

PAYSAGE SOBRE & DÉCARBONÉ PAR LE VÉLO

S'AVENTURER DANS LES PAYSAGES DES VOSGES CENTRALES

APR28



AVANT-PROPOS

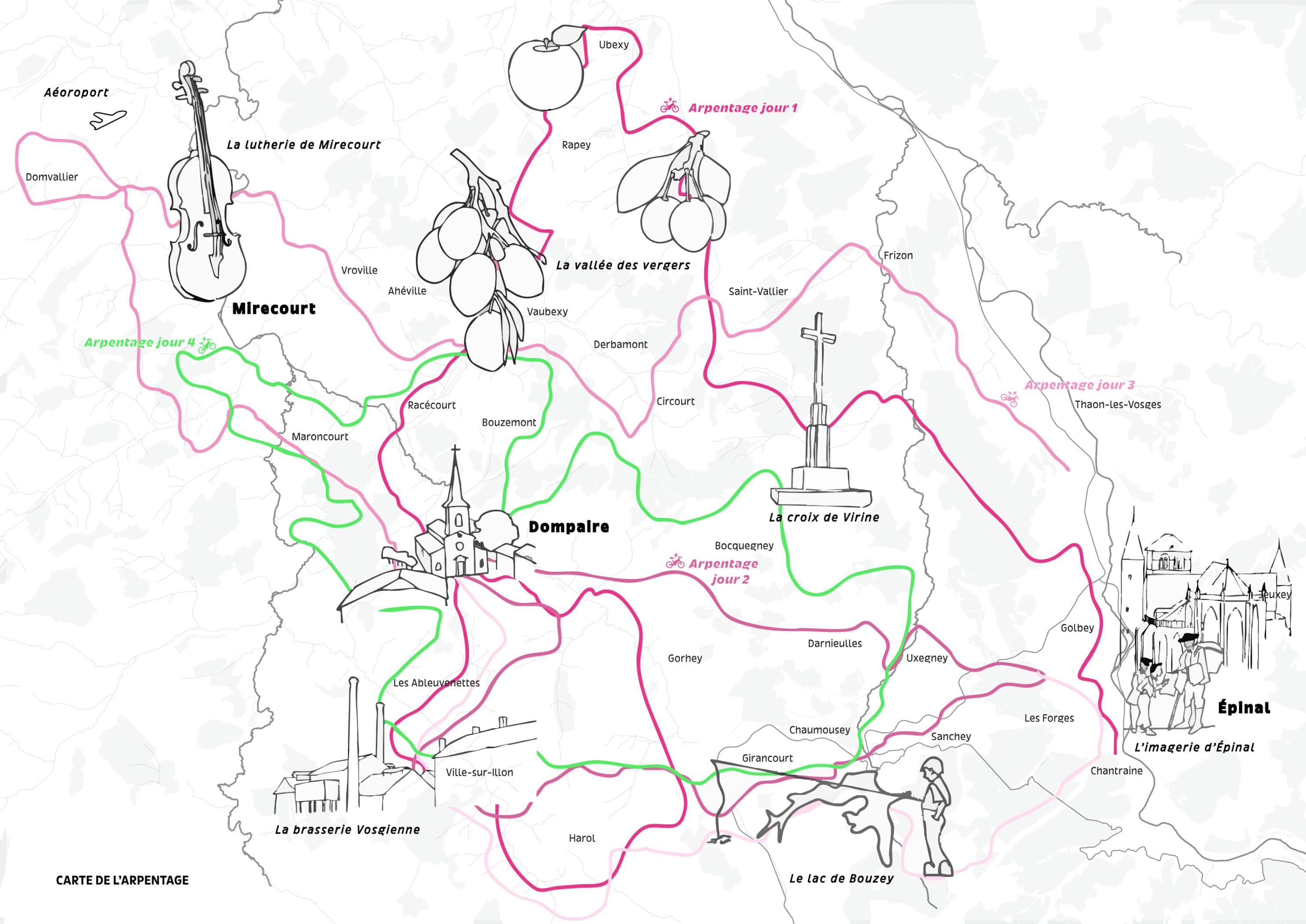
Nous sommes trois étudiants, Séraphin Mallié, Julien Jacus et Corentin Baret, de l'École Nationale Supérieure de Paysage, ainsi que notre encadrant Sébastien Argant, paysagiste concepteur et paysagiste conseil de l'État. Nous avons été mandatés par le SCoT des Vosges centrales ainsi que la Chaire Paysage Energie pour travailler sur la question des paysages sobres et décarbonés par le vélo, dans un périmètre défini : de Mirecourt jusqu'à Épinal.

Cet exercice se déroule en complémentarité avec l'agence Folléa Gautier et Omnibus qui ont réalisé un plan paysage pour le département des Vosges.

Ce travail s'est déroulé en quatre étapes :

- La première partie a été une prise de contact et de recherche du territoire.
- La seconde a été la découverte des paysages, la rencontre d'acteurs/habitants et des visites durant une semaine sur site, accompagné de notre monture de fer et de piles.
- La troisième étape a été le retour dans nos ateliers afin d'élaborer notre dossier, notre nappes et nos planches de restitutions afin de les présenter in fine le 11 décembre 2024 au comité syndical.

Par conséquent, cette étude est le fruit d'un travail de 3 mois en quête de propositions pour le développement de la pratique du vélo dans les paysages de plaines, plateaux et vallées des Vosges centrales.



CARTE DE L'ARPEMENTAGE

SOMMAIRE

Rappel de la commande

1. LES PAYSAGES DES PLAINES DES VOSGES

Comprendre ses caractéristiques

- **Les entités naturelles**
- **Le socle architecte du paysage**
 - Comment s'habille le socle
 - Comment s'habillent les plaines
 - Comment s'habillent les vaux
 - Comment s'habille la vallée de la Moselle
 - Des infrastructures pour la voiture
- **Le Maillage routier, un atout territorial**
- **Faire Dialoguer les transports publics et le vélo**
- **La pratique du vélo sur le territoire**

2. LES PAYSAGES CYCLABLES

Un territoire façonné pour le vélo

- **Le paysage cyclable en carte**
 - À l'échelle européenne
 - Les véloroutes à l'échelle nationale
 - À l'échelle du Grand Est
 - Ensemble des pistes et des itinéraires cyclables
- **Émissions des gaz à effet de serre du transport**
 - 1. L'impact de nos déplacements en voiture individuelle
 - 2. La voiture, une mobilité carboné et onéreuse
 - 3. Une mobilité sobre et bénéfique pour l'humain
- **Pratiquer le paysage selon ses usages**
 - Des profils variés, pour des usages divers
- **Tisser le paysage et les voies en un seul tenant**
 - Le vélo : une alternative à la voiture
- **Palier les manquements des transports Par le vélo**
 - Une proposition au chaînon manquant

3. INTUITIONS D'ITINÉRAIRES

Révéler le paysage par le vélo

- **Intuitions de balades**

- *1ere intuition de découpage*
- *2e Les couleurs géologiques*
- *3e Observatoire de biodiversité*
- *4e Promenade de nuit*

- **La trilogie racinaire par la cartographie**

- *S'appuyer sur la trilogie racinaire afin de développer des itinéraires*
- *Une amorce de boucles pour lier le territoire cyclable*
- *La racine principale*
- *La racine secondaire*
- *Les radicelles*
- *Un territoire pensé pour le vélo*

- **La racine principale - La véloroute de la plaine des Vosges**

- *Le récit de l'itinéraire de la véloroute de la plaine des Vosges*
- *Vue d'ensemble des Forges et d'Uxegney*
- *Les Forges*
- *Uxegney*

- *Dompaire*
- *Vélotte-et-Tatignecourt*
- *Domvallier*

- **Les racines secondaires**

- **La boucle des vergers**

- *Le récit de l'itinéraire de la boucle des vergers*
- *Thaon-les-Vosges*
- *Circourt*

- **La boucle de l'eau**

- *Le récit de l'itinéraire de la boucle de l'eau*
- *Les plaines du Illon*
- *Ville-sur-Illon*

- **L'exemple d'une radicelle**

- **La boucle d'Olima**

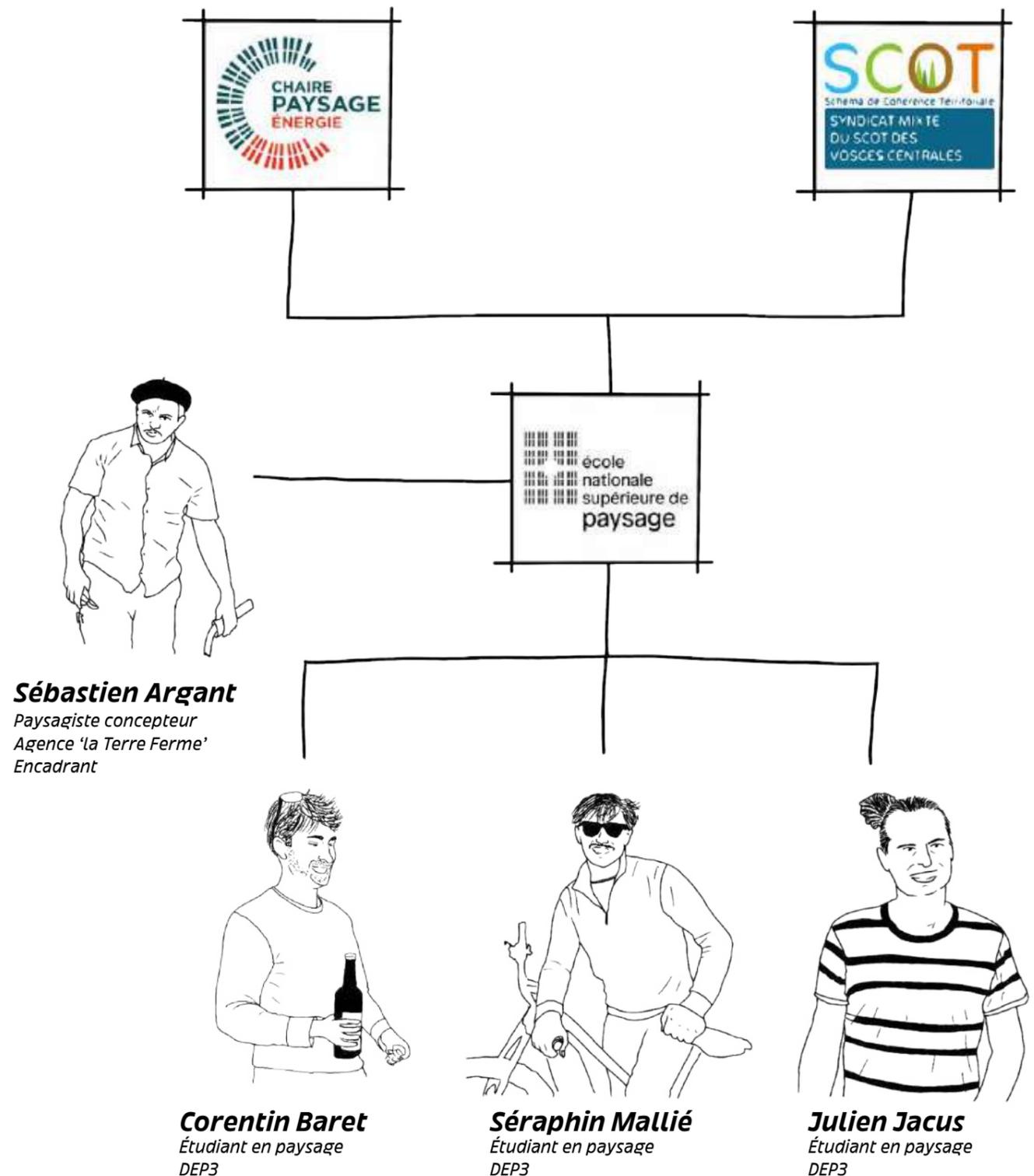
- *Le récit l'itinéraire de la boucle d'Olima*
- *La poudrière d'Olima*
- *Référence à Rosheim «Porte Bonheur»*

- **Remerciement**

- **Annexes**

RAPPEL DE LA COMMANDE

Missionnés par la Chaire Paysage Énergie et le SCOT des Vosges Centrales



Dans le cadre de notre cursus de Paysagiste Concepteur, à l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles, nous devons nous confronter à l'exercice de répondre à une mission, confié par un commanditaire.

Cette mission a pour objectif, de questionner le vélo dans le paysage des Vosges centrales, entre Mirecourt aéroport et la ville d'Épinal. Penser sobriété et décarboné pour un futur moins émetteur de CO2 dans le secteur des transports.

Par conséquent, il faut questionner nos déplacements personnels afin de développer l'envie de pratiquer le vélo plus souvent, grâce aux paysages qu'on traverse.



1. LES PAYSAGES DES PLAINES DES VOSGES
COMPRENDRE SES CARACTÉRISTIQUES

LES ENTITÉS NATURELLES

La diversité des paysages

Haut de France

Normandie

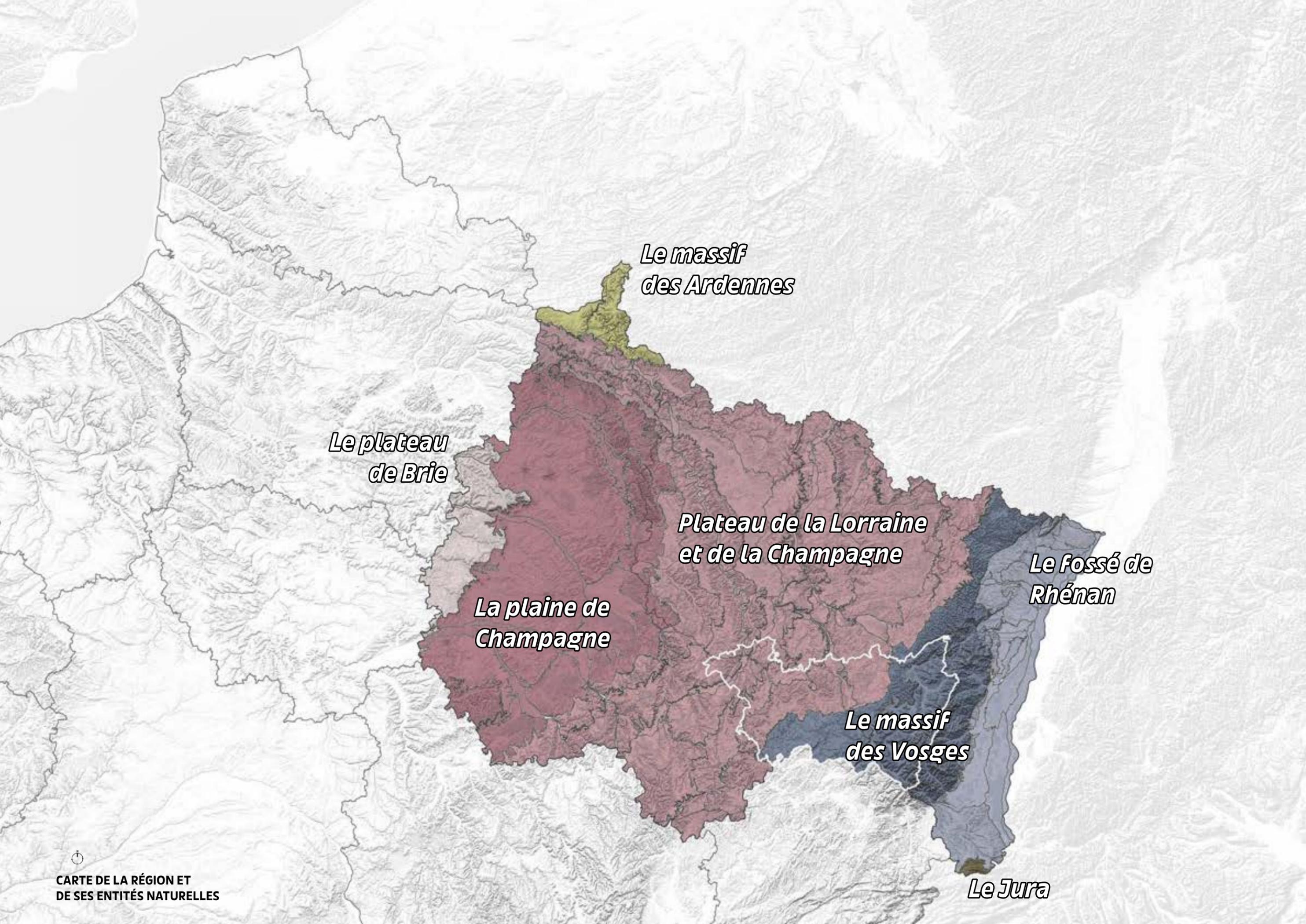
Île de France

Région grand EST

Centre Val de Loire

Bourgogne-Franche-Comté





*Le massif
des Ardennes*

*Le plateau
de Brie*

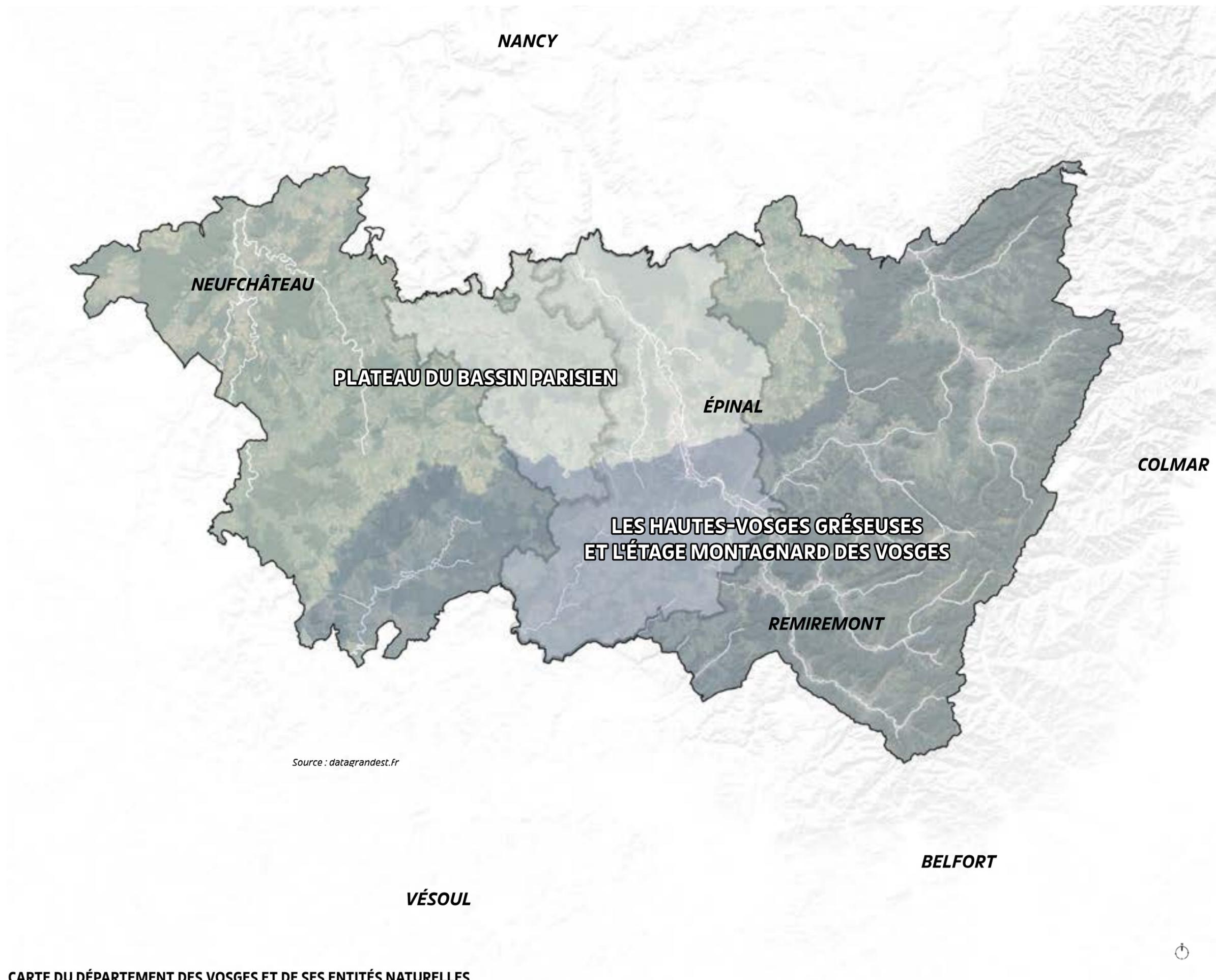
*Plateau de la Lorraine
et de la Champagne*

*La plaine de
Champagne*

*Le fossé de
Rhénan*

*Le massif
des Vosges*

Le Jura



CARTE DU DÉPARTEMENT DES VOSGES ET DE SES ENTITÉS NATURELLES

*Communauté de communes
de Mirecourt Dompain*

MIRECOURT

30 km

DOMPAIRE

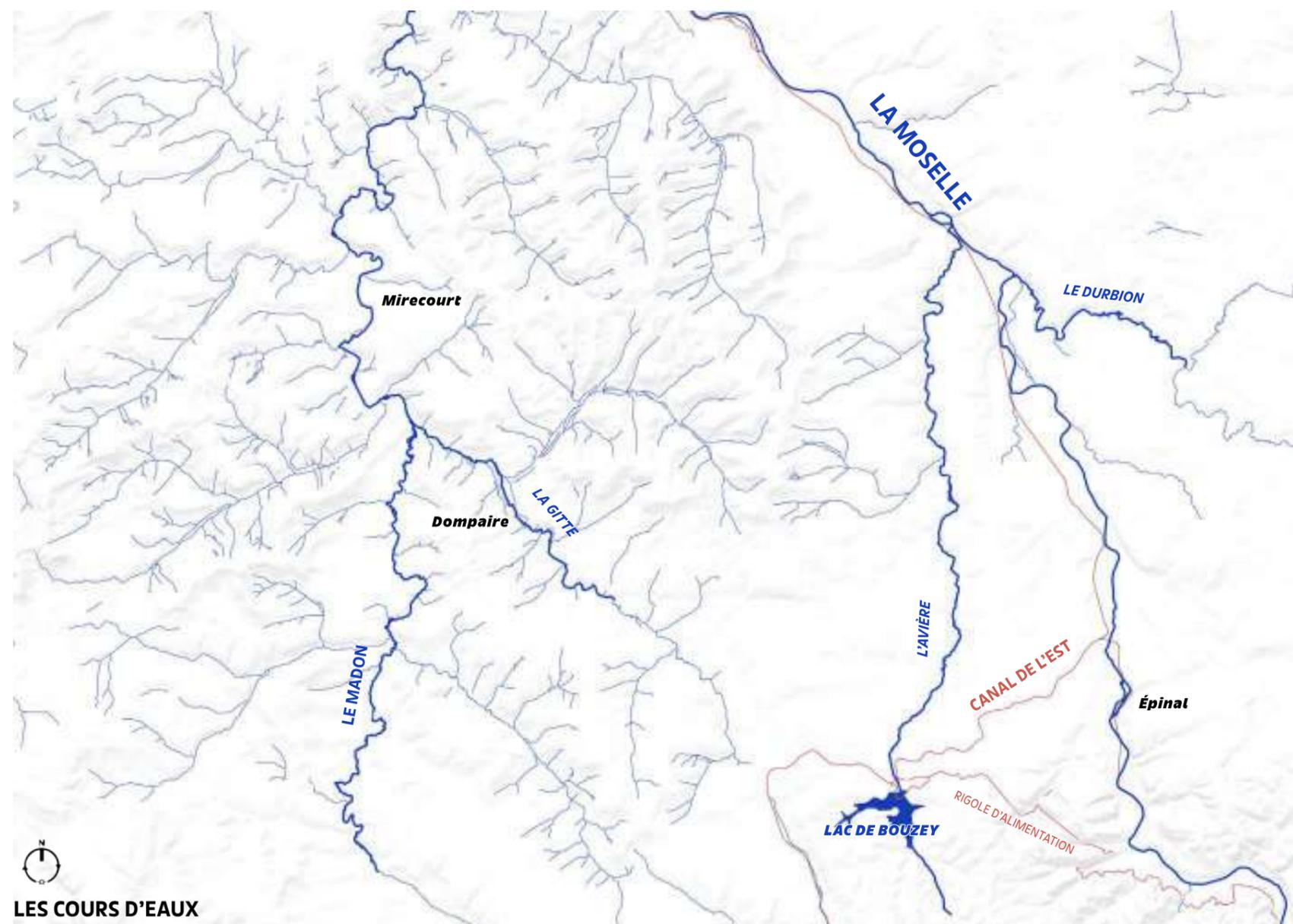
ÉPINAL

*Communauté
d'agglomération d'Épinal*



LE SOCLE, ARCHITECTE DU PAYSAGE

La ligne de partage des eaux, entre la Moselle et le Madon



Il y a environ 250 millions d'années, la région était une vaste plaine côtière où serpentaient des rivières transportant du sable.

Il s'est accumulé en couches puis s'est compacté pour former des couches de grès. Sa teinte rose provient de la présence d'oxyde de fer mélangé aux grains de sable. La marne, quant à elle, s'est formée pendant des périodes où la région des Vosges était recouverte par des mers peu profondes. Quand la mer s'est retirée. Les organismes marins, comme les coquillages, mollusques, et autres petits animaux marins se sont accumulés en couches et se sont progressivement cimentés pour former du calcaire coquillier.

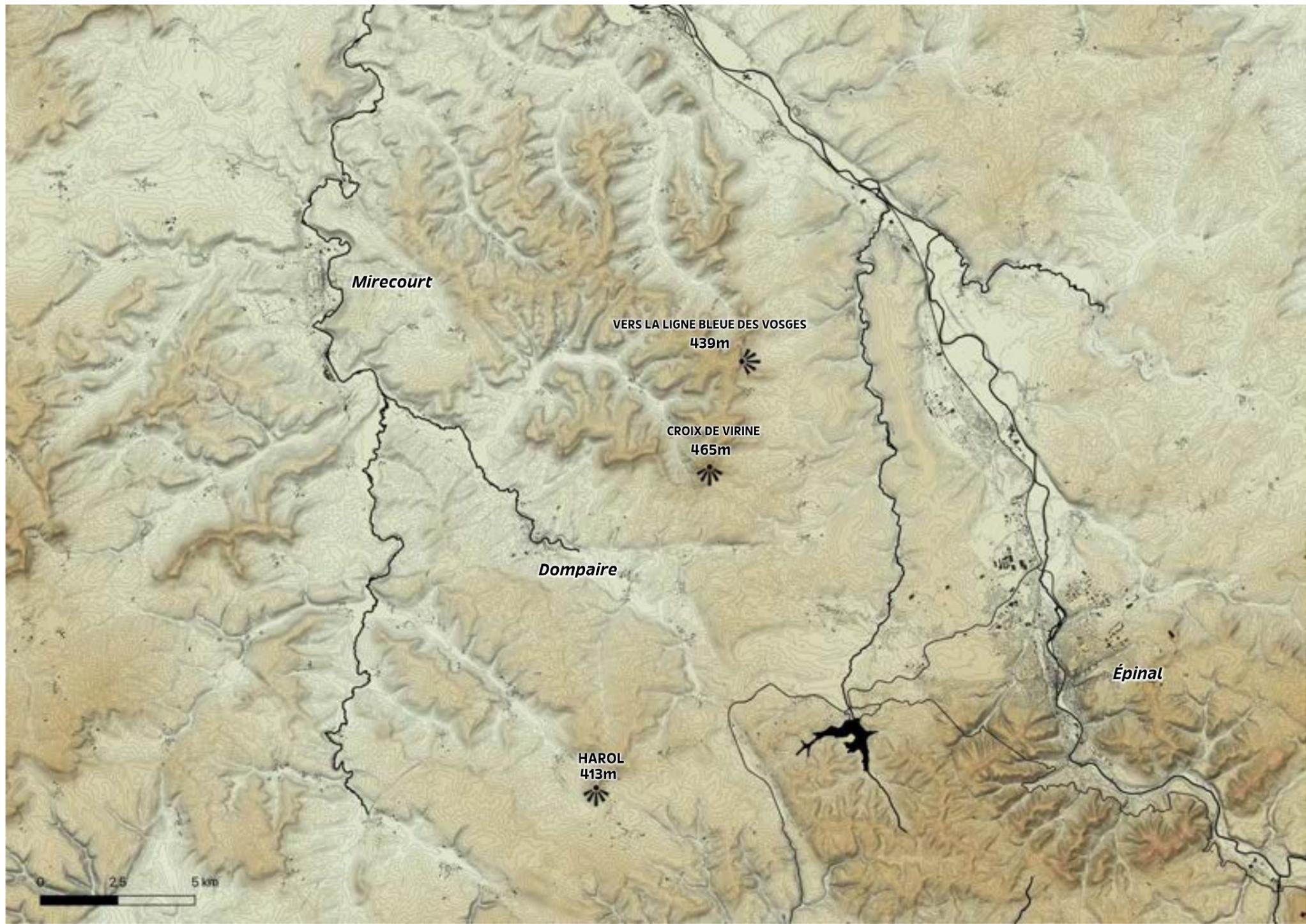
Ainsi, à travers ces cartes, nous montrons la géomorphologie de ce territoire. Nous pointons ses complexités et sa diversité afin de discerner sa formation. L'origine des roches, l'eau et les millions d'années passées, nous ont transmis ces paysages caractéristiques des Vosges centrales.



Exemple de roche caractéristique du paysage
Morceau de calcaire coquillé du plateau d'Ahéville

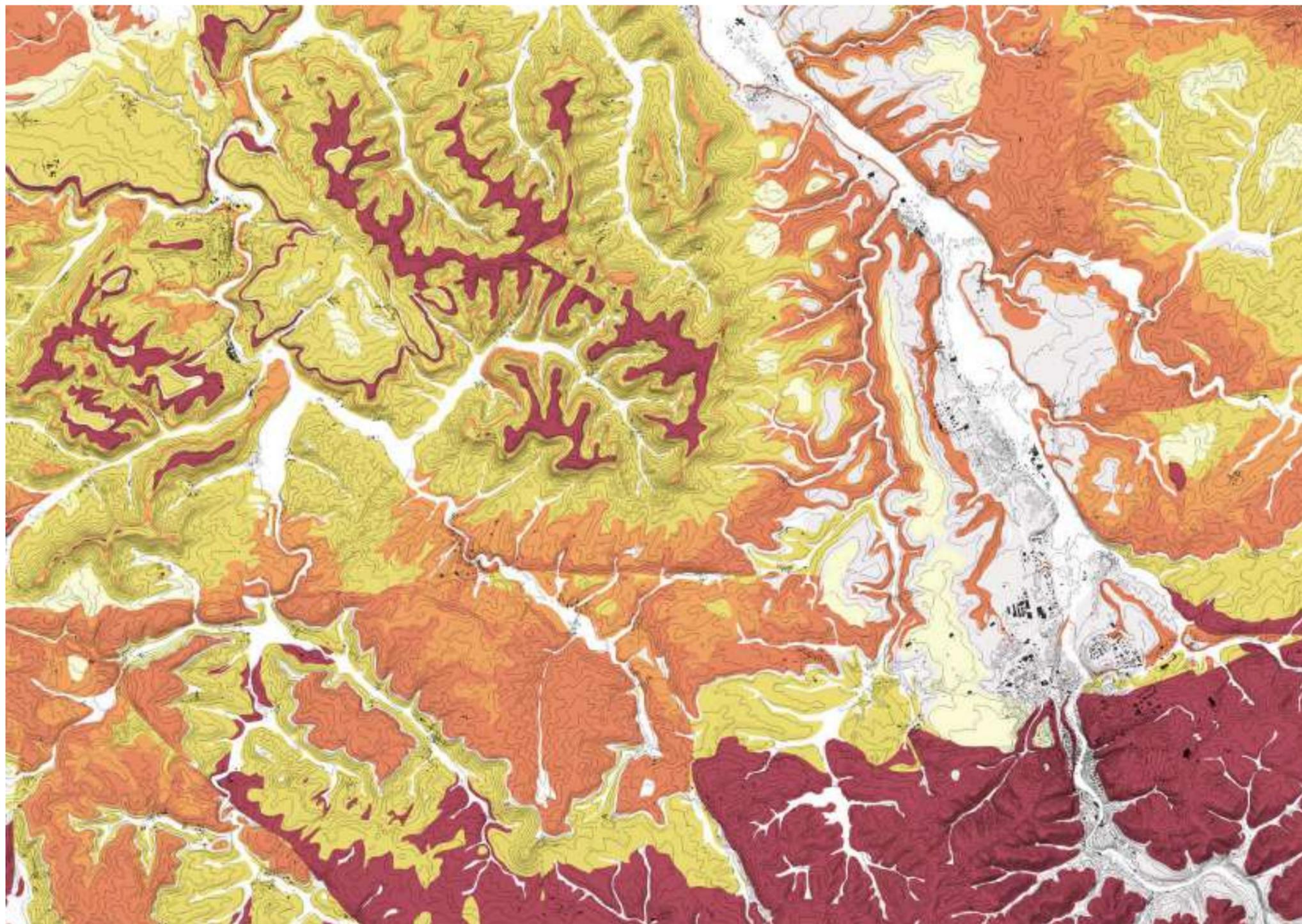


Sur le toit des Vosges centrales
Sur le sommet de la croix de Virine - 452 m



LA TOPOGRAPHIE Courbes de niveau tous les 5m.





- Alluvions
- Argile & limon
- Calcaire
- Marne
- Grès

LA GÉOLOGIE SIMPLIFIÉE



Comment s'habille le socle ?

Des paysages multiples

Pour cette commande autour des paysages décarbonés par le vélo, nous avons eu le plaisir d'arpenter les paysages des Vosges Centrale entre Mirecourt et Épinal à vélo. Cet arpentage d'une semaine nous a poussés à parcourir le paysage en long en large et en travers sur près de 350 kilomètres. Cette semaine, nous a permis d'identifier certaines caractéristiques paysagères qui nous ont permis d'établir cette carte. Cette carte met en avant les différentes typologies de paysages qui composent le territoire entre Épinal et Mirecourt selon nos observations.

La Vallée d'Épinal, s'étend dans le lit de la Moselle. Urbanisée, elle accueille sa ville éponyme, Épinal, principale ville des Vosges. Cette vallée alluvionnaire à fond plat en fait un espace de choix pour l'extraction des graviers. Cette caractéristique se présente notamment sous la forme d'anciens sites qui ne sont plus en activité qui laisse place aujourd'hui à un ensemble de plans d'eau qui se déploient le long de la Moselle.

Les coteaux d'Épinal, constituent la partie ouest de la couronne forestière de la vallée de la Moselle au nord-est de la préfecture du département des Vosges. Ces coteaux, principalement boisés et très peu urbanisés de par leur pente, en font une barrière forestière dense entre la zone urbaine et les espaces agricole à l'ouest. Ils se dessinent en successions de vallons, portes d'entrée vers la Moselle.

La forêt du ban d'Uxegney, constitue le sud de la couronne forestière d'Épinal. Cette forêt a été marquée par les différentes périodes de conflits. Ponctués de forts et des ruines des anciennes usines de poudre, les anciennes voies de chemin de fer qui reliaient ces différentes infrastructures militaires sont désormais des chemins de randonnée forestière fréquentée. Leur proximité avec le centre-ville d'Épinal en fait un espace de choix pour s'extraire de la vallée de la Moselle plutôt urbanisée pour rejoindre les espaces naturels en périphérie. Le Lac de Bouzey, figure territoriale majeure, à l'ouest, participe à cette fréquentation. De plus cette couronne forestière sud, posée sur des coteaux de grès laisse apparaître en ses pentes les plus abruptes, des pics aux teintes rosées qui.

La vallée de la Gitte, une vallée de transition et de liaison. Elle accueille la route départementale D166, axe principal qui relie Mirecourt à Épinal. Elle fait la transition entre les paysages du sud, agricoles, peu vallonnés et les paysages de vaux qui se déploient vers le nord. La largeur de cette vallée et la proximité avec cet axe de circulation direct a permis de développer des bourgs de plus grande importance tel que Dompierre. Cette vallée s'est développée autour de la voiture qui relie les différentes villes villages et bourgs.

Les vaux du Robert, une série de vallons qui se déploient autour du val principal du Robert. Ces vaux pittoresques abritent de nombreux petits villages au bâti dispersés, anciens villages agricoles. Ils se déploient en fond de vallon au pied des affluents du Robert. Ces vaux laissent entrevoir le dessin des vieux arbres fruitiers, restes d'anciens vergers qui s'étendaient le long des pentes ensoleillées, aujourd'hui tombés dans l'oubli. Ses paysages pittoresques font la renommée de ce territoire qui se boise petit à petit dû au retrait progressif de l'agriculture. Ses routes sinueuses font le plaisir des cyclistes amateurs.

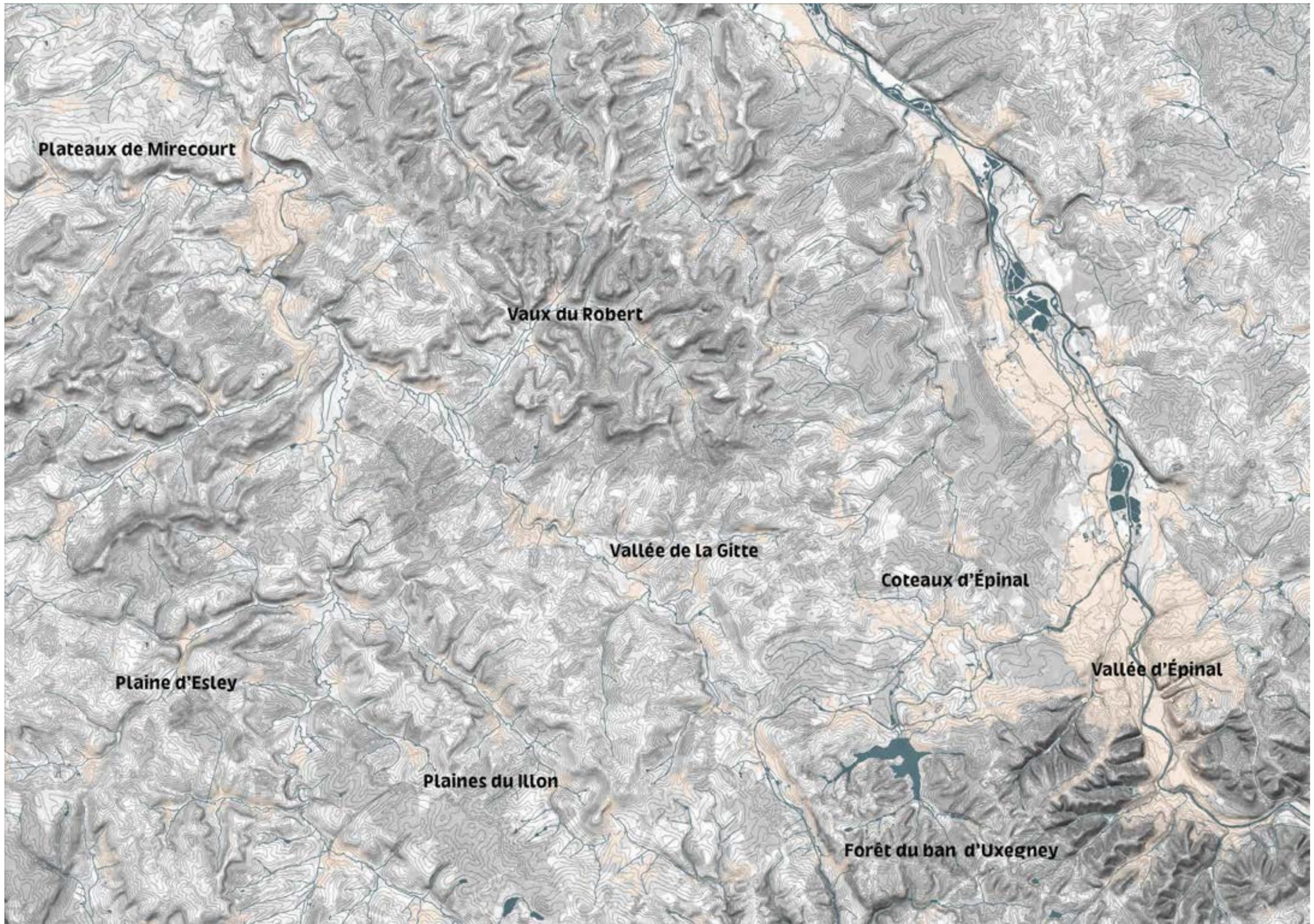
La Plaine du Illon, le paysage s'ouvre. S'étendent jusqu'à l'horizon de grandes plaines vallonnées morcelées par le cours du Illon. Ici, l'agriculture domine.

Les villages ruelles se succèdent. Épars tantôt perché sur le haut d'une colline tantôt caché le dans un vallon au bord de l'eau. Sans accroche sur ces pentes cultivées, elle déferle dans les rues des villages. Autrefois oubliées les eaux se sont à nouveau montrées, plus vives que jamais. Harol du haut de sa colline veille à l'arrivée des cyclistes aguerris. De sa côte sacrée, naquit une course endiablée qui une fois l'an réveille la campagne. Ci et là quelques bosquets, réservoirs de biodiversité qui viennent ponctuer de leurs jeunes arbres trentenaires ces plaines. Au sud, ce pays aux courbes sages s'habille d'un grand manteau boisé. Les paysages de rase campagne se laissent pousser quelques fûts, drus, des forêts repeuplées de conifères et quelques hêtres oubliés.

En concurrence, s'élèvent les longues cheminées d'un ancien temps. Un puissant vent de révolution a frappé la plaine. Les cheminées se sont écroulées, les clôtures sont tombées, les chevaux de fers se sont envolés et les arbres se sont déracinés. Les cheminées de la brasserie de Ville-sur-Illon, elle encore debout, ne fume plus beaucoup.

Les vents ravageurs, aujourd'hui sont domptés. Dominant les plaines et la vallée de la Gitte, les éoliennes veillent jour et nuit sous le regard inquiet des Cigognes noires, des Milans royaux et des chauves-souris.

Les plateaux de Mirecourt, agricoles pistent d'envol vers des paysages lointains s'est doté d'un aéroport. La zone industrielle et commerciale s'est développée sur ces terres agricoles riches à ses côtés. Principalement agricoles, ils s'étendent vers le Xaintois en surplomb de Mirecourt. Connue pour ses luthiers et ses archetiers, elle s'étend le long du Madon.



Plateaux de Mirecourt

Vaux du Robert

Vallée de la Gitte

Coteaux d'Épinal

Vallée d'Épinal

Plaine d'Esley

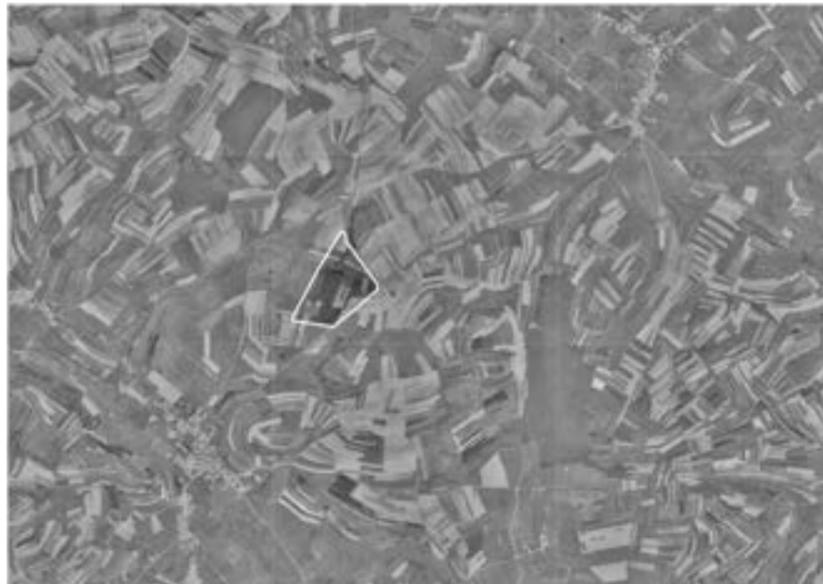
Plaines du Illon

Forêt du ban d'Uxegney

Comment s'habillent les plaines ?

L'exemple de la plaine du Illon

1950



2000



2023



Avant la mécanisation des pratiques agricoles, la taille d'une parcelle était calculée en fonction du travail que pouvait effectuer un homme dans une journée. On remarque très nettement une évolution de la taille des parcelles agricoles entre 1950 et 2000. Cette évolution est principalement due au grand remembrement qui prit place à partir de la fin des années 1950.

Cet agrandissement des parcelles et la mécanisation des pratiques agricoles ont aussi engendré une forte diminution des usages agricoles. Ces caractéristiques se remarquent notamment avec l'abandon de certaines parcelles de vergers.

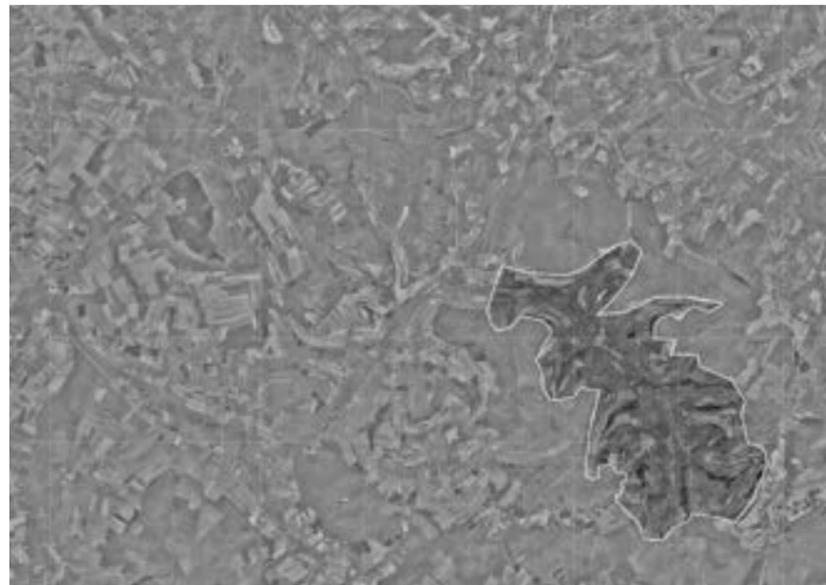


Photo vers les plaines agricoles entre Dompain et Ville-sur-Ilton

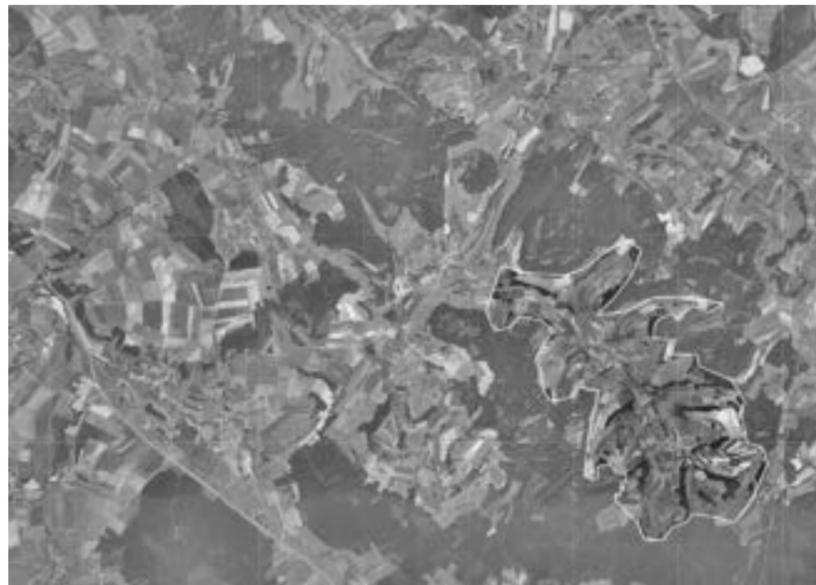
Comment s'habillent les vaux ?

L'exemple des vaux du robert

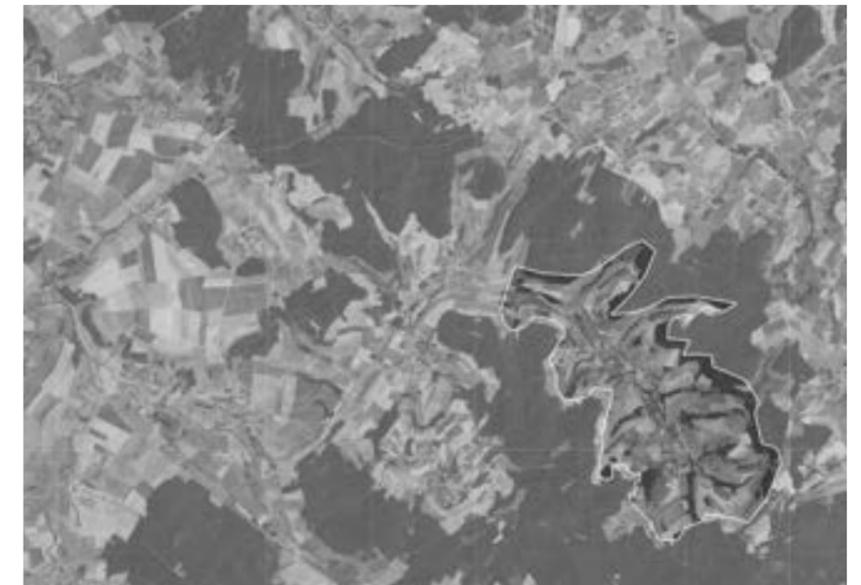
1950



2000



2023



Dans les vaux, l'évolution des paysages s'accompagne de l'évolution des pratiques et de l'arrivée de la mécanisation. La taille des parcelles, contrairement aux plaines, n'a pas beaucoup évolué. De par les pentes qui constituent ces vaux, la culture des sols a disparu. Les pratiques agricoles contemporaines et la mécanisation ne sont pas adaptées à ces coteaux. Les vergers ont peu à peu été délaissés pour y installer des pâturages. Certaines parcelles, n'étant plus cultivées, tombées dans l'abandon se sont refermées laissant place à de jeunes boisements. Ci et là, quelques vieux fruitiers, laissent imaginer les vergers d'autrefois qui recouvraient ces collines.

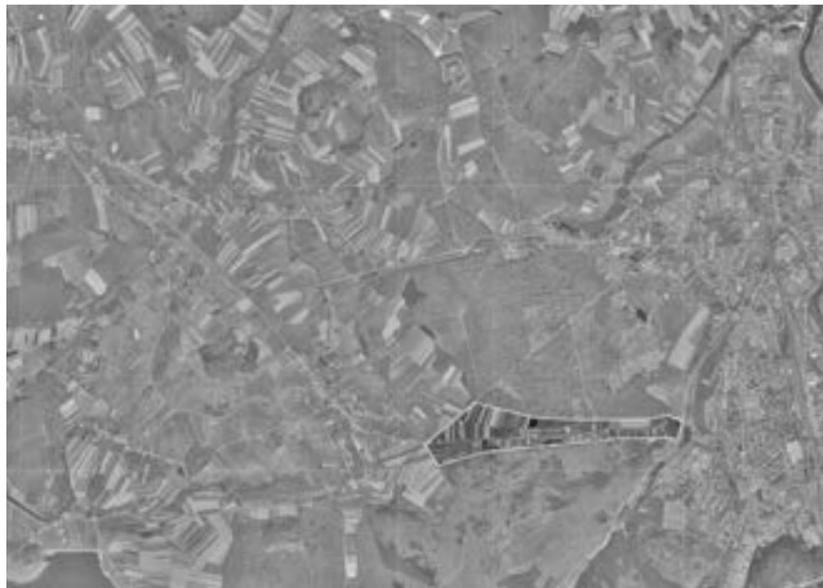


Photo vers le vallon du Robert depuis Saint-Vallier

Comment s'habille la Vallée de la Moselle

Un urbain qui s'étale l'exemple des Forges

1950



2000



2023



Depuis les années 1950, on remarque très nettement une évolution de l'urbanisation. Cette évolution prend place dans une période d'exode rural qui s'intensifie. La mécanisation de l'agriculture qui se développe de plus en plus sur le territoire entraîne une diminution de l'emploi en milieu rural au profit de ville qui se transforme. Les villages se désertifient petit à petit, comme on peut le voir avec de nombreuses bâtisses en ruine aujourd'hui. Les fermes, bâtiments agricoles et d'habitation sont transformées découpées pour créer des espaces habitables. Les vaux qui accueillait des parcelles agricoles et les axes de communication au départ d'Épinal, sont aujourd'hui urbanisés. Cette urbanisation s'est développée le long des axes majeurs de communications, sur d'anciennes parcelles agricoles pour faciliter les déplacements en voiture, une norme qui s'installe avec l'éloignement progressif de son lieu de travail.



Photo depuis Les Forges vers Épinal - Les terres agricoles devenues pavillons

Des infrastructures pour la voiture

Des aménagements généralement tournés vers le tout-voiture

1950



2000



2023



Depuis l'essor de la voiture en France dans la période de l'après-guerre, la demande d'infrastructures de transport ne cesse d'augmenter. Le nombre de voitures augmente, les infrastructures s'agrandissent. Aller plus loin toujours plus vite. Les espaces de travail se regroupent en pôles qui se sont éloignés de zones d'habitations. Les emplois se regroupent maintenant en ville. Les villages perdent leurs commerces aux profits des zones commerciales en périphéries de villes, temple des aménagements routier dédiés à la voiture.

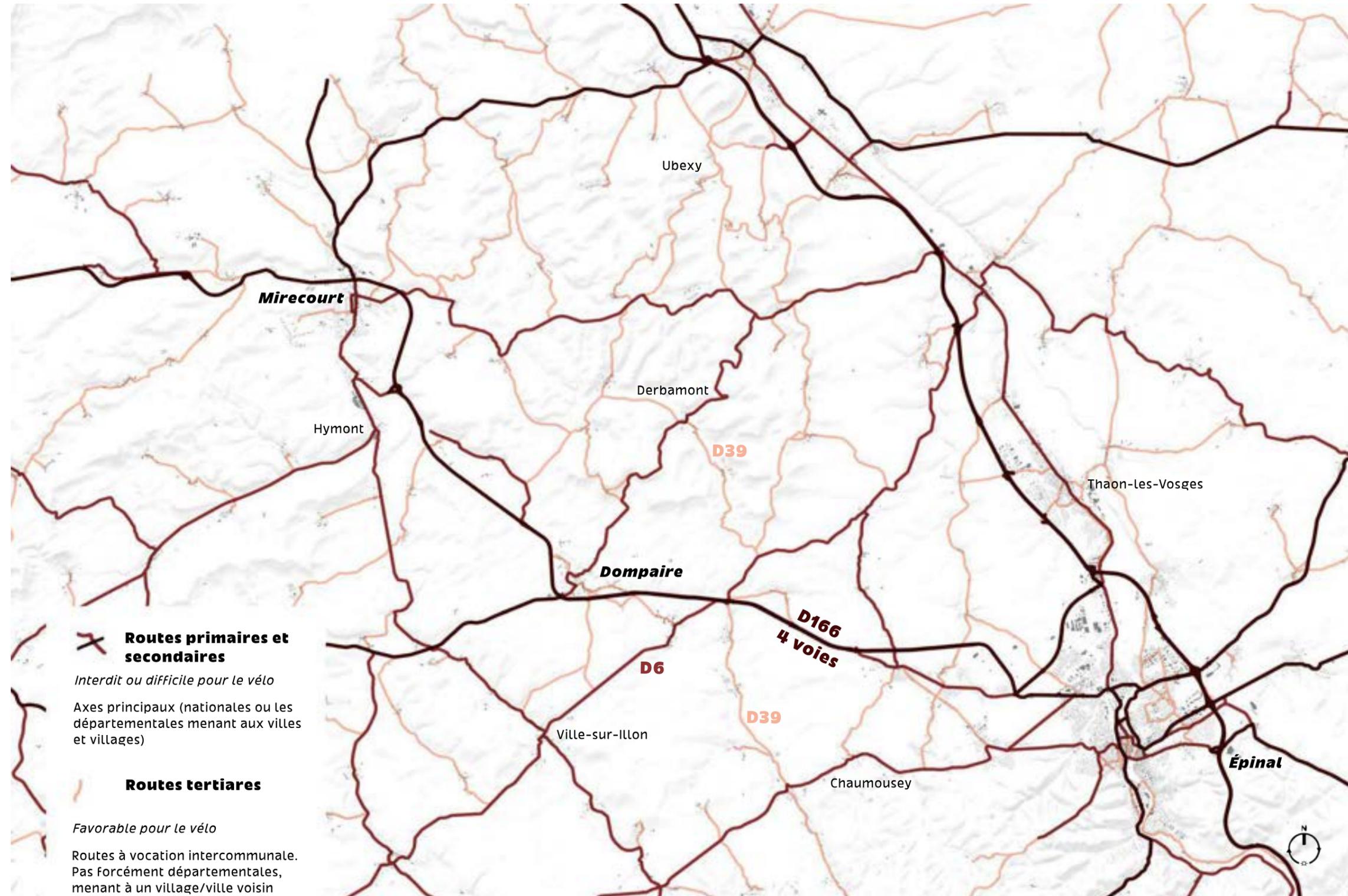
Les zones rurales en périphéries d'agglomérations voient émerger de grandes infrastructures routières pour la desserte des zones urbaines. Le paysage tranché, voies infranchissables qui aujourd'hui font partie du paysage commun.



Photo vers Mirecourt depuis l'échangeur de la D166 et D429

LE MAILLAGE ROUTIER, UN ATOUT TERRITORIAL

En France, un maillage routier dense (le 5ème plus dense du monde)



Routes primaires et secondaires où le vélo est dangereux voire interdit.

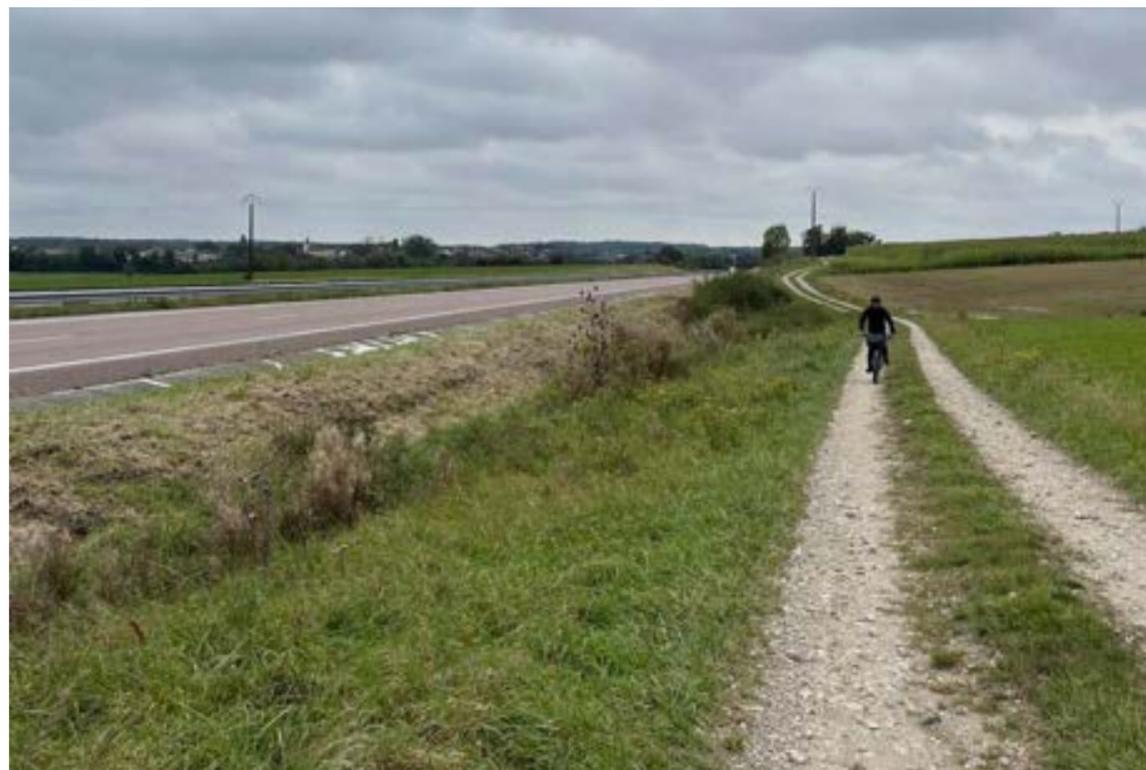
Les routes communales où le vélo est favorable.

Le territoire des Vosges Centrales, se constitue d'un maillage routier dense et efficace principalement dédié aux véhicules à moteur où le vélo y trouve difficilement sa place. Nous avons classé les infrastructures routières qui traversent ces paysages en trois catégories, pouvant potentiellement accueillir le vélo. Premièrement, les routes départementales (*Sur la route à Golbey), les voies et routes communales (*Sur une voie communale à Gugney-aux-Aulx) et enfin les chemins ruraux (* Sur une voie agricole longeant la voie rapide menant vers Dompain depuis Épinal). Ce réseau routier est aujourd'hui le seul accessible pour les cyclistes parfois mis en danger faute d'infrastructures sans compter les différents conflits d'usages qui rendent la pratique du vélo complexe sur ce territoire. Bien que le vélo ne semble pas être le moyen de transport privilégié en milieu rural, il apparaît comme la meilleure alternative aux manques de liaisons de transports en communs dans ces espaces mal desservis. Le développement des axes de circulation vers l'accueil du vélo permettrait de rendre plus accessibles ces espaces aux jeunes qui ne sont pas en possession de permis, mais aussi aux budgets plus modestes qui ne peuvent se déplacer en véhicules motorisés.

Pour ainsi dire, l'accueil du vélo sur ces axes routiers permettrait à la fois de diminuer l'impact carbone de chaque foyer, de proposer une certaine autonomie aux populations qui ne peuvent pas se déplacer en voiture mais aussi de s'adapter et de rendre accessibles les villes et villages à tous.



Sur la route à Golbey



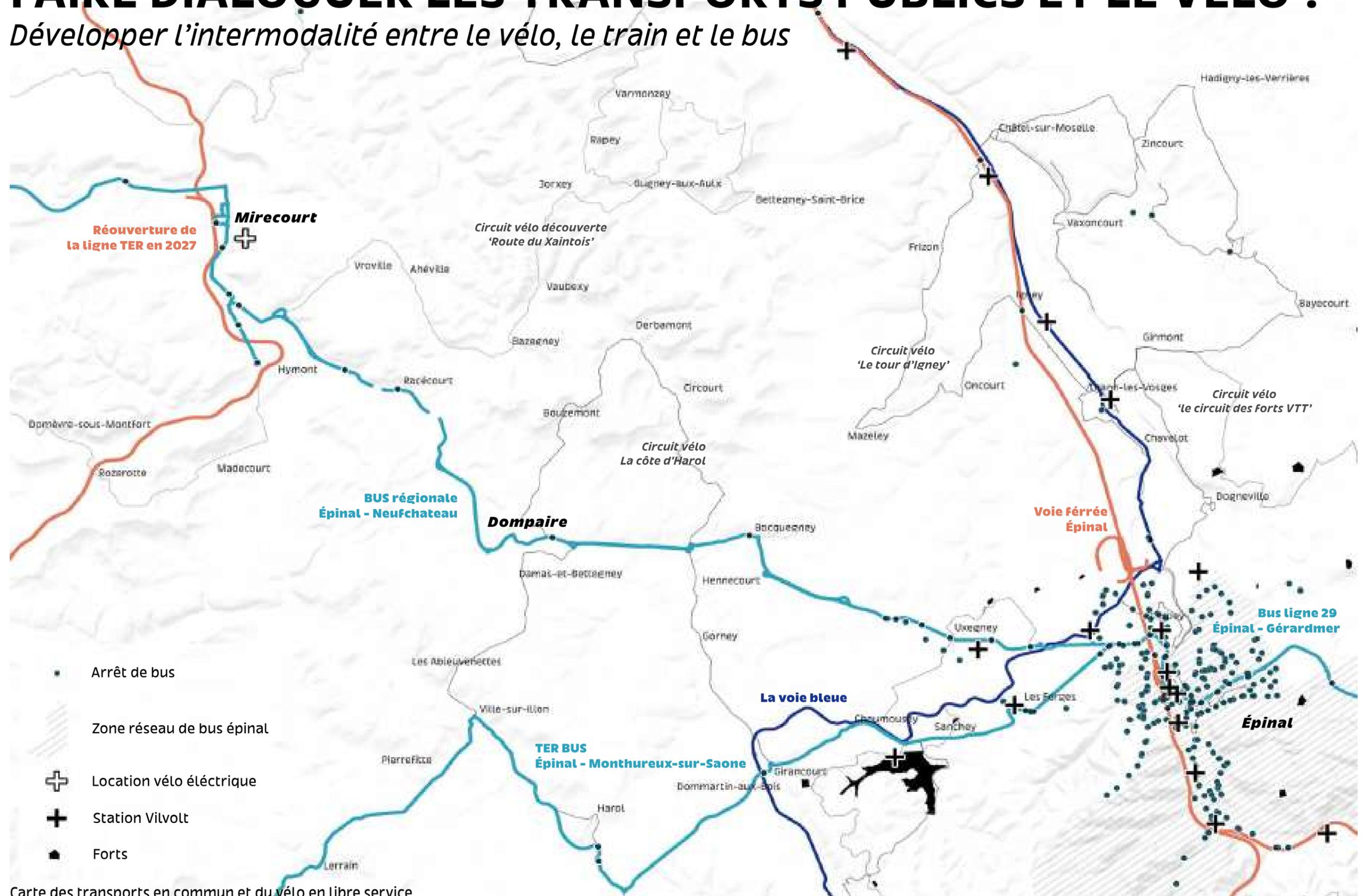
Sur une voie agricole longeant la voie rapide menant vers Dompain depuis Épinal



Sur une voie communale à Gugney-aux-Aulx

FAIRE DIALOGUER LES TRANSPORTS PUBLICS ET LE VÉLO ?

Développer l'intermodalité entre le vélo, le train et le bus



Carte des transports en commun et du vélo en libre service

Le réseau de transports existants est plutôt bien ficelé. La communication entre les différentes grandes agglomérations de l'axe d'étude est assez directe. Néanmoins, les différents intermédiaires (Fluo, Imagine, Livo, Vilvolt, etc...) complexifient la lecture de la mobilité ne favorisant pas les déplacements intermodaux. Le vélo, transport physique, soumis aux intempéries doit s'accompagner de transports publics pour favoriser son développement sur le territoire.





► Je suis vieux pour pratiquer le vélo, néanmoins j'entretiens ce passage en friche pour les cyclistes et marcheurs.

Habitant de Domvallier

► Le plus difficile c'est l'entente avec les voitures, mais sinon c'est super agréable de faire du vélo ici.

Club Spinalien



► Il faut des initiatives et des espaces pour les vélos, plus y'en aura, plus les personnes feront du vélo une mobilité du quotidien.

Travaille à Thaon-les-Vosges



MIRECOURT

► Nous hébergeons souvent des voyageurs à vélo, beaucoup d'étrangers. Il y a la Téméraire ici, c'est très connu.

Habitants de Dompaire



LA GITTE



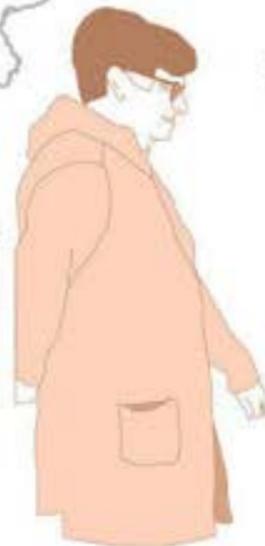
► J'habite à Épinal et partir à Mirecourt travailler est déjà très compliqué en transports en commun alors vous imaginez en vélo.

Habitante d'Épinal travaillant à Mirecourt

DOMPAIRE

► Si j'avais un vélo électrique et des endroits beaucoup plus sécurisés pour le vélo, j'en ferais plus.

Habitante de Ville-sur-Ilon

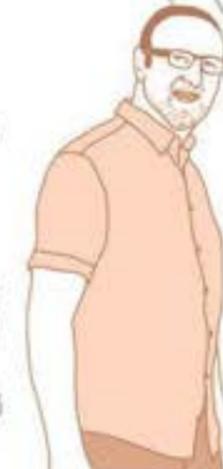


LE MADON



► Dans ma commune, je favorise la mobilité douce, la marche et le vélo, cela reste compliqué de se relier aux autres communes.

Maire d'Uxegney



ÉPINAL

► Je suis dans les champs tous les jours. La vision que j'ai du vélo est purement de la balade, j'aime me promener dans la nature.

Habitant d'Harol

LA MOSELE



LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE

Carte des témoignages

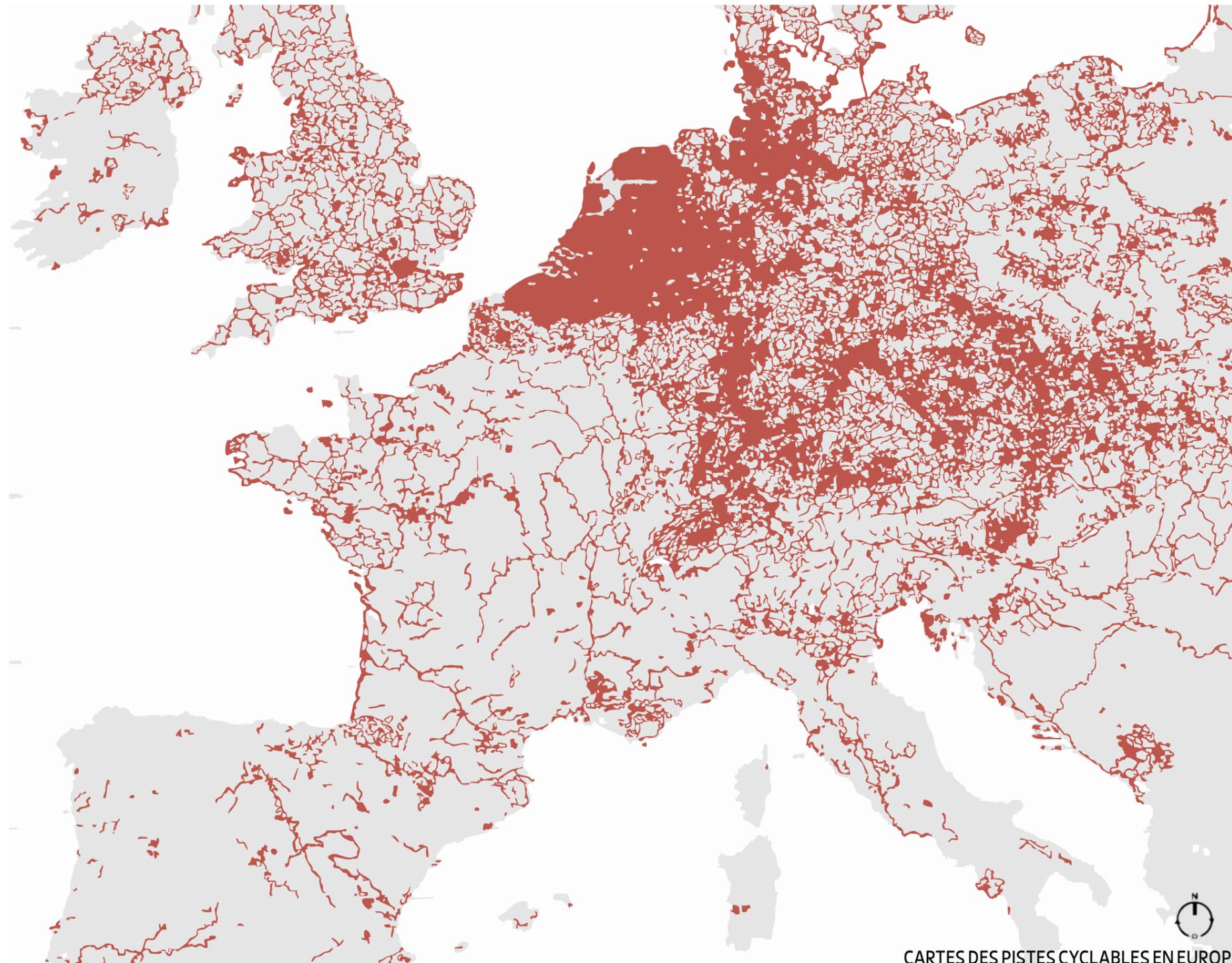
- **Le vélo, une pratique de loisir**
- **Une forte insécurité sur les routes**
- **La voiture la seule alternative**
- **Des habitants prêts aux changements**
- **Un territoire imprégné par la culture du vélo**



2. LES PAYSAGES CYCLABLES
UN TERRITOIRE FAÇONNÉ POUR LE VÉLO

LE PAYSAGE CYCLABLE EN CARTES

À l'échelle européenne



CARTES DES PISTES CYCLABLES EN EUROPE
Source : Business Traveler France

À travers cette carte, nous pouvons voir les pistes et voies vertes aménagées sur le territoire européen. La France est loin derrière ses voisins Allemand ou Belge. Néanmoins, des aménagements bien pensés seront nécessaires pour développer la pratique du vélo sur le territoire.

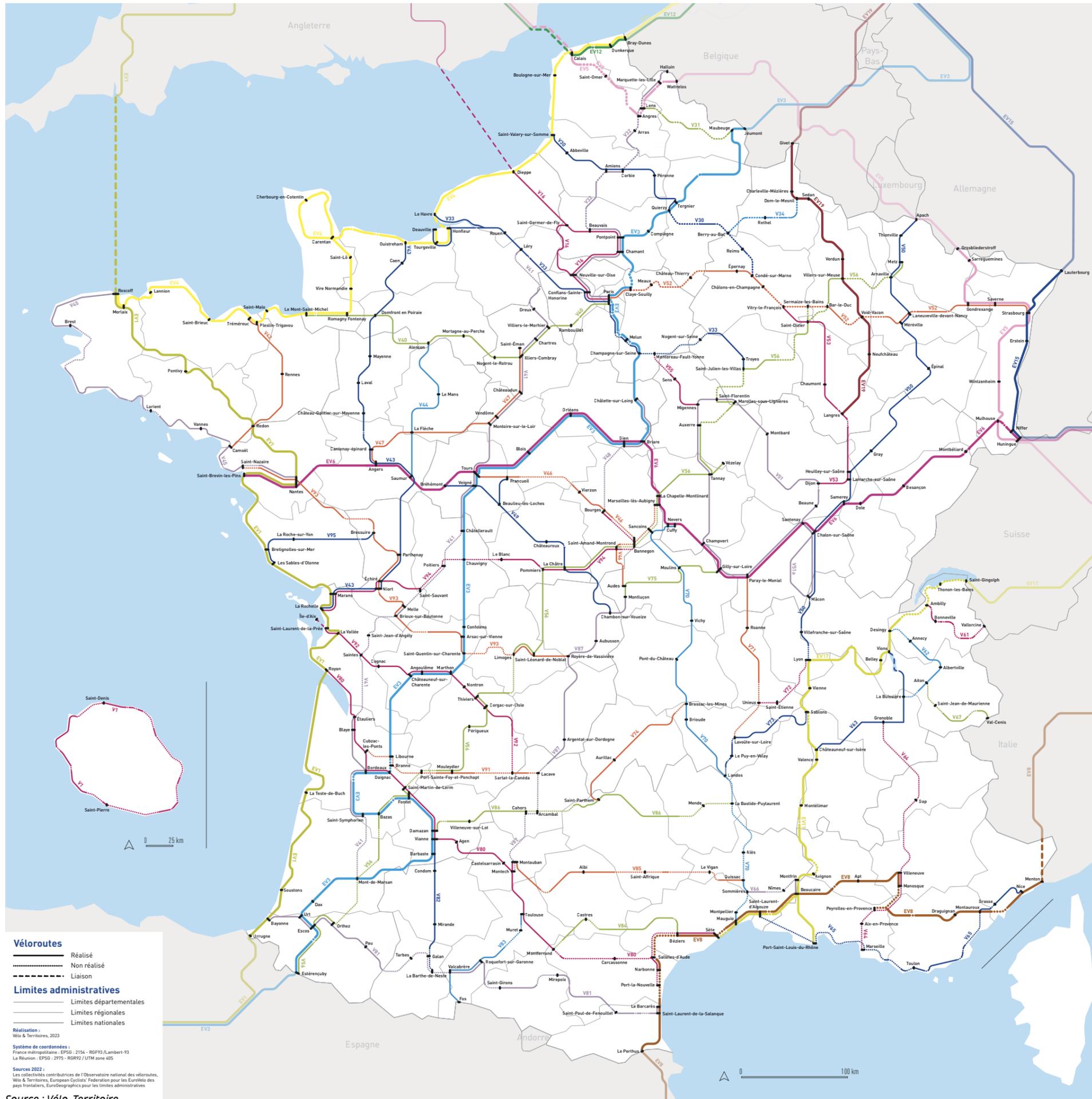


CARTE DES VÉLO-ROUTES EUROPÉENNE

« EuroVelo est le réseau des véloroutes européen. Porté par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), le projet EuroVelo comporte 17 itinéraires cyclables européens répartis sur tout le continent. Les 17 itinéraires EuroVelo représentent 91 500 km (en tenant compte des portions d'itinéraires dupliqués), dont 45 000 km sont déjà développés et traversent 42 pays. La France est concernée par 10 EuroVelo, soit 8 430 km, réalisés à 96 % au 1er janvier 2024. »
 de velo-territoires.org

LE PAYSAGE CYCLABLE EN CARTES

Les véloroutes à l'échelle nationale



Véloroutes

- Réalisé
- - - Non réalisé
- · - Liaison

Limites administratives

- Limites départementales
- Limites régionales
- Limites nationales

Réalisation : Vélo & Territoires, 2023

Système de coordonnées : France métropolitaine : EPSG : 2154 - RGFR3/Lambert-93 La Réunion : EPSG : 2775 - RGFR2/UTM zone 405

Sources 2022 : Les collectivités contributrices de l'Observatoire national des véloroutes, Vélo & Territoires, European Cyclists' Federation pour les EuroVelo des pays frontaliers, EuroGeoGraphics pour les limites administratives

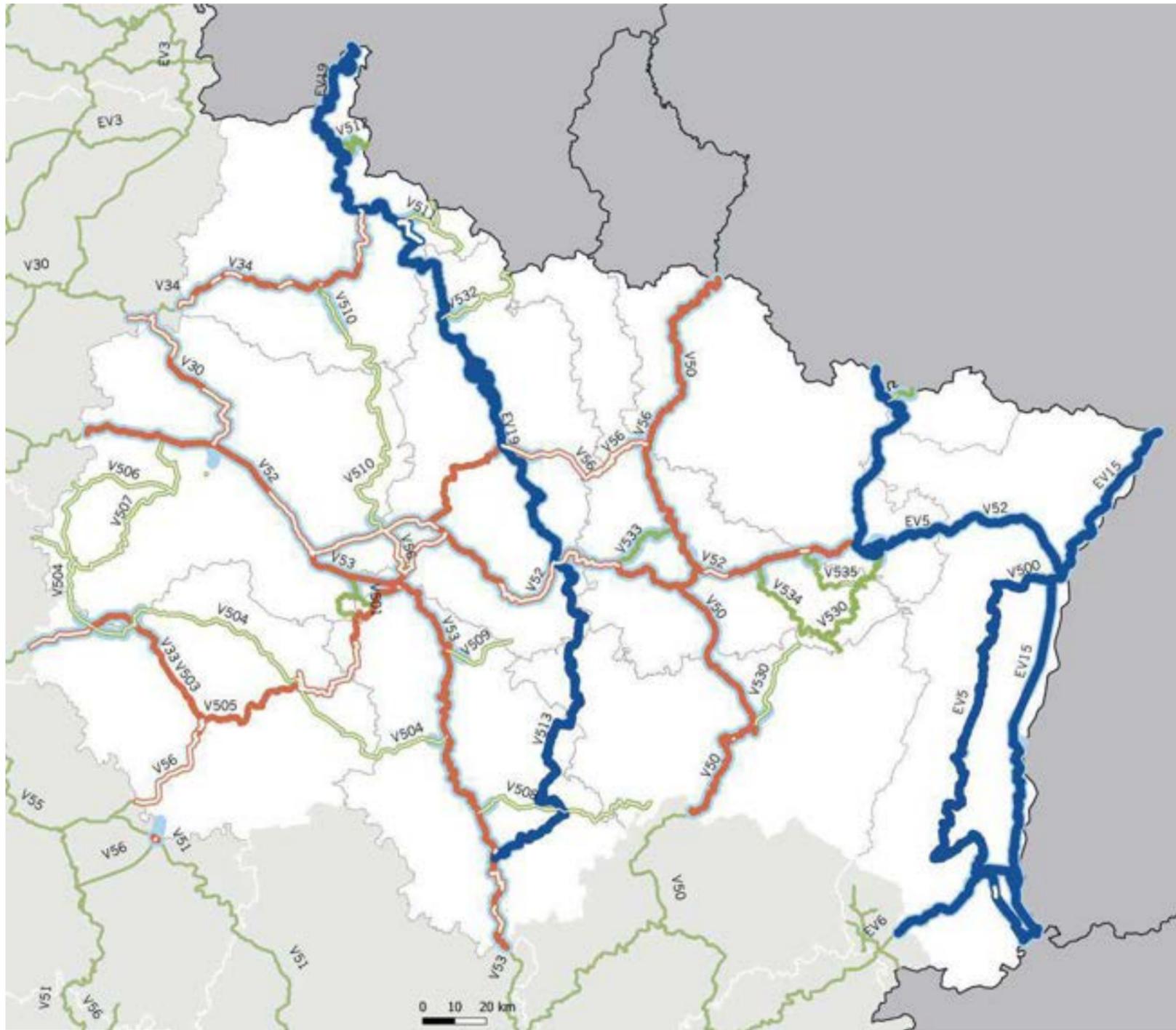
Source : Vélo-Territoire

EuroVelo		Itinéraires nationaux	
	1		41
EuroVelo 1 - La Vélosylde Départ : Roscoff (29) Arriv. : Roscoff (29) Arriv. : Roscoff (29) 1 254 km réalisés à 100 %	8	V1 - Tour de la Réunion Départ : Saint-Denis (974) Arriv. : Saint-Denis (974) Arriv. : Saint-Denis (974) 374 km réalisés à 100 %	V41 - Saint-Jacques à vélo via Chartres et Tours Départ : Chartres (28) Arriv. : Tours (37) Arriv. : Tours (37) 140 km réalisés à 100 %
EuroVelo 3 - La Scandinavie Départ : Roscoff (29) Arriv. : Roscoff (29) Arriv. : Roscoff (29) 1 807 km réalisés à 96 %	12	V16 - Avenue Marie London Paris Départ : Paris (75) Arriv. : Paris (75) Arriv. : Paris (75) 394 km réalisés à 100 %	V42 - Val de la Seine et de la Vienne Départ : Paris (75) Arriv. : Paris (75) Arriv. : Paris (75) 451 km réalisés à 60 %
EuroVelo 4 - La Véloroute Départ : Roscoff (29) Arriv. : Roscoff (29) Arriv. : Roscoff (29) 1 514 km réalisés à 91 %	15	V30 - Véloroute de la Somme à la Marne Départ : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) 201 km réalisés à 100 %	V43 - Véloroute de la Manche à la Sabrie Départ : Cherbourg (50) Arriv. : Cherbourg (50) Arriv. : Cherbourg (50) 584 km réalisés à 55 %
EuroVelo 5 - Via Roma (Francigena) Départ : Calais (62) puis Watvies (89) Arriv. : Calais (62) Arriv. : Calais (62) 1 848 km réalisés à 85 %	17	V15 - Véloroute Lant - Madouge Départ : Lant (29) Arriv. : Lant (29) Arriv. : Lant (29) 140 km réalisés à 47 %	V44 - La Vallée de la Loire Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 100 km réalisés à 88 %
EuroVelo 6 - Véloroute des Fleuves Départ : Brest (29) Arriv. : Brest (29) Arriv. : Brest (29) 1 263 km réalisés à 100 %	19	V32 - Véloroute de Nord Départ : Valenciennes (59) Arriv. : Valenciennes (59) Arriv. : Valenciennes (59) 448 km réalisés à 100 %	V45 - Saint-Jacques à vélo via Mézay Départ : Metz (57) Arriv. : Metz (57) Arriv. : Metz (57) 337 km réalisés à 44 %
Activités En sa qualité de coordinateur de réseau national cyclable, Vélo & Territoires a conduit la campagne de sensibilisation du Schéma national des véloroutes du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Vélo & Territoires est membre de l'Observatoire national des véloroutes et des itinéraires cyclables, du Comité national des véloroutes et des itinéraires cyclables et du Schéma national et de ses déclinaisons en région. Les données présentées sont issues de la contribution des territoires.	3	EuroVelo 12 - Normans Sea Cycle Route Départ : Caudebec (76) Arriv. : Caudebec (76) Arriv. : Caudebec (76) 201 km réalisés à 100 %	V46 - Vallée de la Loire à vélo Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 337 km réalisés à 44 %
4	EuroVelo 15 - Véloroute Rih Départ : Luxembourg (LU) Arriv. : Luxembourg (LU) Arriv. : Luxembourg (LU) 201 km réalisés à 100 %	V19 - Tour de la Somme Départ : Amiens (80) Arriv. : Amiens (80) Arriv. : Amiens (80) 394 km réalisés à 100 %	V47 - Du Léman au Mont-Blanc Départ : Annecy (74) Arriv. : Annecy (74) Arriv. : Annecy (74) 155 km réalisés à 45 %
5	EuroVelo 17 - Vallée de la Loire Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 140 km réalisés à 47 %	V20 - Véloroute de la Somme à la Marne Départ : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) 201 km réalisés à 100 %	V48 - Véloroute de la Loire - Loire - Berry Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 169 km réalisés à 45 %
6	EuroVelo 19 - La Meuse à Vélo Départ : Metz (57) Arriv. : Metz (57) Arriv. : Metz (57) 448 km réalisés à 100 %	V21 - Véloroute de la Somme à la Marne Départ : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) 201 km réalisés à 100 %	V49 - Intra vélo Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 169 km réalisés à 45 %
75	V75 - Véloroute de Bourbons Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 140 km réalisés à 100 %	V50 - La Vée Bière Départ : Dijon (21) Arriv. : Dijon (21) Arriv. : Dijon (21) 479 km réalisés à 97 %	V51 - Saint-Jacques à vélo via Chartres et Tours Départ : Chartres (28) Arriv. : Tours (37) Arriv. : Tours (37) 140 km réalisés à 100 %
86	V86 - La Vallée de la Loire à vélo Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 679 km réalisés à 96 %	V51 - 1951a - Tour (Petit) tour de Bourgogne Départ : Dijon (21) Arriv. : Dijon (21) Arriv. : Dijon (21) 479 km réalisés à 97 %	V52 - Véloroute de la Manche à la Sabrie Départ : Cherbourg (50) Arriv. : Cherbourg (50) Arriv. : Cherbourg (50) 584 km réalisés à 55 %
87	V87 - La Vagabonde Départ : Montluçon (03) Arriv. : Montluçon (03) Arriv. : Montluçon (03) 400 km réalisés à 98 %	V52 - Véloroute de la Somme à la Marne Départ : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) Arriv. : Compiègne (60) 201 km réalisés à 100 %	V53 - La Vallée de la Loire Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 140 km réalisés à 47 %
91	V91 - Véloroute de Piémont Pyraméen Départ : Annecy (74) Arriv. : Annecy (74) Arriv. : Annecy (74) 201 km réalisés à 100 %	V53 - La Vallée de la Loire Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 140 km réalisés à 47 %	V54 - Vallée de la Loire à vélo Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 337 km réalisés à 44 %
92	V92 - Véloroute de la Baie Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 402 km réalisés à 91 %	V54 - Du Léman au Mont-Blanc Départ : Annecy (74) Arriv. : Annecy (74) Arriv. : Annecy (74) 155 km réalisés à 45 %	V55 - Véloroute de la Loire - Loire - Berry Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 169 km réalisés à 45 %
93	V93 - La Vallée de la Loire Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 140 km réalisés à 47 %	V55 - Véloroute de la Loire - Loire - Berry Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 169 km réalisés à 45 %	V56 - Vallée de la Loire à vélo Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 337 km réalisés à 44 %
94	V94 - La Vallée de la Loire Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 140 km réalisés à 47 %	V56 - Vallée de la Loire à vélo Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 337 km réalisés à 44 %	V57 - Véloroute de la Loire - Loire - Berry Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 169 km réalisés à 45 %
95	V95 - Les Sabres-d'Ornon Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 222 km réalisés à 99 %	V57 - Véloroute de la Loire - Loire - Berry Départ : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) Arriv. : Bourges (18) 169 km réalisés à 45 %	V58 - Vallée de la Loire à vélo Départ : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) Arriv. : Nantes (44) 337 km réalisés à 44 %

www.velo-territoires.org

LE PAYSAGE CYCLABLE EN CARTES

Les véloroutes à l'échelle du Grand-Est



RÉALISÉ À 66 %

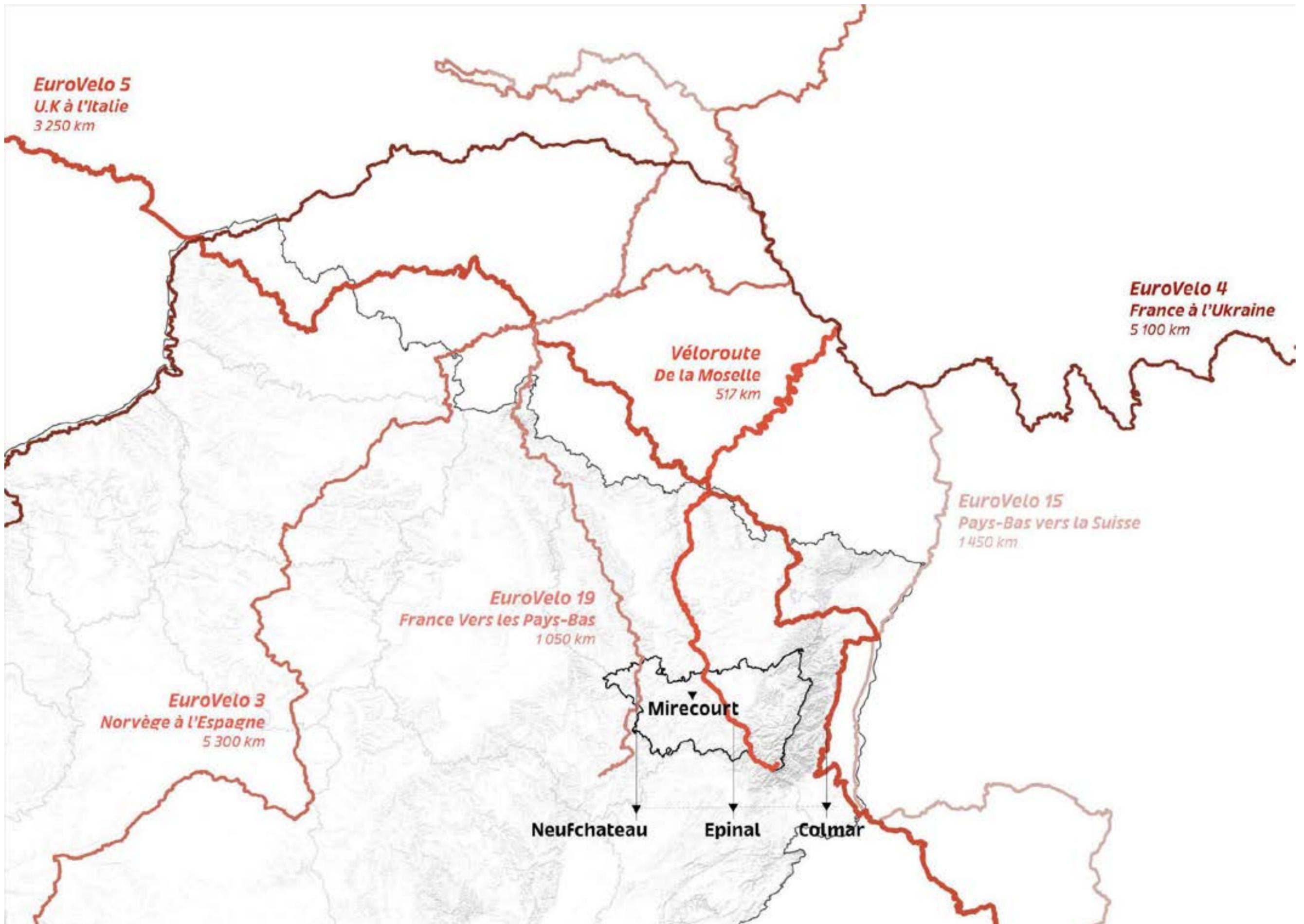
EuroVelo
■ Réalisé ▬ Non réalisé
▬ Itinéraire à - de 150 m du réseau navigable

Schéma national des véloroutes
■ Réalisé ▬ Non réalisé

Schéma régional des véloroutes
■ Réalisé ▬ Non réalisé

AVANCEMENT 2023 <small>Schéma validé en partie*</small>	Total	Taux de réalisation	Réalisé site propre	Réalisé site partagé	Non réalisé
Schéma régional SRV (SRV + SNV)	3 407 km	66 %	1 483 km	771 km	1 153 km
Dont Schéma national SNV (SNV+EuroVelo)	2 507 km	81 %	1 411 km	615 km	481 km
Dont EuroVelo	1 065 km	100 %	595 km	466 km	4 km
À moins de 150 m du réseau navigable	1 644 km	80 %	1 100 km	222 km	323 km

*Alsace : non, Champagne-Ardenne : en 2009, Lorraine : en 2003.



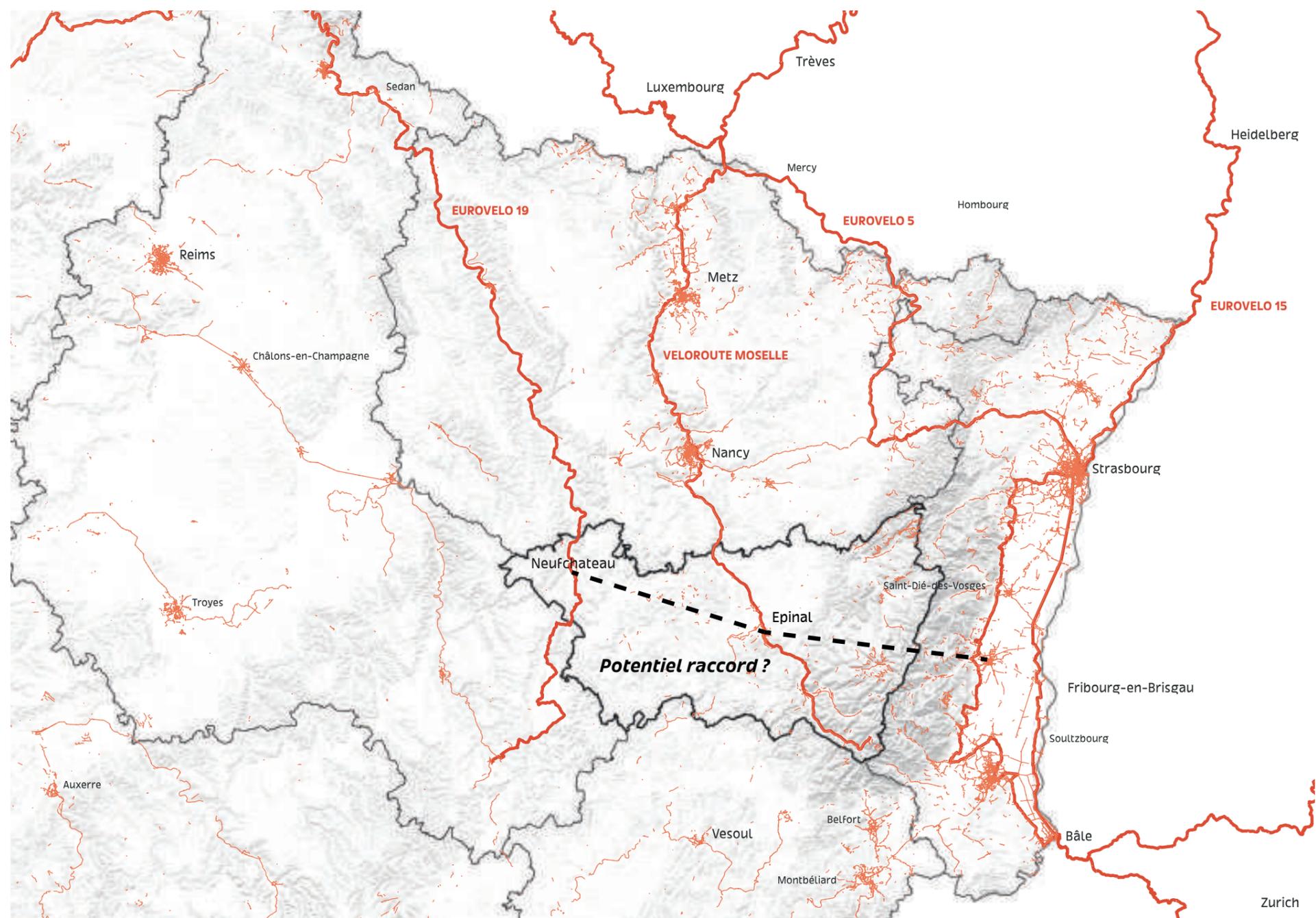
CARTE DES VÉLO-ROUTES EUROPÉENNE TRAVERSANT LA RÉGION GRAND EST

Le département des Vosges est traversé par plusieurs véloroutes, dont celle de la vallée de Moselle et Eurovelo 19. De plus, deux autres pistes reconnues passent non loin. En Alsace. Une opportunité intéressante pour relier les quatre par notre axe d'étude. Un atout touristique et de mobilité à questionner.

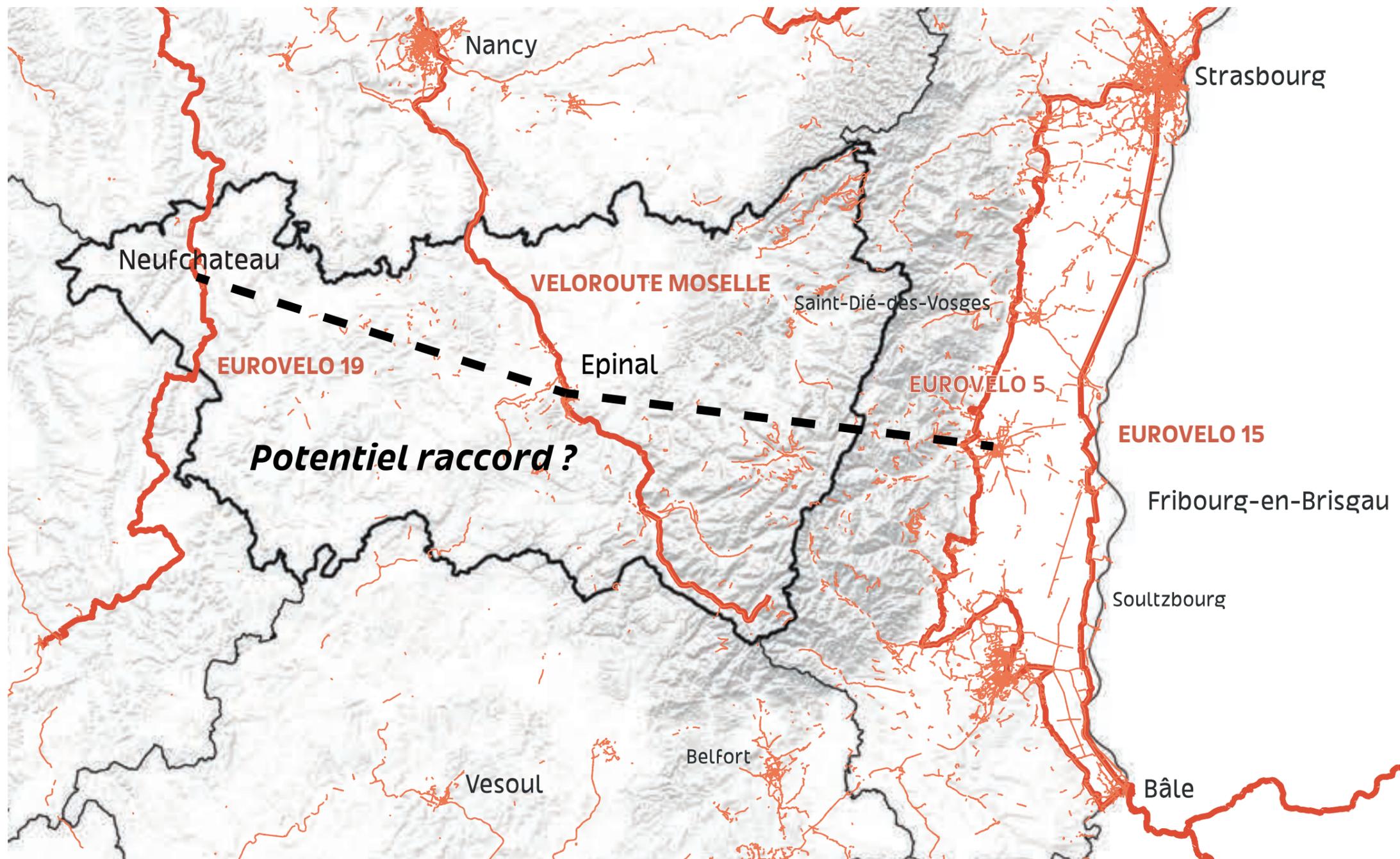


LE PAYSAGE CYCLABLE EN CARTES

Ensembles des pistes et itinéraires cyclables



Nous pouvons remarquer des aménagements notables dans le département voisin Alsacien. Des aménagements également le long de la Moselle, du Luxembourg à Nancy, arrivant à Épinal par la voie Bleue. Une véritable opportunité pour le département de se rattacher à ce maillage existant. Portant le projet au-delà de ses frontières.



Quelles politiques, quelles mesures, quels paysages et quels aménagements seront de mise pour effectuer ses raccords et surtout le développement au sein du département pour favoriser le vélo comme mobilité du quotidien, mais également à celle aussi plus lointaine.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DU TRANSPORT

1 • L'impact de nos déplacements en voiture individuelle

Dans la crise climatique que nous traversons, la part des transports est le secteur le plus émetteur de CO2. Et tout particulièrement, l'utilisation de la voiture individuelle.

Selon, l'association Vélo & territoires : « En janvier 2022, on comptait 38,7 millions de voitures en circulation, face à 16,6 millions de vélos en France. La voiture est en outre le mode de transport privilégié par 74 % des actifs pour les trajets domicile-travail, y compris sur des courtes distances selon les analyses de l'INSEE en 2021. »

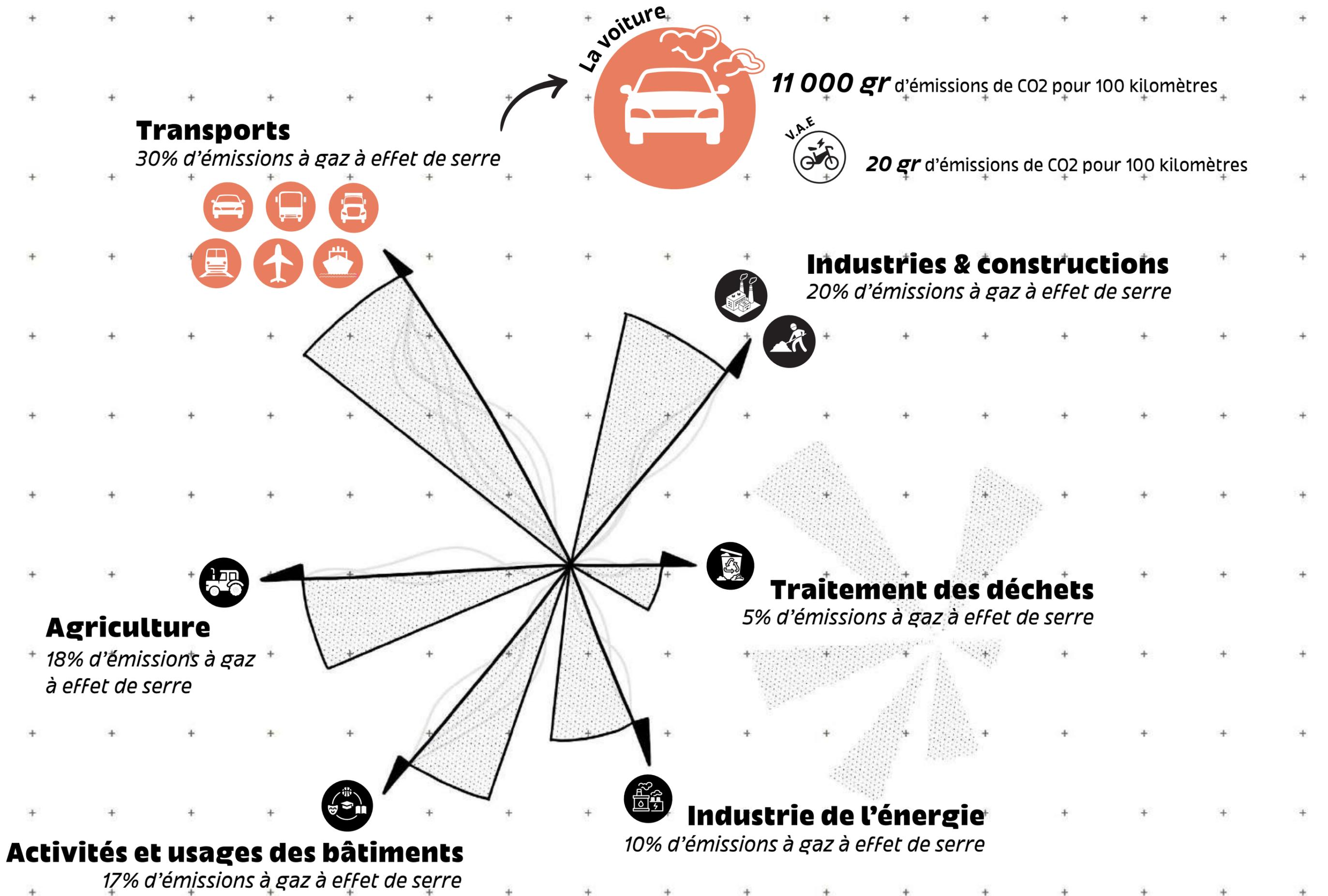
Dans un objectif de sobriété, favoriser et cultiver la pratique du vélo pour les trajets du quotidien, participeraient drastiquement à réduire les émissions de CO2.

Pédaler, est bon pour l'environnement. Le vélo est un mode de mobilité active efficace pour décarboner nos déplacements, alors que 60 % des trajets de moins de 5 km se font encore en voiture (source : Insee 2020).

Par ailleurs, du côté de la consommation, l'étude de Trek, fabricant de vélo, explique qu'il suffit de rouler 700 km à vélo électrique plutôt qu'en voiture pour «rembourser» le coût en CO2 de la fabrication du vélo.

En effet, un vélo électrique ne consommera qu'environ 20 grammes de CO2 aux 100 km, contre 50 fois de plus (1 000 grammes) pour une voiture électrique de taille moyenne (avec de l'électricité fabriquée en France, peu carbonée).

Et lorsqu'on compare les émissions d'un vélo électrique avec celles d'un véhicule thermique, le vélo sera cette fois 550 fois moins coûteux qu'une berline, et 700 fois moins qu'un SUV.



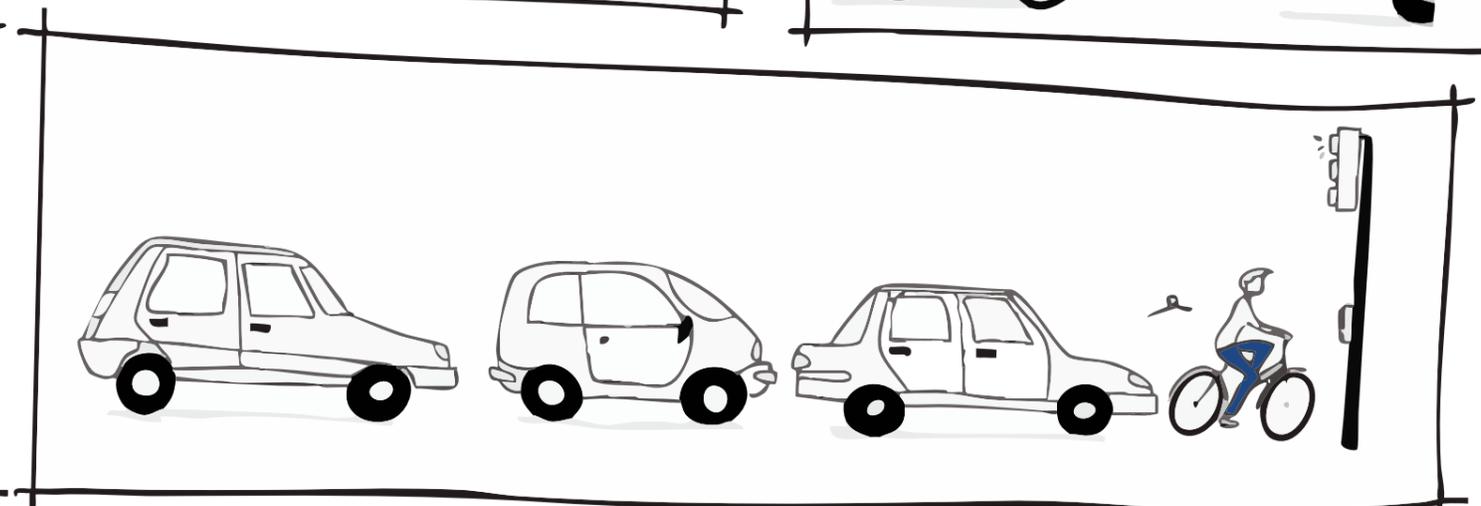
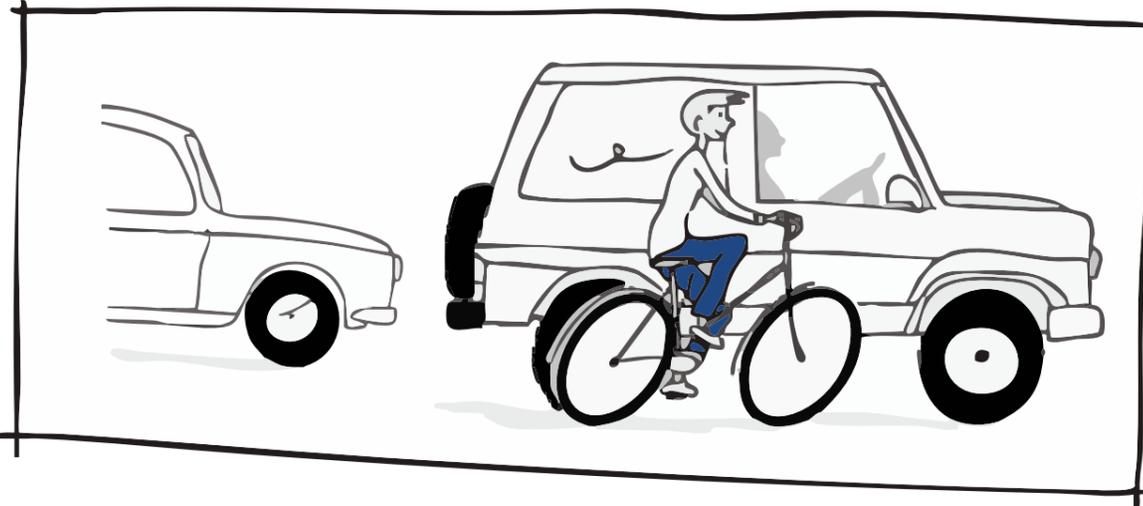
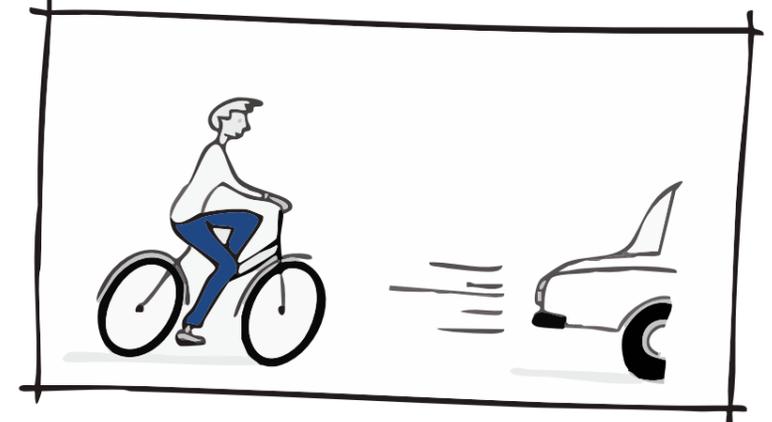
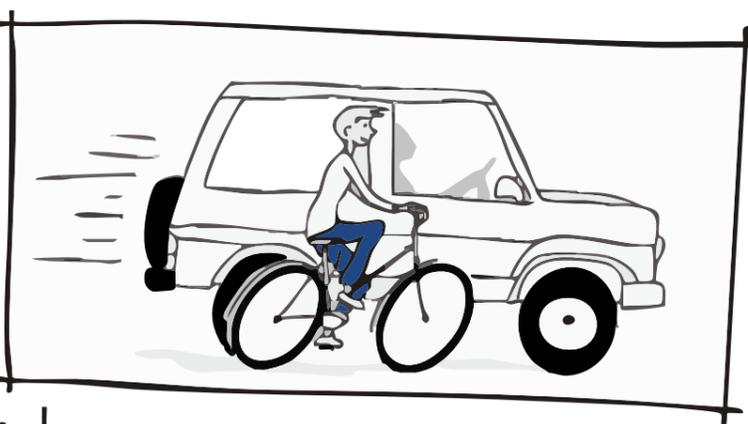
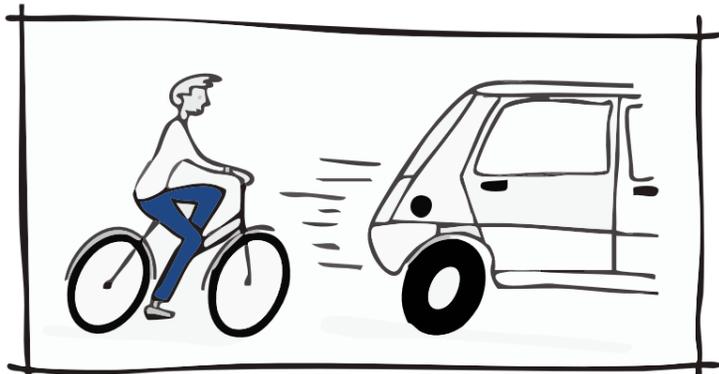
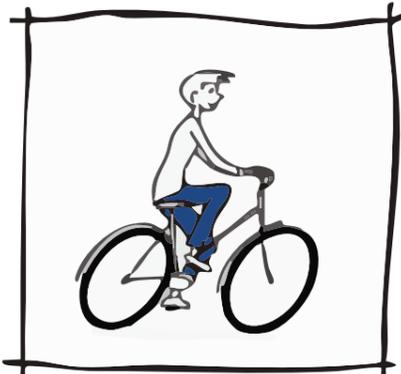
2 • La voiture, une mobilité carbonée et onéreuse

LA VOITURE, C'EST :

- Plus de **5000 euros** par an en moyenne
- Représente **10 à 12 %** du budget des ménages
(Entretiens, assurance, carburant, ...)
- Elle reste **95%** de son temps en stationnement
(dont 2/3 à domicile)

C'EST AUSSI

- Rejette du **CO2** et des polluants
(l'oxyde d'azote (NOx), le monoxyde de carbone (CO), l'hydrocarbure (HC) et les particules fines (PM))
- Des **millions d'heures** dans les embouteillages
(en 2023, les Français ont passé plus de 250 heures en moyenne, dans leur voiture (1))



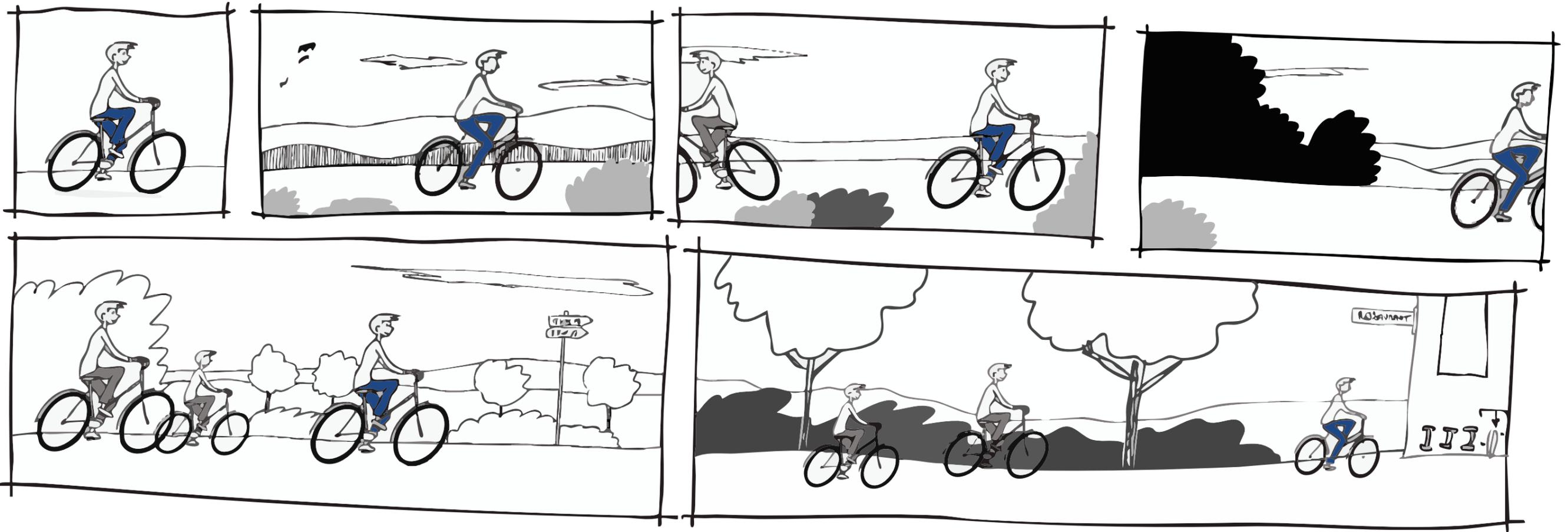
3 • Une mobilité sobre et bénéfique pour l'humain

LE VÉLO, C'EST :

- *Peu de frais*
(pas de frais de parking, d'assurance et d'essence)
- *Zéro rejets de CO2 et de polluants*
- *Zéro bruit et désengorgement des voiries*
(90 décibels pour une voiture. Au delà, c'est nocifs pour l'oreille à partir de 85 dB)

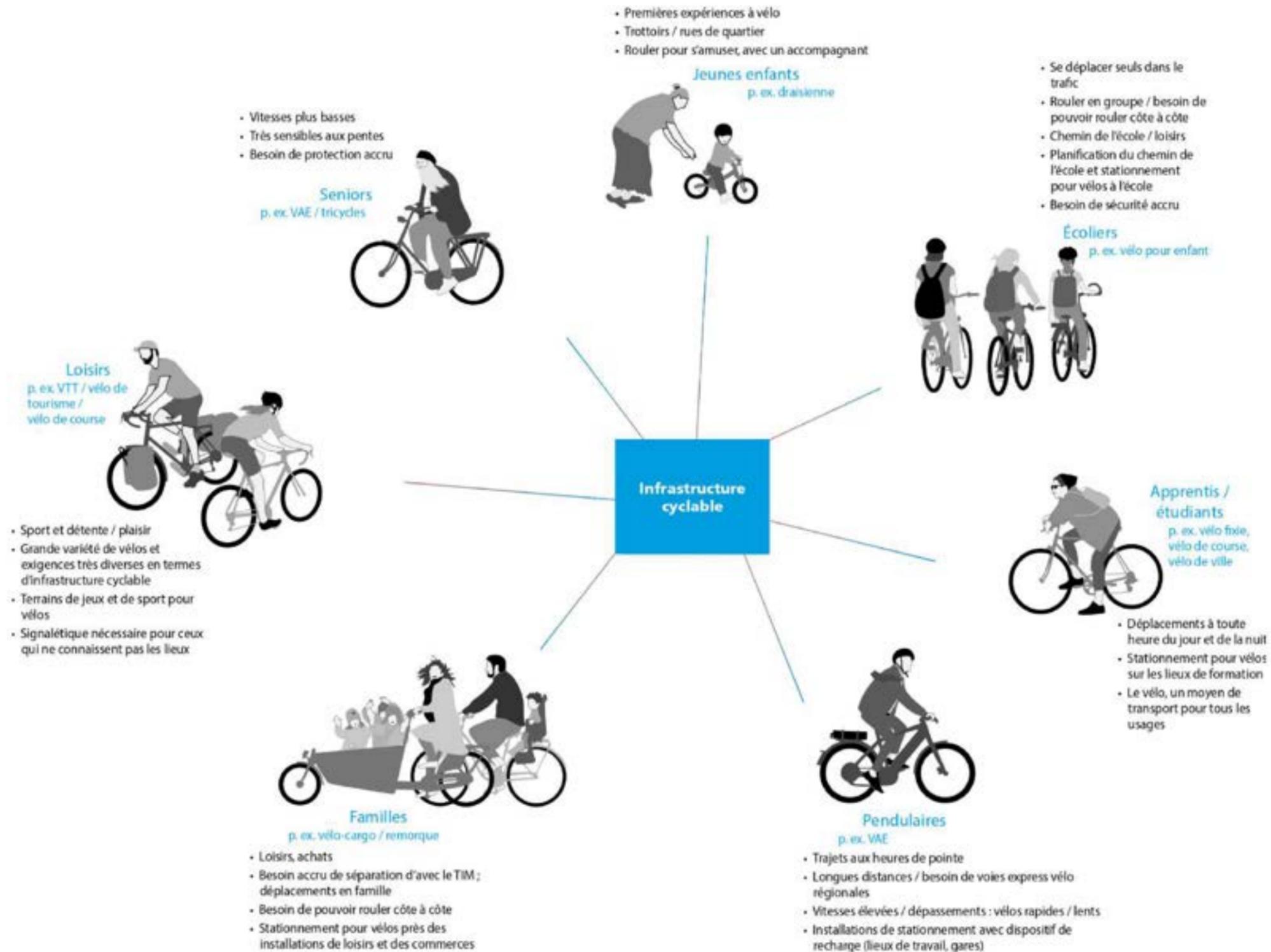
C'EST AUSSI :

- *Une activité sportive réduisant*
30% *le risque de maladie pour 30min/jour*
(cardiovasculaires, diabète, ostéoporose)
- *Autonomie et tranquillité*
(augmentez le niveau des neurotransmetteurs, en particulier la dopamine et la sérotonine, des régulateurs de l'humeur)



PRATIQUER LE PAYSAGE SELON SES USAGES

Des profils variés, pour des usages divers



Des vélos de tous les jours pour tous



Des vélos pour un besoin précis



Des vélos pour tous



TISSER LE PAYSAGE ET LES VOIES EN UN SEUL TENANT

Le vélo : une alternative à la voiture



Les routes communales



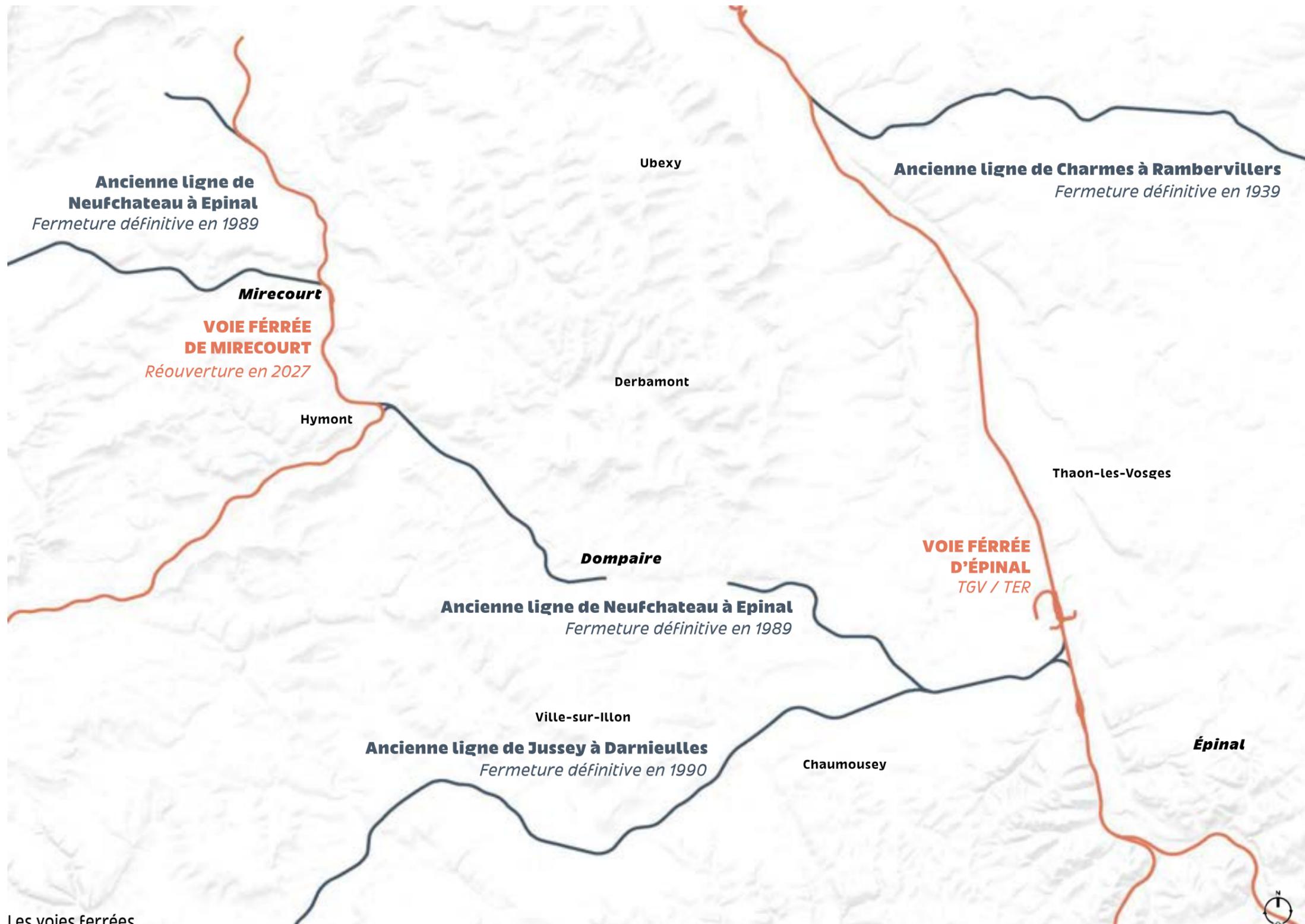
Voie communale en direction de Debarmont



Les pistes agricoles, forestières, d'entretiens, etc...

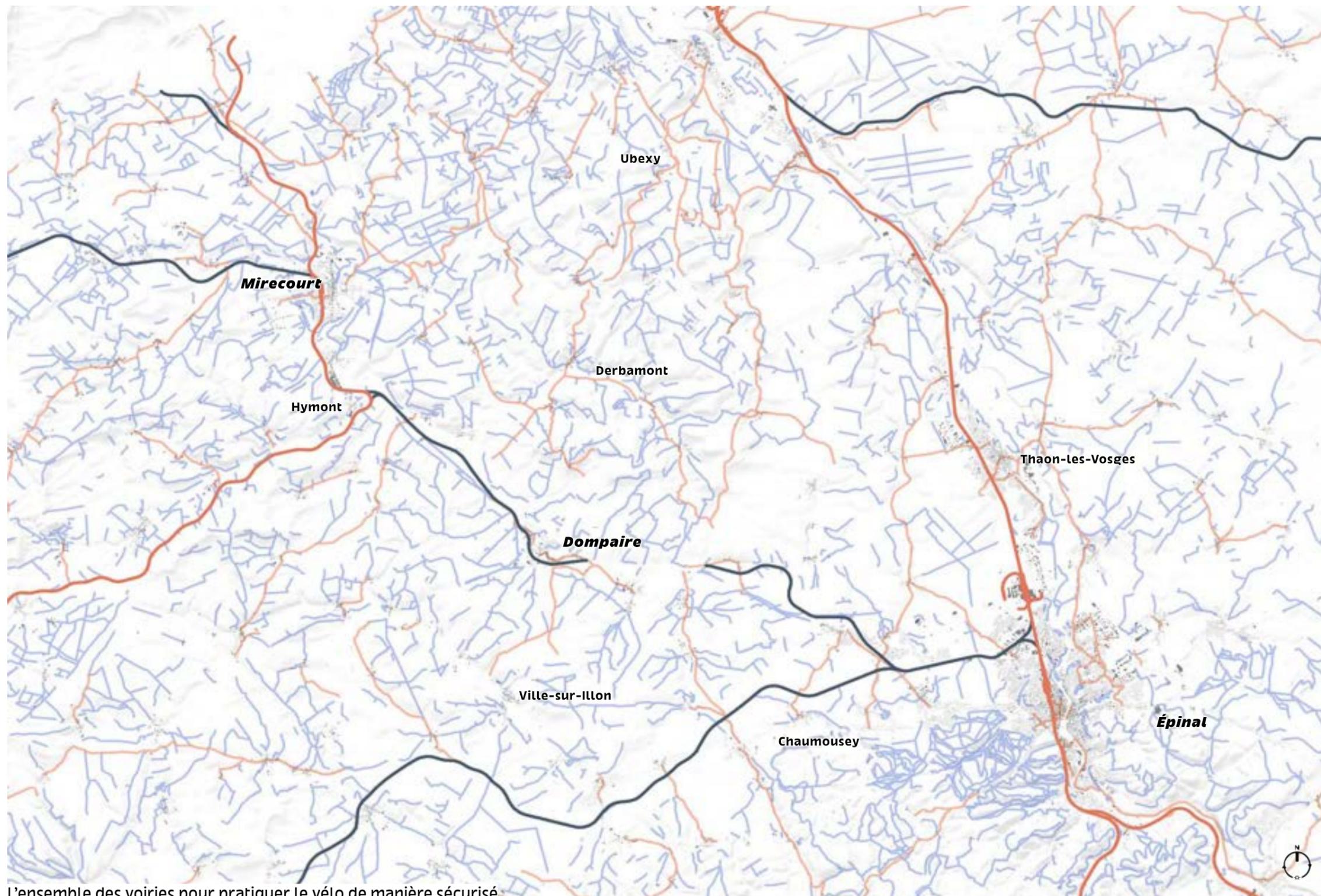


Piste agricole sur la commune d'Harol

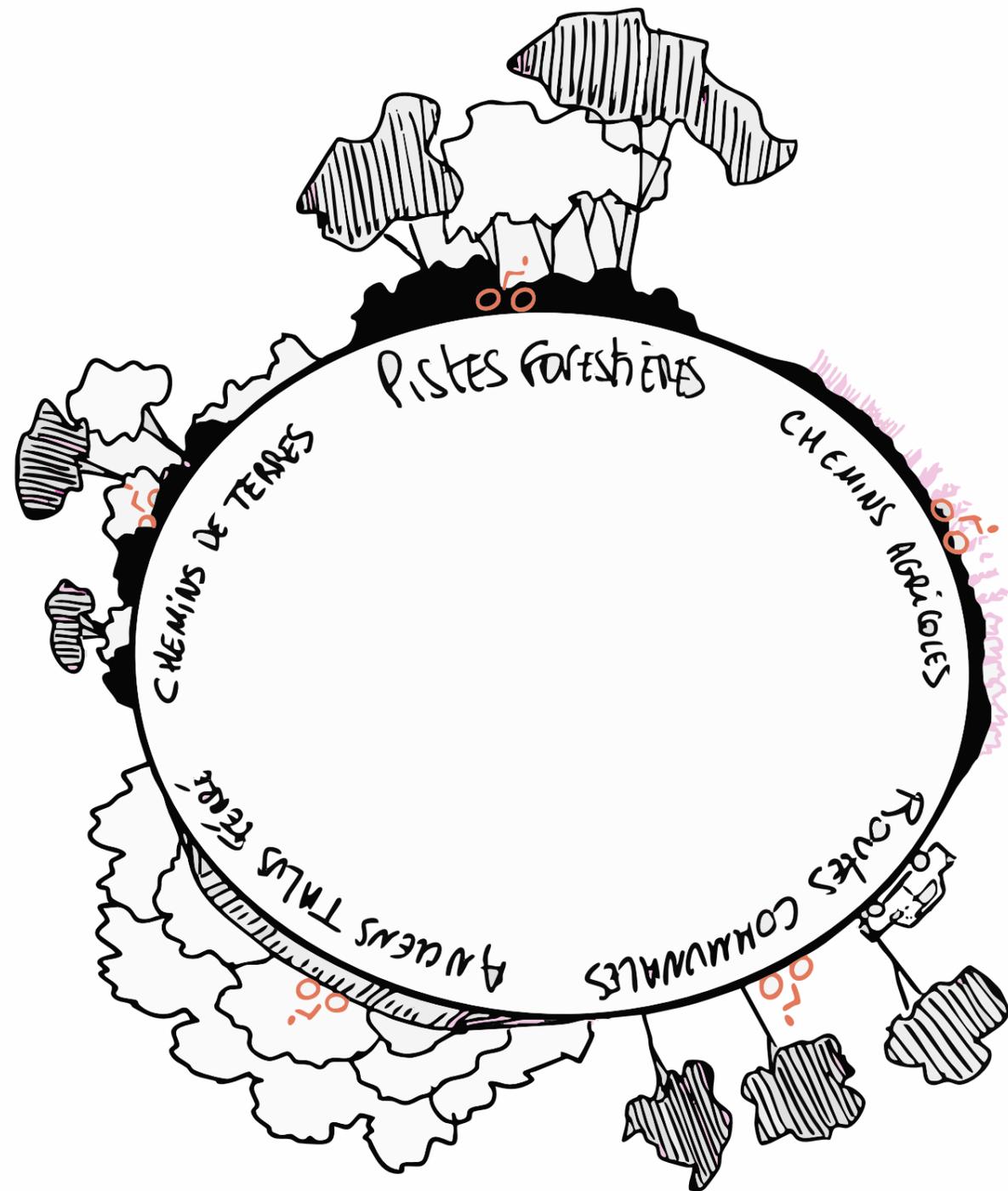




Ancienne voie de chemin de fer transformée en piste forestière



L'ensemble des voiries pour pratiquer le vélo de manière sécurisée

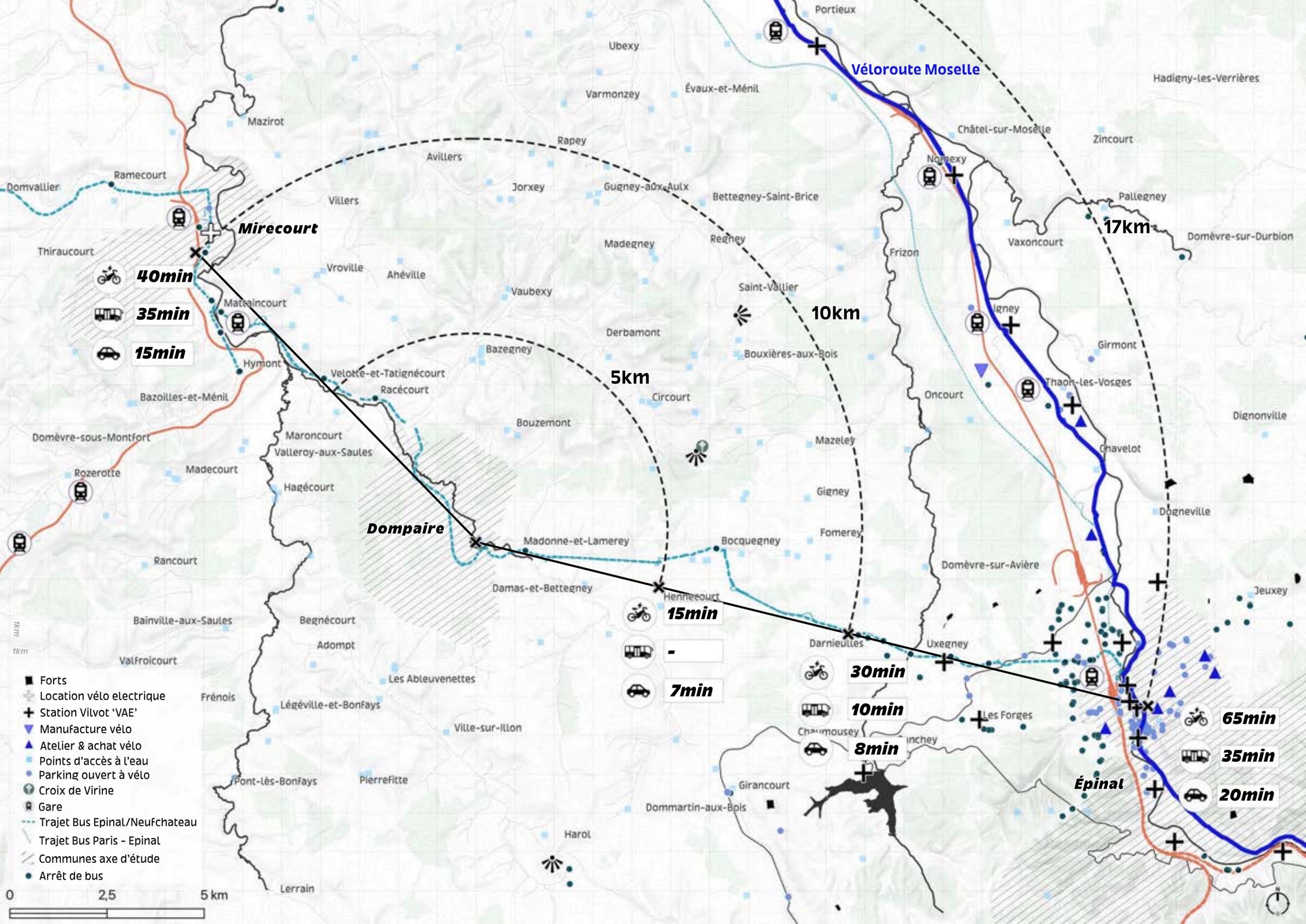


Et si tous ces chemins disséminés,
devenaient des voies cyclables ?

PALIER LES MANQUEMENTS DES TRANSPORTS PAR LE VÉLO

Une proposition au chaînon manquant

- **Un moyen de transport décarboné**
- **Réduire les nuisances sonores**
- **Une indépendance à moindre coût**
- **Rapprochement des transports en commun en zones non desservies**
- **Proposer une intermodalité des transports**
- **Un moyen de déplacement pratique et sobre sur les trajets courts**
- **Développer les circuits courts et l'entraide**
- **Le VAE, un rapport complètement différent à l'effort**
- **Un temps de trajet multiplié seulement par deux sur les trajets longs**

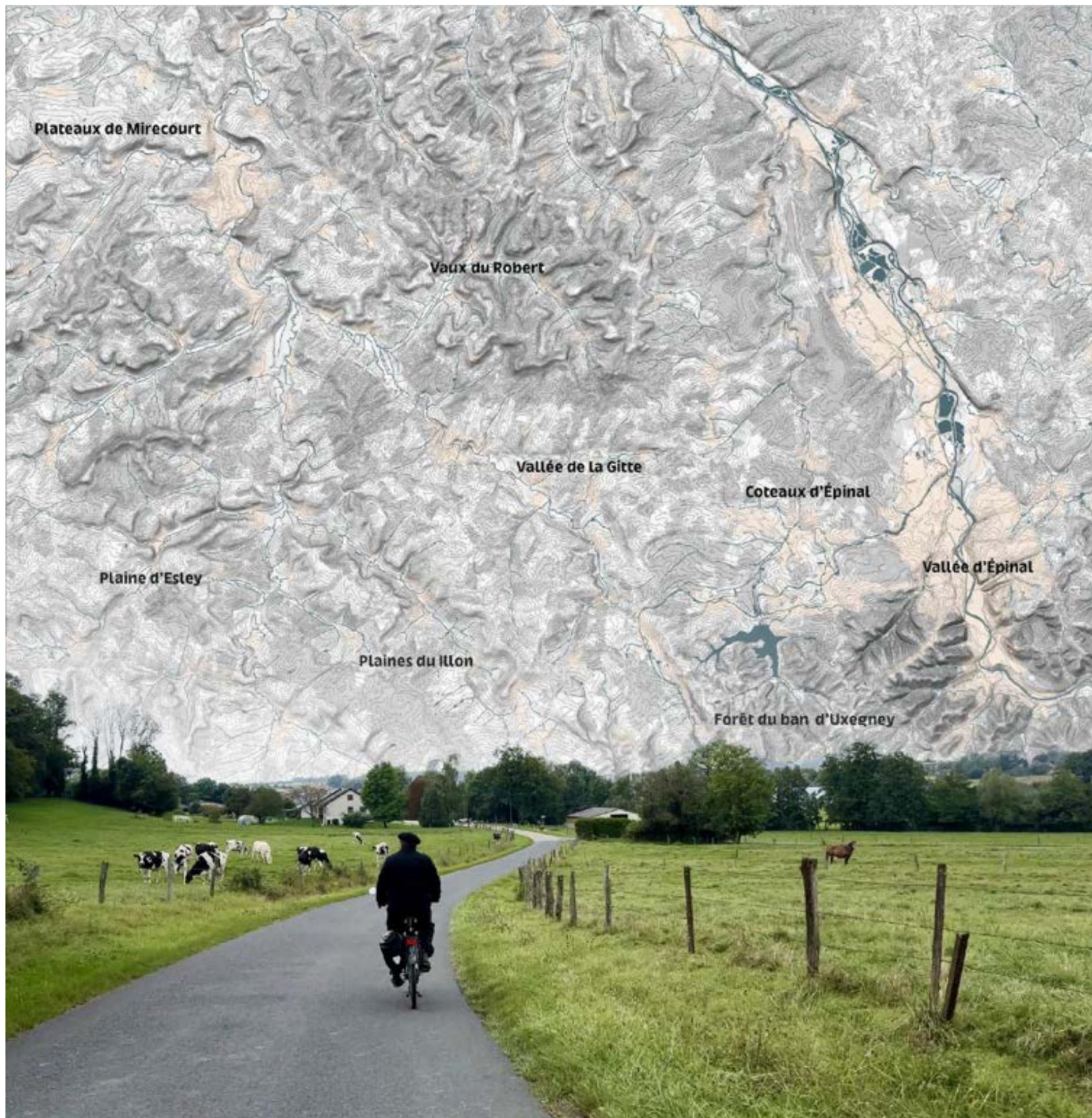




3. INTUITIONS D'ITINÉRAIRES *RÉVÉLER LE PAYSAGE PAR LE VÉLO*

PREMIÈRE INTUITION DE DÉCOUPAGE

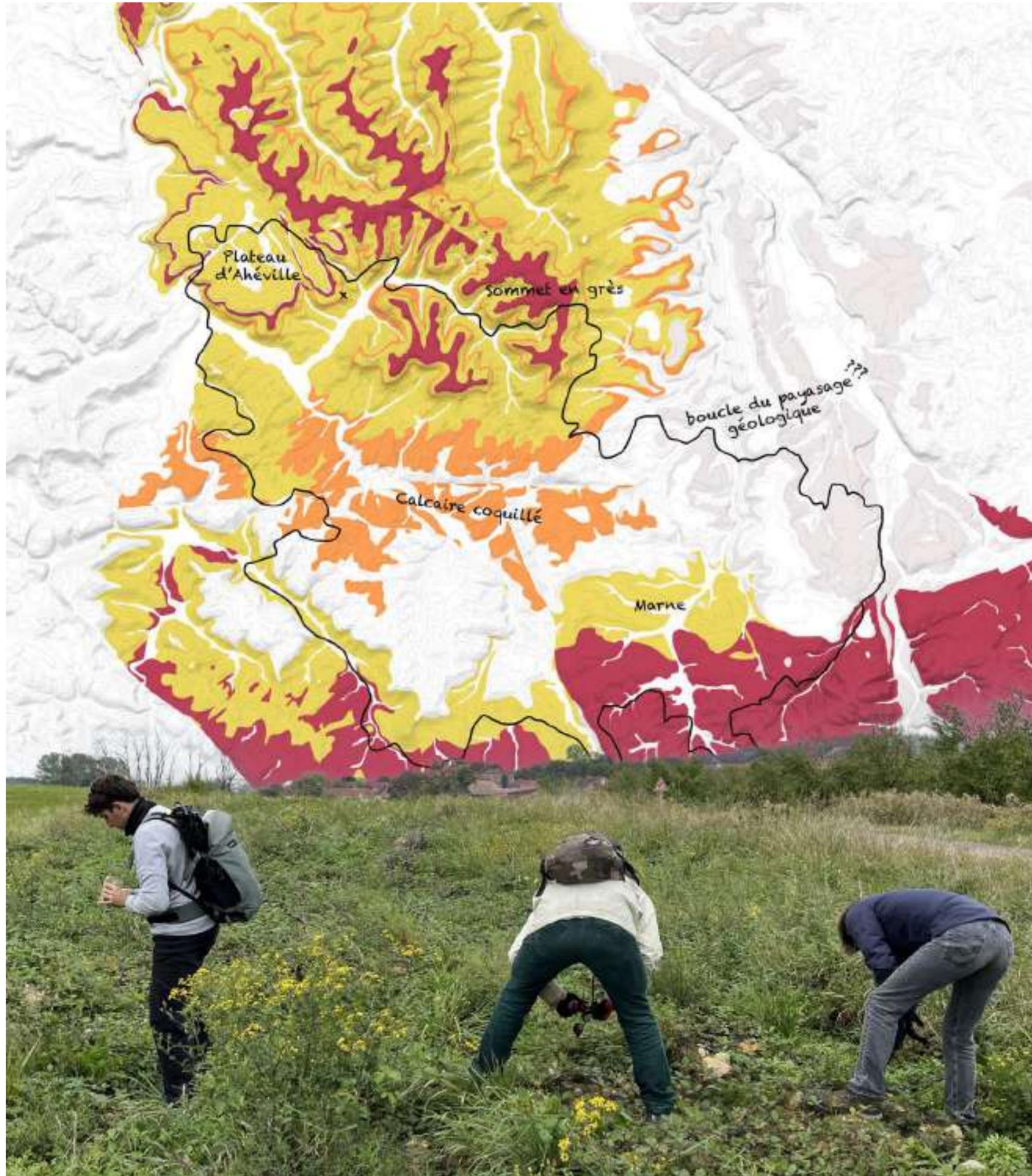
Les paysages des Vosges Centrales



Cette première intuition nous a permis de définir les différentes caractéristiques territoriales qui constituent les paysages des Vosges. Cette étape de réflexion nous a permis de poser les bases de notre projet pour dessiner des itinéraires qui s'appuient sur la qualité de chacune de ces paysages. Passer par la balade de loisir pour que le vélo devienne une évidence. Traverser les paysages à moindre vitesse pour en apprécier d'autant plus leurs spécificités.

2^{IE}ME INTUITION LES COULEURS GÉOLOGIQUES

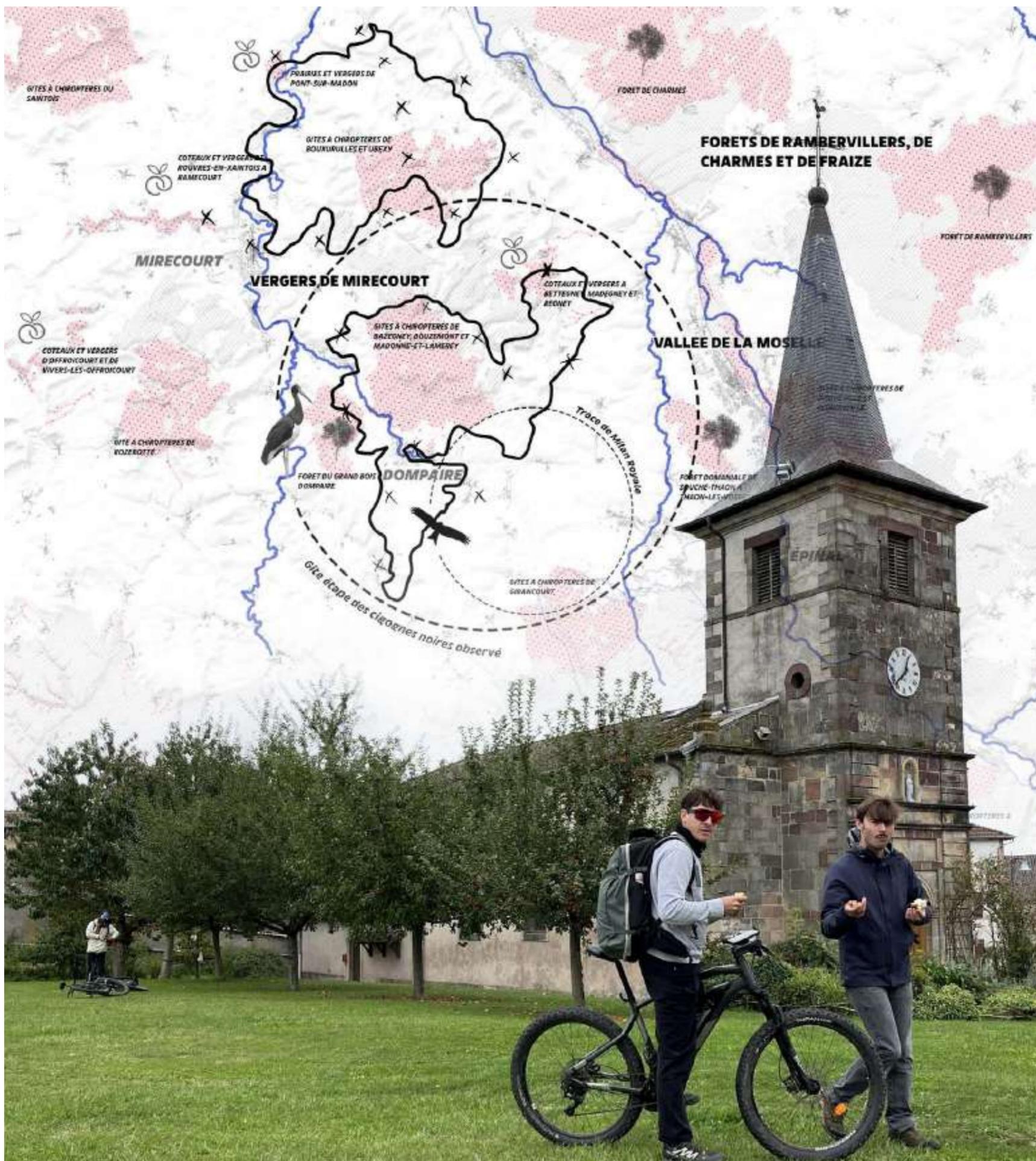
Une promenade à travers les âges



Cette intuition était une proposition de développer un itinéraire de promenade cyclable en lien avec la géologie du site. Se promener entre les calcaires coquiller des Vaux du Robert au nord, vers les grès beige et rose plutôt du sud de la région. Cette balade inciterait à prêter attention aux matériaux utilisés dans la construction des habitats traditionnels. Comprendre les changements de couches qui constituent les sous-sols par l'observation du patrimoine bâti.

3^{EME} INTUITION OBSERVATOIRE DE BIODIVERSITÉ

Un territoire nourricier et d'accueil pour le vivant



Cette troisième intuition était de mettre en avant le patrimoine gustatif et la biodiversité du territoire des Vosges. Terre d'accueil de la Cigogne Noire ou encore du Milan Royal, le territoire propose le gîte et couvert pour bon nombre d'espèces. Un paysage à croquer tout au long de son trajet. Le territoire fait sa renommée par ses vergers, notamment la mirabelle ou la quetsche. Dispersés, les vergers communaux, les fruitiers solitaires ont fait le plaisir de nos papilles le long de ces trajets d'arpentages. Cette carte, tirée des données ZNIEFF, retrace à la fois les zones potentielles de cueillette pour le public ainsi que les habitats de la faune et flore.

4^{IE}ME INTUITION PROMENADE DE NUIT

La strate arborée, un repère pour la faune nocturne



Cette quatrième intuition propose des balades d'observations faunistiques de nuit et plus particulièrement des chauves-souris qui nichent sur le territoire. Cette première intuition portait à réfléchir sur les trames noires, espaces non éclairés qui ne perturbent pas la faune nocturne. De plus, les chauves-souris se servent des arbres comme repères pour chasser la nuit. Élaborer un parcours cyclable de nuit pour promouvoir le bocage, la trame noire et développer l'observation de la faune nocturne pour la faire connaître aux habitants et préserver cette richesse de biodiversité.

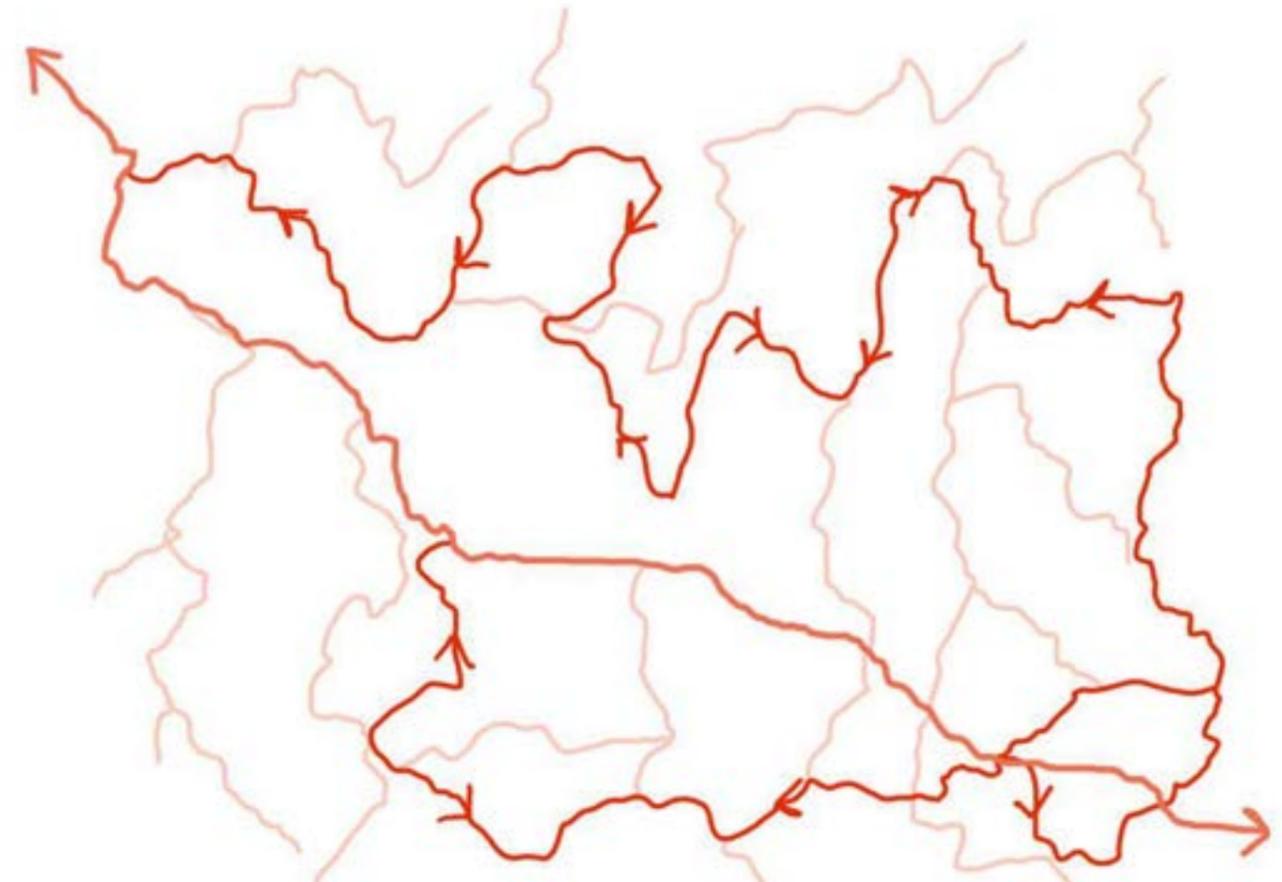
**S'APPUYER SUR LA TRILOGIE RACINAIRE
AFIN DE DÉVELOPPER DES ITINÉRAIRES**

Ancienne voie de chemin de fer de Neufchâteau - Épinal



S'appuyer sur l'existant.

Villes, villages, routes, chemins, pistes, etc...



Telle un arbre, le vélo déploie ses racines pour occuper le plus d'espaces possibles et alimenter le plus possible les villes/villages et personnes entre eux.

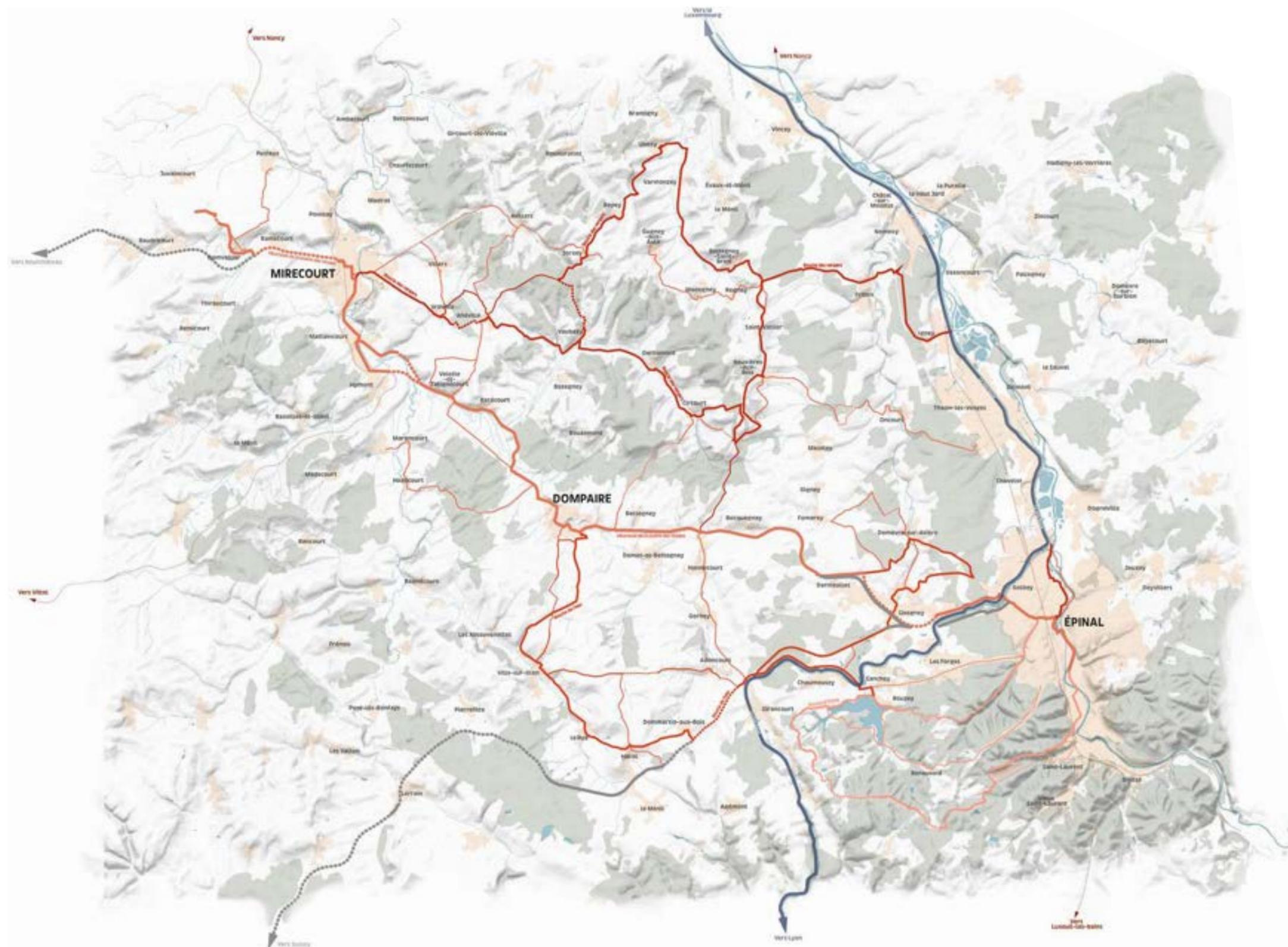
Hiérarchiser l'existant pour le vélo.

Élaborer un classement de priorité.

Voie la plus direct, les balades et les raccourcis.

UNE AMORCE DE BOUCLES POUR LIER LE TERRITOIRE CYCLABLE

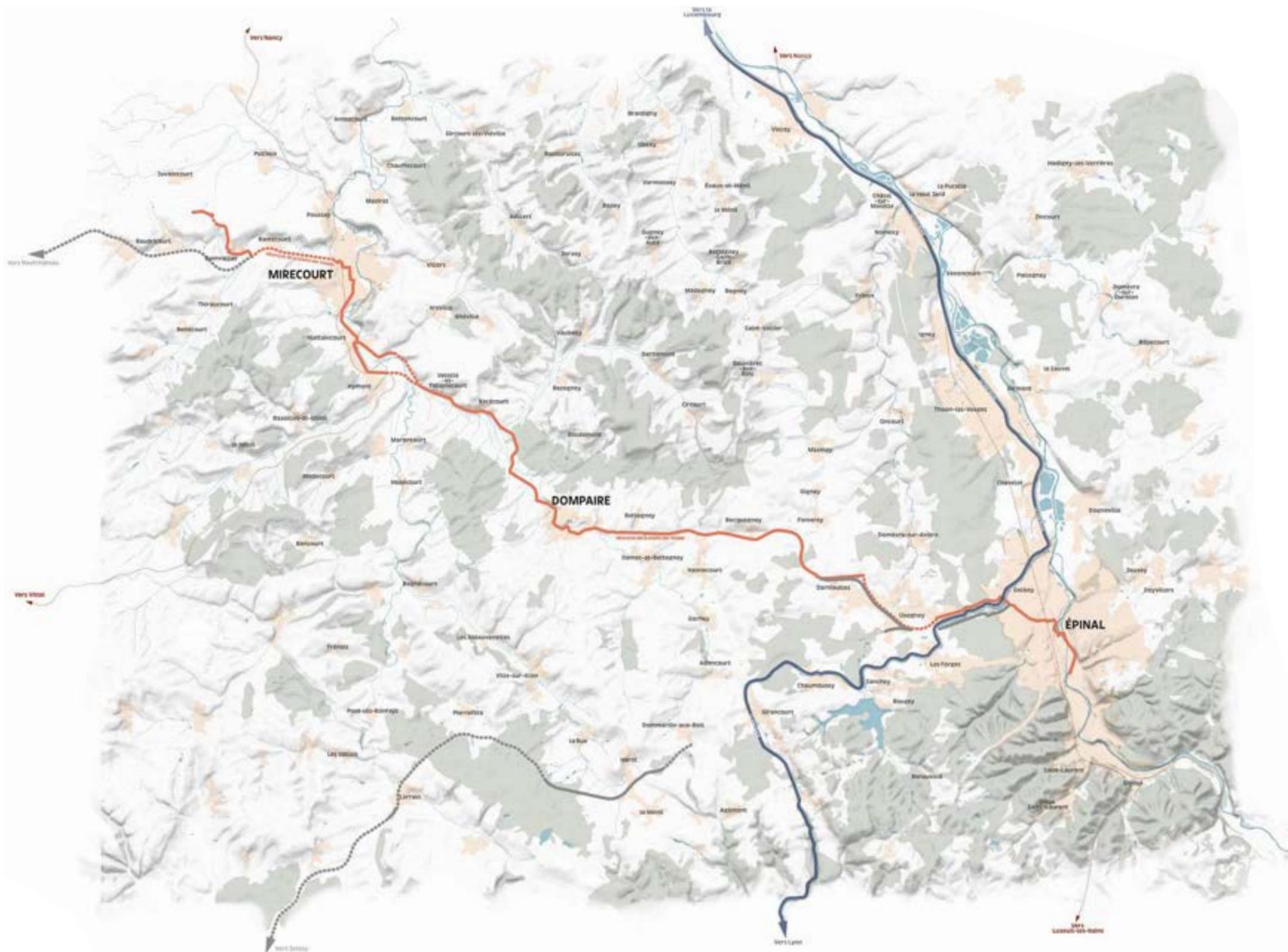
Les intuitions d'itinéraires



Cette carte met en relation les différents itinéraires imaginés : racine principale, racines secondaires et radicelles. Outre la création d'une liaison Mircourt-Épinal en passant par Dompain, la création d'un maillage cyclable sur le territoire est essentiel pour faire fonctionner cette racine principale. Desservir les villages penser des itinéraires retour, proposer des boucles de loisir pour créer des habitudes pour que le vélo devienne une évidence.

LA RACINE PRINCIPALE

Un accès direct qui s'appuie sur des tracés existants



La racine principale. Une réponse directe rapide au besoin de l'axe Épinal-Mirecourt en passant par Dompaire.

Cet axe se base sur le tracé de la voie de la 2ieme DB, et l'ancienne voie de chemin de fer reliant Épinal à Mirecourt.

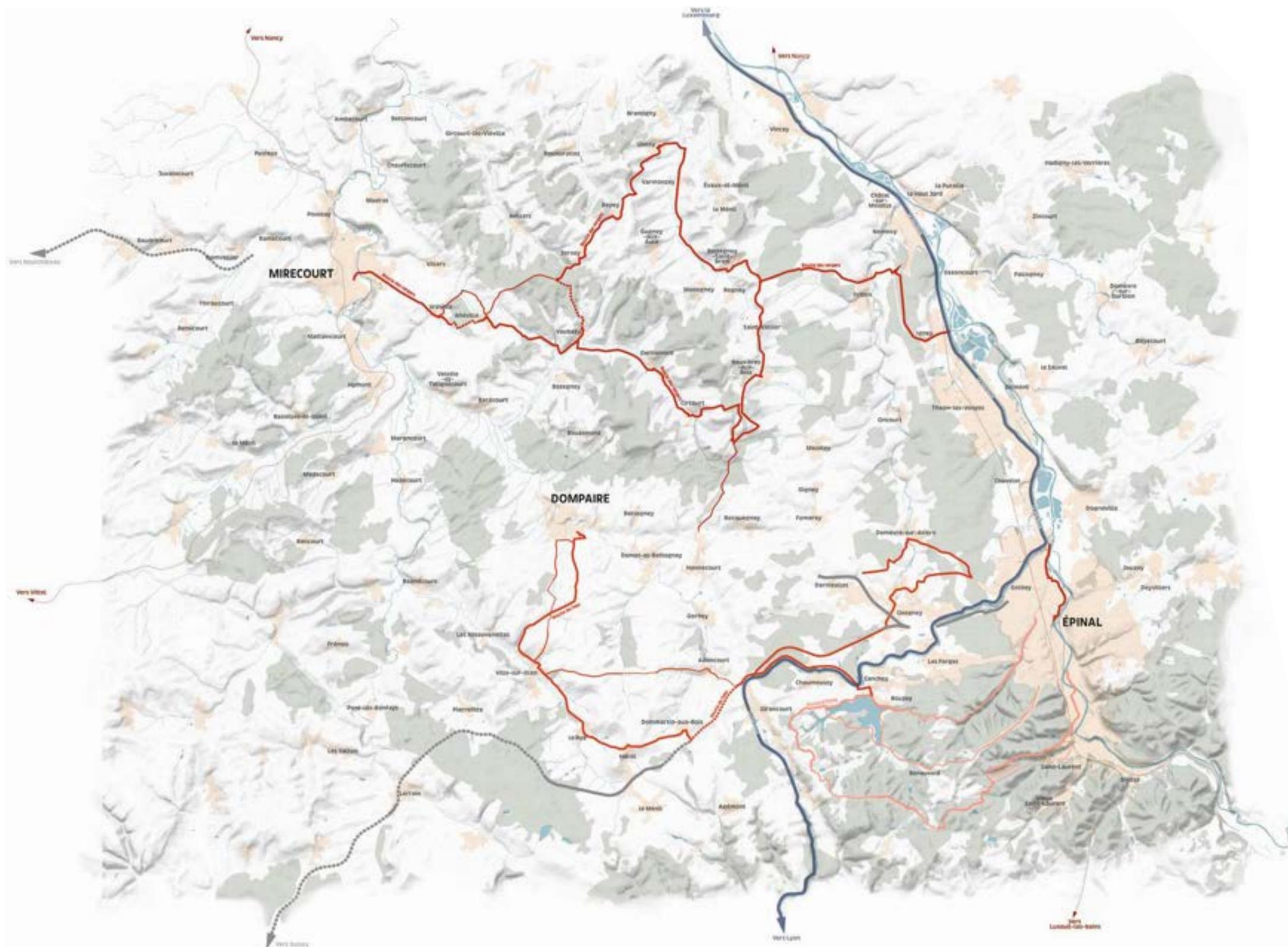
L'aménagement de cette voie (revêtement, topographie, fréquentation...) En fait un tracé privilégié pour le vélo.

Cependant, quelques tronçons sont à remanier pour faciliter les déplacements à vélo.

Ce premier axe, principal, permet de relier les trois villes rapidement avec le moindre effort.

LES RACINES SECONDAIRES

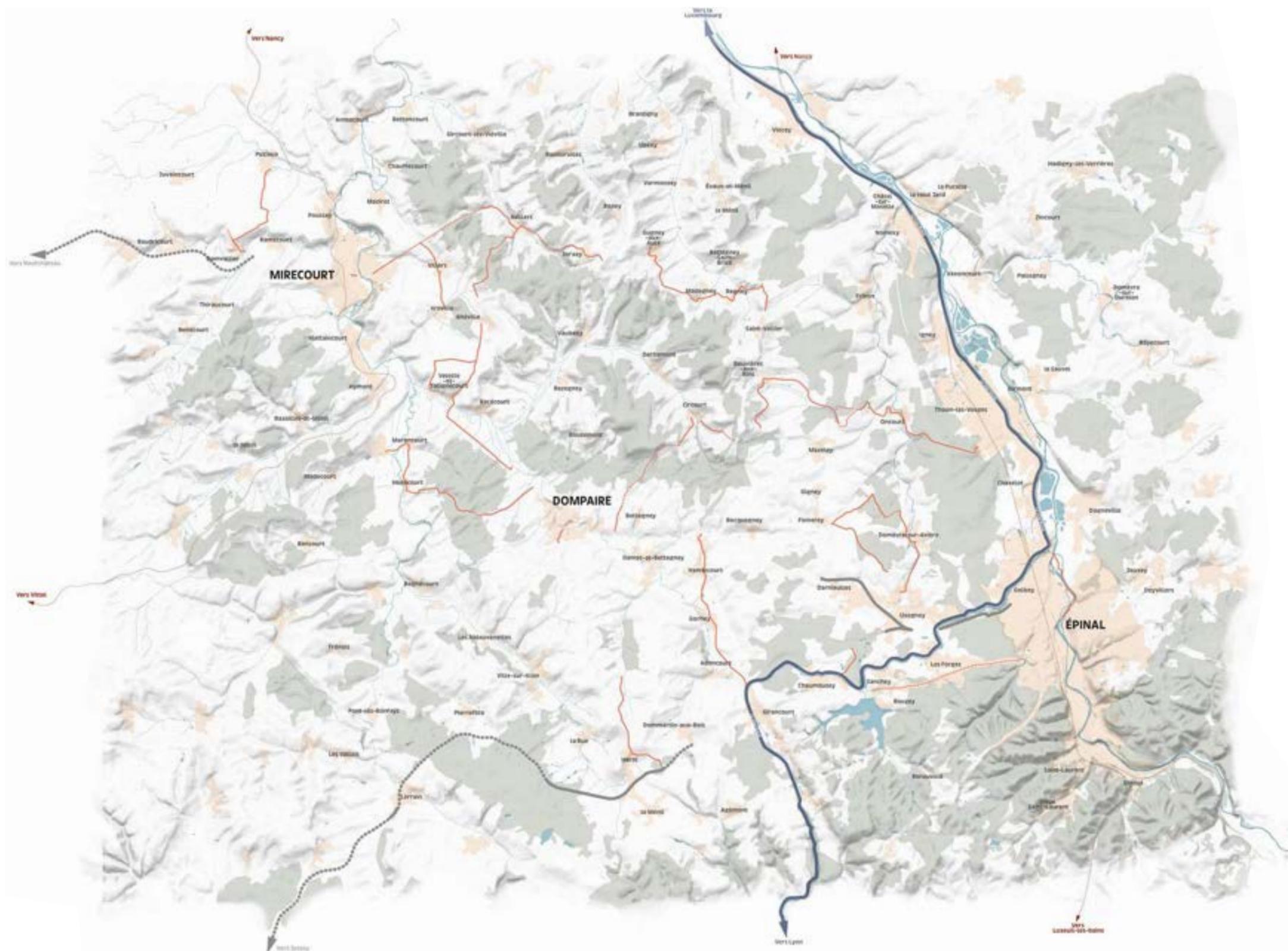
Des propositions de balades



Les racines secondaires sont trois itinéraires destinés au loisir. Découvrir les paysages des Vosges Centrales par le vélo. Cette approche d'itinéraires pour le loisir permettrait d'inciter les déplacements à vélo des villages vers les villes, mais aussi entre les villages. Prendre le chemin du loisir pour développer une habitude. Traverser les paysages emblématiques de sa région à plus faible allure pour profiter davantage de leurs atouts.

LES RADICELLES

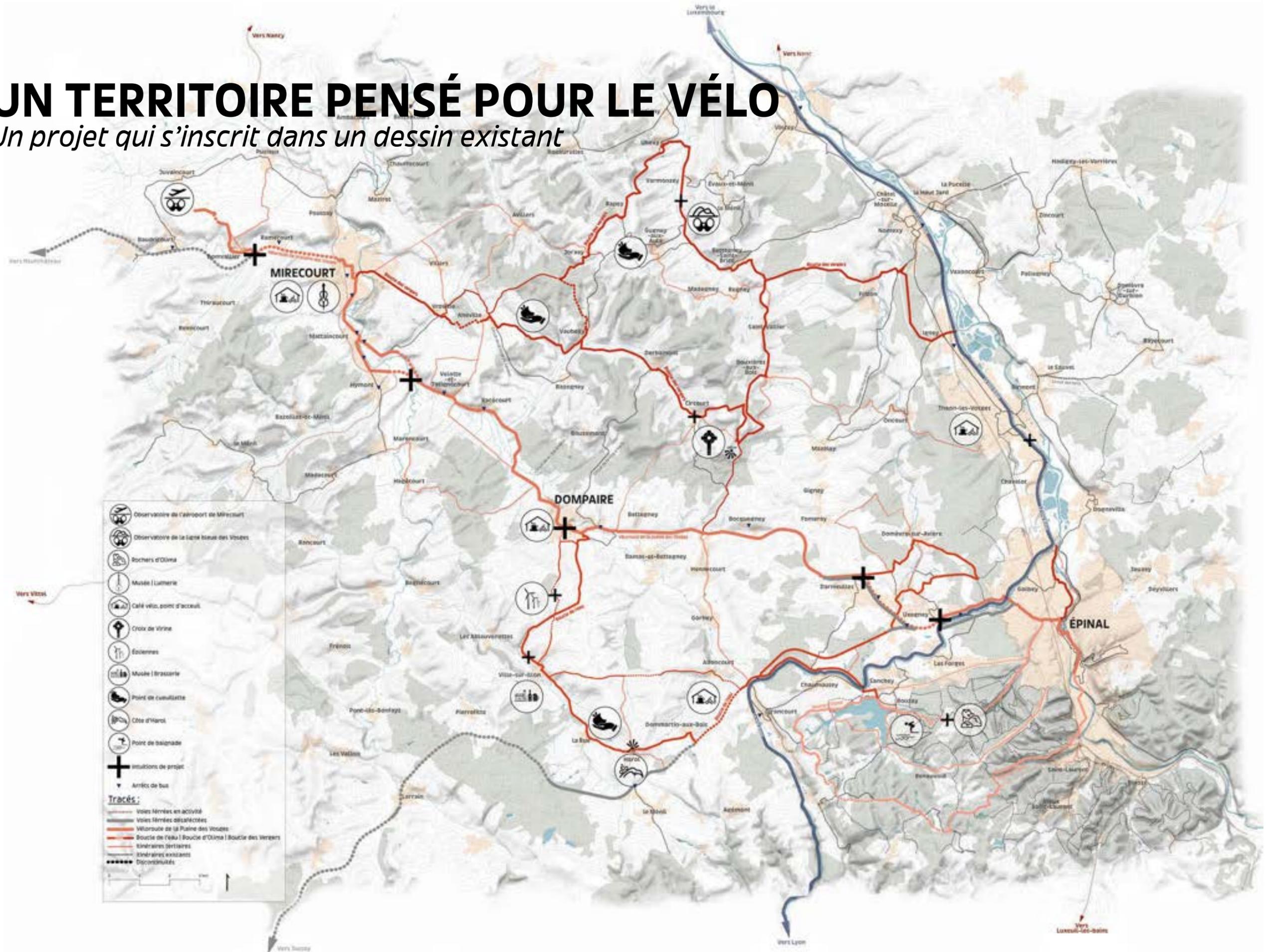
Voies de retours, raccourcis



Les radicelles, permettent de se plonger dans le territoire à travers des raccourcis, des chemins de traverse qui ne sont pas toujours évidente pour les vélos. Proposer des voies pour les différents usagers du vélo et qui puissent s'adapter aux besoins et aux capacités de chacun. Ces itinéraires tertiaires inter villages permettraient aussi de répondre aux besoins de se déplacer dans des espaces non desservis par les transports publics.

UN TERRITOIRE PENSÉ POUR LE VÉLO

Un projet qui s'inscrit dans un dessin existant



Cette carte met en scène l'ensemble des éléments qui constituent le projet dans leurs environnements.

Tout d'abord cette racine principale qui traverse d'est en ouest le territoire. Elle s'appuie sur la voie de la 2ieme DB, ancienne voie de chemin de fer. Direct, pratique cet itinéraire a pour but premier de se rendre rapidement sans trop d'efforts d'un point A à un point B. Dans un second temps, en satellite de ce premier itinéraire, les racines secondaires, qui donnent à voir les paysages, se plonger dans le terroir. Outre l'aspect pittoresque, ces itinéraires ont été pensés pour lier les villages aux villes principales. Donner une indépendance à la voiture aux habitants qui ne sont pas forcément desservis par les transports en communs.

Enfin, les radicules, proposent des raccourcis, des itinéraires retours pensés pour faciliter les déplacements sur le territoire.

Ce dessin s'appuie sur des tracés existants, parfois oubliés, enfrichés. Le territoire des Vosges centrales est doté d'un maillage de transports dense qui s'étend sur l'ensemble de la région et se déploie vers les régions voisines. Lors de ce projet, nous avons pris conscience de l'importance de se baser sur des grands dessins territoriaux préexistants. Les lignes de chemin de fer désaffectées par exemple permettraient d'ouvrir le territoire plus largement au vélo. Pouvoir relier Épinal à Neufchâteau sans croiser une voiture pourrait devenir envisageable. Ces tracés sont une véritable mine d'or pour repenser les mobilités sur le territoire.

Outre le développement d'itinéraires cyclables sur le territoire, le vélo s'accompagne d'un cortège de nouveaux usages, de nouvelles installations pour développer et favoriser son utilisation. Des pratiques aujourd'hui localisées aux villes pourraient se développer sur l'ensemble du territoire. Nous avons pris conscience d'une forte initiative et une grande inventivité citoyenne pour développer l'usage du vélo. Nous nous sommes inspirés de certaines de ces inventions qui devraient se développer en accompagnement de ces itinéraires.

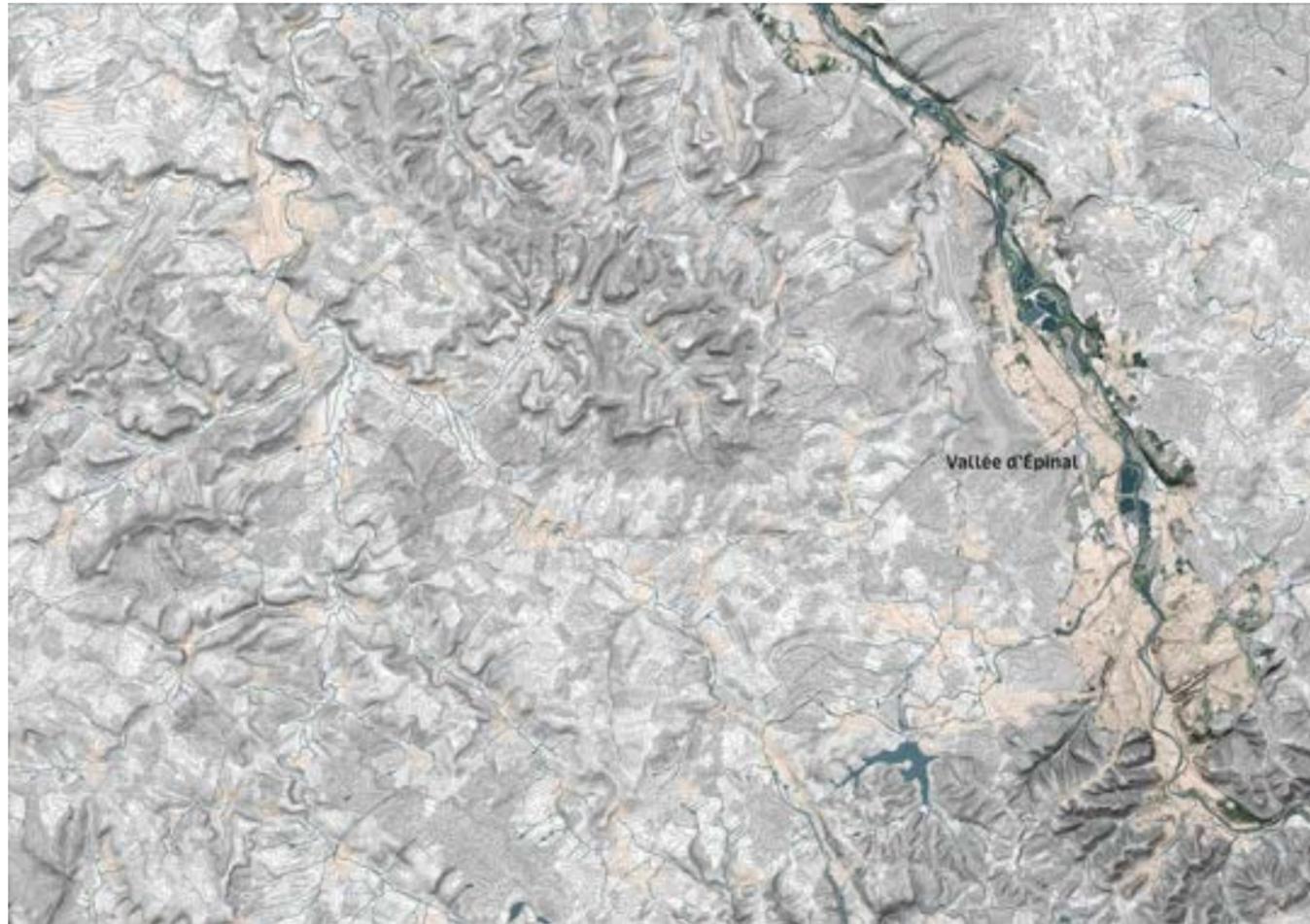
LA RACINE PRINCIPALE
LA VÉLOROUTE DE LA PLAINE DES VOSGES

VÉLOROUTE DE LA PLAINE DES VOSGES, DÉTAILS

D'Épinal à l'aéroport de Mirecourt en passant par Dompaire - 2h15



Récit d'un itinéraire, la véloroute de la plaine des Vosges



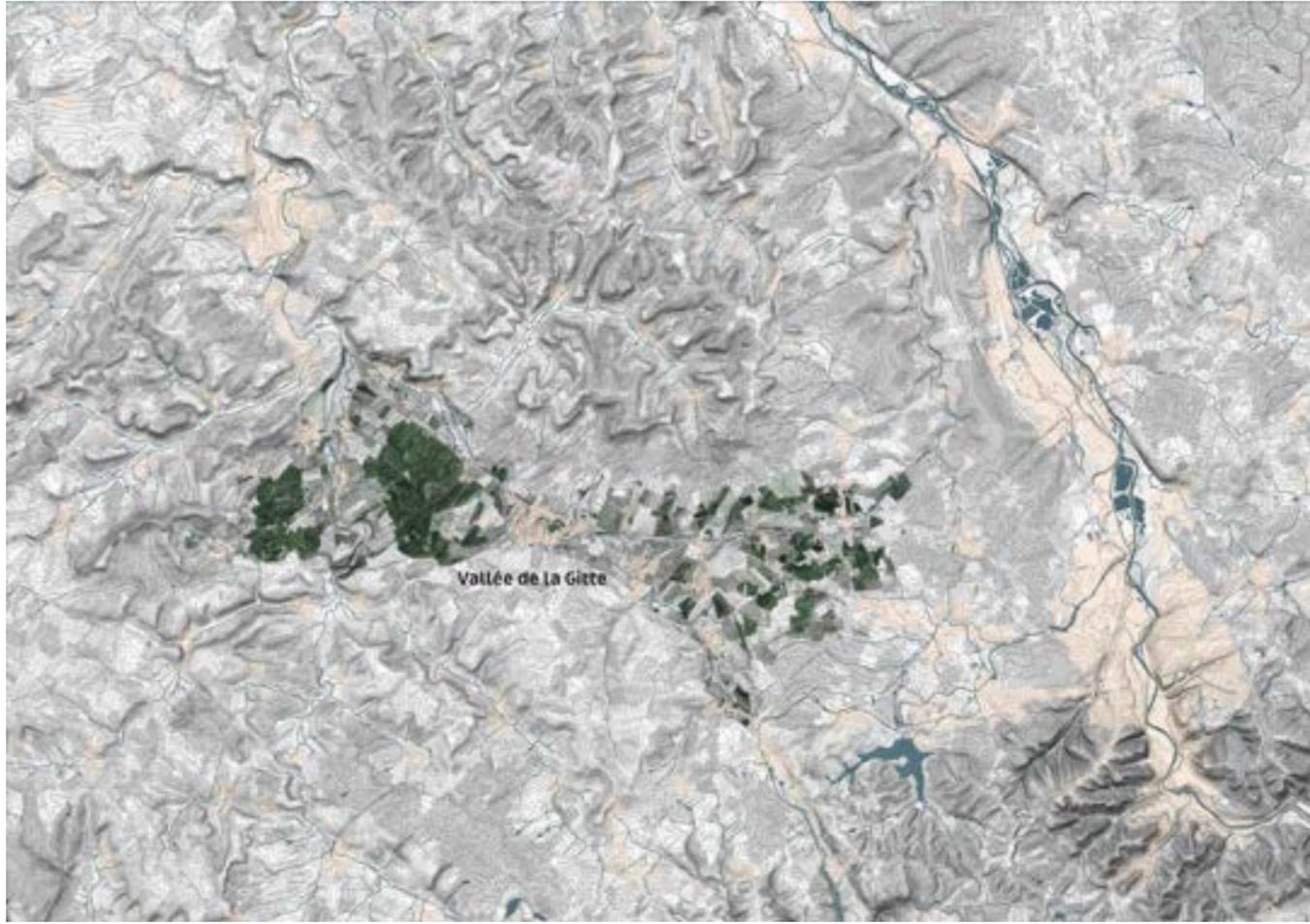
La véloroute de la plaine des Vosges, un itinéraire simple qui permet de relier Épinal à Mirecourt en passant par Dompierre en 2h15. Cet itinéraire prend racine dans le cœur d'Épinal. Sur les premiers kilomètres, suivre le cours de la Moselle et sortir de l'agglomération pour rejoindre ensuite le Canal des Vosges. Pour rejoindre Dompierre, emprunter l'ancienne voie ferrée qui fût le chemin tracé par la deuxième division de blindés pendant la Seconde Guerre Mondiale. Une fois arrivé à Dompierre prendre ensuite la route de Vélotte-et-Tatignécourt. Cette seconde partie de l'itinéraire à la jonction entre les vaux du Robert et la vallée de la Gittenous fait serpenter dans les vieux villages.

Arrivé à l'orée la vallée du madon qui crée la séparation entre les plateaux de Mirecourt et la vallée de la Gitte, il faudra dans un premier temps traverser la quatre voie qui agissant comme une véritable barrière dans le paysage. Traverser ensuite Madon pour reprendre l'itinéraire de l'ancienne voie ferrée pour se rendre directement dans le centre-ville de Mirecourt.

Depuis Mirecourt, l'itinéraire se prolonge jusqu'à l'aéroport et la zone industrielle et logistique. Cet itinéraire emprunte le tracé de l'ancienne ligne de connexion Mirecourt-Épinal, aujourd'hui désaffectée. En surplomb de la voie rapide caché parmi les arbres et buissons, la circulation douce et apaisée du vélo

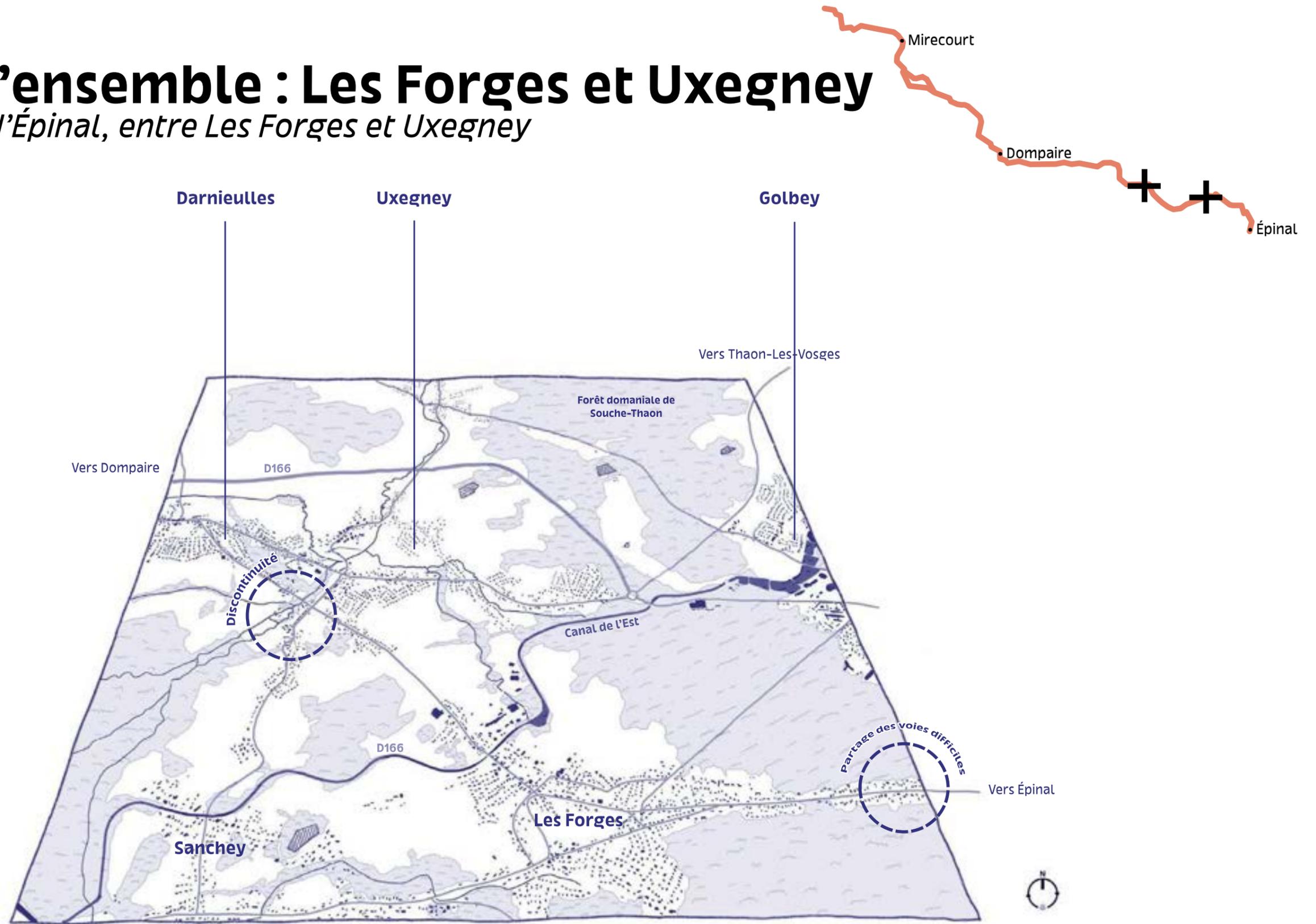


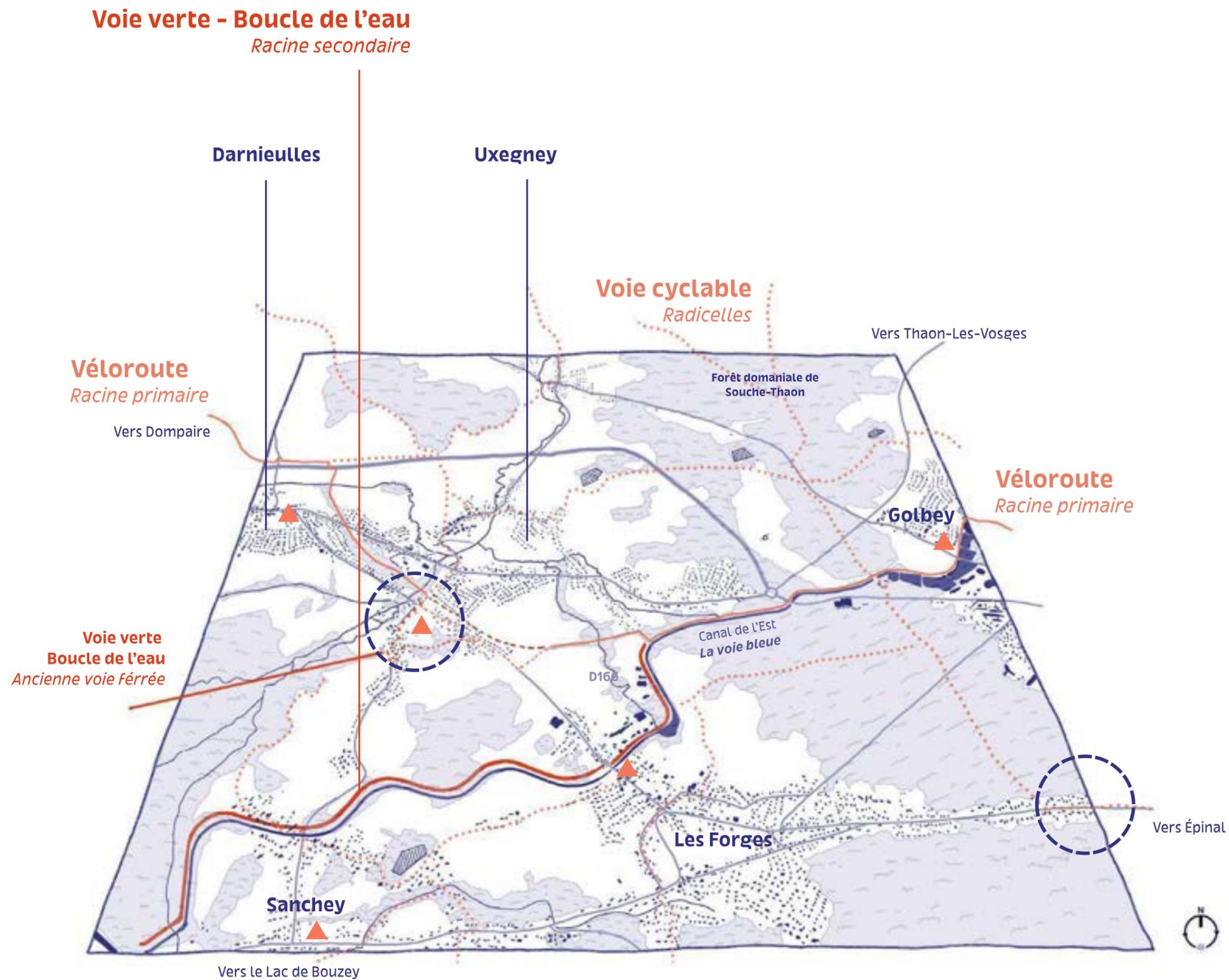
contraste avec le brouhaha des véhicules en contrebas. En toute sécurité, sur une voie dédiée au vélo, la connexion avec l'aéroport s'effectue sans croiser de véhicule. En surplomb de la vallée dessinée par le Madon, depuis l'aéroport, perché sur les plateaux agricole, la vue se dégage sur la vallée.



Vue d'ensemble : Les Forges et Uxegney

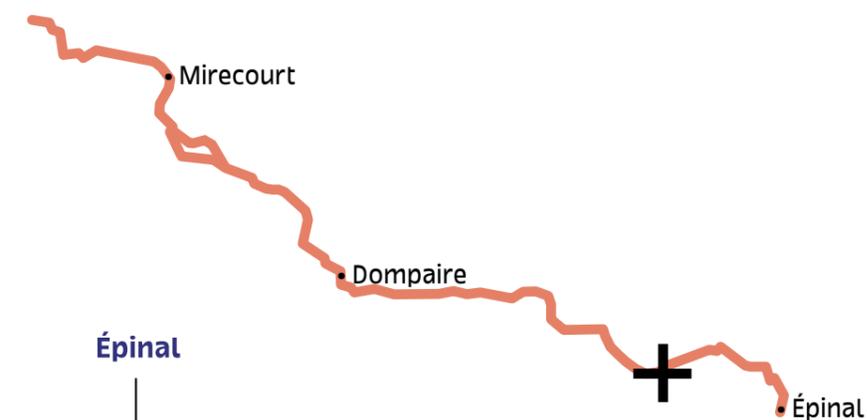
La sortie d'Épinal, entre Les Forges et Uxegney





Les Forges

Des axes exclusifs à la voiture

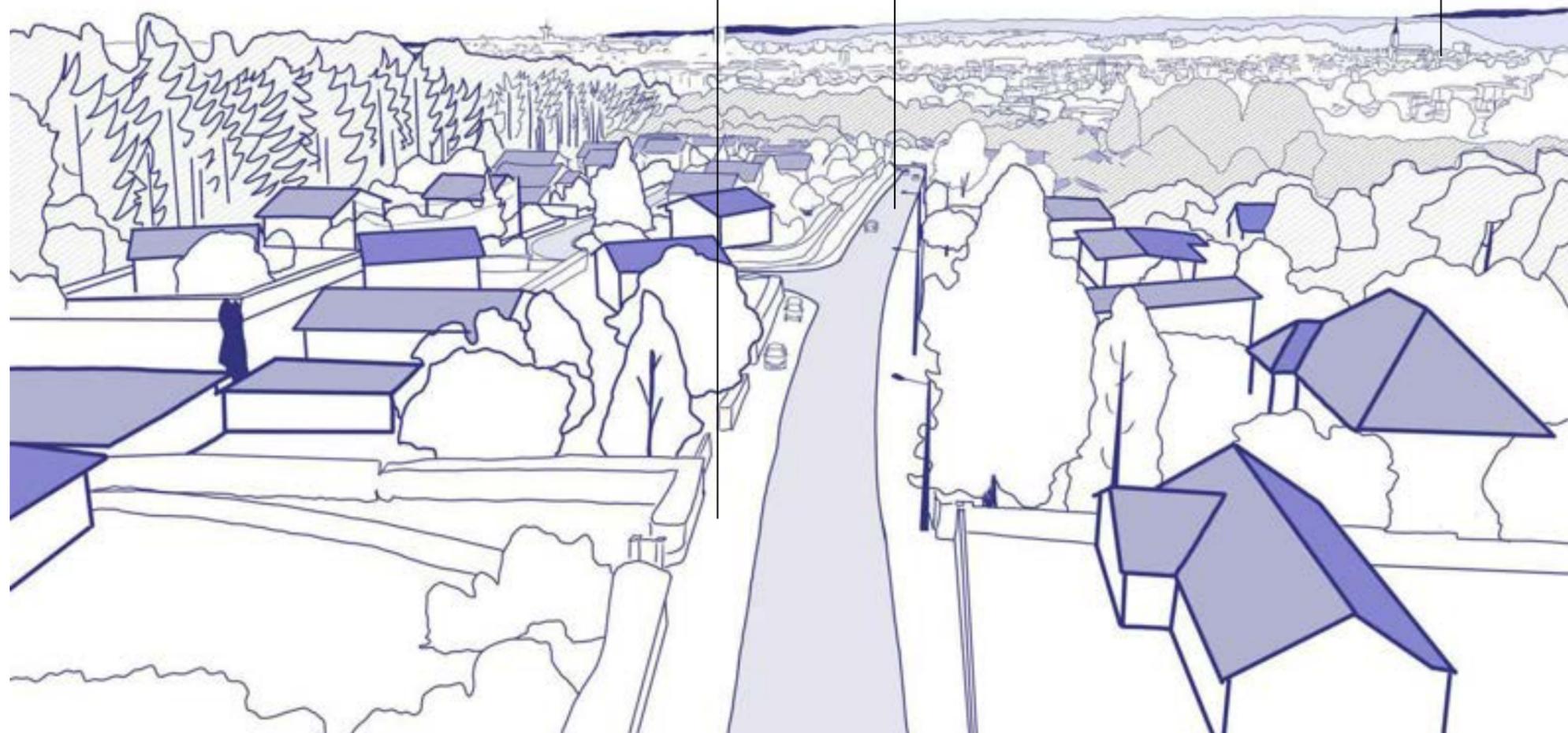


Piéton et cycliste

*Trottoir large, parfois endommagé
occupé par les voitures*

D36

*Route très passante
Dangereux pour les vélos à la sortie d'Épinal*



Plantations

*Séparer les deux chaussées
Désimperméabiliser par la même occasion*

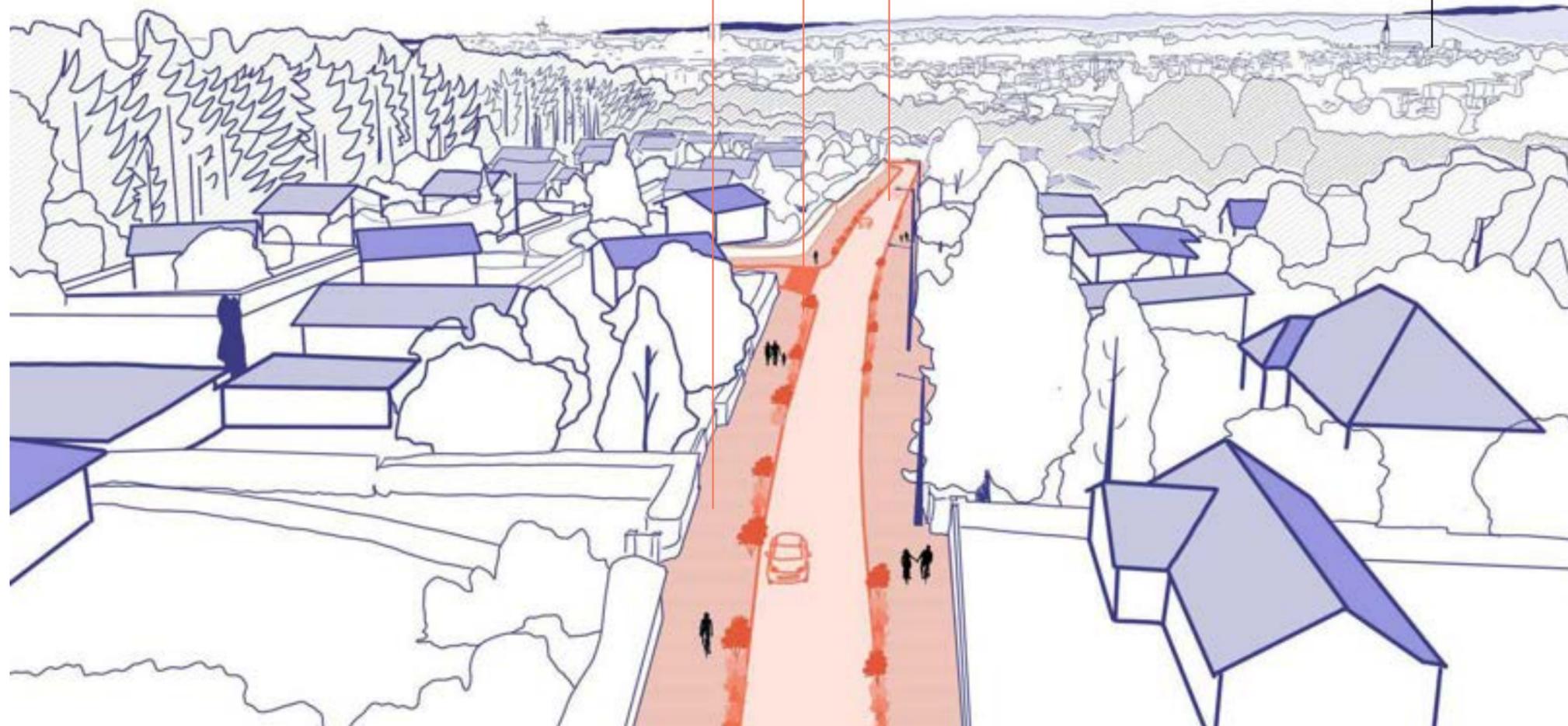
Épinal

Piéton et cycliste

*Le trottoir est partagé par le piéton et le cycliste
Il est plus large et peut accueillir convenablement*

D36

*La route est rétrécie
au strict minimum pour
voiture et un bus*



Trottoir proche des nuisances

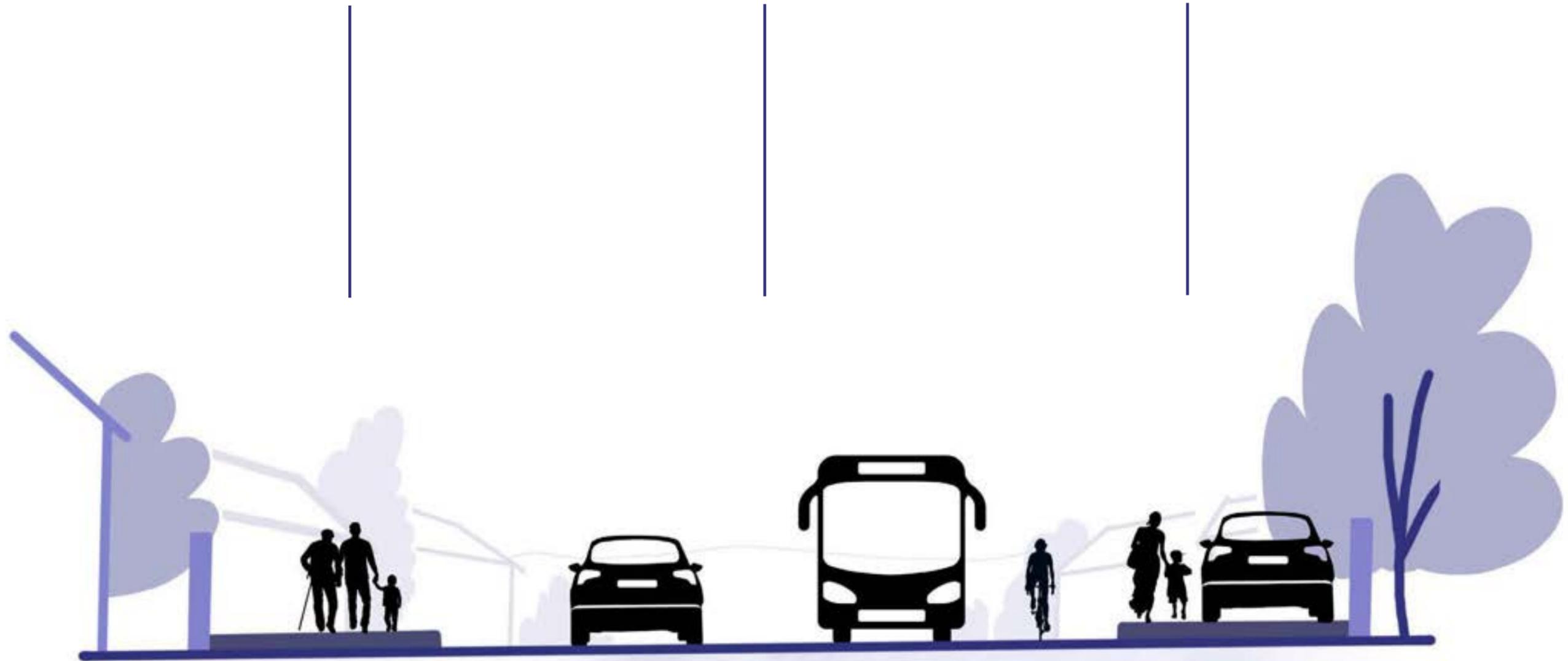
*Irrégularité sur la largeur
de 2 à 4m par endroit
marche non confortable*

Rue des Forges

Ex. 6m35 de chaussée

Stationnement sauvage

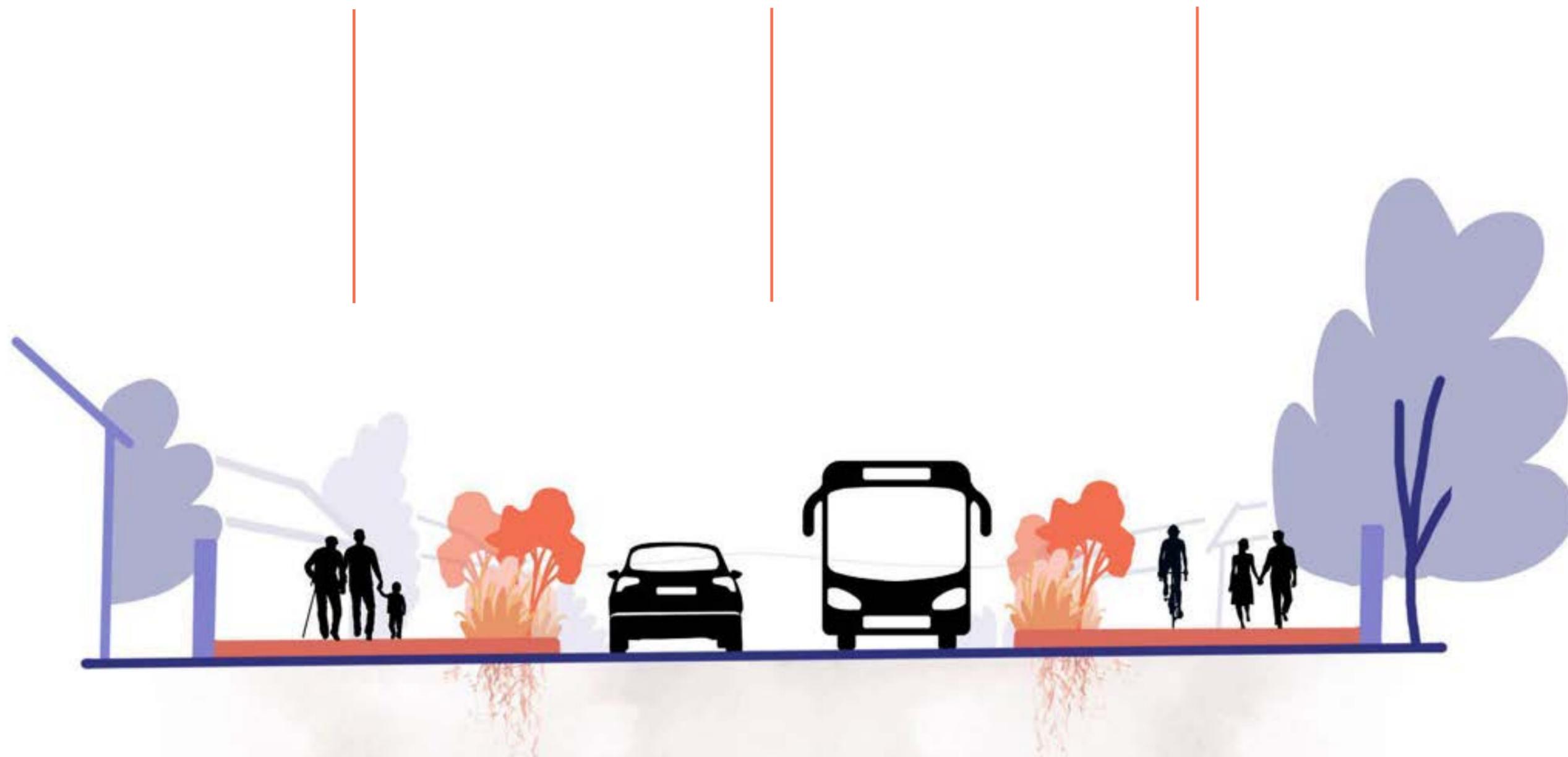
Potentiel pour une mobilité douce



Plantations pour séparer
*Confort et une mise à distance
de la voirie*

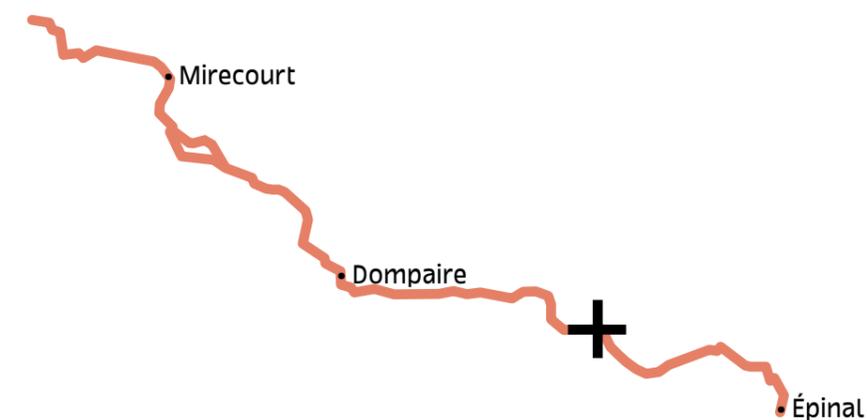
Rue des Forges
*La chaussée passe
de 6m35 à 4,5m
(norme d'une voie partagée)*

Stationnement supprimé
*Le piéton et le cycliste
se partagent le trottoir*



Uxegney, le Pâquis

Une ancienne voie ferrée devenant une voie verte



Potentiel raccord ?

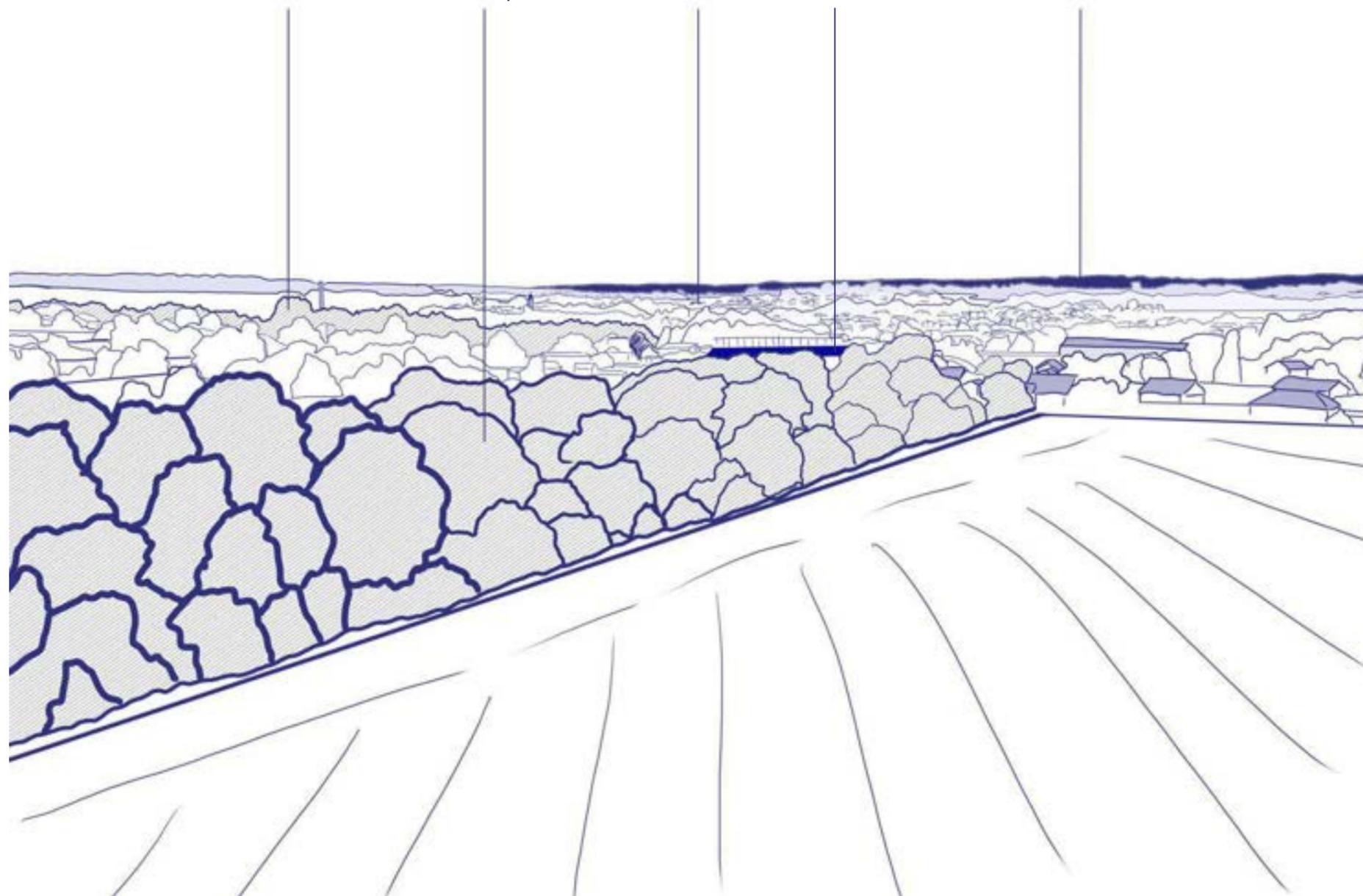
Ancienne voie ferrée
vers Dompain
En friche servant de balade

Ancienne voie ferrée
vers Jussey
*En friche servant à
des activités
en tout genre*

Uxegney

Stade

Forêt de la Souche-Thaon



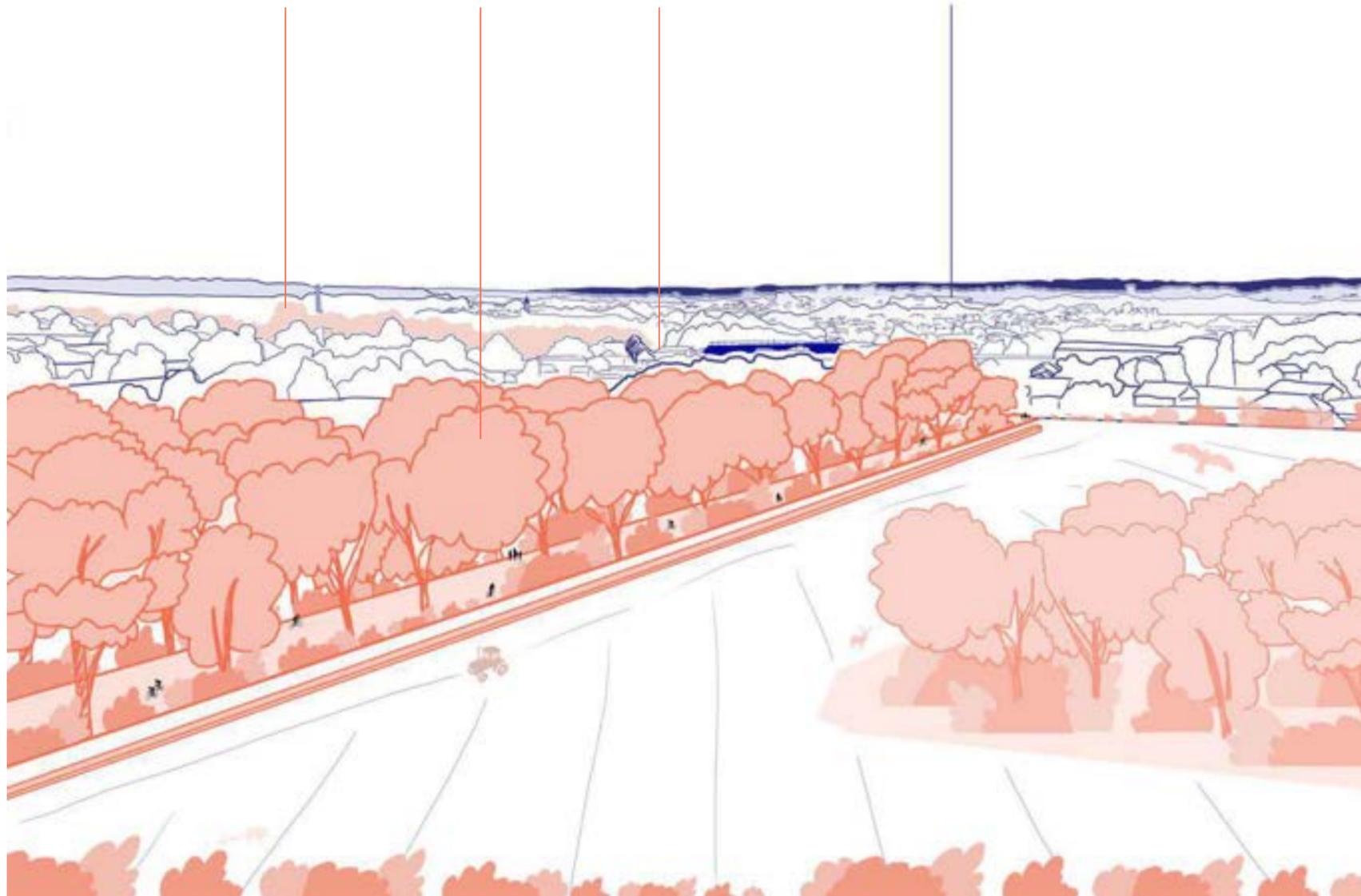
Raccord créé & carrefour cyclable

Voie verte de
la plaine des Vosges
Racine primaire

Voie verte de
la boucle de l'eau
Racine secondaire

Station vélo électrique
Vilvolt

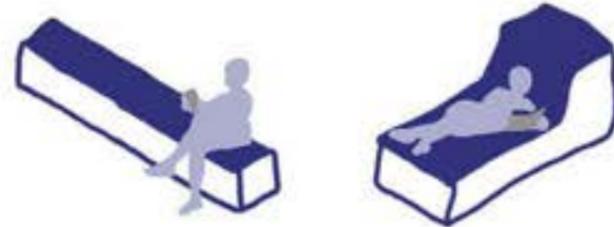
Uxegney
Potentiel pôle d'attractivité pour le vélo



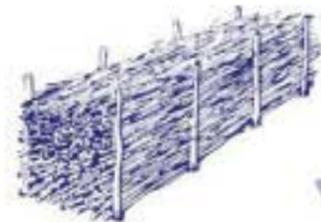
Lieux conviviaux
Lien social et confort

Panneaux de parcours
Point étape

Mobilier
Donner à voir le paysage



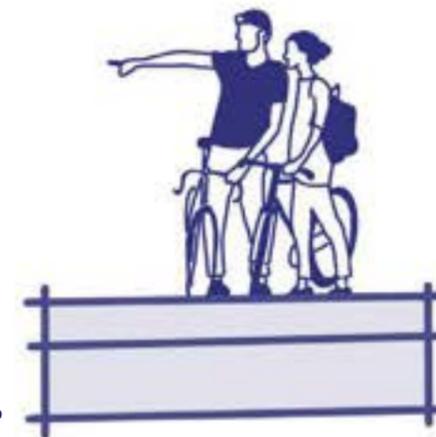
Bosquet
*Meilleure gestion des
eaux pluviales
Favoriser la
biodiversité*



Haies sèches
*Gestion des rémanents
en clôture*

*Matériaux carrossables
terre battue transformée en piste carrossable*

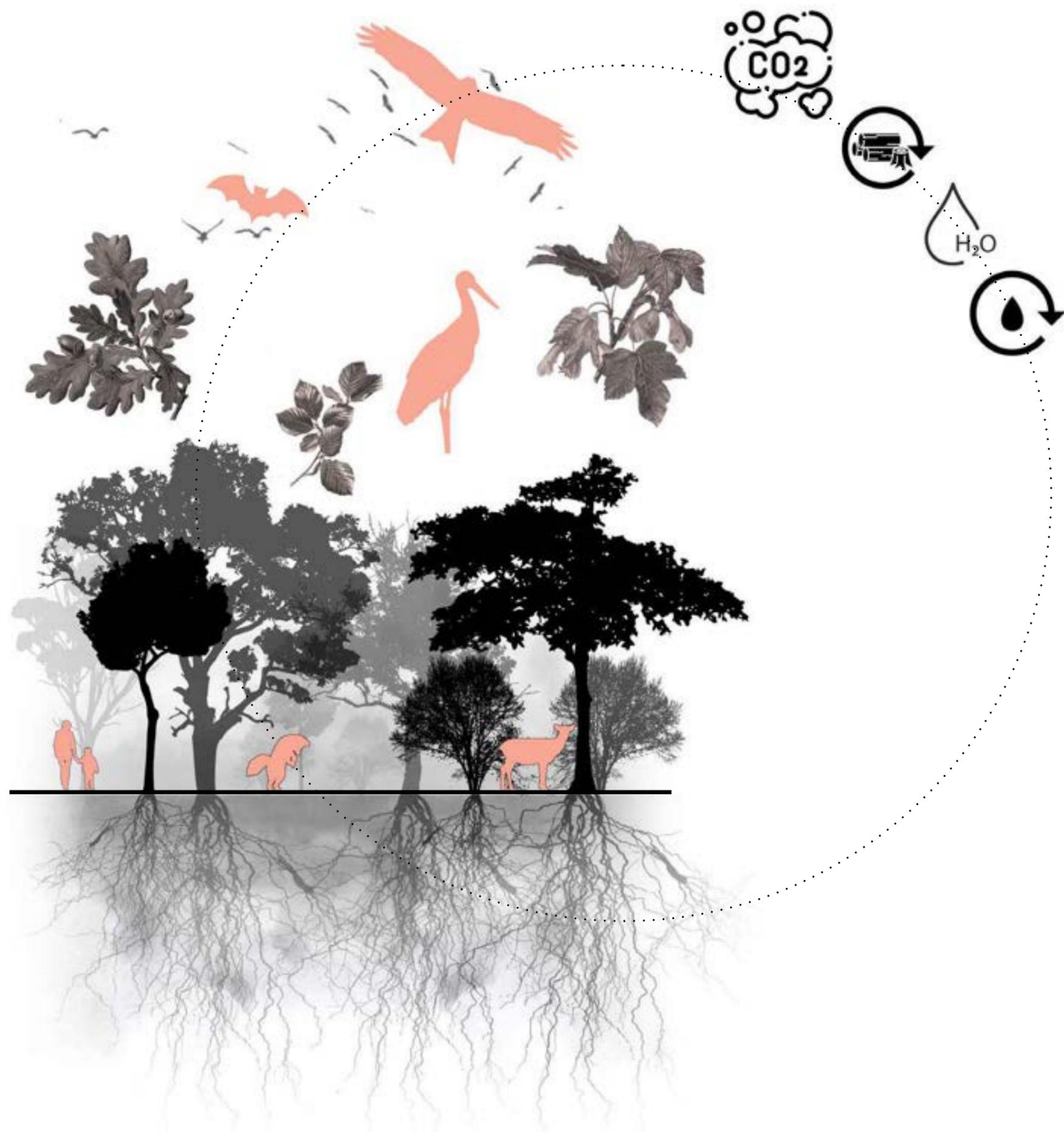
*Ballast de la voie ferrée
réutilisé comme assise*



Revêtement
Meilleure adhérence

Informations
*Attache vélo, point d'eau
et kit de réparation*



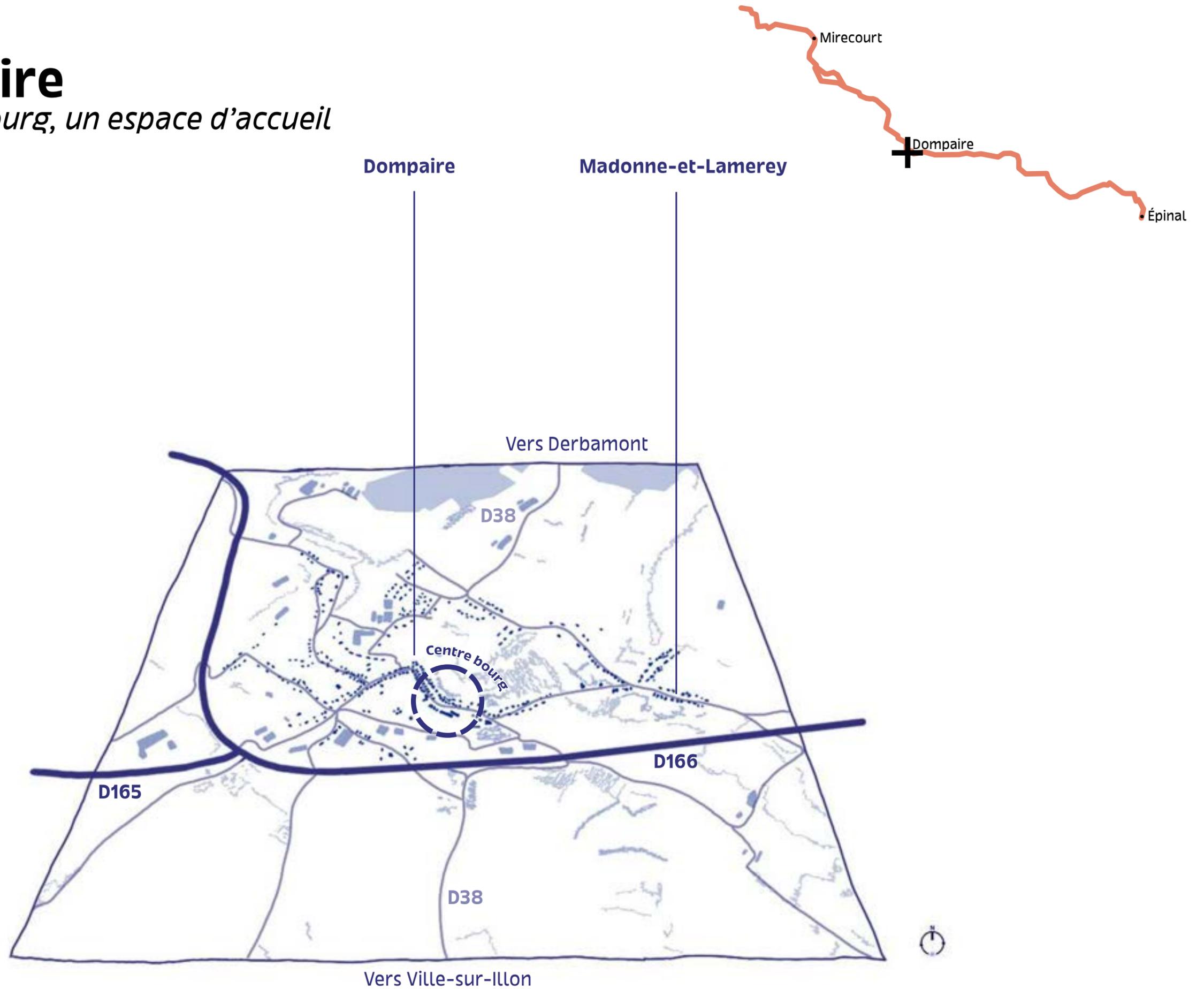


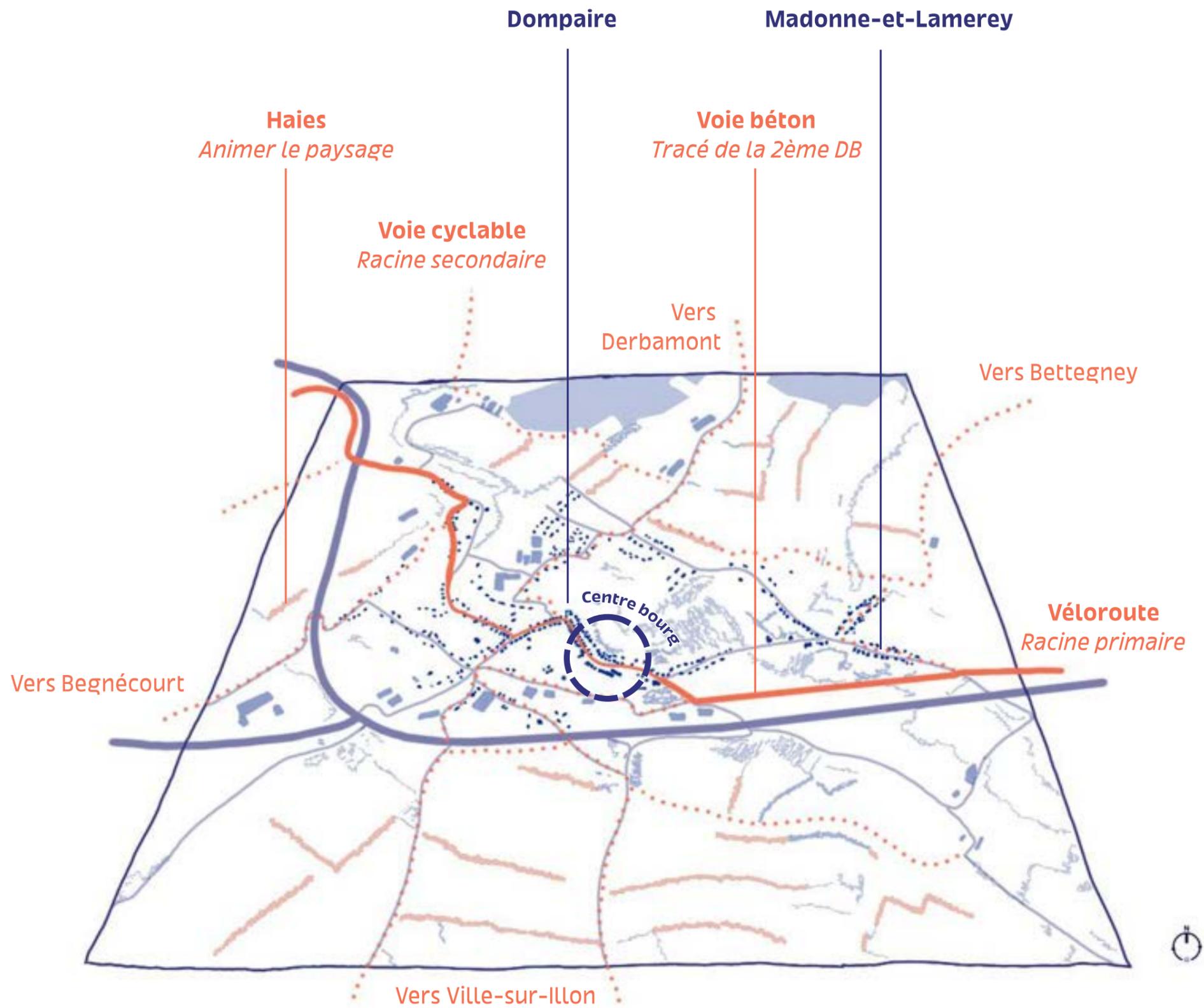
Animer la vue et favoriser l'expérience des cyclistes.

Développer la biodiversité et lutter contre le lessivage des sols.

Dompaire

Le centre-bourg, un espace d'accueil





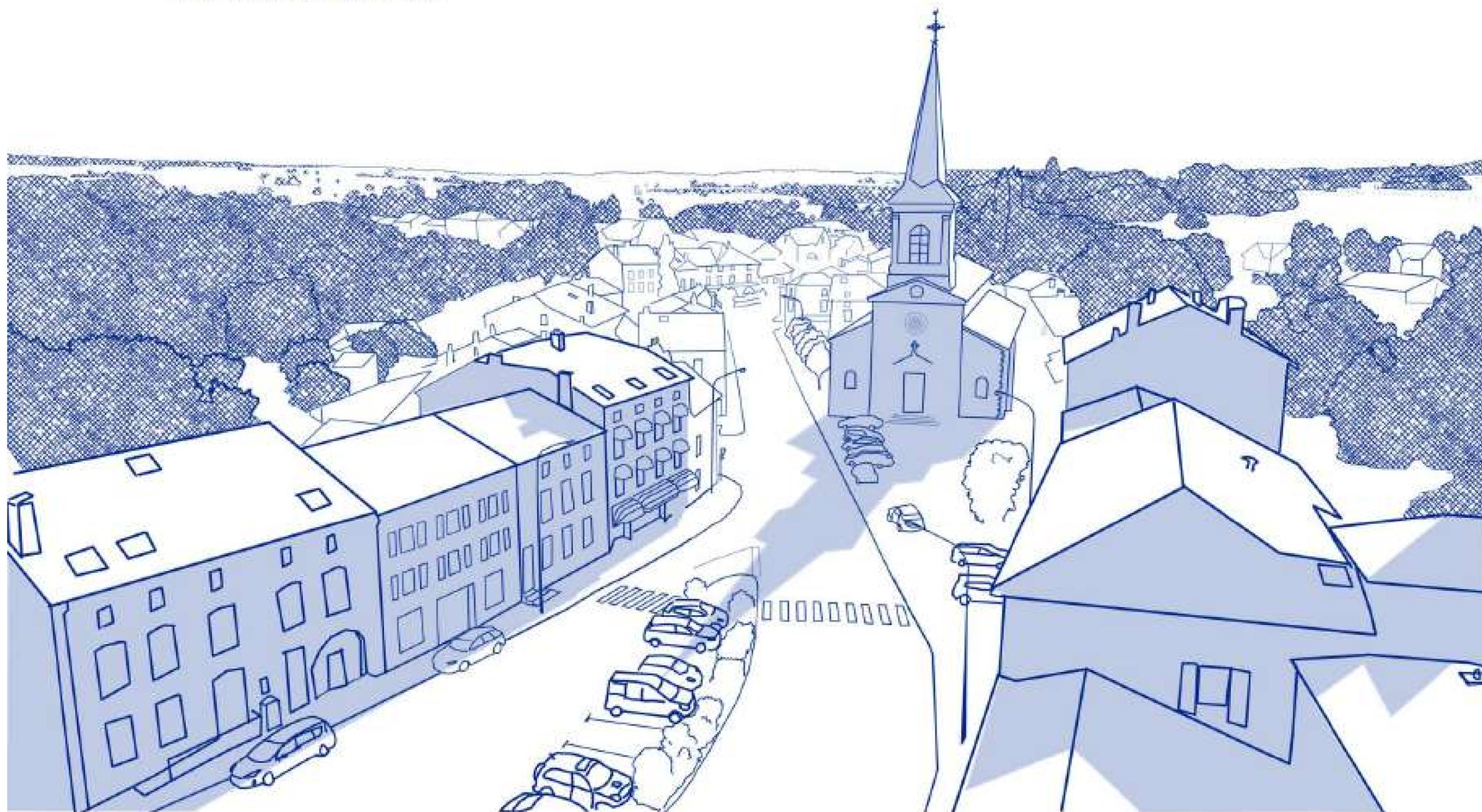
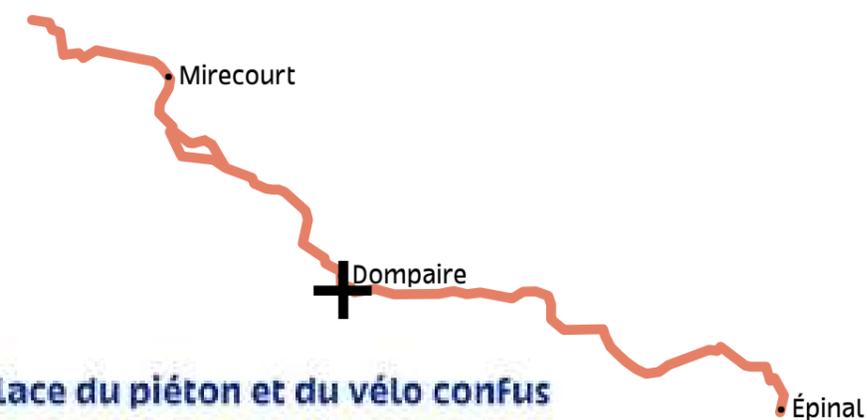
Dompaire

Un village rue pour un centre-bourg cyclable et apaisé

Place tournée pour la voiture
stationnement & circulation

Place imperméabiliser

Place du piéton et du vélo confus



Voie cyclable signalée

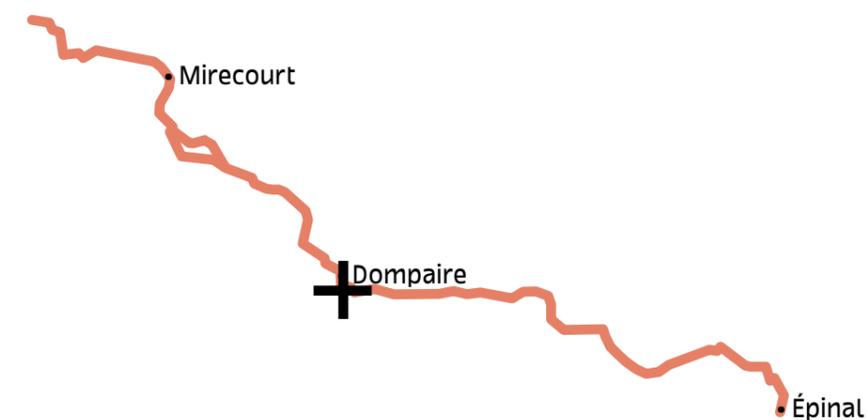
Des lieux conviviaux
encourager l'arrêt vers les commerces

Favoriser l'intermodalité bus & vélo



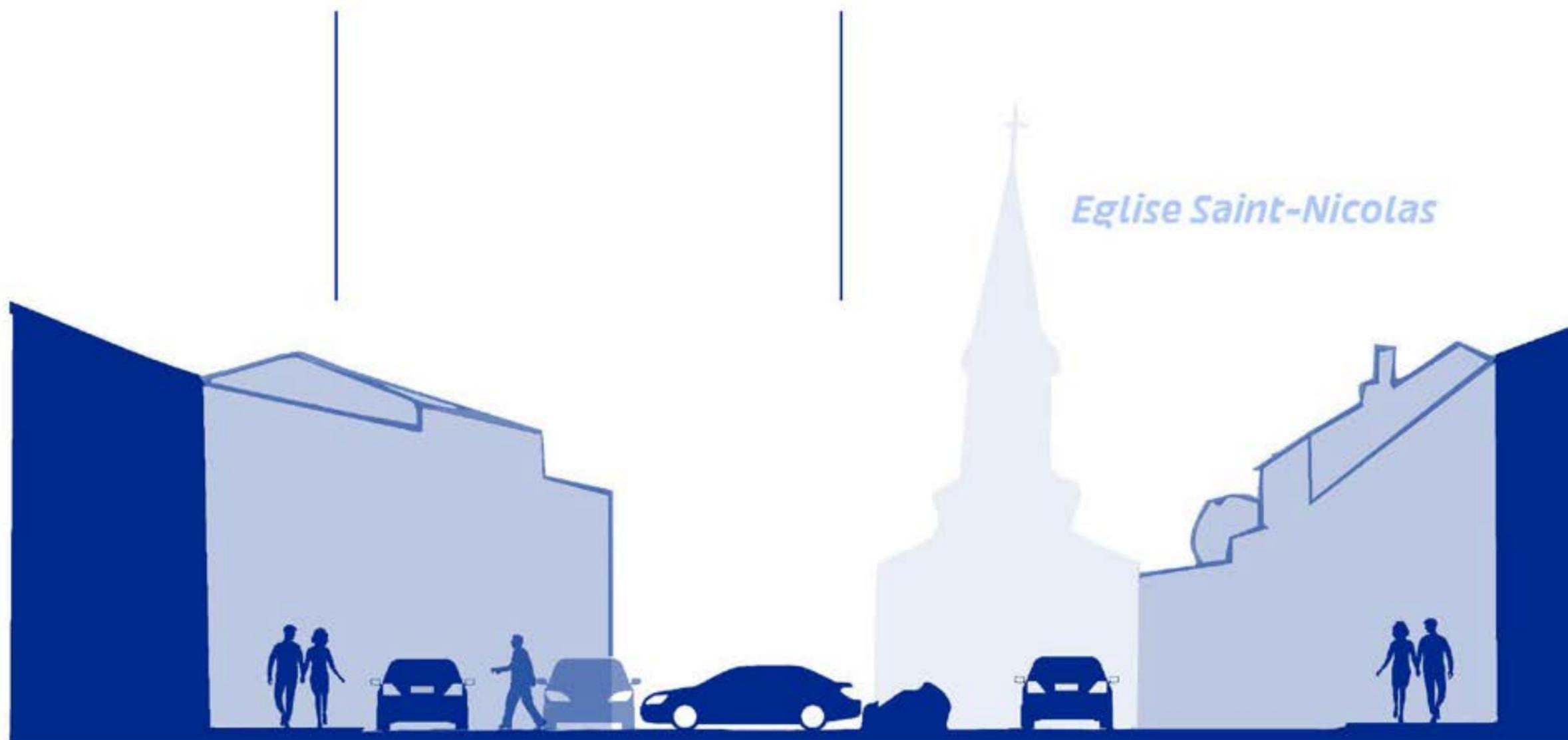
Dompaire

Réduire la place de la voiture en centre ville



Les commerces ne profitent pas de l'extérieur présent

Forte présence de la voiture et du stationnement



Désimperméabilisation
Création d'espace commun
Offrir une zone d'arrêt vélo

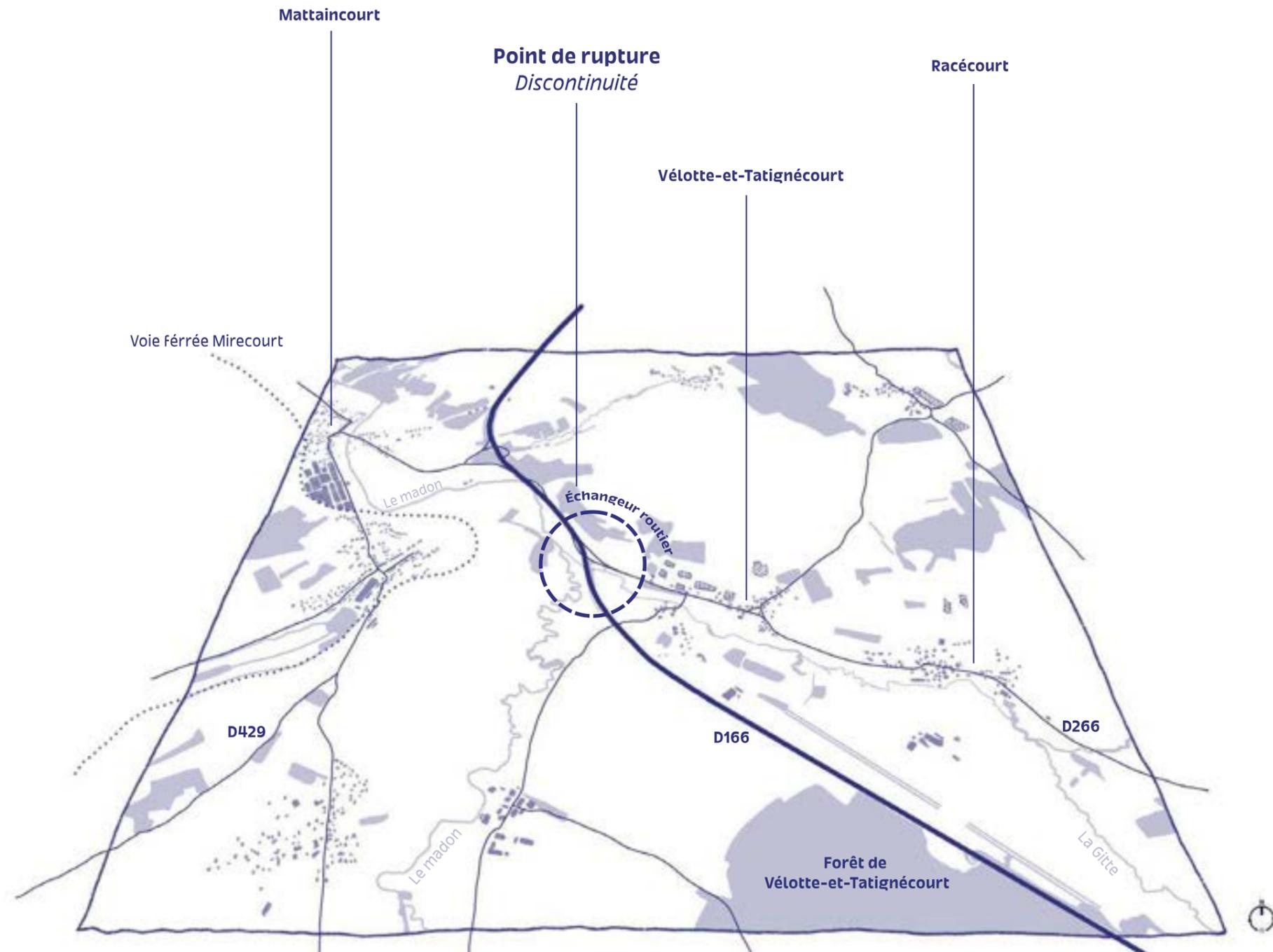
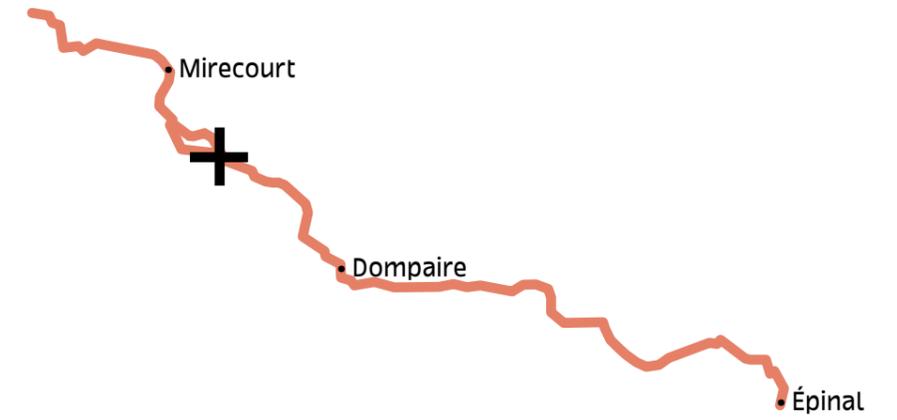
Piste cyclable signalée

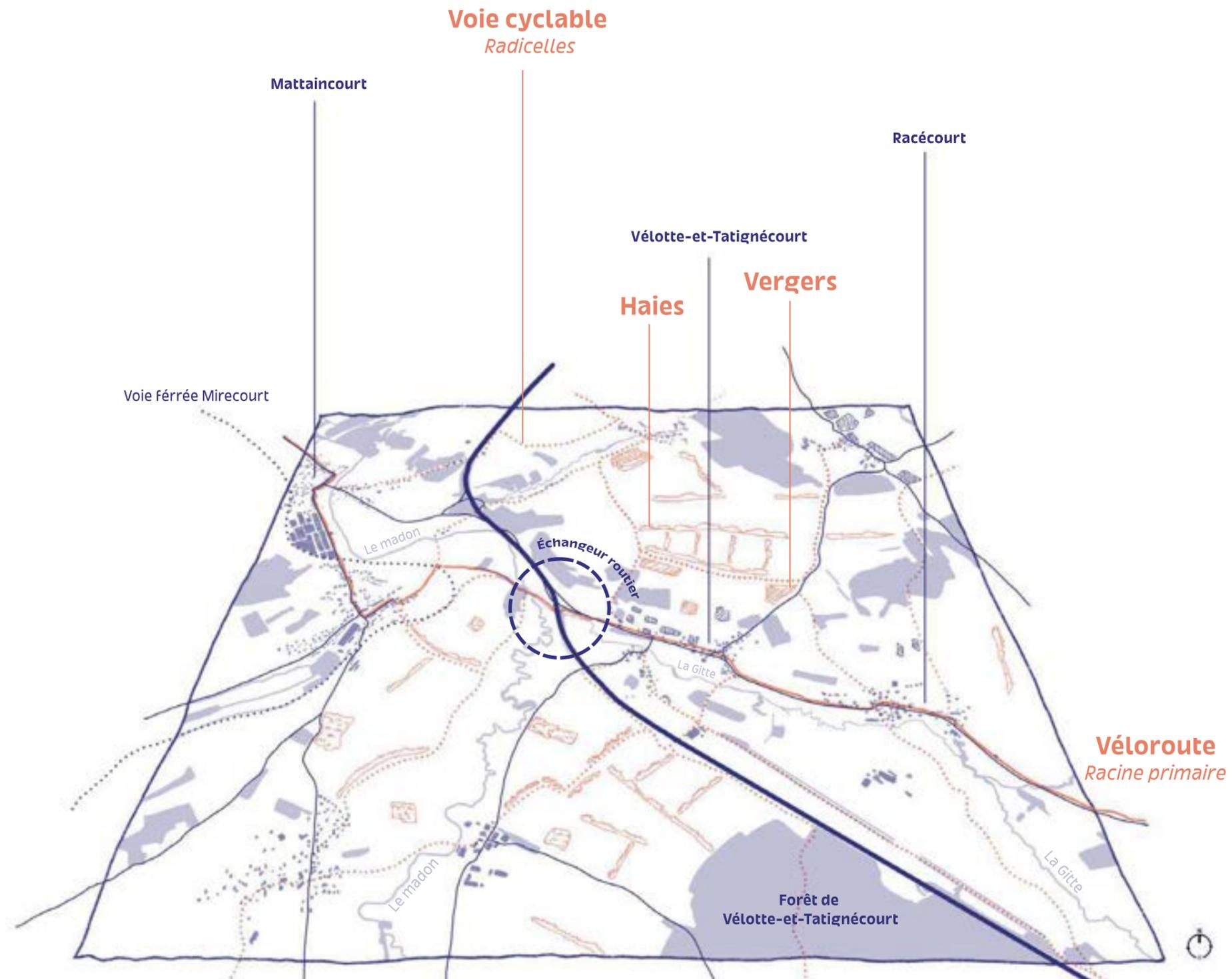
Arrêt de bus
Promouvoir l'intermodalité



Vélotte-et-Tatignécourt

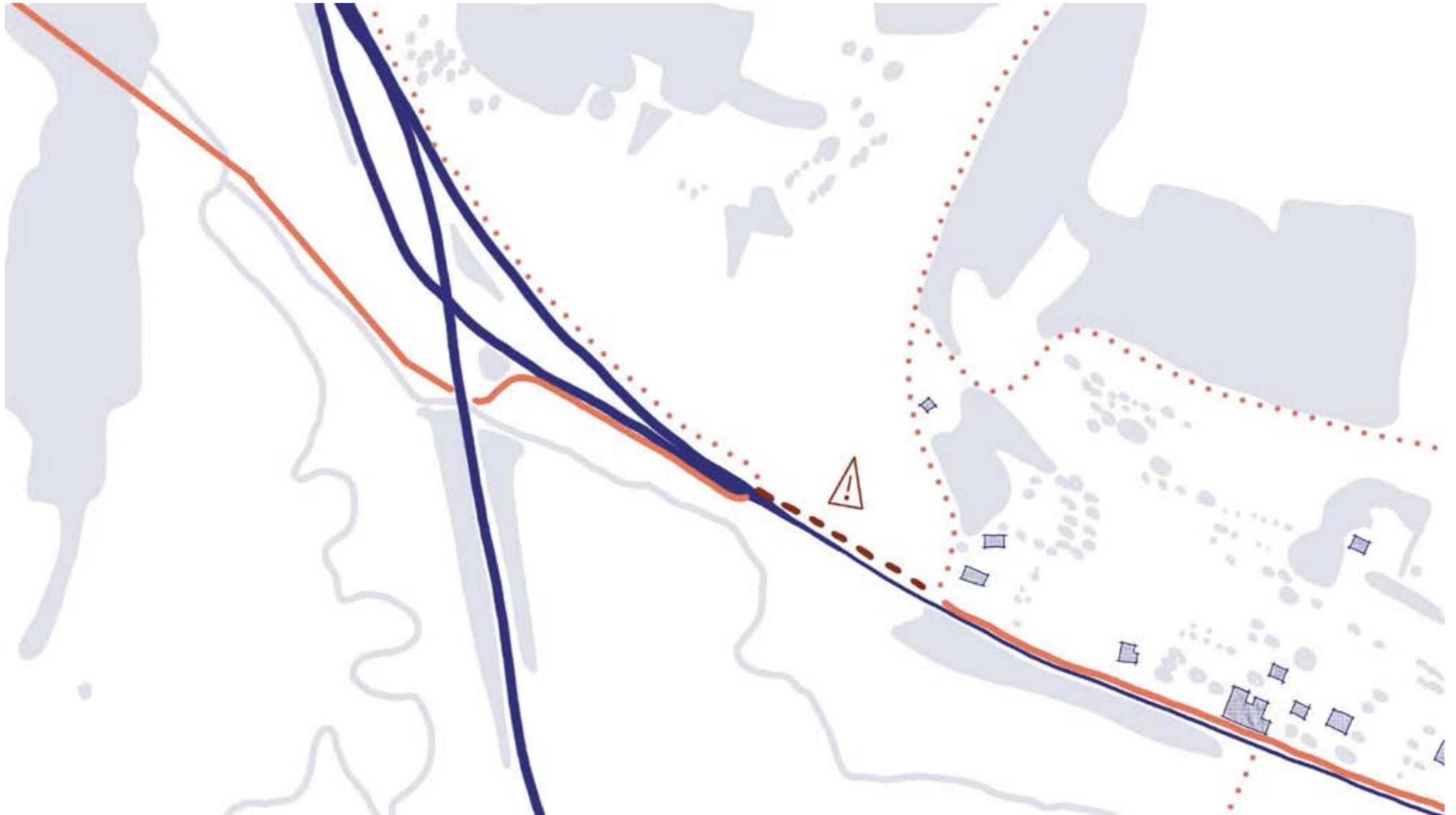
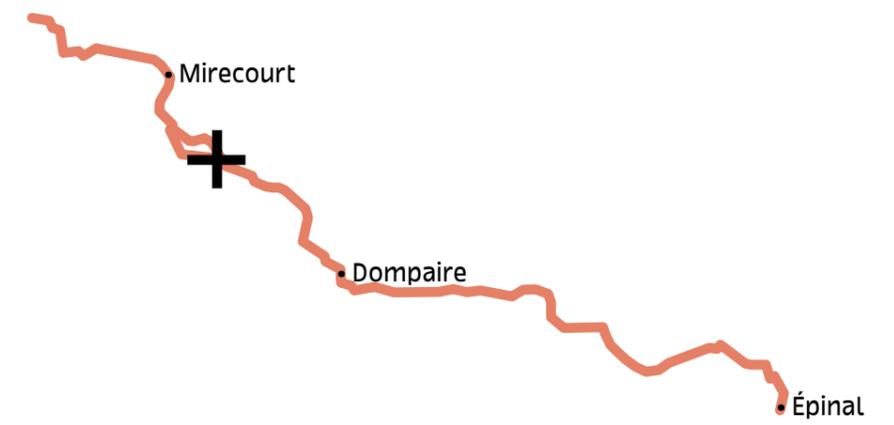
Une entente complexe entre le vélo et la voiture

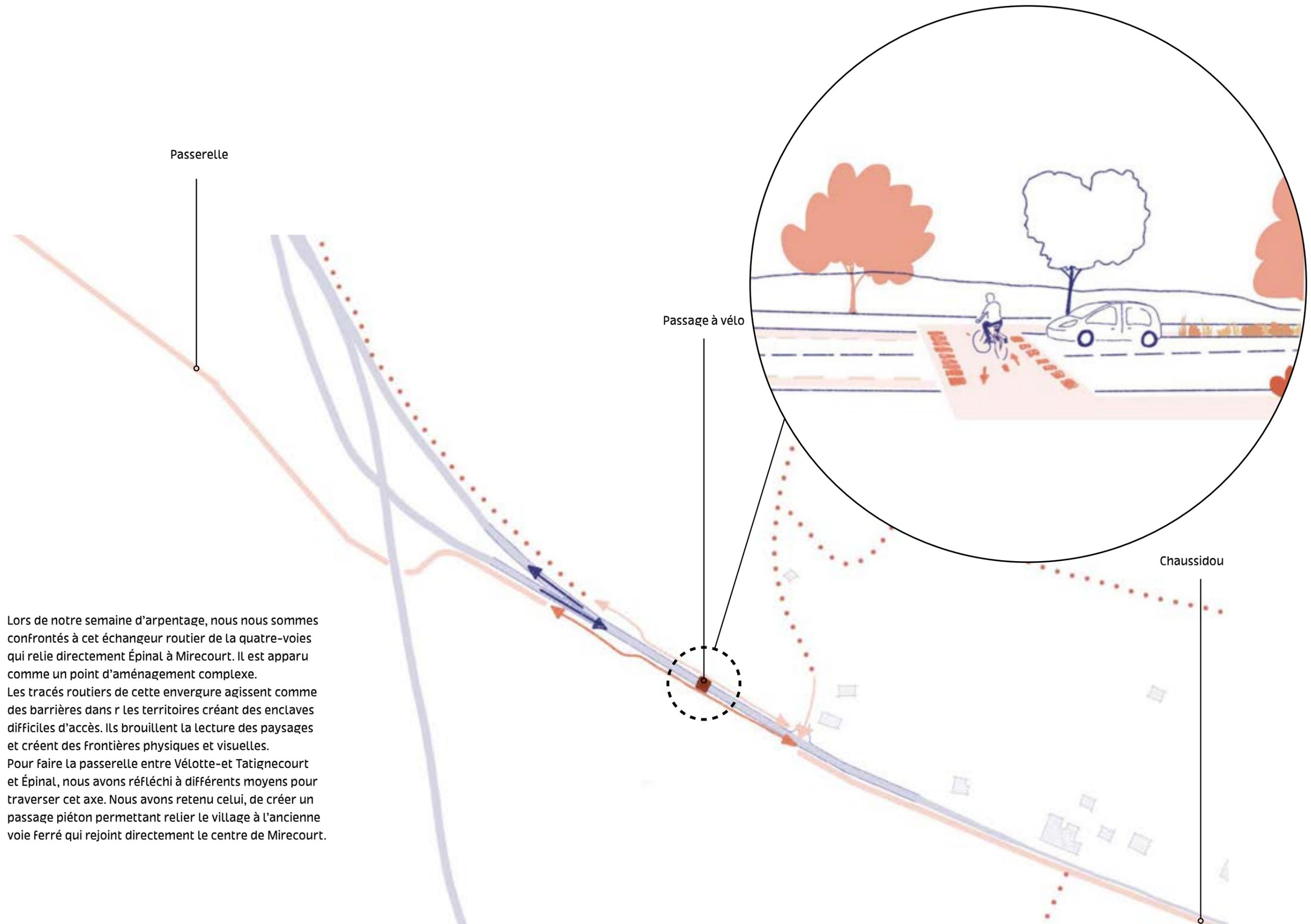




Vélotte-et-Tatignecourt

L'échangeur de la quatre-voies, une frontière pour le vélo





Lors de notre semaine d'arpentage, nous nous sommes confrontés à cet échangeur routier de la quatre-voies qui relie directement Épinal à Mirecourt. Il est apparu comme un point d'aménagement complexe. Les tracés routiers de cette envergure agissent comme des barrières dans r les territoires créant des enclaves difficiles d'accès. Ils brouillent la lecture des paysages et créent des frontières physiques et visuelles. Pour faire la passerelle entre Vélotte-et Tatignecourt et Épinal, nous avons réfléchi à différents moyens pour traverser cet axe. Nous avons retenu celui, de créer un passage piéton permettant relier le village à l'ancienne voie ferré qui rejoint directement le centre de Mirecourt.

Vélotte-et-Tatignecourt

Le franchissement du Madon

Ancienne voie ferrée

Le Madon

La 4 voies



Latitude 48°16'3.64"N Longitude 6° 9'30.00"E 

Ancienne voie ferrée

Aménagement et défrichage

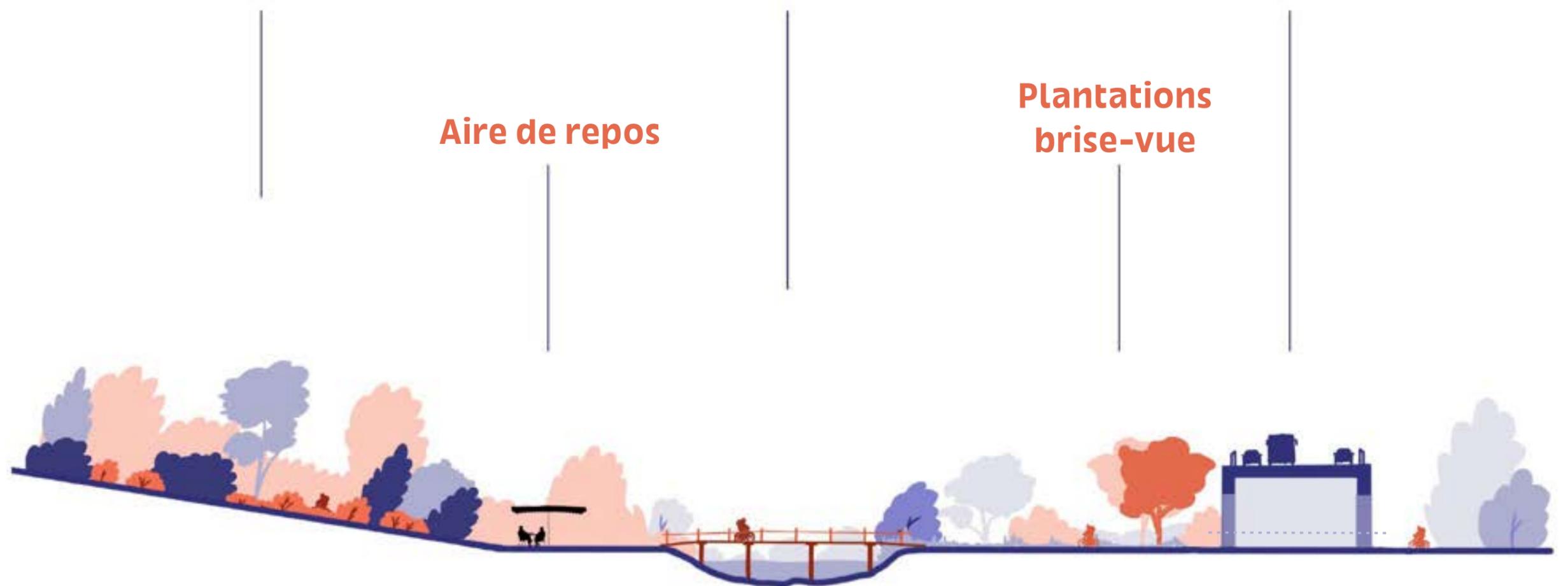
Le Madon

Création d'un ponton cyclable

La 4 voies

Aire de repos

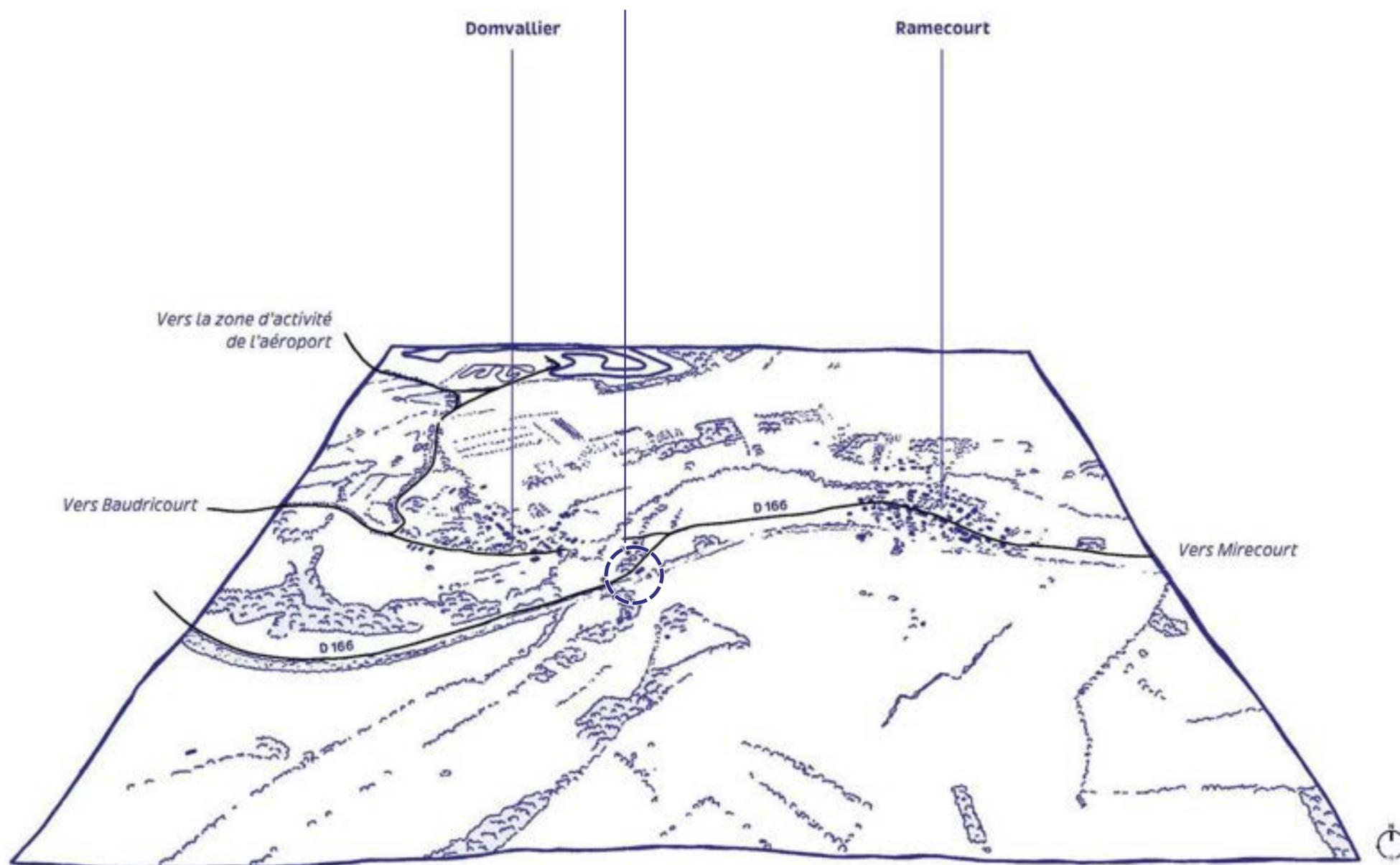
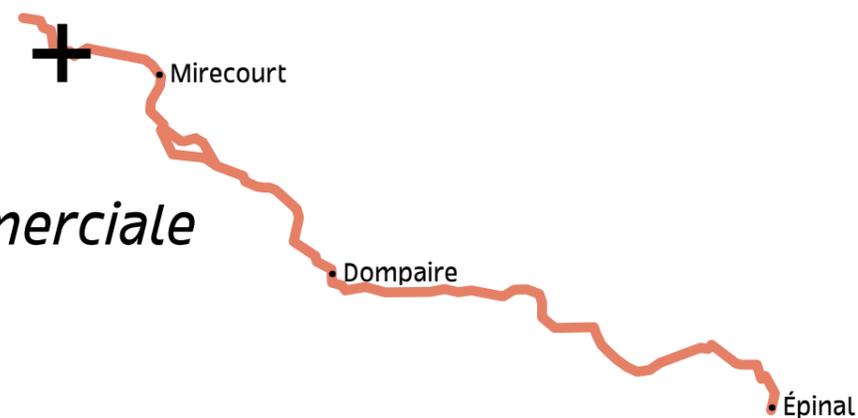
**Plantations
brise-vue**



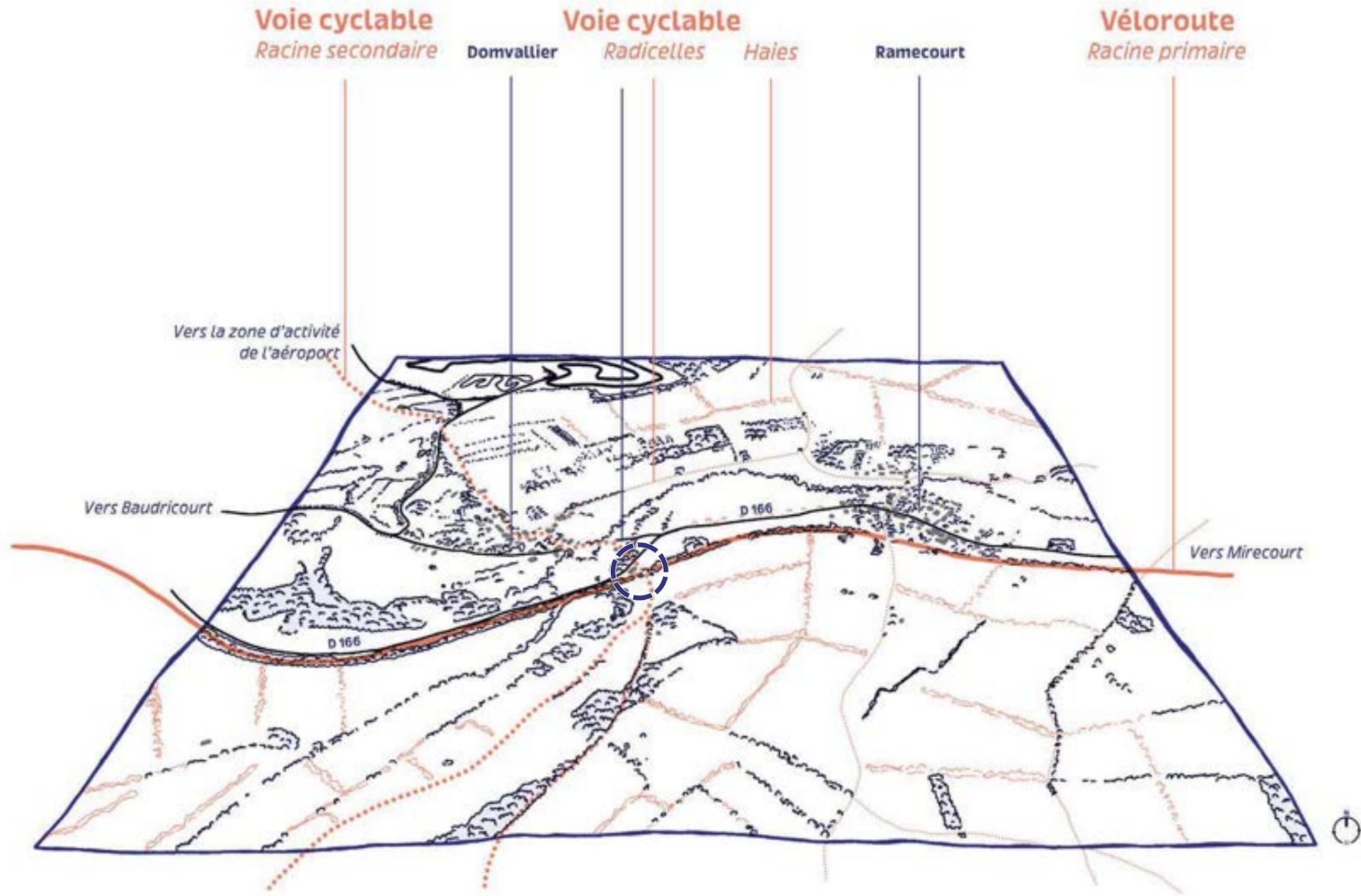
Latitude 48°16'3.64"N Longitude 6° 9'30.00"E 

Domvallier

Le raccord de l'ancienne voie ferrée à la zone industrielle et commerciale

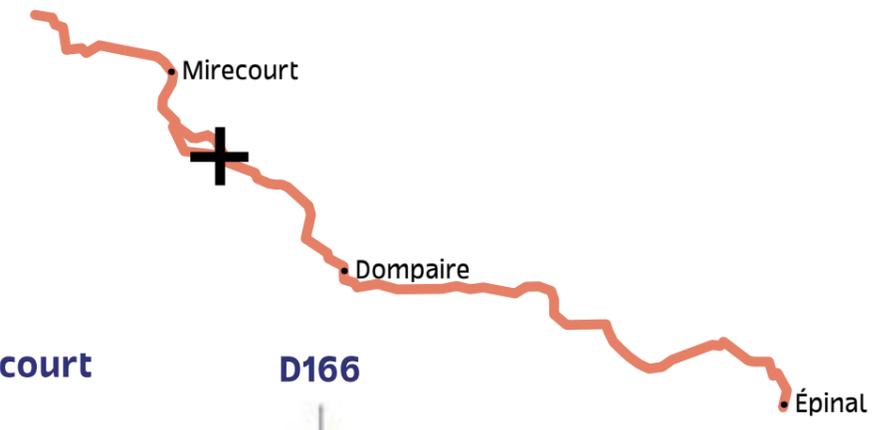


Zoom
La gare vélo de Domvallier



Domvallier

De la voie ferrée abandonnée à la voie verte

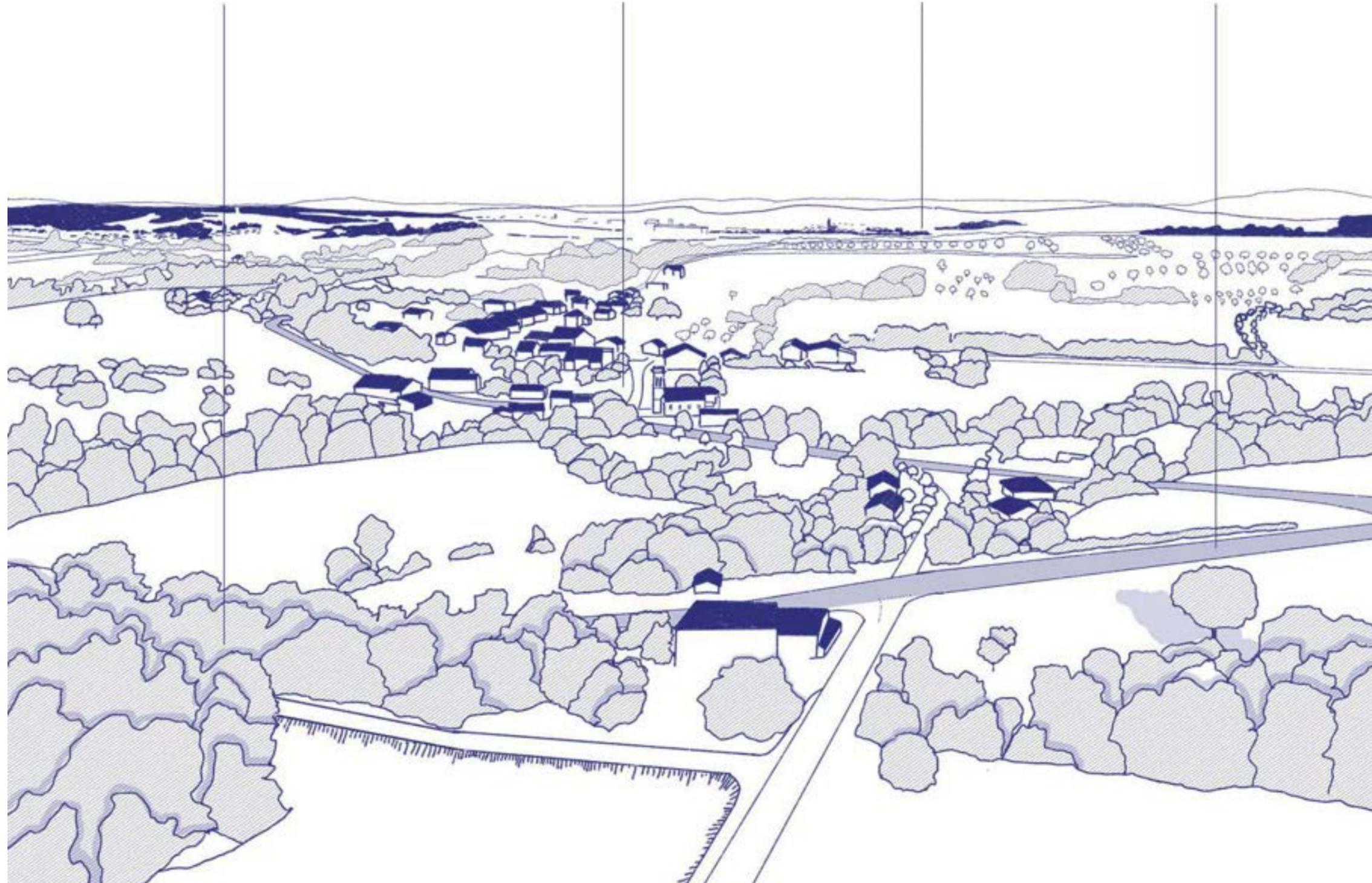


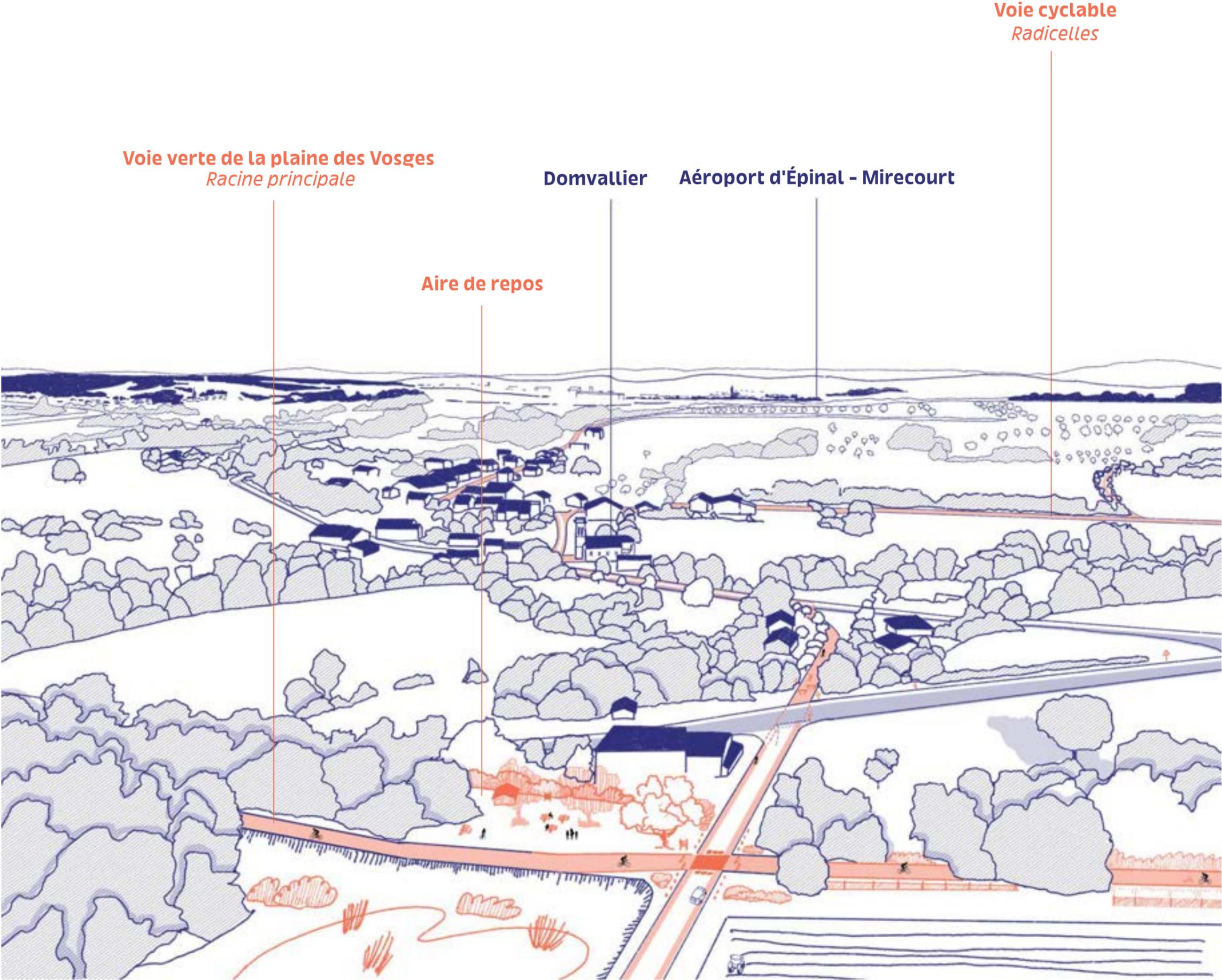
Ancienne voie ferrée en friche

Domvallier

Aéroport d'Épinal - Mirecourt

D166





Voie verte de la plaine des Vosges
Racine principale

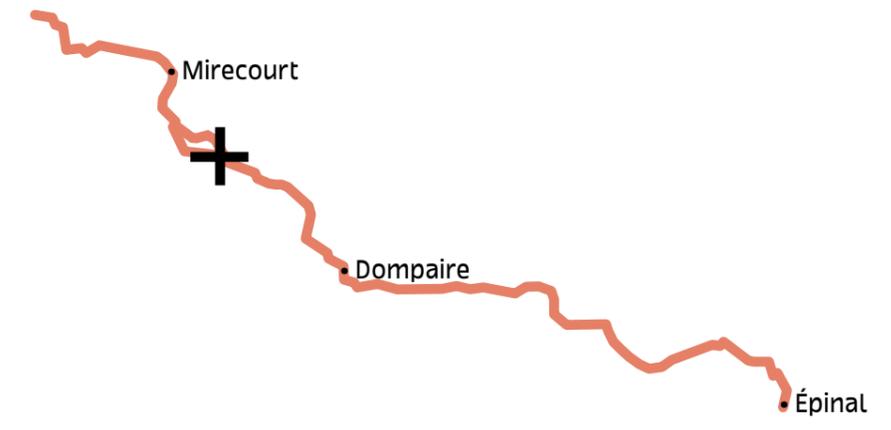
Domvallier **Aéroport d'Épinal - Mirecourt**

Voie cyclable
Radicelles

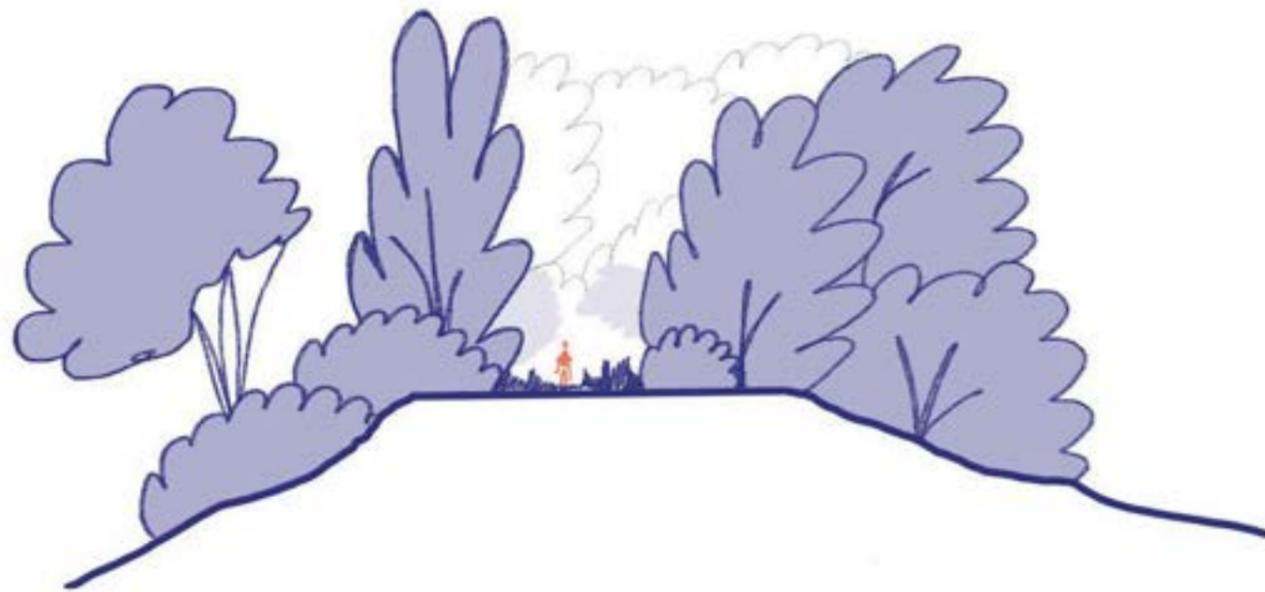
Aire de repos

Domvallier

Le vélo, un transport pour vivre son territoire

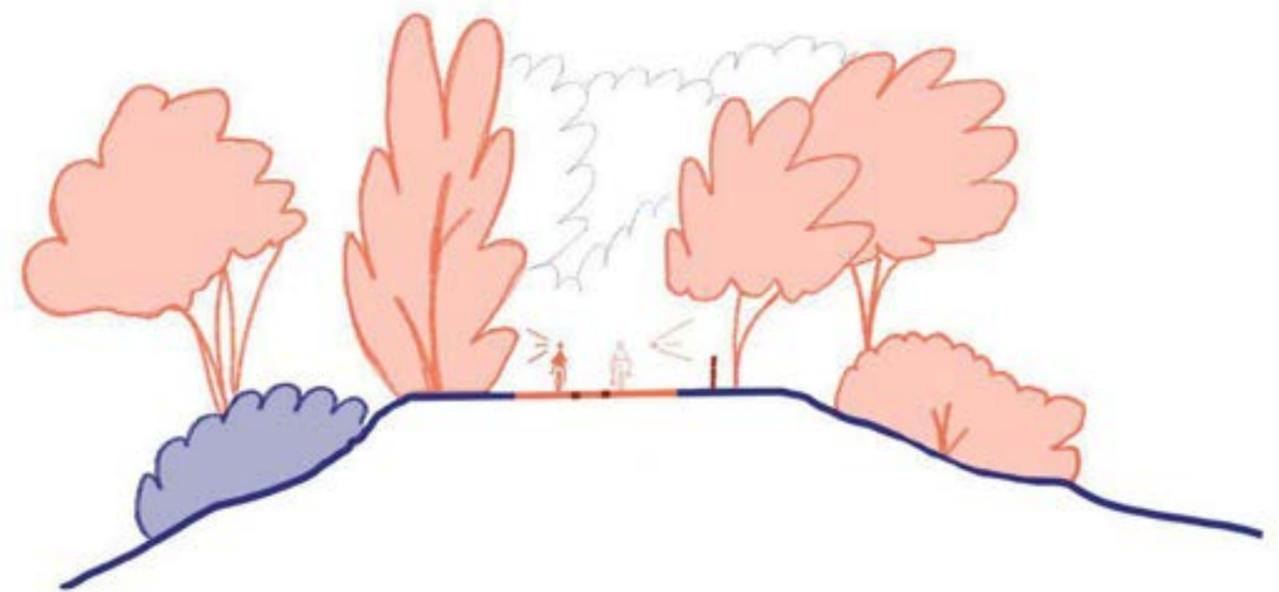


Ancienne voie ferrée en friche



Latitude 48°18'24.43"N Longitude 6° 5'13.73"E

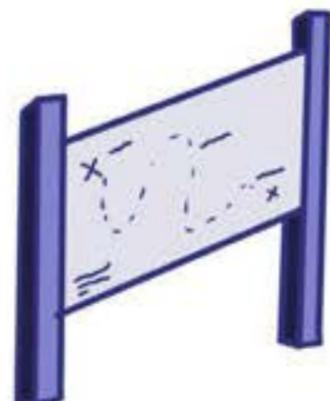
Revêtement, défrichage & signalétique



Latitude 48°18'24.43"N Longitude 6° 5'13.73"E

Panneaux de parcours

Point étape



Mobilier
Confort et détente

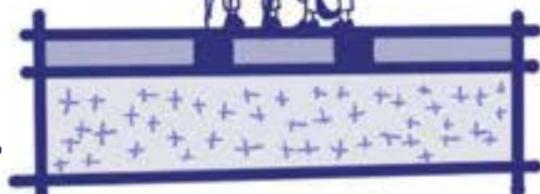


Revêtement
Meilleure adhérence



Matériaux carrossables

Ballast de la voie ferrée réutilisé comme assise



Toilettes publiques
Confort



Informations
*Attache vélo, point d'eau
et kit de réparation*

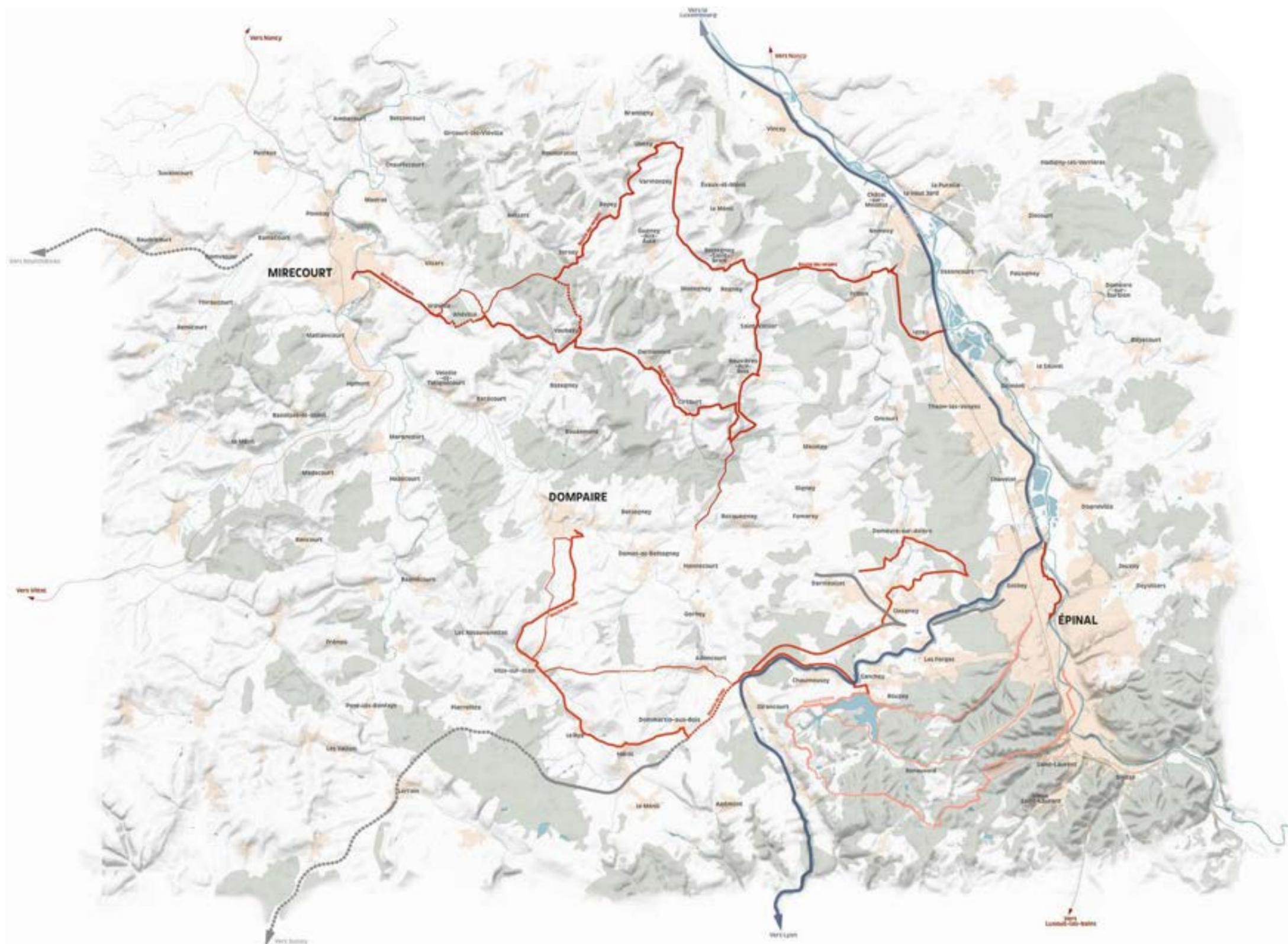


LES RACINES SECONDAIRES

LA BOUCLE DES VERGERS & LA BOUCLE DE L'EAU

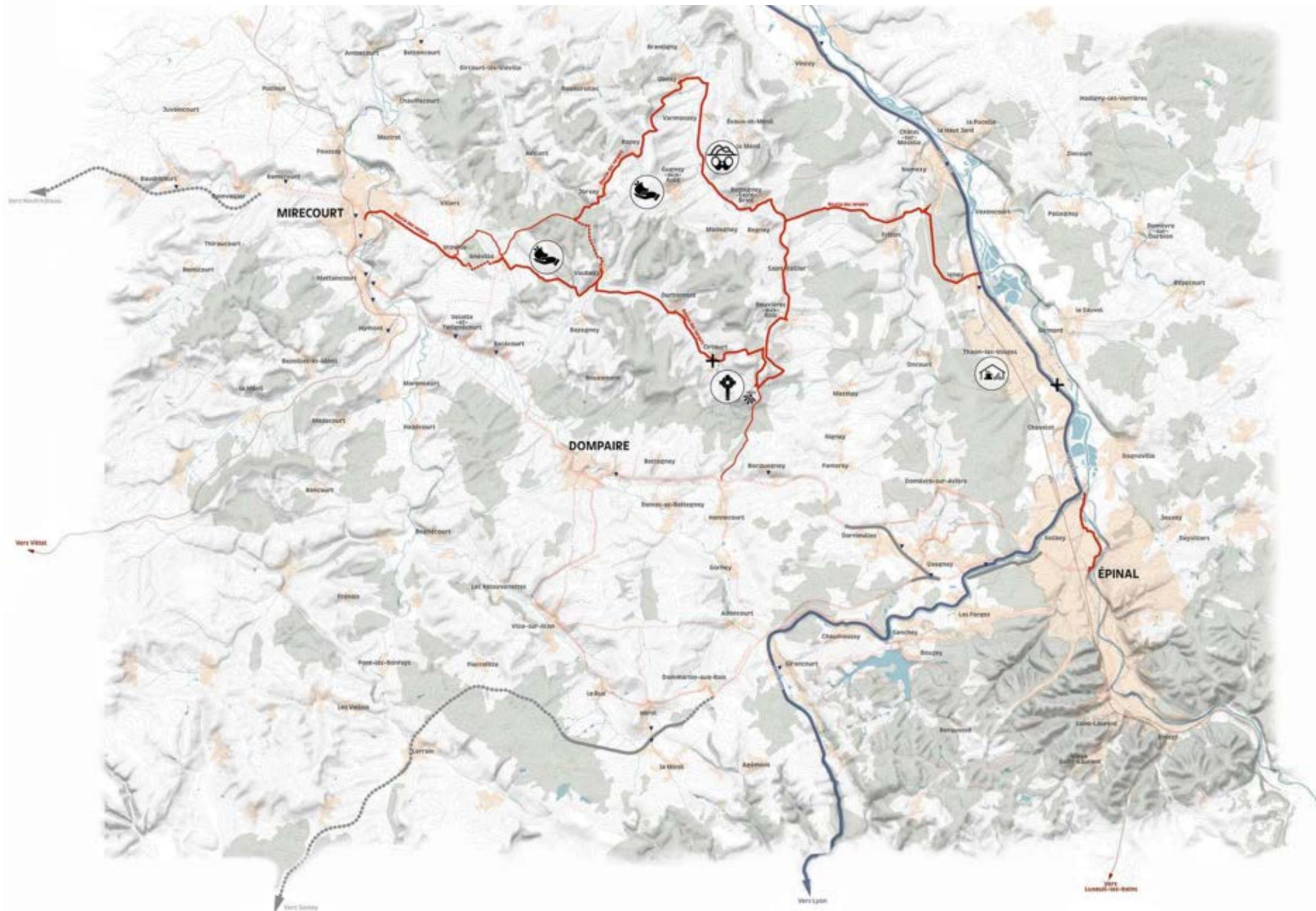
LES RACINES SECONDAIRES

Des propositions de balades

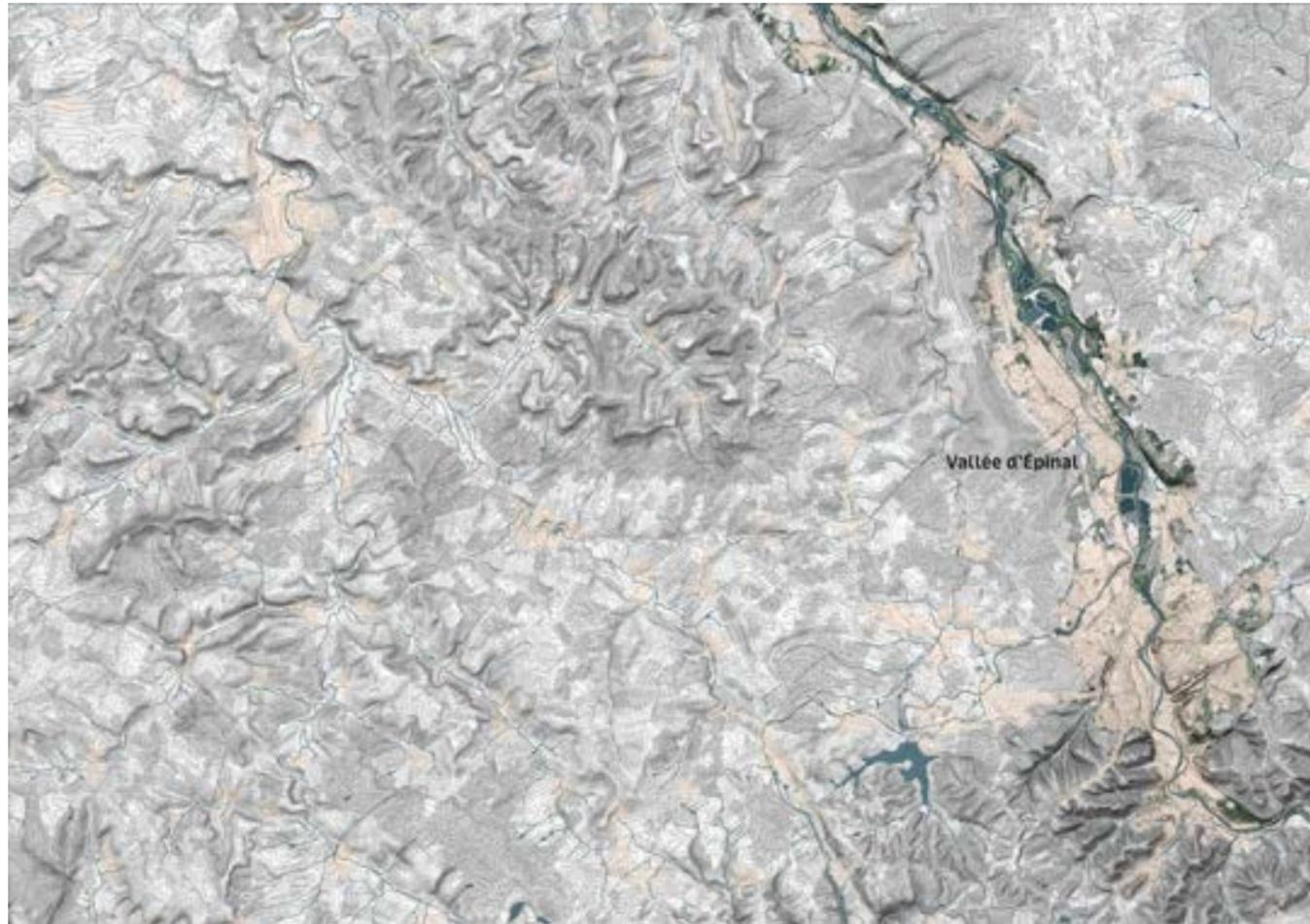


BOUCLE DES VERGERS

Un parcours à la découverte des vergers vosgiens en 3h10



Récit d'un itinéraire, la boucle des vergers



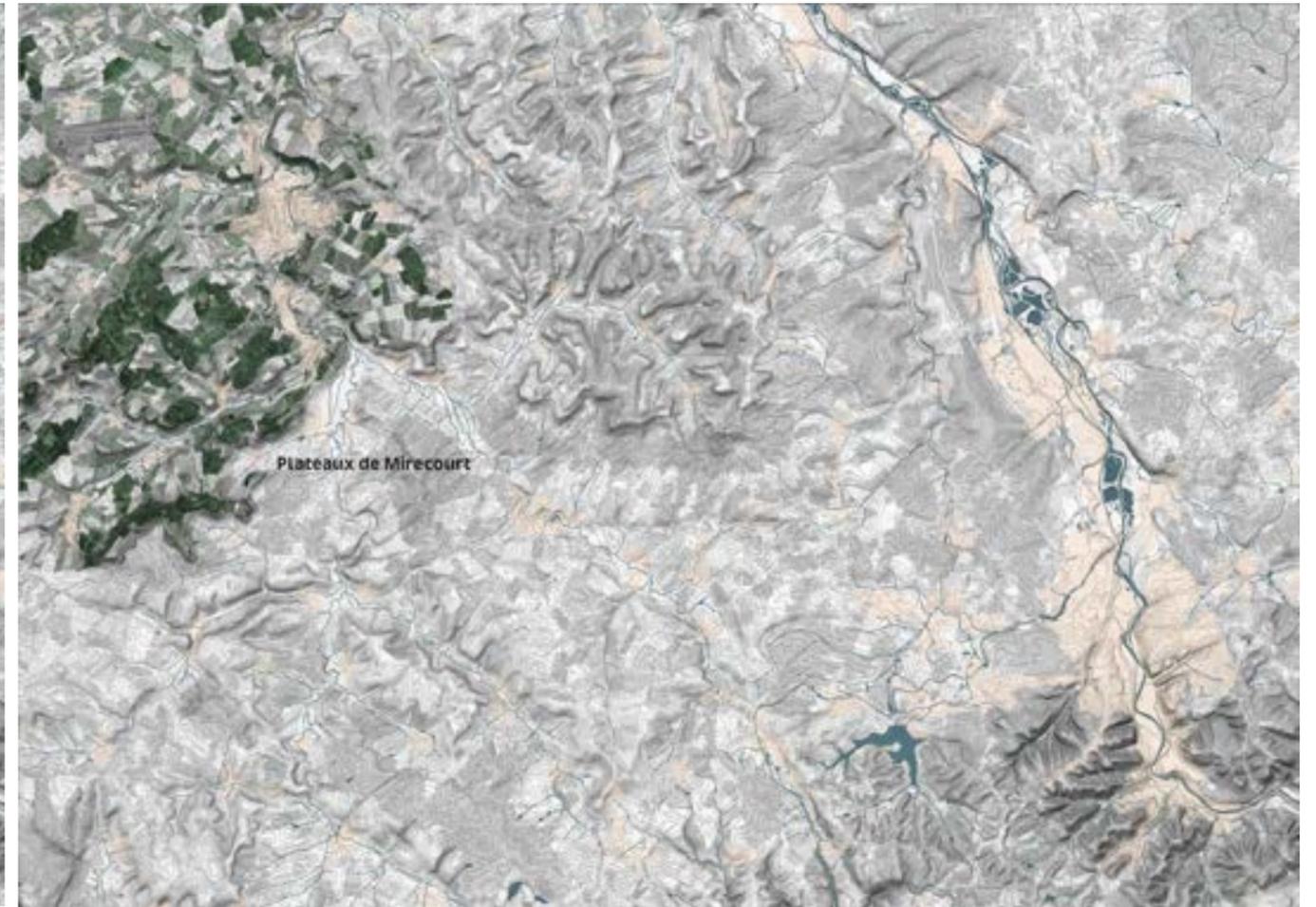
La boucle des vergers est une boucle au départ d'Épinal et qui permet de rejoindre Mirecourt par deux itinéraires différents. Le premier itinéraire, au nord qui s'effectue en environ 3h10 propose de découvrir la diversité des paysages des Vosges Centrales. Tout commence en longeant la Moselle en remontant vers le nord, depuis Épinal centre, puis traverser l'agglomération, Golbey, Thaon-Les-Vosges et le canal des Vosges. Découvrir les anciens sites d'extraction de sable, aujourd'hui devenus étangs, véritables réserves naturelles en plein cœur d'agglomération. Ensuite, prendre la direction de Frizon. Traverser l'épaisse couronne boisée des coteaux d'Épinal pour retrouver les routes découvertes des vaux du Robert. Du haut des vallons la vue se dégage et

s'ouvre sur la ligne bleue des Vosges qui se dessine au loin. Remonter au nord encore, vers Ubexy, et découvrir les vergers encore en exploitation le long de la route vers Jorxey. Prendre ensuite la direction d'Ahéville en surplomb de Mirecourt puis redescendre à toute vitesse dans la vallée du Madon qui accueille en ses berges la ville des luthiers.



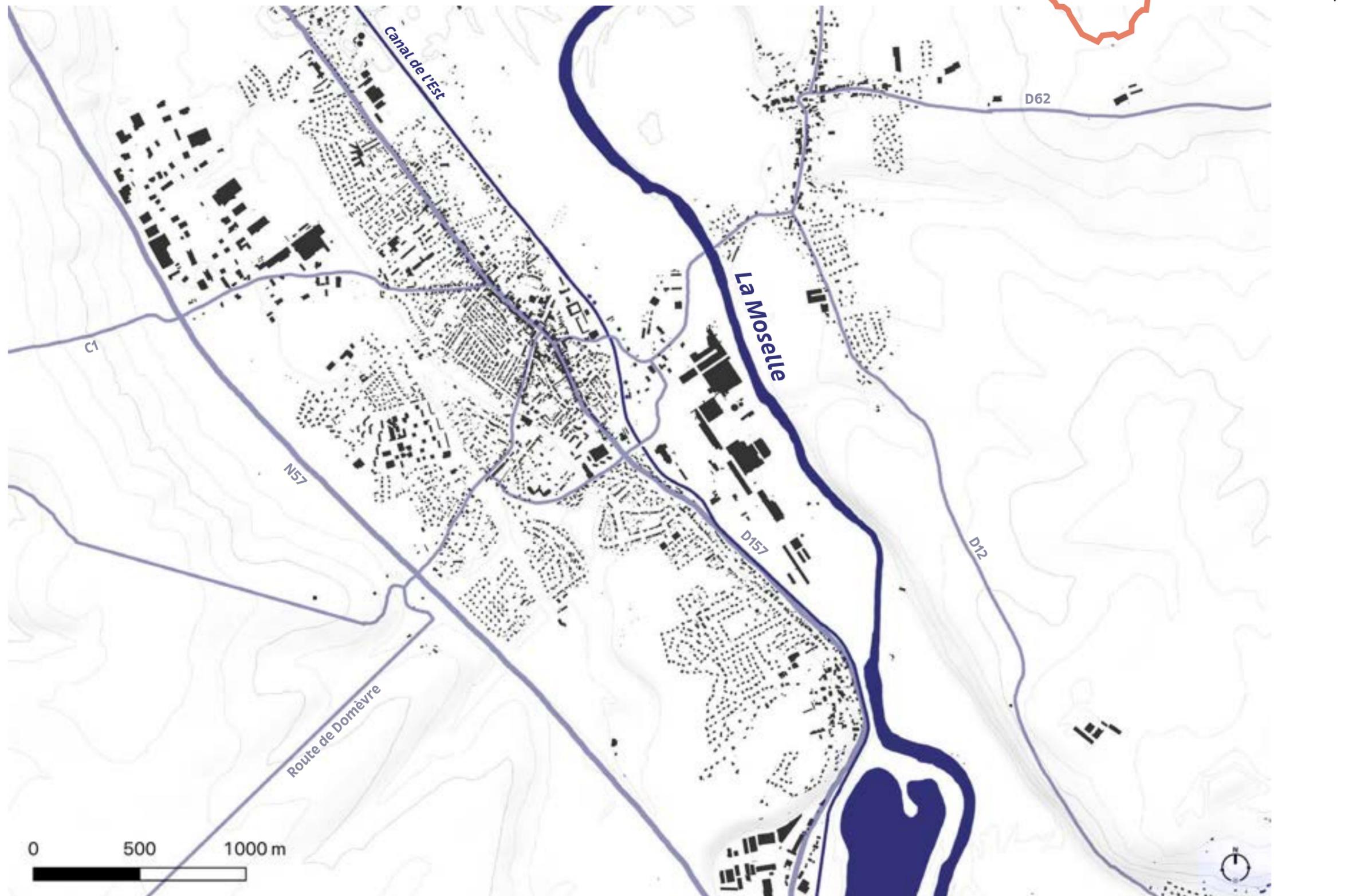
La boucle sud propose un tout autre itinéraire en environ 3h de balade. Depuis Épinal, suivre Frizon et rejoindre Saint-Vallier, profiter de la vue sur la ligne bleue des Vosges. Découvrir le patrimoine bâti en traversant de nombreux villages centenaires arborant fièrement leurs clochers. Descendre au sud, vers la croix de Virine et apprécier le panorama qu'elle offre sur la région. Longer ensuite le cours tranquille du Robert vers Circourt, Derbamont. S'enchaînent une série de vallons couverts d'anciens vergers et de pâturages. Profiter de quelques fruits sucrés au bord d'un chemin. Puis rejoindre Ahéville sur les hauteurs de Mirecourt.

Cette première boucle cyclable se distingue par deux itinéraires nord et sud presque équivalents qui proposent de découvrir l'ampleur des paysages des Vosges à travers l'agglomération d'Épinal, la Moselle, mais aussi le Canal des Vosges. S'ensuit alors une partie d'itinéraire sous couvert forestier. Puis découvrir la beauté des paysages vallonnés des Vaux du Robert et rejoindre les grandes plaines agricoles du Plateau de Mirecourt.



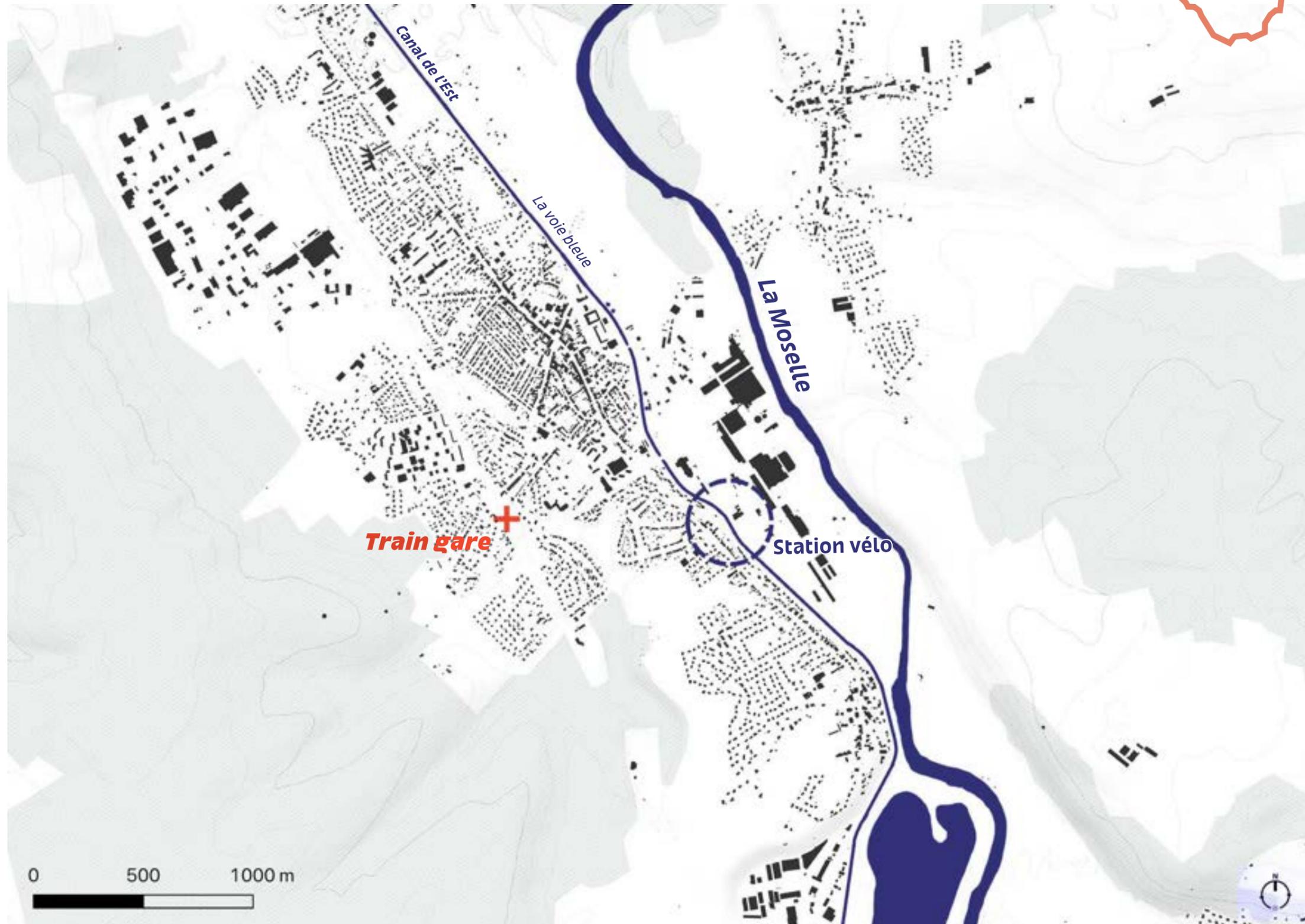
Thaon-les-Vosges

État des lieux, un axe cyclable le long du canal



Thaon-les-Vosges

Enjeux, relier les points stratégiques sur le territoire



Mirecourt

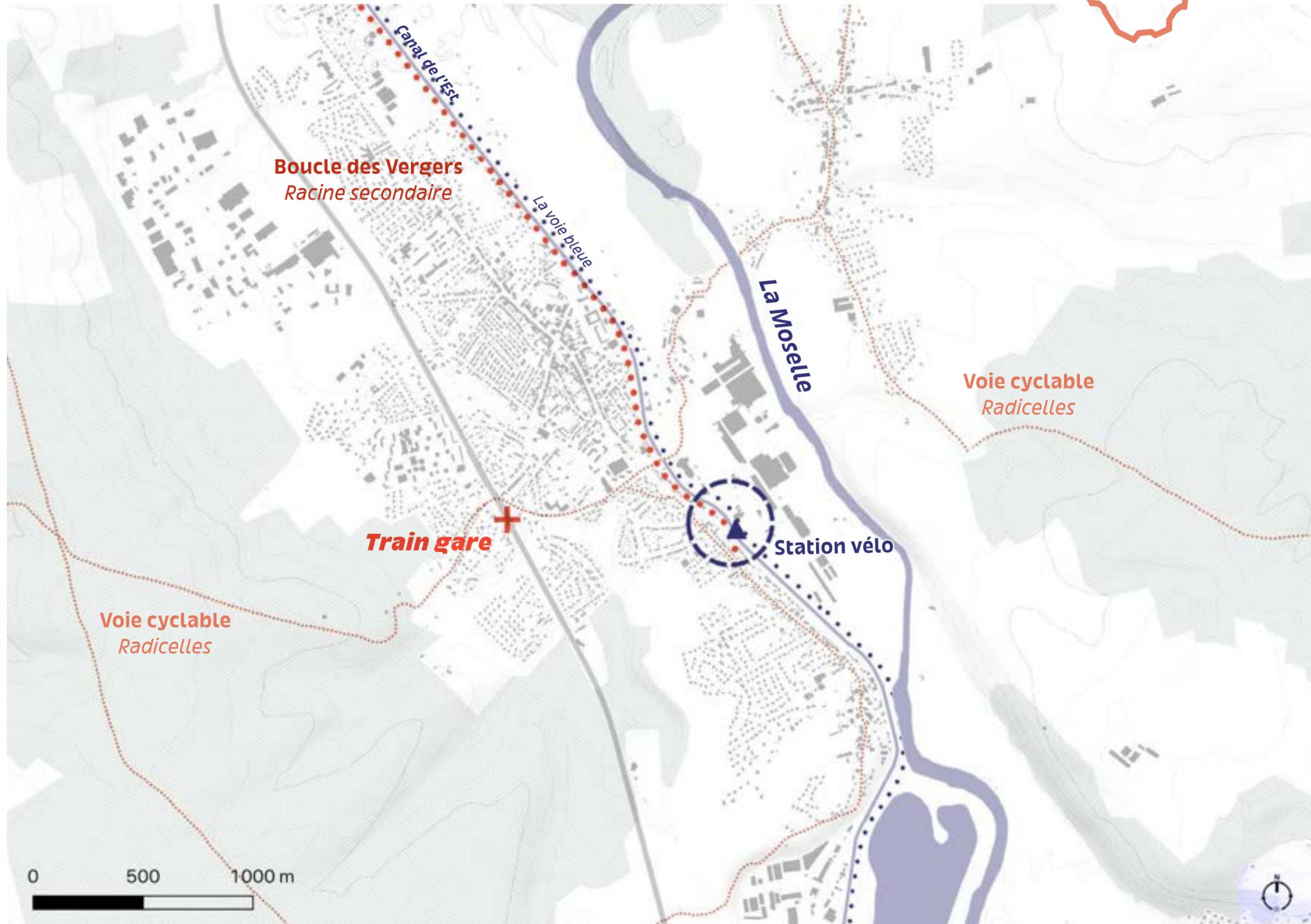
Thaon-Les Vosges

Thaon-les-Vosges

Projet, le vélo pour les trajets urbains

Mirecourt

Thaon-Les Vosges

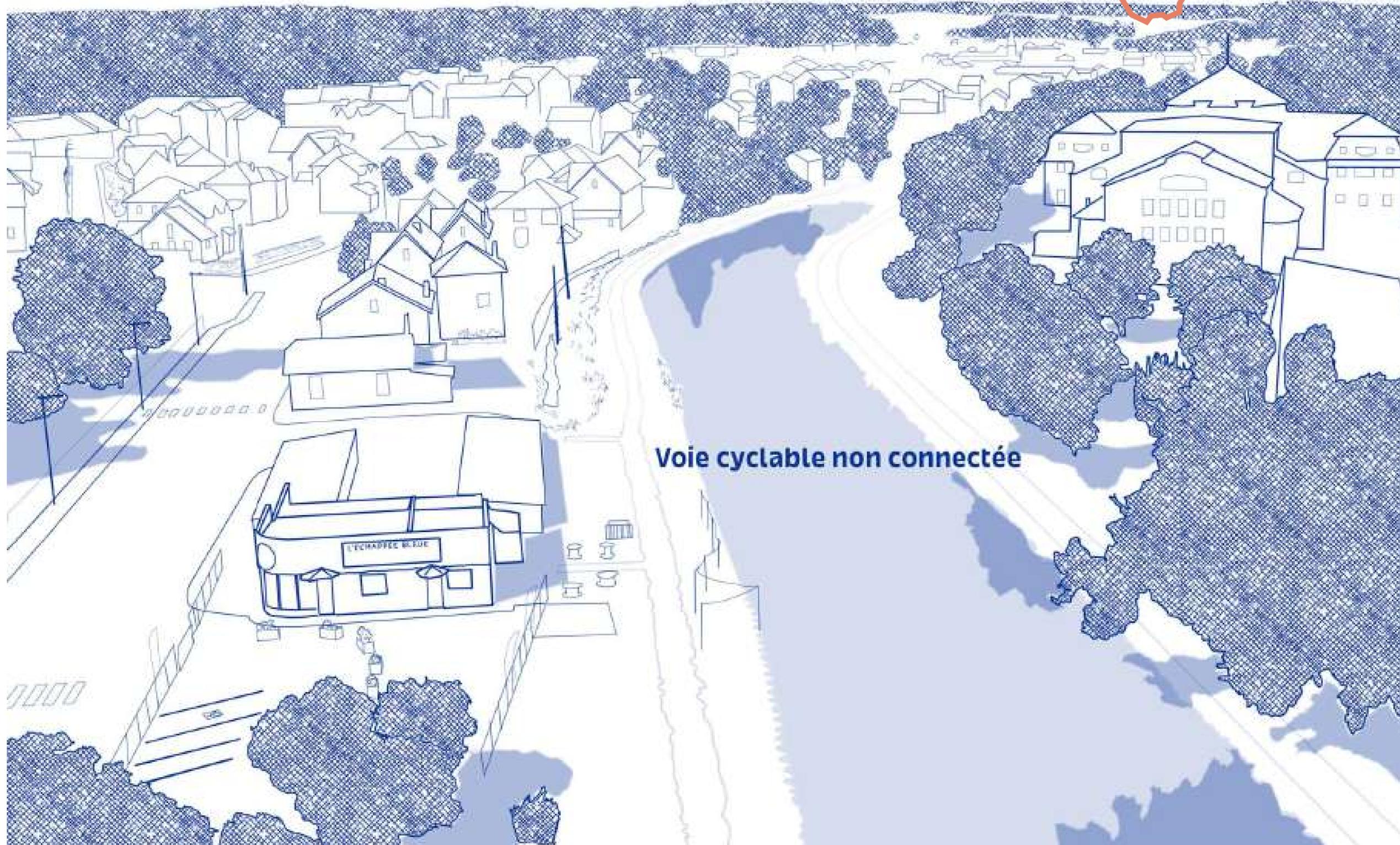


Thaon-les-Vosges

S'inspirer et développer les initiatives citoyennes

Mirecourt

Thaon-Les Vosges



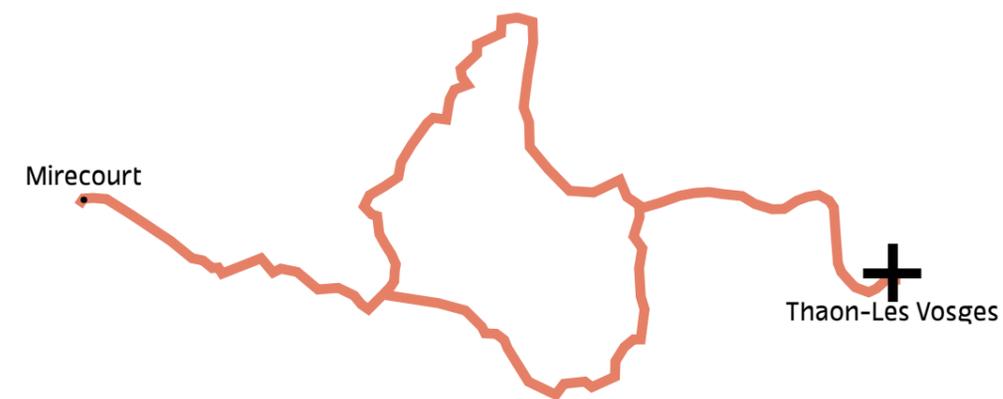
Station vélo
Accueillant cyclistes
Vecteur de lien social

Boucle des vergers
Connecter avec la voie bleue



Thaon-les-Vosges

Dynamiser les bords du Canal des Vosges

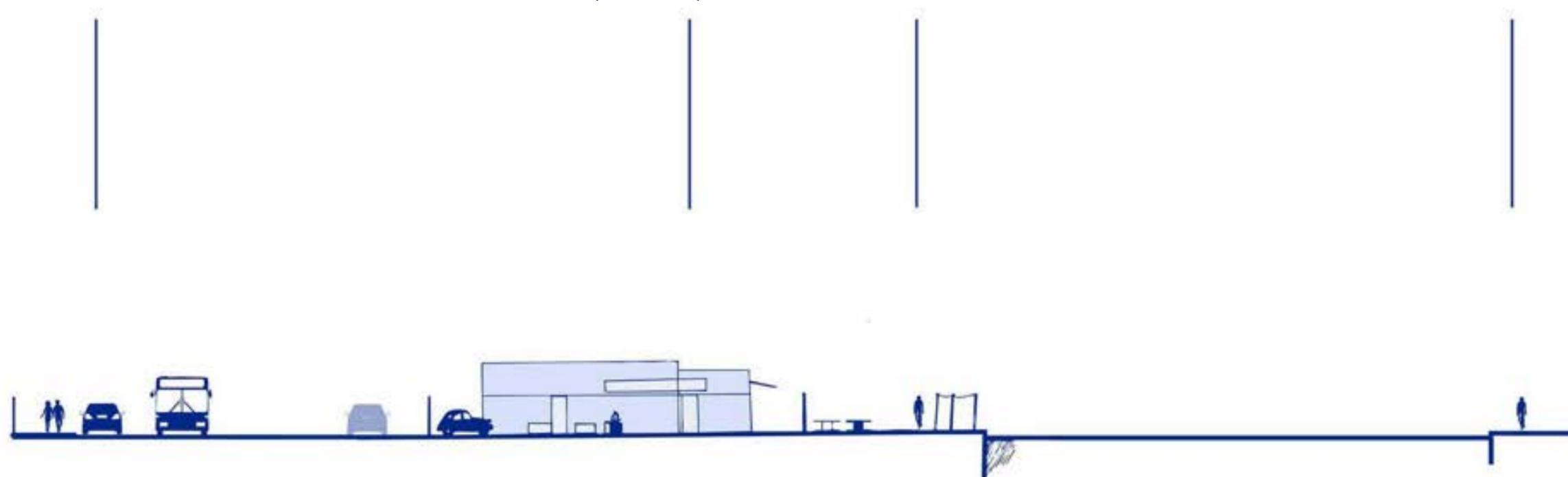


Forte présence de de la voiture et stationnement souvent inoccupée

Station vélo
*Arrêt pour les cyclistes
Café, atelier vélo, achat*

Revêtement devenu carrossable
Voie en friche devenue piste

La voie bleue

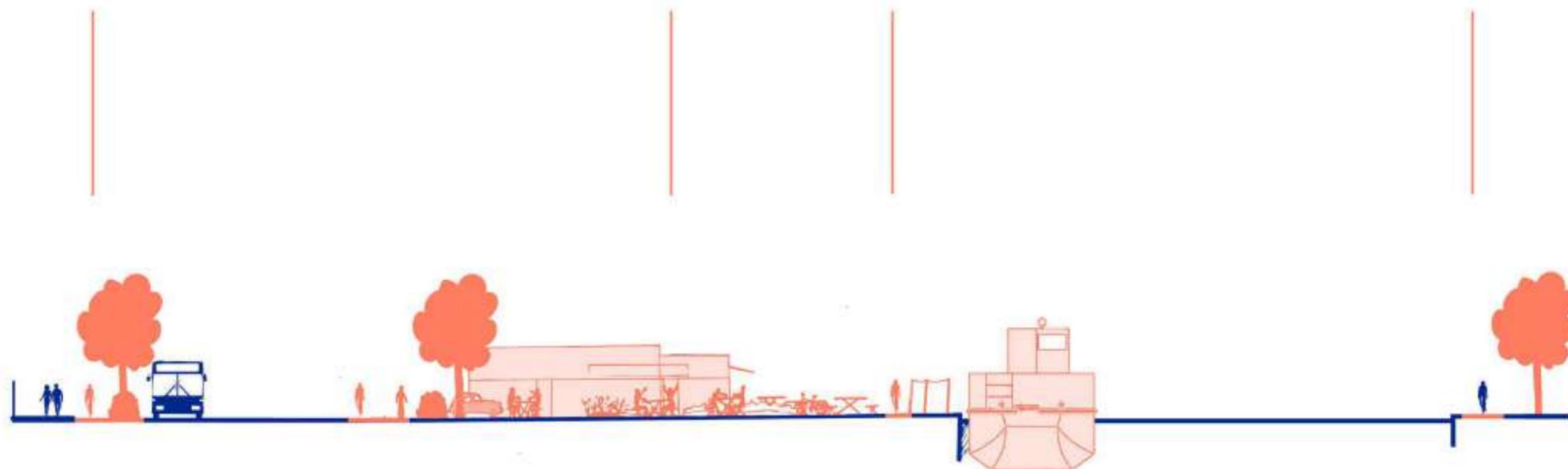


Plantations d'arbres d'alignement
Mise à distance entre la voirie et la voie cyclable

Affirmer et encourager les stations vélos
Créateur de lien social

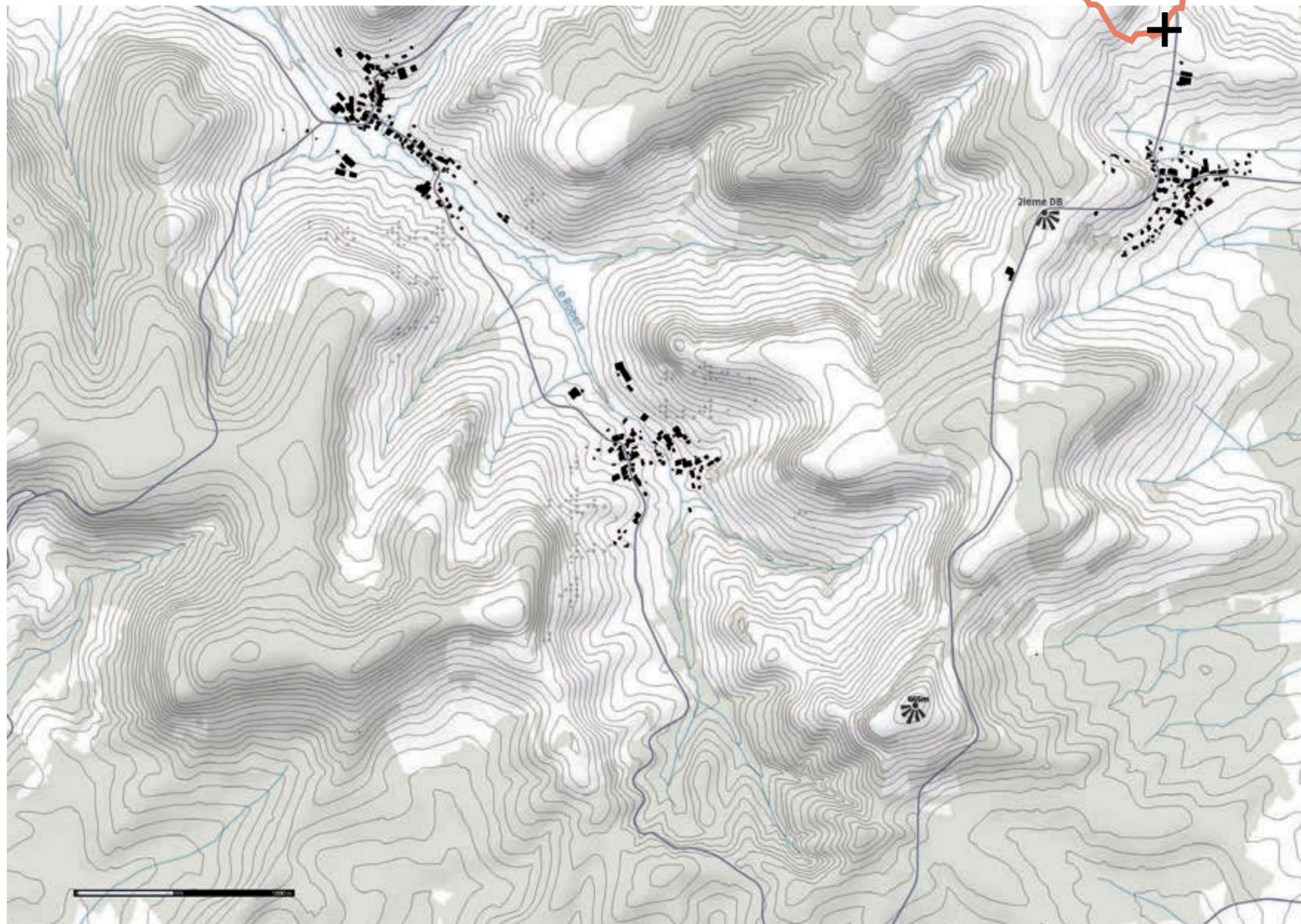
**Boucle des vergers longeant
une portion du canal de l'Est**
Rendre les deux rives du canal accessible et connecté

La voie bleue



Circuit

Un territoire au bâti dispersé

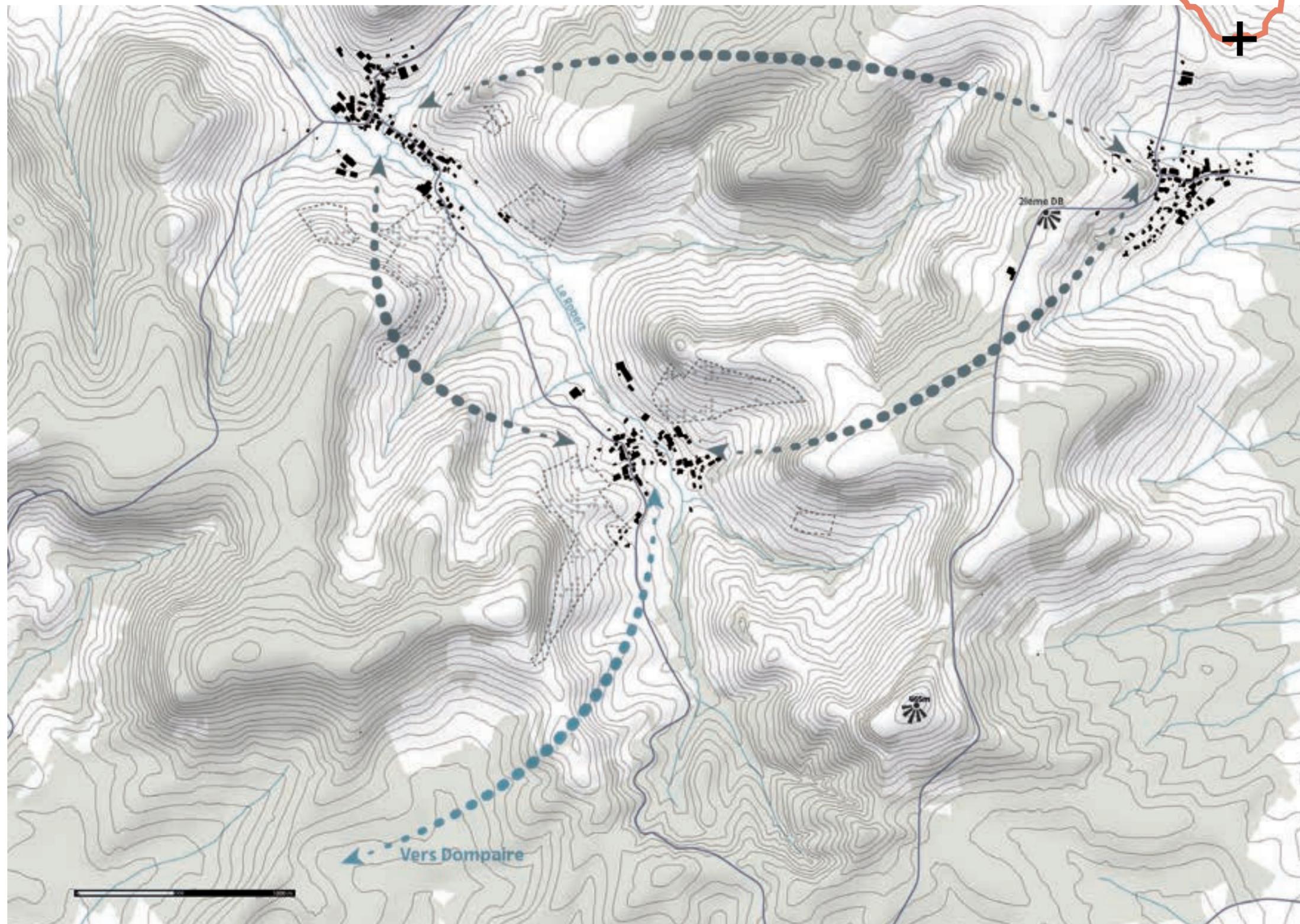


Mirecourt

Thaon-Les Vosges

Circuit

Se déplacer en milieu rurale

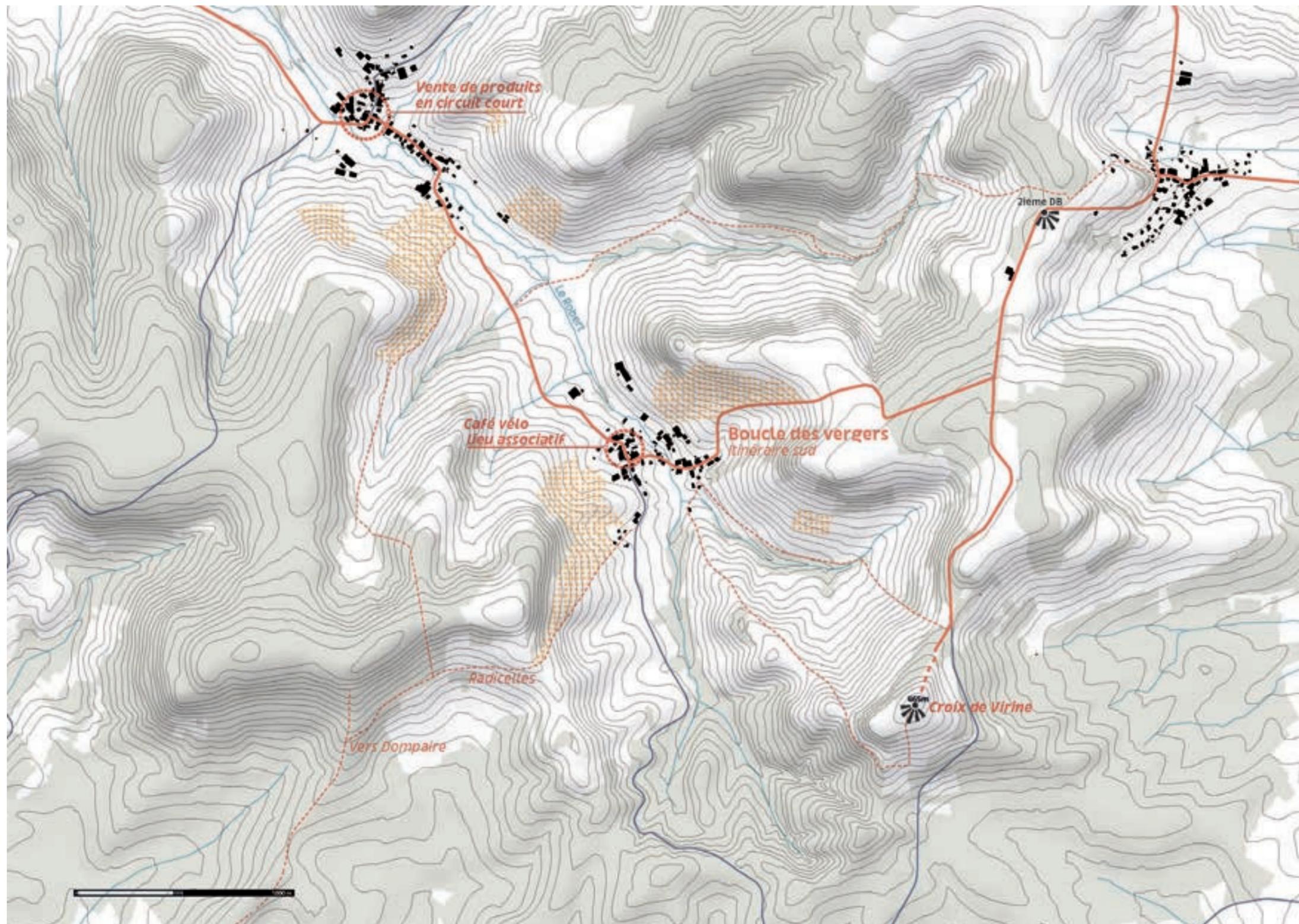


Mirecourt

Thaon-Les Vosges

Circuit

Les vergers communaux, une ressource du territoire



Circourt

Des routes communales qui ne demandent qu'à être pédalées

Mirecourt

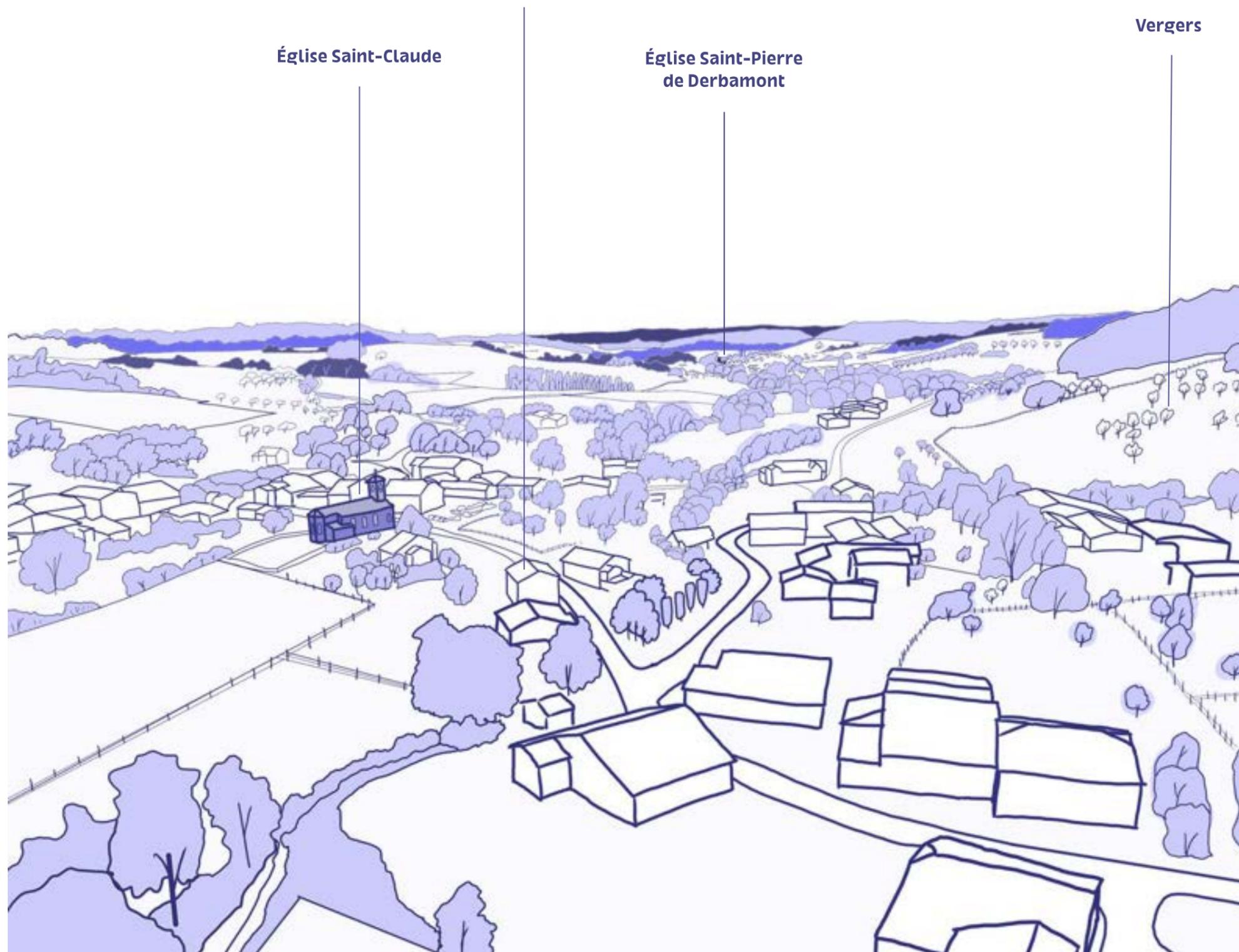
Thaon-Les Vosges

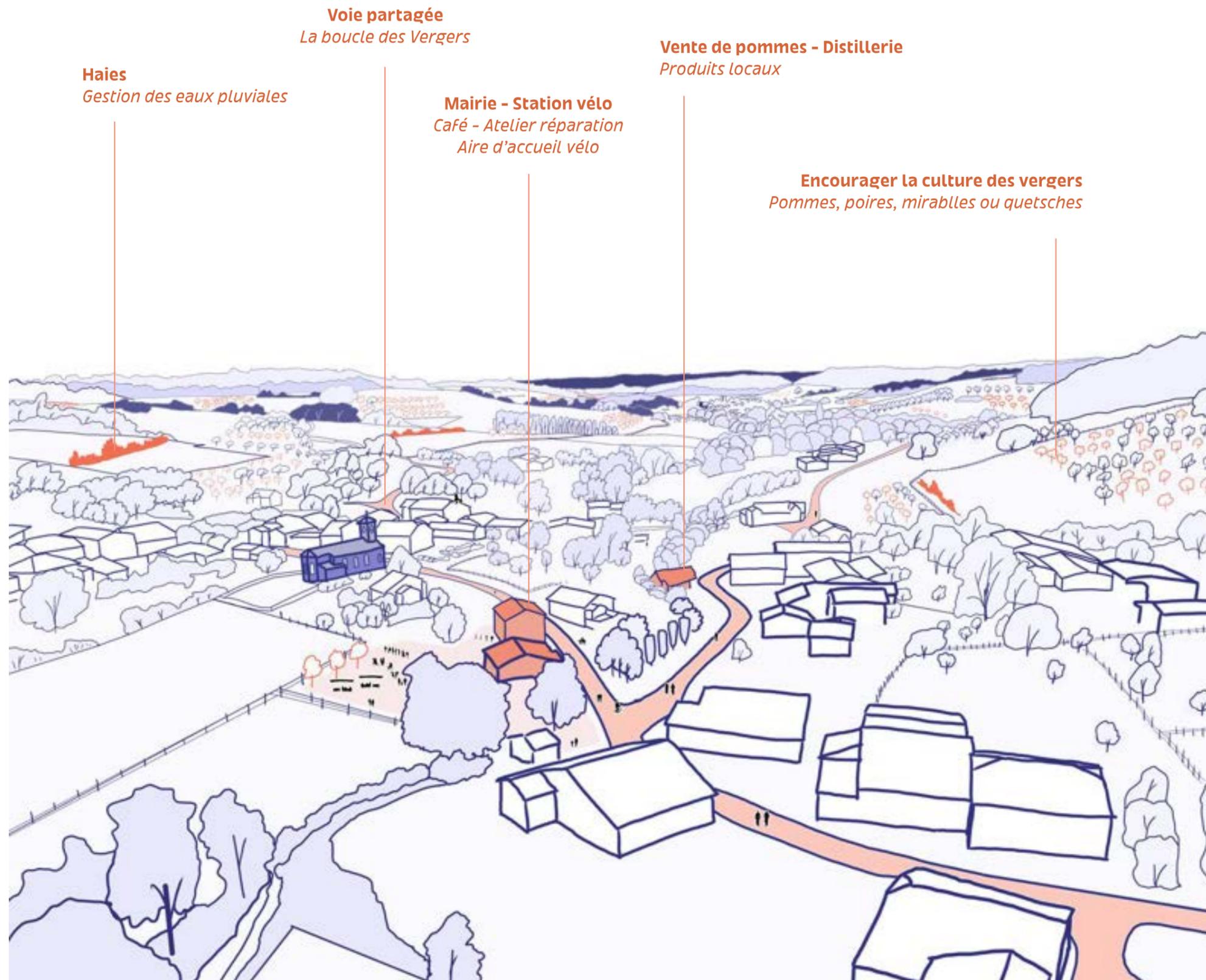
Mairie de Circourt

Vergers

Église Saint-Claude

Église Saint-Pierre
de Derbamont





Haies
Gestion des eaux pluviales

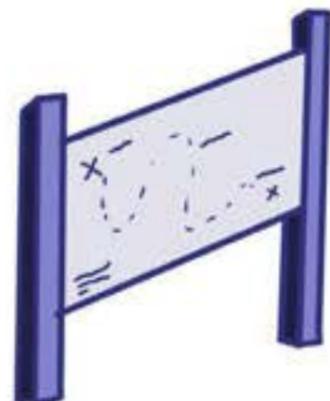
Voie partagée
La boucle des Vergers

Mairie - Station vélo
Café - Atelier réparation
Aire d'accueil vélo

Vente de pommes - Distillerie
Produits locaux

Encourager la culture des vergers
Pommes, poires, mirabilles ou quetsches

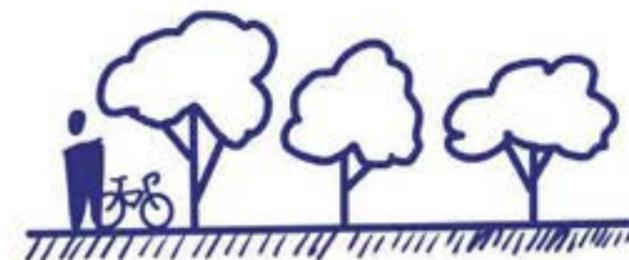
Panneaux de parcours
Point étape



Mobilier
Confort et détente



Lieux conviviaux
Lien social et confort



Vergers
*Cueillettes spontanées
et valorisation de l'histoire et
production des fruits locaux*

Informations
*Attache vélo, point d'eau
et kit de réparation*

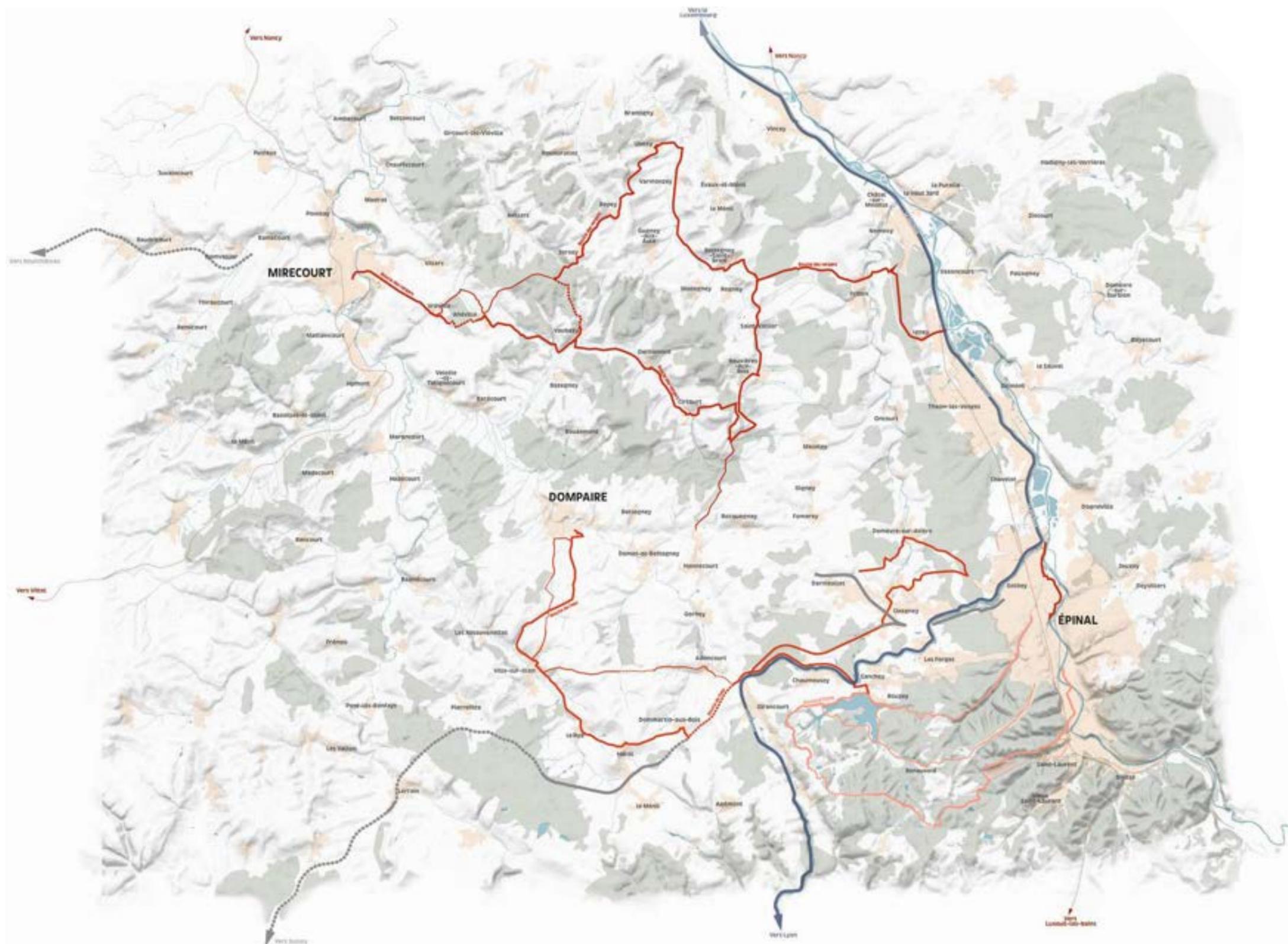




Les vergers sont un vrai plus valu dans ses vaux. C'est un élément du paysage qui rythme le parcours. Donnant de nombreuses autres opportunités. Production, promenades ou encore pédagogies.

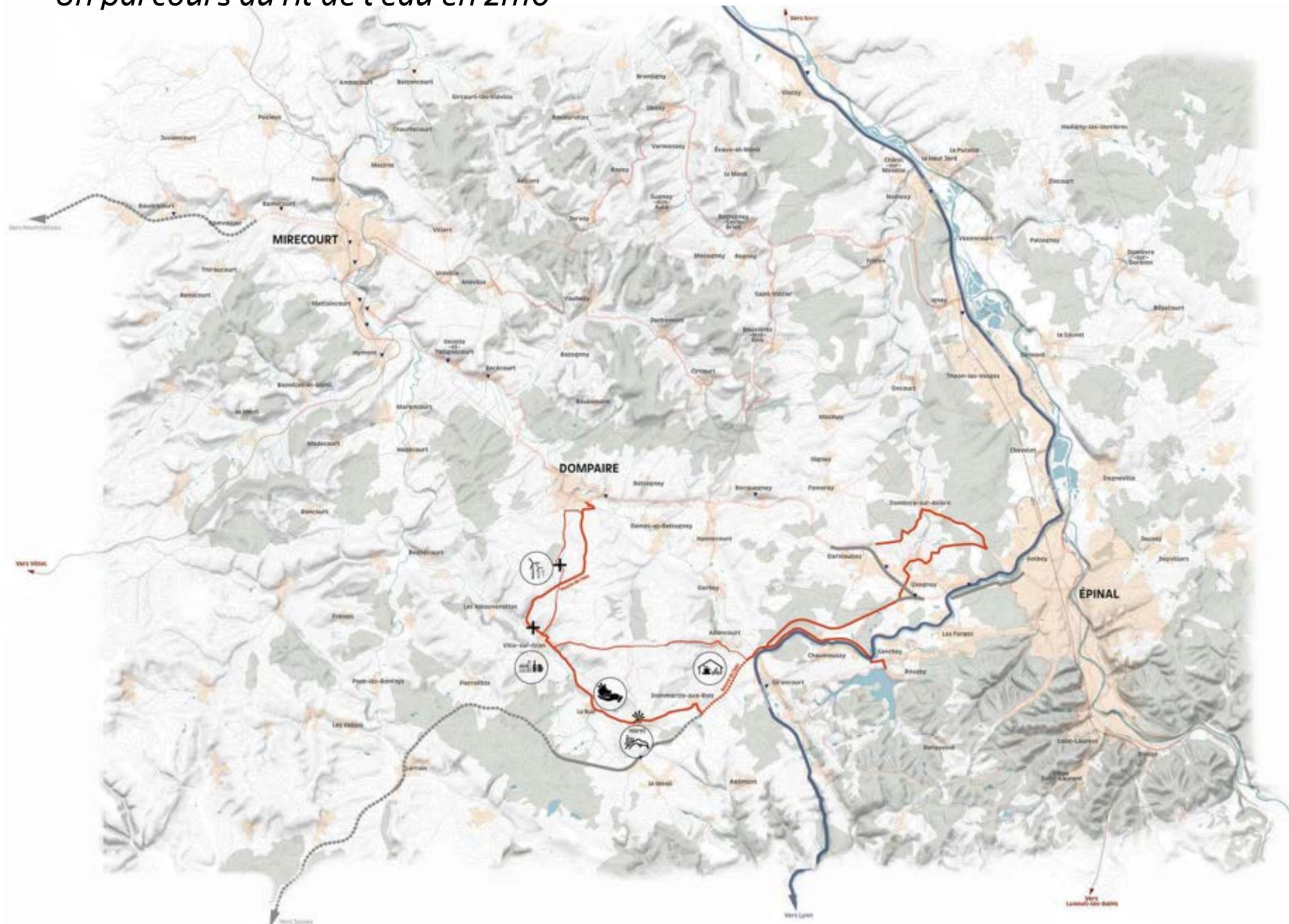
LES RACINES SECONDAIRES

Des propositions de balades

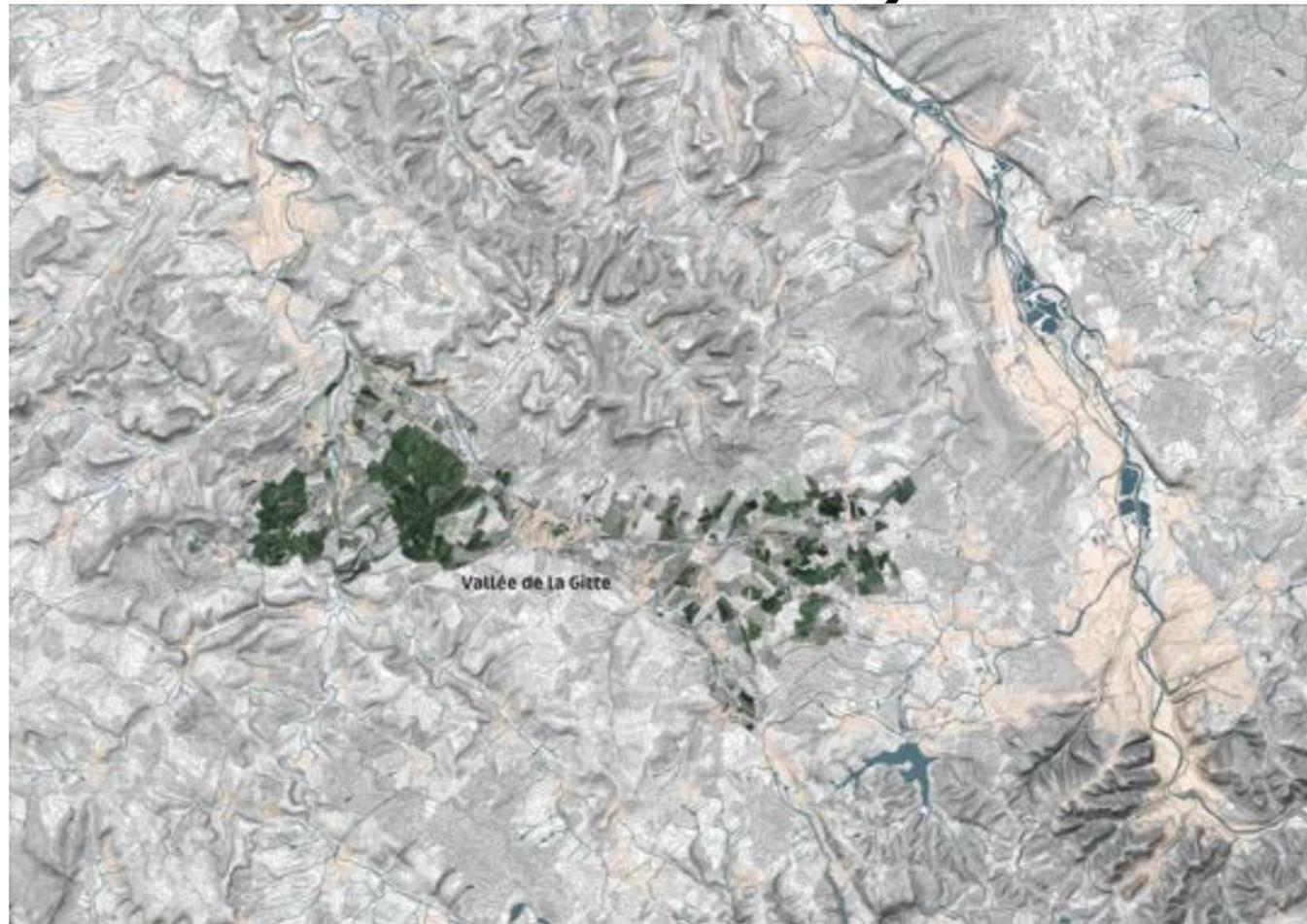


BOUCLE DE L'EAU

Un parcours au fil de l'eau en 2h10



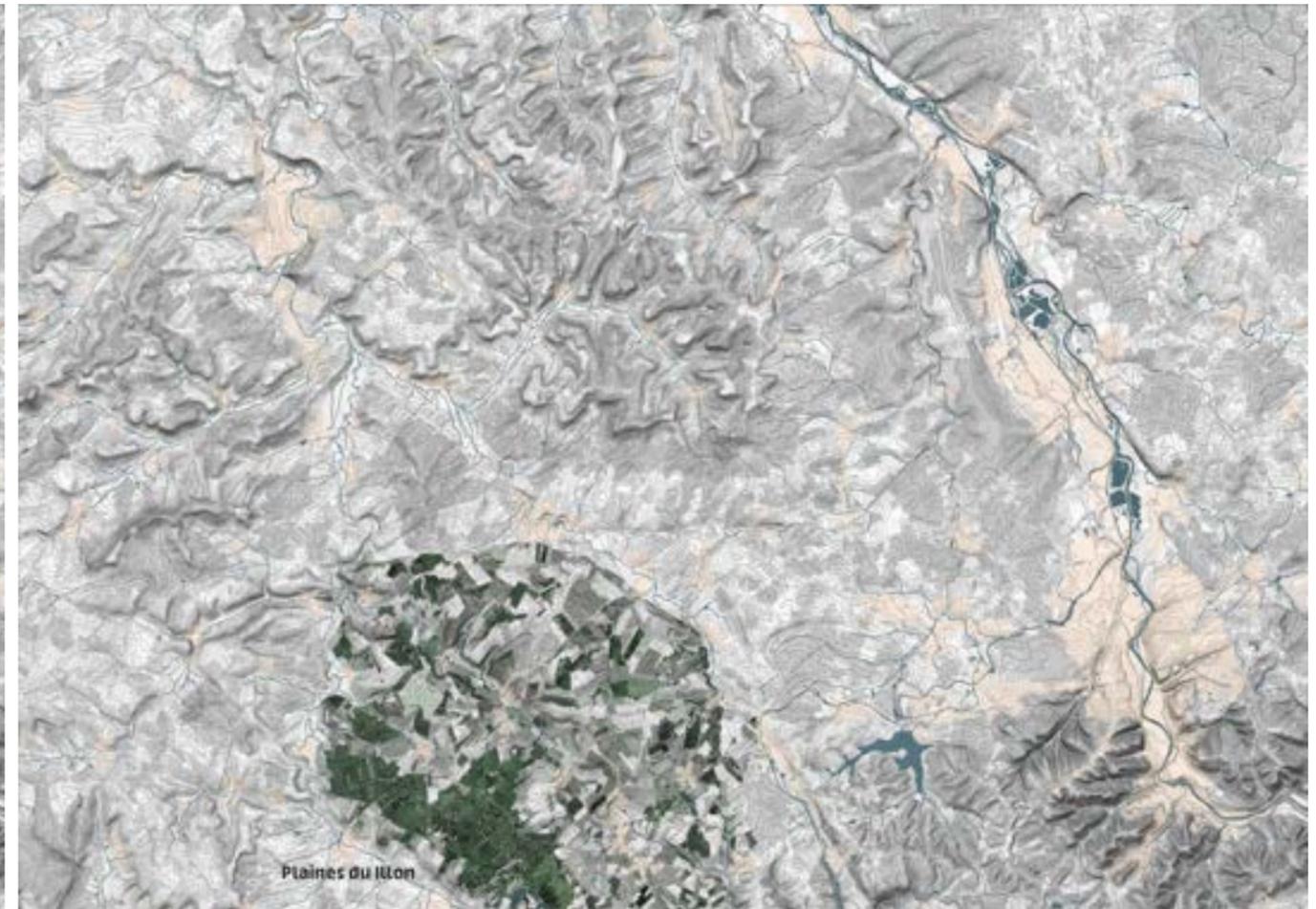
Récit d'un itinéraire, la boucle de l'eau



La boucle de l'eau prend sa source à Dompain, dans la vallée de la Gitte. Elle permet de rejoindre Épinal en 2h10 en passant par le sud, par les plaines du Illon. Prendre la direction de Ville sur Illon. Deux itinéraires s'offrent à nous. Le premier, le plus simple en passant par la grande route en longeant les prés et les champs. Le second pour les plus téméraires empruntera le chemin de l'énergie. Un chemin agricole semé de quelques nids de poules et d'ornières profondes. Ils passeront ensuite par le chemin de maintenance des éoliennes pour observer de près ces géants d'acier. La vue dégagée depuis les hauteurs nous permet d'entrevoir le versant opposé de la vallée de la Gitte. Ville-sur-Illon, village de fond de vallon accueille une ancienne brasserie devenue musée

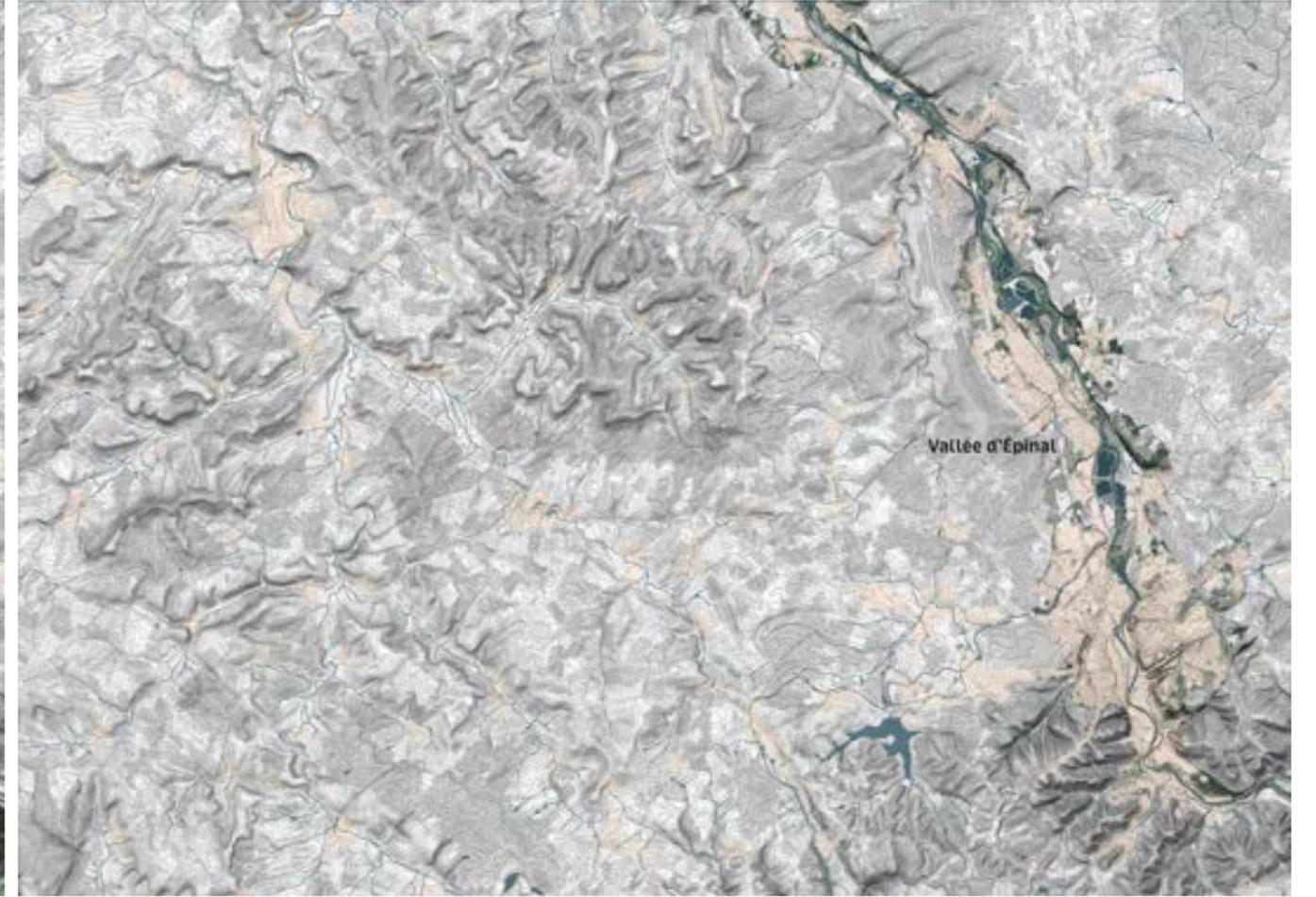
toujours en activité quelques fois par semaines où des maîtres brasseurs passionnés reproduisent la recette ancestrale de servie encore aujourd'hui au comptoir du café du musée. Après ce premier stop, se diriger vers «La Rue» puis Harol.

Les plus sportifs s'essayeront à l'ascension de sa côte mythique sans poser le pied-à-terre. La vue s'ouvre alors sur les plaines agricoles du Illon en contrebas. Pédaler ensuite vers Dommartin-Aux-Bois pour récupérer l'ancienne voie ferrée qui se dirige vers Épinal. Un choix s'opère alors. Rejoindre la préfecture en empruntant la V50 qui longe le canal des Vosges ou passer par un itinéraire plus urbain et emprunter la voie ferrée sur toute sa longueur qui mène à Uxegney.



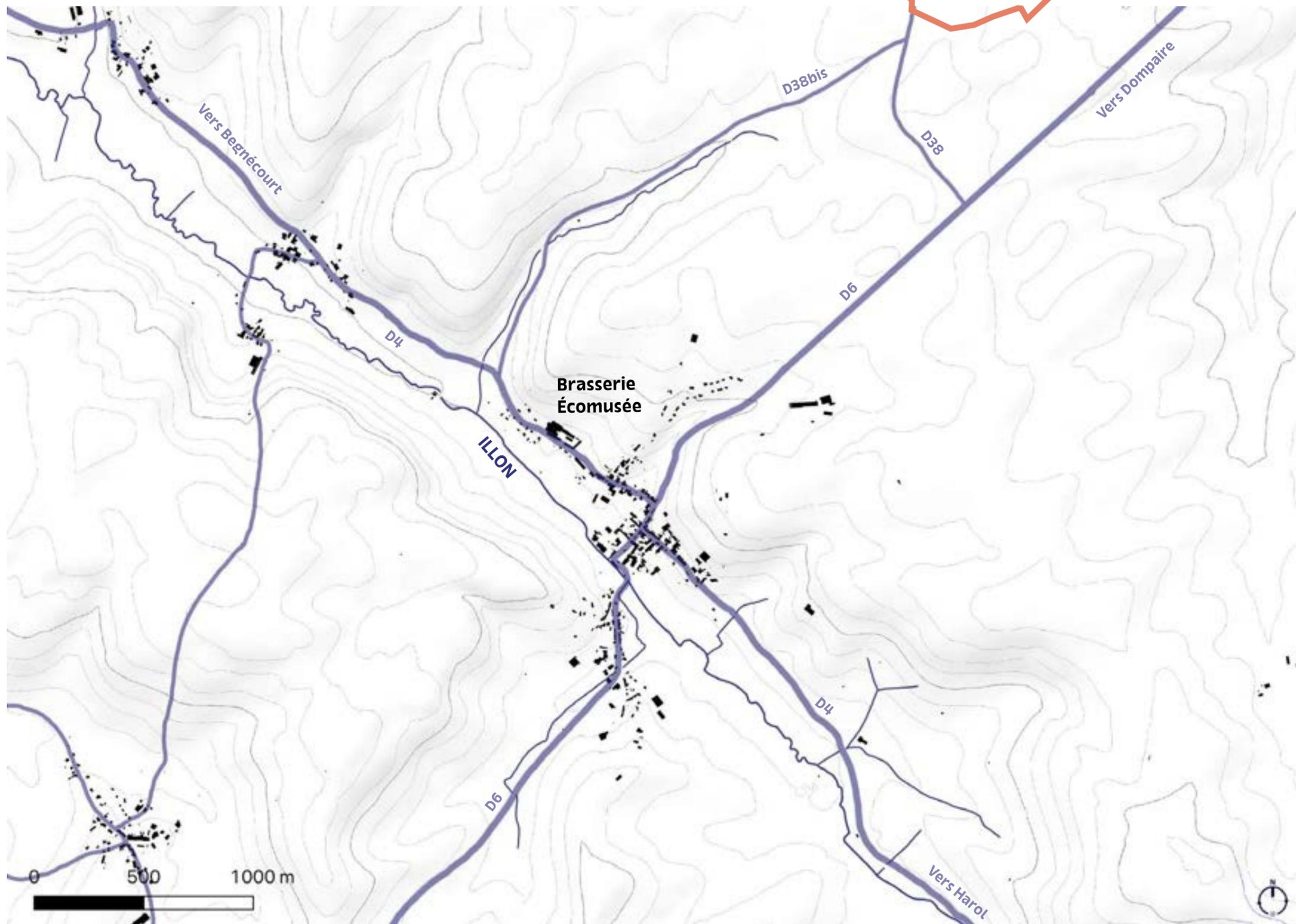
L'itinéraire forestier nous fait d'abord prendre un chemin qui longe les berges du lac de Bouzey. Puis le chemin se fait happé par un épais couvert forestier dense. La descente vers Épinal se fait dans le val d'Olima, grandiose où le socle géologique se dévoile. Cet itinéraire est ponctué de pics de grès rose. La balade se termine sur les anciennes voies militaires qui reliaient l'usine de poudre logée dans le vallon aux différents forts qui défendaient autrefois la ville, construits sur toute sa périphérie.

L'itinéraire urbain ne nous fait pas échapper au passé militaire de la région. En passant par Uxegney, vous ne pourrez pas rater les deux forts qui surplombent la ville. Enfin, l'arrivée à Épinal bénéficie d'une longue descente pour rejoindre le cœur de ville logé au milieu de la vallée de la Moselle.



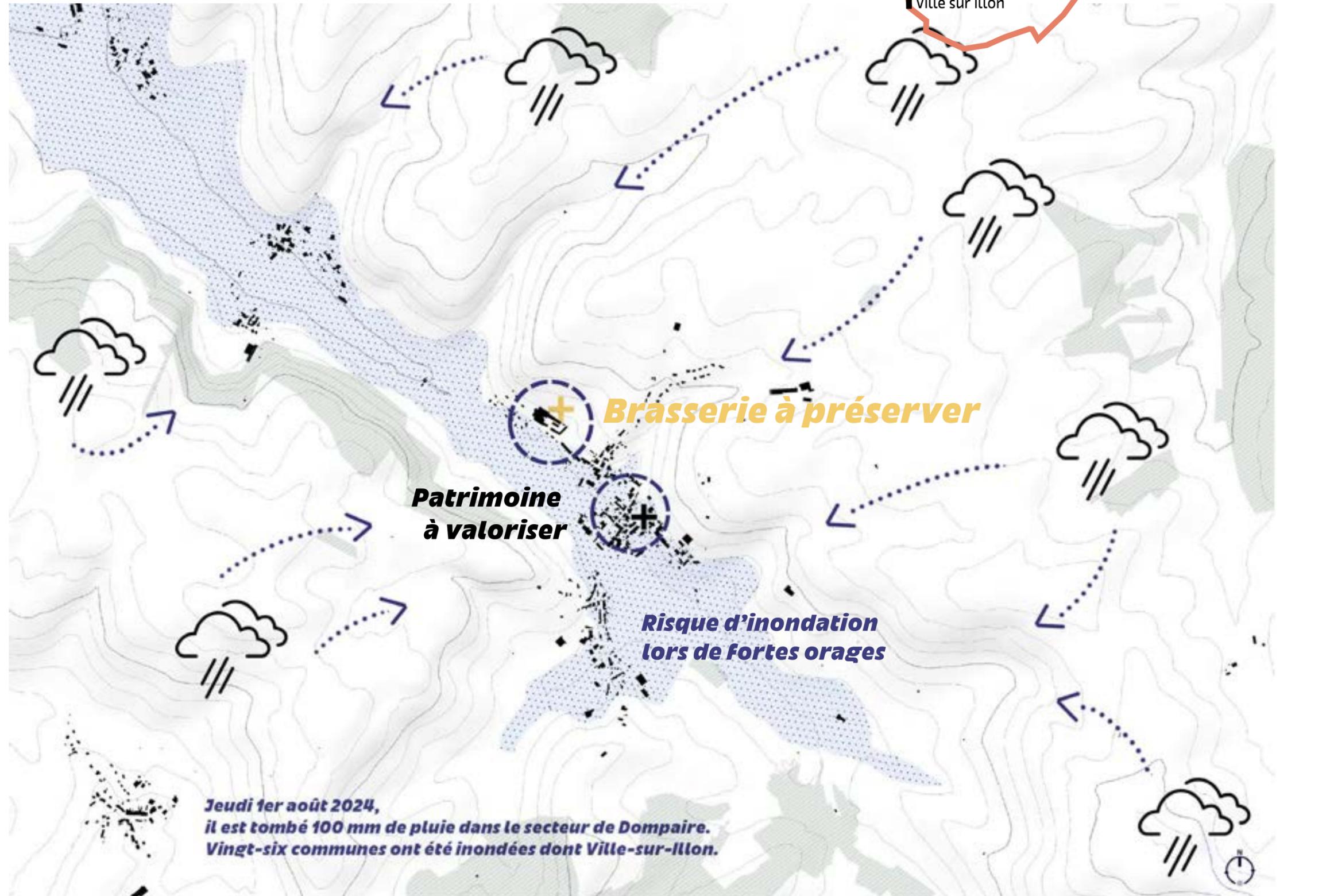
Ville-sur-Illon

État des lieux, un village en fond de vallon



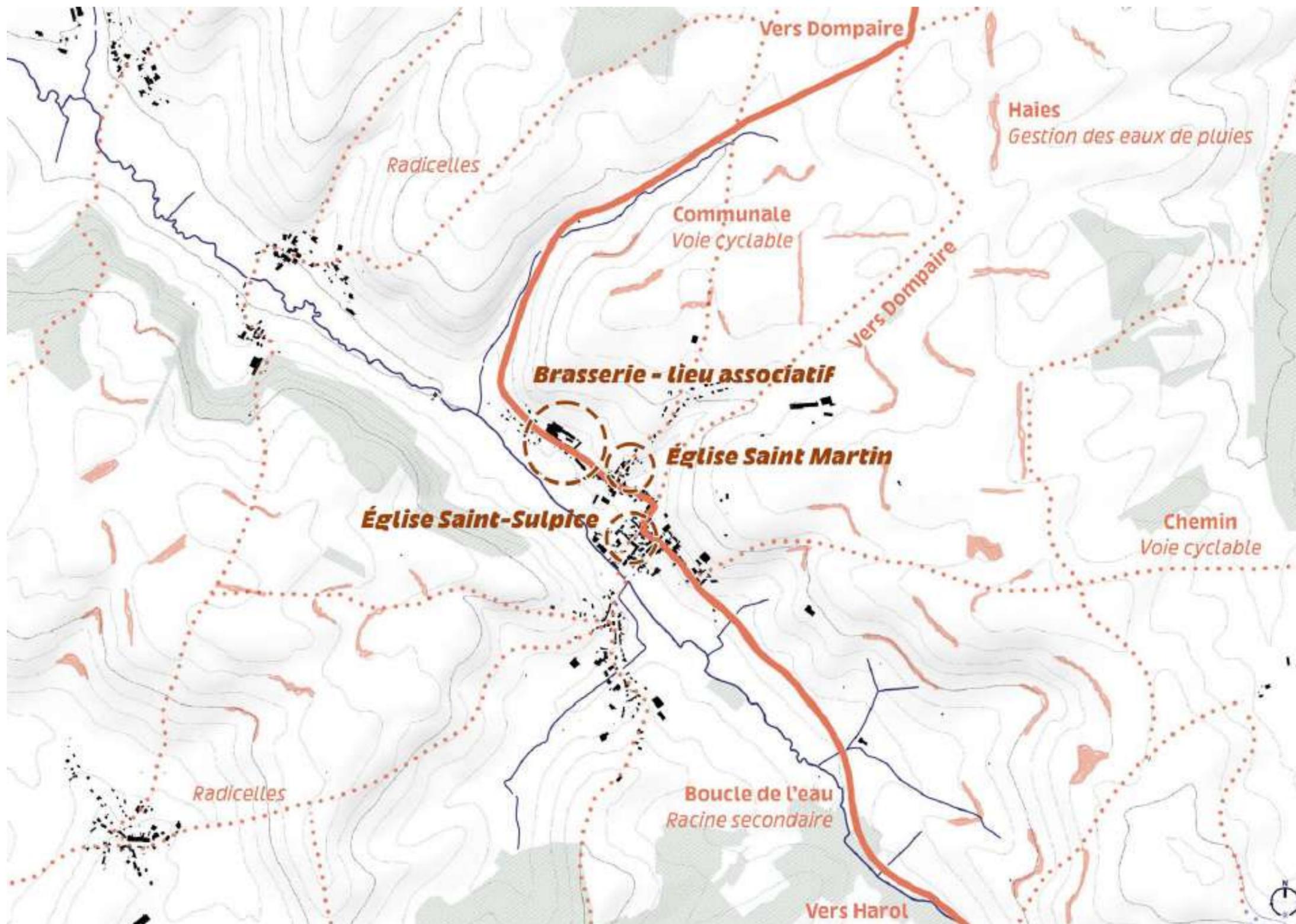
Ville-sur-Ilлон

Enjeux, le risque inondation



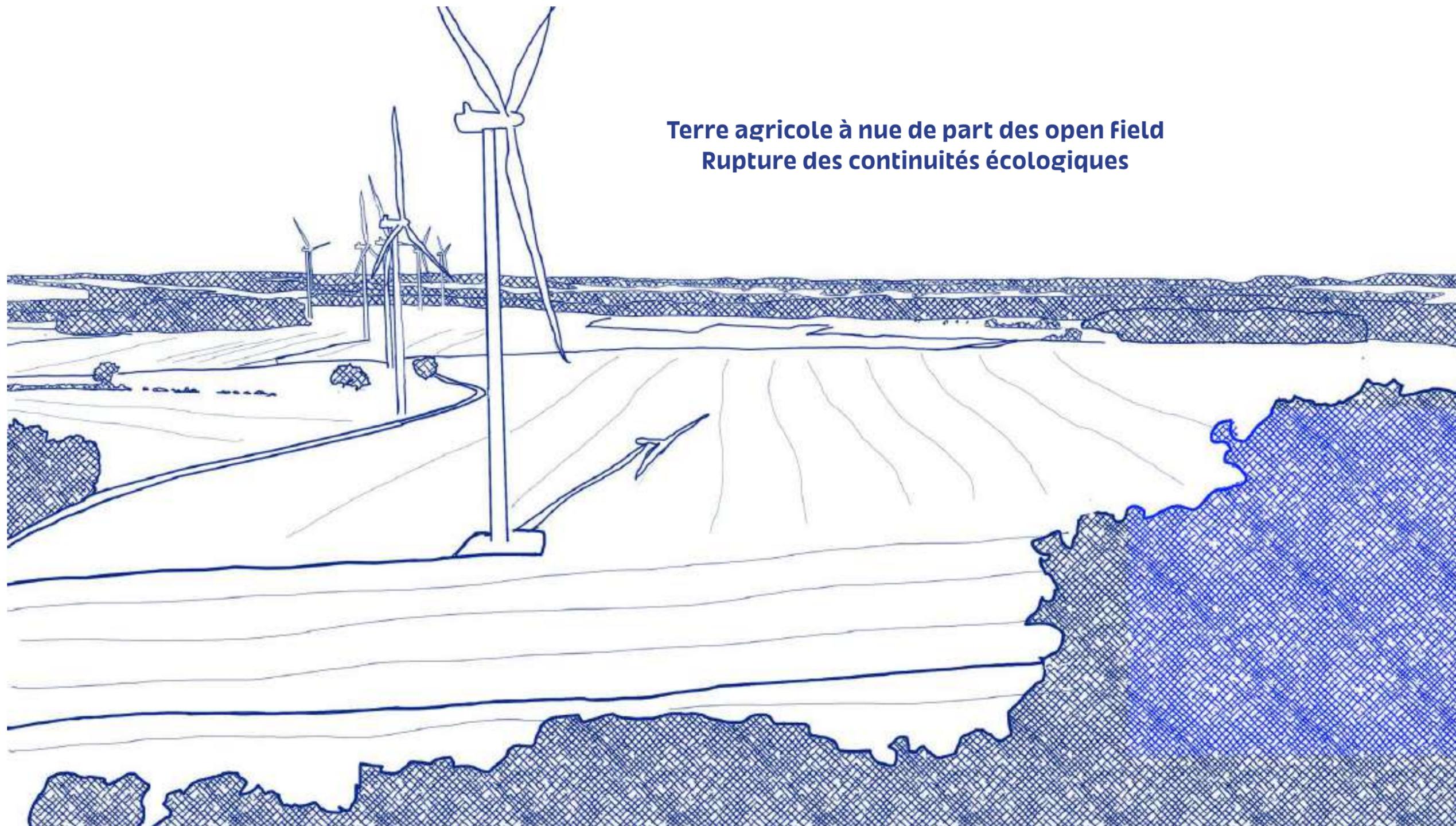
Ville-sur-Illon

Projet, accompagner les itinéraires d'un cortège boisé



Les plaines du Illon

S'appuyer sur les pistes de maintenances d'éoliennes afin de varier les parcours

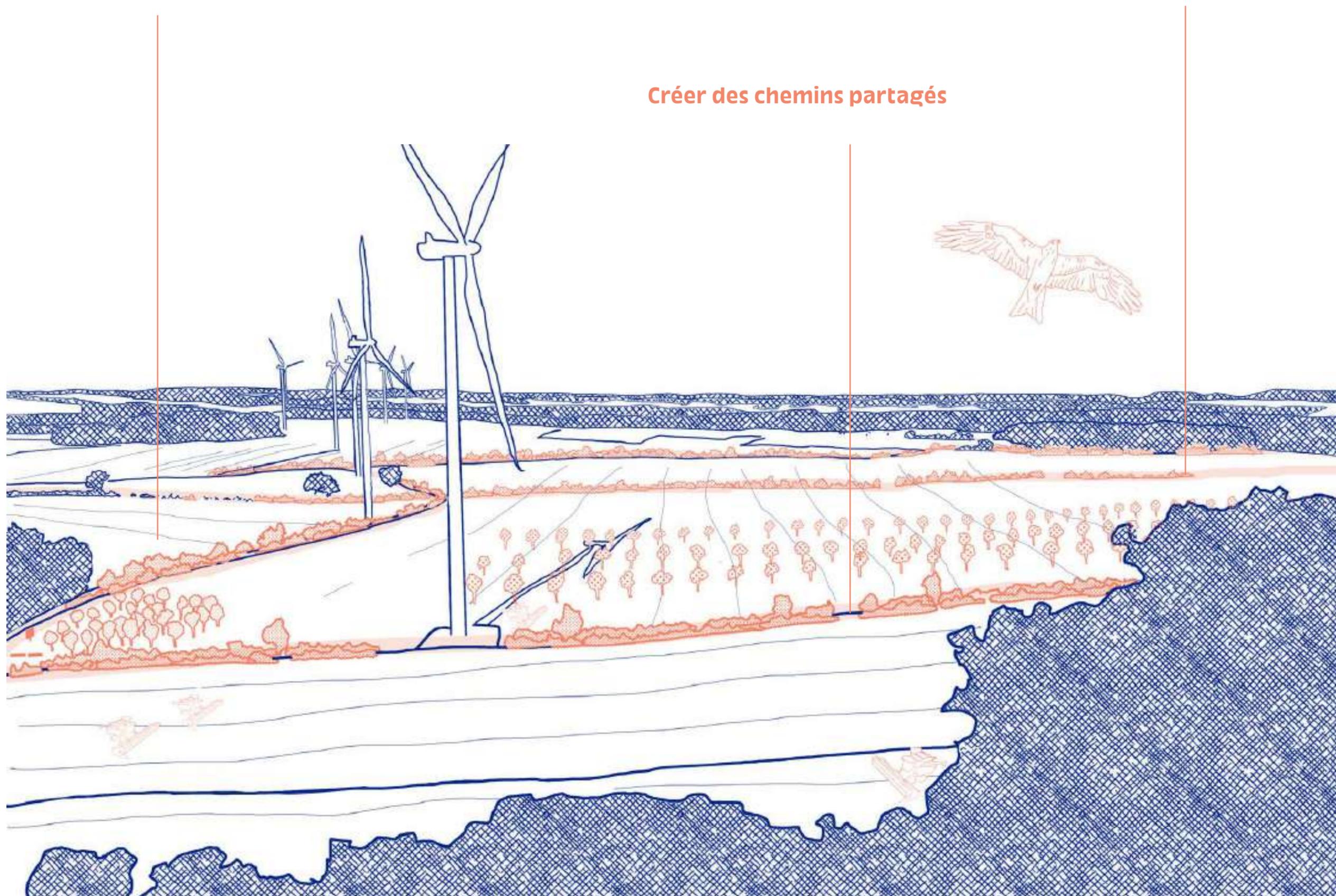


**Terre agricole à nue de part des open field
Rupture des continuités écologiques**

Plantations de vergers communales
ou expérimentation d'agroforesterie

Plantations de haies afin de gérer les eaux pluviales
Lutter contre le lessivage

Créer des chemins partagés



Les plaines du Illon

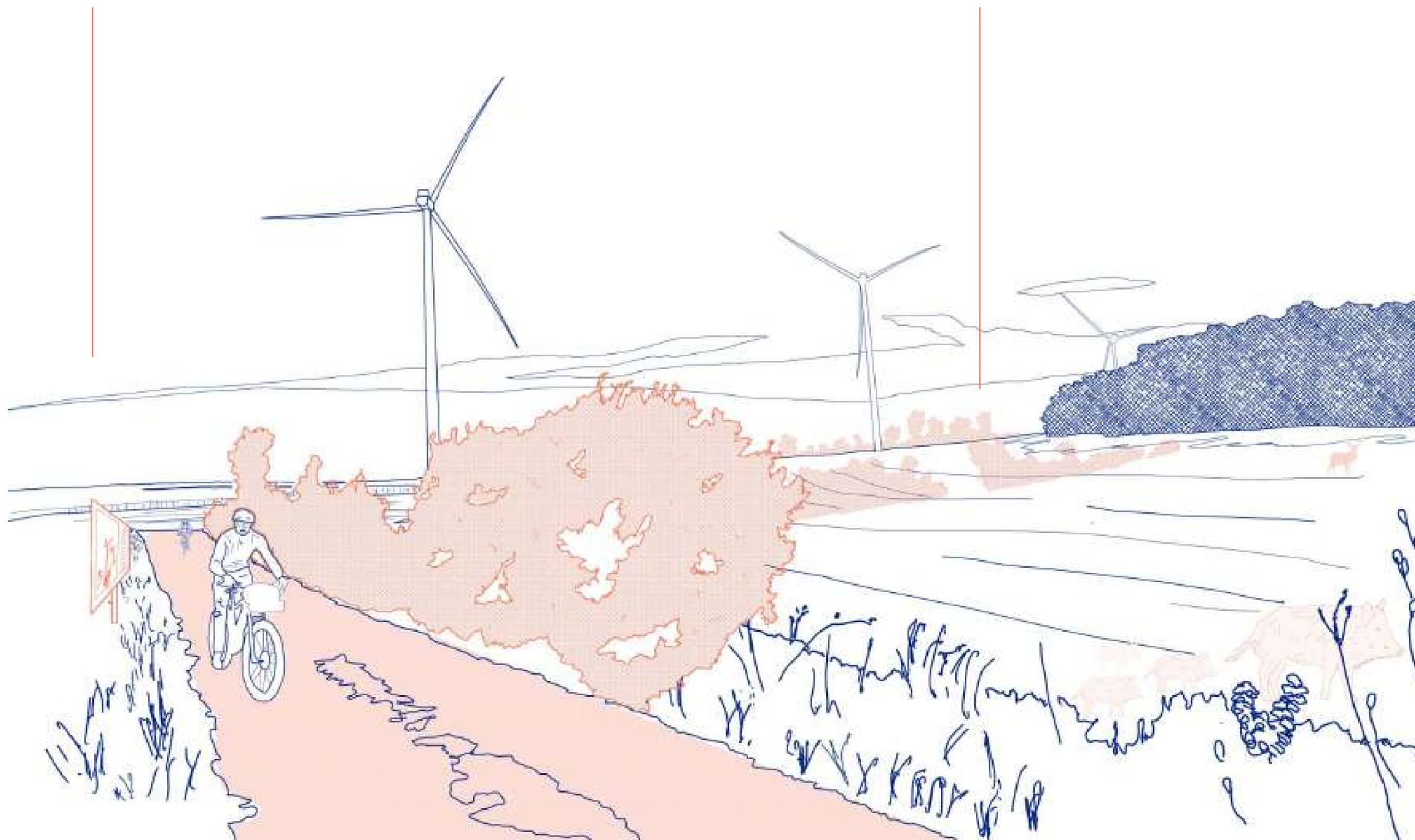
S'appuyer sur les pistes de maintenances d'éoliennes afin de varier les parcours

Long chemin monotone et non ombragé
Chemin carrossable potentiel



Panneaux sur la faune et la flore
Infos pratique du site & plan

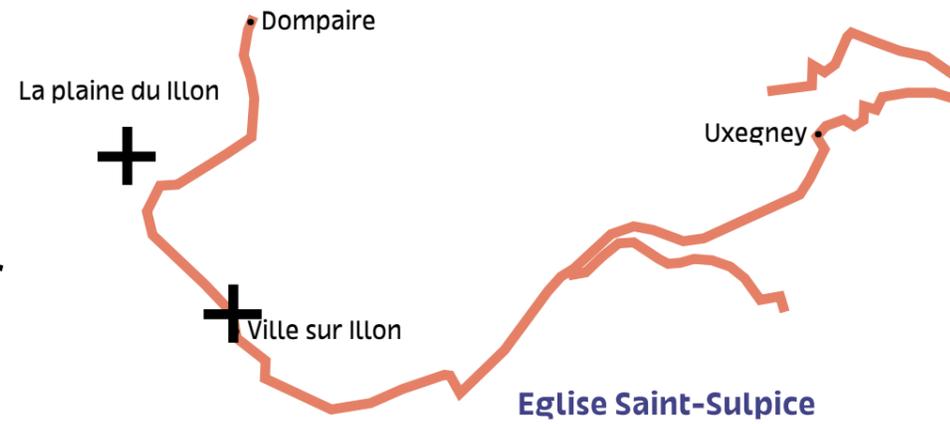
Plantations de haies afin de gérer les eaux pluviales
Lutter contre le lessivage



Ville-sur-Illon

Le vélo pour dynamiser les centres-villes

Ancienne brasserie
2/3 endommagée



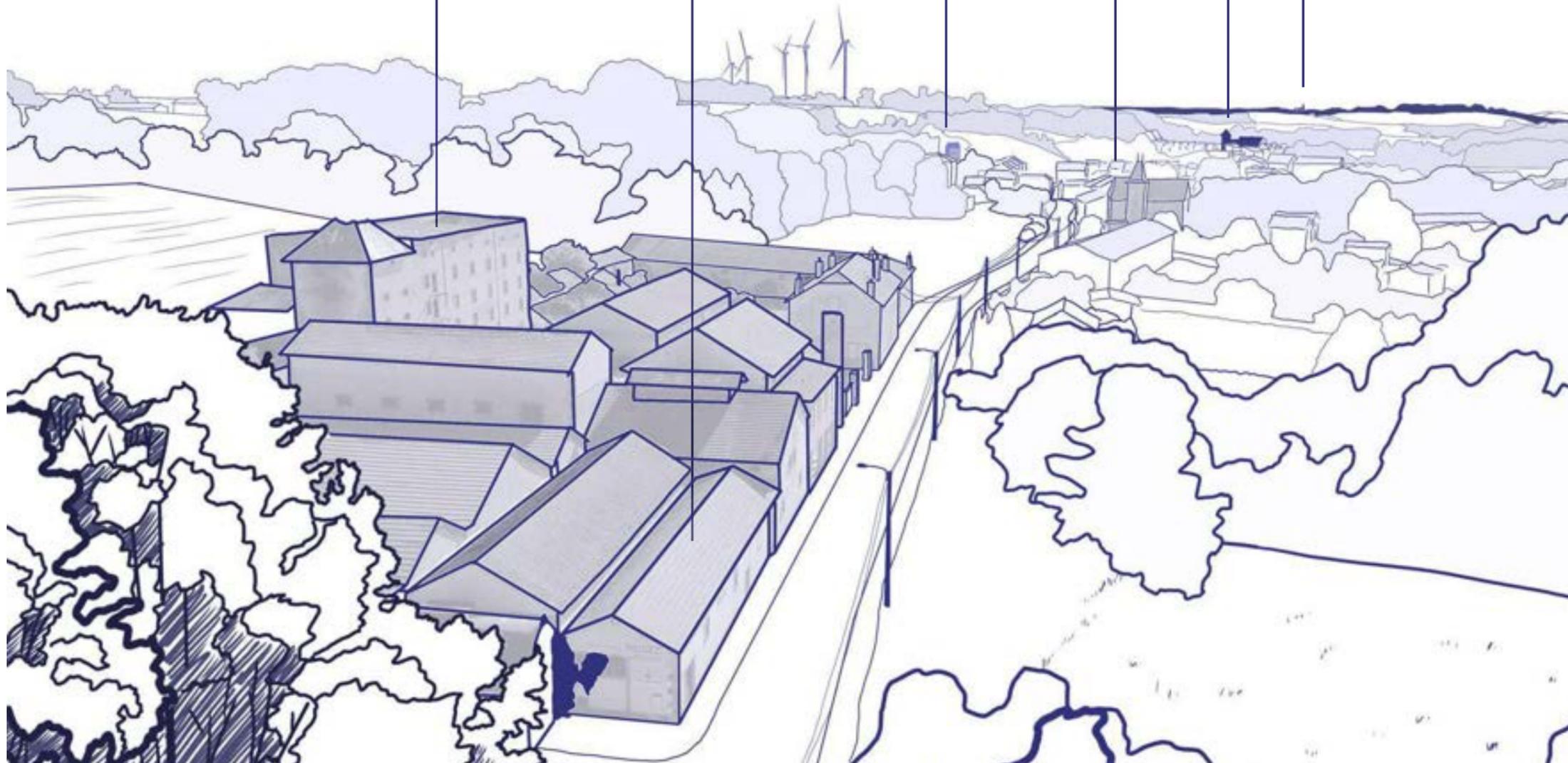
Église Saint Martin

Harol et sa côte

Château Lobstein

Écomusée brasserie

Association culturelle & bar dégustation



L'école des brasseurs

*Lieux multiusages, ouvert à de nombreux projets de requalification
un point d'attractivité pour animer le territoire et les parcours vélos*

Soutenir les services & activités locales

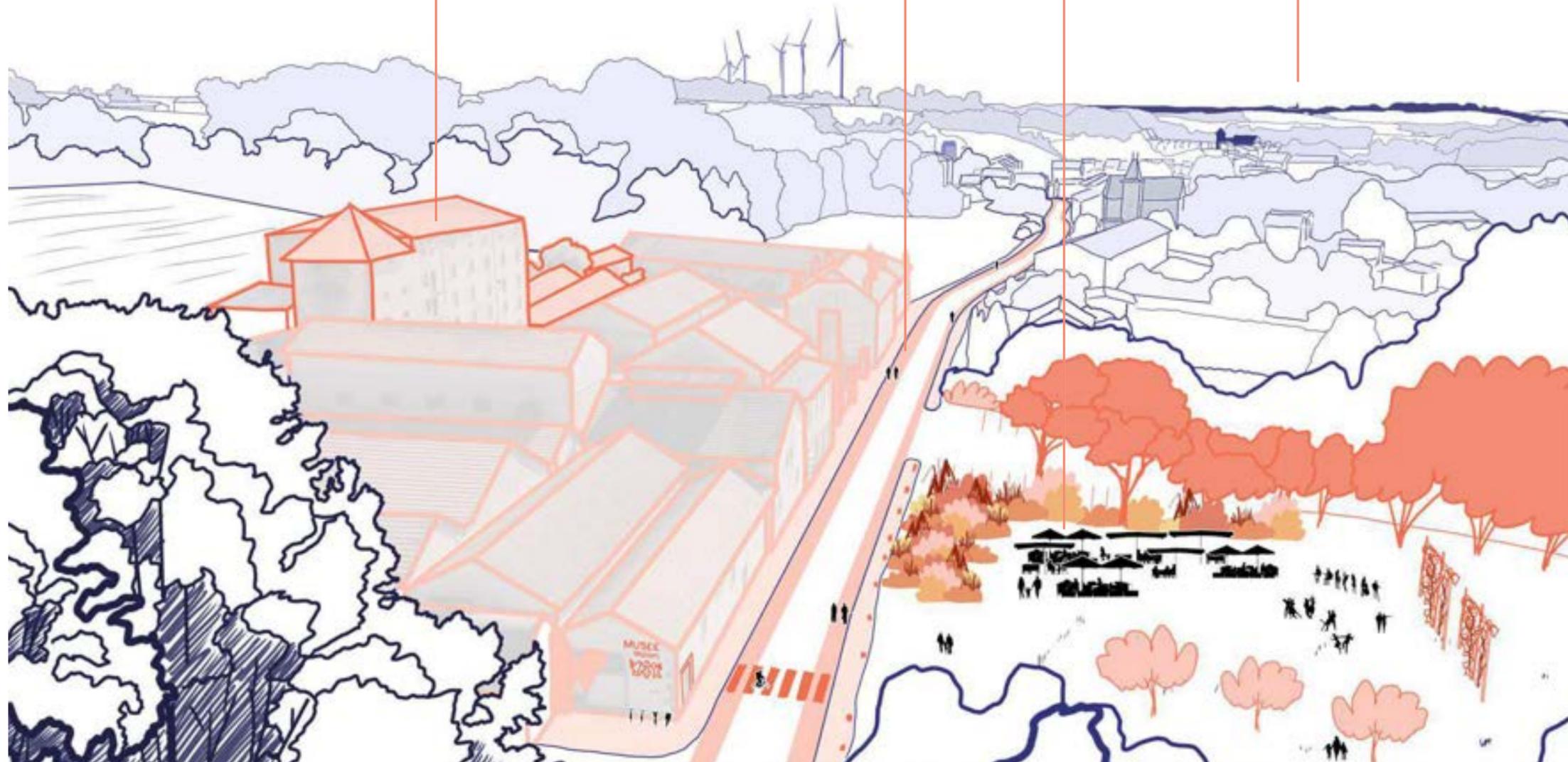
*Encourager la pratique du vélo
dans un rayon de 10km*

Vue sur le paysage

*Vers la côte d'Harol et
la boucle de l'eau*

Favoriser la présence du vélo

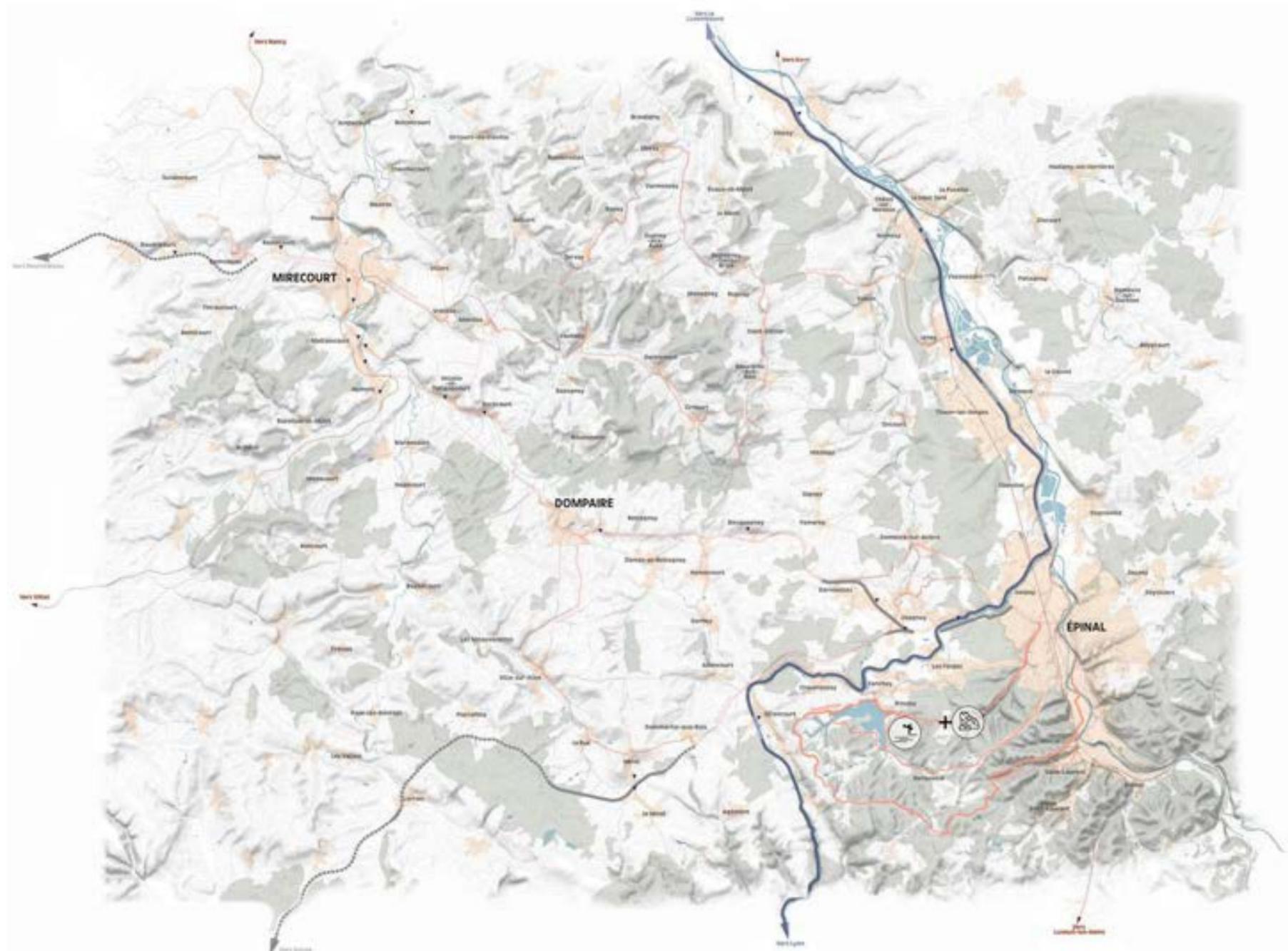
Partager également la voirie dans les villages



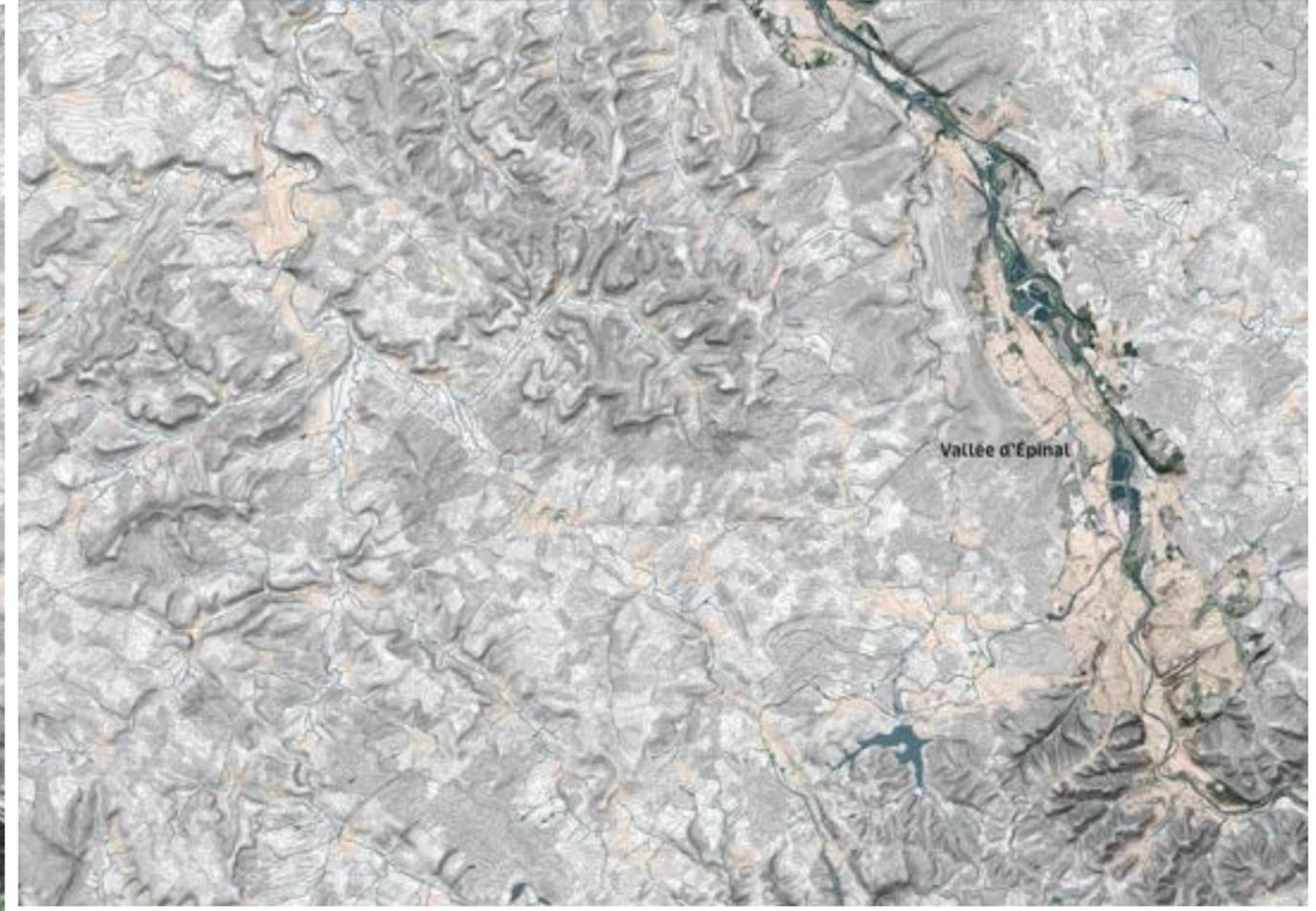
EXEMPLE D'UNE RADICELLE
LA BOUCLE D'OLIMA

BOUCLE D'OLIMA

Un parcours au cœur de la couronne boisée d'Épinal en 2h



Récit d'un itinéraire, la boucle d'Olima



La Boucle d'Olima est une petite boucle cyclable qui propose un itinéraire de sortie au vert à proximité d'Épinal en deux heures.

Cet itinéraire propose une balade dans l'histoire à la fois géologique mais aussi humaine de la région d'Épinal. Cette boucle propose un itinéraire à travers la partie sud de la couronne forestière. Au départ, se diriger vers le val d'Olima, un vallon qui abrite les vestiges d'une usine de poudre qui alimentait les forts qui entourent la préfecture des Vosges. Cette promenade prend place au milieu de ruines de l'ensemble d'un réseau d'infrastructures de chemin ferré. Tunnels, voûtes, quais de déchargements, ballast et autre nous laissent

imaginer l'importance de ce réseau. Sous ce couvert arboré dense, s'élève de grandes parois de grès rose des Vosges. Se dessinent alors derrière les pins de grandes masses chaotiques, des éperons gréseux qui nous accompagnent tout au long de la balade. Cet itinéraire peut se prolonger un forestier peu se prolonger grâce à une connexion avec la boucle de l'eau, pour rejoindre ensuite le lac de Bouzey.

La boucle d'Olima propose donc de partir à la découverte des vallons non urbanisés qui se déploient au sud-ouest d'Épinal.

La poudrière d'Olima

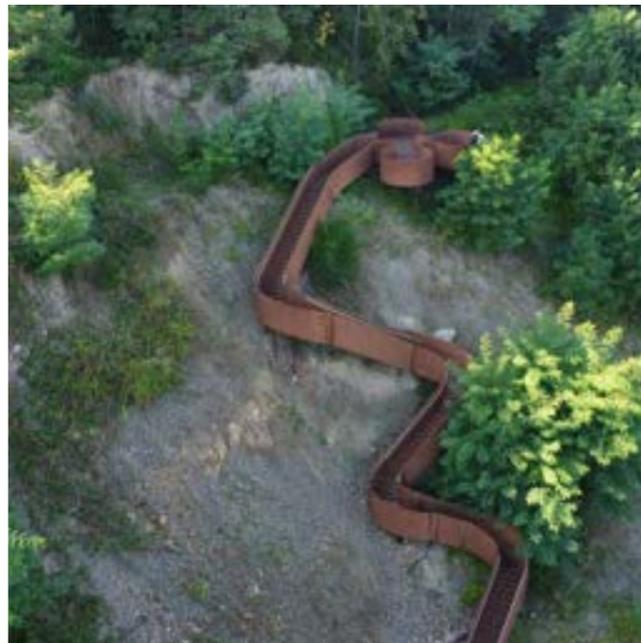
S'approprier l'existant pour agrémenter les promenades et favoriser l'arrêt



La vallée d'Olima offre des expériences riches et variées. Ancienne zone militaire, elle abrite au milieu de ses paysages de Grès rose, des habitats pour la faune et la flore. Autant d'éléments pour considérer cette boucle comme un exemple parmi tant d'autres pour favoriser la pratique du vélo.

Et par conséquent, multiplier et développer des projets/récits autour d'itinéraires dans le territoire pour encourager la pratique.

Le paysage comme un véritable levier d'action pour la sobriété énergétique de nos déplacements.



Référence Porte Bonheur à Rosheim - Boucle de 11km

Le 21 septembre 2024, à quelques dizaines de kilomètres d'Épinal, une voie verte de 11km a été créée à Rosheim. L'ancienne voie de chemin de fer des carrières a été reconvertie en voie verte.

Cette expérience assoit notre volonté que ce projet doit être multipliée.

Confort, vu sur le paysage, animation, détours ou retours, la diversité des usages et des possibilités en fait un projet exemple et références.

Nous vous invitons à arpenter et à pratiquer l'expérience de cette voie qui en vaut le détour.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier les SCoT des Vosges centrales ainsi que la Chaire Paysage Energie de nous avoir permis de réaliser cet atelier pédagogique régionale. Nous voulions remercier aussi la communauté d'agglomération pour le prêt de vélos électriques avec lesquelles nous avons pu réaliser notre arpentages et découvrir ce territoire.

Merci à Sébastien Argant de nous avoir aiguillé tout au long de ce projet.
Enfin nous tenions à remercier chaleureusement Sylvie et Bruno qui nous ont chaleureusement accueilli dans leur gîte.



ANNEXES





















<http://www.ecole-paysage.fr>

