

Véloroute V52

Paris-Strasbourg



Diagnostic utilisateurs

Ile de France

(75 + 93 + 77)

Réalisé par l'association **Vélo et Mobilités Actives Grand Est**
Délégation Grand Est de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes
Délégation AF3V pour l'itinéraire V52

Véloroute V52 Paris-Strasbourg



Diagnostic utilisateurs

Ile de France

Sommaire :

1. Situation août 2024
 - 1-1 Paris
 - 1-2 Seine Saint Denis
 - 1-3 Seine et Marne : de Villeparisis à Meaux
 - 1-4 Seine et Marne : de Meaux à Changis sur Marne
 - 1-5 Seine et Marne : de Changis sur Marne à Nanteuil sur Marne

2. Analyse par critères
 - 2-1 Statut de la voie
 - 2-2 Revêtement
 - 2-3 Sécurité
 - 2-4 Signalisation
 - 2-5 Praticabilité
 - 2-6 Travaux

3. Services

Annexes :

1. Critères d'évaluation thématique
2. Signalisation en place (août-septembre 2024)

1 – Situation août-septembre 2024

Le parcours de la V52 en Ile de France représente environ **106 km**, soit environ 18 % du linéaire total de la V52.

Nous avons considéré comme point de départ la **Place de la Bataille de Stalingrad**, au bout du bassin de la Villette et au début du canal de l'Ourcq. Nous avons découpé le parcours francilien en **5 parties** :

- Paris
- Seine Saint Denis
- Seine et Marne : de Claye-Souilly à Meaux
- Seine et Marne : de Meaux à Changis sur Marne
- Seine et Marne : de Changis sur Marne à Nanteuil sur Marne

L'itinéraire de la V52 se superpose au parcours de la Scanibérique (Eurovelo 3), déjà identifiée et en grande partie aménagée sur environ 24 km de Paris jusqu'au passage sous la RD 212 à Claye-Souilly.

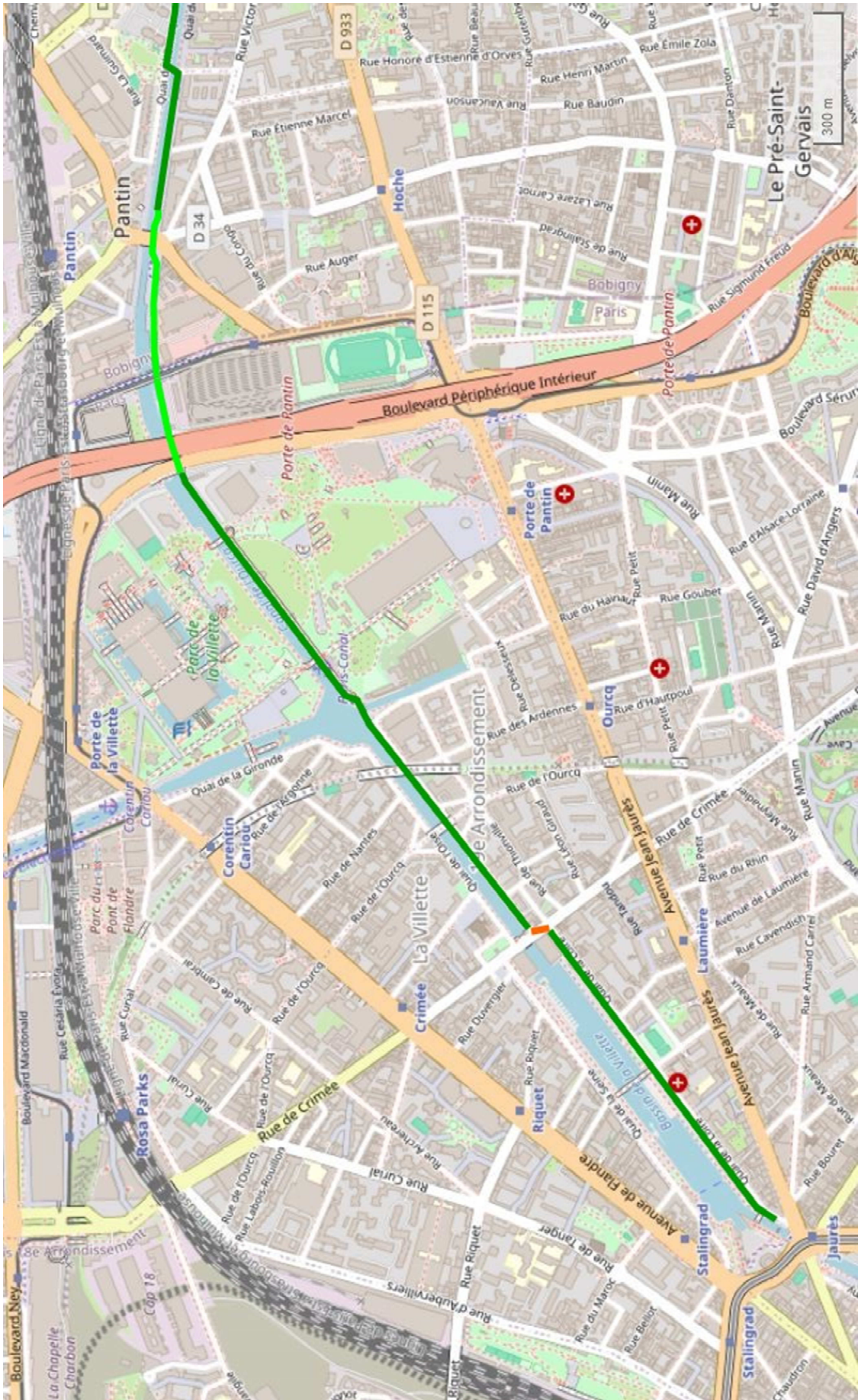
1-1 - Paris

Au niveau de la Place de la Bataille de Stalingrad, on retrouve le balisage de la Scanibérique (EV3). Le parcours commence (ou se termine) sur la piste cyclable bidirectionnelle longeant le quai de la Loire. Le bassin de la Villette offre de nombreux services et constitue également un lieu de détente et de loisirs pour les parisiens. Il peut être très fréquenté en fin de semaine. Cette piste est très fréquentée en semaine par les usagers urbains qui roulent à une vitesse un peu plus élevée que les habituels touristes à vélo. Il leur faut donc être un peu plus vigilant. Même s'il y a quelques aménagements et équipements (terrains de boules, jeux pour enfants, terrasses de café, ...), il y a un espace assez large entre la piste et le bassin de la Villette pour éventuellement y circuler à petite vitesse et apprécier ce passage agréable en bord de bassin.



Une petite portion de la rue de Crimée est empruntée pour rejoindre la piste bidirectionnelle du quai de la Marne.



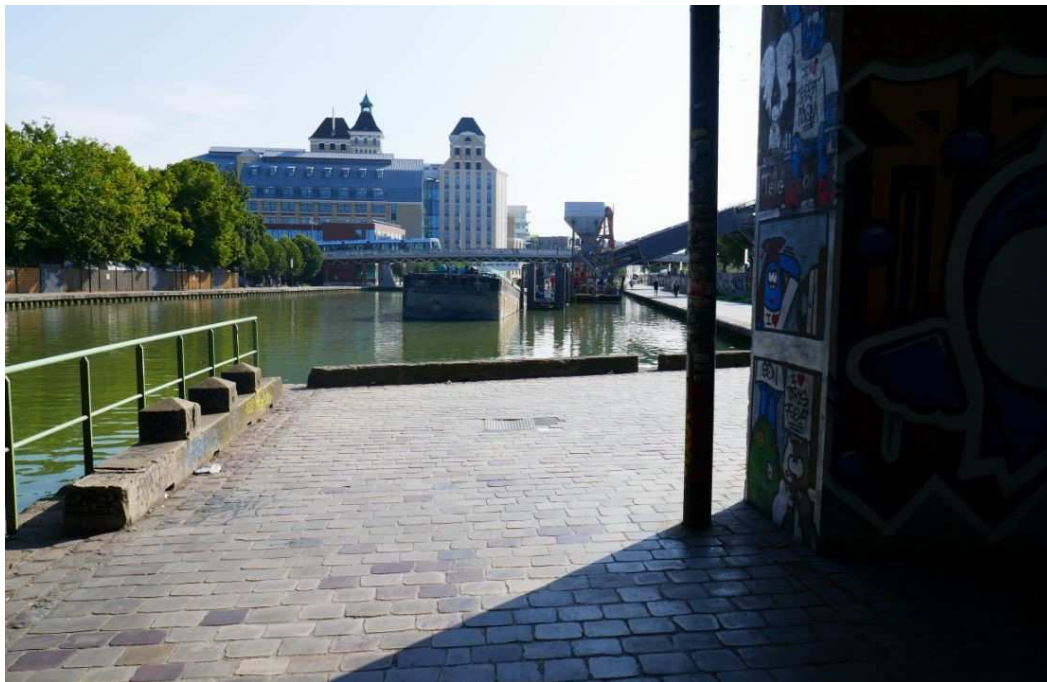


Paris

La piste longe le quai de la Marne sur 600 mètres avant de passer la darse du Fond de Rouvray par une petite passerelle et d'arriver dans le Parc de la Villette, en rive Sud du canal de l'Ourcq, que l'on traverse également sur 600 mètres. Le statut de la voie est ici assez indéterminé avec des panneaux un peu contradictoire (zone 20 et voie verte).



On passe ensuite sous les ponts du boulevard Mac Donald et du périphérique parisien. La sortie côté Est se fait en contournant les piles du périphérique (+ une conduite de descente d'eau), avec très peu de visibilité et l'absence de protection contre les chutes dans le canal (photo ci-dessous). Il conviendrait de marquer au sol une ligne de séparation des usagers, en laissant plus de place pour les usagers du côté des piles du pont ... car quand on tourne ... on se penche, et il serait dommage de se cogner contre le tuyau.

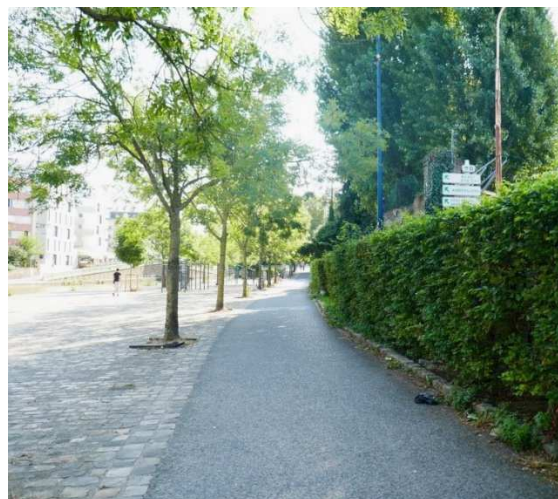


On arrive ensuite à la limite du territoire de la ville de Paris, après le passage du pont du tramway T3. Aussi, le parcours sur le territoire de la ville de Paris est très court = 2,6 km.

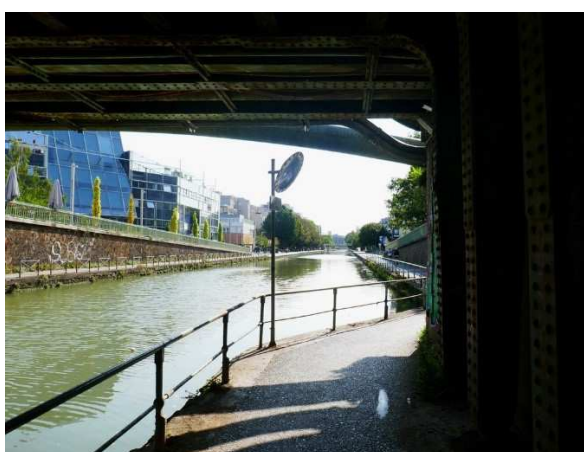
1-2 – Seine Saint Denis

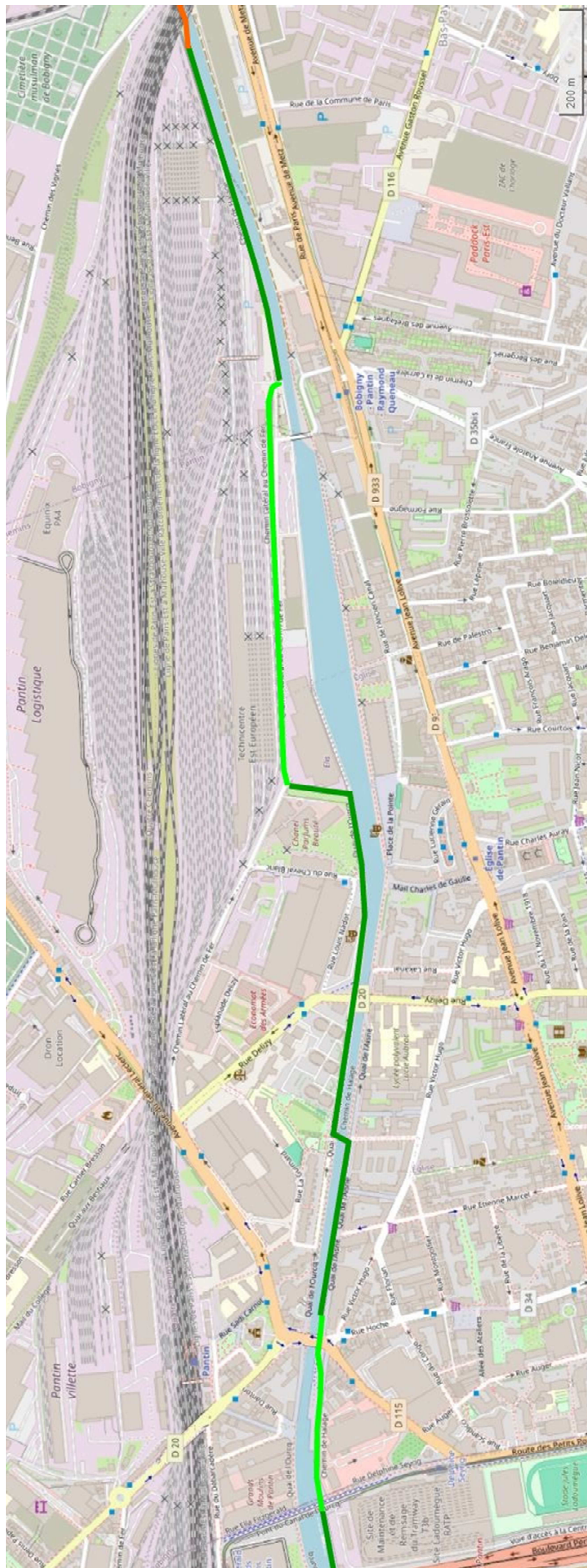
Le parcours de la V52 dans le département de la Seine Saint Denis représente un linéaire de 16,4 km. Il suit presque intégralement le canal de l'Ourcq en empruntant son chemin de halage. Il s'écarte légèrement par deux fois, au niveau des ateliers de maintenance du Technicentre Est Européen de la SNCF et au niveau du Parc de la Poudrerie à Sevran.

La V52 emprunte le tracé de l'Eurovélo 3 et donc peut être suivi à partir du balisage en place pour cet itinéraire. Le balisage n'est pas toujours évident à trouver. Il présente quelquefois des dégradations.



L'espace est partagé avec les piétons, notamment au niveau du passage sous des ponts (pont de la Mairie), assez étroits et sans grande visibilité, ce qui peut générer des difficultés, collisions, et tensions entre usagers. Le changement de statut (aire piétonne) ne suffit pas à régler les problèmes et à supprimer les dangers, ... même s'il protège les collectivités.





Pantin – Bobigny

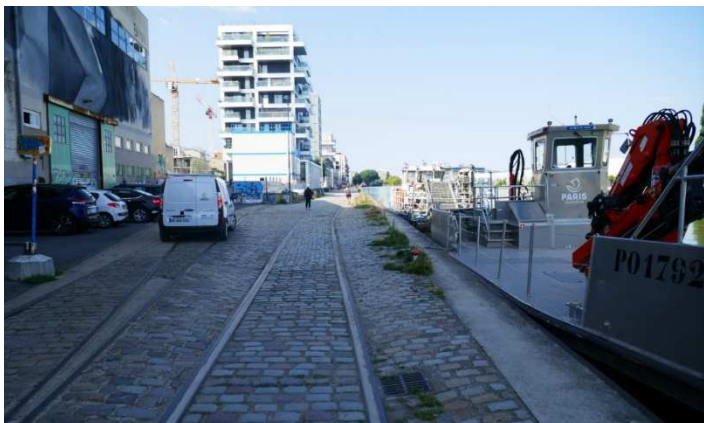
L'itinéraire bascule ensuite sur le côté Nord du canal de L'Ourcq par la passerelle de l'Hôtel de Ville. Cependant, un peu en amont, vraisemblablement pour séparer les flux piétons et cyclistes sur le halage, après le passage du pont de la Mairie, l'itinéraire cyclable est ramené sur le quai de l'Aisne, où la circulation automobile a été interdite. Par contre, la signalisation indiquant de quitter le quai de l'Aisne et de prendre la passerelle pour changer de rive du canal fait défaut. Il est tout à fait possible de rester sur la rive Sud du canal (ce que nous avons fait).

Sur ce côté Sud du canal, on se retrouve sur une vélorue en impasse, ce qui est tout à fait sécurisant. On débouche ensuite sur le chemin de halage et les très agréables espaces et esplanades de la « place de la Pointe » (futur port de Pantin).



Nous sommes passés un dimanche matin sur ce secteur. Il semble qu'en semaine, et encore plus le samedi, cet espace soit très fréquenté et que la cohabitation avec les cyclistes soient délicates.

Au bout du halage côté Sud, on passe sur un secteur nettement moins bien aménagé (secteur pavé). On se situe également au niveau des bâtiments des « Canaux de Paris » où il peut y avoir des mouvements de véhicules. Il faut alors passer sous le pont Hyppolyte Boyer, remonter par la rue Raymond Quéneau pour traverser ce pont pour passer en rive Nord et récupérer l'itinéraire « normal ».



Il est dommage que l'itinéraire de la V52 ne passe pas sur le côté Sud du canal car il offre des services (notamment un magasin de cycles) et un cadre plus attrayant que le passage côté Nord du canal au milieu d'un bâti peu engageant, entre des entrepôts industriels (ELIS) et les ateliers SNCF, et en proximité d'une voie de circulation empruntée par de nombreux véhicules d'entreprises (vitesse, bruit, proximité).

D'ailleurs, du côté Nord, de nombreux usagers n'empruntent pas le détour par le « Chemin latéral au chemin de fer », mais continuent en suivant le halage de la rive Nord du canal. La centrale à béton située au bout, à proximité du pont Hyppolyte Boyer, constitue peut-être un point bloquant. Il est sûrement possible de trouver un moyen d'assurer des déchargements de matériaux depuis des péniches tout en permettant le passage des piétons et cyclistes. Un « tunnel » pour les cyclistes existait en juillet 2018 (photo Google streetview ci-dessous).



Il est toujours en place. Il est bien dommage que ce halage Nord ne soit pas emprunté. Au bout du halage rive Nord, on arrive d'ailleurs au niveau du « Hangar de boue », atelier de la Cyclofficine de Pantin.

En reprenant le tracé « normal », le contrôle d'accès pour éviter l'intrusion de véhicules est assez « raide ».



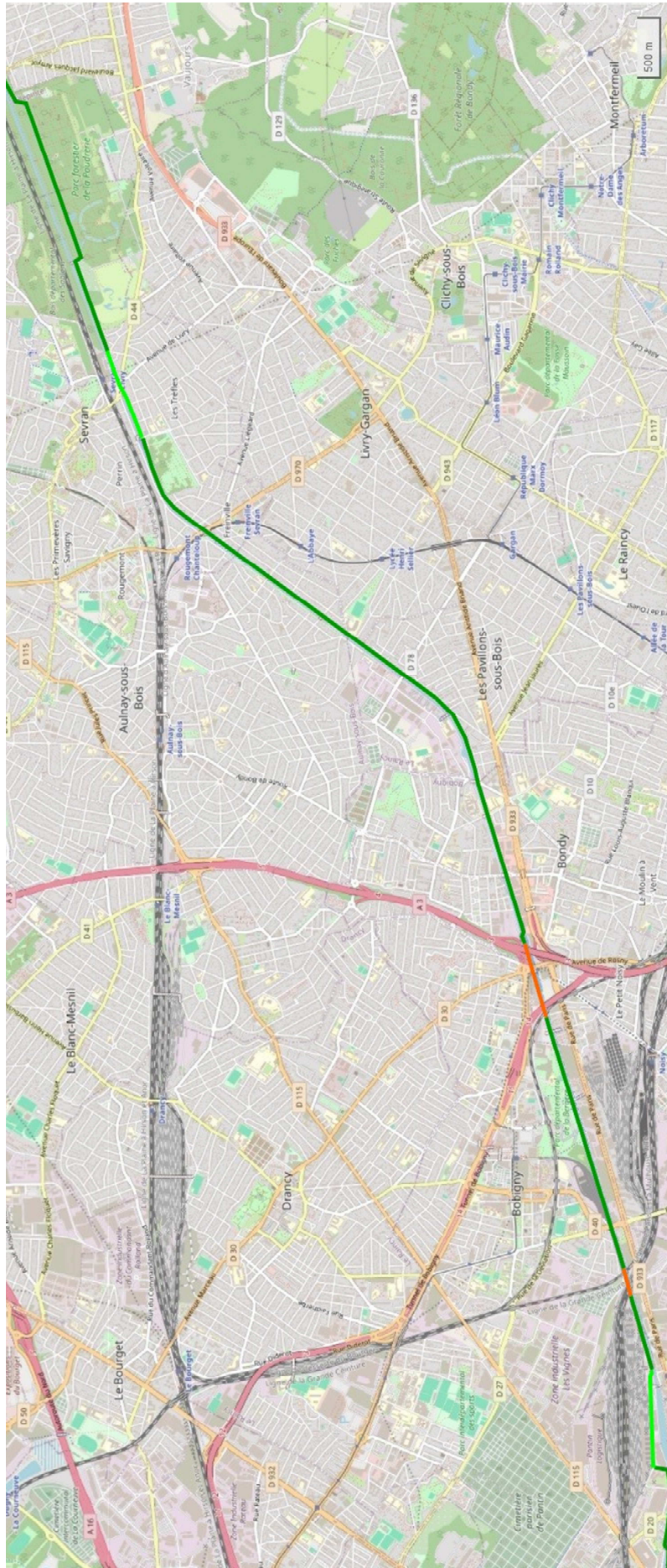
La suite du parcours se fait dans un espace nettement plus calme et bien aménagé. Il y a quand même les passages sous les ponts de voies de chemin de fer et du « pont de la Folie » où la visibilité et la largeur sont limitées. Là encore, si le changement de statut de la voie (voie verte >> aire piétonne >> voie verte) protège la collectivité, cela n'enlève pas le danger et les risques de collision. Des garde-corps assurent quand même une protection contre la chute au canal.

Sous le pont des voies ferrées, il faut aussi considérer l'effet du contrejour ou du contraste entre la luminosité extérieure et la pénombre sous le pont. Les cyclistes peuvent ne pas voir ceux qui arrivent en face.



Le parcours est ensuite très agréable sur 1,5 km, dans un cadre plus verdoyant le long du Parc de la Bergère, avec des installations sportives, des aires de jeux, des points d'eau et un parc offrant des bancs et aires de repos.



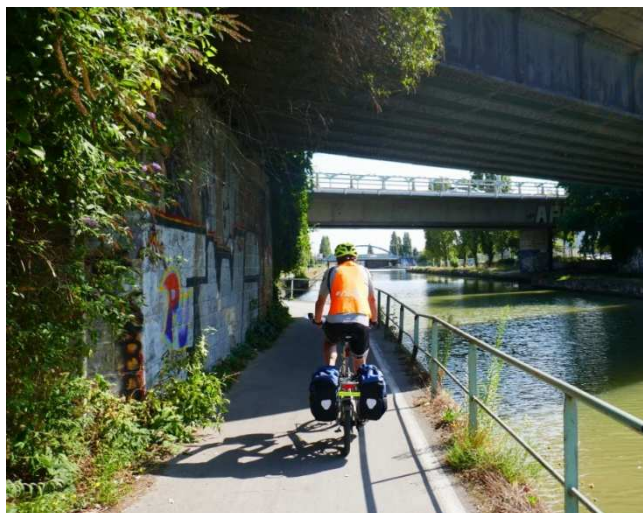


Bobigny – Sevrans

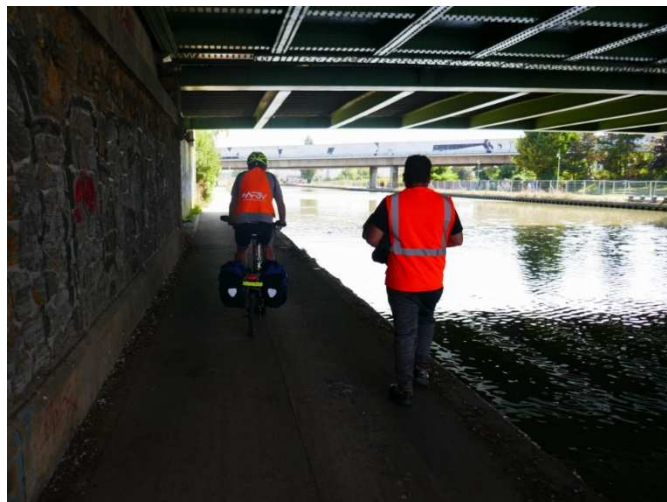


De belles passerelles permettent de franchir le canal. Côté Sud du canal, se situe la rue de Paris, axe important offrant des commerces. Il serait intéressant de les signaler (en espérant que la signalisation dure suffisamment longtemps).

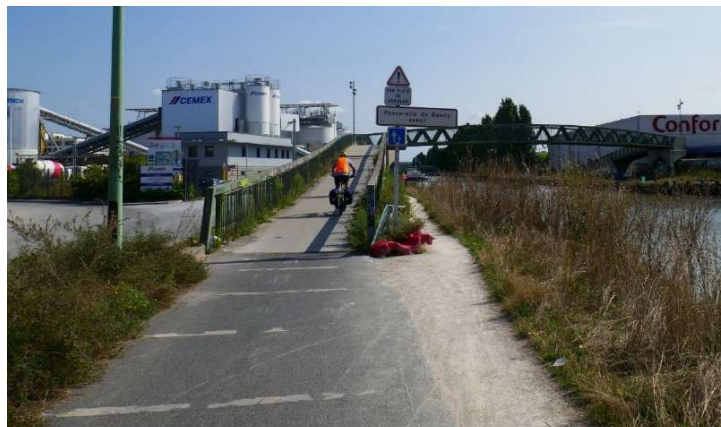
Par contre, dès que l'on passe sur le ban de la commune de Noisy le Sec, on sent tout de suite un manque d'entretien (ancien Oasis Café). On se situe ici juste en limite Nord du territoire de cette commune, de l'autre côté du canal par rapport à l'essentiel du ban communal situé plutôt côté Sud. Comme beaucoup de territoires à la marge, il ne bénéficie pas des mêmes attentions que le cœur de la commune.



On passe à nouveau sous des ponts (RER Bobigny-Sucy Bonneuil + A86), avec toujours une visibilité réduite. Sous le pont de Bondy, il n'y a pas de garde-corps. Les flux d'utilisateurs étant moindres dans ce secteur, cela est moins critique, même si cela n'enlève pas les dangers et risques de chute au canal.



Au niveau du passage sous le pont de l'A3 et avant de prendre la passerelle de Bondy qui permet de passer en rive Sud du canal, l'entretien laisse aussi à désirer.



Après le passage de la passerelle de Bondy, commence une portion de 5 kilomètres bien aménagée. Il y a bien évidemment quelques points que nous détaillons ci-dessous, mais dans l'ensemble, c'est une partie très agréable, dans un environnement très vert, loin des bruits de la circulation.





Sur cette portion, nous avons noté quelques points particuliers.

Racines traçantes et déformations

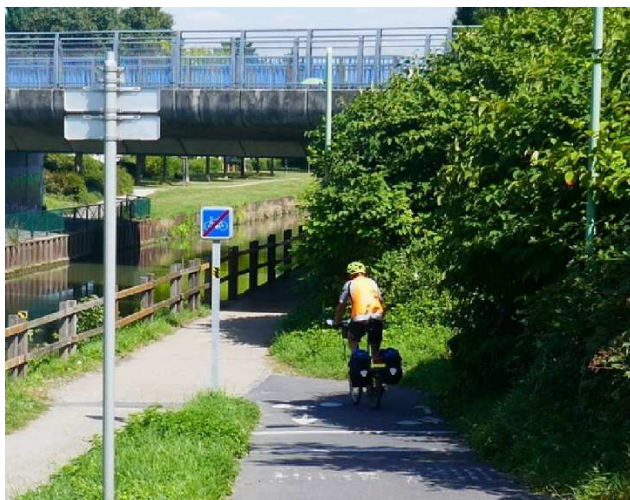


Visibilité



Après le pont de la Forêt

Sous le pont de l'Union



Passage sous le pont du Tram T4

Passage sous le pont de l'Europe (Les Pavillons sous Bois)



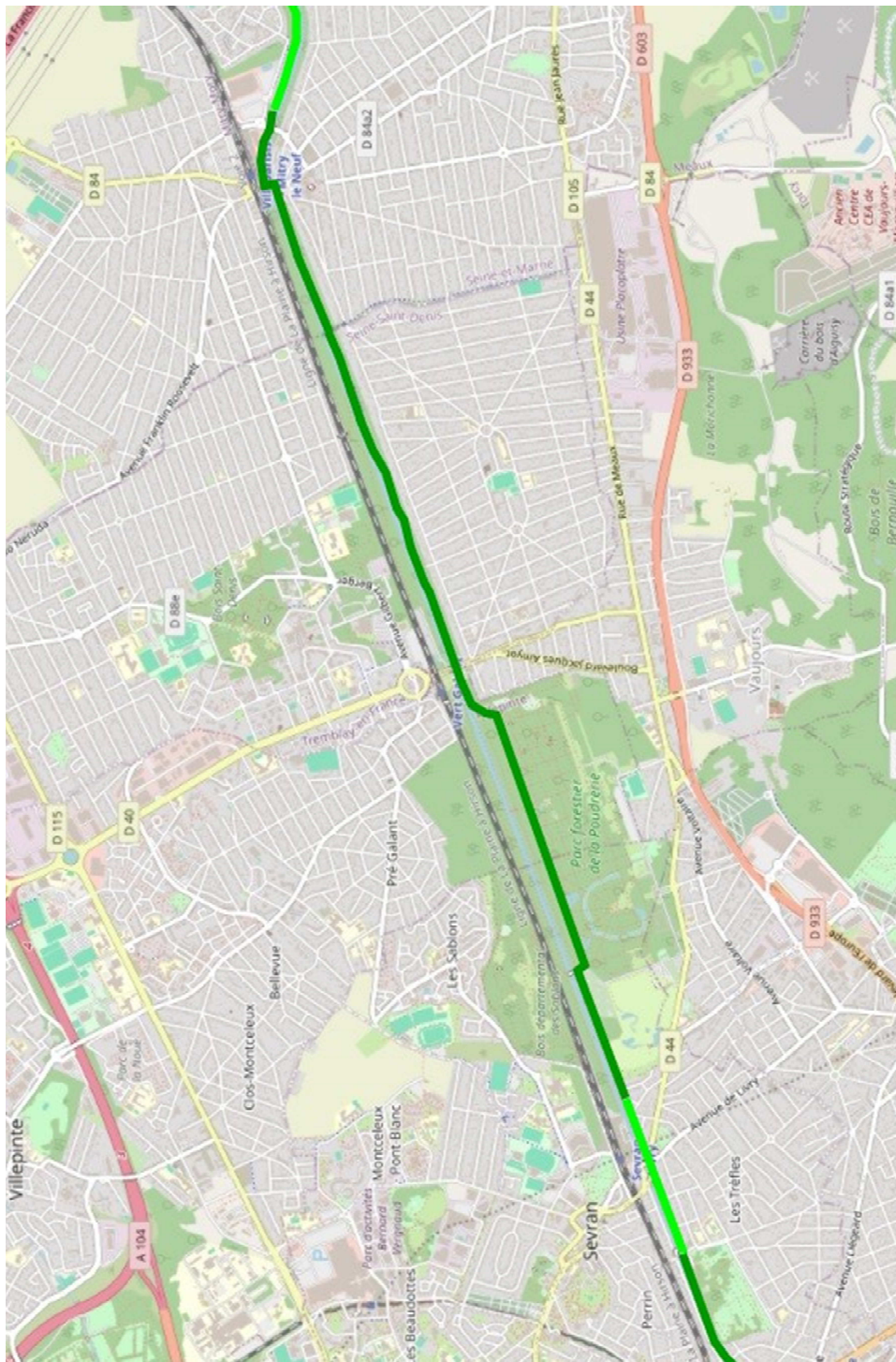
La voie fait un zig-zag avant de passer sous le pont. Ce qui fait que l'on arrive au niveau du pont sans visibilité. D'ailleurs, les traces au sol montrent que de nombreux usagers n'empruntent pas ces virages et passent tout droit, soit avant d'arriver sur ces virages, soit en venant de dessous le pont.



Signalisation dégradée ou masquée



Il est à noter que le chemin de halage, plus proche du canal, est affecté à la circulation des piétons, avec un revêtement en sablé/stabilisé, et que la circulation des cyclistes se fait en décalé, sur de l'enrobé. Lorsqu'il existe un dénivelé entre le halage et la piste cyclable, il y a à trois reprises des descentes et remontées de la piste avant et après les passages sous les ponts et passerelles. C'est souvent en bas de ces descentes que l'on a ces **manques de visibilité**, alors qu'on arrive justement un peu vite après avoir bénéficié de la descente ... et qu'on ne veut pas perdre cet élan pour la remontée de l'autre côté.



Sevrans – Villeparisis

Arrivé à la gare d'eau de Sevrans (base canoë kayak), la piste devient un trottoir aménagé le long du boulevard de la République, qui est une voie en sens unique limitée à 20 km/h. Au niveau de la passerelle de l'Ecluse, la signalisation directionnelle est placée en hauteur dans le sens du déplacement, si bien ... qu'on ne la voit pas en passant. On peut tout aussi bien emprunter la passerelle de l'Ecluse et passer de l'autre côté du canal.

Les anciennes bordures de trottoir en pierre taillée sont peintes, peu visibles, et peuvent être glissantes par temps humide. De plus, elles sont à différents niveaux ce qui peut être à l'origine de chutes.



La piste longe une zone de stationnement du côté gauche de la chaussée. Les conducteurs étant du côté de la piste, il y a des risques d'ouverture imprévue de portière.



La piste quitte ensuite le boulevard de la République pour descendre au niveau du canal et passer sous le pont de la Gare. Le passage sous ce pont est étroit, avec une incitation à mettre pied à terre. De plus, il est occupé par des SDF qui seraient nettement mieux dans un lieu plus accueillant.



La piste remonte ensuite pour longer l'avenue du Maréchal Lyautey, avec ici un espace enherbé entre la piste et le trottoir de cette rue. A noter, une chicane au niveau d'une canalisation traversant le canal, sans protection ni garde-corps par rapport au trottoir qui est assez surélevé à cet endroit : risque de chute lors de croisement avec des cyclistes + entretien de la végétation du massif protégeant la canalisation.



Fissures et affaissements au centre de la voie avant d'entrer dans le parc de la Poudrerie.



Le parc de la Poudrerie est un bel espace forestier. Il offre de la fraîcheur par temps ensoleillé et des aires de repos et de jeux. Par contre, le revêtement est de moins bonne qualité par rapport à la partie précédente. La signalisation est également assez minimale, sans précision aucune sur la continuité de l'EV3. Nous avons par contre trouvé des autocollants du Paneuropa Radweg.



En sortant du parc de la Poudrerie, on se retrouve en hauteur par rapport au canal. A plusieurs reprises, on retrouve à nouveau ces descentes-remontées au niveau du passage sous les ponts. Le chemin de halage au niveau du bord du canal reste toujours affecté aux piétons.

On arrive ainsi à la limite départementale entre la Seine Saint Denis et la Seine et Marne.

Le parcours en Seine Saint Denis représente un linéaire de **16,4 km**.

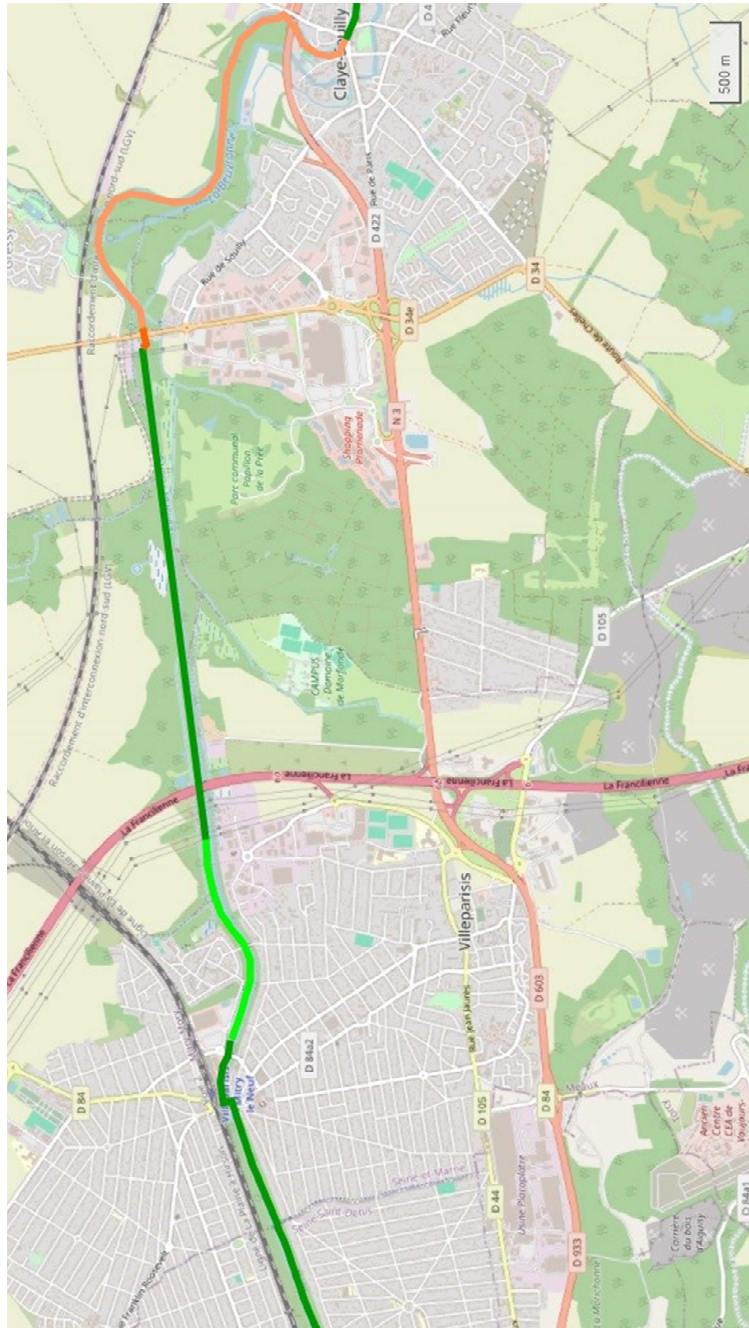
1-3 – Seine et Marne : de Villeparisis à Meaux

Dès l'entrée en Seine et Marne, on trouve une signalisation qui mentionne à la fois l'EV3 mais aussi la V52.



Très rapidement, on se retrouve au niveau du pont de Gaulle à Villeparisis, à proximité de la place Jacques Chirac et de nombreux commerces et services. La signalisation mentionne les services publics mais peu les commerces qui sont pourtant juste à côté. L'itinéraire passe ensuite côté Nord du canal. On se situe juste au niveau de la gare RER de Villeparisis - Mitry le Neuf.





Villeparisis – Claye-Souilly

La piste se poursuit avec à nouveau quelques descentes-remontées. L'entretien n'est pas excellent et des branches d'acacia débordent sur la voie (épinés). Des soulèvements racinaires importants sont signalés à un endroit.





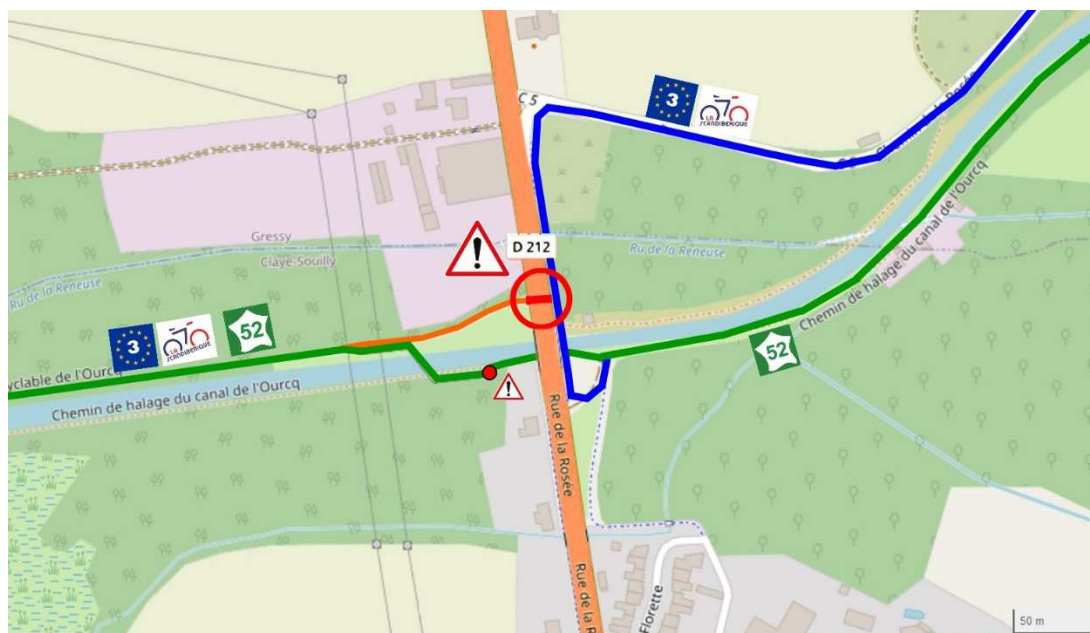
S'en suit une portion très agréable dans un environnement bien verdoyant avec de beaux alignements d'arbres. On n'entend que très peu la circulation lorsqu'on passe sous les ponts de la Francilienne qui accueille pourtant un important trafic routier.



Au bout de cette ligne droite du canal bordée d'arbres, on arrive au niveau d'une passerelle qui permet de traverser de l'autre côté du canal. Si la montée en venant de Paris se fait sans difficultés, la redescente côté Claye-Souilly est compliquée par une chicane composée de barrières très resserrées. **Il est impossible de passer avec une remorque, un trike, un vélo couché, et difficile avec un tandem.**



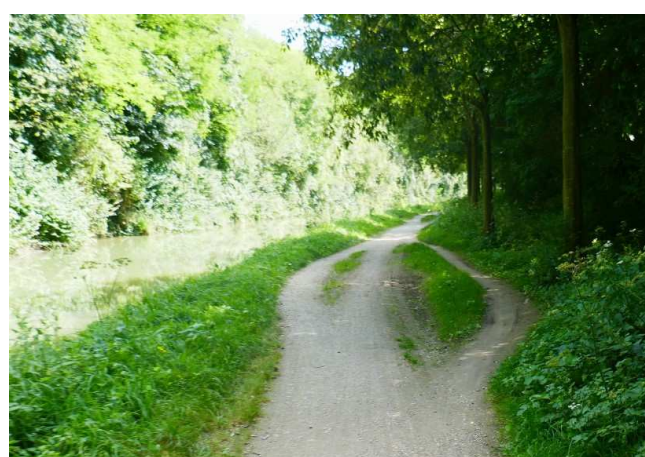
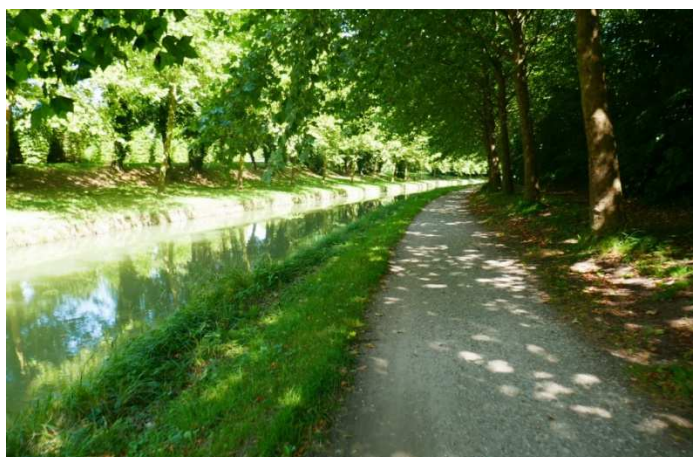
Pour les usagers se retrouvant bloqués, il est alors éventuellement possible de rester sur le côté Nord du canal et de rejoindre la route (RD 212) ... et d'essayer de traverser. Car cette route est à **très fort trafic**, notamment de poids-lourds. La visibilité est réduite. Si des passerelles ont été réalisées de part et d'autre de la voie routière, celle utilisée par l'EV3 se trouve côté Est. Il faut donc de toute façon traverser la RD 112, ce qui est réellement dangereux.



Pour ceux qui ont pu passer cette fameuse chicane sans blocage, la passerelle pour les usagers de l'EV3 se trouve côté Est. Les usagers de la V52 se trouve du bon côté du canal.

Si le revêtement de la véloroute était depuis Paris en enrobé de plutôt bonne qualité (sauf dans la traversée du parc de la Poudrerie), à partir du passage sous la RD 212, l'itinéraire de la V52 n'est plus aménagé. Il continue sur le chemin de halage du canal de l'Ourcq même si celui-ci n'est pas officiellement autorisé pour les cyclistes. La qualité du chemin de halage est très variable tout au long du parcours en Seine et Marne.

Depuis la RD 212, on emprunte donc le halage sur 3 km avant d'arriver au centre-ville de Claye-Souilly, à proximité de l'hôtel de ville. L'état du halage est plutôt correct, empierré mais assez roulant, avec à certains endroits quelques zones boueuses.

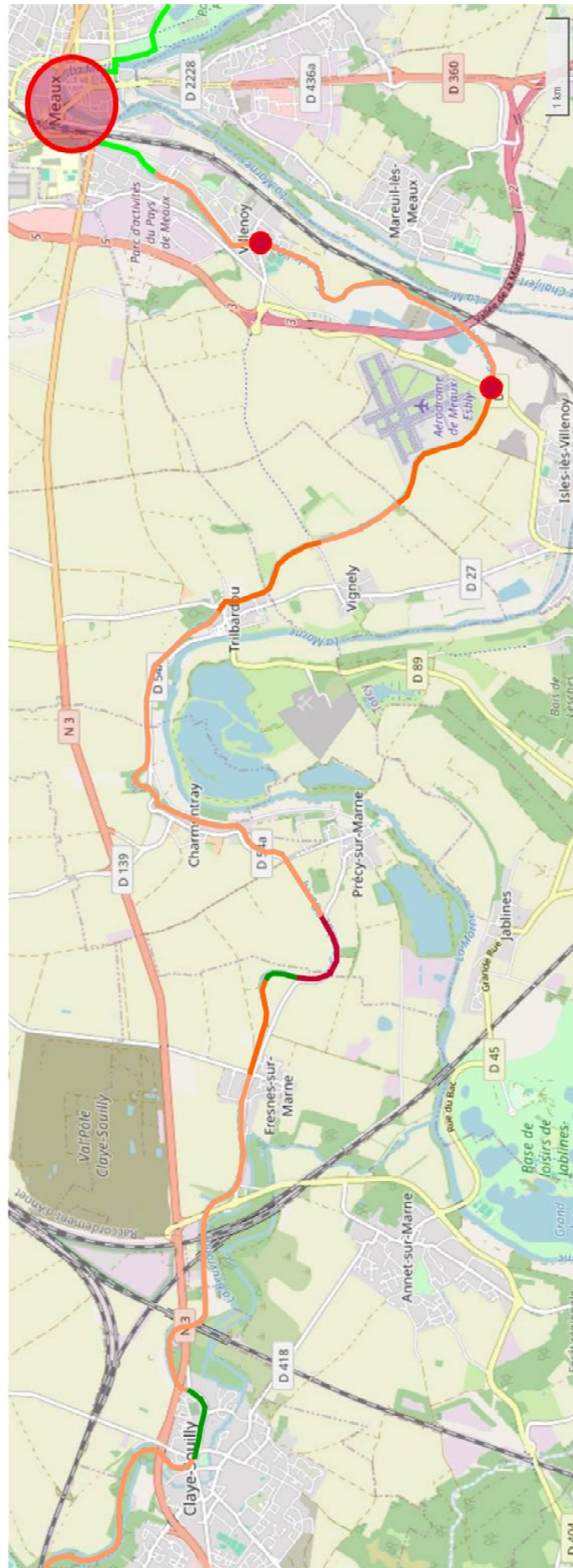




A Claye-Souilly, on arrive au centre-ville, avec de nombreux commerces et services. Avec le parc Buffon également, derrière le bâtiment de la police municipale, qui offre un bel espace et des jeux pour enfants pour une agréable pause pique-nique.

Sur le chemin de halage, un carrefour à feux permet de traverser la RD 404. Il est possible de continuer sur le halage, même s'il est interdit, plutôt que de prendre la rue Aristide Briand. 100 m plus loin on retrouve une piste cyclable bidirectionnelle, à l'accès peu pratique (angle droit), aménagée le long de cette rue sur 700 m (avec quelques racines filantes).





Claye-Souilly – Meaux

On poursuit sur le halage, toujours interdit aux cyclistes, sur 2,6 km jusqu'au hameau de la Distillerie à Fresnes sur Marne. Le revêtement est assez correct mais un peu plus caillouteux par endroits. Il y a quelques passages contraints sous des ponts (RN3) et un passage sous les LGV du croisement Est francilien.



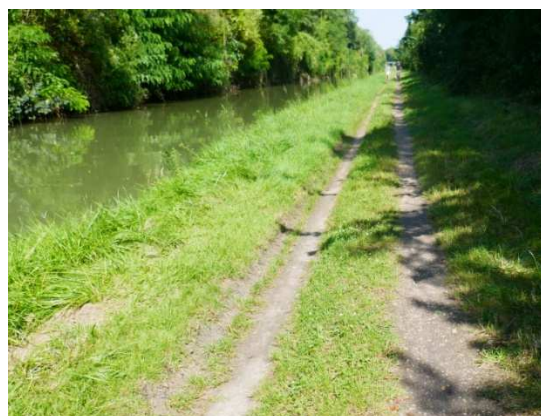
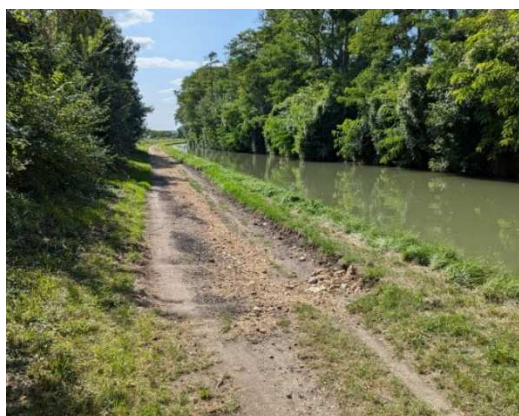
Au niveau de Fresnes sur Marne, la largeur du halage en stabilisé se réduit à 2 mètres et devient même tout simplement deux traces au milieu de l'herbe, et ensuite même une seule trace.



A Fresnes sur Marne, on trouve un bel espace vert avec des tables, non loin d'un restaurant bordant le canal. Un feu tricolore permet de traverser la rue des Fermes / RD 54 (+ cimetière = point d'eau). De l'autre côté, on retrouve le halage, bien caillouteux sur 500m, pour atteindre au bout d'1 km l'écluse de Fresnes.



Le revêtement de la voie d'accès à l'écluse de Fresnes offre un répit temporaire sur 300 m avant d'aborder une zone du halage en très mauvais état (fin août 2024). Etait-ce volontaire pour éviter les véhicules ou une phase préparatoire à un chantier de réfection du chemin de halage ? Toujours est-il que sur 1 200 m le revêtement du chemin de halage est en très mauvais état. Il s'améliore sur les 400 m suivants, bien qu'enherbé, avant d'atteindre le pont de la RD 54a à Précy sur Marne.



Le halage se poursuit en direction de Charmentray dans un passage bien ombragé.



Le halage passe en contrebas du village de Charmentray, sur la berge opposée au village. Il n'y a qu'un seul accès au village par la rue du Pont. L'autre accès se fait à la sortie Nord du village par la RD 54a. En poursuivant le halage, on arrive à l'usine élévatoire de Trilbardou qui alimente le canal de l'Ourcq à partir de la Marne située en contrebas.



Le passage vers le village de Trilbardou est un peu caillouteux mais offre aussi un très beau tronçon sous les arbres.



On suit ensuite le halage sur 1 300 m pour atteindre l'écluse de Vignely, avec un tout dernier passage sous le pont de la voie communale de Vignely à Meaux se réduisant à une trace dans l'herbe.



La section suivante entre l'écluse de Vignely et la traversée de la RD 5 fait 2 500 m. Le revêtement est assez peu confortable, et même très caillouteux sur les 600 derniers mètres (en face de l'aérodrome de Meaux-Esbly).

La traversée de la RD 5 est le point le plus dangereux que nous ayons rencontré depuis Paris.

Très étroit et limité à la seule navigation, le pont du canal n'offre aucune option pour passer au niveau du canal. Il faut donc traverser cette route qui présente un fort trafic (12 000 véhicules/jour) et des vitesses élevées.

De plus, du côté d'Isles lès Villenoy, on se situe dans une courbe avec une visibilité réduite sur les véhicules venant de cette direction.



Vue en direction de Meaux



Vues en direction d'Isles lès Villenoy

Cette traversée nécessitera une attention particulière. Il faudrait notamment **couper la végétation dans l'intérieur du virage** du côté d'Isles lès Villenoy pour dégager la visibilité (et éviter qu'elle reprenne dans la durée = entretien).

La suite du parcours en direction de Meaux est très agréable sur un peu plus de 3 km, avec un passage impressionnant sous le viaduc de l'A 140.

On arrive alors au niveau de la rue de Lagny à Villenoy. La traversée de cette rue est également assez délicate, en partie du fait de l'intensité du trafic (4 000 véhicules/jour), et surtout par le manque de visibilité pour les véhicules montant. Une imposante haie, très bien taillée par ailleurs, masque totalement la visibilité, tant pour les usagers du halage que pour les automobilistes. Un miroir convexe permet éventuellement de voir si un véhicule ou un usager arrive, mais ce n'est pas totalement suffisant, notamment pour les usagers venant de Meaux, situés dans l'intérieur du virage avec encore moins de visibilité.

A cet endroit, il faudrait installer un **feu tricolore à déclenchement par bouton poussoir** : clignotant à l'orange en situation normale, indiquant une vigilance à l'approche de ce virage, passant au rouge pendant une 30aine de seconde lorsqu'un usager déclenche le feu (durée permettant le passage d'un groupe, d'une famille), puis passant au vert pendant une 30aine de seconde pour indiquer que la circulation est rétablie, pour revenir à l'orange en situation « normale ».

Pour les véhicules montant, le feu devrait être placé avant le virage.



La suite du halage en direction de Meaux est sans difficultés, d'abord avec un revêtement en stabilisé moyennement confortable sur 1 400 m jusqu'à l'écluse de Villenoy, puis avec un enrobé sur 700 m jusqu'au pont de la RD 603. Malgré la proximité urbaine et son intérêt en terme de déplacements locaux, le halage est interdit aux cyclistes.



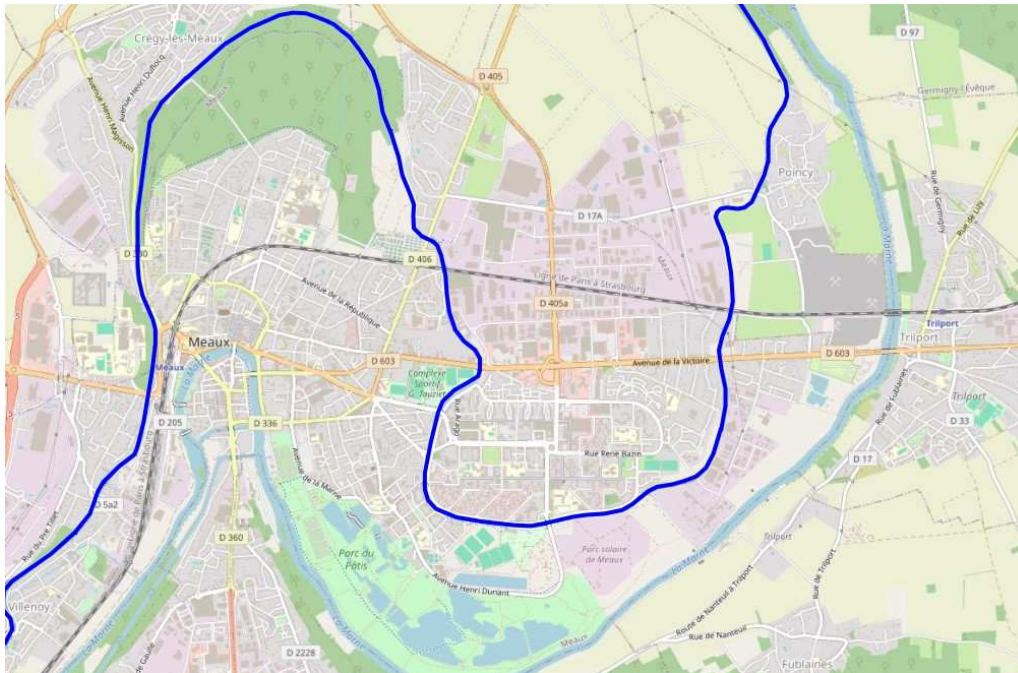


1-4 – Seine et Marne : de Meaux à Changis sur Marne

Les accès à la ville de Meaux sont très contraints. La circulation automobile est très dense. Les axes principaux créent de grandes coupures : RD 603 + RD 330 + RD 360. Le cours Pinteville (passage sous les voies ferrées), la rue Jean Bureau dans le carrefour à proximité de la gare, le pont Jean Bureau sur la Marne, l'avenue Jean Bureau, la rue Cornillon et la rue François de Tesson constituent un axe particulièrement dangereux, avec une circulation intense, totalement dédiés à l'automobile. Malgré les emprises très importantes de ces chaussées, avec 4 à 5 voies, il n'y a pas d'espaces pour la circulation des cyclistes. Aussi, l'accès à la ville et la traversée de Meaux sont très compliqués pour la véloroute.



Par ailleurs, si le chemin de halage du canal de l'Ourcq permet d'arriver à proximité de la gare, ensuite, le canal fait une grande boucle dans le Nord de la ville, en suivant l'ancien méandre de la Marne. Il revient vers le Sud pour effectuer une nouvelle boucle autour du quartier Beauval. Ces méandres pourraient être intéressants pour la véloroute mais, d'une part, ils rallongent le parcours et, d'autre part, ils ne permettent pas pour autant un accès plus sécurisé vers le centre-ville et les services qu'il offre.



Nous avons repéré un passage par la passerelle située un peu au Sud de la gare, au niveau de la rue de Venise. Elle permet de descendre directement en bord de Marne et au niveau de la passerelle Luxembourg enjambant la Marne pour rejoindre la « Grand île » dans le méandre de la Marne. Cependant, cette passerelle présente une descente/montée en aller-retour du côté Marne, avec des virages qui peuvent être difficiles, compliqués, voire impraticables, pour certains usagers de la véloroute : remorques, tandems, vélos couchés, trikes, ...



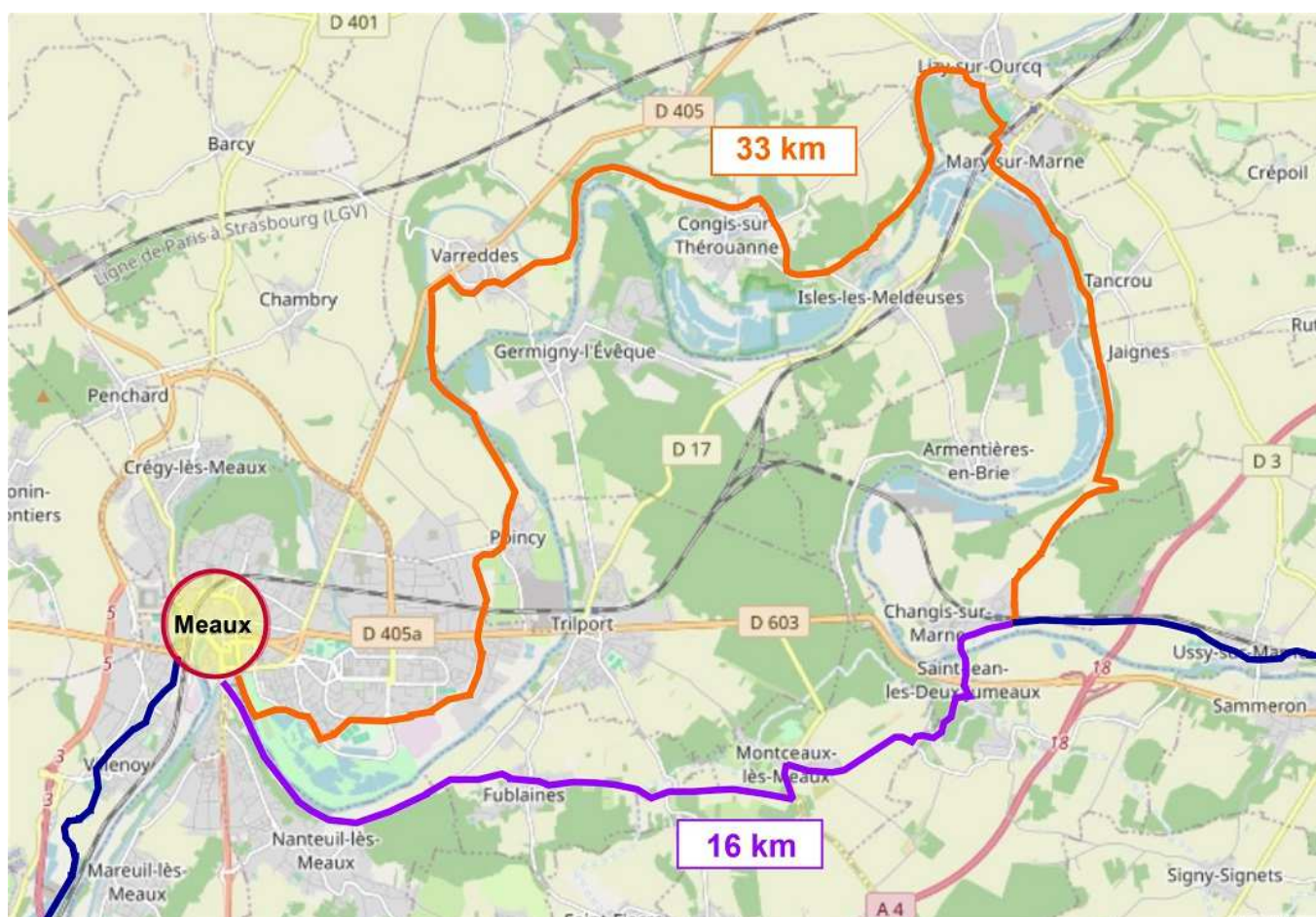
Si le passage par cette passerelle au dessus des voies ferrées est retenu pour la V52, il faudra quand même prévoir un itinéraire alternatif pour les usagers « exceptionnels ». En première approche, il n'y aurait guère d'autre choix que de prendre par les axes principaux : avenue Galliéni à partir de la route de Villenoy, passage sous les voies ferrées par le cours Pinteville, rue Jean Bureau et rue des Trinitaires pour passer en contrebas de la gare, en bord de Marne, et rejoindre la passerelle Luxembourg (1 100 m au lieu de 400 m).

La passerelle Luxembourg est un très bel ouvrage, offrant une superbe vue sur la cathédrale.



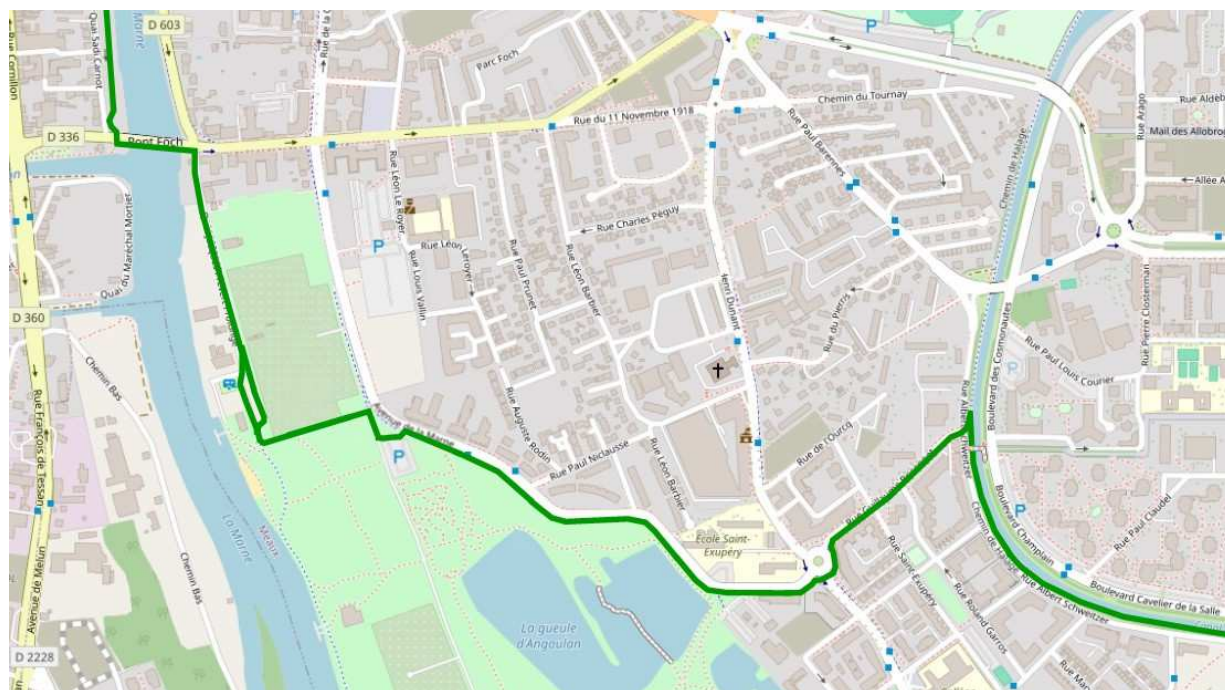
Depuis la « Grand île », il est possible de rejoindre le quartier de la cathédrale en prenant le pont du Marché nettement moins emprunté par les véhicules. Cependant, il faut auparavant traverser l'avenue Jean Bureau et la rue Cornillon, ce qui n'est pas une mince affaire sur ces axes à 2x2 voies.

Pour la traversée de la ville de Meaux par la véloroute, V52 tout dépendra aussi de l'option choisie pour la continuité de l'itinéraire au-delà de Meaux. En effet, plusieurs options sont envisageables selon que l'on suive les méandres de la vallée de la Marne, ou que l'on prenne par les coteaux pour un itinéraire plus court, mais avec plus de relief. La carte ci-dessous présente les deux options que nous avons reconnues sur le terrain et que nous allons détailler.



Meaux – Changis sur Marne par le canal de l'Ourcq (tracé orange = 33 km)

Pour regagner le canal de l'Ourcq depuis la « Grande île », nous proposons de partir du pont du Marché et de prendre par la piste cyclable vaguement aménagée le long de la Marne, au niveau des pontons de la halte fluviale puis le long des parkings du quai Sadi Carnot, jusqu'au pont Foch. Du pont Foch, en traversant la Marne sur le trottoir amont, il est possible de prendre la piste cyclable en direction du parc du Pâtis (même si le jour où nous sommes passés il y avait une cabane au beau milieu de cette piste). La plage de Meaux et le parc du Pâtis offrent un grand nombre d'espaces de loisirs, d'aires de jeux et d'aire de repos, qui peuvent être bien agréables pour les usagers de la V52, notamment les familles.





Au niveau de la « plage de Meaux », une piste cyclable regagne l’avenue de la Marne où on trouve une belle piste cyclable bidirectionnelle jusqu’au rond-point « Arc en ciel » avec l’avenue Henri Dunant. Nous proposons de prendre la piste cyclable de la rue Guillaume Briçonnet en direction du canal de l’Ourcq.



Avenue de la Marne



Rue Guillaume Briçonnet

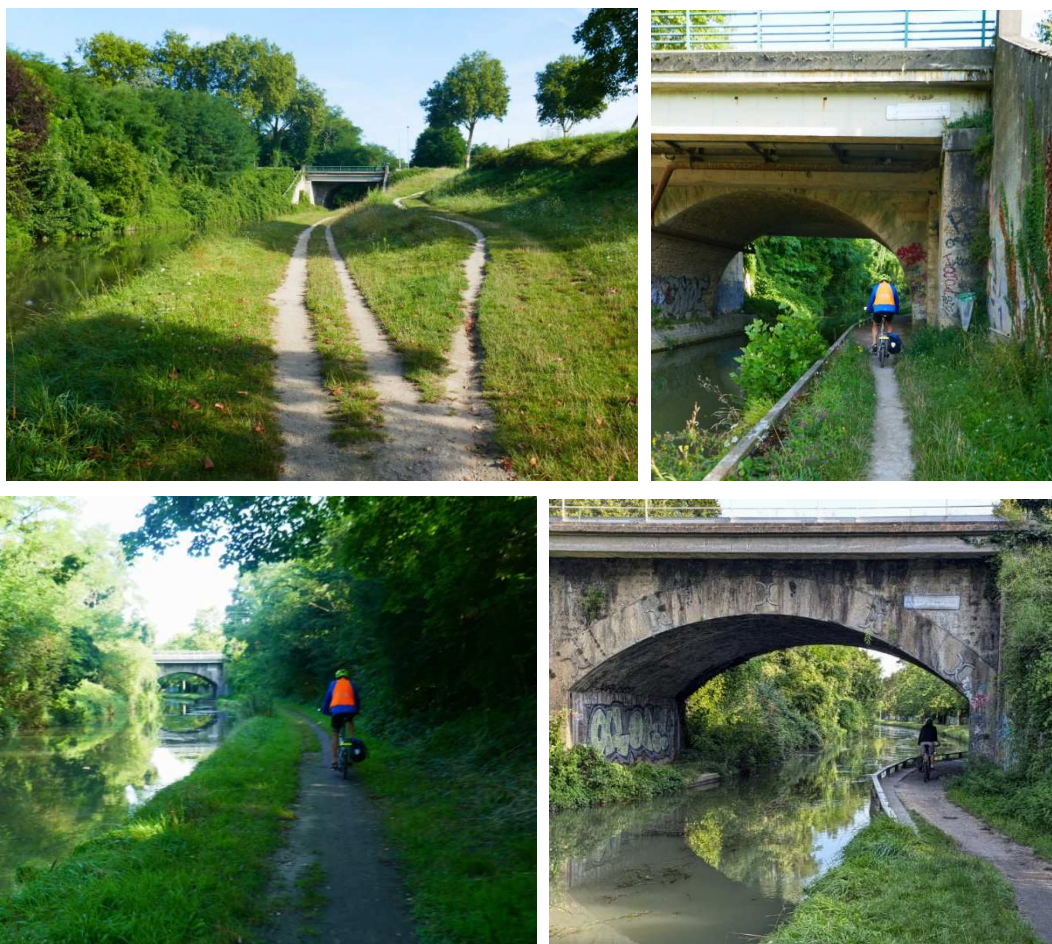
Au niveau de la rue Albert Schweitzer, une descente mieux aménagée que l’existante permettrait de rejoindre le chemin de halage. On se situe au droit de la passerelle Beauval. Ce passage semble être également bien fréquenté par les habitants du quartier Beauval. La présence de barrières pour canaliser les piétons vers les passages piétons laisse à penser que ce carrefour est assez dangereux. La réalisation d’un **plateau surélevé en zone 30, ou même en zone 20**, sur l’ensemble de ce carrefour permettrait de bien sécuriser ces traversées en ralentissant les véhicules. Utile pour les habitants, il le serait également pour les usagers de la véloroute.



Une fois sur le chemin de halage du canal de l'Ourcq, le parcours est sans difficultés sur 4,6 km en direction de Poincy. S'il est roulant, le revêtement du halage est cependant en mauvais état. Quelques accès aux quartiers proches pourraient être aménagés pour favoriser l'usage du halage pour les déplacements locaux.



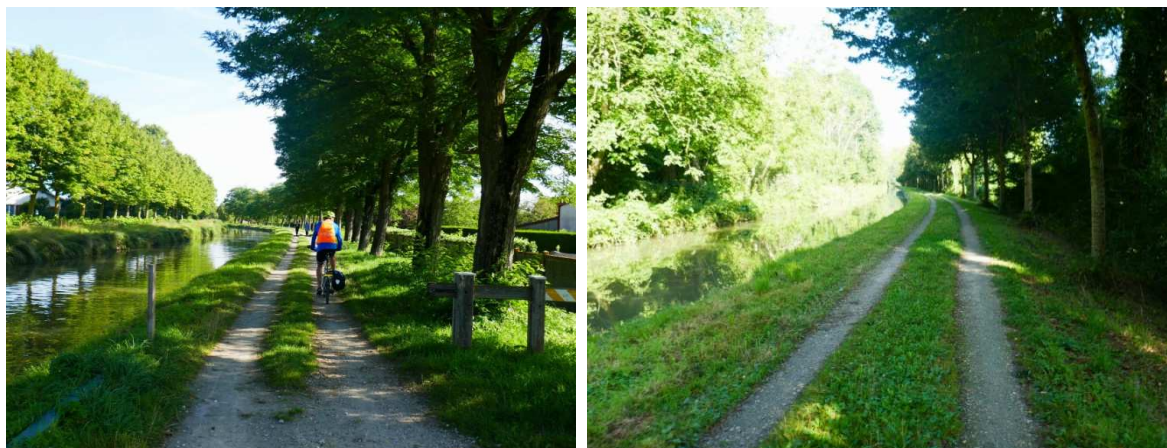
Le passage au niveau de l'avenue de la Victoire (RD 603) est particulièrement enherbé et étroit. Il est bien dommage que ce passage ne soit pas mieux aménagé vu l'intensité du trafic sur la RD 603. Le passage sous le pont des voies ferrées est également un peu étroit.



La traversée de la rue du Général de Gaulle / avenue de Meaux (RD 17a) à Poincy est un peu délicate, plus particulièrement pour les usagers venant du Nord (Varredes). Pour les usagers du halage, une haie masque la visibilité des véhicules venant de leur gauche.



La suite du parcours en direction de Varredes est très agréable sur 4 km avant d'atteindre la RD 405.



La RD 405 présente un très fort trafic (11 000 véhicules/jour), avec des poids-lourds et des vitesses élevées. De la même manière que pour la traversée de la RD 5 à Isles lès Villenoy, la largeur disponible sous le pont ne permet pas de passer au niveau du canal.

De plus, la route est divisée en deux chaussées séparées par une glissière métallique centrale. Il n'y a pas de possibilité de créer une zone refuge centrale pour une traversée en deux temps. La visibilité est très mauvaise pour les véhicules venant de Meaux.



Malgré cela, nous avons quand même continué à suivre le halage du canal de l'Ourcq dans la boucle au Nord de Varreddes sur 2 km. Le passage au niveau de l'écluse de Varreddes est très agréable. Par contre, malgré un très bel alignement d'arbres, le revêtement est très caillouteux une fois que l'on a passé la RD 97.



Aussi, considérant le danger de la traversée de la RD 405 et l'état du halage, il nous semble préférable de « shunter » cette boucle du canal de l'Ourcq et de rejoindre le bourg de Varreddes.



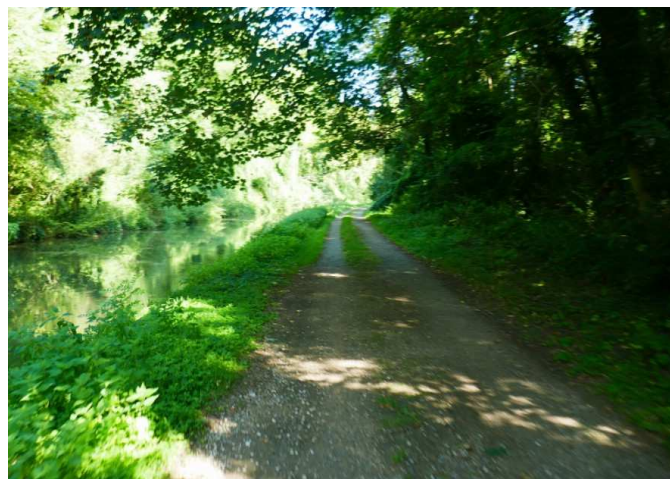
Pour éviter la traversée de la RD 405, très dangereuse, nous proposons de la longer sur 230 mètres pour prendre le chemin de la Sereine puis le chemin du Plat Cul pour atteindre le carrefour de la rue du Jeu d'Arc avec le chemin des Buttes. Pour traverser le centre-bourg, il est possible de prendre par la rue d'Orsoy mais elle est en sens unique. L'instauration d'un double sens cyclable est possible mais l'entrée de cette rue du côté de l'église peut être un peu compliquée à aménager.



Autrement, il est possible de passer par la ruelle Besnard et la Petite Rue où se trouve la boulangerie de Varreddes.

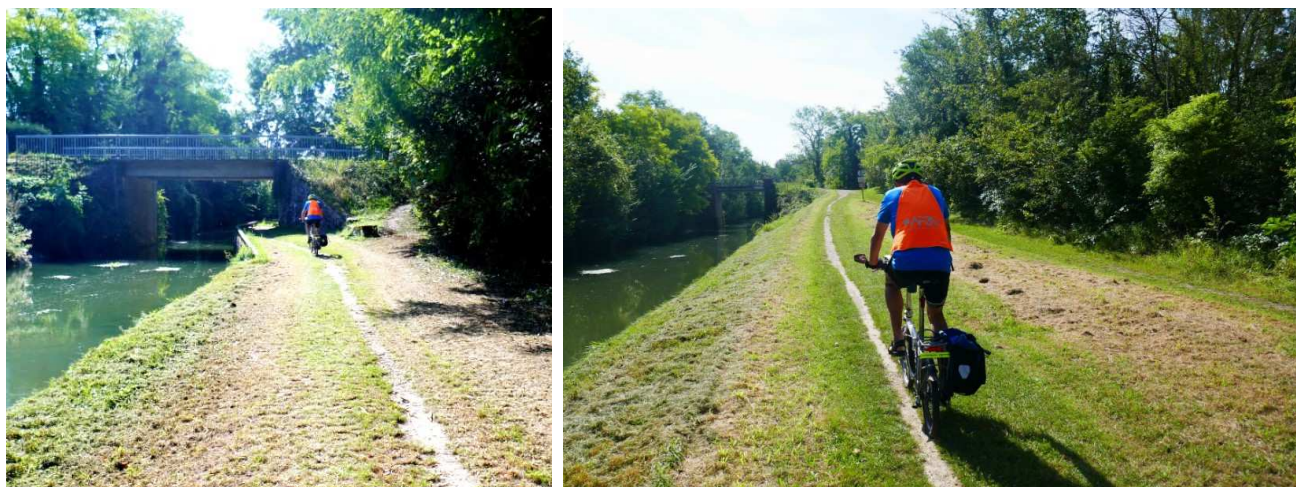
Ensuite de la rue de l'Eglise, il faut prendre la rue des Otages (RD 121) en direction de Congis sur Théroouanne et du camping « Le village parisien ». A la sortie de Varreddes, un aménagement cyclable serait à réaliser sur 400 m jusqu'à l'entrée du camping. Utile pour la véloroute, il le sera également pour les résidents du camping.

À partir du camping de Varreddes, le parcours de la véloroute V52 reprendrait le chemin de halage du canal de l'Ourcq. Après 3,6 km d'un parcours agréable, avec un halage plutôt roulant, on arrive au village de Congis sur Théroouanne.



La portion suivante du halage est de moins bonne qualité, se limitant à une trace dans l'herbe. Il pourrait être intéressant de passer dans le village qui offre quelques commerces (rue du Gué, place du Perchet, rue de Lizy / RD 121).

Juste avant de passer le pont sur le canal (en face du chemin des Carreaux), il y a un chemin qui permettrait de regagner le halage du canal au bout de 300 m, au niveau d'un autre pont sur le canal.



La suite du halage sur 1,8 km jusqu'au village de Villers lès Rigault est également correcte, toujours avec une partie enherbée au centre. Entre Villers lès Rigault et Lizy sur Ourcq (3,2 km), le chemin de halage est également agréable, avec un revêtement assez caillouteux au début, puis meilleur ensuite jusqu'à Lizy sur Ourcq.



Au niveau de Lizy sur Ourcq, l'itinéraire quitte le canal de l'Ourcq. Il faut traverser la ville et rejoindre le bord de Marne via la ville voisine de Mary sur Marne. Pour passer par le centre-ville où se trouvent de nombreux commerces, nous proposons de prendre par la rue Valentine Rivière. Comme la rue Jean Jaurès, rue principale du centre-ville, est en sens unique, nous proposons de passer soit en double-sens cyclable, soit de prendre la rue du Vieux Château et la rue de Ourcq pour rejoindre la « sente de Mary ». Dans l'autre sens, il faut prendre la rue des Moulins et la rue Jean Jaurès.

La « sente de Mary » est un passage intéressant car il permet d'éviter de contourner tout le centre de Lizy sur Ourcq pour arriver au niveau de la rue Tivoli. Par contre, sûrement pour éviter que des scooters et autres engins motorisés l'empruntent, des chicanes assez serrées en limitent l'accès. S'il est possible de passer à vélo, même chargé de sacoches, il n'en est pas de même pour des usagers « hors normes » (remorque, vélo couché, tandem, trike). Pour ces usagers, il leur faudrait contourner le centre en continuant sur le chemin de halage ou en en prenant l'allée du Canal, jusqu'à la rue du Canal, pour prendre l'avenue de la Gare, l'avenue Jules Courtier et la rue du Stade (rue du Stade, av Jules Courtier, av de la Gare et rue Jean Jaurès dans l'autre sens).



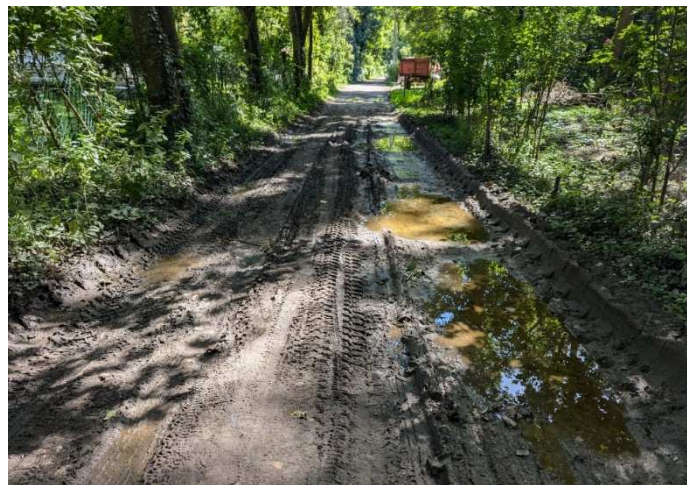
A noter que la gare de Lizy sur Ourcq est toute proche avec une desserte par le Transilien sur la ligne Meaux – La Ferté Milon. Le transport des vélos est possible en dehors des heures de pointe (9h30 à 16h30).

Pour rejoindre le bord de Marne, il faut emprunter la rue Tivoli, puis en passant sur le ban communal de Mary sur Marne, prendre la sente de Lizy et la rue de Lizy. Après le passage au-dessus des voies ferrées, il est possible de passer à travers un lotissement par les rues des Anémones, des Campanules, l'impasse du Port et la rue du Port, pour atteindre la Grande Rue.

Une autre option que nous n'avons pas pu tester en raison de travaux SNCF, serait de prendre, avant de passer au-dessus des voies ferrées, le chemin du Port qui longe les voies ferrées. Etant en sens unique, il faudrait instaurer un double-sens cyclable. On arriverait ainsi directement en bord de Marne. Il faudrait reprendre le quai Jacques Papin et la rue du Port pour revenir sur la Grande Rue (RD 17).

Pour la suite du parcours vers Changis sur Marne, nous proposons de passer en bord de Marne par l'avenue des Trois Vallées au début puis par le chemin non aménagé (1,1 km) en direction du bas du village de Tancrou. Il est possible de prendre ensuite le chemin tout plat longeant le camping de l'Espace Nature au Creux du Chêne pour aboutir en contrebas du village de Jaignes sur la RD 53.





Une fois sur la RD 53, il n'y a pas trop d'autres alternatives que cette route pour rejoindre Changis sur Marne. Pour cela, il faut quand même passer une petite colline avec un point haut qui offre un beau point de vue sur la vallée de la Marne en direction du Nord. On arrive à Changis sur Marne au niveau du giratoire de la RD 3e, non loin de la gare.



Meaux – Changis sur Marne par les coteaux (tracé violet = 16 km)

L'autre possibilité pour rejoindre Changis sur Marne consiste à « shunter » les méandres de la Marne pour un tracé plus direct mais avec plus de dénivelé.

Au départ de Meaux, il faut passer en rive gauche de la Marne et pour cela rejoindre le « chemin bas ». Depuis le centre-ville, ce n'est pas du tout évident et surtout **plutôt dangereux** car il faut emprunter la rue François de Tesson (RD 360) qui est un des axes à 2x2 voies les plus empruntés de Meaux (19 000 véhicules/jour). Le canal Cornillon et le début du canal de Meaux à Chalifert créent deux coupures difficilement franchissables sans des **passerelles**. Il faut donc nécessairement passer sur cet axe routier.



Compte tenu de la largeur de cette chaussée, il serait possible de **créer des aménagements cyclables** en réduisant quelque peu la largeur des voies. Cela nécessiterait de repenser l'ensemble de la voirie de façade à façade. Par ailleurs, si un aménagement cyclable est créé de chaque côté de la rue selon le sens de circulation, il faudrait penser aux traversées perpendiculaires pour passer d'un côté à l'autre. Avec un aménagement bidirectionnelle d'un seul côté, la question des traversées pour rejoindre l'autre côté se poserait également. Ceci étant, rien n'est impossible.

En considérant donc que l'accès au chemin bas serait sécurisé, il existe un passage au bout de la partie revêtue du chemin bas qui permet de rejoindre au bout de 1,6 km la rue de Marne à Nanteuil lès Meaux. Ce chemin est de bien mauvaise qualité mais il est plat. Il est par contre potentiellement inondable.



La rue de Marne n'est pas en super état. C'est une voie considérée comme une « vélorue ». Elle est à sens unique et donc à double-sens cyclable. La signalisation n'est pas toujours cohérente (sens interdit sans le panonceau d'exception des cyclistes - M9v2). Un marquage au sol matérialise cependant le double-sens.



La suite du parcours se fait sur la **RD 228a pour 1,4 km**. C'est une **route assez rectiligne où les véhicules roulent vite**. A certaines heures, c'est une voie de contournement des embouteillages, notamment au passage du pont sur la Marne à Trilport. Et comme pour tout « shunt », les automobilistes roulent vite pensant rattraper le temps qu'il aurait éventuellement perdu en restant sur l'axe embouteillé. Mais même en dehors des périodes matinales ou de fin de journée, les véhicules vont vite sur cette route car elle est bien droite et il y a peu de trafic. Cela suffit amplement pour créer un accident avec un cycliste.

Ce passage est donc particulièrement dangereux.

On quitte cette route pour monter vers le village de Fublaines. C'est le début **d'une longue montée de 5 km pour 120 m de dénivelé** jusqu'à Montceaux lès Meaux, en passant par le hameau de Brinches.

A Montceaux lès Meaux, on reprend la RD 19a en direction de la ferme des Ambroises, pour redescendre vers Saint Jean les Deux Jumeaux par le chemin vicinal n°9. De ce côté, la pente est nettement plus raide : même dénivelé mais pour une distance de seulement 2,5 km. La pente moyenne dans la partie entre les Ambroises et Saint Jean, la plus pentue, est d'**environ 8% sur 1,2 km**. Agréable à la descente, elle l'est nettement moins à la montée, surtout avec des vélos bien chargés.

A Saint Jean les Deux Jumeaux, un feu tricolore permet de traverser en sécurité la RD 603 pour rejoindre Changis sur Marne par la RD 53a en traversant la Marne. On traverse le bourg de Changis pour arriver au giratoire et à la RD 3e, à proximité de la gare de Changis – Saint Jean.

1-5 – Seine et Marne : de Changis sur Marne à Nanteuil sur Marne

Pour la partie à l'Est du département de la Seine et Marne, la Marne fait de moins grands méandres que dans le secteur de Meaux. Il est donc plus facile d'avoir un parcours plus simple. Nous avons retenu un parcours principalement en rive droite de Marne, sur routes jusqu'à La Ferté sous Jouarre, puis plutôt sur les chemins de bord de Marne jusqu'au village de Caumont sur la commune de Saint Aude, pour reprendre des routes jusqu'à Mery sur Marne, Saâcy sur Marne et Crouttes sur Marne.

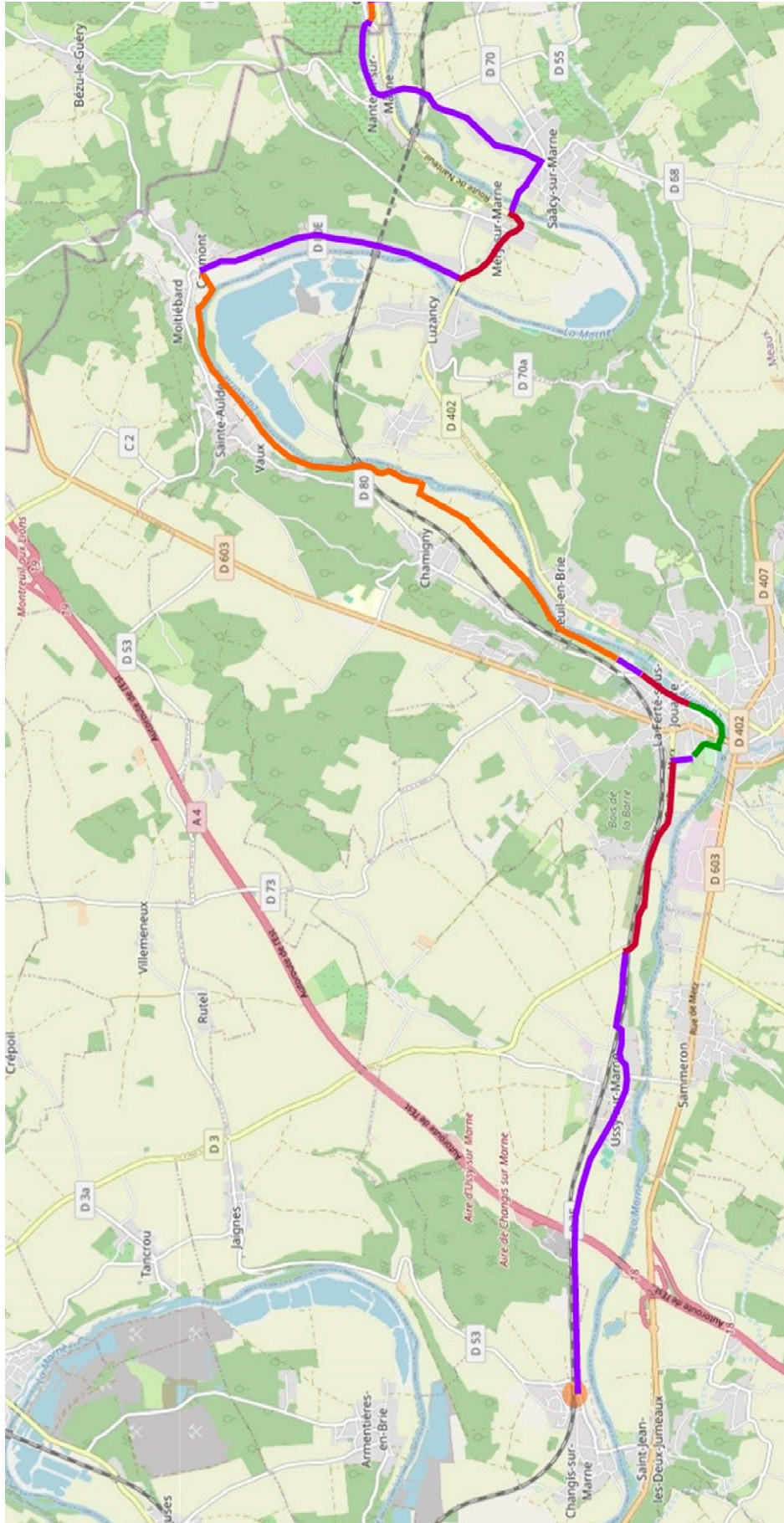
Au départ de Changis sur Marne, la RD 3e est l'itinéraire le plus évident. Il y a peu d'emprises ou de chemins pour envisager un aménagement en site propre. Cette route est assez rectiligne et donc les vitesses des véhicules peuvent être élevées. Cependant le trafic est modéré, notamment en journée. Après 3 km, on arrive à Ussy sur Marne. Pour changer d'environnement, nous proposons de descendre en bord de Marne par les ruelles (rue des Hôpitaux + rue Saure). L'espace en bord de Marne est très agréable, avec des bancs, des espaces ombragés, et même un petit camping basique avec des sanitaires.



On remonte par la rue du Bac pour reprendre la RD 3e en direction de La Ferté sous Jouarre. Après 1,6 km et un passage par-dessus les voies ferrées, on arrive sur la RD 3.

Cette route est plus importante et les vitesses également. Au niveau de l'intersection, s'il n'y a pas trop de difficulté quand on se dirige vers La Ferté sous Jouarre avec un STOP et un simple engagement sur le côté droit de la chaussée, il n'en est pas de même pour les usagers venant de La Ferté. Ils ont en effet à effectuer un « **tourne-à-gauche** » en se positionnant au milieu de la chaussée. Si des véhicules arrivent en face, ils vont devoir rester au milieu de la chaussée. Le danger vient plutôt de l'arrière, avec des véhicules venant de La Ferté sous Jouarre. Cette intersection se situe en effet à la sortie d'un virage et les cyclistes positionnés au milieu de la chaussée peuvent n'être vus qu'au dernier moment.





Chagny sur Marne – Nanteuil sur Marne

Il n'existe pas trop d'autres alternatives que d'emprunter la RD 3 en direction de La Ferté sous Jouarre. Il faut la suivre sur environ 1,2 km avant de passer le panneau d'entrée d'agglomération.

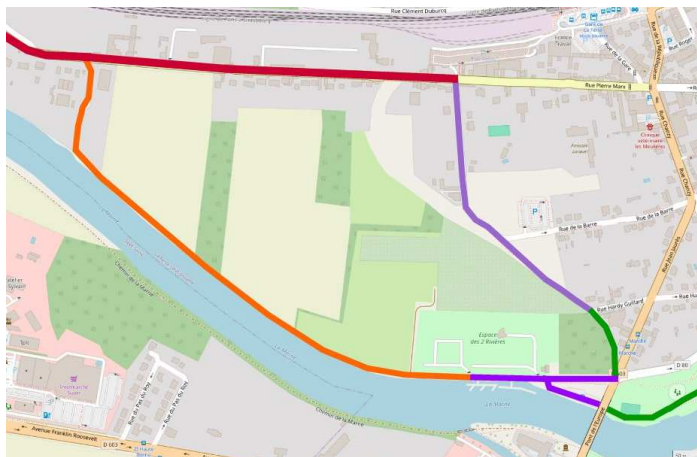


On se trouve sur la rue Pierre Marx. Il existe un chemin qui part en direction du bord de Marne, situé au niveau des bureaux de la SAUR. Ce chemin carrossable permettrait d'atteindre l'Espace des 2 Rivières après environ 900 m, pour retrouver ensuite une voie revêtue et d'arriver directement au niveau de l'Office de Tourisme (Capitainerie du port).

Mais en l'état actuel ce chemin n'est pas vraiment utilisable. Il faut donc continuer sur la rue Pierre Marx pour atteindre la rue de la Barre. Cette rue permet de rejoindre la plateforme de l'ancienne voie ferrée qui partait de la gare de La Ferté sous Jouarre en direction de la vallée du Petit Morin. Cette voie est en partie aménagée en voie verte (100 m) et conduit directement au niveau du pont de l'Europe sur la Marne (RD 603). Cependant, pour atteindre cette voie verte depuis la rue de la Barre, il faut monter un petit chemin dans le talus de l'ancienne voie ferrée qu'il faudrait aménager. De plus, la rue de la Barre est en sens unique de circulation et il faudrait instaurer un double-sens cyclable pour les usagers circulant en direction de Meaux.



Pour des raisons de sécurité et d'accès direct en dehors du réseau de voirie, il serait donc très intéressant d'aménager les 900 m du chemin entre la rue Pierre Marx (bureaux SAUR) et l'Espace des 2 Rivières.



Depuis l'Office de Tourisme, il est possible de rejoindre le centre-ville de La Ferté sous Jouarre par le parc en bord de Marne où un bel aménagement en voie verte est réalisé sur 600 m, proposant des espaces verts, terrains de sport et jeux pour enfants. Des sanitaires sont installés du côté du centre-ville au niveau de la rue Regnard de l'Isle, avec un point d'eau. Quand nous sommes passés, il n'était pas en service.



La rue Regnard de l'Isle était fermée, apparemment pour des risques d'effondrement d'une habitation riveraine. Il faut donc passer par le boulevard de Turenne qui est un axe un peu plus passant. On arrive ainsi au carrefour avec la rue des Pelletiers. Le centre-ville est proche en prenant sur la gauche avec de nombreux services.



L'itinéraire de la V52 continue directement en face du boulevard de Turenne en prenant la direction de Chamigny par le boulevard du 8 Mai 1945 (RD 80). On suit ce boulevard sur environ 400 m avant de prendre sur la droite par la rue de l'Île Cartier. Cette rue est en impasse et donc le trafic est quasiment nul. La rue de l'Île Cartier se poursuit sur un chemin enherbé, traversant un espace naturel sensible (panneau du CD 77). Le chemin est plutôt de bonne qualité au début puis se dégrade après 600 m, un peu avant d'arriver dans une zone boisée. On traverse cette zone boisée sur 700 m pour déboucher directement sur des champs.



Le chemin continue ensuite tout droit sur 900 m au milieu de ces champs par un chemin enherbé, légèrement montant, mais relativement bien praticable. On poursuit par un chemin rural empierré de meilleure qualité mais quand même un peu caillouteux. Au bout de 600 m, on atteint un carrefour avec un autre chemin également empierré qui conduit, en prenant sur la droite, vers le bord de Marne. Le chemin longe ensuite la berge de la Marne sur 800 m en direction du pont de la voie ferrée Meaux-Epernay traversant la Marne.





Passé le pont SNCF, le chemin est d'un peu meilleure qualité puis de qualité très variable pour atteindre après 1,2 km la rue du Port de Vaux, en contrebas du village de Saint Aulde. Le chemin passe en bord de Marne en bas du village de Saint Aulde sur 900 m, toujours de qualité très variable, avec une aire de jeux pour enfants.





Le chemin se poursuit ensuite sur 700 m, toujours en bord de Marne, avec une zone soumise à l'effondrement de la berge, puis une zone bien enherbée.



On retrouve un chemin pour atteindre une petite passerelle posée sur le Ru de Caumont. Cette passerelle est assez ancienne et devrait nécessairement être remplacée. Un chemin remonte ensuite vers la RD 80e au niveau du hameau de Caumont.



Depuis la rue de l'Île Cartier à La Ferté sous Jouarre jusqu'à la RD 80e au hameau de Caumont, il faudrait aménager 7 km de chemins, dont 5,2 km sont cadastrés sur le ban de La Ferté sous Jouarre (500 m) et principalement sur celui de Chamigny.

Sur le ban de la commune de Sainte Aulde, le chemin n'est pas formellement cadastré (1,8 km). Sur cette partie, une alternative serait de remonter sur la RD 80 pour prendre cette route jusqu'au hameau de Caumont. Sauf en situation transitoire, il n'est pas envisageable, ni très intéressant, de prendre la RD 80 entre La Ferté sous Jouarre et Vaux/Sainte Aulde car la circulation y est un peu plus intense avec la proximité de La Ferté sous Jouarre.

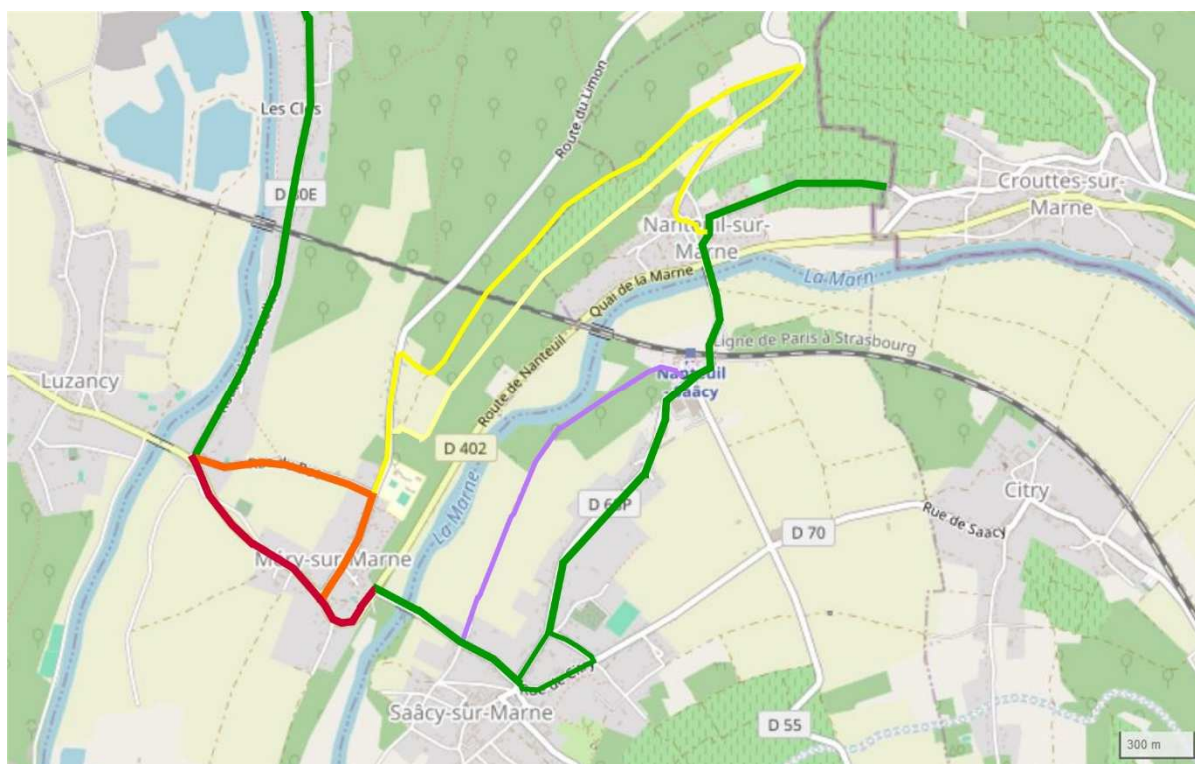
A partir du hameau de Caumont, l'état du chemin en bord de Marne ne semble pas de très bonne qualité (enherbé). De la même manière qu'à Sainte Aulde, il n'apparaît pas sur le cadastre. De nombreux riverains ont dû utiliser la servitude de halage.

Aussi, il faudrait prendre la RD 80e du hameau de Caumont jusqu'à la RD 402, au niveau du pont sur la Marne. Cette portion de route de 3 km est bordée de maisons, traverse les hameaux de Courcelles sous Méry et la Brussette. La vitesse est presque tout du long limitée à 50 km/h, avec de nombreuses chicanes limitées à 30 km/h. L'ensemble de ces dispositifs laissent à penser que les vitesses des véhicules doivent être importantes pour devoir constamment les ralentir. Le passage sous la voie ferrée se fait en voie unique, en alternat, et à faible vitesse.



Arrivés sur la RD 402, il existe une alternative pour éviter cette route à plus fort trafic en montant par le rue du Bac vers l'établissement scolaire de l'Immaculée Conception (tracé orange). Ce passage présente un peu plus de dénivelé mais permet d'atteindre le centre de Méry sur Marne par la Grande Rue pour arriver au niveau du carrefour avec la RD 402.

De l'établissement scolaire, il y a aussi une solution pour rejoindre Nanteuil sur Marne en passant par le coteau et le « bois Chapron ». Des chemins cadastrés existent à partir de la route du Limon à Mery sur Marne qui permettent d'atteindre la rue de la Charrière à Nanteuil sur Marne : chemin rural dit du dessus du temple ou chemin rural dit du noyer Pascart (tracés jaunes). Il y a un peu dénivelé mais cela offre un beau panorama sur la vallée de la Marne. Ce passage peut constituer une variante au tracé principal passant par le bas de la vallée. S'il n'est pas aménagé ou aménageable, il est toujours possible d'emprunter les routes existantes (route du Limon et rue de la Charrière), mais avec une 50aine de mètres de dénivelé encore en plus.





(photo de Google streetview – « panorama coteaux viticoles de la vallée de la Marne »)

Autrement, depuis la RD 80e, il faut prendre la RD 402 (route Jean de la Fontaine) qui conduit directement au centre de Méry sur Marne. On doit ensuite encore emprunter la RD 402 jusqu'au carrefour avec la RD 68a pour quitter cette route principale et se diriger vers Saâcy sur Marne via un pont sur la Marne. Cependant, nous n'avons pas pu nous rendre compte de l'intensité du trafic sur cette route car le pont sur la Marne entre Luzancy et Méry sur Marne était fermé à la circulation pour travaux. La carte du trafic routier du département de la Seine et Marne donne un trafic de 5 000 véhicules/jour. Ce trafic est une valeur moyenne journalière et il faudrait vérifier l'intensité réelle du trafic aux horaires matinaux et de retours du travail qui peut être bien différente.

La RD 68a jusqu'au centre de Saâcy sur Marne est normalement limitée à 30 km/h, ... mais le panneau de limitation est très peu visible, situé juste derrière une haie. Le centre du village de Saâcy offre quelques commerces. Il est donc intéressant de pouvoir passer par le centre. Cependant, il y aurait un passage possible un peu avant, en prenant le chemin des Popelains qui conduit au niveau de la gare de Nanteuil –Saâcy (tracé violet sur la carte précédente).



Du centre de Saâcy, il est possible de rejoindre la gare de Nanteuil-Saâcy et Nanteuil sur Marne par la rue de Verdun puis l'avenue du Général Leclerc. La rue de Verdun est en sens unique, limitée à 30 km/h. Il faudrait y instaurer un double-sens cyclable, ou alors passer par les rues Gambetta et de Citty pour les usagers circulant en direction de Meaux/Paris. L'avenue du Général Leclerc présente des nombreuses écluses, avec coussin berlinois, et une vitesse censée être limitée à 30 km/h. La visibilité est assez mauvaise du fait d'arbres d'alignement taillés assez bas, empêchant une vue suffisamment dégagée et masquant quelquefois les panneaux 30 km/h ou de sens prioritaire. Les plots placés au niveau des écluses semblent souffrir des véhicules, laissant à penser que ces dispositifs sont peu adaptés à la circulation de cette rue. Malgré les nombreuses habitations bordant cette rue et son cadre encore urbain, la limitation à 30 km/h ne doit pas être souvent respectée, et peut-être pas non plus les 50 km/h.



La gare de Saâcy-Nanteuil offre une connexion avec le Transilien sur la ligne Meaux-Château Thierry.

On franchit ensuite le pont sur la Marne par la RD 55 pour arriver au niveau de Nanteuil sur Marne, dernière commune de la Seine et Marne avant de passer dans le département de l'Aisne, et de quitter la région Ile de France.



Nous proposons de traverser la RD 402 pour traverser le centre-bourg de Nanteuil par la rue du Bac, la place Lafayette, et de prendre la rue Lecompte (RD 55). Une aire de jeux pour enfants, idéale pour une pause en famille, avec tables, bancs et city-stade, se trouve au bord de cette rue très tranquille. On passe aussi à côté du cimetière (point d'eau). On arrive ainsi à Crouettes sur Marne au niveau de la rue de Nanteuil.

Le parcours en Seine et Marne représente entre 70 km et 87 km selon l'option retenue pour relier Meaux à Changis sur Marne.

Le parcours sur l'ensemble de l'Ile de France représente donc entre 89 et 106 km.

2 – Analyse par critères

Nous avons analysé la V52 selon **6 critères** :

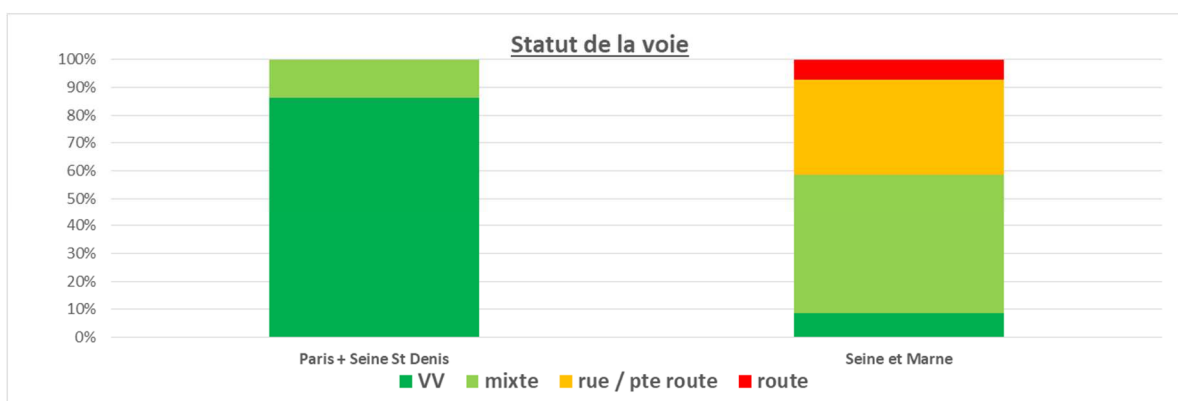
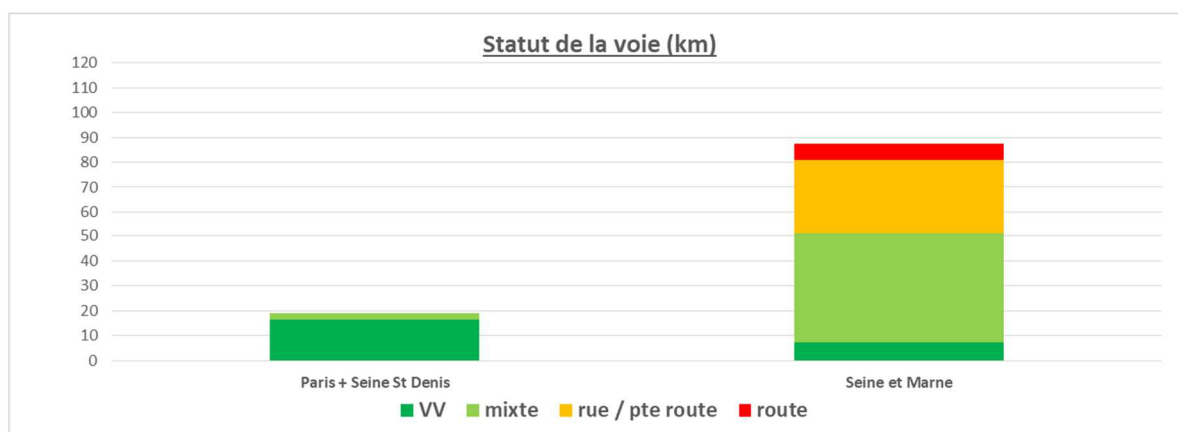
- Statut de la voie
- Signalisation
- Qualité du revêtement
- Praticabilité
- Sécurité
- Travaux

Le détail des 4 classes retenues pour chacun de ces critères est donné en annexe 1.

2-1 – Statut de la voie

Statut de la voie (km)					
	VV	mixte	rue / pte route	route	km
Paris + Seine St Denis	16,3	2,6	0,0	0,0	18 900
Seine et Marne	7,5	43,5	29,9	6,4	87 300
Ile de France	24	46	30	6	106 200

Statut de la voie (%)				
	VV	mixte	rue / pte route	route
Paris + Seine St Denis	86%	14%	0%	0%
Seine et Marne	9%	50%	34%	7%
Ile de France	22%	43%	28%	6%



Pour Paris et en Seine Saint Denis, dans la mesure où la véloroute V52 est globalement déjà réalisée le long du canal de l'Ourcq (en lien avec la Scanibérique-EV3), nous avons regroupé ces deux territoires en un. La véloroute se situe dans un contexte similaire de zone urbanisée. Les secteurs considérés comme en aménagement mixte (2 600 m) se trouvent au niveau de la rue de Crimée à Paris (100 m) et surtout dans la traversée du parc de la Poudrerie à Sevan.

La situation en Seine et Marne est bien différente. D'une part, même s'il est en grande partie praticable, pas nécessairement toujours dans de bonnes conditions, le canal de l'Ourcq n'est pas officiellement autorisé aux cyclistes au-delà de la RD 212 à Claye-Souilly. Nous l'avons donc considéré avec un statut « mixte » (vert clair). Il serait emprunté sur 24 km entre la RD 212 à Claye-Souilly et Meaux. Puis sur 18 km entre Meaux et Lizy sur Ourcq, en excluant la boucle de Varredes, de l'arrivée au niveau de la RD 405 jusqu'au camping « Le village parisien ». Sur ce tronçon, nous pensons qu'il est préférable de passer par le centre-bourg de Varredes (voir proposition du présent document).

D'autre part, en l'absence d'aménagement sur le reste du parcours, il est nécessaire d'emprunter actuellement des routes ou des chemins. Nous avons considéré les chemins en bord de Marne comme des rues ou des routes à faible trafic, même s'ils n'en sont pas réellement. En effet, l'alternative actuelle à ces chemins est souvent constituée par les routes principales qui leur sont souvent parallèles, et qui sont plus ou moins circulées.

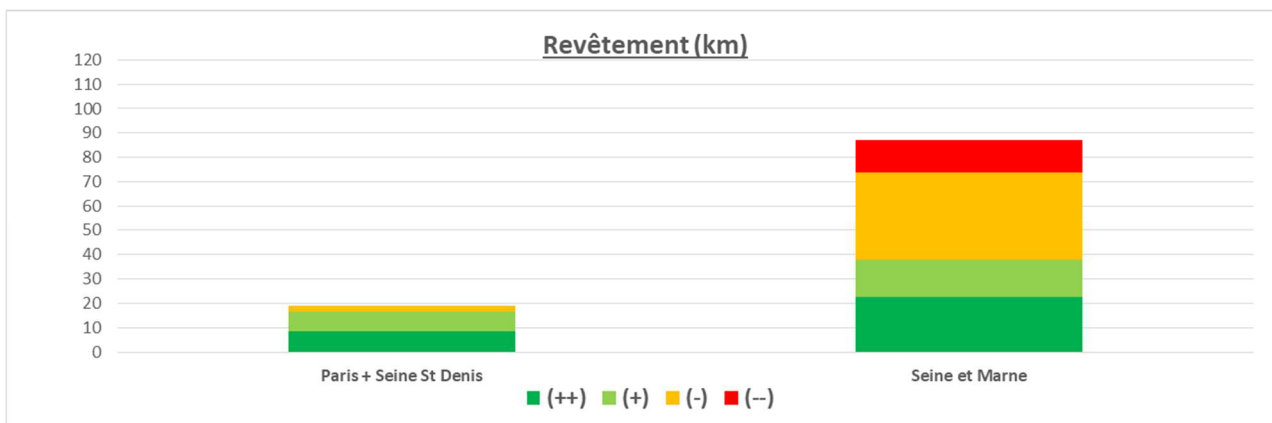
Il existe quelques sections sur **routes à forte circulation**, totalisant un linéaire de **6,4 km** situées :

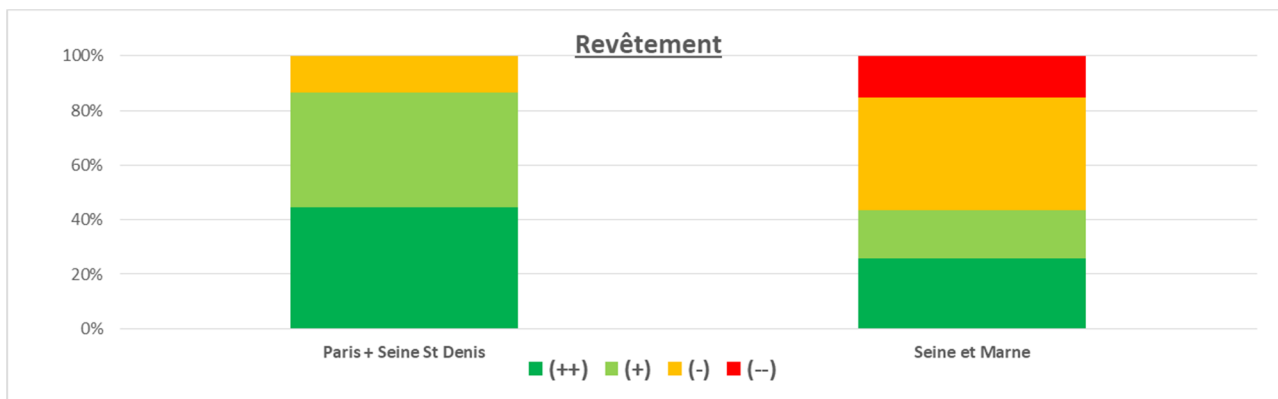
- dans la traversée du centre de Meaux (2 000 m)
- sur la RD 3 entre la route d'Ussy et l'entrée dans La Ferté sous Jouarre + rue Pierre Marx (2 200 m)
- dans la traversée du centre de La Ferté sous Jouarre (600 m)
- sur la RD 402 au niveau de Mery sur Marne (1 100 m)
- sur la RD 55 entre la gare de Nanteuil-Saâcy et la RD 402 à Nanteuil (500 m)

2-2 – Revêtement

Revêtement (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Paris + Seine St Denis	8	8	3	0	18 900
Seine et Marne	23	15	36	13	87 300
Ile de France	31	23	39	13	106 200

Revêtement (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	44%	42%	13%	0%
Seine et Marne	26%	17%	42%	15%
Ile de France	29%	22%	37%	12%





Pour Paris et la Seine Saint Denis, le revêtement est globalement de bonne qualité. Nous avons juste noté un revêtement de légèrement moins bonne qualité au niveau du canal de l’Ourcq à partir de la passerelle de Bondy. Cependant, il reste tout à fait roulant et très satisfaisant. La section de moindre qualité se situe dans la traversée du parc de la Poudrerie à Sevran.

En Seine et Marne, en l’absence d’aménagement, il est normal que la qualité du revêtement ne soit pas partout satisfaisante. D’une part, le canal de l’Ourcq, qui représente environ 40% du linéaire, n’est pas aménagé, et d’autre part, nous avons pris en compte les chemins en bord de Marne entre La Ferté sous Jouarre et le hameau de Caumont (7 km). Les secteurs de bonne et assez bonne qualité représentent au total 38 km, soit 43% du linéaire.

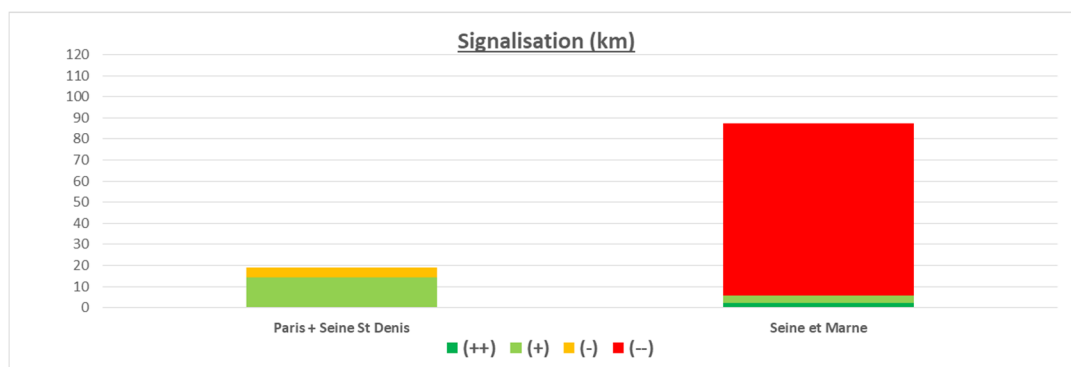
2-3 – Signalisation

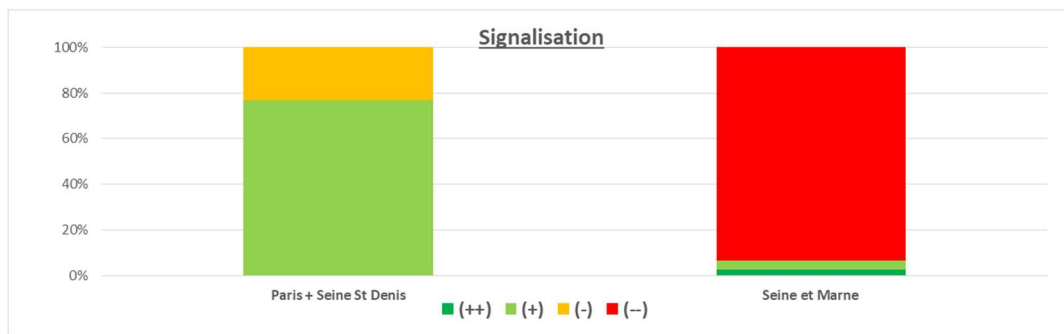
Dans la mesure où la V52 n’est pas encore identifiée ni aménagée partout, il est normal que la signalisation ne soit ni conforme à une notice de signalisation spécifique à cet itinéraire, ni visible sur les panneaux.

Signalisation (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Paris + Seine St Denis	0	15	4	0	18 900
Seine et Marne	2	4	0	82	87 300

Ile de France	2	18	4	82	106 200
---------------	---	----	---	----	---------

Signalisation (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	0%	77%	23%	0%
Seine et Marne	2%	4%	0%	93%
Ile de France	2%	17%	4%	77%





Pour Paris et la Seine Saint Denis, nous avons considéré que la signalisation de l'EV3 permettait de se diriger même si le logo de la V52 n'y apparaît pas. Par contre, toujours dans le parc de la Poudrerie à Sevran, et même jusqu'à la limite départementale, la signalisation de l'EV3 est insuffisante.

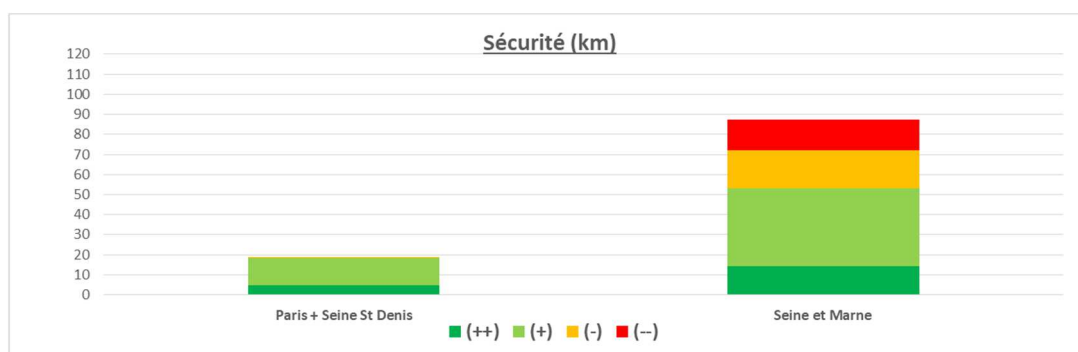
En Seine et Marne, seule la portion commune avec l'EV3 bénéficie d'une signalisation qui intègre déjà le logo de la V52.

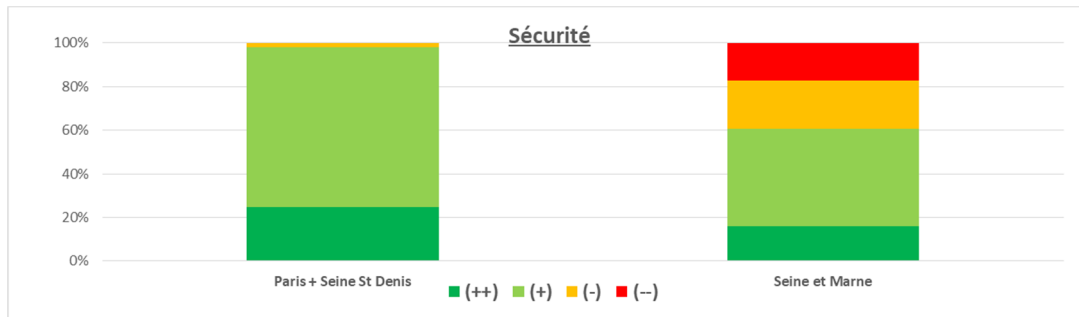
L'annexe 2 présente quelques illustrations de la signalisation en place, plus ou moins conforme, plus ou moins en bon état.

2-4 – Sécurité

Sécurité (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Paris + Seine St Denis	5	14	0	0	18 900
Seine et Marne	14	39	19	15	87 300
Ile de France	19	53	20	15	106 200

Sécurité (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	25%	73%	2%	0%
Seine et Marne	16%	44%	22%	17%
Ile de France	18%	50%	19%	14%





Le parcours à Paris et en Seine Saint Denis est globalement bien sécurisé, principalement du fait qu’il emprunte le chemin de halage du canal de l’Ourcq. Cependant, il y a quelques points délicats lors des passages sous les ponts, avec des rétrécissements ou l’absence de garde-corps. Le passage le long des ateliers SNCF n’est pas très satisfaisant. Enfin, le passage entre la gare d’eau de Sevran et le parc de la Poudrerie, le long des boulevard de la République et avenue du Maréchal Lyautey à Sevran, mériterait d’être un peu plus sécurisé.

En Seine et Marne, le canal de l’Ourcq (non aménagé et non autorisé officiellement) offre une bonne sécurité. Les quelques intersections avec le réseau routier sont souvent associées à des feux tricolores. Par contre, **la traversée de la RD 5 à Isles les Villenoy** est sans aucun doute le point le plus dangereux. La **traversée de la rue de Lagny à Villenoy** est un second point dangereux.

La traversée de la ville de Meaux est ensuite un point compliqué. La passerelle au-dessus des voies ferrées et la passerelle Luxembourg offre des solutions pour éviter les axes principaux autour de la gare. Mais la passerelle au-dessus des voies ferrées, avec ses virages côté Marne, ne sera pas nécessairement utilisable par tous les usagers.

Même s’il est plus long, l’itinéraire empruntant le canal de l’Ourcq vers Lizy sur Ourcq pour suivre les méandres de la Marne offre de meilleures conditions de sécurité que le passage par Fulbaines. Il faudra cependant trouver une solution au niveau de Varredes pour shunter la boucle Nord et passer directement de l’arrivée sur la RD 405 au camping « Le village parisien » en passant par le centre-bourg.

Pour la liaison par Fulbaines, la RD 228a entre Nanteuil les Meaux et la montée vers Fulbaines est très circulante et les vitesses sont élevées. Ce secteur devra être impérativement sécurisé si cette option est retenue, quand bien même ce ne serait qu’une variante.

Entre Changis sur Marne et La Ferté sous Jouarre, les routes utilisées restent circulées. Le passage le plus délicat est la **RD 3 sur 1,6 km, entre la jonction avec la RD 3° et La Ferté sous Jouarre**.

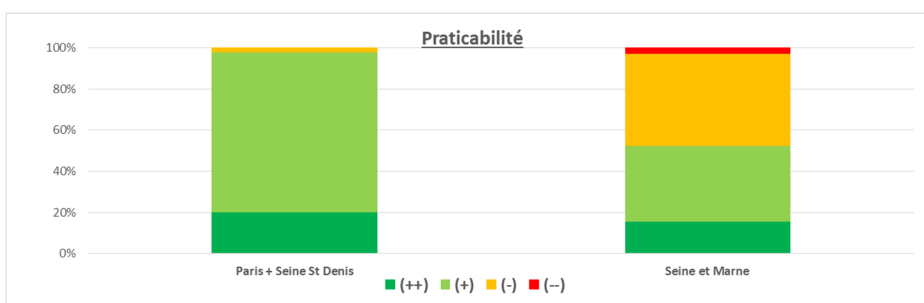
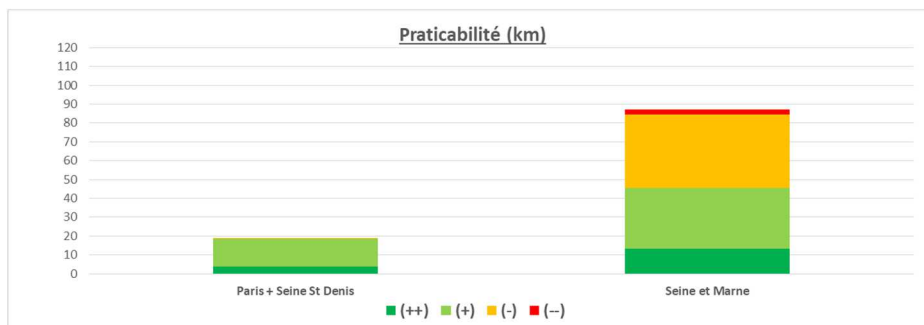
Enfin, la **RD 406 au niveau de Mery sur Marne** est le dernier point délicat.

2-5 – Praticabilité

La « praticabilité » est une notion « intégrative » de l’ensemble des critères précédents. Elle traduit la perception globale du parcours, tant au niveau de la qualité des aménagements, du confort, de la sécurité. Elle est regardée à la fois du point de vue du type de vélo qui peut l’emprunter, mais aussi du type d’usagers, et en particulier en considérant une famille avec enfants.

Praticabilité (km)					
	(++)	(+)	(-)	(-)	km
Paris + Seine St Denis	4	15	0	0	18 900
Seine et Marne	13	32	39	3	87 300
Ile de France	17	47	40	3	106 200

Praticabilité (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	20%	78%	2%	0%
Seine et Marne	15%	37%	45%	3%
Ile de France	16%	44%	37%	3%



Du fait d'un revêtement globalement de bonne qualité et d'une continuité complète sur le canal de l'Ourcq, la V52 est praticable avec un vélo standard sur presque la totalité de son parcours à Paris et en Seine Saint Denis (98 %). Les 2 % restant sont constitué par le passage le long du boulevard de la République et l'avenue du Maréchal Lyautey à Sevran. Il faut cependant noter quelques passages délicats sous les ponts, avec rétrécissements, manque de visibilité et/ou absence de garde-corps.

En Seine et Marne, en l'absence d'une autorisation d'emprunter le canal de l'Ourcq à vélo et aussi du fait de certains passages de moins bonne qualité (boue, empiérement, passages enherbés), nous n'avons pas pu considérer l'ensemble du parcours comme très praticable. Il en est de même pour les parties sur chemins entre La Ferté sous Jouarre et le hameau de Caumont.

Les 2,7 km non praticables se situent entre Fresnes sur Marne et Précý sur Marne (halage en travaux ?) et entre Mary sur Marne et Tancrou pour l'option du passage par les méandres de la Marne.

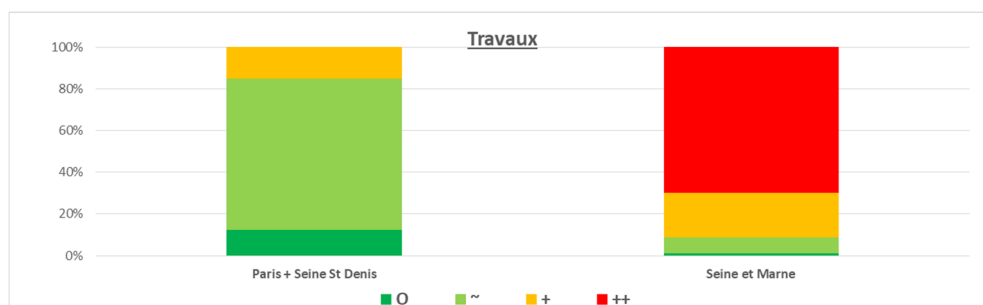
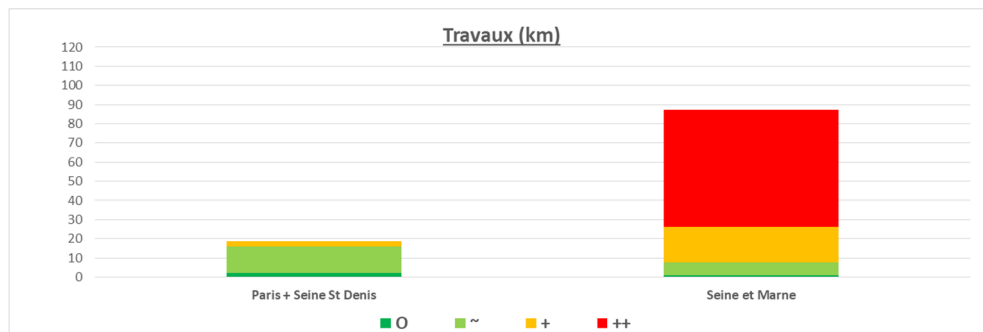
Aussi, globalement sur l'Ile de France, la V52 est praticable dans de bonnes conditions sur environ 60 % du linéaire.

37 % du linéaire reste peu praticable et nécessite absolument des aménagements (40 km).

2-6 – Travaux

Travaux (km)					
	0	~	+	++	km
Paris + Seine St Denis	2	14	3	0	18 900
Seine et Marne	1	7	19	61	87 300
Ile de France	3	20	22	61	106 200

Travaux (%)				
	0	~	+	++
Paris + Seine St Denis	12%	72%	15%	0%
Seine et Marne	1%	8%	21%	70%
Ile de France	3%	19%	20%	57%



Sur Paris et la Seine Saint Denis, mise à part la signalisation qui devra être reprise une fois l'identité de la V52 bien établie, il y a très peu de travaux à réaliser. L'aménagement le plus important serait de **reprendre le revêtement et la signalisation dans la traversée du parc de la Poudrerie à Sevran**. La reprise de certains secteurs avec des remontées racinaires et la pose de garde-corps au niveau des passages sous les ponts non sécurisés semblent être les seules interventions nécessaires. Il conviendrait aussi d'améliorer le passage le long de l'avenue du Maréchal Lyautey à Sevran.

Par contre, il faudrait éventuellement modifier le tracé au niveau de Pantin pour éviter de passer le long de la clôture des ateliers SNCF. Un passage par le halage côté Nord du canal serait plus agréable. Le tunnel existant au niveau de la centrale à béton EQIOM serait à remettre en accès.

Pour la Seine et Marne, il y a par contre beaucoup de linéaire à aménager. Il faudrait bien évidemment au préalable une **convention avec les Canaux de Paris pour permettre le passage des cyclistes sur le halage du canal de l'Ourcq**. Ce sont en effet **24 km** entre Claye-Souilly (RD 212) et Meaux qu'il faudrait ouvrir, et aussi **18 km** entre Meaux (rue Albert Schweitzer) et Lizy sur Ourcq, en excluant la boucle au Nord de la RD 405 à Varreddes.

La traversée de Meaux est un point particulier, notamment pour permettre un accès sécurisé vers le centre-ville, ses services, commerces et monuments. La continuité des aménagements cyclables doit être assurée entre les points d'entrée et de sortie de l'agglomération.

Pour la solution du passage par les méandres de la Marne entre Meaux et Changis, il faudrait également aménager le passage entre Mary sur Marne, Tancrou et la RD 53 à Jaignes (3 km).

Entre La Ferté sous Jouarre et Sainte Aulde, ce serait au minimum 5,7 km à aménager sur des chemins cadastrés, et éventuellement 1,8 km de plus pour atteindre le hameau de Caumont.

Enfin, dans le secteur de Méry sur Marne / Saâcy sur Marne / Nanteuil sur Marne, il sera nécessaire de trouver une solution pour éviter d'emprunter la RD 406 ou de sécuriser par un aménagement cyclable le passage entre la RD 80e et la RD 68a vers Saâcy.

3 – Services

A Paris, il y a bien évidemment tous les services possibles. En Seine Saint Denis également mais il faut sortir de l'itinéraire pour trouver des commerces. La signalisation est inexistante de ce point de vue. Cependant, il n'est pas certain qu'une signalisation pour indiquer ces commerces subsiste bien longtemps.

De nombreux parcs et aires de loisirs sont implantés le long du canal de l'Ourcq : parc de la Villette, parc de la Bergère à Bobigny, parc forestier de la Poudrerie, bois départemental des Sablons (rive Nord du canal après les voies RER).

Après la Francilienne, on sort de la zone densément urbanisée. L'environnement est plus naturel. Le canal de l'Ourcq n'étant pas autorisé aux cyclistes et non aménagé, il n'existe que très peu d'aires de repos, de loisirs ou de jeux, sauf celles aménagées pour les habitants. Il y a quelques panneaux d'informations sur le patrimoine du canal de l'Ourcq, notamment au niveau de l'usine élévatoire de Trilbardou.

A Meaux, on trouve également tous les services mais l'accès au centre-ville est difficile compte tenu de l'importance du trafic et de l'absence d'aménagements sécurisés. La circulation dans la zone piétonne du centre historique est cependant possible. Par contre, avec l'avenue Jean Bureau et la rue Cornillon, sur la « Grande île », autour des halles et de la place du Marché, la circulation à vélo est nettement moins agréable.

Sur le canal de l'Ourcq en direction de Lizy sur Ourcq, on trouve peu de services. Quelques commerces existent à Varreddes, Congis sur Thérrouanne qu'il faudra signaler depuis le canal. A Lizy sur Ourcq et Mary sur Marne, on trouve à nouveau des commerces. A part le camping de Tancrou, il n'y a pas de services entre Mary sur Marne et Changis sur Marne.

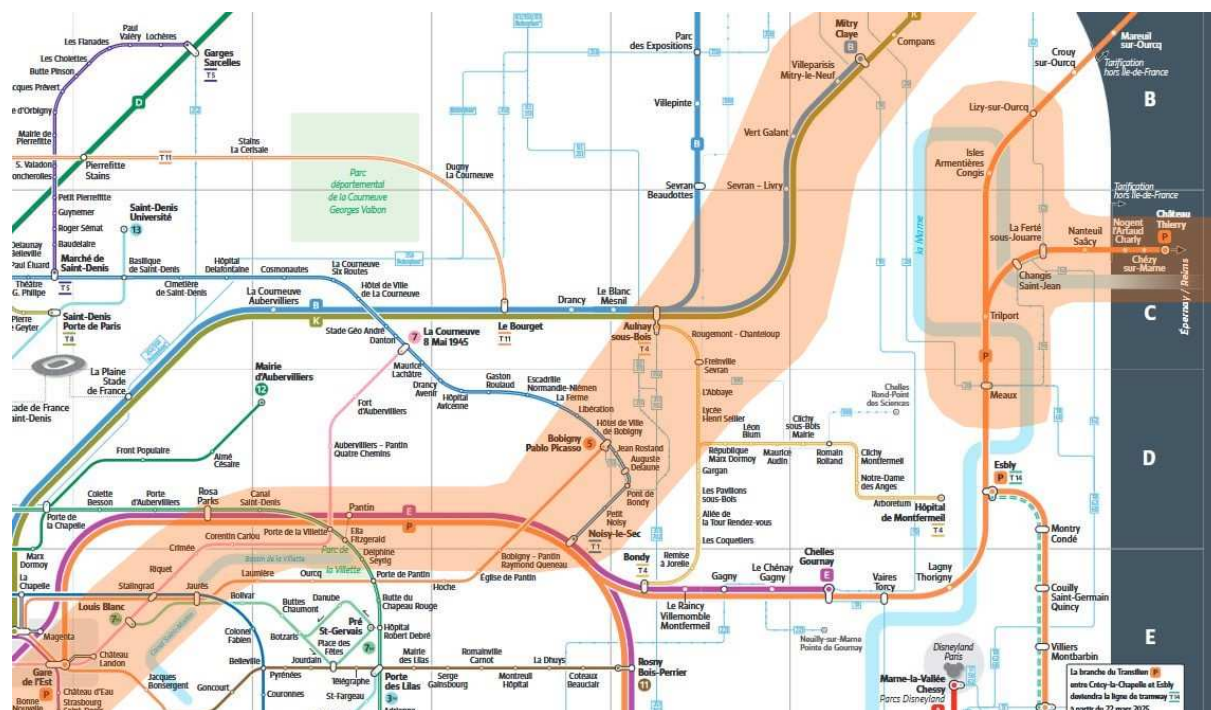
Pour l'itinéraire passant par Flublaines et Monceaux les Meaux, il n'y a pas de services sauf un restaurant à Montreuil. Les espaces autour des ruines du château royal de Montceaux sont agréables. A Saint Jean les Deux Jumeaux et Changis sur Marne, on trouve de beaux espaces verts en bordure de Marne, de même qu'à Ussy sur Marne comme mentionné dans ce document.

La Ferté sous Jouarre offre à nouveau des services. Le parcours en bord de Marne entre l'office de Tourisme et le centre-ville propose des aires de repos et de jeux tout à fait agréables.

Entre La Ferté sous Jouarre et le hameau de Caumont, en bord de Marne, il n'existe qu'une aire de jeux et un espace public au niveau de Sainte Aulde. Il faut aller jusqu'à Saâcy sur Marne pour trouver quelques commerces.

Intermodalité

En Ile de France, l'itinéraire de la véloroute V52 est desservi par le réseau Francilien sauf entre Claye-Souilly et Meaux.



Annexes

Annexe 1 - Critères d'évaluation thématique

Nous avons retenu 6 critères d'évaluation de l'itinéraire : Le **statut**

- Le **revêtement**
- La **signalisation**
- La **sécurité**
- La **praticabilité**
- Les **travaux nécessaires**

Pour le **statut**, nature de la voie empruntée, nous avons distingué :

- les voies vertes,
- les voies « mixtes » présentant une prépondérance d'aménagements cyclables (voie verte, piste ou bande cyclable),
- les rues ou petites routes avec peu de trafic,
- les routes plus importantes, au trafic variable mais important, présentant des gabarits favorisant les vitesses.

Pour le **revêtement**, nous avons retenu :

- **++** les revêtements très roulants,
- **+** les revêtements roulants,
- **-** les revêtements peu roulants ou de mauvaise qualité,
- **--** les chemins de terre, caillouteux ou se résumant à une trace dans l'herbe.

Pour la **signalisation**, nous avons retenu :

- **++** signalisation conforme à l'identité de l'itinéraire, avec mentions claires des destinations et distances,
- **+** signalisation non conforme à l'identité de l'itinéraire, avec mentions claires des destinations et distances,
- **-** signalisation non conforme à l'identité de l'itinéraire, avec mentions locales, partielles, ou non continue,
- **--** absence de signalisation.

Pour la **sécurité**, nous avons retenu :

- **++** voies en site propre ou sur section partagée avec très peu de trafic, sans dangers
- **+** voies partagées avec peu de trafic et peu de dangers,
- **-** voies partagées avec trafic modéré mais pouvant présenter des vitesses élevées, ou présentant des risques (poids lourds, terrain glissant, herbeux, chutes, ...), manque de visibilité,
- **--** voies routières aux trafics et/ou vitesses élevés, présence de poids lourds, carrefours, ponts non aménagés, mauvaise visibilité.

Pour la **praticabilité**, caractère officiel de la voie (convention VNF, ...) ou possibilité de l'emprunter à vélo, nous avons considéré le fait que le tronçon soit praticable en vélo normal, VTC ou en VTT. Nous avons retenu :

- **++** les voies autorisées, sans dangers, au revêtement de qualité
- **+** les voies autorisées, pouvant présenter quelques dangers, au revêtement satisfaisant,
- **-** les voies au revêtement de mauvaise qualité ou non officiellement autorisées (convention VNF)
- **--** les voies au revêtement de très mauvaise qualité, non autorisées, ou situées sur l'itinéraire officiel mais ne présentant pas les garanties de sécurité minimales.

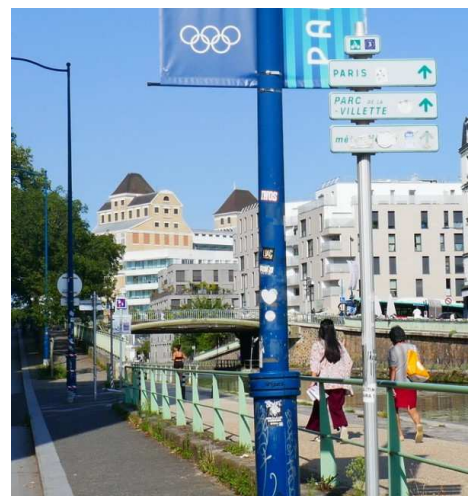
Pour les **travaux nécessaires**, nous avons considéré :

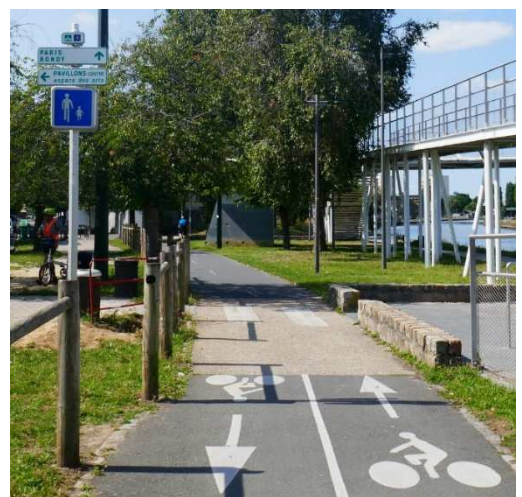
- **O** absence de travaux,
- **~** aménagements ponctuels éventuels : revêtement, signalisation, apaisement des vitesses, ...
- **+** reprise du revêtement, sécurisation, amélioration de la continuité,
- **++** travaux pour assurer la continuité de l'itinéraire et garantir la sécurité.

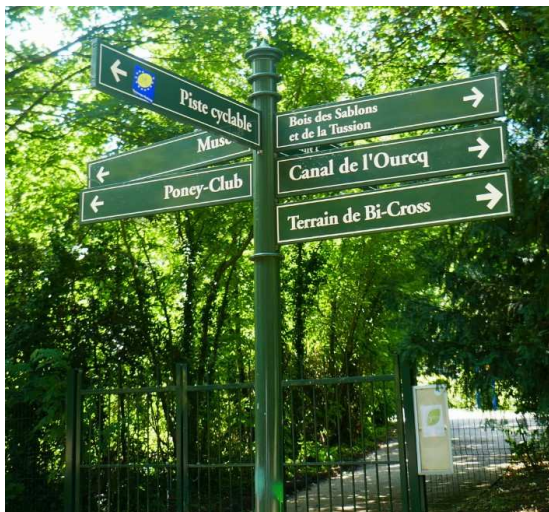
Annexe 2 – Signalisation en place



Paris : Place de la Bataille de Stalingrad – Avenue Jean Jaurès









Coordination :

Daniel BAILLY

Agence Régionale de Tourisme du Grand Est

Réalisation :

Association Vélo et Mobilités Actives Grand Est
(Délégation AF3V pour l'itinéraire V52)

Février 2025