

Véloroute V52

Paris-Strasbourg

Diagnostic utilisateurs

Marne



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

Marne

Sommaire :

1. Situation août-septembre 2024
 - 1-1 De Dormans à Condé sur Marne
 - 1-2 De Condé sur Marne à Vitry le François
 - 1-3 De Vitry le François à Sermaize les Bains

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

3. Services

Annexe :

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

Légende des cartes

	Voie verte ou piste cyclable
	Voie partagée à faible trafic / Chemin de halage au revêtement correct
	Chemin rural ou chemin de halage de mauvaise qualité
	Passage sur route à trafic modéré
	Route circulée / Chemin rural de très mauvaise qualité

1 – Situation août-septembre 2024

Le parcours de la V52 dans le département de la Marne représente environ **120 km**, soit environ 20 % du linéaire total de la V52 entre Paris et Strasbourg.

Ce linéaire a déjà été aménagé sur 92 km entre Dormans et Vitry le François, en grande partie par le Conseil Départemental de la Marne, et aussi par la Communauté d'Agglomération de Chalons en Champagne entre Condé sur Marne et Moncetz-Longevas.

Dans la présentation qui suit, nous avons découpé le parcours en **3 parties** :

- de Dormans à Condé sur Marne 45 km
- de Condé sur Marne à Vitry le François 47 km
- de Vitry le François à Sermaize les Bains 28 km

1-1 - De Dormans à Condé sur Marne

La V52 a été aménagée par le Conseil Départemental de la Marne depuis le passage sous le pont de la RD 6 sur le ban communal de la commune de Trelou sur Marne. Sur 700 m, cet aménagement se situe dans le département de l'Aisne, et non pas à Dormans, ni dans le département de la Marne.

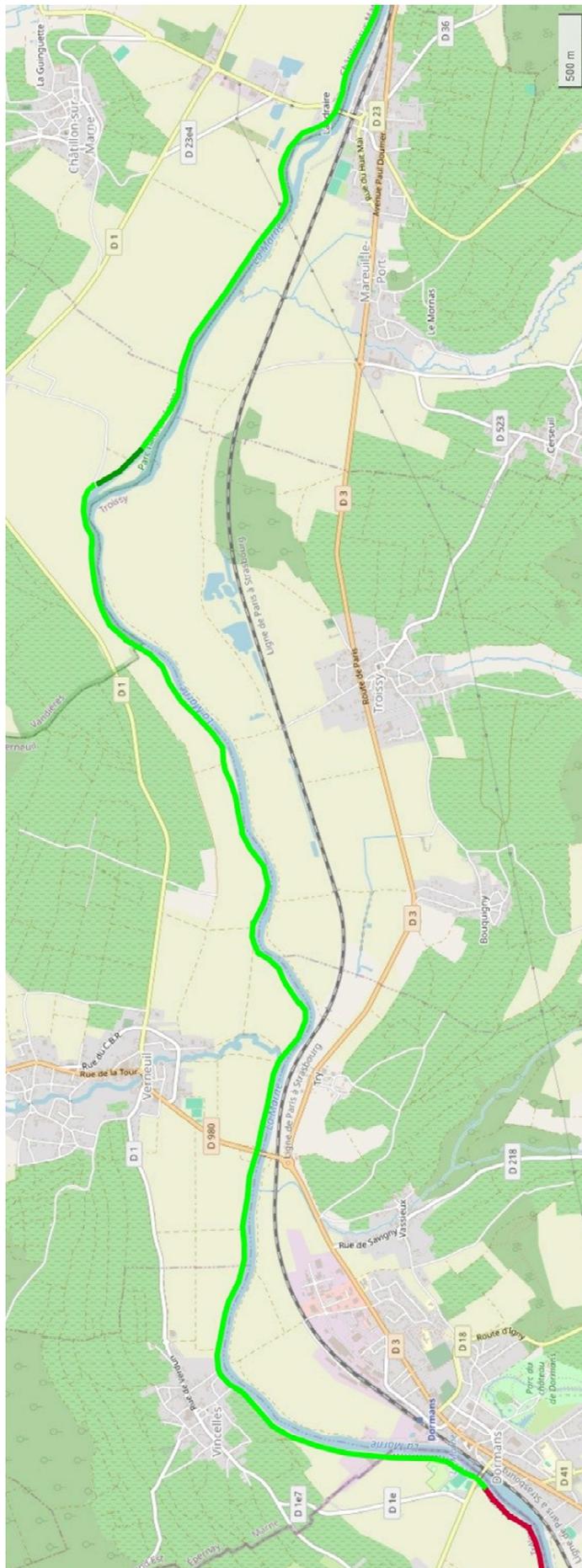
A terme la véloroute viendra de l'Aisne par le bord de Marne, en provenance du bourg de Trelou sur Marne, et arrivera au niveau du skatepark installé en contrebas du pont de la RD 6. En passant sous le pont de la RD 6, on arrive au niveau de la halte fluviale, de la zone de loisirs et du camping.



La véloroute se poursuit en bord de Marne en direction de Vincelles. Ce n'est pas réellement une voie verte dans la mesure où les engins agricoles sont autorisés à l'emprunter. La véloroute emprunte un chemin rural où l'accès est limité aux véhicules autorisés. Cependant, le trafic y est quasiment nul sauf à quelques périodes, notamment avec les « enjambeurs » des vignes toutes proches.

Le revêtement est de très bonne qualité. La partie longeant les vignes est en béton sur 600 m. La traversée du bas du village de Vincelles est en voie partagée sur 200 m avant de retrouver une voie interdite aux véhicules sauf autorisés, dont les engins agricoles.

A Vincelles, on trouve une halte avec tables, bancs et arceaux vélos.



Dormans à Port à Binson



La véloroute se poursuit en bord de Marne sur 6,5 km jusqu'à l'écluse de Vandières. Après 2 km, et un pont sur la Semoigne, une petite route permet de rejoindre le village de Verneuil d'une manière plus sécurisée que par la RD 980 que l'on a croisé 500 m avant. Il serait bien d'indiquer au niveau du pont sous la RD 980 qu'un accès vers Verneuil existe un peu plus loin.



Sur la section suivante jusqu'à l'écluse de Vandières, plusieurs portions présentent des affaissements et des fissures, dont certains assez marqués, avec le risque d'être dévié de sa trajectoire ou de voir son pneu coincé dans la fissure. La structure de la chaussée mise en place est adaptée au passage d'engins agricoles. Les fissurations sont davantage dues à des problèmes de retrait-gonflement des argiles.





Ce secteur, comme d'autres un peu plus loin, sont bien identifiés par le Conseil Départemental de la Marne. Des opérations de pontage et de purge sont programmées en 2024 et en 2025, sous réserves des crédits alloués.

Juste avant l'écluse de Vandières, on retrouve une nouvelle aire de repos, bien équipée, bien placée, avec une belle vue sur la Marne, appréciée également des pêcheurs qui peuvent y accéder par la route venant du village de Vandières. Si la signalisation pour la véloroute est bien visible, l'accès au village est très mal signalé.



Au niveau de l'écluse de Vandières, on rencontre les premières barrières avec contrôle d'accès. Quand elles sont ouvertes, ça passe très bien mais dès que la barrière pour les véhicules est remise en place, c'est nettement plus compliqué. Ce dispositif n'est pas du tout pratique et ne permet pas le passage de vélos spéciaux comme des trikes ou handibike.



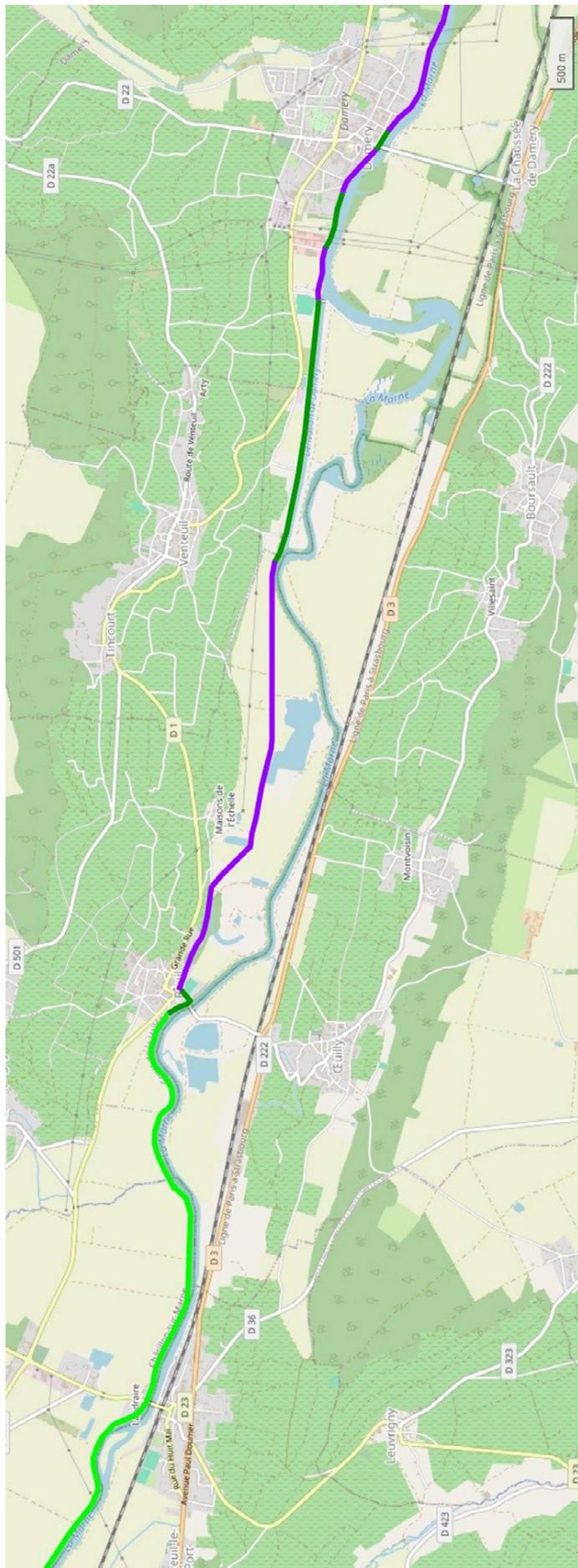
Si on peut comprendre que le passage dans une zone d'activité et de manœuvres que constitue une écluse nécessite une sécurisation pour les agents de VNF, les entreprises intervenantes, et pour les navigants, il y a des dispositifs nettement moins lourds et contraignants qui existent ailleurs en France qui pourraient être adoptés pour la vallée de la Marne.

Trois kilomètres après le passage de l'écluse de Vandières, et une belle vue sur le village de Chatillon sur Marne, avec la statue d'Urbain II dominant la vallée, on arrive au niveau du pont de la RD 23. On y trouve un point de restauration avec terrasse. En traversant la Marne par la RD 23, on trouve également une vaste halte fluviale du côté de Port à Binson.



La véloroute se poursuit ensuite sur 3 km jusqu'au village de Reuil, toujours en bord de Marne, et toujours en itinéraire partagé avec les agriculteurs. On retrouve là encore des fissurations et affaissements de la voie par endroits.

L'arrivée au niveau de Reuil n'est pas formidable avec les cubiverres en bord de voie (risque de crevaison avec les débris de verre). La voie est ouverte à la circulation et partagée avec les véhicules sur 300 m. Très peu circulée, elle sert de desserte aux riverains et agriculteurs. Heureusement, on arrive ensuite avec un passage en voie verte sur un superbe espace aménagé, bien entretenu, avec des tables, des bancs, des jeux pour enfants, et une magnifique halle couverte et bien fleurie. Un point d'eau est également disponible derrière la halle. Quelques tables ont vécues et mériteraient d'être remplacées.



Port à Binson à Damery



Après le passage sous le pont de la RD 601, la courte portion de voie verte de 200 m se termine pour rejoindre le carrefour à proximité de l'église et prendre la rue de la Marne en voie partagée avec les véhicules sur 800 m, puis à nouveau un chemin rural autorisé aux engins agricoles sur 2,5 km jusqu'à l'écluse de Damery-Venteuil.

Sur ce tronçon, il y a une zone de stagnation d'eau lors des périodes de pluie (ce qui était le cas lors de notre passage).





A l'écluse de Damery-Venteuil, on retrouve à nouveau les barrières avec passage pivotant.



Le passage le long du canal de dérivation de cette écluse est très agréable. Une aire d'arrêt est aménagée au début de cette portion, à proximité des terrains de foot, juste avant d'arriver dans le village de Damery.



La véloroute emprunte le quai de Verdun sur 400 m, puis une portion en voie verte en rive de Marne sur 400 m, et une nouvelle fois le quai de Verdun à nouveau sur 400 m pour atteindre le passage sous le pont de la RD 22. Cette rue n'est pas en très bon état mais la circulation y est très faible. On passe notamment le long d'une entreprise de BTP avec une portion au revêtement en béton un peu dégradé.



L'accès au centre-bourg est en zone 20 km/h. A Damery, on trouve quelques commerces, des hébergements et de la restauration. La traversée du village en suivant la véloroute se fait par le bord de Marne, en passant sous le pont de la RD 22 et le long d'un parc au niveau de la halte fluviale, avec tables, bancs, et ombrage.





Damery à Dizy

On retrouve le quai de Verdun dans sa partie Est, toujours en bord de Marne, pour une petite route partagée longeant les habitations et les arrières de terrain. Des panneaux indiquent une interdiction sauf véhicules autorisés mais aucun contrôle des accès n'est en place sur les 1 700 m suivants jusqu'à l'écluse de Cumières. Il s'agit d'un chemin rural dont l'accès est limité à l'accès à des propriétés privées. Ce passage boisé est de belle qualité.



A l'écluse de Cumières, on retrouve la barrière VNF mais cette fois sans le portique limitant l'accès, et l'autre côté était ouvert, situation idéale. De l'autre côté de la dérivation de Cumières, la barrière est toute simple (et ouverte) et un contrôle d'accès avec un portique et deux blocs béton limite la circulation des véhicules en direction du village de Cumières. Le passage entre ces blocs est suffisant pour des vélos spéciaux, remorques ou vélos couchés (trike).



500 m plus loin, on arrive à Cumières avec une belle aire aménagée, avec tables, bancs, à l'ombre de superbes saules pleureurs. Il est dommage que cet espace soit dégradé par une zone de brulage apparemment liée aux feux de la Saint Jean, tradition importante semble-t-il pour la commune de Cumières. Cependant, après la Saint Jean, le site pourrait être nettoyé chaque année pour rendre le site plus accueillant.



La traversée du village de Cumières se fait par le quai de la Marne sur 1 km. Des blocs béton limitent les accès. Le quai est en zone 20 km/h. On y trouve un embarcadère pour des croisières sur la Marne, avec un petit bistrot associé (ouvert par beau temps), un kiosque à musique, des jeux pour enfants, une halle couverte, à l'accès difficile, permettant de se mettre à l'abri en cas de pluie ... ou de fort ensoleillement. On trouve également au niveau de la place de l'Abreuvoir une aire d'arrêt avec tables et bancs, et une belle vue sur la Marne.



La véloroute se poursuit par la rue du Bac, un passage sous le pont de la RD 301, et la rue du Mont Suret. Le passage sous le pont est un peu délicat car la hauteur est limitée d'un côté. Il serait bien d'installer des plots ou bordures pour éviter que les usagers ne passent trop près et se cogne la tête.



Au niveau de la rue du Mont Suret, la véloroute passe sur une portion en « voie verte » le long de la Marne, même si la signalisation ne le mentionne pas ainsi. La signalisation directionnelle n'est peut-être pas positionnée au meilleur endroit.



Cette portion de « voie verte » de 600 m est assez étroite. Il y a quelques années, le manque d'entretien avait réduit fortement la largeur de passage et les croisements étaient très difficiles.



Cette « voie verte » débouche sur une petite route conduisant vers l'écluse de Dizy. La signalisation de continuité vers Epernay est très mal placée car complètement intégrée dans la haie de bord de route. Il faudrait la déplacer 30 mètres avant, juste en face du débouché de la « voie verte ».



Juste avant l'écluse de Dizy, il y a une belle aire d'arrêt avec tables, bancs, panneau RIS et informatif du PNR Montagne de Reims. La signalisation mériterait un petit coup de nettoyage.

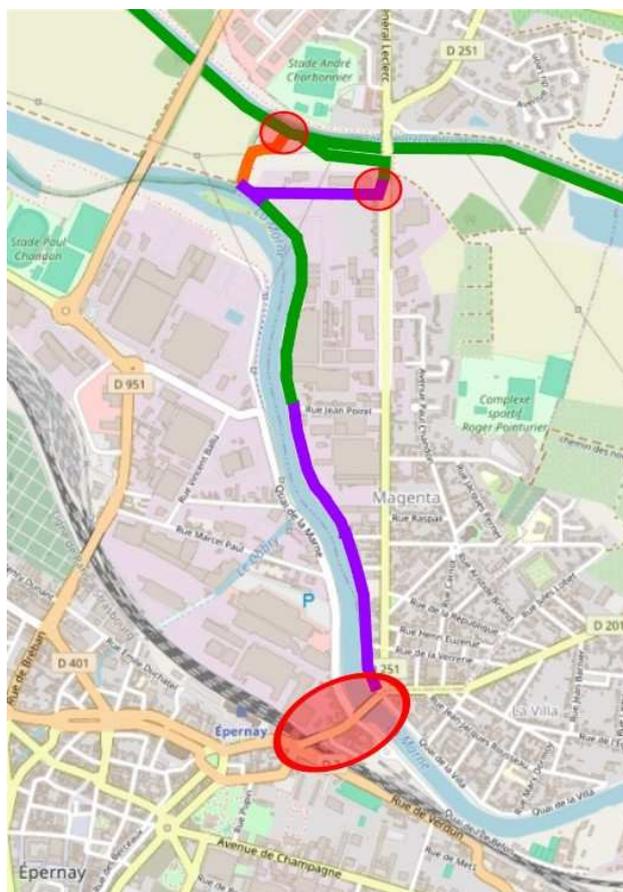


On retrouve à nouveau les barrières VNF, qui étaient toutes les deux ouvertes le jour de notre passage. La véloroute emprunte ensuite le chemin de halage du canal latéral à la Marne qui débute à cette écluse et qu'elle ne va plus quitter jusqu'à Vitry le François à 65 km.



Accès vers Epernay

On arrive ensuite à Dizy et à hauteur d'Epernay. Deux itinéraires différents permettent de rejoindre le centre-ville et tous les services qu'il propose (+ gare et Office de Tourisme). Si la partie aménagée par la commune de Magenta en bord de Marne, avec une portion en voie verte et une autre en voie partagée par le quai de la Marine, est tout à fait satisfaisante, les accès de part et d'autre sont nettement moins pratiques.



La première option est de prendre l'escalier en bois installé pour franchir la digue anti-crues. Une goulotte permet de prendre les marches avec son vélo à côté, en le retenant à la descente ou en poussant pour monter. Nous avons aidé un couple de hollandais qui avait loué des VAE et qui rencontraient quelques difficultés à redescendre sur le halage.



Pour monter, au début, ça va ... ensuite c'est un peu plus compliqué.

De l'autre côté de cette digue, il y a un autre escalier pour redescendre sur une portion aménagée en voie verte en stabilisé pour rejoindre la rue de la Tête à l'Ane.



L'autre option est de prendre la passerelle qui permet de rejoindre la rue Alfred Anatole Thevenet (pont de la RD 251). Le trottoir a été élargi récemment pour installer une piste cyclable bidirectionnelle et un espace pour les piétons. Il serait bien qu'une barrière soit installée à l'arrivée depuis le canal sur ce trottoir pour bien montrer aux usagers qu'ils arrivent sur une route à fort trafic, et qu'ils ne se retrouvent pas sur la chaussée s'ils arrivent trop vite. Il en existait une il y a quelques années.

Par ailleurs, le marquage au sol impose un cédez-le-passage pour les cyclistes utilisant cette piste bidirectionnelle entre Magenta et Dizy. C'est un peu étonnant. Est-ce la présence d'un « passage piétons » qui imposerait cet arrêt ? Normalement, une piste cyclable a la priorité de la voie qu'elle longe. Pour les piétons, il leur faut traverser la piste bidirectionnelle pour descendre vers le canal. Le « passage piétons » impose de respecter leur priorité. Les usagers venant du canal par la passerelle devraient s'arrêter et ne s'engager que lorsque la voie est libre. Une signalisation différente devrait être réalisée au niveau de cette intersection de manière à éveiller l'attention des cyclistes utilisant la piste bidirectionnelle et ralentir les usagers venant du canal en mentionnant la priorité aux piétons.



Pour rejoindre le centre d'Épernay, il faut donc prendre cette piste bidirectionnelle. Comme les panneaux directionnels se situent avant la passerelle, il faut soit retourner en arrière pour lire ces panneaux (si tant est que les usagers les aient repérés), soit se diriger selon son sens de l'orientation. Il faudrait que les panneaux directionnels soient placés au niveau de trottoir, fixés contre la barrière qui marquerait la présence de la chaussée.



Une fois dans la bonne direction, dès que l'on passe la limite communale entre Dizy et Magenta, la situation devient un peu confuse. La séparation cyclistes/piétons n'est plus marquée. La continuité est bien peu sécurisée au niveau de l'accès à la rue de la Tête à l'Ane. Inversement, en venant de cette rue, la traversée de chaussée se situe juste en face d'une voie de sortie du boulevard avec un accès sur trottoir non aménagé.



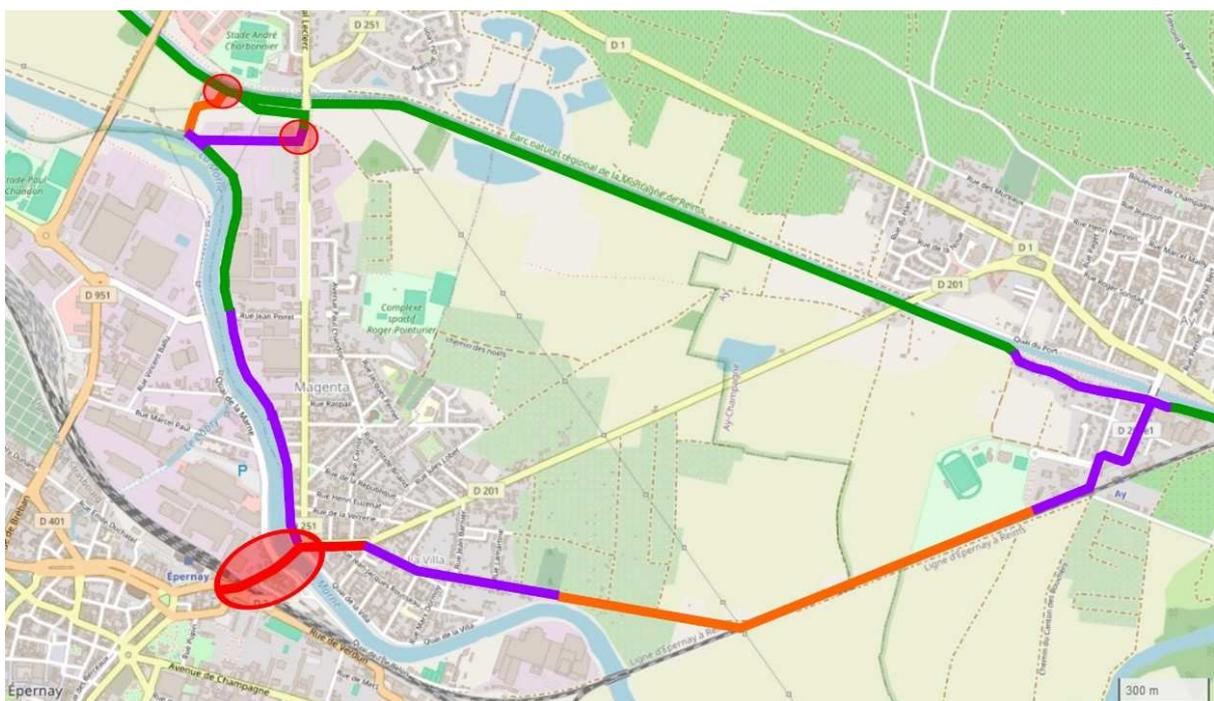
La voie verte située au bout de la rue de la Tête à l'Ane est très bien aménagée en bord de Marne sur 600 m, avec des œuvres de land-art réalisées dans le cadre du programme « Vign'Art ». Elle débouche sur le quai de la Marine au niveau de la rue Jean Poirel. Cette voie en zone 20 km/h longe le site d'une entreprise de transformation de bois et dessert également l'arrière des entrepôts de Point P, avec potentiellement la circulation de camions. Elle se poursuit le long de la Marne pour aboutir au pont de Marne en entrée d'Epervay. Ce carrefour accueille un trafic particulièrement dense dans la mesure où il s'agit d'un des seuls ponts sur la Marne au niveau d'Epervay.



L'accès vers le centre-ville d'Épernay par la rue de Reims est compliqué car il faut passer à la fois le pont sur la Marne et le pont au-dessus des voies ferrées. Si le premier dispose de bandes cyclables sur les trottoirs, il n'existe aucun aménagement sur le second. Dans le sens inverse, en venant du centre-ville, regagner l'aménagement sur le quai de la Marine est impossible. La séquence des feux tricolores n'offre aucune possibilité pour traverser. Il faut soit se mettre dans une file de circulation et prendre la direction de Dizy pour tourner dans la rue Camille Lafosse (avec un tourne-à-gauche au beau milieu de la circulation), soit suivre le marquage au sol indiquant la direction de Magenta (à condition de savoir que c'est cette direction qu'il faut prendre). Autre solution, devenir piéton et prendre les trottoirs et les traversées piéton.



Une autre solution serait également d'aménager correctement la liaison entre Magenta et Ay-Champagne par un itinéraire longeant la voie ferrée. Cela permettrait aussi de créer une boucle locale de 8 km.



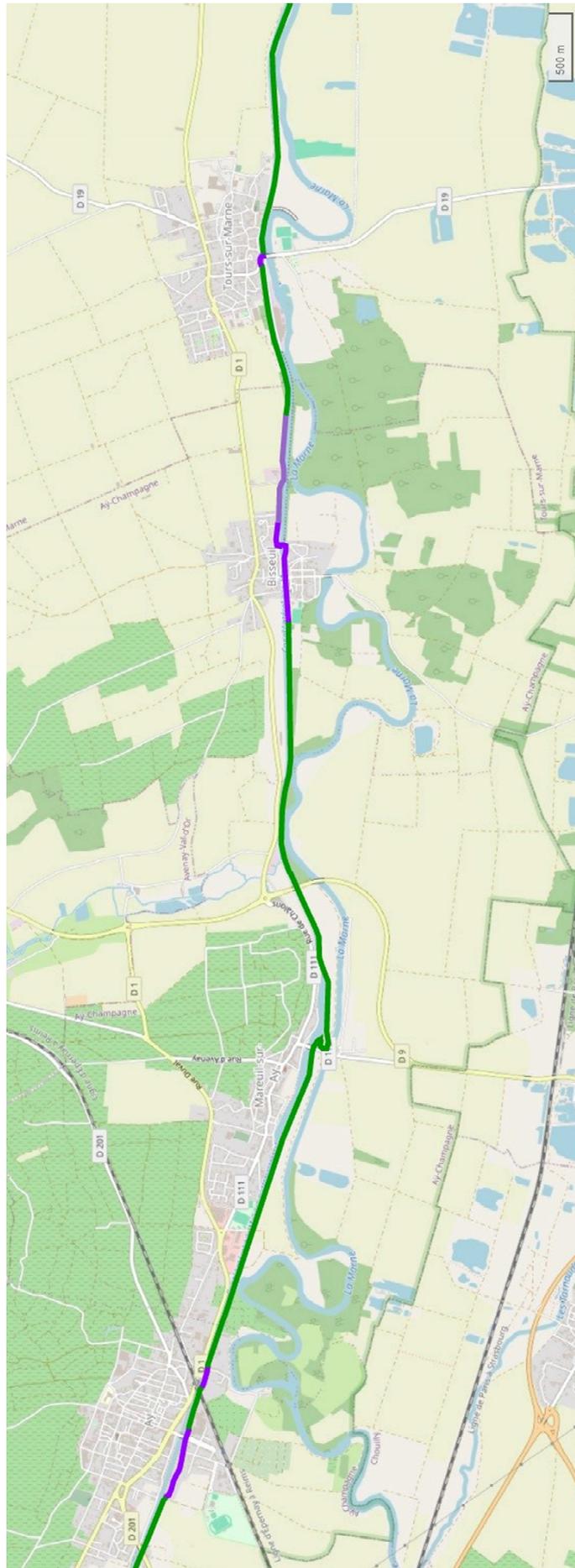
En reprenant la véloroute V52 au niveau du pont de Dizy, on se situe sur le chemin de halage du canal latéral à la Marne. Une signalisation indique la liaison cyclable en direction de Reims par la Montagne de Reims. La signalisation indiquant l'accès vers Epernay est très minimale. A ce carrefour un peu stratégique, il faudrait un site nettement mieux aménagé et des indications bien plus complètes.



Après 2,2 km sur le chemin de halage, on arrive au niveau d'Aÿ-Champagne et de la RD 201. Il n'y a pas d'indication des services disponibles dans le centre-ville, notamment le supermarché qui se situe juste de l'autre côté du canal. La RD 201 dispose de bandes dérasées multifonctionnelles matérialisées par un marquage au sol. Ce n'est cependant pas le passage le plus recommandé pour accéder au centre d'Aÿ. Il vaut mieux accéder au centre par le pont de la rue Jean Jaurès, prolongeant l'avenue Victor Hugo desservant la gare d'Aÿ.

Le passage sous la RD 201 est assez étroit avec peu de visibilité, et surtout il y a un **dispositif très contraignant avec sas pivotant** installé de l'autre côté. A la différence des barrières VNF qui sont quelquefois ouvertes ou permettent de passer en dessous (trike, remorque, handbike), **ici il n'y a pas d'alternative** ... sauf à passer par en haut en traversant la RD 201. On retrouve à nouveau une barrière VNF de l'autre côté de l'écluse d'Aÿ.





Ay à Tours sur Marne

300 m plus loin, on arrive sur la rue de Poinçonniers. Rue pavillonnaire empruntée en voie partagée, elle est en impasse sauf piétons et cyclistes. Au niveau de sa jonction avec l'avenue Victor Hugo, des tables et bancs sont installés sous des arbres en bord de canal.



Au carrefour avec l'avenue Victor Hugo, la signalisation directionnelle est placée quelques mètres avant l'intersection, et cela pour les 4 directions. Si bien que quand on est au centre de cette intersection, on ne voit que l'arrière de ces panneaux et pas ce qui est inscrit dessus. Pour savoir où aller ou les directions desservies par les rues, il faut revenir en arrière ou aller voir au dos des panneaux en place. Au centre d'Ay, on trouve également tous les services.



Juste après ce carrefour, en face de l'ancien pôle d'entreprises la Citadelle, l'accès au chemin de halage est bien détérioré, avec une différence de niveau conséquente entre les plaques de béton, susceptible d'être à l'origine de chutes.



300 m plus loin, c'est à nouveau un passage sous le pont de la voie ferrée qui rétrécit fortement le passage. Très étroit et avec une très mauvaise visibilité, ce passage devra être nettement mieux sécurisé, en plaçant des chicanes (pas trop resserrées) en amont de chaque côté pour ralentir les usagers arrivant. Une mention « *ralentir – passage étroit* » en dessous du panneau de rétrécissement serait utile. L'entretien de la végétation le serait aussi.



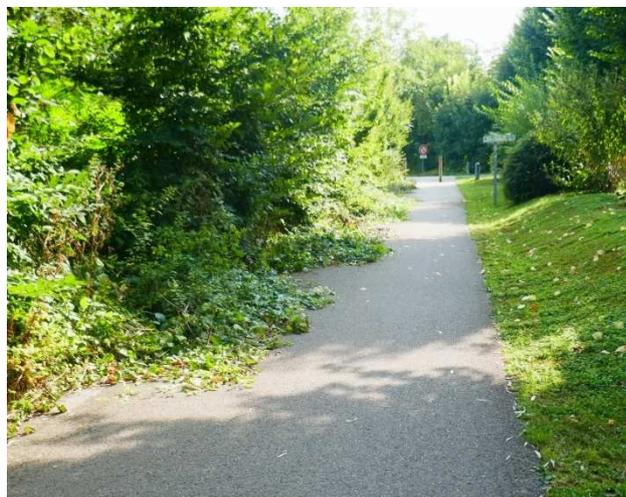
On arrive ensuite sur la rue des Ruetz, en voie partagée, avec un bel espace entre la rue et le canal et de nombreux bancs idéalement placés au bord du canal.



La véloroute se poursuit par le chemin de halage sur 2,4 km jusqu'au passage sous le pont de la RD 112 à Mareuil sur Ay, en passant en face du port fluvial de Mareuil.



Le passage sous le pont de la RD 112 est encore une fois sans grande visibilité. Il y a ensuite un virage en épingle à cheveux pour remonter au niveau de la route pour contourner une zone en friche (terrain privé ??). La végétation n'est pas bien entretenue dans ce passage ce qui réduit fortement le passage sur la véloroute. De plus, un plot en bois peu visible est positionné juste au milieu du passage§



Les négociations avec le propriétaire du terrain devraient être relancées pour permettre d'avoir un passage direct le long du canal, sans avoir à remonter au niveau de la route. D'ailleurs, un chemin est déjà presque tracé par les passages des cyclistes du secteur.

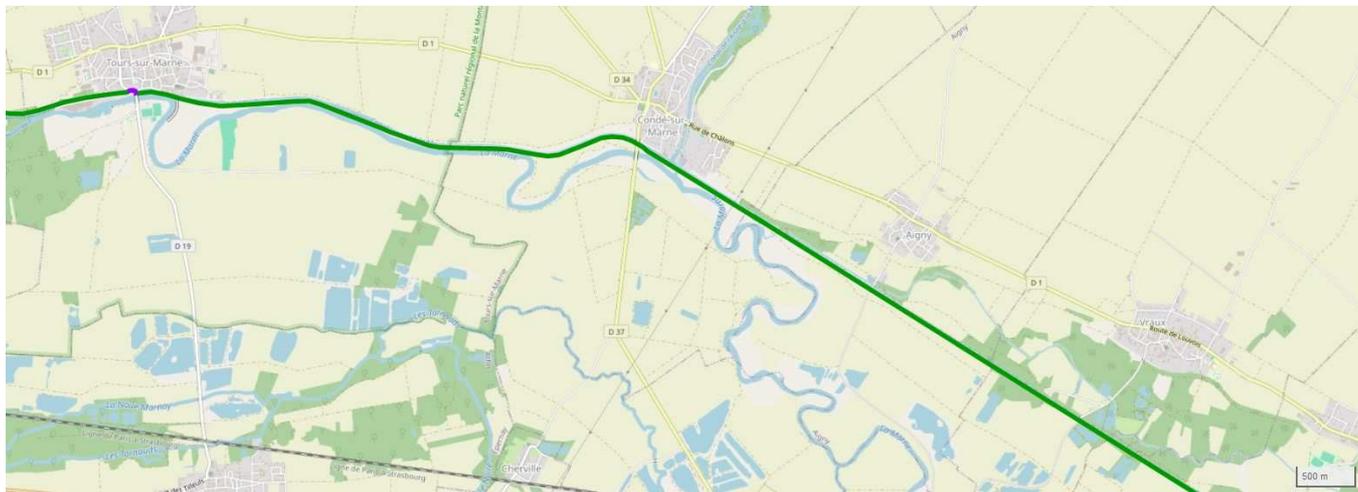
La véloroute reprend ensuite le halage sur 3 km pour arriver à Bisseuil, que l'on traverse en voie partagée par le quai Sud du Canal sur 400 m. Quelques commerces, une boulangerie et des hébergements sont proposés dans cette localité.



Après le quai Sud du Canal, il faut désormais traverser par un pont au-dessus du canal pour emprunter la rue du Pont et la nouvelle section de la véloroute aménagée côté Nord du canal. En effet, la véloroute passait auparavant par le côté Sud du canal mais arrivait au niveau de Tours sur Marne sur le site de l'entreprise Smurfit (emballages cartonnés). Il fallait traverser ce site industriel implanté entre le canal et la Marne en longeant les bâtiments, avec les risques liés à la présence et aux mouvements des poids-lourds.

Le Conseil Départemental de la Marne a donc étudié et réalisé un aménagement passant sur le côté Nord du canal. Ce nouveau tracé est en partie en voie partagée avec les engins agricoles. Il passe d'ailleurs à proximité d'un silo. Le quai de chargement sur péniche en bord de canal n'est plus utilisé. Le cheminement des usagers de la véloroute est éloigné de la circulation des poids lourds du silo dont l'activité est limitée à certaines périodes de l'année





Tours sur Marne à Vraux

La véloroute arrive ensuite au bourg de Tours sur Marne qui offre une belle aire d'arrêt entre Marne et Canal. Des services sont également disponibles dans cette localité.

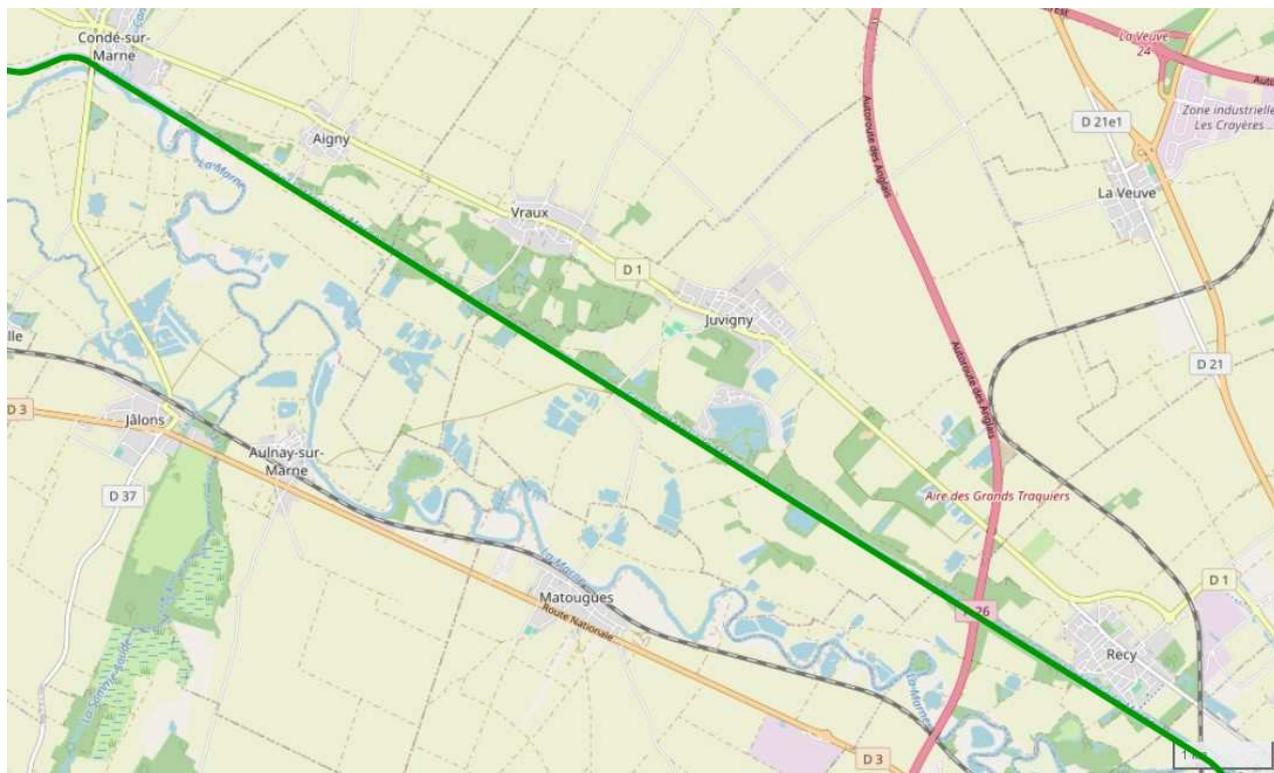


Le parcours se poursuit sur le halage pendant 4,4 km pour atteindre le village de Condé sur Marne. On y trouve une grande aire d'arrêt aménagée.



1-2 – De Condé sur Marne à Vitry le François

A partir de Condé sur Marne, on passe sur l'aménagement réalisé par la Communauté d'Agglomération de Châlons en Champagne. D'autres panneaux d'information sont installés, dont un avec le plan de chaque commune traversée. Le canal est rectiligne sur cette partie sur environ 13 km jusqu'au passage sous la voie ferrée entre Recy et Saint Martin le Pré, juste avant d'arriver à Châlons en Champagne.



Condé sur Marne à Recy

Le canal est bordé d'un rideau d'arbres de chaque côté. Le canal est orienté NW-SE. Le halage se situe sur la berge gauche du canal. Aussi, la véloroute est à l'ombre presque toute la journée ce qui peut s'avérer très appréciable lors des journées de forte chaleur.



Les traversées de routes ou de voies conduisant aux différents villages situés à proximité du canal sont les seuls « obstacles » à franchir, avec une montée et une descente ensuite. On y trouve généralement les panneaux indiquant les directions, le nom du village et quelquefois un panneau avec le plan du village. Ce dernier panneau est parfois implanté avant ou après la montée vers l'intersection, ce qui fait qu'on ne le voit pas nécessairement, surtout quand on prend son élan pour monter le petit raidillon, ou que l'on est lancé dans la redescente.

La route entre Matouges et Juvigny est peut-être un peu plus fréquentée et il faudrait une signalisation un peu plus renforcée.



Quelques aires d'arrêt sont implantées le long du parcours, à Vraux, au niveau de l'écluse de Juvigny. A Recy, on trouve une aire d'arrêt en franchissant le pont sur le canal et en entrant dans le village, mais elle n'est pas indiquée depuis la V52.



Nous avons noté quelques dégradations du revêtement par des racines, de la signalisation, ou encore un manque d'entretien de la végétation qui déborde sur la voie.





La visibilité étant réduite et les vitesses de certains cyclistes pouvant être élevées sur ces portions bien droites, il serait bien d'avoir une ligne marquée au sol au passage du pont des voies ferrées pour séparer les flux.



L'arrivée sur Châlons en Champagne se fait en toute sécurité par le halage. La continuité de la V52 est également tout à fait bien sécurisée le long du canal en allant en direction du parc du Jard Anglais.



Recy à Châlons en Champagne

En arrivant à Châlons par le chemin de halage, le passage sous la rue Jean Jaurès au niveau de l'écluse est un peu réduit et un marquage au sol serait utile pour guider les usagers et séparer également les flux.



Un accès vers la gare est indiqué peu avant d'arriver dans Châlons. S'il emprunte des petites rues au départ (rue Simon de Chaalons, rue du Port de Marne), il revient ensuite sur le pont sur la Marne et la rue Jean Jaurès, avec une bande cyclable délimitée sur le trottoir. L'accès à la gare est donc relativement bien sécurisé dans ce sens. Par contre, quand on vient de la gare vers la V52, ou vers le centre-ville, il faut franchir le giratoire de l'avenue de la Gare et de la rue Jean Jaurès qui est nettement moins sécurisé (2 voies routières entrantes / 2 voies routières sortantes). On retrouve une bande cyclable sur trottoir pour franchir le pont sur la Marne, mais il n'est pas possible de prendre l'itinéraire par la rue du Port de Marne qui est en sens unique. La traversée de la rue Jean Jaurès à cet endroit est bien compliquée et il est préférable de rester sur cette bande cyclable sur le trottoir de la rue Jean Jaurès pour rejoindre la V52, ou le centre-ville.



L'accès au centre-ville de Châlons en Champagne se fait par la rue Jean Jaurès et une bande cyclable sur trottoir. Mais on se retrouve très rapidement sur un giratoire peu sécurisant, avec un trafic assez important. La rue de la Marne est ensuite à 30 km/h, puis en sens unique avec double-sens cyclable pour accéder au cœur de ville, où on trouve tous les services, commerces, Office du Tourisme et patrimoine.

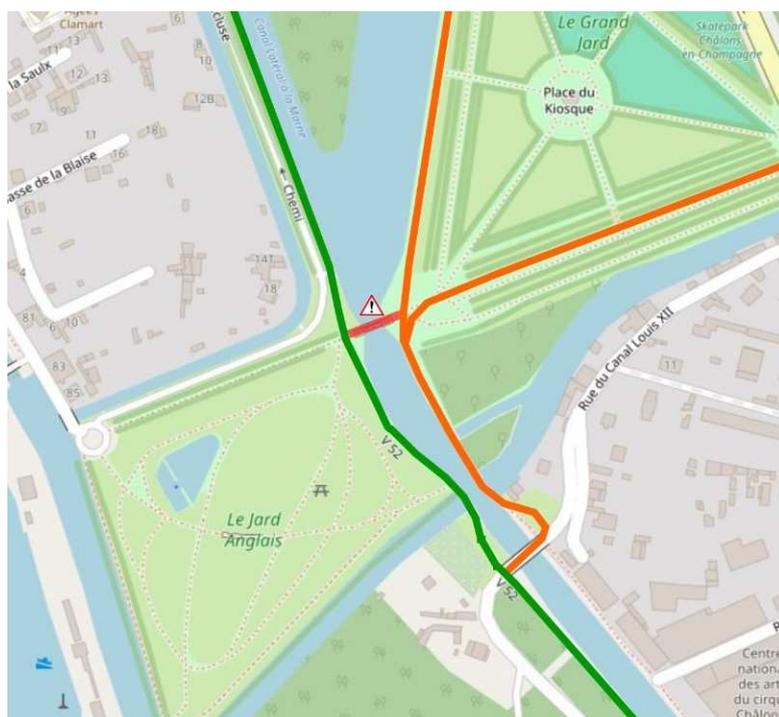


En reprenant la véloroute au niveau de la rue Jean Jaurès, on passe dans un très bel environnement de parcs urbains : le Grand Jard et le Jard Anglais. Une belle passerelle permet de relier ces deux parcs, cependant elle n'est pas empruntable à vélo, sauf à le porter.



Pour franchir le canal, nous proposons d'indiquer un passage en prenant le pont de la rue du Canal Louis XII, situé à 200 m un peu plus au Sud, et d'aménager un passage de l'autre côté du canal pour revenir vers le Grand Jard.

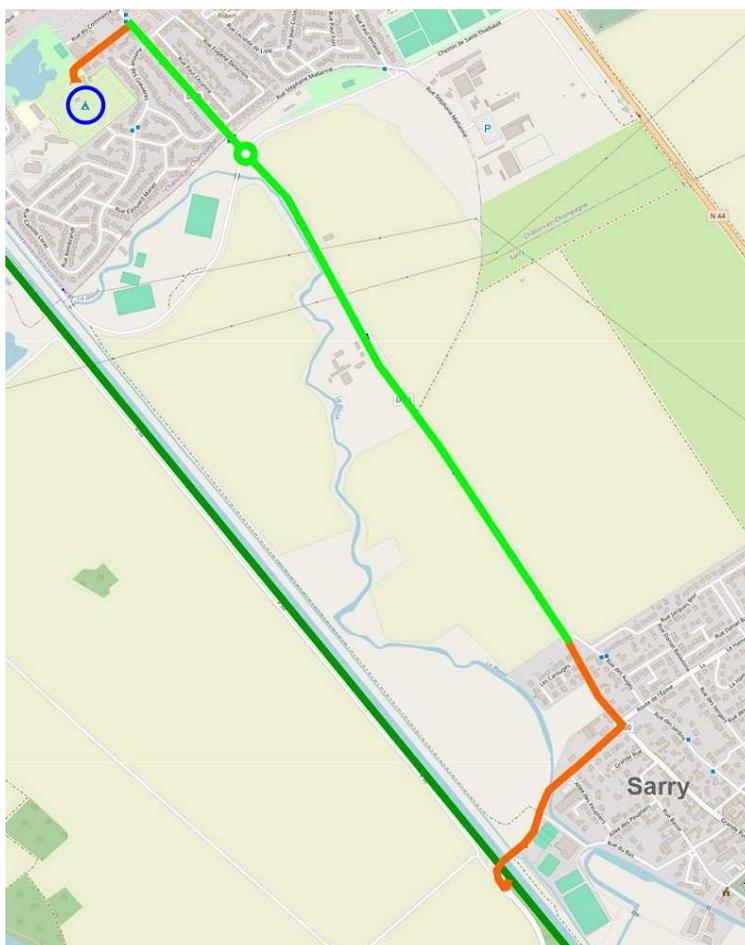
A partir de ce pont, ce serait également un accès vers le centre de Châlons en Champagne pour les usagers venant de Moncetz-Longevas, ou encore de Vitry le François.



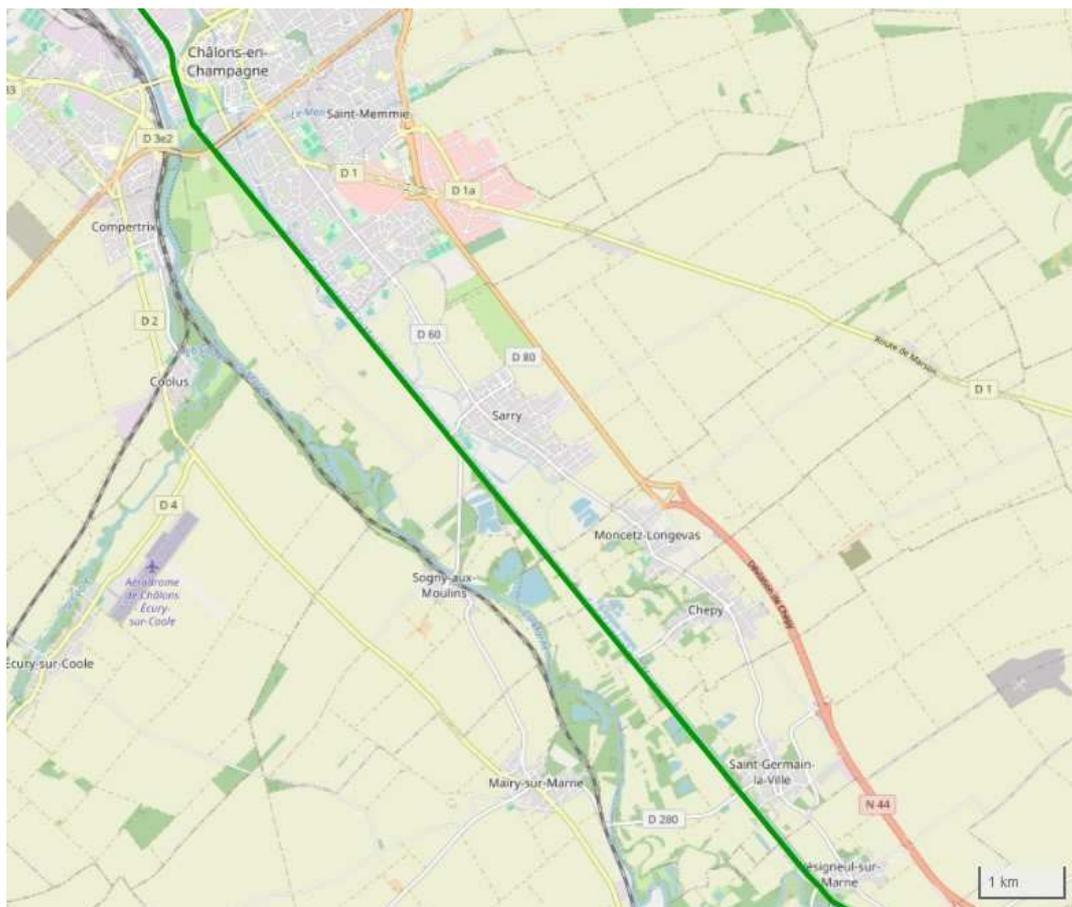
Il serait également intéressant d'indiquer un accès vers le camping de Châlons en Champagne à partir du pont de l'allée de Forêts en prenant sur l'autre rive du canal, même si le chemin n'est pas aménagé au début. On regagne ainsi le virage de la rue Pablo Neruda et du boulevard de la Croix Dampierre où une traversée cyclable existe. En prenant ensuite la piste cyclable bidirectionnelle le long du boulevard de la Croix Dampierre, puis la rue Paul Mouton, la rue du Groupe Libération Nord et l'avenue des Alliés, on arrive à la rue de Plaisance au niveau du camping. Cet itinéraire serait utilisé pour rejoindre le camping mais aussi pour les résidents au camping pour venir au centre-ville de manière plus agréable et sécurisée.



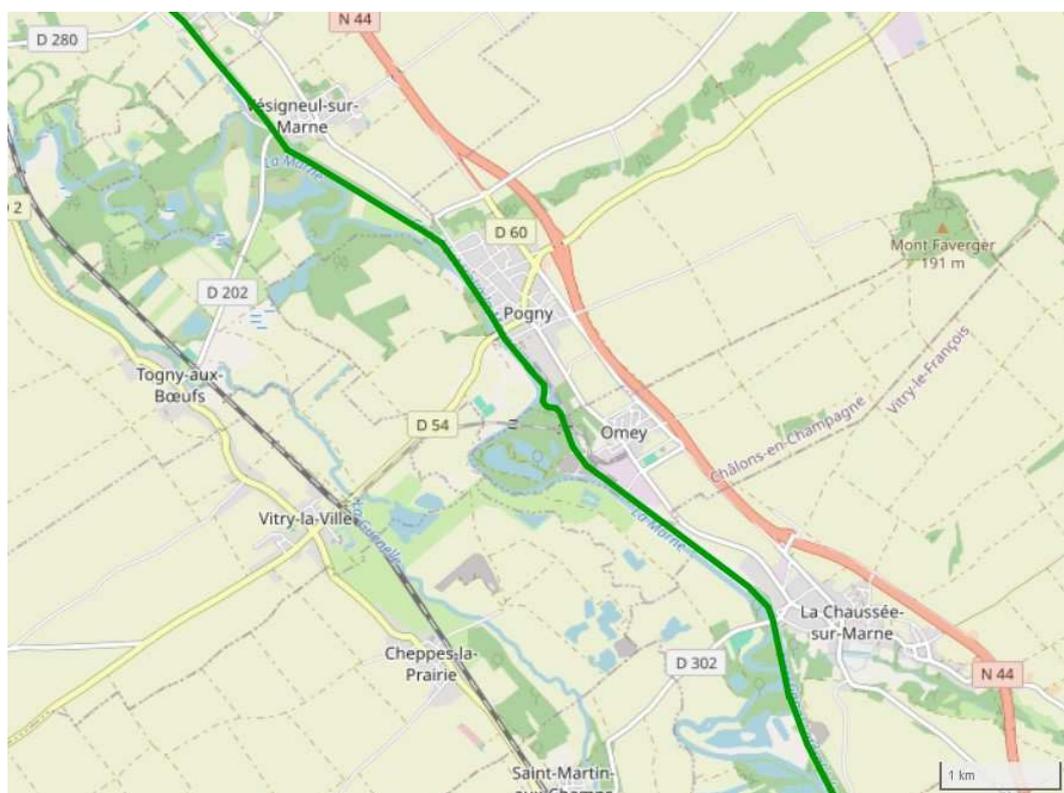
De la même manière, pour les usagers venant de Vitry le François, un accès vers le camping pourrait être indiqué à partir du bourg de Sarry, en quittant la V52 au niveau du pont de la RD 80, en prenant par la route de Sogny, la Grande Rue et la RD 60 en direction de Châlons, où des pistes cyclables unidirectionnelles sont aménagées de part et d'autre de la route jusqu'au giratoire. Ensuite, l'avenue des Alliés dispose de bandes cyclables jusqu'à la rue de Plaisance pour accéder au camping.



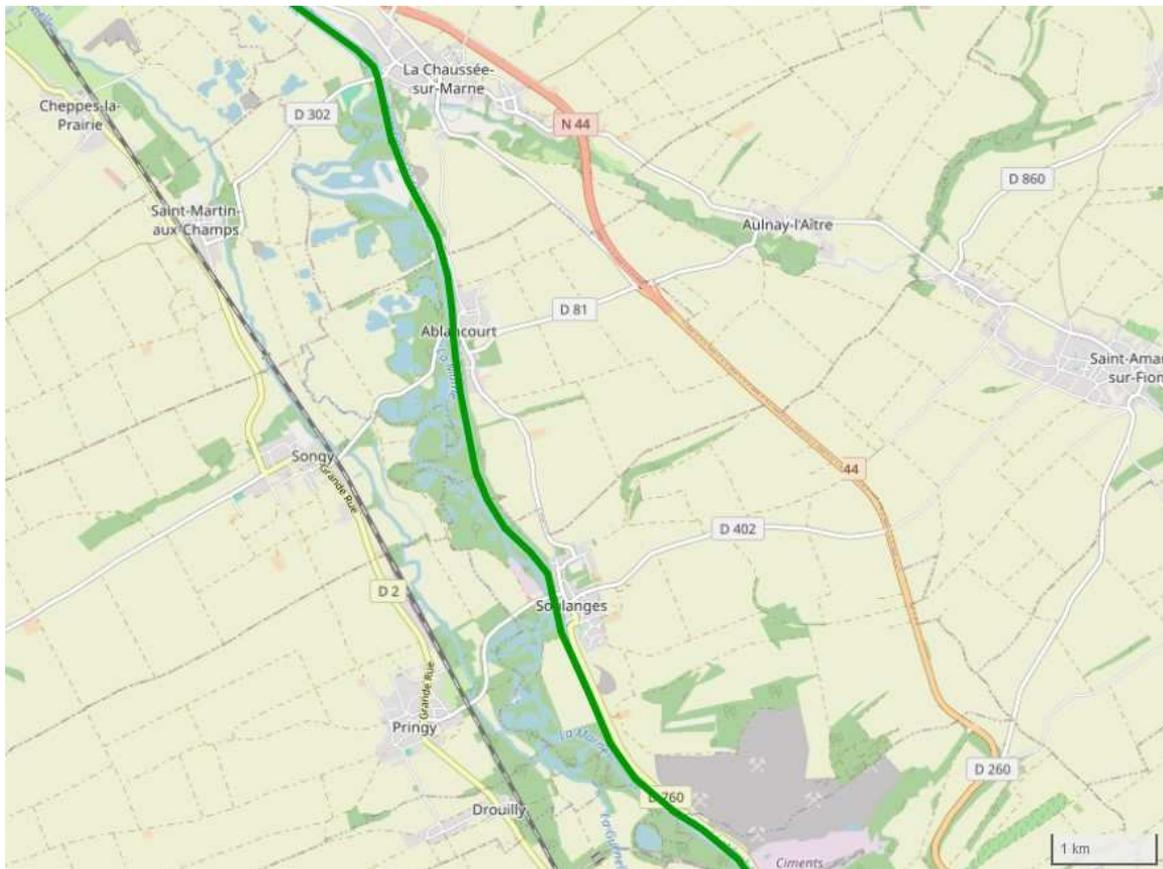
Comme entre Condé sur Marne et Recy, le canal est à nouveau rectiligne sur 11 km entre Châlons en Champagne et Vésigneul sur Marne. Toujours orienté NW-SE et bordé d'un rideau d'arbres, il offre à nouveau un ombrage très appréciable lors des chaudes journées estivales.



Châlons en Champagne à Vésigneul sur Marne



Vésigneul sur Marne à la Chaussée sur Marne



La Chaussée sur Marne à Soulanges

La partie entre Châlons en Champagne et Moncetz-Longevas a été aménagée par la Communauté d'Agglomération de Châlons il y a quelques années. Elle est toujours de bonne qualité.

La partie entre Moncetz-Longevas et Vitry le François a été aménagée par le Conseil Départemental de la Marne et inaugurée en juin 2023. Cette partie est également de très belle qualité, avec des aménagements d'aires d'arrêt remarquablement bien conçues. Elles offrent des tables avec une rallonge pour l'accès PMR.





La véloroute entre Chepy et Vitry-le-François a un statut de voie verte comme le signale les panneaux C115. Par endroit, des panneaux annoncent aussi le partage de la voie, notamment avec des engins agricoles. Le chemin de halage étant le seul accès aux parcelles agricoles situées entre le canal et la Marne, les panneaux "itinéraire partagé" indiquent un partage ponctuel de la voie avec des engins agricoles.

A la différence de la partie entre Condé sur Marne et Recy, pour les routes traversant le canal par un pont, les passages se font généralement en dessous du pont routier, le long du canal, sans avoir à monter au niveau de la route. La signalisation est donc posée au niveau des bifurcations, avec quelquefois des panneaux d'informations.



Par contre, à certains endroits, la végétation réduit nettement la section de passage. Pour d'autres passages, il y a un manque de visibilité, notamment à Ablancourt. Le rajout d'un panneau avec la mention « Ralentir – Danger » serait utile. Avec un marquage au sol, cela éveillerait plus l'attention des cyclistes qui ne regardent pas toujours la signalisation verticale.





Au niveau d'Omev, la voie est traversée par une ancienne voie ferrée fermée par un remblai et par une route desservant le site Omya. Au niveau de Couvrot, la véloroute traverse une voie ferrée qui dessert la cimenterie Calcia. La circulation ferroviaire est faible. Les trains circulent à 5 km/h et ralentissent à l'approche de l'intersection avec la véloroute et la RD.

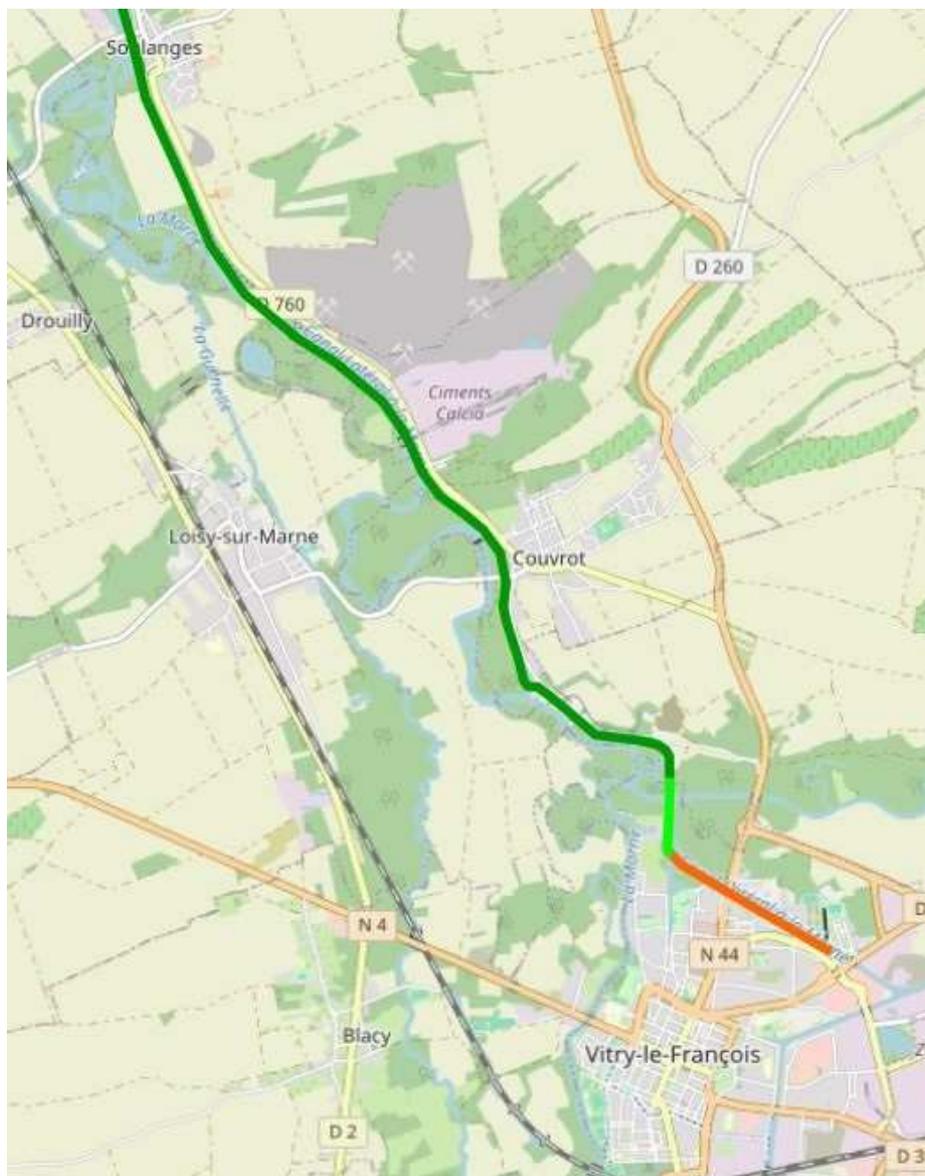


A noter qu'à Pogny, la halte fluviale sert également de relais camping-car et dispose d'aménagements et d'un point d'eau, le seul que nous ayons rencontré à proximité de la véloroute. Une mutualisation des services intéressante.



Peu avant d'arriver à Vitry le François, on trouve une très belle aire d'arrêt, bien aménagée, au niveau de l'écluse de l'Ermitte à Couvrot.





Soulanges à Vitry le François

Sur la fin du parcours, la voie se rétrécit fortement sur 450 m pour passer le pont-canal sur la Saulx. Ce passage est cependant très impressionnant avec l'alignement des platanes. Des dégagements sont aménagés par endroit pour se croiser.





On arrive ici au bout de la partie de la V52 aménagée dans le département de la Marne, soit 92 km. L'ancien canal qui traversait Vitry le François est isolé du canal latéral à la Marne qui se dirige désormais vers la bifurcation entre le canal de la Marne au Rhin et le canal de la Marne à la Saône, aujourd'hui dénommé canal entre Champagne et Bourgogne.



Accès et traversée de Vitry le François

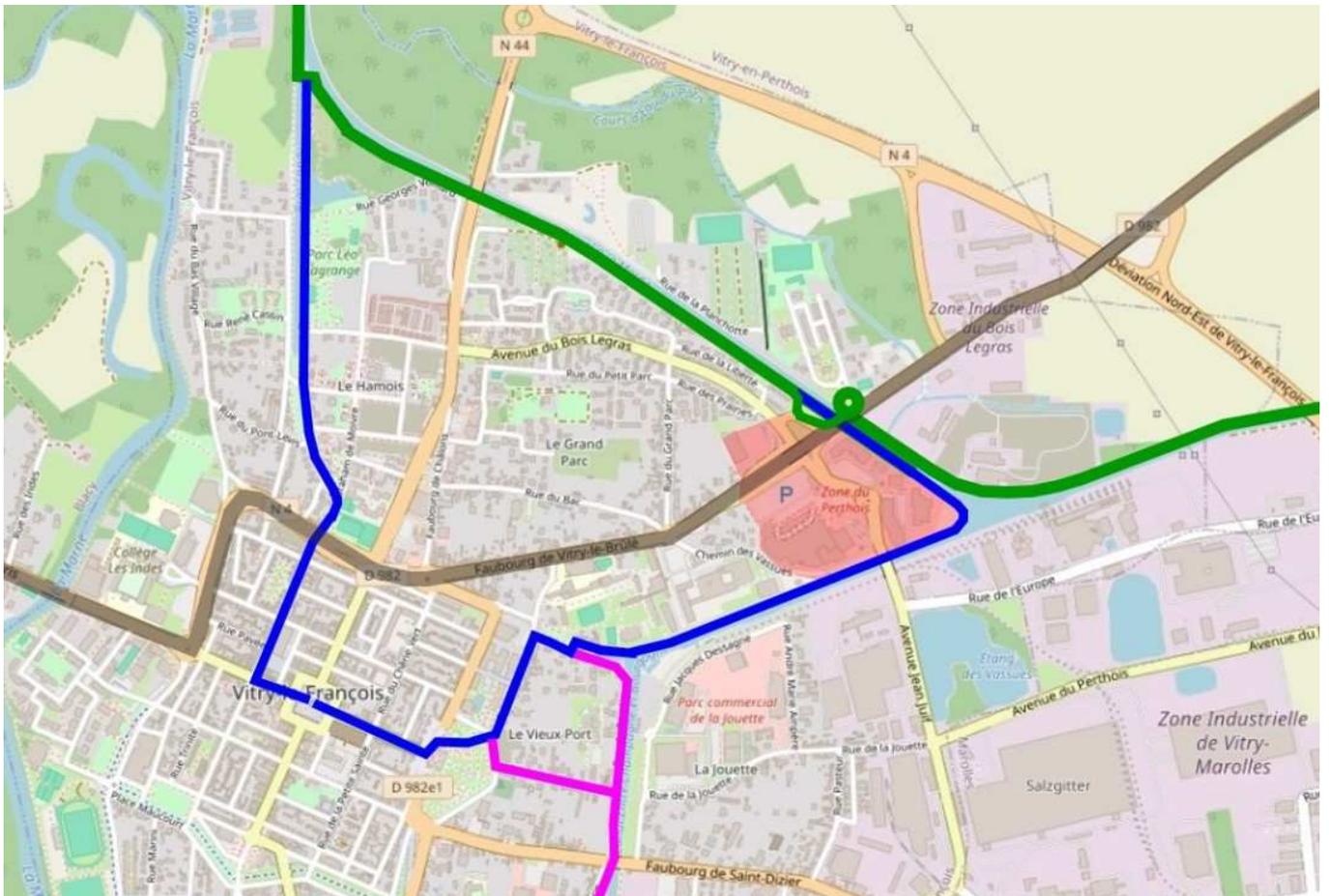
Si le canal contourne le centre de Vitry le François par le Nord, il est important d'avoir un accès sécurisé vers le centre-ville, et aussi d'établir une liaison avec l'itinéraire V53 qui emprunte la vallée de la Marne par le chemin de halage du canal entre Champagne et Bourgogne.

L'aménagement réalisé par le Conseil Départemental de la Marne longe l'ancien canal dénommé aujourd'hui « Bras Landy » sur 600 m pour atteindre la rue du Chantier de Bateaux. Il longe également le parc Léo Lagrange qui est un bel espace avec de nombreux équipements, et les anciennes cales sèches du chantier de bateaux, transformées aujourd'hui en skatepark.





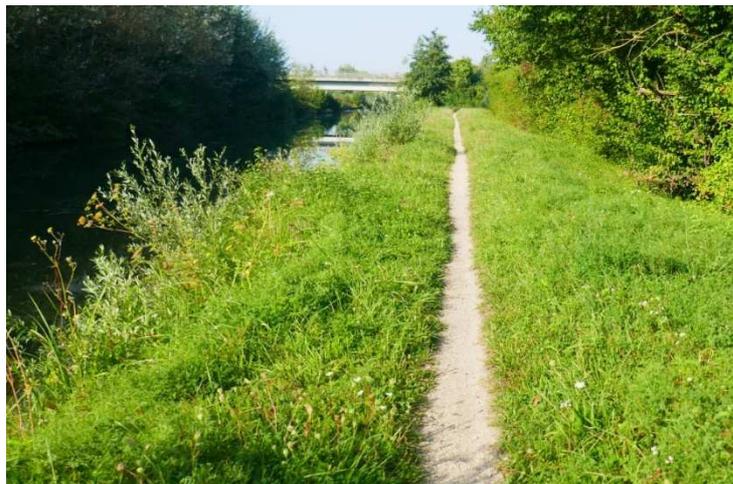
La carte ci-dessous présente les itinéraires possibles : **en vert** le tracé de la V52 par le canal latéral la Marne puis le canal de la Marne au Rhin ; **en bleu** le tracé que nous proposons pour accéder au centre-ville, que ce soit en venant de Châlons ou en venant de Bar le Duc ; **en rose** le tracé de liaison vers ou depuis la V53 ; **en gris** la RN4 et la RD 982, axes majeurs de la circulation dans Vitry le François.



L'accès vers le centre-ville emprunterait la rue du Chantier de Bateaux et la rue Abraham de Moivre pour atteindre la RN 4 au niveau d'un carrefour à feux qui permet une traversée sécurisée de cet axe très circulé, notamment par de nombreux poids-lourds. Le centre-ville étant quadrillé par des rues à angles droits, avec de nombreux sens-uniques de circulation, ce serait à la ville d'identifier le meilleur parcours pour arriver à la place d'Armes, puis pour rejoindre la place de l'Hôtel de Ville.

On trouve au centre de Vitry tous les services et commerces souhaités, un Office de Tourisme et une gare sur la ligne Paris-Strasbourg et sur la ligne Reims-Dijon.

Depuis l'Hôtel de Ville, il est possible de rejoindre le port de plaisance par la rue Charles Péguy, la rue du Vieux Port et la rue des Moignottes. Depuis le centre-ville, pour **éviter la RD 982 (faubourg de Vitry le Brûlé, route de Vitry en Perthois)**, nous proposons d'aménager une voie verte entre le port de plaisance et la jonction des 3 canaux Pour rejoindre le canal latéral à la Marne et ensuite le canal de la Marne au Rhin. Il existe aujourd'hui un chemin dans les herbes et dans les taillis. Ce passage serait également utile pour les mobilités locales, notamment pour les salariés et les habitants se rendant dans la zone d'activités du Perthois. On rejoint ainsi le passage du pont de la RD 982 sur le canal latéral à la Marne.



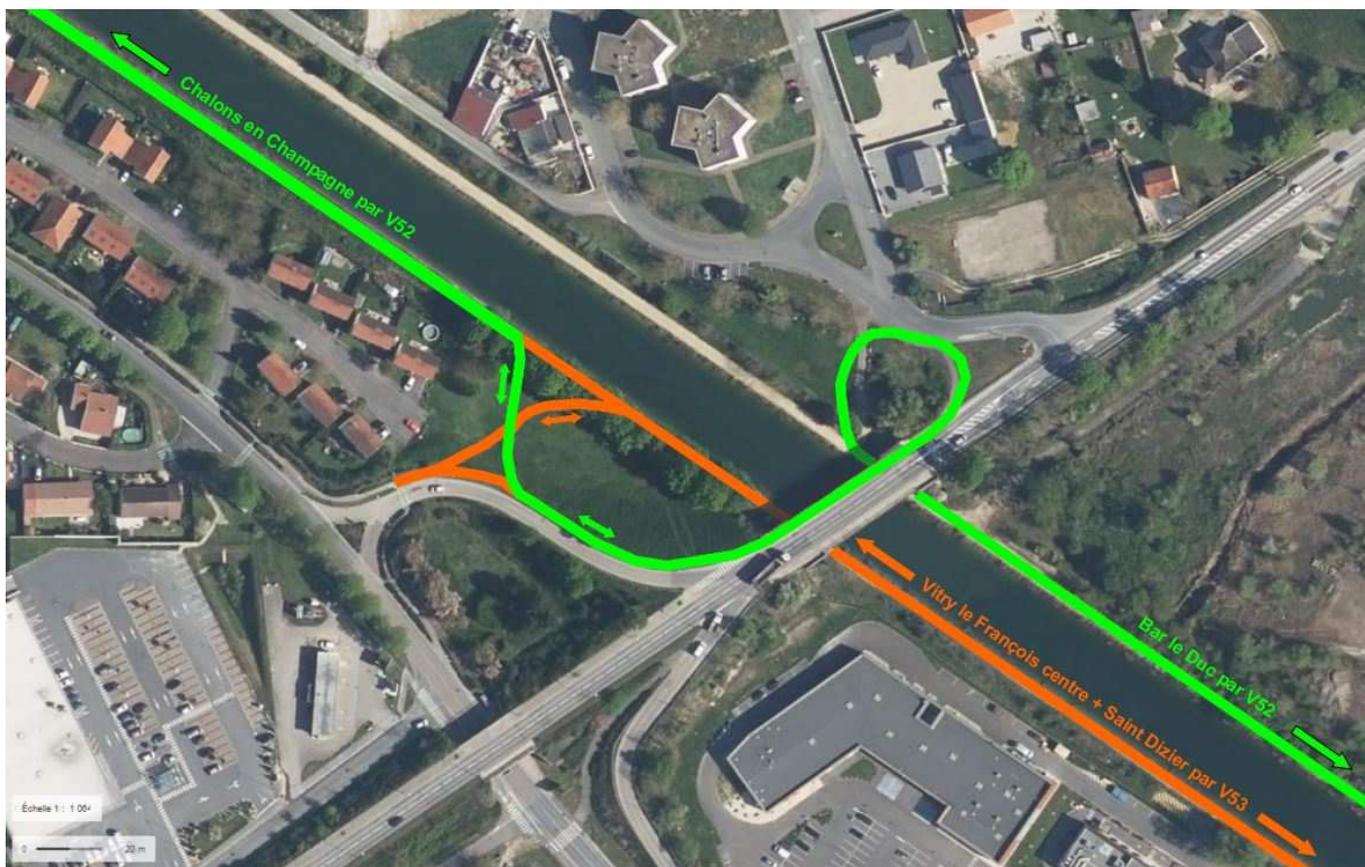
En reprenant l'itinéraire de la V52 arrivant à Vitry le François au niveau du Bras Landy, on emprunte le chemin de halage du canal latéral à la Marne sur 1 500 m pour arriver également au niveau du pont de la RD 982. Cette portion n'est pas aménagée pour l'instant. Elle est en gravillonné assez roulant.



Le changement de côté du canal au niveau du pont de la RD 982 est le point le plus dangereux de tout le parcours de la V52 dans le département de la Marne. Cette route est un axe principal desservant le centre de Vitry le François et le trafic y est intense. Les traversées de chaussée et de bretelles de sortie sont dangereuses.



Il n'y a pas d'autre pont pour changer de rive de canal. Aussi, pour sécuriser ce passage, il serait nécessaire d'aménager une remontée depuis le halage en utilisant le grand espace de verdure bien dégagé pour passer sur le trottoir NW du pont.



Sur le pont de la RD 982, le trottoir NW est assez large. De plus une descente existe sur l'autre rive du canal pour arriver au niveau de la rue du Champ de Manœuvres. La pente est peut-être un peu raide mais elle pourrait être réduite en rallongeant un peu la courbe de ce virage.



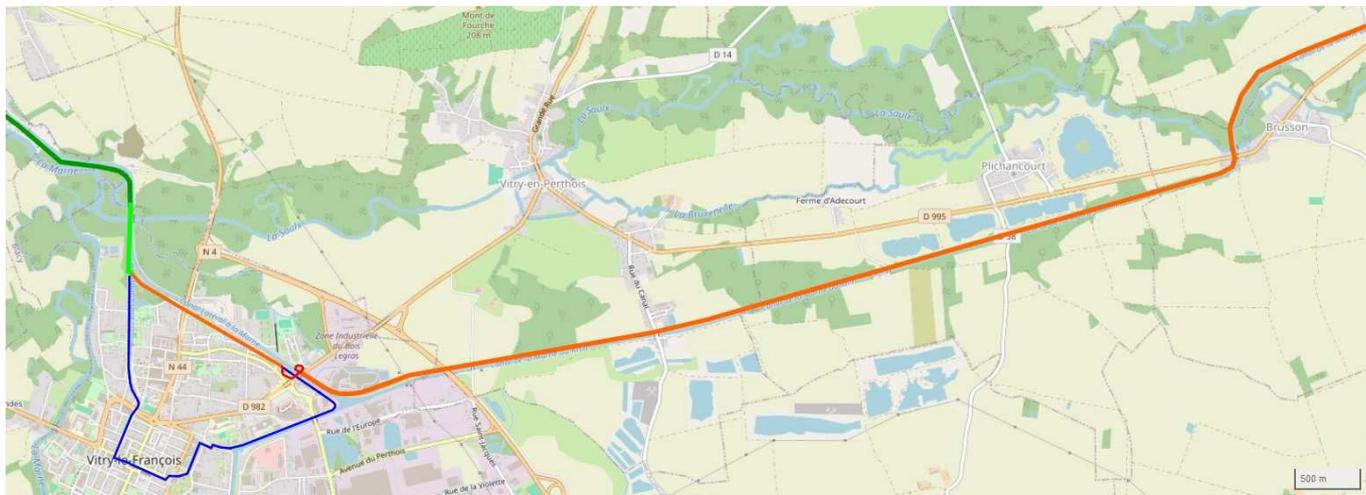
Il s'agit là d'un aménagement un peu plus conséquent qu'ailleurs mais c'est également **le point le plus dangereux de toute la V52 dans le département de la Marne.**

Le Conseil Départemental de la Marne envisage de faire passer la V52 sur la rive Nord du canal latéral à la Marne à partir du pont-canal sur la Saulx, avec ainsi une continuité directe sur la rive Nord du canal de la Marne au Rhin. Dans ce cas, l'aménagement proposé ci-dessous pour franchir le pont de la RD 982 resterait valable pour un accès vers le centre de Vitry le François depuis la V52 via le début du canal entre Champagne et Bourgogne.

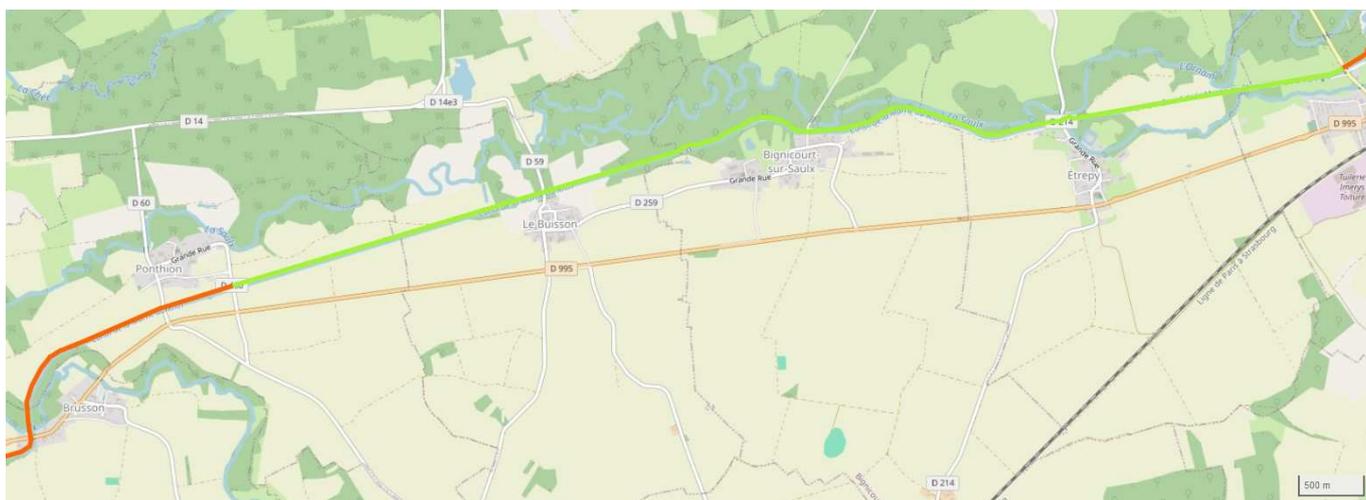


1-3 – De Vitry le François à Sermaize les Bains

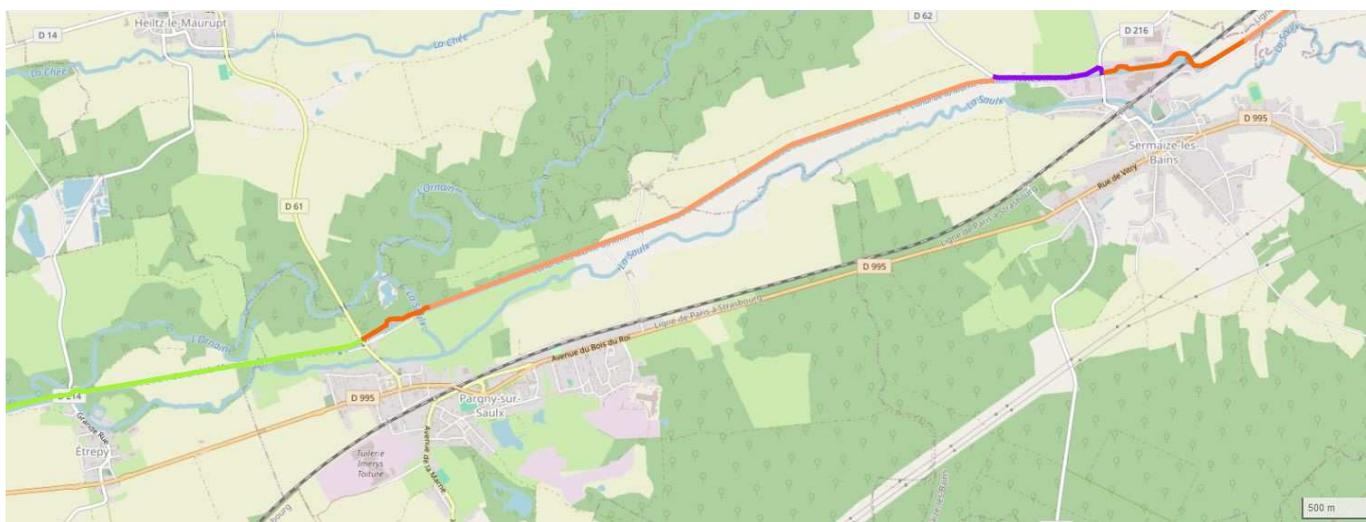
Cette partie de la véloroute V52 représente un linéaire d'environ 25 km. Le chemin de halage n'est pas aménagé. Il est par endroit très enherbé, à d'autres plutôt roulant sur un revêtement en enrobé assez ancien, et bien sûr avec de nombreuses situations intermédiaires entre ces deux états. Ce secteur est à l'étude par le Conseil Départemental de la Marne en prévision d'un aménagement au cours des prochaines années.



Vitry le François à Brusson



Brusson à Etrepy



Etrepy à Sermaize les Bains



Sur 700 m depuis le passage sous la RD 982, le chemin de halage est entretenu par VNF pour accéder à la jonction des canaux. Ensuite, jusqu'à l'écluse de Saint Etienne, ce sont 2 km bien enherbés mais avec une trace laissée par le passage de vélos.



A partir de l'écluse de Saint Etienne, le chemin de halage est de meilleure qualité. De très beaux alignements de platanes créent une ambiance très agréable.

Cependant, par rapport à d'autres passages précédents, nous avons remarqué cette fois que le niveau de l'eau dans ce bief du canal était très haut. A tel point que les berges bien détrempées faisaient l'objet d'affaissement et d'ornières par le passage de véhicules. A un endroit, une petite rigole traversait même le halage, avec le risque que cela entraîne une érosion progressive de la digue. Etait-ce dû à une surverse encombrée qui faisait monter le niveau de l'eau ? A une manœuvre volontaire de VNF ? Toujours est-il que les berges ont pâti de cette situation.



A l'écluse suivante d'Adecourt, la visibilité est réduite par une haie volumineuse pour les véhicules venant de la RD 995. Cependant, cette petite route ne dessert qu'une habitation et quelques terrains et peut être considérée comme une impasse avec peu de trafic.

Sur les deux biefs suivants, le niveau d'eau était tout à fait normal. On retrouve de beaux alignements d'arbres qu'il faudra absolument conserver.

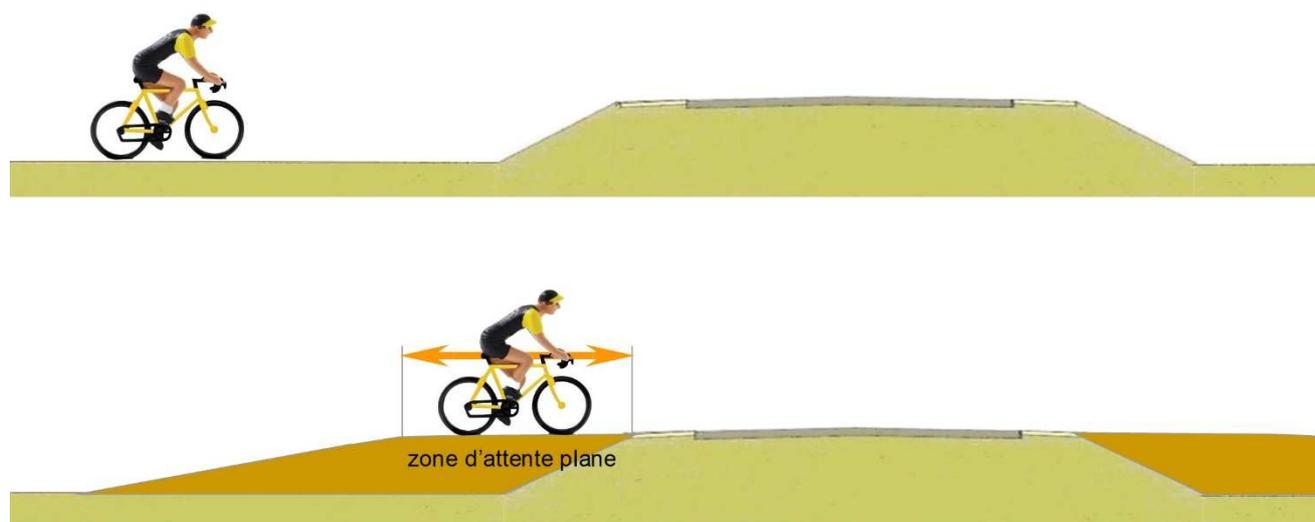


On arrive ensuite au village de Brusson où on doit traverser la RD 995. On est en zone urbaine et les vitesses des véhicules sont réduites, notamment par un aménagement du côté de Vitry le François, une 100aine de mètres avant cette intersection.

En arrivant de Vitry par le canal, on aborde cette route à fort trafic par une petite montée.



Pour redémarrer, on se trouve donc en pente. Un démarrage en côte est toujours un peu plus difficile, notamment pour les enfants qui ont plus de mal à trouver l'équilibre avant de s'engager pour traverser une route, ce qui peut être dangereux s'ils tardent à s'engager. Aussi, nous proposons que dans ces cas de figure, un plateau rehaussé soit réalisé pour disposer d'une zone d'attente plane de 3 ou 4 mètres pour pouvoir accueillir un petit groupe comme une famille avec enfants. Cela permet de redémarrer plus facilement et de traverser plus rapidement.



Après la traversée de la route, on arrive au niveau de l'écluse et du pont-canal sur la Bruxenelle. Des équipements de pilotage des portes d'écluse, ou pour une autre fonction, sont placés dans le passage. Lors d'un précédent passage en 2023, ce boîtier métallique n'était pas en place. S'il devait être permanent, il faudra trouver un moyen de le déplacer car des vélos spéciaux (trike, handbike) ou des vélos avec remorque auront du mal à passer.



La section du halage qui suit jusqu'à la traversée de la RD 60 est nettement plus enherbée. Ensuite, on retrouve un halage plus praticable et plus roulant, toujours un peu enherbé. Cependant, les arbres commencent à se faire rares et l'ombre aussi.



Au niveau de Bignicourt, le canal amorce quelques virages dans une zone plus rafraichissante. Une halte fluviale sur l'autre rive du canal offre quelques tables pour un arrêt.



L'itinéraire de la V52 se poursuit toujours sur le halage dont le revêtement en enrobé ancien commence à se dégrader sérieusement. Après 4 km, on arrive à Pargny sur Saulx, petite ville avec différents services. Un restaurant se trouve idéalement placé au bord du canal. D'autres commerces se trouvent sur la rue Arthur Hannequin / RD 995.



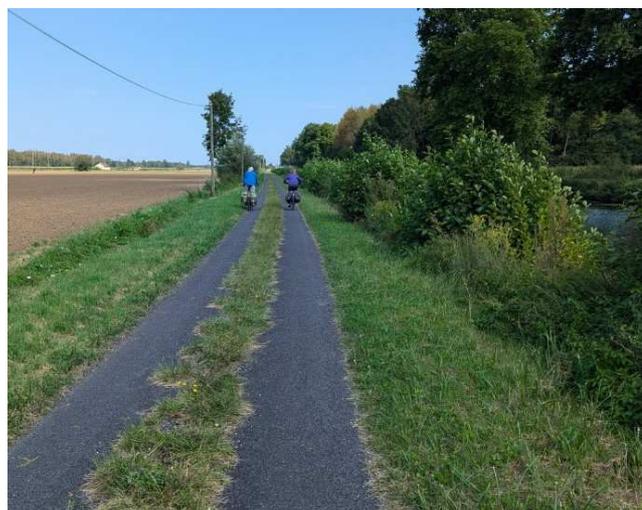
A la halte fluviale de Pargny, on trouve un bel espace avec des tables. Il est placé de l'autre côté du canal par rapport à l'itinéraire prévu pour la V52. Plutôt à destination des navigants du canal, cet espace pourrait être mutualisé avec les cyclistes, également avec des camping-caristes.



A partir de Pargny sur Saulx, on reprend le halage sur 5 km en direction de Sermaize les Bains. Au niveau de l'écluse du pont-canal sur la Saulx, un bloc métallique de pilotage des portes d'écluse est encore présent sur le passage. De la même manière qu'à Brusson, il faudrait voir avec VNF pour le placer de manière à ce qu'il ne gêne pas le passage des usagers de la véloroute.



Le revêtement est de qualité moyenne ensuite et s'améliore après 1 700 m à partir d'une petite route desservant la ferme de la Croisette. A cet endroit les véhicules VNF peuvent accéder plus facilement au halage. Le revêtement est un enrobé sur les bandes de roulage des voitures et enherbé au milieu, et quelquefois dégradé sur les côtés, avec quelques affaissements. On emprunte cette portion sur presque 3 km pour atteindre la RD 62, peu avant Sermaize les Bains.



La véloroute emprunte la RD 62 sur 800 m avant d'arriver à un giratoire. Cette route est à faible trafic et la visibilité est bonne. Il n'y aurait pas nécessité d'aménager le chemin de halage en parallèle de la route, tout du moins dans un premier temps. Le souhait pourrait éventuellement venir de la commune de Sermaize pour offrir un itinéraire de balade sécurisé à proximité du bourg.



A Sermaize les Bains, de nombreux services sont disponibles. Le centre-ville se situe à 800 m du canal. Il faudrait les indiquer depuis la véloroute. Il est dommage que la gare ne soit plus en activité.

La véloroute continue le long du canal pour rejoindre la limite départementale avec la Meuse. Cette portion de 1 300 m est de moins bonne qualité. Elle présente un intérêt par les virages que le canal effectue pour passer sous la voie ferrée. On arrive ensuite au niveau de l'écluse de Remennecourt, 100 m avant la limite départementale. A cette écluse, il serait utile d'indiquer un accès vers le centre-ville de Sermaize par la rue du Port.



On arrive ainsi au terme du parcours de la V52 dans la Marne, soit environ 120 kms, dont les $\frac{3}{4}$ sont déjà aménagés sur 92 km.

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 1.

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.

On retrouve la prépondérance des $\frac{3}{4}$ du linéaire déjà aménagé dans le département de la Marne. Ces résultats montrent des valeurs plutôt favorables. Ils sont à nuancer pour certains critères comme nous le développons ci-dessous.

Statut de la voie

	vv	mixte	rue petite route	route	
Km	65,0	24,1	28,9	0,4	118,4
%	54,9%	20,4%	24,4%	0,3%	
	75%		25%		

Revêtement

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	73,0	19,2	24,0	2,2	118,4
%	61,7%	16,2%	20,3%	1,9%	
	78%		22%		

Sécurité

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	63,8	43,0	11,2	0,4	118,4
%	53,9%	36,3%	9,5%	0,3%	
	90%		10%		

Praticabilité

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	87,3	20,8	8,1	2,2	118,4
%	73,7%	17,6%	6,8%	1,9%	
	91%		9%		

Signalisation

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	67,2	23,0	0,5	27,7	118,4
%	56,8%	19,4%	0,4%	23,4%	
	76%		24%		

Travaux

	o	~	+	++	
Km	57,9	32,5	1,1	26,9	118,4
%	48,9%	27,4%	0,9%	22,7%	
	76%		24%		

Marne (km)



Marne (%)



2-1 – Statut de la voie

Le statut de la véloroute est très variable dans sa partie aménagée, notamment du fait qu'elle est partagée avec des véhicules, principalement agricoles selon la signalisation en place.



Bien qu'elle présente toutes les caractéristiques d'une voie verte, en site propre, sans véhicules, la présence du panneau officiel C115 est peu répandue, sauf sur la dernière portion réalisée entre Moncetz-Longevas et Vitry le François. La section Dormans - Condé-sur-Marne a été réalisée entre 2014 et 2017 sur différents type de chemins : chemins ruraux, chemins d'exploitation et chemin de halage. A l'époque, compte tenu de la définition des voies vertes dans le code de la Route et la nécessité de maintenir des accès à certains véhicules (engins agricoles, riverains, VNF,...), il n'a pas été possible pour le Conseil Départemental de la Marne de lui donner un statut de voie verte. VNF y était opposé pour permettre la circulation de ses véhicules de service. Avec l'évolution de la définition de la voie verte en 2022, il a été possible de donner le statut de voie verte à la section Chepy - Vitry-le-François, pour une circulation partagée ponctuellement avec les agriculteurs, et partout pour les véhicules VNF.

Aussi, si nous n'avons pas pu considérer l'ensemble du linéaire sur le bord de Marne et le long du canal latéral à la Marne comme de la voie verte (au sens des usagers et non pas au sens réglementaire), les très faibles circulations autorisées et observées offrent des conditions d'un aménagement en site sécurisé.

A certains endroits, la véloroute emprunte les rues des villages ou des bourgs, quelquefois sur de courtes distances : Vincelles, Reuil, Damery, Cumières, Aÿ-Champagne, Bisseuil, Tours sur Marne. Pour la partie du halage non aménagée à l'Est de Vitry le François, nous avons considéré qu'il s'agissait de chemins carrossables, équivalents à des petites routes. Ainsi, **un quart du linéaire est constitué de rues, de petites routes ou assimilées.**

Une seule petite section nous est apparue comme étant sur route, ou nécessitant d'emprunter une route, concerne le **passage du pont de la RD 982 au-dessus du canal latéral à la Marne à Vitry le François**. C'est un passage très court de **400 m** seulement.

Aussi, nous considérons qu'un peu plus de la moitié du parcours marnais est en **voie verte (55 %)**, et qu'environ 20 % peut être assimilé à des voies vertes ... sans l'être vraiment. Les trois-quarts du linéaire présentent donc un statut favorable pour les cyclistes (75 %).

2-2 – Revêtement

Pour le revêtement, la qualité des parties aménagées est très bonne et très roulante (62 %).

Nous avons quand même considéré les parties où la voie était fissurée par le passage des engins agricoles entre Verneuil et Damery comme de moins bonne qualité, au même titre que certaines traversées de villages où le revêtement n'était pas toujours de très bonne qualité. Cela représente environ une 20aine de km et 16 % du linéaire.

Les parties peu roulantes sont constituées essentiellement par le halage du canal de la Marne au Rhin entre Vitry le François et Sermaize les Bains, soit environ 24 km.

La seule portion de mauvaise qualité en l'état actuel de l'itinéraire se situe entre le tout début du canal de la Marne au Rhin à Vitry le François et l'écluse de Saint Etienne, soit un linéaire de 2,2 km

Globalement, 92 kms sont de bonne qualité, représentant 78 % du linéaire. Les 22 % restant concerne essentiellement la partie entre Vitry le François et Sermaize les Bains.

2-3 – Sécurité

Comme l'itinéraire se situe principalement en dehors des voies routières, la sécurité est plutôt bien assurée. Il n'y a pas de traversées de routes circulantes. Presque tous les croisements avec des routes départementales se font avec des passages inférieurs, donc sans interaction avec le trafic routier.

Lorsque la véloroute emprunte des rues dans les villages ou les bourgs, ce sont généralement des voies à faible circulation.

Nous avons noté quelques points délicats : passage rétréci et sans visibilité sous la voie ferrée à Aÿ-Champagne, passage au niveau des silos à Bisseuil (mouvement de poids-lourds, chargement de péniche), passage rétréci sous la rue Jean Jaurès à Châlons en Champagne, traversée de la RD 995 à Brusson.

Sinon, **le point le plus dangereux est le passage par le pont de la RD 982 à Vitry le François**. Nous avons proposé page 44 une solution d'aménagement qui permettrait de ne pas passer sur la chaussée mais d'emprunter le trottoir existant en séparant les cyclistes et les piétons, ou en créant sur le pont un espace de mixité de type « aire piétonne » obligeant les cyclistes à « rouler au pas ». Si l'option d'un passage de la V52 sur la rive Nord du canal latéral à la Marne était retenue, le passage du pont de la RD 982 resterait nécessaire pour rejoindre le centre-ville de Vitry le François.

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 des aménagements, du confort, de la sécurité. Elle est regardée à la fois du point de vue du type de vélo qui peut l'emprunter, mais aussi du type d'usagers, et en particulier en considérant une famille avec enfants.

Dans le département de la Marne, nous considérons que plus de **90 % du parcours est praticable dans de bonnes conditions**.

Les points les plus délicats en terme de praticabilité sont les passages rétrécis sous les ponts, notamment à Aÿ-Champagne (pont SNCF). Le passage sous le pont de Mareuil (RD 112), avec son virage en épingle à cheveux et un passage un peu étroit ensuite, mériterait que la solution d'aller tout droit soit réétudiée ou renégociée. On retrouve le passage de la RD 982 à Vitry le François, à la fois pour des questions de sécurité mais aussi pour des questions d'accès.

Le secteur le moins praticable est la partie totalement enherbée entre la jonction des canaux à Vitry le François et l'écluse de Saint Etienne. Il faut un VTT pour passer.

Autrement, les barrières installées au niveau des écluses entre Vandières et Aÿ-Champagne ne sont absolument pas pratiques. Il faudrait les ouvrir comme cela s'est fait à l'écluse de Cumières en supprimant le petit portique. Généralement, ces dispositifs sont surtout utiles les 2 ou 3 premières années de mise en service d'un nouvel aménagement. Ensuite, les anciens utilisateurs ou les utilisateurs motorisés se rendent compte que cet espace ne leur appartient plus ou qu'ils n'ont plus leur place. Si la circulation d'engins venait à revenir, il faudrait alors soit verbaliser, ce qui freinera rapidement les volontaires, soit remettre temporairement en place le portique ou un dispositif équivalent.

La barrière pivot implantée sous le pont de la RD 201 à Aÿ-Champagne doit être supprimée.



2-5 – Signalisation

Dans la mesure où la V52 n'est pas encore identifiée par un logotype spécifique, c'est l'identifiant national « 52 » qui prime actuellement. Il n'existe pas encore de notice de signalisation spécifique à cet itinéraire. Le Conseil Départemental de la Marne

et la Communauté d'Agglomération de Châlons en Champagne sont parmi les seuls à avoir intégré déjà sur la signalisation le logo de la V52. On la retrouve sur la totalité du linéaire aménagé soit 76 % du parcours.

A noter que des bornes kilométriques sont implantées sous la forme de plaques au sol. Malheureusement, elles ont un peu souffert lors du fauchage des abords de la véloroute. Des points ont été peints au sol en travers de la voie pour indiquer leur présence afin qu'ils soient préservés.

L'annexe 2 au présent rapport présente différents panneaux installés dans la Marne.

2-6 – Travaux

En matière de travaux, il y a peu de choses à faire sur la partie aménagée entre Dormans et Vitry le François. Il y a les fissures et affaissements de la voie au niveau de Vandières, Chatillon sur Marne et Reuil, qui devraient être repris par le Conseil Départemental de la Marne.

Le revêtement devrait être repris dans certaines traversées de villages ou de bourgs. Du très ponctuel : la reprise du ressaut de trottoir à Aÿ-Champagne (la Citadelle).

L'entretien de la véloroute n'est pas non plus à oublier pour éviter que la végétation n'envahisse la voie.

Enfin, bien évidemment, en terme de travaux, il y a les **27 km entre Vitry le François et Sermaize les Bains** (limite 51/55) qu'il faudrait réaliser au cours des prochaines années.

3 – Services

Le tourisme est déjà bien développé dans le secteur de production du Champagne, entre Dormans et Tours sur Marne, même s'il est plutôt orientée vers une clientèle aisée ou à bon niveau de revenus. Des hébergements, de la restauration et des prestations touristiques sont donc déjà en place pour accueillir également les cyclistes itinérants ou en excursion sur la véloroute.



A Epernay, il existe des locations de vélos, sans ou avec assistance électrique (OT avec Facil-e-bike, Bike-energy) et des circuits accompagnés (L'Echappée Bulles, Bike-energy).



Châlons en Champagne est également une ville au patrimoine intéressant qui attire déjà une clientèle touristique, avec des locations de vélos à l'OT, et un parking sécurisé à proximité de l'OT.



Vitry le François est sous l'influence du lac du Der situé à proximité et relié par des aménagements cyclables (V53 notamment), et a développé également une démarche touristique à destination des cyclistes.

Par contre, entre Condé sur Marne et Châlons en Champagne, et entre Châlons en Champagne et Vitry le François, l'offre de services et de tourisme est très limitée.

Entre Vitry le François et Sermaize les Bains, l'aménagement de la véloroute sur le canal de la Marne au Rhin créerait un véritable point d'intérêt pour ce secteur qui ne dispose pas d'un fort développement touristique.

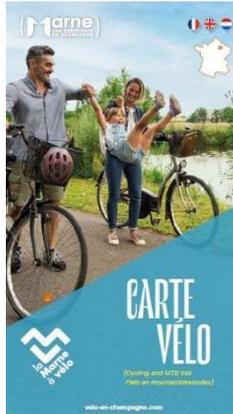
Nous avons recensé plusieurs aires d'arrêt implantées tout au long du parcours de la véloroute. Des panneaux d'informations (RIS) sont présents sur certaines. Cependant, avec des textes assez petits, en blanc sur un fond bleu pâle, leur lisibilité n'est pas fabuleuse. Elle doit l'être encore plus pour des personnes présentant des déficiences visuelles (manque de contraste).



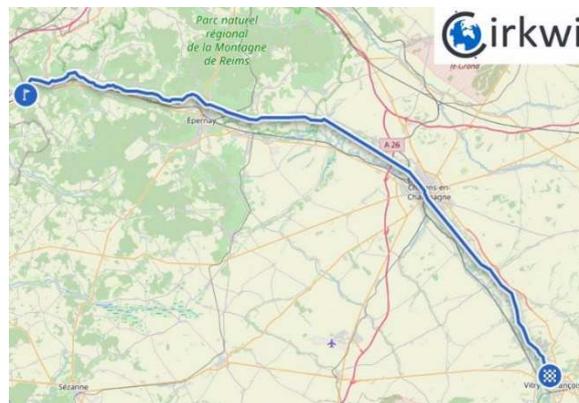
D'autres panneaux sont plus lisibles.



En matière de support de promotion, l'ADT Marne édite des cartes départementales, générale et pour le vélo. Un dépliant présente également l'itinéraire Dormans-Condé sur Marne. Le site Internet de l'ADT Marne (Tourisme en Champagne) présente toutes les informations sur une page spéciale V52.

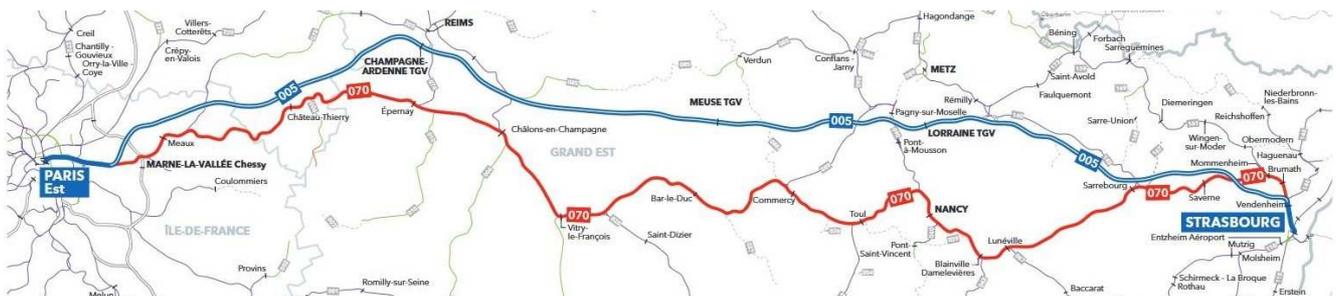


L'ensemble du parcours aménagé de la V52 (92 km) est également disponible avec l'application Cirkwi : carte, export PDF, GPX.



Intermodalité

La vallée de la Marne est desservie par les trains de la ligne Paris-Strasbourg et de la ligne de la Vallée de la Marne s'arrêtent à Dormans, Epernay, Châlons en Champagne et Vitry le François. Il n'y a pas d'autres gares, exceptée la gare d'Aÿ-Champagne qui se trouve sur la ligne TER Epernay-Reims, qui permet ainsi une connexion vers la gare Champagne-Ardenne TGV.



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 trafic et/ou vitesses élevés, présence de poids lourds, carrefours, ponts non aménagés, mauvaise visibilité.

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

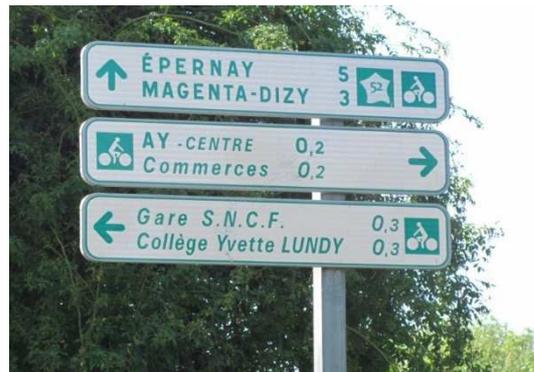
- **++** les voies autorisées, sans dangers, au revêtement de qualité
- **+** les voies autorisées, pouvant présenter quelques dangers, au revêtement satisfaisant,
- **-** les voies au revêtement de mauvaise qualité ou non officiellement autorisées (convention VNF)
- **--** les voies au revêtement de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

Pour les travaux nécessaires, nous avons considéré :

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

Annexe 2 – Signalisation en place





Coordination :

Daniel BAILLY

Agence Régionale de Tourisme du Grand Est

Réalisation :

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

Février 2025