

Schéma directeur cyclable du Pays Barrois

Phase 2 : Scénarios et stratégie

Janvier 2025



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

Présentation du diagnostic cyclable

- **Méthodologie**
- Présentation des scénarios d'aménagement
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- Annexes – Zooms par EPCI



Synthèse des enjeux

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

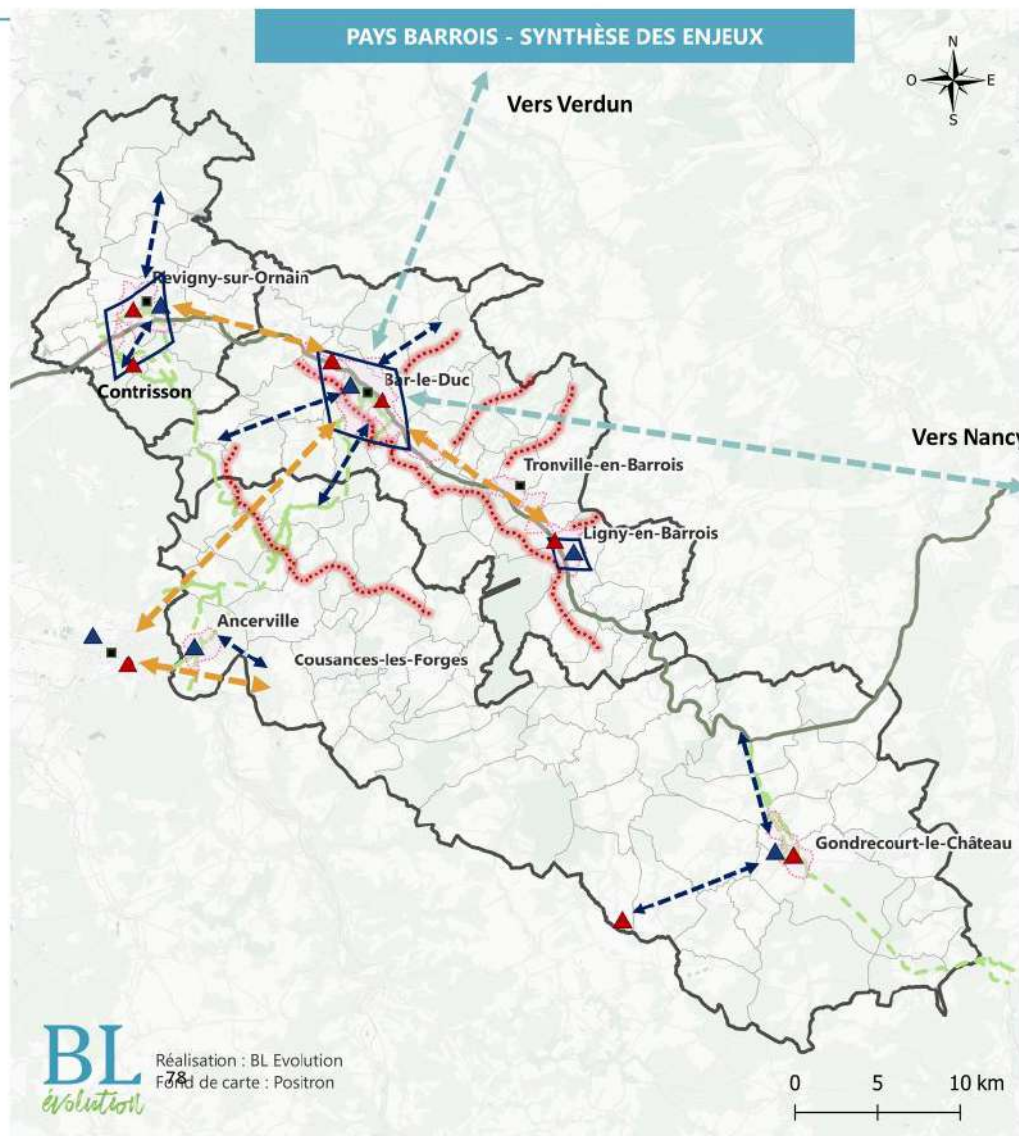
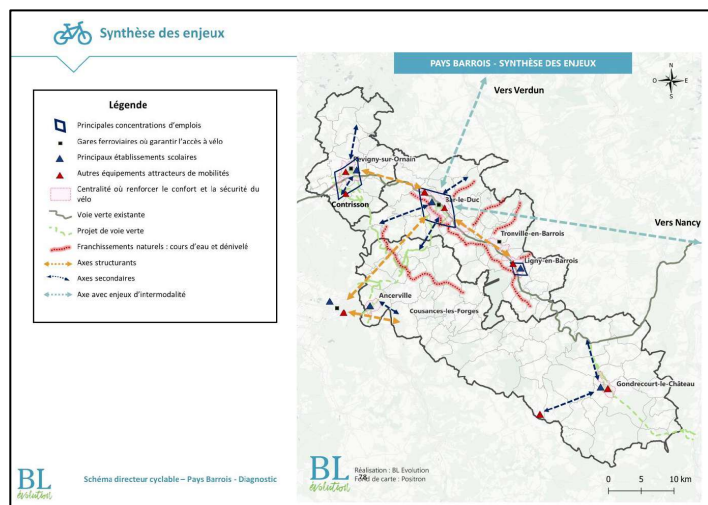


Schéma directeur cyclable – Pays Barrois - Diagnostic





Plusieurs étapes de travail pour aboutir ...



Des propositions de liaisons par BL Evolution

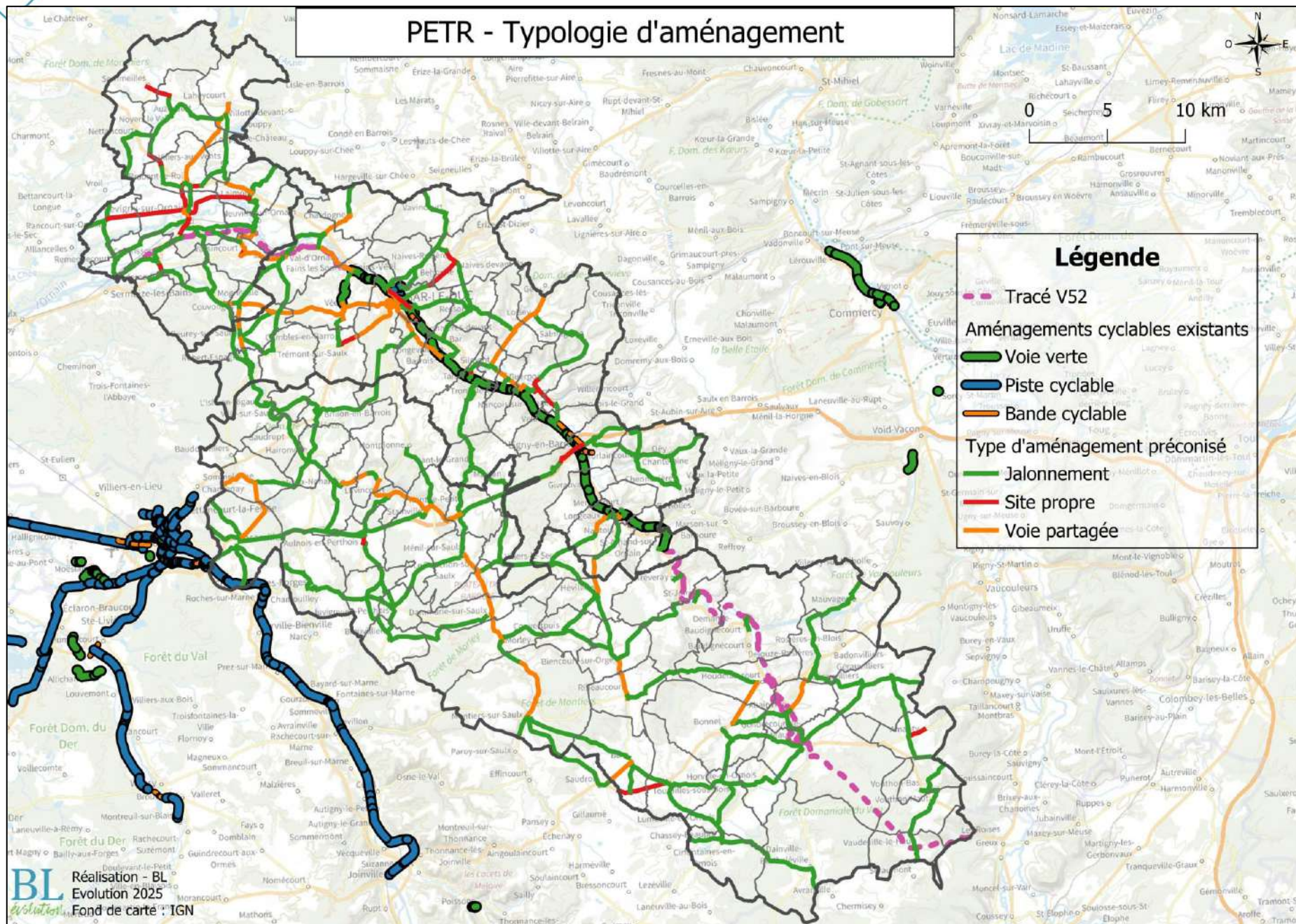
3 séminaires de travail sur les scénarios (1 par EPCI)

2 ateliers de travail sur les voies à faible trafic

Proposition de scénarios en copil (16/01)



... à une carte des liaisons par type d'aménagement ...





- **Le trafic séparé** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - L'aménagement de **pistes cyclables en site propre**, sécurisées, séparées de la voirie par une bordure ou un fossé
- **Le trafic mixte** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - Les **voies partagées** : aménagements sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. En contexte périurbain ou rural, réalisation d'un « chaucidou ». En contexte urbain, aménagements partagés en zone 30
 - Le **jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).





Type d'aménagement	Description	Coût linéaire retenu
Jalonnement	<ul style="list-style-type: none">- Jalonnement vertical (panneaux)- Jalonnement horizontal (marquage au sol)	5€/ml
Voie partagée	<ul style="list-style-type: none">- Bande cyclable- Chaucidou <p>Le choix d'un aménagement plutôt qu'un autre dépendra des contextes locaux, notamment de la largeur de voie disponible</p>	100€/ml
Site propre	<ul style="list-style-type: none">- Piste bidirectionnelle- Piste unidirectionnelle <p>Dans les deux cas, les coûts ne seront pas les mêmes en fonction de si la piste est créée de toute pièce, ou bien de si elle résulte de la transformation d'une ancienne voie de circulation en piste cyclable bidirectionnelle</p>	600€/ml



COPARY			
Type d'aménagement	Longueur (en km)	Coût (en k€)	Coût (en M€)
Jalonnement	72	380	0,4
Voie partagée	15	1591	1,6
Site propre	17	10741	10,7
Total	105	12 712	12,7

CA Bar-le-Duc - Sud Meuse			
Type d'aménagement	Longueur (en km)	Coût (en k€)	Coût (en M€)
Jalonnement	130	684	0,7
Voie partagée	37	3859	3,9
Site propre	12	7286	7,3
Total	179	11 829	11,8

CC Portes de Meuse			
Type d'aménagement	Longueur (en km)	Coût (en k€)	Coût (en M€)
Jalonnement	264	1385	1,4
Voie partagée	38	3963	4,0
Site propre	5	3263	3,3
Total	307	8 612	8,6

Les liaisons présentées sont des **projections d'un futur réseau cyclable souhaité à long terme**. Mais en raison de leurs coûts de réalisation élevés, toutes ces liaisons ne peuvent pas être programmées à court ou moyen termes. Il est nécessaire de **préfigurer plusieurs scénarios intégrant une partie de ces liaisons**



3 scénarios aux budgets et ambitions croissants

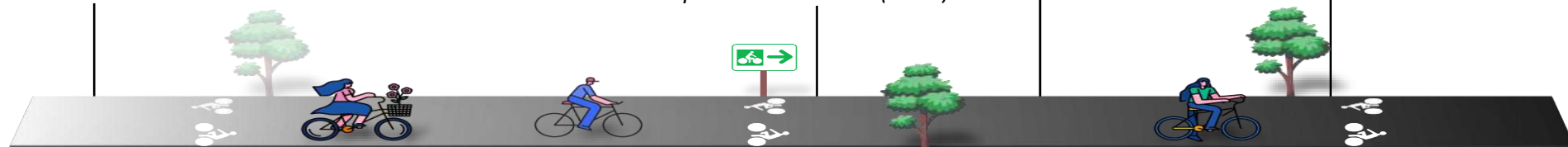
L'ADEME estime le coût d'une politique de développement du vélo ambitieuse aux alentours de **40€/hab/an**. Cela concerne le financement d'infrastructures, de services ou bien d'actions de communication.

3€ /an /hab
Moyenne des collectivités françaises avant 2019

30€ /an /hab
Recommandations du plan national vélo (2018)

35€ /an /hab
Investissements actuels Aux Pays-Bas

60€ /an /hab
Budget total nécessaire pour l'atteinte des objectifs nationaux de part modale (BL évolution)



Nos propositions :


Scénario tendanciel
5€ /an /hab

Réalisation d'aménagements relativement **simples et peu coûteux** (principalement du jalonnement en et hors agglo)


Scénario rattrapage
20€ /an /hab

Il correspond aux liaisons du Scénario 1 auxquelles sont ajoutées **davantage de liaisons intercommunales** ainsi que certaines portions en site propre ou voie partagée


Scénario volontariste
40€ /an /hab

Il correspond aux liaisons du Scénario 2 auxquelles sont ajoutées **davantage de liaisons permettant de pallier de nombreuses discontinuités**

NB :

- Ces montants correspondent à la somme des coûts de fonctionnement et d'investissement dédiés au vélo chaque année
- Ils ne correspondent pas aux montants qui seraient versé par les EPCIs, mais ils intègrent les co-financements (Département, Région, Etat, Europe...) et tiennent compte des subventions possibles qui peuvent s'élever à 80% du montant.
- L'échelle de temps prise pour les 3 scénarios est de 10 ans

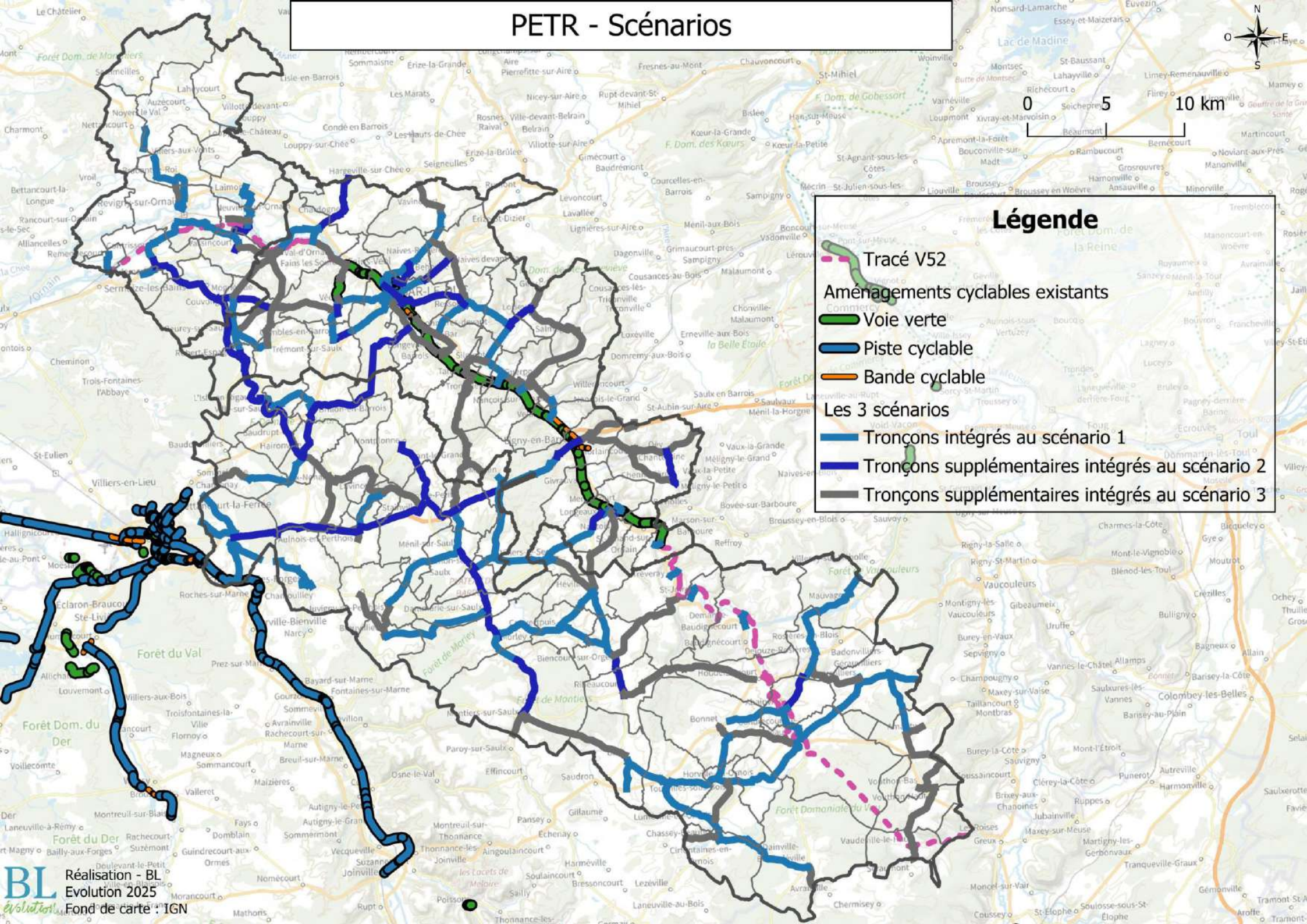
Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- **Présentation des scénarios d'aménagement**
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- Annexes – Zooms par EPCI

PETR - Scénarios

Légende

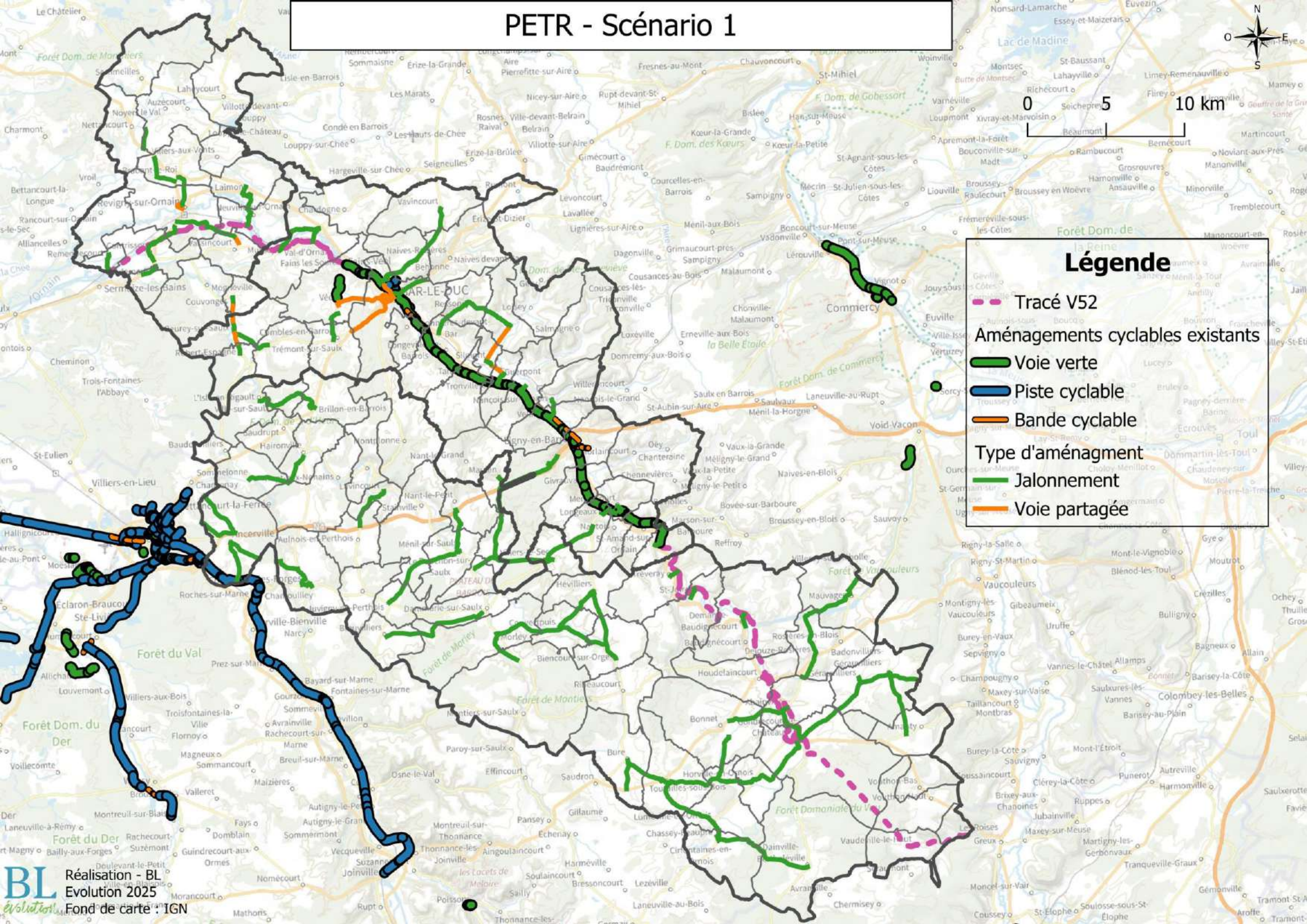
- Tracé V52
- Aménagements cyclables existants
 - Voie verte
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Les 3 scénarios
 - Tronçons intégrés au scénario 1
 - Tronçons supplémentaires intégrés au scénario 2
 - Tronçons supplémentaires intégrés au scénario 3



Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- **Présentation des scénarios d'aménagement**
 - Scénario 1
 - Scénario 2
 - Scénario 3
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- Annexes – Zooms par EPCI

PETR - Scénario 1



Légende

- Tracé V52
- Aménagements cyclables existants
- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Type d'aménagement
- Jalonnement
- Voie partagée

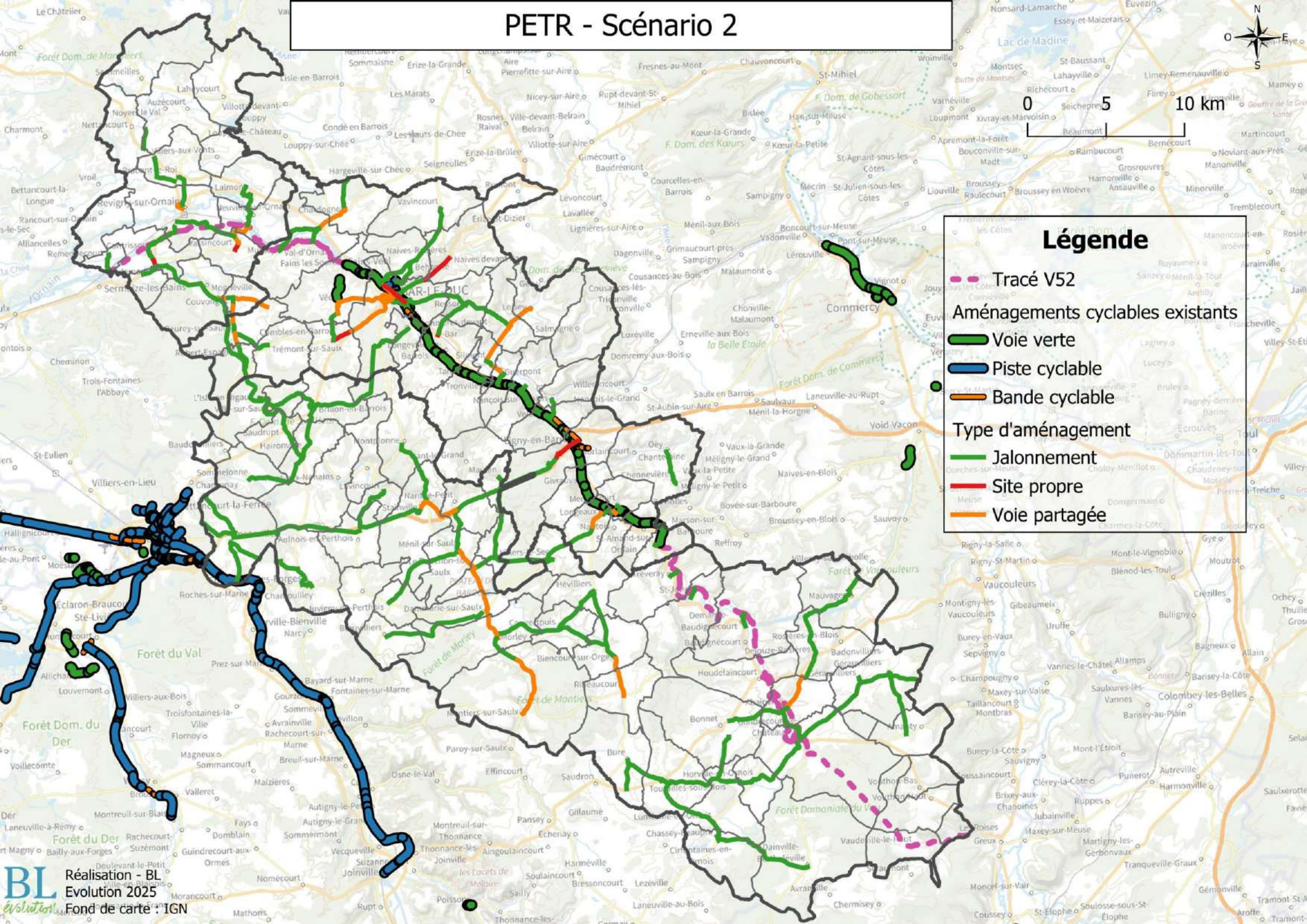


Scénario 1				
Longueur par type d'aménagement (en km)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Jalonnement	188	18	42	129
Voie partagée	11	2	8	0
Site propre	0	0	0	0
Total	199	20	50	129
Longueur par gestionnaire de voirie (en km)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Communale	87	12	23	52
Départementale	112	8	27	77
Total	199	20	50	129
Coût par type d'aménagement (en M€)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Jalonnement	1,0	0,1	0,2	0,7
Voie partagée	1,1	0,3	0,9	0,0
Site propre	0,3	0,3	0,0	0,0
Total	2,4	0,6	1,1	0,7

Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- **Présentation des scénarios d'aménagement**
 - Scénario 1
 - Scénario 2**
 - Scénario 3
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- Annexes – Zooms par EPCI

PETR - Scénario 2



Légende

- Tracé V52
- Aménagements cyclables existants
 - Voie verte
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Type d'aménagement
 - Jalonnement
 - Site propre
 - Voie partagée

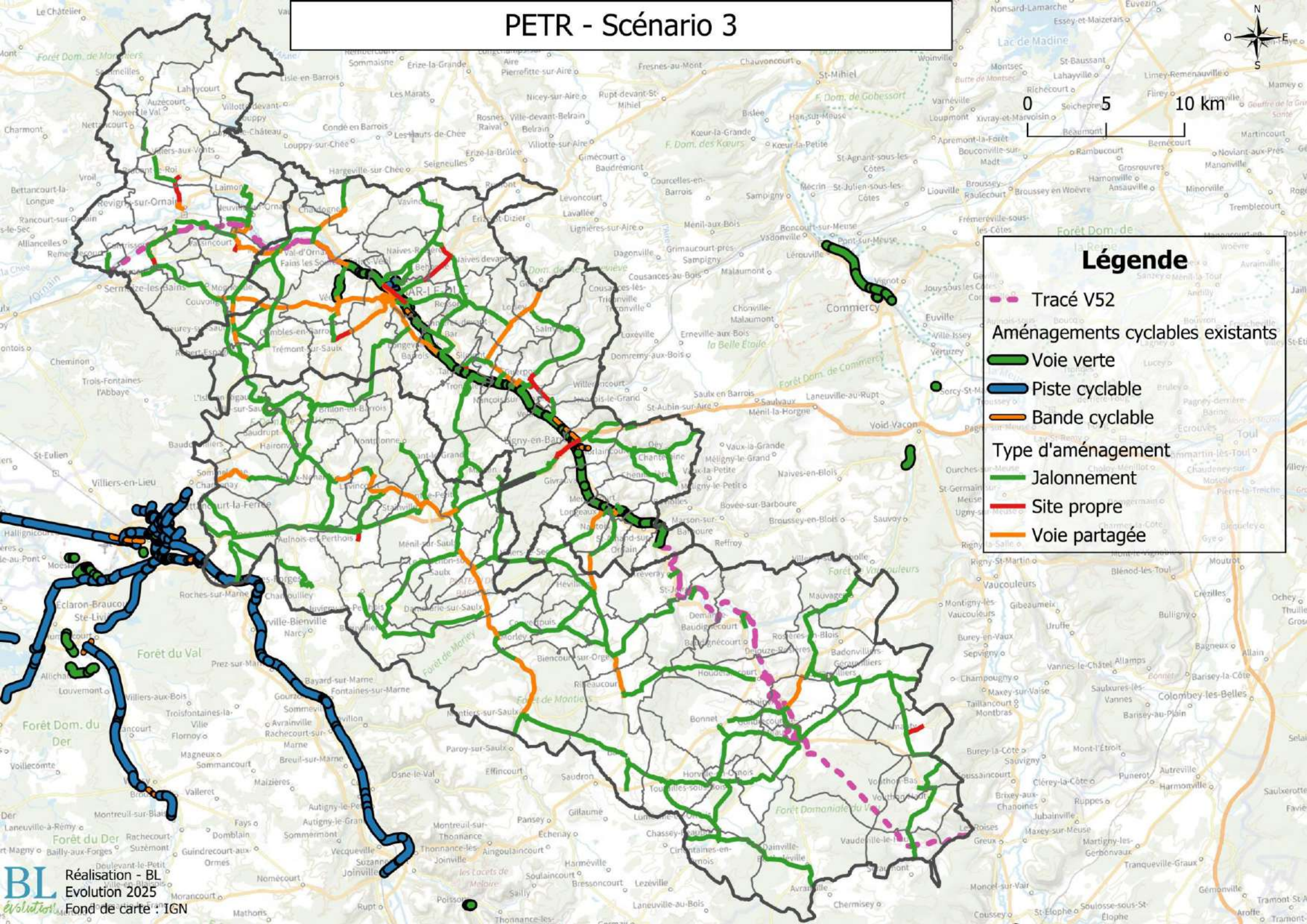


Scénario 2				
Longueur par type d'aménagement (en km)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Jalonnement	267	25	67	175
Voie partagée	39	6	15	18
Site propre	7	1	7	0
Total	313	32	89	193
Longueur par gestionnaire de voirie (en km)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Communale	139	18	43	79
Départementale	173	14	45	114
Total	312	32	87	193
Coût par type d'aménagement (en M€)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Jalonnement	1,4	0,1	0,4	0,9
Voie partagée	4,1	0,6	1,6	1,9
Site propre	4,7	0,5	4,1	0,0
Total	10,2	1,3	6,1	2,8

Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- **Présentation des scénarios d'aménagement**
 - Scénario 1
 - Scénario 2
 - Scénario 3**
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- Annexes – Zooms par EPCI

PETR - Scénario 3



Légende

- Tracé V52
- Aménagements cyclables existants
 - Voie verte
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Type d'aménagement
 - Jalonnement
 - Site propre
 - Voie partagée



Scénario 3				
Longueur par type d'aménagement (en km)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Jalonnement	404	31	127	245
Voie partagée	74	9	37	29
Site propre	16	2	12	2
Total	494	42	176	276
Longueur par gestionnaire de voirie (en km)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Communale	210	24	73	112
Départementale	283	18	101	163
Total	493	42	174	276
Coût par type d'aménagement (en M€)	PETR	Copary	CA Bar-le-Duc - Sud Meuse	CC Portes de Meuse
Jalonnement	2,1	0,2	0,7	1,3
Voie partagée	7,8	0,9	3,9	3,0
Site propre	9,9	1,4	7,3	1,2
Total	19,9	2,5	11,8	5,5



- La période de temps prise pour l'ensemble des scénarios est de 10 ans
- Les coûts de la V52 n'ont pas été intégrés aux scénarios.

• Les budgets relatifs à chaque scénario doivent permettre de couvrir l'ensemble des dépenses relatives au développement du vélo, et pas uniquement la réalisation d'aménagement. Cela comprend donc également le développement de services, la mise en place de stationnement vélo sécurisés, la communication, la résorption de points noirs.... Ainsi, nous avons volontairement « mis de côté » une partie des budgets « pour plus tard », afin de pouvoir nous focaliser ici uniquement sur la réalisation d'aménagements. Sur la droite, un exemple pour la Copary.

<i>*ces montants correspondent à la somme du fonctionnement et de l'investissement</i>	Scénario tendanciel	Scénario de rattrapage	Scénario volontariste
Montants (en €/an/hab)	5 €	20 €	40 €
Montant totaux par an (en €/an)	34 775 €	139 100 €	278 200 €
Montant totaux sur 10 ans (en €)	347 750 €	1 391 000 €	2 782 000 €
Estimation des montants dédiés aux services et à l'animation sur 10 ans (en €)	25 000 €	100 000 €	200 000 €
Estimation des montants dédiés à la résorption des points noirs sur 10 ans (en €)	50 000 €	100 000 €	300 000 €
Montant totaux sur 10 ans dédiés aux seuls aménagements (en €)	272 750 €	1 191 000 €	2 282 000 €

- Dans certains scénarios, on voit apparaître des discontinuités flagrantes sur certaines liaisons (ex : entre Brabant-le-Roi et Nettancourt, entre Revigny et Contrisson au-dessus de la voie ferrée). Cela est dû au fait que l'aménagement des tronçons manquants viendrait faire « exploser » les budgets relatifs aux aménagements pour le scénario en question. Lorsqu'il n'existe pas d'itinéraire alternatif (comme c'est le cas pour ces exemples), la portion de budget relative à la résorption des points noirs pourrait être fléchée vers l'aménagement de ces points durs et discontinuités.

Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- Présentation des scénarios d'aménagement
- **Portage et scénarios de financement**
- Autres enjeux
- Annexes – Zooms par EPCI



- **Financements** : de nombreuses possibilités de financements existent (l'Europe à travers les AAP LEADER, l'Etat à travers le Fonds Mobilités Actives, la Région, le Département. 60% à 80% de cofinancement envisageable en cas d'aménagements qualitatifs (critères CEREMA))
- **Foncier** : Un autre indispensable (parfois un pré-requis au financement départemental). Documents d'urbanisme et outils de veille à définir.
- **Rénovation de voirie** :
 - En agglomération : Obligation légale de réaliser un aménagement cyclable en cas de rénovation (y compris couche de roulement)
 - Hors agglomération : Obligation si itinéraire inscrit dans un plan de mobilité (ex : schéma directeur)

Article L. 228-2 du Code l'environnement

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

Enjeux du schéma directeur = Anticiper les besoins.



	Compétences	Orientation des plans vélo
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%. Mise à disposition de VAE dans les gares</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) 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Vélo en cours de réalisation
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 d'acculturation au vélo
EPCI	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des mobilités: AOM Autres compétences différentes en fonction des EPCI Compétence PLUi 	
Communes	<ul style="list-style-type: none"> Gestion de la voirie communale et des routes départementales en agglomération 	



Les principaux modèles de portage existants

1 LE MODÈLE CLASSIQUE mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* a un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable. Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, il peut se positionner comme financeur via un fond de concours.

2 LE MODÈLE RÉPARTI mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose d'une compétence facultative « voirie cyclable d'intérêt communautaire » qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal (liaisons entre bourgs : vers les zones d'activités économiques...).

3 LE MODÈLE INTÉGRÉ mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose de la compétence voirie. Il développe en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal. Cette délégation de compétence implique des transferts de moyens et de charges des communes vers l'EPCI*. Le maire peut conserver son pouvoir de police, de circulation et de stationnement.

*établissement public de coopération intercommunale



Si pas de modification des compétences – Cas du scénario 2



- Situation actuelle dans la plupart des EPCIs
- Le **PETR et l'EPCI ont un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable.**
- **Les communes sont MOA pour aménager des liaisons sur les voies où elles sont gestionnaires** (routes communales partout et RD en agglo). Elles pourront trouver des subventions pour aménager ces liaisons, mais **auront à minima en RAC de 20% du montant total.**
- Afin de réaliser des aménagements sur RD hors agglo, elles devront conventionner avec le CD55 pour obtenir une délégation de compétence.
- Les liaisons ne faisant pas partie du SDC ne font l'objet d'aucune action de la part de l'EPCI : elles sont sous la MOA des communes

Ces calculs ont été faits avec des hypothèses de 60% de subventions pour la réalisation des travaux

PETR			
RAC global EPCIs et communes (en M€)	4,1		
EPCIs	(en k€)	(en M€)	(en €/an/hab)
Reste à charge	0,0	0,0	0
Communes	(en k€)	(en M€)	
Reste à charge	4 062	4,1	



Si passage au modèle réparti – Cas du scénario 2



- **L'EPCI dispose d'une compétence facultative "voirie cyclable d'intérêt communautaire"** qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur hors agglomération. Cela permet aux communes de ne pas être MOA sur la réalisation de ces liaisons, et donc de ne pas avoir à financer à minima 20% du montant de ces liaisons. **L'EPCI pourra tout de même imposer une participation financière de la commune, dont le montant serait à définir.**
- **L'EPCI devra assurer à minima 20% du montant de la liaison, en tant que MOA, sur ces liaisons hors aggro.**
- Afin de réaliser des aménagements sur RD hors aggro, l'EPCI devra conventionner avec le CD55 pour obtenir une délégation de compétence.
- Par ailleurs, les **communes devront assurer la continuité en aggro.** Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, l'EPCI peut se positionner comme financeur via un fond de concours sur les liaisons intégrées au SDC.
- Les liaisons ne faisant pas partie du SDC ne font l'objet d'aucune action de la part de l'EPCI : elles sont sous la MOA des communes.
- L'EPCI et le PETR, qui disposent d'une ingénierie forte, sont alors en mesure d'assurer la réponse à des AAP pour trouver les subventions.

Ces calculs ont été faits avec des hypothèses de :

- *60% de subventions pour la réalisation des travaux*
- *5% de participation des communes pour le financement des liaisons*

PETR			
RAC global EPCIs et communes (en M€)	4,1		
EPCIs	(en k€)	(en M€)	(en €/an/hab)
Reste à charge	2384,6	2,4	4
Communes	(en k€)	(en M€)	
Reste à charge	1 678	1,7	

Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- Présentation des scénarios d'aménagement
- Portage et scénarios de financement
- **Autres enjeux**
- Annexes – Zooms par EPCI



Œuvrer au développement de l'usage du vélo ne se **réduit pas à créer des aménagements cyclables.**

Il s'agit aussi d'agir sur :

- Assurer la continuité en **résorbant les points noirs**
- L'offre de **services** (stationnements, location, aide à l'achat)
- **L'animation et la sensibilisation** au vélo par le biais d'un ou plusieurs ETP



Voies à faible trafic : routes accueillant aujourd'hui un volume de **trafic motorisé relativement bas**, c'est-à-dire des routes **alternatives** à des voies plus fréquentées par les véhicules motorisés.

Proposition

- Déclassification ou requalification de ces routes en « voie verte » ou « voies partagées »
- afin d'adapter l'aménagement, voire d'en limiter l'accès aux ayants droits (riverains, secours,...)
- tout en abaissant la vitesse de circulation
- et en indiquant la primauté des modes actifs par l'intermédiaire d'un jalonnement et d'une signalétique claire



Intérêts multiples pour les collectivités

1. Créer de nouveaux aménagements cyclables à but utilitaire en minimisant :
 1. les **coûts d'investissement**
 2. l'**artificialisation des sols**
2. « Sortir de terre » **rapidement** ce futur réseau cyclable
3. **Allonger la durée de vie** des et donc diminuer les opérations d'entretien, source d'économies supplémentaires





Exemples de routes requalifiées en « voie verte »





La « voie verte » : un aménagement qui va « un cran plus loin » que le jalonnement, en réservant l'accès à une route aux modes actifs uniquement

Aujourd'hui en Meuse :

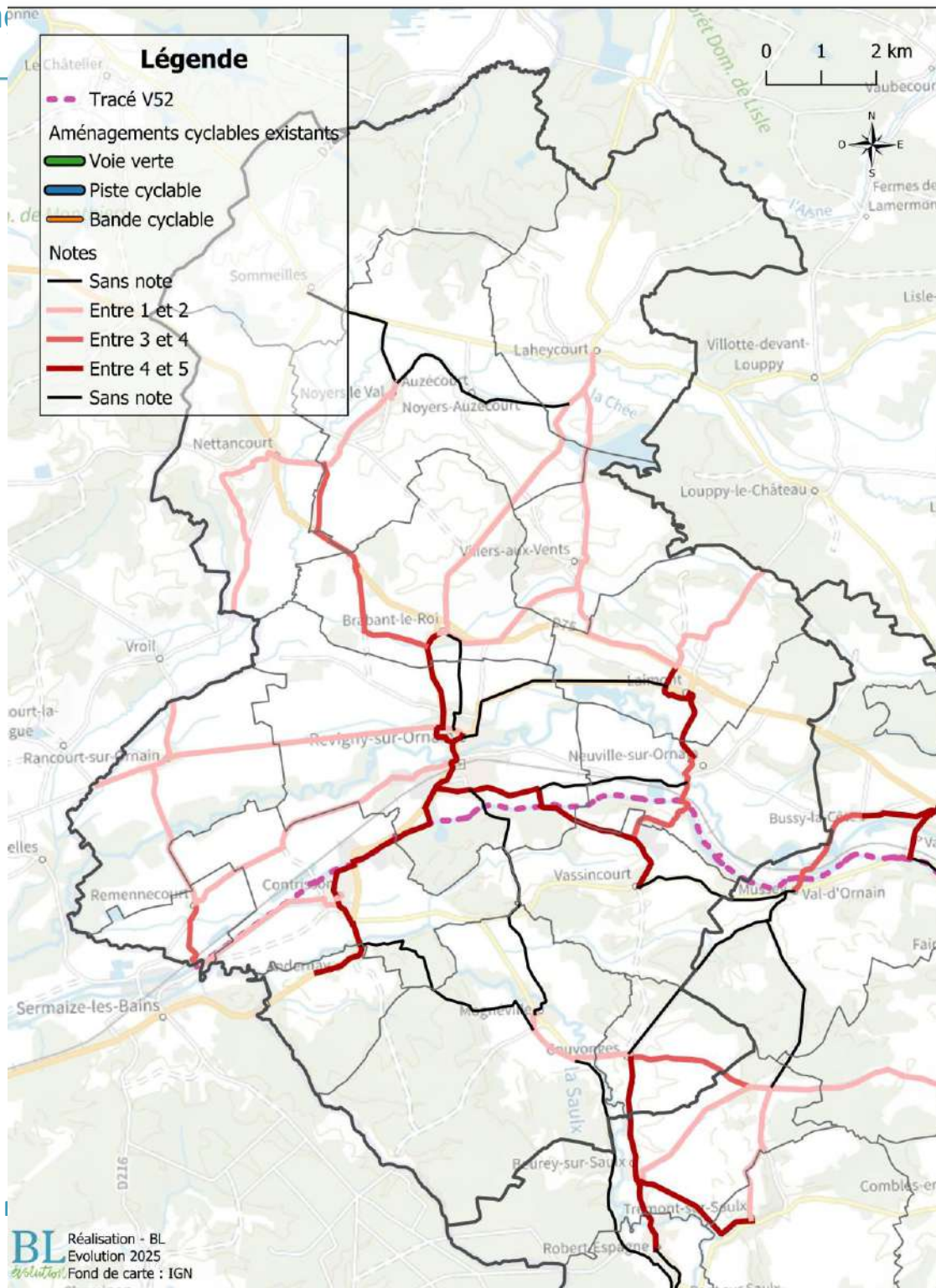
- Le **linéaire de réseau routier en Meuse est très important** (3500km de RD, 2700km de routes communales)
- Une **grande partie de ces routes sont très peu circulées**, et sont déjà empruntables à vélo. D'autres sont supposées être calmes mais font l'objet d'un trafic de transit, délétère pour les riverains et pour les cyclistes qui pourraient les emprunter
- Plusieurs études relatives au développement du vélo sont en cours (Pays Barrois, Pays de Verdun, Département de la Meuse). Il y a donc actuellement une opportunité forte à s'intéresser à ces enjeux
- Le Département de la Meuse est **en attente de propositions** de la part des territoires concernant les liaisons d'intérêt départemental et les aménagements sur les routes départementales à faible trafic

Des propositions de routes qui nous paraîtraient pertinentes d'être transformées en voies vertes

- Entre Neuville-sur-Ornain et Révigny sur une portion de la route de Neuville
- Entre Hairoville et Brillon-en-Barrois par la D4
- Entre Ancerville et Ligny-en-Barrois
- D'autres à identifier ensemble...

Présentation du diagnostic cyclable




- Méthodologie
- Présentation des scénarios d'aménagement
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- **Annexes – Zooms par EPCI**
 - COPARY**
 - Meuse Grand Sud
 - Portes de Meuse





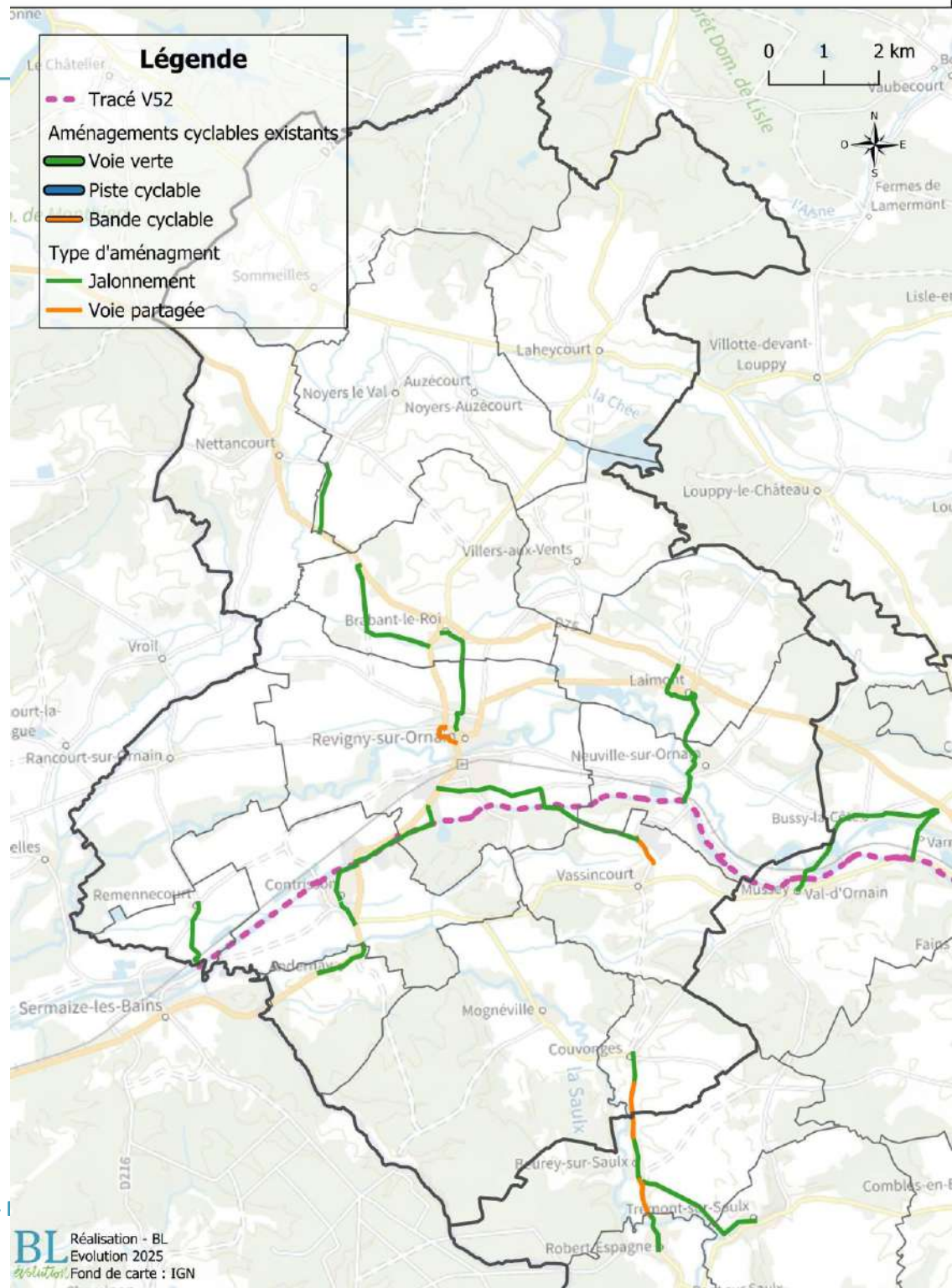
3 scénarios de développement du vélo



*ces montants correspondent à la somme du fonctionnement et de l'investissement	Scénario tendanciel 	Scénario de rattrapage 	Scénario volontariste 
Montants (en €/an/hab)	5 €	20 €	40 €
Montant totaux par an (en €/an)	34 775 €	139 100 €	278 200 €
Montant totaux sur 10 ans (en €)	347 750 €	1 391 000 €	2 782 000 €
Estimation des montants dédiés aux services et à l'animation sur 10 ans (en €)	25 000 €	100 000 €	200 000 €
Estimation des montants dédiés à la résorption des points noirs sur 10 ans (en €)	50 000 €	100 000 €	300 000 €
Montant totaux sur 10 ans dédiés aux seuls aménagements (en €)	272 750 €	1 191 000 €	2 282 000 €

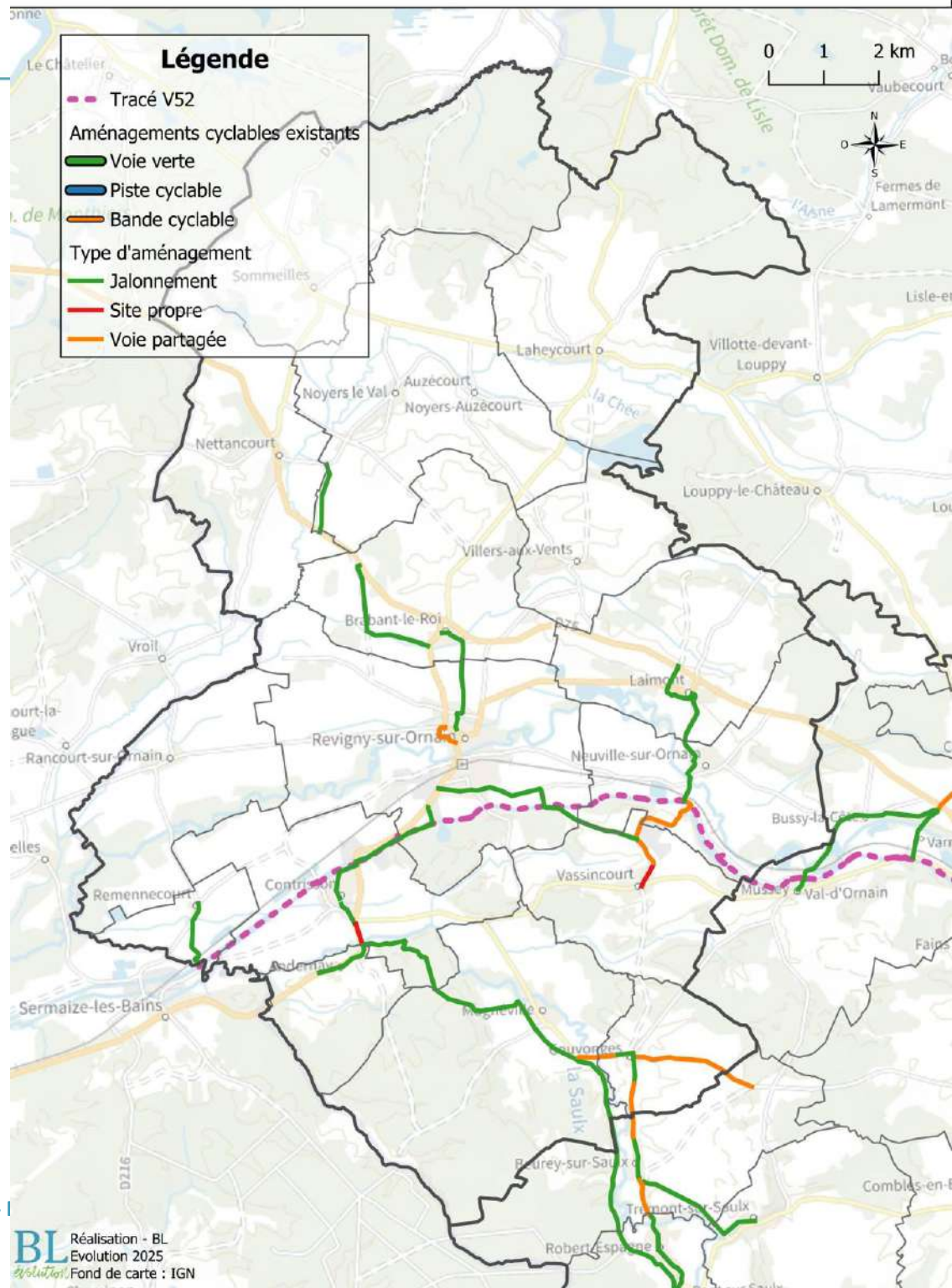


COPARY - Scénario 1



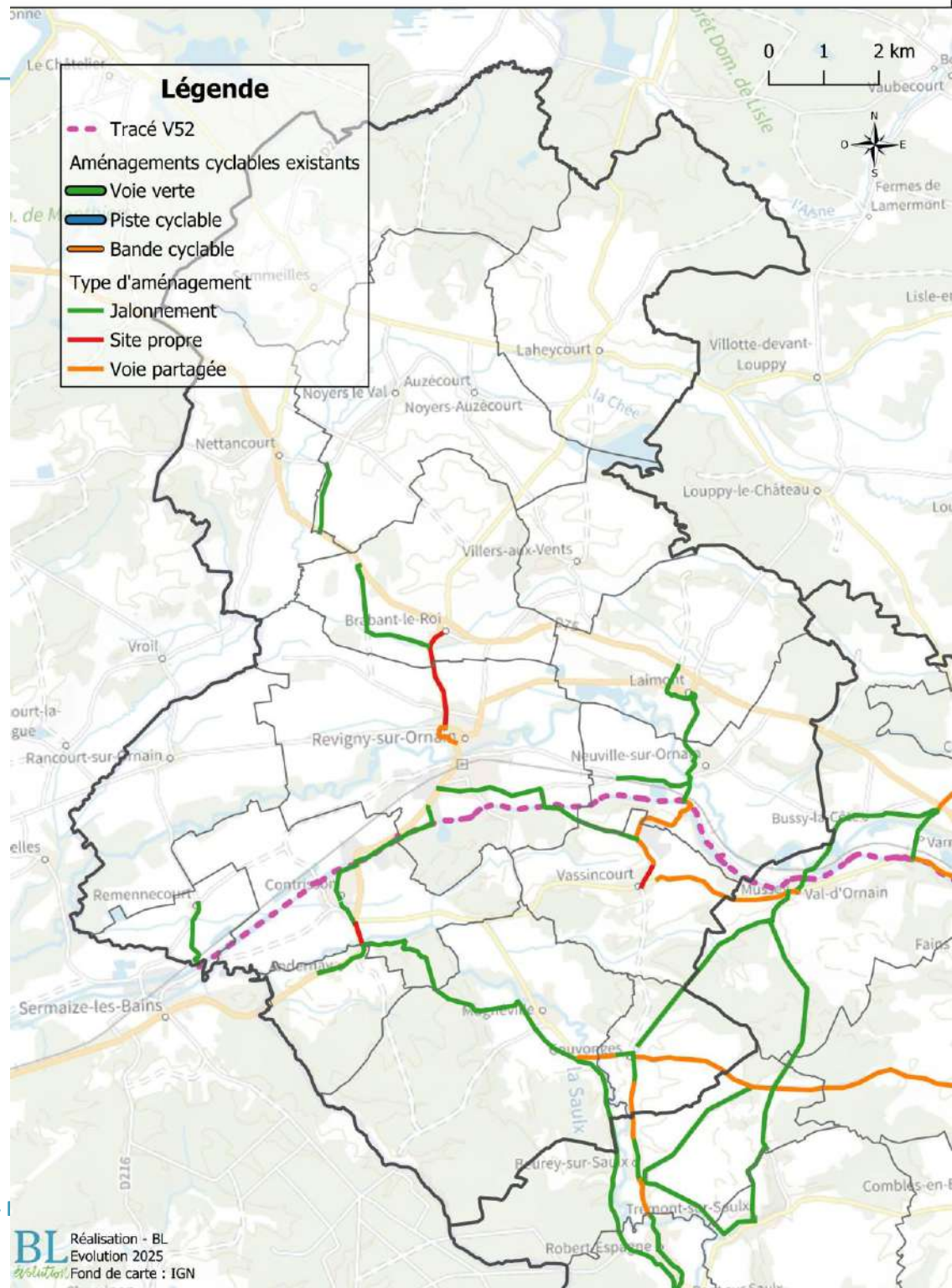


COPARY - Scénario 2





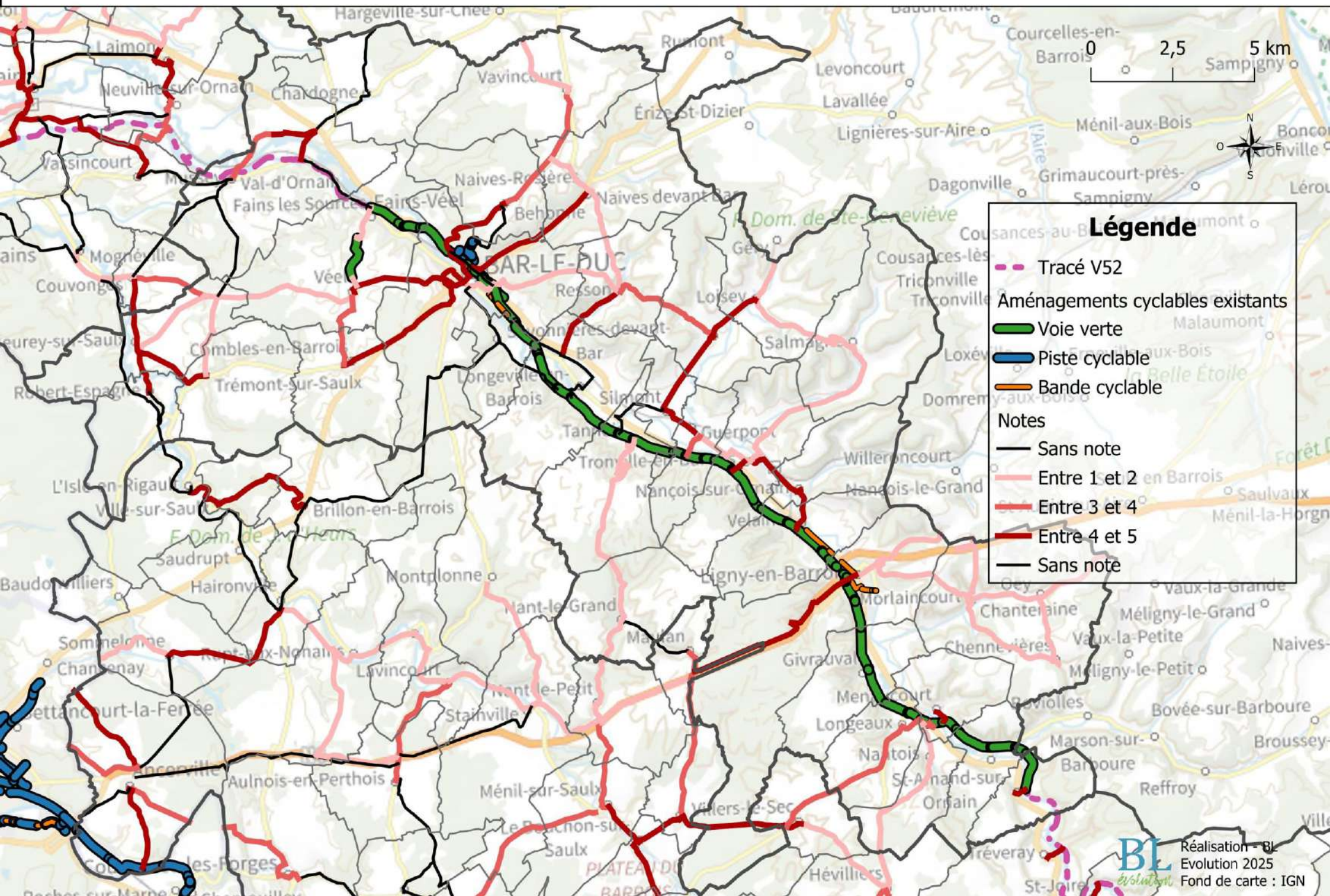
COPARY - Scénario 3



Présentation du diagnostic cyclable




- Méthodologie
- Présentation des scénarios d'aménagement
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- **Annexes – Zooms par EPCI**
 - COPARY
 - Meuse Grand Sud**
 - Portes de Meuse

CA Meuse Grand Sud - Notes

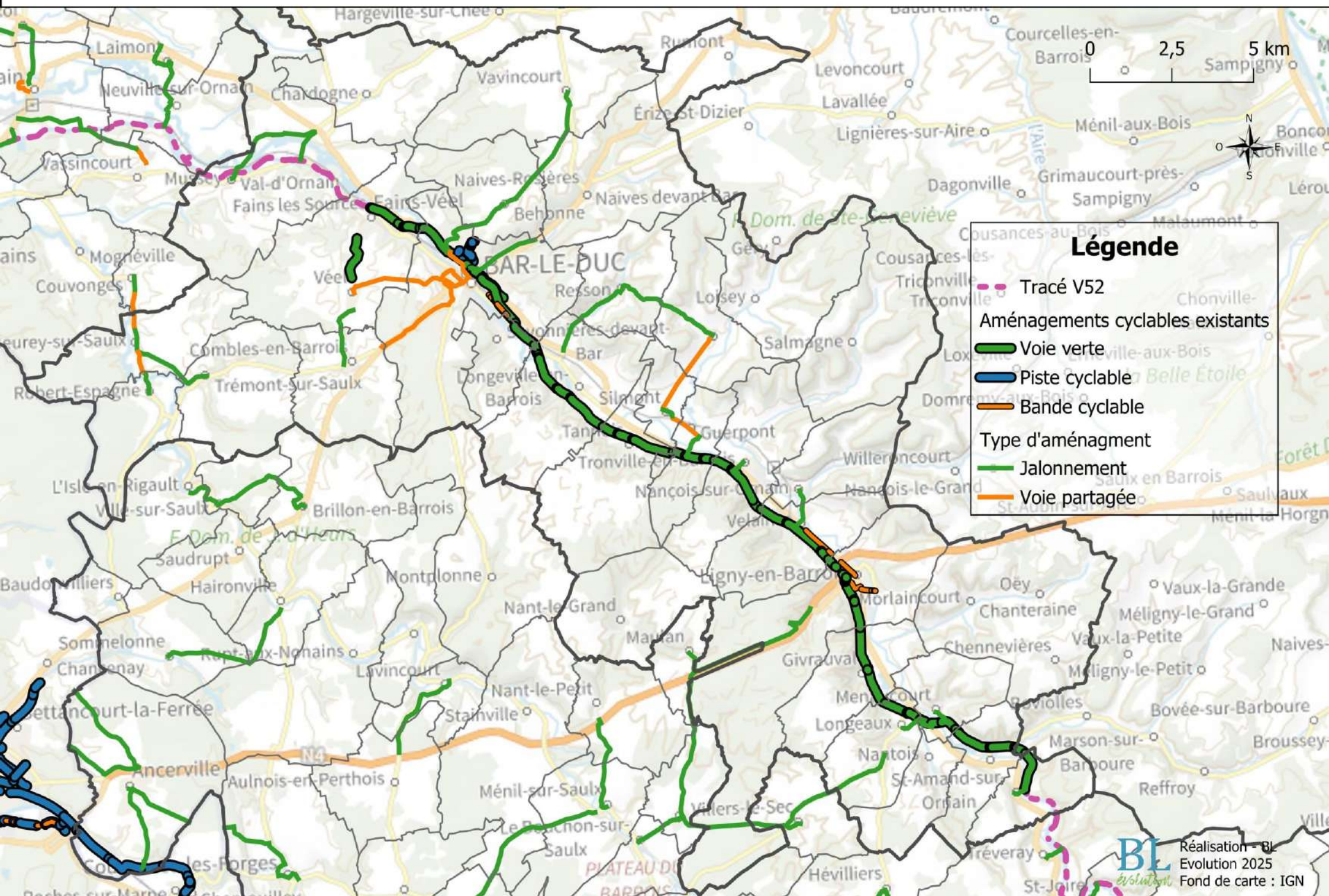




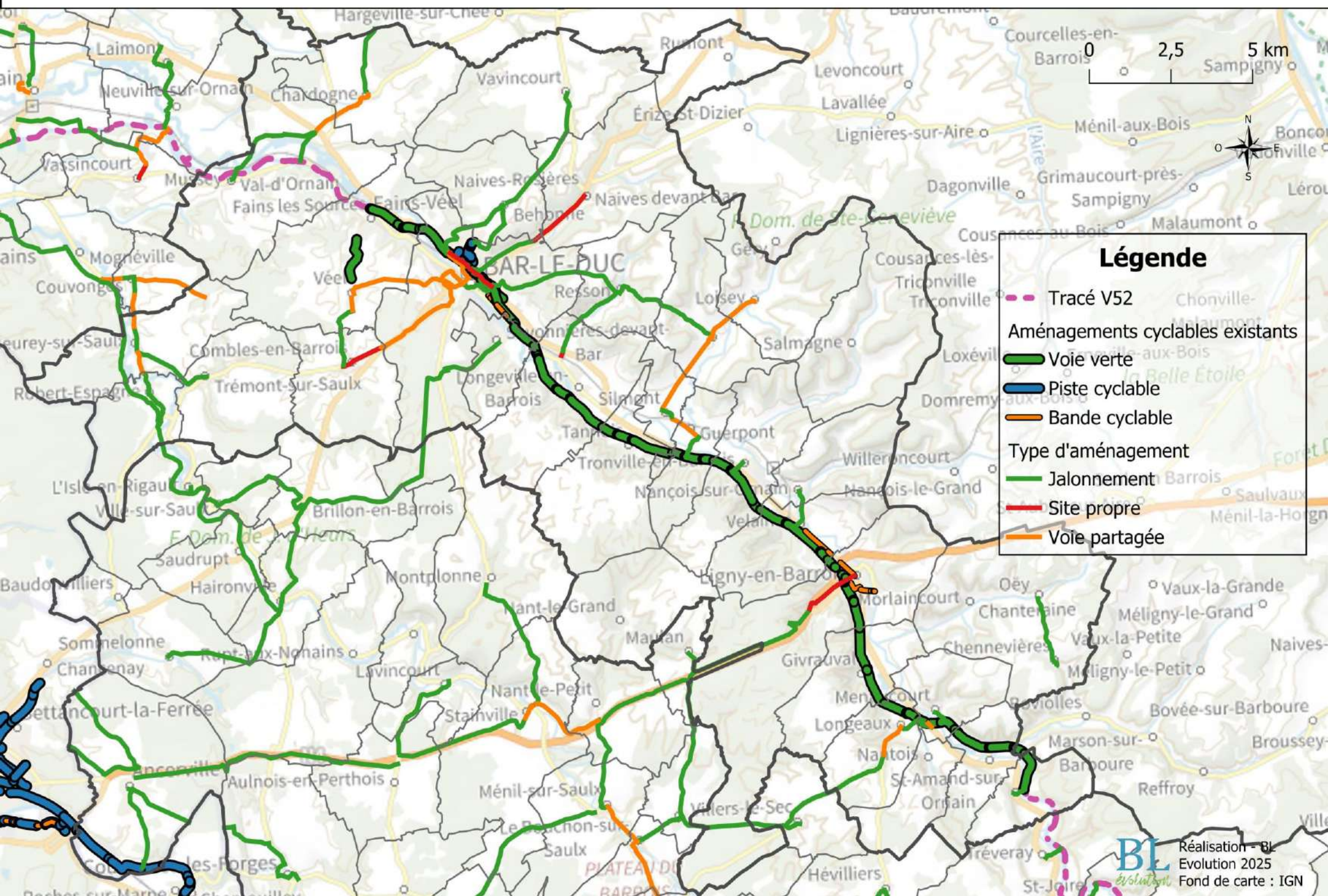
3 scénarios de développement du vélo

<i>*ces montants correspondent à la somme du fonctionnement et de l'investissement</i>	Scénario tendanciel 	Scénario de rattrapage 	Scénario volontariste 
Montants (en €/an/hab)	5 €	20 €	40 €
Montant totaux par an (en €/an)	169 060 €	676 240 €	1 352 480 €
Montant totaux sur 10 ans (en €)	1 690 600 €	6 762 400 €	13 524 800 €
Estimation des montants dédiés aux services et à l'animation sur 10 ans (en €)	100 000 €	400 000 €	800 000 €
Estimation des montants dédiés à la résorption des points noirs sur 10 ans (en €)	200 000 €	400 000 €	1 200 000 €
Montant totaux sur 10 ans <u>dédiés aux seuls aménagements</u> (en €)	1 390 600 €	5 962 400 €	11 524 800 €

CA Meuse Grand Sud - Scénario 1



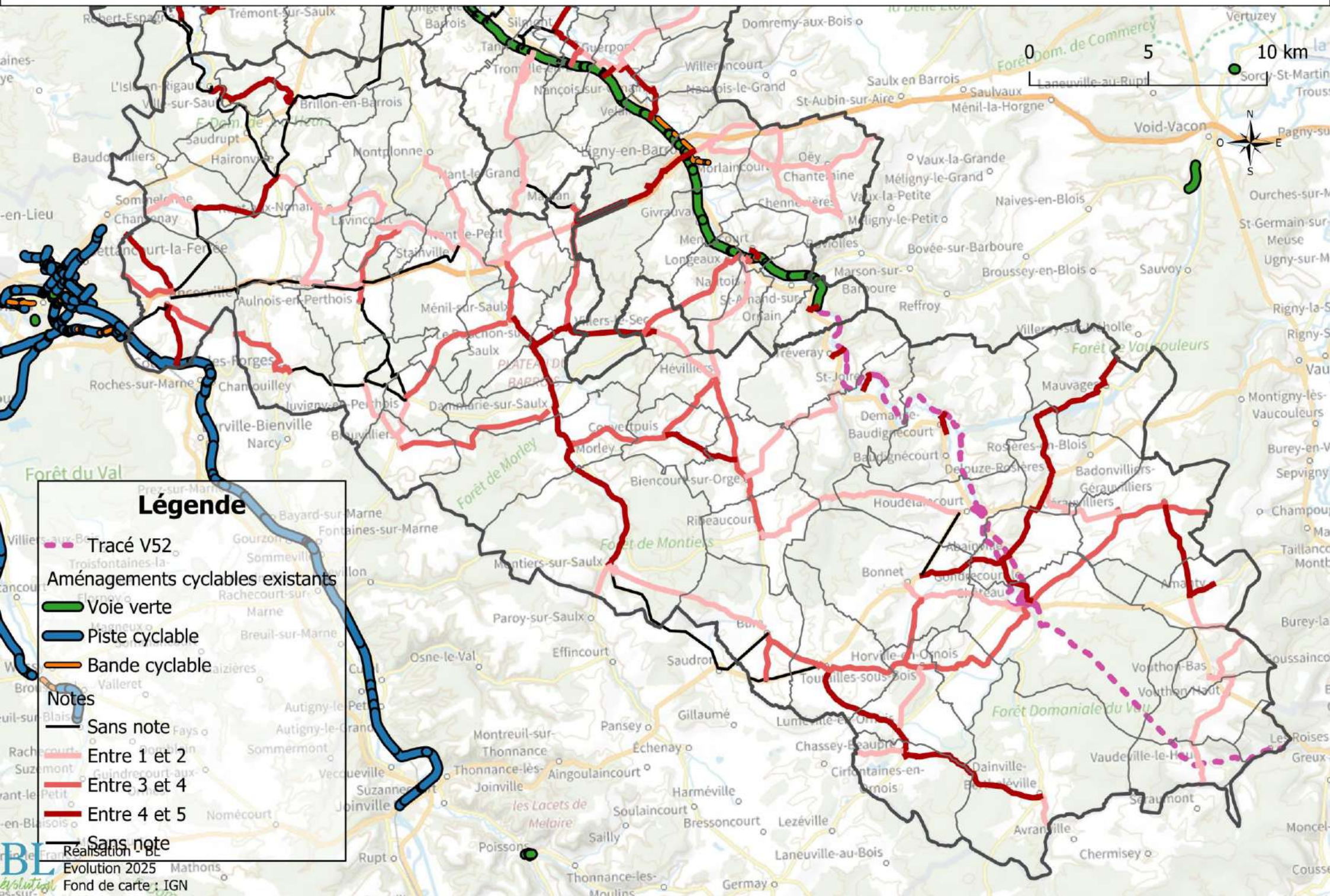
CA Meuse Grand Sud - Scénario 2






Présentation du diagnostic cyclable

- Méthodologie
- Présentation des scénarios d'aménagement
- Portage et scénarios de financement
- Autres enjeux
- **Annexes – Zooms par EPCI**
 - COPARY
 - Meuse Grand Sud
 - Portes de Meuse**

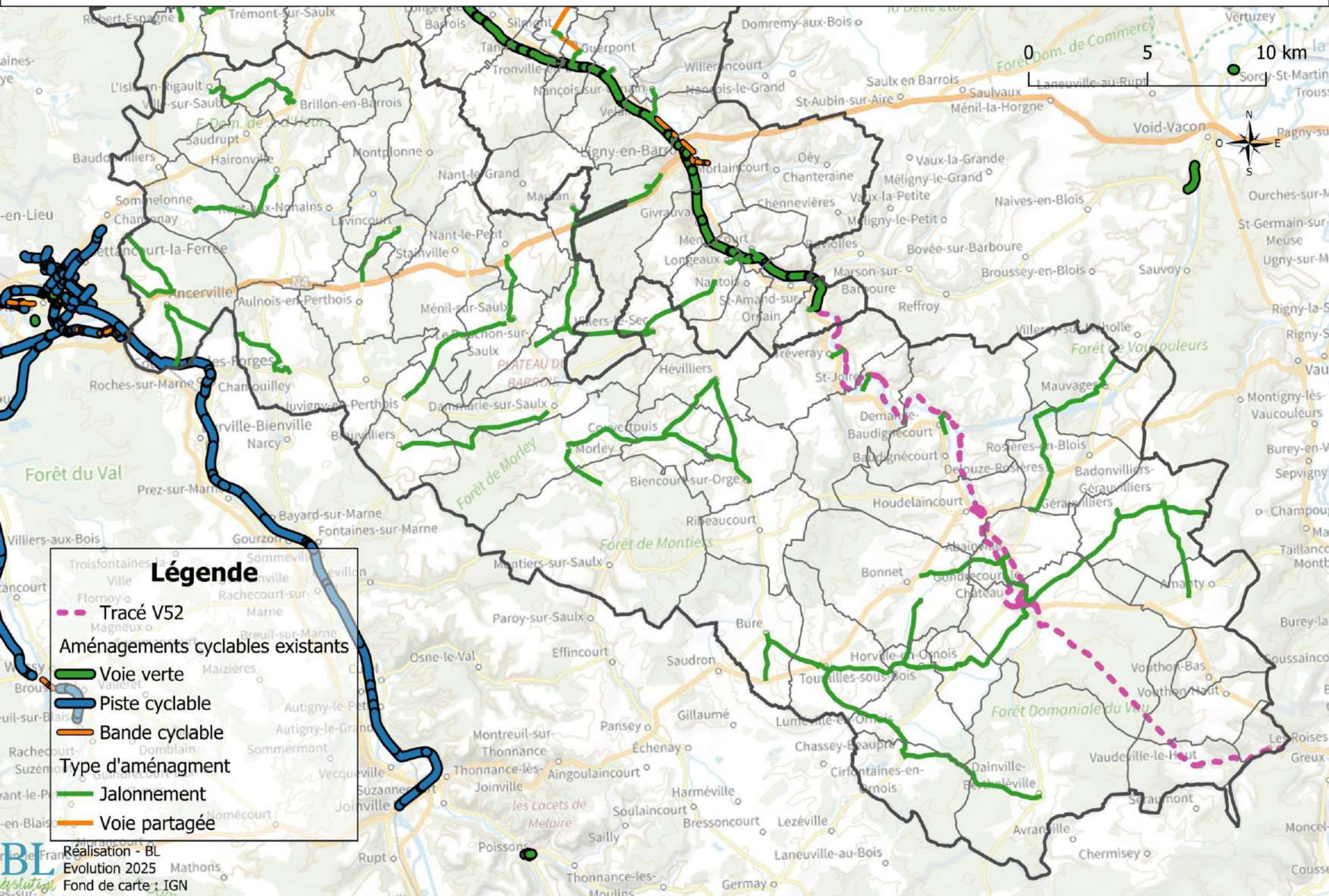
CC Portes de Meuse - Notes





*ces montants correspondent à la somme du fonctionnement et de l'investissement	Scénario tendanciel 	Scénario de rattrapage 	Scénario volontariste 
Montants (en €/an/hab)	5 €	20 €	40 €
Montant totaux par an (en €/an)	80 590 €	322 360 €	644 720 €
Montant totaux sur 10 ans (en €)	805 900 €	3 223 600 €	6 447 200 €
Estimation des montants dédiés aux services et à l'animation sur 10 ans (en €)	50 000 €	200 000 €	400 000 €
Estimation des montants dédiés à la résorption des points noirs sur 10 ans (en €)	100 000 €	200 000 €	600 000 €
Montant totaux sur 10 ans dédiés aux seuls aménagements (en €)	655 900 €	2 823 600 €	5 447 200 €

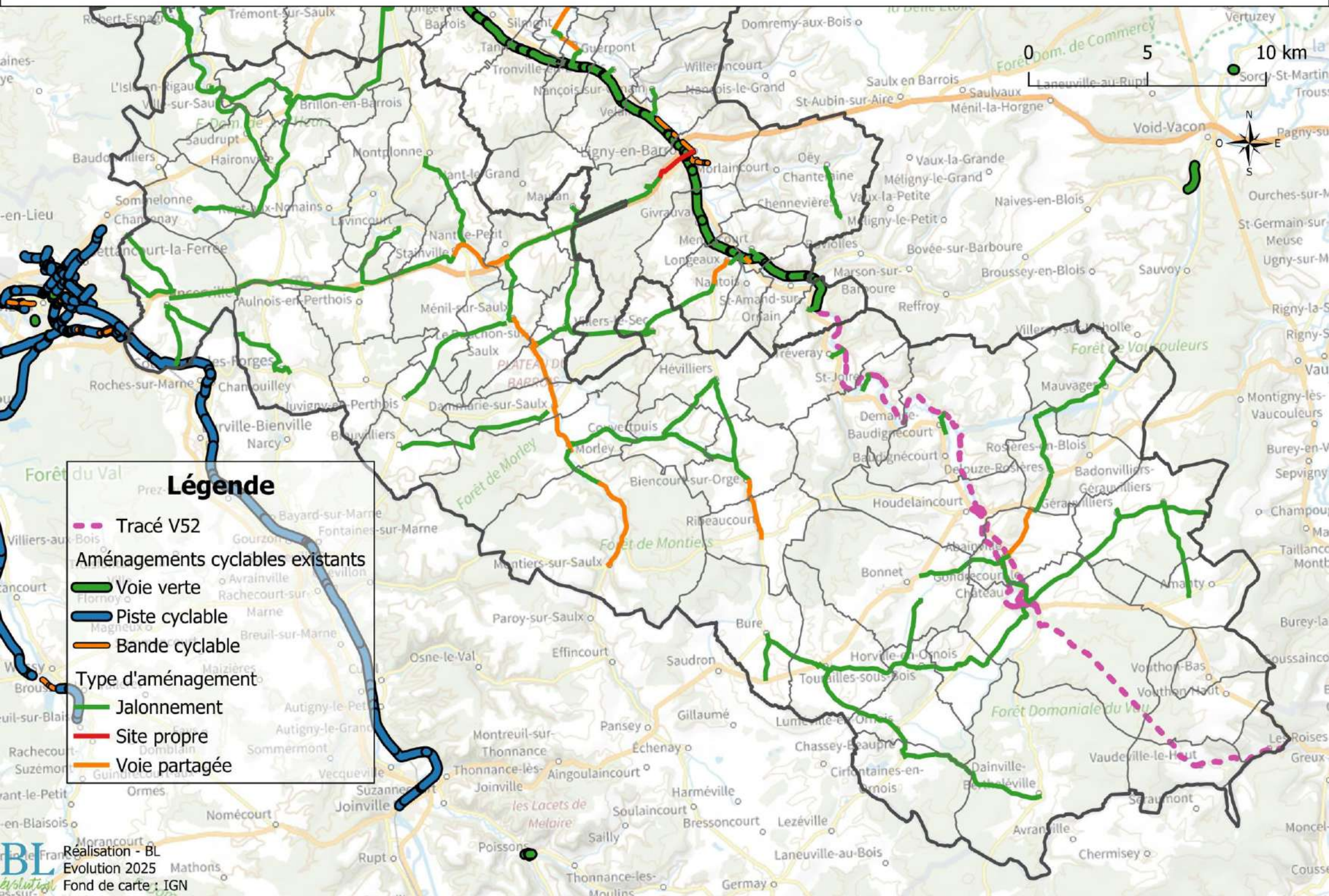
CC Portes de Meuse - Scénario 1



Légende

- Tracé V52
- Aménagements cyclables existants
 - Voie verte
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Type d'aménagement
 - Jalonnement
 - Voie partagée

CC Portes de Meuse - Scénario 2



CC Portes de Meuse - Scénario 3

