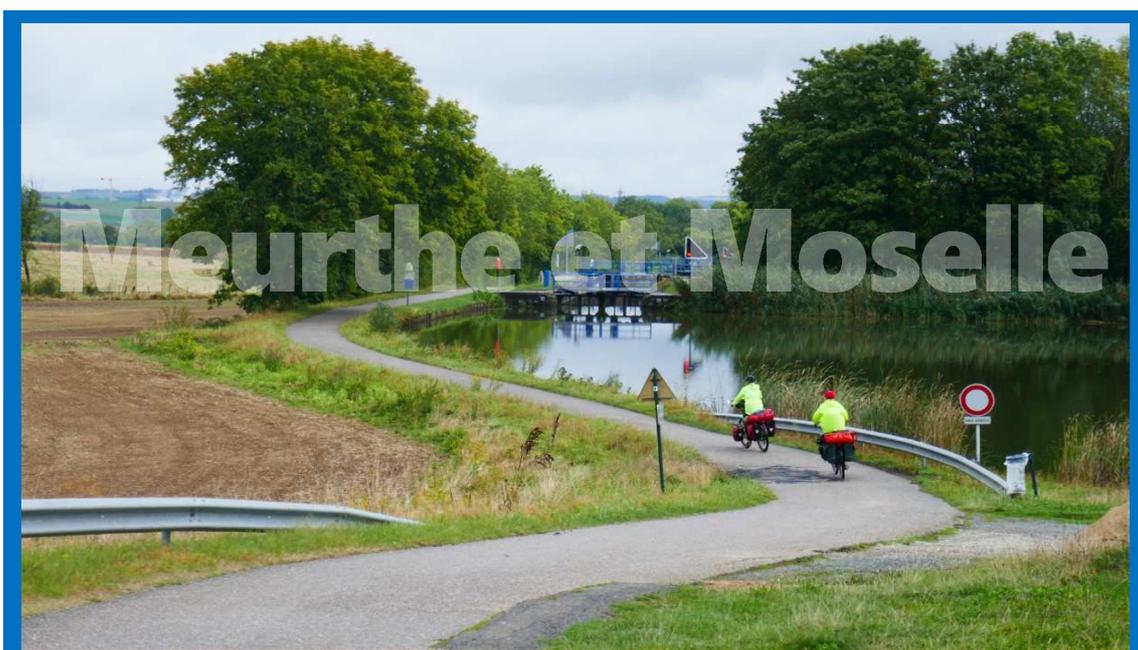


Véloroute V52

Paris-Strasbourg

Diagnostic utilisateurs

Meurthe et Moselle



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

Meurthe et Moselle

Sommaire :

1. Situation septembre 2024
 - 1-1 De Lay Saint Rémy à Méréville
 - 1-2 De Méréville à Laneuveville Devant Nancy
 - 1-3 De Laneuveville Devant Nancy à Xures

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 (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 septembre 2024

Le parcours de la V52 dans le département de la Meurthe et Moselle représente environ **92 km**, soit environ 16 % du linéaire total de la V52 entre Paris et Strasbourg.

La V52 emprunte en grande partie le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin, sauf entre Toul et Laneuveville Devant Nancy où elle suit la Boucle de la Moselle par la vallée de la Moselle en direction de Neuves-Maisons, pour prendre ensuite le canal de jonction entre la Moselle et la Meurthe.

Sur le canal de jonction, le parcours est commun avec la Voie Bleue (V50) sur un peu plus d'une dizaine de kilomètres.

L'itinéraire a fait l'objet d'aménagement au cours des 20 dernières années, d'abord dans le cadre de la Boucle de la Moselle, puis sur le secteur du Sanon il y a une 10aine d'années, et dernièrement dans le cadre d'un programme pluriannuel décidé par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle pour finaliser l'itinéraire (partie Est en 2022-2023 + partie Ouest actuellement).

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

- de Lay Saint Rémy à Méréville 43 km
- de Méréville à Laneuveville Devant Nancy 11 km
- de Laneuveville Devant Nancy à Xures 38 km

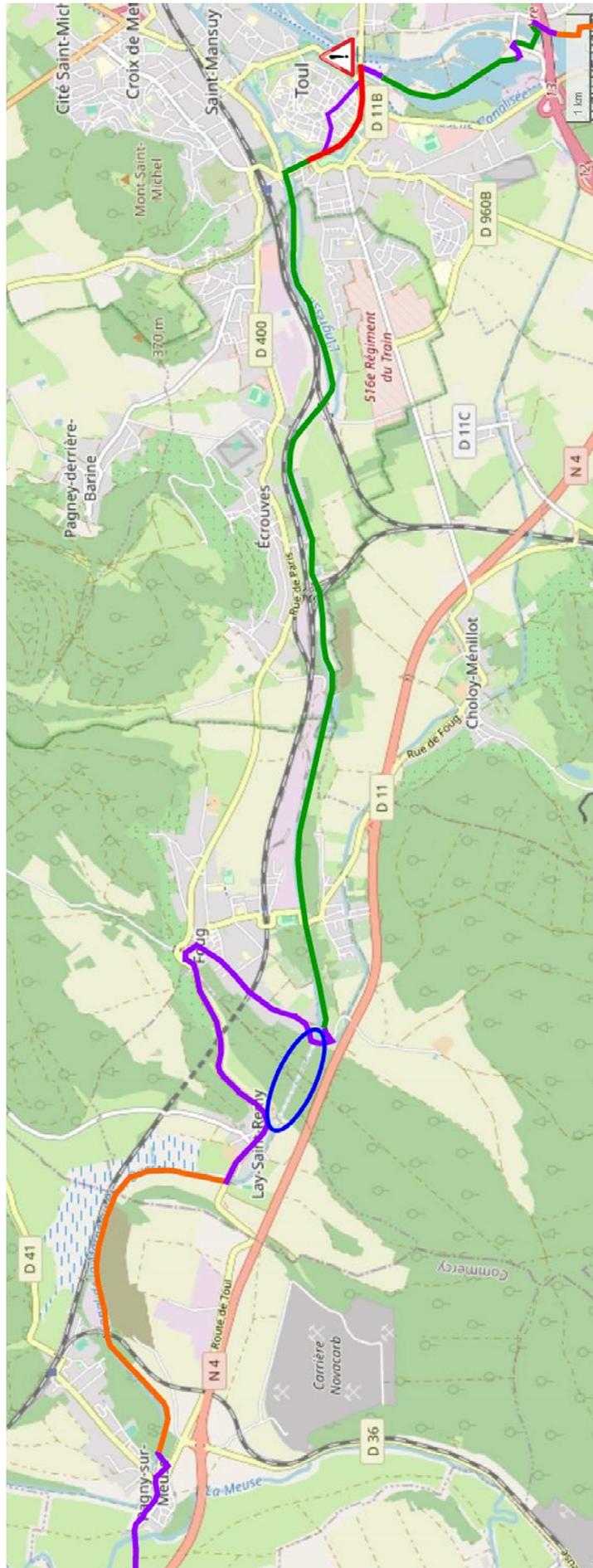
1-1 - De Lay Saint Rémy à Méréville

La V52 arrive du département de la Meuse par le canal de la Marne au Rhin au niveau de Lay Saint Rémy. Le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle a pris la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de la V52 dans sa partie Ouest, entre Lay Saint Rémy et Sexey aux Forges.

Le chemin de halage entre Pagny sur Meuse et Lay Saint Rémy n'est pas aménagé à ce jour. Lors de notre passage en septembre 2024, il était en piteux état suite aux travaux de pose de la fibre optique. L'entreprise qui est intervenue a simplement comblé la tranchée de pose et régalé le surplus composé de beaucoup de pierres sur le halage. Il était vraiment très difficile de rouler. Au-delà de ce désagrément, c'est surtout la réalisation future d'un aménagement en voie verte sur ce halage qui nous inquiète. La tranchée remblayée n'était pas du tout compactée à tel point que même nos roues de vélos laissaient une trace dans le remblai. Notre crainte est qu'une fois réalisée la voie verte s'affaisse un peu au milieu avec les désordres que cela peut générer : fissuration, flaques d'eau, stabilité des berges et des talus.

S'il y a quelques mois, il était éventuellement encore envisageable de faire passer les usagers par le halage, en l'état actuel, ce n'est vraiment plus du tout possible. L'alternative pour relier la Meuse est de prendre la RD 400 (RD 636 en Meuse). Sauf que cette portion de route est l'ancienne RN 4, et surtout qu'elle dessert la plateforme logistique Intermarché et un giratoire fréquenté par une noria de camions (restaurant routier + parking de repos).

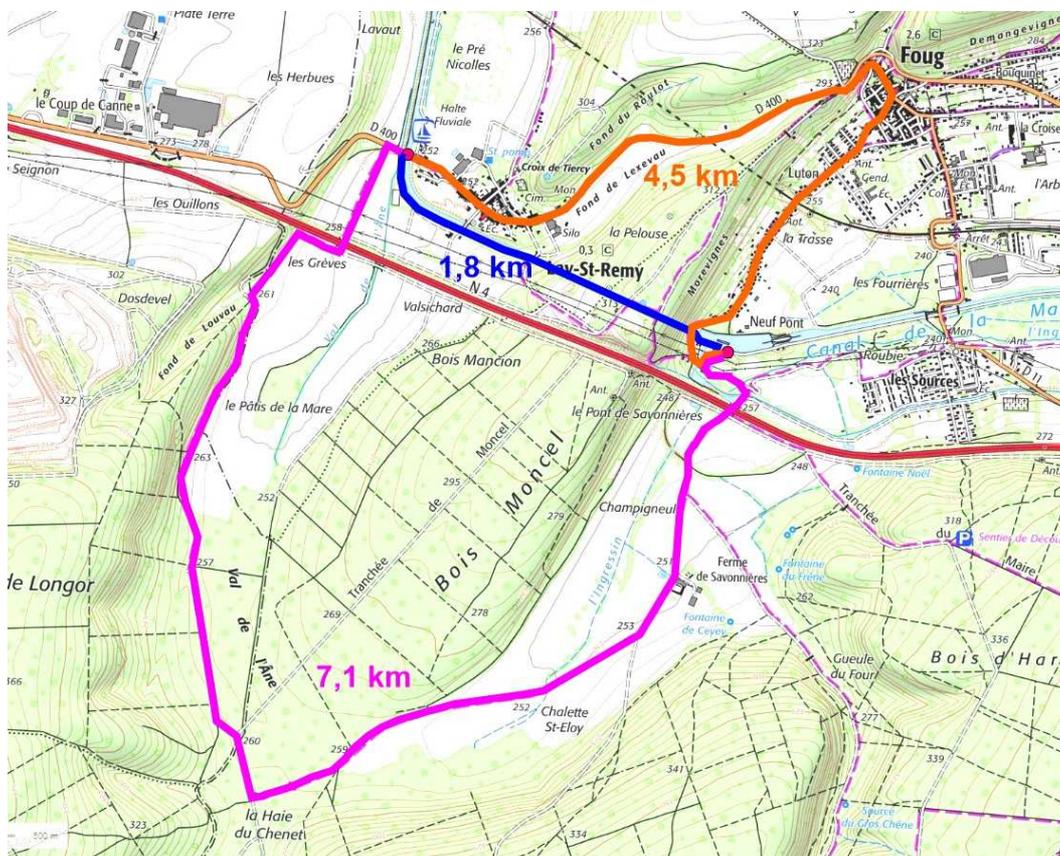




De Pagny sur Meuse à Toul

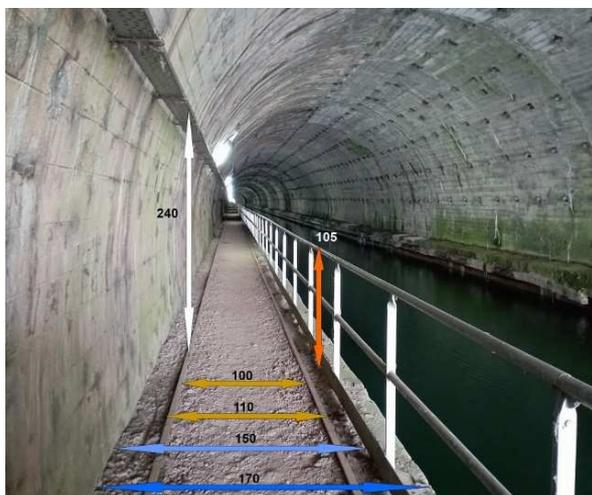
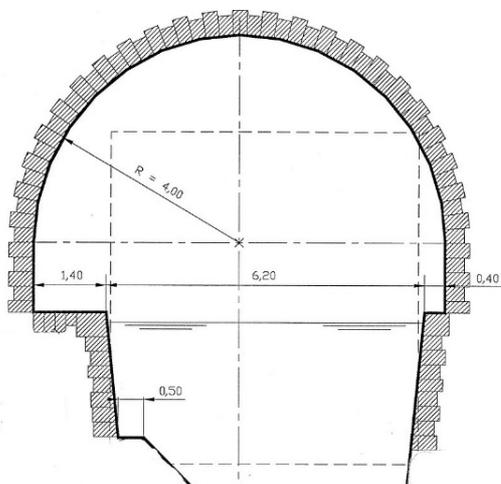
A partir de Lay Saint Rémy, le canal passe dans un **tunnel de 867 m de long** (le 12^e plus long de France, le 1^{er} de moins d'un km). C'est un ouvrage qu'il serait intéressant et surtout original de franchir avec la véloroute. Il n'existe pas beaucoup de tunnels fluviaux où les cyclistes peuvent passer. Il y a celui sous la citadelle de Besançon (391 m), et plus proche, les tunnels de Condes en Haute Marne (275 m), de Revin et de Saint Aignan dans les Ardennes (224 m et 196 m).

Il y aurait 3 possibilités pour rejoindre le canal en direction de Foug : par le tunnel, par la RD 400 ou par le chemin dit du « Val de l'Âne » (ancien lit de la Moselle). Les linéaires sont présentés dans la carte ci-dessous.



Tunnel de Foug :

Le tracé par le tunnel serait le plus court : 1 800 m. Les caractéristiques du tunnel permettraient de faire passer des cyclistes, même si la largeur est réduite. Il faudrait également installer un système pour informer les usagers si des personnes sont déjà engagées dans le tunnel. Des réflexions sont en cours avec les services du Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle et les collectivités locales. Une étude devrait être lancée en 2025 pour définir les solutions techniquement et financièrement envisageables.



Un tunnel de cette longueur serait de nature à attirer beaucoup de cyclistes pour « l'expérience ». D'autres ouvrages en Europe constituent une attraction par leur originalité :



<https://www.visitlimburg.be/nl/fietsendoordebomen>



<https://www.visitlimburg.be/nl/fietsendoorhetwater>

Il existe un tunnel en Ecosse de 630 m de long, praticable à vélo : <https://unioncanalunlocked.org.uk/falkirk-tunnel.php>

D'autres anciens tunnels ferroviaires sont également aménagés. Certains ont des éclairages qui leur donnent un attrait supplémentaire, ... sans nécessairement aller jusqu'aux aménagements du tunnel de la Croix Rousse à Lyon.



Val de l'Âne :

Ce tracé emprunte des chemins ruraux et forestiers et une petite route desservant la ferme de Savonnières. En empruntant les chemins existant, le tracé passe sur 2 km sur le ban communal de Pagny sur Meuse. La commune de Pagny sur Meuse a donné son accord.

Par contre, on ne passe pas dans le village de Lay Saint Rémy. Le chemin rural permettant de passer sous la RN 4 et d'aller vers le Val de l'Âne se situe à 100 m du canal du côté opposé au village.

Le parcours est un peu plus long que par la RD 400 mais présente moins de dénivelé : 7,1 km contre 4,5 km, et 20aine de mètres de dénivelé au lieu de 45 m par la RD 400 (point haut à 263 m au lieu de 293 m pour la RD 400).



RD 400 :

Cette route est très large car c'était l'ancienne RN 4. Elle monte de Lay Saint Rémy vers Foug avec une pente raisonnable et constante. Les accotements sont revêtus et une bande dérasée multifonctionnelle offre une surlargeur pour les cyclistes. En Meurthe et Moselle, la vitesse est limitée à 80 km/h et dans les virages situés au milieu de la montée la vitesse est limitée à 70 km/h. Cependant, vu le gabarit de cette route et la relativement faible circulation, ces vitesses ne sont quasiment jamais respectées. Les bandes dérasées multifonctionnelle servent aussi à couper les virages tout en gardant une bonne vitesse. Aussi, cette portion de route, bien que peu circulée, n'offre pas les meilleures conditions de sécurité.



Arrivé en haut de la côte, on entre dans la partie urbaine de Foug par le haut du village. On quitte tout de suite la RD 400 pour descendre dans le centre-bourg par la rue de Lay Saint Rémy et la rue François Mitterrand (RD 11). La pente est là nettement plus marquée, difficile dans le sens de la montée. Au centre de Foug, on trouve quelques commerces.

On rejoint le canal par les rues Porte de France, Saint Germain et de Savonnières. Du fait des sens uniques, dans l'autre sens, il faut prendre la rue Raymond Poincaré.

L'étude du passage par le tunnel s'inscrit dans une réflexion élargie aux trois solutions évoquées. En tant qu'usagers, nous avons une **nette préférence pour la solution par le tunnel** qui sort de l'ordinaire et constituerait un point d'attrait particulier pour la V52.

Les trois itinéraires se rejoignent au niveau de la sortie du tunnel et des bâtiments des services d'exploitation de VNF. La V52 emprunte ensuite le chemin de halage sur 8 km jusqu'à Toul. Le revêtement a été repris par le Conseil Départemental au cours de l'automne 2024. Mais les conditions météorologiques et la solution retenue d'un matériau recyclé n'ont pas donné d'excellents résultats. Le revêtement devrait être repris pour un enrobé de qualité au printemps 2025.



A noter que la fibre VNF a également été posée sur cette portion du chemin de halage. Nous sommes passés justement au moment où les entreprises intervenaient. La qualité du remblaiement n'était pas fabuleuse. Il nous a été répondu que de toute façon ce sera repris avec la réalisation de la piste cyclable.



Le halage croise la RD 11 qui relie Foug à la RN 4. Cette route dessert le centre de Foug et la gare de Foug, avec éventuellement un passage sous les voies ferrées pour éviter le pont passant au dessus des voies.

Cette route est assez circulée. Si la vue est assez bonne pour les usagers venant du secteur du tunnel, pour ceux qui arrivent de Toul, une haie masque la visibilité pour les véhicules venant de la RN 4.



Le halage croise également la RD 11c qui relie Ecrouves à la RD 11b. Cette route est également bien circulée. La traversée a été sécurisée dans le cadre de l'aménagement réalisé fin 2024 par le Conseil Départemental 54 avec un dispositif alertant les automobilistes de l'approche de cyclistes. Ce système ne garantit pas complètement la sécurité des cyclistes qui doivent rester vigilants lors de la traversée de cette route. Notamment ceux qui viennent de Foug qui sont dans l'intérieur du virage, moins visibles du fait des garde-corps installés sur le pont. En 2019, des bacs à fleurs installés sur ces garde-corps masquaient encore plus la vue.



On arrive ainsi directement à Toul. L'arrivée sur l'avenue Victor Hugo est assez abrupte quand on arrive de la tranquillité du canal et que l'on passe un peu brutalement sur un axe routier très fréquenté (RD 400).

La gare se situe à 300 m mais il faut s'engager dans le **nouveau giratoire en « haricot »** avec une bande cyclable périphérique qui ne nous semble pas la meilleure solution pour sécuriser les cyclistes. D'autant que des petits séparateurs ont été fixés au sol, marquant encore plus la séparation des cyclistes avec l'espace de circulation des automobilistes. Du coup, ceux-ci ne les prennent pas en compte dans leur trajectoire, notamment avec des risques de cisaillement en sortant du giratoire.



Malgré l'importance du trafic, pour cette taille de giratoire, il nous semble préférable que les cyclistes soient pleinement intégrés dans la circulation, confirmé en ça par un marquage au sol qui légitime leur présence dans l'espace de circulation.

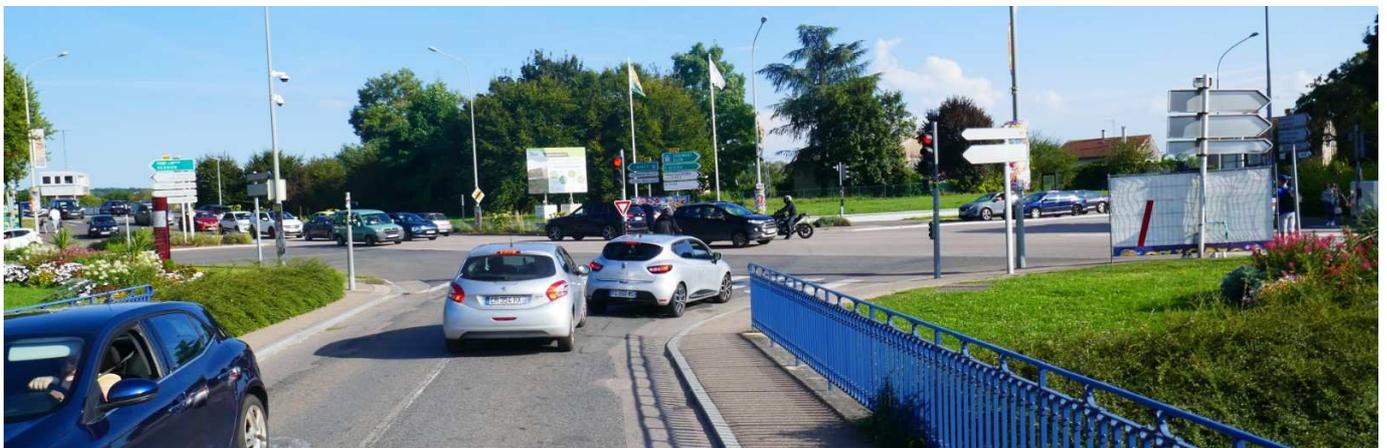
Une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle a été aménagée sur 300 m le long de l'avenue Victor Hugo. Cependant, elle se situe de l'autre côté de la chaussée par rapport au chemin de halage. Pour traverser, s'il y a un abaissement de trottoir pour les piétons, il n'y en a pas pour la traversée matérialisée pour les cyclistes.



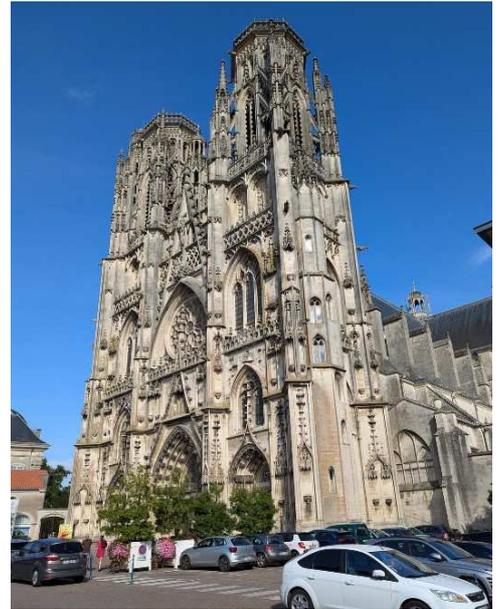
Normalement, cette traversée pour les cyclistes devrait être reprise pour se situer en face de l'arrivée du halage. Ces adaptations devraient se faire dans le cadre du réaménagement de la RD 400 prévu en 2025 sur toute sa longueur dans la traversée de Toul. A partir du feu tricolore où elle s'arrête actuellement (accès aire de camping-car), il y aurait un prolongement de la piste cyclable sur 1 100 m jusqu'au carrefour de la Porte Moselle et au pont de la RD 400 au dessus de l'écluse grand gabarit de Toul.



Cet aménagement cyclable reliera ainsi l'arrivée du halage du canal de la Marne au Rhin à la Boucle de la Moselle au niveau de la « Baignade des Chevaux », en bord de Moselle. Cela devrait sécuriser nettement la traversée de Toul qui en l'état aujourd'hui n'est pas du tout sécurisante. Le carrefour à feux de la Porte Moselle est particulièrement dangereux. Assez difficile de le prendre pour une famille avec des enfants.



Pour autant, comme la ville de Toul dispose de tous les services et d'un patrimoine remarquable, il sera nécessaire d'indiquer des accès pratiques et les plus sécurisés vers le centre-ville, l'Office de Tourisme et les principaux lieux d'intérêt.



De la « Baignade des Chevaux », la V52 pourra emprunter la Boucle de la Moselle. Pour cela, il y a deux options : par le Sud, par le Nord. L'itinéraire retenu prend par le Sud de la Boucle de la Moselle de Toul à Laneuveville Devant Nancy. Cet itinéraire fait environ 39 km et passe par Neuves-Maisons. L'itinéraire Nord par Liverdun et Nancy pourra être une variante pour un linéaire un peu plus important (44 km). Nous analysons ici l'itinéraire par le Sud.



Au départ de la « Baignade des Chevaux », l'aménagement passant sous le pont est soumis aux crues de la Moselle, avec de ce fait de la boue qui se dépose et qui nécessitera de l'entretenir correctement. La barrière qui limite l'accès ensuite en direction de Chaudeney sur Moselle offre un passage juste assez large ... pour qu'un quad puisse passer.



Le passage en bordure du plan d'eau de la navigation est de bonne qualité sur 1 300 m. Il manque peut-être un peu de revêtement sur le côté de part et d'autre de la barrière côté Chaudeney.



La liaison vers le barrage de Chaudeney emprunte une voie partagée en mauvais état sur 200 m pour rejoindre la RD 77. La traversée de cette route s'effectue dans un virage. Pour les usagers venant de Toul, situés à l'extérieur du virage, la vue est bien dégagée. Par contre, pour ceux qui viennent de Chaudeney sur Moselle, situés à l'intérieur du virage, la visibilité est nettement réduite, notamment du côté du pont sur la Moselle. Les véhicules arrivent assez vite sur cette portion de route et la traversée ne nous semble pas très sécurisante, surtout pour une famille avec enfants qui mettent souvent plus de temps pour se mettre en mouvement et pour traverser que des adultes.



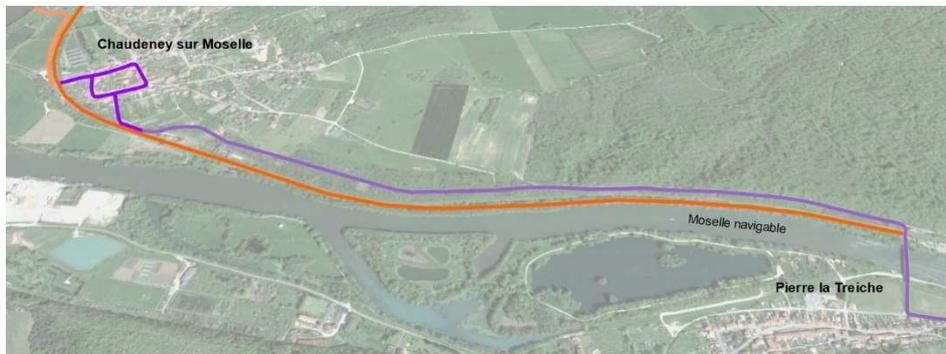
Aussi, pour sécuriser cette traversée de RD 77, nous proposons de modifier le tracé pour créer une traversée en face de l'accès au barrage de Chaudeney, ou un petit peu en décalé selon les contraintes d'accès à ce barrage pour VNF. La traversée se ferait ainsi dans une portion en ligne droite, avec une visibilité mutuelle, des cyclistes et automobilistes.



La véloroute franchit le barrage de Chaudeney pour prendre ensuite une petite portion de route en passant sous l'autoroute. Les barrières en chicane au niveau du barrage seraient à modifier. Elles sont difficiles à franchir et peu pratiques pour des vélos spéciaux ou avec remorque.



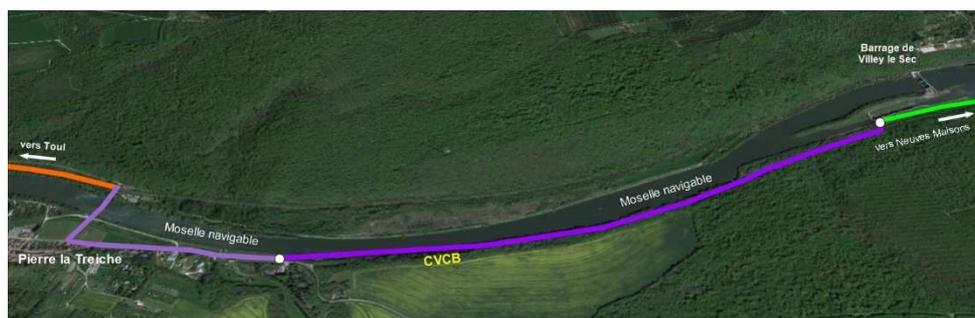
Après le passage sous l'autoroute, un chemin conduit au centre-bourg de Chaudeney sur Moselle. Entre Chaudeney et Pierre la Treiche, la Boucle de la Moselle emprunte actuellement une route qui présente un peu de relief. La circulation y est modérée. Cependant, empruntée par des habitués, les vitesses peuvent être élevées sur cette route étroite. Les ondulations de la route à certains endroits masquent la visibilité. Ces différents facteurs font que cette portion de la véloroute n'est pas sécurisante. La Communauté de Communes Terres Toulaises et le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle négocient actuellement la possibilité d'emprunter l'ancienne voie ferrée qui passe en contrebas en bord de Moselle jusqu'au pont sur la Moselle à Pierre la Treiche. Cet aménagement sera nettement plus adapté pour la véloroute V52 comme pour la Boucle de la Moselle.



Le pont de Pierre la Treiche a été refait dernièrement avec une circulation en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), très sécurisante.



La traversée de Pierre la Treiche se fait par la rue de Viterne à faible trafic puis par la RD 121 (route de Sexey). Un aménagement est prévu à la bifurcation pour prendre la route du barrage de Villey le Sec. Cette route devrait être également aménagée en CVCB sur 2,5 km. Le camping de Villey le Sec se situe ensuite à 1,5 km, juste de l'autre côté de la Moselle après le passage de l'écluse et du pont sur le barrage.



A partir du barrage de Villey le Sec, une très belle portion de voie verte de 7,5 km permet de suivre la Moselle à l'écart de toute circulation, dans un environnement particulièrement remarquable. Cette partie vient d'être refaite par le Conseil Départemental de Meurthe et Moselle au cours de l'automne 2024.

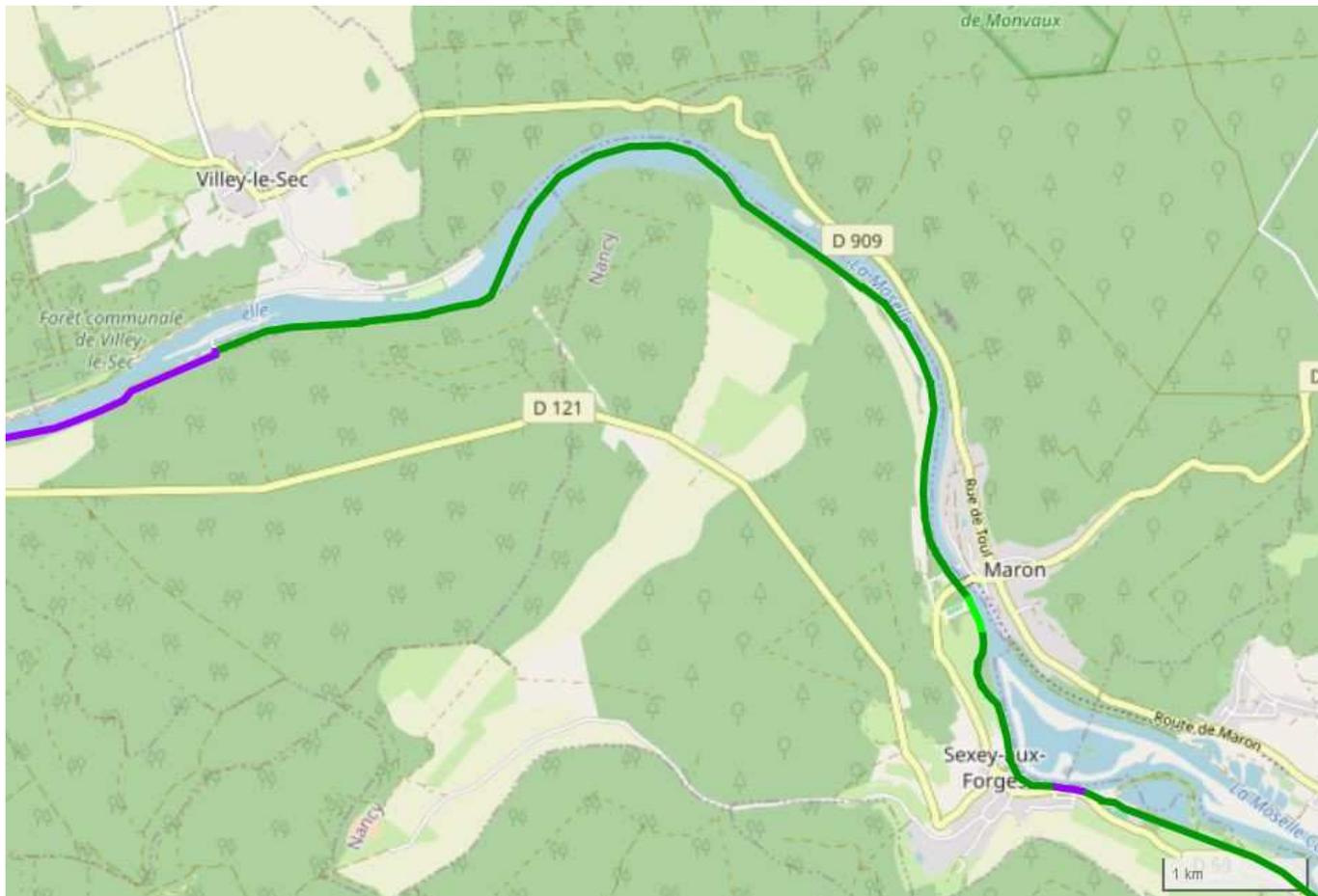


Arrivé à Sexey au Forges, au parking aménagé sous le pont de Maron, la Boucle de la Moselle se poursuit sur une portion de voie verte aménagée en 2022 jusqu'au village de Sexey aux Forges sur 1,8 km, avec une petite partie en voie partagée au niveau du centre de loisirs de la Vannerie. Une aire d'arrêt avec jeux pour enfants se situe à l'arrivée à Sexey aux Forges.



La traversée de Sexey aux Forges se fait en voie partagée. Cependant, la circulation est plus intense dans ce secteur. Nous avons proposé en 2020 que cette traversée se fasse en CVCB sur 200 m sur la RD 59.





Barrage de Villey le Sec à Sexey aux Forges



Sexey aux Forges à Pont Saint Vincent

L'itinéraire se poursuit ensuite jusqu'à Pont Saint Vincent en voie verte sur 3 km jusqu'à la passerelle sur la Moselle. L'entretien de cette portion de voie verte laisse un peu à désirer.



La passerelle sur la Moselle dispose de plots en métal pour contrôler les accès. L'écartement entre les plots, prévu pour être efficace contre les scooters, peut être gênant pour les cyclistes avec remorque ou pour les vélos spéciaux (handbike, trike).



La véloroute se poursuit le long du canal grand gabarit jusqu'à la RD 974 qui relie Neuves-Maisons et Pont Saint Vincent.

La traversée de la RD 974 est particulièrement dangereuse. La sortie des camions venant du chemin du Haut du Clos est dangereuse car les cyclistes se trouvent à l'intérieur de la giration des semi-remorques, dans « l'angle mort » du chauffeur, pouvant être écrasé par les roues de la remorque. Les traces sur la bordure attestent du passage des poids-lourds sur le trottoir. Il existait une barrière de protection mais elle avait bien souffert en septembre 2012 (heureusement que ce n'était pas un piéton ou un cycliste).



Il conviendra de trouver une solution pour sécuriser à la fois la traversée mais aussi la zone d'attente des cyclistes pour qu'ils ne se trouvent pas dans l'angle mort d'un poids-lourd.

La suite du parcours s'effectue dans un environnement industriel, avec un important flux de camions, avant d'aborder la zone des étangs de Messein et d'atteindre la jonction avec la Voie Bleue au niveau de l'écluse de Méréville.



Pont Saint Vincent à Méréville

Au départ de la RD 974, un aménagement séparé de la circulation par une bordure haute permet de sécuriser la voie, notamment avec le passage en alternat sous les voies ferrées et la traversée de l'accès à l'usine SAM. Par contre, son entretien laisse fortement à désirer.



2017



2024



Le pire est la zone boueuse dans le délaissé de la rue du Haut du Clos. Nous avons déjà évoqué cette zone de stagnation d'eau lors d'un diagnostic de la Boucle de la Moselle en 2020. Aujourd'hui, la zone de stagnation déborde aussi sur la voie routière. Si ce n'est qu'un délaissé où les camions viennent se stationner, les cyclistes peuvent se faire complètement tremper par une gerbe d'eau venant de la flaqué côté route au passage d'un camion.

Photos ci-dessous en avril 2017, février 2020 et septembre 2024



Il n'y a pas de possibilité de prendre ailleurs que par ce passage. Sauf par la route pour ceux venant de Neuves-Maisons et qui savent que ce passage est impraticable. Pour ceux qui viennent de Méréville, s'ils prennent par la route, ils sont à contresens d'une voie en sens unique ... avec des camions qui arrivent en face.

La situation est connue par la CC Moselle et Madon. La difficulté est l'évacuation des eaux qui se fait dans un terrain de l'entreprise ARCELOR, saisie de ce sujet depuis quelques années maintenant.

Par ailleurs, l'aménagement d'une nouvelle voie au niveau des bétons Feidt (rue du Haut du Clos) avec le **réaménagement du carrefour** à cet endroit crée plus de danger pour les cyclistes qu'il ne les sécurise. En effet, placée derrière la « bosse », les cyclistes n'ont pas de visibilité et ne sont pas visibles des véhicules venant de Neuves-Maisons lorsqu'ils font la traversée. Avec en plus de nombreux poids-lourds qui empruntent cette voie.



Nous proposons en 2020 un aménagement différent dans le rapport sur la Boucle de la Moselle en déplaçant la traversée au sommet de cette « bosse », de manière à voir et être vu des deux côtés, pour pouvoir réaliser une traversée en 2 temps avec un îlot central.



La véloroute emprunte ensuite en voie partagée le chemin du Haut du Clos qui conduit aux étangs de Messein et présente un faible trafic.

Le parcours sinue au milieu de la zone des étangs. Si la cohabitation a été tendue au début de l'installation de l'aménagement cyclable, la situation s'est « normalisée » depuis avec un partage des voies en bonne intelligence. Les pêcheurs ont compris qu'ils n'étaient plus les maîtres des lieux.

Avant d'arriver à la base de loisirs de Messein, le passage sous le pont de la rue des Etangs est étroit et sans visibilité. Il n'y a pas d'indication pour ralentir ou pour donner un coup de sonnette, ni de marquage au sol. Il faudrait mettre en place une signalisation pour avertir les usagers, avec une signalisation verticale donnant une priorité aux usagers déjà engagés. En complément, de chaque côté, un marquage au sol constitué d'une ligne blanche continue sur une 20aine de mètres permettrait de séparer les sens de circulation. Elle serait interrompue une 10aine de mètres avant et sous le pont pour ne pas donner de priorité particulière et inciter à la prudence. Elle serait complétée d'un marquage au sol « RALENTIR ».

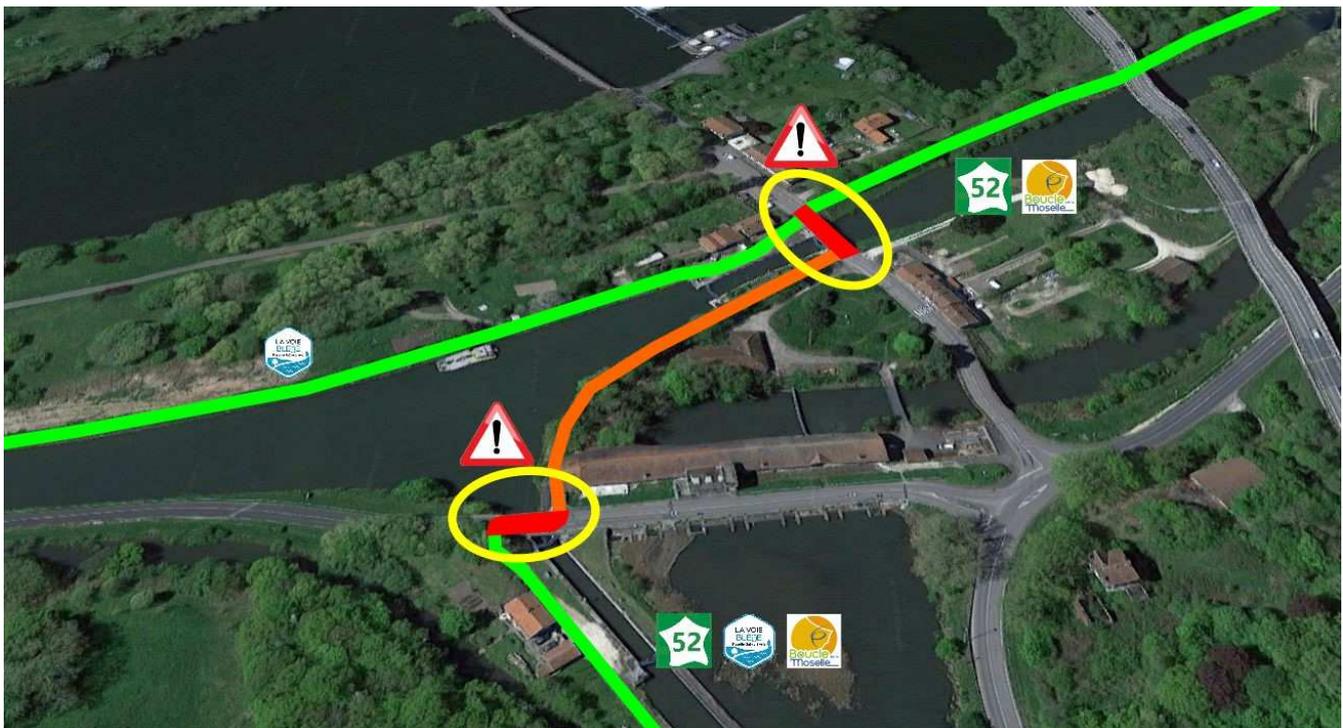


Entre les étangs et les « Turbines », l'entretien est insuffisant sur la piste sur la digue du canal.

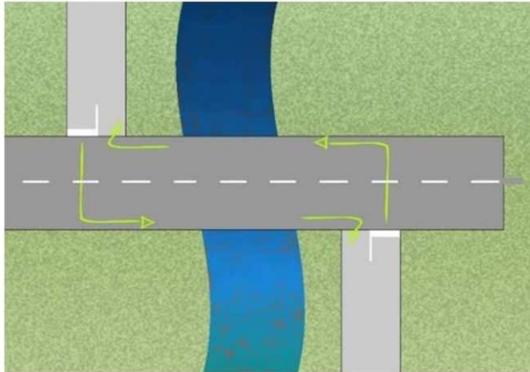
La base de loisirs de Messein offre de nombreux espaces de détente, avec tables, bancs et jeux pour enfants. Un nouveau restaurant s'est installé, idéalement placé avec vue sur le plan d'eau.

Lieu-dit des « Turbines »

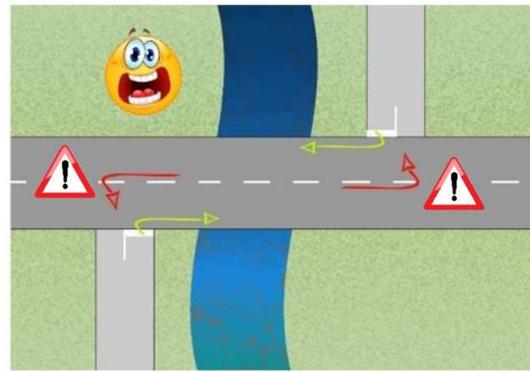
Le lieu-dit des Turbines se trouve à l'**intersection de la V52 et de la Voie Bleue (V50)**. Ce secteur est **un des points les plus délicats du parcours de la V52 en Meurthe et Moselle**. Les traversées de la RD 115b et de la RD 115 sont dangereuses. Avec la Boucle de la Moselle, qui draine beaucoup de monde, c'est un **point névralgique** pour ces itinéraires cyclables.



Au niveau des « Turbines », on se retrouve dans des configurations de traversées de chaussée compliquées comme le montrent les schémas ci-dessous. Dans un sens, la traversée se fait plus facilement en franchissant les deux voies de circulation d'un seul coup puis en sortant par la droite. Dans l'autre cas de figure, les cyclistes s'engagent sur la droite de la chaussée mais doivent **se placer ensuite au milieu de la chaussée pour effectuer un « tourne-à-gauche »**. Cette manœuvre est délicate si des véhicules arrivent en face. Les cyclistes sont alors obligés de rester au milieu de la chaussée. D'autres véhicules peuvent arriver derrière eux au même moment. Il faut espérer qu'ils soient vus et que les automobilistes ralentissent ou s'arrêtent, ... ou qu'ils ne les frôlent pas de trop près s'ils les dépassent par la droite. Nous vous laissons imaginer une telle situation pour une famille avec des enfants.



RD 115b



RD 115

On rencontre la première situation au niveau de la RD 115b qui se dirige vers Méréville. On peut penser que cette situation est « gérable ». Cependant, la création d'un nouveau pont sur la Moselle risque d'amener plus de trafic et d'engendrer une augmentation des vitesses au droit de cette intersection avec les véloroutes. De plus, un massif en béton a été installé au niveau du pont côté écluse. La visibilité mutuelle, pour les cyclistes comme pour les automobilistes venant de Méréville, en est réduite.



L'effet de ce massif en béton fera que les voitures vont un peu plus se décaler vers le centre de la chaussée, réduisant l'espace de croisement entre véhicules ... et donc la place disponible pour les cyclistes. Les automobilistes arrivant derrière des cyclistes engagés sur le pont, risquent alors de freiner un peu tardivement si d'autres véhicules arrivent en face. D'autant que les cyclistes iront à faible vitesse car devant tourner en sortie du pont et reprendre l'itinéraire cyclable.

La seconde situation, plus critique, se retrouve sur la RD 115 en direction de Richardmémil. Cette route est utilisée par tous les automobilistes venant de la RN 57 qui n'ont pas d'autre solution pour sortir de l'A330/RN 57 en direction de Neuves-Maisons, Messein ou Méréville, que de prendre la sortie au niveau de Flavigny sur Moselle (sauf à rester sur l'A330 jusqu'à Ludres et revenir). Inversement pour ceux qui se dirigent vers la RN 57, la RD 115 est un axe plus direct que par l'A330. Il y a donc pas mal de trafic sur cette route. Et les voitures venant de Richardmémil roulent passablement vite. **La traversée de la RD 115 par les V50/V52 au niveau de l'écluse n°5 du canal de jonction est donc très dangereuse.**



Pour les « Turbines », il convient d'évoquer aussi trois autres points :

- **Etroitesse du passage entre les deux traversées de RD** : Dans le virage, la végétation masque en grande partie la visibilité. Un marquage au sol est censé séparer les flux. Mais les usagers venant de Nancy descendent de la RD 115 et prennent donc de la vitesse, quand les usagers venant de Neuves-Maisons sont eux dans la montée à petite vitesse sans tenir nécessairement bien leur trajectoire, notamment les enfants.



- **« Démarrage en côte » au niveau de la RD 115** : Pour redémarrer, un démarrage est toujours un peu plus difficile avec une légère pente, notamment pour les enfants qui ont plus de mal à trouver leur équilibre avant de s'engager pour traverser une route, ce qui peut être dangereux s'ils tardent un peu et qu'un véhicule arrive.



- **Signalisation** : La signalisation au niveau de ce point de connexion de plusieurs itinéraires cyclables est insuffisante. Il faut absolument améliorer les indications et les directions. Des panneaux d'information avec une carte générale des itinéraires (V50, V52, Boucle de la Moselle) et une carte ou une vue satellite du site des « Turbines » devrait permettre aux usagers de s'y retrouver plus facilement.

La configuration des lieux et l'implantation des ouvrages de navigation et du bâtiment des turbines ne permettent pas d'envisager des modifications importantes.

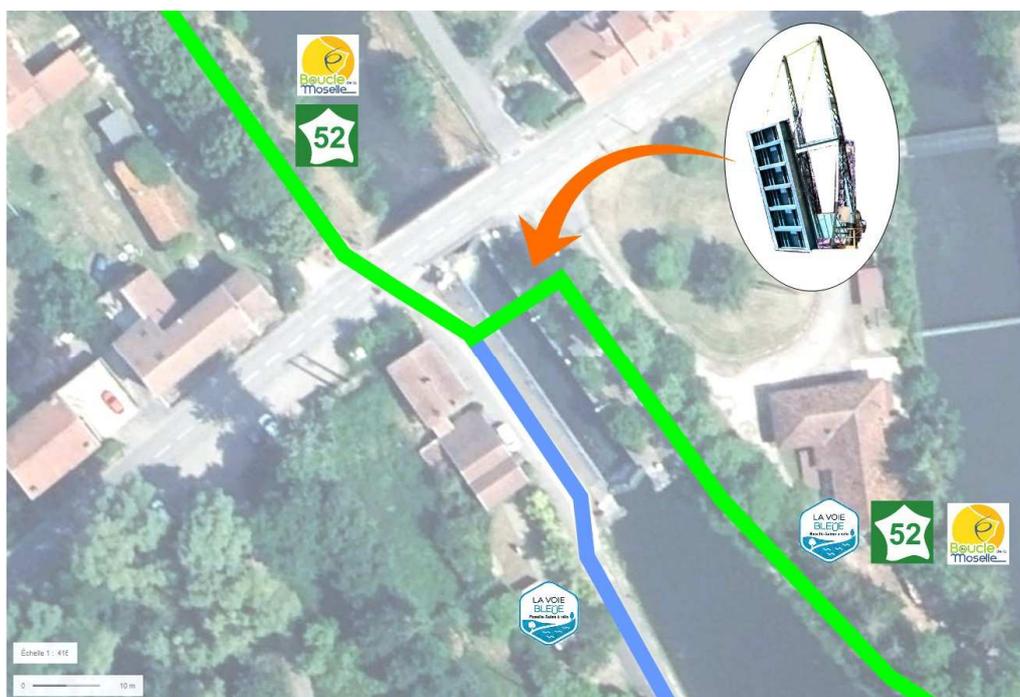
Le danger principal vient de la circulation sur les RD 115 et 115b qui peut être importante, voire intense à certaines heures (pendulaires).

Il conviendrait de ralentir les vitesses des véhicules et d'améliorer les angles de visibilité.

Une solution pourrait être d'installer une passerelle pont-levis pour passer au dessus de l'écluse n°46 de Méréville. La passerelle n'aurait pas besoin d'être bien large (1,5 m) afin que les usagers ne la prennent pas trop vite et uniquement avec un cycliste dans un sens. Les charges supportées ne seraient pas non plus très importantes : au maximum 4 ou 5 cyclistes avec leurs vélos et éventuellement des bagages = environ 600 kg.

La passerelle serait implantée côté opposé aux maisons VNF et plutôt vers l'aval de l'écluse pour ne pas gêner la zone de manœuvre devant ces maisons. De cette manière, les usagers n'auraient qu'à franchir en une seule fois la RD 115b. Ceux qui suivent la Voie Bleue n'auraient pas à passer par la RD 115b. La passerelle serait remontée lors des éclusées et les usagers auraient alors toujours la possibilité de passer par la RD 115b.

Ci-dessous les photos d'une passerelle à Fontaines sur Marne en Haute Marne sur le canal entre Champagne et Bourgogne. Elle est un peu plus importante que celle qui serait nécessaire au niveau de l'écluse de Méréville.



1-2 – De Méréville à Laneuveville Devant Nancy

A partir des « Turbines », les véloroutes V52 et V50 se rejoignent et se superposent avec la Boucle de la Moselle pour emprunter sur 10,5 km le chemin de halage du canal de jonction entre Méréville et Laneuveville Devant Nancy.

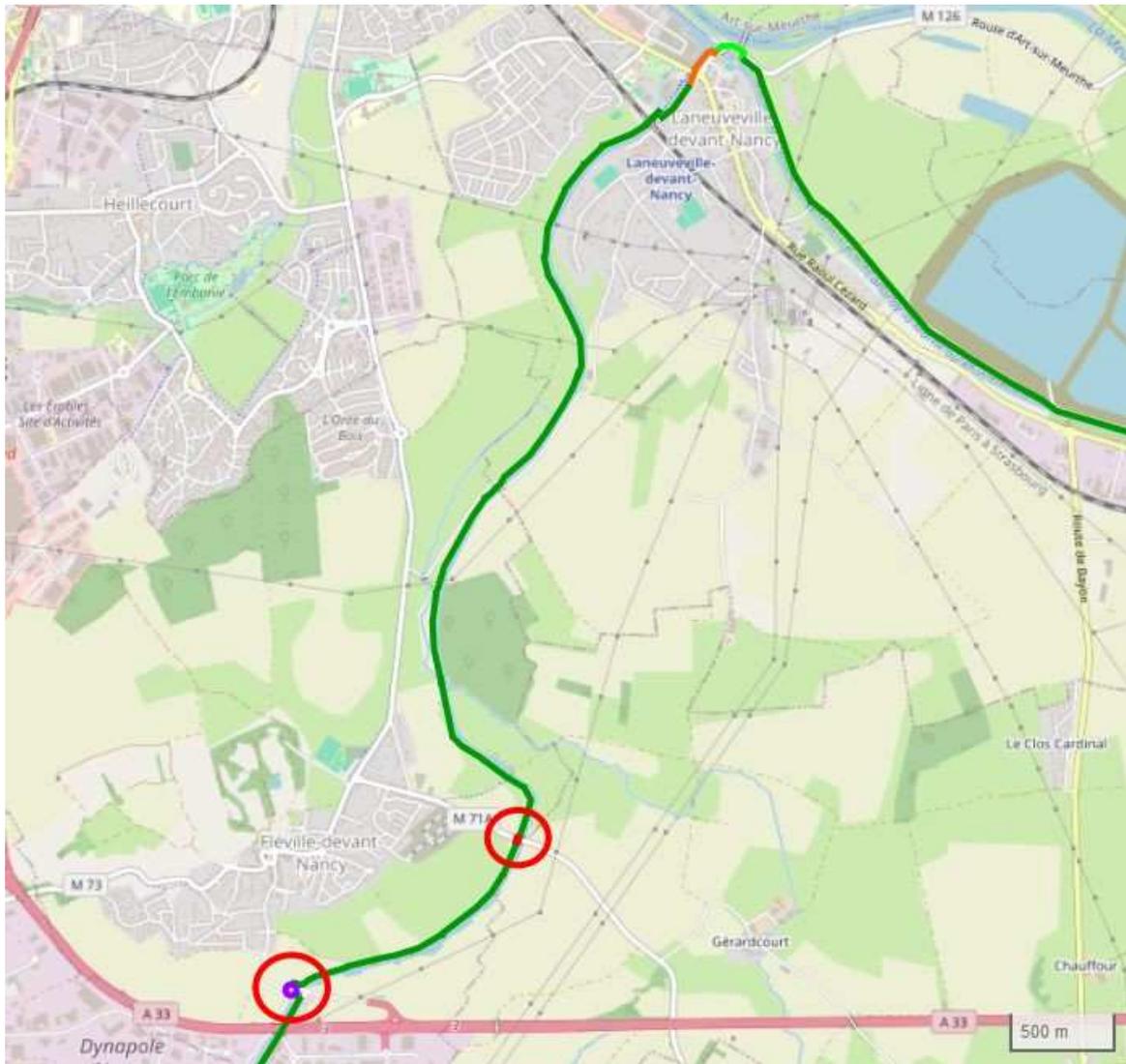
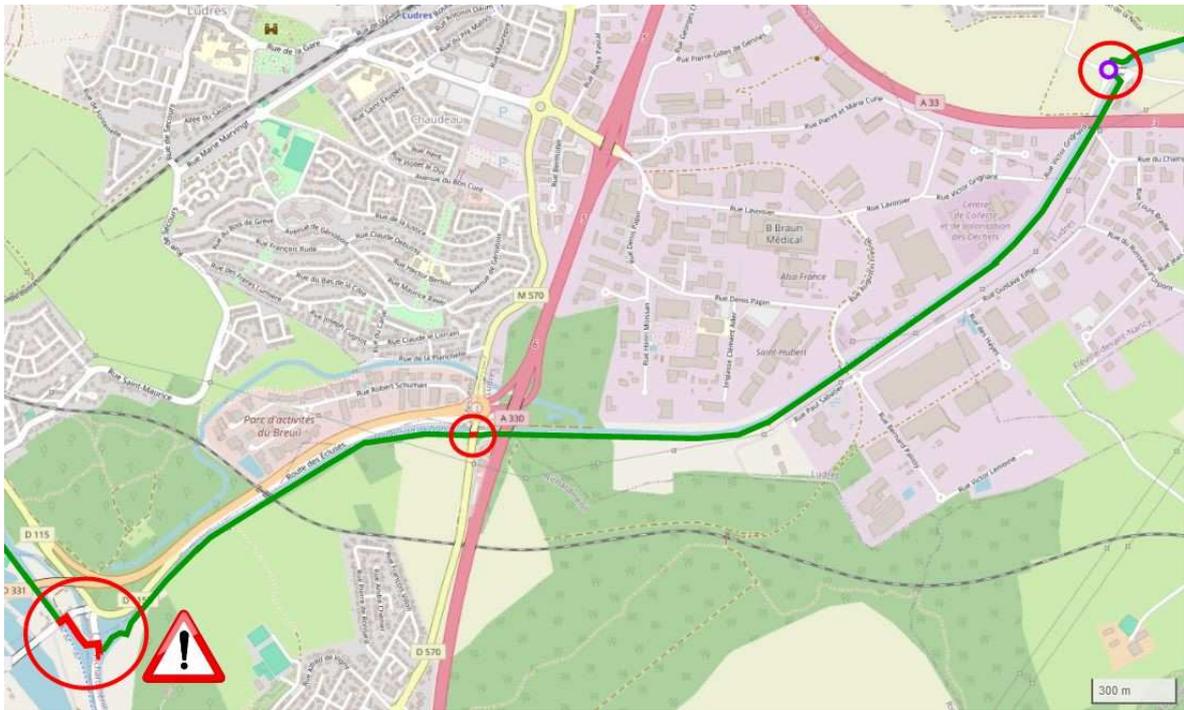
Sur la première partie, entre l'écluse n°5 et l'écluse n°1, le chemin de halage est assez étroit. Du fait de la forte fréquentation de ce tronçon en périphérie urbaine, la vitesse est (théoriquement) limitée à 15 km/h. Un marquage au sol le rappelle. Cependant, les cyclistes venant de Nancy sont en descente et ont donc généralement une bonne vitesse, encore plus si ce sont des cycloportifs qui utilisent cette portion de la Boucle pour éviter les grands axes routiers avant d'aller gambader dans la campagne du Sud nancéen.



Il conviendrait de **faire un rappel de la mixité de la voie verte** (présence de piétons). Une mention au sol en toutes lettres « **VOIE PARTAGÉE** », plutôt que des figurines piéton/cycliste, serait de nature à inciter à un meilleur partage de cet espace. Ce serait également pour les piétons un moyen sur lequel s'appuyer pour argumenter face à des cyclistes un peu trop véloces.

La **traversée de la RD 570 à Richardménil** est un autre point délicat du parcours. Les voitures sortent du rond-point de Ludres généralement avec une bonne vitesse. En plus d'avoir une visibilité réduite du fait du garde-corps du pont sur l'écluse, les cyclistes venant de Neuves-Maisons sont dans une pente d'où le redémarrage est plus difficile, notamment pour des enfants.





Méréville à Laneuveville Devant nancy

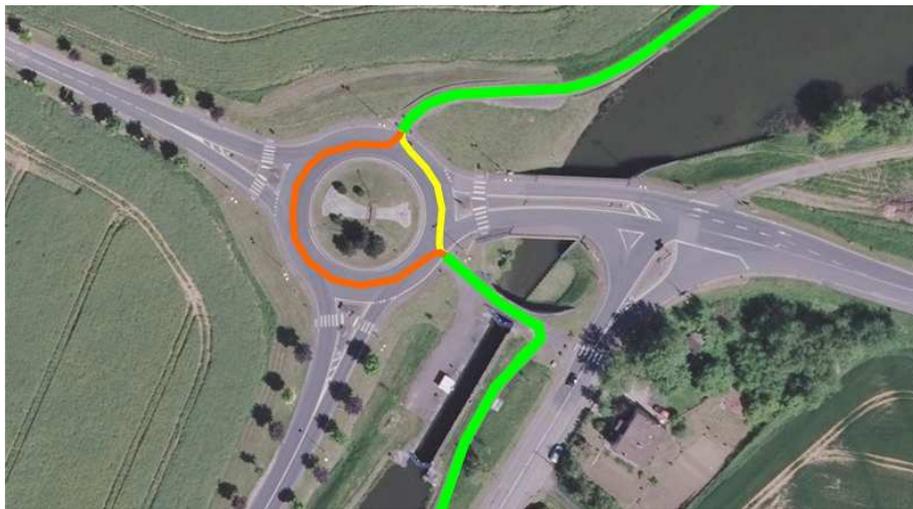
En 2020, nous avons proposé de décaler la traversée de la RD 570 à environ 70 m en direction de Richardménil, au niveau d'une entrée de champ. Cela représente un décalage d'environ 120 m et permettrait une meilleure visibilité, et aussi de redémarrer d'un replat. De l'autre côté de la RD, il existe une voie piétonne se dirigeant vers le bourg de Richardménil, permettant de revenir vers l'écluse n°1 de Ludres.

A partir de la RD 570, l'itinéraire emprunte la tranchée du canal de jonction. L'aménagement est assez étroit. Là aussi, il conviendrait d'inciter les cyclistes à **respecter une vitesse de 15 km/h**. Et ceci d'autant plus quand l'entretien de la végétation fait défaut et réduit la largeur disponible pour se croiser. Les cyclosportifs ont aussi une forte tendance à rouler vite, surtout qu'ils peuvent être quelquefois en petit peloton.



Le passage au niveau du sous-bassement d'un ancien pont manque d'ailleurs de visibilité et une signalisation spécifique à cet endroit serait utile : marquage au sol incitant à ralentir, panneaux de rétrécissement + utilisation de la sonnette.

Après le passage de la tranchée, la véloroute arrive au niveau du giratoire de l'écluse n°1 de Fléville. Ce giratoire dessert les zones d'activités et industrielles du secteur de Ludres-Fléville. Le trafic de poids-lourds y est important. Si pour aller en direction de Nancy, il n'y a qu'un quart de tour à faire, dans l'autre sens, il faut faire les trois quarts du tour.



La signalisation cycliste est relativement réduite, même très peu visible pour les usagers arrivant de Laneuveville-Devant-Nancy. Il leur faut faire les $\frac{3}{4}$ de tour du giratoire pour apercevoir la flèche directionnelle leur indiquant la sortie vers Neuves-Maisons.



Si la visibilité est importante sur ce giratoire, la **lisibilité** de la présence de cyclistes est à renforcer, notamment par un marquage au sol de la continuité cyclable sous forme de chevrons avec pictogramme cycliste dans l'intérieur du giratoire (pas en périphérie, au milieu de la voie empruntée par les véhicules dans le giratoire). Ce marquage au sol devra être placé là où le passage des véhicules ne les effacera pas trop rapidement.

Pour éviter que les usagers venant de Laneuveville aient à faire les $\frac{3}{4}$ du tour du giratoire, nous avons proposé en 2020 de créer un aménagement avec une traversée en 2 temps de la branche venant de l'A 33.



La véloroute descend ensuite l'échelle d'écluse du canal de jonction dans un cadre agréable. Au niveau de l'écluse n°8 de Fléville, **la traversée de la M 71a est un autre point dangereux.**

Une amélioration a été apportée en renforçant le marquage sur la route et en installant un dispositif d'alerte à l'approche de cyclistes. Des plots plastiques souples avaient été installés à une époque mais ils ont disparus, preuve que leur durée de vie est limitée. Pour les usagers descendant les écluses, **le « Stop » est marqué trop près de la voie de circulation.** La signalisation est également insuffisante pour les alerter les cyclistes du danger de cette traversée.



NB : Ce passage se situe juste à la limite du territoire de la Métropole du Grand Nancy. La route est métropolitaine avant le pont sur l'écluse (M 71a). Le pont sur l'écluse est sur le territoire de la commune de Ville en Vermois et la route devient une route départementale (RD 71). Le marquage au sol et la sécurité de la traversée sont de la compétence de la Métropole. Les garde-corps et l'alternat sur le pont sont de compétence départementale.

Les usagers venant de Laneuveville arrivent au niveau de la route avec un petit raidillon, duquel ils doivent repartir pour traverser. Ce redémarrage peut être un peu difficile pour certains, et aussi pour des enfants. Cependant, il est difficilement envisageable de modifier ce profil pour réaliser un replat en bord de route pour un redémarrage facilité.



La visibilité est également réduite du fait des garde-corps du pont de la RD. La route est un peu bombée, aussi les voitures venant de Lupcourt sont dans un creux et ne voient pas toujours très bien s'il y a des cyclistes.

Si le passage des véhicules sur le pont de la RD 71 se fait en alternat avec priorité dans un sens, la visibilité pour les automobilistes est telle qu'ils ne ralentissent pas si personne n'arrive en face, sans tenir compte de la présence éventuelle de cyclistes.



Après l'écluse n°9 de Fléville et jusqu'à Laneuveville, la voie se rétrécit légèrement. Il conviendrait sur cette section de rappeler le partage en mixité de la voie par un marquage au sol et de **réduire les vitesses à 15 km/h**. On se rapproche en effet des zones plus densément peuplées et la fréquentation augmente.

Au passage de l'écluse n°11 de Laneuveville, pour les usagers descendant, la visibilité est réduite par une haie trop fournie dans l'intérieur du virage venant de Fléville. Le miroir convexe pour pallier au manque de visibilité est insuffisant. Il devrait être plus horizontal que rond. Il devrait être placé aussi de l'autre côté du chemin de halage, au niveau de la balise de virage à chevrons, pour avoir une meilleure vision des véhicules qui arrivent de derrière cette haie. Un dispositif pour alerter les automobilistes venant de Fléville de la présence de cyclistes serait bienvenu.



La portion suivante présente de grandes fissurations sur le bas-côté. En arrivant sur Laneuveville-Devant-Nancy, après le passage sous le pont des voies ferrées, un massif en béton protégeant les équipements de l'écluse n°12 peut être un point dur. S'il est nécessaire pour le fonctionnement de l'écluse et ne peut être roboté, il mériterait d'être au moins mieux signalé, comme cela s'est fait sur d'autres installations VNF, avec un revêtement rétroréfléchissant pour les usagers tardifs ou nocturnes.



On arrive ensuite à Laneuveville-Devant-Nancy, directement en zone urbaine, changement assez radical après un passage en secteur rural juste aux portes de l'agglomération nancéienne. Après le passage de l'écluse n°12, le revêtement est un peu dégradé au niveau de la rue du Canal de l'Est.



Permettant d'éviter toute interaction avec la circulation, le passage sous la rue Lucien Galtier est à sécuriser. Ce passage est étroit et sans grande visibilité. Une signalisation incitant à réduire sa vitesse et à donner la priorité aux usagers montant serait utile.





Sans aucune visibilité, le virage à angle droit en contrebas de l'arrêt de bus et du parking relais de Laneuveville est très dangereux, à la fois pour les usagers venant du canal de jonction, et pour ceux descendant qui risque aussi de faire un « tout-droit » dans le canal.



Pour éviter des collisions entre usagers dans le virage à angle droit, nous proposons de créer un lacet qui augmentera la visibilité, réduira la pente en allongeant la distance, et réduira la vitesse des usagers descendant.



Après le pont de la M 126 (route d'Art sur Meurthe), la superposition de la V52 avec la V50 se termine au niveau de la rue du Canal. La V52 retrouve à cet endroit le canal de la Marne au Rhin qu'elle avait abandonné à Toul. C'est aussi ici que l'on retrouverait la variante via la partie Nord de la Boucle de la Moselle passant par Liverdun et Nancy.

De la même manière qu'au niveau des « Turbines », la signalisation doit être bien claire. De plus, elle doit particulièrement explicite à cette intersection où on perd vite le Nord pour quelqu'un qui n'a pas trop le sens de l'orientation. La continuité sur la V52 n'est indiquée que sur les panneaux posés dans le cadre des travaux réalisés par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle en 2022. Des panneaux RIS seraient également nécessaires pour bien s'y retrouver et informer sur les services disponibles à proximité, notamment à Nancy, dont le centre-ville est distant de 6 km.



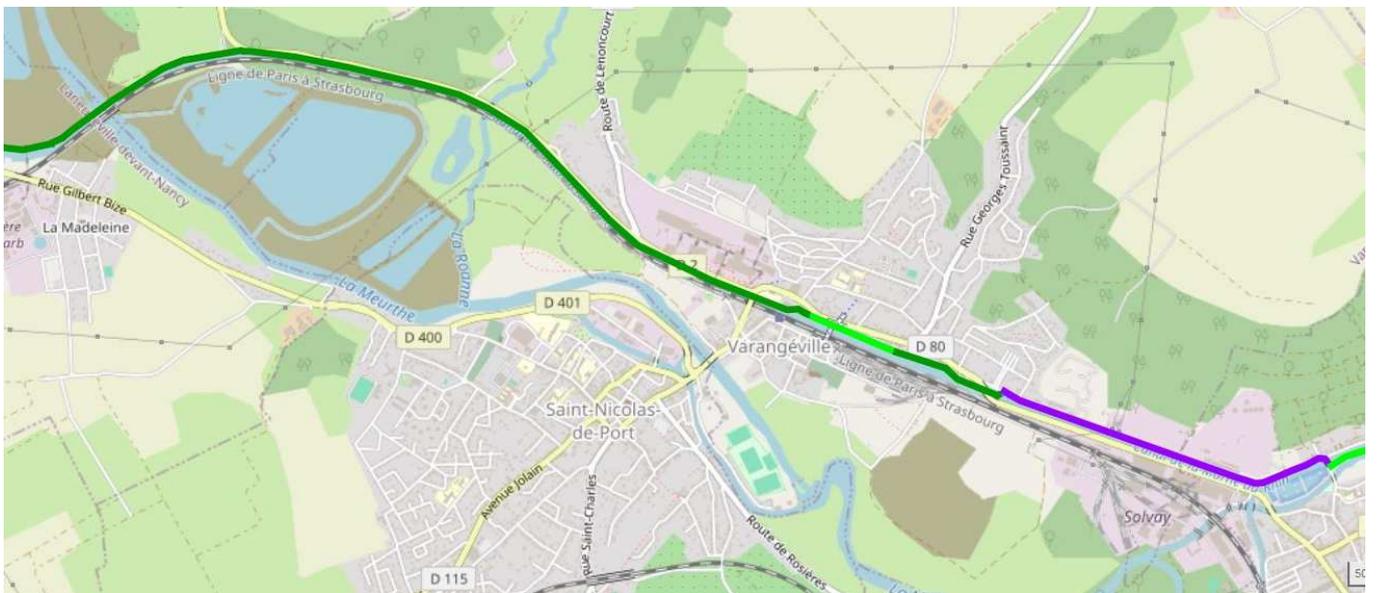
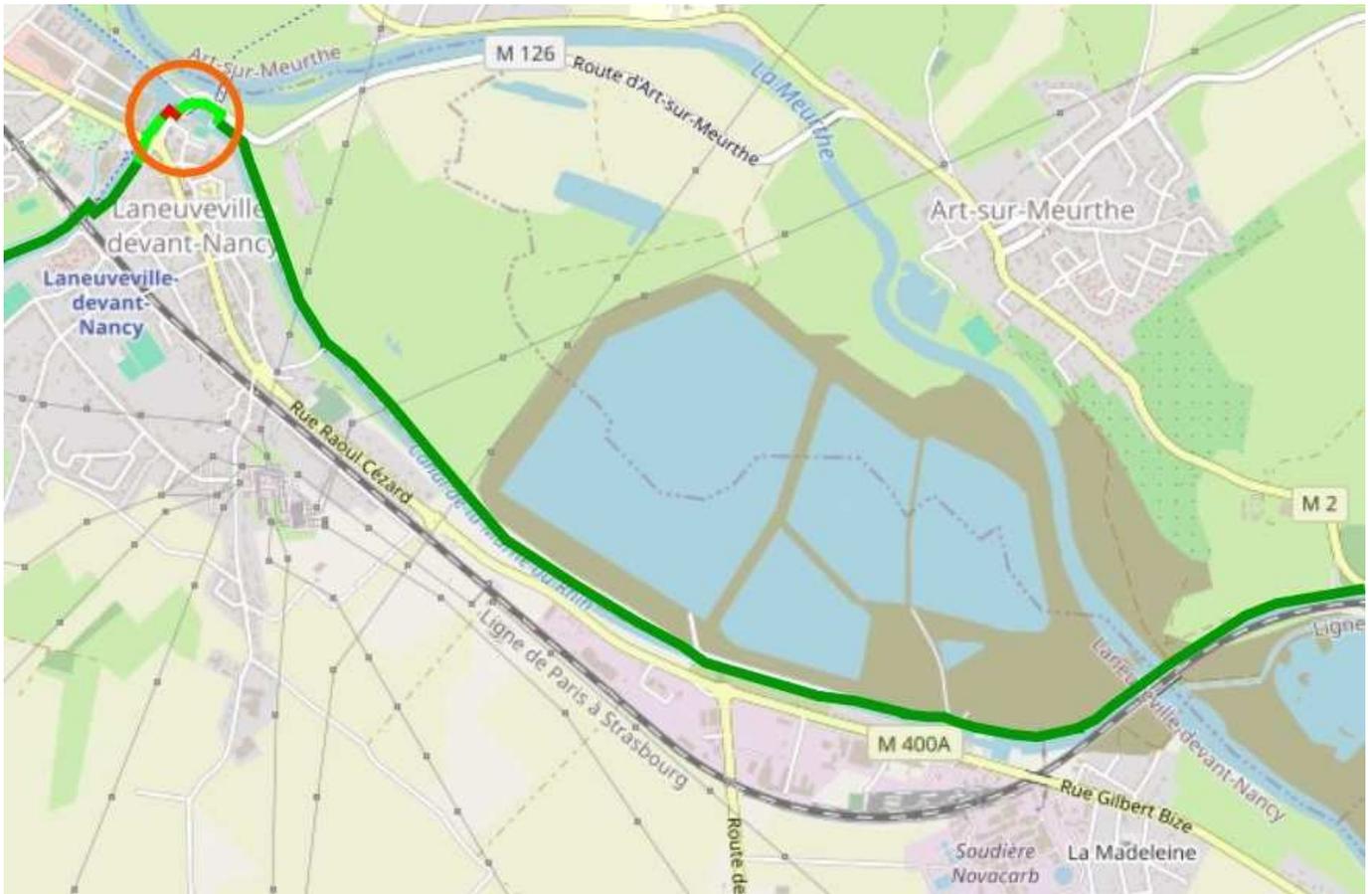
1-3 – De Laneuveville Devant Nancy à Xures

A Laneuveville Devant Nancy commence la partie aménagée par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle en 2022-2023, entre Laneuveville Devant Nancy et Maixe, et entre Einville au Jard et Bauzemont. La partie entre Maixe et Xures avait été réalisée par la Communauté de Communes du Pays du Sanon en 2015 puis finalisée en 2019 jusqu'à la limite départementale avec la Moselle.



La véloroute emprunte dans un premier temps la petite route qui rejoignait le chemin de la Noue. Cette voie de service VNF a été fermée à la circulation et affectée à une voie verte. Seuls les véhicules autorisés par arrêté peuvent y circuler. Elle passe en contrebas du canal de la Marne au Rhin avant de remonter sur le chemin de halage au niveau des bassins de décantation de l'usine Novacarb de La Madeleine. Des anciens panneaux indiquant les passages de piétons et cyclistes subsistent au niveau des laveurs-décrotteurs de roues de la voie d'accès aux bassins.





Laneuveville Devant Nancy à Dombasle

De la Madeleine à Varangéville, la voie emprunte le chemin de halage sur 5 km, avec une traversée de route au niveau de l'écluse de la Madeleine et le passage sur le pont-canal de Saint Phlin sur la Meurthe. L'aménagement de 2023 est de très bonne qualité. Une aire d'arrêt est installée au niveau de l'écluse de la Madeleine.



Les berges se sont cependant affaissées à deux endroits. Le second avec une fissure importante au début s'est complètement effondré dans le canal depuis.



Un peu avant d'arriver au niveau des Salines de Varangéville, les roseaux en bordure empiètent largement sur la voie.



La véloroute longe ensuite les installations des Salines de Varangéville pour passer sous le pont de la RD 400 (rue Gabriel Péri) et atteindre le port fluvial de Varangéville. L'aménagement réalisé en 2023 permet de traverser cette zone en toute sécurité.



Du port fluvial, une passerelle au dessus du canal et des voies ferrées (interdite aux cyclistes ... mais autorisée aux piétons poussant leur vélo) permet de rejoindre la gare de Varangéville, et d'accéder à l'espace du Prieuré à Varangéville, ou à Saint Nicolas de Port et sa basilique (par le réseau routier). La zone du port étant utilisée pour un chantier d'aménagement de la rue Gabriel Péri, il ne nous a pas été possible de voir si une aire d'arrêt était prévue sur ce secteur. Des commerces se situent à proximité. Il n'y avait pas encore de signalisation mentionnant ces commerces.



La véloroute continue le long des quais sur 1 km, sur un passage qui se rétrécit un peu pour arriver à l'écluse n°23 sous le pont de la RD 400 et rejoindre la rue d'Alsace. Une centaine de mètres avant l'écluse 23, sous le pont de la RD 400, il faudra veiller au printemps à ce que les chardons et surtout les ronces n'empiètent pas sur la voie, d'autant qu'ici la chaussée est légèrement rétrécie.



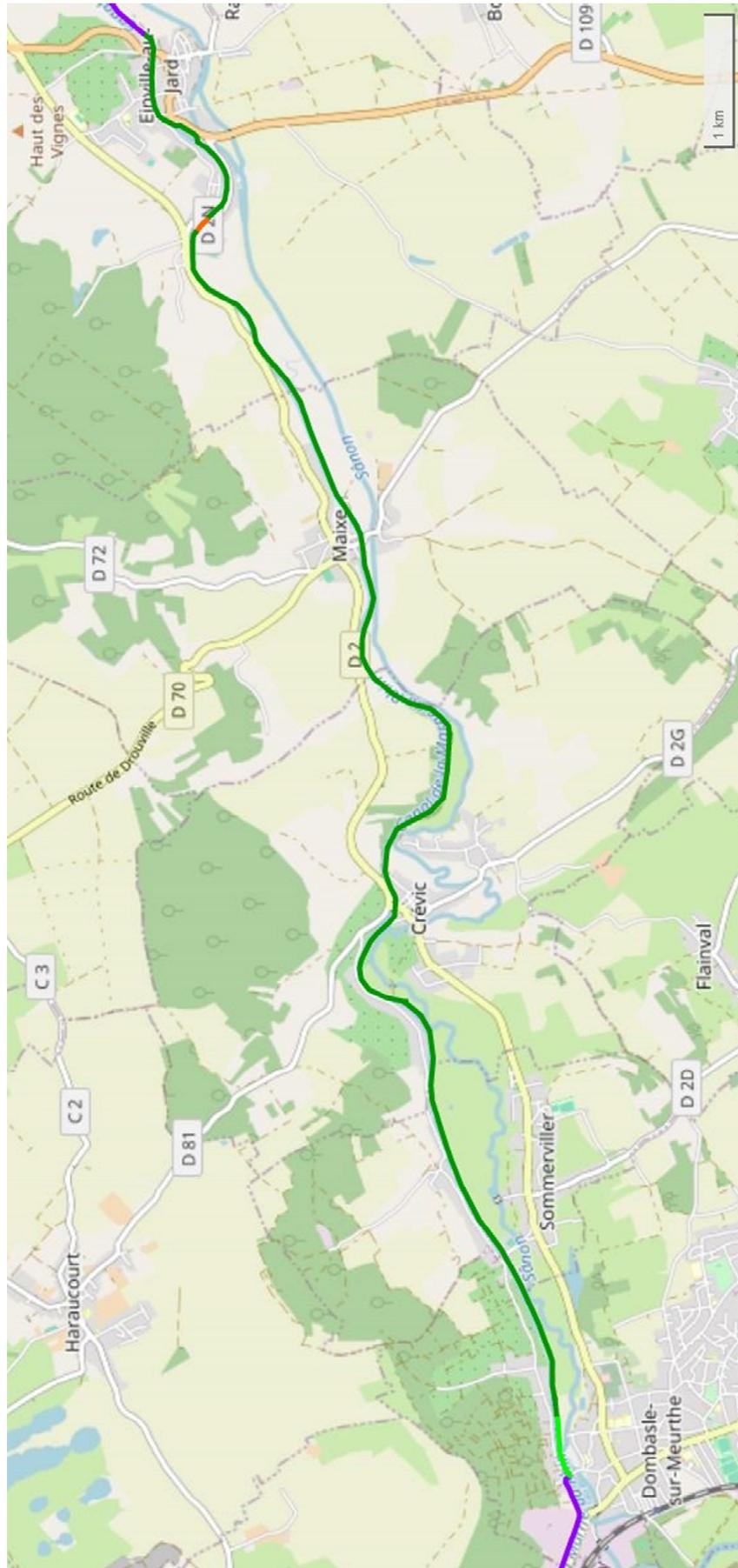
La rue d'Alsace a été aménagée en chaussée à voie centrale banalisée sur 1 400 m, commençant et se terminant sur des plateaux surélevés limités à 30 km/h. Cette rue est une grande ligne droite normalement limitée à 50 km/h. Elle se termine par un virage toujours aménagé en CVCB. Constituant un « shunt » possible quand la RD 400 est encombrée, la circulation peut y être importante et les vitesses supérieures à celle autorisée. On peut penser que les modifications d'usages de cette route vont changer au fil du temps, à la fois par la présence plus importante de cyclistes (usagers locaux notamment) et par une adaptation des vitesses à cet aménagement en CVCB encore peu connu et peu pratiqué en France.





La véloroute arrive à Dombasle sur Meurthe. Elle franchit le canal par le pont Pierre Escuras (en chantier lors de notre passage) pour prendre en voie partagée le chemin en contrebas du canal jusqu'à l'écluse n°22. A partir de cette écluse commence l'aménagement du chemin de halage du canal de la Marne au Rhin en site propre sur 10 km jusqu'à Einville au Jard, réalisé par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle en 2022 et par la Communauté de Communes du Pays du Sanon en 2015.





Dombasle à Einville au Jard



Des fissures sont apparues à certains endroits dans l'enrobé posé en 2022, repris avec du bitume. Le Conseil Départemental avait en effet testé différentes solutions de revêtement sur différentes sections. Les conditions météorologiques de 2023 semblent avoir eu un effet sur le revêtement (sécheresse).



Quelques aires d'arrêt existent sur le parcours : haltes nautiques de Sommerville et de Crévic. A Crévic, l'espace au dessus de la halte nautique pourrait faire une belle aire d'arrêt, en surplomb sur le canal et avec une belle vue sur le village et son clocher. De la même manière, le grand espace arboré situé en bord de canal en face des Salines d'Einville, avec le chevalet de l'ancien puits de mine de sel, pourrait être une belle aire d'arrêt bien ombragée.

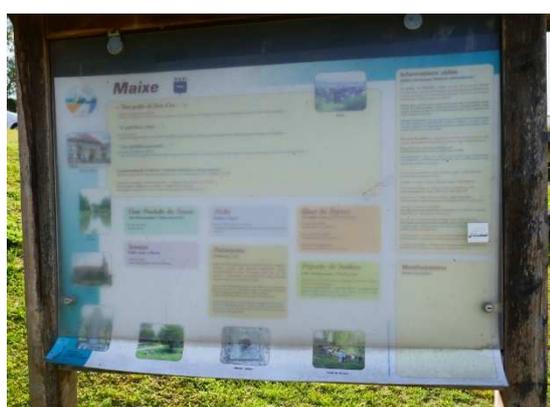




A Maixe, on retrouve la partie de la véloroute aménagée par la Communauté de Communes du Pays du Sanon en 2015. Si une nouvelle signalisation a été posée en 2023 dans le cadre des travaux du Conseil Départemental, la signalisation qui renvoyait auparavant sur le réseau routier existe encore et il serait bien de l'enlever ou de l'actualiser.



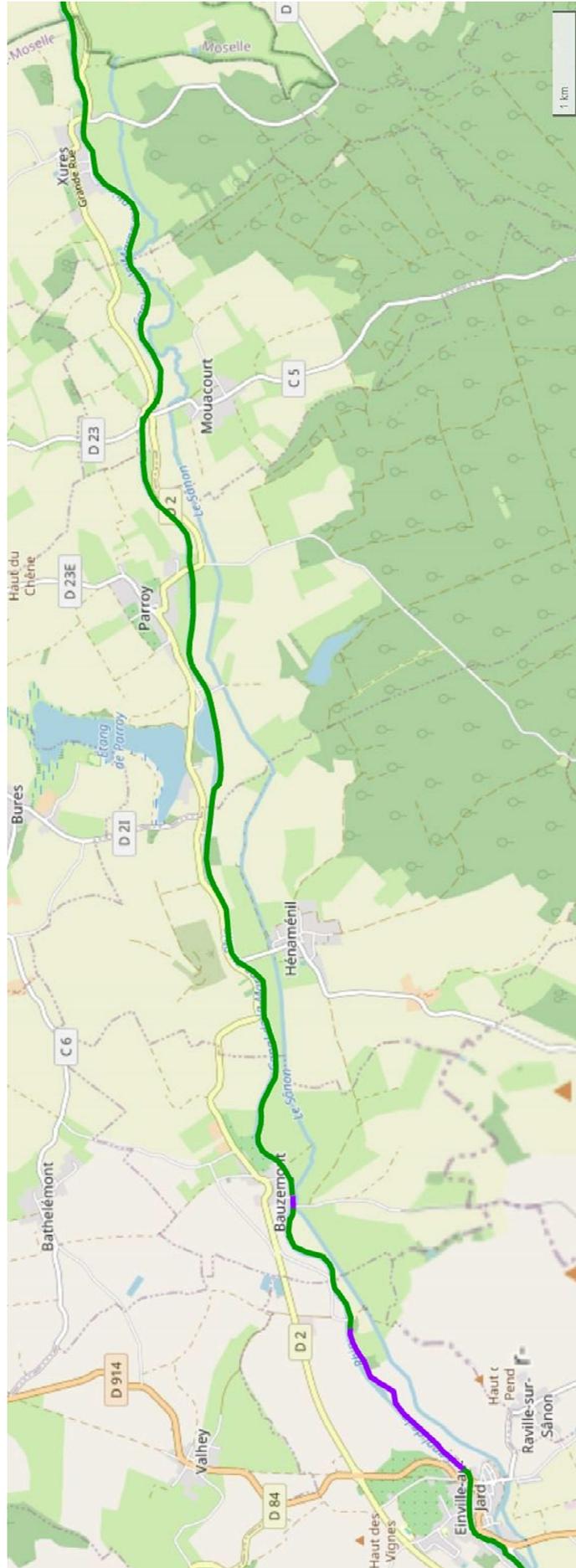
Les panneaux d'informations RIS ont un peu vieilli ou bien décoloré avec le soleil. Il faudrait sûrement actualiser les informations touristiques y figurant.



En arrivant à Einville au Jard, les terrains de sport en contrebas du canal pourrait éventuellement aussi servir pour une aire d'arrêt, avec un point d'eau accessible. Au port fluvial d'Einville au Jard, des tables sont disponibles, plutôt à l'usage des navigateurs du canal, mais une mutualisation des services pourrait être tout à fait intéressante.

Einville au Jard offre quelques services et commerces. Au port d'Einville, un panneau RIS avec un plan pourrait indiquer ces commerces et services, notamment le bar-restaurant "Le relais fleuri", repris en 2024. Le plan pourrait privilégier les accès les plus directs et évitant au maximum la RD914 non sécurisée pour les cyclistes.

Une liaison est possible vers Lunéville, située à 9 km, par des petites routes en passant par Bonviller et Jolivet, permettant d'éviter la RD 914.



Einville au Jard à Xures

En sortie d'Einville au Jard, le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle a aménagé en 2023 une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) sur 1 700 m sur l'ancienne route de Bauzemont. Bordée de grands peupliers, le feuillage et les branchettes tombent sur la route. Avec le passage des voitures en partie centrale, ces feuilles et branchages se retrouvent sur le bas-côté, dans la partie réservée aux piétons et cyclistes. Par manque d'entretien, ces zones de circulation peuvent ne plus être très praticables par les cyclistes.



Le système de sens unique pour passer sous le pont de la route de Bauzemont ne nous semble pas le mieux adapté. A un moment, les cyclistes habitués allant en direction de Sarrebourg ne prendront plus la montée pour redescendre juste derrière et préféreront passer sous le pont, en sens inverse de celui obligé. Il nous semble préférable de laisser le passage sous le pont **ouvert dans les deux sens de circulation** et surtout de bien signaler ce rétrécissement et d'**inciter fortement à ralentir**, avec une signalisation verticale mais aussi avec un marquage au sol : « RALENTIR ».



Sur les 1 300 m suivants jusqu'au village de Bauzemont, des fissures sont apparues sur la voie. Non rebouchées, la végétation commence à s'y installer. Des décalages importants aussi se sont créés au niveau des regards des fibres et câbles posés sous le halage, avec des flaques d'eau, des zones de boues, pouvant entraîner des risques de chutes.





Certaines fissures sont suffisamment larges pour qu'un pneu fin de vélo sportif y reste bloqué et cause une chute.

Ce secteur est particulièrement agréable car le canal sinue en bas des coteaux. Le chemin de halage est bordé d'alignements d'arbres côté Sud qui crée un ombrage intéressant lors des belles journées ensoleillées.



Une belle aire d'arrêt se trouve à proximité de la véloroute au niveau de la halte nautique de Hénaménil, bien arborée et donc bien ombragée. Il n'y a malheureusement qu'une seule table, ce qui limite les possibilités d'arrêt pour des groupes ou des familles. Il y aurait largement la place pour mettre 3 ou 4 tables. Il faudrait aussi contraindre le stationnement des voitures, par une barrière en bois ou un merlon de terre, pour éviter que les voitures y accèdent (voiture à l'ombre pour éviter qu'elle chauffe au soleil).



On retrouve d'importantes dégradations du revêtement sur la section entre l'écluse n°16 et la halte fluviale de Parroy (camping de Parroy). Avec de telles fissures, les risques de chute sont encore plus importants.



A nouveau, des fissures et dégradations importantes apparaissent sur la section entre le pont de la RD 2 à Parroy et l'écluse n°15 de Mouacourt. Cette section de 1,6 km avait pourtant été réalisée récemment en 2019 pour supprimer le passage sur la route départementale parallèle au canal. Puis sur la portion entre Mouacourt et Xures, et aussi sur la dernière partie avant la limite départementale. C'est un peu inquiétant pour l'évolution de la qualité de la voie pour les prochaines années. Et sûrement très décevant pour la Communauté de Communes du Pays du Sanon qui a réalisé cet investissement lourd pour une collectivité rurale.

Pour la petite histoire, une cycliste a chuté un peu avant Mouacourt en décembre 2023, à cause de ces fissures, avec à la clé une fracture de la clavicule.



Indépendamment de ces désagréments, la véloroute est très agréable sur la partie de Dombasle à la limite départementale à Xures. Dans un cadre rural, calme et pittoresque, avec un canal qui sinue paisiblement, c'est une véritable parenthèse de nature.

Il manque cependant des commerces de ravitaillement, des services, de l'hébergement et de la restauration. Le restaurant « Le Relais Fleuri » à Einville au Jard a été repris dernièrement.

La base de loisirs de Parroy propose des hébergements de type studio ou mobil-home, éventuellement du camping. Située à l'écart de la véloroute, à 2,5 km par une route au relief marqué, il serait intéressant qu'un accès plus direct soit réalisé en passant par le bord de l'étang, sans nécessairement que ce soit un chemin extrêmement bien aménagé, tout en respectant les contraintes environnementales de ce plan d'eau.

Le parcours de la V52 en Meurthe et Moselle représente au final un linéaire de 92 km. L'analyse du parcours meurthe-et-mosellan est présentée dans la partie suivante.

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.

Statut de la voie					
	VV	mixte	rue petite route	route	
Km	65,5	8,6	4,0	13,6	91,7
%	71,4%	9,4%	4,4%	14,8%	
	81%		19%		

Revêtement					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	53,0	35,9	1,7	1,1	91,7
%	57,8%	39,1%	1,9%	1,2%	
	97%		3%		

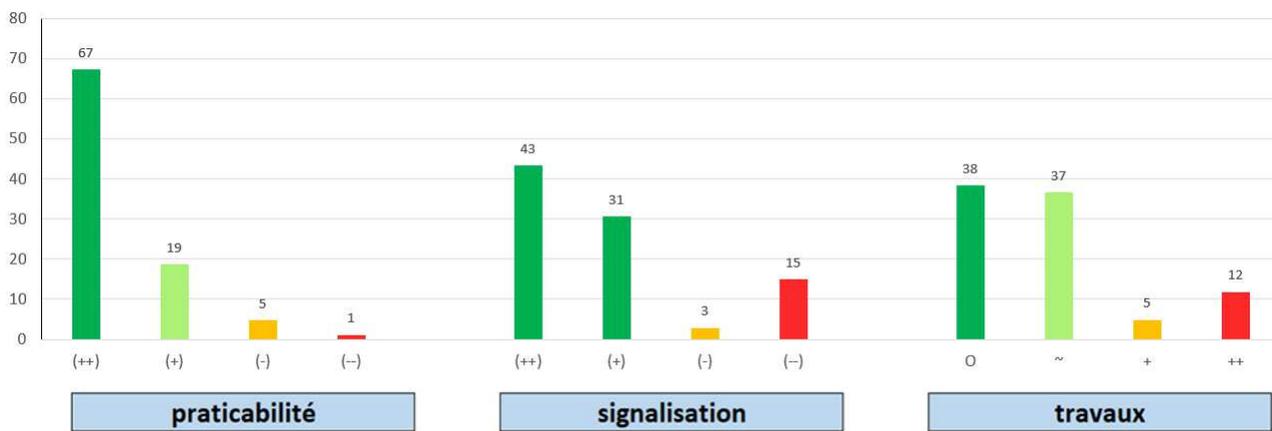
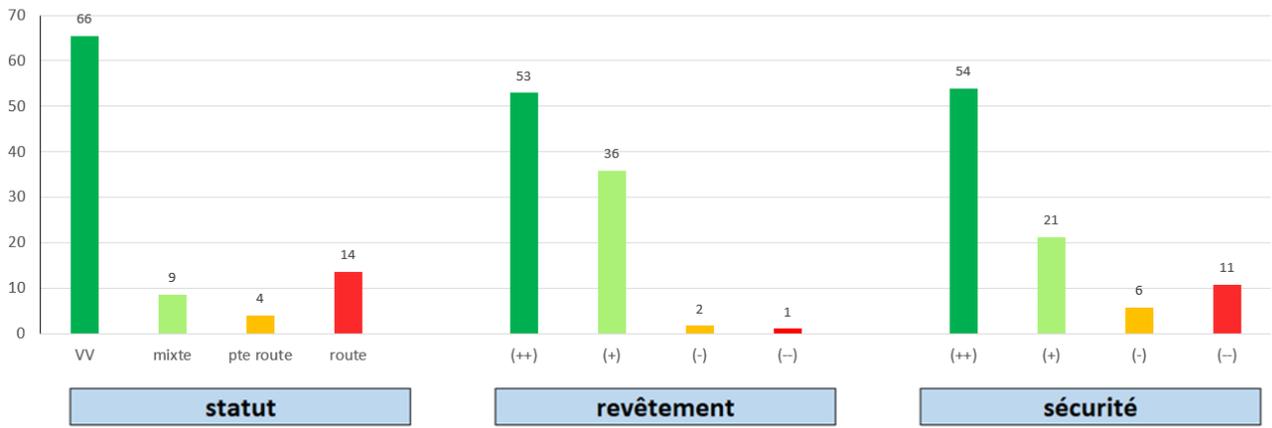
Sécurité					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	53,9	21,3	5,7	10,8	91,7
%	58,8%	23,2%	6,2%	11,8%	
	82%		18%		

Praticabilité					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	67,2	18,7	4,7	1,1	91,7
%	73,3%	20,4%	5,1%	1,2%	
	94%		6%		

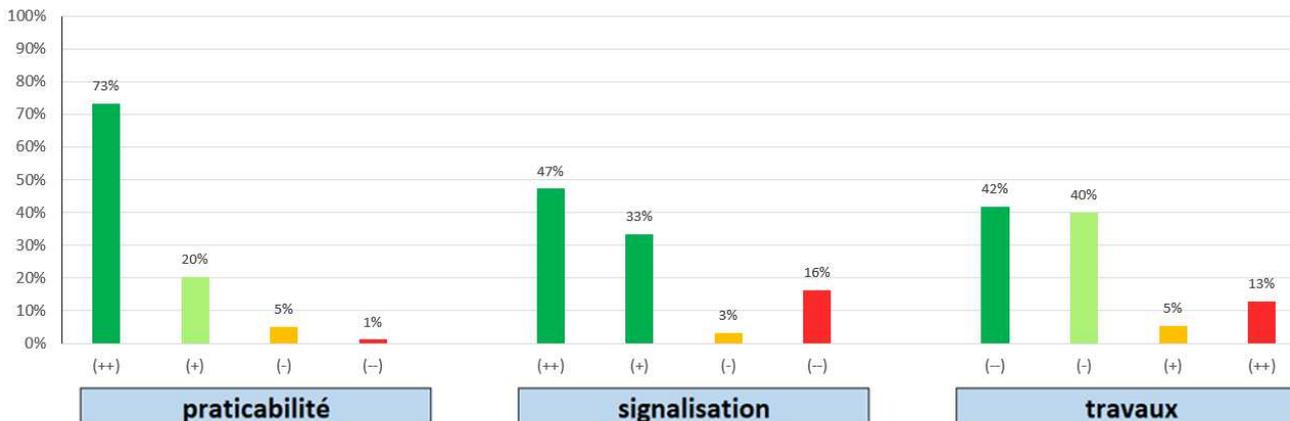
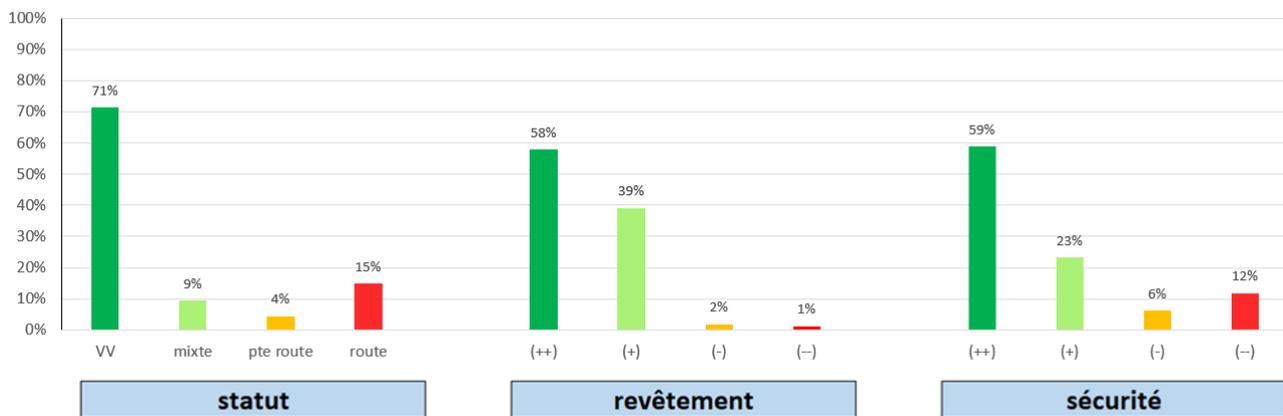
Signalisation					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	43,3	30,6	2,9	14,9	91,7
%	47,2%	33,4%	3,2%	16,2%	
	81%		19%		

Travaux					
	o	~	+	++	
Km	38,4	36,6	4,9	11,8	91,7
%	41,9%	39,9%	5,3%	12,9%	
	82%		18%		

Meurthe et Moselle (km)



Meurthe et Moselle (%)



2-1 – Statut de la voie

Du fait des travaux engagés depuis de nombreuses années par les collectivités, sur la Boucle de la Moselle, sur le secteur du Sanon, et dernièrement à l'Est et à l'Ouest de la Boucle de la Moselle, le statut de la véloroute est très majoritairement en voie verte sur les 92 kilomètres de l'itinéraire en Meurthe et Moselle.

Au total, il y a **65,5 km en voie verte** (site propre sécurisé), soit plus de **70 % du linéaire**.

Il y a **7,9 km sur « voie mixte »**, principalement constitués par les portions de « voie verte » peu sécurisée, de piste cyclable ou de CVCB (Einville au Jard).

Il y a **4,7 km sur petites routes** ou assimilés, à savoir : chemin de halage à Lay St Rémy, liaison barrage – centre-bourg à Chaudeney sur Moselle, traversée de Sexey aux Forges, rue du Haut du Clos jusqu'aux étangs de Messein, du pont Escuras à l'écluse n°22 à Dombasle.

Il reste donc **13,6 km sur routes présentant un trafic important ou des vitesses élevées**, constitués par :

- **la RD 400 entre Lay St Rémy et Foug (4,4 km)**
- **la traversée de Toul (1,4 km)**
- **les routes entre Chaudeney sur Moselle, Pierre la Treiche et le barrage de Villey le Sec (6,1 km)**
- **le giratoire de Fléville (100 m)**
- **la rue d'Alsace entre Varangéville et Dombasle (1 600 m)**

Pour ces passages sur routes, il faut considérer que des aménagements sont prévus à court terme entre Chaudeney sur Moselle et le barrage de Villey le Sec, avec la création d'une voie verte entre le barrage de Chaudeney et le pont de Pierre la Treiche (Beaurivage) et d'une CVCB sur la route entre Pierre la Treiche et le barrage de Villey le Sec. Comme précisé plus haut, le pont de Pierre la Treiche a été réaménagé dernièrement avec la création d'une CVCB. Ces aménagements devraient grandement sécuriser ce passage.

Concernant la rue d'Alsace entre Varangéville et Dombasle, il n'y a pas trop d'autres possibilités de passage dans ce secteur très urbanisé et industriel. La CVCB est une solution qui offre de relativement bonnes conditions de sécurité. Cette rue restera toujours une route à trafic important.

Aussi, on peut considérer que 80 % du linéaire est en site sécurisé et 20 % sur routes ou rues partagées présentant un trafic plus ou moins important.

Avec les travaux annoncés pour les 2 prochaines années, ces pourcentages devraient évoluer vers un ratio 90 % / 10 %.

2-2 – Revêtement

La qualité des revêtements est globalement très bonne à ... **97 %**.

Cette valeur intègre à la fois les portions en voie verte en enrobé très roulant ou en enrobé un peu plus ancien, et les passages sur routes ou dans les rues aux revêtements bons à corrects. Si on dissocie les deux catégories selon la qualité du revêtement, on a **53 km avec un revêtement bien roulant (58 %)** et **36 km avec un revêtement roulant (39 %)**.

1,7 km, soit 2 % du parcours, sont peu roulant ou de qualité moyenne. Cela concerne le passage actuel à Chaudeney par le chemin rural entre le moulin de Chaudeney et le centre-bourg, et l'aménagement mal entretenu à Pont Saint Vincent et Neuves-Maisons entre la RD 974 et la rue du Haut du Clos.

Enfin, les **1,1 km de mauvaise qualité concerne le chemin de halage entre la limite départementale avec la Meuse et Lay Saint Remy.**

2-3 – Sécurité

La sécurité est bonne à très bonne sur 82 % du parcours de la V52 en Meurthe et Moselle.

59 % du linéaire, soit 54 km, sont bien sécurisés, essentiellement constitués des portions en voie verte.

23 % du linéaire, soit 21,3 km, sont relativement bien sécurisés. Cela concerne aussi des portions en voie verte mais qui présentent soit des largeurs réduites en lien avec un flux d'usagers important (Messein, canal de jonction, quais à Varangéville, traversée Einville au Jard), soit un passage sur route peu circulée mais peu sécurisée (petite route entre la rue du Haut du Clos et les étangs de Messein, pont Escuras, CVCB à Einville), ou une qualité qui peut générer des risques (halage à Lay Saint Rémy, chemin du moulin à Chaudeney).

La sécurité est insuffisante sur environ 5,7 km, soit 6 % du linéaire. Cela concerne :

- **le passage de la RD 77 à Chaudeney sur Moselle,**
- la route entre Pierre la Treiche et le barrage de Villey le Sec (situation actuelle),
- **la traversée de Sexey aux Forges sur la RD 59,**
- la CVCB entre Varangéville et Dombasle.

Des améliorations devront être apportées au niveau des points en gras dans la liste ci-dessus.

Pour la CVCB entre Varangéville et Dombasle, nous sommes bien conscients qu'il n'y a pas trop d'autres alternatives. Avec le temps, on peut penser que l'usage et les habitudes feront que les cyclistes seront mieux pris en compte.

Par contre, la sécurité doit être revue sur les secteurs suivants, passant potentiellement par des aménagements plus conséquents :

- RD 400 entre Lay Saint Rémy et Foug,
- Traversée de Toul,
- Route entre Chaudeney sur Moselle et le pont de Pierre la Treiche,
- **Traversée de la RD 974 à Pont Saint Vincent,**
- **Passage des RD 115b et RD 115 au niveau des « Turbines »,**
- **Giratoire de Fléville,**
- **Passage sous la rue Gabriel Péri et angle droit sous l'arrêt de bus et le parking relais à Laneuveville Devant Nancy.**

Certains secteurs feront l'objet de travaux dans les prochains temps dans le cadre des programmes engagés par le Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle ou la ville de Toul : tunnel de Foug (?), traversée de Toul, route de Chaudeney.

A court et moyen terme, avec la réalisation de ces travaux programmés ou envisagés, la sécurité pourrait être assurée à plus de 90 % du linéaire. Cependant, les kilomètres restant à sécuriser seront à regarder avec une grande attention pour trouver les meilleures solutions.

Il faudra porter des solutions très concrètes aux traversées de routes : **RD 77 à Chaudeney, RD 974 à Pont Saint Vincent, RD 115b et RD 115 aux « Turbines ».**

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 la sécurité pour une famille avec enfants.

On peut considérer que **la V52 est praticable à plus de 90 % en Meurthe et Moselle, soit 86 km sur les 92 km.**

Le seul secteur absolument pas praticable est le chemin de halage entre Lay Saint Rémy et la limite départementale avec la Meuse (1,1 km). Il l'était à peu près avant les travaux de pose de la fibre.

Nous avons comptabilisé environ 4,7 km peu praticables :

- Traversée de Toul : dans la situation actuelle, la piste cyclable existante n'est pas accessible dans de bonnes conditions et les liaisons vers le centre-ville ne sont pas sécurisantes,
- Traversée de la RD 77 à Chaudeney,
- Chemin rural à Chaudeney (qualité du revêtement),
- RD 974 et rue du Haut du Clos à Pont Saint Vincent / Neuves-Maisons : traversée dangereuse, entretien insuffisant, zones de stagnation d'eau et de boues,
- Traversées au niveau des « Turbines » à Méréville / Richardménil,
- Giratoire de Fléville,
- Passage sous la rue Gabriel Péri + angle droit sous l'arrêt de bus et le parking relais à Laneuveville Devant Nancy.

Sur le 86 km praticables, il y a 19 km qui le sont peut-être un peu moins que d'autres :

- Liaison Chaudeney – Pierre la Treiche par la route (situation actuelle),
- Traversée de Sexey aux Forges,
- Etangs de Messein et digue du canal de l'Est (entretien),
- Canal de jonction (chemin de halage étroit),
- Quais de Varangéville (passage étroit),
- Traversée d'Einville au Jard (quelques rétrécissements).

Dans cette liste, il y a des secteurs où il est possible d'améliorer les situations, d'autres où la configuration des lieux ne le permet pas vraiment. Il faut alors **mettre en place une signalisation et/ou des dispositifs pour que le partage de la voie et la cohabitation des usagers se fassent dans les meilleures conditions**, notamment sur le canal de jonction qui représente quand même presque 10 km, de plus avec une superposition avec la Voie Bleue. La proximité de l'agglomération nancéenne fait que la fréquentation y est plus importante alors que la largeur de la voie est relativement limitée.

Pour la liaison Chaudeney – Pierre la Treiche, la situation devrait être améliorée à court terme avec les aménagements prévus par le Conseil Départemental.

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 s'appliquent.

Dans le département de la Meurthe et Moselle, la signalisation V52 a été mise en place sur une grande partie du linéaire. La signalisation est donc **conforme à l'identité de la V52 avec une mention claire des destinations et des distances sur 43 km, soit 47 % du parcours.**

Sur proposition de notre association, le Pays du Sanon avait même intégré le logo du Paneuropa Radweg (Paris-Prague) dans la signalisation posée en 2015.

Du giratoire de Fléville à Laneuveville Devant Nancy, sur le canal de jonction, la Métropole du Grand Nancy a posé récemment une signalisation mentionnant les trois logos des itinéraires se superposant sur cette section : V52 + Voie Bleue + Boucle de la Moselle.

La signalisation posée dans le cadre de la Boucle de la Moselle entre Toul et Richarménil sur environ 30 km ne mentionne pas la V52. Elle donne cependant des indications sur les destinations et les distances, même si elle souffre de quelques dégradations par endroit, particulièrement dans le secteur central de Moselle et Madon.

La signalisation devra être nettement améliorée au niveau des intersections clés que sont les « Turbines » et la jonction des canaux à Laneuveville Devant Nancy. Des panneaux RIS avec cartes et informations sur les 3 itinéraires passant à ces endroits seraient très utiles. De même qu'un plan clair sur les continuités à ces intersections pas nécessairement facile à comprendre.

L'annexe 2 au présent rapport présente quelques panneaux observés dans le département de la Meurthe et Moselle.

2-6 – Travaux

Les secteurs où des travaux sont nécessaires pour assurer la continuité de la V52 en Meurthe et Moselle sont pour l'essentiel identifiés et en passe d'être réalisés dans le cadre des travaux programmés par le Conseil Départemental et la ville de Toul.

- Aménagement du chemin de halage entre Lay St Rémy et la limite départementale avec la Meuse,
- Aménagement entre Lay St Rémy et Foug : RD 400 ou tunnel de Foug ou Val de l'Âne ?
- Traversée de Toul,
- Liaison entre Chaudeney sur Moselle et Pierre la Treiche,
- CVCB entre Pierre la Treiche et le barrage de villey le Sec.

Cela représente un linéaire de l'ordre de **14 km, soit 15 % du linéaire.**

D'autres interventions sont importantes, non pas en terme de continuité, mais en terme de **sécurité** :

- Traversée de la RD 77 à Chaudeney sur Moselle,
- Traversée de la RD 974 à Pont Saint Vincent,
- Secteur des « Turbines » à Méréville / Richardménil,
- Rond-point de Fléville,

D'autres travaux seraient nécessaires :

- Reprise de l'enrobé « test » posé sur le chemin de halage entre Foug et Toul,
- CVCB dans la traversée de Sexey aux Forges (RD 59),
- Modification de l'écartement des plots au niveau de la passerelle de Pont Saint Vincent,
- Modification de la traversée au niveau de la rue du Haut du Clos (sommet de bosse / visibilité),
- Suppression de la zone de stagnation d'eau et de boue rue du Haut du Clos,
- Modification du marquage au sol au niveau de la traversée de la RD 71 (Fléville-Lupcourt),
- Reprise des dégradations de la voie dans le secteur du Pays du Sanon.

La pose de la signalisation sur l'ensemble du parcours serait nécessaire également. Elle peut être basique (directionnelle et continuité) dans un premier temps dans l'attente d'une identité pour la V52 qui nécessitera de reprendre les cartouches supérieures des signalisations ou de compléter la signalisation en place.

Enfin, il est important d'assurer un **entretien régulier** de l'itinéraire, tant au niveau du revêtement, de la végétation, des abords comme de la signalisation.

Le secteur entre Sexey aux Forges et les étangs de Messein, et en particulier le passage entre la RD 974 et la rue du Haut du Clos, est absolument à nettoyer de manière continue.

3 – Services

Les services spécifiques pour les cyclistes et itinérants à vélo ne sont pas encore très développés en Meurthe et Moselle. Les établissements labellisés « Accueil Vélo » se situent essentiellement sur la Voie Bleue. La Boucle de la Moselle en compte quelques-uns, surtout à Toul, et à Liverdun (qui n'est pas directement sur la V52 mais sur la variante Nord de la Boucle).

Une page spécifique au tourisme à vélo en Meurthe et Moselle est proposée sur le site « Meurthe et Moselle – L'esprit Lorraine ». Une page V52 n'y apparaît pas encore mais la carte départementale la mentionne déjà.

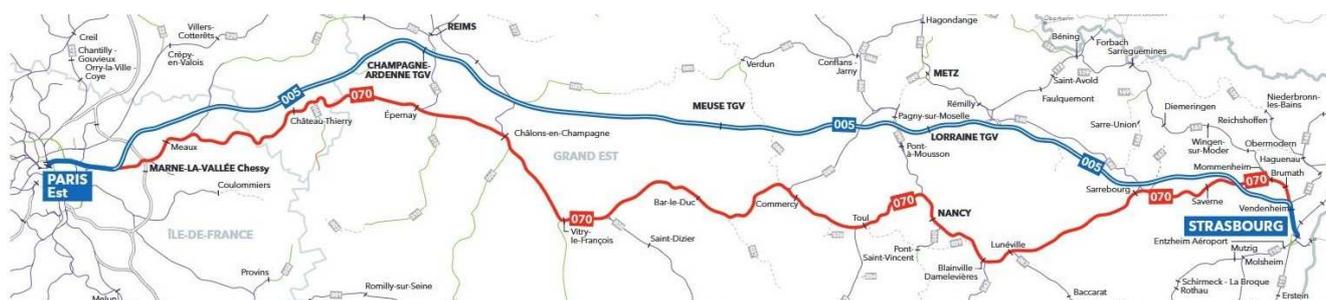
Le site Tourisme en Terres Touloises propose des informations sur la Boucle de la Moselle, avec une carte détaillée téléchargeable.

La V52 devrait prochainement être présentée sur le site de France Vélo Tourisme pour la partie Nancy-Strasbourg.

Intermodalité

L'itinéraire de la V52 est desservi par les trains de la ligne Paris-Strasbourg et les TER Fluo Grand Est, dans les gares de Foug, Toul, Pont Saint Vincent, Neuves-Maisons, Messein, Nancy, Laneuveville Devant Nancy, Varangéville, Dombasle, et Lunéville située à 10 km.

Des TGV assurent des liaisons directes vers Paris au départ de Nancy. Par contre, il n'y a pas de liaisons TGV vers les autres destinations en France ou en Europe. Il faut soit prendre un TGV vers Paris ou changer dans une des gares TGV permettant une correspondance, soit rejoindre la gare Lorraine-TGV par navette. Mais ces navettes ne prennent pas les vélos.



Annexes

Annexe 1 - Critères d'évaluation thématique

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

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

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

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

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

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

Pour la signalisation, nous avons retenu :

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

Pour la sécurité, nous avons retenu :

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

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

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

Pour les travaux nécessaires, nous avons considéré :

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

Annexe 2 – Signalisation en place (septembre 2024)





Carrefour RD 974



rue du Haut du Clos



rue du Haut du Clos













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