

Véloroute V52

Paris-Strasbourg

Diagnostic utilisateurs

GRAND EST



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

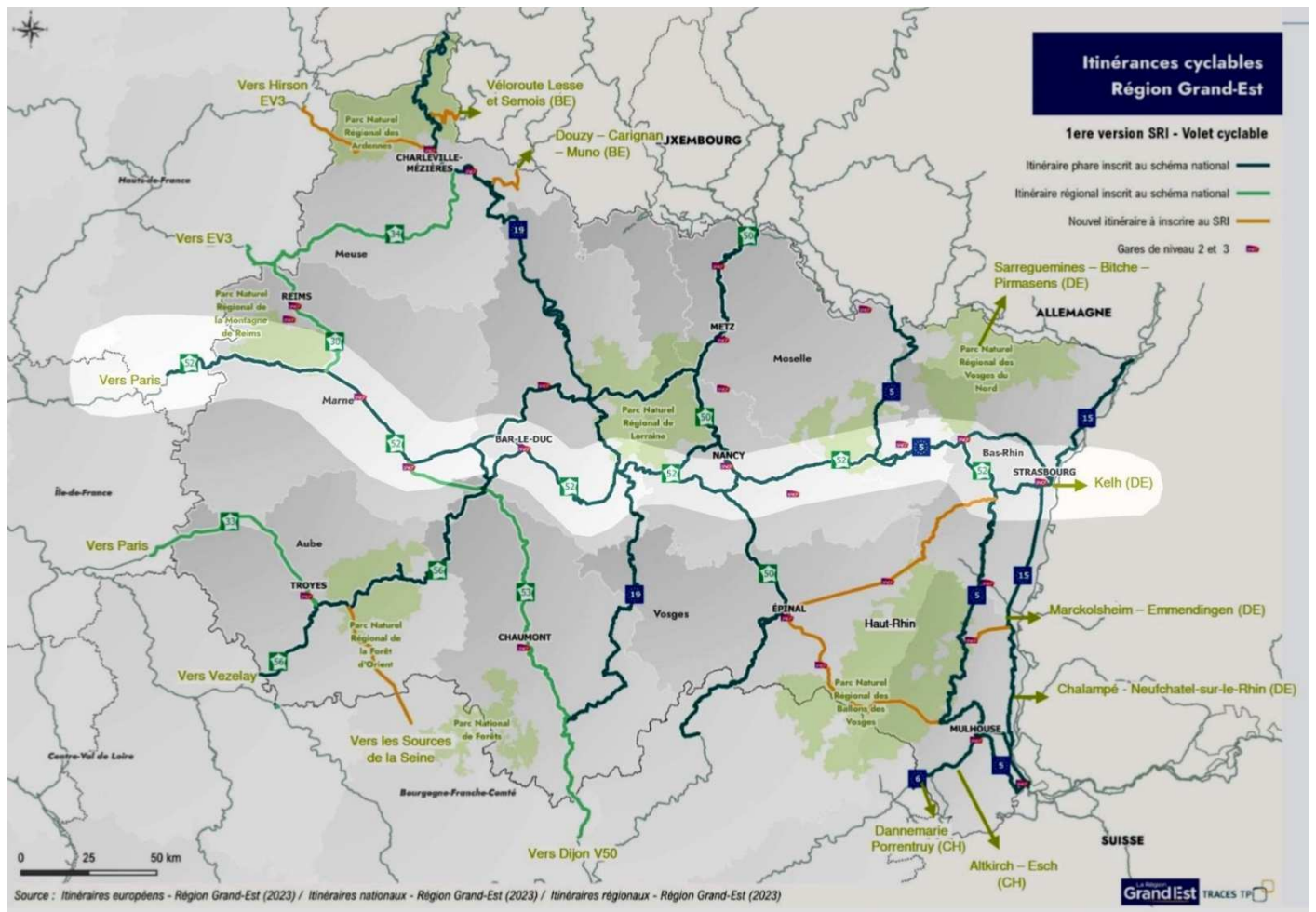
GRAND EST

Sommaire :

1. Situation août-septembre 2024
 - 1-1 Vue d'ensemble
 - 1-2 Marne
 - 1-3 Meuse
 - 1-4 Meurthe et Moselle
 - 1-5 Moselle
 - 1-6 Collectivité européenne d'Alsace
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
 - 2-7 Services
3. Bilan général

Annexe :

Critères d'évaluation thématique



1 – Situation août-septembre 2024

1-1 – Vue d'ensemble

Le parcours de la V52 dans la région Grand Est représente environ **420 km sur les 580 km de la V52**, soit 73 % du linéaire total de la véloroute entre Paris et Strasbourg.

	km	% de la V52	% sur le Grand Est
Marne	118	20,5%	28,0%
Meuse	96	16,6%	22,6%
Meurthe et Moselle	92	15,8%	21,7%
Moselle	58	10,0%	13,7%
Collectivité européenne Alsace	59	10,2%	14,0%
Grand Est	423	73,1%	100,0%
V52	579	100,0%	

Dans le quart Nord-Est de la France, la V52 est le seul itinéraire Est-Ouest du schéma national des véloroutes.

La V52 suit principalement la vallée de la Marne et le canal de la Marne au Rhin. La véloroute présente un profil assez plat sauf pour passer du bassin de la Marne à la vallée de la Meuse, puis en franchissant les Vosges au niveau d'Arzviller. La véloroute quitte le canal de la Marne au Rhin par deux fois :

- entre Toul et Laneuveville Devant Nancy en suivant la vallée de la Moselle par la Boucle de la Moselle puis le canal de jonction entre la Moselle et la Meurthe,
- entre Saverne et Strasbourg en prenant le tracé de l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim puis en suivant le canal de la Bruche.

Le parcours de la V52 est superposé avec :

- la Voie Bleue (V50) sur le canal de jonction entre la Moselle et la Meurthe, sur une 10aine de kilomètres,
- l'Eurovélo 5 sur 44 km entre Gondrexange et Saverne.

L'itinéraire a fait l'objet d'aménagements au cours des 20 dernières années et présente aujourd'hui un pourcentage de section en voie verte sur plus de la moitié du parcours dans le Grand Est. La véloroute est praticable dans de relativement bonnes conditions de qualité de revêtement et de sécurité sur presque 90 % du linéaire. Nous détaillons ces valeurs dans la seconde partie du présent document.

Marne

Le département de la Marne a le plus long linéaire départemental de la V52 avec presque 120 km. La véloroute est aménagée sur 92 km entre Dormans et Vitry le François. Une grande partie de ce linéaire est en voie verte. Certaines sections sont en voie partagée avec les engins agricoles. De très courtes sections empruntent des rues ou des petites routes avec un faible trafic automobile. La sécurité est très satisfaisante sur toute cette partie aménagée.

Entre Vitry le François et Sermaize les Bains, à l'Est du département, la véloroute n'est pas encore aménagée sur 26 km. Elle fait l'objet actuellement d'une étude au niveau du Conseil Départemental de la Marne.

La véloroute passe à proximité d'Epernay qui est en partie reliée par un aménagement. Elle traverse Chalons en Champagne et arrive actuellement non loin du centre de Vitry le François.

Des services pour les touristes à vélo se sont développés ces dernières années autour d'Epernay et de la zone de production de champagne, avec des locations de vélos et des tours organisés. L'office de tourisme de Chalon en Champagne propose des vélos en location et dispose d'un parking couvert et sécurisé pour les vélos. Dans le secteur de Vitry le François, l'offre en lien avec le vélo est essentiellement orientée vers le lac du Der qui se situe à proximité, accessible notamment par le canal entre Champagne et Bourgogne.

Dans le département de la Marne, il ne reste plus qu'à aménager la portion de 26 km entre Vitry le François et Sermaize les Bains, à la limite avec le département de la Meuse.

L'itinéraire de la V52 est également bien desservi par les TER, en gare de Dormans, Epernay, Chalons en Champagne et Vitry le François.

Meuse

Dans le département de la Meuse, la véloroute V52 n'a été aménagée que dans la vallée de l'Ornain entre Fains-Véel et Saint Amnd sur Ornain sur une 30aine de kilomètres. Cet aménagement date de 2008 et le revêtement en enduit gravillonné a un peu mal vieilli au cours des 15 dernières années.

Dans la vallée de l'Ornain, le reste du chemin de halage, non conventionné entre VNF et les collectivités, est de qualité variable. Certaines sections sont encore utilisées par VNF pour se déplacer d'écluse en écluse et le revêtement est mieux entretenu. Dans la partie Sud, des portions de chemin de halage ont été refaites par VNF et la qualité est quelquefois meilleure que pour certaines portions aménagées en 2008.

Une étude a été menée en 2022 sur la V52 par le PETR du Pays Barrois en lien avec les 3 intercommunalités de la vallée de l'Ornain : COPARY, CA Meuse Grand Sud, CC Portes de Meuse. Ces collectivités rencontrent une difficulté pour disposer d'un accompagnement technique suffisamment robuste pour mener un tel projet à une telle échelle (60 km).

En remontant la vallée de l'Ornain, le canal de la Marne au Rhin arrive au tunnel fluvial de Mauvages. Ce tunnel long de presque 5 km ne peut pas être utilisé. Aussi, quasiment plate depuis Paris, la véloroute doit ici passer le relief séparant le bassin versant de la Marne et celui de la Meuse. Le point haut est à 394 m, point le plus haut de tout le parcours de Paris à Strasbourg (Paris – alt 50 m / Strasbourg – alt 140 m). Le passage de ce point haut se fait par la ferme de la Grangette en empruntant une route communale revêtue puis un chemin rural en mauvais état.

La redescente vers le village de Mauvages et la vallée de la Méholle se fait par une route départementale revêtue. Sur ce versant, le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin n'est presque plus utilisé. La route qui se situe à proximité permet en effet aux services de VNF d'accéder plus directement et plus rapidement aux écluses. Le chemin de halage est presque totalement enherbé. Pour l'instant, il faut donc emprunter la RD 10 sur 9 km, route à trafic modéré mais où les vitesses sont élevées.

A partir de Void-Vacon, on retrouve la vallée de la Meuse, où la V52 croise l'Eurovélo 19 (Meuse à vélo). La V52 se poursuit vers Pagny sur Meuse en empruntant des chemins ruraux, revêtus ou pas, une partie du chemin de halage du canal de la Marne au Rhin et des portions de routes.

Pour rejoindre la limite avec le département de la Meurthe et Moselle depuis Pagny sur Meuse, il faut prendre le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin dont l'état a été particulièrement dégradé suite aux travaux de pose de la fibre optique par l'entreprise missionnée par VNF.

Pour cette partie de la V52 dans le bassin versant de la Meuse, la réflexion n'est pas encore réellement engagée.

Dans le département de la Meuse, l'offre en lien avec le tourisme à vélo n'est pas encore réellement développée, y compris sur le secteur où la V52 croise l'EV19.

Meurthe et Moselle

En Meurthe et Moselle, la V52 est quasiment intégralement réalisée ou en passe de l'être. Des travaux ont été engagés depuis une 20aine d'années sur la Boucle de la Moselle et dans le Pays du Sanon. Depuis 2020, le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle a pris la maîtrise d'ouvrage de la V52 pour finaliser dans un premier temps la réalisation de sa partie Est, entre Laneuveville devant Nancy et Einville au Jard, et actuellement pour la partie Ouest, entre Sexey aux Forges et Lay Saint Rémy.

Depuis le département de la Meuse, la V52 arrive en Meurthe et Moselle par le canal de la Marne au Rhin au niveau de Lay Saint Rémy. Comme évoqué ci-dessus, l'état du chemin de halage a été fortement dégradé par la pose de la fibre optique VNF. L'aménagement de cette jonction vers la Meuse dépendra de l'aménagement de la continuité vers Pagny sur Meuse par les collectivités meusiennes.

Entre Lay Saint Rémy et Foug, la question se pose d'utiliser le tunnel fluvial de Foug, long de 867 m. Le Conseil Départemental 54 va commander en 2025 une étude sur la faisabilité de ce passage. Deux alternatives existent autrement, mais le passage par ce tunnel créerait une attraction particulière pour la V52.

A partir de Foug, l'ensemble du parcours de la V52 devrait être intégralement aménagé en 2026 dans sa partie Ouest, ouvrant ainsi un linéaire aménagé de presque 87 km jusqu'à la limite avec le département de la Moselle. La qualité du revêtement et la sécurité sont très satisfaisantes. Il y a juste quelques points dangereux qui mériteront un traitement particulier, notamment le passage au niveau des « Turbines » à Méréville.

Les services pour les touristes à vélo ont commencé à se développer sur la Boucle de la Moselle et sur la Voie Bleue. La partie Est de la V52 en Meurthe et Moselle souffre actuellement d'un manque de prestations : hébergements, ravitaillement, aires d'arrêt, points d'eau. La véloroute traverse la ville de Toul mais elle passe à 6 km du centre de Nancy et à 8 km de Lunéville.

Moselle

La véloroute V52 traverse le Sud-Est du département de la Moselle sur 58 km, en suivant quasi intégralement le canal de la Marne au Rhin, sauf à proximité de Sarrebourg où elle emprunte des petites routes au Sud de la ville, et dans sa partie Est où le canal passe dans des tunnels sous la ligne de crête des Vosges du Nord et la véloroute empruntant des petites routes.

La V52 est superposée à l'Eurovélo 5 sur 36 km entre les étangs de Gondrexange et Lutzelbourg.

En Moselle, la V52 est en grande partie en voie verte (68 %). Avec les autres portions aménagées et les petites routes à faible trafic empruntées, la sécurité est assurée sur 90 % du parcours. On peut aussi considérer que la V52 est praticable à 100 % en Moselle.

Les Communautés de Communes de Sarrebourg Moselle Sud et du Pays de Phalsbourg mènent actuellement des réflexions pour améliorer les quelques sections qui restent encore soit dangereuses, soit avec un revêtement de moins bonne qualité. Il s'agit notamment du passage entre Schneckenbusch, Niderviller, Arzviller et la vallée des éclusiers, sur une 10aine de kilomètres.

Les services touristiques sont déjà bien développés au niveau du tourisme de nature en Moselle Sud, territoire labellisé « réserve de la biosphère » en 2021. La proximité du massif du Donon a permis aussi le développement du VTT et du vélo de route. L'offre de tourisme fluvial est également bien développée avec 4 bases de locations de bateaux.

Collectivité européenne d'Alsace

La décision récente de faire passer la V52 par l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim permet de changer d'environnement en quittant le canal de la Marne au Rhin à partir de Saverne, située à 7 km de la limite départementale avec la Moselle. Cette ancienne voie ferrée est en cours d'aménagement par la Communauté de Communes du Pays de Saverne, pour une mise en service partielle en 2025, et complète en 2026 après l'aménagement attendu du passage par le tunnel de Singrist.

Le reste du parcours est déjà aménagé sur cette ancienne voie ferrée depuis Romanswiller vers Wasselonne, Marlenheim et Soultz les Bains où la V52 retrouve l'Eurovélo 5. La véloroute emprunte ensuite le chemin de halage du canal de la Bruche sur une 20aine de kilomètres pour arriver à Strasbourg.

Le parcours est donc presque quasiment en site sécurisé, sauf la traversée de Saverne et, pour l'instant, le passage par les routes entre Salenthal, Allenwiller et Romanswiller, dans l'attente du passage par le tunnel de Singrist.

Les services aux touristes à vélo sont bien développés en Alsace, en particulier grâce au travail mené dans le cadre du collectif « Alsace à vélo », regroupant des collectivités et des acteurs du tourisme alsaciens depuis 2010. Les actions portent sur le développement de l'offre vélotouristique alsacienne, l'amélioration de la qualité de l'offre, la création de circuits variés, la gestion de la qualité de l'accueil et des services proposés, et le partage d'une stratégie de marque et la dynamique de travail à l'échelle du territoire alsacien. Quatre axes sont développés : les infrastructures (développement, gestion et jalonnements des itinéraires cyclables), les services (valorisation de l'intermodalité, qualification des hébergements, restauration, location de vélos, etc...), la communication et l'évaluation.

Le fruit de ce travail se retrouve sur le site Internet alsaceavelo.fr. La véloroute V52 n'apparaît pas encore en tant que telle sur ce site mais la V52 apparaissait déjà sur la carte « Alsace à vélo » éditée en 2023.

Aussi, nul doute que la V52 sera très rapidement intégrée dès l'achèvement de la partie entre Saverne et Romanswiller.

2 – Analyse par critères

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

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

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

Les tableaux et les graphiques suivants donnent pour chacun de ces critères la répartition selon ces différentes classes, en km ou en % du linéaire total. Les documents départementaux donnent plus de détails sur l'analyse des portions de la véloroute V52.

2-1 – Statut de la voie

Dans le Grand Est, la V52 est constituée à **53 % de voies vertes** et à **76 % en site aménagé**.

17% du parcours se trouve sur des **petites routes ou des rues** dans les traversées de villes et villages.

7 % du linéaire emprunte des routes à trafic ou vitesse élevés. Pour ces deux catégories les situations devraient évoluer au cours des prochains mois en Meurthe et Moselle et en Alsace.

Des travaux sont programmés par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle dans le secteur de Toul pour éviter le passage par des routes dangereuses. La ville de Toul doit aménager également sa traversée par la RD 400, avec notamment le carrefour de la Porte Moselle en lien avec le CD 54. Ces travaux devraient nettement réduire la proportion de passages sur routes à fort trafic ou dangereuses.

La Communauté de Communes du Pays de Saverne réalise actuellement l'aménagement de l'ancienne voie ferrée Saverne-Romanswiller. Le passage du tunnel de Singrist est en attente de l'accord des services de l'Etat. Une alternative est actuellement possible par le Hungerberg qui représente un bon petit dénivelé et qui nécessite d'emprunter des routes entre Salenthal et Romanswiller. On peut penser qu'en 2026 l'itinéraire sera achevé.

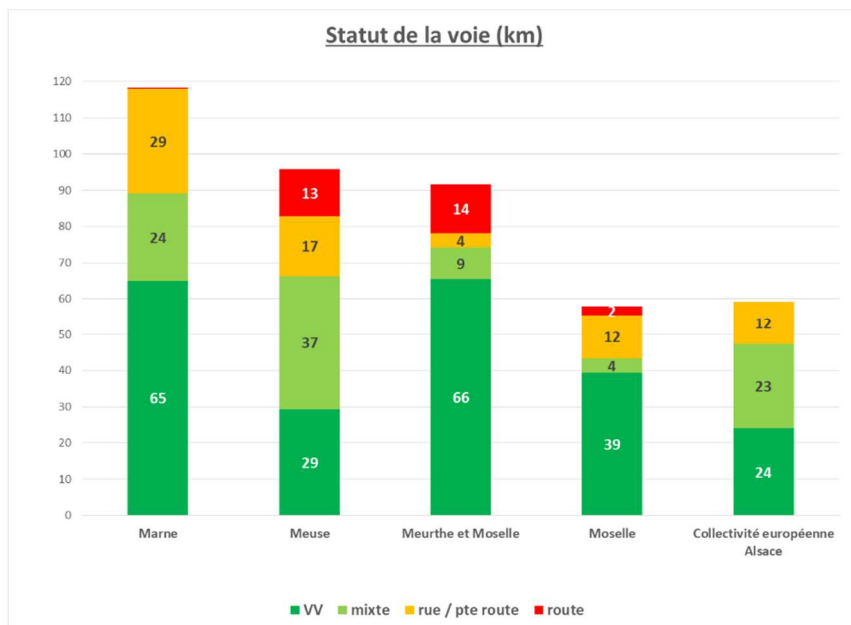
Dans le département de la Marne, le seul secteur non aménagé se situe entre Vitry le François et Sermaize les Bains. Le Conseil Départemental de la Marne réalise une étude sur ce secteur. On peut espérer également une réalisation avant fin 2027.

En Moselle, la Communauté de Communes de Sarrebourg Moselle Sud étudie actuellement une alternative entre Schneckenbusch et Niderviller par le halage du canal de la Marne au Rhin pour éviter des portions de routes de mauvaise qualité. La sécurisation de la route entre le village d'Arzviller et la vallée des éclusiers est également étudiée par la Communauté de Communes du Pays de Phalsbourg.

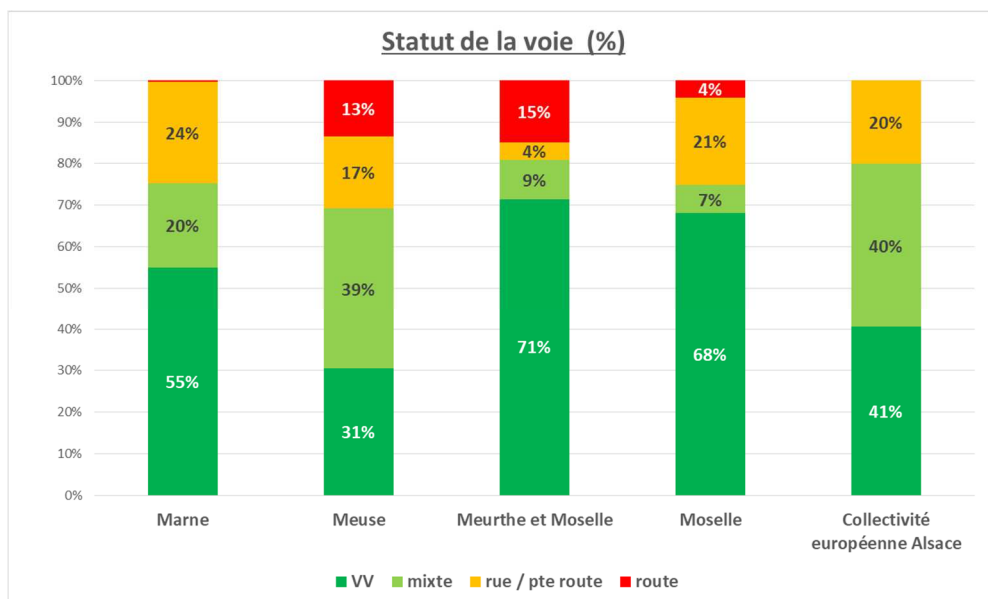
Enfin en Meuse, si 70 % du linéaire est considéré comme « aménagé », il s'agit souvent du chemin de halage du canal de la Marne au Rhin mais dont l'état du revêtement, comme nous le verrons au paragraphe suivant, est loin d'être satisfaisant. Les portions sur petites routes représentent 17 km et sont principalement à faible trafic. Par contre, il y a encore 13 km sur routes à fort trafic ou vitesses élevées, principalement dans le secteur de Mauvages – Void-Vacon (9km sur la RD 10) et dans le secteur de Troussey – Pagny sur Meuse. La Communauté de Communes Commercy-Void-Vaucouleurs vient d'achever l'étude de son schéma cyclable et devra définir les axes et investissements prioritaires au cours des prochaines années.

Par contre, dans la vallée de l'Ornain, le Pays Barrois avait mené une étude sur la V52 en 2022 pour le compte des 3 intercommunalités concernées. La mise en œuvre du programme d'aménagement butte actuellement sur les compétences techniques à mobiliser pour accompagner sa réalisation.

Statut de la voie (km)					
	VV	mixte	rue / pte route	route	Total
Marne	65	24	29	0	118
Meuse	29	37	17	13	96
Meurthe et Moselle	66	9	4	14	92
Moselle	39	4	12	2	58
Collectivité européenne Alsace	24	23	12	0	59
Grand Est	223	97	74	29	423



Statut de la voie (%)				
	VV	mixte	rue / pte route	route
Marne	55%	20%	24%	0%
Meuse	31%	39%	17%	13%
Meurthe et Moselle	71%	9%	4%	15%
Moselle	68%	7%	21%	4%
Collectivité européenne Alsace	41%	40%	20%	0%
Grand Est	53%	23%	17%	7%
V52	43%	25%	25%	7%



2-2 – Revêtement

La qualité des revêtements est globalement très bonne à **81 %** et même **très bonne sur plus de la moitié du parcours**.

Dans la Marne, en Meurthe et Moselle et en Alsace, l'itinéraire de la V52 emprunte des voies au revêtement de bonne qualité sur les parties aménagées et sur les voies « mixtes » ou petites routes empruntées.

Dans la Marne, les portions de moindre qualité se situent sur la partie Est entre Vitry le François et Sermaize les Bains où le chemin de halage n'est pas encore aménagé.

En Meurthe et Moselle, les portions au mauvais revêtement se situent sur le chemin de halage entre Lay Saint Rémy et la limite départementale avec la Meuse et à Chaudeney sur Moselle. Ces deux secteurs devraient être nettement améliorés avec les travaux programmés en 2025-2026.

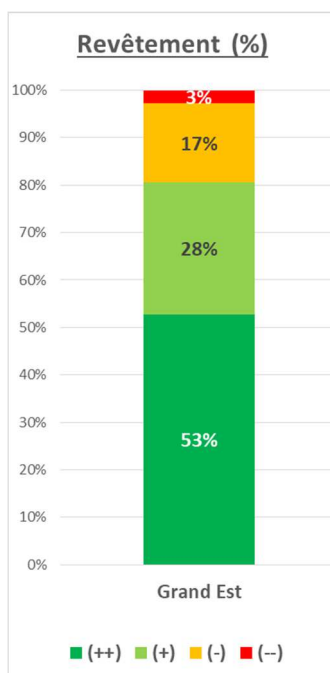
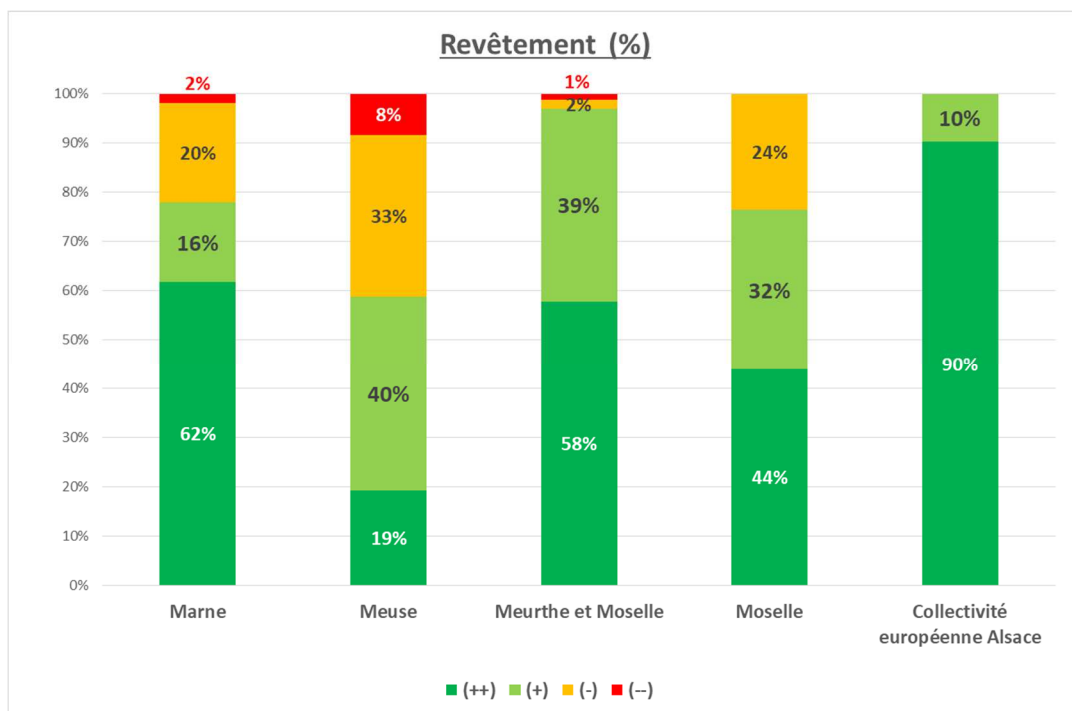
En Moselle, les secteurs au revêtement de moins bonne qualité sont bien identifiés. Ils concernent les petites routes entre Schneckenbusch et Niderviller et entre Niderviller et Arzviller. Nous avons également considéré la portion de chemin de halage aménagée en 2020 en stabilisé entre Hertzling et Hesse sur 7 km comme de moindre qualité. Ce revêtement reste assez roulant mais la végétation a déjà commencé à reconquérir le terrain.

Par contre, en Meuse, comme évoqué précédemment, la qualité du revêtement du chemin de halage est très peu satisfaisante. Même les parties aménagées en 2008 ont vu leur qualité se dégrader fortement par endroits au cours des 15 dernières années.

Revêtement (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Marne	73	19	24	2	118
Meuse	18	38	32	8	96
Meurthe et Moselle	53	36	2	1	92
Moselle	25	19	14	0	58
Collectivité européenne Alsace	53	6	0	0	59
Grand Est	223	118	71	11	423



Revêtement (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Marne	62%	16%	20%	2%
Meuse	19%	40%	33%	8%
Meurthe et Moselle	58%	39%	2%	1%
Moselle	44%	32%	24%	0%
Collectivité européenne Alsace	90%	10%	0%	0%
Grand Est	53%	28%	17%	3%
V52	45%	25%	20%	9%



2-3 – Sécurité

La sécurité peut être considérée comme **bonne sur 84 % du parcours de la V52 dans le Grand Est**. En effet, les voies empruntées sont soit aménagées en voie verte ou en passages cyclables correctement sécurisés, soit sur des portions de chemin de halage. Ces derniers ne sont pas pour autant toujours confortables comme on a pu le voir dans le paragraphe précédent, mais ces chemins de halage ont souvent le mérite d'être plus sécurisés et sécurisants.

Dans la Marne, le chemin de halage à l'Est de Vitry le François n'est pas toujours bien praticable du fait notamment de l'herbe qui pousse au milieu du halage. Un seul secteur nous est paru vraiment à sécuriser au niveau du pont de la RD 982 à Vitry le François. Mais comme le Conseil Départemental envisage d'aménager la rive Nord du canal latéral à la Marne, la traversée du canal par ce pont ne concernera plus la V52. Par contre, la sécurisation du passage sur ce pont sera nécessaire pour l'accès vers la ville de Vitry le François.

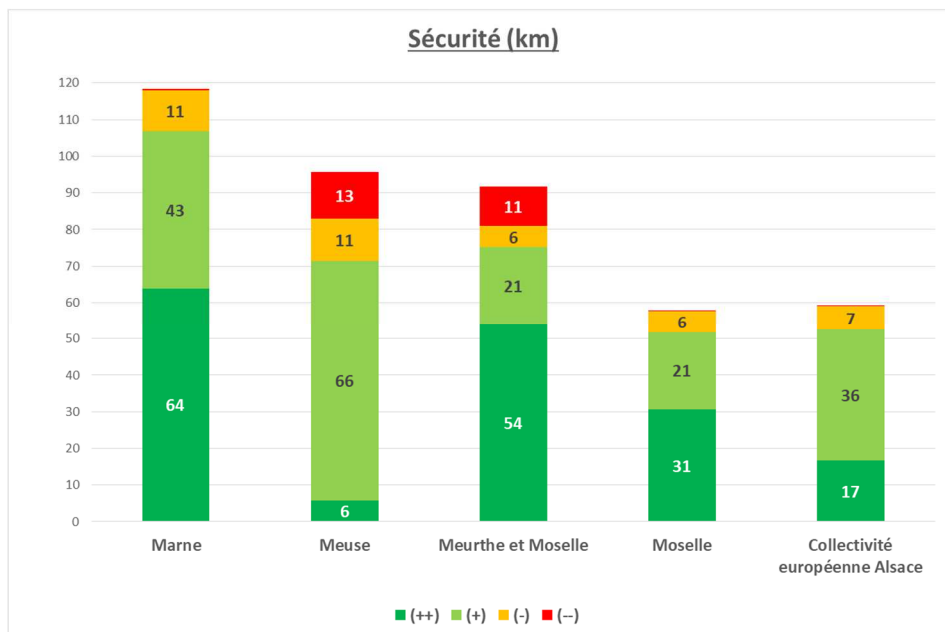
En Meuse, le manque de sécurité est associé essentiellement aux passages sur routes à fort trafic ou aux vitesses élevées. Ponctuellement, des traversées de routes, des carrefours ou le passage par des giratoires comme à Bar le Duc, peuvent constituer des dangers sans représenter pour autant des linéaires importants. Les traversées de quelques zones urbanisées sont également moins sécurisantes (Pagny sur Meuse). Enfin, l'état du chemin de halage à certains endroits, avec des trous ou des ornières, dégrade la sécurité.

En Meurthe et Moselle, les travaux programmés par le CD 54 et la ville de Toul vont solutionner une grande partie des secteurs actuellement considérés comme non sécurisés. Il n'en restera pas moins que des secteurs existants doivent être sécurisés. Il s'agit de la traversée de la RD 974 entre Pont Saint Vincent et Neuves Maisons empruntée par des poids-lourds dont la giration peut constituer un danger pour les cyclistes (angles morts), et où l'entretien de la voie mérite d'être assuré correctement. Un autre point particulièrement dangereux se situe au niveau du lieu-dit des « Turbines » à Méréville. Les véhicules roulent vite dans ce secteur en périphérie de Nancy et l'aménagement d'un nouveau pont sur la Moselle risque d'augmenter le trafic et les vitesses à un endroit où la route se rétrécit fortement. L'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) à Varangéville dans un contexte très contraint apportera une meilleure sécurité mais ne la garantira pas totalement. A l'usage, les automobilistes intégreront de plus en plus la présence des cyclistes, qui seront en principe de plus en plus nombreux.

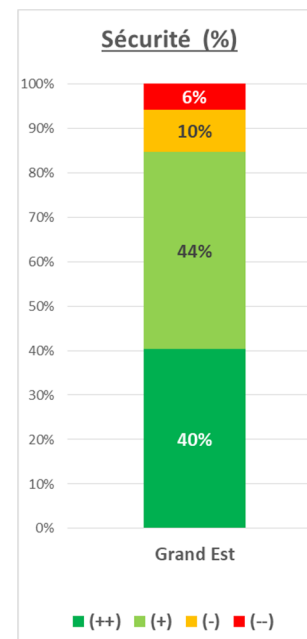
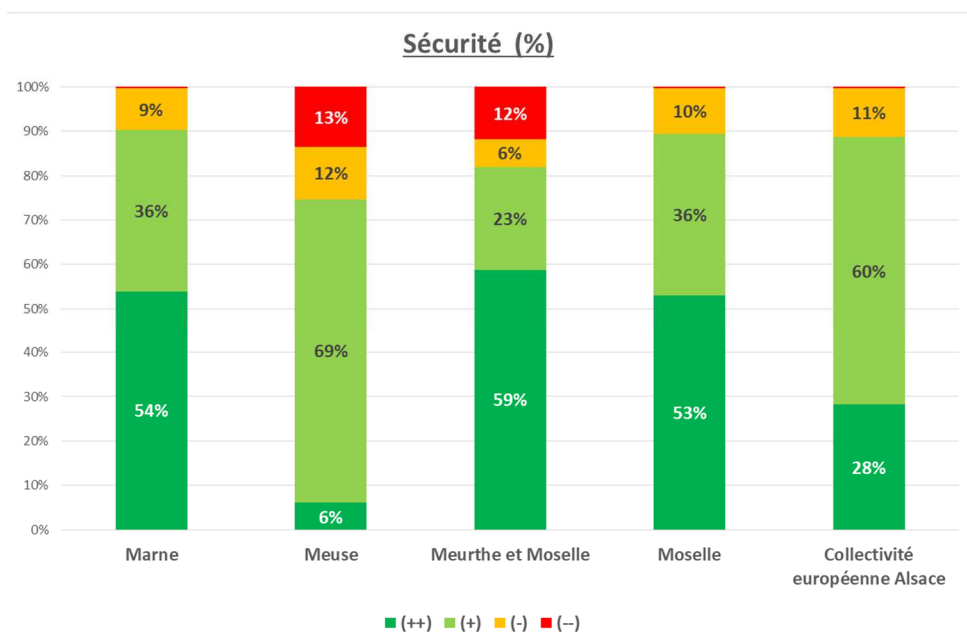
En Moselle, la sécurité est assurée sur 90 % du parcours. La sécurité est moins bonne essentiellement dans les traversées de villages, à Niderviller et à Arzviller, et également sur le chemin de halage entre Lutzelbourg et la limite avec le Bas Rhin où la largeur du halage déjà insuffisante se complète d'affaissements latéraux qui en réduisent encore la largeur. Un seul passage ponctuel a été considéré comme dangereux au niveau de la traversée de la RD 41 à Héming.

En Alsace, la sécurité est également assurée à 90 %. Si une grande partie du linéaire est aménagé en voie verte ou piste cyclable, la largeur de la voie au niveau du canal de la Marne au Rhin et du canal de la Bruche est assez faible (2 m par endroit), ce qui rend la circulation un peu dangereuse, surtout lorsqu'arrivent des cycloportifs qui ne ralentissent pas nécessairement lors des croisements. Et d'autant plus que certains secteurs sont également bien fréquentés par les piétons. Aussi, nous avons classé ces secteurs dans la seconde catégorie. Les portions que nous avons classées en moins sécurisées sont les passages sur route. Il s'agit de la route entre Salenthal et Romanswiller, mais qui devraient être remplacée par la voie verte une fois le tunnel de Singrist aménagé. L'autre secteur concerne la traversée de Saverne qui pour l'instant se fait via le réseau de voirie, par des rues peu circulées mais ayant des intersections avec des axes importants. Enfin, nous avons considéré un secteur très dangereux au niveau de la Montagne Verte à Strasbourg où les passages sous les points ferrées et routiers sont insuffisamment sécurisés au regard des flux d'usagers, notamment pendulaires sur un itinéraire majeurs du réseau Vélostras de l'Eurométropole de Strasbourg.

Sécurité (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Marne	64	43	11	0	118
Meuse	6	66	11	13	96
Meurthe et Moselle	54	21	6	11	92
Moselle	31	21	6	0	58
Collectivité européenne Alsace	17	36	7	0	59
Grand Est	171	187	41	25	423



Sécurité (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Marne	54%	36%	9%	0%
Meuse	6%	69%	12%	13%
Meurthe et Moselle	59%	23%	6%	12%
Moselle	53%	36%	10%	0%
Collectivité européenne Alsace	28%	60%	11%	0%
Grand Est	40%	44%	10%	6%
V52	33%	47%	12%	8%



2-4 – 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 et du confort des aménagements, que 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 la sécurité pour une famille avec enfants.

Sur ces principes, la V52 est **praticable à 90 %** dans le Grand Est, résultant à la fois de la belle proportion d'aménagement en voie verte et aménagement sécurisé, et de l'utilisation de chemins de halage, certes de plus ou moins de bonne qualité et pas nécessairement tous conventionnés avec VNF, mais relativement bien praticables.

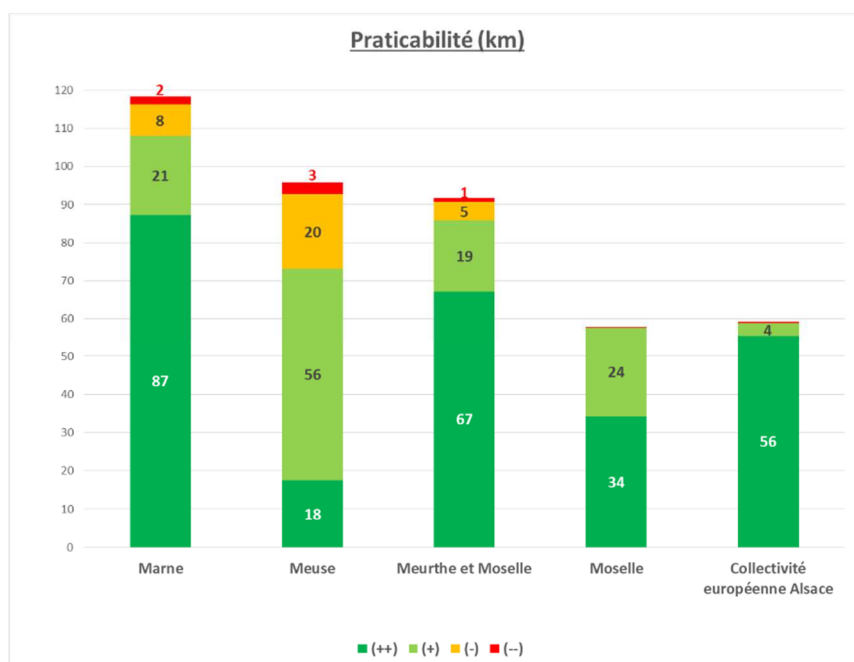
En Moselle et en Alsace, mis à part quelques points dangereux mentionnés plus haut, la V52 est praticable à 100 %. En Moselle, la qualité de certaines portions de petites routes pénalise un peu le pourcentage de linéaire très praticable.

En Meurthe et Moselle, ce sont surtout les intersections dangereuses, le manque d'entretien et la traversée de Toul qui rendent certaines portions peu praticables. Le seul secteur non praticable est le chemin de halage entre Lay Saint Rémi et la limite avec le département de la Meuse, très abîmé par les travaux de pose de la fibre optique en août 2024.

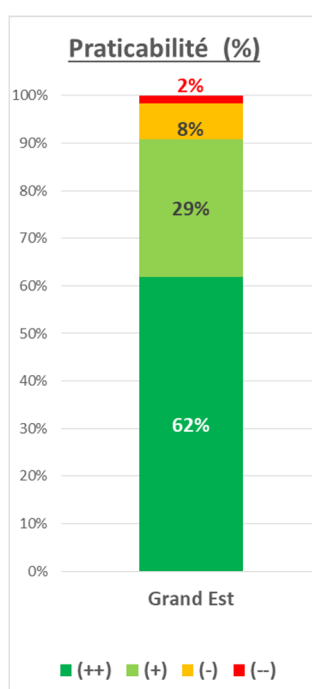
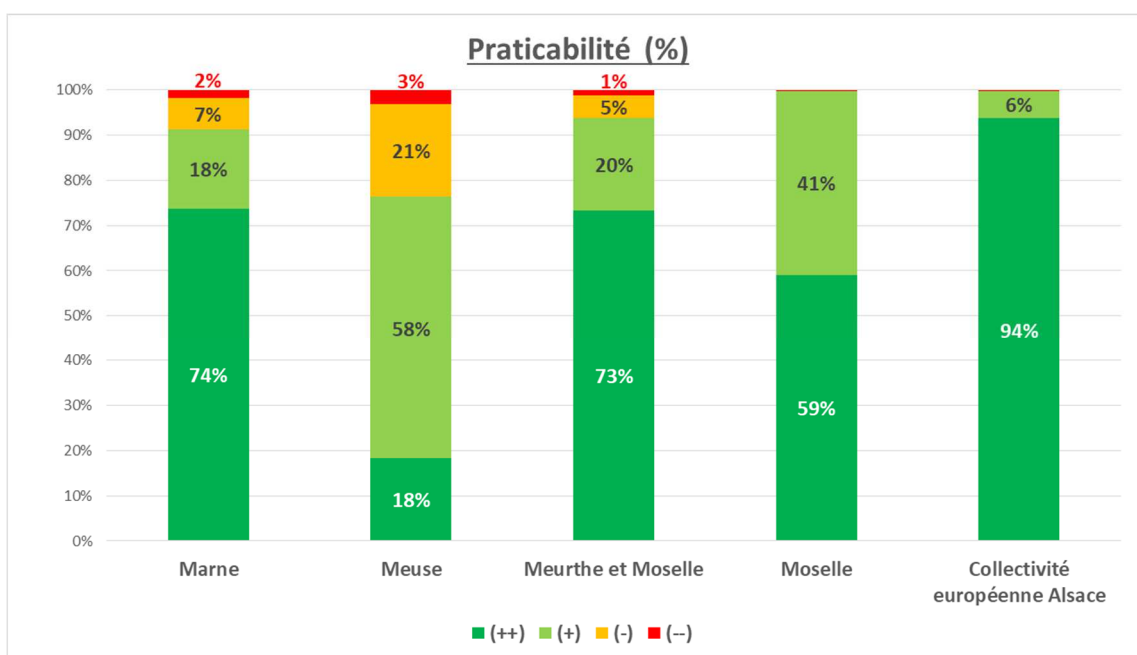
En Meuse, pour la même raison, on retrouve également cette portion de chemin de halage entre la limite départementale et Pagny sur Meuse dans les portions non praticables. A laquelle s'ajoutent les giratoires de la rocade routière de Bar le Duc (RD 694). En moins praticables, on retrouve les portions de chemin de halage dégradées ou enherbées représentant 20 % du linéaire meusien de la V52.

Enfin dans la Marne, le seul secteur non praticable se situe sur les 2 premiers kilomètres du canal de la Marne au Rhin en quittant Vitry le François. Le reste du chemin de halage en direction de Sermaize les Bains est légèrement plus praticable sur 6 km car un peu moins enherbé. Les autres secteurs peu praticables se situent du côté d'Aÿ-Champagne du fait des barrières posées à certains passages d'écluse, ou de passages sous des ponts très étroits et avec peu de visibilité, ou encore par manque d'entretien comme à Mareuil sur Aÿ.

Praticabilité (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Marne	87	21	8	2	118
Meuse	18	56	20	3	96
Meurthe et Moselle	67	19	5	1	92
Moselle	34	24	0	0	58
Collectivité européenne Alsace	56	4	0	0	59
Grand Est	262	122	33	7	423



Praticabilité (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Marne	74%	18%	7%	2%
Meuse	18%	58%	21%	3%
Meurthe et Moselle	73%	20%	5%	1%
Moselle	59%	41%	0%	0%
Collectivité européenne Alsace	94%	6%	0%	0%
Grand Est	62%	29%	8%	2%
V52	50%	30%	15%	5%



2-5 – Signalisation

La V52 ne dispose pas à ce jour d'une identité propre en dehors de l'identifiant national « 52 ». Il n'existe pas encore de notice de signalisation spécifique à cet itinéraire. Les dispositions générales et principes généraux de la signalisation cyclable s'appliquent.

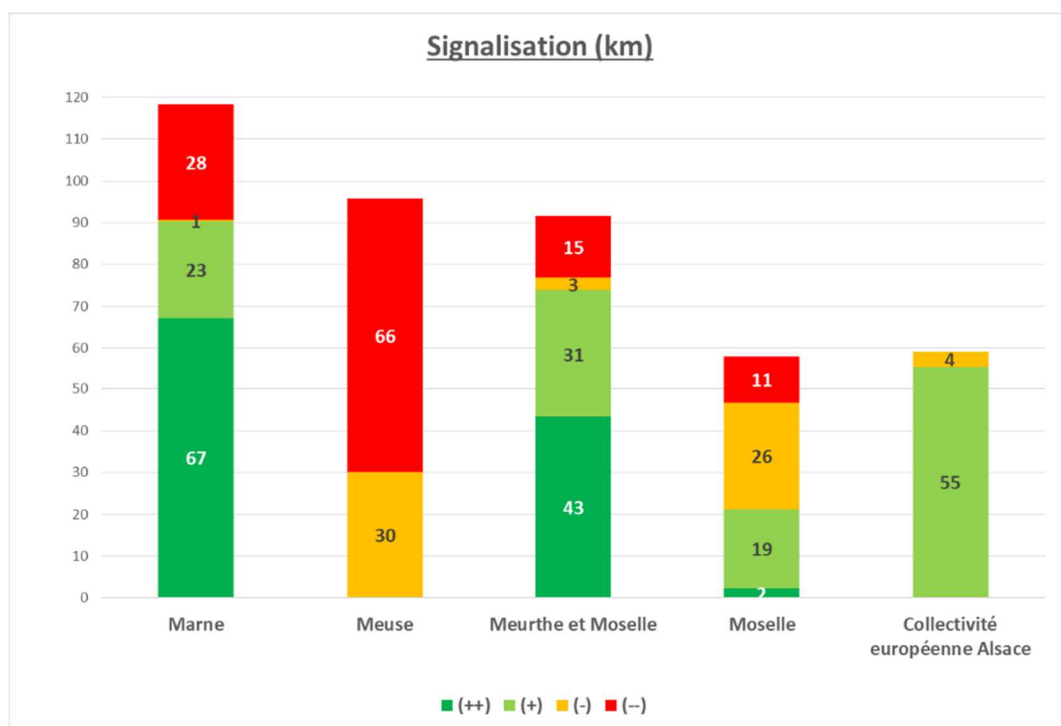
Aussi, il n'est pas étonnant que la signalisation ne soit pas présente partout. Lors des réalisations récentes, les conseils départementaux de la Marne et de la Meurthe et Moselle ont intégré le pictogramme « 52 » dans la signalisation (en vert foncé dans les histogrammes). La Communauté de Communes du Pays de Sanon avait également intégré la mention « 52 » lors des aménagements en 2015 et 2019, avec même aussi la mention de l'itinéraire européen « Paneuropa Radweg » (Paris-Prague).

La signalisation cyclable, directionnelle et de distances, existe presque partout en Alsace même si elle ne mentionne pas la « V52 » (en vert clair).

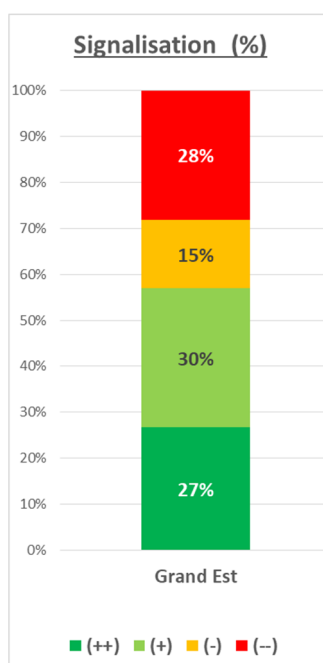
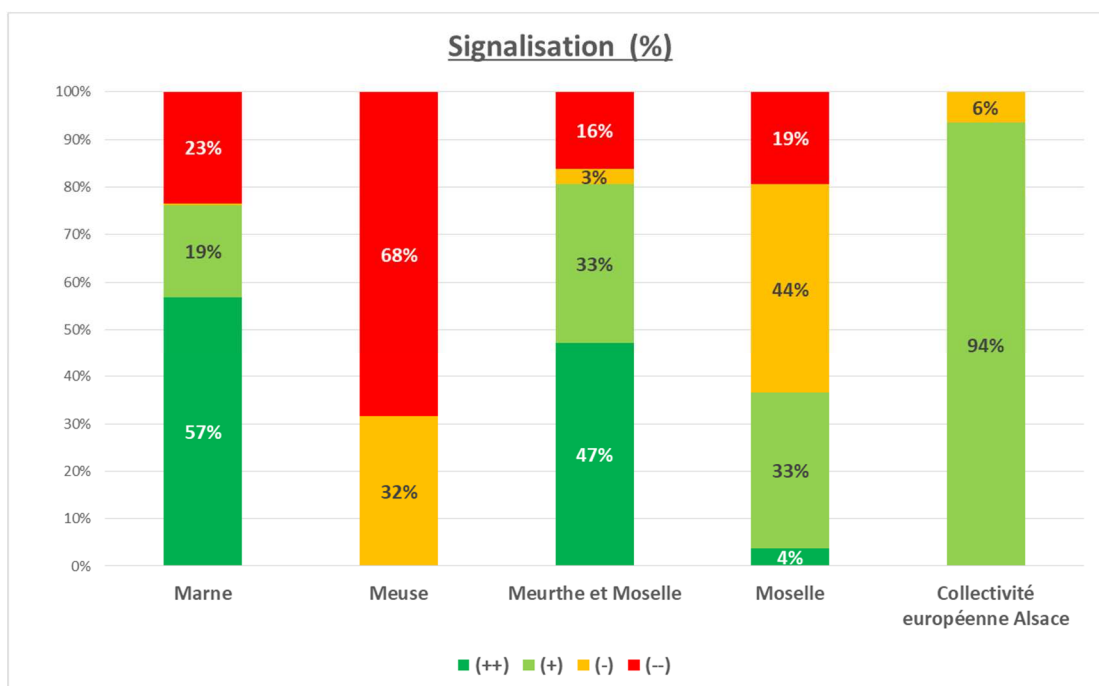
En Moselle, la signalisation est essentiellement basée sur l'EV5 quand une signalisation existe. Autrement, elle peut se limiter aux seuls indications des villages et points d'intérêt locaux, sans mention des distances, ou être totalement inexistante comme dans le secteur de Moussey-Bataville ou sur la portion de 7 km aménagée en 2020 entre Hertzling et Hesse.

En Meuse, la seule signalisation en place concerne la portion aménagée en 2008 sur 30 km dans la vallée de l'Ornain entre Fains-Véel et Saint Amand sur Ornain. Elle est cependant très basique, se limitant à la mention de Bar le Duc ou Ligny en Barrois, sans mention des distances, ou même à un simple panneau directionnel avec le seul pictogramme cycliste.

Signalisation (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Marne	67	23	1	28	118
Meuse	0	0	30	66	96
Meurthe et Moselle	43	31	3	15	92
Moselle	2	19	26	11	58
Collectivité européenne Alsace	0	55	4	0	59
Grand Est	113	128	63	119	423



Signalisation (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Marne	57%	19%	0%	23%
Meuse	0%	0%	32%	68%
Meurthe et Moselle	47%	33%	3%	16%
Moselle	4%	33%	44%	19%
Collectivité européenne Alsace	0%	94%	6%	0%
Grand Est	27%	30%	15%	28%
V52	20%	25%	12%	43%



2-6 – Travaux

Comme nous l'avons vu précédemment, la V52 est aménagée sur **92 km dans la partie Ouest du département de la Marne**, et **quasi-continue entre Foug et Strasbourg sur environ 200 km**. Cela représente 290 km sur les 420 km de la V52 dans la région Grand Est, soit presque **70 % du linéaire**.

Sur la partie Est, entre Foug et Strasbourg, des travaux sont en cours ou programmés au cours des prochains mois au niveau de Toul et de Singrist qui devraient rendre ce parcours quasiment intégralement praticable dans de bonnes conditions de sécurité.

Quelques points resteront à **sécuriser au niveau de Neuves-Maisons, Méréville, Fléville Devant Nancy, Héming, Arzwiller, dans la traversée de Saverne, Marlenheim, Kirchheim, Dahlenheim, et à Montagne Verte à Strasbourg**.

D'autres petits secteurs devront être **améliorés à Neuves-Maisons (entretien), Laneuveville Devant Nancy et Lutzelbourg**.

Idéalement, il faudrait que le chemin de halage soit revêtu en enrobé au niveau des étangs de Gondrexange, entre Hertzing et Hesse, ainsi que les petites routes empruntées entre Schneckenbusch, Niderviller et Arzwiller, pour être du même niveau de qualité que le reste du parcours.

Les Communautés de Communes de Sarrebourg Moselle Sud et du Pays de Phalsbourg étudient l'actuellement les améliorations à apporter sur le secteur entre Hesse et la vallée des éclusiers.

Il reste **130 km entre Vitry le François et Foug** pour lesquels des aménagements seront vraiment nécessaires.

Le Conseil Départemental de la Marne étudie actuellement l'aménagement des **27 km entre Vitry le François et Sermaize les Bains**, dans la perspective de finaliser la traversée du département par la V52.

Le Pays Barrois a porté une étude sur la V52 pour le compte des intercommunalités du Pays de Revigny, de Meuse Grand Sud et des Portes de Meuse, qui a permis de définir un programme de travaux à mener au cours de prochaines années. Se pose actuellement la question de la maîtrise d'œuvre et de l'accompagnement technique pour la réalisation des **60 kms de la V52 dans la vallée de l'Ornain**. La jonction de **12 km** vers le bassin versant de la Meuse entre Demange aux Eaux et Mauvages nécessitera l'aménagement d'un chemin rural sur 2 km.

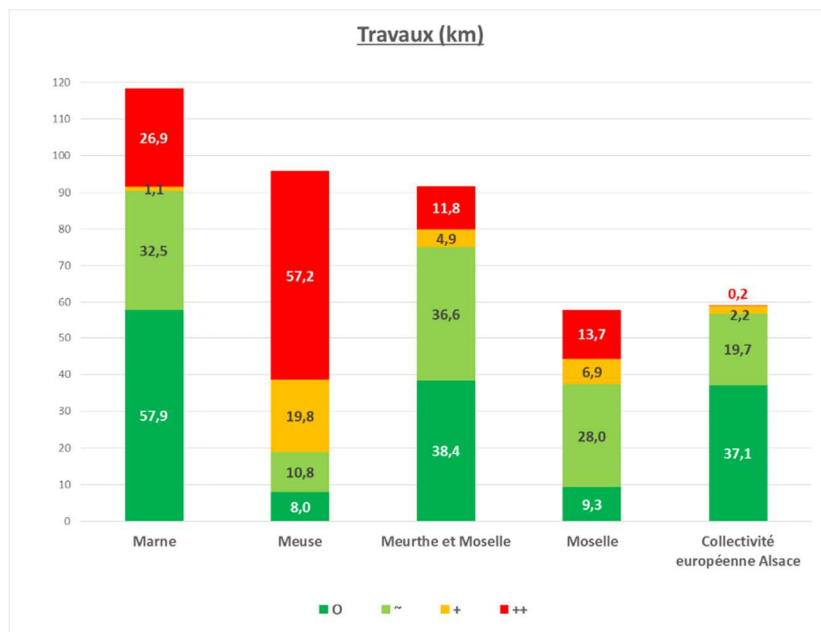
La Communauté de Communes de Commercy-Void-Vaucouleurs a réalisé un schéma directeur cyclable mais n'a pas encore décidé de sa mise en œuvre. Ce secteur représente les **25 derniers kilomètres dans le département de la Meuse**.

Le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle a programmé la jonction depuis Foug vers la Meuse. Plusieurs solutions sont à l'étude, dont le passage par le tunnel de Foug (860 m).

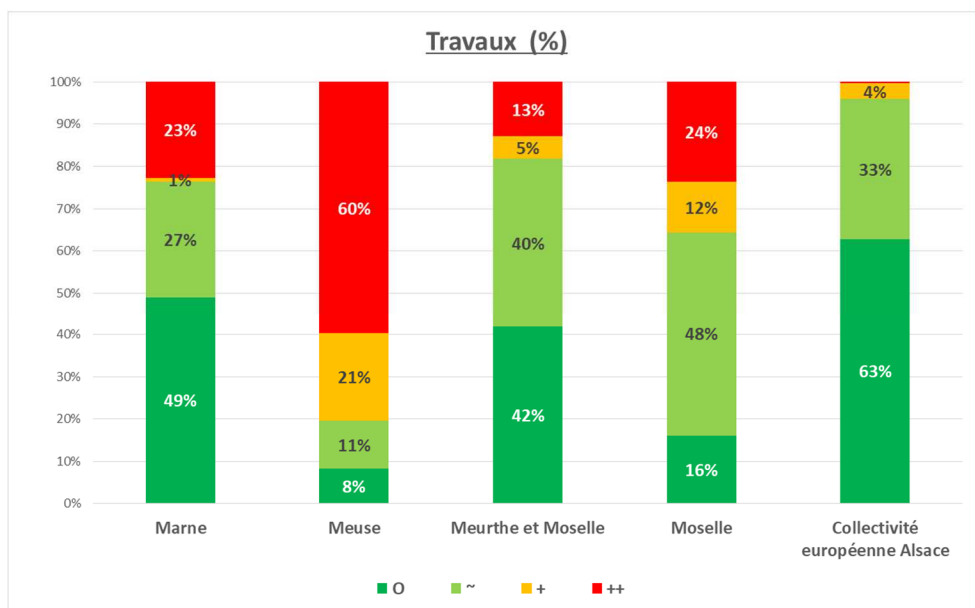
Sans enlever l'intérêt des améliorations et sécurisations nécessaires sur les parties déjà bien avancées, **l'essentiel des travaux se situe donc sur ces 130 kms entre Vitry le François et la limite 55/54**, soit environ le tiers du parcours dans le Grand Est. Cette partie du parcours emprunte en grande partie le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin et quelques portions sur routes, dont certaines présentent quand même un volume de trafic important ou des vitesses élevées. Nous considérons qu'il y environ 85 km qui nécessiteront un aménagement, dont **27 km dans la Marne** et **57 km dans la Meuse**.

Dans le département de la Meuse, nous considérons qu'il faut aussi **repandre sur 18 km le revêtement du chemin de halage aménagé en 2008**.

Travaux (km)					
	O	~	+	++	Total
Marne	57,9	32,5	1,1	26,9	118,4
Meuse	8,0	10,8	19,8	57,2	95,8
Meurthe et Moselle	38,4	36,6	4,9	11,8	91,7
Moselle	9,3	28,0	6,9	13,7	57,9
Collectivité européenne Alsace	37,1	19,7	2,2	0,2	59,2
Grand Est	150,7	127,6	34,9	109,8	423,0



Travaux (%)				
	O	~	+	++
Marne	49%	27%	1%	23%
Meuse	8%	11%	21%	60%
Meurthe et Moselle	42%	40%	5%	13%
Moselle	16%	48%	12%	24%
Collectivité européenne Alsace	63%	33%	4%	0%
Grand Est	36%	30%	8%	26%
V52	27%	26%	10%	37%



2-7 – Services

En matière de services pour les cyclistes et itinérants à vélo, la V52 n'étant pas à ce jour identifiée, continue et promue, il n'y a pas réellement de services développés spécifiquement dans ce domaine. Il faut donc se baser sur les services existants ayant plutôt vocation à servir une clientèle ou des usagers locaux. Les secteurs les plus en avance en la matière sont la vallée de la Marne entre Epernay et Chalons en Champagne et l'Alsace.

Dans la vallée de la Marne, en lien avec un tourisme développée autour du secteur de production du champagne, mais aussi avec la proximité de la Montagne de Reims et de son parc naturel régional, des services se sont développés : location de vélos et de VAE, définition et accompagnement de sorties thématiques. L'offre d'hébergement tout public n'est pas nécessairement adaptée pour accueillir une clientèle de cyclistes en itinérance.

En Alsace, le développement de l'offre en lien avec le vélo s'est structuré depuis 2010 avec le collectif « Alsace à vélo ». Les prestations présentées couvrent aujourd'hui l'offre d'itinéraires et de boucles, les hébergements, la restauration, les tours organisés ou accompagnés, la location, la réparation de vélos, les possibilités de recharge de batterie, ou encore le transport de bagages.

Le secteur de Sarrebourg et Phalsbourg en Moselle Sud a également développé une offre autour du vélo, un peu moins avancée qu'en Alsace. Elle se base notamment sur la pratique du vélo sport et du VTT dans le massif du Donon.

En Meurthe et Moselle, les services vélo se sont développés autour de la Boucle de la Moselle, entre Nancy et Toul, et en lien avec la Voie Bleue, axe Nord-Sud Luxembourg-Lyon. Avec un itinéraire qui sera prochainement continu et aménagé, le développement des services pourra s'engager sur l'axe Est-Ouest de la V52.

En Meuse, l'étude réalisée en 2022 a redonné une dynamique autour du vélo dans la vallée de l'Ornain. Les collectivités ont défini une thématique « Liberté, pédalez dans le Sud meusien » dont la mise en œuvre est confiée à l'office de tourisme Sud Meuse (Bar le Duc).

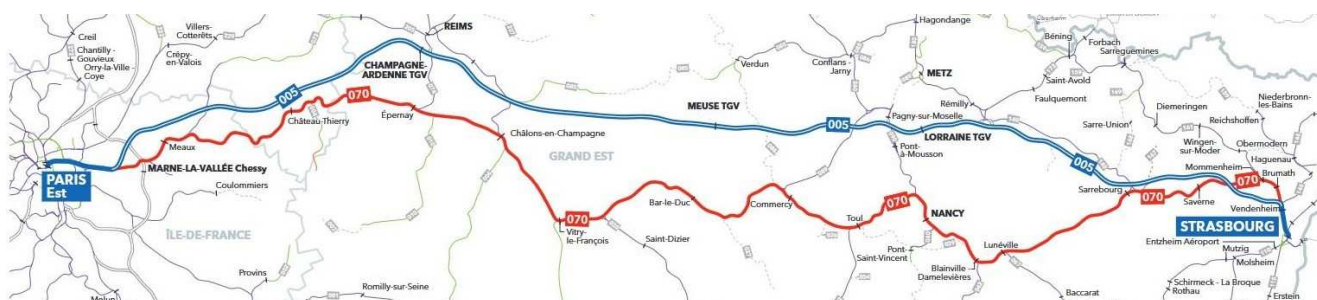
La constitution d'un comité d'itinéraire constitue une motivation supplémentaire pour tous les acteurs afin de développer et de structurer de nouveaux services et une offre en lien avec la V52.

Dans un premier temps, la mise en ligne sur le site France Vélo Tourisme de la partie Est de la véloroute entre Toul et Strasbourg devrait déjà y contribuer.

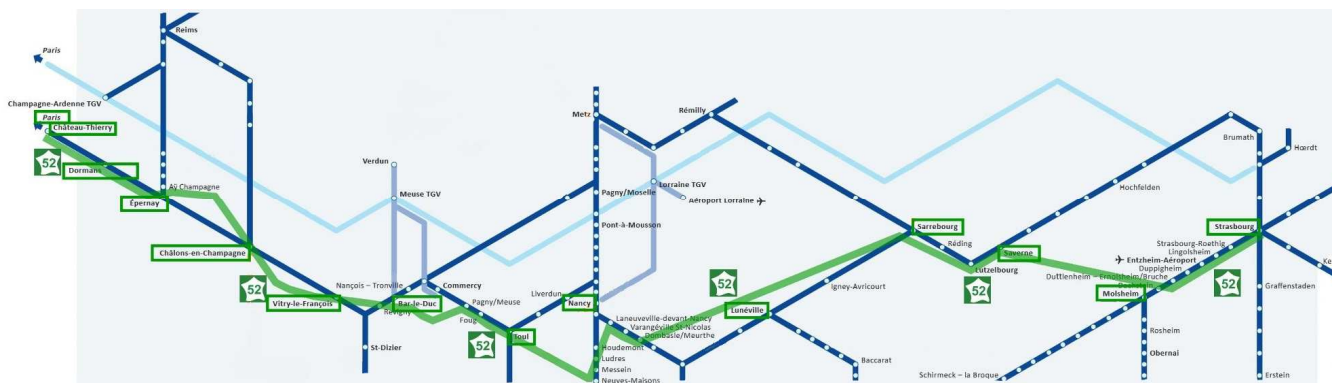
Intermodalité

L'itinéraire de la V52 est desservi par les trains de la ligne Paris-Strasbourg et les TER Fluo Grand Est.

Des TGV assurent des liaisons directes entre Paris, Nancy et Strasbourg. Des liaisons TGV vers les autres destinations en France ou en Europe sont possibles au départ de Strasbourg. Il est possible de prendre un TGV dans une des gares TGV du Grand Est : Lorraine TGV, Meuse TGV, Champagne-Ardenne TGV. Les gares de Lorraine TGV et Meuse TGV sont desservies par des navettes mais qui ne prennent pas les vélos.



Le réseau des TER Fluo Grand Est dessert au plus près l'itinéraire de la V52 offrant ainsi de multiples solutions pour rejoindre ou quitter la véloroute.



3 – Bilan général

Le diagnostic que nous avons réalisé met en évidence un état d'avancement assez inégal selon les secteurs, que ce soit en matière d'infrastructure, de signalisation, de services ou de promotion de la V52. Sur la partie Est, il est possible de parcourir dans de relativement bonnes conditions de continuité et de sécurité environ 200 km de la V52, soit la moitié de son linéaire dans la région Grand Est, et le tiers de son linéaire total entre Paris et Strasbourg. Dans le département de la Marne, ce sont 92 km qui sont aménagés de manière continue entre Dormans et Vitry le François, en bord de Marne et sur le chemin de halage du canal latéral à la Marne.

Entre ces deux secteurs bien avancés, il reste 130 km où des aménagements seraient à prévoir au cours des prochaines années. Le Conseil Départemental de la Marne a en effet engagé l'étude des 27 km encore non aménagés entre Vitry le François et la limite 51/55, ce qui pourrait laisser présager une réalisation avant fin 2027. Dans le département de la Meuse, la situation est bien différente car le linéaire concerné est d'environ 77 km à aménager sur un linéaire total de 96 km, soit 80 % du parcours meusien.

Les tableaux et graphiques qui suivent donnent une synthèse par thématique pour l'ensemble de la région Grand Est.

Statut de la voie					
	VV	mixte	petite route	route	
Km	223,2	97,0	73,5	29,3	423,0
%	52,8%	22,9%	17,4%	6,9%	
	76%		24%		

Revêtement					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	223,2	117,6	70,9	11,3	423,0
%	52,8%	27,8%	16,8%	2,7%	
	81%		19%		

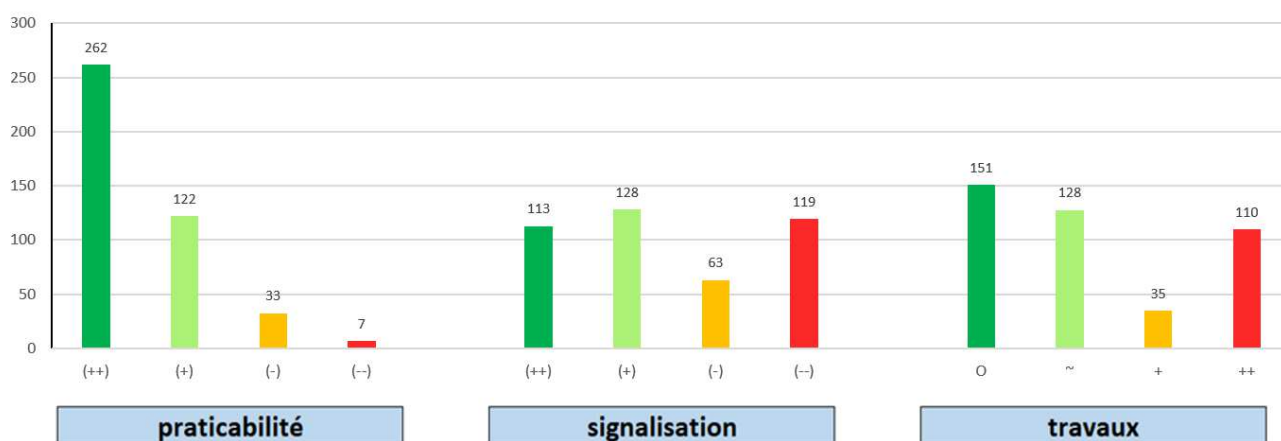
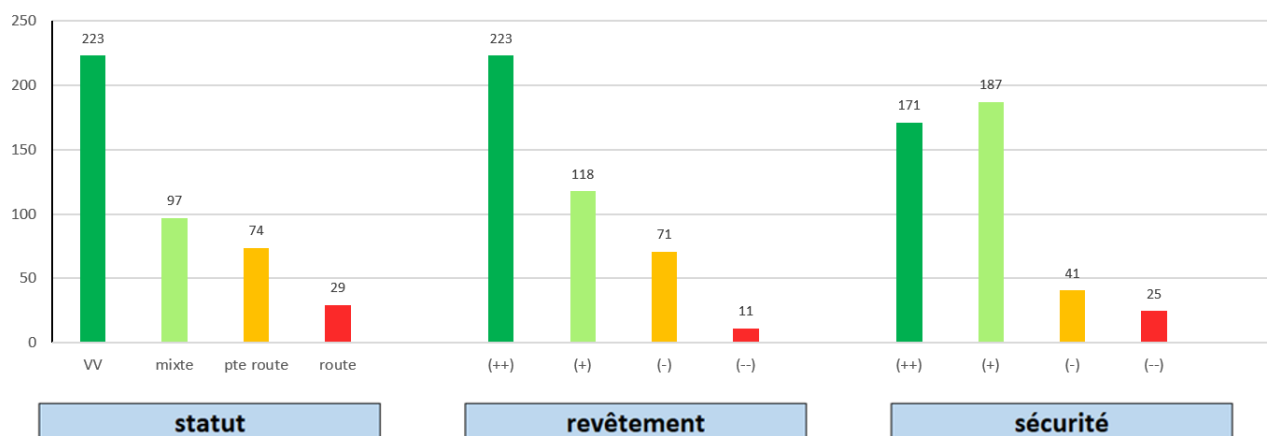
Sécurité					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	170,9	186,9	40,7	24,5	423,0
%	40,4%	44,2%	9,6%	5,8%	
	85%		15%		

Praticabilité					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	261,7	122,1	32,5	6,7	423,0
%	61,9%	28,9%	7,7%	1,6%	
	91%		9%		

Signalisation					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	112,7	128,0	62,9	119,4	423,0
%	26,6%	30,3%	14,9%	28,2%	
	57%		43%		

Travaux					
	o	~	+	++	
Km	150,7	127,6	34,9	109,8	423,0
%	35,6%	30,2%	8,3%	26,0%	
	66%		34%		

Grand Est (km)



Dans le Grand Est, la V52 présente les caractéristiques suivantes :

- 423 km de Dormans à Strasbourg, soit les ¾ du parcours Paris-Strasbourg
- 53 % en voie verte
- 76 % en site aménagé
- 85 % dans de bonnes conditions de sécurité
- praticable à 90 %
- correctement signalisée sur plus de 50 % du parcours
- 92 km + 200 km déjà aménagés en continu
- 29 km sur des routes présentant du trafic automobile ou des vitesses élevées
- 145 km de voies à aménager, soit le 1/3 du parcours, dont 110 km nécessitant impérativement des travaux
- 100 km en cours d'études

Annexe

Annexe - 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.

Coordination :

Daniel BAILLY

Agence Régionale de Tourisme du Grand Est

Réalisation :

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

Mars 2025

Véloroute V52

Paris-Strasbourg



Diagnostic utilisateurs

Rapport général



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

Rapport général

Sommaire :

1. Contexte du diagnostic
2. Etat d'avancement
3. Analyse par critères
 - 2.1 - Statut de la voie
 - 2.2 - Revêtement
 - 2.3 - Signalétique
 - 2.4 - Praticabilité
 - 2.5 - Sécurité
4. Travaux préconisés
5. Priorisation des aménagements
6. Services vélo
7. Bilan général

Annexes :

1. Critères d'évaluation
2. Bilans par département et par région
3. Tableaux des travaux préconisés

1 - Contexte du diagnostic

La **véloroute V52** est inscrite au schéma national des véloroutes et voies vertes depuis la révision du schéma en 2011. Elle relie Paris et Strasbourg sur une distance d'environ 580 kilomètres. Elle constitue un axe Est-Ouest significatif pour la partie Nord-Est de la France.

Dans les années 2006-2008, cet itinéraire avait été proposé aux collectivités françaises par nos voisins européens, dans le cadre d'un projet INTERREG réunissant des partenaires allemands et tchèques, pour un itinéraire reliant Paris à Prague, dénommé Paneuropa Radweg.

Pour autant, en France, pour l'instant, la véloroute V52 n'a pas fait l'objet d'un développement et d'une promotion au même titre que d'autres itinéraires nationaux ou européens. On le voit très nettement sur la carte de France Vélo Tourisme, site de référence pour la promotion touristique de l'offre de tourisme à vélo en France.



Récemment, dans le cadre d'une discussion avec les collectivités alsaciennes, une petite modification a été proposée sur la partie entre Saverne et Strasbourg pour différencier la V52 de l'EuroVélo 5. Ces deux itinéraires empruntent sur cette portion le même parcours, à savoir le chemin de halage du Canal de la Marne au Rhin. Le nouveau tracé empruntera ainsi l'ancienne voie ferrée entre Saverne et Soultz sous Forêt. Ce trajet est en cours d'aménagement entre Saverne et Romanswiller, puis aménagée ensuite jusqu'à Soultz sous Forêt. La liaison empruntera ensuite le canal de la Bruche jusqu'à Strasbourg.



Nous présentons dans le présent rapport l'état d'avancement des aménagements pour chacun des départements traversés : Paris, Seine Saint Denis, Seine et Marne, Aisne, Marne, Meuse, Meurthe et Moselle, Moselle et Collectivité Européenne d'Alsace.

Le diagnostic « utilisateurs » doit permettre de faire le point sur les aménagements réalisés, les équipements installés, les secteurs non encore aménagés, la continuité et la qualité de l'itinéraire, la sécurité et la signalisation. Ce diagnostic doit permettre d'identifier les points positifs ou négatifs et de proposer des aménagements et des améliorations éventuelles à apporter à la véloroute pour qu'elle réponde au mieux aux attentes des utilisateurs pour en garantir le succès.

Nous avons donc parcouru l'intégralité des 580 km de la véloroute : de Paris à Sarrebourg entre la fin août et début septembre 2024, puis de Sarrebourg à Strasbourg en janvier-février 2025. Nous avons pu vérifier à cette occasion l'état d'avancement de l'itinéraire et analyser différents éléments : nature de la voie, qualité du revêtement, environnement et qualité paysagère, intérêt touristique, aménagements existants, signalisation et sécurité. Nous avons aussi pu analyser la « praticabilité » du parcours, à savoir principalement si la nature du revêtement permettait de passer au minimum avec un vélo tous chemins (VTC). Nous avons pu identifier les difficultés rencontrées, ponctuellement (barrières, passages étroits, dangereux, traversées de routes) ou sur un linéaire (absence d'aménagement, passages sur route plus ou moins passante), également les points gris et les points noirs en matière de sécurité, l'avancement de la signalétique, des aires de repos et les services proposés.

L'association « Vélo et Mobilités Actives Grand Est » est la délégation régionale Grand Est de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V). Elle est également la délégation de l'AF3V pour l'itinéraire V52.

Représentant les usagers des véloroutes et voies, nos associations VMAGE et AF3V disposent d'une certaine « expertise d'usage ». Pour avoir parcouru de nombreux itinéraires en France comme en Europe, nos membres sont en mesure de porter un regard très pratique et pragmatique sur le parcours, ses aménagements, ses équipements et les services proposés.

2 – Etat d'avancement

A Paris, nous avons pris comme point de départ la place de la Bataille de Stalingrad, au bout du canal de l'Ourcq et du bassin de la Vilette. Pour Strasbourg, nous avons retenu la place Jean Arp, devant le pont couvert du barrage Vauban.

	km			km	
Paris	3	1%			
Seine St Denis	16	3%		Ile de France	106 18%
Seine et Marne	87	15%			
Aisne	49	8%		Hauts de France	49 8%
Marne	118	20%			
Meuse	96	17%			
Meurthe et Moselle	92	16%		Grand Est	424 73%
Moselle	58	10%			
Collectivité européenne Alsace	60	10%			
			V 52	579	

Paris

Le parcours sur le territoire de la Ville de Paris est assez court : 2,6 km. Il longe la rive Sud du canal de l'Ourcq. Le tracé se superpose à celui de l'Eurovélo 3, dénommé Scanibérique, avec une signalisation basée sur cet itinéraire.

De la place de la bataille de Stalingrad, la V52 emprunte une piste cyclable le long du quai de la Loire sur 900 m, puis une petite portion de la rue de Crimée, pour suivre ensuite le quai de la Marne et traverser le Parc de la Vilette. Ce parcours très court est intégralement aménagé. Quelques améliorations seraient quand même nécessaires.

Seine Saint Denis

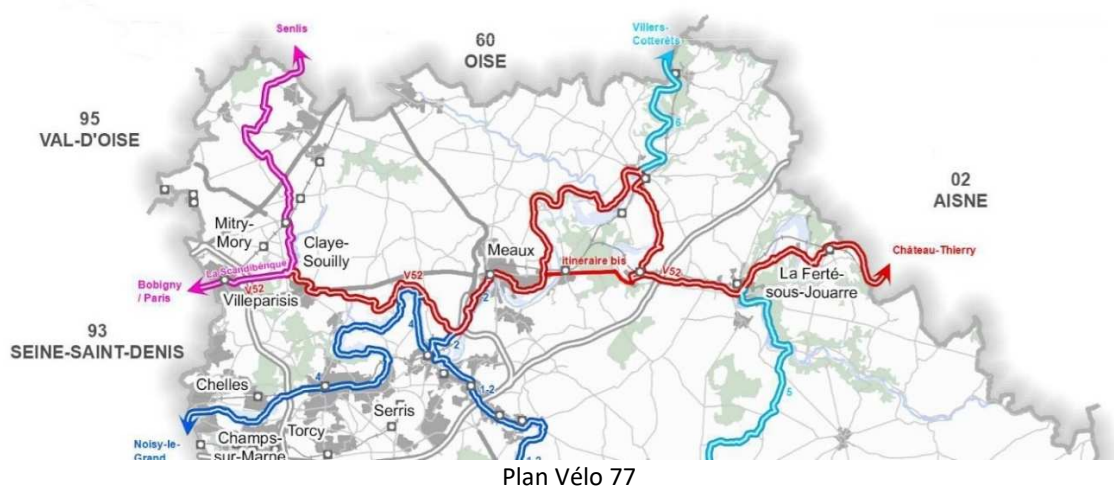
Dans le département de la Seine Saint Denis, le parcours de la V52 se fait le long du canal de l'Ourcq, toujours en superposition avec l'Eurovélo 3. Le parcours quitte le canal à deux endroits : au niveau du Technicentre Est Europe de la SNCF à Pantin et au niveau du Parc de la Poudrerie à Sevran.

Le canal de l'Ourcq est déjà intégralement aménagé. Ce n'est pas pour autant qu'il est totalement sécurisé car certains passages, sous des ponts, routiers ou ferroviaires, sont assez étroits et souvent sans protection. Le revêtement dans le Parc de la Poudrerie est également de moins bonne qualité et la signalisation y est insuffisante.

Situé en zone densément urbanisée, le passage le long du canal de l'Ourcq offre cependant un environnement de qualité, très végétalisé et à l'écart des grands axes de circulation et du bruit.

Seine et Marne

La V52 est inscrite au Plan Vélo 77 (2020-2029).



Dans le département de la Seine et Marne, la véloroute V52 n'est aménagée que sur 5,7 km, toujours en lien avec l'EV3 et toujours le long du canal de l'Ourcq. L'Eurovélo 3 quitte le canal pour partir vers le Nord au niveau de la commune de Claye-Souilly.

La V52 suit ensuite le canal de l'Ourcq mais le chemin de halage n'est pas officiellement autorisé aux cyclistes. Le canal est géré par les Canaux de Paris. Aussi, les 24 kilomètres qui suivent, de Claye-Souilly à Meaux, ne peuvent être utilisés en l'état actuel. Des discussions ont été engagées récemment pour voir dans quelles conditions le chemin de halage pourrait être aménagé pour la V52.

La traversée de la ville de Meaux est quelque peu délicate du fait de l'absence d'aménagements cyclables dans la partie Ouest. Du centre-ville, il est ensuite possible de rejoindre le canal de l'Ourcq par des aménagements existants dans la partie Est de la ville.

Il est ensuite possible de suivre le canal de l'Ourcq sur une vingtaine de kilomètres en direction de Lizy sur Ourcq, en suivant les méandres de la Marne, pour revenir par des chemins à aménager et des petites routes vers Changis sur Marne. Une alternative existerait en coupant plus court, mais avec du dénivelé. Cependant, cette solution nécessiterait aussi de sécuriser un boulevard urbain et une portion de route départementale au trafic important ou aux vitesses élevées.

Dans l'Est du département de la Seine et Marne, à partir de Changis sur Marne, le parcours se ferait dans un premier temps sur routes jusqu'à La Ferté sous Jouarre, puis en empruntant des chemins à aménager en bord de Marne.

Aisne

Dans le département de l'Aisne, la V52 suit la vallée de la Marne sur 49 km, en rive droite (Nord). Le Conseil Départemental de l'Aisne a engagé depuis quelques années les études et procédures administratives pour réaliser la V52. Le projet a été déclaré d'utilité publique en 2018. Afin d'avoir la maîtrise foncière de l'emprise, une enquête parcellaire et des négociations avec les riverains ont été engagées. Le CD 02 a décidé récemment de modifier le projet, initialement prévu en stabilisé de 2,50m, pour retenir un revêtement en enrobé de 3m de large. Une nouvelle enquête publique sera donc lancée en 2025.

Aussi, à ce jour, seules deux portions du parcours sont aménagées : au niveau de Château-Thierry sur 2 km et tout à l'Est du département sur 700 m. Cette dernière partie a été réalisée par le Conseil Départemental de la Marne dans la continuité de l'aménagement réalisé entre Dormans et Epernay en 2016.

Marne

Le département de la Marne a le plus long linéaire départemental de la V52 avec presque 120 km. La véloroute est aménagée sur 92 km entre Dormans et Vitry le François. Une grande partie de ce linéaire est en voie verte. Certaines sections sont en voie partagée avec les engins agricoles. De très courtes sections empruntent des rues ou des petites routes avec un faible trafic automobile. La sécurité est très satisfaisante sur toute cette partie aménagée.

Entre Vitry le François et Sermaize les Bains, à l'Est du département, la véloroute n'est pas encore aménagée sur 26 km. Elle fait l'objet actuellement d'une étude au niveau du Conseil Départemental de la Marne.

La véloroute passe à proximité d'Epernay qui est en partie reliée par un aménagement. Elle traverse Chalons en Champagne et arrive actuellement non loin du centre de Vitry le François.

Des services pour les touristes à vélo se sont développés ces dernières années autour d'Epernay et de la zone de production de champagne, avec des locations de vélos et des tours organisés. L'office de tourisme de Chalon en Champagne propose des vélos en location et dispose d'un parking couvert et sécurisé pour les vélos. Dans le secteur de Vitry le François, l'offre en lien avec le vélo est essentiellement orientée vers le lac du Der qui se situe à proximité, accessible notamment par le canal entre Champagne et Bourgogne.

Dans le département de la Marne, il ne reste plus qu'à aménager la portion de 26 km entre Vitry le François et Sermaize les Bains, à la limite avec le département de la Meuse.

L'itinéraire de la V52 est également bien desservi par les TER, en gare de Dormans, Epernay, Chalons en Champagne et Vitry le François.

Meuse

Dans le département de la Meuse, la véloroute V52 n'a été aménagée que dans la vallée de l'Ornain entre Fains-Véel et Saint Amnd sur Ornain sur une 30aine de kilomètres. Cet aménagement date de 2008 et le revêtement en enduit gravillonné a un peu mal vieilli au cours des 15 dernières années.

Dans la vallée de l'Ornain, le reste du chemin de halage, non conventionné entre VNF et les collectivités, est de qualité variable. Certaines sections sont encore utilisées par VNF pour se déplacer d'écluse en écluse et le revêtement est mieux entretenu. Dans la partie Sud, des portions de chemin de halage ont été refaites par VNF et la qualité est quelquefois meilleure que pour certaines portions aménagées en 2008.

Une étude a été menée en 2022 sur la V52 par le PETR du Pays Barrois en lien avec les 3 intercommunalités de la vallée de l'Ornain : COPARY, CA Meuse Grand Sud, CC Portes de Meuse. Ces collectivités rencontrent une difficulté pour disposer d'un accompagnement technique suffisamment robuste pour mener un tel projet à une telle échelle (60 km).

En remontant la vallée de l'Ornain, le canal de la Marne au Rhin arrive au tunnel fluvial de Mauvages. Ce tunnel long de presque 5 km ne peut pas être utilisé. Aussi, quasiment plate depuis Paris, la véloroute doit ici passer le relief séparant le bassin versant de la Marne et celui de la Meuse. Le point haut est à 394 m, point le plus haut de tout le parcours de Paris à Strasbourg (Paris – alt 50 m / Strasbourg – alt 140 m). Le passage de ce point haut se fait par la ferme de la Grangette en empruntant une route communale revêtue puis un chemin rural en mauvais état.

La redescente vers le village de Mauvages et la vallée de la Méholle se fait par une route départementale revêtue. Sur ce versant, le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin n'est presque plus utilisé. La route qui se situe à proximité permet en effet aux services de VNF d'accéder plus directement et plus rapidement aux écluses. Le chemin de halage est presque totalement enherbé. Pour l'instant, il faut donc emprunter la RD 10 sur 9 km, route à trafic modéré mais où les vitesses sont élevées.

A partir de Void-Vacon, on retrouve la vallée de la Meuse, où la V52 croise l'Eurovélo 19 (Meuse à vélo). La V52 se poursuit vers Pagny sur Meuse en empruntant des chemins ruraux, revêtus ou pas, une partie du chemin de halage du canal de la Marne au Rhin et des portions de routes.

Pour rejoindre la limite avec le département de la Meurthe et Moselle depuis Pagny sur Meuse, il faut prendre le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin dont l'état a été particulièrement dégradé suite aux travaux de pose de la fibre optique par l'entreprise missionnée par VNF.

Pour cette partie de la V52 dans le bassin versant de la Meuse, la réflexion n'est pas encore réellement engagée.

Dans le département de la Meuse, l'offre en lien avec le tourisme à vélo n'est pas encore réellement développée, y compris sur le secteur où la V52 croise l'EV19.

Meurthe et Moselle

En Meurthe et Moselle, la V52 est quasiment intégralement réalisée ou en passe de l'être. Des travaux ont été engagés depuis une 20aine d'années sur la Boucle de la Moselle et dans le Pays du Sanon. Depuis 2020, le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle a pris la maîtrise d'ouvrage de la V52 pour finaliser dans un premier temps la réalisation de sa partie Est, entre Laneuveville devant Nancy et Einville au Jard, et actuellement pour la partie Ouest, entre Sexey aux Forges et Lay Saint Rémy.

Depuis le département de la Meuse, la V52 arrive en Meurthe et Moselle par le canal de la Marne au Rhin au niveau de Lay Saint Rémy. Comme évoqué ci-dessus, l'état du chemin de halage a été fortement dégradé par la pose de la fibre optique VNF. L'aménagement de cette jonction vers la Meuse dépendra de l'aménagement de la continuité vers Pagny sur Meuse par les collectivités meusiennes.

Entre Lay Saint Rémy et Foug, la question se pose d'utiliser le tunnel fluvial de Foug, long de 867 m. Le Conseil Départemental 54 va commander en 2025 une étude sur la faisabilité de ce passage. Deux alternatives existent autrement, mais le passage par ce tunnel créerait une attraction particulière pour la V52.

A partir de Foug, l'ensemble du parcours de la V52 devrait être intégralement aménagé en 2026 dans sa partie Ouest, ouvrant ainsi un linéaire aménagée de presque 87 km jusqu'à la limite avec le département de la Moselle. La qualité du revêtement et la sécurité sont très satisfaisantes. Il y a juste quelques points dangereux qui mériteront un traitement particulier, notamment le passage au niveau des « Turbines » à Méréville.

Les services pour les touristes à vélo ont commencé à se développer sur la Boucle de la Moselle et sur la Voie Bleue. La partie Est de la V52 en Meurthe et Moselle souffre actuellement d'un manque de prestations : hébergements, ravitaillement, aires d'arrêt, points d'eau. La véloroute traverse la ville de Toul mais elle passe à 6 km du centre de Nancy et à 8 km de Lunéville.

Moselle

La véloroute V52 traverse le Sud-Est du département de la Moselle sur 58 km, en suivant quasi intégralement le canal de la Marne au Rhin, sauf à proximité de Sarrebourg où elle emprunte des petites routes au Sud de la ville, et dans sa partie Est où le canal passe dans des tunnels sous la ligne de crête des Vosges du Nord et la véloroute empruntant des petites routes.

La V52 est superposée à l'Eurovélo 5 sur 36 km entre les étangs de Gondrexange et Lutzelbourg.

En Moselle, la V52 est en grande partie en voie verte (68 %). Avec les autres portions aménagées et les petites routes à faible trafic empruntées, la sécurité est assurée sur 90 % du parcours. On peut aussi considérer que la V52 est praticable à 100 % en Moselle.

Les Communautés de Communes de Sarrebourg Moselle Sud et du Pays de Phalsbourg mènent actuellement des réflexions pour améliorer les quelques sections qui restent encore soit dangereuses, soit avec un revêtement de moins bonne qualité. Il s'agit notamment du passage entre Schneckenbusch, Niderviller, Arzviller et la vallée des éclusiers, sur une 10aine de kilomètres.

Les services touristiques sont déjà bien développés au niveau du tourisme de nature en Moselle Sud, territoire labellisé « réserve de la biosphère » en 2021. La proximité du massif du Donon a permis aussi le développement du VTT et du vélo de route. L'offre de tourisme fluvial est également bien développée avec 4 bases de locations de bateaux.

Collectivité européenne d'Alsace

La décision récente de faire passer la V52 par l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim permet de changer d'environnement en quittant le canal de la Marne au Rhin à partir de Saverne, située à 7 km de la limite départementale avec la Moselle. Cette ancienne voie ferrée est en cours d'aménagement par la Communauté de Communes du Pays de Saverne, pour une mise en service partielle en 2025, et complète en 2026 après l'aménagement attendu du passage par le tunnel de Singrist.

Le reste du parcours est déjà aménagée sur cette ancienne voie ferrée depuis Romanswiller vers Wasselonne, Marlenheim et Soultz les Bains où la V52 retrouve l'Eurovélo 5. La véloroute emprunte ensuite le chemin de halage du canal de la Bruche sur une 20aine de kilomètres pour arriver à Strasbourg.

Le parcours est donc presque quasiment en site sécurisé, sauf la traversée de Saverne et, pour l'instant, le passage par les routes entre Salenthal, Allenwiller et Romanswiller, dans l'attente du passage par le tunnel de Singrist.

Les services aux touristes à vélo sont bien développés en Alsace, en particulier grâce au travail mené dans le cadre du collectif « Alsace à vélo », regroupant des collectivités et des acteurs du tourisme alsaciens depuis 2010. Les actions portent sur le développement de l'offre vélotouristique alsacienne, l'amélioration de la qualité de l'offre, la création de circuits variés, la gestion de la qualité de l'accueil et des services proposés, et le partage d'une stratégie de marque et la dynamique de travail à l'échelle du territoire alsacien. Quatre axes sont développés : les infrastructures (développement, gestion et jalonnements des itinéraires cyclables), les services (valorisation de l'intermodalité, qualification des hébergements, restauration, location de vélos, etc...), la communication et l'évaluation.

Le fruit de ce travail se retrouve sur le site Internet alsaceavelo.fr. La véloroute V52 n'apparaît pas encore en tant que telle sur ce site mais la V52 apparaissait déjà sur la carte « Alsace à vélo » éditée en 2023.

Aussi, nul doute que la V52 sera très rapidement intégrée dès l'achèvement de la partie entre Saverne et Romanswiller.

3 – Analyse par critères

Le bilan général de la V52 est présenté dans les tableaux ci-dessous en kilomètres et en pourcentage du linéaire total. Des tableaux par départements et régions sont présentés plus loin dans le présent rapport, et détaillés dans les documents réalisés pour chaque département. Ces rapports départementaux fournissent plus d'éléments sur le parcours, les points particuliers et les propositions d'améliorations et de travaux.

Pour établir ces tableaux, nous avons décomposé l'ensemble de l'itinéraire en **300 sections de nature assez homogène**, d'une longueur moyenne de 1,5 à 2 km, variant de 100 m à 12 km. Cela nous a permis de bien caractériser la nature de l'itinéraire pour chacune des 5 thématiques analysées :

- **statut de la voie**
- **revêtement**
- **sécurité**
- **« praticabilité »**
- **signalisation**

Pour chacun des critères, nous avons évalué chaque section sur 4 niveaux d'appréciation (modalités détaillées en annexe 1) :

- Le statut précise la nature de la voie empruntée.
- La qualité du revêtement va de l'enrobé très roulant au chemin de terre.
- La sécurité est analysée en se plaçant dans la situation d'une famille avec enfants.
- La praticabilité tient compte de la possibilité de l'emprunter avec un vélo normal, un VTC ou un VTT.
- La signalisation tient compte de la qualité des panneaux en place et de leur adéquation avec l'identité de l'itinéraire.

Enfin, nous avons également regardé les sections qui nécessiteraient des travaux d'aménagement plus ou moins conséquents.

Statut de la voie

	vv	mixte	rue petite route	route	
Km	248	145	145	41	579
%	43%	25%	25%	7%	
	68%		32%		

Revêtement

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	260	147	118	54	579
%	45%	25%	20%	9%	
	70%		30%		

Sécurité

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	192	274	69	44	579
%	33%	47%	12%	8%	
	81%		19%		

Praticabilité

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	287	175	88	29	579
%	50%	30%	15%	5%	
	80%		20%		

Signalisation

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	116	146	67	250	579
%	20%	25%	12%	43%	
	45%		55%		

Travaux

	0	~	+	++	
Km	155	150	58	216	579
%	27%	26%	10%	37%	
	53%		47%		

La situation est globalement plutôt favorable avec un peu plus des **2/3 du parcours est en voie sécurisée**, et **43 % déjà réalisés en voie verte**.

Le parcours est également assez praticable avec un VTC, avec presque **80 % du linéaire relativement « confortable »**.

Bien évidemment, comme l'itinéraire ne dispose pas pour l'instant d'une identité en dehors du logo national de la V52, la signalisation de l'itinéraire n'est pas encore en place. Elle est conforme à l'identité de l'itinéraire essentiellement dans les départements de la Marne et de la Meurthe et Moselle à la faveur de travaux récents.

La sécurité est satisfaisante, même si sur ce critère, ce n'est pas tant le linéaire qui importe car les secteurs dangereux peuvent être souvent très ponctuels (intersections, ouvrages de franchissement, ...). Il n'en demeure pas moins qu'**une quarantaine de kilomètres se font sur routes assez circulées**.

Il reste également **de grandes parties du parcours insuffisamment sécurisées, non officiellement praticables ou présentant de conditions satisfaisantes de confort**. Elles représentent plus d'une **100aine de kilomètres soit 20 % du parcours**.

Lorsque nous avons parcouru la véloroute, nous avons essayé de suivre au maximum les tracés envisagés pour la V52, que ce soit par les bords de Marne ou le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin. Certaines portions étaient peu praticables : chemins enherbés, en terre ou chaotiques. D'autres n'étaient pas conventionnées avec les Canaux de Paris ou VNF. Nous avons également évité les portions de routes assez circulées, souvent proches et contiguës à la V52. Aussi, en l'état, ces portions de V52 ne peuvent pas être proposées à ce jour pour une « mise en tourisme » pour tout public.

Si nous avons intégrées dans nos tableaux ces portions de routes parallèles, nous aurions obtenu une situation bien différente avec environ **200 kilomètres non sécurisés**. Dans la situation actuelle, cela représenterait presque le tiers du parcours. Certaines portions font actuellement l'objet d'études et d'une programmation de travaux au cours des prochaines années, en particulier dans l'Aisne et dans la Marne (51) pour les études, et en Meurthe et Moselle pour les travaux.

Dans les pages qui suivent, nous présentons des tableaux et graphiques pour chacun des critères, avec des valeurs en kilomètres et en pourcentages du linéaire, par département, régions, et pour l'ensemble de la V52.

Le premier tableau donne les linéaires pour chacun des 4 niveaux d'évaluation. Les deux graphiques qui le suivent donnent la répartition en km du linéaire, avec un graphique comparatif entre départements, puis entre régions et pour l'ensemble de la V52.

Le second tableau donne le pourcentage du linéaire pour chacun des 4 niveaux d'évaluation. Le premier graphique montre la répartition de ce pourcentage pour chaque département. Les graphiques suivants montrent la proportion du linéaire selon les 4 niveaux d'évaluation, par département, par région, puis pour l'ensemble de la V52.

Pour plus de détails, nous vous invitons à vous reporter aux rapports départementaux qui présentent le détail de ces valeurs, des commentaires associés et plus précis, illustrés de photos des situations observées sur le terrain.

3.1 – Statut de la voie

La part de linéaire en voie verte est de **43 %** ce qui est déjà un très bon niveau comparativement à d'autres véloroutes au niveau national. On constate que le linéaire en voie verte se trouve essentiellement dans les départements de la Marne (51), de la Meurthe et Moselle, de la Moselle et de la Collectivité Européenne d'Alsace.

Dans le département de la Marne, on pourrait même considérer que 70 % du linéaire départemental est en voie verte car le niveau d'aménagement de certaines portions signalisées en « voie partagée », notamment du fait de la présence autorisée de véhicules agricoles, est assimilable à une voie verte. Nous les avons cependant classées en « voie mixte ».

En « voie mixte », nous avons également retenu les chemins de halage relativement bien praticables mais ne disposant d'une autorisation officielle de circulation pour les cyclistes (en vert clair). Il s'agit de certaines portions du canal de l'Ourcq au-delà de Claye-Souilly en direction de Meaux et de Luzy sur Ourcq, ou du canal de la Marne au Rhin.

Les tableaux et graphiques des pages suivantes donnent les valeurs détaillées par département, par région, et plus globalement pour l'ensemble de la V52.

On remarque dans le graphique par département qu'en Seine et Marne et dans l'Aisne, la part de linéaire sur petites routes à faible trafic (en orange) est plus importante que dans les autres départements. C'est essentiellement lié au fait que l'on emprunte des chemins en bord de Marne souvent à l'état de chemins ruraux, en terre ou enherbés. Ce ne sont pas à proprement parlé des « routes ». Nous ne les avons pas classés en « voie mixte », ni en « routes circulées ».

Les **portions sur routes à trafic élevé** se situent essentiellement en **Seine et Marne**, dans **l'Aisne**, en **Meuse** et en **Meurthe et Moselle**. A noter que le secteur de Meaux en Seine et Marne est particulièrement compliqué dans la mesure où tout est aménagé dans ce secteur pour la circulation automobile. Le linéaire sur routes circulées est de **41 km**. Cependant, en intégrant les routes parallèles aux sections non officiellement autorisées ou non praticables en l'état, ce linéaire serait plus proche de **130 km**.

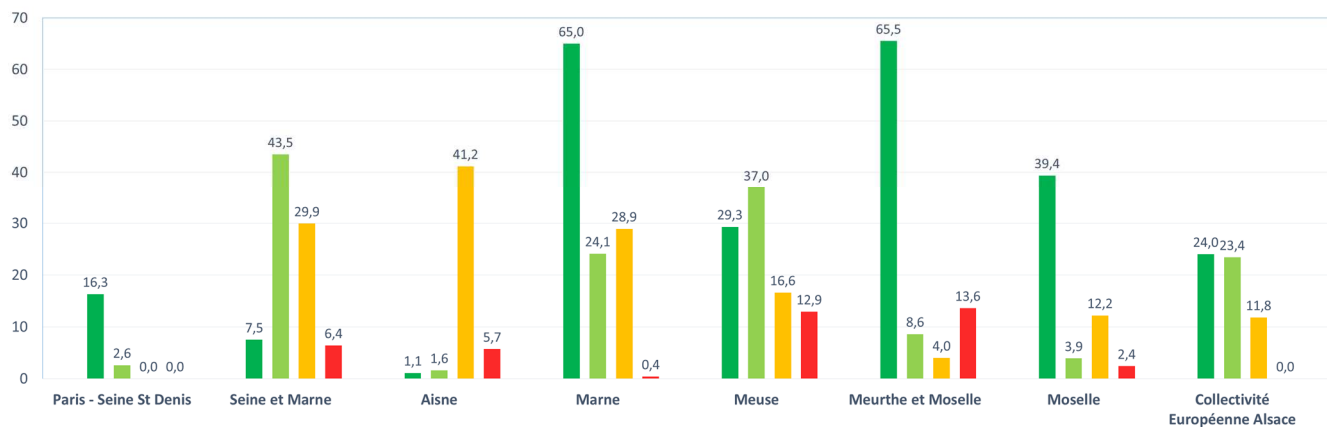
En Meurthe et Moselle, les travaux programmés en 2025-2026 devraient réduire très fortement le linéaire sur routes.

Statut de la voie (km)					
	VV	mixte	rue / pte route	route	Total
Paris + Seine St Denis	16,3	2,6	0,0	0,0	19
Seine et Marne	7,5	43,5	29,9	6,4	87
Aisne	1	2	41	6	50
Marne	65	24	29	0	118
Meuse	29	37	17	13	96
Meurthe et Moselle	66	9	4	14	92
Moselle	39	4	12	2	58
Collectivité européenne Alsace	24	23	12	0	59

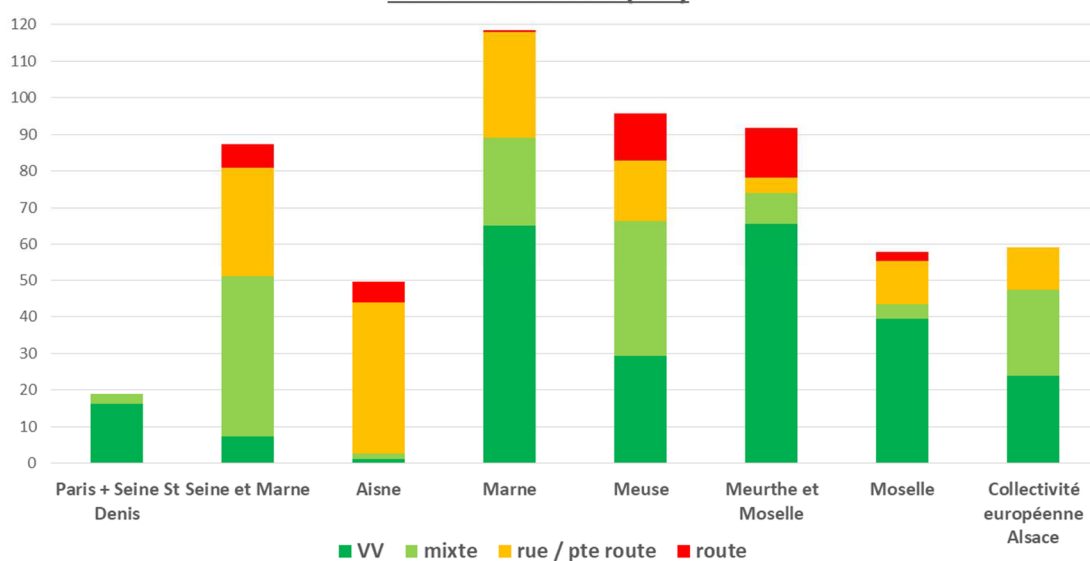
	VV	mixte	rue / pte route	route	km
Ile de France	24	46	30	6	106
Hauts de France	1	2	41	6	50
Grand Est	223	97	74	29	423

V52	248	145	145	41	579
-----	-----	-----	-----	----	-----

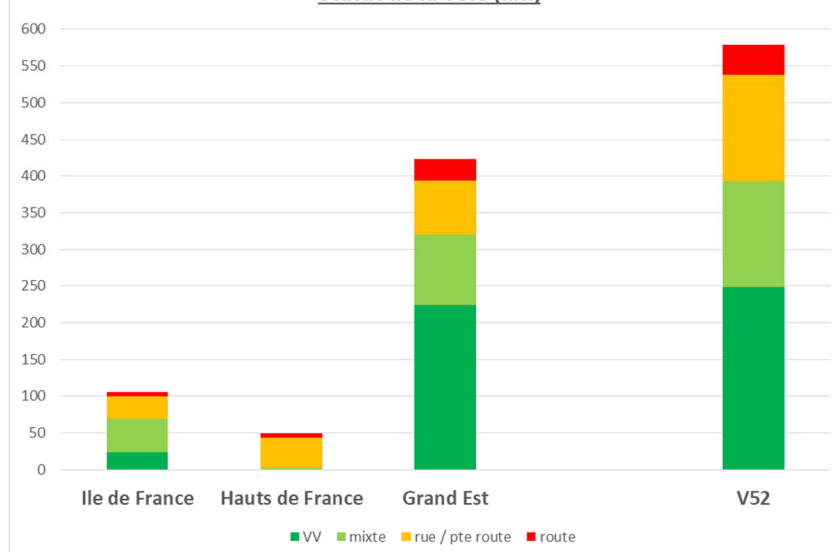
Statut de la voie - km



Statut de la voie (km)



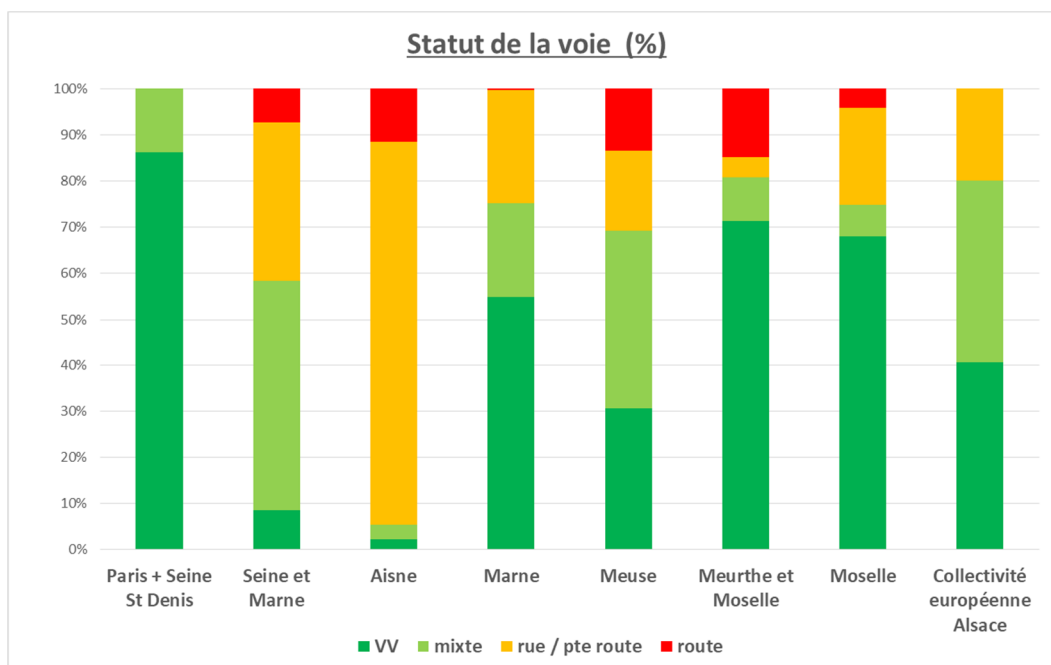
Statut de la voie (km)



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%
Aisne	2%	3%	83%	11%
Marne	55%	20%	24%	0%
Meuse	31%	39%	17%	13%
Meurthe et Moselle	71%	9%	4%	15%
Moselle	68%	7%	21%	4%
Collectivité européenne Alsace	41%	40%	20%	0%

	VV	mixte	rue / pte route	route
Ile de France	22%	43%	28%	6%
Hauts de France	2%	3%	83%	11%
Grand Est	53%	23%	17%	7%

V52	43%	25%	25%	7%
-----	-----	-----	-----	----



3.2 – Revêtement

Le revêtement est globalement plutôt satisfaisant, avec 400 km ou 70 % du linéaire présentant un revêtement roulant et confortable, dont **260 km (45%) de bonne qualité**.

Cette situation globalement satisfaisante ne doit pas masquer les secteurs de moindre qualité qui se trouvent principalement dans les départements de la Seine et Marne, de l'Aisne, dans le secteur Est de la Marne (51), et en Meuse, où l'aménagement de la V52 n'est pas encore réalisé.

En Seine et Marne, la V52 est inscrite au Plan Vélo 77, en grande partie sur le chemin de halage du canal de l'Ourcq. Aménagé pour l'instant uniquement sur 6 km entre Villeparisis et Claye-Souilly dans le cadre de la Scanibérique (Eurovelo 3), la qualité du chemin de halage est ensuite moins bonne, avec quelques passages assez caillouteux ou enherbé. Dans le secteur urbain de Meaux, une analyse plus précise des solutions doit être menée. On retrouve à l'Est de La Ferté sous Jouarre des chemins en bord de Marne, très agréables mais au revêtement en terre ou enherbé.

Dans l'Aisne, les chemins empruntés sont actuellement principalement en terre ou enherbé.

Dans la Marne (51), à l'Est de Vitry le François, le halage du canal de la Marne au Rhin fait l'objet d'une étude par le CD 51 en vue d'un aménagement au cours des prochaines années.

En Meuse, seule la partie entre Fains-Véel et Saint Amand sur Ornain, dans la vallée de l'Ornain, a été aménagée en 2008. Les autres parties du canal de la Marne au Rhin n'ont pas été aménagées. Par endroit, le revêtement est de qualité « satisfaisante » mais pas telle qu'il est envisageable d'ouvrir l'itinéraire en l'état. Le chemin de halage entre Mauvages et Void-Vacon est très enherbé ou avec un chemin de halage en mauvais état.

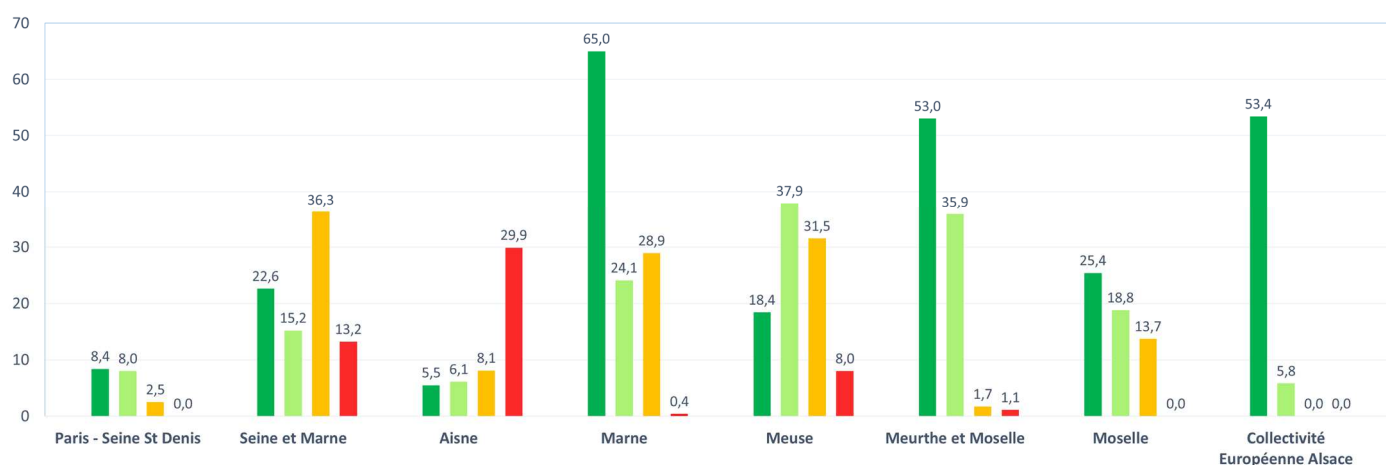
Revêtement (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Paris + Seine St Denis	8	8	3	0	19
Seine et Marne	23	15	36	13	87
Aisne	6	6	8	30	50
Marne	73	19	24	2	118
Meuse	18	38	32	8	96
Meurthe et Moselle	53	36	2	1	92
Moselle	25	19	14	0	58
Collectivité européenne Alsace	53	6	0	0	59

	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Ile de France	31	23	39	13	106
Hauts de France	6	6	8	30	50
Grand Est	223	118	71	11	423

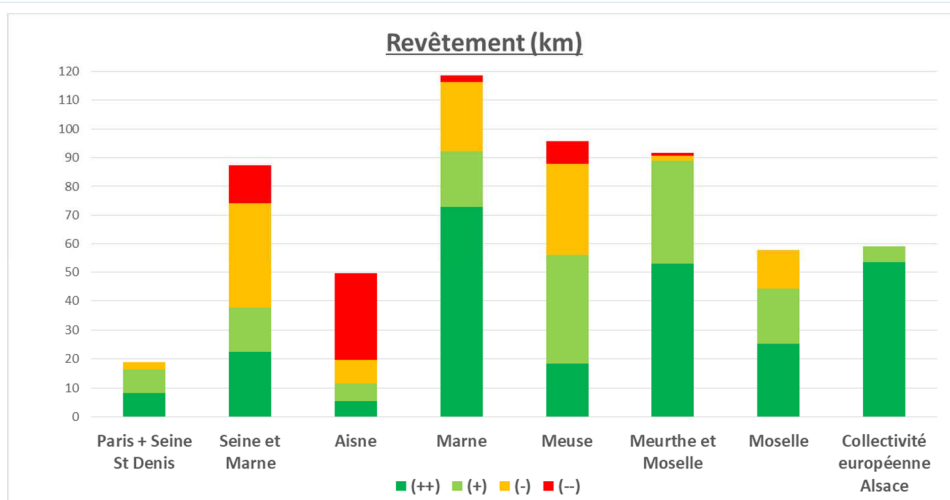
V52	260	147	118	54	579
-----	-----	-----	-----	----	-----

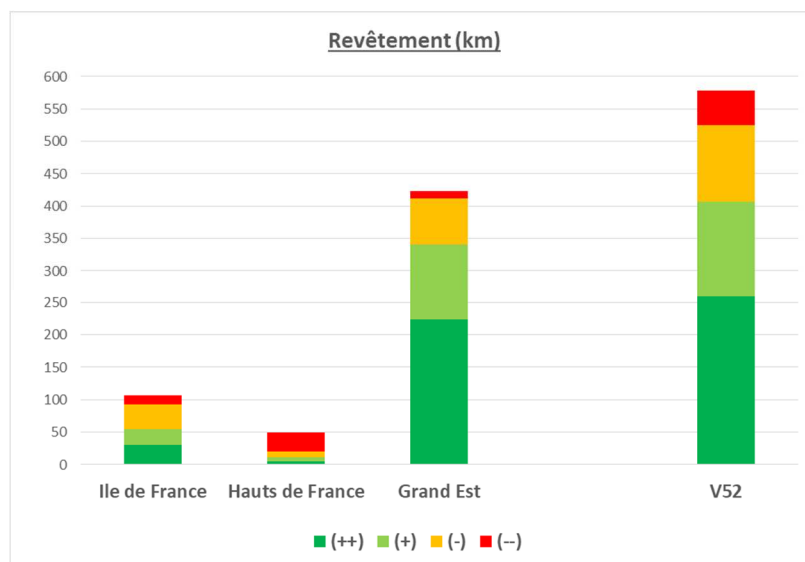
très roulant
roulant
peu roulant
chemin

Revêtement - km



Revêtement (km)





Revêtement (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	44%	42%	13%	0%
Seine et Marne	26%	17%	42%	15%
Aisne	11%	12%	16%	60%
Marne	62%	16%	20%	2%
Meuse	19%	40%	33%	8%
Meurthe et Moselle	58%	39%	2%	1%
Moselle	44%	32%	24%	0%
Collectivité européenne Alsace	90%	10%	0%	0%

	(++)	(+)	(-)	(--)
Ile de France	29%	22%	37%	12%
Hauts de France	11%	12%	16%	60%
Grand Est	53%	28%	17%	3%

V52	45%	25%	20%	9%
-----	-----	-----	-----	----

très roulant roulant peu roulant chemin



3.3 - Sécurité

La sécurité est un point essentiel pour les usagers de la véloroute. Ce sont généralement les passages dangereux qui marquent le plus les esprits et qui risquent de dévaloriser l'ensemble d'un parcours même si le reste est de bonne qualité. C'est donc prioritairement sur ces secteurs que l'attention devra être portée.

80 % du parcours peut être considéré comme sécurisé ou présentant peu de dangers.

Par contre, ce sont les quelques passages sur routes très circulantes et des points singuliers (passage d'un pont, intersection, traversée de chaussée, ...) qui présentent le plus de dangers

En considérant les tracés retenus dans les différents départements, nous souhaitons mentionner ici les passages et points les plus critiques pour qu'ils soient bien identifiés et traiter dans les meilleures conditions.

Seine et Marne (77)

- Canal de l'Ourcq : traversée de la RD 5 au niveau de l'aérodrome Meaux-Esbly
- Traversée du centre de Meaux
- Voie longeant la RD 405 à Varreddes
- RD 3 entre Ussy sur Marne et La Ferté sous Jouarre
- RD 402 à Mery sur Marne
- RD 68a et RD68p à Saâcy sur Marne

Marne (51)

- Pont de la RD 982 (route de Vitry en Perthois) au-dessus du canal latéral à la Marne à Vitry le François

Meuse (55)

- Traversée de la RD 995 à Contrisson
- Carrefour RD 1 / RD 185 à Fains-Véel
- Giratoires de la Côte de Behonne et de la Voie Sacrée sur le contournement de Bar le Duc (RD 694)
- RD 10 entre Mauvages et Void-Vacon
- Ligne droite entre RD 36c à Troussey et RD 36 à Pagny sur Meuse

Meurthe et Moselle (54)

- Traversée de Toul entre le giratoire de la gare et la « baignade des chevaux »
- Traversée de la RD 77 au niveau du barrage de Chaudeney
- Route entre Chaudeney et Pierre la Treiche
- Traversée de la RD 974 à Pont Saint Vincent
- Secteur des « Turbines » à Méréville et Richardménil
- Traversée RD 570 à Richardménil
- Giratoire de Fléville Devant Nancy

Moselle (57)

- Traversée de la RD 41 à Héming
- Rue de la Faïencerie à Niderviller
- RD 98 à Arzviller

Collectivité Européenne d'Alsace

- Traversée de Saverne
- Traversée de la RD 118 à Dalhenheim
- Piste cyclable du canal de la Bruche entre Eckbolsheim et Montagne Verte à Strasbourg

Cette liste est non exhaustive. Il y a d'autres secteurs concernés, peut-être dans une moindre mesure, qui méritent autant d'attention car il peut arriver de graves accidents même sur des tronçons très courts.

Par ailleurs, nous avons identifié **44 km empruntant des routes à trafic important**, représentant **8 % du linéaire total**. Ces valeurs sont basées sur le tracé que nous avons emprunté, c'est-à-dire les tracés envisagés par les conseils départementaux et les collectivités. En considérant certaines sections absolument impraticables actuellement par les usagers, il faut en fait prendre en compte les routes départementales très circulées qui se trouvent en parallèle. Aussi, cela conduirait à

fortement **augmenter le linéaire de portions sur routes dangereuses**. Les **ratios sur la sécurité** présentés dans les tableaux ci-dessous seraient alors **nettement dégradés**.

Dans le département de l'Aisne, nous avons emprunté l'itinéraire programmé pas le Conseil Départemental, en bord de Marne, et donc en dehors de la circulation. En l'état actuel de ce tracé, il n'est pas envisageable de proposer aux utilisateurs de l'emprunter : parties enherbées, chemins de terre quelquefois boueux ou chaotiques.

Il en est de même pour le département de la Seine et Marne où nous avons emprunté le canal de l'Ourcq et les bords de Marne. Le canal de l'Ourcq étant non officiellement autorisé aux cyclistes (géré par les Canaux de Paris), il ne peut être à ce jour officiellement proposé comme itinéraire possible ou conseillé. Si tant est qu'il le serait, sa qualité actuelle n'est pas non plus bien satisfaisante comme nous l'avons évoqué concernant le revêtement.

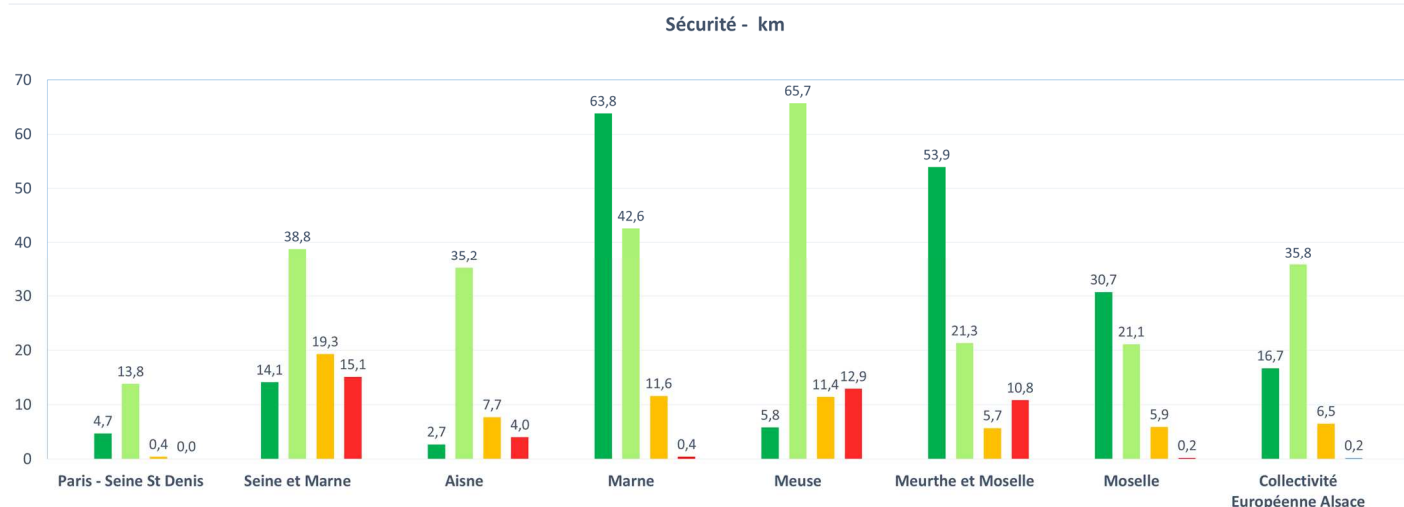
Dans le département de la Meuse, le canal de la Marne au Rhin n'est officiellement aménagé que dans la vallée de l'Ornain sur 30 km (convention d'affectation avec VNF). Le reste du parcours se fait sur des portions de chemin de halage non conventionnées, ou pas toujours aménagées. Dans la vallée entre Mauvages et Void-Vacon, l'état du chemin de halage oblige à emprunter le RD 10 sur presque 9 km.

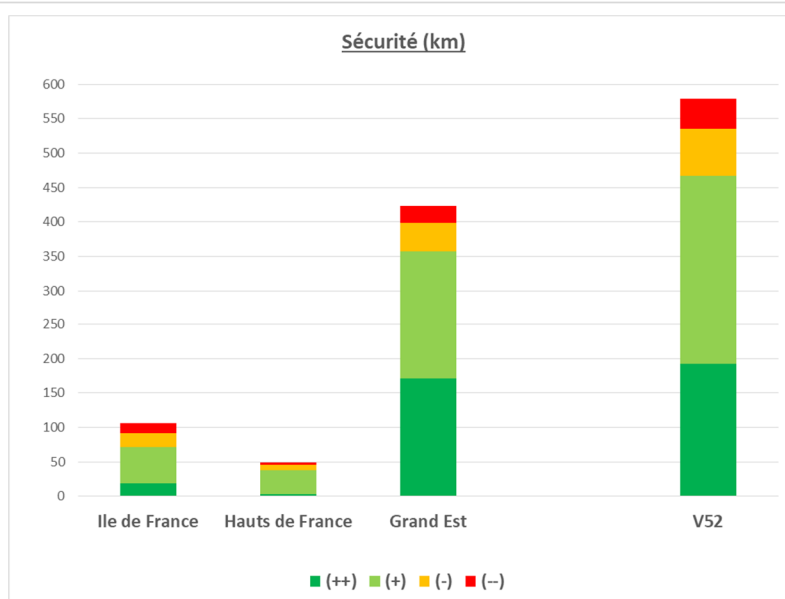
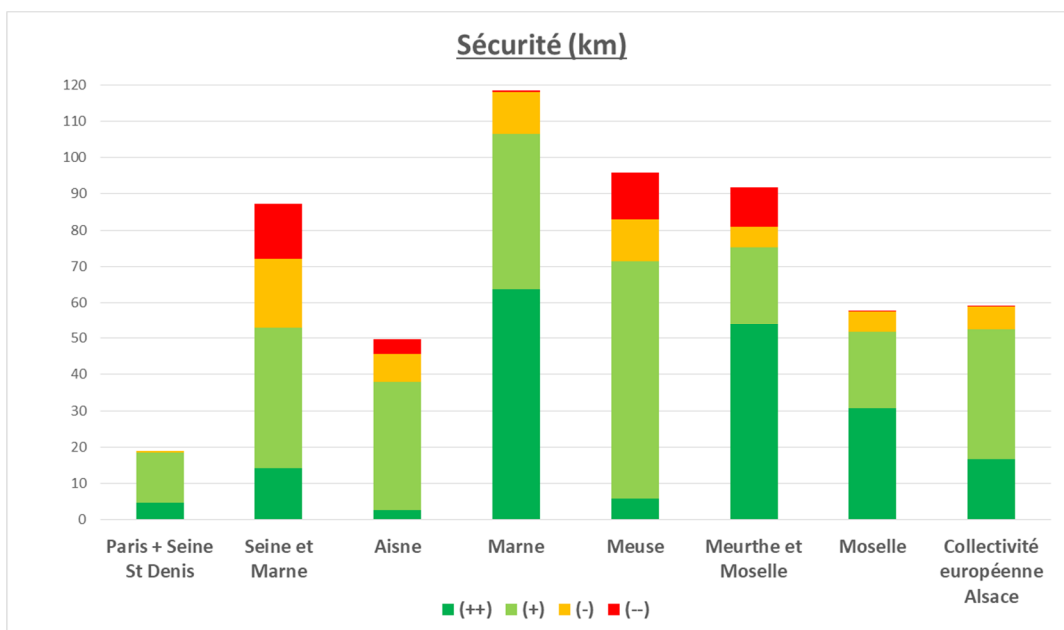
En Meurthe et Moselle, les travaux programmés en 2025-2026 devraient réduire très fortement le pourcentage sur routes circulées.

Sécurité (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Paris + Seine St Denis	5	14	0	0	19
Seine et Marne	14	39	19	15	87
Aisne	3	35	8	4	50
Marne	64	43	12	0	118
Meuse	6	66	11	13	96
Meurthe et Moselle	54	21	6	11	92
Moselle	31	21	6	0	58
Collectivité européenne Alsace	17	36	7	0	59

	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Ile de France	19	53	20	15	106
Hauts de France	3	35	8	4	50
Grand Est	171	187	41	25	423
V52	192	274	69	44	579

■ site propre
 ■ peu de dangers
 ■ trafic et risques
 ■ fort trafic et vitesses



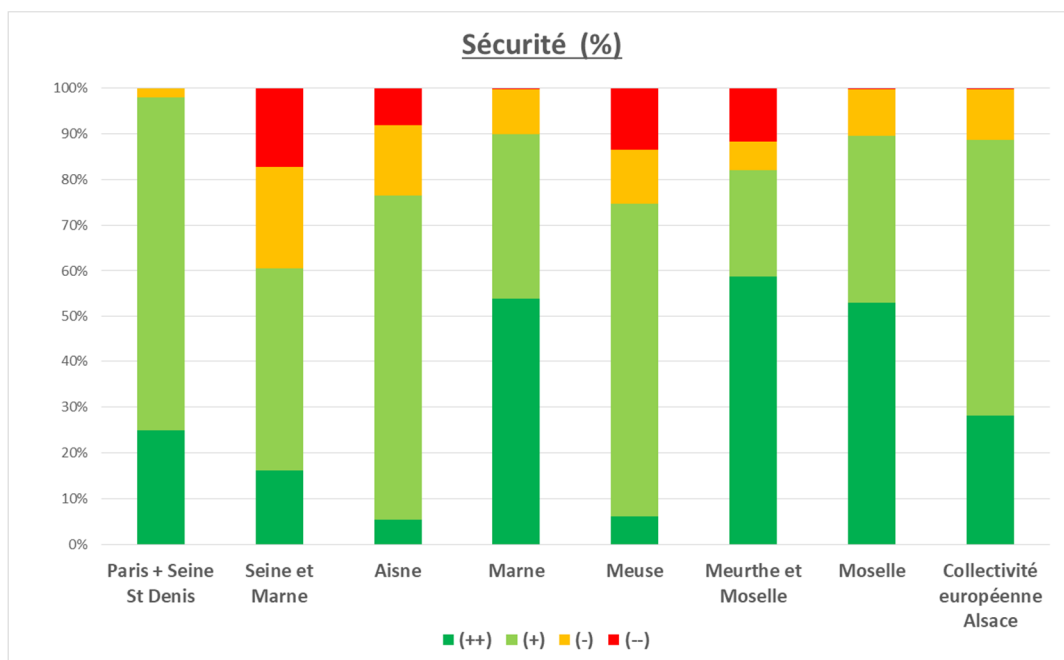


Sécurité (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	25%	73%	2%	0%
Seine et Marne	16%	44%	22%	17%
Aisne	5%	71%	16%	8%
Marne	54%	36%	10%	0%
Meuse	6%	69%	12%	13%
Meurthe et Moselle	59%	23%	6%	12%
Moselle	53%	36%	10%	0%
Collectivité européenne Alsace	28%	60%	11%	0%

	(++)	(+)	(-)	(--)
Ile de France	18%	50%	19%	14%
Hauts de France	5%	71%	16%	8%
Grand Est	40%	44%	10%	6%

V52	33%	47%	12%	8%
-----	-----	-----	-----	----

site propre
peu de dangers
trafic et risques
fort trafic et vitesses



3.4 - Praticabilité

Sur les 580 km de la V52, le parcours est praticable en VTC sur 460 km, soit 80 %.

Toujours pour les mêmes raisons d'absence d'aménagement, les secteurs les plus difficiles se situent en Seine et Marne, dans l'Aisne, et en Meuse, soit près de 30 km pour les portions les pires, et environ 120 km pour l'ensemble des secteurs peu confortables.

Pour le reste du parcours, la qualité du revêtement n'est pas encore trop pénalisante.

Entre Toul et Strasbourg, le niveau d'aménagement est suffisamment avancé pour que l'ensemble de ce parcours de 200 km soit très praticable, à 96 %. La qualité, la sécurité ou le revêtement sont parfois un peu dégradés : Chaudeney sur Moselle, Neuves-Maisons, Méréville-Richarménil, étangs de Gondexange, liaisons Schneckenbusch – Niderviller et Hommarting-Arzviller, Lutzelbourg, traversée de Saverne, Montagne Verte à Strasbourg.

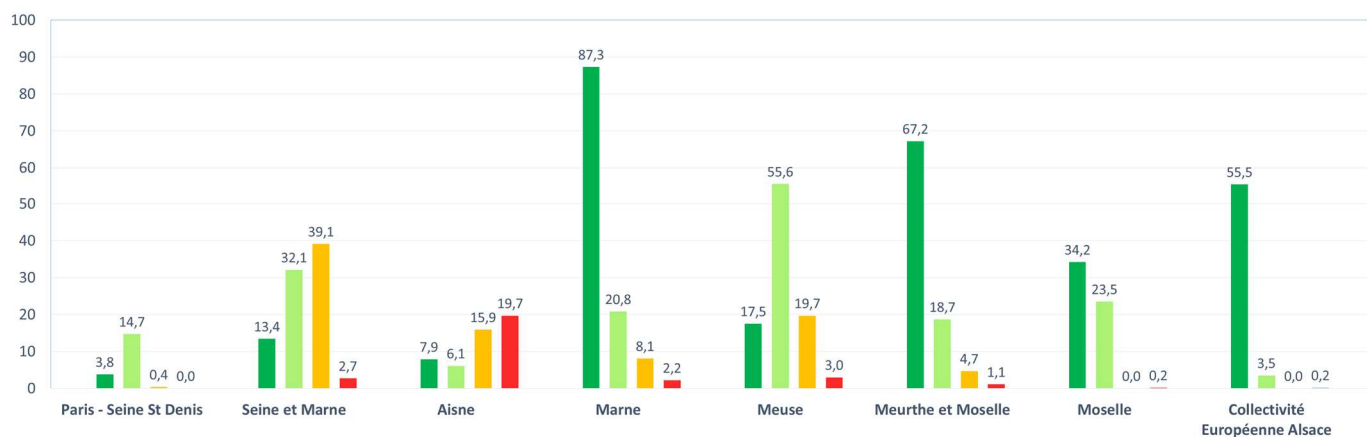
Les chemins de halage du canal de la Marne au Rhin (entre le plan incliné d'Arzviller et Saverne) et du canal de la Bruche sont quelquefois un peu étroits, ce qui peut rendre délicats la circulation et les croisements avec les autres usagers.

Praticabilité (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Paris + Seine St Denis	4	15	0	0	19
Seine et Marne	13	32	39	3	87
Aisne	8	6	16	20	50
Marne	87	21	8	2	118
Meuse	18	56	20	3	96
Meurthe et Moselle	67	19	5	1	92
Moselle	34	24	0	0	58
Collectivité européenne Alsace	56	4	0	0	59

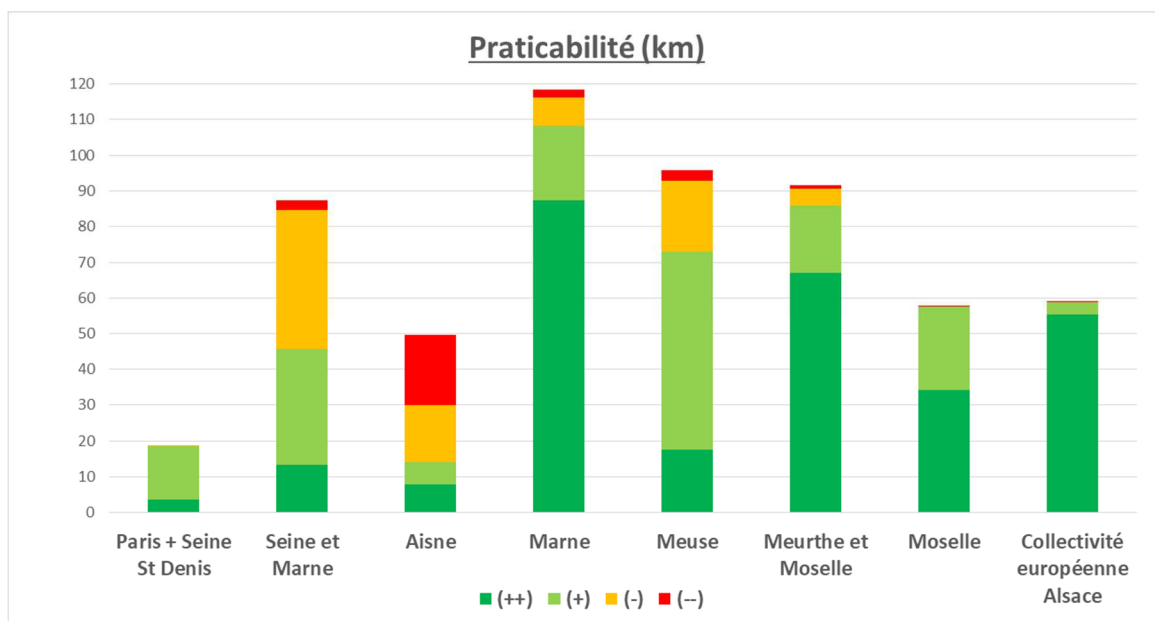
	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Ile de France	17	47	40	3	106
Hauts de France	8	6	16	20	50
Grand Est	262	122	33	7	423

V52	287	175	88	29	579
-----	-----	-----	----	----	-----

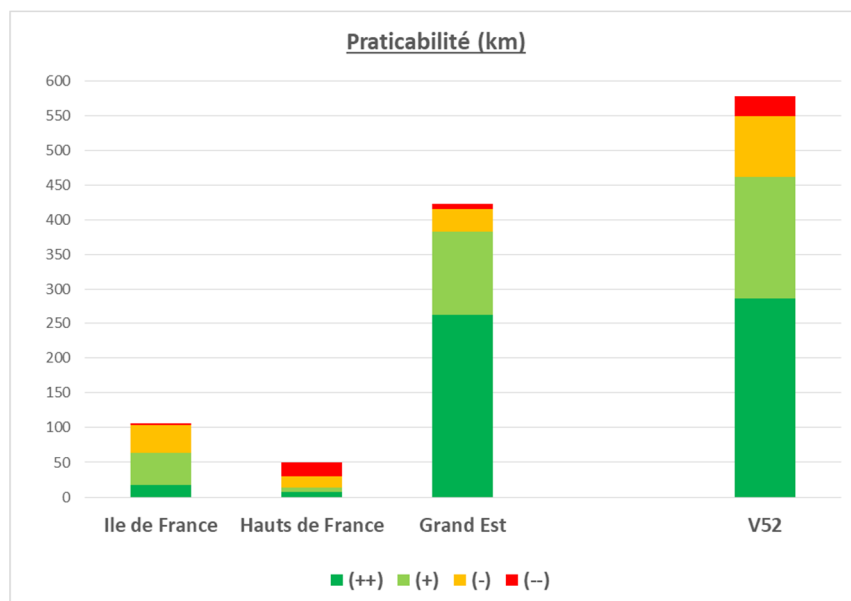
Praticabilité - km



Praticabilité (km)



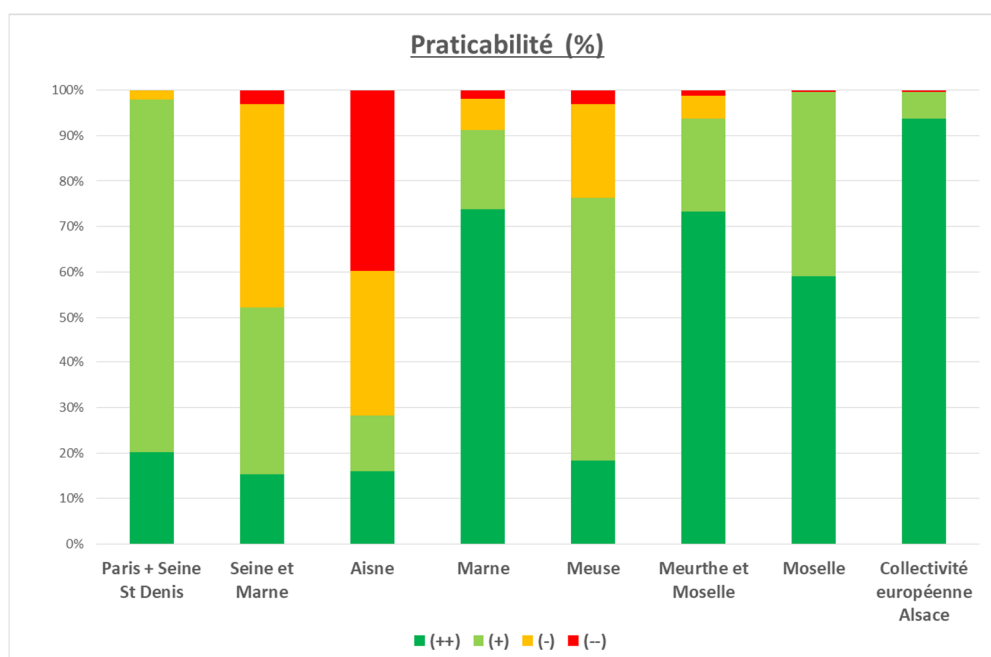
Praticabilité (km)



Praticabilité (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	20%	78%	2%	0%
Seine et Marne	15%	37%	45%	3%
Aisne	16%	12%	32%	40%
Marne	74%	18%	7%	2%
Meuse	18%	58%	21%	3%
Meurthe et Moselle	73%	20%	5%	1%
Moselle	59%	41%	0%	0%
Collectivité européenne Alsace	94%	6%	0%	0%

	(++)	(+)	(-)	(--)
Ile de France	16%	44%	37%	3%
Hauts de France	16%	12%	32%	40%
Grand Est	62%	29%	8%	2%

V52	50%	30%	15%	5%
-----	-----	-----	-----	----



3.5 - Signalétique

La V52 n'est pas encore identifiée formellement. On ne retrouve que très peu de signalisation intégrant le logo national de la V52. Seuls les derniers tronçons aménagés dernièrement dans la Marne et en Meurthe et Moselle dispose d'une signalisation assez conforme. En Seine et Marne, les 6 km en superposition avec l'Eurovélo 3 mentionnent la V52.

On peut noter aussi le secteur entre Maixe et Xures en Meurthe et Moselle où la Communauté de Communes du Sanon avait intégré une signalisation V52 et Paneuropa Radweg Paris-Prague lors des travaux en 2014-2015 (sur propositions de notre association). Cette signalisation se retrouve également en Moselle au niveau de la commune de Lagarde pour les travaux réalisés dernièrement.

Autrement, la signalisation est soit générale, indiquant les destinations proches et éventuellement les distances, soit basique avec des fois une simple indication de continuité cyclables (panonceau DV21c).

43 % du linéaire ne dispose pas du tout de signalisation en lien avec l'itinéraire V52, essentiellement sur les secteurs non encore aménagés.

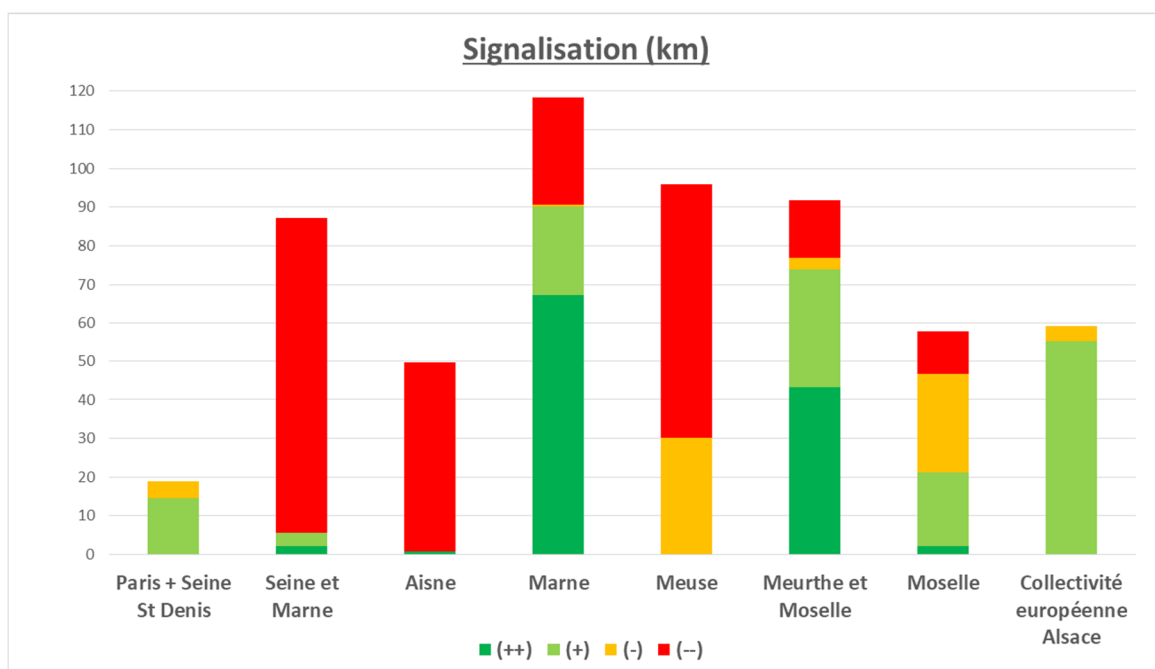
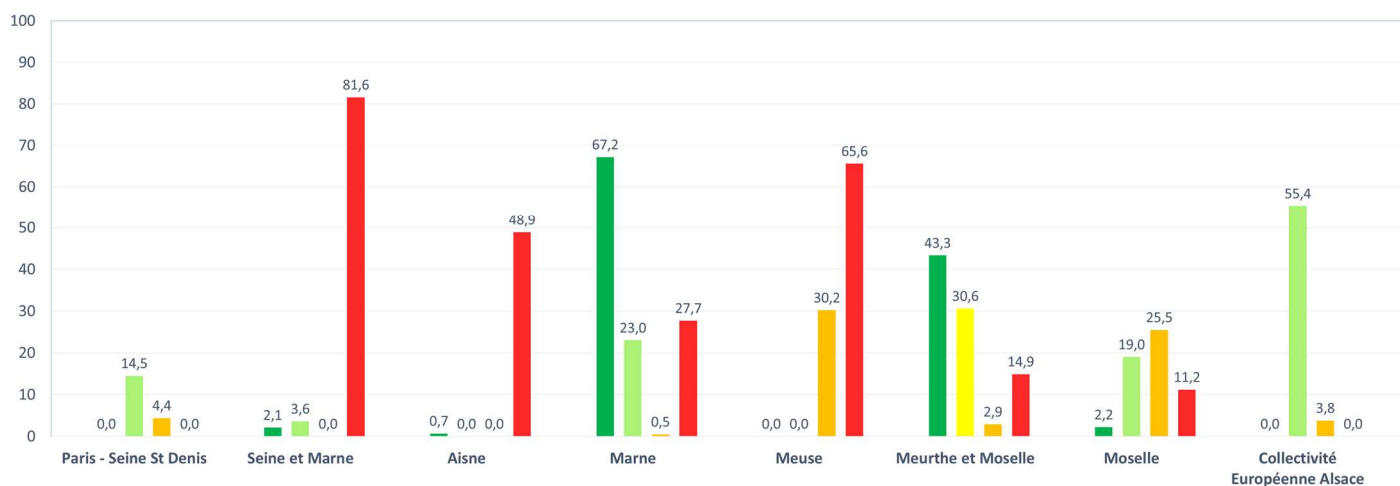
Signalisation (km)					
	(++)	(+)	(-)	(--)	Total
Paris + Seine St Denis	0	15	4	0	19
Seine et Marne	2	4	0	82	87
Aisne	1	0	0	49	50
Marne	67	23	1	28	118
Meuse	0	0	30	66	96
Meurthe et Moselle	43	31	3	15	92
Moselle	2	19	26	11	58
Collectivité européenne Alsace	0	55	4	0	59

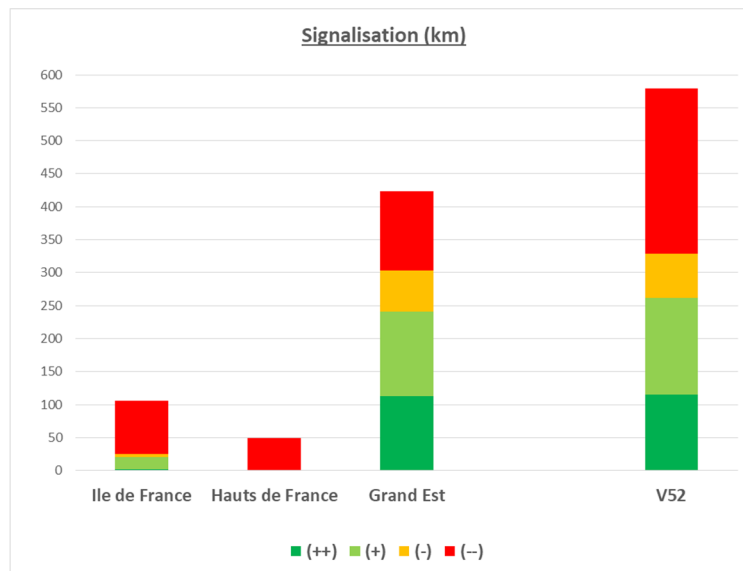
	(++)	(+)	(-)	(--)	km
Ile de France	2	18	4	82	106
Hauts de France	1	0	0	49	50
Grand Est	113	128	63	119	423

V52	116	146	67	250	579
-----	-----	-----	----	-----	-----

conforme
correcte
non conforme
absence

Signalisation - km



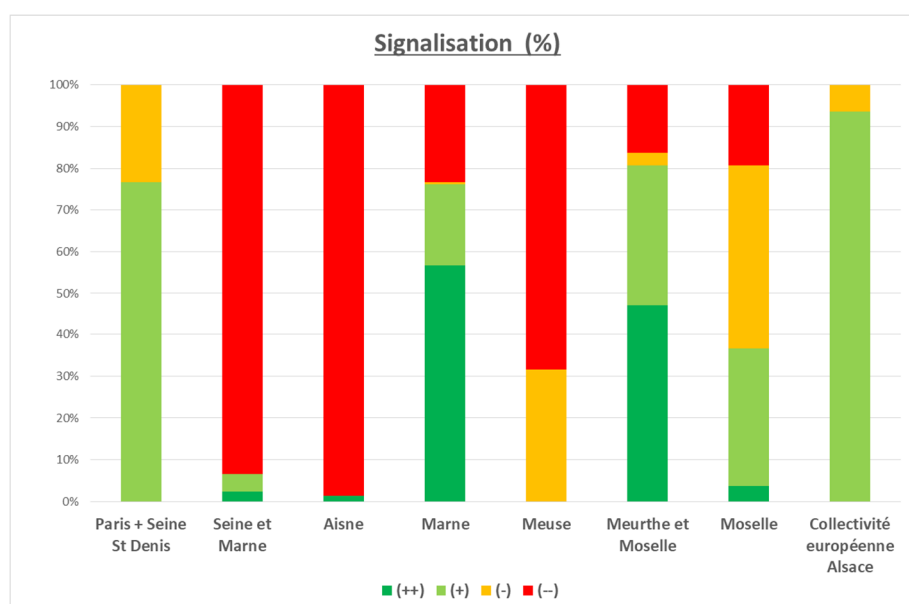


Signalisation (%)				
	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	0%	77%	23%	0%
Seine et Marne	2%	4%	0%	93%
Aisne	1%	0%	0%	99%
Marne	57%	19%	0%	23%
Meuse	0%	0%	32%	68%
Meurthe et Moselle	47%	33%	3%	16%
Moselle	4%	33%	44%	19%
Collectivité européenne Alsace	0%	94%	6%	0%

	(++)	(+)	(-)	(--)
Ile de France	2%	17%	4%	77%
Hauts de France	1%	0%	0%	99%
Grand Est	27%	30%	15%	28%

V52	20%	25%	12%	43%
-----	-----	-----	-----	-----

■ conforme
 ■ correcte
 ■ non conforme
 ■ absence



4 – Travaux préconisés

Ces propositions regroupent les interventions potentiellement nécessaires selon plusieurs critères :

Continuité de l'itinéraire + sécurité + confort + agrément

Compte tenu des discontinuités actuelles de la véloroute V52, une des premières actions à mener serait d'assurer la continuité. Si certaines routes parallèles aux tracés envisagés par les collectivités concernées pourraient être empruntées en phase transitoire, elles ne seront cependant pas de nature à garantir la sécurité des usagers qui est un des points essentiels pour les futurs usagers.

Nous avons proposé dans chacun des documents départementaux des solutions et des aménagements qu'il appartiendra aux collectivités et aménageurs d'analyser quant à leur pertinence, faisabilité, intérêt et sur leur réalisation effective.

Dans les tableaux et graphiques de la page suivante, nous avons répartis ces travaux selon leur importance et leur nature :

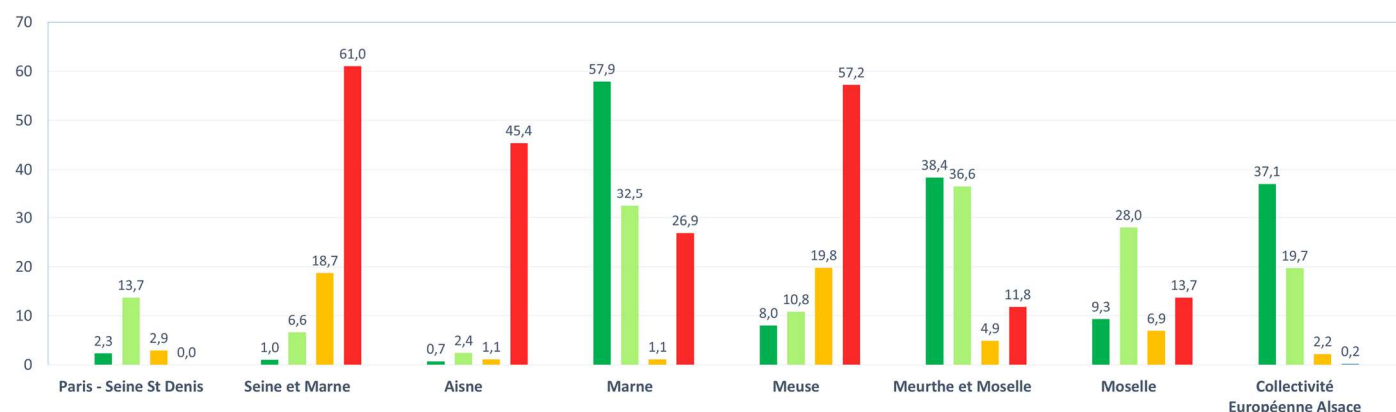
- 216 km / 37 % pour assurer la continuité et la sécurité de l'itinéraire,
- 58 km / 10 % pour la sécurisation et l'amélioration du revêtement,
- 150 km / 26 % pour des interventions ponctuelles et la signalisation.

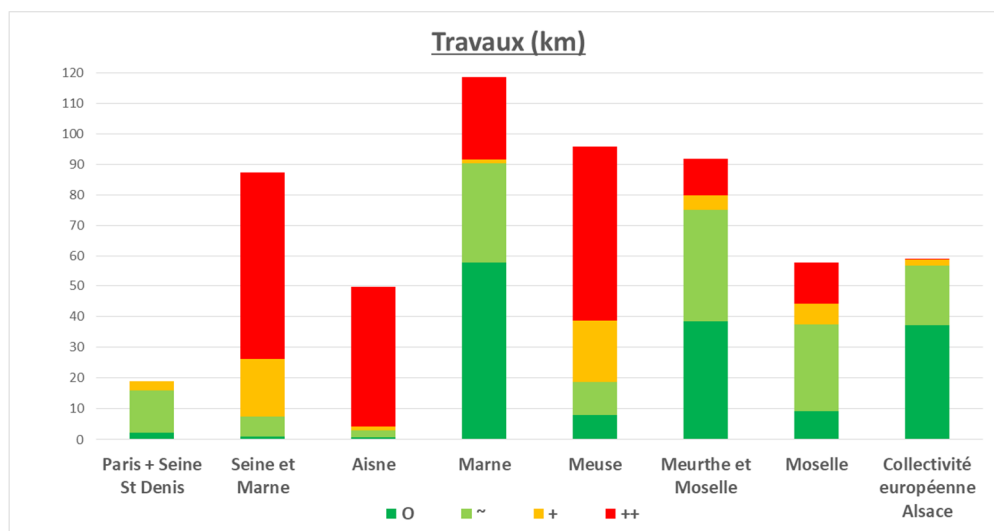
Pour les 155 km restant, soit 27 %, aucune intervention ne nous semble nécessaire à ce jour (... en dehors de l'entretien).

Travaux (km)					
	O	~	+	++	Total
Paris + Seine St Denis	2,3	13,7	2,9	0,0	19
Seine et Marne	1,0	6,6	18,7	61,0	87
Aisne	0,7	2,4	1,1	45,4	50
Marne	57,9	32,5	1,1	26,9	118
Meuse	8,0	10,8	19,8	57,2	96
Meurthe et Moselle	38,4	36,6	4,9	11,8	92
Moselle	9,3	28,0	6,9	13,7	58
Collectivité européenne Alsace	37,1	19,7	2,2	0,2	59
Ile de France	3,3	20,3	21,6	61,0	106
Hauts de France	0,7	2,4	1,1	45,4	50
Grand Est	150,7	127,6	34,9	109,8	423
V52	155	150	58	216	579

pas de travaux travaux ponctuels sécurisation, revêtement continuité, sécurité

Travaux - km



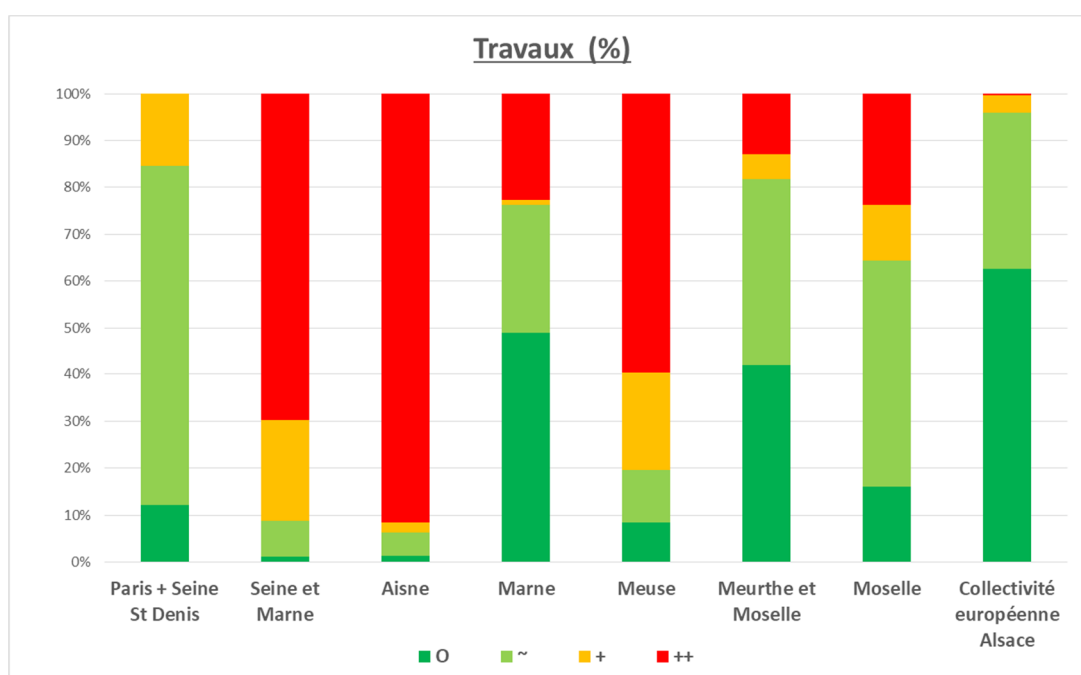


Travaux (%)				
	O	~	+	++
Paris + Seine St Denis	12%	72%	15%	0%
Seine et Marne	1%	8%	21%	70%
Aisne	1%	5%	2%	92%
Marne	49%	27%	1%	23%
Meuse	8%	11%	21%	60%
Meurthe et Moselle	42%	40%	5%	13%
Moselle	16%	48%	12%	24%
Collectivité européenne Alsace	63%	33%	4%	0%

Ile de France	3%	19%	20%	57%
Hauts de France	1%	5%	2%	92%
Grand Est	36%	30%	8%	26%

V52	27%	26%	10%	37%
-----	-----	-----	-----	-----

■ pas de travaux
 ■ travaux ponctuels
 ■ sécurisation, revêtement
 ■ continuité, sécurité



Trois départements apparaissent avec une proportion importante de leur linéaire nécessitant des travaux : **Seine et Marne, Aisne et Meuse**. Cette situation est bien connue des acteurs et collectivités locales.

Pour Paris, il n'y a pas d'intervention nécessaire en dehors de la signalétique qui devra être reprise une fois l'identité de la V52 bien définie.

Pour la Seine Saint Denis, la sécurisation de certains passages sous ouvrages étroits ou sans visibilité seraient souhaitables. Le revêtement du Parc de la Poudrerie pourrait être repris. Et le détour le long des ateliers du Technicentre Est Europe de la SNCF pourrait être modifié au profit d'un passage le long du canal de l'Ourcq.

En Seine et Marne, la V52 est inscrite dans le Plan Vélo 77. Des réflexions sont engagées pour identifier les itinéraires possibles. Des échanges avec les Canaux de Paris ont également été engagés récemment concernant le canal de l'Ourcq qui pourrait être emprunté sur 40 km, soit 46 % du parcours seine-et-marnais.

Dans l'Aisne, le tracé de la V52 est à ce jour déjà bien identifié. Des négociations sont en cours pour le parcellaire sur l'emprise situé essentiellement en bord de Marne (servitude de passage). Une nouvelle enquête publique sera lancée en 2025 intégrant l'évolution souhaitée par le Conseil Départemental de l'Aisne de réaliser une voie de 3 m de large en enrobé, au lieu d'un revêtement en stabilisé de 2,50 m de large comme envisagé dans la précédente enquête publique de 2017.

Pour le département de la Marne, une étude détaillée est engagée par le Conseil Départemental de la Marne sur les 27 km restant à aménager sur la partie Est de la V52 marnaise sur le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin entre Vitry le François et Sermaize les Bains.

Dans la Meuse, une étude menée en 2022 a identifié les travaux nécessaires sur le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin dans la vallée de l'Ornain sur une 60aine de kilomètres, soit 60 % du parcours. Les collectivités recherchent actuellement les modalités pour accompagner techniquement la réalisation de ce projet atypique au regard de leurs capacités techniques internes. Pour le versant de la vallée de la Meuse, aucune étude détaillée n'a été engagée à ce jour.

En Meurthe et Moselle, les travaux identifiés devraient essentiellement être réalisés au cours des prochains mois par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle et par la ville de Toul. Deux secteurs dangereux resteront à solutionner au niveau de Neuves-Maisons / Pont Saint Vincent et de Méréville / Richarménil.

En Moselle, les travaux concernent principalement l'amélioration des revêtements au niveau des étangs de Gondrexange, de la voie aménagée en stabilisé en 2020 entre Hertzling et Hesse, et sur les portions de routes entre Schneckenbusch, Niderviller et Arzviller. D'autres interventions sont proposées pour la sécurité à Héming et à Arzviller.

Enfin, pour l'Alsace, l'aménagement de l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim est en cours par la Communauté de Communes du Pays de Saverne. Avec la sécurisation de la traversée de Saverne et l'aménagement attendu du passage par le tunnel de Singrist, l'ensemble du parcours devrait être opérationnel en 2026.

Les travaux que nous avons identifiés dans les quatre départements de la Seine et Marne, de l'Aisne, de la Marne et de la Meuse, représentent 190 km, soit 88 % des travaux à réaliser pour assurer la continuité de la V52 dans de bonnes conditions de sécurité.

Nous restons à la disposition des collectivités pour participer aux réflexions sur la mise en œuvre de ces propositions et préconisations.

5 - Priorisation des aménagements

Nous avons classé ces propositions de travaux selon leur nature et leur niveau de priorité, avec 3 niveaux de priorité. Le niveau de priorité 1 correspond aux besoins pour assurer principalement la continuité, la sécurité et la qualité du revêtement de la V52.

Les tableaux ci-dessous donnent un aperçu par département du linéaire concerné et du pourcentage par rapport au linéaire départemental. Les tableaux en annexe 3 donnent le détail des aménagements préconisés par département et par section.

Ville de Paris					
	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité	
Priorité 1	0	0	0	0	0
Priorité 2	0	0	0	0	0
Priorité 3	0	300	0	0	300
Total	0	300	0	0	300
pour un linéaire total de					2 600 m
soit					11,5%

Seine St Denis					
	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité	
Priorité 1	0	0	0	0	0
Priorité 2	0	1 600	2 500	0	4 100
Priorité 3	0	700	0	0	700
Total	0	2 300	2 500	0	4 800
sur un linéaire départemental total de					16 300 m
soit					29,4%

Seine et Marne					
	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité	
Priorité 1	51 900	5 900	0	0	57 800
Priorité 2	0	10 500	0	0	10 500
Priorité 3	0	800	0	0	800
Total	51 900	17 200	0	0	69 100
sur un linéaire départemental total de					87 000 m
soit					79,4%

Aisne					
	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité	
Priorité 1	44 300	300	0	0	44 600
Priorité 2	0	0	300	0	300
Priorité 3	0	0	0	0	0
Total	44 300	300	300	0	44 900
sur un linéaire départemental total de					49 500 m
soit					90,7%

Marne

	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité		
Priorité 1	26 200	400	0	100	26 700	22,6%
Priorité 2	0	900	2 300	300	3 500	
Priorité 3	0	0	0	0	0	
Total	26 200	1 300	2 300	400	30 200	

sur un linéaire départemental total de 118 400 m
soit 25,5%

Meuse

	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité		
Priorité 1	46 300	2 300	7 400	0	56 000	58,7%
Priorité 2	3 800	900	13 700	400	18 800	
Priorité 3	0	0	0	0	0	
Total	50 100	3 200	21 100	400	74 800	

sur un linéaire départemental total de 95 400 m
soit 78,4%

Meurthe et Moselle

	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité		
Priorité 1	2 900	5 500	700	0	9 100	9,9%
Priorité 2	0	1 400	0	0	1 400	
Priorité 3	0	0	0	0	0	
Total	2 900	6 900	700	0	10 500	

sur un linéaire départemental total de 91 700 m
soit 11,5%

Moselle

	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité		
Priorité 1	0	4 000	8 800	0	12 800	22,1%
Priorité 2	0	200	7 100	900	8 200	
Priorité 3	0	1 200	1 700	500	3 400	
Total	0	5 400	17 600	1 400	24 400	

sur un linéaire départemental total de 57 900 m
soit 42,1%

Collectivité européenne Alsace

	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité		
Priorité 1	1 800	200	0	0	2 000	3,4%
Priorité 2	0	2 200	0	0	2 200	
Priorité 3	0	0	0	0	0	
Total	1 800	2 400	0	0	4 200	

sur un linéaire total de 58 200 m
soit 7,2%

En cumulant l'ensemble des secteurs pour lesquels des travaux et aménagements seraient nécessaires, nous arrivons au tableau suivant :

V52 - Paris-Strasbourg

	Continuité	Sécurité	Revêtement	Praticité		
Priorité 1	173 400	18 600	16 900	100	209 000	36,2%
Priorité 2	3 800	17 700	25 900	1 600	49 000	
Priorité 3	0	3 000	1 700	500	5 200	
Total	177 200	39 300	44 500	2 200	263 200	

sur un linéaire total de 577 000 m
soit 45,6%

La plus grande partie des travaux concerne la **continuité de la véloroute**. Les départements de la Seine et Marne, de l'Aisne, de la Marne et de la Meuse sont les premiers concernés, avec un linéaire cumulé en priorité 1 de **168 km, soit environ 30 % du linéaire total de la V52**.

6 – Services vélo

En matière de services pour les cyclistes et itinérants à vélo, la V52 n'étant pas à ce jour identifiée, continue et promue, il n'y a pas réellement de services développés spécifiquement dans ce domaine. Il faut donc se baser sur les services déjà existants ayant plutôt vocation à servir une clientèle ou des usagers locaux. Les secteurs les plus en avance en la matière et en lien avec la V52 sont la vallée de la Marne, entre Epernay et Chalons en Champagne, et l'Alsace.

Point de départ ou d'arrivée de la V52, Paris représentera une étape évidente pour de nombreux utilisateurs de cette véloroute, qu'elle soit empruntée en totalité partiellement, ou dans le cadre d'un séjour ou d'une boucle en Ile de France. L'offre touristique de Paris n'est plus à démontrer et les services y sont très bien développés.

La Seine Saint Denis sera un secteur de départ pour la V52 ou éventuellement un lieu d'étape avant d'arriver dans Paris. Les infrastructures résultant de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 offrent des conditions d'accueil intéressantes. La signalisation sera déterminante pour diffuser les usagers de la V52 les offres de services.

Dans l'Aisne, et plus particulièrement dans le Sud de l'Aisne où passe la V52, le tourisme en lien avec le champagne peut servir de base. Dans un premier temps, les services qui lui sont associés seront les supports pour le tourisme à vélo. L'aménagement de la V52 sur l'intégralité de son parcours axonais sera un élément important et attendu pour développer l'offre touristique dans ce secteur.

Dans le département de la Marne, également en lien avec un tourisme développée autour du secteur de production du champagne, mais aussi avec la proximité de la Montagne de Reims et de son parc naturel régional, des services se sont

développés ces dernières années : location de vélos et de VAE, définition et accompagnement de sorties thématiques. L'offre d'hébergement tout public n'est pas encore nécessairement adaptée pour accueillir une clientèle de cyclistes en itinérance.

En Meuse, l'étude réalisée en 2022 a redonné une dynamique autour du vélo dans la vallée de l'Ornain. Les collectivités ont défini une thématique « Liberté, pédalez dans le Sud meusien » dont la mise en œuvre est confiée à l'office de tourisme Sud Meuse (Bar le Duc). La V52 est là aussi attendue avec impatience.

En Meurthe et Moselle, les services vélo se sont surtout développés autour de la Boucle de la Moselle, entre Nancy et Toul, et en lien avec la Voie Bleue, axe Nord-Sud Luxembourg-Lyon. Avec un itinéraire qui sera prochainement continu et aménagé, le développement des services pourra s'engager sur l'axe Est-Ouest de la V52.

Les secteurs de Sarrebourg et Phalsbourg en Moselle Sud ont également déjà développé une offre autour du vélo, se basant notamment sur la pratique du vélo sport et du VTT dans le massif du Donon.

En Alsace, le développement de l'offre en lien avec le vélo s'est structuré depuis 2010 avec le collectif « Alsace à vélo ». Les prestations présentées sur le site Internet couvrent aujourd'hui l'ensemble du panel de services associés à la pratique du vélo : offre d'itinéraires et de boucles, les hébergements, restauration, tours organisés ou accompagnés, location, réparation de vélos, possibilités de recharge de batterie, ou encore transport de bagages.

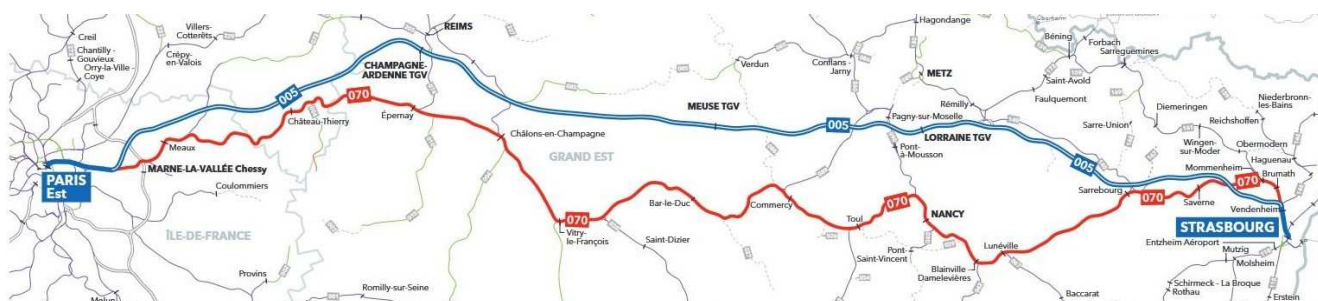
La mise en place d'un comité d'itinéraire constituera une motivation supplémentaire pour tous les acteurs des territoires traversés pour développer et structurer de nouveaux services et une offre en lien avec la V52.

La mise en ligne en 2025 sur le site France Vélo Tourisme de la partie Est de la véloroute de la V52, entre Toul et Strasbourg, devrait déjà y contribuer.

Intermodalité

L'itinéraire de la V52 est très bien desservi par les trains de la ligne Paris-Strasbourg, les trains franciliens entre Paris et Château-Thierry, et les TER Fluo Grand Est. Des TGV assurent des liaisons directes entre Paris, Nancy et Strasbourg.

Il est aussi possible de prendre un TGV dans une des gares TGV du Grand Est : Lorraine TGV, Meuse TGV, Champagne-Ardenne TGV. Des liaisons TGV vers les autres destinations en France ou en Europe sont possibles au départ de Strasbourg et de la gare Champagne-Ardenne TGV, facilement accessible à partir de la gare d'Epernay. Les gares de Lorraine TGV et Meuse TGV sont desservies par des navettes mais qui ne prennent pas les vélos.



Le réseau des TER Fluo Grand Est dessert au plus près l'itinéraire de la V52 offrant ainsi de multiples solutions pour rejoindre ou quitter la véloroute.



7 – Bilan général

Les principales caractéristiques de la véloroute V52 sont les suivantes :

- 578 km de Paris à Strasbourg
- 43 % en voie verte
- 68 % en site aménagé
- 81 % dans de bonnes conditions de sécurité
- Déjà praticable à 80 %
- Correctement signalisée sur plus de 45 % du parcours
- 150 km en cours d'études
- 92 km + 200 km déjà aménagés en continu
- 41 km sur des routes présentant du trafic automobile ou des vitesses élevées, soit 7 % du parcours
- 170 km de voies à aménager, soit 30 % du parcours

Seul axe majeur Est-Ouest du quart Nord-Est de la France, la V52 présente un fort potentiel pour le développement du tourisme à vélo. Les données présentées dans ce diagnostic mettent en évidence un niveau de réalisation et de « praticabilité » déjà très satisfaisant. Il y a certes des améliorations à apporter. Les territoires traversés ont déjà engagés des réflexions et des études en vue de résorber les discontinuités existantes, bien identifiées avant même ce diagnostic.

Les améliorations seront sûrement stimulées avec la constitution d'un comité d'itinéraire en 2018. L'impulsion créera une belle dynamique collective, une mobilisation des acteurs et des financements qui permettront de faire nettement évoluer l'itinéraire.

Nous vous invitons à parcourir les rapports par département qui donnent plus de détails sur la situation observée en septembre 2024 et sur les propositions formulées.

Continuité européenne

En arrivant à Strasbourg, capitale européenne située à la frontière avec l'Allemagne, l'itinéraire de la V52 s'inscrit de toute évidence dans une logique européenne. Nos voisins européens, allemands et tchèques, l'avaient déjà imaginé en proposant dans les années 2006-2008 un itinéraire reliant Paris et Prague : **Paneuropa Radweg**.



Développé et déjà signalisé en Allemagne et en Tchéquie, cet itinéraire de 1 500 km au total pourrait devenir une belle voie pour la découverte des territoires français pour nos voisins européens ou à l'inverse pour découvrir les paysages et les cultures du centre de l'Europe.

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 - Bilans par département et par région

Nous reprenons ici les principales données relatives à chaque département et région. Un fascicule spécial reprend en détail la situation de chacun d'eux. Les premiers tableaux donnent le **kilométrage** pour chacun des critères selon la situation constatée sur le terrain. Les seconds tableaux donnent le **pourcentage** pour chaque département ou région.

		Statut de la voie (km)				Revêtement (km)			
		vv	mixte	pte route	route	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	19	16,3	2,6	0,0	0,0	8,4	8,0	2,5	0,0
Seine et Marne	87	7,5	43,5	29,9	6,4	22,6	15,2	36,3	13,2
Aisne	50	1,1	1,6	41,2	5,7	5,5	6,1	8,1	29,9
Marne	118	65,0	24,1	28,9	0,4	73,0	19,2	24,0	2,2
Meuse	96	29,3	37,0	16,6	12,9	18,4	37,9	31,5	8,0
Meurthe et Moselle	92	65,5	8,6	4,0	13,6	53,0	35,9	1,7	1,1
Moselle	58	39,4	3,9	12,2	2,4	25,4	18,8	13,7	0,0
Collectivité européenne Alsace	59	24,0	23,4	11,8	0,0	53,4	5,8	0,0	0,0
Ile de France	106	23,8	46,1	29,9	6,4	31,0	23,2	38,8	13,2
Hauts de France	50	1,1	1,6	41,2	5,7	5,5	6,1	8,1	29,9
Grand Est	423	223,2	97,0	73,5	29,3	223,2	117,6	70,9	11,3
V52	579	248	145	145	41	260	147	118	54

		Sécurité (km)				Praticabilité (km)			
		(++)	(+)	(-)	(--)	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	19	4,7	13,8	0,4	0,0	3,8	14,7	0,4	0,0
Seine et Marne	87	14,1	38,8	19,3	15,1	13,4	32,1	39,1	2,7
Aisne	50	2,7	35,2	7,7	4,0	7,9	6,1	15,9	19,7
Marne	118	63,8	42,6	11,6	0,4	87,3	20,8	8,1	2,2
Meuse	96	5,8	65,7	11,4	12,9	17,5	55,6	19,7	3,0
Meurthe et Moselle	92	53,9	21,3	5,7	10,8	67,2	18,7	4,7	1,1
Moselle	58	30,7	21,1	5,9	0,2	34,2	23,5	0,0	0,2
Collectivité européenne Alsace	59	16,7	35,8	6,5	0,2	55,5	3,5	0,0	0,2
Ile de France	106	18,8	52,6	19,7	15,1	17,2	46,8	39,5	2,7
Hauts de France	50	2,7	35,2	7,7	4,0	7,9	6,1	15,9	19,7
Grand Est	423	170,9	186,5	41,1	24,5	261,7	122,1	32,5	6,7
V52	579	192	274	69	44	287	175	88	29

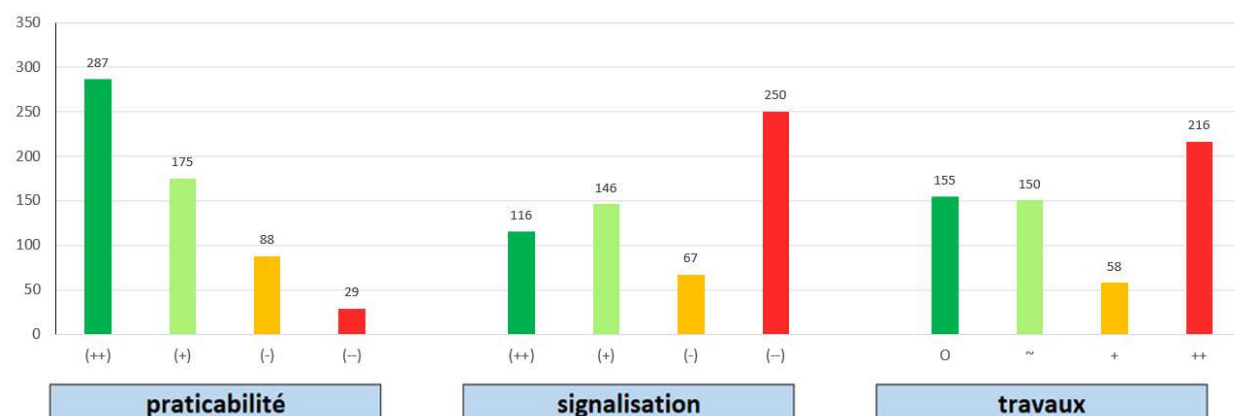
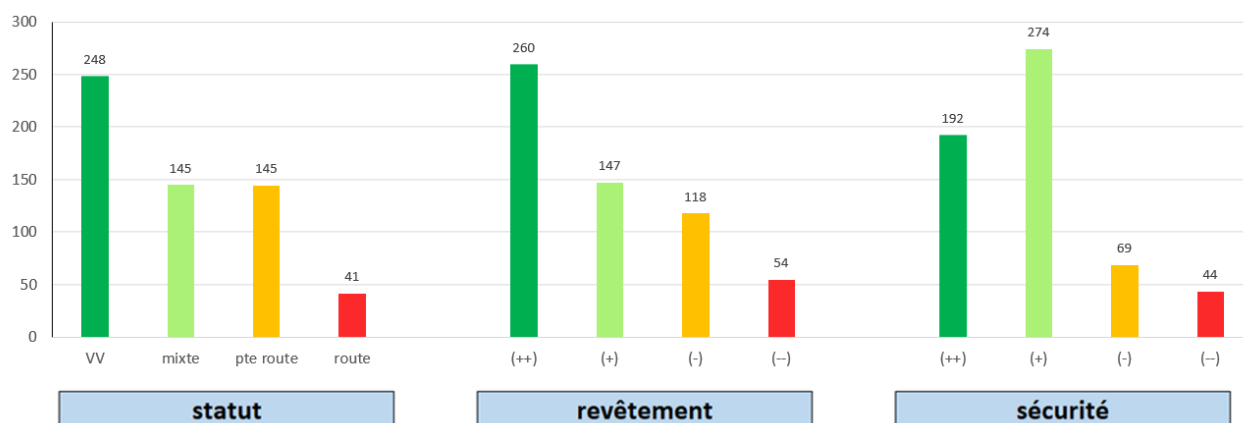
		Signalisation (km)				Travaux (km)			
		(++)	(+)	(-)	(--)	O	~	+	++
Paris + Seine St Denis	19	0,0	14,5	4,4	0,0	2,3	13,7	2,9	0,0
Seine et Marne	87	2,1	3,6	0,0	81,6	1,0	6,6	18,7	61,0
Aisne	50	0,7	0,0	0,0	48,9	0,7	2,4	1,1	45,4
Marne	118	67,2	23,0	0,5	27,7	57,9	32,5	1,1	26,9
Meuse	96	0,0	0,0	30,2	65,6	8,0	10,8	19,8	57,2
Meurthe et Moselle	92	43,3	30,6	2,9	14,9	38,4	36,6	4,9	11,8
Moselle	58	2,2	19,0	25,5	11,2	9,3	28,0	6,9	13,7
Collectivité européenne Alsace	59	0,0	55,4	3,8	0,0	37,1	19,7	2,2	0,2
Ile de France	106	2,1	18,1	4,4	81,6	3,3	20,3	21,6	61,0
Hauts de France	50	0,7	0,0	0,0	48,9	0,7	2,4	1,1	45,4
Grand Est	423	112,7	128,0	62,9	119,4	150,7	127,6	34,9	109,8
V52	579	116	146	67	250	155	150	58	216

	Statut de la voie				Revêtement			
	VV	mixte	pte route	route	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	86%	14%	0%	0%	44%	42%	13%	0%
Seine et Marne	9%	50%	34%	7%	26%	17%	42%	15%
Aisne	2%	3%	83%	11%	11%	12%	16%	60%
Marne	55%	20%	24%	0%	62%	16%	20%	2%
Meuse	31%	39%	17%	13%	19%	40%	33%	8%
Meurthe et Moselle	71%	9%	4%	15%	58%	39%	2%	1%
Moselle	68%	7%	21%	4%	44%	32%	24%	0%
Collectivité européenne Alsace	41%	40%	20%	0%	90%	10%	0%	0%
Ile de France	22%	43%	28%	6%	29%	22%	37%	12%
Hauts de France	2%	3%	83%	11%	11%	12%	16%	60%
Grand Est	53%	23%	17%	7%	53%	28%	17%	3%
V52	43%	25%	25%	7%	45%	25%	20%	9%

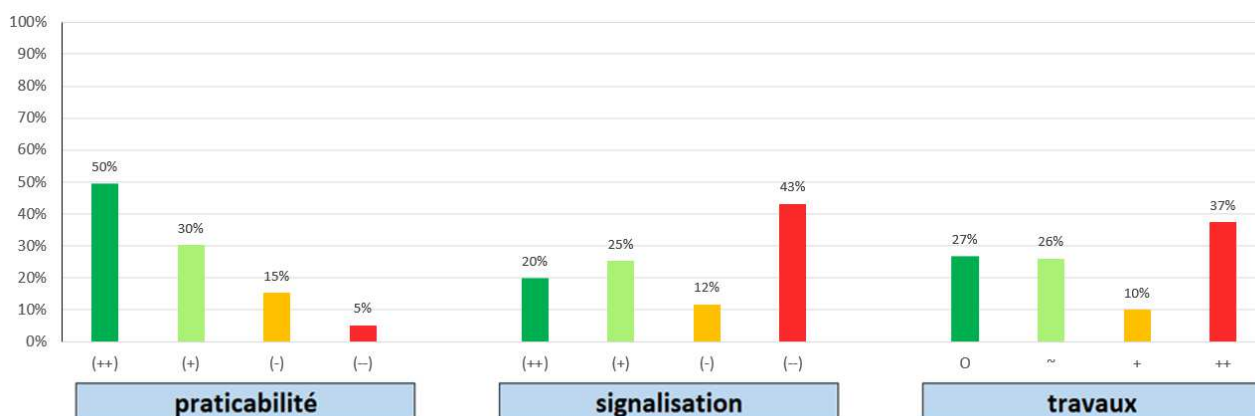
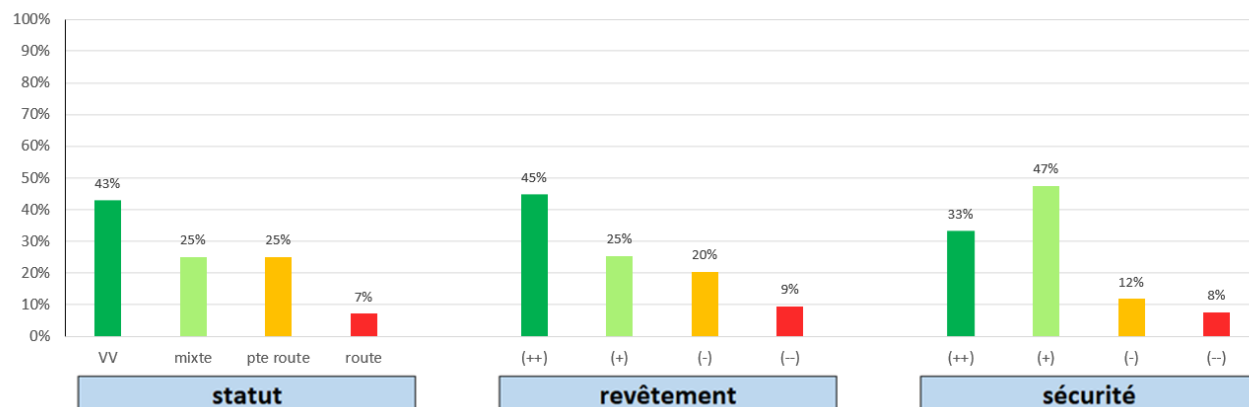
	Sécurité				Praticabilité			
	(++)	(+)	(-)	(--)	(++)	(+)	(-)	(--)
Paris + Seine St Denis	25%	73%	2%	0%	20%	78%	2%	0%
Seine et Marne	16%	44%	22%	17%	15%	37%	45%	3%
Aisne	5%	71%	16%	8%	16%	12%	32%	40%
Marne	54%	36%	10%	0%	74%	18%	7%	2%
Meuse	6%	69%	12%	13%	18%	58%	21%	3%
Meurthe et Moselle	59%	23%	6%	12%	73%	20%	5%	1%
Moselle	53%	36%	10%	0%	59%	41%	0%	0%
Collectivité européenne Alsace	28%	60%	11%	0%	94%	6%	0%	0%
Ile de France	18%	50%	19%	14%	16%	44%	37%	3%
Hauts de France	5%	71%	16%	8%	16%	12%	32%	40%
Grand Est	40%	44%	10%	6%	62%	29%	8%	2%
V52	33%	47%	12%	8%	50%	30%	15%	5%

	Signalisation				Travaux			
	(++)	(+)	(-)	(--)	O	~	+	++
Paris + Seine St Denis	0%	77%	23%	0%	12%	72%	15%	0%
Seine et Marne	2%	4%	0%	93%	1%	8%	21%	70%
Aisne	1%	0%	0%	99%	1%	5%	2%	92%
Marne	57%	19%	0%	23%	49%	27%	1%	23%
Meuse	0%	0%	32%	68%	8%	11%	21%	60%
Meurthe et Moselle	47%	33%	3%	16%	42%	40%	5%	13%
Moselle	4%	33%	44%	19%	16%	48%	12%	24%
Collectivité européenne Alsace	0%	94%	6%	0%	63%	33%	4%	0%
Ile de France	2%	17%	4%	77%	3%	19%	20%	57%
Hauts de France	1%	0%	0%	99%	1%	5%	2%	92%
Grand Est	27%	30%	15%	28%	36%	30%	8%	26%
V52	20%	25%	12%	43%	27%	26%	10%	37%

V52 en entier (km)



V52 en entier (%)



Annexe 3 - Travaux préconisés par département

Véloroute V52 - Paris-Strasbourg

Diagnostic usagers 2024

Travaux proposés par VMA Grand Est - Délégation V52 de l'AF3V - mars 2025

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Ville de Paris	Place Bataille de Stalingrad - quai de la Loire			900		
	Rue de Crimée			100		
	Canal de l'Ourcq : rue de Crimée - Bd périphérique			1 300		
	Canal de l'Ourcq : Bd périphérique - limite 93	Sécurisation pont du Périphérique	Sécurité	300	3	300
Seine Saint Denis	Canal de l'Ourcq : limite 93 - passerelle quai de l'Aisne		Sécurité	600		
	Passerelle quai de l'Aisne - pont Hippolyte Boyer par Chemin latéral au Chemin de Fer (Technicentre SNCF)	Report sur le chemin de halage du canal de l'Ourcq	Sécurité	1 600	2	1 600
	Canal de l'Ourcq : passerelle quai de l'Aisne - pont Hippolyte Boyer				1 900	
	Canal de l'Ourcq : pont Hippolyte Boyer - passerelle de Bondy		Sécurité	3 700		
	Canal de l'Ourcq : passerelle de Bondy - gare d'eau de Sevrans			5 300		
	Canal de l'Ourcq : gare d'eau de Sevrans - Bd de la République	Sécurisation	Sécurité	300	3	300
	Canal de l'Ourcq : Bd de la République - Av Maréchal Lyautey	Sécurisation	Sécurité	400	3	300
	Canal de l'Ourcq : Parc de la Poudrerie	Reprise du revêtement	Revêtement	2 500	2	2 500
	Canal de l'Ourcq : Vert Galant - limite 93/77			1 900		

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Seine et Marne	Canal de l'Ourcq : limite 93/77 à Villeparisis à Francilienne			2 900		
	Canal de l'Ourcq : Francilienne - RD 212 (séparation EV3)	Suppression chicane de la passerelle	Praticité	2 800	1	50
	Canal de l'Ourcq : RD 212 - mairie Claye Souilly	Aménagement du chemin de halage	Continuité	3 200	1	3 200
	Canal de l'Ourcq : mairie Claye Souilly - pont de Messy - rue A Briand	Traversée du pont de Messy	Sécurité	200	3	50
	Canal de l'Ourcq : rue A Briand à Claye-Souilly (piste cyclable)			700		
	Canal de l'Ourcq : rue A Briand à Claye-Souilly à l'écluse de Fresnes s/Marne	Aménagement du chemin de halage	Continuité	4 800	1	4 800
	Canal de l'Ourcq : route de l'écluse de Fresnes			300		
	Canal de l'Ourcq : route de l'écluse de Fresnes sur M à RD 5 à Isles les Villenoy	Aménagement du chemin de halage	Continuité	9 300	1	9 300
	Canal de l'Ourcq : traversée de la RD 5 à Isles les Villenoy	Sécurisation traversée	Sécurité	100	1	100
	Canal de l'Ourcq : traversée RD 5 - rue de Lagny (Villenoy)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	3 200	1	3 200
	Canal de l'Ourcq : traversée de la rue de Lagny à Villenoy	Sécurisation traversée	Sécurité	100	1	100
	Canal de l'Ourcq : rue de Lagny (Villenoy) - écluse de Villenoy	Aménagement du chemin de halage	Continuité	1 400	1	1 400
	Canal de l'Ourcq : écluse de Villenoy - pont RD 604			700		
	Traversée de Meaux : du pont RD 604 à Meaux Plage	Sécurisation traversée urbaine	Sécurité	2 000	1	2 000
	Meaux Plage au canal de l'Ourcq par av Marne, av H Dunant, rue L du Gast et rue A Schweitzer			1 800		
	Canal de l'Ourcq : de la rue A. Schweitzer à Meaux à la RD 405 à Varreddes	Aménagement du chemin de halage	Continuité	8 100	1	8 100
	Traversée de Varreddes : RD 405 au camping par centre-bourg	Voie longeant la RD 405 + traversée du bourg + piste cyclable vers le camping	Continuité	2 100	1	2 100
	Canal de l'Ourcq : du camping de Varreddes à Lizy sur Ourcq (pont de la Belle Croix)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	9 700	1	9 700
	Traversée de Lizy sur Ourcq vers Mary sur Marne	Sécurisation traversée urbaine + aménagement des passages étroits de la Sente de Mary	Sécurité	1 100	2	400
	Traversée de Mary sur Marne vers avenue des 3 Vallets			1 800		
	Mary sur Marne à Tancrou par bord de Marne	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	1 100	1	1 100
	Tancrou : bas du village vers camping			500		
	Camping Tancrou à RD 53 à Jaignes	Aménagement du chemin	Continuité	1 300	1	1 300
	RD 53 de Jaignes au rond-point avec la RD 3e			3 900		
	Changis sur Marne à Ussy sur Marne par RD 3E jusqu'à RD 3	Sécurisation	Sécurité	5 100	2	5 100
	Carrefour RD 3e/RD 3 à Ussy sur Marne jusqu'à La Ferté ss Jouarre (parking SAUR)	Sécurisation	Sécurité	1 600	1	1 600
	La Ferté ss Jouarre : du parking SAUR à OT par le bord de Marne	Aménagement du chemin	Sécurité	1 000	1	1 000
	La Ferté ss Jouarre : de l'OT au centre-ville (rue Regnard de l'Isle fermée)			700		
	La Ferté ss Jouarre : traversée centre-ville jusqu'à rue de l'Isle Cartier	Sécurisation	Sécurité	600	3	600
	La Ferté ss Jouarre : rue de l'Isle Cartier			300		
	La Ferté sous Jouarre au hameau de Caumont à Sainte Aulde par le bord de Marne	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	7 000	1	7 000
	Du hameau de Caumont à la RD 402 à Mery sur Marne par la RD 80e	Sécurisation	Sécurité	2 900	2	2 900
	RD 402 à Mery sur Marne : de la RD 80e à la RD 68a (pont vers Saâcy)	Sécurisation	Sécurité	1 100	1	1 100
	Saâcy sur Marne centre par la RD 68a	Sécurisation	Sécurité	700		
	Saâcy centre à gare de Nanteuil-Saâcy par RD 68p	Sécurisation	Sécurité	1 400	2	1 400
	Gare de Nanteuil-Saâcy à Nanteuil (RD 402) par RD 55	Sécurisation	Sécurité	500		
	Nanteuil à la limite 77/02 par village et rue Lecompte (RD 55)			1 000		

Véloroute V52 - Paris-Strasbourg

Diagnostic usagers 2024

Travaux proposés par VMA Grand Est - Délégation V52 de l'AF3V - mars 2025

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Aisne	Traversée de Crouttes sur Marne de la limite 77/02 au bord de Marne			600		
	Bord de Marne : de Crouttes sur Marne à écluse de Charly sur Marne	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	6 400	1	6 400
	Ecluse de Charly sur Marne et voie d'accès jusqu'au pont de la RD 82 à Charly sur Marne			500		
	Bord de Marne : du pont de la RD 82 à Charly sur Marne au passage sous le pont de la RD 151 à Azy sur Marne	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	9 800	1	9 800
	Azy sur Marne : chemin de halage vers l'écluse			400		
	Bord de Marne : de l'écluse d'Azy sur Marne au stade nautique de Château-Thierry	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	4 200	1	4 200
	Château-Thierry : stade nautique à la capitainerie (borne Vauthier)			1 600		
	Château-Thierry : passage en bord de Marne sous le pont Aspirant de Rougé			400		
	Château-Thierry : quai de la Poterne	Sécurisation	Sécurité	300	1	300
	Bord de Marne : de Brasles à l'écluse de Mont St Père	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	7 400	1	7 400
	Bord de Marne : de l'écluse de Mont St Père au Chemin Vert à Mont St Père	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	1 200	1	900
	Bord de Marne : du Chemin Vert à Mont St Père à la rue du Chemin du Port à Jaulgonne	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	3 900	1	3 900
	Jaulgonne : rue du Chemin du Port	Reprise du revêtement	Revetement	300	2	300
	Bord de Marne : du passage sous le pont de la RD 330 à Jaulgonne au chemin du barrage de Courcelles	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	7 200	1	7 200
	Chemin du barrage et écluse de Courcelles			400		
	Bord de Marne : de l'écluse de Courcelles au skatepark et passage sous le pont de la RD 6 (Dormans)	Aménagement du chemin en bord de Marne	Continuité	4 200	1	4 200
	Trélou sur Marne : véloroute aménagée entre le passage sous le pont de la RD 6 et la limite 02/51			700		

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Marne	Limite 02/51 à aire de repos de Vincelles			1 300		
	Vincelles à Verneuil (rue de la Saussaie)			2 100		
	Verneuil à écluse de Vandières	Reprise des fissurations	Revêtement	4 400		
	Ecluse de Vandières à Port à Binson (café la Renverse - pont RD 23)			3 000		
	Port à Binson (pont RD 23) à Reuil (halle couverte)	Reprise des fissurations	Revêtement	2 900		
	Traversée de Reuil sous pont RD 601			300		
	Reuil à écluse de Damery-Venteuil (voie partagée)			3 100		
	Ecluse de Damery-Venteuil à Damery (entrée dérivation)			1 800		
	Damery : quai de Verdun aval	Reprise du revêtement	Revêtement	400	2	400
	Damery aval : bord de Marne (VV)			400		
	Damery : quai de Verdun centre		Revêtement	400		
	Damery : passage sous pont RD 22 + square rue du Coche			200		
	Damery : quai de Verdun amont vers le Faubourg	Reprise du revêtement	Revêtement	400	2	400
	Le Faubourg à écluse de Cumières			1 700		
	Ecluse de Cumières au "pressoir" de Cumières			1 300		
	Traversée de Cumières : quai de la Marne, rue du Bac, rue du Mont Suret	Reprise du revêtement	Revêtement	1 000	2	500
	De Cumières au chemin du Pré Gariot (VV)			600		
	Chemin du Pré Gariot à l'écluse de Dizy			300		
	Ecluse de Dizy au pont de la RD 201 à Ay-Champagne			4 200		
	Ay-Champagne : pont de la RD 201 à la rue des Ponçonnières	Suppression barrière pivotante	Praticité	400	1	50
	Ay-Champagne : rue des Ponçonnières au début de la rue de l'Industrie (voie partagée)	Reprise du revêtement + réfection seuil rue de l'Industrie	Revêtement	500	2	500
	Ay-Champagne : rue de l'Industrie au pont SNCF et chemin de halage des Ruetz	Sécurisation passage sous le pont SNCF	Sécurité	300	2	50
	Ay-Champagne : chemin de halage des Ruetz			200		
	Ay-Champagne : chemin de halage des Ruetz au passage sous pont de la RD 112 à Mareuil			2 400		
	Mareuil sur Ay : secteur du "port"	Aménager un passage direct (+ entretien de l'existant en attendant)	Praticité	300	2	300
	Port de Mareuil sur Ay à Bisseuil			3 100		
	Bisseuil : quai Sud du canal + rue du Pont			600		
	Bisseuil : rue du Pont aux silos			300		
	Traversée zone des silos			100		
	Silos à Tours sur Marne (rue du magasin)			1 600		
	Tours sur Marne : traversée du canal par le pont de la RD 19			100		
	Tours sur Marne à Condé sur Marne (aire de repos)			4 400		
	Condé sur Marne à écluse n°9 de Chalons en Champagne (centre)	Reprise des déformations + entretien	Revêtement	16 500		
	Chalons en Champagne : écluse n°9 au pont du canal Louis XII	Sécurisation passage sous la rue Jean Jaurès (écluse n°9)	Sécurité	600		50
	Chalons en Champagne (pont du canal Louis XII) à Sarry (pont de la RD 80)			4 500		
	De Sarry (pont de la RD 80) à Couvrot (écluse de l'hermite)			23 500		
	Couvrot (écluse de l'hermite) au début du Bras Landy			1 800		
	Vitry le François : Bras Landy au pont de la RD 982 (route de Vitry en Perthois)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	1 500	1	1 500
	Vitry le François : passage du pont de la RD 982 / route de Vitry en Perthois	Sécurisation	Sécurité	400	1	400
	Vitry le François : rive Nord jusqu'à embranchement canal de la Marne au Rhin	Aménagement du chemin de halage	Continuité	600	1	600
	Canal de la Marne au Rhin : de l'embranchement à Sermaize les Bains (RD 62)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	22 800	1	22 800
	RD 62 à Sermaize les Bains	Sécurisation RD ou passage par le chemin de halage	Sécurité	800	2	800
	Canal de la Marne au Rhin : à Sermaize les Bains, de la RD 62 à la limite 51/55	Aménagement du chemin de halage	Continuité	1 300	1	1 300

Véloroute V52 - Paris-Strasbourg

Diagnostic usagers 2024

Travaux proposés par VMA Grand Est - Délégation V52 de l'AF3V - mars 2025

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Meuse	CMR : limite 51/55 à la RD 995 à Contrisson	Aménagement du chemin de halage	Continuité	3 400	1	3 400
	Traversée de la RD 995 et route de la Croix Champé	Sécurisation	Sécurité	500	1	500
	CMR : route de la Croix Champé au pont de la RD 103 (centre exploitation VNF)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	2 200	1	2 200
	CMR : centre exploitation VNF au pont de la RD 122 à Neuville sur Ornain	Reprise du revêtement en enrobé	Continuité	3 800	2	3 800
	CMR : du pont de la RD 122 à Neuville sur Ornain à Fains-Véel	Aménagement du chemin de halage	Continuité	7 700	1	7 700
	Fains-Véel : carrefour RD 1	Sécurisation	Sécurité	100	1	100
	CMR : écluse de Fains-Véel au pont-canal sur l'Ornain	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	1 900	2	1 900
	CMR : pont-canal sur l'Ornain à UTI VNF			1 100		
	UTI VNF au rond-point Behonne (rocade RD 694)	Sécurisation	Sécurité	200	2	200
	CMR : rond-point Behonne au rond-point Marbeaumont	Sécurisation	Sécurité	100	1	100
	CMR : du rond-point Behonne au rond-point Marbeaumont	Reprise complète du revêtement	Revêtement	1 100	1	1 100
	Rond-point Marbeaumont / pont- levant Voie Sacrée	Sécurisation	Sécurité	100	1	100
	CMR : pont-levant Voie Sacrée au pont-canal de Longeville			3 000		
	CMR : pont-canal de Longeville à Ligny en Barrois (rue de la Bannière)	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	11 800	2	6 000
	Ligny en Barrois : rue de la Bannière + chemin de Sous-Belleville (voie partagée)			400		
	Ligny en Barrois : port fluvial	Aménagement pour une continuité compréhensible de la V52	Revêtement	400	2	400
	Ligny en Barrois : RN 135	Sécurisation	Sécurité	100	2	100
	CMR : écluse n°22 à Givrauval			2 800		
	CMR : Givrauval au pont de Longeaux (RD 5)	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	2 000	1	2 000
	Traversée RD 5 sur le pont de Longeaux	Sécurisation	Sécurité	100		
	CMR : du pont de Longeaux au pont de St Amand sur Ornain	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	5 400	1	5 400
	CMR : pont de St Amand sur Ornain à Tréveray (RD 140)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	2 900	1	2 900
	Tréveray : rue des Ponts			300		
	CMR : Tréveray à Saint Joire	Aménagement du chemin de halage	Continuité	2 700	1	2 700
	Saint Joire : chemin du Val de Scru	Aménagement du chemin rural	Continuité	700	1	700
	CMR : de l'écluse n°7 à Saint Joire à la route de Reffroy (RD 192) à Demange aux Eaux	Aménagement du chemin de halage	Continuité	4 600	1	4 600
	Route de Reffroy jusqu'au pont sur le canal			500		
	CMR : entre RD 192 et rue du Grand Pont par le halage	Aménagement du chemin de halage	Continuité	700	1	700

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Meuse	Demange aux Eaux - ferme de la Grangette			4 100		
	Ferme de la Grangette à la RD 194	Aménagement du chemin rural	Continuité	2 200	1	2 200
	Mauvages : de la RD 194 au pont de la RD 10 sur le canal de la Marne au Rhin			3 100		
	CMR : du pont de la RD 10 à Mauvages au pont de la RD 134 à Sauvoy	Aménagement du chemin de halage	Sécurité	5 700	1	5 700
	Traversée de Sauvoy par chemin rural	Aménagement du chemin rural	Continuité	600	1	600
	CMR : de l'aval de Sauvoy à l'écluse n°10 (route de Vacon)	Aménagement du chemin de halage	Sécurité	2 400	1	2 400
	Route de Vacon entre écluse n°10 et l'écluse n°11			900		
	CMR : de l'écluse n°11 à la rue de la Louvière à Void-Vacon	Aménagement du chemin de halage	Sécurité	2 200	1	2 200
	Void-Vacon : chemin des Jardinages + route de Toul + chemin de Faucompière			700		
	Voie longeant la RN4 côté Nord jusqu'au pont RN4 sur le canal			2 400		
	CMR : du pont de la RN4 au pont-canal sur la Meuse (avec changement de rive au niveau de la RD 36)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	3 300	1	3 300
	Chemin rural du pont-canal sur la Meuse jusqu'à la rue du Paquis à Troussey (rive gauche de Meuse)	Aménagement du chemin rural	Continuité	1 200	1	1 200
	Traversée de Troussey			1 200		
	Ligne droite entre Troussey et la RD 36 + RD 36 jusqu'à l'entrée de Pagny sur Meuse	Sécurisation	Sécurité	1 500	1	1 500
	Traversée de Pagny sur Meuse jusqu'à la halte fluviale	Sécurisation	Sécurité	600	2	
	CMR : de la halte fluviale de Pagny à la limite 55/54	Aménagement du chemin de halage	Continuité	2 700	1	2 700

Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Limite 55/54 à Lay St Remy (pont RD 400)	Aménagement du chemin de halage	Continuité	1 100	1	1 100
De Lay St Rémy au centre exploitation VNF à Foug	Aménagement du tunnel de Foug (1 800 m / 4 400 m par la RD 400)	Continuité	4 400	1	1 800
CMR : de Foug à Toul	Reprise du revêtement posé en 2024	Revêtement	8 000		
Traversée de Toul	Sécurisation traversée urbaine	Sécurité	1 400	1	1 400
Boucle de la Moselle : de Toul à la RD 77 à Chaudeney sur Moselle			1 800		
Boucle de la Moselle : traversée de la RD 77 et passage du barrage de Chaudeney	Sécurisation	Sécurité	500	2	150
Boucle de la Moselle : du barrage de Chaudeney au Moulin de Chaudeney			200		
Boucle de la Moselle : du moulin de Chaudeney au centre de Chaudeney sur Moselle	Aménagement ancienne voie ferrée	Continuité	700	1	700
Boucle de la Moselle : de Chaudeney sur Moselle au pont de Pierre la Trêche	Aménagement ancienne voie ferrée	Continuité	2 900	1	2 900
Boucle de la Moselle : du pont de Pierre la Treiche au barrage de Villey le Sec	Aménagement CVCB		3 200		
Boucle de la Moselle : du barrage de Villey le Sec à Sexey aux Forges			9 200		
Traversée de Sexey aux Forges	Aménagement CVCB	Sécurité	400	2	
Boucle de la Moselle : de Sexey aux Forges à la passerelle sur la Moselle à Pont Saint Vincent			2 800		
Boucle de la Moselle : Pont Saint Vincent - de la passerelle sur la Moselle au pont RD 974	Modification de l'écartement des plots	Praticité	1 100	2	
Boucle de la Moselle : traversée de la RD 974 et rue du Haut du Clos	Sécurisation + entretien	Sécurité	1 000	1	1 000
Boucle de la Moselle : de la rue du Haut du Clos jusqu'aux étangs			1 700		
Boucle de la Moselle : des étangs de Messein jusqu'à l'écluse de Méréville			2 500		
BM : écluse de Méréville + secteur des Turbines + traversée RD 115	Sécurisation	Sécurité	200	1	200
Boucle de la Moselle : canal de jonction - des Turbines jusqu'à la RD 570			1 600		
Boucle de la Moselle : canal de jonction - de la RD 570 au rond-point de Fléville			2 900		
Boucle de la Moselle : rond-point de Fléville	Sécurisation	Sécurité	100	2	100
Boucle de la Moselle : canal de jonction - du rond-point de Fléville au pont SNCF à Laneuveville Dvt Nancy			5 400		
Laneuveville Dvt Nancy : du pont SNCF à la bifurcation V52/V50 (route d'Art sur Meurthe)	Réfection du revêtement + sécurisation + modification du virage à angle droit	Sécurité	800	2	800
CMR : de Laneuveville Dvt Nancy (bifurcation route d'Art sur Meurthe) à l'écluse de la Madeleine			3 000		
CMR : de l'écluse de la Madeleine à la halte fluviale de Varangéville			4 200		
CMR : Varangéville - de la halte fluviale à la rue d'Alsace			1 100		
CVCB de Varangéville (rue d'Alsace) à Dombasle (pont Escorial)			1 600		
CMR : Dombasle - du pont Escorial à l'écluse n°22			600		
CMR : de l'écluse n°22 à Dombasle à Einville au Jard (RD 2N)			10 300		
Traversée d'Einville au Jard			1 700		
CVCB d'Einville au Jard	Entretien		1 800		
CMR : de la CVCB d'Einville au Jard à la limite 54/57	Reprise des fissurations et dégradations racines	Revêtement	13 500	1	500

Meurthe et
Moselle

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Moselle	CMR : de la limite 54/57 à l'écluse de Bataville	Reprise des fissurations	Revêtement	11 500		
	CMR : de l'écluse de Bataville au pont de la RD 40	Reprise des affaissements	Revêtement	700	1	200
	CMR : du pont de la RD 40 aux étangs de Réchicourt	Sécurisation du passage sous le pont et du virage à angle droit	Sécurité	900	2	200
	Etangs de Réchicourt et arboretum			1 000		
	CMR : de l'arboretum à la Grande écluse de Réchicourt	Sécurisation du virage (fossé) + revêtement au niveau de la Grande écluse	Sécurité	1 300	3	300
	CMR : de la Grande écluse de Réchicourt à Gondrexange	Reprise du revêtement sur les secteurs dégradés (superposition avec l'EV5)	Revêtement	7 600	1	4 500
	Gondrexange : traversée de la RD 40 et aire de stationnement			100	3	100
	CMR : de l'aire de stationnement à la rue de Landange à Gondrexange			500		
	CMR : passage du pont sur le canal et redescente vers le pont SNCF	Reprise du revêtement	Revêtement	200	1	200
	CMR : de Gondrexange (pont SNCF) à Hertzling	Reprises ponctuelles du revêtement	Revêtement	1 600		300
	Hertzling : passage du pont sur le canal	Reprise du revêtement	Praticité	200	3	200
	CMR : de Hertzling à la RD 41 à Héming	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	1 300	2	1 300
	Traversée de la RD 41 à Héming + accès parking cimenterie	Sécurisation	Sécurité	200	1	200
	CMR : de Héming (parking cimenterie) à Xouaxange	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	2 500	2	2 500
	Traversée de Xouaxange	Modification des chicanes et bordures de trottoir	Praticité	300	3	50
	CMR : de Xouaxange à la voie verte Sarrebourg-Hesse	Reprise du revêtement en enrobé	Revêtement	3 300	2	3 300
	Voie verte Sarrebourg-Hesse jusqu'au cimetière de Hesse			1 500		
	Route entre Hesse et Schneckenbusch (village)			3 600		
	Route entre Schneckenbusch et le rond-point de la rue de la Marne à Niderviller	Reprise du revêtement	Revêtement	1 400	1	1 400
	Niderviller : rue de la Faïencerie, place Ch de Gaulle, rue de Lorraine	Sécurisation	Sécurité	1 200	3	1 200
	Niderviller : rue de la Tuilerie et rue du Vieux Moulin			1 000		
	Niderviller-Hommarting-Guntzville-Arzviller : route d'Altenburger jusqu'à la bifurcation avec la section de VV	Reprise du revêtement	Revêtement	2 700	1	2 700
	Voie verte montant vers le point haut d'Arzviller (Lustig Teilgelbach)	Reprise des dégradations par les racines + entretien	Revêtement	1 000	3	100
	Descente vers la rue de la Forêt à Arzviller (ou montée)			900		
	Traversée d'Arzviller			1 100		
	RD 98 en aval d'Arzviller jusqu'à l'embranchement de la Vallée des éclusiers	Sécurisation	Sécurité	800	1	800
	Vallée des éclusiers : de la RD 98 à la RD 104f			2 900		
	Passage sur la RD 104f	Sécurisation	Sécurité	200	2	200
	Vallée des éclusiers : de la RD 104f à la dérivation du Plan Incliné			400		
	CMR : de la dérivation du Plan Incliné à Lutzelbourg			3 000		
	Traversée de Lutzelbourg	Revoir les règles de circulation		700		
	CMR : de Lutzelbourg à la limite 57/CeA	Reprise des affaissements	Revêtement	2 300	1	1 500

Véloroute V52 - Paris-Strasbourg

Diagnostic usagers 2024

Travaux proposés par VMA Grand Est - Délégation V52 de l'AF3V - mars 2025

	Localisation	Nature des travaux	Thématique	Linéaire	Priorité	Linéaire à traiter
Collectivité européenne Alsace	CMR : de la limite 57/CeA à l'écluse de Saverne (Grande Rue)			7 200		
	Traversée de Saverne jusqu'au centre nautique	Sécurisation	Sécurité	2 200	2	2 200
	Saverne : centre nautique à RD 1004		Sécurité	1 300		
	De Saverne (RD 1004) à Marmoutier (imp Chemin de Fer)			2 900		
	Impasse Chemin de Fer - Marmoutier	Sécruisation de la traversée de la rue Biegen	Sécurité	400		
	Marmoutier - rue Biegen à rue de la Gare		Continuité	1 000		
	Marmoutier - rue de la Gare			300		
	Marmoutier - ancienne gare jusqu'à la rue de Salenthal			900		
	De Marmoutier à Singrist par voie verte			1 300		
	Tunnel Singrist à limite Romanswiller	Aménagement du passage par le tunnel	Continuité	1 800	1	1 800
	Romanswiller : limite Singrist à rue de la Gare			1 900		
	Romanswiller : rue de la Gare			300		
	Romanswiller (rue de la Gare) à Wasselonne (rue du Chemin de Fer)			3 800		
	Wasselonne : rue du Chemin de Fer et rue du Wangenberg (voie partagée)			600		
	Wasselonne à Marlenheim (rond-point du Kronthal)			2 300		
	Marlenheim : du rond-point du Kronthal au passage sous RD 422	Sécurisation du passage du giratoire du Kronthal et du passage sous le pont de la RD 422	Sécurité	300		100
	Marlenheim : du passage sous RD 422 à la déchetterie (voie partagée)			1 200		
	Marlenheim (déchetterie) à Scharrachbergheim (ancienne gare)	Sécurisation du carrefour de Kirchheim	Sécurité	3 100		50
	Scharrachbergheim : rue des Jardins (ancienne gare + école)			200		
	Scharrachbergheim à Soultz les Bains (ancienne gare)	Sécurisation de la traversée de la RD 118 à Dahlenheim	Sécurité	2 500		50
	Canal de la Bruche : Soultz les Bains (ancienne gare) à Wolxheim			2 900		
	Canal de la Bruche : Wolxheim voie partagée			200		
	Canal de la Bruche : Wolxheim à Strasbourg (chemin Georges Hugel / pont SNCF)			16 600		
	Strasbourg : Montagne verte - chemin Georges Hugel et passage sous route de Schirmeck	Sécurisation du passage sous les voies ferrés et la route de Schirmeck	Sécurité	200	1	200
	Strasbourg : Montagne verte - après passage sous route de Schirmeck au quai du Brulig			600		
	Strasbourg : quai du Brulig	Modification plot de séparation	Praticité	400		50
	Strasbourg : du quai du Brulig au barrage Vauban par les berges de l'Ill			1 800		

Coordination :

Daniel BAILLY

ART Grand Est

Réalisation :

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

Mars 2025