

Schéma directeur cyclable du Pays Barrois

Phase 3 : Plan d'action

Décembre 2025



Source Est Républicain

Soutenu par



Contact Client

Johan LAFLOTTE

Contact BL évolution

Maxime GADREAU

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

Engagement du PETR du Pays Barrois pour le vélo

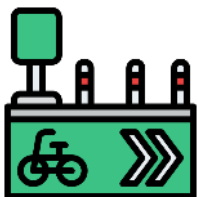
En priorité, développer les déplacements domicile-travail et domicile-école, déplacements du quotidien (aller faire des courses, se rendre à une activité de loisirs...)

Créer des liaisons intercommunales en connexion avec la V52 et les principaux pôles (Bar-le-Duc, Ligny-en-Barrois, Ancerville...)

Conforter les pratiques récréatives et touristiques

Pour augmenter la pratique du vélo à l'échelle du PETR, sont considérés comme prioritaires :

- Des **infrastructures cyclables sécurisées**
- Une **offre de stationnement vélo sécurisée**
- Un **accompagnement à l'encouragement de la pratique** à destination des acteurs touristiques pour les cyclotouristes cyclistes et à destination des entreprises à l'égard des salariés
- Des campagnes de **communication** dédiées et une **identité de territoire** intégrant le vélo
- Des actions de **formation pour se mettre ou se remettre en selle**



AXE 1 : AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL ET INTER-EPCI POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ, DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ

- **Action 1** – Aménager le réseau cyclable intercommunal
- **Action 2** – Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries (dont les intersections)
- **Action 3** – Entretenir régulièrement le réseau cyclable
- **Action 4** – Généraliser les zones apaisées dans les cœurs de villes et cœurs de bourgs
- **Action 5** – Mettre en conformité les aménagements existants et créer des continuités d'itinéraires



AXE 3 : RENDRE LE VÉLO PLUS ATTRACTIF

- **Action 1** – Organiser l'apprentissage du vélo et des événements de promotion du vélo
- **Action 2** – Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien
- **Action 3** – Encourager les pratiques du vélo récréatives et touristiques



AXE 2 : DÉVELOPPER LES SERVICES DE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO

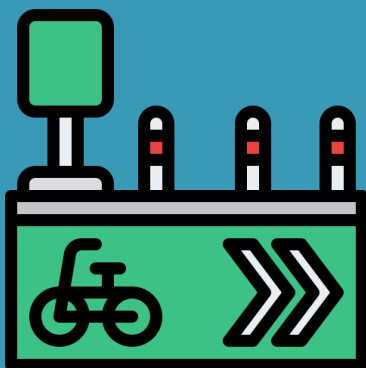
- **Action 1** – Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements
- **Action 2** – Mettre en place un dispositif d'aide à l'achat
- **Action 3** – Développer des services de réparation
- **Action 4** – Lancer un service de location longue durée



AXE 4 : GARANTIR LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI DU SCHÉMA

- **Action 1** – Garantir du temps humain dédié à la mise en place du SDC
- **Action 2** – Perpétuer le comité de suivi des maîtrises d'ouvrages
- **Action 3** – Poursuivre la dynamique de concertation avec les habitants et acteurs locaux à l'échelle du PETR, mais aussi dans les EPCI
- **Action 4** – Définir les règles de partage de compétence

***AXE 1 : AMÉNAGER
UN RÉSEAU CYCLABLE
INTERCOMMUNAL
ET INTER-EPCI POUR
RÉPONDRE AUX ENJEUX
D'ACCESSIBILITÉ,
DE CONFORT
ET DE SÉCURITÉ***





AXE 1 : AMÉNAGER UN RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL ET INTER-EPCI POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ, DE CONFORT ET DE SÉCURITÉ



Contexte et objectifs de l'axe

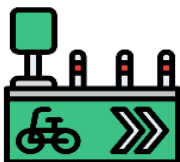
Le développement d'un réseau cyclable **sécurisé, continu, confortable et attractif** constitue la principale attente des usagers, ce que la du SDC a pu démontrer.

Il est proposé de développer **un réseau cyclable structurant** pour le territoire di PETR. Ce réseau, plutôt constitué **de voies vertes, d'itinéraires jalonnés avec du marquage renforcé et de CVCB** (chaucidou) mais aussi **de voies apaisées** en centre-ville, dans les bourgs et les quartiers permettra un développement considérable de la pratique du vélo sur le territoire. La mise en place de voies apaisées permet la continuité des itinéraires en agglomération, en se connectant à des aménagements qui se présentent sous d'autres formes hors agglomération.

La **modération de la circulation motorisée**, en réduisant les nuisances, améliore les conditions de confort et de sécurité et profite directement aux piétons et aux cyclistes. Elle est particulièrement utile aux endroits les plus denses et/ou les plus fréquentés, comme les entrées d'équipements publics, en premier lieu de ceux accueillant des publics vulnérables, comme les enfants.



Description des mesures



- **Action 1** – Aménager le réseau cyclable intercommunal
- **Action 2** – Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries (dont les intersections)
- **Action 3** – Entretien régulièrement le réseau cyclable



Action 1.1 : Aménager le réseau cyclable intercommunal



Contexte et objectifs de l'action

Le réseau cyclable est **la colonne vertébrale d'un système vélo** et **la principale attente des habitants**, qu'ils pédalent déjà, qu'ils souhaitent se mettre au vélo ou qu'ils soient à la recherche d'une alternative à la voiture individuelle sans penser spontanément au vélo. Grâce à **une infrastructure adaptée aux contextes et aux besoins**, les usagers peuvent se rendre d'un point A à un point B en évitant d'être confrontés à un trop fort trafic motorisé et/ou des véhicules roulant rapidement, avec un différentiel de vitesse trop important par rapport aux cyclistes.

Un réseau cyclable se doit de respecter **certains critères** pour **être fonctionnel et efficace** à l'adresse du plus grand nombre, quel que soit l'âge, la catégorie socio-professionnelle ou les capacités physiques : **la sécurité, le confort, la continuité, la cohérence, l'attractivité**. BL évolution a appliqué ces conditions au territoire du PETR pour assurer **de bonnes conditions de circulation, favoriser le report modal** depuis la voiture individuelle et **pérenniser les changements de comportements**.



Description des mesures

- Réaliser un réseau cyclable complet et structurant (à terme), desservant l'ensemble des pôles et communes associées, les zones d'activités, les équipements publics, les sites touristiques et de loisirs, les gares, points de rencontre et principaux arrêts de car
- Proposer à court terme au moins un itinéraire reliant chaque pôle au pôle le plus proche, et des itinéraires entre les voies vertes existantes et les communes à proximité de celles-ci
- Assurer la continuité des itinéraires en faisant appel à la palette entière des aménagements possibles : voies vertes existantes, pistes cyclables, routes à faible trafic reclassées en voies vertes (innovation introduite en 2022), CVCB (chaucidou), routes simplement jalonnées



Acteurs concernés

Mise en œuvre : gestionnaires de voiries (communes, Département, État pour la N135 et EPCI pour certaines zones d'activités)

Bénéficiaires : usagers, habitants (apaisement du cadre de vie, diminution des nuisances liées au report modal)



Budget indicatif

Financier	23 M€
	Subventions possibles : <ul style="list-style-type: none"> • Dotation et fonds de soutien à l'investissement (DSIL) • Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) • Soutien aux aménagements cyclables et services vélos pour la mobilité du quotidien (Région Grand Est) • Dispositif d'aide aux itinéraires cyclables inscrits aux schémas des véloroutes au niveau national ou régional (DREAL Grand Est)
Humain	3 ETP (1 ETP par EPCI) – ETP partagés avec d'autres actions



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	À terme
Linéaire d'aménagements à réaliser	260,3 km

**Aménagements
en site propre**
- 400 €/ml en moyenne



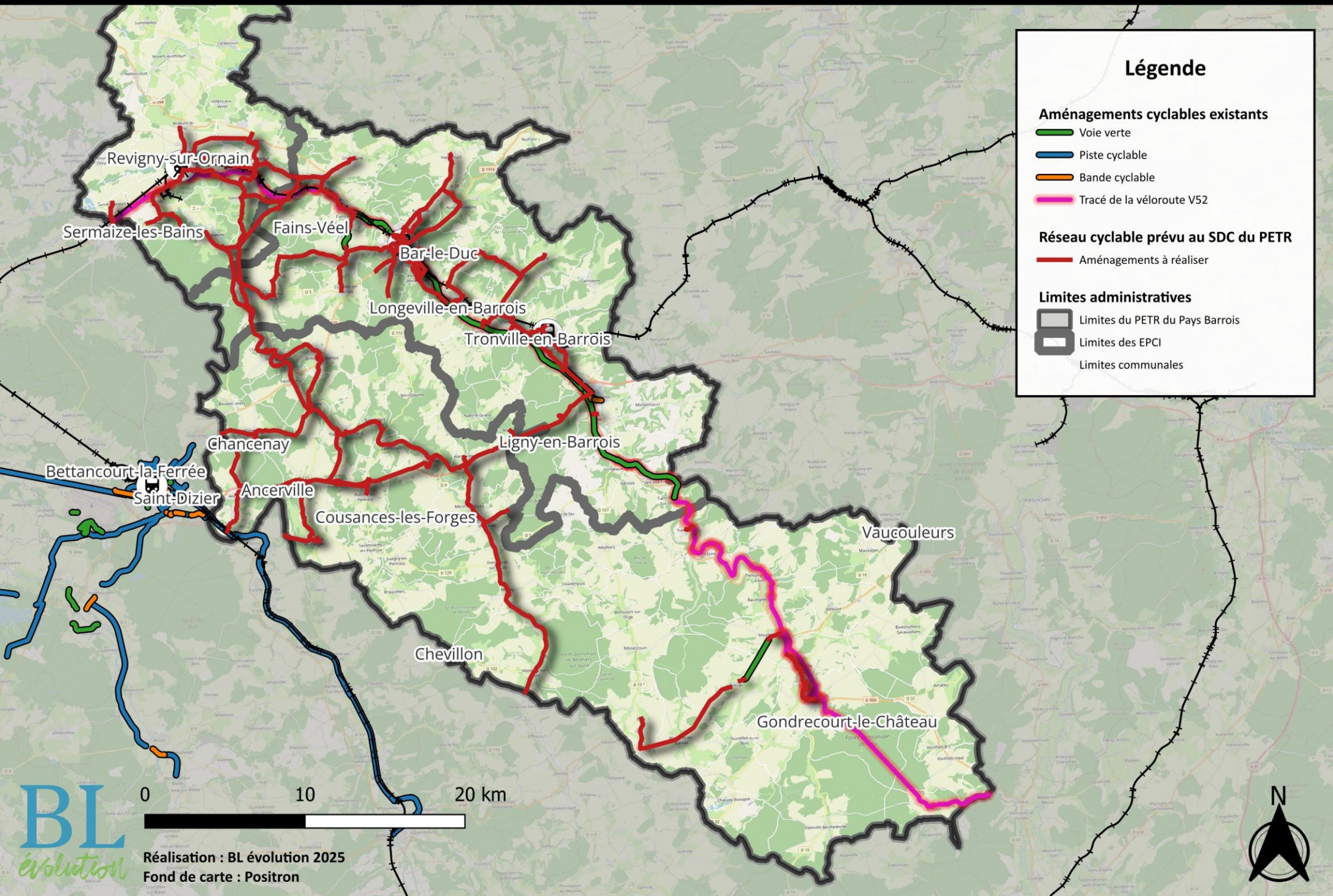
**Aménagements
de mixité
(voies partagées)**
- 100 €/ml en moyenne



**Zones apaisées
et jalonnement**
- 5 €/ml en moyenne



Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays Barrois - Vue générale



Légende

Aménagements cyclables existants

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Tracé de la véloroute V52

Réseau cyclable prévu au SDC du PETR

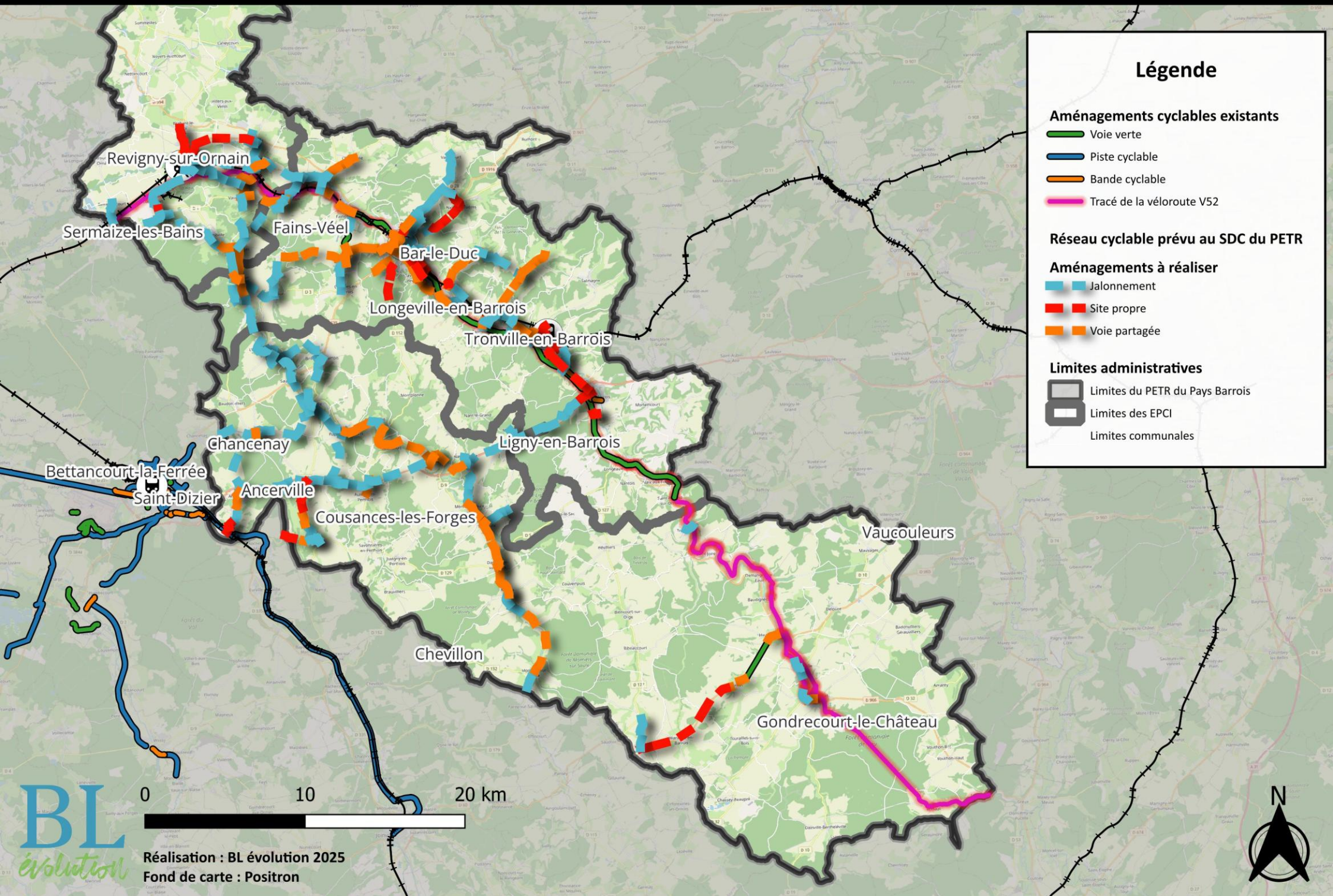
- Aménagements à réaliser

Limites administratives

- Limites du PETR du Pays Barrois
- Limites des EPCI
- Limites communales



Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays Barrois - Vue générale



Légende

Aménagements cyclables existants

- Voie verte
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Tracé de la véloroute V52

Réseau cyclable prévu au SDC du PETR

Aménagements à réaliser

- Jalonnement
- Site propre
- Voie partagée

Limites administratives

- Limites du PETR du Pays Barrois
- Limites des EPCI
- Limites communales



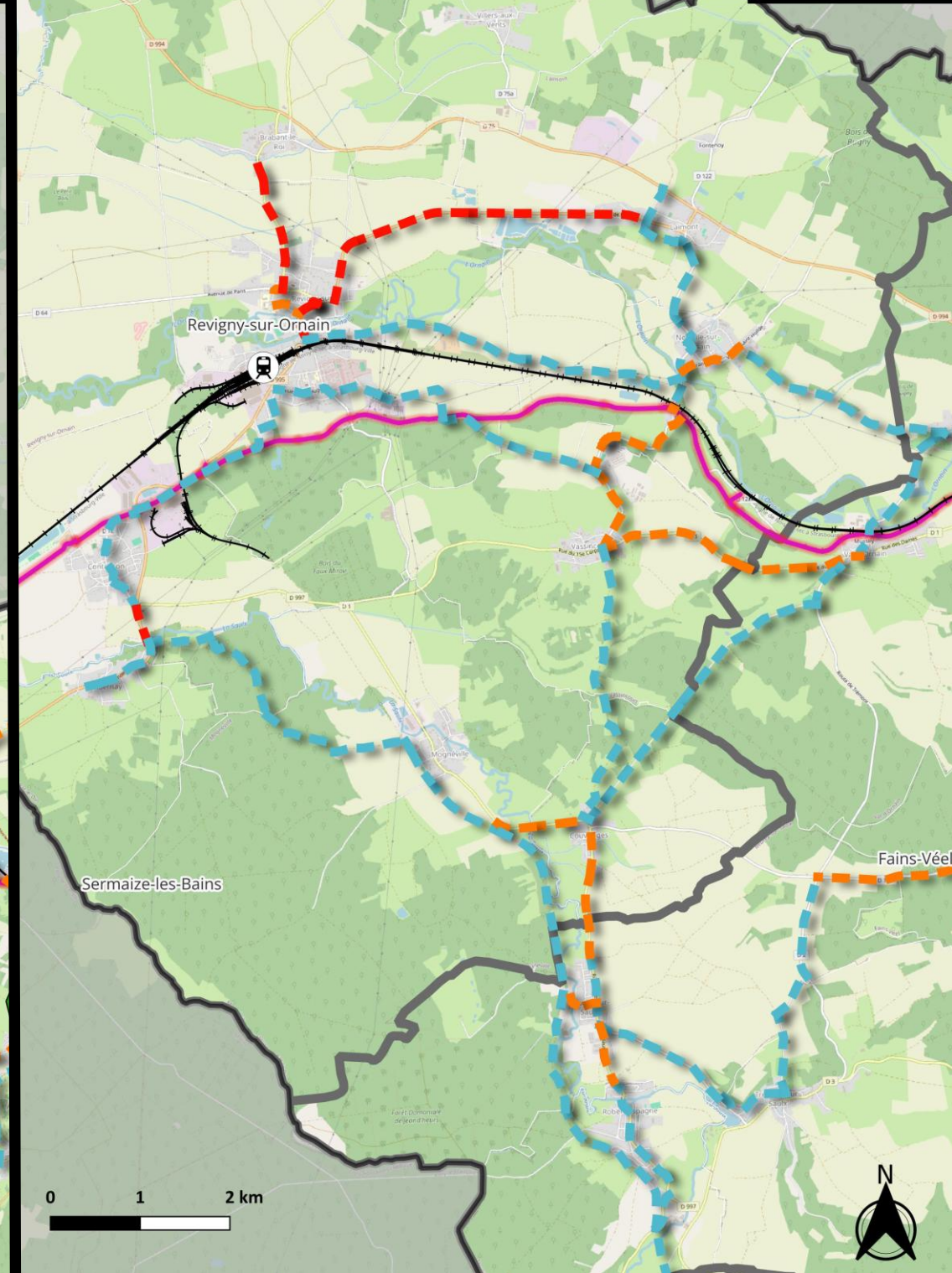
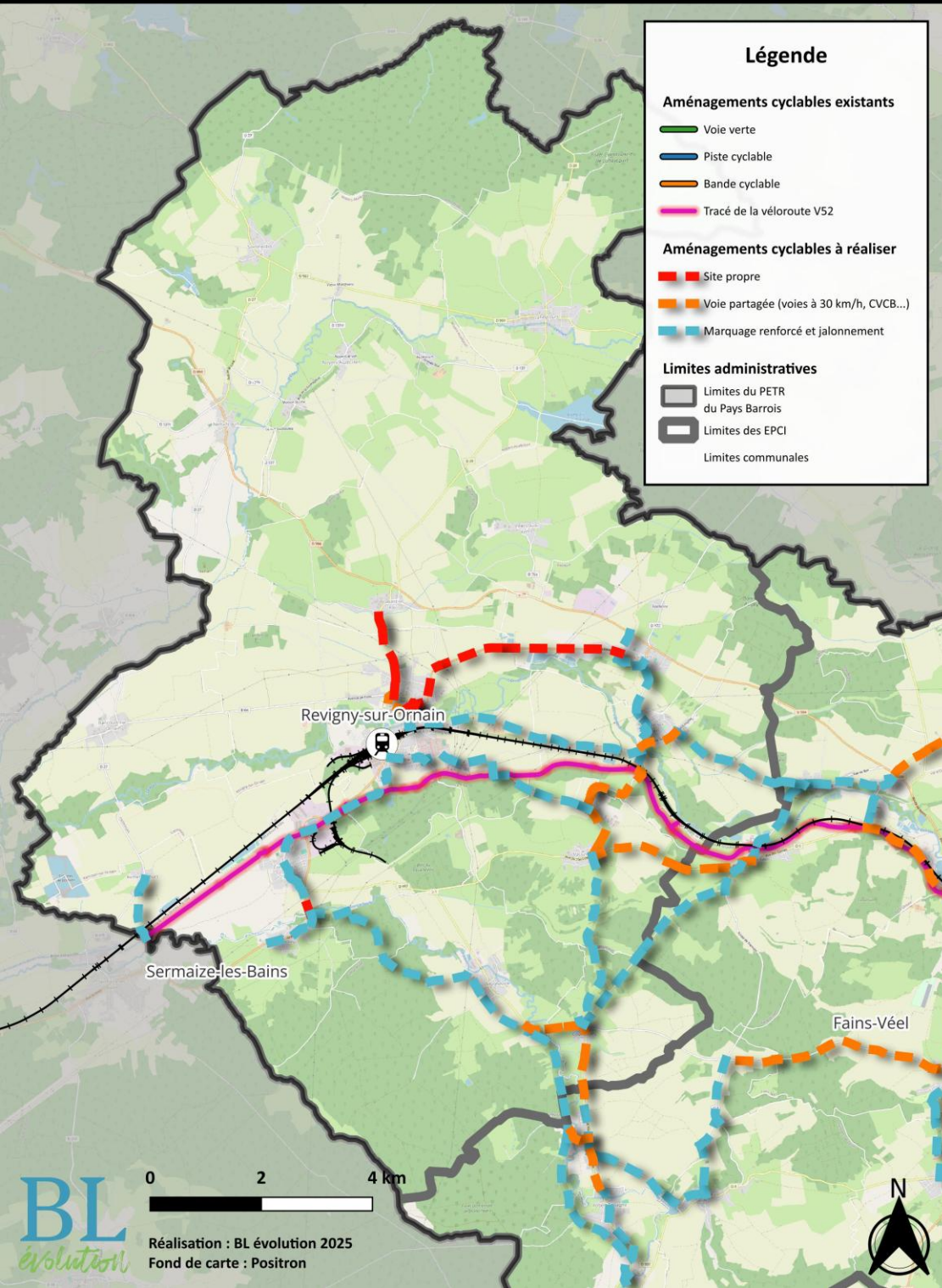


Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays Barrois - Meuse Grand Sud

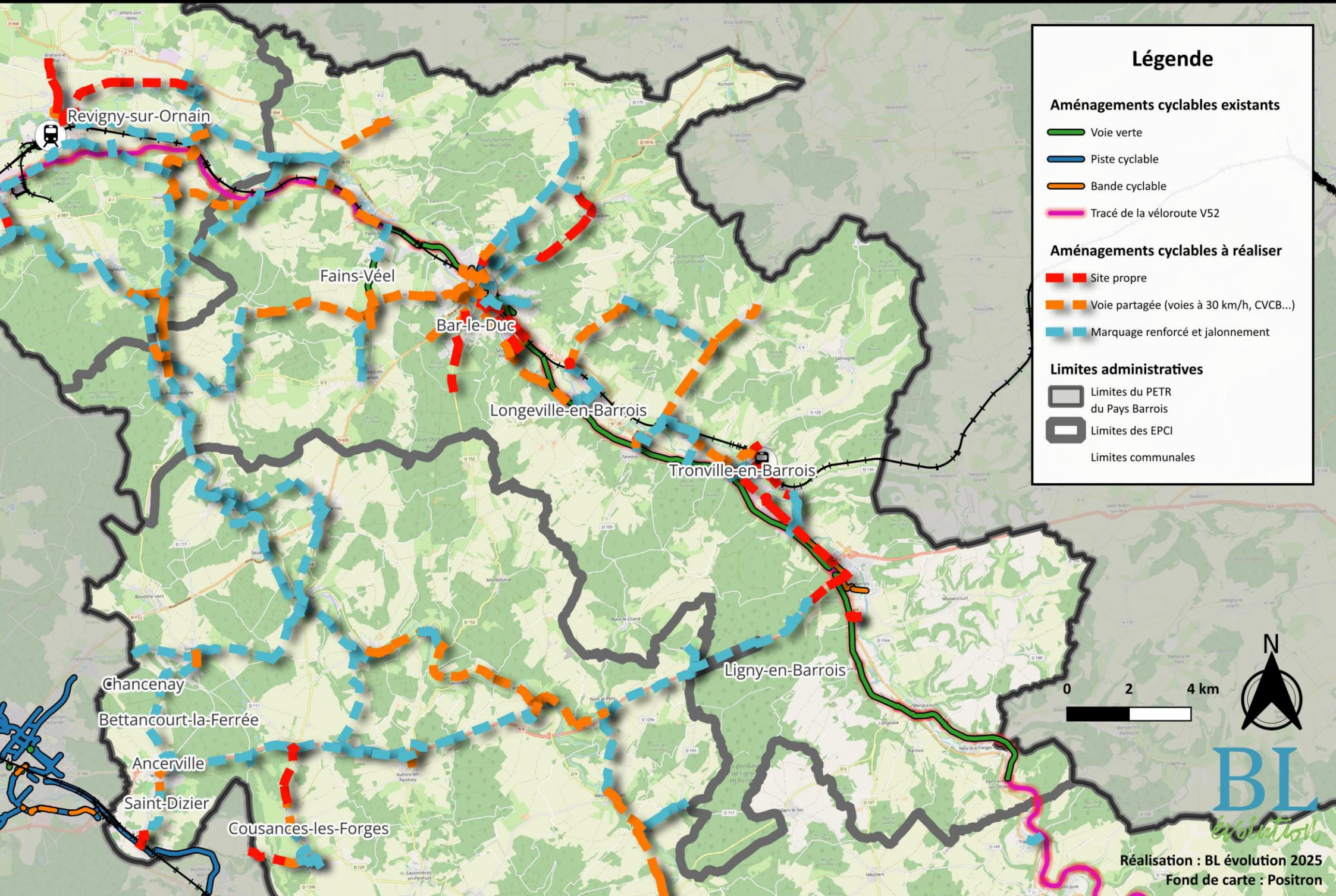
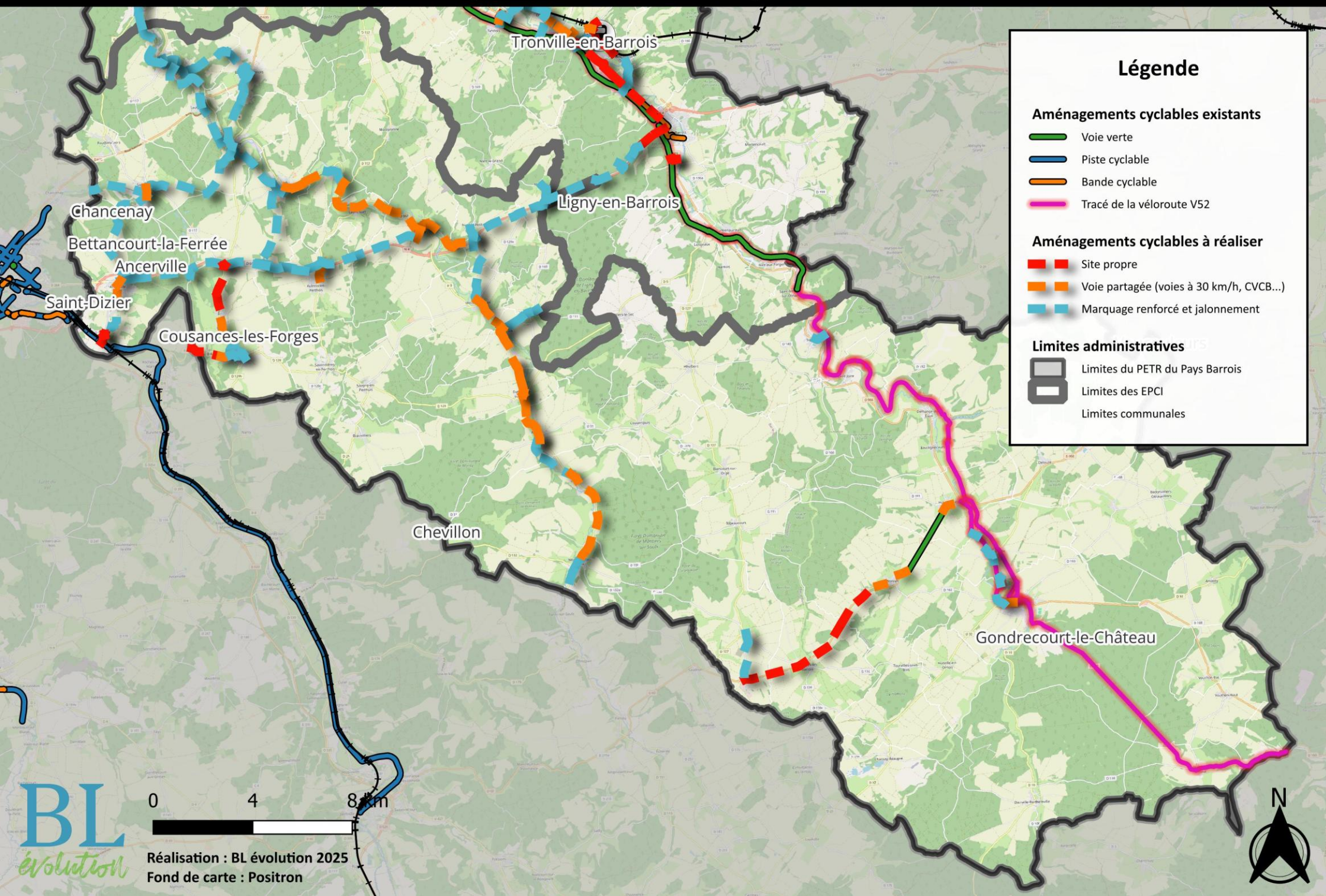


Schéma Directeur Cyclable du PETR du Pays Barrois - Portes de Meuse





Action 1.1 : Aménager le réseau cyclable

Budget global – périmètre du PETR

Type d'aménagement	Linéaire (en km) et % / linéaire total	Coût indicatif (en k€) et % / coût total
Aménagements en site propre (voies vertes, pistes cyclables)	37,6 km / 14,1 %	15 052 k€ / 65,4 %
Voies partagées (voies à 30 km/h, CVCB)	71,8 km / 27 %	67 180 k€ / 31,2 %
Marquage renforcé et jalonnement	156,7 km / 58,9 %	783,4 k€ / 3,4 %
TOTAL	266,1 km	23 016 k€



266,1 km d'aménagements *
sur l'ensemble du territoire du PETR



23 M€ * (coût des intersections compris sauf passerelles, à affiner lors des études pré-opérationnelles)
soit **40,9 €/habitant/an sur 10 ans (2026-2035)**
ou **27,3 €/habitant/an sur 15 ans (2026-2040)**
sur la base d'une population de 56 300 habitants en 2022 (Insee)



Action 1.1 : Aménager le réseau cyclable

Budget – périmètre des EPCI

Périmètre de la COPARY	Type d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût indicatif (en k€)
Aménagements en site propre		6,8	2 724
Voies partagées		7,7	773,2
Marquage renforcé et jalonnement		31,7	158,6
TOTAL (et % / linéaire et coût total à l'échelle PETR) *		46,2 km / 17,4 %	3 655 k€ / 15,9 %

Périmètre de la CA

Meuse Grand Sud

Meuse Grand Sud	Type d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût indicatif (en k€)
Aménagements en site propre		20,1	8 026
Voies partagées		38,3	3 831
Marquage renforcé et jalonnement		50,4	251,8
TOTAL (et % / linéaire et coût total à l'échelle PETR) *		108,8 km / 40,9 %	12 109 k€ / 52,6 %

Périmètre de la CC

Portes de Meuse

Portes de Meuse	Type d'aménagement	Linéaire (en km)	Coût indicatif (en k€)
Aménagements en site propre		10,8	4 302
Voies partagées		25,8	2 576
Marquage renforcé et jalonnement		74,6	372,9
TOTAL (et % / linéaire et coût total à l'échelle PETR) *		111,1 km / 41,7 %	7 251 k€ / 31,5 %



Action 1.2 : Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries (dont les intersections)



Contexte et objectifs de l'action

La stratégie et la planification de développement de la pratique du vélo se construit à l'échelle des différents échelons territoriaux, que le PETR vient coordonner via l'élaboration de ce SDC.

Parce que les travaux de traverse de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du Cerema¹ devront être respectées.**



Description des mesures

En fonction de la voirie concernée (communale, intercommunale, départementale, etc.), la maîtrise d'ouvrage de la réfection de la voirie varie. Il s'agit dans tous les cas de **définir au préalable les objectifs recherchés des aménagements**, notamment : quels sont les principaux usages concernés ? En plus des déplacements quotidiens qui sont la priorité, sont-ils également destinés au vélo loisir / vélo tourisme ? Quels sont les services, commerces à rendre accessibles ? Quels sont les équipements à réaliser (cheminement, stationnement) ? Quelles sont les communes à desservir/connecter ?

Ces objectifs et besoins seront ensuite étudiés et évalués dans les études du projet : pré-opérationnelles, de maîtrise d'œuvre...

Les principes qui guideront cette réflexion seront :

- le **ménagement plutôt que l'aménagement** : ne pas faire plus, mais faire différemment pour sécuriser les déplacements à vélo
- la **qualité paysagère des équipements** pour « donner envie » de se déplacer à vélo via des équipements simples et qualitatifs
 - **Budget** : à étudier dans le budget global de l'opération de travaux
 - **Calendrier** :
 - programmation lors de la réalisation de programmes d'aménagements
 - mise en œuvre au moment des travaux d'aménagements de voiries, d'espaces publics communaux
 - **Moyens** : Maîtrise d'œuvre de la voirie concernée



Acteurs concernés

Mise en œuvre : gestionnaires de voiries (communes, Département, État et EPCI pour certaines zones d'activités)

Bénéficiaires : usagers

Article L. 228-2 du Code de 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 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. »



Action 1.3 : Entretien régulièrement le réseau cyclable



Contexte et objectifs de l'action

Avec l'aménagement du réseau, dès la phase opérationnelle, il convient de prendre en compte **les coûts et la gestion de l'entretien des aménagements** car un mauvais entretien **constitue un frein majeur à la pratique du vélo**. Un aménagement non entretenu peut rapidement devenir non-utilisé et donc non-rentable.

De plus, selon le type de revêtement, **un entretien régulier garantit la qualité d'utilisation et rallonge la durée de vie** de l'aménagement (réduisant finalement les coûts globaux à long terme).



Description des mesures

- Court terme** : Entretien régulier du réseau de pistes cyclables
- Coût du km : 1 000 € / an HT

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable.

Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, de la signalisation, des équipements, etc. La mutualisation du matériel d'entretien entre EPCI et avec les services du Département est à étudier.

Les usagers pourront être mis à contribution pour contribuer au suivi et à la surveillance de l'état et du développement du réseau cyclable.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : communes, EPCI, Département de la Meuse

Bénéficiaires : usagers



Balayeuse de voirie adaptée pour l'entretien des pistes cyclables sur le réseau express vélo à Rennes (35). Photo : BL évolution

L'exemple de Strasbourg

Strasbourg a la réputation d'avoir l'un des meilleurs réseaux cyclables parmi les agglomérations françaises, seconde grande ville au Baromètre vélo de la FUB derrière Grenoble. L'une des clés de sa réussite tient dans l'entretien soigné de ses aménagements cyclables, qui favorise une bonne perception du réseau, réduit les risques d'accident et rassure les usagers. Strasbourg a réalisé une cartographie précise de son réseau selon les types d'aménagements, un diagnostic qualité (état des revêtements, présence d'obstacles, signalisation, points noirs) partagé avec les associations d'usagers du vélo. Les cyclistes, plus globalement, peuvent signaler en ligne des problèmes. Ce travail permet de prioriser les interventions, notamment sur les axes structurants à forte fréquentation. L'entretien est planifié sur l'année, incluant le nettoyage (nettoyage, débroussaillage, réparations, réfection du marquage). L'entretien est inclus dans le budget dédié au réseau cyclable.



Action 1.3 : Entretien régulièrement le réseau cyclable



Ressources

- *Entretien des aménagements cyclables : le prévoir, le répartir et le financer*
Retours d'expériences de plusieurs collectivités (Département de l'Essonne, Collectivité européenne d'Alsace) dans le cadre du Club Départements organisé par le Réseau vélo et marche en juillet 2025.
- *Webinaire du Réseau vélo et marche (juillet 2025)*
- *Coûts d'entretien des aménagements cyclables : Note technique du Cerema (juin 2025)*





Action 1.4 : Généraliser les zones apaisées dans les cœurs de villes et cœurs de bourgs



Contexte et objectifs de l'action

Généraliser le 30 km/h en cœur de ville et de bourg, mettre en place des zones apaisées, piétonniser certaines rues ou places... Ces actions sont avant tout du ressort des communes mais si elles sont bien réalisées, ont un réel impact sur la sécurisation et l'attractivité des déplacements à pied et à vélo, et au-delà sur le cadre de vie des habitants. A ce titre, il peut être pertinent d'engager une dynamique autour des zones apaisées à l'échelle du PETR, afin de créer une émulation et d'inciter à la mise en place de ces zones. Elles seront les garantes de la continuité des aménagements cyclables à l'intérieur des bourgs et donc vecteur d'attractivité pour l'ensemble du réseau cyclable.



Description des mesures

- ✓ Garantir du temps humain à la formation et à la sensibilisation à la mise en place de zones apaisées respectant les recommandations du Cerema.
- ✓ Organiser des temps de formation à destination des services techniques des différentes communes



Acteurs concernés

Mise en œuvre : communes, EPCI, Département de la Meuse

Bénéficiaires : usagers



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Court terme	Long terme
Nombre de réunions techniques et politiques autour de la mise en place de zones apaisées dans les communes	1 par an	1 par an



Action 1.5 – Mettre en conformité les aménagements existants et créer des continuités d'itinéraires

Point de vigilance :
les revêtements des voies vertes

0 **Inaccessible**
Déplacement impossible à vélo.



1 **Accès non praticable**
Circulation très contrainte. Sportif.



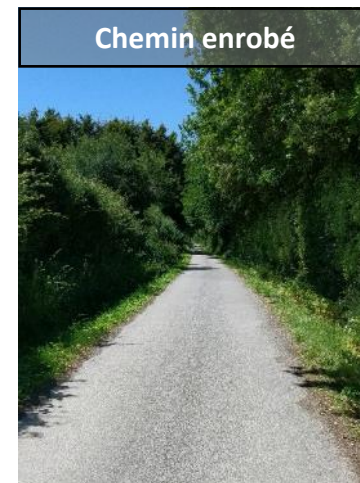
2 **Inconfortable**
Perte d'équilibre, vitesse réduite.



3 **Accessible**
Accès PMR contraint, vitesse réduite.



4 **Confortable**
Accès inclusif, revêtement idéal.



Un classement qualitatif des revêtements de voies vertes pour les déplacements à vélo

AXE 2 : DÉVELOPPER LES SERVICES DE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO



AXE 2 : DÉVELOPPER LES SERVICES DE L'ÉCOSYSTÈME VÉLO

Contexte et objectifs de l'axe

Stationnements sécurisés, aides à l'achat, location longue-durée, loueurs, réparateurs, formateurs, promotion du vélo sous toutes ses formes... Au-delà des aménagements, c'est tout un **écosystème** qui doit être mis en place pour permettre la pratique du vélo au quotidien. Les initiatives qui commencent à apparaître devront être consolidées et développées sur l'ensemble du PETR pour renforcer la dynamique autour des modes actifs dans les années à venir. Le développement du **stationnement vélo** constitue en particulier un levier essentiel : visible, ergonomique, correctement dimensionné et adapté aux besoins (stationnement de courte ou de longue durée), il complète efficacement les aménagements cyclables à proximité des équipements, commerces, services et arrêts de transport en commun. Un dispositif d'**aide à l'achat**, modulé selon les revenus ou conditionné à l'achat local, permet de lever le frein financier et d'encourager l'équipement des ménages. **L'accès à la réparation** — via un réparateur itinérant, des bornes en libre-service et des ateliers participatifs — permet de maintenir les vélos en état et d'éviter l'abandon de la pratique. Enfin, la **location longue durée** offre la possibilité de tester le vélo sur plusieurs mois avant l'achat et facilite l'adoption durable du vélo, tout en restant complémentaire des locations de courte durée (en gare, par exemple).

Description des mesures



- **Action 1** – Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements
- **Action 2** – Mettre en place un dispositif d'aide à l'achat
- **Action 3** – Développer des services de réparation
- **Action 4** – Lancer un service de location longue durée



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements



Contexte et objectifs de l'action

Mettre en place des équipements permettant de stationner tout type de vélo et de trottinette en sécurité à proximité des équipements, services et commerces du territoire est essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien.

Il convient alors **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Dans le cadre de l'application de la loi LOM (article 52), la collectivité pourra s'emparer de **l'obligation légale de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026** pour implanter des arceaux vélos.



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des arceaux vélos au niveau des équipements communaux et intercommunaux (avec abris pour les équipements principaux).
- ✓ Doter le territoire de stationnements abrités, en particulier au niveau des pôles d'intermodalité (gares, arrêts de car, points de rencontre)

Aides possibles :

- Région Grand Est pour les stationnements en gare et sur les lignes de bus régionales

Obligations règlementaires pour les bâtiments y compris ERP : [Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments](#)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : communes, EPCI, Département de la Meuse

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Région pour les gares, FUB, ADEME, acteurs économiques

Budget indicatif

Financier	814 000 €
Humain	Gestion de projet + implantation des stationnements, réalisée en régie ou externalisée



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	Nombre d'équipements et de places – coût associé
Arceaux sur voirie	3 085 arceaux – 6 170 places Réaliser 1/3 d'ici 2030, 2/3 après
Abris vélo avec arceaux	197 arceaux – 394 places À réaliser d'ici 2030



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements

Les types d'équipements de stationnement vélo

Espace public, commerces

Écoles, entreprises, équipements publics

Arrêts de bus importants, gares, résidences

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)



200 €/arceau (2 places)
100 €/place

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)



10 000 €/abri (10 places)
5000 €/place

Abris sécurisés

(sécurisé et protégé des intempéries)

Consigne individuelle



6 000 €/box (6 places)
1 000 €/place

Consigne collective



25 000 €/consigne (16 places)
> 1 500 €/stationnement



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements

Tableau d'ensemble des besoins en stationnement vélo

En raison de son caractère stratégique et prioritaire, il est proposé de mettre en place les arceaux sous abri en priorité. L'implantation d'un tiers du nombre d'arceaux est prévue à court terme (5 ans), et les deux tiers restants dans les 5 années suivantes (d'ici 10 ans donc), selon les possibilités techniques et la priorisation choisie par la collectivité pour les pôles intermodaux et les équipements publics.

2 450 places seraient disponibles sur l'espace public avant 2030 (tous les abris avec arceaux et 1/3 des arceaux simples, ce qui représente presque 40 % des équipements et 50 % du budget), dont 394 abrités. **Plus de 6 500 places seraient disponibles à l'achèvement du SDC, en 2035**, pour un coût total de 814 000 €.

Type de stationnement	Nombre d'installations ERP + arrêts de TC + points de rencontre	Nombre de places ERP + arrêts de TC + points de rencontre	Coût (en € HT)
Arceaux sur voirie	3 085 arceaux	6 170 places Réaliser 1/3 d'ici 2030	617 000 € (100 €/pl)
Abris vélo sous arceaux	197 arceaux	394 places à réaliser d'ici 2030	197 000 € (500 €/pl)
		2 450 places D'ici 5 ans	402 600 € d'ici 2030
		4 114 places entre 2030 et 2035	411 400 € entre 2030 et 2035
	Totaux (arrondis)	6 564 places au total	814 000 € au total



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements

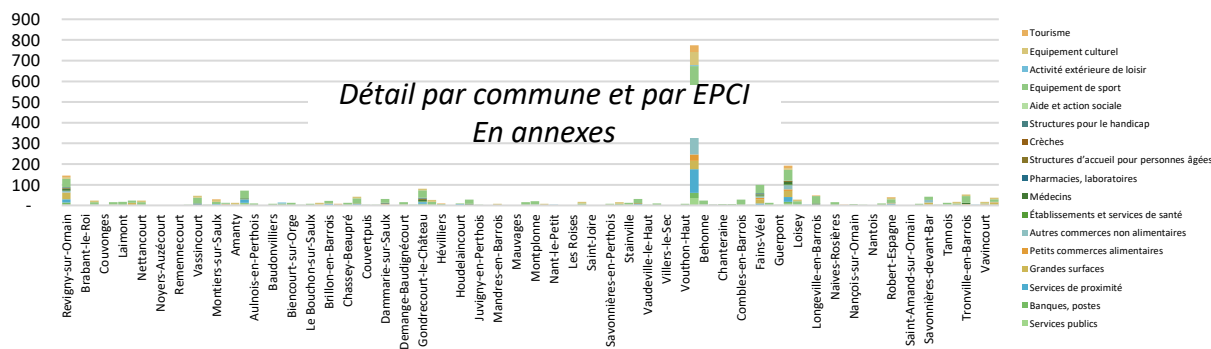
EPCI	Nombre de places	Nombre d'arceaux	Coût (en € HT)
CA Bar-le-Duc Sud Meuse	3 022	1 511	151 000 €
<i>dont Bar-le-Duc</i>	<i>1 548</i>	<i>774</i>	<i>77 400 €</i>
CC du Pays de Revigny	618	309	30 900 €
<i>dont Revigny-sur-Ornain</i>	<i>290</i>	<i>145</i>	<i>14 500 €</i>
CC des Portes de Meuse	1 330	665	66 500 €
<i>dont Ligny-en-Barrois</i>	<i>142</i>	<i>71</i>	<i>7 100 €</i>
TOTAL	4 970	2 485	248 500 €

Nombre de places vélos par équipement recevant du public (ERP)

Hypothèse de nombre de places par type d'équipement

Code BPE	Type d'équipement	Nombre de places vélo par équipement
A1	Services publics	8
A2	Banques, postes	4
A5	Services de proximité	4
B1	Grandes surfaces	20
B2	Petits commerces alimentaires	4
B3	Autres commerces non alimentaires	4
D1	Établissements et services de santé	4
D2	Médecins	2
D3	Pharmacies, laboratoires	2
D4	Structures d'accueil pour personnes âgées	4
D5	Crèches	8
D6	Structures pour le handicap	4
D7	Aide et action sociale	4
F1	Équipement de sport	8
F2	Activité extérieure de loisir	10
F3	Équipement culturel	16
G1	Tourisme	8

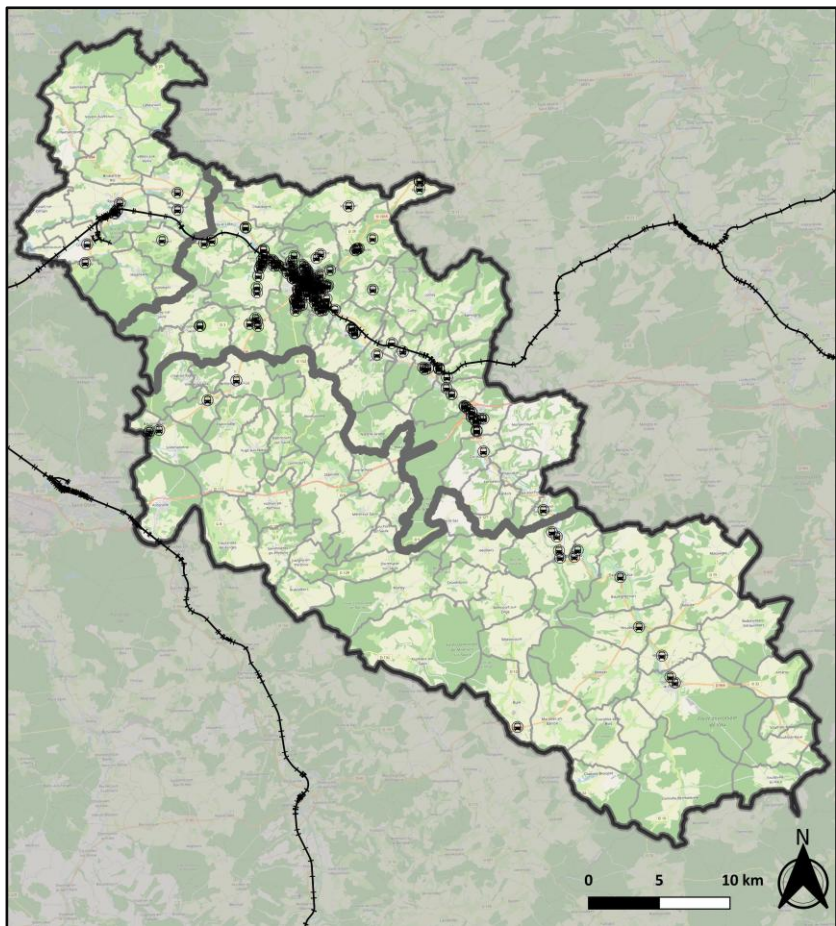
Nombre de stationnement par commune et par équipement



Arceau vélo
100 €, pour deux places



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements



Arrêts de bus/car sur le périmètre du PETR

Stationnement vélo sur les arrêts de transports collectifs*

Type de stationnement pour les arrêts de transport collectif	Abris avec arceaux (pour les gares) Arceaux simples (pour les autres arrêts)
Nombre d'abri vélo par arrêt	1 abri / aire
Nombre de places en abri vélo par arrêt (500 €/pl.)	Pour les gares : de 15 à 100 places sous abri Pour les arrêts de bus/car : 3 arceaux / arrêts



200 arrêts de transports collectifs

Dont 3 gares : Bar-le-Duc, Revigny et Nancois-Tronville

Proposition d'équipements

- Pour la **gare de Bar-le-Duc** : l'équivalent de **100 places en abris**, ce qui correspond à 8% des voyageurs quotidiens en moyenne annuelle
- Pour chacune des **deux autres gares**: **15 arceaux sous abri → 30 places x 2 → 60 places au total**
- Pour les **arrêts classiques (197)** : **3 arceaux/arrêt → 6 places /arrêt → 1200 places au total**

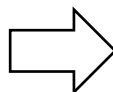
Nb de places supplémentaires : 1 360 places, dont 160 pl. aux 3 gares du territoire

Coût total : 200 000€ (50 000 € + 30 000 € + 120 000 €)



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements

Commune concernée	Site(s) du (des) points de rencontre
Revigny-sur-Ornain	Maison France Services
Revigny-sur-Ornain	Gare
Contrisson	Salle des Fêtes
Andernay	Vers l'église/la mairie
Laheyecourt	Devant le lavoir (vers la mairie)
Remennecourt	Mairie
Brabant-le-Roi	Parking mairie
Revigny-sur-Ornain	Parking marché ou rue Maginot ?
Contrisson	A proximité du site d'ArcelorMittal
Vassincourt	Foyer
Nettancourt	Parking D994
Couvonges	Mairie
Rancourt-sur-Ornain	Place de l'Eglise
Neuville-sur-Ornain	A proximité du parc Georges Baltazard
Laimont	Mairie
Noyers-Auzécourt	Place du village
Sommeilles	Parking vers centre équestre
Mogneville	Rue Saint-Antoine (vers nouvel arrêt de bus)
Chardogne	
Longeville-en-Barrois	
Nançois-sur-Ornain	
Nant-le-Grand	
Silmont	
Tannois	
Tronville-en-Barrois	
Velaines	
Bar-le-Duc (x13)	



Stationnement vélo sur les points de rencontre

Type de stationnement pour les points de rencontre	Abri avec arceaux
Nombre d'abri avec arceaux par point de rencontre	1 abri / aire
Nombre de places par point de rencontre (500 €/pl.)	6 places (3 arceaux)

Il existe 39 points de rencontre
dont 13 à Bar-le-Duc.

Proposition d'équipements

- Pour chacune des 20 aires : 1 abri de 6 places

Nombre de places supplémentaires :
234 places, dont **78 places** à Bar-le-Duc
Coût total : 117 000 €



Action 2.1 : Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, pour les pôles d'échanges multimodaux et les grands équipements

Le stationnement vélo dans les espaces privés

L'articulation avec le PLU

- Les règlements des PLU(i) respectent en général les obligations des textes de loi en reprenant les normes minimales en vigueur (cf. Code de la Construction et des Habitations)
- Souvent, on note un manque de précision sur ce que les constructeurs doivent fournir en termes de qualité de ces places : implantation, localisation, dimensionnement, couvert, à rez-de-chaussée, dans le corps bâti, sécurisé, éclairé en lumière naturelle...
- Souvent, les prescriptions pour la réalisation des parkings vélo ne sont pas assez précises ni assez poussées

Des recommandations + poussées

- Rendre les recommandations plus prescriptives en matière d'obligations de stationnement vélo sécurisé, tant le résidentiel que dans le tertiaire ou en zones d'activités : écrire de façon détaillée les normes demandées, les modes d'implantations et le niveau de prestation demandé, dans et hors des enveloppes bâties.
- Imposer l'installation de box vélos fermés (1 par famille) pour les logements collectifs
- Imposer une surface minimum de stationnement par vélo = 1,5m²/emplacement vélo* pour tout type de logement. Intégrer un pourcentage permettant d'intégrer des vélos cargos. Décrire les normes précises de réalisation dans tout immeuble collectif.

Rappels réglementaires

Aujourd'hui, ce sont les articles L113-18 à L.113-20 du code de la construction et de l'habitation qui constituent la base législative des obligations en matière de stationnement vélo dans les bâtiments.

Les articles 3 et 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016 précisent le nombre de places, la surface par logement, le type de stationnement.

Le décret du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments vient renforcer l'arsenal législatif et réglementaire en vigueur, en introduisant l'obligation de prévoir du stationnement vélo pour des bâtiments existants lors de travaux sur le parc de stationnement automobile.

** Note : ce calcul devrait être celui qui s'impose, dans la mesure où les familles, les ménages possèdent tous un à plusieurs vélos : la réalité des vélos à stocker dépasse donc la norme minimale imposée par le CCH de 0,75 et 1,5 m² par logement selon leur taille. Les besoins en 2030 seront beaucoup plus importants encore qu'aujourd'hui, en particulier avec une forte poussée des VAE et une banalisation des vélos cargo pour le transport d'enfants, de charges lourdes, qui est en train d'apparaître et de croître également partout.*



Action 2.2 – Mettre en place un dispositif d'aide à l'achat



Contexte et objectifs de l'action

L'aide à l'achat est une des actions les plus incitatives à l'utilisation d'un vélo en France. Seule la ville de Bar-le-Duc a mis en place une aide à l'achat en 2021 et 2022. Celle-ci a très bien fonctionné mais n'a pas été reconduite. Cette action a beaucoup d'intérêt à l'échelle de l'EPCI car elle concerne tous les habitants. Il y a quelques années, les collectivités subventionnaient majoritairement le vélo à assistance électrique mais le bouquet d'aide peut être réparti à l'ensemble des types de vélos, ce que nous vous conseillons. La mise en place de l'aide peut être développée dès 2026.



Description des mesures

- ✓ Créer une aide à l'achat au niveau de chaque EPCI suivant les recommandations de l'ADEME (voir tableau ci-dessous) : VAE : 200 € / vélo classique : 100 € / vélo pliant : 150 € / vélo cargo : 240 €. Il est préférable que l'aide puisse être soumise aux revenus des habitants et qu'elle bénéficie aux plus modestes. Elle peut également être soumise aux conditions d'achats (vélociste local, ouverture à l'occasion etc.)
- ✓ Renforcer la communication sur l'existence de l'aide auprès des étudiants et des jeunes actifs pour toucher davantage de publics en « précarité mobilité ». Renforcer la communication en-dehors des pôles, auprès des mairies, des mairies déléguées, des structures d'insertion et dans les équipements sportifs.

Aides au dimensionnement du dispositif d'aide à l'achat

Type de vélo	Aide médiane	Aide minimale	Aide maximale	Nb de dispositifs
VAE	200 €	75 €	600 €	139
Classique	100 €	35 €	400 €	26
Pliant	150 €	60 €	500 €	23
Cargo	240 €	100 €	500 €	6

Tableau 1 - Montants des aides locales par type de vélos - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : vélocistes locaux, Région grand est



Budget indicatif

Financier	20 000 € / an / EPCI
Humain	0,1 ETP de gestion de projet



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	2026
Nombre d'aides à l'achat accordées	100 / EPCI

Action 2.3 – Développer des services de réparation

Contexte et objectifs de l'action

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien.

Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la pratique du cyclisme à moindre frais, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement.

3 mesures peuvent être développées et sont complémentaires afin d'assurer aux habitants une garantie de garder des vélos opérationnels : des professionnels de la réparation ambulants, des bornes de réparations et des ateliers participatifs, d'une durée d'une demi-journée, seraient organisés par des associations vélo sur les différents secteurs du territoire afin de faire bénéficier l'ensemble des habitants.

Description des mesures

- ✓ Encourager l'installation d'un réparateur itinérant en camionnette. Le réparateur prévient en avance les usagers via la collectivité à l'avance de son installation dans un bourg et des réservations sont effectuées en amont par les habitants par email ou par téléphone.
- ✓ Installer des bornes de réparations à des endroits stratégiques du territoire. A minima en prévoir une au niveau des espaces d'intermodalités.
- ✓ Promouvoir le repair café déjà en place et créer des ateliers de réparations pour les autres EPCI en lien avec les associations.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI, communes

Bénéficiaires : habitants

Partenaires : vélocistes, associations

Budget indicatif

Financier	- Réparateur itinérant : communication EPCI - 1 borne de réparation / EPCI : 2 000 € - Promotion repair café / association : 2 000 € / EPCI Coût total / EPCI : 4 000 €
Humain	0,1 ETP de gestion

Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	2028
Nombre de réparateurs par EPCI	1
Nombre de borne de réparation par EPCI	1



Action 2.4 – Lancer un service de location longue durée



Contexte et objectifs de l'action

La location longue durée fait partie au même titre que l'aide à l'achat des actions les plus incitatives au développement du vélo. Ce service permet d'offrir aux habitants l'opportunité de tester un vélo sur 1, 3 ou 6 mois pour les déplacements du quotidien. Ce service est complémentaire à la location en libre-service en gare de vélos Fluo (qui vient d'arriver à Bar-le-Duc) et à celle du réseau TUB (location de vélos classiques, électriques ou pliants avec équipements), toujours à Bar-le-Duc. Ces services sont conçus pour de la location courte durée. La flotte de vélos est composée le plus souvent de vélos à assistance électrique (VAE) mais de plus en plus par d'autres types de vélos comme les vélos cargos, longtails, ou encore vélos spéciaux. Ils sont représentés en plus petite quantité mais peuvent compléter la flotte de VAE. Enfin, le plus souvent à la fin des locations, l'usager achète un vélo.



Description des mesures

- ✓ Dans un premier temps chaque EPCI peut acquérir une flotte de VAE d'environ 10 vélos disponibles à la location longue-durée, 1 vélo cargo ou longtail et 1 vélo PMR.
- ✓ La gestion de la location peut se faire au niveau de chaque EPCI afin de faciliter la gestion de la flotte et sa maintenance.
- ✓ Créer des partenariats avec des vélocistes locaux pour la maintenance et l'acquisition des vélos.
- ✓ Exemples de coûts de location longue durée ci-dessous que nous vous conseillons et qui correspondent à la moyenne des tarifs que nous constatons.

Conditions proposées pour le service de location longue durée

Tarifs pour un vélo à assistance électrique

Durée de location	Objet	Tarifs 2023
1 mois	Non renouvelable*	50 €
3 mois	Non renouvelable*	100 €

Tarifs pour un vélo-cargo

Durée de location	Objet	Tarifs 2023
6 mois	1ère location uniquement	150 €
1 an		250 €
2 ans		450 €



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : vélocistes locaux pour l'entretien et la réparation



Budget indicatif

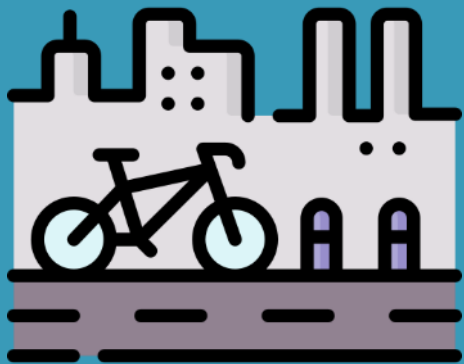
Financier	- Acquisition de 10 VAE : 18 k€ / EPCI - Achat de 1 vélos cargo ou longtail : 3 k€ / EPCI - Achat de 1 vélo PMR : 6 k€ / EPCI soit 27 k€ / EPCI
Humain	0,1 ETP de gestion



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat / EPCI	2028
Nombre de VAE loués	10
Nombre de vélo pliants, longtails et cargos loués en libre-service	2

AXE 3 :
RENDRE LE VÉLO
PLUS ATTRACTIF



# ACTIONS	Mesures	Indicateurs	Montant sur 10 ans
<p><u>ORGANISER DES ÉVÉNEMENTS DE PROMOTION DU VÉLO</u></p>	<p><input type="checkbox"/> Séances de remise en selle, challenge mobilité dans les écoles et entreprises, animations grand public (journée « sans voiture », fête du vélo, ...)</p>	<p>Nb d'événements, participants</p>	<p>A définir</p>
<p><u>INCITER LE GRAND PUBLIC À UTILISER LE VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN</u></p>	<p><input type="checkbox"/> Communiquer sur les aménagements existants, campagne de communication autour du vélo (messages clés). Pérenniser la communication déjà lancée « liberté, pédalez dans le sud-meusien »</p> <p><input type="checkbox"/> Produire une carte incitative avec la durée des trajets à vélo en minutes</p>	<p>Part modale du vélo</p>	<p>A définir</p>
<p><u>ENCOURAGER LES PRATIQUES RÉCRÉATIVES DU VÉLO ET TOURISTIQUES</u></p>	<p><input type="checkbox"/> Promouvoir le tourisme à vélo</p> <p><input type="checkbox"/> Mettre en place les services nécessaires au cyclotourisme</p>	<p>Evolution de la fréquentation de cyclotouristes</p>	<p>A définir</p>



AXE 3 : RENDRE LE VÉLO PLUS ATTRACTIF



Contexte et objectifs de l'axe

Cet axe vise à renforcer l'usage du vélo en améliorant la connaissance et la valorisation des actions menées dans la population, de développer une culture vélo commune et de proposer des animations permettant de découvrir ou redécouvrir la pratique cyclable.

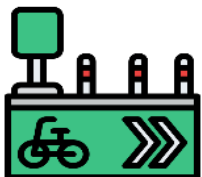
Il s'appuie pour cela sur plusieurs leviers complémentaires :

- **Former, sensibiliser et remettre en selle** à travers des séances d'apprentissage, des animations ludiques et des challenges destinés aux écoles, aux entreprises ou au grand public (journée sans voiture, fêtes du vélo...).
- **Communiquer largement** sur les aménagements, les services et les avantages du vélo, en poursuivant notamment la dynamique initiée par la campagne « Liberté, pédalez dans le Sud-Meusien ».
- **Mieux informer les habitants** grâce à des outils simples, par exemple une carte indiquant les temps de parcours à vélo
- **Promouvoir le vélotourisme**, en mettant en avant les itinéraires existants et en développant les services nécessaires

L'ensemble de ces actions contribue à faire du vélo un mode de déplacement plus attractif, accessible à tous et pleinement intégré à l'identité du PETR.



Description des mesures



- **Action 1** – Organiser des événements de promotion du vélo
- **Action 2** – Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien
- **Action 3** – Encourager les pratiques du vélo récréatives et touristiques

Action 3.1 – Organiser l'apprentissage du vélo et des évènements de promotion du vélo

Contexte et objectifs de l'action

Au-delà des aménagements et des stationnements, il est particulièrement important d'impulser une dynamique locale pour inciter et valoriser le déplacement à vélo au quotidien. Pour cela, des habitants, et en premier lieu les enfants, ont besoin d'apprendre et, pour certains adultes, de réapprendre à faire du vélo. Il faut également valoriser la pratique cyclable au travers d'évènements dédiés, notamment en mobilisant les employeurs.

Description des mesures

- ✓ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « [Savoir rouler à vélo](#) » auprès des groupes scolaires. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.
- ✓ Créer une dynamique autour du vélo en organisation des challenges de déplacements par les EPCI destinés au grand public et aux employeurs en les incitant à participer à la labellisation [Objectif Employeur Pro-Vélo](#)
- ✓ Organiser un évènement par an sur la thématique du vélo, par exemple une fête du vélo avec balade vélo pour tous, animation tout au long du parcours, stage de remise en selle, atelier de réparation, marché de producteurs locaux, découverte du patrimoine...
- ✓ Organisation d'opérations telles que :
- ✓ Le plan de communication stratégie vélo du Sud Meusien prévoit une démarche événementielle autour du vélo : Mai à vélo, fête du vélo, journée sans voiture...

Acteurs concernés

Mise en œuvre : communes, EPCI, Office de Tourisme
Bénéficiaires : enfants, adultes, communes, EPCI
Partenaires : Office de Tourisme, Région Grand Est, EPCI, communes

Budget indicatif

Financier	- Mise en place du savoir rouler à vélo : 1 500 € par classe (communes) - Organisation d'une fête des voies vertes : 5 k €
Aides	Génération Vélo pour le programme Savoir Rouler à Vélo FUB pour l'accompagnement Objectif Employeur Pro-Vélo
Humain	0,1 ETP de gestion

Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	2028
Part des élèves d'une classe d'âge bénéficiant du Savoir Rouler à Vélo	50 %
Organisation d'un évènement sur la thématique du vélo du quotidien	1 par an



Action 3.1 – Organiser l'apprentissage du vélo et des évènements de promotion du vélo

Stages de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, associations vélo
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics adultes

Challenge mobilité

- Avec les scolaires et entreprises
- Défi du nombre de km parcourus
- Jeu-concours (récompenses)

Exemple : le « Défi j'y vais »

Chaque année au mois de mai, les élèves et les employés des entreprises de toute la région Grand Est sont invités à se rendre au travail ou à l'école par des modes de déplacement durables. L'évènement est soutenu par l'ADEME Grand Est, co-construit par 41 collectivités et territoires partenaires et portée par l'association Initiatives Durables.



Fête du vélo

- Animation phare annuelle grand public
- Ateliers réparation, essais de vélos, parcours, sensibilisation (code de la route, équipements...)
- Promotion des aménagements existants, et services des EPCI / du PETR (prime à l'achat, location longue durée...)



Action 3.2 – Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages. Une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire. L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de se (re)mettre au vélo, dès le plus jeune âge.

Description des mesures

- ✓ Réaliser et diffuser une carte incitative avec la durée des trajets à vélo et à pied en minutes
- ✓ Communiquer sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux (réseaux sociaux, presse locale, etc.) en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et les réalisations des EPCI en matière d'aménagements cyclables
- ✓ Montrer l'exemple : acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même
- ✓ Ancrer les déplacements à pied et à vélo dans le quotidien de la collectivité : carte des temps de parcours à pied et à vélo, indications des itinéraires piétons et vélos dans le cadre des événements sportifs ou culturels, etc.
- ✓ Encourager les Plan de Mobilité Employeur chez les employeurs (réunions d'information, diffusion de témoignages d'entreprises déjà engagées, accompagnement méthodologique, appel à projets pour des études, de l'implantation de stationnement vélo...)

Le plan de communication stratégie vélo du Sud Meusien prévoit déjà la mise en place d'outils de communication à destination des élus et du grand public pour :

- favoriser la démarche participative (en particulier autour du schéma directeur cyclable)
- proposer des rendus avec des niveaux de lecture différentes en fonction du public ciblé (parutions, clips en motion design, animations)

Le jeune public / scolaires et les salariés, les employeurs du secteur public et du secteur privé sont ciblés en particulier.

Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI
Bénéficiaires : habitants
Partenaires : entreprises, commerces

Budget indicatif

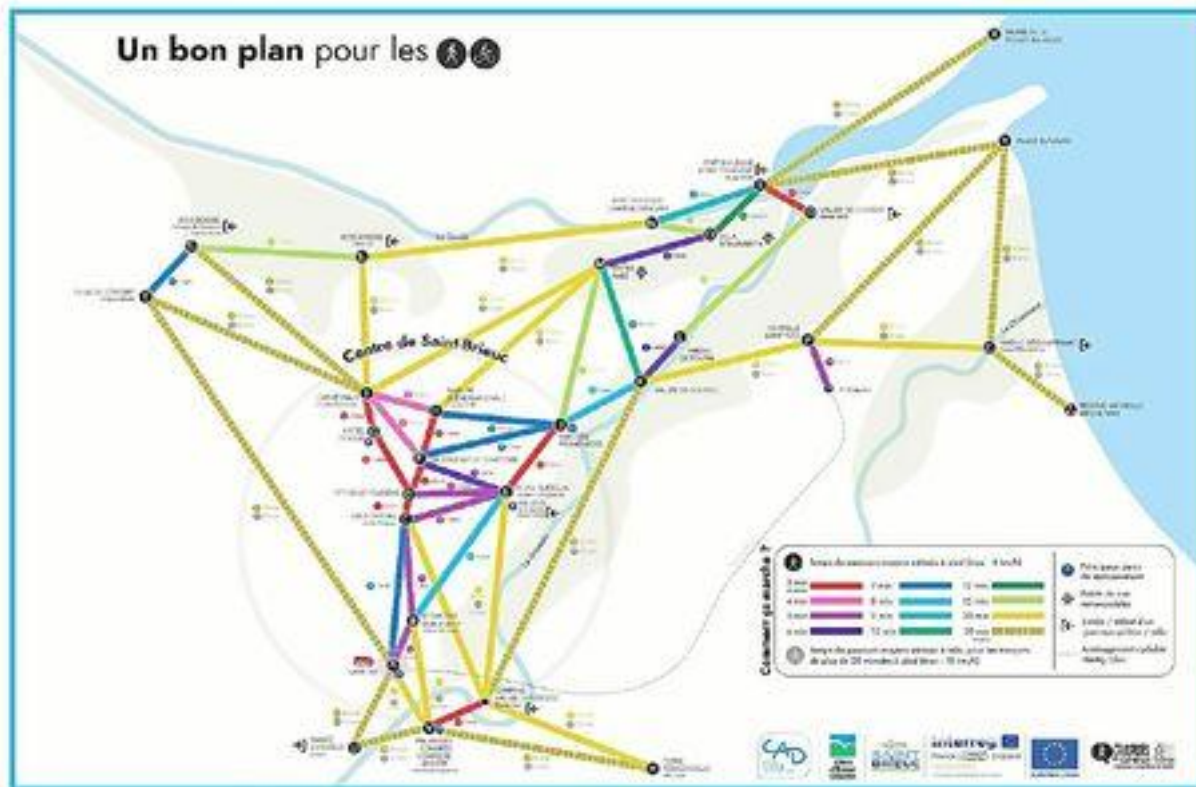
Financier	Communication de chaque EPCI
Humain	0,1 ETP de gestion

Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	2028
Nombre de parutions par an	Au moins 1 actualité/mois/EPCI

Action 3.2 – Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

Exemples de campagnes de communication « Metrominuto »



Metrominuto : inventée à Pontevedra (Espagne), il s'agit d'une carte piétonne et/ou cyclable schématique basée sur l'esthétique des plans des lignes du métro, marquant les distances entre les points les plus importants d'une ville et le temps qu'une personne moyenne prendrait pour les parcourir à pied et/ou à vélo.

Ci-dessus : exemple de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor)

Ci-contre : exemple de Cabestany (Pyrénées-Orientales)



Action 3.3 – Encourager les pratiques du vélo récréatives et touristiques

Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements mis en place dans le cadre de ce Schéma contribueront à l'amélioration de l'attractivité touristique du territoire, allant en complément du développement de la véloroute V52 et la mise en place prochaine d'un réseau points-nœuds.

Une communication spécifique pour les usages loisirs et touristiques pourra être pensée ainsi que la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade à vélo à la journée. Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.

Description des mesures

- ✓ Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire
- ✓ Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, locaux et équipements de stationnement ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc.
- ✓ Pour rappel, des mesures ont déjà été prise prises en dehors du SDC :
 - développement de la véloroute V52
 - création d'un réseau points-nœuds

Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI/PETR/ office de tourisme

Bénéficiaires : habitants, touristes

Partenaires : Communes, acteurs touristiques

Budget indicatif

Financier	5 000 € / an / EPCI
Humain	0,1 ETP de gestion

Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	2028	2031
Evolution de la fréquentation de cyclotouristes	X2 par rapport à 2025	X4 par rapport à 2025

AXE 4 : GARANTIR LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI DU SCHÉMA



# ACTIONS	Mesures	Indicateurs
<u>GARANTIR DU TEMPS HUMAIN DÉDIÉ A LA MISE EN PLACE DU SCHEMA</u>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mise en place d'une feuille de route annuelle pour la coordination et l'animation du schéma directeur <input type="checkbox"/> Dédier l'équivalent d'un ETP pour la mise en place du schéma 	Répartition effectuée sur les postes d'agents en place
<u>PERPETUER LE COMITÉ DE SUIVI DES MAÎTRES D'OUVRAGE</u>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Animation de réunions annuelles avec le Département et les EPCI, dialogue sur les aménagements cyclables, suivi de la politique cyclable 	Nbre de réunions, linéaire de d'aménagements réalisés (km) sur les liaisons interbourgs
<u>POURSUIVRE LA DYNAMIQUE DE CONCERTATION AVEC LES HABITANTS ET ACTEURS LOCAUX À L'ÉCHELLE DU PETR, MAIS AUSSI DANS LES EPCI</u>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures et particulièrement de la partie cyclable où la demande de s'est révélée la plus forte 	Nombre de réunions du comité d'usagers
<u>DÉFINIR LES RÈGLES DU PARTAGE DE COMPÉTENCE</u>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Clarifier le modèle de gouvernance choisi pour la prise de compétence sur la voirie pour la mise en œuvre du schéma. 	Décision sur le partage de compétence



AXE 4 : GARANTIR LA GOUVERNANCE ET LE SUIVI DU SCHÉMA



Contexte et objectifs de l'axe

Cet axe a pour objectif de structurer une **gouvernance stable et opérationnelle**. L'ensemble des actions de ce Schéma ne pourra pas être porté exclusivement par le PETR. Le développement de la pratique du vélo nécessite une **réelle dynamique partenariale entre les différents acteurs institutionnels** concernés : Département et communes au titre de la gestion de la voirie, Région au titre de l'organisation des transports et de l'intermodalité... Pour que le SDC se traduise de manière opérationnelle, il est donc essentiel de s'entendre entre partenaires sur le portage des projets et les financements associés, notamment pour garantir du temps humain consacré au suivi de cette politique. La coordination permet d'éviter les ruptures d'itinéraires, de mutualiser les moyens et de garantir la cohérence des actions menées à l'échelle du territoire.



Description des mesures



- **Action 1** – Garantir du temps humain dédié à la mise en place du SDC
- **Action 2** – Perpétuer le comité de suivi des maitrises d'ouvrages
- **Action 3** – Poursuivre la dynamique de concertation avec les habitants et acteurs locaux à l'échelle du PETR, mais aussi dans les EPCI
- **Action 4** – Définir les règles de partage de compétence



Action 4.1 : Garantir du temps humain dédié à la mise en place du SDC



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques de mobilités actives sur le territoire, il est primordial de renforcer les moyens humains dédiés au sujet, via la création d'un poste de chargé de mission "stratégie cyclable" au sein du PETR du Pays Barrois, ainsi que d'un référent « modes actifs » ou « mobilité » au sein de chaque EPCI. Ces agents auront pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur, à savoir :

- ✓ Le pilotage, valorisation et diffusion du plan
- ✓ La coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et services vélo
- ✓ L'appui technique aux petites communes pour leurs travaux (liaisons cyclables, stationnements vélo,...)
- ✓ La promotion et sensibilisation des habitants à la pratique des mobilités alternatives



Description des mesures

Créer ou pérenniser un poste de chargé de mission dédié à la stratégie cyclable en consacrant ces tâches exclusivement au vélo, avec pour missions :

- ✓ Améliorer le réseau d'aménagements cyclables existant (améliorer la signalétique, mettre en œuvre les scénarios du Schéma Directeur Cyclable, participer à la formation des agents techniques voirie aux aménagements cyclables, etc.)
- ✓ Animer la mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable en lien avec les EPCI et les communes
- ✓ Accompagner la planification et la programmation du réseau à court, moyen et long terme (connexions entre communes et EPCI) ainsi que le développement de services en faveur du vélo (organisation d'ateliers participatifs, promotion et soutien aux PDME, suivi du label « Accueil Vélo », etc.)
- ✓ Promouvoir et communiquer sur le vélo au sein du territoire (s'assurer de la visibilité des actions vélo en ligne, promotion des actions des EPCI et animation d'une communauté « vélo », aide à la réalisation d'une vidéo de promotion du vélo sur le territoire, organisation d'un challenge vélo, etc.)
- ✓ Rejoindre l'association Réseau vélo et marche (fusion du Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires) qui regroupe plus de 450 collectivités engagées pour les mobilités actives et œuvre à en faire une priorité des politiques publiques. L'un des intérêts est de participer aux échanges avec les autres collectivités et d'accéder à un centre de ressources



Acteurs concernés

Mise en œuvre : PETR, EPCI, communes

Bénéficiaires : Usagers, communes

Partenaires : Ademe, CEREMA



Budget indicatif

Humain	1 ETP au sein du PETR + 1 référent / EPCI
---------------	---



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	
ETP pour piloter l'ensemble des actions du SDC	1



Action 4.2 : Perpétuer le comité de suivi des maitrises d'ouvrages



Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le Département, les EPCI et les communes. Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au Schéma Directeur Cyclable.

Ce comité pourra se réunir a minima une fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables. Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou EPCI).

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.



Description des mesures

- ✓ Organiser et animer 1 réunion par an à minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables
- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- ✓ Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)
- ✓ Ces réunions pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI

Partenaires : communes, PETR



Budget indicatif

Financier	/
Humain	1 ETP au sein du PETR, partagé avec d'autres actions



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	
Nombre de réunion technique et / ou politique de suivi du SDC avec les communes	1 par an/EPCI



Action 4.3 - Poursuivre la dynamique de concertation avec les habitants et acteurs locaux à l'échelle du PETR, mais aussi dans les EPCI



Contexte et objectifs de l'action

Le développement des aménagements en faveur des modes actifs s'inscrit dans une démarche d'amélioration de l'espace public et la qualité de vie des habitants. Une démarche participative permet de mieux répondre aux attentes des citoyens tout en leur partageant les problématiques techniques de mise en œuvre. Les démarches participatives sont encore expérimentales, mais certaines d'entre elles peuvent inspirer les collectivités.

Ainsi, il sera essentiel de questionner les habitants lors de la mise en place de nouveaux aménagements ou de nouveaux services. Les concertations réalisées lors de l'élaboration du SDC peuvent servir de base pour pérenniser un groupe de .

Le groupe d'usagers « liberté, pédalez dans le sud Meusien » pourrait être mobilisé et enrichi. D'autres associations pourraient être mobilisés à l'avenir et la création d'une enquête en ligne favoriserait l'élargissement de ce groupe via un appel aux répondants.



Description des mesures

- ✓ Organiser des réunions de régulières avec les habitants, représentants d'usagers, acteurs locaux (associations, établissements scolaires, employeurs...)
- ✓ Concerter la population et les acteurs locaux dans les différents projets d'aménagement liés aux modes actifs



Acteurs concernés

Mise en œuvre : PETR, EPCI

Bénéficiaires : usagers

Partenaires : communes du territoire, entreprises, associations



Budget indicatif

Financier	/
Humain	3 ETP (1 ETP par EPCI) – ETP partagés avec d'autres actions + 1 ETP au sein du PETR, partagé avec d'autres actions



Indicateurs et objectifs

Indicateur de résultat	
Nombre de réunions du Comité d'usagers	1 par an/EPCI



Action 4.4 : Définir les règles de partage de compétence



Contexte et objectifs de l'action

Chaque EPCI a une répartition des compétences qui se fait de la façon suivante :

- ✓ Communes : compétence voiries communales
- ✓ EPCI : compétence voirie sur zones d'activités économiques (voiries nouvelles pour la CC Portes de Meuse)
- ✓ Département : compétence voirie sur les voies départementales hors-agglomération.

Concernant les aménagements cyclables, actuellement, chaque EPCI dispose du modèle classique présenté dans le guide. Elle permet à chaque maîtrise d'ouvrage d'aménager sur son espace de compétence tout en permettant à l'EPCI d'avoir un rôle de pilotage et d'accompagnement. Les autres modèles donnent plus de pouvoirs à l'EPCI en termes de financement et de réalisation de travaux, ce qui parfois facilite les projets lorsque l'itinéraire cyclable traverse plusieurs communes.



Description des mesures

- ✓ Etudier pour chaque EPCI le rôle des maîtrises d'ouvrages et ouvrir le débat sur la possibilité de modifier les statuts sur le modèle classique, réparti ou intégré.
- ✓ Si le choix est de rester sur un modèle classique, étudier la possibilité de créer un fonds de concours afin d'encourager les communes à participer à la réalisation des itinéraires. Les montants et modalités seront à définir.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : EPCI

Bénéficiaires : Communes

Partenaires : Communes, Département, Région, EPCI partenaires, partenaires



Budget indicatif

Financier	À définir
Humain	3 ETP (1 ETP par EPCI) – ETP partagés avec d'autres actions + 1 ETP au sein du PETR, partagé avec d'autres actions



Action 4.4 : Définir les règles de partage de compétence

La mise en œuvre du SDC requiert principalement trois types de compétences :



LA COMPÉTENCE

MOBILITÉ

Elle comprend la promotion et l'organisation de services de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Avec la loi LOM ; l'EPCI qui exerce cette compétence pourra développer des services vélos ; promouvoir l'usage du vélo sur son territoire ou encore se doter d'une planification de type schéma directeur cyclable ou modes actifs.



LA COMPÉTENCE

VOIRIE

Elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien des voies de circulation. Les communes et les départements exercent historiquement cette compétence sur leurs voies respectives. Contrairement aux communautés de communes ou d'agglomération ; les métropoles et communautés urbaines disposent de la compétence voirie obligatoire de par leur statut.



LE POUVOIR

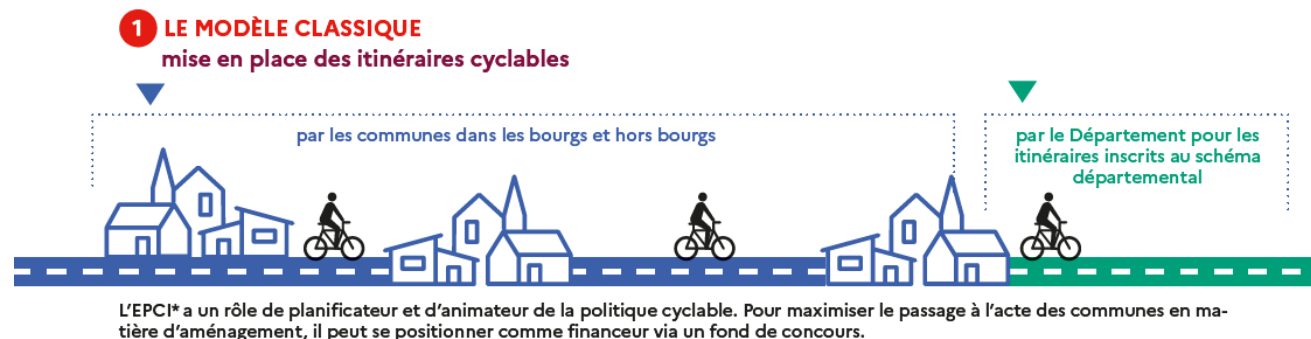
DE POLICE

Le pouvoir de police de circulation et de stationnement est exercé par le maire ; ce pouvoir permet entre autres de travailler le partage de la voirie entre les modes, de décider des vitesses maximums autorisées ou encore des sens de circulation autorisés des rues.



Action 4.4 : Définir les règles de partage de compétence

Gouvernance : modèle classique



Les communes portent l'aménagement du réseau sur la voirie communale. L'EPCI peut intervenir pour porter certains services et équipements : location, stationnement, signalétique, communication... L'EPCI peut intervenir pour favoriser l'aménagement cyclable des voiries y compris communales.

Sur le plan financier :

- Elle peut mettre en place un **fond de concours à destination des communes par exemple en définissant des règles de participation selon la hiérarchie du réseau définie dans le SDC communautaire.**

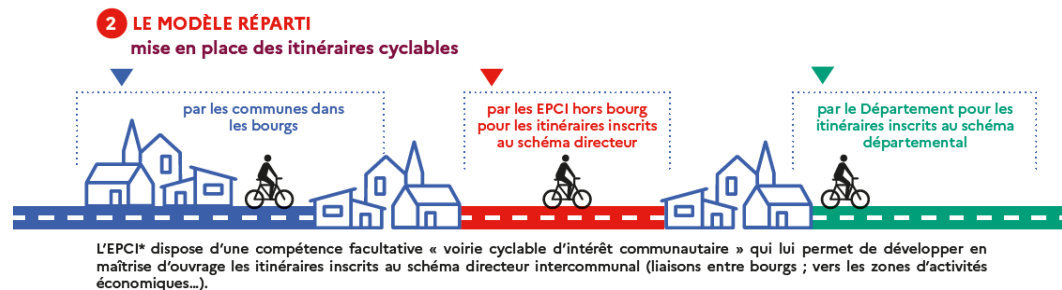
Sur le plan technique :

- Elle peut **accompagner les communes dans le montage des dossiers de subvention**
- Elle peut s'assurer de la **qualité technique des aménagements réalisés** : appui à la sélection des maitres d'œuvre, relecture technique des aménagements proposés par les maitres d'œuvre
- Elle peut **prendre à sa charge la réalisation des études pré-opérationnelles ou proposer un groupement de commande permettant à une commune volontaire de solliciter rapidement et facilement un bureau d'études spécialisé pour l'accompagner dans son projet**
- Elle peut proposer **l'animation de formations à destination des élus et des services communaux sur l'aménagement cyclable...**



Action 4.4 : Définir les règles de partage de compétence

Gouvernance : modèle réparti

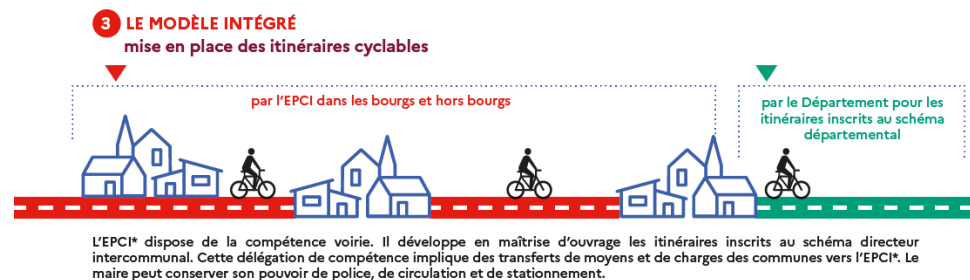


Les communes **transfèrent partiellement la compétence voirie** (ou voirie cyclable d'intérêt communautaire) à l'EPCI pour la réalisation des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire. Le **SDC permet de définir la hiérarchie du réseau et identifier les voiries concernées**. La réalisation du réseau secondaire reste la compétence des communes au titre de leur compétence voirie.

Ainsi, aux actions possibles listées ci-dessous, s'ajoute le rôle de Maîtrise d'ouvrage que peut prendre l'EPCI pour la réalisation d'aménagements cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la gestion.

A noter : ce rôle peut être exercé via la prise de compétence « voirie cyclable d'intérêt communautaire » et s'appliquer sur toutes les voiries identifiées dans le SDC ou faire l'objet au cas par cas d'une convention entre la commune et l'EPCI. Cependant, cette prise de compétence reste peu utilisée et insécurisante au niveau jurisprudentiel.

Gouvernance : modèle intégré



Les communes **transfèrent l'ensemble de la compétence voirie** à l'EPCI. **L'EPCI réalise l'ensemble des aménagements inscrits dans le SDC en dehors des routes départementales.**

Source : ADEME