



Schéma Directeur Cyclable du Pays de Verdun

1ère phase : Diagnostic



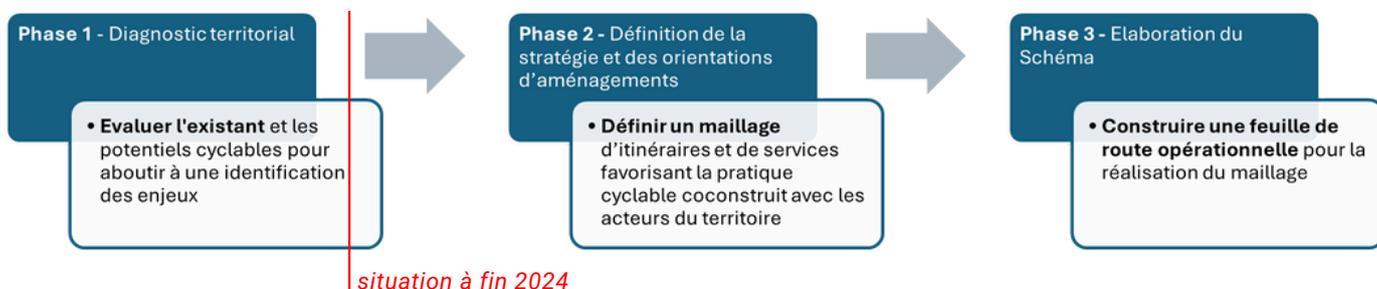
Nombre d'élus et habitants ont participé à l'enquête proposée par le Pays de Verdun durant l'été 2024 pour engager l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable. Certains se sont aussi retrouvés à Consenvoye le 12 novembre dernier pour approfondir le sujet. Après quelques mois de travail sur ce dossier, il nous semblait important de proposer un premier point d'étape.

Un Schéma Directeur Cyclable, pour quoi faire ?

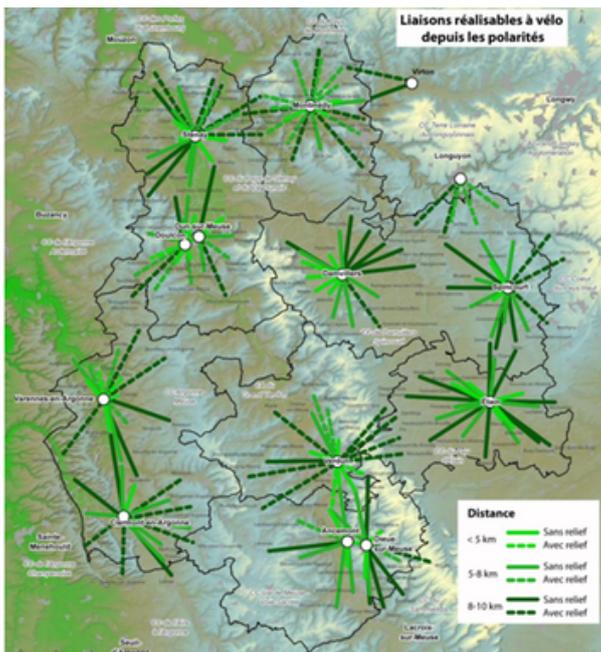
Pour faire simple, cette étude doit répondre à plusieurs objectifs :

- Disposer d'une stratégie de planification du réseau cyclable sur le moyen terme,
- Encourager le développement d'aménagements cyclables continu sur le territoire et en lien avec nos voisins,
- Développer une pratique quotidienne du vélo notamment auprès des actifs,
- Organiser le stationnement des cycles au niveau des pôles générateurs de déplacements,
- Conforter la pratique du vélo pour les activités ludiques et touristiques.

Ce projet affirme la volonté des élus du Nord meusien de franchir un cap sur les mobilités douces et engage le territoire dans des pratiques plus vertueuses. Cela doit se faire avec l'appui des habitants et acteurs du territoires. **Nous tenons à remercier l'ensemble des participants pour leur contribution à l'étude.**



Que soulève le diagnostic ?



Disons-le d'emblée, notre vaste territoire peu dense n'est **pas forcément propice à l'utilisation du vélo**. Le relief apporte une contrainte supplémentaire alors que la voiture peut facilement s'en affranchir.

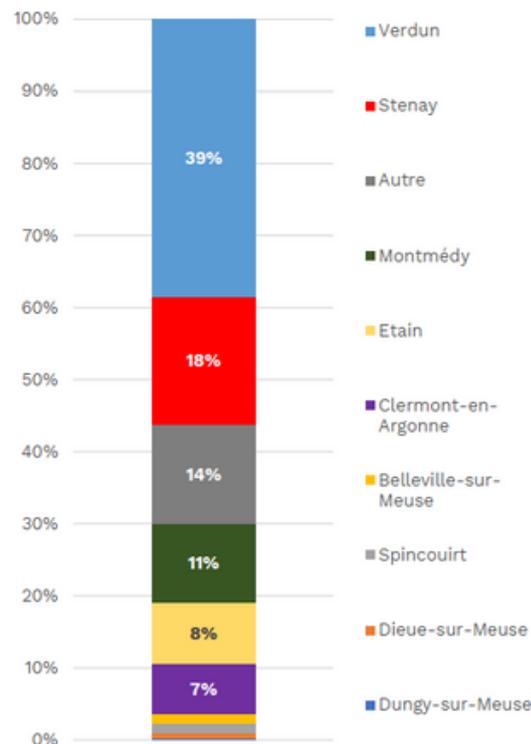
Malgré tout, **ce n'est pas une raison pour n'utiliser que sa voiture individuelle et nous allons voir que l'usage du vélo peut être plus courante qu'on ne le pense**.

Le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE) permet de résorber une partie des fractures topographiques et les distances importantes entre les communes.

Nous le savons tous, l'essentiel de l'activité se concentre autour de Verdun mais avec quelques chiffres cela est d'autant plus flagrant :

- 80% des communes font moins de 300 habitants
- 36% de la population du PETR réside dans le Grand Verdun
- 30% des habitants du PETR dans un diamètre de 7 km (Verdun, Belleville, Thierville)
- 5 intercommunalités sur les 7 bénéficient d'une influence directe de Verdun
- Verdun, Stenay et Montmédy sont les destinations majeures au sein du territoire tous motifs confondus
- 55% des emplois du territoire se situent sur le Grand Verdun
- 35% des flux interEPCI s'orientent vers la CAGV
- 6 des 10 sites touristiques du territoire les plus fréquentés sont situés sur le Grand Verdun

Les principales destinations tous motifs confondus



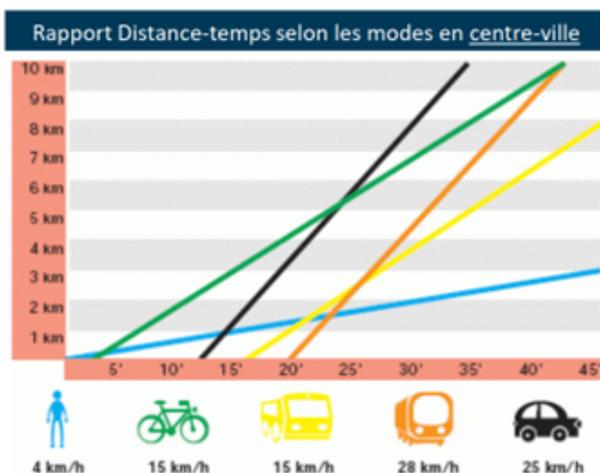
En synthèse, seule Verdun dispose de l'ensemble des services et d'une majorité d'emplois ce qui induit **des distances à parcourir trop importantes pour le vélo du quotidien à l'échelle globale du PETR**. On note **un véritable potentiel pour la pratique du vélo dans l'agglomération de Verdun**.

Ainsi, 88% des déplacements sur le territoire se font en voiture individuelle pour seulement 2% en vélo. Même lorsqu'ils travaillent dans leur commune de résidence, 68 % des actifs utilisent la voiture. La marche est un mode non négligeable (24 %) cependant, **le vélo n'est pas suffisamment développé en termes de pratique dans les trajets pendulaires à l'échelle du PETR**.

Sur les 15 000 scolaires du PETR, 38 % étudient dans leur commune de résidence et effectuent des déplacements courts, potentiellement réalisables à vélo. La répartition des établissements scolaires permet d'identifier les communes disposant d'un **enjeu de mobilité scolaire**. Celui-ci est localisé au niveau et autour des 9 polarités urbaines du PETR identifiées par la présence des collèges et de manière encore très marquée sur le Grand Verdun.

Quelle place pour le vélo ?

Souvent, **l'utilisation du vélo est associée à du loisirs**, sport ou balade (30% pour les habitants et 20% pour les élus selon les retours de questionnaires).



La mobilité douce est efficace sur de courtes distances surtout en ville. Le vélo peut (doit ?) être **utilisé au quotidien pour des déplacements de proximité même en ruralité**.

Malgré tout, le constat partagé par les élus, les techniciens et les habitants, reste assez simple : **pas de vélo sans infrastructures digne de ce nom**.



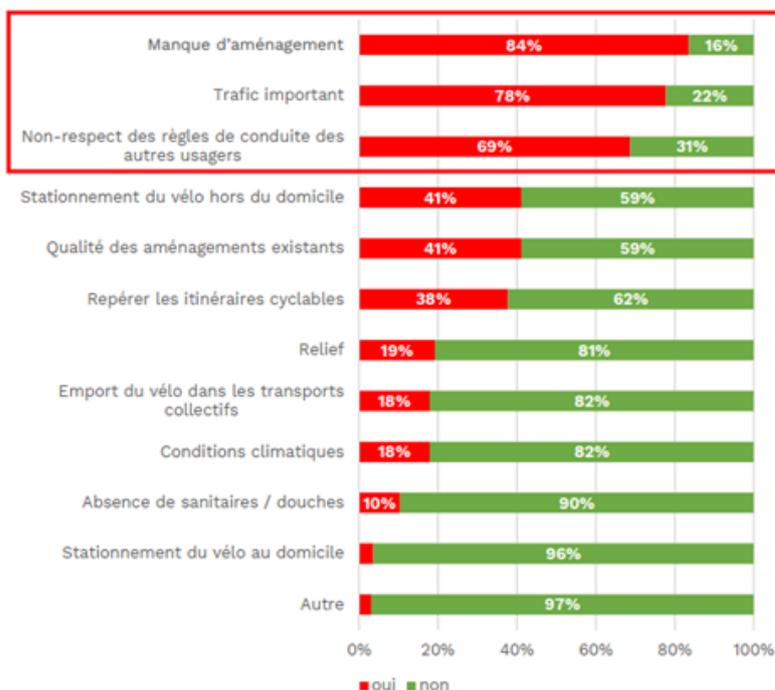
Sur l'ensemble du PETR, **seulement 2% de la voirie détiennent un aménagement** (107km). L'essentiel de cette infrastructure cyclable est concentré le long de la vallée de la Meuse avec l'Eurovélo 19 et sur le Grand Verdun. Cela représente seulement 1m par habitant! On note toutefois que **les aménagements sont plutôt qualitatifs**. Il reste aussi un travail à faire sur le stationnement avec seulement 1 place pour 100 habitants.

Globalement, les **élus reconnaissent un manque d'aménagement** (43% « non ») sur le territoire ainsi qu'un **manque de continuité** (52%). De même en ce qui concerne les **habitants dont 91 % estiment que les aménagements cyclables sont insuffisants**. Des efforts sont donc encore à fournir.

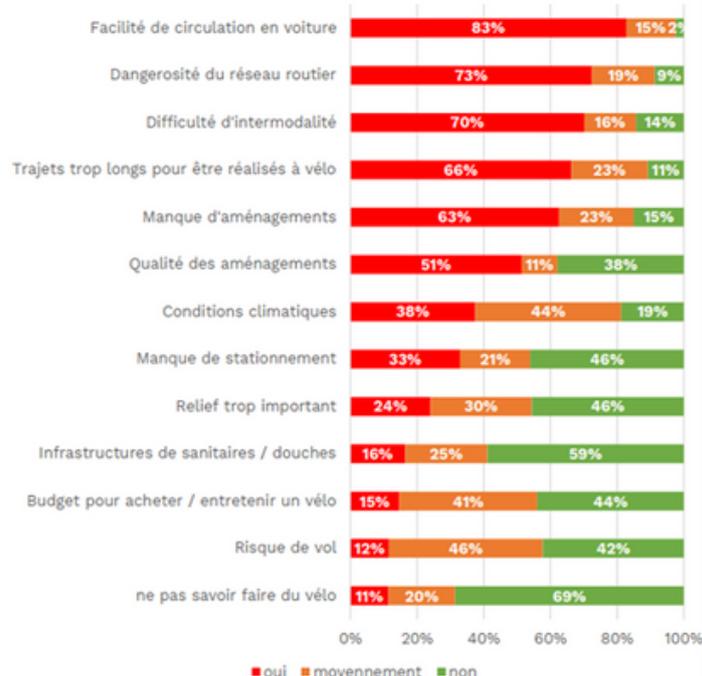
Vu la densité du réseau viaire et sa fréquentation parfois faible, **certaines routes présentent un fort potentiel pour les cyclistes**, même si elles ne sont pas encore aménagées. Elles **peuvent se transformer en solutions de liaison à moindre coût** pour rejoindre des points d'intérêt.

La principale difficulté des cyclistes réside en **l'insécurité des déplacements des cyclistes sur la voirie vis-à-vis des autres usagers** du fait du notamment de la place dédiée au vélo. **La facilité de circuler en voiture** et le manque d'aménagements cyclables sont deux notions qui vont de pair pour freiner la pratique.

Quels types de difficultés lors de vos déplacements à vélos ?

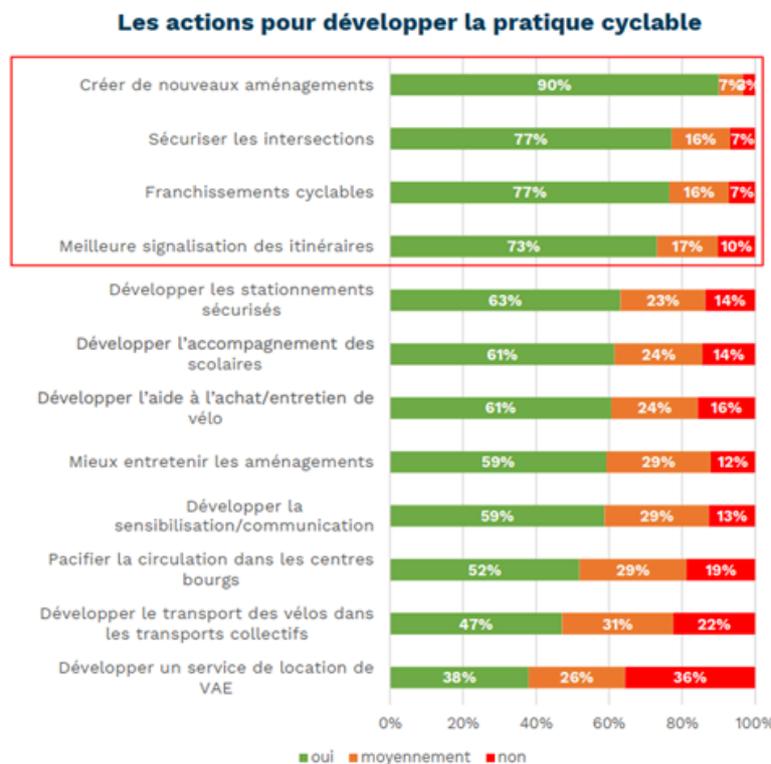


Les freins à la pratique



Que peut-on faire ?

Pour développer la pratique cyclable « utilitaire », **les futures liaisons cyclables devront prendre en compte les principaux pôles générateurs de déplacements localisés dans les communes principales du PETR.**



Tant du point de vue des élus que des habitants, la qualité des aménagements cyclables futurs devra être réalisée sur la base d'une **recherche de la sécurisation au regard du potentiel cyclable** tout en mettant à niveau les axes déjà aménagés qui le nécessitent.

Pour se déplacer sur de longues distances, **l'intermodalité est envisageable** mais pour rejoindre Verdun en bus, l'emport de vélo s'effectue en soute avec 1 seule place de disponible. La possibilité de déplacement extra-PETR en **combinant vélo et train est plutôt limitée** au vu du dimensionnement de l'offre TER pourtant **près de 40 % des habitants du PETR sont situés à moins de 15 minutes à vélo** des 4 gares du PETR et des 2 gares à proximité (Longuyon et Meuse TGV). On n'y pense peu mais il est aussi possible de **combiner le vélo avec du covoiturage**. Karos est disponible pour faciliter cette solution !

Le potentiel cyclable, ou volume captable, **se base sur les flux observés des actifs et des scolaires** qui réalisent un trajet pendulaire de moins de 10 km. Celui-ci ne prend pas en compte les autres motifs de déplacements (achats, visites, déplacements vers les équipements, loisirs et touristique, ...).



Principaux flux potentiels	Intracommunal vélo		
	Actifs	Scolaires	Total
Verdun	401	530	931
Thierville-sur-Meuse	79	65	144
Étain	45	80	124
Stenay	42	73	115
Belleville-sur-Meuse	38	36	74
Montmédy	21	51	72
Autres communes	360	320	680
Total	987	1 155	2 141

Le potentiel cyclable se situe donc au sein même des communes et autour de Verdun. **Les connexions inter-EPCI sont rares**, à l'exception de celles reliant la CC Val de Meuse – Voie Sacrée à la CA du Grand Verdun. Pour le reste, il faut imaginer **une logique de rabattement de courte distance** vers les pôles générateurs de déplacement, y compris touristiques.

Dans le cas des déplacements utilitaires, **si le territoire est aménagé** avec un maillage de liaisons cyclables de qualité, près de 70 % des répondants seraient prêts à utiliser régulièrement le vélo dans leur commune et 50 % vers une commune à moins de 10 km.

En conclusion

Le potentiel de développement de la pratique est d'abord lié à la thématique touristique puis au déplacement « utilitaire » au sein des communes avant les déplacements intercommunaux.

Le développement de l'infrastructure locale, à mettre en perspective avec le projet transfrontalier de déploiement d'un réseau de points-nœuds, visera **un maillage équilibré du territoire pour soutenir le développement de la pratique de tous**.

La prochaine phase de travail permettra de rentrer collectivement dans les projets à envisager. Nous compterons encore une fois sur la participation active de chacun !



