

# Véloroute V52

## Paris-Strasbourg

### Diagnostic utilisateurs

# 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

# Moselle

### Sommaire :

1. Situation septembre 2024
  - 1-1 De Lagarde à Hesse
  - 1-2 De Hesse à Lutzelbourg
  
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 Moselle représente environ **58 km**, soit 10 % 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 Hesse et Henridorff où elle emprunte des petites routes et la vallée des éclusiers, ancienne échelle d'écluse remplacée par le plan incliné de Saint Louis - Arzviller.

L'itinéraire de la V52 a fait l'objet d'aménagement au cours des dernières années par les intercommunalités : CC du Pays des Etangs, depuis intégrée dans la CC Sarrebourg Moselle Sud, et CC du Pays de Phalsbourg.

Dans la présentation qui suit, nous avons découpé le parcours en **2 parties** :

- De Lagarde à Hesse 34 km
- De Hesse à Lutzelbourg 24 km

### 1-1 - De Lagarde à Hesse

La V52 arrive du département de la Meurthe et Moselle par le canal de la Marne au Rhin au niveau de la commune de Lagarde. L'aménagement du chemin de halage a été réalisé en 2019 sur le territoire de la Communauté de Communes du Saulnois, de Lagarde à Maizières les Vic, sur environ 10 km.



Sur les premiers kilomètres, entre la limite départementale 54/57 et le village de Lagarde, des fissurations sont apparues dans le revêtement de la voie. Les fissures sont suffisamment larges pour qu'un pneu fin de vélo sportif puisse venir se bloquer dedans si le cycliste n'est pas suffisamment attentif ou s'il roule avec un groupe qui lui empêche de voir où il va rouler.



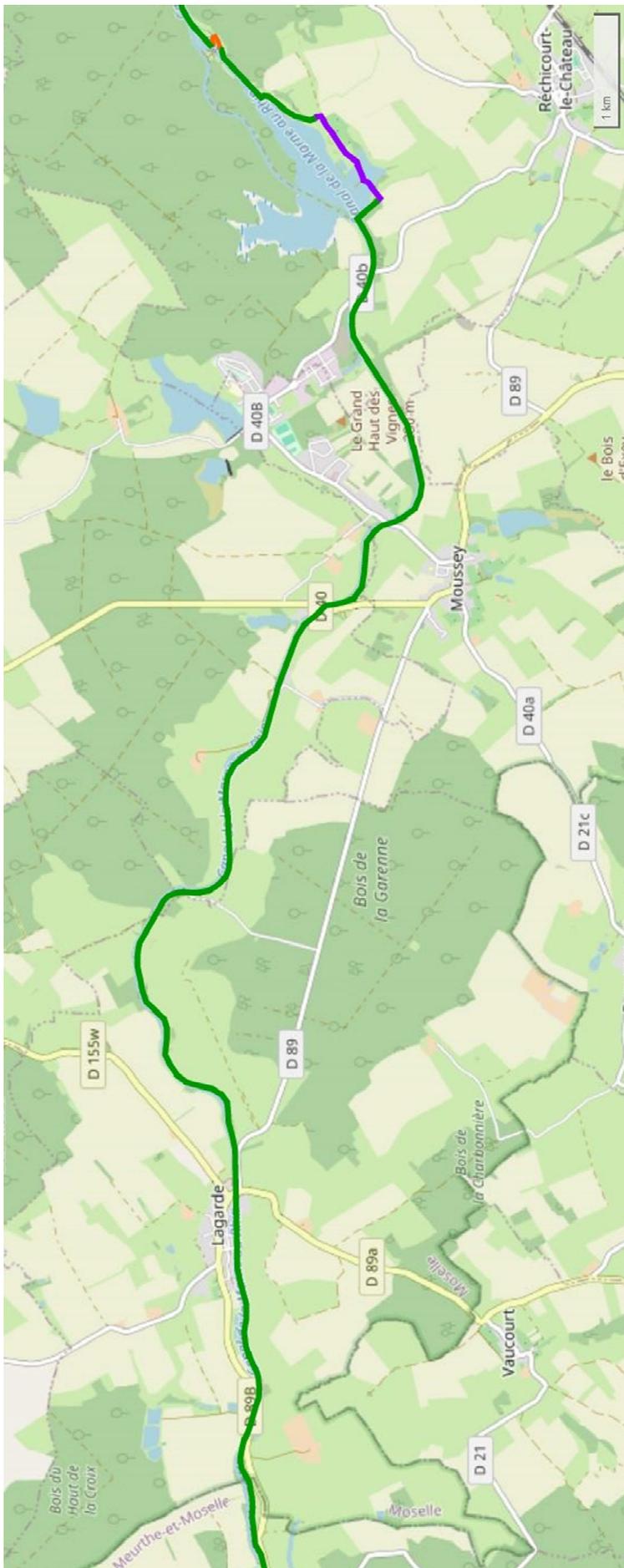
La véloroute arrive ensuite dans le village de Lagarde qui dispose d'un port fluvial important où est implantée l'entreprise Navig'France. Le port offre des services pour les navigateurs et les clients des locations de bateaux, dont un bloc sanitaire avec toilettes, douches, point d'eau. Dans les locaux de Navig'France, il y a une petite épicerie, plutôt destinée à leur clientèle, mais qui peut très bien servir aux itinérants de la véloroute étant donné le peu de commerces et de ravitaillement possible dans ce secteur. Navig'France propose aussi la location de VAE.



A proximité du port, il y a le restaurant « PK 209 », mis en place par les anciens dirigeants de Navig'France, repris en gérance depuis, et réouvert récemment. Le village n'offre autrement que peu de services. Le centre d'animation peut éventuellement accueillir des itinérants dans le gîte rural, normalement prévu pour recevoir aussi des groupes avec une capacité de 12 places.



Il serait intéressant d'implanter un RIS le long de la V52, qui se trouve sur la rive opposée au village, pour indiquer les services existants à Lagarde et d'autres éléments touristiques.



De Lagarde à Réchicourt le Château

La véloroute quitte le village de Lagarde pour un parcours de 6 km en pleine campagne, ponctué par le passage de 2 écluses, pour atteindre le Port Sainte Marie et la RD 40 à Maizières les Vic.



Nous étions passés sur ce secteur en mai 2019 lors des travaux. La couche de fondation ne nous avait pas paru particulièrement bien compactée et les matériaux utilisés pas nécessairement bien adaptés. Sur les photos ci-dessous, les matériaux présentent une granulométrie très variée et des affaissements apparaissent déjà dans la couche de fondation suite au passage d'engins. Par ailleurs, à d'autres endroits, la couche de forme était constituée de blocs de diverses tailles, ce qui potentiellement pouvait laisser des vides qui avec le temps pourraient se combler avec la migration des matériaux de la couche de fondation et ainsi générer des déformations en surface.



**Mai 2019**

Ceci étant, les paysages dans ce secteur sont très reposants et naturel. A l'écart de tout bruit, de toute circulation, c'est le grand calme. Cela peut être oppressant ou inquiétant pour certains qui sont habitués à l'agitation permanente des zones urbaines.

Une aire d'arrêt pourrait être aménagée au niveau du passage de l'écluse n°10 du moulin de Xirxange, de l'autre côté de l'écluse, à l'ombre de quelques arbres.



Avant d'arriver au niveau du Port Sainte Marie, d'autres déformations et affaissements sont également présents. Au port Sainte Marie, des chambres d'hôtes sont proposées. Il faut remonter sur la RD 40 et traverser le pont pour y accéder. Le bourg de Maizières les Vic se situe à 4 km par la RD 40.



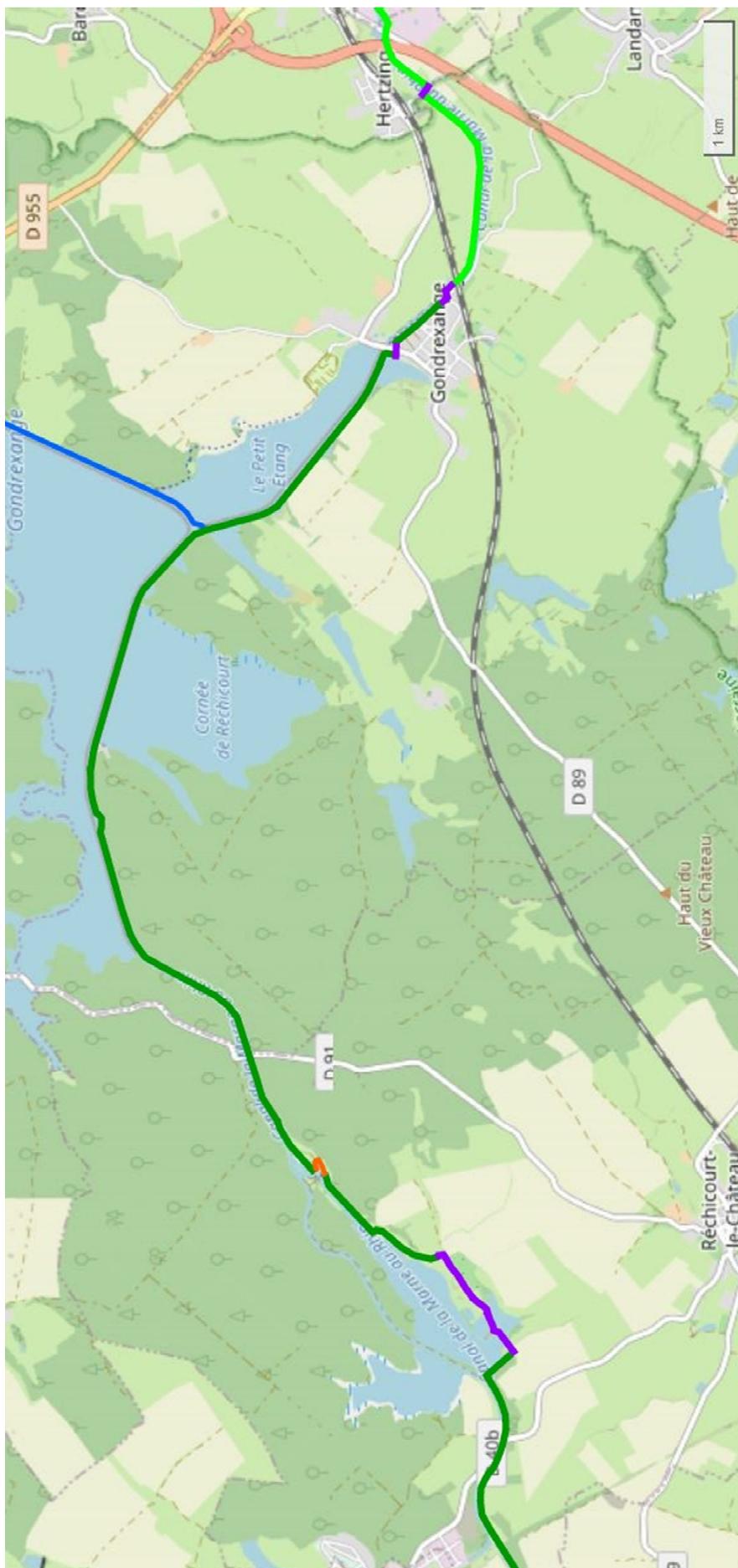
On arrive ensuite à l'écluse n°9 de Moussey. Le passage se rétrécit fortement. Il faudrait renforcer le marquage au sol du côté amont pour faire ralentir ceux qui descendent.



En sortant à l'écluse n° 9, il est possible de rejoindre le village de Bataville, ancien site de fabrication des chaussures Bata jusqu'en 2002. C'est aujourd'hui un lieu un peu fantôme où sont installées quelques entreprises. On peut y trouver une petite supérette Proxi, un café bar, quelques tables de pique-nique agréables et ombragées en bordure de l'étang à 200 mètres du centre. Il y aurait un intérêt à les signaler par des RIS aux écluses n° 8 et 9, avec un petit historique sur l'usine Bata.

De Bataville, il est également possible de rejoindre le bourg de Maizières les Vic par la petite route passant par la ferme de Hellocourt (6 km depuis le canal sur route tranquille).

La véloroute se poursuit sur 2,3 km pour atteindre l'écluse n°8 au niveau du passage sous l'ancienne voie ferrée Avricourt-Dieuze-Benestroff. Cette ancienne voie ferrée permettrait un autre accès à Bataville, avec l'ancienne gare où un hébergement pourrait être aménagé.



De Réchicourt le Château à Hertzling

Entre les écluses n°8 et n°7, il y a un important affaissement du bas-côté de la voie sur une 100aine de mètres. Cet affaissement existait déjà en 2020 lors d'un précédent passage. Il n'a pas été repris depuis.



Une aire d'arrêt est installée au niveau de l'écluse n°7 avec des panneaux d'information. Il n'y a peut-être trop d'appuis vélo au regard du seul banc proposé, ... ou pas assez de places assises par rapport aux capacités des appuis vélos. La signalisation directionnelle est ici réduite au strict minimum avec des indications uniquement locales. Par ailleurs, le panneau de police est un panneau de « piste cyclable obligatoire » et non un panneau « voie verte » (C 115). Les piétons n'ont normalement pas le droit de circuler ou de s'arrêter sur une piste cyclable obligatoire.



Le passage sous la RD 40b est assez étroit. Si dans le sens montant, une signalisation incite à la prudence, les panneaux installés dans le sens descendant ne sont pas nécessairement vus par les usagers qui ont plutôt l'attention mobilisée sur la descente et comment négocier ce passage sans visibilité. Il faudrait modifier l'emplacement de ces panneaux (qui n'ont pas besoin d'être placés si haut / pas de personnes malvoyantes dans ce dévers) et mettre un marquage au sol attirant nettement plus l'attention des usagers car placé directement sur leur trajectoire, là où ils regardent. Lors d'un précédent passage en 2020, l'entretien de secteur était très insuffisant.



La section qui suit est un peu étroite. Heureusement, les barrières assez massives qui avaient été installées sont maintenant ouvertes en permanence. Au besoin, un seul des côtés pourrait être refermé si la présence d'utilisateurs non souhaités était observée.



Le virage qui termine cette partie est sans visibilité, ni marquage au sol pour séparer les flux montant et descendant. Là encore, il faudrait un marquage au sol pour les usagers descendant, ainsi qu'un marquage axial pour que les usagers descendant ne coupent pas trop le virage. Par ailleurs, il est important qu'ils ralentissent pour ne pas faire un « tout-droit » dans le garde-corps ... et éventuellement dans le canal.



On arrive ensuite sur le secteur des étangs et de l'arboretum de Réchicourt. La signalisation mentionne une zone à 20 km/h ou zone de rencontres. Ce site est particulièrement agréable et propice pour un arrêt. Quelques tables sont disponibles, certaines placées à l'ombre sous des arbres. Il faudrait en installer plus, bien placées par rapport au soleil de midi.





Des randonnées pédestres sont possibles tout autour de ce site et des étangs de Réchicourt, notamment avec l'ancienne échelle d'écluses que remplace aujourd'hui la grande écluse de Réchicourt.



La véloroute se poursuit par une zone naturelle en direction de la grande écluse de Réchicourt. Là encore, on retrouve le panneau de « piste cyclable obligatoire », ce qui signifie que la circulation des piétons n'est théoriquement pas possible, ce qui est contradictoire avec les panneaux de randonnée qui font passer le sentier par cette voie. Un remplacement du panneau par un panneau « voie verte » (C 115) serait opportun, avec éventuellement une modification de l'arrêté de circulation sur cette voie pour être cohérent.



Avant d'arriver au bord de la voie d'eau, et même un peu trop avant, on a des panneaux qui indiquent un danger, une intersection et un « Cédez-le-passage » ... qui est en fait un « Stop ». Quand on arrive à l'intersection en question, on se demande bien à qui on doit céder le passage. Par ailleurs, il manque une protection dans ce virage par rapport au fossé.



La grande écluse de Réchicourt est un ouvrage remarquable. Plus haute écluse de gabarit Freycinet avec sa chute de 15,7 m, elle remplace une échelle de 6 écluses aujourd'hui désaffectées.



La signalisation est par contre très minimale et limitée aux destinations locales. On retrouve toujours le panneau B22a de piste cyclable obligatoire. Des tables de pique-nique bien fleuries sont disposées de l'autre côté de l'écluse. Mais elles sont inaccessibles directement car on ne peut pas franchir les passerelles des portes d'écluse. Il faut redescendre pour faire tout le tour de la grande écluse. A priori, elles sont plus destinées aux navigants du canal, en attendant leur tour de passer.



La véloroute reprend ensuite le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin qui s'engage dans une grande tranchée au milieu de la forêt de Réchicourt sur 2 km, puis au milieu des digues des étangs réservoirs de Gondrexange sur 3,5 km, pour atteindre la jonction avec le canal de la Sarre.

Il n'y a pas trop de vues car on se situe entre les digues des étangs. Il faut monter sur ces digues pour pouvoir apprécier le paysage environnant, très naturel, avec beaucoup d'oiseaux.



On arrive ensuite au niveau de la passerelle enjambant le canal de la Marne au Rhin. C'est ici le point de jonction de la V52 avec l'Eurovélo 5 qui vient de Sarreguemines par le canal de la Sarre et se dirige ensuite en direction de Strasbourg. La V52 et l'EV5 se superposent ainsi jusqu'à Saverne.

Cette passerelle est délicate à prendre avec des vélos, encore plus s'ils sont chargés de sacoches. Les escaliers sont assez pentus. Les goulottes sont un peu trop proches de la rambarde, et aussi bien lisses et glissantes lorsqu'il pleut ou que les pneus sont mouillés. Quelques tables et bancs pourraient être installés à cet endroit, sur le haut de la digue, pour avoir une meilleure vue et apprécier ce lieu particulier.



La véloroute continue ensuite pendant 2 km, toujours en contrebas des digues des étangs, pour arriver au village de Gondrexange.

Sur les 7,5 km depuis la grande écluse de Réchicourt jusqu'à Gondrexange, le revêtement est par endroit ancien et dégradé.



A Gondrexange, des bancs sont idéalement placés pour s'installer et apprécier la vue sur les étangs réservoirs.



Un Office de tourisme est situé au niveau du camping de Gondrexange. Ce camping est essentiellement un camping de résidents avec mobil-homes installés presque à demeure. Il y a quand même quelques places pour planter des tentes. Des kotas finlandais sont également en location à proximité du camping. Dans le village, on trouve une boulangerie, qui fait également épicerie-alimentation (la seule depuis des kilomètres), ainsi qu'un restaurant au bord de l'étang.



La véloroute V52 repart de Gondrexange à partir du parking où la Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud envisage d'implanter une aire de services.



- PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT
- o : table pique-nique 6 ombrières
  - o : table pique-nique PMR
  - o : panneau "Relais d'Informations Services"
  - o : station de recharge V.A.E.
  - o : station de réparation et gonflage pour vélo
  - o : casiers individuels à bagages
  - o : arceaux à vélos
  - f : fontaine à boire murale
  - o : corbelle de propreté
  - o : bloc sanitaire

La voie est assez étroite sur 500 m avant de prendre une portion de la rue de Landange pour traverser le canal sur un pont et prendre la rive opposée. La signalisation est quasiment inexistante. De l'autre côté du pont, le revêtement est très dégradé.



Après le passage sous les voies ferrées de la ligne Nancy-Strasbourg, la véloroute emprunte le chemin de halage qui présente quelques « rustines » de revêtement. Déjà en 2020, nous avons remarqué ces réfections mais il semble que la repousse de la végétation soit plus puissante que la couverture en enrobé. Le curage de ces zones n'a pas dû être réalisé totalement pour enlever toutes les racines en place.



Mai 2020

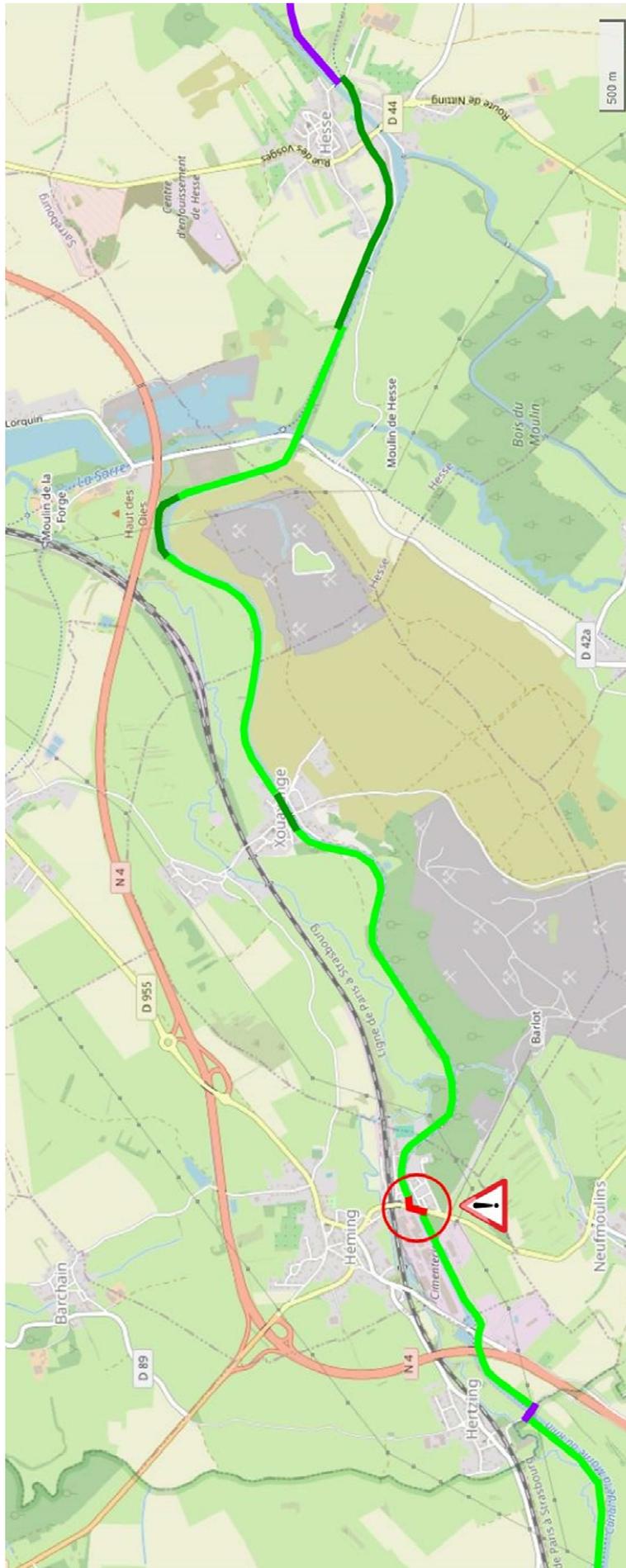


Septembre 2024



Au niveau du village de Hertzling, la véloroute change à nouveau de côté du canal. La montée et le virage sont un peu en dévers et le revêtement un peu dégradé. La signalisation directionnelle est assurée par un panneau indiquant le changement de rive.





De Hertzling à Hesse

A partir de Hertzling, le revêtement passe en stabilisé sur 7,5 km. La réalisation de ce tronçon de la véloroute date de 2020. La végétation a commencé à se réinstaller depuis. Il est bien dommage que cette portion n'ait pas été réalisée en enrobé comme sur tout le reste du parcours.



Après le passage le long de la cimenterie d'Héming, la véloroute remonte avec une forte pente vers la RD 41. La double-barrière en bas de cette pente est placée de telle manière que ceux qui descendent peuvent arriver vite, surtout s'ils souhaitent bénéficier de l'élan de leur descente. Une barrière en bois a été posée pour éviter qu'un cycliste file tout droit dans le canal. Si un cycliste descendant arrive vite pour s'engager dans l'espace de la double-barrière et qu'un autre cycliste arrive en face, lui aussi ayant pris de l'élan pour attaquer la montée, il risque d'y avoir une collision. Pour éviter l'autre cycliste, le cycliste descendant pourrait éventuellement faire un « tout-droit » et tomber dans le canal après la double-barrière, ... là où il n'y a plus de barrière en bois.



Indépendamment, de la venue d'un cycliste en face, un cycliste descendant pourrait aussi basculer dans le canal emporté par son élan, ou parce qu'il accroche au passage une des demi-barrières. Comme à cet endroit, les berges du canal sont particulièrement hautes et verticales, et qu'il n'y aura pas nécessairement quelqu'un pour l'aider à remonter, il faudrait installer un système pour qu'il puisse remonter tout seul sur la berge (échelle de corde, échelle de chaînes). Ou alors il faudrait prolonger les barrières bois le long de la berge du canal.

Pour éviter ces risques, il serait aussi possible d'inverser le sens de passage dans la double-barrière. Et il faudrait aussi empêcher le passage à côté des barrières, que ce soit pour les cyclistes comme pour les véhicules qui y passent déjà actuellement.

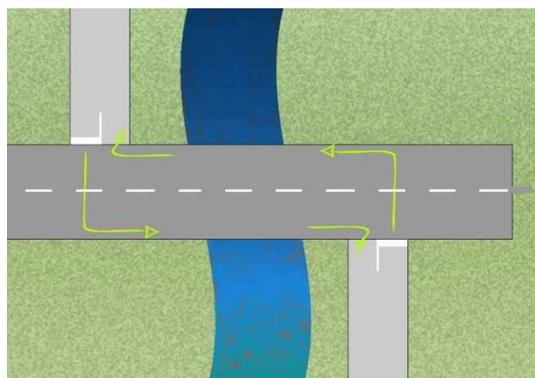
Il faut également mettre une signalisation verticale et un marquage au sol incitant à ralentir pour ceux qui descendent. Et inversement, informer ceux qui vont monter qu'ils vont devoir grimper un bon raidillon.



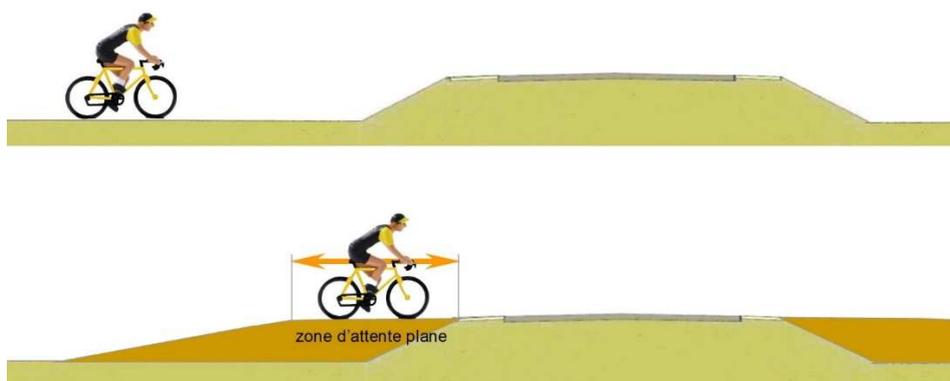
**La traversée de la RD 41 est un des passages les plus dangereux sur le parcours mosellan de la V52.** La signalisation est peu compréhensible sur la continuité de l'itinéraire. Ne sachant pas par où aller, leur vigilance peut être moindre au détriment de leur sécurité lors de la venue de véhicules. **Il n'y a pas de panneaux qui indiquent où l'on doit tourner pour quitter la route et reprendre la V52.** Les traversées vertes laissent à penser qu'il s'agit de passages piétons. Ce n'est pas ce genre de marquage qui est généralement utilisé pour des aménagements cyclables. Les chevrons accompagnés d'une figurine cycliste ne sont pas suffisants. **Il faut surtout une bonne signalisation verticale directionnelle bien explicite.**



Une fois la question de la signalisation résolue, la configuration est malgré tout favorable en terme de sécurité, dans le sens où les usagers traversent la chaussée en franchissant les deux voies de circulation pour se retrouver sur le côté droit de la route, puis tournent à droite pour quitter la route. Avec une signalisation correcte, ils n'auraient pas à se poser de questions et resteront ainsi moins longtemps sur cette route à ne savoir où aller.



Par contre, pour s'engager dans la traversée de la RD 41, en arrivant du côté du fameux raidillon, on se trouve dans une pente. Un démarrage en côte est toujours plus difficile, et particulièrement pour les enfants qui ont plus de mal à trouver leur équilibre avant de s'engager, ce qui peut être dangereux s'ils tardent un peu. Aussi, dans l'idéal, il faudrait un plateau rehaussé ou une zone plane, à niveau avec la RD, pour disposer d'une zone d'attente plane de 3 ou 4 mètres permettant d'accueillir un petit groupe comme une famille avec des enfants. Cela permet de redémarrer plus facilement et de traverser plus rapidement.



La continuité de la V52 en direction de Sarrebourg emprunte la voie d'accès au parking du personnel, au magasin et à l'atelier de la cimenterie. Le trafic est faible, à faible vitesse, essentiellement avec des véhicules légers et des habitués qui savent qu'il peut y avoir des cyclistes. Par contre, la bordure de trottoir aurait pu être reprise lors des travaux en 2020.



La double-barrière qui suit montre bien l'envahissement progressif de la végétation sur le stabilisé. Et la suite du chemin de halage est nettement plus colonisée par les herbes. Tôt ou tard, il sera nécessaire de reprendre le revêtement. On retrouve l'état du halage tel que nous l'avions connu lors d'une randonnée en 2008. C'est bien dommage pour un aménagement réalisé il y a seulement 5 ans.



**Juillet 2008**



**Mai 2020**



**Septembre 2024**

Indépendamment du revêtement, cette partie du canal est très agréable, au milieu de la nature, avec un canal qui sinue tranquillement sur 2,5 km jusqu'au village de Xouaxange.



A Xouaxange, une aire aménagée se trouve de l'autre côté du canal, avec des tables et des bancs. Plutôt destinée aux navigateurs sur le canal, elle peut être atteinte en passant le pont.





La traversée du village se fait sur une portion en enrobé de bonne qualité. Les demi-barrières ne sont pas dans le bon sens par rapport au « Stop » que l'on doit marquer pour traverser la rue du pont. Elles sont aussi positionnées très proches de la route ce qui fait que l'on sort directement au niveau des bordures de trottoir qui elles non plus n'ont pas été abaissées lors des travaux de 2020.



La véloroute se poursuit ensuite sur 1,7 km sur le chemin de halage, à nouveau en stabilisé, avant de prendre une section en enrobé pour contourner la tranchée du canal sur 400 m. Cette portion en enrobé monte un peu pour redescendre de l'autre côté de la tranchée avec une descente un peu sinueuse. On retrouve à nouveau du stabilisé sur 1,5 km pour atteindre la jonction de la V52 avec la voie verte de la vallée de la Bièvre en passant notamment sur le pont-canal au dessus de la Sarre.





Une aire d'arrêt est implantée au niveau de cette jonction. De là, il est possible de rejoindre le centre-ville de Sarrebourg, distant de 6,5 km, empruntant la voie verte sur 4,3 km puis le tour de l'étang Lévêque et le chemin de la Sarre. Un panneau d'information sur la V52 serait utile en complément de l'actuel panneau qui informe sur le réseau cyclable du territoire de Sarrebourg.



## 1-2 – De Hesse à Lutzelbourg

A partir de la jonction, la V52 emprunte la voie verte de la vallée de la Bièvre sur 1,5 km. Cette voie est implantée sur une ancienne voie ferrée passant par le village de Hesse.

Les barrières implantées pour la traversée de la rue du Moulin prennent une grande partie de l'emprise et peuvent rendre difficile l'accès pour certains usagers (trike, handbike, remorque). La traversée de la RD 44 offre quant à elle peu de recul entre la route et la barrière ce qui peut engendrer quelques difficultés pour des groupes souhaitant traverser ou ayant traversé. Si ceux qui sont devant ont du mal à franchir la barrière après avoir traversé, les suivants peuvent rester bloqués en restant éventuellement sur la chaussée. C'est notamment le cas avec des familles. Cette situation peut être délicate si en plus ceux qui arrivent de l'autre côté encombrent le passage en attendant eux aussi de traverser. Il faudrait un peu reculer les barrières au niveau de la RD 44 où le trafic est un peu plus conséquent.

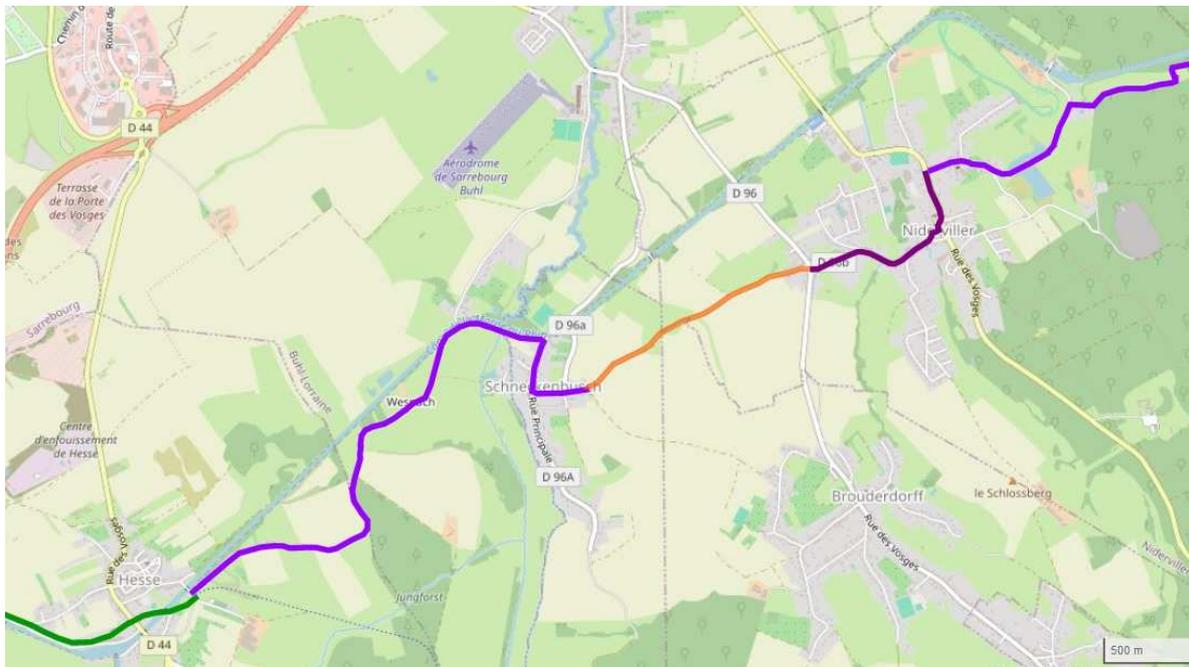


Des tables de pique-nique sont installées au bord de la voie, sur le site de l'entreprise « Le Boat ». Elles sont à priori plutôt destinées à la clientèle de cette entreprise. Une autre table isolée est installée en face, à côté d'un petit bâtiment en bordure de voie verte, à proximité d'un panneau d'information. Est-elle destinée aux usagers de la voie verte ?



Pour autant, 400 m plus loin, après la traversée de la RD 44, il y a une grande aire de jeux pour enfants qui offre un meilleur cadre pour s'arrêter.





De Hesse à Niderviller, et même jusqu'à Arzwiller et la vallée des éclusiers, la V52 emprunte des petites routes avec un trafic modéré.

Le revêtement de la petite route entre Hesse et Schneckenbusch vient d'être refait. Une signalisation rappelle le partage de la chaussée avec les cyclistes. Une réflexion est en cours au niveau de la Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud pour renforcer le partage de la voie et aussi pour dissuader les automobilistes à l'emprunter. Cette petite voie sert en effet de « shunt » entre Buhl-Lorraine et Hesse. Même le week-end, la voie est bien fréquentée par les véhicules. L'état des bas-côtés montrent que les croisements de véhicules se font en débordant de la largeur de la chaussée. Celle-ci risque de se dégrader rapidement.



Ce passage est cependant très agréable car il permet de changer un peu du bord de canal que l'on suit maintenant depuis quasiment 80 km. Il permet aussi d'avoir une vue sur le massif du Donon au loin.

A l'entrée de Schneckenbusch, il y a une très belle aire d'arrêt en bord de canal, avec un point d'eau.



La véloroute traverse ensuite le village de Schneckenbusch pour prendre la rue de Niderviller et un chemin rural revêtu. Cependant, cette petite route est en très mauvais état sur 1 200 m. Egalement utilisée comme « shunt » entre Niderviller et Hesse, elle n'a pas été refaite comme la route à Hesse. Comme il n'est possible de circuler qu'à une seule voiture sur la bande de roulement, les bas-côtés sont très dégradés. Cette route passe en plus pour une petite partie sur la commune de Brouderdorff, complètement en bordure du ban communal et sans desservir cette commune.



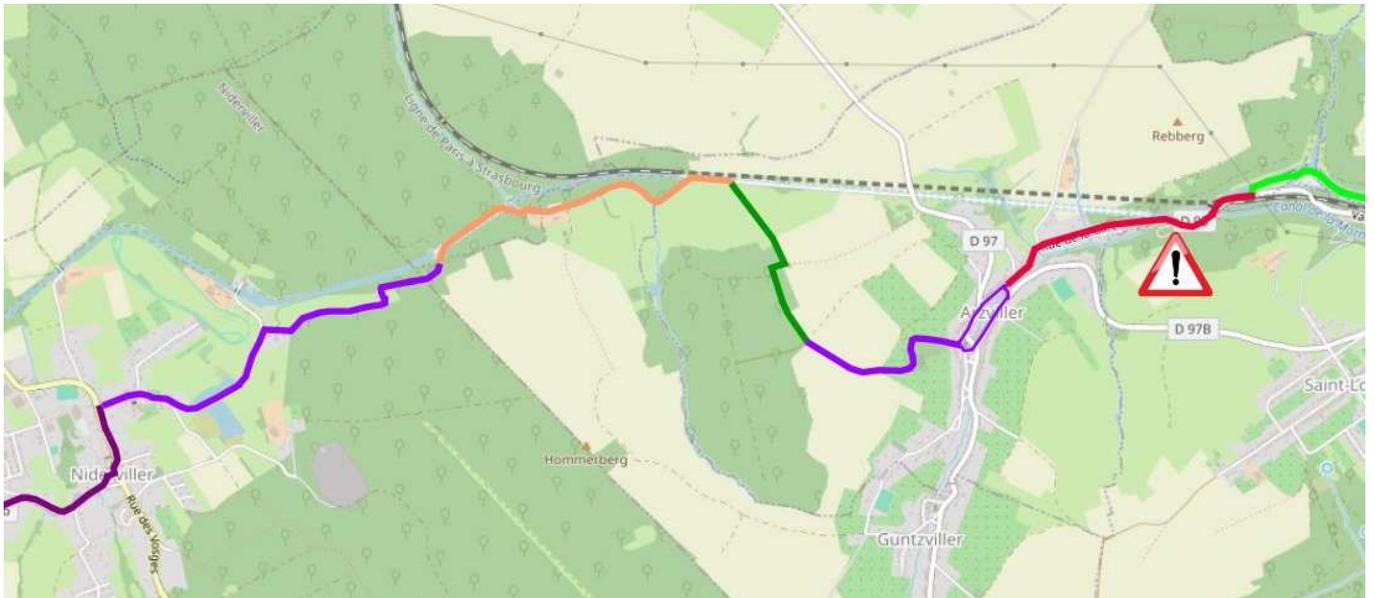
A Niderviller, on arrive au niveau du rond-point de la RD 96. La circulation peut être importante sur cette route en fonction des horaires. Le giratoire impose des vitesses réduites et la visibilité est correcte. La véloroute continue par la rue de la Faïencerie vers le centre du bourg pour arriver au niveau des anciens fours bouteille. La rue de la Faïencerie est un peu plus circulée que les autres voies empruntées sur ce tronçon en voie partagée.



La traversée de Niderviller se fait par la place Charles de Gaulle et la rue de Lorraine jusqu'à tourner sur la rue de la Tuilerie. La signalisation au niveau de cette intersection est un peu « chargée ». Il est difficile d'identifier la signalisation correspondant à l'itinéraire vélo.



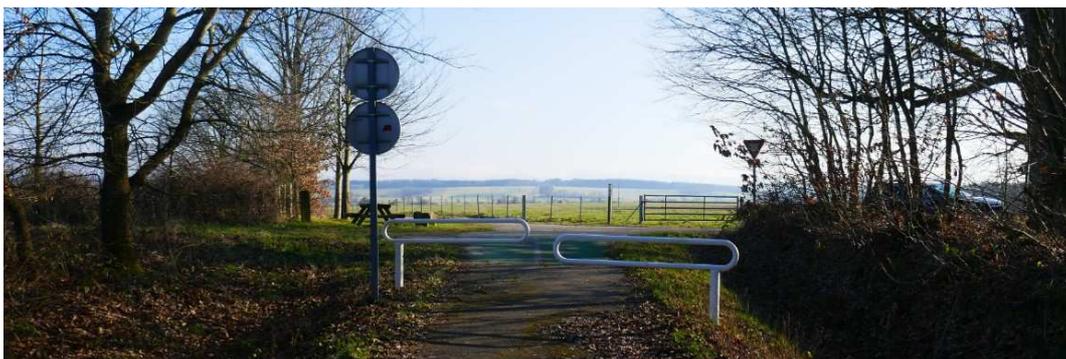




Du Vieux Moulin, la véloroute emprunte sur 2,7 km une petite route en direction d'Arzviller. Cette route très agréable et très peu circulée est en mauvais état dans sa partie centrale. On passe en effet successivement sur les bans communaux de Niderviller, Guntzviller, Hommarting, Guntzvillet et Arzviller. Depuis que l'Auberge Altenburger est fermée, cette route est moins fréquentée.



La véloroute quitte cette petite route en prenant une portion en voie verte pour atteindre le point haut, dit « D'r lustig teigelbach ». Cette voie verte monte fort avec 50 m de dénivelé sur 1 km, soit une pente de 5 à 6 %. Dans la montée, une zone présente un revêtement dégradé par des racines filantes. Au niveau de la bifurcation, avant de monter, la signalisation est bien insuffisante.



On arrive ainsi au sommet, à la limite du bassin versant de la Sarre et de la Moselle avec le bassin versant de la Zorn qui rejoint le Rhin. Après le passage entre la vallée de l'Ornain et la vallée de la Meuse à Mauvages (391 m) et entre la vallée de la Meuse et la vallée de la Moselle à Foug (293 m), c'est le troisième changement de bassin versant et le troisième point le plus haut de la V52 à 345 m d'altitude.

Si la voie verte monte bien, la redescente de l'autre côté vers le village d'Arzwiller, descend fortement aussi, avec un passage bien pentu avant d'arriver au village. Dans le sens montant, c'est une sacrée montée, avec 45 m de dénivelé sur 900 m, et surtout un **premier raidillon à 11% sur 250 m**. Cependant, rien n'empêche de pousser son vélo dans la montée.

La traversée du village d'Arzwiller va être modifiée suite aux travaux engagés dans la rue des Fontaines, avec l'instauration d'un sens unique de circulation faisant passer de l'autre côté du ruisseau par la RD 97b pour revenir sur la RD 98.

La Communauté de Communes du Pays de Phalsbourg mène actuellement une réflexion pour sécuriser les 700 m de véloroute sur la RD 98 entre la sortie de la zone urbanisée et l'accès à la vallée des éclusiers. Sur cette partie en descente, ou en montée selon le sens, les voitures roulent assez vite et les virages au niveau du pont sur le ruisseau sont assez dangereux.



Ensuite, l'accès à la vallée des éclusiers se fait en effectuant un « **tourne-à-gauche** » alors qu'on se situe dans une sortie de virage pour les véhicules descendant, ... qui descendent quelquefois assez vite. Si un panneau averti d'une traversée de cycliste, il n'est pas certain que ce panneau soit réellement pris en compte par les automobilistes et qu'ils ralentissent en conséquence.



La véloroute s'engage ensuite dans la vallée des éclusiers, ancienne échelle de 17 écluses remplacée en 1969 par le plan incliné de Saint-Louis-Arzwiller. Ce passage de 3,5 km est assurément un des secteurs les plus agréables de tout le parcours de la V52. Les maisons éclusières ont été réhabilitées pour l'essentiel. Elles sont en grande partie habitées et certaines abritent des artistes. La maison éclusière de l'écluse n°2 accueille notamment un café-restaurant qui fonctionne particulièrement bien.



Fréquentée autant par les piétons que par des cyclistes, cette voie n'est plus classée en voie verte dans la mesure où les véhicules des habitants des maisons éclésières peuvent circuler. La vitesse est limitée à 20 km/h.

Au niveau de l'écluse n°15, la véloroute croise et emprunte sur 100 m la RD 104f qui descend du village d'Henridorff. La signalisation n'est pas claire sur la continuité de l'itinéraire.

Par ailleurs, les usagers montant doivent effectuer un « tourne-à-gauche » pour s'engager dans la vallée des éclusiers en se positionnant sur le milieu de la chaussée, sans visibilité et sans être vu des automobilistes descendant par la RD du fait du garde-corps du pont. Les automobilistes descendant peuvent éventuellement « couper » un peu le virage, d'autant que le marquage routier n'est pas continu et peut donc être franchi.

En bas de cette portion de RD 104f, la traversée pour rejoindre la voie verte n'est pas matérialisée. Au niveau de l'intersection avec la RD 98, un îlot séparateur est peint au sol avec des lignes continues qui normalement ne peuvent être franchies. Aussi, il faudrait modifier le marquage au sol pour permettre cet accès conforme vers la voie verte.

Et par ailleurs, il faudrait également compléter la signalisation par des panneaux directionnels bien explicites, pour ces deux accès et sorties de la RD 104f.

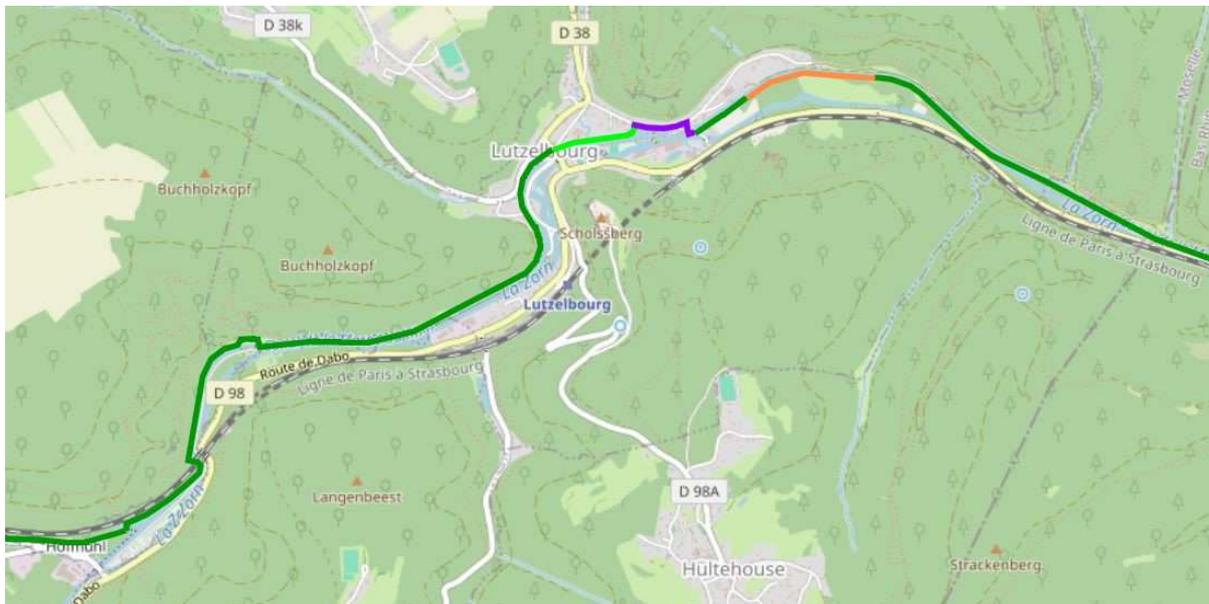


Il existe une alternative au passage par la RD 104f avec les passerelles installées dans l'ancien canal. Mais ce passage est plutôt aménagé pour les piétons.



La véloroute se poursuit le long de l'ancien canal jusqu'à l'écluse n°17 où elle rejoint le canal de la Marne au Rhin venant du plan incliné. Il faut traverser une petite passerelle pour prendre sur le côté gauche du canal. Cette portion de chemin de halage est assez étroite sur 3 km jusqu'à Lutzelbourg. Les croisements sont un peu plus difficiles, d'autant que la voie est bien fréquentée en période estivale.





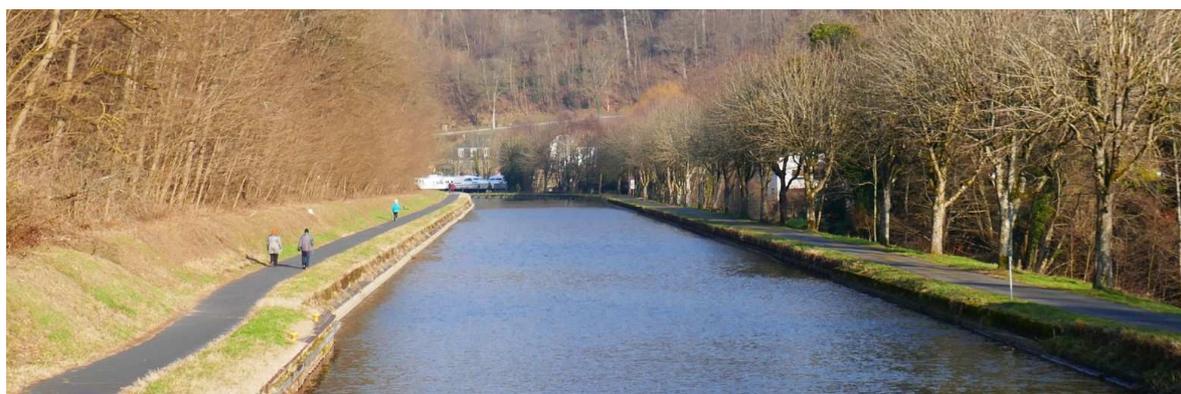
Le passage sous le pont de la voie ferrée devrait être protégé par un garde-corps car la visibilité est réduite pour les usagers dans les deux sens de circulation. La largeur de la voie fait qu'un usager allant vers Lutzelbourg pourrait faire un écart de trajectoire si quelqu'un arrive en face un peu vite ... et se retrouver dans le canal.



La ligne droite qui suit est aussi assez délicate. La largeur est encore plus réduite suite aux travaux sur les palplanches. Le revêtement n'a pas été refait (février 2025).



Plus on se rapproche de Lutzelbourg plus la fréquentation augmente en été. La largeur est clairement insuffisante pour un itinéraire qui sur ce secteur regroupe la V52 et l'EV5. A partir de l'écluse n°19, il faudrait que la véloroute passe de l'autre côté du canal où la largeur est bien plus importante. Cela éviterait de créer une gêne pour les piétons et les cyclistes, ces derniers devant constamment zigzaguer entre les piétons, très présents sur cette section.



La Communauté de Communes du Pays de Phalsbourg envisage de poser une passerelle au niveau de l'écluse n°18 pour permettre un accès plus direct au site du plan incliné à partir de la vallée des éclusiers. Cela permettrait de prendre la rive droite du canal dès cette écluse. Cela permettrait d'éviter le passage sous le pont de la voie ferrée et toutes les portions étroites du chemin en rive gauche. Bien évidemment, cette option est à discuter avec VNF qui interdit actuellement le passage des cyclistes côté droit par rapport à son utilisation pour ses véhicules de service. En sachant aussi que l'entreprise Locaboat est implantée sur la rive droite à Lutzelbourg et stocke une partie de ses bateaux sur cales de ce côté du canal en hiver. Cependant, aux beaux jours, les bateaux sont presque tous sur l'eau.

Lutzelbourg est un village touristique proposant quelques services. La traversée du village le long du canal n'est pas très compréhensible. La signalisation est insuffisante. La rive droite du canal est normalement interdite aux cyclistes. Pourtant, c'est de ce côté-là que se trouvent un bloc sanitaire, avec un point d'eau et une station de réparation pour vélo, et également une aire de jeux pour enfants.



En prenant par la rive gauche, il y a quelques tables de pique-nique. Mais le virage à angle droit au bout du quai est difficile à négocier, surtout lorsqu'il y a des massifs de fleurs installés en été.



La véloroute emprunte ensuite la rue du Canal et le pont de l'impasse du Moulin pour franchir le canal et reprendre le chemin de halage en direction de Saverne. Pour les usagers venant de Saverne, la signalisation est un peu difficile à comprendre. Au sol, une interdiction pour les vélos, sur un mât, un sens interdit sauf personnes autorisées, et en dessous une explication (en français) du régime de priorités, les cyclistes devant rouler au pas.



**Les conditions de circulation et la signalisation dans la traversée de Lutzelbourg doivent être complètement revues pour être plus claires, plus visibles et plus cohérentes.** La réglementation pour les voies vertes a évolué avec le décret du 22 avril 2022 qui permet la circulation des véhicules de services de VNF sur ses chemins de halage. Dans ces conditions, le halage en rive droite du canal peut tout à fait avoir le statut de « voie verte » avec les panneaux C 115 et C116. Les conditions de priorités peuvent être rappelées sur un panneau spécifique sur le partage de la voie. Compte tenu du caractère européen de l'EV5 et potentiellement de la V52, les indications devraient être traduites en plusieurs langues (anglais et allemand à minimum).

La véloroute se poursuit sur le chemin de halage sur 2,3 km avant d'atteindre la limite départementale de la Moselle. La largeur du halage est toujours assez faible. D'autant que des **affaissements, quelquefois assez conséquents**, réduisent la largeur disponible. Les croisements avec des cyclistes ou des piétons sont un peu délicats.



Le parcours de la V52 en Moselle représente au final un linéaire de 58 km. L'analyse du parcours 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	39,4	3,9	12,2	2,4	57,9
%	68,0%	6,7%	21,1%	4,1%	
	75%		25%		

Revêtement					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	25,4	18,8	13,7	0,0	57,9
%	43,9%	32,5%	23,7%	0,0%	
	76%		24%		

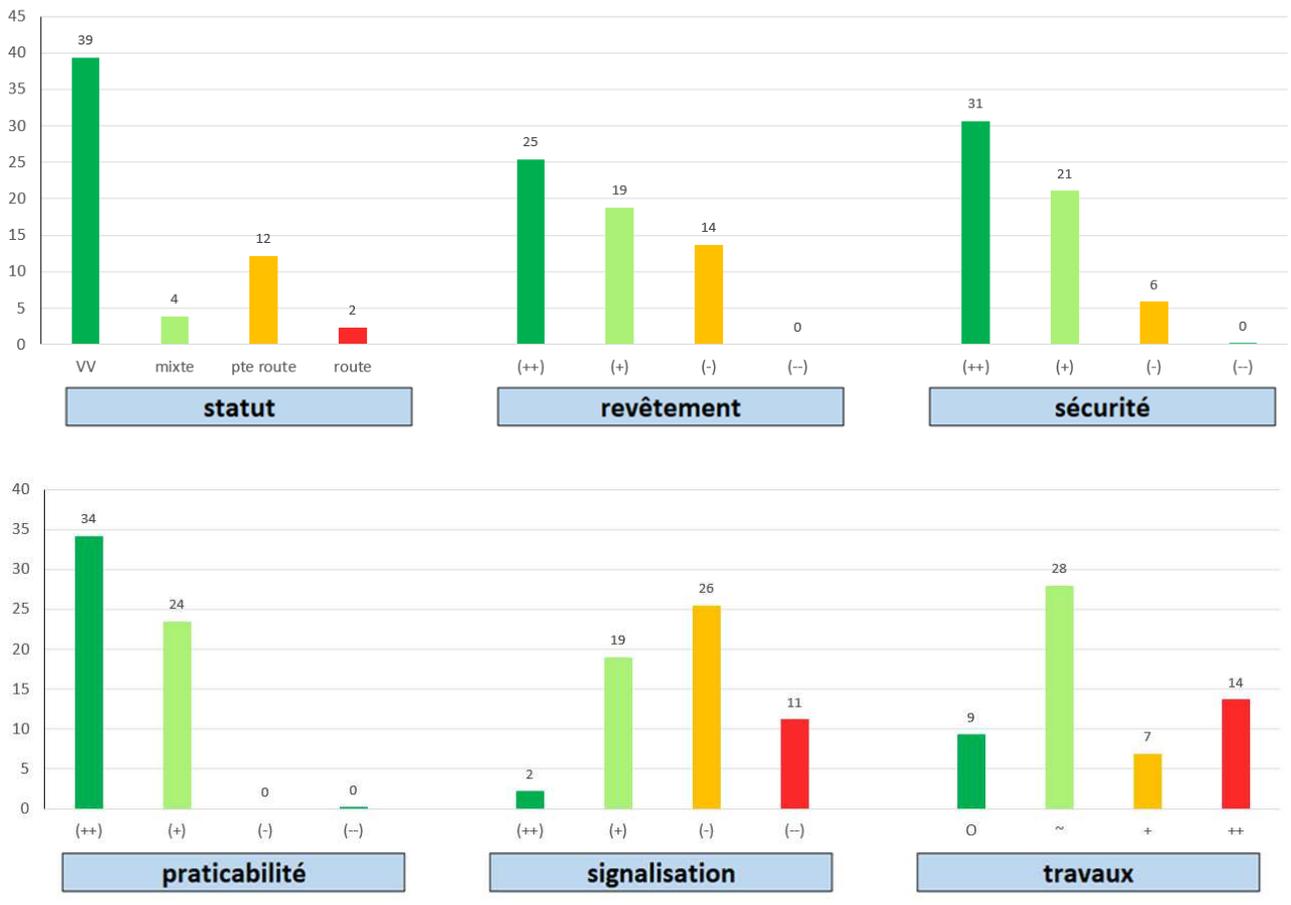
Sécurité					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	30,7	21,1	5,9	0,2	57,9
%	53,0%	36,4%	10,2%	0,3%	
	89%		11%		

Praticabilité					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	34,2	23,5	0,0	0,2	57,9
%	59,1%	40,6%	0,0%	0,3%	
	99,7%		0,3%		

Signalisation					
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	2,2	19,0	25,5	11,2	57,9
%	3,8%	32,8%	44,0%	19,3%	
	37%		63%		

Travaux					
	o	~	+	++	
Km	9,3	28,0	6,9	13,7	57,9
%	16,1%	48,4%	11,9%	23,7%	
	64%		36%		

Moselle (km)



Moselle (%)



## **2-1 – Statut de la voie**

Une grande partie du linéaire de la V52 en Moselle est aménagée en voie verte, principalement sur le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin. **Aussi, on peut considérer que 68 % du linéaire est en voie verte soit 39,4 km.**

La vallée des éclusiers, bien qu'initialement aménagée en voie verte, est aujourd'hui en voie partagée avec les riverains habitant dans les maisons éclusières réhabilitées. Nous l'avons considéré comme une « voie mixte » car ce n'est pas vraiment une petite route, la circulation étant très faible et la vitesse limitée à 20 km/h. En intégrant également la traversée de Xouaxange et de Lutzelbourg sur des voies au statut intermédiaire, nous considérons qu'il y a **3,9 km de « voies mixtes », soit environ 7 % du linéaire.**

La partie entre Hesse et la vallée des éclusiers à Arzwiller est en voie partagée, principalement sur de petites routes présentant un trafic relativement faible, sauf quelques portions. Avec la traversée de la zone des étangs de Réchicourt et différentes petites portions sur routes, **12,2 km se font sur routes ou rues partagées, soit environ 21 % du linéaire.**

Les portions sur routes présentant un trafic important, des vitesses élevées ou des dangers représentent encore **2,4 km, soit 4 % du linéaire.** Cela concerne la traversée de la RD 41 à Héming, la traversée de Niderviller (rue de la Faiencerie, place Général de Gaulle, rue de Lorraine), la RD 98 en sortie d'Arzwiller jusqu'à la vallée des éclusiers, et le petit tronçon de la RD 104f à Henridorff.

## **2-2 – Revêtement**

La qualité des revêtements est globalement bonne à **82 %**. 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 **25,4 km avec un revêtement bien roulant (44 %)** et **22,1 km avec un revêtement roulant (38 %)**.

Le revêtement entre la grande écluse de Réchicourt et Gondrexange est par endroits de moins bonne qualité. Nous ne l'avons pas classé comme peu roulant, mais il serait bien de le reprendre pour le rendre plus confortable.

Sur les portions de voie verte de bonne qualité, il est important de préciser aussi que les grandes fissures apparues entre la limite départementale Ouest et Bataville ne sont pas considérées comme pénalisante en terme de qualité globale du revêtement sur ces 13 km, même si ces désordres en dégradent ponctuellement la qualité.

**13,7 km, soit 24 % du parcours, sont peu roulants ou de qualité moyenne.** Nous avons considéré notamment comme de moins bonne qualité la partie aménagée en stabilisé entre Hertzling et Hesse (7 km), moins roulante et progressivement recolonisée par la végétation. La moindre qualité concerne aussi les petites routes entre Schneckenbusch et Niderviller et entre Niderviller et Arzwiller (4 km). Enfin, nous avons également considéré la portion de chemin de halage affaissée et fissurée en aval de Lutzelbourg (2,3 km).

Il n'y a pas de parties de la véloroute de vraiment mauvaise qualité.

## **2-3 – Sécurité**

**La sécurité est bonne à très bonne sur presque 90 % du parcours de la V52 en Moselle. 53 % du linéaire, soit 30,7 km, sont bien sécurisés,** essentiellement constitués des portions en voie verte.

**21,1 km, soit 36,4 % du linéaire, sont relativement bien sécurisés.** La portion de 5,6 km entre la grande écluse de Réchicourt et la jonction avec le canal de la Sarre se fait dans un secteur assez isolé. Les berges du canal sont constituées de palplanches assez hautes. Une personne seule tombant par mégarde dans le canal peut avoir de grandes difficultés à remonter sur la berge.

Les petites routes entre Hesse et Schneckenbusch et entre Niderviller et Arzwiller peuvent être considérées comme relativement bien sécurisées (11 km). Nous avons considéré la voie verte sur le chemin de halage entre le plan incliné et Lutzelbourg comme un peu moins sécurisée du fait de sa faible largeur.

**La sécurité est insuffisante sur environ 5,9 km, soit 10 % du linéaire.** Cela concerne :

- **La petite route entre Schneckenbusch et Niderviller,**
- **La traversée de Niderviller par la rue de la Faiencerie, la place Général de Gaulle et la rue de Lorraine,**
- **La RD 98 entre la sortie d'Arzwiller et l'accès à la vallée des éclusiers,**
- **La petite portion de RD 104f à Henridorff,**
- **Le chemin de halage en aval de Lutzelbourg.**

Le seul point très critique que nous avons relevé en terme de sécurité est la **traversée de la RD 41 à Héming.**

## **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 quasiment à 100 % en Moselle.**

Cette bonne évaluation est à modérer car certains secteurs sont quand même un peu moins praticables que d'autres. On peut citer :

- Secteur de Bataville : affaissement et passage sous le pont de la RD 40b,
- Etangs de Réchicourt : virage pour remonter sur la digue,
- **Qualité du revêtement entre la passerelle du canal de la Sarre et Gondrexange,**
- **Descente au niveau du pont SNCF à Gondrexange,**
- Changement de côté du canal à Hertzling (dévers),
- **Voie verte en stabilisé entre Hertzling et Hesse recolonisée par la végétation,**
- Bordures au niveau des barrières à Xouaxange,
- **Petite route entre Schneckenbusch et Niderviller,**
- **Quelques portions de revêtement entre Niderviller et Arzviller,**
- Montée rue de la Forêt à Arzviller,
- **RD 98 en aval d'Arzviller jusqu'à embranchement vallée des éclusiers,**
- **RD 104f à Henridorff,**
- **Chemin de halage étroit entre le plan incliné et Lutzelbourg,**
- Traversée de Lutzelbourg (lisibilité),
- **Chemin de halage en aval de Lutzelbourg (affaissement).**

**L'ensemble des secteurs représente quand même 23,5 km, soit un peu plus de 40 % du linéaire mosellan de la V52.**

**Le seul secteur difficilement praticable à notre sens est la traversée de la RD 41 à Héming, principalement du fait du « démarrage en côte » du côté Ouest, mais aussi du fait du manque de signalisation directionnelle.**

## **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 de la signalisation cyclable s'appliquent.

Dans le département de la Moselle, la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement relève des intercommunalités. Aussi, la signalisation V52 a été mise en place en fonction des aménagements réalisés par les intercommunalités au cours des dernières années. Le Conseil Départemental de la Moselle avait également balisé certaines boucles locales. La signalisation est donc un peu disparate.

Sur le petit secteur de Lagarde, dans la continuité de la Communauté de Communes du Pays du Sanon en Meurthe et Moselle, la signalisation a la particularité d'intégrer en plus du logo de la V52 le logotype du Paneuropa Radweg Paris-Prague. Ce secteur ne concerne que **2,2 km, soit 4 % du linéaire mosellan.**

Sur le reste du parcours mosellan, la signalisation en place ne mentionne pas le logo « V52 ». Il existe cependant une **signalisation avec mention des destinations et des distances sur 19 km, soit 33 % du parcours.** Cette signalisation est essentiellement posée en lien avec l'Eurovelo 5 sur la partie en superposition avec la V52, et encore très partiellement et avec des interruptions.

Sur **25,5 km, soit 40 % du parcours, la signalisation est minimale,** ne mentionnant qu'une destination locale, ou se réduisant à une simple flèche avec pictogramme vélo (panonceau Dv). Cela concerne le tronçon entre la RD 40b à Bataville et Gondrexange (11 km), les petites routes entre Schneckenbusch et Niderviller (2,6 km) et la partie entre Arzviller et le bas de la vallée des éclusiers.

En 2015, notre association avait posé des autocollants EV5 et Paneuropa Radweg, de la passerelle de Gondrexange à Lutzelbourg. Il subsiste encore quelques autocollants qui sont parfois le seul indicateur de la continuité de l'itinéraire.

Enfin, il n'y a **pas de signalisation sur 11 km, soit 19 % du linéaire.** Cela concerne le chemin de halage entre le Port Sainte Marie et Bataville (mais là, il n'y a pas trop à se tromper en suivant le canal), la traversée du pont rue de Landange à Gondrexange, et surtout toute la portion aménagée en 2020 entre Hertzling et Hesse (7,6 km)

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

## **2-6 – Travaux**

Si la continuité de la V52 est globalement assurée en Moselle, des travaux sont cependant nécessaires pour garantir la qualité du revêtement sur la totalité du parcours. Les secteurs concernés sont :

- **Pose d'un enrobé sur le chemin de halage entre Hertzling et Hesse (7 km),**
- **Amélioration du revêtement de la petite route entre Schneckenbusch et Niderviller (1,4 km),**
- **Amélioration du revêtement de la petite route entre Niderviller et Arzviller (2,6 km),**
- **Reprise de l'affaissement du chemin de halage en aval de Lutzelbourg (2 km).**

Cela représente un linéaire de l'ordre de **13 km, soit 23 % du linéaire.**

Pour une question de **sécurité**, il faut également rajouter la **sécurisation de la traversée de la RD 41 à Héming.**

D'autres interventions sont également importantes :

- **Chemin de halage à Bataville (reprise de l'affaissement),**
- **Reprise du revêtement entre la passerelle de Gondrexange et Gondrexange,**
- **Reprise du revêtement du pont de la rue de Landange et dans la descente vers le passage sous les voies ferrées à Gondrexange,**
- **Sécurisation de la RD 98 entre Arzviller et l'accès à la vallée des éclusiers,**
- **Sécurisation du passage sur la RD 104f à Henridorff,**
- **Sécurisation du chemin de halage entre le plan incliné et Lutzelbourg : garde-corps sous le pont SNCF, reprise du revêtement, élargissement de la voie en rive gauche ou passage sur la rive droite.**

D'autres travaux seraient nécessaires :

- **Reprise des fissures entre Lagarde et Bataville,**
- **Marquage au sol et signalisation de sécurité au niveau du virage pour remonter sur la digue aux étangs de Réchicourt,**
- **Protection du virage au niveau du passage entre l'arboretum de Réchicourt et la grande écluse de Réchicourt (fossé),**
- **Reprise du revêtement sur certaines portions entre la grande écluse de Réchicourt et la passerelle de Gondrexange,**
- **Reprise des rustines de revêtement entre Gondrexange et Hertzling,**
- **Amélioration du revêtement au niveau du pont de Hertzling (changement de côté du canal / dévers),**
- **Abaissement des bordures au niveau des barrières à Xouaxange,**
- **Sécurisation de la route entre Hesse et Schneckenbusch,**
- **Sécurisation de la traversée de Niderviller (rue de la Faïencerie, place Général de Gaulle, rue de Lorraine),**
- **Reprise des racines filantes et entretien de la voie verte entre l'auberge Altenburger et le sommet « D'r lustig teigelbach »,**
- **Amélioration de la traversée de Lutzelbourg.**

La pose de la **signalisation conforme** sur l'ensemble du parcours serait nécessaire. Elle peut être basique (directionnelle + continuité) dans un premier temps dans l'attente d'une identité pour la V52 qui nécessitera de reprendre les cartouches supérieures des signalisations, de compléter éventuellement la signalisation en place avec les bonnes distances.

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.

## 3 – Services

Les services spécifiques pour les cyclistes et itinérants à vélo ne sont pas encore très développés en Moselle Sud. Les établissements labellisés « Accueil Vélo » se situent essentiellement sur l’Eurovélo 5 au niveau de l’étang du Stock. Seuls les hébergements de la marina de Niderviller sont situés au plus proche de la V52.

Cependant, en Moselle Sud, des prestations se sont bien développées sur ce secteur, en lien notamment avec la pratique cycliste dans le massif du Donon (vélo de route et VTT). Certains pourraient très rapidement obtenir le label.

Une page spécifique à la V52 est proposée sur le site « Moselle sans limites » (Moselle Attractivité), avec un parcours passant par Sarrebourg. Le parcours de l’Eurovélo 5 est également présenté, empruntant encore l’ancien tracé avant la réalisation de la liaison Hertzling-Hesse de 2020, et passant ensuite par Hesse, Schneckenbusch et Niderviller.

Comme nous l’avons proposé en page 28, le passage par Sarrebourg pourrait constituer une **variante de la V52 et de l’EV5**. Si les usagers souhaitent visiter la ville, trouver des services, des hébergements, prendre un train ou arriver en train, cette variante permet des liaisons pratiques. Cependant, nous considérons qu’il faut garder comme axe principal l’itinéraire identifié au niveau national à proximité du canal de la Marne au Rhin. D’ailleurs, la Communauté de Communes Sarrebourg Moselle Sud travaille actuellement sur un aménagement empruntant le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin entre Schneckenbusch et Niderviller.

Le parcours de la V52 s’inscrit également dans la démarche « Terres d’Oh ! » engagée par les collectivités sur l’ensemble des canaux de la Sarre et de la Marne au Rhin pour développer le tourisme fluvestre. Pour l’instant, la V52 n’est pas présentée sur le site de « Terres d’Oh ! ».

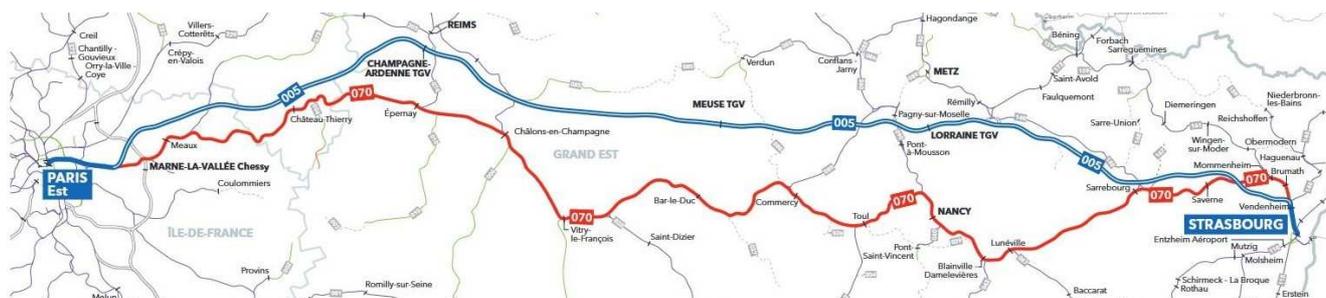


La V52 devrait prochainement être présentée sur le site de France Vélo Tourisme pour la partie Nancy-Strasbourg.

## 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 Sarrebourg et Lutzelbourg. La gare d’Igney-Avrincourt située à proximité de Moussey-Bataville et Réchicourt est desservie également mais avec une fréquence moindre.

Des TGV assurent des liaisons directes vers Paris au départ de Strasbourg. Le maintien de la liaison TGV par Sarrebourg et Lunéville puis Nancy est en discussion en ce moment.



# 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)









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