et dans la région Grand-Est. La majorité du territoire s'étend sur le plateau du Barrois avec **l'Ornain, le Canal de la Marne au Rhin, la Saulx et l'Ornel qui le traversent et contribuent au vallonnement** du territoire.

La ville de Bar-le-Duc est la préfecture du Département, ainsi que l'agglomération la plus peuplée du PETR. Le reste du territoire, notamment les extrémités nord et sud sont caractérisées par des densités de populations plus faibles et des paysages plus ruraux. Le PETR se situe à proximité immédiate de Saint-Dizier, la ville la plus peuplée de Haute-Marne. Les **mobilités du territoire sont ainsi fortement polarisées vers Bar-le-Duc et Saint-Dizier**.

Avec ses grands axes routiers, la **majorité des déplacements du territoire est réalisée en voiture** avec une faible part des mobilités actives. Plusieurs solutions de mobilité sont tout de même déjà existantes : trois gares ferroviaires sont présentes sur le territoire, le réseau TUB dessert la CA Bar-le-Duc Sud Meuse et une section de la voie verte V52.

Ces premières statistiques brossent le portrait d'un territoire où la **question des mobilités s'aborde avant tout sous le prisme de l'accessibilité territoriale des trois EPCI**, qui laissent le soin au PETR d'effectuer un SDC mais qui seront les entités compétentes dans la mise en œuvre de celui-ci.





Un Schéma visant à développer l'ensemble des pratiques cyclables au quotidien

La pratique du vélo sur le territoire est pour l'instant principalement touristique ou de loisir. La marche à franchir pour développer le vélo du quotidien reste élevée.

Les pratiques cyclables touristiques et utilitaires connaissent des points de convergence et de divergence.

Vélo du quotidien

Enjeux :

- Développer les usages quotidiens du vélo : domicile – travail ; domicile – études ; faire ses courses...
- Concentrer les itinéraires autour des pôles générateurs de déplacements
- Planifier/réaliser des itinéraires rapides, efficaces, continus et sécurisés
- Développer les services qui vont rendre le vélo comme un mode de déplacement fiable
- Développer les services et aménagements facilitant l'intermodalité avec le train

Vélo tourisme/loisir

Enjeux vélo tourisme :

- Proposer des voies vertes (ou vélo routes) sur l'ensemble du territoire, créer des boucles, assurer une continuité des itinéraires
- Développer l'écosystème de services aux cyclotouristes (haltes vélos, location...)
- Valoriser le territoire et ses spécificités

Enjeux vélo loisir et sportif :

- Créer des voies vertes sécurisées pour les balades à vélo
- Toucher un public cible local, de la petite sortie sportive à la balade en famille
- Des grandes boucles cyclables pour les cyclistes sportifs



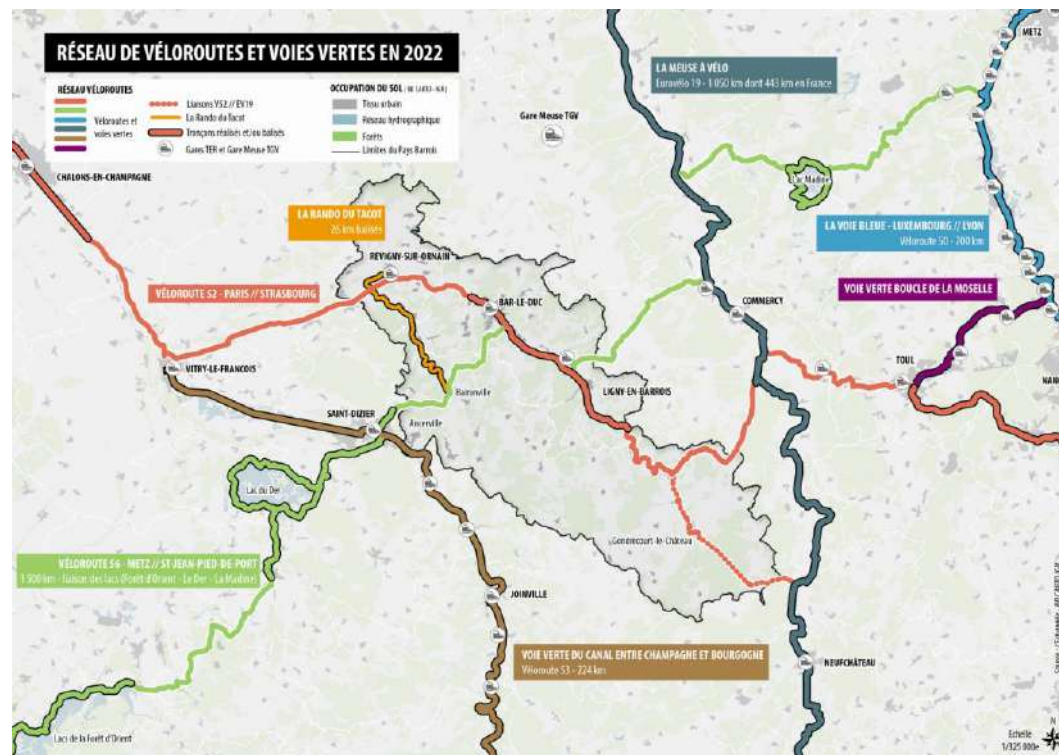
Le Pays Barrois est bien maillé par des itinéraires cyclables structurants. Le territoire est traversé par :

- La Véloroute 52 – Paris <> Strasbourg en grande partie réalisée le long du Canal de la Marne au Rhin et reliant actuellement Fains-Véel à Saint-Amand-sur-Ornain sur 32 km, mais avec le projet de relier Remennecourt à Greux Formant une artère cyclable, par le Pays Barrois ;
- La Rando du Tacot entre Révigny-sur-Ornain et Hironville sur 26 km de route balisée ;
- La Véloroute 56 Metz <> St-Jean-Pied de Port.

De plus, des liaisons ont été identifiées entre la V52 et l'EV19 – La Meuse à vélo permettant de rejoindre des pôles importants sur un axe bien aménagé.

L'étude de faisabilité réalisée en 2022 sur la V52 a permis d'identifier et de chiffrer **les projets d'aménagement nécessaires** pour améliorer le confort de l'itinéraire, mais aussi les aires de service potentielles pour équiper la véloroute en services utiles aux cyclotouristes.

Il existe aussi 6 boucles de cyclotourisme au départ de Révigny-sur-Ornain, Bar-le-Duc, Goudrecourt-le-Château et Ligny-en-Barrois.



Vue d'une entrée de la voie verte Ligny-en-Barrois

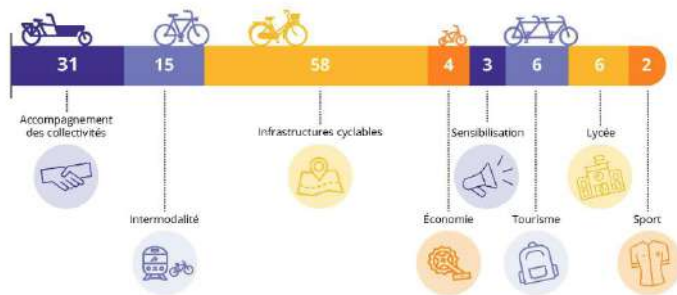


Les compétences de la Région en termes de mobilités

- La Région joue un rôle important dans la mise en œuvre des politiques liées à la mobilité cyclable. Bien qu'elle ne réalise pas de travaux et n'a pas la compétence de Maitrise d'Ouvrage, elle peut **financer différents projets portés par d'autres maîtres d'ouvrage** en termes :
 - d'aménagements vélos et de mobilité urbaine (via le soutien des Plans Vélo des territoires)
 - de services touristiques (par le renforcement du réseau de vélos routes et de voies vertes)
 - d'intermodalité (par l'augmentation des capacités de stationnement vélo des gares, réservation de vélo dans les TER...)

La Région propose des financements pour **aider les particuliers** à s'équiper et des actions de sensibilisation pour encourager la pratique du vélo. Elle **agit** enfin **au niveau économique** (soutien aux entreprises de la filière vélo, emplois, formation), **et au niveau des lycées** (stationnement intérieur).

Répartition prévisionnelle du budget en millions d'euros :



➤ Un Plan Vélo et un Schéma Régional Cyclable pour la période 2022-2028.

Le plan vélo décline 8 engagements thématiques et 30 actions :

- Coordonner et accompagner les actions des 135 AOM autour du vélo
- Train + vélo : améliorer l'intermodalité grâce à Fluo Grand Est
- Soutenir la mise en œuvre d'infrastructures cyclables
- Faire de la filière vélo, un levier économique
- Encourager tous les habitants à se (re)mettre en selle
- Le Grand Est, une destination cyclotouristique attractive
- Favoriser la pratique cyclable auprès des lycéens et des apprentis
- Sensibiliser aux pratiques cyclables sportives

➤ Objectif de **part modale du vélo à 12% d'ici 2030**, en cohérence avec les objectifs nationaux.

➤ Dans le cadre de ce plan, la Région Grand-Est propose **un dispositif de soutien aux aménagements cyclables et services vélo pour la mobilité du quotidien** pour les AOM afin de financer les aménagements cyclables d'intérêt local. Selon les projets et le nombre d'habitants du territoire, la prise en charge peut aller jusqu'à **60% du montant des dépenses**.



Les compétences du Département en termes de mobilités

- Le Département est **compétent notamment en matière d'aménagement du territoire** (gestion de la voirie départementale hors agglomération) et de **gestion des collèges** (construction, entretien et équipement).
- Il développe **une politique cyclable loisirs et cyclotouristique mais aussi une politique cyclable utilitaire**. Les trois EPCI sont concernées par un tronçon de la vélo route d'intérêt national de la V52, construit ou en projet.

➤ Plan Départemental Vélo en cours

Un appel d'offre pour l'élaboration d'un plan départemental « Vélo » en Meuse a été lancé en mai 2024. Ce plan vélo a pour but de :

- Définir un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt départemental
- Donner une cohérence au réseau cyclable
- Intégrer la problématique vélo dans les projets routiers
- Coordonner la politique cyclable
- Programmer et planifier les opérations dans le temps
- Inscrire les aménagements dans les documents d'urbanisme et les projets routiers
- Etablir des règles de fonctionnement
- Etablir une politique incitative

➤ Projet en cours de requalification de certaines routes départementales en voies vertes

Le Département de la Meuse a aussi un projet en cours d'identification et de requalification potentielle de routes départementales de « catégorie 4 » à faible trafic (moins de 1000 véhicules par jour) en voies vertes. Cela pourrait représenter 800km de routes en Meuse. Les communes volontaires peuvent se positionner pour l'expérimentation de la requalification sur leurs routes départementales.



➤ Subventions pour les aménagements de véloroutes et voies vertes en cours

Le Département de la Meuse accompagne financièrement les projets de création de véloroutes et voies vertes (VV) des EPCI afin de promouvoir les pratiques cyclables liées au tourisme et au loisir. Ce soutien financier concerne les dépenses hors remise en état, entretien et achat de terrain à hauteur de **8 000€ par km d'aménagement**.

Il prévoit un accompagnement financier pour la réalisation des itinéraires dont le Département n'assure pas la maîtrise d'ouvrage avec une prise en charge de 15% du coût (études préalables et maîtrise d'œuvre, coût des travaux).

L'actualisation de ce plan identifie plusieurs projets de vélo routes d'intérêt national à mener dont la V52.

Ces deux subventions ne sont pas cumulables pour un même projet.

➤ Subventions pour les aménagements cyclables utilitaires (hors véloroutes et VV) en cours

Le Meuse soutient aussi les projets d'aménagements cyclables à but utilitaire afin de promouvoir les pratiques cyclables du quotidien. Ce soutien financier concerne tous les projets soutenus par la Région Grand-Est (hors véloroutes et voies vertes) à hauteur de **10% de la subvention Grand-Est**.

Ces deux subventions ne sont pas cumulables pour un même projet.



Comprendre les compétences des trois EPCI

Les communes et la Communauté de communes sont des acteurs clés de la mobilité à l'échelle locale. Elles agissent conjointement à la planification et la mise en œuvre des projets liés à la mobilité sur le territoire.

- La **CC COPARY et de Portes de Meuse ont pris le statut d'AOM** (Autorité Organisatrice de la Mobilité), la **CA de Bar-le-Duc – Sud Meuse** étant déjà AOM par son statut de CA. A ce titre, les trois EPCI peuvent porter un certain nombre d'actions pour mener des politiques cyclables sur des thèmes variés comme les services vélo, la communication, la sensibilisation, le stationnement cyclable, l'accompagnement technique et financier des communes dans leurs aménagements cyclables...).
- La CC Portes de Meuse est également **compétente en matière de voiries communales d'intérêt communautaire**, facilitant la création d'aménagements cyclables sur certaines des voiries de son territoire.
- Le CA de Bar-le-Duc – Sud Meuse et la COPARY ont des Plans de Mobilité Simplifié (PDMS) en cours d'élaboration. Et la CC Portes de Meuse a un projet de PDMS.

	Compétences mobilités	Compétences voiries	Autres compétences
COPARY	AOM	Non, seulement par les communes ou le département	
Bar-le-Duc – Meuse Grand Sud	AOM	Non, seulement par les communes ou le département	Compétence service vélo, compétence développement touristique d'intérêt communautaire
Portes de Meuse	AOM	Oui, sur les voiries communales d'intérêt communautaire (~200km).	Compétence promotion du tourisme



Les compétences du PETR Pays Barrois

Pas de compétence hors la possibilité de lancer des études à l'échelle du PETR.

Mais des exemples de prise de compétence de PETR en matière de mobilité.

➤ Une Schéma de mobilité en 2018 sur le territoire

Celui-ci est focalisé sur cinq grand enjeux dont un sur les **modes doux : créer des infrastructures et proposer des services adaptés**

De plus, la Fiche Action 2 porte sur les mobilités actives et a pour objectif d'encourager la pratique des modes doux et de limiter l'usage de l'automobile. Elle préconise :

- La réalisation des aménagements cyclables pour relier les polarités ;
- La réalisation des aménagements cyclables au niveau des centres bourgs ;
- L'aménagement des stationnements pour les cycles à proximité des commerces, services ou équipements publics ;
- La réduction des vitesses de circulation.

➤ La Stratégie Cyclable du Pays Barrois

➤ Etude de faisabilité pour développer et optimiser la V52

S'appuyant sur le schéma de mobilité du PETR du Pays Barrois et le schéma de développement touristique du sud meusien, l'étude de faisabilité de la V52 a pour but de mettre en cohérence la voie verte V52, de la visibiliser et de la développer.

➤ Schéma Directeur Cyclable

Ce Schéma Directeur Cyclable (SDC) est porté par le PETR du Pays Barrois et l'Office de Tourisme Sud Meuse depuis 2021. Il a pour objectif de répondre aux enjeux de la mobilité et du tourisme du territoire notamment en termes de déplacements utilitaires.



Bilan des compétences

	Compétences	Orientation des SDC
Région Grand-Est	<ul style="list-style-type: none"> Financement de projets d'aménagement de mobilité urbaine, de services touristiques et d'intermodalité 	<p>Le Plan Vélo Accompagnement des AOM, sensibilisation, amélioration de l'intermodalité train-vélo, financement des aménagements cyclables d'intérêt local à hauteur de 60%.</p>
Département de la Meuse	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la voirie départementale hors agglomération Gestion des collèges : construction, entretien et équipement Financement de projets d'aménagement cyclables (loisirs, touristiques et utilitaires) 	
PETR du Pays Barrois	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'études 	<p>Le Sud Meusien à Vélo en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> Etude de faisabilité d'extension de la V52 en 2022 Schéma Directeur Cyclable en cours : améliorer la pratique cyclable du quotidien Campagne de sensibilisation et acculturation au vélo
EPCI	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des mobilités: AOM Autres compétences différentes entre les EPCI (voir p. 15) Compétence PLUi 	
Communes	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la voirie hors départementales hors agglomération 	

Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes



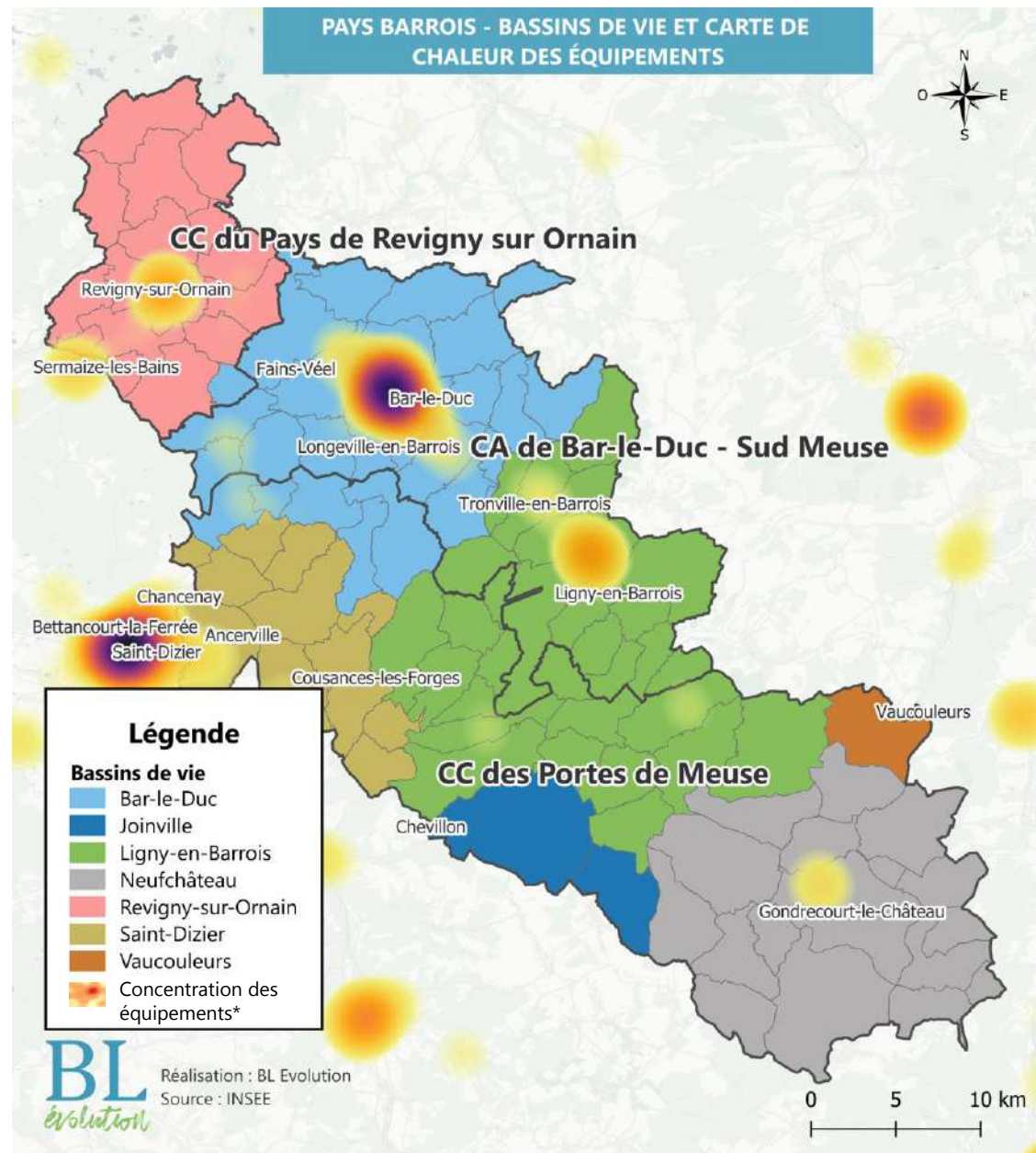
Cette carte montre la **densité des équipements à l'échelle du PETR**, parmi lesquels des équipements relatifs à l'administration, les commerces, l'enseignement, la santé, la mobilité, le sport et le tourisme.

Le PETR est composé d'une **pluralité de bassins de vie****, regroupant les principaux besoins en termes de commerces et services.

Les équipements sont majoritairement concentrés au sein des villes principales des bassins : Bar-le-Duc, Ligny-en-Barrois, Revigny-sur-Ornain sont les principaux pôles d'équipements. Le territoire se caractérise aussi par **plusieurs bassins de vie orientés hors du territoire** vers Saint-Dizier, Vaucouleurs et Joinville.

Chaque petite ville intermédiaire joue un rôle de **pôle de vie local** où convergent des flux quotidiens. C'est pourquoi ces bassins de vie constituent une échelle de réflexion intéressante pour le développement vélo du quotidien à proximité de ces pôles de vie locaux.

**** :** Les **bassins de vie** constituent les plus petits territoires sur lesquels les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.



- Etant donné la pluralité de bassins de vie de faibles superficies, les distances à parcourir des habitants pour accéder aux pôles sont suffisamment faibles pour être réalisées à vélo.
- En parallèle, certaines zones semblent avoir des distances plus grandes vers les pôles que sont : Ligny-en-Barrois, Saint-Dizier, Joinville

*plus la couleur est foncée, plus la concentration est élevée



Le territoire du Pays du Barrois est vaste avec une superficie de **1751,7 km²**.

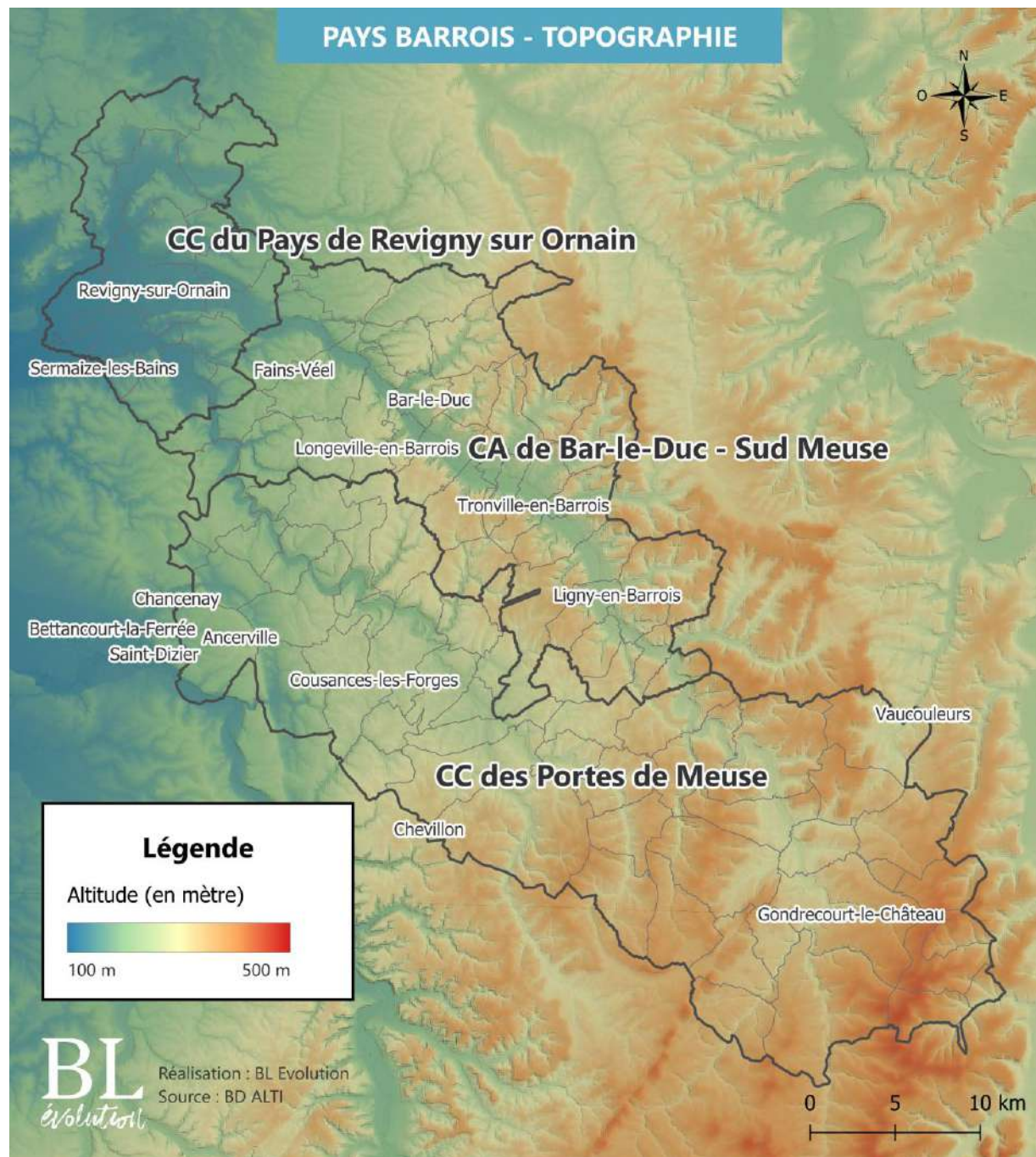
Ce territoire est globalement vallonné et **progressivement de plus en plus accidenté à l'est**, avec les reliefs du plateau du Barrois.

On observe des **vallées plus plates**, en particulier autour du lit des rivières : l'Ornain, le Canal de la Marne au Rhin, la Saulx et l'Ornel. Les situations topographiques sont différentes entre les EPCI avec la COPARY relativement plate comparée aux deux autres EPCI.

Les **dénivelés sont parfois importants** et rendent la pratique des modes actifs délicate ou plus exigeante sur certaines portions, à moins de disposer d'une assistance électrique.



- Le caractère vallonné du territoire constitue un obstacle important aux déplacements en vélo. Les VAE sont une solution à ce problème, puisqu'ils permettent de « masquer » ce dénivelé.
- Une attention particulière devra être portée sur des liaisons facilitées entre les communes dans des zones à fort relief afin de privilégier des itinéraires cyclables sur les routes présentant le profil le moins pentu.



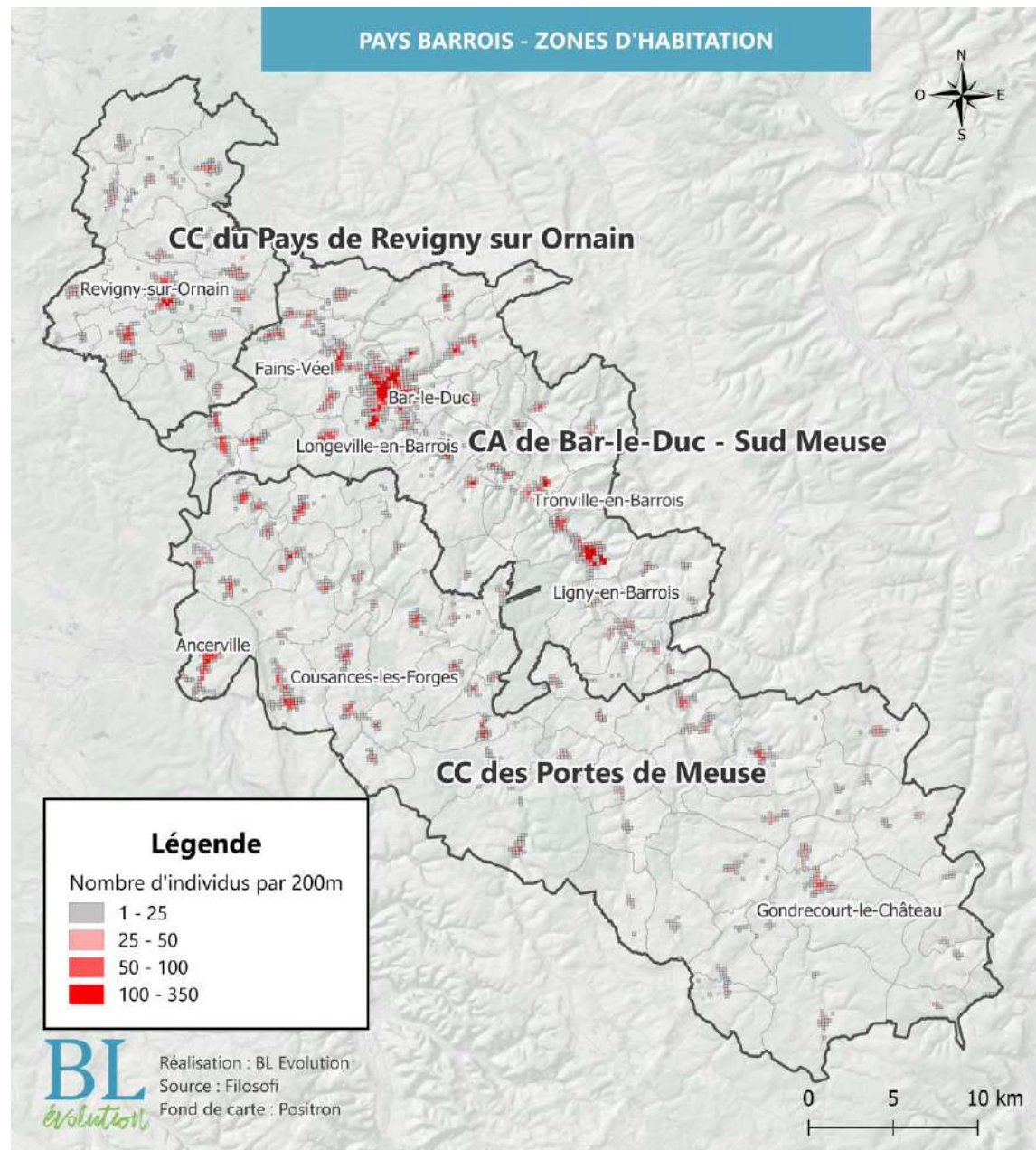


i Le territoire connaît des densités de population très différentes :

- Parmi les 100 communes du territoire, Bar-le-Duc est de loin la plus peuplée avec près de 15 000 habitants et concentre également une part importante des équipements du territoire.
- Quelques communes jouent des rôles de pôles secondaires au regard de leur population : Ligny-en-Barrois, Revigny-sur-Ornain, Ancerville;
- Le reste du territoire a une densité très basse (inférieure à 50 hab./km²), matérialisée par un habitat qui apparaît plus diffus, composé de petits bourgs et de nombreux hameaux dispersés et de tailles diverses **le long des cours d’eau dans les vallées.**



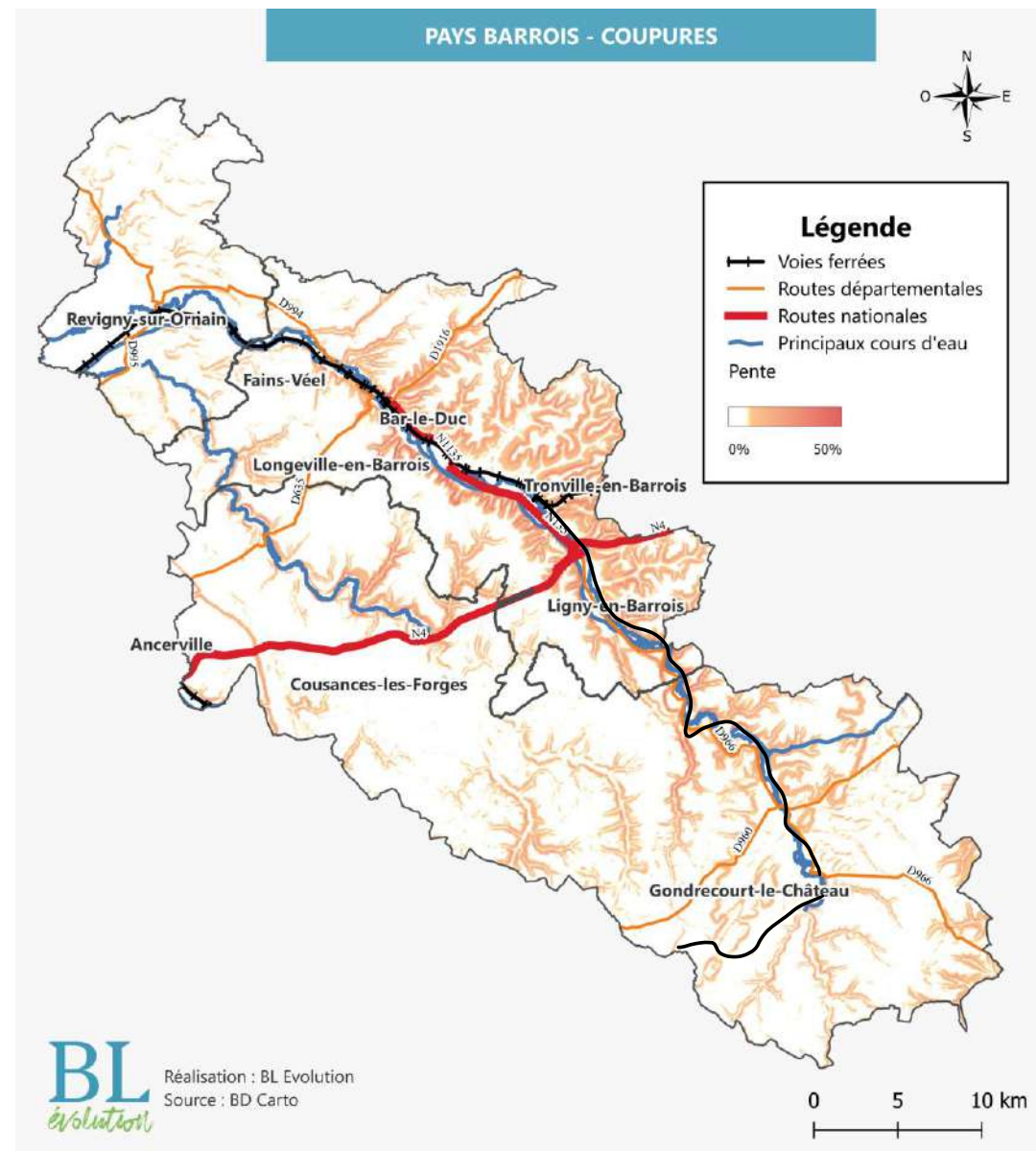
➤ Les itinéraires cyclables reliant les habitations pourront suivre cours d’eau tout en profitant d’une topographie moins pentue.



i Le territoire du Pays Barrois est marqué par plusieurs **phénomènes de coupures et discontinuités territoriales**, ponctuelles ou continues, qui impactent la réalité des déplacements à vélo et leur potentiel :

- En premier lieu, le **réseau hydrographique** composé de l'Ornain, du Canal de la Marne au Rhin, de la Saulx et de l'Ornel coupe le PETR du Nord-ouest au Sud-est parfois des franchissements peu adaptés au vélo (telles que des écluses piétonnes).
- Le **réseau routier** départemental est peu dense mais avec des gros axes routiers, comportant peu de franchissements sécurisés ou complètement interdits aux vélos comme la N4.
- Le **réseau ferré** traverse la partie nord du territoire, le long de l'Ornain et du Canal de la Marne. Le tronçon sud du réseau ferré est en cours de réhabilitation pour le transport de marchandises pour le Cigéo (entre Nançois et Gondrecourt-le-Château puis jusqu'à Bure).

- La ligne formée par l'Ornain, le Canal de la Marne au Rhin, les voies ferrées et les routes longeant les deux rivières forme une coupure majeure du territoire.
- Les coupures causées par la topographie du territoire (fortes pentes) pourront être franchies facilement avec des vélos électriques adaptés pour ces challenges.
- Les **franchissements**, en particulier au niveau des routes départementales, devront être **sécurisés grâce à des aménagements** nécessaires au bon fonctionnement d'un réseau cyclable.



Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes

NB : vous trouverez en Annexes des tableaux, cartes et analyses spécifiques à chacun des 3 EPCI



Demande potentielle

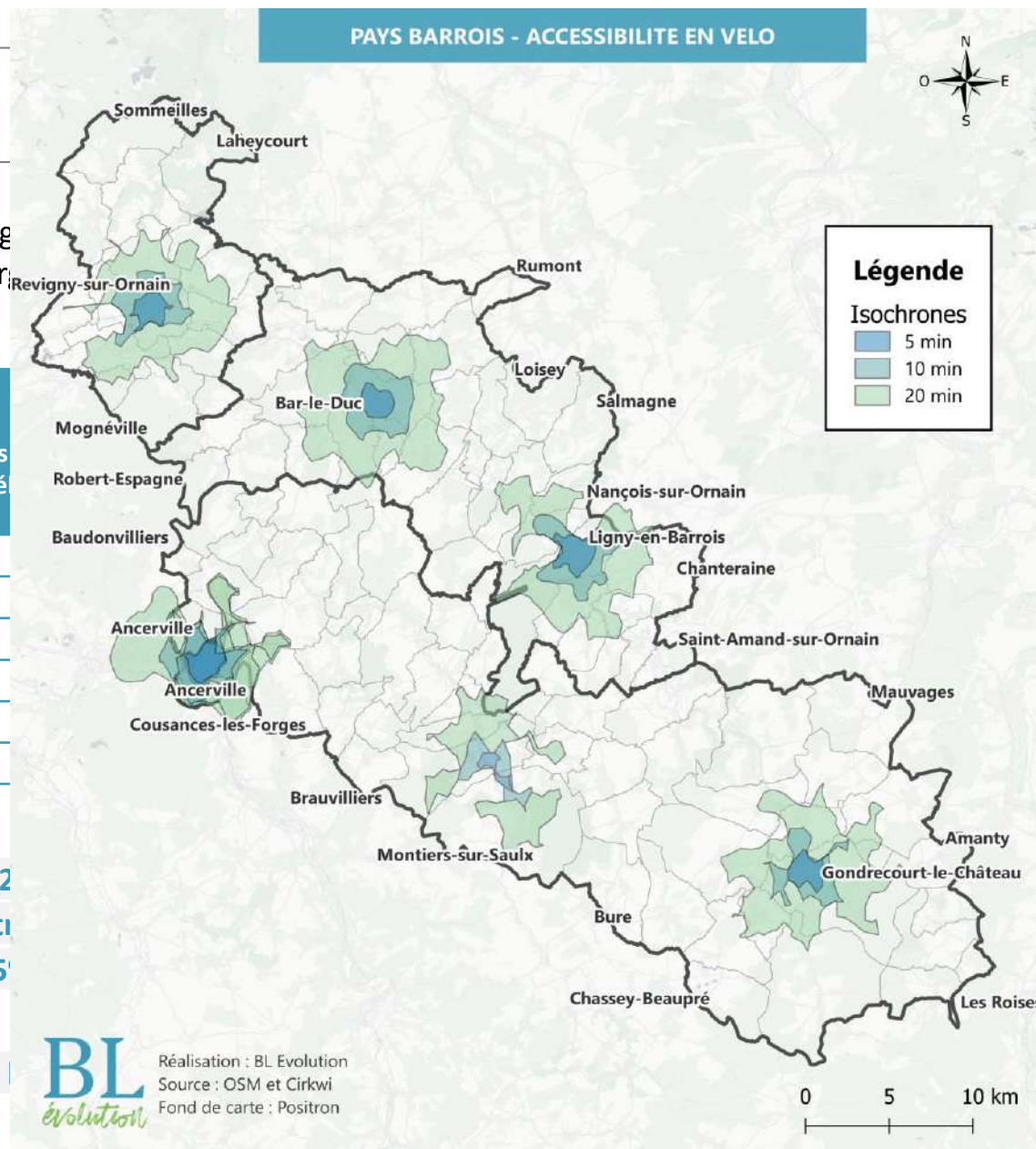
Note méthodologique (valable pour toutes les cartes **isochrones**)

- Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »)

i Cette carte représente les isochrones autour de certains bourgs c'est-à-dire les lieux accessibles à vélo depuis les centre-bourgs de ces communes en 5, 10 et 20 minutes.

Bourg	Population de la commune	Nombre d'habitants 10 min à vélo
Bar-le-Duc	14800	14540
Ligny-en-Barrois	3800	4370
Revigny-sur-Ornain	2700	2770
Ancerville	2600	2550
Gondrecourt-le-Château	1100	1200
Ecurey / Montiers-sur-Saulx	430	373

- 66% des habitants du pays Barrois sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle majeur de leur EPCI qui concentre services et équipements, soit plus de 35 000 habitants. 45% sont à moins de 10 minutes à vélo.
- Cela témoigne d'un fort potentiel de report modal vers le vélo

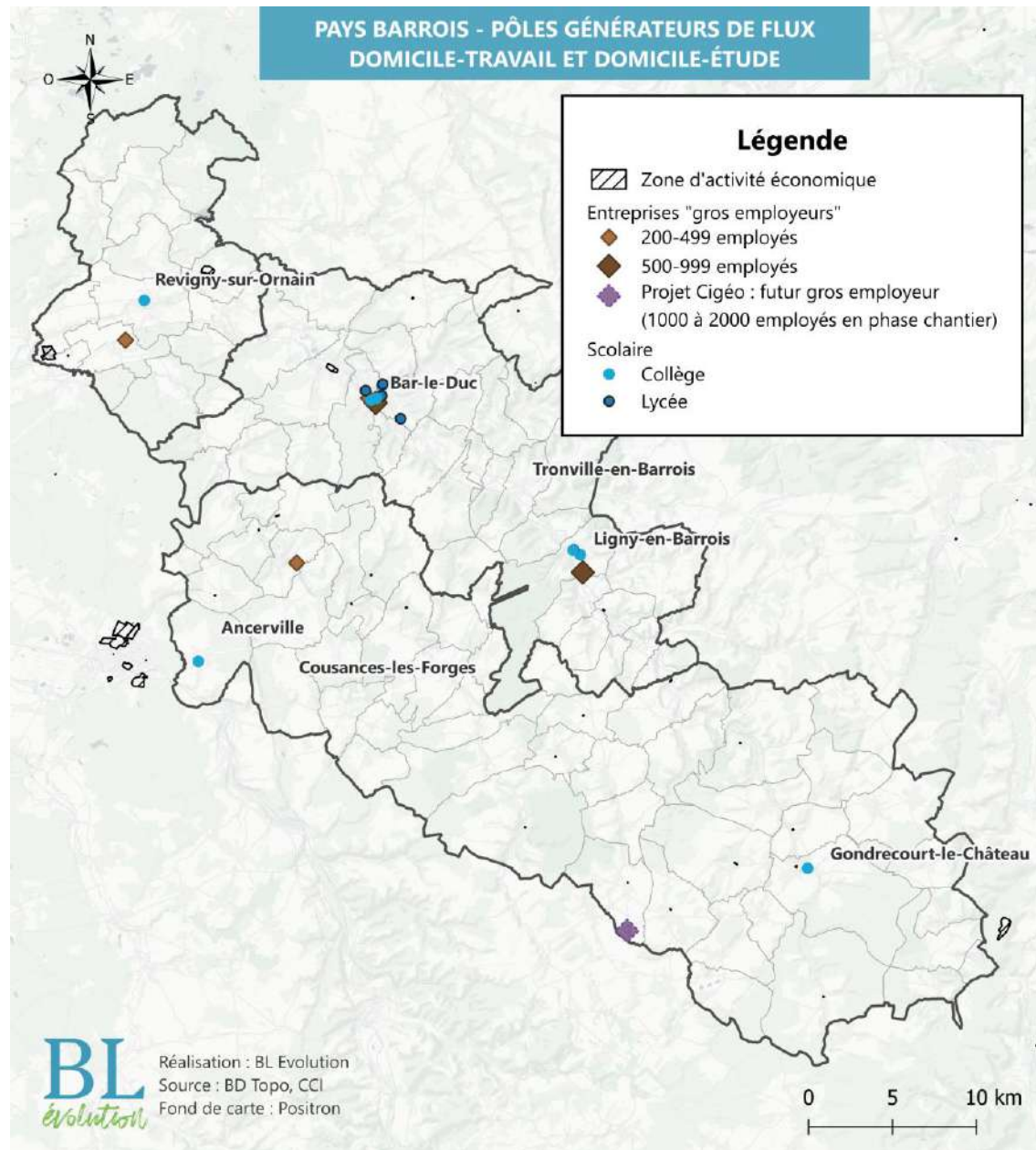
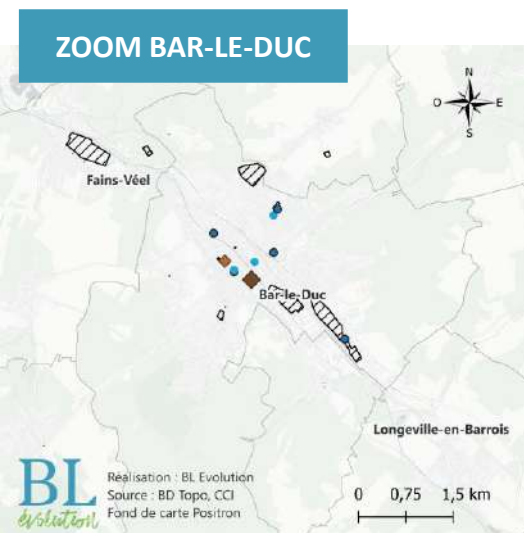




Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

Le plus **gros employeur** du territoire est Evobus France à Ligny-en-Barrois avec plus de 500 employés. Les zones industrielles de **Contrisson et Haironville** concentrent aussi un grand nombre d'emplois.

Les **centres scolaires** sont répartis sur le territoire avec cependant une concentration plus importante à **Bar-le-Duc, Ligny-en-Barrois** et en dehors du territoire à **Saint-Dizier et Commercy**.

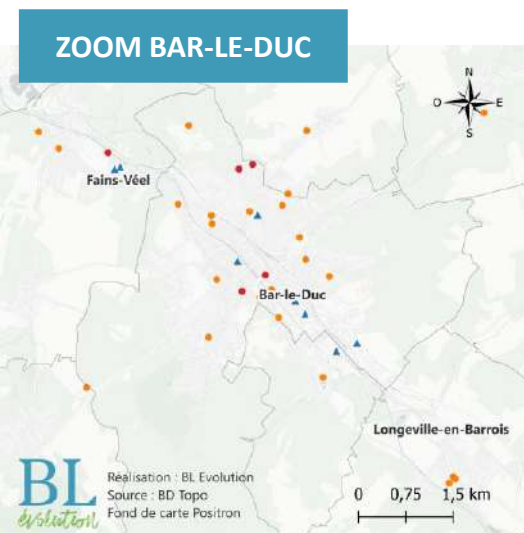




Analyse de la demande potentielle

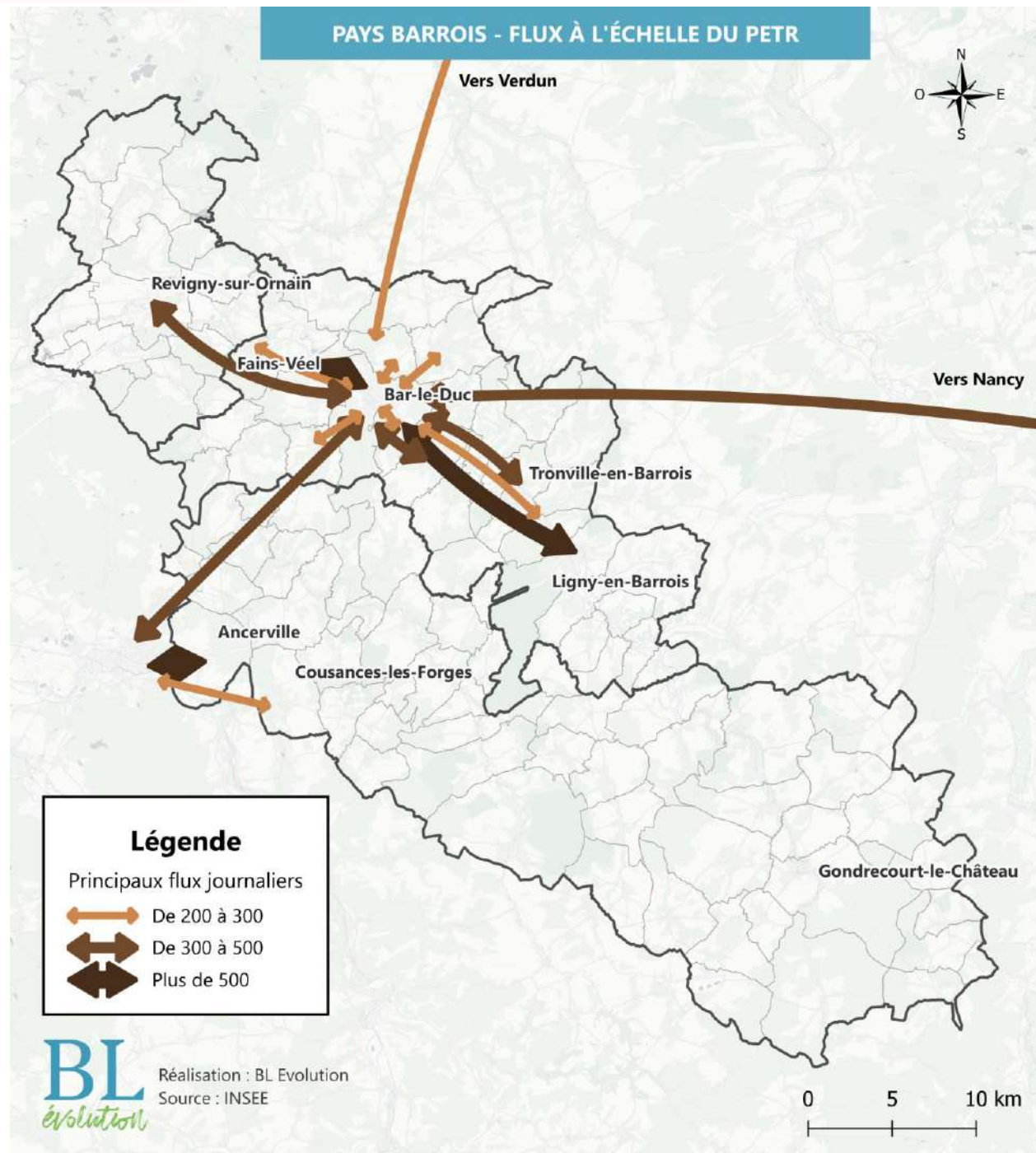
Pour les trajets occasionnels, la concentration dans quelques villes du PETR des hôpitaux ou grandes surfaces est très marquée. En revanche, les équipements sportifs sont globalement bien dispersés dans le territoire.

Les principales zones d'activité du département, qu'elles soient industrielles ou commerciales, sont principalement concentrées dans les pôles.





Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude





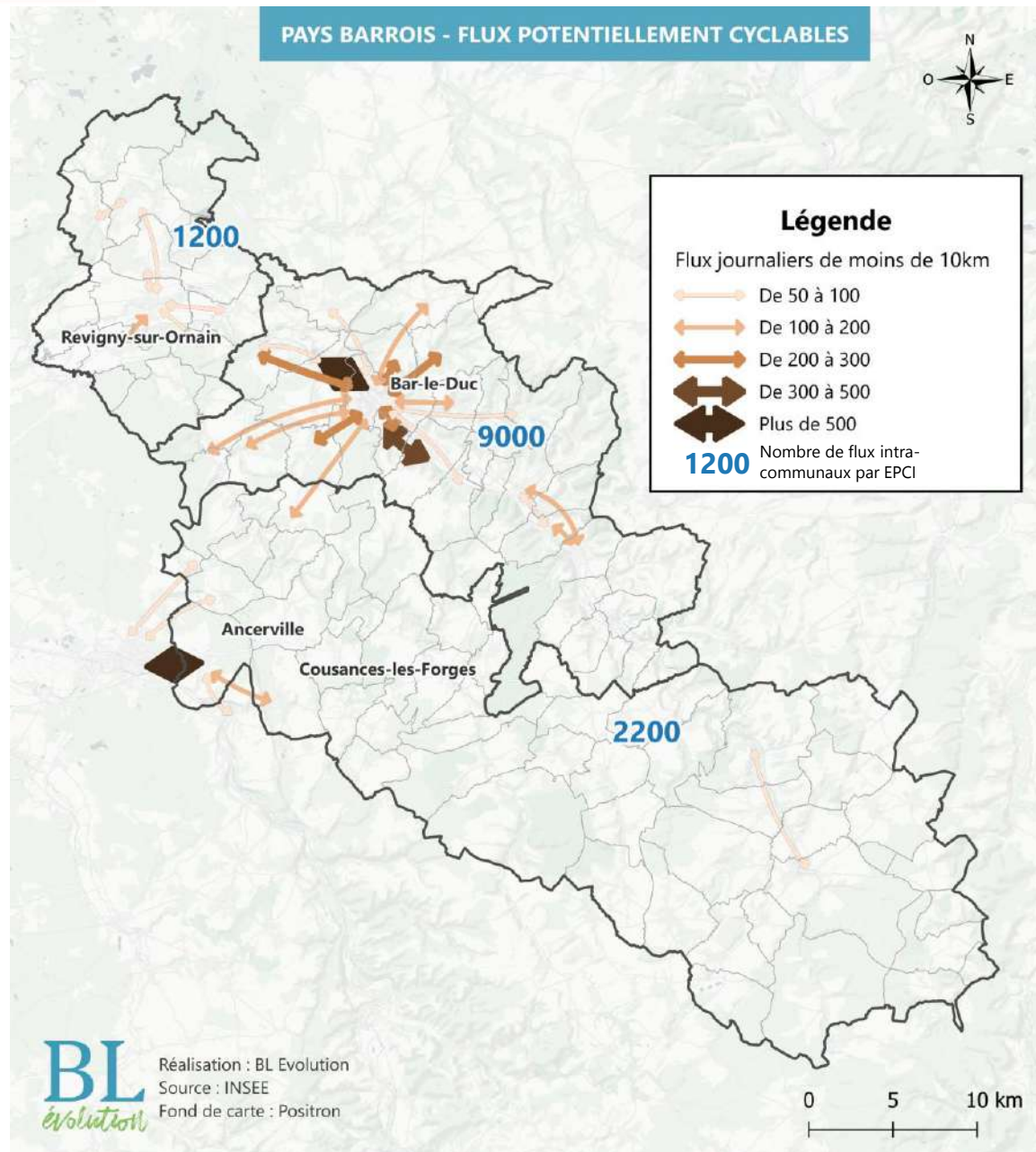
Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- **12 400 personnes du PETR résident et travaillent/étudiant dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieu d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo.
- **11 300 personnes vivent et travaillent/étudiant dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CC), **mais effectuent des trajets inférieurs à 10 km***. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien



56% des trajets quotidiens effectués par les actifs/étudiants (habitant ou travaillant/étudiant dans la PETS, ou les deux) sont potentiellement réalisables à vélo.

NB : la limite de 10km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente entre 30 et 45 min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.





Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

Une capacité de report modal vers le vélo pour les trajets domicile-travail très élevée, avec potentiellement 56% des actifs/étudiants du Pays Barrois concernés

PETR du Pays Barrois (2019)

- 57 000 habitants
- 22 200 actifs ayant un emploi et 11 200 étudiants
- 22 200 emplois et 11 500 « études » dans la zone

Flux Rentrant dans le PETR

7 100 personnes vivent en-dehors du PETR et travaillent/étudiant dedans, principalement à :

- Bar-le-Duc : 3 900 personnes
- Ligny-en-Barrois : 700 personnes

Et viennent principalement de Saint-Dizier (600 personnes), commune limitrophes au PETR.

Flux Sortant du PETR

6 800 personnes vivent dans le PETR et en sortent pour :

- Saint-Dizier : 2 300 personnes, dont :
 - 1 200 viennent de Ancerville/Cousances-les-Forges/Aulnois-en-Perthois/Baudonvilliers
 - 200 viennent de Bar-le-Duc/Fains-Véel
- Commercy : 500 personnes
- Nancy : 500 personnes

Etant donné les flux importants vers et depuis des villes comme Commercy et Nancy sur des distances difficilement réalisables à vélo, des **solutions d'intermodalité entre le vélo et le train/ le car / le covoiturage** sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

Flux Internes du PETR

26 600 personnes vivent et travaillent/étudiant dans le Pays Barrois (80% des actifs/étudiants)

Flux inter-EPCI

Ils sont 4 500 à changer d'EPCI.

Flux intra-EPCI : 22 100 personnes

Flux au sein de la même commune

Ils sont 12 400 à travailler et vivre dans la même commune (37% des actifs de tout le PETR)

Flux entre 2 communes différentes

Ils sont 9 700 à vivre et travailler dans 2 communes différentes du même EPCI.

Environ 25% de ces navetteurs vivent et travaillent dans 2 communes limitrophes, soit 2 500 personnes



Malgré ce fort potentiel, l'utilisation de la voiture individuelle à l'échelle du département pour les déplacements domicile-travail reste majoritaire



La voiture est majoritairement utilisée pour se rendre au travail actuellement dans le Pays Barrois (plus de 81% des déplacements domicile – travail et domicile – étude). **La part modale* du vélo n'est qu'à 1,3%.**

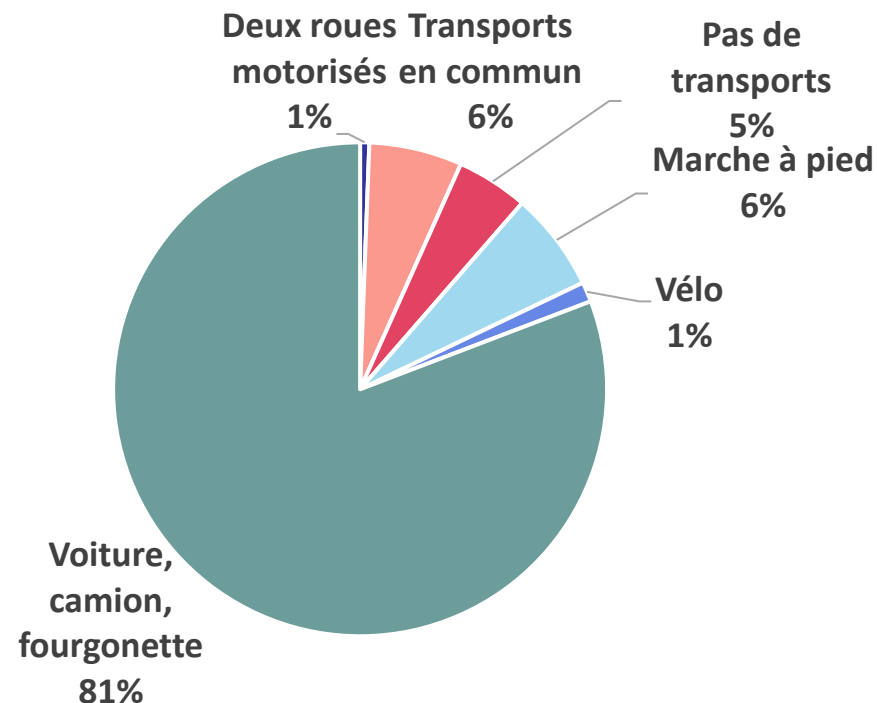
En comparaison avec d'autres départements similaires sur la part modale vélo :

- Meuse : 1,4%
- Meurthe-et-Moselle : 1,7%
- Loiret : 2,4%
- France : 3%

Pourtant, au regard des navetteurs internes au département :

- **37% d'entre eux vivent et travaillent/étudient dans la même commune.**
- 66% des actifs ayant un emploi et étudiants vivent et travaillent/étudient au sein du leur EPCI.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



- Les navetteurs qui vivent et travaillent dans la même commune sont plus à même d'utiliser le vélo dans leurs déplacements domicile – travail, car ils effectuent des distances relativement courtes.
- La Stratégie Nationale Bas Carbone vise un objectif de part modale de 12% à l'échelle de la France en 2030.



Une offre de TER importante favorisant l'intermodalité vélo-train, mais concentrée au nord du PETR

Le pays Barrois est parcouru par plusieurs lignes TER qui permettent de relier les villes de Revigny-sur-Ornain, Bar-le-Duc, Nançois-sur-Ornain et Tronville-en-Barrois entre elles, et de relier le territoire à Commercy (20min depuis Bar-le-Duc), Paris (2h40 depuis Bar-le-Duc), Nancy (1h depuis Bar-le-Duc) ou Strasbourg (2h30 depuis Bar-le-Duc). Des cars relient la gare de Bar-le-Duc à la gare Meuse TGV.

La carte ci-contre représente les distances à vélo en 20 min et 30 min depuis les gares TER. On décompte dans les habitants du PETR:

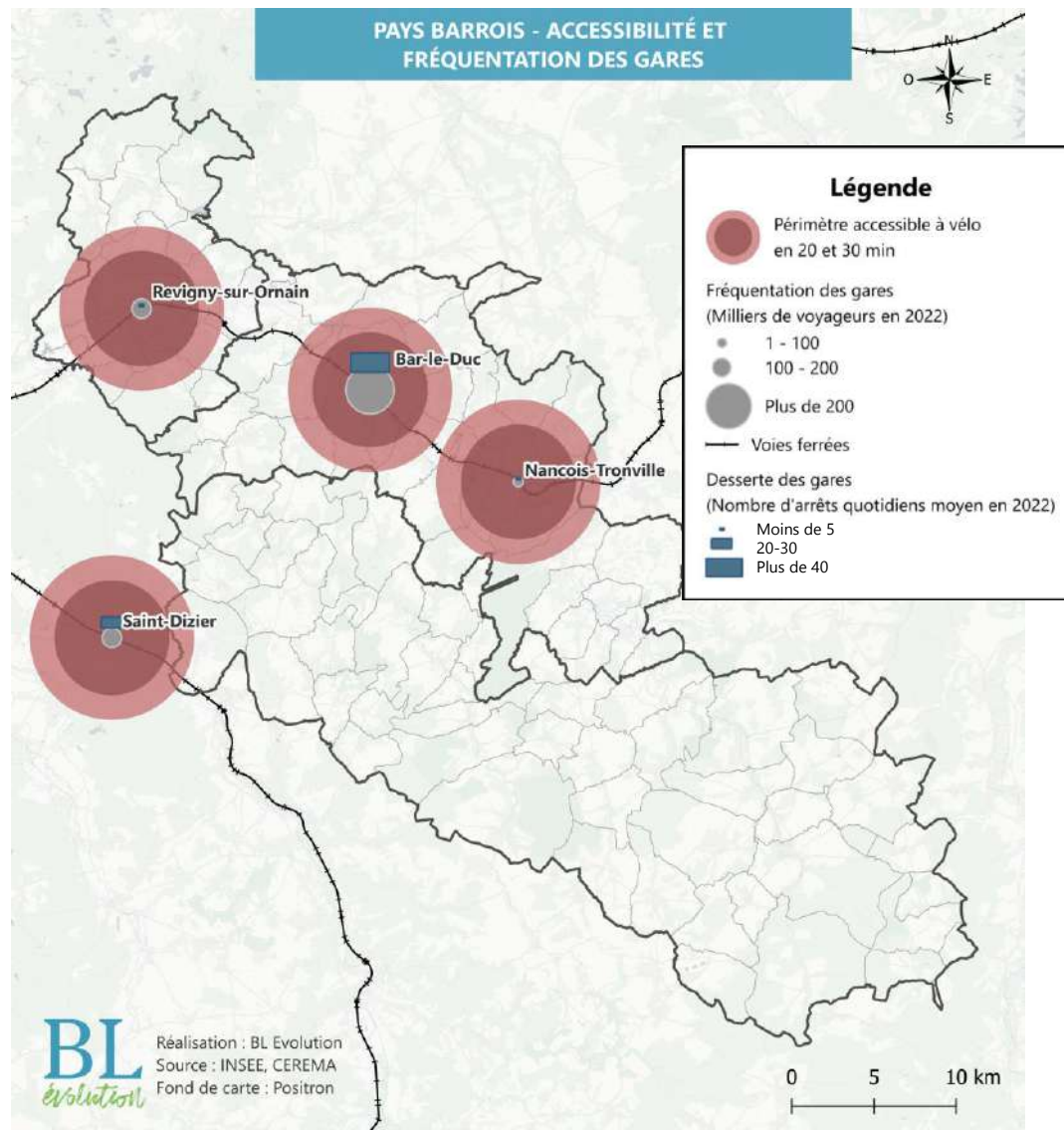
- 19 000 personnes vivant à moins de 10 min
- 28 000 personnes vivant à moins de 20 min
- 38 000 personnes vivant à moins de 30 min

des gares TER du département.

Actuellement, la SNCF et la région Grand-Est travaillent sur l'emport des vélos dans les TER. Très peu de gares ont des parkings sécurisés en gare (uniquement une existante à Bar-le-Duc), et les cars ou bus urbains ne sont pas adaptés pour l'emport de vélos.



➤ Si la gare de **Bar-le-Duc** est très fréquentée (environ 30 TER et 10 navettes TGV par jour en 2022), les autres gares du PETR le sont moins, en raison notamment d'une faible fréquence de passage des trains, ce qui complique les trajets au sein du PETR depuis et vers l'extérieur du territoire.





L'enquête en ligne a recueilli **44 réponses valides** entre mai et août 2024.

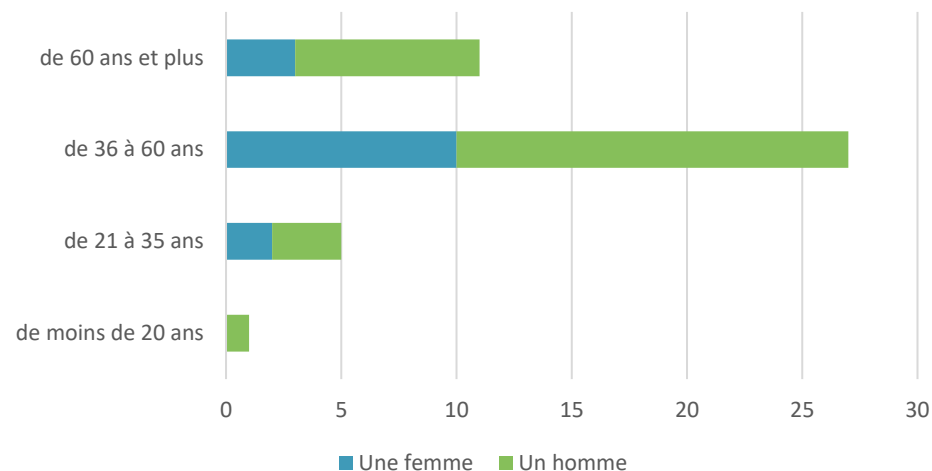
34% des répondants sont des femmes

Plus de **61%** des répondants sont des actifs âgés de 35 à 60 ans; **25%** ont plus de 60 ans.

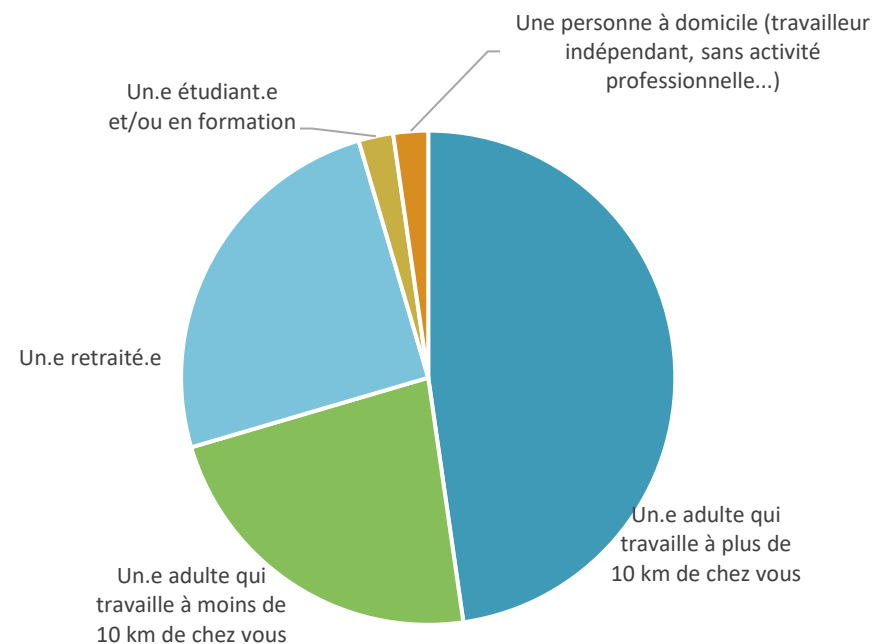
48% des répondants sont des actifs qui **travaillent à moins de 10km de leur domicile**.

Moins d'un quart des répondants travaillent à une distance importante de leur domicile, supérieure à 10km.

Profil des répondant.e.s



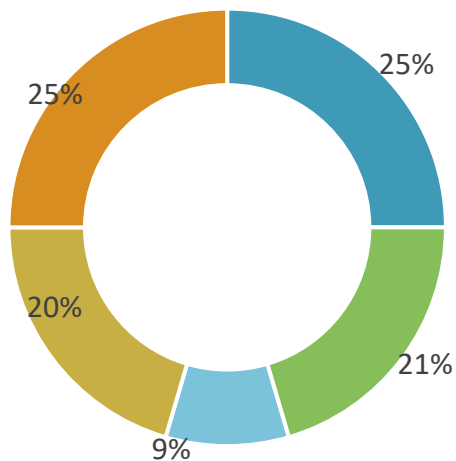
Activité des répondant.e.s



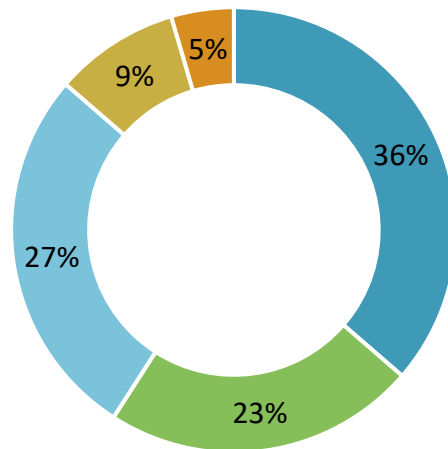


Utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?

Au quotidien



Pour les loisirs



- Presque quotidiennement
- 1 à 2 fois par semaine
- Pendant les vacances et les week-end uniquement
- Très rarement
- Jamais

Actuellement, le premier motif d'utilisation du vélo est le loisir.

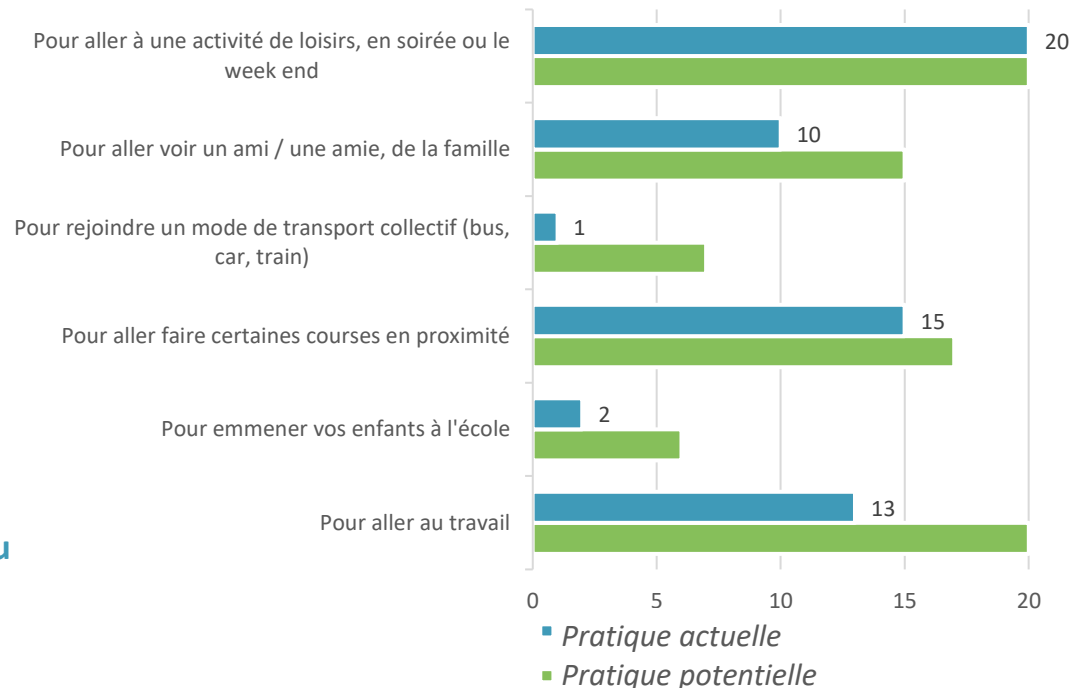
Le premier motif de déplacement potentiel à vélo serait les **trajets au travail**. Près de la moitié des répondants y seraient prêts.

46% des répondants utilisent au moins 1 à 2 fois par semaine, pour leurs déplacements quotidiens, et 59% pour leurs loisirs.

Moins de 14% des répondants n'utilisent leur vélo que de manière exceptionnelle

Les cyclistes ponctuels, roulant durant les vacances et week-ends, font davantage de vélo en mode « Loisirs ».

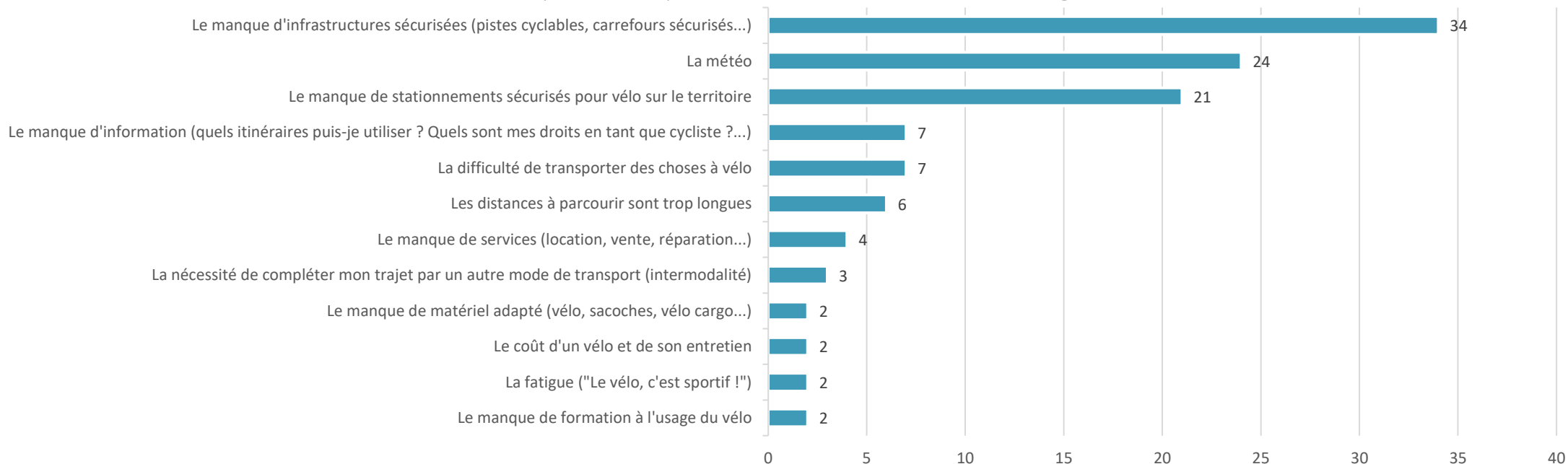
Vous faites du vélo, pour quel(s) motif(s) de déplacement principalement ?





Certains freins à lever pour amplifier la pratique

Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo ?



Le premier frein est largement le **manque d'infrastructures sécurisées (77%)**. La **météo (55%)** et le **manque de stationnement vélo (48%)** empêchent également des cyclistes potentiels. Au-delà des enjeux d'équipements, on relève aussi **la difficulté de transporter des choses à vélo (16%)**, le **manque d'information / communication (16%)** et les **distances à parcourir (14%)**. La difficulté à réaliser des **déplacements multimodaux (7%)** et le **manque de service (9%)** pourrait être également un axe de travail pour la suite de l'étude.

Seuls 30% des répondants parents autorisent leurs enfants à se rendre à l'école/collège/lycée à vélo, du fait:

- 1. Du danger que représentent les automobilistes et de leur inattention vis-à-vis des cyclistes**
- 2. Des distances trop longues entre les domiciles et les établissements**



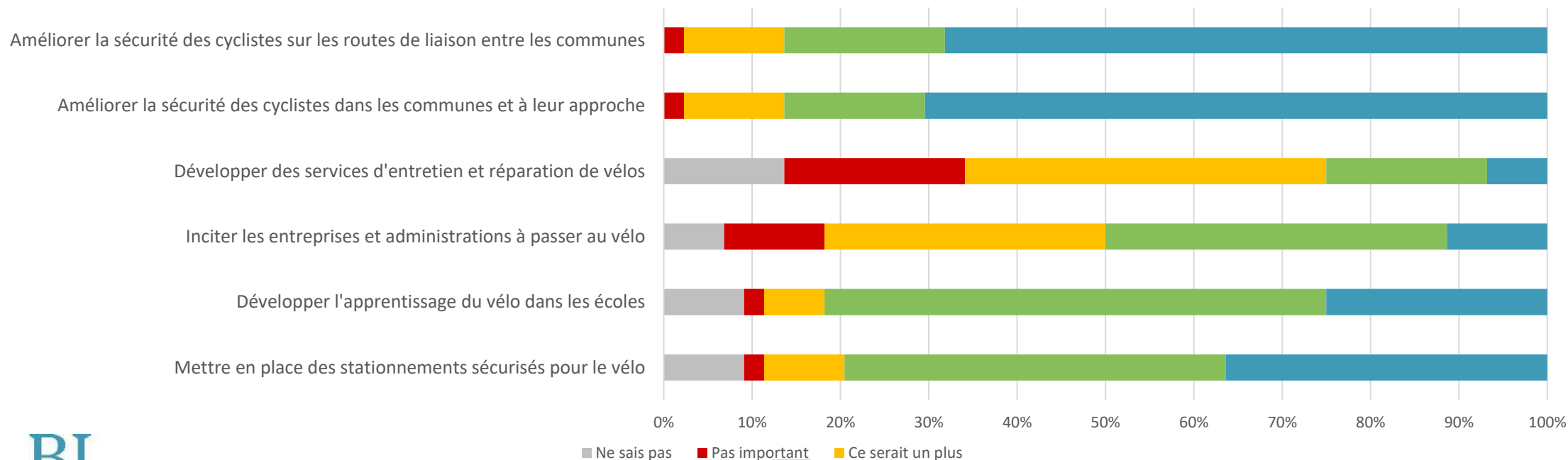
Action du PETR

Le rôle du PETR sera donc de **sécuriser les itinéraires**, mais également **d'agir sur les services et accompagner le changement des pratiques en sensibilisant la population** (par exemple sur la météo où les pays nordiques n'ont pas ce problème malgré une météo moins clémente, et des équipements existent pour palier la mauvaise météo).

Les solutions plébiscitées par les répondants:

1. La **sécurisation des cyclistes** sur les routes entre les communes et la **sécurisation des cyclistes** sur les routes dans les communes et à leur approche → **86%** pensent que c'est **essentiel** ou **important**
3. **L'apprentissage du vélo** dans les **établissements scolaires** → **82%** sont très favorables
4. Des **stationnements vélos sécurisés** → **80%** pensent que c'est essentiel ou important

D'après vous, que pourraient faire les collectivités pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?

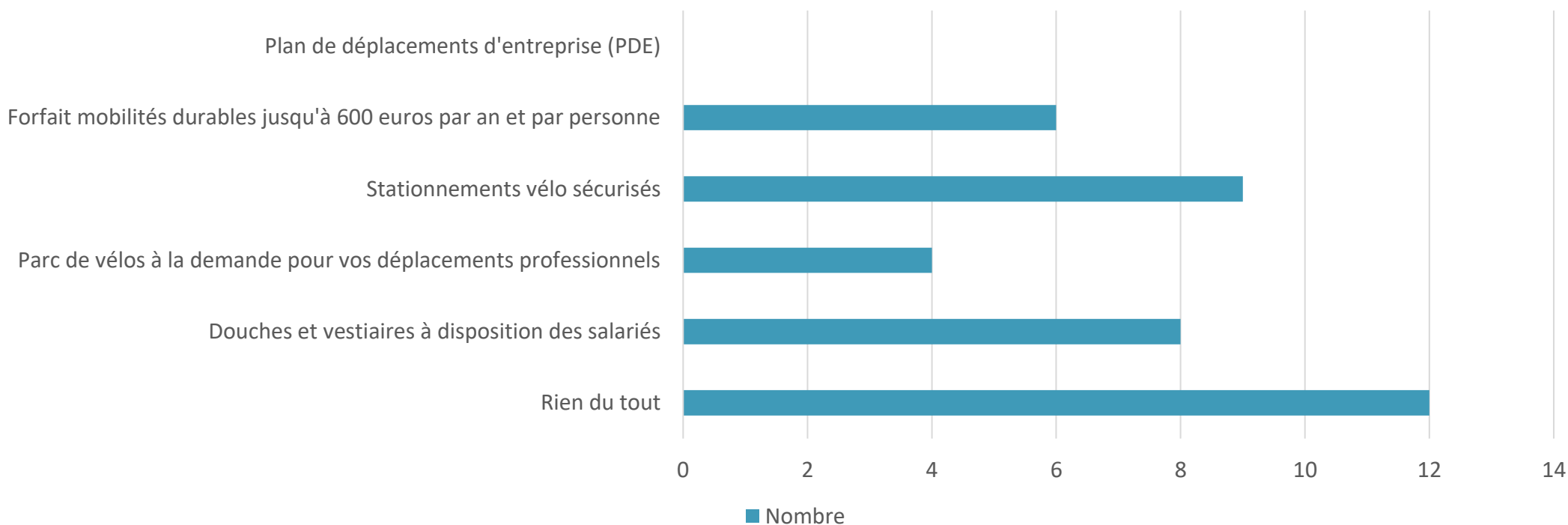




Entreprises - Les solutions présentes dans les entreprises :

- 1. Il y a majoritairement aucune actions concrètes pour la pratique du vélo**
- 2. Des stationnements vélo sécurisés**
- 3. Des sanitaires pour se laver et se changer en arrivant sur le lieu de travail**

Votre employeur a-t-il mis en place des actions concrètes pour vous encourager à la pratique du vélo ? Si oui, lesquelles ?



Concertation de la population

Durant la phase de diagnostic, nous avons mis en œuvre des temps et des outils pour permettre de mieux comprendre les enjeux du territoire et les attentes des habitants en termes de mobilités actives.

Les temps de concertation ont eu lieu pendant **le passage de flamme olympique le samedi 9 juillet**, autour de la carte Gulliver du Pays Barrois :

- De 9h à 12h à Gondrecourt-le-Château
- De 14h30 à 16h30 à Bar-le-Duc

Ces concertations ont permis de faire remonter différents signaux faibles, des freins, des opportunités et des pistes d'actions autour des mobilités à vélo. Le **recensement n'est pas exhaustif** mais permet une meilleure compréhension des habitudes et obstacles du quotidien des habitants du territoire en termes de cyclisme utilitaire.





Principales conclusions

Les routes en ligne droite sans aménagements cyclables ou d'apaisement de la circulation sont dangereuses à vélo, car les voitures y roulent très vite.

- La D635 de Saint-Dizier à Bar le Duc
- La D64 de Rancourt-sur-Ornain à Revigny-sur-Ornain
- La D960 de Mandres-en-Barrois à Bonnet
- La D960 de Bonnet à Houdelaincourt mais un projet d'aménagement cyclable est en cours
- La D120 et D6 à Silmont et Guerpont

Les GR bien entretenus sont des bonnes voies cyclables

- Le GR 14 de Bar-le-Duc à Chardogne
- Le GR714 de Bonnet à Gondrecourt-le-Château ou Abainville et de Montplonne à Bar-le-Duc
- Le GR 703 de Tourailles sous Bois à Gondrecourt-le-Château

Des « chemins blanc » sont souvent de bonnes alternatives à vélo aux grosses départementales, mais ont besoin d'être bien entretenues.

- Entre Horville-en-Ornois et Gondrecourt-le-Château
- Entre Luméville-en-Ornois et Mandres-en-Barrois
- Entre Luméville-en-Ornois et Gondrecourt-le-Château
- Entre Combles-en-Barrois et Bar-le-Duc
- Entre Naïves-devant-Bar et Bar-le-Duc
- Entre Culey et Naïves-devant-Bar, mais elles manquent d'entretien
- La rue de Begarenne à Fains-les-Sources

Manque d'aménagements cyclables en centre bourg



- Les pratiques sont pour l'instant souvent limitées aux loisirs, sauf pour quelques personnes, notamment des étudiants qui font parfois les trajet Domicile-Etude à vélo.



Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - **Hiérarchisation du réseau routier**
 - Cyclabilité
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Choisir entre séparation et mixité vélos/voitures

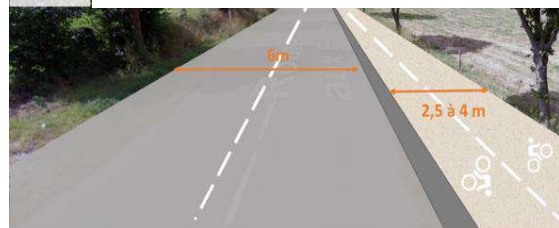
La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux principaux critères :

- **Le volume de trafic** : au-dessus de 4000 véhicules par jour dans les 2 sens, la cohabitation est très problématique entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas recommandé entre les vélos et les véhicules motorisés, excepté sur des routes très peu circulées.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, zones 30, zone de rencontre...), ces deux critères sont excluants : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Charges de trafic & vitesses croissantes			
MIXITÉ	SÉPARATION	ELOIGNEMENT	EXCLUSION
<ul style="list-style-type: none"> • Les couloirs bus-cycles • Les zones 30 • Les zones de rencontre • Les aires piétonnes 	<ul style="list-style-type: none"> • Les bandes cyclables • Les pistes sur chaussée • Les double-sens cyclables • Les accotements revêtus 	<ul style="list-style-type: none"> • Les voies vertes • Les pistes derrière le stationnement • Les pistes sur trottoir 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'aménagement

 **Piste cyclable/voie verte = 300 k€/km**
Sur chemin existant = 150 k€/km



Zone 30 = 50 k€/km



Trafic motorisés
(en véhicules/jour)

12 000
11 000
10 000
9 000
8 000
7 000
6 000
5 000
4 000
3 000
2 000
1 000

0 10 20 30 40 50 60 70 80 Vitesses motorisés (Km/h)

Agglomération

Hors-agglomération

Pistes cyclables
Voies vertes

Chaucidou apaisée = 50 k€/km



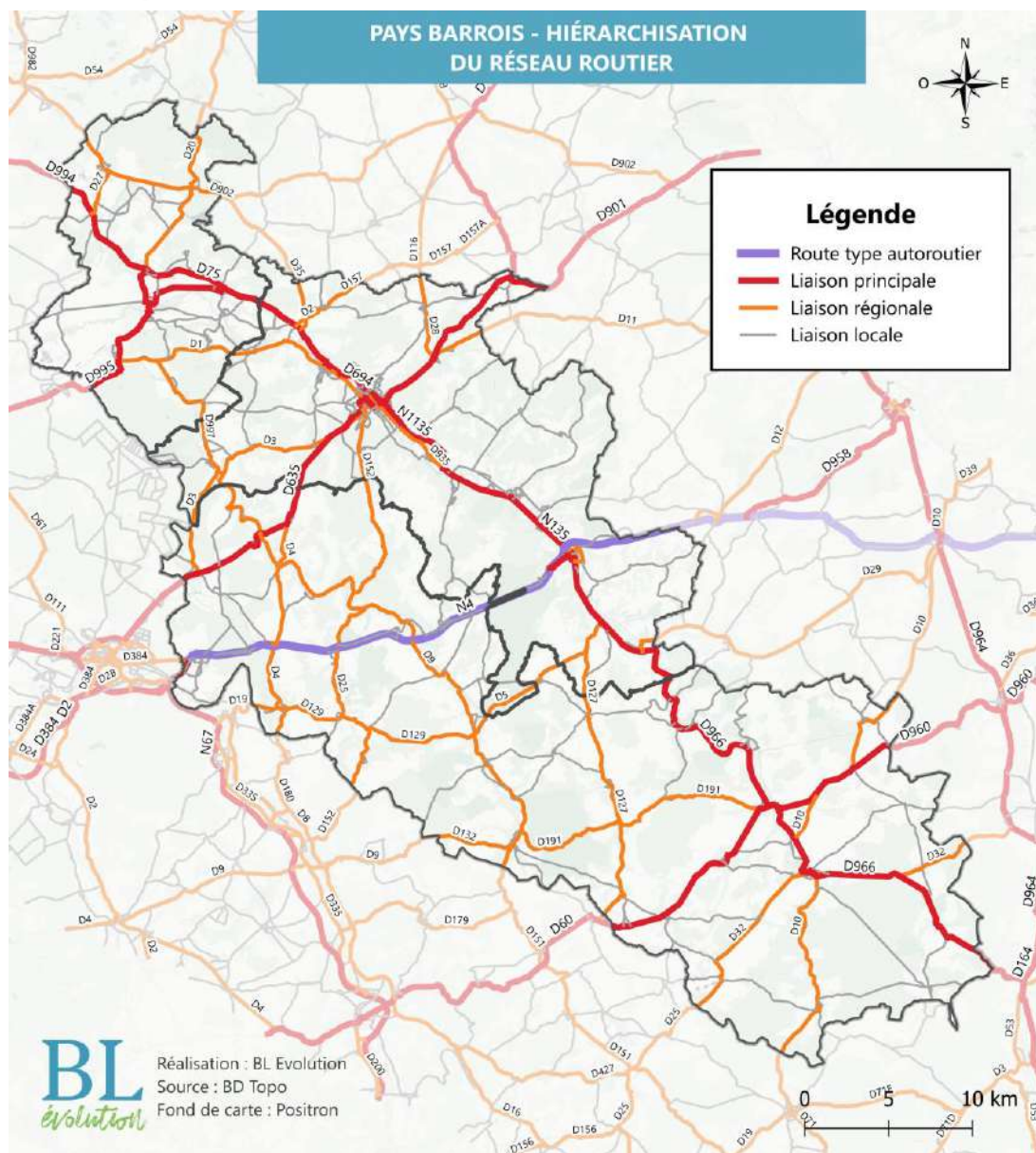
Bandes ou pistes cyclables

Jalonnement = 1 k€/km



Circulation Mixte

Chaucidou



Le réseau routier du Pays Barrois est hiérarchisé selon plusieurs niveaux :

Un niveau départemental de transit extraterritorial :

- La N4 qui est de type autoroutier, est très passante, avec un fort taux de poids lourds. La circulation à vélo y est impossible en l'état, et nécessiterait un aménagement en site propre.

Un niveau départemental structurant :

- Ces routes départementales, comme la D75 ou la N135, assurent un transit territorial et le volume de circulation y est important. On y observe un fort taux de poids lourds, et un ressenti de vitesses de circulation élevées (bien au-delà de 70 km/h). Elles sont aujourd'hui inadaptées à la pratique du vélo et nécessiteraient un aménagement en site propre.

Un réseau secondaire de transit territorial :

- Des voies secondaires départementales et communales sur lesquelles le trafic est faible, avec des vitesses de circulation pouvant être élevées, mais ne l'étant pas systématiquement. La circulation à vélo peut y être adaptée, à condition de réaliser à minima un jalonnement de qualité, et dans certains cas un aménagement mixte et partagé.

Un réseau communal de desserte et transit local :

- Le réseau routier du PETR est également complété par un maillage de routes communales et de chemins agricoles. Ce maillage est peu dense mais certaines de ses routes peuvent être utilisées pour des trajets utilitaires inter-bourgs (liaisons plus directes et/ou évitant une route inadaptée), ou pour rejoindre un itinéraire cyclable, et d'autres pourraient constituer des boucles lair.

➤ Le réseau routier étant peu dense, il est d'autant plus important de hiérarchiser le réseau pour permettre un meilleur partage entre les différents modes de transport.





Réseau départemental de transit extraterritorial



N4 entre Aulnois-en-Perthois et Stainville

La nationale reliant Paris et Nancy, en passant par Ancerville et Ligny-en-Barrois est une route à accès réglementé (indiqué par un panneau de signalisation vertical carré bleu portant en son centre un pictogramme de couleur blanche représentant un véhicule), réservée aux véhicules motorisés et donc interdite aux cyclistes et piétons.

Source : [GoogleStreetView](#)



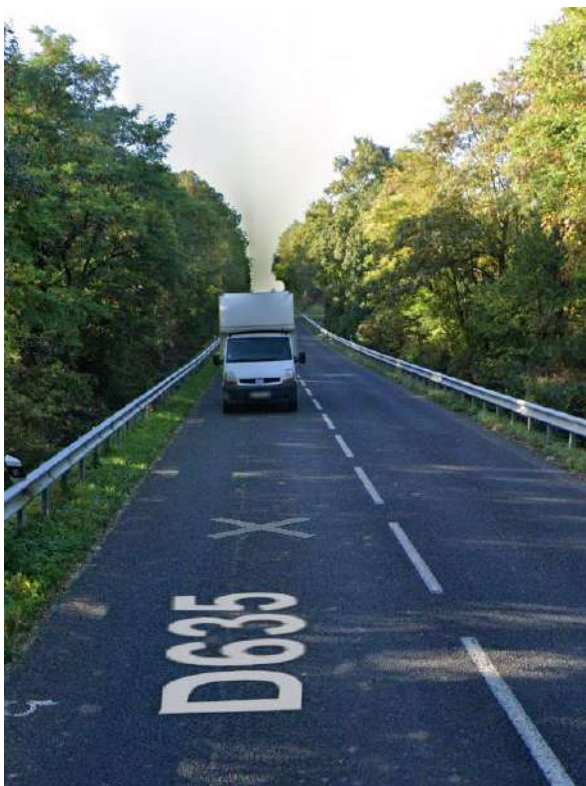
Croisement entre le N135, N4 et D604

L'itinéraire pour entrer par l'ouest à Ligny-en-Barrois oblige les cyclistes à passer par une entrée de la N4 même en l'absence d'aménagements adaptés ce qui peut être dangereux et anxiogène.

Source : [Visite terrain](#)



Réseau départemental structurant



D635 entre Brillon-en-Barrois et Combles-en-Barrois

Cette route départementale est la route la plus directe pour relier Saint-Dizier et Bar-le-Duc. Cependant, le trafic motorisé et la vitesse des véhicules y sont importants. La chaussée est étroite, et l'absence d'accotement praticable avec la barrière n'offre aucun refuge aux cyclistes qui s'aventureraient sur cet axe.

Source : [GoogleStreetView](#)



D994 entre Brabant-le-Roi et Nettancourt

Cette route départementale permet de relier les communes le long de L'ornain (Bar-le-Duc, Fains-les-Sources, Revigny-sur-Ornain, ...) en direction de Reims.

Source : [GoogleStreetView](#)



D994 à l'entrée Nord de Bar-le-Duc

Cette route départementale en zone urbaine ne présente aucun aménagement cyclable, bien qu'elle soit large, qu'elle desserve des zones résidentielles et que le stationnement voiture ne soit pas une contrainte.

Source : [Visite terrain](#)



Réseau secondaire de transit territorial



La **D1** entre **Fains-les-Sources** et **Contrisson** permet de relier Bar-le-Duc à Revigny-sur-Ornain en évitant la D994 mais les vitesses peuvent y être élevées.

Source : visite terrain



La **D997** à la sortie ouest de **Trémont-sur-Saulx** qui est en pente et où les vitesses peuvent être élevées représente un danger pour les cyclistes.

Source : visite terrain



La **D152** au sud de **Bar-le-Duc** est une alternative à la D635 ou N135 pour aller vers le sud en évitant les poids lourds.

Source : GoogleStreetView



- Ces routes sont empruntées, mais par peu de poids lourds. Elles sont le plus souvent adaptées à la pratique cyclable, mais devront être renforcées par un aménagement mixte de type chaucidou ou par un jalonnement clair sur le partage de la voirie pour orienter les cyclistes et marquer leur présence.



Réseau communal de desserte et transit local



Le filtre modal sur les poids lourds de la **D604** le long de la N4 permet aux cyclistes de rouler en sécurité entre Ancerville et Ligny-en-Barrois. Cependant, ce filtre n'est pas présent sur toute la départementale. Des sections sont donc toujours très empruntées par les voitures et poids-lourds.

Source : visite terrain



La D146 entre Véel et Couvonges et la D2 entre Val d'Ornain et Trémont-sur-Saulx
Ces routes départementales peu empruntées sont parallèles à des départementales très empruntées, et permettent aux cyclistes de rouler en sécurité.

Source : visite terrain



La limitation de vitesse à 50km/h sur la **C03 en sortie de Bar-le-Duc vers Véel** permet à la fois décourager les poids lourds et véhicules motorisés non-riverains et sécuriser la cohabitation entre véhicules motorisés et cyclistes.

Source : visite terrain



Réseau communal de desserte et transit local



Le passage de poids lourds sur le réseau communal avec des voies étroites met en danger les cyclistes, comme sur la **D117 entre L'Isle-en-Rigault et Ancerville**.

Source : visite terrain



La **D604** alternative à la N4 entre Ancerville et Ligny-en-Barrois est bien entretenue mais très passantes ce qui rend difficile l'utilisation du vélo

Source : visite terrain



Une autre alternative à la N4 entre Ancerville et Ligny-en-Barrois a des sections de qualité variant fortement avec des passages étroits, mal-entretenus rendant impossible la pratique du vélo.

Source : visite terrain

- Ces routes sont de qualité diverse avec des routes peu empruntées bien entretenues et d'autres très passantes, sans aménagement adapté au vélo. Une attention importante devra être portée la requalification et l'entretien de ces voies pour permettre une meilleure répartition du réseau entre poids lourds, voitures et cyclistes.

- De plus, un revêtement adapté et un jalonnement clair permettent de renforcer les pratiques cyclables.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**.

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La qualité des intersections
- L'offre de services annexes
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - **Section courante**
 - Stationnement
 - Services
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

Zone de Rencontre

- Pour tous les usagers en affichant la priorité au piéton
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie centrale et limitant l'effet « canyon à voiture »
- Vitesse limitée à 20km/h



Exemple de zone de rencontre devant le cinéma, quartier Saint-Jean à Bar-le-Duc

Zone 30

- Aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes (écluses, coussins, avancée de trottoir) à 30km/h
- Sur un ensemble de plusieurs rues ou un quartier
- Recommandé à l'échelle de toute la Ville ou du centre-bourg
- Peut nécessiter d'aménager des pistes cyclables lorsque le volume de circulation est trop élevé (supérieur à 4000 véhicules/jour)



Exemple de zone 30, rue Leroux à Ligny-en-Barrois



Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

Certaines communes ont déjà recours à des dispositifs d'apaisement dans certaines rues, voire de l'ensemble de leur commune: soit en abaissant les vitesses de circulation autorisées, soit limitant voire interdisant le passage automobile.

Ces dispositifs tendent vers un **meilleur partage de la chaussée entre automobilistes et cyclistes, améliorant de fait la sécurité de ces derniers** et sont à approfondir sur l'ensemble du territoire.

Revigny-sur-Ornain



Section à 30 sur une voie très large avec un plateau et un panneau

Val d'Ornain



Zone 30 sur une voie très large avec marquage au sol et un panneau mais on note l'absence d'aménagements invitant à l'apaisement.





Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

Trémont-sur-Saulx



Zone de rencontre pour une rue résidentielle étroite et peu passante. C'est un espace urbain où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

L'Isle-en-Rigault



Zone 30 avec marquage au sol et panneau





Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs



Zone de rencontre avec un plateau et changement de matériau de trottoirs marquant l'entrée de la zone, jalonnement horizontal et vertical. Le différentiel de couleur et de hauteur par rapport à la chaussée obligent les automobilistes à ralentir avant le passage piéton.

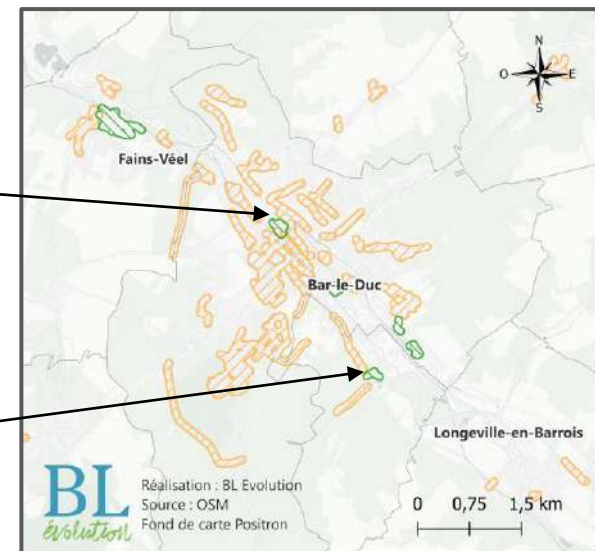


Zone de rencontre devant le cinéma avec marquage au sol et panneau



Zone 30 interdite aux poids lourds, mais le trafic y est important. Cependant l'étroitesse de la chaussée, la présence de végétaux et le changement de couleur des trottoirs marquant l'entrée dans la zone permet de faire ralentir les véhicules.

Bar-le-Duc





Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

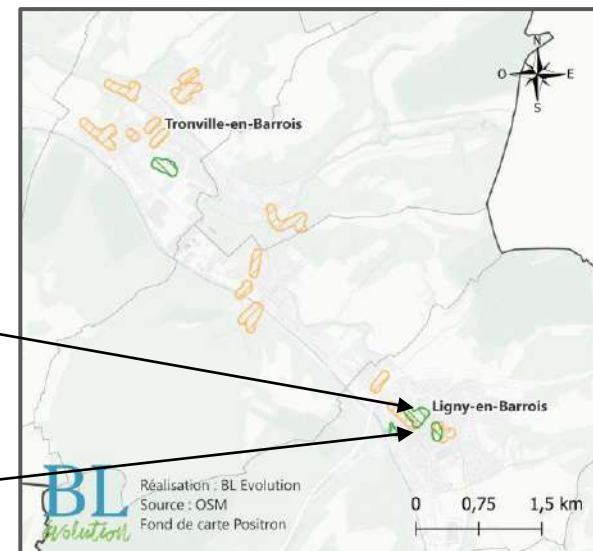
Ligny-en-Barrois



Zone de rencontre dans les rues étroites de la ville



Zone 30 avec un double sens cyclable marqué horizontalement et verticalement, le marquage est large et très visible





Pour restreindre la circulation à certains usagers



**Degré 1
d'apaisement**
« Les voitures
doivent ralentir et
partager l'espace »



**Degré 2
d'apaisement**
« Les piétons sont
prioritaires dans
tous leurs
déplacements, puis
viennent les vélos,
puis enfin la
voiture »



**Degré 3
d'apaisement**
« Seuls les piétons
sont autorisés, ou
les cyclistes en
mettant le pied à
terre »

Compatible





Pour ralentir ponctuellement les véhicules motorisés

L'écluse (possible avec by-pass vélos)



Autun



Montanay

La chicane (possible en alternant le stationnement)



Fougères



Épinac

Plateau surélevé



Vitry



Fougères

Trottoir traversant



Lyon



Pays-Bas



Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

Les filtres modaux



Voie réservée aux piétons et véhicules non-motorisés sauf riverains à Bar-le-Duc



Voie réservée aux piétons et véhicules non-motorisés sauf riverains et ayant de droits à Bussy-la-cote

Feu de signalisation



Feu de signalisation dans Sommelone



Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

Ecluse



Ecluse à Ancerville mais n'est pas assez étroite pour effectuer un réel filtre

Chicane



Chicane à Bussy-la-côte



Chicane à Tronville-en-Barrois



Présentation des dispositifs d'apaisement dans les bourgs

Plateaux



Plateau au niveau d'un passage piéton et de l'entrée de la zone de rencontre avec marquage au sol et changement de couleur du revêtement à Ligny-en-Barrois



Plateau à Vassincourt

Coussin



Coussin à Sommelone



Coussin à Bar-le-Duc



Présentation des types d'aménagements cyclables

Voie verte



Voie verte à Ligny-en-Barrois (Source : Visite terrain)

La **voie verte** est un aménagement indépendant d'une voirie routière, d'une largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages. Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage, l'accès y est autorisé à tous les véhicules non motorisés.

La mise en application du décret du 22 avril 2022 permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police d'autoriser également par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains. Cette faculté rendra par exemple possible la desserte par une voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal. Elle devrait lever de nombreux cas de blocage qui ont empêché de créer des voies vertes conformes à la définition, par exemple sur des chemins de halage, des chemins ruraux ou de très petites routes réservées à la desserte riveraine.

Piste cyclable



Piste cyclable boulevard Pierre Marizier à Bar-le-Duc (Source : visite terrain)

La **piste cyclable** est isolée des autres usagers. Il s'agit d'une zone **protégée physiquement des véhicules motorisés et séparée des piétons**. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La **piste cyclable** est dite unidirectionnelle lorsqu'elle de chaque côté de la route. Les largeurs conseillées sont 2m (minimum), idéalement 2,5 m. Son utilisation est rarement obligatoire (panneau rond), le plus souvent facultative (panneau carré).



Point d'attention sur les trottoirs « Voie verte » en zone urbaine

De nombreux aménagements nouvellement réalisés comportent des **aménagements mixtes piéton/vélo, sur des trottoirs requalifiés en voie verte.**

La voie verte est « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclo-mobiles légers, des piétons et des cavaliers ». Elle peut être implantée en milieu urbain et interurbain.

Cependant, **selon le CEREMA un trottoir ne peut être qualifié de voie verte**, pour plusieurs raisons :

- La notion de « route » décrit un aménagement indépendant d'une voirie motorisée, et ne concerne donc pas les trottoirs et les accotements en bord de chaussée.
- Sur les trottoirs en zone urbaine, **le volume de piétons et de cyclistes présents sur l'aménagement peut conduire à une augmentation des conflits**, et donc un inconfort majeur pour les usagers. La proximité des entrées de propriétés privées augmente ce problème.
- Un **aménagement cyclable ne doit pas se faire au détriment des piétons**, il faut au maximum réfléchir à reprendre de l'espace dédié aux véhicules motorisés.
- Un tel aménagement **contraint les cyclistes à franchir régulièrement le fil d'eau du trottoir** ce qui est inconfortable voire dangereux selon les situations.

Ainsi la qualification de trottoirs en voies partagées piétons/vélo n'est pas souhaitable d'un point de vue sécuritaire. De plus, elle bloque l'apaisement des rues en gardant intacte leur aspect circulatoire de la rue, et le caractère prioritaire des véhicules motorisés sur les autres usagers.

Enfin cela indique que la commune n'est pas prête à hiérarchiser les modes, et préfère contraindre piétons et cyclistes plutôt que de prendre un peu de place à la voiture afin de rééquilibrer le partage de la voirie.

De plus, les aménagements de ce type ne sont donc pas éligibles aux financements du fond mobilités actives.



Point de vigilance sur les aménagements mixtes piéton/vélo, extrait de la boîte à outils du CEREMA



La voie verte entre le marché couvert de Bar-le-Duc et le lycée Raymond Poincaré (source image : GoogleStreetView)



Présentation des types d'aménagements cyclables

Bande cyclable



Bande cyclable rue Armée Patton à Gondrecourt-le-Château (Source : GoogleStreetView)



Bande cyclable rue du Général Porson à Laheycourt (Source : GoogleStreetView)

Double sens cyclable



Double sens cyclable rue Leroux à Ligny-en-Barrois (Source : Visite terrain)

La **bande cyclable** se trouve sur la chaussée. Elle est signalée par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit d'une voie réservée aux cyclistes. (Image gauche : ; Image droite : ; Source : GoogleStreetView).

Un **double sens cyclable** est une voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes.

Dans une zone 30, ou dans une rue limitée à 30 km/h, la loi stipule que sur une voie à sens unique de circulation motorisée :

- Ou bien la commune considère qu'un DSC est compatible au vu de la largeur de voie et du trafic motorisé, et doit alors le signaler avec un marquage au sol (le panneau est en option)
- Ou bien la commune considère qu'un DSC n'est pas envisageable, et elle doit alors signaler l'interdiction avec un panneau et le justifier avec un arrêté municipal.



i Présentation des types d'aménagements : jalonnements cyclables

De la V52



Panneau de jalonnement cyclable de la V52 à Tronville-en-Barrois indiquant une direction.



Jalonnement cyclable de la V52 horizontal sous forme de marquage au sol à Bar-le-Duc.

Des boucles de cyclotourisme



Jalonnement vertical pour les boucles touristiques à L'Isle-en-Rigault peu visible.

Le **jalonnement cyclable** englobe l'ensemble de la signalisation directionnelle destinée aux cyclistes : panneaux directionnels, marquages au sol, relais informations services (RIS), etc.

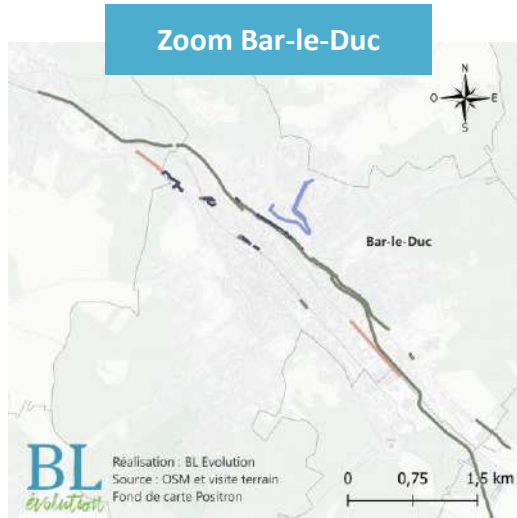
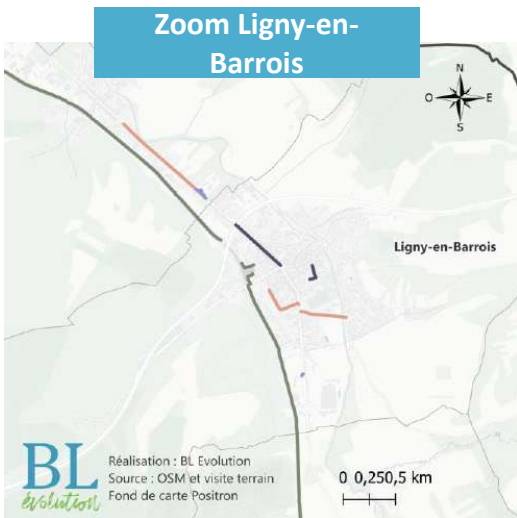
A noter que le jalonnement par des panneaux de signalisation directionnelle est un élément important et peu coûteux. Il permet notamment sur des voies communales avec un faible trafic et de bonne qualité de garantir des liaisons cyclables confortables sans nécessairement agir sur la chaussée.

Les aménagements cyclables existants

En dehors des zones apaisées, des aménagements cyclables sont souvent nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes que ce soit pour des trajets domicile-travail/études ou des trajets loisirs. La carte ci-contre montre **l'état actuel des aménagements et leur typologie** (y compris simple jalonnement) à l'échelle du PETR. On remarque que la **majorité des aménagements sont concentrés autour de la voie verte véloroute V52** de Bar-le-Duc à Saint-Amand du nord-ouest et au sud-est du territoire.



- Globalement, la **densité du réseau cyclable** de tous types **est faible et nécessite un maillage plus complet et qualitatif afin d'inciter à une pratique plus régulière et de concurrencer la voiture.**





Les aménagements existants

Laheycourt

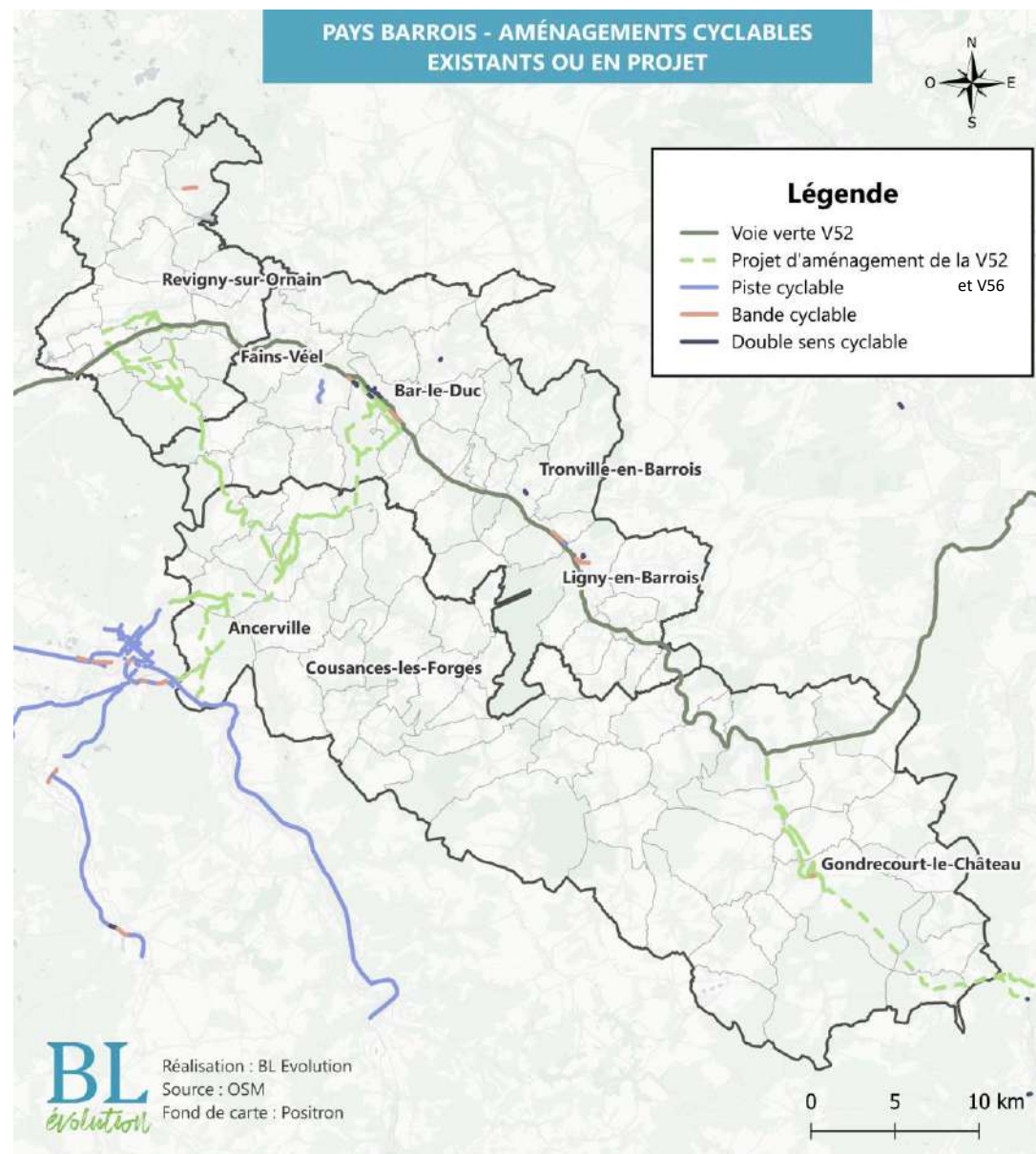


Les simples bandes cyclables (sans marquage au sol ou panneau indiquant que c'est une piste cyclable) ne semblent pas suffisamment sécurisées au vu du trafic motorisé de la D902.

Gondrecourt-le-Château



La bande cyclable sur le côté droit de la rue Armée Patton en centre-ville (avec un marquage au sol de cyclistes est effacé) ne permet pas de sécuriser les cyclistes sur cette portion étroite de la rue





Les aménagements existants

Légende	
	Voie verte
	Piste cyclable
	Bande cyclable
	Double sens cyclable



Des pistes cyclables sur les deux côtés du Bld Pierre Marizier (non obligatoire) permettent aux cyclistes de s'éloigner du trafic important du boulevard, d'autant plus que la rue est en pente. Cependant, les pistes cyclables se confondent avec les passages piétons sur les intersections représentant un risque de conflits entre piétons et cyclistes.



Double sens cyclable non matérialisé rue du Moulin, panneau pour l'indiquer. La rue est très fréquentée les jours de marché, un marquage au sol (optionnel en théorie) permettrait aux automobilistes arrivant dans l'autre sens de savoir qu'ils peuvent rencontrer des cyclistes dans cette rue.

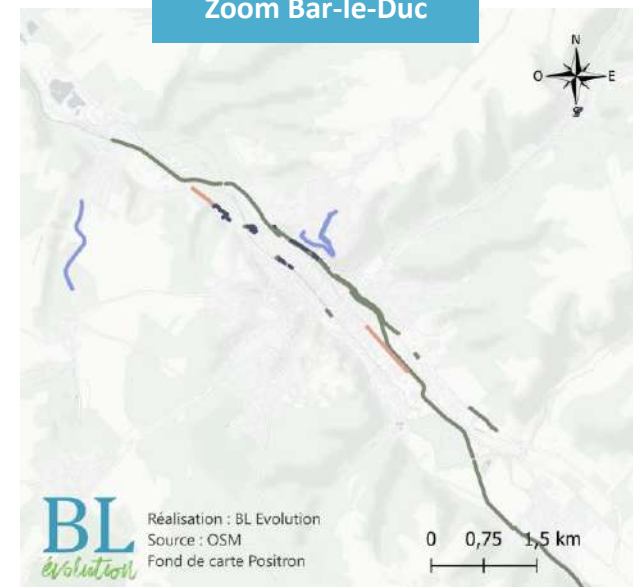


Double sens cyclable matérialisé seulement à l'entrée de la zone 30 du quartier résidentiel (rue Molière). Les pictogrammes sont bien visibles, la signalisation verticale est renforcée, peu de trafic dans la rue.

Voie verte au niveau du cinéma qui ne mène sur aucun aménagement. Cette **discontinuité** entraîne un **inconfort et une insécurité** importants pour les cyclistes.

Source photo : visite terrain

Zoom Bar-le-Duc





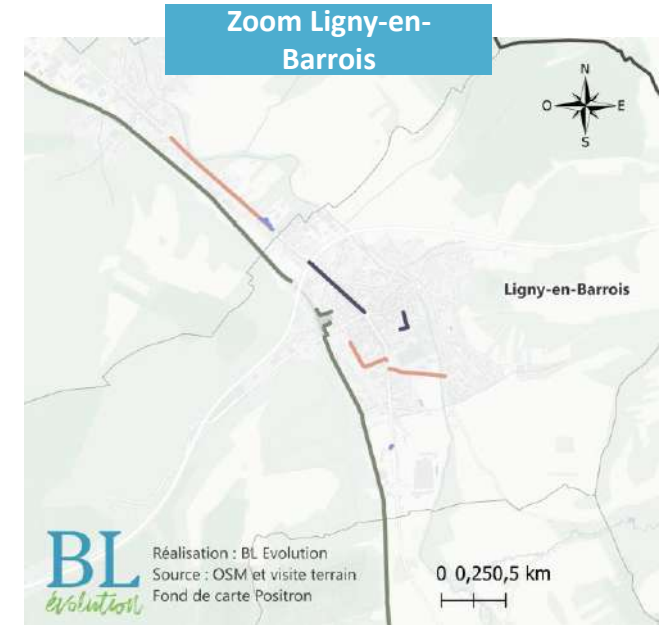
Les aménagements existants



Double sens cyclable matérialisé tout le long de la rue Leroux commerçante en zone 30. Le marquage est bien visible par les véhicules motorisés et la largeur de la bande permet un parcours sécurisé pour les cyclistes.



La voie verte le long du Canal de la Marne au Rhin est bien entretenue avec un revêtement de qualité. La V52 est assez large pour permettre globalement aux différents modes de se côtoyer sans conflits, hormis quelques passages étroits.



Légende	
	Voie verte
	Piste cyclable
	Bande cyclable
	Double sens cyclable

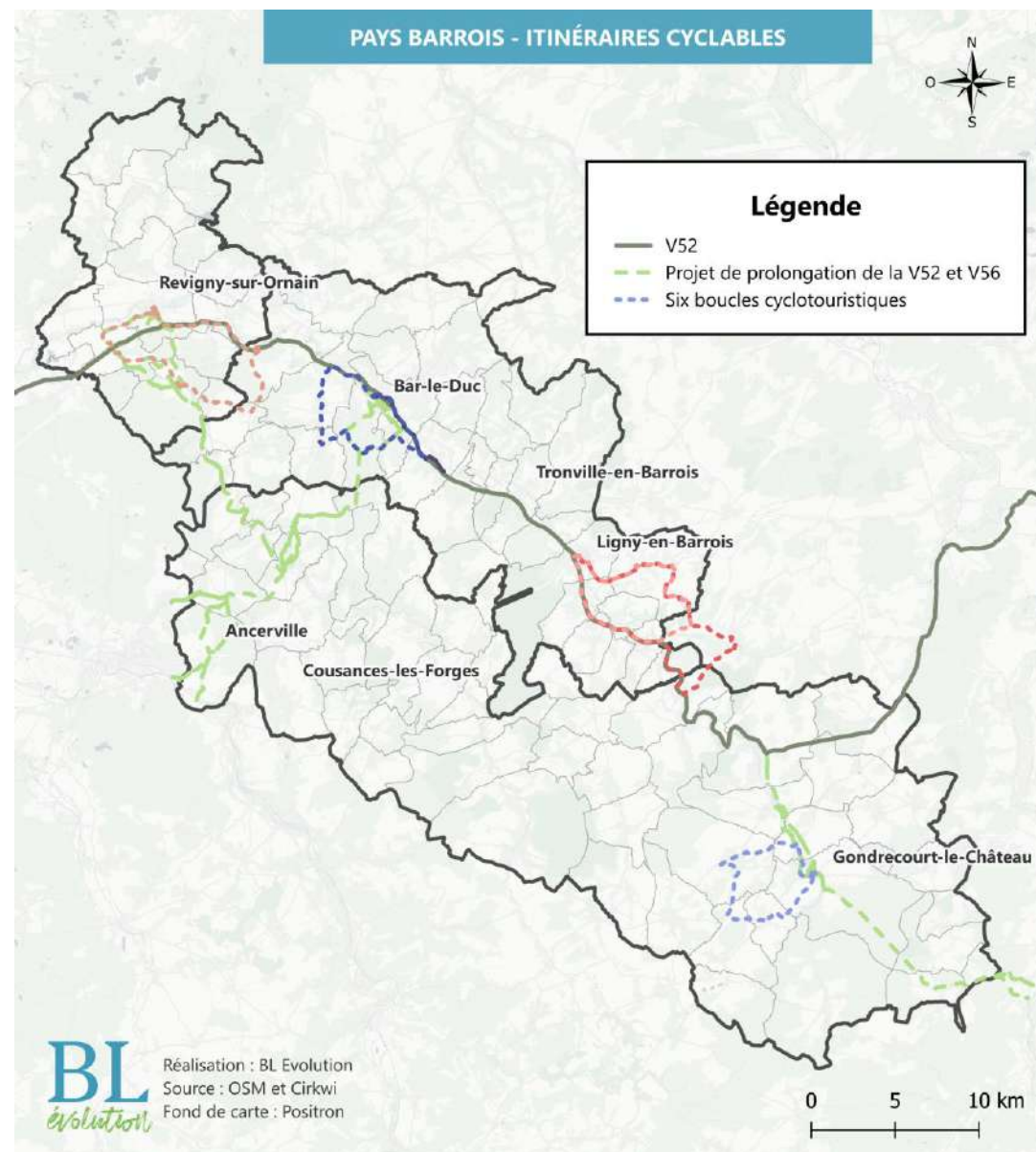


Les itinéraires cyclables

La carte ci-contre montre les itinéraires cyclables du PETR du Pays Barrois existants ou en projet. Ces itinéraires comprennent la **V52** et **6 boucles touristiques** proposées par l'Office de tourisme de Bar-le-Duc. Le PETR a pour **projet de relier la V52 et V56 et d'allonger de la V52 au sud** pour étendre le maillage cyclable et mieux le lier au réseau de voie verte. Cependant, ces boucles touristiques ne sont pas forcément aménagées ou balisées.



- Même si la V52 a en **premier lieu une vocation loisir et cyclo-touristique** elle **forme une première artère du réseau cyclable utilitaire** du Pays Barrois, que des voies de rabattement pourront connecter aux communes alentours.





Place de la voiture en ville



Places de stationnement pour les voitures dans une rue étroite de Bar-le-Duc.



Places de stationnement et stationnement sauvage dans une **zone de rencontre** à Bar-le-Duc.



Parking en centre-ville à côté de l'office de tourisme de Bar-le-Duc.



Malgré le nombre de places de stationnement les centres-bourgs ne sont pas épargnés par le **stationnement sauvage**. Ce stationnement illégal diminue la largeur de la chaussée et représente un obstacle potentiel (portière, rétroviseur, ...) pour les cyclistes, les obligeant à se déporter.



- La **place prédominante occupée par la voiture** se matérialise aussi par la localisation d'espaces de stationnement dédiés à la voiture même dans des rue étroites ou zones de rencontre, à proximité immédiate des commerces des centres-villes, quand bien même des parkings plus grands se trouvent à quelques dizaines de mètres, et que la part de la clientèle utilisant la voiture comme moyen de transport pour se rendre dans les commerces est souvent surestimée par les commerçants.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**.

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La qualité des intersections
- L'offre de services annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - Section courante
 - **Stationnement**
 - Services
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Stationnement : type d'équipements et critères de choix

Espace public, commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)

Box vélo

(espace sécurisé du vol et protégé des intempéries)

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et protégé des intempéries)

60 €/emplacement

600 – 1 000 €/emplacement

1 500 – 2 000 €/emplacement



120 €/arceau (2 places)



6 000 – 10 000 €/abri (10 places)



4 000 €/consigne (2 places)



30 000 – 40 000 €/consigne (20 places)



9 000 €/abri (6 places)

Types de stationnement vélos adaptés aux différents usages

Crédits photo : arceaux : abri-plus.fr / abri +arceaux : sol-direct.fr / box vélo individuel : techni-contact.com / abri 5 places : paris.fr / abri sécurisé : altinnova.fr

Ces prix sont des moyennes données à titre indicatif. Le coût réel du stationnement vélo dépendra du modèle de stationnement choisi : matériaux et design des arceaux, qualité de l'abri, type de fournisseur, etc.



A noter : les pincés-roues sont à bannir car ils ne sécurisent qu'une seule roue et peuvent abîmer les vélos

Stationnement existant

L'offre de stationnement vélo est concentrée au centre-ville de Bar-le-Duc avec une offre peu existante dans d'autres communes et pourrait donc être améliorée.



Arceaux abrités au collège Jean Moulin de Revigny



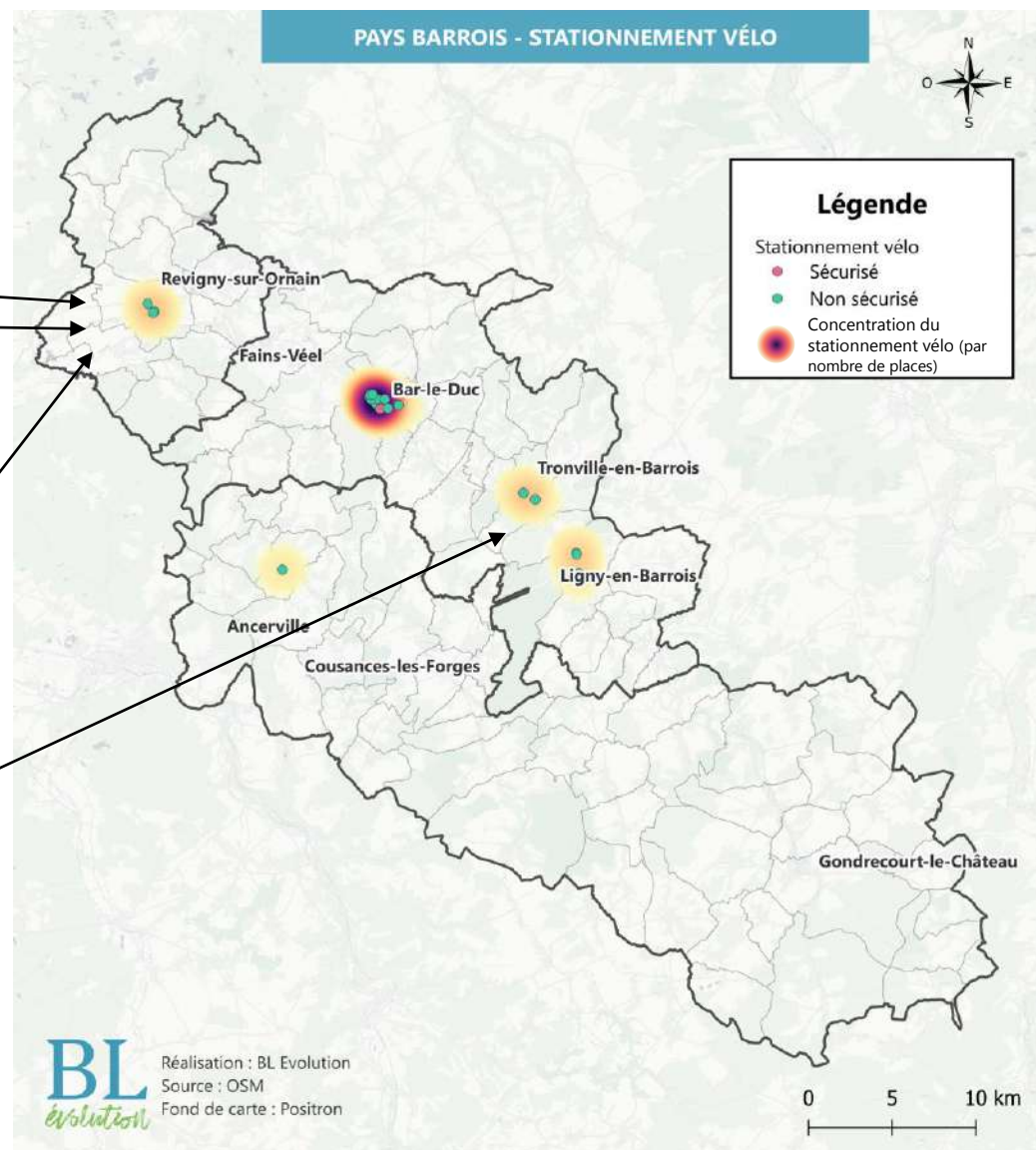
Arceaux côté sud de la gare de Revigny



Pincés à la gare Nançois-Tronville



Pincés abrités côté nord de la gare de Revigny

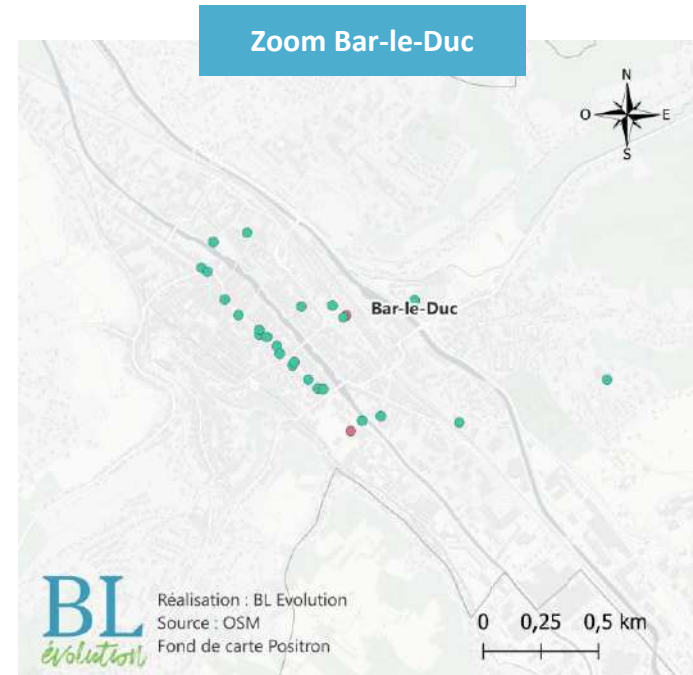


Source photo : visite terrain



Stationnement existant

L'offre de **Bar-le-Duc** est déjà diversifiée avec une mise en œuvre récente d'équipements notamment Boulevard de la Rochelle avec plus de 30 arceaux déjà posés et de box à côté de la gare et du cinéma. Les différents box doivent encore être raccordés pour permettre de recharger les VAE. Cependant, elle est **limitée au centre-ville** et devra s'étendre sur toute la ville, notamment près des pôles générateurs de flux.



Abri Sécurisé devant le cinéma et la gare de Bar-le-Duc



Arceaux en cours de construction près du marché



Arceaux en séries Bld de la Rochelle qui ne peut être utilisé par 6 vélos en simultanément



Arceaux en parallèle Bld de la Rochelle

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**.

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La qualité des intersections
- L'offre de services annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - **Cyclabilité**
 - Section courante
 - Stationnement
 - **Services**
 - Intermodalité
- Synthèse des enjeux
- Annexes



Services existants

Il existe 5 magasins de vélos sur le territoire, dont 3 installés près de Bar-le-Duc :

- **Sport Bike Dafy Moto à Bar-le-Duc**
- **Giant City** à Bar le Duc
- **Services cycles** à Bar le Duc qui propose des services de réparations
- **Cycles du Barrois** à Ville-sur-Saulx qui propose des services de réparations et est partenaire du territoire sur des évènements de promotion de la pratique du vélo
- **CYCLES PASSION** à Ligny-en-Barrois qui propose des services de réparations



VAE en location par TUB
(Source photo : visite terrain)

La **location de vélo** est possible à Bar-le-Duc par le **TUB** pour de la courte et longue durée. Le réseau de transport met à disposition 5 vélos classiques, 3 pliants et 25 électriques avec des équipements (casques, sièges enfants, bombes anti-crevaison).

Depuis le début de l'année 2024, il y a eu 25 locations de vélos, pour 32 vélos loués..

Concernant les abris à vélos, il y a 3 abonnés annuels et 4 abonnés mensuels.

L'**Office de tourisme** de Bar-le-Duc propose quelques services de conseil et information sur les itinéraires cyclables.



- Les **services vélos sont concentrés à Bar-le-Duc**. Il faudrait étendre les services en particulier de réparation pour rendre le vélo plus accessible.
- Un travail sur la **visibilité de la location de vélos du TUB** pourrait inciter les habitants à profiter de ces services.

Pour les trajets du quotidien, les **enjeux autour du vélo** sont situés aussi bien **dans les bourgs que dans les liaisons inter-bourgs**.

La **cyclabilité** désigne la qualité d'une voie ou d'un ensemble de voies aménagés pour faciliter et sécuriser les déplacements à vélo.

La cyclabilité d'un territoire dépend de différents critères :

- Le nombre de km d'aménagements cyclables sécurisés (c'est-à-dire aménagés de manière adaptée conformément au volume de trafic rencontré et à la vitesse des véhicules observée)
- La qualité des intersections
- L'offre de services annexe
- La politique d'incitation à l'usage du vélo

Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
 - Hiérarchisation du réseau routier
 - Cyclabilité
 - **Intermodalité**
- Synthèse des enjeux
- Annexes

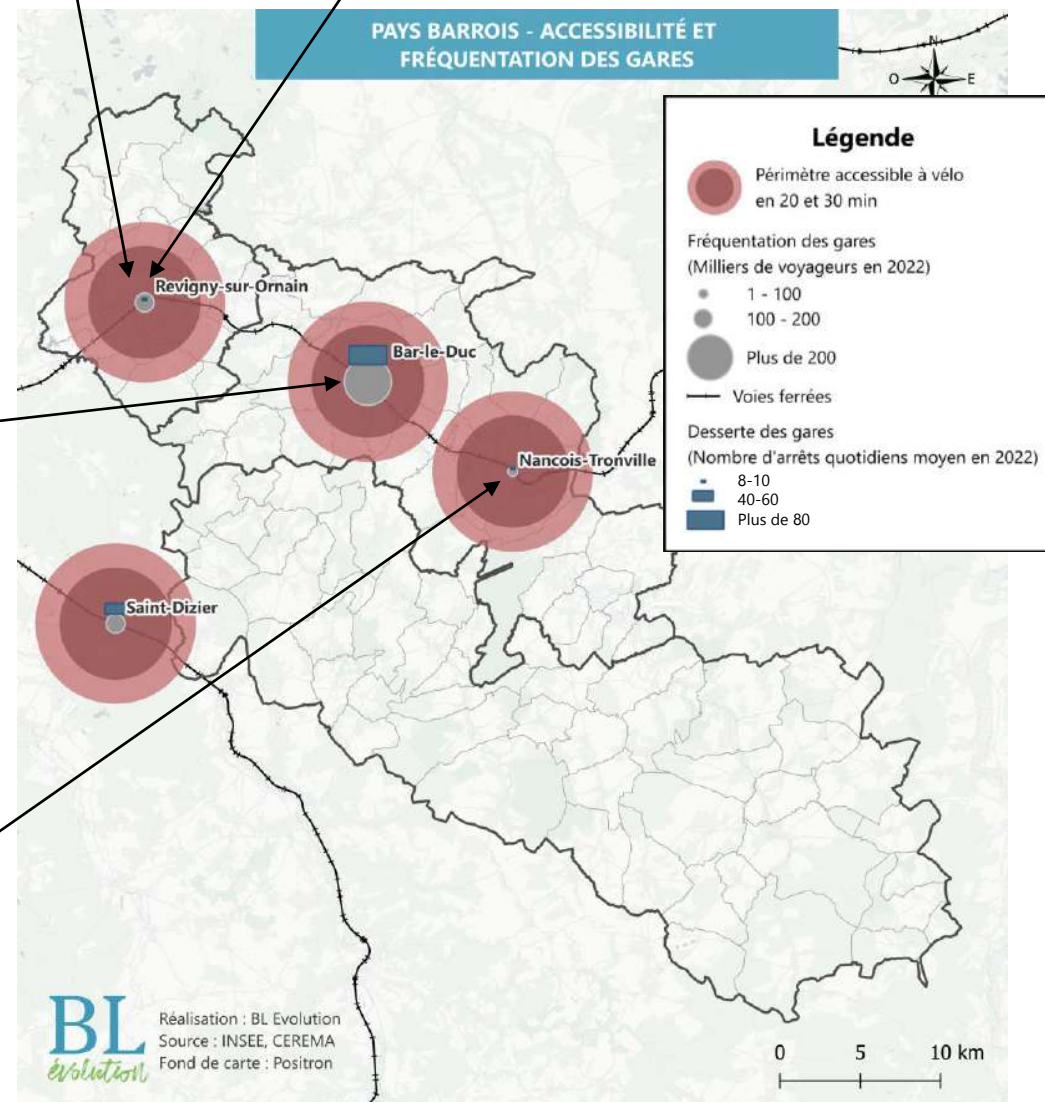


L'intermodalité train-vélo

Le pays Barrois est parcouru par plusieurs lignes TER qui permettent de relier les villes de Revigny-sur-Ornain, Bar-le-Duc, Nançois-sur-Ornain et Tronville-en-Barrois entre elles, et de relier le territoire à Commercy, Paris, Nancy ou Strasbourg. Des lignes de bus de la SNCF sont aussi présentes dans ces gares pour relier la gare Meuse TGV par exemple.

L'offre de stationnement vélo en gare est peu existante (seule la gare de Bar-le-Duc possède un parking sécurisé) et pourrait donc être améliorée :

- Bar-le-Duc: un parking sécurisé géré par le TUB et des arceaux devant la gare
- Nançois-Tronville : des pinces roues mais pas de halte voyageurs
- Revigny-sur-Ornain : des pinces roues abrités côté nord et deux arceaux côté sud





L'intermodalité train-vélo

De plus, l'accès aux gares à vélo n'est pas évident :

- L'accès à la gare de Revigny-sur-Ornain depuis le Nord se fait en passant par un pont de la D995 qui est une large route départementale très fréquentée et très pentue sans aménagement cyclable.
- L'accès à la gare de Nançois-Tronville se fait depuis la D120A sans aménagement cyclable.
- L'accès à la gare de Bar-le-Duc est aménagé pour limiter le trafic de voiture et permet le déplacement à vélo avec des trottoirs bas. Cependant, il n'y a pas d'aménagement cyclable depuis et vers à la gare.



➤ L'offre de train est pour l'instant trop restreinte pour un report modal conséquent hors Bar-le-Duc. Cependant, l'aménagements des gares de Revigny et Nançois-Tronville avec équipements sécurisés pourraient permettre de meilleurs trajets intermodaux sur des petites distances vers Bar-le-Duc par exemple, comme pour les lycéens.



Parvis de la gare de Bar-le-Duc (Source: GoogleStreetView)



Pont menant à la gare de Revigny-sur-Ornain (Source: GoogleStreetView)



Passage piétons et vélos sous les rails à Bar le Duc (Source: GoogleStreetView)



D120A menant à la gare Nançois-Tronville (Source: GoogleStreetView)

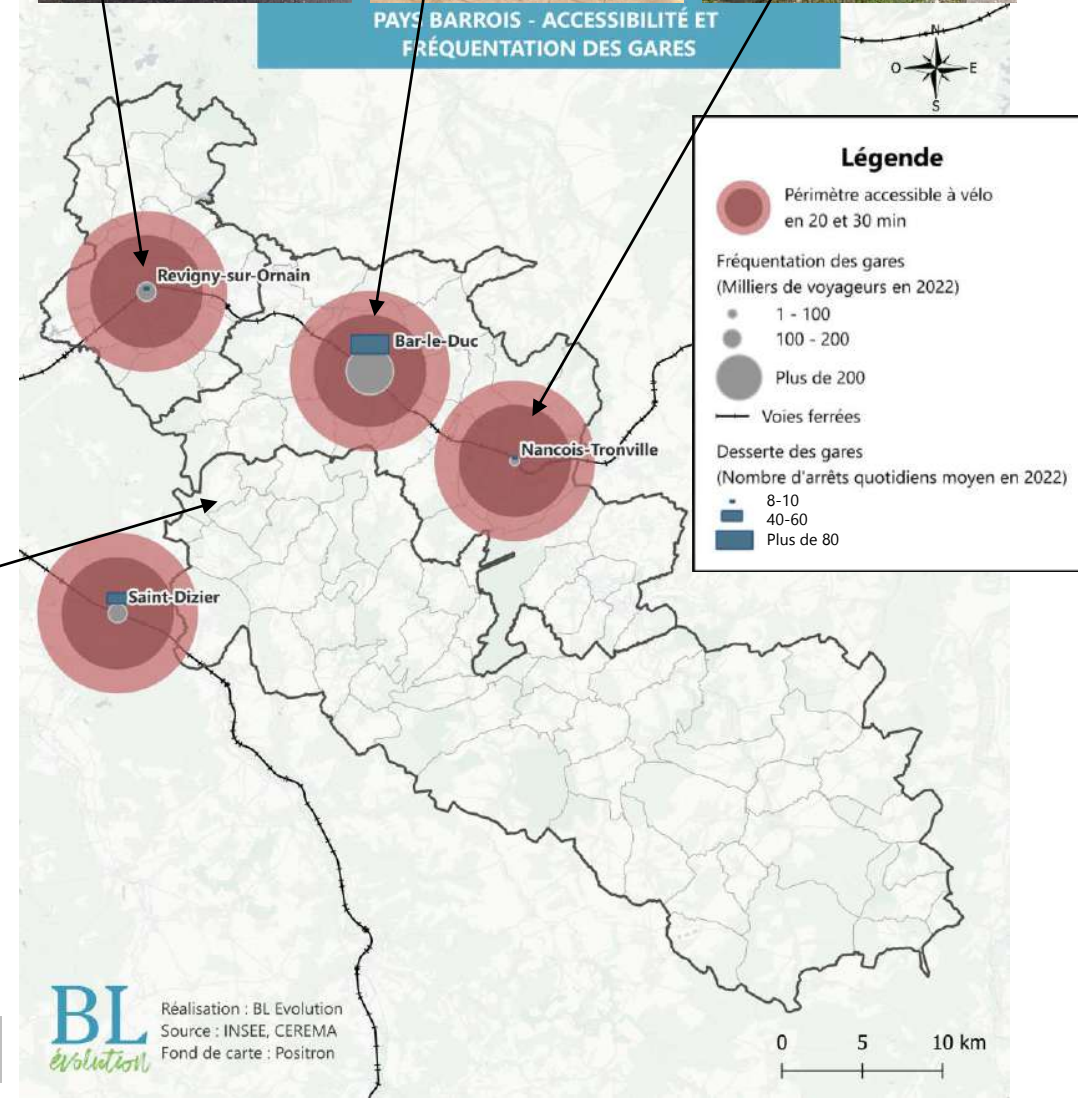


L'intermodalité bus-vélo

Les trois gares ferroviaires sont aussi des gares routières.

L'offre de stationnement vélo en gare est peu existante (seule la gare de Bar-le-Duc possède un parking sécurisé) et pourrait donc être améliorée dans les gares de Bar-le-Duc, Nançois-Tronville et Revigny-sur-Ornain.

De plus, les bus de la CA Bar-le-Duc Sud Meuse TUB ne permettent pas l'emport de vélo et les arrêts de bus ne possèdent pas de parking vélo. 8 lignes Fluo sont permanentes sur les trois EPCI, les bus ne permettent pas l'emport de vélo et les arrêts de bus n'ont pas de parking vélo.



➤ La faible compétitivité du car avec des fréquences peu importantes, couplée à la faible flexibilité des services d'emport des vélos dans les cars ne tend pas à développer l'intermodalité



Exemple d'arrêt de bus TUB à Trémont-sur-Saulx (Source: GoogleStreetView)



Exemple d'arrêt de bus Fluo à Gondrecourt-le-Château (Source: GoogleStreetView)



L'intermodalité covoit-vélo

Une **seule aire de covoiturage** est pour l'instant recensée sur le PETR, au niveau du groupe scolaire Charles Perrault au Val d'Ornain. De plus, elle n'est pas référencée sur GoogleMaps et ne possède pour l'instant **pas d'aménagements pour le vélo**, comme un parking sécurisé pour vélo, mais pourrait être une **opportunité d'intermodalité covoiturage-vélo**.

Cependant, le **projet Rou'én Meuse** de Point de Rencontre des Mobilités en coopération inter-PETR du Département de la Meuse représente une opportunité de **développement de l'intermodalité covoiturage-vélo**. Ce projet permettrait la création des points de rencontre multimodaux (covoiturage, auto-stop organisé, modes doux, ...) près de pôles d'activités avec notamment des parkings vélo potentiellement sécurisés.



- **Les aires de covoiturage existantes ne sont pas suffisamment accessibles et aménagées** pour permettre l'intermodalité avec le vélo. Mais le fort potentiel de développement de l'intermodalité covoiturage-vélo avec le **projet Rou'én Meuse** pourrait être exploité.



Vue aérienne de l'aire de covoiturage du Val d'Ornain
(Source : GoogleMaps CNES 2024)

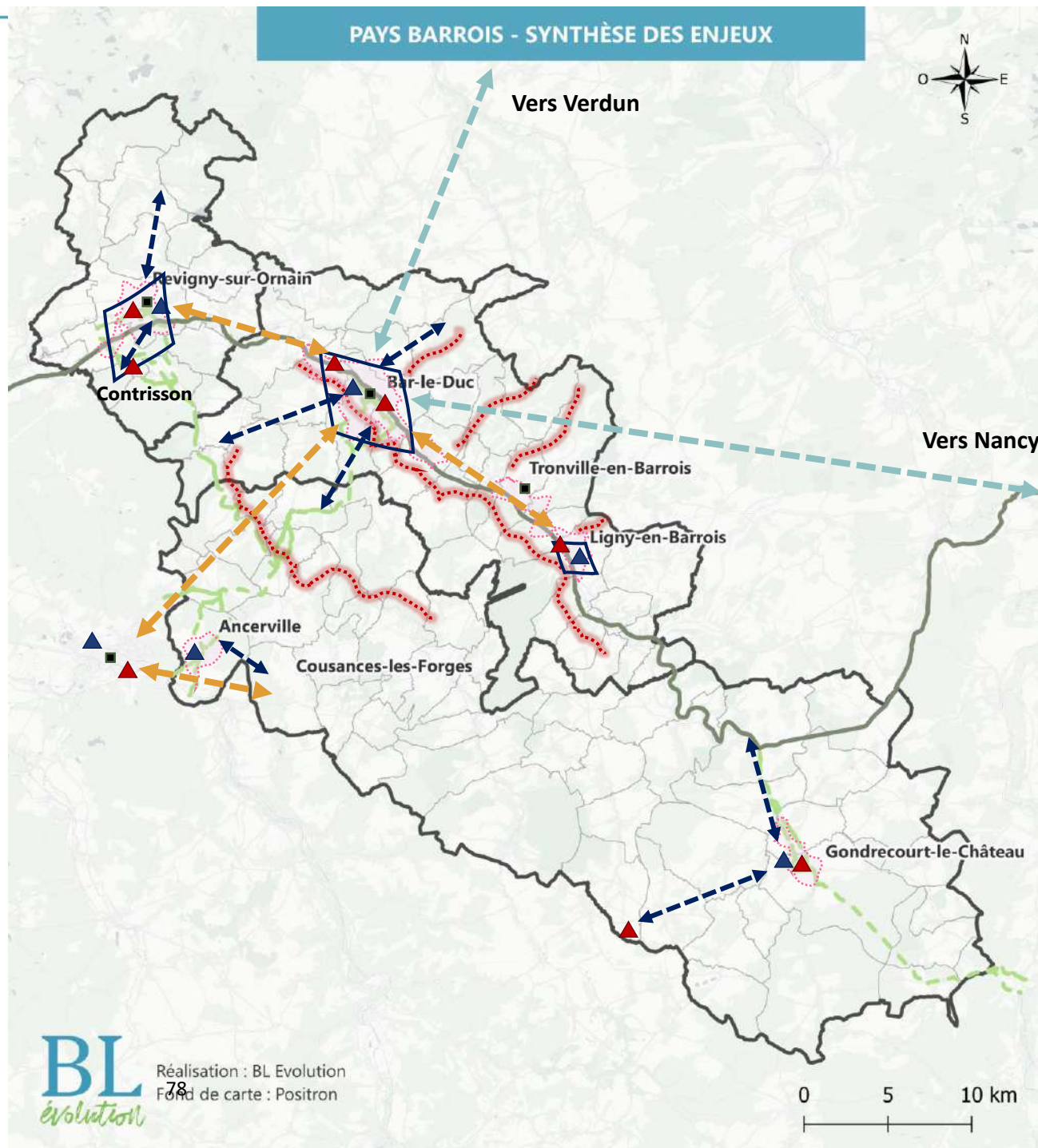
Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- **Synthèse des enjeux**
- Annexes



Légende

- Principales concentrations d'emplois
- Gares ferroviaires où garantir l'accès à vélo
- Principaux établissements scolaires
- Autres équipements attracteurs de mobilités
- Centralité où renforcer le confort et la sécurité du vélo
- Voie verte existante
- Projet de voie verte
- Franchissements naturels : cours d'eau et dénivelé
- Axes structurants
- Axes secondaires
- Axe avec enjeux d'intermodalité






←.....→ Axe structurant

Revigny-sur-Ornain <-> Bar-le-Duc


↔ Axes secondaires


Revigny-sur-Ornain <-> Laheyecourt

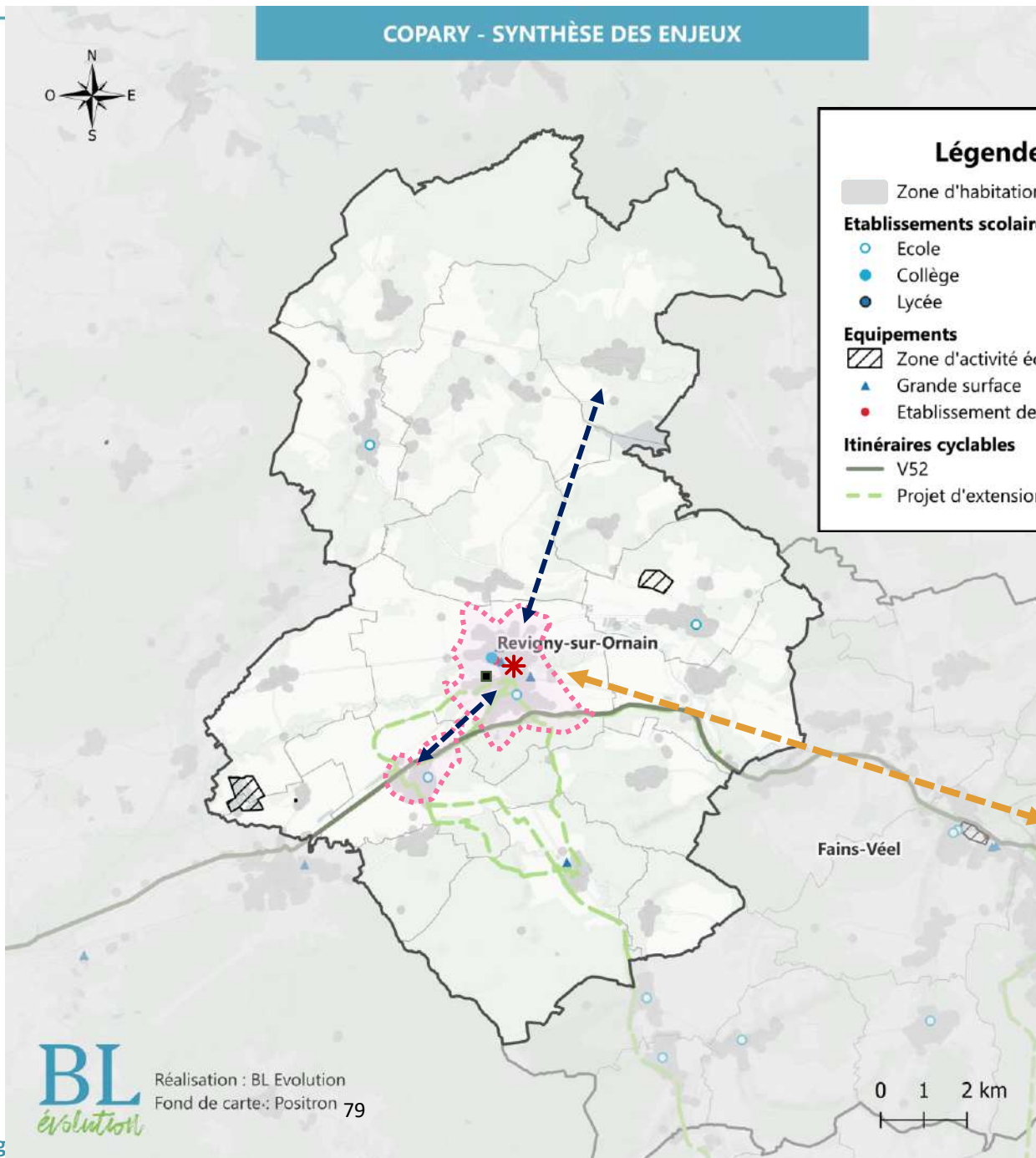
Revigny-sur-Ornain <-> Contrisson

 Centralité où renforcer le confort et la sécurité du vélo



 Voie verte

 Projet de voie verte

 Enjeu de franchissement des rails sur le Pont Avenue du XVème Corps

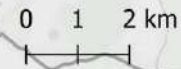


Légende

-  Zone d'habitation
- Etablissements scolaires**
 -  Ecole
 -  Collège
 -  Lycée
- Equipements**
 -  Zone d'activité économique
 -  Grande surface
 -  Etablissement de santé
- Itinéraires cyclables**
 -  V52
 -  Projet d'extension de la V52



Réalisation : BL Evolution
Fond de carte: Positron 79





CA DE BAR-LE-DUC - SUD MEUSE - SYNTHÈSE DES ENJEUX



←.....→ Axes structurants

Bar-le-Duc <-> Revigny-sur-Ornain


Bar-le-Duc <-> Saint-Dizier

Bar-le-Duc <-> Ligny-en-Barrois

←.....→ Axes secondaires


Bar-le-Duc <-> Beurey-sur-Saulx / Robert-Espagne

Bar-le-Duc <-> Brillon-en-Barrois










 Centralité où renforcer le confort et la sécurité du vélo

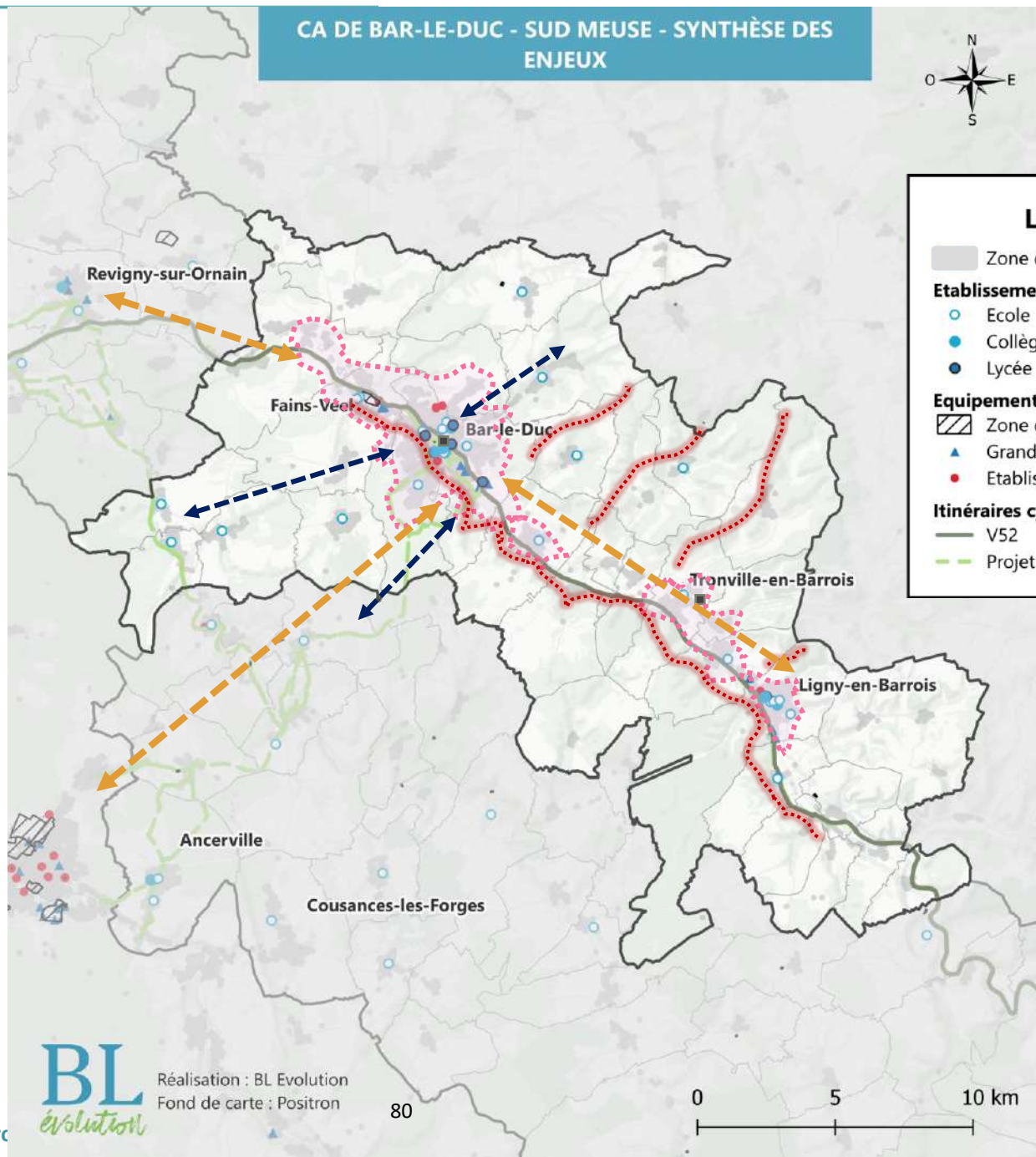
 Voie verte

 Projet de voie verte

 Franchissements naturels : cours d'eau et dénivelé

Légende

-  Zone d'habitation
- Etablissements scolaires**
 -  Ecole
 -  Collège
 -  Lycée
- Equipements**
 -  Zone d'activité économique
 -  Grande surface
 -  Etablissement de santé
- Itinéraires cyclables**
 -  V52
 -  Projet d'extension de la V52



Réalisation : BL Evolution
Fond de carte : Positron

80

0 5 10 km



◄-----► Axes structurants

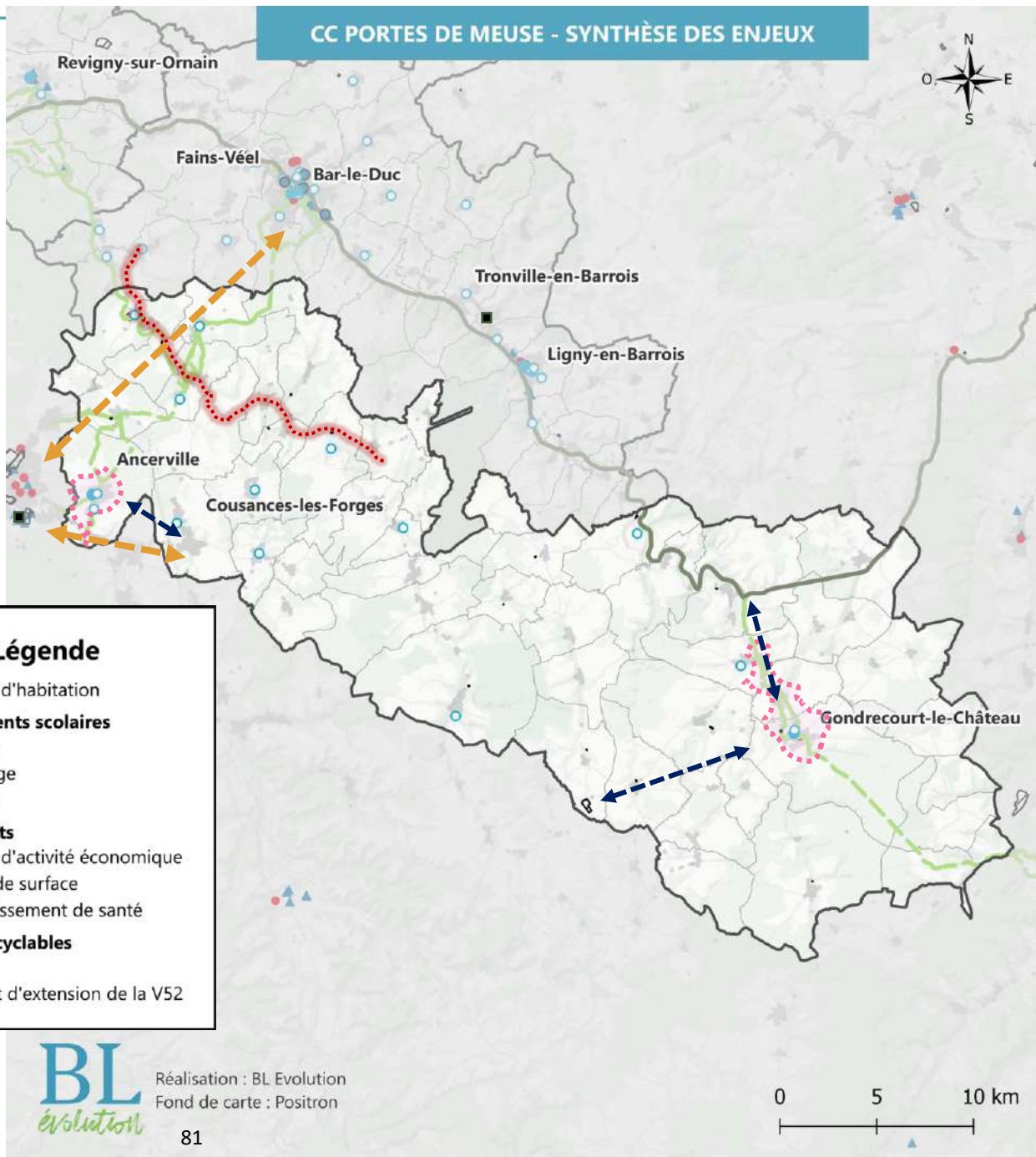
Bar-le-Duc <-> Saint-Dizier

Cousances-les-Forges <-> Saint-Dizier

◄-----► Axes secondaires

Ancerville <-> Cousances-les-Forges

Gondrecourt-le-Château <-> Demange-Baudignécourt



Centralité où renforcer le confort et la sécurité du vélo



Voie verte



Projet de voie verte



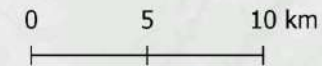
Franchissements naturels : cours d'eau et dénivelé

Légende

- Zone d'habitation
- Etablissements scolaires**
 - Ecole
 - Collège
 - Lycée
- Equipements**
 - Zone d'activité économique
 - Grande surface
 - Etablissement de santé
- Itinéraires cyclables**
 - V52
 - Projet d'extension de la V52



Réalisation : BL Evolution
Fond de carte : Positron



Présentation du diagnostic cyclable

- Contexte du Schéma Directeur Cyclable
- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes**



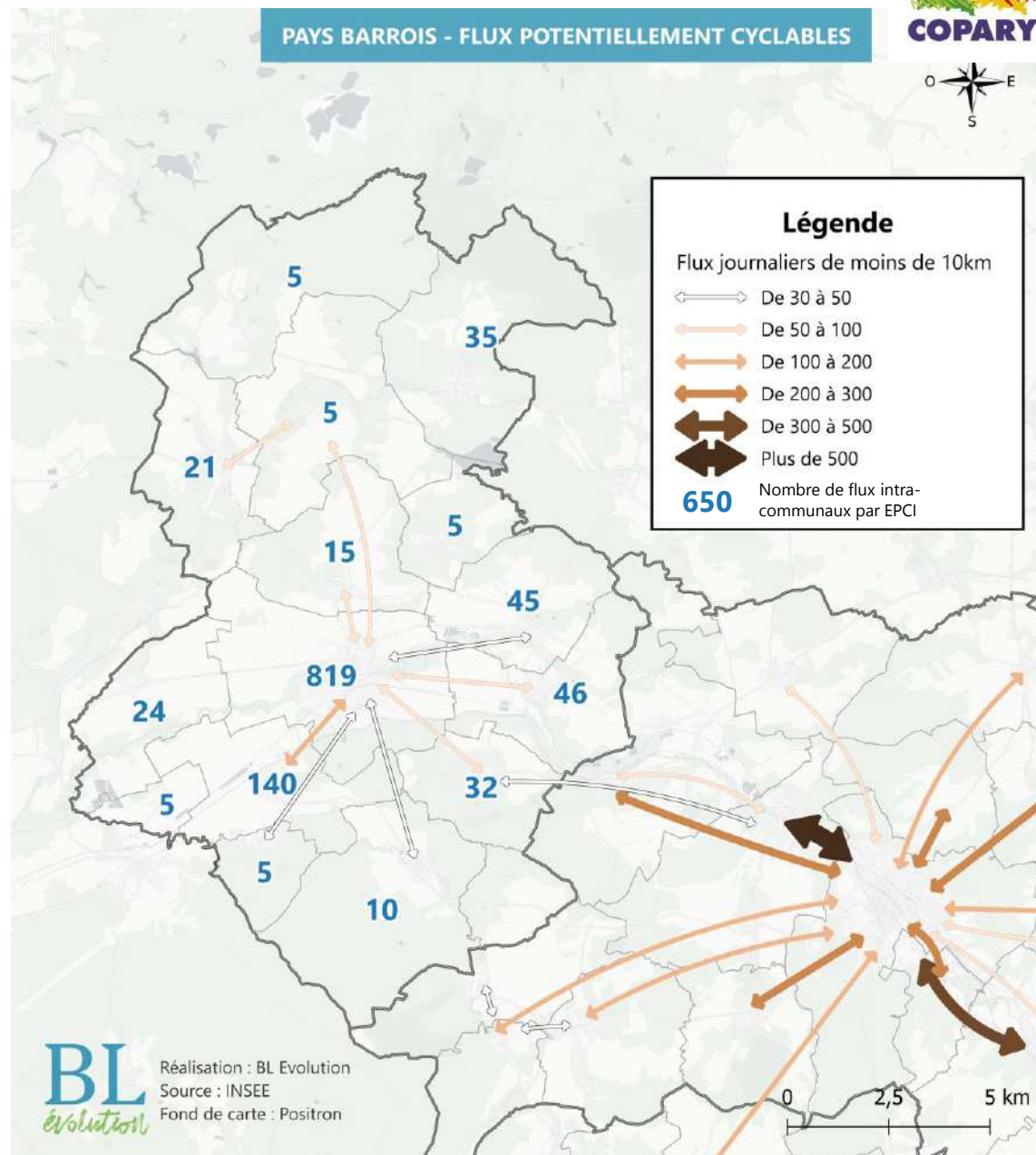
Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- **1 200 personnes de la COPARY résident et travaillent/étudiant dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieu d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo.
- **700 personnes vivent et travaillent/étudiant dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CC), mais effectuent des trajets inférieurs à 10 km*. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien



45% des trajets quotidiens effectués par les actifs/ étudiants (habitant ou travaillant/étudiant dans la CC, ou les deux) sont potentiellement réalisables à vélo.

NB : la limite de 10km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente entre 30 et 45 min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.





Une capacité de report modal vers le vélo pour les trajets domicile-travail très élevée, avec potentiellement 45% des actifs/étudiants de la COPARY concernés

COPARY (2019)

- 7 200 habitants
- 2 700 actifs ayant un emploi et 1 500 étudiants
- 2 200 emplois et 1 000 « études » dans la zone

Flux Rentrant dans l'EPCI

1 100 personnes vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent /étudient dedans, principalement à :

- Revigny-sur-Ornain : 400 personnes
- Contrisson : 260 personnes
- Vassincourt : 210 personnes

Et viennent principalement de Bar-le-Duc (200 personnes).

Flux Sortant de l'EPCI

2 100 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour :

- Bar-le-Duc : 1 000 personnes
- Fains-Véel : 150 personnes

Etant donné les flux importants vers et depuis des villes comme Bar-le-Duc et Fains-Véel qui peuvent représenter des grandes distances à vélo pour certaines personnes, des **solutions d'intermodalité entre le vélo et le train/ le car / le covoiturage** sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

Flux Internes à l'EPCI

2 100 personnes vivent et travaillent /étudient dans la COPARY (49% des actifs/étudiants)

Flux au sein de la même commune

Ils sont 1 200 à travailler/étudier et vivre dans la même commune (28% des actifs/étudiants de tout l'EPCI)

Flux entre 2 communes différentes

Ils sont 900 à vivre et travailler/étudier dans 2 communes différentes au sein de l'EPCI.

Environ 41% de ces navetteurs vivent et travaillent/étudier dans 2 communes limitrophes, soit 360 personnes.



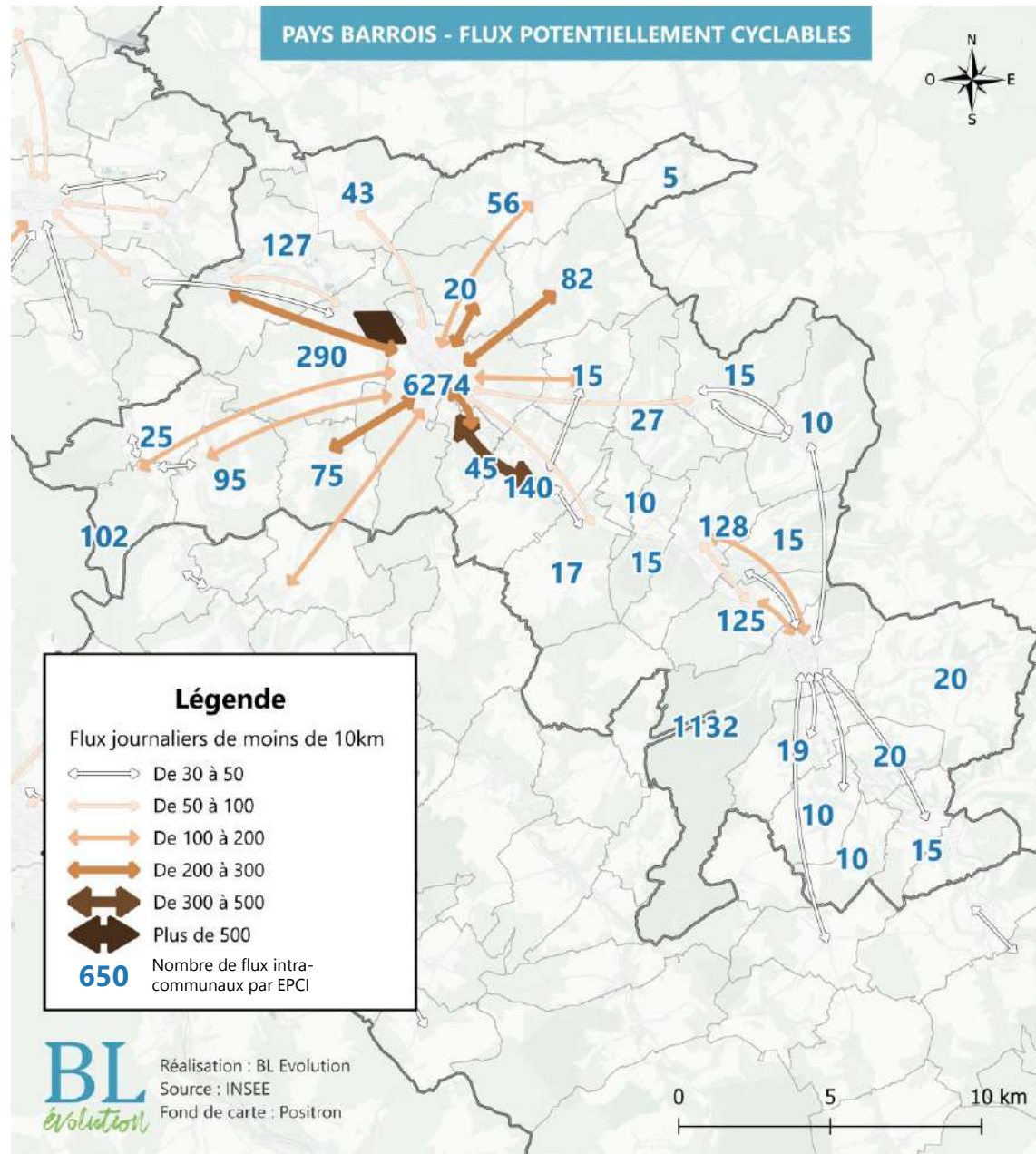
Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- **9 000 personnes de la CA de Bar-le-Duc – Meuse Grand Sud résident et travaillent/étudiant dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieu d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo.
- **4 900 personnes vivent et travaillent/étudiant dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CC), mais effectuent des trajets inférieurs à 10 km*. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien



70% des trajets quotidiens effectués par les actifs/étudiants (habitant ou travaillant/étudiant dans la CC, ou les deux) sont potentiellement réalisables à vélo.

NB : la limite de 10km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente entre 30 et 45 min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.





Une capacité de report modal vers le vélo pour les trajets domicile-travail très élevée, avec potentiellement 70% des actifs /étudiants de Meuse Grand Sud concernés

Meuse Grand Sud (2020)

- 34 000 habitants
- 13 000 actifs ayant un emploi et 6 600 étudiants
- 16 300 emplois et 8 500 « études » dans la zone

Flux Rentrant dans l'EPCI

8 900 personnes vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent /étudient dedans, principalement à :

- Bar-le-Duc : 6 100 personnes
- Ligny-en-Barrois : 1 200 personnes
- Fains-Véel : 300 personnes

Et viennent principalement de Revigny-sur Ornain (370 personnes) et Saint-Dizier (300 personnes).

Flux Sortant de l'EPCI

3 600 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour :

- Saint-Dizier : 540 personnes
- Nancy : 340 personnes
- Commercy : 240 personnes
- Revigny-sur-Ornain : 150 personnes

Etant donné les flux importants vers et depuis des villes comme Commercy et Nancy sur des distances difficilement réalisables à vélo, des **solutions d'intermodalité entre le vélo et le train/ le car / le covoiturage** sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

Flux Internes à l'EPCI

16 000 personnes vivent et travaillent/étudient dans l'EPCI (82% des actifs/étudiants)

Flux au sein de la même commune

Ils sont 9 000 à travailler/étudier et vivre dans la même commune (46% des actifs/étudiants de tout l'EPCI)

Flux entre 2 communes différentes

Ils sont vivre et travailler/étudier dans 2 communes différentes au 7 000 à sein de l'EPCI.

Environ 25% de ces navetteurs vivent et travaillent/étudier dans 2 communes limitrophes, soit 1700 personnes.



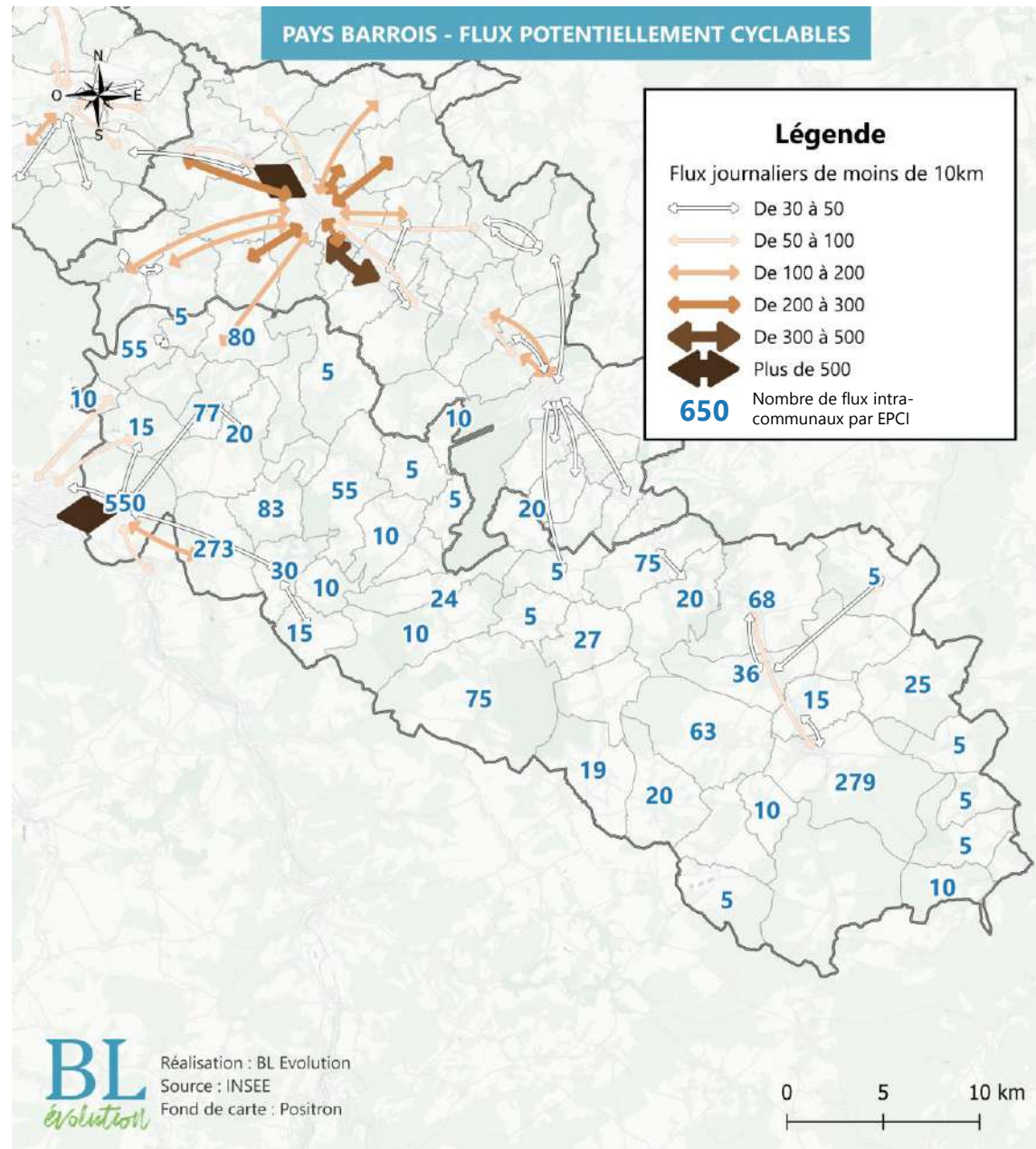
Analyse de la demande potentielle Domicile-Travail et Domicile-Etude

- **2 200 personnes de la CC des Portes de Meuse résident et travaillent/étudiant dans la même commune.** L'ensemble des trajets quotidiens intra-communaux pour se rendre au travail ou dans un lieu d'étude (collège, lycée, autres...) sont donc potentiellement réalisables à vélo.
- **800 personnes vivent et travaillent/étudiant dans des communes différentes** (parfois en dehors de la CC), mais effectuent des trajets inférieurs à 10 km*. Là aussi, ces distances sont réalisables à vélo au quotidien



31% des trajets quotidiens effectués par les actifs/étudiants (habitant ou travaillant/étudiant dans la CC, ou les deux) sont potentiellement réalisables à vélo.

NB : la limite de 10km a été choisie de manière peu conventionnelle pour désigner la distance maximale qu'une personne est prête à parcourir au quotidien à vélo (cela représente entre 30 et 45 min de vélo à vitesse moyenne). C'est une distance à vol d'oiseau de mairie à mairie, qui ne tient pas compte des lieux exacts d'habitation et de travail des personnes, ainsi que des coupures ou des détours des routes.





Une capacité de report modal vers le vélo pour les trajets domicile-travail élevée, avec potentiellement 31% des actifs /étudiants des Portes de Meuse concernés

Portes de Meuse (2020)

- 16 200 habitants
- 6 500 actifs ayant un emploi et 3 100 étudiants
- 3 600 emplois et 2 100 « études » dans la zone

Flux Rentrant dans l'EPCI

1 700 personnes vivent en-dehors de l'EPCI et travaillent /étudiant dedans, principalement à :

- Ancerville : 500 personnes
- Bure : 250 personnes
- Hironville : 160 personnes
- Gondrecourt-le-Château : 160 personnes

Et viennent principalement de Saint-Dizier (220 personnes).

Flux Sortant de l'EPCI

5 600 personnes vivent dans l'EPCI et en sortent pour :

- Saint-Dizier : 1 700 personnes
- Bar-le-Duc : 1 200 personnes
- Ligny-en-Barrois : 500 personnes

Etant donné les flux importants vers et depuis des villes comme Bar-le-Duc et Fains-Véel qui peuvent représenter des grandes distances à vélo pour certaines personnes, des **solutions d'intermodalité entre le vélo et le train/ le car / le covoiturage** sont des actions pertinentes pour ces travailleurs et étudiants, à la condition d'une offre efficace en transport collectifs (voir partie Offre)

Flux Internes à l'EPCI

4 000 personnes vivent et travaillent/étudiant dans l'EPCI (42% des actifs/étudiants)

Flux au sein de la même commune

Ils sont 2 200 à travailler/étudier et vivre dans la même commune (23% des actifs/étudiants de tout l'EPCI)

Flux entre 2 communes différentes

Ils sont vivre et travailler/étudier dans 2 communes différentes au 1 800 à sein de l'EPCI.

Environ 50% de ces navetteurs vivent et travaillent/étudier dans 2 communes limitrophes, soit 400 personnes.



Malgré ce fort potentiel, l'utilisation de la voiture individuelle à l'échelle du département pour les déplacements domicile-travail reste majoritaire



La voiture est majoritairement utilisée pour se rendre au travail actuellement dans la COPARY (plus de 87% des déplacements domicile – travail et domicile – étude). **La part modale* du vélo n'est qu'à 0,7%.**

En comparaison avec d'autres EPCI similaires sur la part modale vélo :

- CC Brie Champenoise : 0,5%
- CC de Commercy - Void – Vaucouleurs : 1,1%
- CC du Sammiellois : 1,7%
- CC du Pays d'Étain : 1,7%

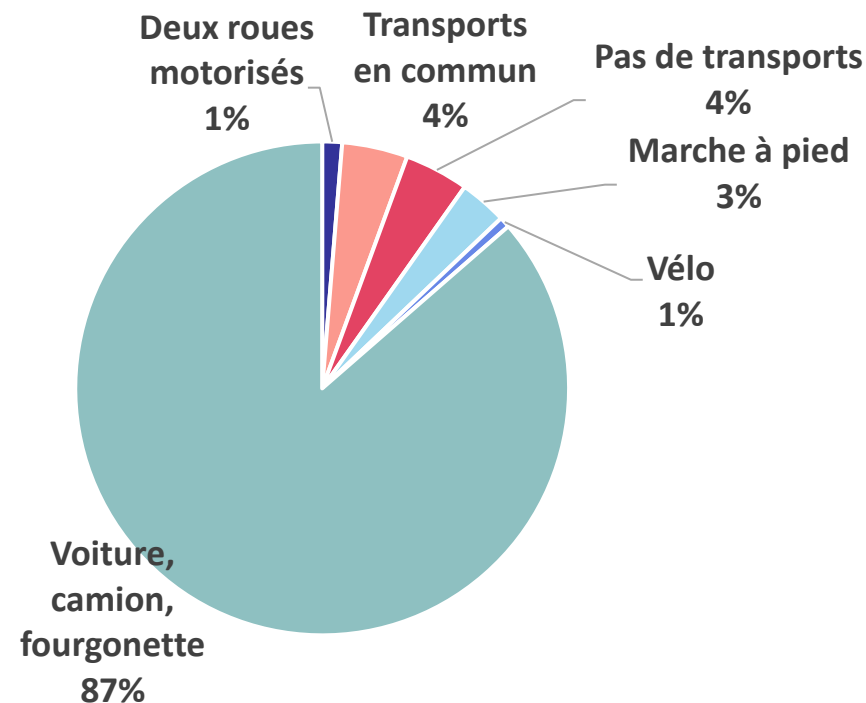
Pourtant, au regard des navetteurs internes au département :

- **28% d'entre eux vivent et travaillent/étudient dans la même commune.**
- 49% des actifs ayant un emploi et étudiants vivent et travaillent/étudient au sein du leur EPCI.



- **Les navetteurs qui vivent et travaillent dans la même commune sont plus à même d'utiliser le vélo dans leurs déplacements domicile – travail, car ils effectuent des distances relativement courtes.**
- **La Stratégie Nationale Bas Carbone et le Plan Vélo du Grand-Est visent un objectif de part modale de 12% en 2030 respectivement à l'échelle de la France et de la région.**

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2020





Malgré ce fort potentiel, l'utilisation de la voiture individuelle à l'échelle du département pour les déplacements domicile-travail reste majoritaire



La voiture est majoritairement utilisée pour se rendre au travail actuellement dans la Meuse Grand Sud (plus de 79% des déplacements domicile – travail et domicile – étude). **La part modale* du vélo n'est qu'à 1,4%.**

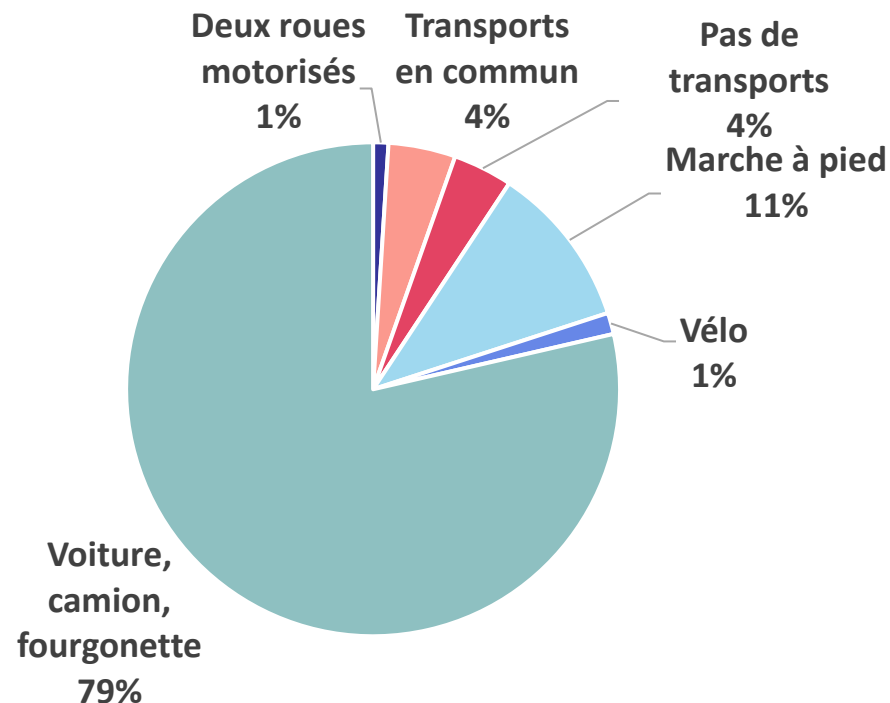
En comparaison avec d'autres EPCI similaires sur la part modale vélo :

- CA de Saint-Dizier Der et Blaise : 2,2%
- CA du Grand Verdun : 2,4%
- CA Épernay, Coteaux et Plaine de Champagne : 2,7%

Pourtant, au regard des navetteurs internes au département :

- **46% d'entre eux vivent et travaillent dans la même commune.**
- 82% des actifs ayant un emploi vivent et travaillent au sein du même EPCI.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



- **Les navetteurs qui vivent et travaillent dans la même commune sont plus à même d'utiliser le vélo dans leurs déplacements domicile – travail, car ils effectuent des distances relativement courtes.**
- **La Stratégie Nationale Bas Carbone et le Plan Vélo du Grand-Est visent un objectif de part modale de 12% en 2030 respectivement à l'échelle de la France et de la région.**



Malgré ce fort potentiel, l'utilisation de la voiture individuelle à l'échelle du département pour les déplacements domicile-travail reste majoritaire



La voiture est majoritairement utilisée pour se rendre au travail actuellement dans les Portes de Meuse (plus de 88% des déplacements domicile – travail et domicile – étude). **La part modale* du vélo n'est qu'à 0,9%.**

En comparaison avec d'autres EPCI similaires sur la part modale vélo :

- CC du Saulnois : 0,7%
- CC de Sézanne-Sud Ouest Marnais : 1,3%
- CC des Savoir-Faire : 1,5%
- CC du Pays de Stenay et du Val Dunois : 1,8%

Pourtant, au regard des navetteurs internes au département :

- **23% d'entre eux vivent et travaillent dans la même commune.**
- 42% des actifs ayant un emploi vivent et travaillent au sein du même EPCI.



- **Les navetteurs qui vivent et travaillent dans la même commune sont plus à même d'utiliser le vélo dans leurs déplacements domicile – travail, car ils effectuent des distances relativement courtes.**
- **La Stratégie Nationale Bas Carbone et le Plan Vélo du Grand-Est visent un objectif de part modale de 12% en 2030 respectivement à l'échelle de la France et de la région.**

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019

