



Vallée de la Seine



Déloroute des bords de Seine

LEVIER DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA VALLÉE

PHASE 2

Mars 2017

Coopération des agences d'urbanisme
APUR/AUCAME/AURBSE/AURH/IAU ÎDF

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. LA SEINE À VÉLO PAR SÉQUENCES	5
Séquence 1 : Paris	7
Séquence 2 : Boucle Nord	12
Séquence 3 : Poissy – Saint-Germain-en-Laye	17
Séquence 4 : le Grand Mantois	23
Séquence 5 : Boucles impressionnistes	28
Séquence 6 : Seine Eure	32
Séquence 7 : Rouen	35
Séquence 8 : Parc Naturel Régional des Boucles de Seine Normande	38
Séquence 9 : Estuaire de la Seine	42
Séquence 10 : Côte de Grace, Nord Pays d’Auge	46
Séquence 11 : Estuaire de l’Orne	50
2. PROSPECTIVE POUR LA SEINE À VÉLO	55
Le paysage de la Seine à vélo	56
Le vélotourisme du futur	58
Quel marketing territorial pour la Seine à Vélo ? Pré-identification d’actions clés	60
CONCLUSION	62

Directeurs de la publication : Dominique Alba, Fouad Awada, Patrice Duny, Laurent Moreno, Simon du Moulin

Rédaction en chef : Cécile Diguët

Contributeurs : Thomas Boureau, Nicolas Cornet, Thierry Lochard, Clément Mariotte, Manuel Pruvost-Bouvattier, Marion Tillet

Cartographie : Assad Ali Chérif, Mohamed Boughaila, Sylvie Castano, Mathilde Mus, Bastien Besnard

Maquette réalisée par l’IAU île-de-France

Responsable de la direction artistique : Olivier Cransac

Reprographie : Jean-Paul Martinez



INTRODUCTION

L'étude « la Seine à vélo, levier de développement durable de la vallée » vise à :

- Contribuer à ce que le projet de véloroute soit un projet intégré, et articule développement économique, urbain, touristique, des mobilités durables, mais aussi préservation de l'écosystème du fleuve ;
- Nourrir les réflexions sur son tracé précis et illustrer les possibilités d'aménagement de sites clés pour la conception intégrée de la véloroute.

La Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (APUR, IAU, AUCAME, AURH, AURBSE), sur la demande de la DIDVS et des Régions Normandie et Île-de-France, et dans le cadre de la fiche 1.1 du CPIER Vallée de la Seine, apportent ici leur contribution au projet de véloroute « la Seine à vélo ».

La véloroute des bords de Seine présente un potentiel majeur pour redéfinir les aménagements, les accès et les pratiques du fleuve tout azimut : appréhension du paysage et de la fragilité de l'écosystème séquanais ; développement de nouvelles pratiques à vélo, touristiques et quotidiennes ; développement des bourgs et villes traversés via l'implantation de nouvelles activités (commerciales, sportives, hébergements...), pérennes ou saisonnières ; invention de nouveaux produits touristiques (vélo + bateau, hébergement atypiques...) ; nouveaux rapports des tissus urbains au fleuve au-delà d'un espace utilitaire ; renaturation des berges.

Certains prérequis sont cependant indispensables pour faire de la V33 un levier de développement des territoires :

- Intégrer la véloroute dans les plans vélo à toutes les échelles pour faire réseau, construire un réseau continu et irriguer l'ensemble des territoires de la Vallée de Seine ;
- Équiper les trains, voire les bus et les cars, d'espaces pour transporter les vélos, assurer le transport des vélotouristes et leur proposer des solutions alternatives sur certains tronçons.
- Porter un regard spécifique sur les secteurs peu équipés en services aux vélotouristes, et trouver des solutions innovantes ;
- Saisir l'opportunité du projet de véloroute pour repenser l'offre touristique locale à l'aune des besoins actuels et des attentes de nouvelles clientèles ;

- Garder en tête la double dimension environnementale : préserver et protéger d'une part, faire connaître et découvrir d'autre part ;
- Consolider la gouvernance globale du projet.

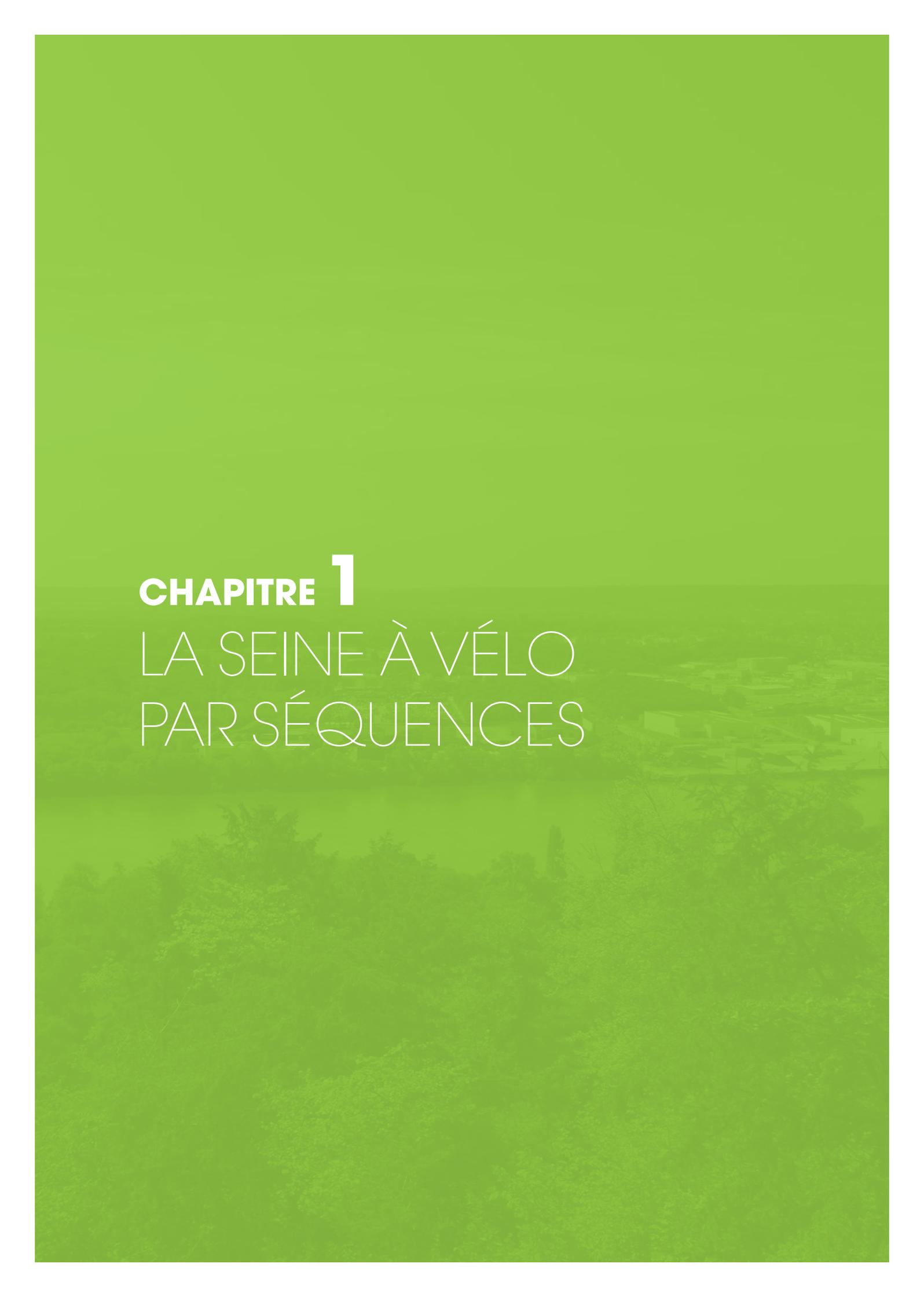
Pour accompagner la mise en oeuvre de la « Seine à vélo » plusieurs pistes d'actions méritent d'être soutenues :

- La création d'un guide technique multidimensionnel à destination des maîtrises d'ouvrage, complété de zooms territoriaux permettant des éclairages territorialisés ;
- Le devenir et les usages des chemins de halage et des digues, notamment sous les dimensions juridiques ;
- Le déploiement de points multiservices pérennes et saisonniers le long du tracé : location vélo, escale fluviale, bornes électrique, barges restauration/hébergement saisonnier, point info, tables pique niques... pouvant concentrer les services et aménités pour les cyclotouristes en haute saison, notamment sur les tronçons les moins équipés de la véloroute ;
- La création d'une application/site internet permettant aux vélotouristes de planifier leurs itinéraires et de trouver les prestations et services dont ils ont besoin pour organiser leur voyage ;
- Une inauguration de la Seine à vélo avec passage de relais à vélo de territoire en territoire, occasion d'un grand événement fondateur mettant en valeur toute la diversité des paysages, des sites et atouts de la vallée de la Seine.

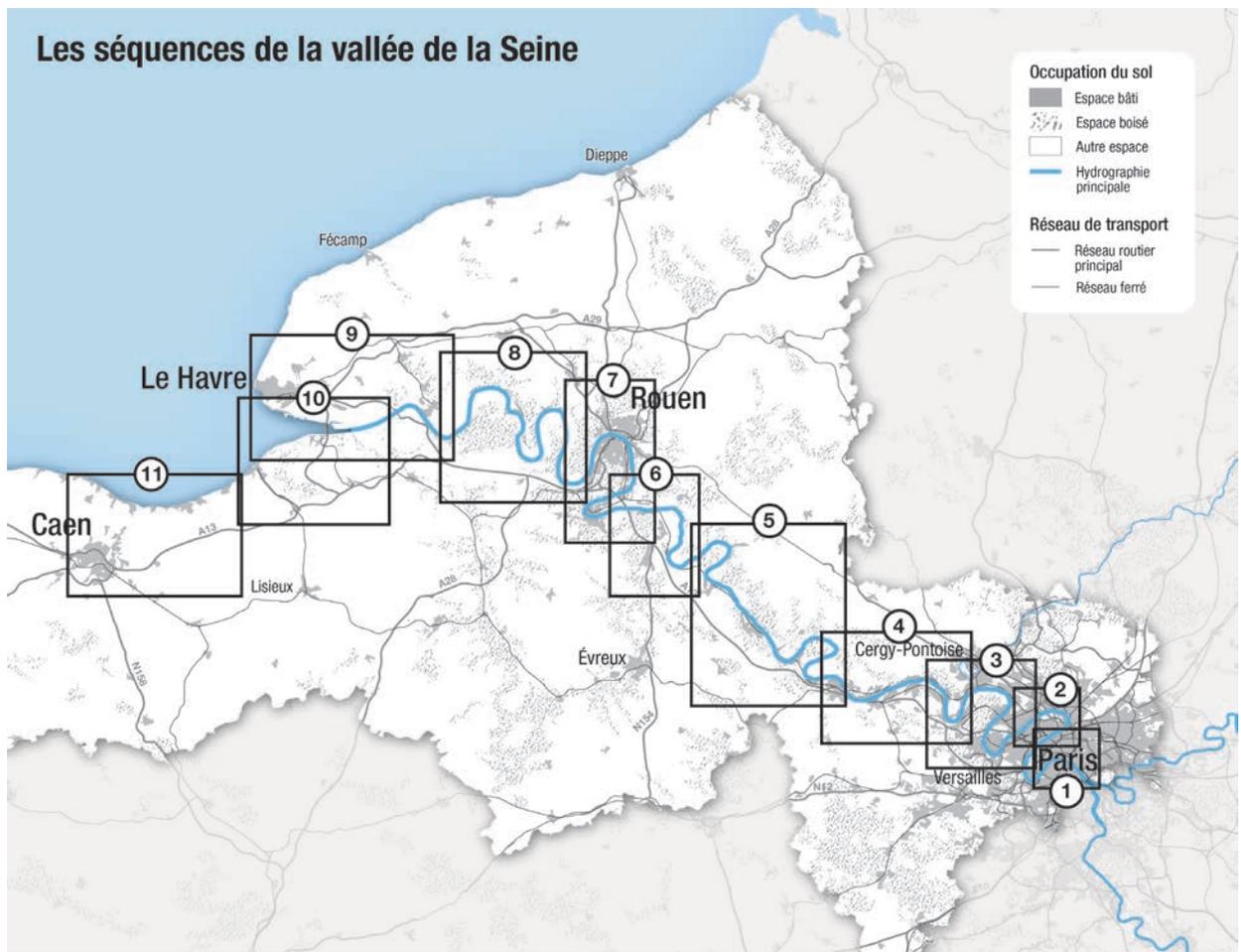
La phase 1 de l'étude, publiée en novembre 2016, proposait des éléments d'analyse pour une vision stratégique et inter-régionale de la Seine à Vélo.

La phase 2 de l'étude, ici présente, permet de décliner les enjeux et problématiques exposées en phase 1, en 11 séquences significatives de la vallée de la Seine, afin de permettre un regard contextualisé, précis et spatialisé.

Ce document identifie les enjeux spécifiques en matière de mobilité, d'écologie et de tourisme. Elle livre également les conclusions des ateliers de travail qui se sont déroulés lors de la seconde rencontre des agents d'urbanisme de la Vallée de la Seine, le 23 novembre 2016.



CHAPITRE 1
LA SEINE À VÉLO
PAR SÉQUENCES



SÉQUENCE 1 : PARIS



Paris : les bords de Seine, rive gauche, à vélo (le pont Alexandre III).

Portrait

Dans cette séquence essentiellement parisienne, la véloroute traverse un paysage urbain, densément bâti et routier. Le tracé actuel de la V33 se confond ici avec celui de l'Avenue Verte London Paris. Il démarre de la Seine et de l'île de la Cité pour la quitter et filer vers le nord, à travers les 1^{er}, 3^e, 10^e et 19^e arrondissements. La véloroute retrouve l'eau par l'intermédiaire des canaux qu'elle va longer : le canal Saint-Martin d'abord, puis le bassin de la Villette et le début du canal de l'Ourcq et enfin le canal Saint-Denis, qui marque la sortie de Paris. Le canal Saint-Denis est parcouru ensuite sur sa rive droite, à Aubervilliers, puis à Saint-Denis, jusqu'à sa confluence avec la Seine.

À Paris, le paysage urbain y est plutôt homogène et caractéristique de l'architecture parisienne, bien qu'offrant un panorama de diverses époques de l'urbanisation de Paris. On traverse par exemple le Paris ancien autour des Halles et de la rue Saint-Denis, un Paris à l'architecture plus ordinaire rue de Lancry dans le 10^e, mais aussi des opérations plus récentes le long des canaux et du bassin de la Villette, à l'image de la ZAC Paris-Nord-Est. Le tracé de la V33 passe également à proximité de

lieux iconiques de Paris (Notre-Dame de Paris, le Centre Georges Pompidou et la Cité des Sciences et de l'Industrie à la Villette). Ce parcours met en valeur le passé et le présent industriel de Paris et de sa proche banlieue. À Paris, la Villette se transforme depuis les années 1980 et persistent encore, réhabilitées aujourd'hui, d'anciens entrepôts et bâtisses comme ceux du Parc Icade. C'est d'autant plus visible une fois passé côté Aubervilliers et Saint-Denis, car ce type de bâti et d'activités perdure et cohabite avec la véloroute.

Si l'on envisage un parcours vélo en longeant les berges de Seine vers l'ouest, la séquence présente ici, de Paris à Neuilly et Puteaux, des attraits majeurs pour un cycliste. A Paris, les berges de Seine sont classées au patrimoine de l'Unesco et le cycliste croise entre autres la Bibliothèque François Mitterrand, l'Institut du Monde Arabe, le Louvre, le Musée d'Orsay, la Tour Eiffel et le Trocadéro, pour ne citer que les monuments les plus emblématiques. Traverser Paris le long de la Seine, c'est véritablement traverser Paris et son histoire, de la plus ancienne autour des îles de la Cité et Saint-Louis à une plus moderne, le Front-de-Seine et la Maison de la Radio, et même en mutation à l'est dans le secteur de Paris

Rive Gauche. De plus, suivre le cours de la Seine, c'est aussi sentir le pouls de la vie quotidienne à Paris, car la Seine et ses berges abritent des activités essentielles au fonctionnement de la ville, à l'image des cimenteries des ports de Bercy et de Javel, ou des quais logistiques du port de la Bourdonnais, au pied de la Tour Eiffel.

Au-delà de Paris, la rive gauche de la Seine laisse entrevoir de nouveaux reliefs, la pente s'élevant côté Sèvres, Meudon, Saint-Cloud et Suresnes. Comme à Paris, et hormis la séquence rive droite au niveau du Bois de Boulogne, le paysage est dominé par une forte densité bâtie et des berges artificialisées et où la place de la voiture est importante. Trois îles rythment le paysage, l'île Saint-Germain pour moitié construite et pour moitié occupée par un parc, l'île Seguin, qui accomplit une mutation et comprend d'ores et déjà un parc accessible à vélo et enfin l'île de Puteaux, principalement occupée par des équipements sportifs. Les franchissements d'une rive à l'autre de la Seine se font plus rares et sont de nature très autoroutière. Cette séquence ne manque néanmoins pas d'intérêt patrimonial, culturel et naturel, avec les sculptures de Jean Dubuffet dans le parc de l'Île Saint-Germain à Boulogne-Billancourt, la Cité de la Céramique à Sèvres ou encore le Parc de Saint-Cloud. Cette séquence présente ainsi un enjeu fort pour la véloroute : point de départ ou d'arrivée de l'itinéraire, elle concentre des éléments très forts de patrimoine et de rayonnement culturel et paysager de la Vallée de la Seine, d'ores et déjà très réputés et qui peuvent constituer à eux seuls un motif de visite. Le tracé actuel de la V33 n'envisage pas encore de pouvoir longer les berges de la Seine pour sortir de Paris, bien que cela puisse en présenter un intérêt certain. L'enjeu d'accessibilité et de confort de circulation à vélo apparaît ainsi primordial pour que la voie par la Seine constitue une alternative crédible au tracé de la V33.

Enjeux mobilités

Le tracé actuel de la V33 a l'avantage de permettre d'ores et déjà une traversée de Paris balisée, aménagée et sécurisée, avec pour inconvénient néanmoins qu'elle se détache de la Seine pour longer les canaux Saint-Martin et Saint-Denis.

Il y aurait ainsi un enjeu à offrir une alternative au tracé de la V33 qui permettrait de rester connecté à la Seine, de Paris à Neuilly et Puteaux, en passant par Boulogne-Billancourt et Sèvres par exemple. Mais généralement, et compte tenu des nombreux points d'intérêt touristique de la capitale, c'est l'ensemble des rues de Paris qui devraient servir de support à la mobilité vélo. La Ville de Paris abonde en ce sens à travers le plan Vélo 2015-2020, un maillage d'aménagements cyclables (pistes, bandes, zone 30, etc) sur l'ensemble du territoire parisien et organisé autour de deux axes majeurs nord-sud et est-ouest



Aubervilliers : canal Saint-Denis – cohabitation et persistance des activités industrielles.

(le Réseau Express Vélo ou REVe). Au total, ce sont plus de 80 km d'aménagements cyclables supplémentaires, avec un accent mis notamment sur le franchissement des portes de Paris et de certains ponts sur la Seine. Les enjeux concernant la continuité cyclable le long de la Seine, à Paris comme en-dehors, peuvent néanmoins être définis ainsi :

- Il est possible d'emprunter indifféremment l'une ou l'autre des deux rives pour certaines sections, et parfois qu'une seule. Faut-il ainsi privilégier une rive en particulier ?
- De même à Paris, quel quai doit permettre un parcours optimal à vélo : le quai haut, qui offre une vue en balcon sur la Seine, ou le quai bas, qui permet d'être en contact avec la Seine ? Hors de Paris, y a-t-il une alternative aux RD1 et RD7, très fréquentées par les automobiles ?
- Le franchissement de la Seine pour passer d'une rive à l'autre, par choix ou parce que c'est nécessaire pour le cycliste, est plus aisé à Paris qu'en-dehors : à Paris, les ponts sont nombreux et fréquents. Sur les 35 ponts au-dessus de la Seine (hors ponts ferroviaires), 26 sont dotés d'aménagements pour les vélos. Au-delà, ils se



Issy-les-Moulineaux : des aménagements cyclables en développement.

font rares (16 de la sortie de Paris au Pont de Neuilly) et ne sont pas toujours favorables à la pratique du vélo (deux sont des autoroutes et la passerelle de l'aire est piétonne et interdite aux vélos).

- Le long de la Seine, les continuités cyclables ne sont pas encore optimales, en particulier à la sortie de Paris et dans les Hauts-de-Seine. Des projets sont en cours pour assurer cette continuité entre Paris et Issy-les-Moulineaux, afin d'assurer la continuité en rive gauche. Le réaménagement du pont de Garigliano, identifié comme point de franchissement, est prévu au programme d'investissement municipal. Dans le cadre du REVe, la Seine constitue un des corridors est-ouest privilégiés, du quai d'Issy-les-Moulineaux aux portes d'Ivry et de Charenton. Dans les Hauts-de-Seine, le CD92 transforme la RD7 pour accueillir la circulation cycliste, dans le cadre du projet « Vallée Rive Gauche », et dont la mise en service est prévue en 2017. La requalification de l'échangeur de Sèvres est également à l'étude pour faciliter la circulation cycliste.
- Comment assurer une bonne cohabitation des usages actuels des berges de Seine avec le vélo ? Aujourd'hui, les berges accueillent des bateaux logements, des activités de fret, des cimenteries, des équipements, des activités festives temporaires, etc. Le vélo doit pouvoir y faire sa place sans néanmoins empêcher le fonctionnement de ces services urbains.
- Quelle intermodalité envisager autour de la Seine pour pouvoir favoriser l'usage du vélo ? Se pose par exemple la question du rôle des haltes fluviales, celle de l'extension du réseau de Vélib' à la métropole, en lien avec le réseau de transports en commun à proximité de la Seine.

Enjeux tourisme

L'attrait touristique de la séquence parisienne est d'ores et déjà fortement identifié. À Paris, le patrimoine paysager est remarquable, une partie des bords de Seine à Paris est d'ailleurs classée au patrimoine de l'Unesco. Les points d'intérêt touristique sont nombreux à proximité même de la Seine (Musée d'Orsay, Notre-Dame, Grand Palais, Tour Eiffel, Institut du Monde Arabe par exemple), sans compter les nombreux autres situés dans l'ensemble de la capitale, tous à moins de 10 km de la Seine. Hors de Paris, certains lieux touristiques pourraient gagner encore en visibilité à travers le développement de la véloroute, à l'image de la Cité de la Céramique et le parc nautique de l'Île Monsieur à Sèvres, le Musée Albert Kahn à Boulogne-Billancourt et la Seine Musicale qui ouvrira prochainement sur l'île Seguin. De même, le parcours est jalonné d'espaces naturels remarquables, le Bois de Boulogne à Paris, le parc de Saint-Cloud, et les hauteurs de Meudon, Sèvres et Saint-Cloud offrent un panorama sur la capitale et la métropole.

Aussi, l'enjeu en termes de tourisme consiste principalement à favoriser la mobilité cycliste comme alternative de transports pour rejoindre les divers points d'intérêt touristique parisiens et altoséquaniens. Cela pourrait se traduire par la création et la promotion de boucles et de parcours touristiques balisés à partir de la véloroute ou en parallèle de celle-ci, le développement d'aménagements sécurisés et confortables, une offre développée d'intermodalité, avec le réseau ferré et le transport fluvial, mais également en imaginant plus de multimodalité, pour les touristes fluviaux par exemple (haltes et visite du territoire à vélo).

Enjeux écologiques

La capacité de la véloroute à apporter des réponses aux enjeux écologiques de la Seine à Paris dépend de l'emplacement privilégié pour la circulation cycliste. Les berges à Paris sont envisagées soit en termes de quai haut, où se trouve la circulation automobile en général, et le quai bas, dont la piétonisation est de plus en plus importante. Les berges sont fortement artificialisées à Paris, très minérales. En quai bas, du fait des usages, la végétation consiste principalement en des rangées d'arbres en fond de quai. D'autres possibilités de végétalisation sont envisagées et mises en œuvre sur la Seine, à l'image de la création des jardins flottants rive gauche. L'enjeu d'une végétalisation en bord de Seine se pose différemment entre Paris et la portion dans les Hauts-de-Seine. À Paris, une partie des bords de Seine est classée au Patrimoine de l'Unesco, de l'île Saint-Louis au Champ de Mars et la contrainte qui en résulte est le maintien de la minéralité. La végétalisation est ainsi possible principalement en fond de quai bas et sur le quai haut. Hors de Paris, la situation est ambivalente, avec d'une part la présence de parcs et de berges naturelles, avec chemin de halages et d'autre part des routes très fréquentées, des zones portuaires très artificialisées.



Sèvres : le Parc nautique de l'Île Monsieur et la promenade en rive gauche de la Seine.

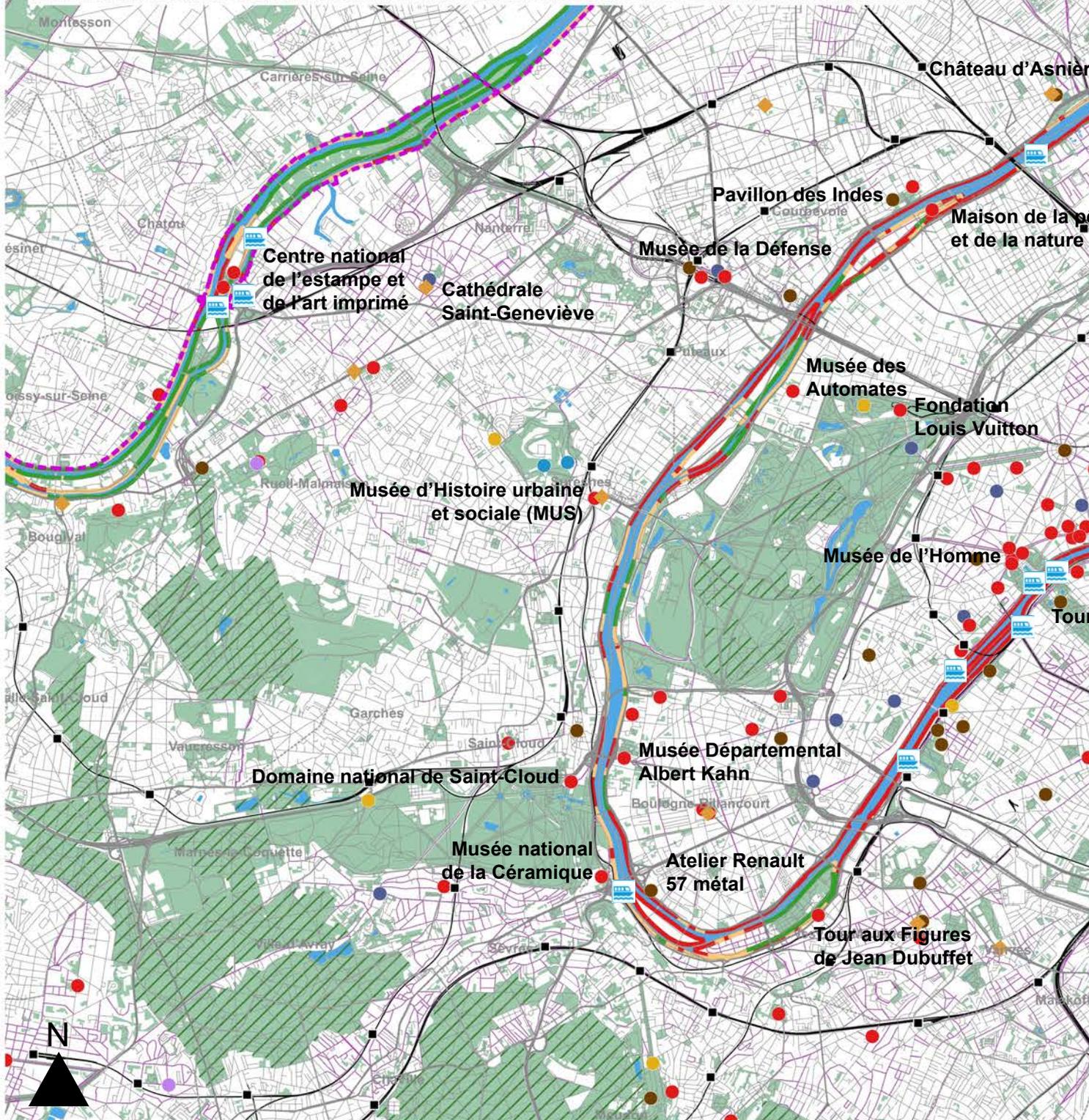
Séquence Paris et aval de Paris

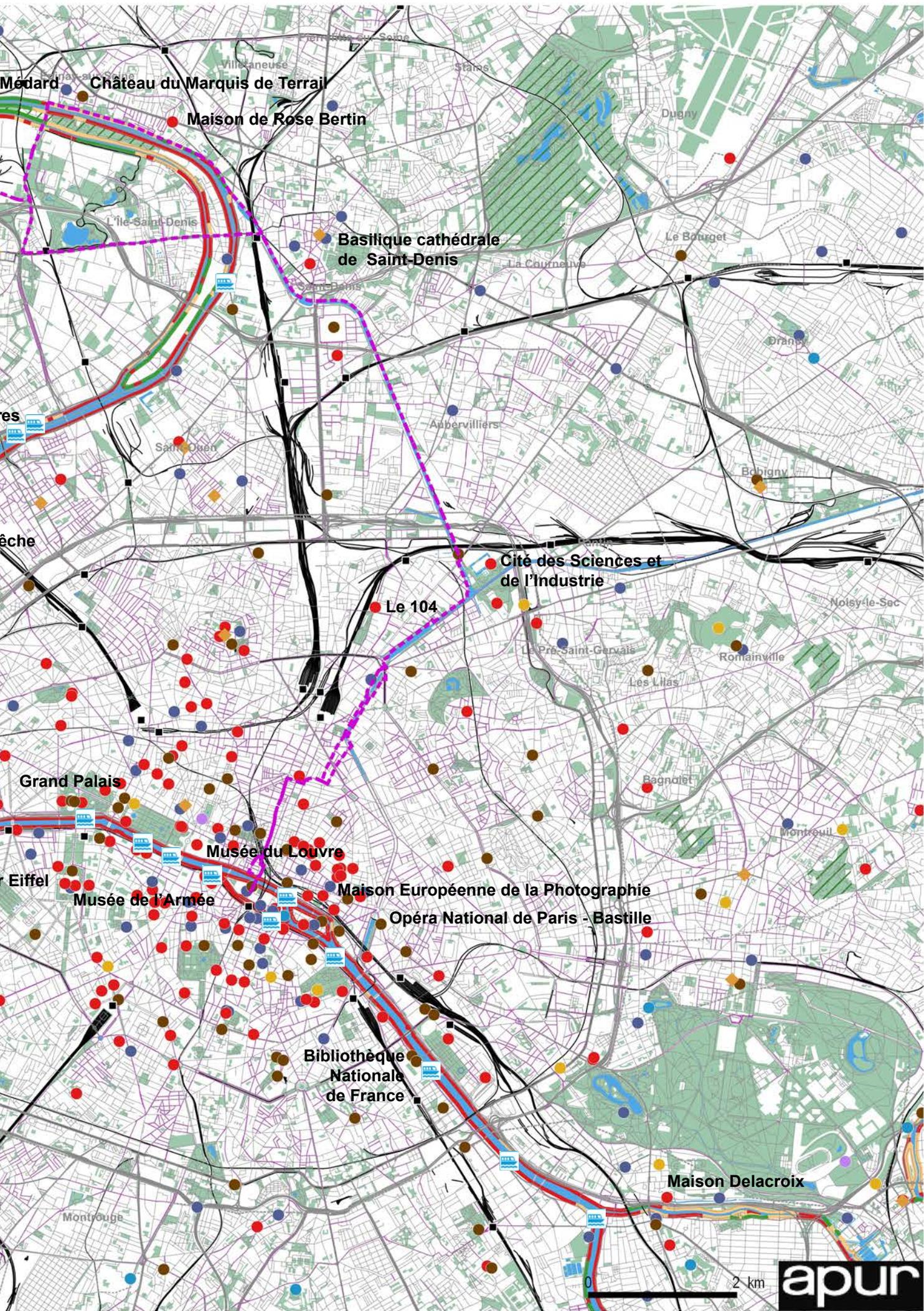
- Véloroute existante et en projet
 - Aménagements cyclables (pistes et bandes cyclables, zones 30)
 - Escales fluviales
 - Gares de voyageurs
- Zones écologiques majeures**
- Espaces verts
 - zones naturelles protégées (ZNIEFF 1 et 2, Natura 2000)
- Nature des berges**
- berge non artificialisée ou génie végétal
 - berge mixte
 - berge totalement artificialisée

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques
- Offices de tourisme

Sources : Apur, GIPSA 2011, IAU 2012, SRCE (Île-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014) ; Ecomos 2008 ; Carmen, CRT Normandie, CRT Île-de-France, IGN ; CLC 2012 ; DRC





Medard
Château du Marquis de Terrail
Maison de Rose Bertin

Basilique cathédrale
de Saint-Denis

Cité des Sciences et
de l'Industrie

Grand Palais

Musée du Louvre

Maison Européenne de la Photographie
Opéra National de Paris - Bastille

Bibliothèque
Nationale
de France

Maison Delacroix

0 2 km

apur

SÉQUENCE 2 : BOUCLE NORD



Épinay-sur-Seine : chemin de halage (variante nord de la V33).

Portrait

La séquence de la boucle de Gennevilliers, fortement urbanisée, est marquée par une succession d'îles, de voies rapides sur berges et d'ouvrages de franchissement. Ponctuellement des promenades sont aménagées le long du chemin de halage.

Les principaux espaces d'intérêt écologique à proximité sont le parc départemental de l'Île Saint-Denis (ZNIEFF de type 2 et zone Natura 2000), le parc des Chanteraines (ENS) prolongé par le parc des Sévines à Gennevilliers (ENS) et, en amont, le Grand Parc de Saint-Ouen (ENS). Depuis Saint-Denis, l'itinéraire de la véloroute emprunte le chemin de halage de la rive droite, aménagé en parc linéaire entre la jonction avec le canal Saint-Denis et le pont d'Épinay (N 310). Les berges aménagées en promenade sont relativement étroites, contraignant fortement les aménagements de la véloroute.

À l'aval, le chemin de halage cède la place à une route départementale. L'itinéraire de la véloroute traverse l'île Saint-Denis, s'éloigne de la Seine par la départementale 911, pour contourner le port de Gennevilliers par la route principale du port et rejoindre la berge gauche peu avant le parc départemental de l'île Marante (Parc départe-

mental Pierre Lagravère à Colombes), via la D909. Cette séquence s'approche du parc des Chanteraines sans le traverser, avant de longer le port par sa voie principale de desserte, profitant d'aménagements déjà réalisés, d'une vaste ouverture sur le paysage du port et d'une continuité de pelouses et d'arbres. La véloroute se poursuit à travers le parc départemental de l'île Marante avant d'emprunter une portion de chemin de halage aménagée en promenade et classée en ZNIEFF de type 1 entre le pont de Bezons et le parc du chemin de l'île à Nanterre. Elle longe ensuite le parc, jusqu'au port de Nanterre. Sur cette séquence, les berges, déjà aménagées, présentent des portions de grande qualité écologique ainsi que quelques vestiges de leur passé industriel (pontons, exutoires, portions de berges maçonnées). Un tracé alternatif de la véloroute traverse la Seine par la passerelle du pont de Bezons, pour rejoindre les premières parcelles agricoles de la plaine de Montesson par un chemin de halage aménagé. Elle se prolonge ainsi jusqu'au pont de Chatou. Cette berge accueille sur son premier tiers des bateaux-logements, puis elle est à dominante naturelle ou semi-naturelle, présentant un potentiel écologique qu'il sera intéressant de conforter ou de renforcer par endroits.

À l'aval du parc du Chemin de l'île, l'itinéraire de la véloroute longe le port de Nanterre puis le parc des Impressionnistes avant d'emprunter le pont de Chatou pour se poursuivre sur la rive droite. Cette séquence, déjà aménagée, présente des berges fortement artificialisées et parfois très contraintes par la présence d'activités liées à la Seine (transbordeurs, cimenteries, station de pompage).

Enjeux mobilité

Du point de vue de la mobilité cyclable, cette séquence possède de véritables atouts. Les pistes cyclables empruntant les chemins de halage sont des portions de la véloroute très agréables pour le cycliste, à Épinay-sur-Seine par exemple et du parc Pierre-Lagravère à Colombes, au pont de Chatou, via le parc du Chemin de l'île à Nanterre. L'enjeu pour ces secteurs consisterait alors peut-être en une meilleure communication sur leur existence et une meilleure accessibilité depuis les tissus plus urbains alentours. Les grands itinéraires cyclables sécurisés tels que l'on peut en trouver à Gennevilliers ou les zones 30 à Nanterre sont ainsi des réponses à étendre. Il subsiste néanmoins quelques points durs, au niveau même de la véloroute autant que sur de possibles parcours alternatifs. Ainsi, à Saint-Denis, les aménagements à l'extrémité nord du canal Saint-Denis, entre la gare RER de Saint-Denis et la N14 (variante nord de la V33), gagneraient à être plus confortables, tant du point de vue des aménagements cyclables que du marquage et du balisage de la véloroute, en particulier du carrefour D24/N14 à l'accès au chemin de halage à Épinay, peu clairement identifié et sécurisé, quel que soit le sens de parcours.

Autre point dur, l'entrée dans la zone du port de Gennevilliers, à l'endroit où les deux variantes de la véloroute se rejoignent, au carrefour de la D911 et de la route principale du port. Les traversées sont rendues très difficiles par le nombre de voies (2 fois 3 voies sur la D911) et le trafic routier, rapide, et fréquenté par de nombreux camions. Il y aurait un enjeu à sécuriser le cycliste aux abords de ce carrefour.

Enfin, autre exemple, hors du tracé prévisionnel de la véloroute cette fois : la rive droite de la Seine, à partir du pont d'Épinay et du chemin de halage menant au pont de l'A15 à Argenteuil constitue la dernière portion véritablement cyclable de côté de la Seine, et ce jusqu'à Chatou. La RD311 est une voie rapide exclusivement à l'usage des voitures et interdit l'accès à la Seine, obligeant le cycliste à affronter le fort dénivelé pour rejoindre les voies cyclables déjà aménagées. L'accès à l'eau, autant que la vue de la Seine, lui est souvent interdite. La requalification de la RD311 serait un préalable nécessaire si un accès vélo à la rive droite de la Seine était envisagé d'Argenteuil à Chatou.



Asnières-sur-Seine : une rive droite peu accessible aux vélos malgré quelques parcs (ici le parc Robinson).

Enjeux tourisme

Cette séquence donne à voir la diversité de paysage et de tissu que l'on peut trouver dans la métropole. Les itinéraires de la véloroute, par Épinay-sur-Seine ou par Villeneuve-la-Garenne ou Gennevilliers, font découvrir au cycliste un patrimoine industriel vivant ou passé : l'ancienne voie ferrée des Chanteraines ou le port de Gennevilliers et les grands silos des Moulins de Paris au bord de la darse n° 2. La véloroute passe également à proximité d'édifices religieux de grande valeur pour l'histoire de France : la Basilique Cathédrale à Saint-Denis ou la cathédrale Sainte-Geneviève de Nanterre. Enfin, les chemins de halage en bords de Seine, de Colombes à Chatou en passant par Colombes (parcs Pierre-Lagravère et du Chemin de l'île puis de l'île des impressionnistes de Chatou) ou à Épinay-sur-Seine ou sur l'île-Saint-Denis, mettent en valeur le paysage naturel de cette boucle nord de la Seine.

C'est une séquence à valoriser en tant qu'elle annonce une transition entre le tissu urbain très dense de Paris et des communes limitrophes (d'Aubervilliers à Saint-Denis ou de Neuilly à Asnières-sur-Seine) et un tissu plus



Saint-Denis : le Canal Saint-Denis, entre la gare RER de Saint-Denis et la N14 (variante nord de la V33).

Séquence Boucle de Gennevilliers

- Véloroute existante et en projet
- Aménagements cyclables (pistes et bandes cyclables, zones 30)
- Escales fluviales
- Gares de voyageurs

Zones écologiques majeures

- Espaces verts
- zones naturelles protégées (ZNIEFF 1 et 2, Natura 2000)

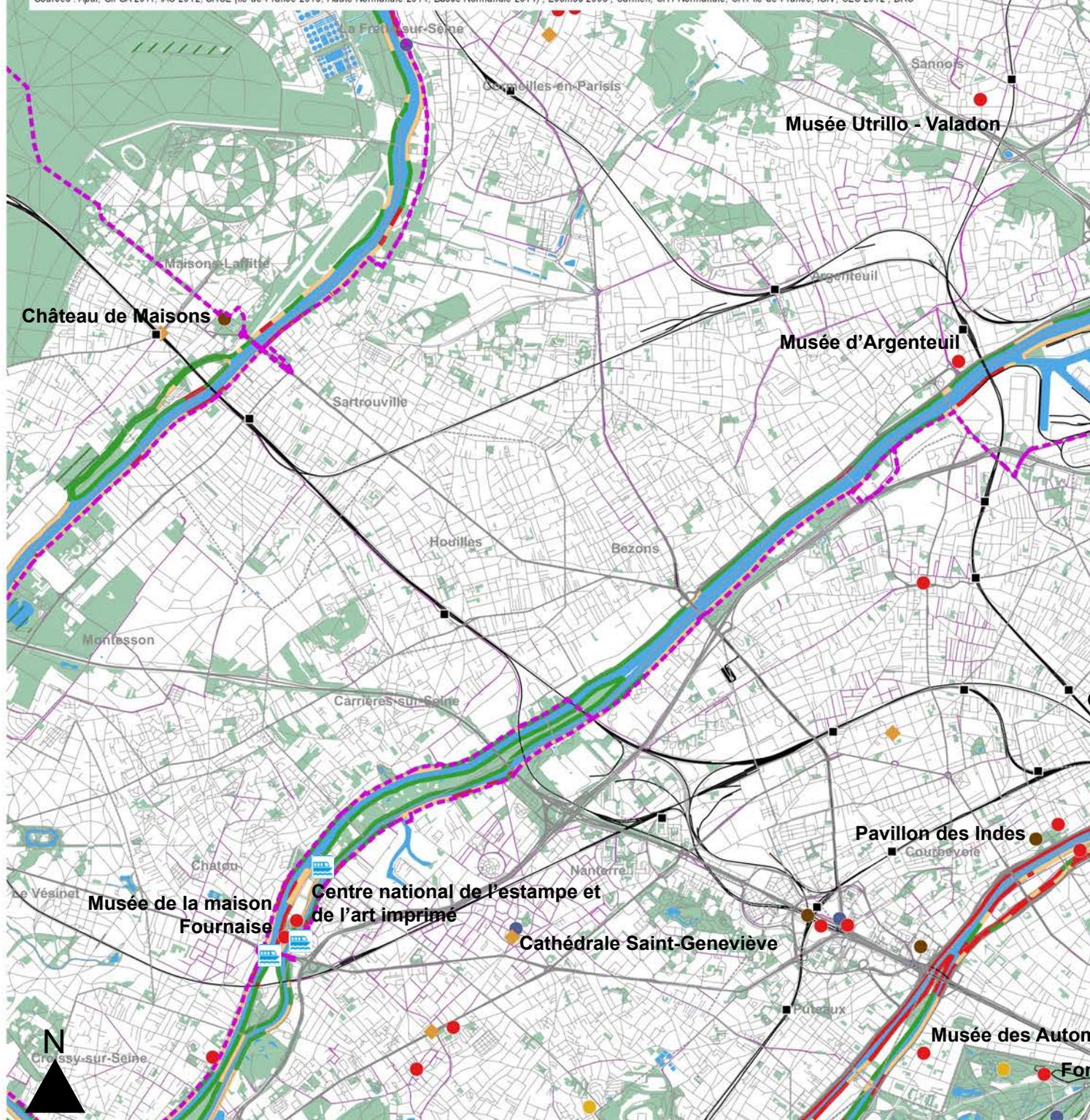
Nature des berges

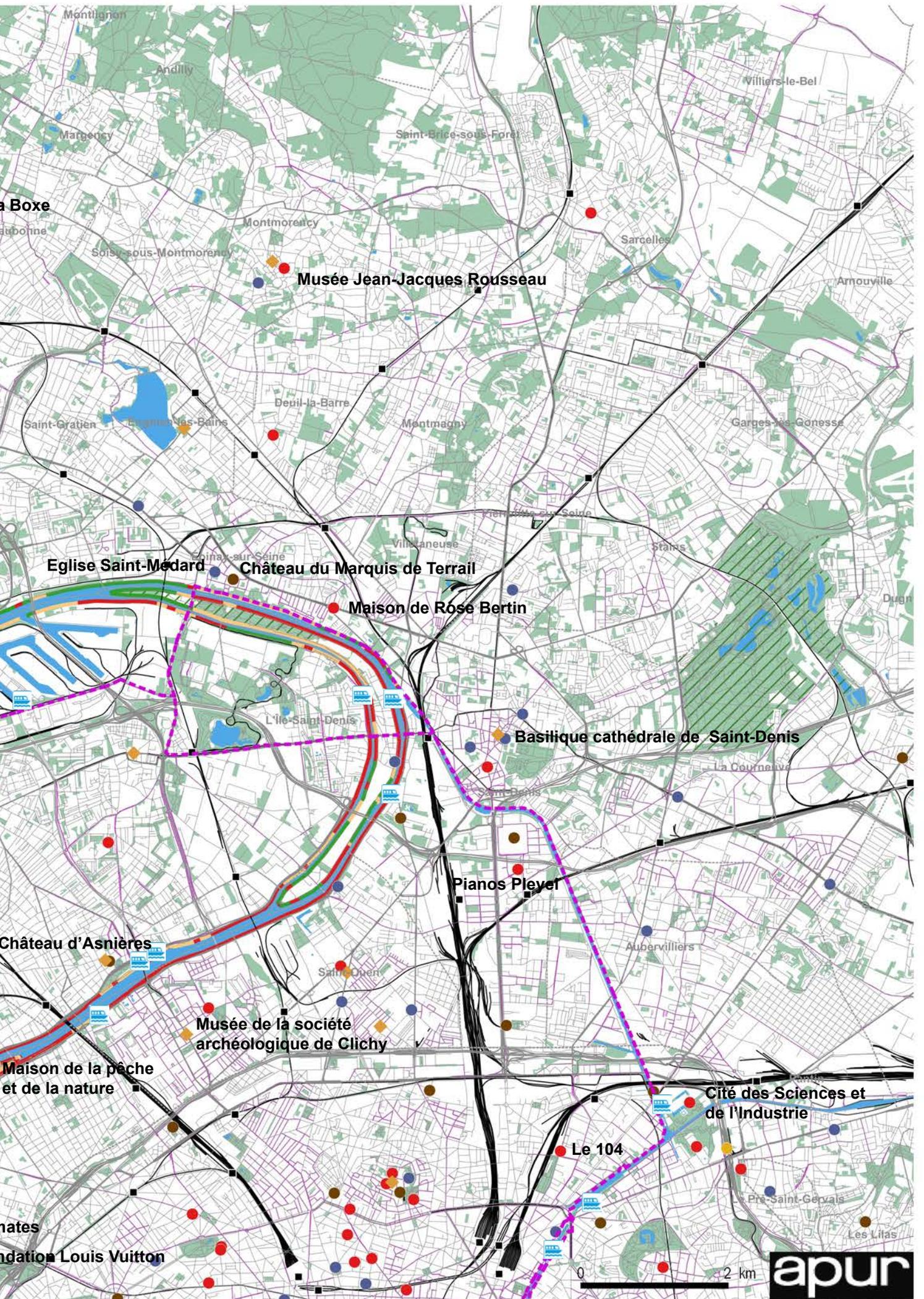
- berge non artificialisée ou génie végétal
- berge mixte
- berge totalement artificialisée

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques
- Offices de tourisme

Sources : Apur, GIPSA 2011, IAU 2012, SRCE (Île-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014) ; Ecomos 2008 ; Carmen, CRT Normandie, CRT Île-de-France, IGN ; CLC 2012 ; DRC





lâche constitué de plus vastes zones industrielles (le port de Gennevilliers) et d'espaces verts. Les points d'intérêt touristique de type musée ou édifices religieux sont moins nombreux que dans la séquence parisienne. Le paysage naturel et ses éléments constitutifs habités (constructions diverses, industries, infrastructures routières et ferroviaires, etc.) en sont les principaux intérêts. Aussi, pour les cyclistes commençant leur périple à Paris, cette séquence amorce une forme de dépaysement. Il y a donc un enjeu à utiliser la Seine comme fil conducteur de la promenade à vélo et comme support de paysages et éléments patrimoniaux singuliers.

Enjeux écologiques

De Neuilly à Saint-Denis en rive droite et de Courbevoie à Villeneuve-la-Garenne en rive gauche, les berges de Seine sont fortement artificialisées. Le rapport à la Seine est contraint et peu engageant. La forte fréquentation de ces berges par le trafic routier ajoute une contrainte supplémentaire. On retrouve dans une moindre mesure le même type de rapport à l'eau sur l'île-Saint-Denis, située entre les deux variantes de la V33, à la différence que le trafic autoroutier y est moins marqué et que le parc départemental de l'Île-Saint-Denis (ZNIEFF de type

2 et zone Natura 2000) occupe la quasi-totalité de l'île. En rive droite de la Seine, sur la séquence Saint-Denis - Pont d'Épinay du boulevard Foch au parc des Béatus, les berges présentent un potentiel écologique qu'il sera intéressant de conforter ou de renforcer par endroits. Un accès à l'eau est aménagé par endroits et la véloroute emprunte un chemin de halage stabilisé.

Du Pont d'Épinay à Colombes en rive gauche, le port de Gennevilliers constitue une poche artificialisée ou relativement mixte. En fait, grâce à l'aménagement quasi continu en piste cyclable le long du chemin de halage en rive gauche jusqu'à Chatou, les intérêts écologiques des bords de Seine sont préservés plus aisément malgré des berges mixtes. La rive droite pose quant à elle question : bien que d'Épinay à Chatou, en passant par Argenteuil, les berges ne soient pas artificialisées, l'accès à la Seine, à vélo notamment y est souvent compliqué voire impossible, en raison de la présence de la D311, coupant complètement le rapport à la Seine. La piste cyclable (hors véloroute) s'arrête ainsi sous le pont de l'A15 à Argenteuil. L'enjeu d'une mise en valeur paysagère et écologique des berges de la rive gauche de la Seine passerait donc par une requalification de la D311.



Nanterre : la véloroute empruntant le chemin de halage au Parc du Chemin de l'Île.

SÉQUENCE 3 : POISSY – SAINT-GERMAIN-EN-LAYE



Vue depuis les terrasses du Château de St Germain en Laye sur la vallée de Seine.

Portrait

La séquence St Germain Boucles de Seine prend place entre le cœur dense de la métropole parisienne et le début de la grande couronne. Elle inclut les boucles de Montesson, celle de St Germain et celle de Chanteloup. La première est quasiment totalement urbanisée à l'exception de la plaine maraîchère de Montesson, la seconde est extrêmement boisée grâce à la présence de la forêt de St Germain. Enfin, la dernière, malgré un développement urbain en cours important (ZAC Centralité, écoport de Triel) conserve un cœur non bâti important, héritier des anciennes carrières.

La Seine y a dessiné un paysage et une topographie unique, à travers des boucles très étroites et rapprochées. La desserte en transports en commun intéressant les potentiels cyclotouristes est constituée par le RER A et le train J, en particulier aux gares suivantes : Croissy-Chatou, Le Vésinet-Le Pecq, Sartrouville, Maisons-Laffitte, St Germain en Laye, Poissy.

Le territoire est marqué par plusieurs époques de l'histoire tant royale que « Belle Époque » : château de Saint-Germain (XIII^e siècle), château de Maisons, ma-

chine de Marly..., l'époque « impressionniste » et le développement des lieux de villégiatures et de loisirs du 19^eme.

En 1837, l'ouverture de la ligne de train Paris Saint-Germain a en effet transformé le territoire en un lieu de villégiature et de loisirs de bords de Seine notamment pour les parisiens. Se sont alors développés les plaisirs de l'eau et du canotage (de la baignade, régates...) mais également les lieux de festivités comme les guinguettes et des restaurants. Cette époque se retrouve dans les tableaux des Renoir, Monet, Pissaro, Sisley, Caillebotte, Berthe Morisot... dans l'architecture des habitations (folies...) et dans l'empreinte de ces activités aujourd'hui disparues (anciens lieux de baignade, restaurants...). On trouve également, sur les berges de Seine, une offre de parcours thématiques : les « chemin des impressionnistes (4 tronçons pédestres du pré-impressionnisme au fauvisme, liant 9 communes voisines)

Conflans-Sainte-Honorine accueille par ailleurs le Musée de la batellerie à (environ 12 000 visiteurs par an, rouvert en 2015 après travaux), témoin d'un passé fluvial riche.

L'activité promenade et de loisirs est aussi développée :

- en forêt de Saint-Germain avec 54 km de sentiers pédestres et équestres. L'activité équestre bien développée notamment à Maisons-Lafitte dite « cité du cheval »
- sur les berges de Seine, déjà aménagées avec le tronçon de l'avenue Verte Paris Londres ;
- sur la Seine avec les offres de croisières, et 3 escales fluviales : le Pecq, Conflans et Poissy.

Enfin, les sports de nature y sont aussi largement proposés, avec notamment un nombre important de golfs et des centres équestres.

Ainsi, bien que discret dans la géographie touristique francilienne, le territoire a de nombreux atouts.

Cette séquence est par ailleurs le support de corridors écologiques¹ arborés et herbacés. Un corridor arboré orienté nord/sud traverse le massif forestier de Saint-Germain. Il participe à large échelle à la liaison forestière entre la forêt de Montmorency au nord et les forêts de Marly et de Fosses-Repose au sud pour atteindre finalement le Bois de Boulogne et la forêt de Meudon et le bois de Clamart.

Un corridor herbacé relie les berges de Seine à Nanterre et le parc de la Boucle en traversant la plaine de Montesson pour se prolonger plus au nord sur la rive gauche du méandre de la boucle de Saint-Germain-en-Laye.

Les secteurs qui constituent les grands espaces de respiration de cette séquence à dominante urbaine sont : la plaine agricole de Montesson, la forêt de Saint-Germain-en-Laye, les espaces d'anciennes carrières de la boucle de Chanteloup (Carrières-sous-Poissy).

Enjeux mobilités

Sur cette séquence, la Seine à Vélo existe déjà jusqu'à la hauteur d'Andrézy. Elle se situe en effet sur le tracé de l'Avenue Verte Paris Londres. D'Andrézy à Poissy, on retrouve le tracé proposé en bords de Seine, via les Chemins de Seine portés par le département des Yvelines. Une option à terme est également proposée pour poursuivre le long des berges de Seine entre Maisons-Laffitte et Andrézy au lieu de couper, comme actuellement, au cœur de la forêt. Les deux sont bien sûr complémentaires.

Certaines communes comme Le Vésinet ou Maisons-Laffitte disposent de trames viaires larges et apaisées où la promenade cycliste, dans des patrimoines paysagers exceptionnels, est aisée, mais plus largement, le réseau cyclable complémentaire à la véloroute qui permettrait de se connecter aux gares, et d'explorer les territoires en profondeur, est lacunaire. Son déve-



La plaine maraîchère de Montesson : culture de salades.

loppement est un enjeu aussi bien pour les habitants et les actifs au quotidien (notamment rabattements aux gares) mais aussi pour les cyclotouristes (lien aux berges de Seine, aux escales fluviales, aux sites touristiques...). Aucun pont entre Chatou et Poissy n'est aménagé pour la traversée des vélos, ils disposent juste de trottoirs. Une passerelle piétons vélos existe au droit du pont entre Achères et Conflans, où passe l'Avenue verte Paris Londres. L'enjeu de confort et de sécurité vélo sur ces ponts est donc partagé dans tout ce territoire.

Enjeux tourisme

Le territoire dispose de nombreux atouts mais pas à ce jour d'une identité claire en matière de tourisme. Il s'agit en effet de valoriser la pluri-identité territoriale et de s'appuyer sur ces atouts :

- Tourisme d'affaire ;
- Impressionnisme ;
- Sports de nature et de plein-air.

¹. Voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité.



Des bords de Seine aménagés pour les cyclistes et les piétons à Croissy sur Seine (vue sur l'île des Impressionnistes).

Et de lier les deux derniers : investir les loisirs de bords de l'eau en lien avec le passé de baignade, canotage et de guinguette en agrément de l'offre actuelle.

Par ailleurs, à proximité de Paris, proposer et structurer une offre touristique de week-end alliant vélo, visites, gastronomie... pourraient susciter une fréquentation accrue du territoire.

Enjeux écologie

La boucle de Montesson est un espace majoritairement urbain dont les espaces ouverts² sont essentiellement constitués de parcs et espaces verts ainsi que de rares zones relictuelles³ constituées de boisements, friches, talus, anciennes ballastières et plans d'eau⁴. Les berges de la Seine y sont très fréquemment artificialisées en pied de berge, par un enrochement important. La végétation du haut de berge est le plus souvent à caractère horticole, mais constitue tout de même un cordon de végétation qui présente un intérêt à la fois paysagé et intéressant du point de vue de la variété des strates de végétation améliorant le milieu du corridor rivulaire. Localement des faciès naturels intéressants subsistent ou bien ont été renaturés par les interventions du SMSO comme à Croissy. Le parc de la boucle constitue l'un des rares espaces naturels sensibles traversés par l'itinéraire. L'étang de l'épinoche situé au sein de ce parc possède des roselières favorables au Blongios nain (petit héron discret figurant sur la liste rouge des oiseaux nicheur de France métropolitaine) dont la nidification a été attestée⁵ sur ce site. Ce parc permet notamment de faire le lien entre la plaine agricole de Montesson, les bords de Seines et la forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye. Le principal intérêt de cette première boucle réside dans la plaine agricole de Montesson qui constitue la dernière poche maraîchère aux portes de Paris. Partie intégrante de la ceinture verte francilienne, cette plaine participe grandement à l'identité du territoire. D'une superficie de 260 ha, elle est caractérisée par un micro parcellaire en lanière hérité de siècles d'histoire agricole. Ce secteur offre par ailleurs de belles perspectives sur La Défense, les coteaux de Saint-Germain-en-Laye et les buttes de Paris. Cernée par l'urbanisation, cette poche agricole fait l'objet d'un périmètre d'intervention foncière destinée à protéger ce précieux patrimoine.

La boucle de Saint-Germain-en-Laye est quant à elle très largement occupée par la forêt domaniale du même nom. Ce massif forestier d'une superficie de 3 532 ha constitue le deuxième massif forestier des Yvelines après celui de Rambouillet. Cet espace est très propice aux promenades grâce au réseau très fourni de chemins et pistes cavalières qui sillonnent au milieu d'arbres centenaires majoritairement feuillus (chêne rouvres 53 %, hêtre 18 %, charme 8 % pin sylvestre et pin noir d'Austriche 12 %).

Le tracé de la véloroute coupe ce méandre en traversant la forêt au nord du secteur pour longer l'étang de Corra situé en lisière ouest. Ce plan d'eau de 16 ha concentre une diversité de milieux (pelouses, friches, rives humides basses, mares, lisières et zones sableuses attestant de l'ancienne activité de sablière jusqu'en 1977), ainsi qu'une faune et une flore rare et protégée dans un contexte urbain particulièrement fréquenté. Les associations végétales variées (chênaie calcicole, chênaie acidophile, chênaie charmaie) permettent l'installation d'une flore régionale classique accompagnées d'espèces rares comme par exemple l'épipactis pourpre (orchidée protégée au niveau régional). Concernant la faune, les espèces remarquables qui se rencontrent dans le massif sont par exemple le faucon hobereau, la bécasse des bois, le triton palmé, la salamandre tachetée, ou encore le lézard agile protégé à l'échelon national. Afin de concilier la préservation de la biodiversité et les besoins des usagers, les berges sud de l'étang sont dédiées à la nature tandis que les berges nord sont destinées à l'accueil du public et accueillent donc logiquement le tracé de la véloroute.

Une variante du tracé de la véloroute passe en rive droite par Andrésy. La proximité de la route contribue à la pression anthropique le long des berges. Les conséquences sont une végétation souvent horticole en haut de berge et des séquences minéralisées comme à Andrésy, avec l'influence du barrage sur les contraintes de stabilité de berges. En aval, il faut noter la qualité de l'aménagement réalisé en milieu urbain à Conflans-Saint-Honorine, qui a permis d'améliorer la circulation douce en haut de berge, tout en renaturant le pied de berge systématiquement, avec plantation d'hélophytes et préservation de la continuité végétale sous les pontons et passerelles des bateaux. Des points durs pour la continuité écologique des berges subsistent à Conflans (la confluence avec l'Oise par exemple) ainsi qu'un quai logistique à Carrières-sous-Poissy.

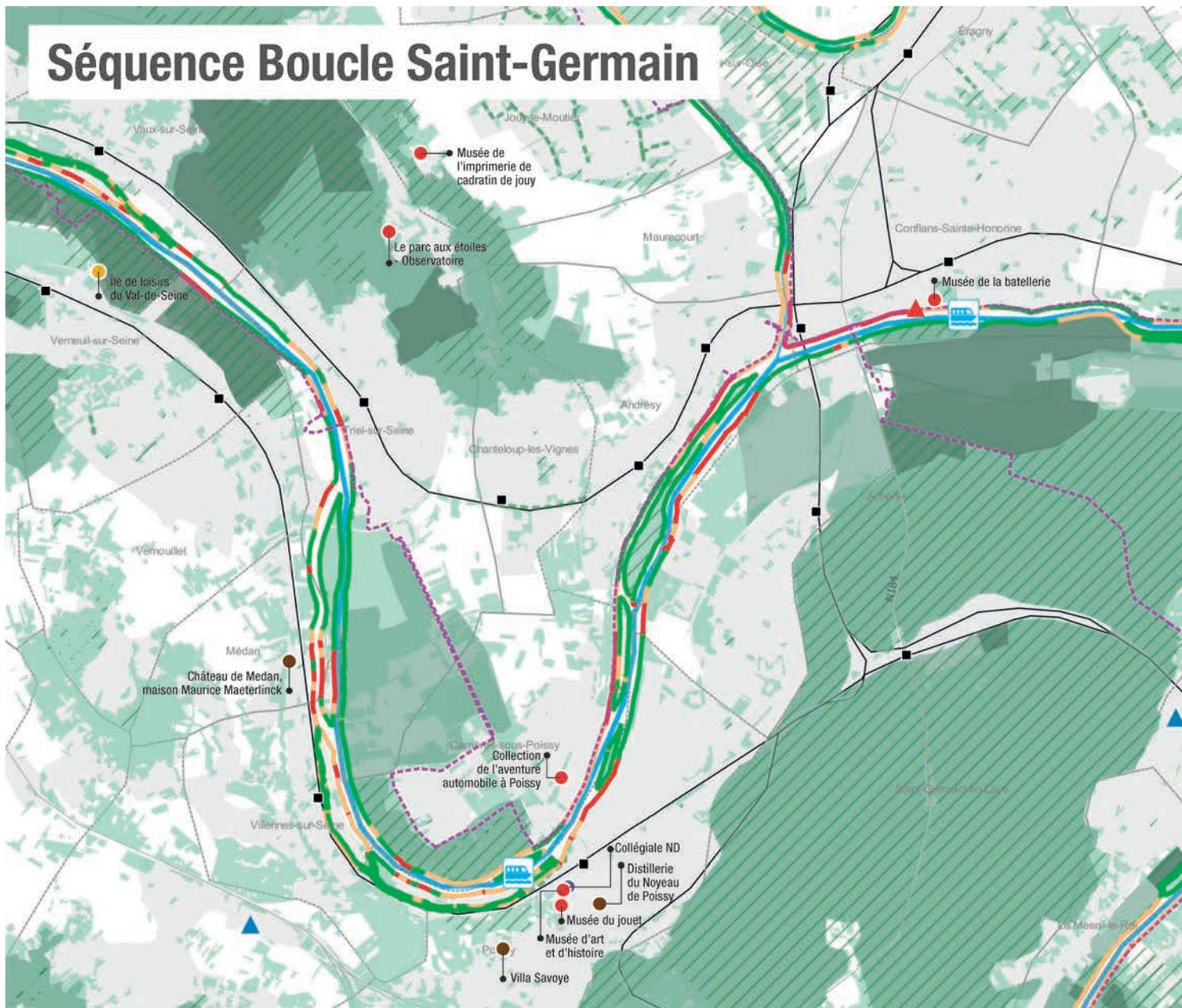
2. Espaces ouverts : espace naturels agricoles et forestiers.

3. Un milieu relictuel est un fragment (reliquat) de paysage, d'écosystème ou d'habitat de taille restreinte (éventuellement protégé) dans lequel les espèces animales peuvent encore se développer alors qu'elles ont régressé ou disparu ailleurs.

4. Source : saintgermainbouclesdeseine.fr

5. La dernière nidification connue date de l'année 2000.

Séquence Boucle Saint-Germain



Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Édifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Biodiversité

Zones d'accueil du public

- ▨ ENS, espaces verts publics

Zones écologiques majeures

- ▨ APB, RBD, RBI, RNN, RNR, Znieff type 1, Natura 2000

Zones écologiques secondaire

- ▨ Réservoirs de biodiversité

Zones relais

- ▨ Écomos

Berges

Nature des berges

- ▬ Berge naturelle
- ▬ Berge semi-naturelle
- ▬ Berge revêtue

Fond de plan

- - - Véloroute existante et en projet
- ▭ Escale fluviale
- ▭ Gares voyageurs

Vélocistes

- ▲ Location
- ▲ Réparation
- ▲ Réparation / Location



0 2 km

© IAU IDF 2017

Sources : • **Berges** : GIPSA 2011, IAU 2012 • **Biodiversité** : SRCE (Île-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014) ; Ecomos 2008 (IAU) ; Carmen • **Tourisme** : CRT Normandie ; CRT Île-de-France • **Fond de Plan** : IGN ; CLC 2012 ; DRC

SÉQUENCE 4 : LE GRAND MANTOIS



C. Diquet/ADP

Sur les berges aux Mureaux : des vues dégagées.

Portrait

La séquence de la véloroute allant de Mantes-la-Jolie à Conflans – Sainte-Honorine correspond aux limites Est-Ouest de la nouvelle communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise. Elle est très hétérogène : on y passe de paysages de cimenteries, de carrières et d'usines automobiles, à des moments uniques d'immersion dans des ambiances bucoliques et reposantes : parc du bout du monde d'Elisabethville, écluses des Mureaux, base de loisirs de Verneuil, bourgs anciens des bords de Seine de la rive droite. Cette rive droite remonte vite sur les coteaux du Vexin, offrant ainsi des vues sur la rive gauche, des belvédères sur la vallée comme à Juziers ou Vaux-sur-Seine. La rive gauche présente majoritairement des secteurs de plaine assez larges, sur lesquels les infrastructures ferrées et autoroutières ont pu se développer, mais aussi les industries, les zones commerciales et d'activité. LA13 et les voies ferrées longeant la Seine sur chaque rive sont ainsi à la fois des vecteurs de mobilité et de coupures, en particulier pour les déplacements cyclables.

Les points d'intensité sont Mantes-la-Jolie et Poissy, toutes deux villes historiques à chaque extrémité de la

communauté urbaine. Sortir de la première à vélo ou y arriver, malgré les aménagements cyclables, relève d'une expérience de promiscuité parfois difficile avec les véhicules, notamment les poids-lourds. À Poissy, il est possible de se connecter au train J, RER A (puis au RER E lorsque celui-ci sera prolongé jusqu'à Mantes en 2022). Le train J dessert le territoire en 6 points entre Poissy et Mantes, et toutes ces gares seront rénovées pour l'arrivée du RER E. En rive droite, un train, plus lent, connecte Paris à Mantes en passant par Conflans-Sainte Honorine. Il s'arrête en 8 points entre Chanteloup-les-Vignes et Mantes. Le pôle Meulan-Les Mureaux est également une polarité importante du territoire, mais secondaire en termes de rayonnement.

Si Mantes a été quasi anéantie durant la seconde guerre mondiale y demeure toutefois la collégiale gothique. La vallée est aussi celle de la modernité comme en attestent plusieurs importants témoignages de l'architecture du XX^e siècle (villa Le Corbusier à Poissy, Maison Mallet-Stevens à Juziers/ Apremont, église et Cité Zehrfuss d'Elisabethville). Mais au-delà des monuments, cette vallée est aussi celle des arts, de la peinture avec celle des impressionnistes de Chatou à Giverny en passant par Vé-

theuil. Quant aux auteurs qui ont laissé leurs traces le long de la Seine, il suffit de rappeler Zola à Médan (Yvelines). De nombreux témoignages patrimoniaux du rapport fort du territoire à l'eau existent encore, allant des chantiers navals à tous les équipements sportifs (stades nautiques, piscines, village naturiste de Physiopolis) mais aussi à toutes les villégiatures de bord d'eau. Tous ces éléments qui identifient le territoire, correspondent aussi à un rapport au fleuve désormais marqué par une occupation physique et permanente des berges. L'île régionale de loisirs de Verneuil-sur-Seine (93 000 visiteurs en 2011) joue aujourd'hui ce rôle d'espace de respiration et de loisirs du territoire, mais à cet endroit, l'accès à l'eau est paradoxalement plus facile par les carrières inondées que par la Seine elle-même.

Mais plus que l'eau, c'est la terre qui peut fédérer. Plages inattendues, vues surprenantes, patrimoine inconnu, chemins secrets, îles protégées, guinguettes cachées : autant de pépites s'égrenant le long de la Seine et méritant de participer au rayonnement du territoire, d'être connues, vécues, valorisées. La véloroute peut y contribuer. Un chapelet d'îles, certaines habitées, d'autres cultivées, accessibles ou non par voiture, présente un paysage et des promenades uniques, à pied, en vélo ou en bateau : l'île verte de Juziers, l'île de la Dérivation à Andrésy, l'île Mignaux à Poissy...

Le caractère périurbain de ce territoire lui permet enfin de disposer d'espaces verts ouverts au public intéressant potentiellement les cyclistes (forêt de Rosny, île de loisir de Verneuil, parc du bout du monde, berges plantées de Mantes...) pour des haltes, des activités de loisirs, voire même de l'hébergement. En rive droite se déploie le Parc Naturel Régional du Vexin, riche en patrimoine, histoire et paysages.

Enjeux mobilités

Comme détaillé dans le rapport de DRC intitulé « Diagnostic et recommandation pour la Seine à vélo/V33 », l'itinéraire à privilégier sur cette séquence est celui des Chemins de Seine, projet porté par les Yvelines, dont le tracé est réalisé à 59 % soit 57,6 km sur 96,8 km. Ces chemins se déploient sur les deux rives, ce qui accroît l'intérêt de la randonnée à la journée (boucle). Leur continuité n'est cependant pas assurée à ce jour.

Trois points durs ont été identifiés sur ce tracé : l'usine Renault de Flins, l'affaissement de berges à Rosny-sur-Seine et le barrage de Méricourt.

On pourrait également citer les traversées de la Seine mais aussi du faisceau ferré en rive gauche. Elles se réalisent majoritairement sur des ponts à la vitesse élevée et où la place pour les vélos est réduite à la portion congrue, mais aussi qui sont souvent difficilement accessibles depuis les berges de Seine (escaliers à Triel, bretelles routière aux Mureaux, pont de la D130 sur le



Sortie de Mantes la jolie sur la D113 : une bande cyclable peu sécurisante.

fer et l'A13 à Epône...) et dangereux.

Enfin, la cohabitation avec les voitures et poids lourds sur certains tronçons, notamment sur la RD113, se fait aujourd'hui au détriment des vélos (vitesse élevée des véhicules, bandes cyclables pour les vélos).

Le territoire de GPSEO travaille actuellement sur une stratégie renouvelée des mobilités, dans laquelle la véloroute des bords de Seine pourrait jouer un rôle d'épine dorsale des mobilités actives, pour les ballades du weekend, l'accès à l'île de loisirs de Verneuil, les trajets domicile travail, et ce en lien avec un schéma cyclable local et les liens aux pôles gares. Sur ce dernier point, on peut citer un exemple, le cas de l'usine Renault de Flins qui affrète de nombreux cars, parfois quasiment vides pour ses ouvriers. Une alternative à vélo pourrait être complémentaire, notamment depuis la gare des Mureaux.

Enjeux tourisme

L'enjeu pour ce territoire est de valoriser les multiples identités et paysages qu'il comporte :

- Paysages industriels en mutation (fermeture de l'usine thermique de Porcheville à court terme, développement du port de Limay, durée de vie des carrières ? usines automobiles). Comment magnifier ces paysages uniques ? comment les traverser le cas échéant ?
- Paysages fluviaux, patrimoine et pépites de la Seine : îles, plages, guinguettes, écluses... comment y accéder en vélo ? comment penser des parcours ? faire renaître des plages en bords de Seine ? des guinguettes éphémères ?
- Sport de plein air et loisirs fluviaux : l'île de loisirs de Verneuil offre une très grande possibilité de sports nautiques, mais aussi tennis, sports équestres... d'autres clubs nautiques de plus petites tailles propose un offre complémentaire ; quelques golfs comme à Villeneuve-sur-Seine ne sont pas loin... Il existe une quinzaine d'escales ou haltes de plaisance sur ce territoire.

L'enjeu est également de penser des chapelets de boucles à la journée, ou pour le weekend, permettant, depuis la véloroute, d'irriguer en profondeur le territoire :

- Vers le PNR du Vexin, notamment en VAE ;
- Pour visiter Mantes-la-Jolie et la forêt de Rosny ;
- Les hauts de Juziers, de Vaux sur Seine... où les vues sur la vallée de Seine sont exceptionnelles.

Enjeux écologie

Bien que située en aval de la séquence précédente et par conséquent plus loin du centre de l'agglomération, les espaces naturels concernés par l'itinéraire de la véloroute ne sont ni plus nombreux ni plus remarquables. Les principaux hauts lieux de biodiversité traversés ou situés à proximité du tracé sont les plans d'eau de Verneuil et le parc du bout du monde d'Elisabethville.

Les plans d'eau de Verneuil-les Mureaux accueillent une avifaune très riche⁶. Ils figurent parmi les tout premiers sites d'accueil du Val de Basse Seine. On trouve six espèces d'oiseaux dont les effectifs importants ont permis le classement du secteur en Znieff 1 (Grèbe huppé, Grand Cormoran, Canard chipeau, Canard souchet, Fuligule milouin, Foulque macroule). Le secteur est également un site de reproduction pour le Martin pêcheur et le Goéland cendré.

Les berges y sont d'une qualité remarquable et il sera important de ne pas les détruire par un aménagement de piste trop proche ou trop large, entre les plans d'eau et le fleuve. En effet, aujourd'hui, aucune minéralisation ne vient séparer ces milieux qui forment un ensemble cohérent. Une réflexion sur la gestion de la végétation peut être menée pour favoriser par endroits l'ouverture à des strates herbacées lorsque le boisement ferme le milieu et le paysage de façon importante.

Le Parc du bout du monde, à Elisabethville, est un espace naturel sensible protégé par ailleurs par un arrêté préfectoral de protection de biotope depuis 1990. Le site d'une superficie de 48 ha est composé d'étangs de prairies et de boisements qui abritent une faune et une flore exceptionnelles. Cette ancienne carrière exploitée jusque dans les années 1970 abrite plus de 70 espèces d'oiseaux nicheurs et constitue une halte pour les migrateurs qui y trouvent une aire de repos et d'alimentation. Les prairies et pelouses accueillent de nombreuses espèces rares (orchidées, criquets, papillons...). L'arrêté préfectoral interdit l'entrée du site afin de ne pas perturber la faune et la flore. Cependant, le site reste accessible depuis la Seine par un maillage de chemins pédestres et cyclables qui permettent notamment de rejoindre les deux observatoires ornithologiques mis en place par le département des Yvelines.

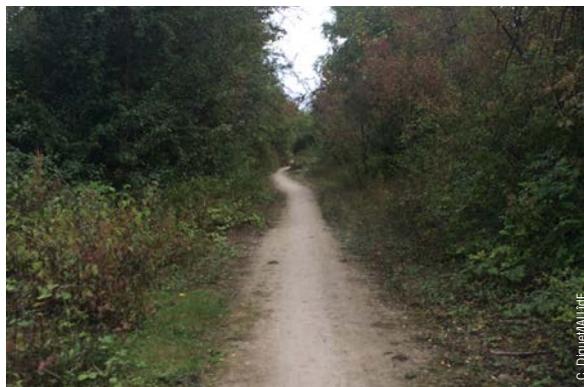
Les berges présentent par endroits des faciès intéressants, comme à Aubergenville ou l'étagement de la végétation et la sinuosité des berges réaménagées par le

SMSO est propice au bon fonctionnement écologique des milieux.

Plus en aval, en secteur agricole, la présence de la ripisylve est primordiale pour limiter les ruissellements agricoles qui pourraient se produire sans cet espace tampon végétalisé. La densité de captages destinés à l'alimentation en eau potable conduit à considérer ces boisements comme un atout dans la préservation de la qualité de cette ressource dépendante de la nappe alluviale de la Seine. Ce cordon de ripisylve est également un atout pour la biodiversité locale. Un des enjeux consiste à réussir à épaissir ce cordon qui est très étroit par endroits, à proximité de l'autoroute de Normandie. À Mantes la Jolie, l'aménagement réalisé n'a pas permis une renaturation du pied de berge.

Enfin à Rosny, la pression urbaine diminuant, on retrouve une berge au potentiel intéressant, susceptible de se connecter à un réseau d'espaces naturels du coteau, et présentant parfois des aménagements minéraux dégradés qu'il serait opportun de restaurer en génie écologique. De façon générale et à l'inverse de l'estuaire de la Seine jusqu'à Rouen, dont les berges sont très artificialisées pour répondre aux besoins de navigation, les berges de Mantes à Poissy sont largement végétalisées, soit en pied, soit en haut de berges, créant ainsi des paysages très verts. On y trouve en général la concomitance de végétation herbacée et ligneuse. Le schéma des berges de l'IAU (2012) identifie par ailleurs plusieurs – rares – points de dégradation des berges à Poissy, Triel-sur-Seine et les Mureaux.

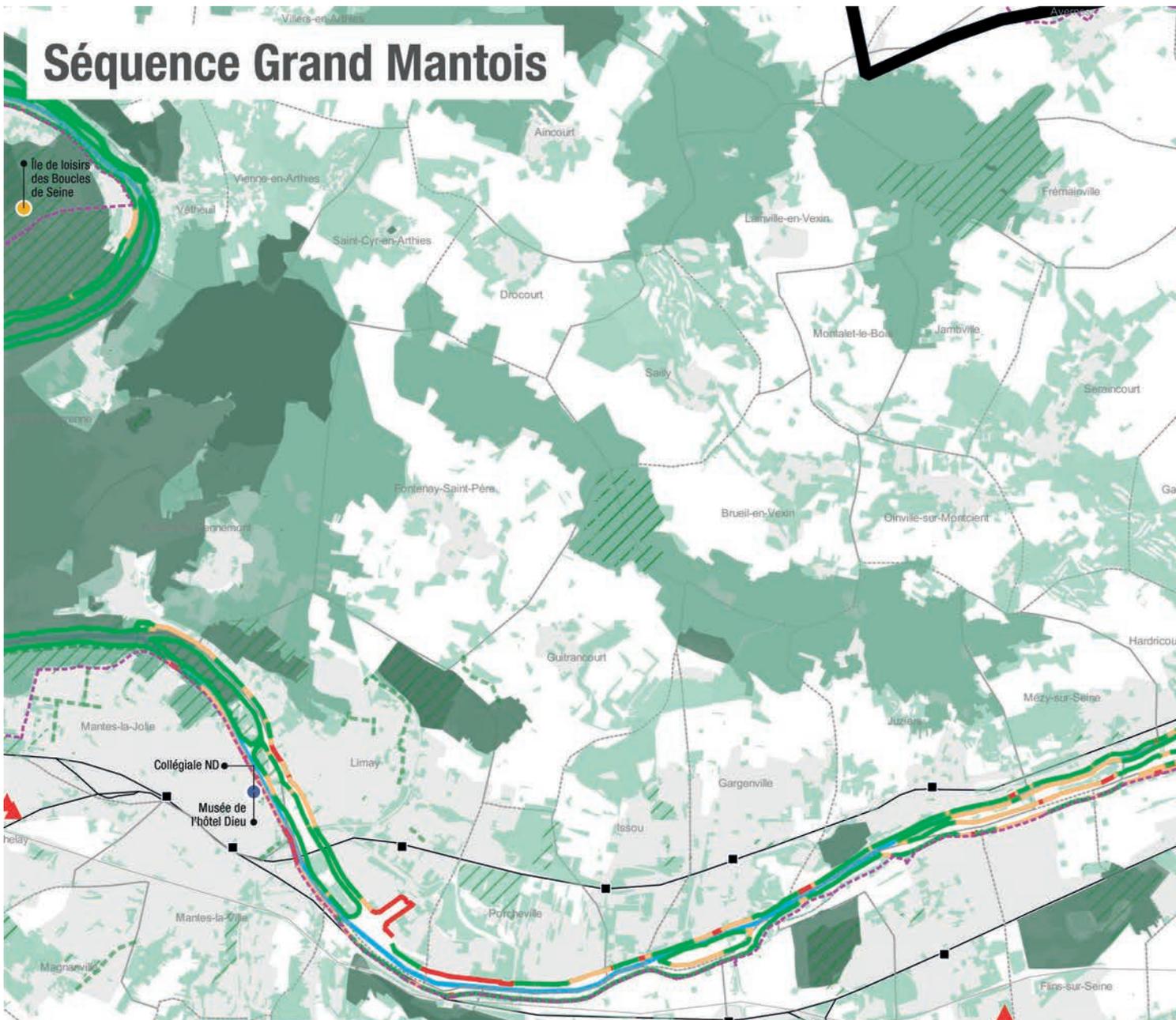
Un point de fragilité potentiel est identifié au niveau des plans d'eau de Verneuil-les Mureaux. Certains passages de la traversée du site s'effectuent au sein d'un étroit cordon boisé bordé d'un côté par la Seine et de l'autre par les plans d'eau. Cette configuration particulière rend difficile tout élargissement du cheminement sans impact



Ile de loisirs de Verneuil-sur-Seine : un cheminement préservé de la circulation automobile mais souvent sans vues ni sur la Seine, ni sur les lacs, et un cordon végétal très étroit et fragile sur le milieu naturel déjà fortement sollicité.

6. Source : fiche Znieff - INPN.

Séquence Grand Mantois



Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Édifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Biodiversité

Zones d'accueil du public

- ENS, espaces verts publics

Zones écologiques majeures

- APB, RBD, RBI, RNN, RNR, Znieff type 1, Natura 2000

Zones écologiques secondaire

- Réservoirs de biodiversité

Zones relais

- Écomos

Berges

Nature des berges

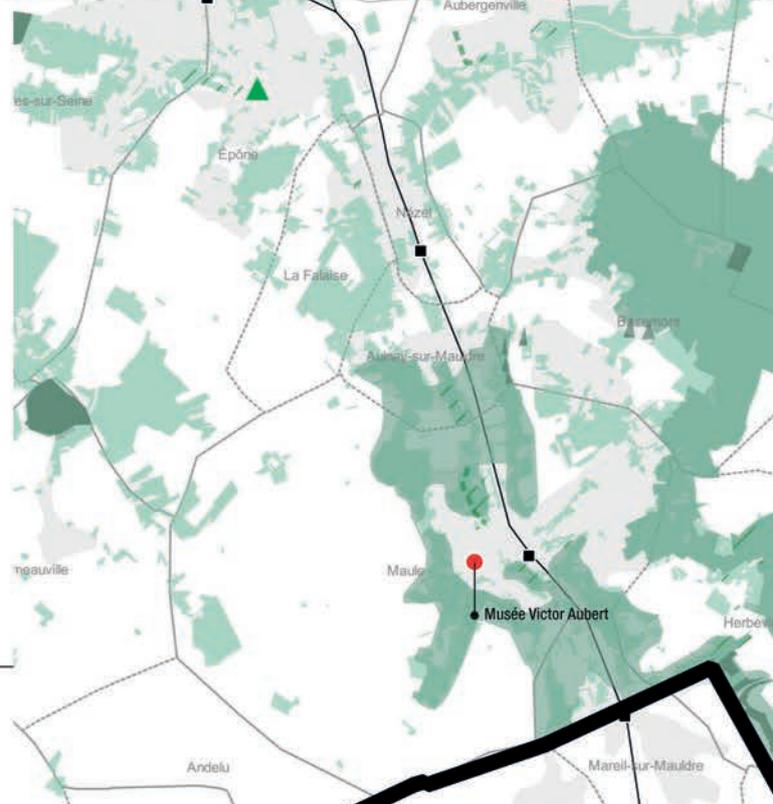
- Berge naturelle
- Berge semi-naturelle
- Berge revêtue

Fond de plan

- Véloroute existante et en projet
- Escale fluviale
- Gares voyageurs

Vélocistes

- Location
- Réparation
- Réparation / Location



0 2 km

© IAU idF 2017

Sources : • **Berges** : GIPSA 2011, IAU 2012 • **Biodiversité** : SRCE (Île-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014) ; Ecomos 2008 (IAU) ; Carmen • **Tourisme** : CRT Normandie ; CRT Île-de-France • **Fond de Plan** : IGN ; CLC 2012 ; DRC

SÉQUENCE 5 : BOUCLES IMPRESSIONNISTES



Vue de Château-Gaillard.

Portrait

Cette longue séquence marque la liaison entre l'Île-de-France et la Normandie, avec une grande diversité de paysages successifs voire imbriqués.

Les boucles de la Seine, dans la partie francilienne de la séquence structurent, en grande partie, le Parc naturel régional du Vexin Français.

Véritable ensemble naturel, riche d'une grande diversité paysagère, justifiant de nombreux classements (ZPS « des boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » au titre principalement de la richesse et de la diversité de l'avifaune, Site Natura 2000...), son intérêt touristique et à vocation de loisirs est patent.

Les coteaux forment un paysage particulièrement caractéristique de la Vallée de la Seine, ouvrant de larges points de vues avec une grande richesse écologique.

L'agriculture tient une place importante dans la formation et la gestion du paysage, elle constitue également un point fort, par sa diversité. Potentiellement, l'activité agricole peut justifier à condition de s'y adapter une étape ou un intérêt particulier pour les cyclotouristes ou les populations à proximité.

Les milieux humides en lien avec le réseau hydraulique

de la Seine sont également un enjeu de biodiversité qu'il convient de préserver et nécessitent une attention particulière quant à l'accueil et la gestion de flux trop importants de visiteurs.

La praticité de la véloroute doit tenir compte, ici, du fort relief qui nuit à l'accessibilité aux points de vues remarquables sur les coteaux. Pour autant, c'est depuis ces hauteurs que la Seine se lit et se livre le mieux, évoquant les paysages impressionnistes.

Les berges majoritairement « semi-naturelles » sur cette séquence francilienne sont également une contrainte qui nécessiterait des réponses innovantes et singulières pour assurer une parfaite continuité du parcours.

En Normandie, la Seine adopte un tracé plus linéaire jusqu'à Gaillon et traverse des paysages plus variés et urbains, marqués par le développement d'agglomérations comme Vernon.

La Maison de Claude Monet à Giverny dont le rayonnement touristique est mondial constitue un autre point remarquable de cette séquence.

Enjeux tourisme

Les enjeux touristiques de la séquence sont de plusieurs

ordres, à commencer par la dimension de proximité pour une population francilienne et normande locale à même d'utiliser les aménagements cyclables pour leurs loisirs.

Le patrimoine naturel et historique présent dans cette séquence est d'une grande diversité, avec toutefois des distances importantes à parcourir entre les sites, ce qui est pertinent dans une logique de véloroute avec des étapes clairement identifiées.

Avec près de 800 000 visiteurs annuels, Giverny est le deuxième site touristique normand par la fréquentation de la maison et des jardins de Claude Monet et du musée des impressionnistes. Cette forte attractivité soulève la question de la diversification des modes d'accès à Giverny, depuis la Seine et en lien avec la gare de Vernon-Giverny (près de 5 000 voyageurs/jour, en progression de + 4 % de 2009 à 2013).

Depuis la gare de Vernon-Giverny, 5 km sont à parcourir avec des aménagements cyclables discontinus, alors que la D5 permet d'accéder directement par la rive droite de la Seine à Giverny. D'autres parcours alternatifs qui s'éloignent de la Seine obligerait à gérer la déclivité parfois importante.

Aujourd'hui une réponse est apportée par une navette bus reliant la gare de Vernon-Giverny à la Maison de Claude Monet, mais elle impose de stationner son vélo à la gare. D'autre part, le service n'est assuré sur les mois de plus forte fréquentation touristique.

Vernon est également un point d'appui touristique en soi avec la Collégiale Notre-Dame, le Vieux Moulin, à la forte dimension pittoresque.

Sur la commune des Andelys, Château-Gaillard, construit par Richard Cœur de Lion en 1198, barrait la Seine en amont de Rouen pour protéger le duché de Normandie. Il connaît une importante fréquentation, avec près de 35 000 visiteurs (en 2015). Situé sur un coteau très abrupt dominant une boucle de la Seine, ce site classé ZSC Natura 2000 (Les boucles de la Seine amont d'Amfreville à Gaillon) et ZPS Natura 2000 (Les terrasses alluviales de la Seine), présente un grand intérêt dans un parcours pour y faire une étape. Sur la Seine, la halte fluviale modernisée par l'installation d'un nouveau ponton en 2015 enregistre plus de 500 appontements, et Voies Navigables de France (VNF) autorise les navires de 135 mètres et le stationnement à couple.

Une nouvelle dimension d'agglomération.

Seine-Normandie-Agglomération, la nouvelle communauté d'agglomération de près de 85 000 habitants, s'étend de Vernon aux Andelys, et forme ainsi un territoire d'action à l'échelle de la séquence.

Adoptant notamment les compétences tourisme et mobilités, elle est à même de répondre aux enjeux de développement de la pratique du vélo au sein de ce territoire,



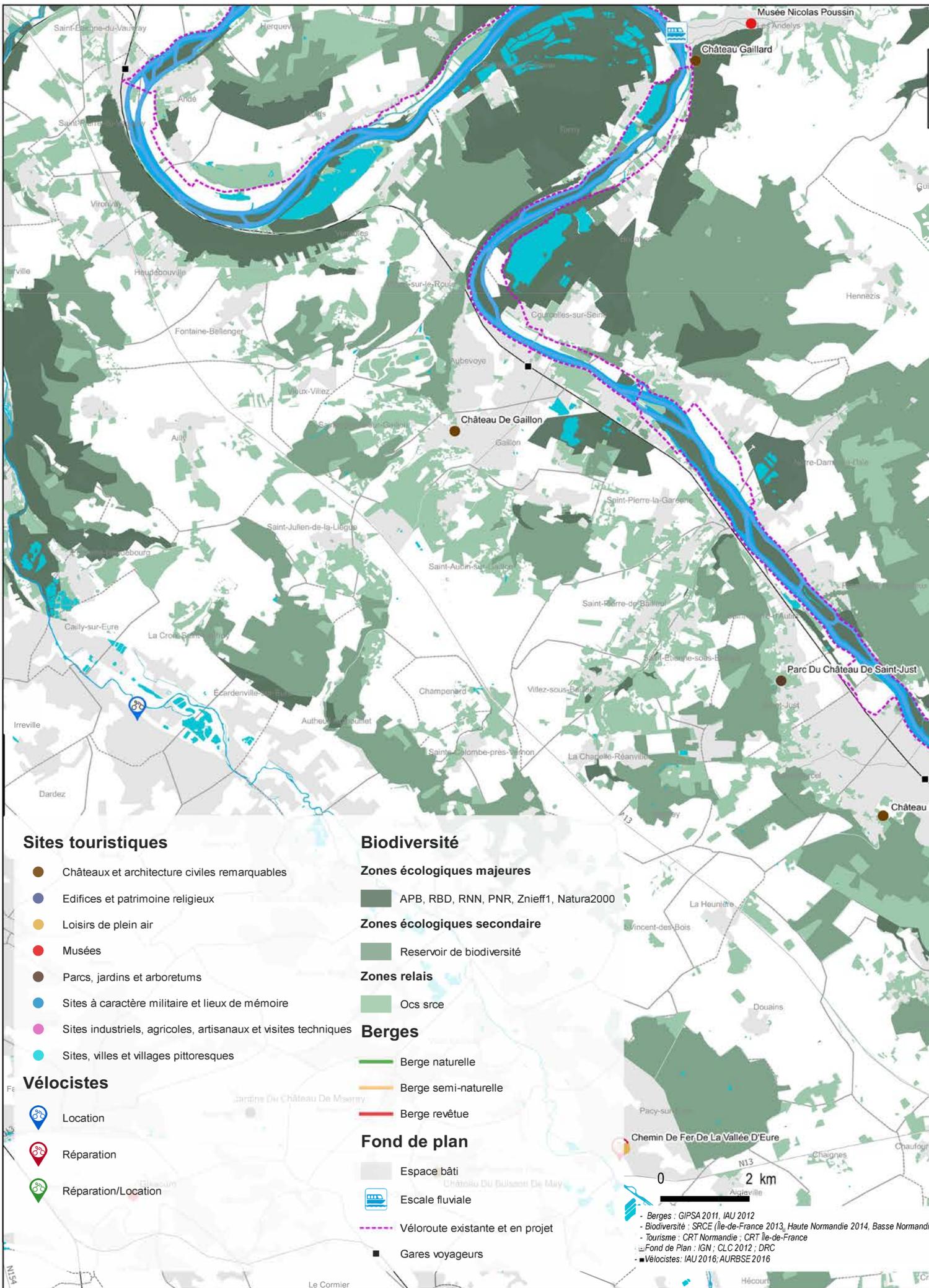
Château-Gaillard vu de la Seine, Les Andelys.

en lien avec la véloroute mais aussi dans une finalité d'usages quotidiens pour ses 40 000 actifs.

Les espaces localisés le long de la Seine étant parmi les plus urbanisés, c'est là que se situe le plus fort potentiel de développement de la pratique du vélo pour les usages quotidiens. Certes, cette pratique pour le domicile-travail est encore assez confidentielle en Normandie, selon l'Insee, avec 1,4 % de part de marché dans les moyens pôles urbains, mais la présence de gares importantes sur la séquence (Vernon-Giverny, Gaillon-Aubevoye) ouvre de réelles opportunités d'intermodalité train-vélo. Le développement de nouveaux quartiers et de nouveaux aménagements à l'exemple de l'opération Fieschi à Vernon, en bord de Seine ont également pour objectif d'intensifier les aménités urbaines et de faciliter les formes de mobilité les plus actives.



Vernon, Vieux moulin.



Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Vélocistes

- 📍 Location
- 🔧 Réparation
- 📍 Réparation/Location

Biodiversité

- Zones écologiques majeures**
- APB, RBD, RNN, PNR, Znieff1, Natura2000
- Zones écologiques secondaire**
- Reservoir de biodiversité
- Zones relais**
- Ocs srce

Berges

- Berge naturelle
- Berge semi-naturelle
- Berge revêtue

Fond de plan

- Espace bâti
- 🚢 Escale fluviale
- Véloroute existante et en projet
- Gares voyageurs

0 2 km

Chemin De Fer De La Vallée D'Eure

— Berges : GIPSA 2011, IAU 2012
 — Biodiversité : SRCE (Île-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014)
 — Tourisme : CRT Normandie ; CRT Île-de-France
 — Fond de Plan : IGN ; CLC 2012 ; DRC
 — Vélocistes : IAU 2016, AURBSE 2016

SÉQUENCE 6 : SEINE EURE



Base de loisirs Léry-Poses, Val de Reuil.

Portrait

La séquence Seine-Eure concerne un linéaire de boucles pour l'essentiel sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure.

En aval de la séquence des Boucles Impressionnistes, la qualité environnementale, paysagère et de biodiversité est attestée par divers classements Natura 2000 (ZSC des Boucles de la Seine amont d'Amfreville à Gaillon, ZSC des îles et berges de la Seine dans l'Eure, et ZPS des terrasses alluviales de la Seine). Avec la largeur du méandre, les coteaux crayeux de Connelles et les forêts, l'étang des Deux Amants, les écluses de Poses, le site naturel offre des points de vues majestueux.

Le paysage de la Seine est également façonné par l'activité humaine, avec les secteurs urbains, de villages et d'activités économiques de l'agglomération Seine-Eure et les grands plans d'eau de la base de loisirs et de plein air de Léry-Poses formés par la mise en eau d'anciens sites d'extraction de matériaux fréquents dans cette partie de la Seine.

Une autre particularité de cette séquence est la confluence Seine-Eure au niveau de la commune de Pont-de-l'Arche.

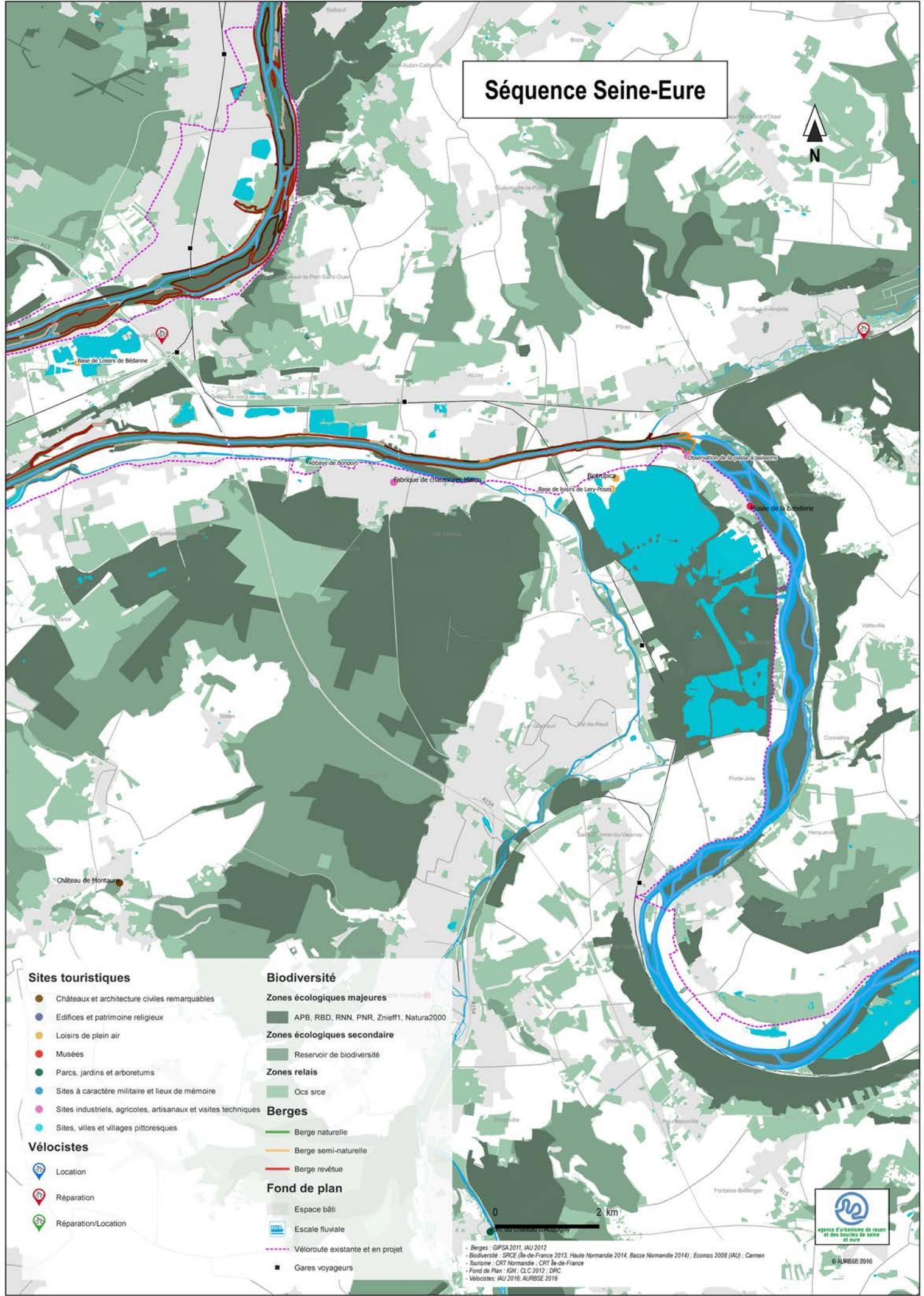
Les enjeux touristiques

La base de loisirs et de plein air de Léry-Poses (1 300 ha, dont 650 en eau) constitue un fort point d'attractivité de dimension locale mais aussi régionale. En témoignent les 500 000 visiteurs annuels utilisant les nombreux services de la base de loisirs (sports nautiques, plage, golf...). Celle-ci propose également des hébergements avec, par exemple, des chalets locatifs sur la base des Deux Amants. La dimension d'hébergements, y compris atypiques, est un axe de développement pour l'agglomération Seine-Eure qui projette de nouvelles offres, notamment dans le cadre de l'appel à projets innovants « réinventer la Seine ».

Sur la commune de Val-de-Reuil, en lien direct avec la base de loisirs, la serre Biotropica ouverte en 2012 rencontre une forte fréquentation, avec plus de 200 000 visiteurs en moyenne annuelle.

Ces équipements constituent une opportunité d'étape, éventuellement de séjour pour les cyclotouristes. La diversité de l'offre de loisirs et la possibilité de découverte paysagère et patrimoniale (Forêt de Bord, Pont-de-l'Arche, Louviers...) rendent crédibles des offres de court séjour.

Séquence Seine-Eure



Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Vélocistes

- 📍 Location
- 🔧 Réparation
- 📍 Réparation/Location

Biodiversité

- Zones écologiques majeures**
- APB, RBD, RNN, PNR, Znieff1, Natura2000
- Zones écologiques secondaire**
- Reservoir de biodiversité
- Zones relais**
- Ocs srce

Berges

- Berge naturelle
- Berge semi-naturelle
- Berge revêtue

Fond de plan

- Espace bâti
- Escale fluviale
- Véloroute existante et en projet
- Gares voyageurs



- Berges : GIPSA 2011, IAU 2012
 - Biodiversité : SRCE (Ile-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014) ; Ecomos 2008 (IAU) ; Carmen
 - Tourisme : CRT Normandie ; CRT Ile-de-France
 - Fond de Plan : IGN ; CLC 2012 ; DRC
 - Vélocistes : IAU 2016, AURSE 2016



© AURSE 2016

La gare de Val-de-Reuil, principale entrée ferroviaire dans l'agglomération Seine-Eure, est reliée principalement au centre-ville (y compris par une section de voie verte) mais ne permet pas encore d'être un point d'accès à la future véloroute des bords de Seine avec laquelle la mise en relation devra être particulièrement soignée.

L'articulation avec la voie verte de la Seine à l'Eure

L'agglomération Seine-Eure dispose, depuis 2009, d'un Schéma de déplacements vélo en cours d'actualisation. Ce schéma a fixé pour objectifs :

- d'encourager et sécuriser la pratique du vélo en ville (déplacements domicile-travail et domicile-études) ;
- de développer prioritairement l'axe structurant urbain Nord-Sud et les interconnexions Est-Ouest ;
- de relier les pôles secondaires au pôle urbain ;
- de développer le vélo loisirs : voie verte et véloroute.

Toutefois, les aménagements concernant les bords de Seine ont été programmés sur le long terme. La réflexion engagée sur le futur itinéraire de la véloroute pourra utilement s'appuyer sur ces études et trouvera une articulation préférentielle avec le réseau cyclable développé par l'Agglomération Seine-Eure.

À ce stade, c'est la voie verte de la Seine à l'Eure qui en constitue la colonne vertébrale.

Aménagée sur les bords de l'Eure, depuis 2002 (section Incarville – Poses) la voie verte a été prolongée vers le sud jusqu'à Louviers et Pinterville (en 2008 et 2009). Selon les sections, les aménagements réalisés font penser à une voie verte ou à une véloroute, recherchant toutefois prioritairement la sécurité et le confort des usagers.

Elle fait partie de la Véloroute 40, inscrite au schéma national des Véloroutes et Voies Vertes, qui ambitionne de relier la Seine à la Loire en passant par Chartres.

Au nord, la problématique principale est sa mise en relation avec la future véloroute des bords de Seine (au niveau de Poses ou de Pont-de-l'Arche).

Au sud, figure l'hypothèse de la continuité de la voie verte sur une trentaine de kilomètres pour rejoindre celle de la Vallée de l'Eure, au niveau d'Évreux.

Actuellement, le département de l'Eure s'est fixé pour objectif d'élaborer un nouveau schéma des vélo-routes et voies vertes succédant aux précédents (2002-2007 et 2007-2013).

En cours de finalisation, ce futur schéma (2016-2020) ambitionne de « faire de la Seine à vélo un des nouveaux grands itinéraires nationaux ».

Cette possibilité de mise en réseau fait de l'agglomération Seine-Eure un point d'articulation stratégique. La relation avec la Métropole Rouen Normandie, voisine, dans le cadre du pôle métropolitain Rouen-Seine-Eure



Vue aérienne, Pont-de- l'Arche.



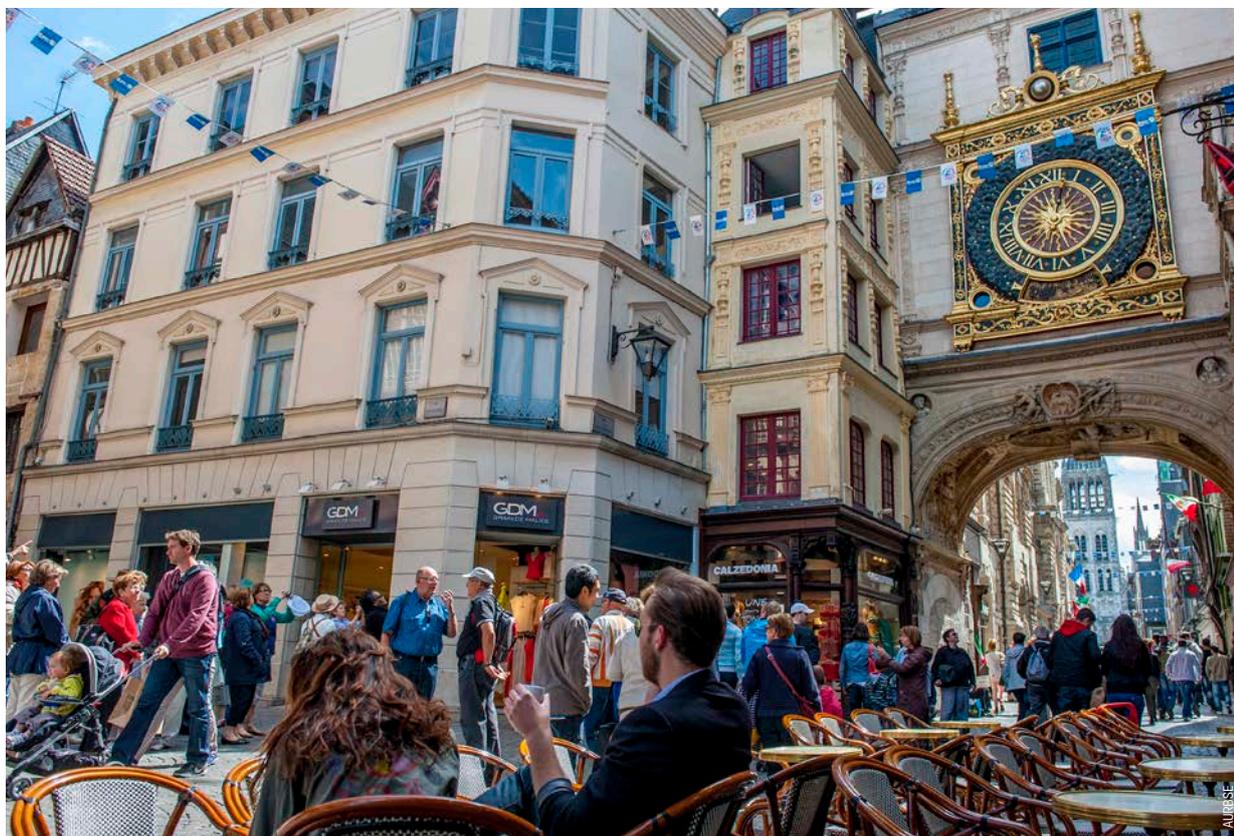
Voie verte de la Seine à l'Eure.



Voie verte de la Seine à l'Eure.

est également une réelle opportunité dans le domaine du tourisme dont la véloroute sera l'un des arguments permettant de maximiser les retombées économiques. La création et l'amélioration d'itinéraires cyclables et voies vertes seront également de nature à favoriser la qualité de vie des habitants et actifs du territoire, eux-mêmes ambassadeurs de son attractivité.

SÉQUENCE 7 : ROUEN



Rue du Gros Horloge, Rouen.

La séquence de la Métropole Rouen Normandie s'inscrit dans un paysage de boucles de la Seine fortement caractérisé par de vastes coteaux naturels et boisés, de nombreuses îles de grand intérêt écologique, d'importantes infrastructures portuaires et la présence du premier ensemble urbain de Normandie.

Les enjeux touristiques

La Métropole Rouen Normandie bénéficie pour l'ensemble de son territoire du label « Villes et Pays d'art et d'histoire » mais ne saurait limiter son intérêt touristique au seul patrimoine historique. Trois millions de touristes sont accueillis, en moyenne chaque année, avec l'ambition d'atteindre quatre millions à moyen terme.

Le développement du potentiel touristique, notamment l'allongement des séjours figure parmi les enjeux de la Métropole Rouen Normandie et les politiques publiques engagées sont en ce sens. L'accueil de bateaux de croisières fluviales sur les quais bas rive-droite mais aussi maritimes en aval du Pont Flaubert permet de capter un flux important de visiteurs étrangers.

La véloroute constitue également une opportunité pour la diversification de l'offre touristique tant en centralité

métropolitaine que sur le territoire du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande. Riche d'une offre paysagère et patrimoniale (les Abbayes Saint-Georges à Saint-Martin-de-Boscherville, ou Saint-Pierre à Jumèges, toutes deux communes de la Métropole), ce vaste territoire naturel en limite de la séquence n'est pas équipé d'une infrastructure dédiée au vélo en bords de Seine.

Parallèlement, le positionnement sur les nouvelles pratiques de tourisme urbain et industriel concerne à la fois les anciens sites de production reconvertis, souvent localisés à proximité des rivières, affluents de la Seine (Vallées du Cailly, du Robec, de l'Aubette...), mais aussi les sites technologiques en activité.

Parmi les lieux les plus visités, la cathédrale de Rouen avec 1,4 million de visiteurs annuels s'inscrit dans un parcours de centre historique qui inclut l'Église Jeanne d'Arc (280 000 visiteurs), l'Abbatiale Saint-Ouen (90 000), l'Église Saint-Maclou (70 000)...

La Métropole Rouen Normandie déploie sa politique d'attractivité touristique en développant des équipements spécifiques comme l'Historial Jeanne d'Arc (80 000 visiteurs), le Panorama XXL qui accueille l'œuvre « Rouen 1431 » et dont la programmation est renouvelée régu-

lièrement. Cette action se poursuit avec des projets de valorisation du Donjon en parcours d'« escape-game ». La Réunion des Musées Métropolitains (qui intègre neuf musées) mise en œuvre en janvier 2016 ambitionne le développement de l'offre muséale pour les habitants du bassin de vie de Rouen mais aussi pour les touristes. Ainsi, le Musée des Beaux-Arts de Rouen attire en moyenne 120 000 visiteurs, mais 300 000 et 250 000 lors des deux premières éditions de Normandie Impressionniste.

À cette offre permanente s'ajoutent de nombreux événements comme les Armadas, le Festival Normandie Impressionniste initié en 2010 qui, dans son édition 2013 a attiré 1,8 million de visiteurs ; il est reconduit tous les 3 ans.

L'opération « Cœur de Métropole » vient faire le trait d'union entre les ambitions d'attractivité touristique et de mobilité quotidienne et la programmation et la réalisation à court terme de nouveaux espaces publics de qualité permettant une mise en valeur du patrimoine bâti, une priorité donnée aux piétons et vélos et une meilleure lisibilité du fonctionnement du cœur historique pour tous les usagers.

Les enjeux de mobilité

Actuellement, la véloroute est incomplète dans la traversée de la séquence et pourrait même potentiellement alterner entre rive droite et rive gauche de la Seine. Les nombreux ponts (6 franchissent la Seine en centre-ville) ne sont pas tous accessibles à la circulation à vélo mais constituent une opportunité de développement des modes actifs. Le principe d'organisation avec des quais hauts et des quais bas nécessite également de clarifier le passage de la véloroute, alors même que les quais bas rive gauche font actuellement l'objet d'aménagements ambitieux favorables à la promenade des piétons et vélos, en créant un véritable parc urbain linéaire de 23 ha. En aval de Rouen, après le pont Flaubert, de nombreuses traversées de bacs permettent également aux piétons et vélos de traverser la Seine (7 passages de bacs fluviaux sont organisés sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie depuis Dieppedalle, Val de La Haye, La Bouille, Le Mesnil-sous-Jumièges, Jumièges, Yainville, et Duclair).

Actuellement, l'itinéraire vélo identifié sur la séquence est positionné en rive droite, de Saint-Pierre-de-Manneville à Val-de-la-Haye (en voie verte), puis de Val-de-la-Haye à Croisset (en piste cyclable adossée aux cheminements piétons) sur la RD 51. Le prolongement de cet aménagement est programmé vers l'amont, mais ne se poursuit pas clairement entre le pont Flaubert et le centre-ville. Là, les aménagements des quais bas rive droite qui se poursuivent permettent la circulation des vélos mais la dimension de continuité est peu lisible



Quai bas rive gauche, Rouen.

pour les usagers. Une nouvelle piste cyclable a été réalisée entre le pont ferroviaire en amont de l'Île Lacroix et jusqu'à Belbeuf en rive-droite, mais le jalonnement de la continuité est encore assuré sur la rive-gauche.

Il existe donc bien un enjeu d'articulation de la véloroute avec les aménagements cyclables du quotidien en centralité de la Métropole. Ainsi, si l'usage du vélo se développe dans la Métropole Rouen Normandie, les objectifs de continuité, de confort, de lisibilité des itinéraires et de résolution de certains points durs sont encore à poursuivre. La mobilité quotidienne dans la ville-centre qui compte plus de 110 000 habitants et de 81 000 emplois peut davantage qu'actuellement s'organiser à vélo et à pied, en complément des lignes de transports collectifs. Certains aménagements récents sont utilisés par de nouveaux types de vélos, pour des transports de colis légers par exemple.

L'itinéraire cyclable des bords de Seine est également en site propre sur la section entre Elbeuf et Caudebec-les-Elbeuf, rejoignant ensuite le territoire de l'Eure. Le Pôle métropolitain Rouen-Seine-Eure est en capacité de fixer la stratégie de déploiement de la véloroute sur son territoire réalisant ainsi la jonction des deux séquences Métropole Rouen Normandie et Seine-Eure.



Nouvelle piste cyclable en amont de Rouen, rive droite.

Séquence Rouen

Sites touristiques

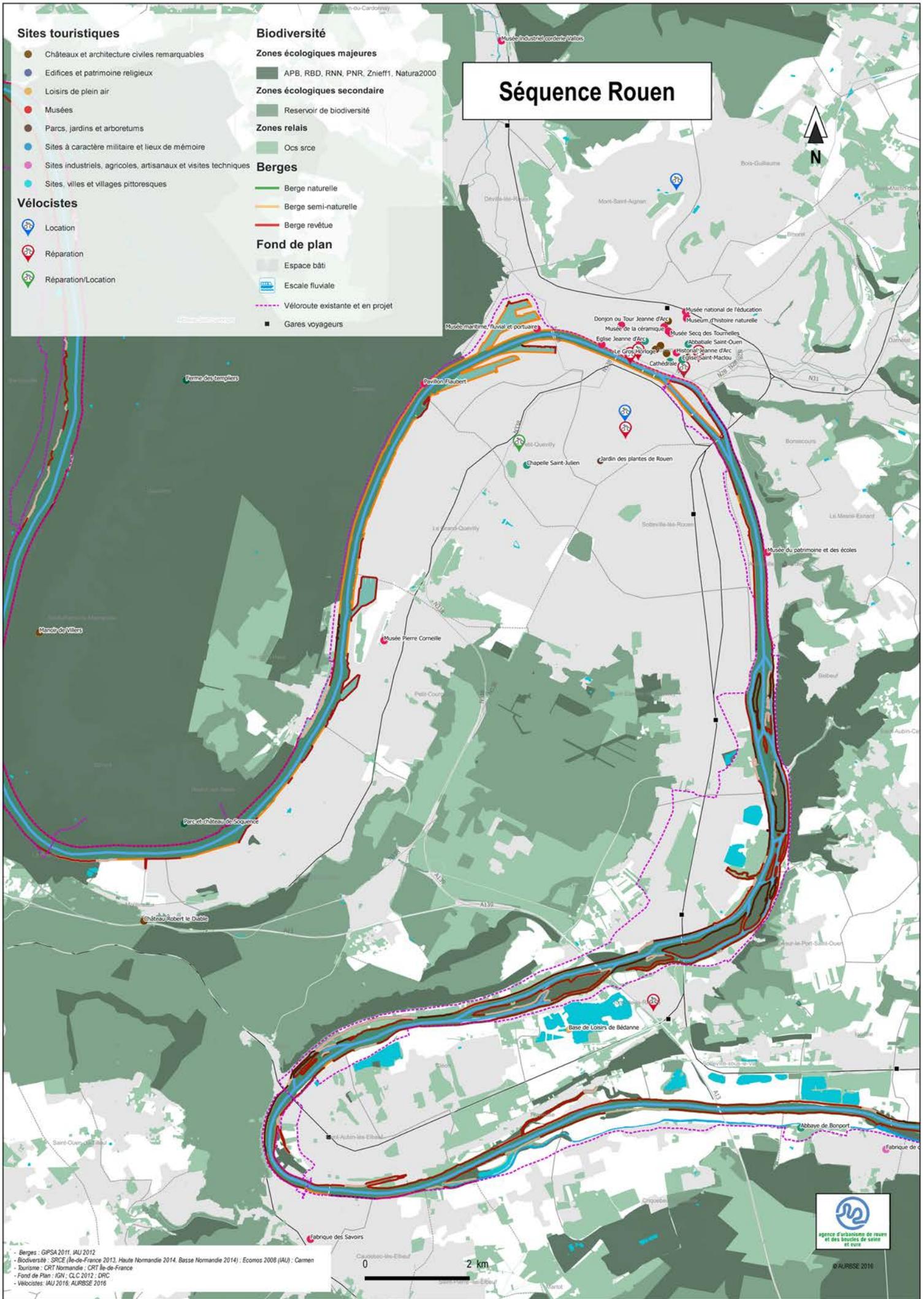
- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques
- Sites, villes et villages pittoresques

Vélocistes

- 📍 Location
- 🔧 Réparation
- 📍 Réparation/Location

Biodiversité

- Zones écologiques majeures**
 - APB, RBD, RNN, PNR, Znieff1, Natura2000
- Zones écologiques secondaire**
 - Reservoir de biodiversité
- Zones relais**
 - Ocs srce
- Berges**
 - Berge naturelle
 - Berge semi-naturelle
 - Berge revêtue
- Fond de plan**
 - Espace bâti
 - Escale fluviale
 - Véloroute existante et en projet
 - Gares voyageurs



0 2 km



© AURBSE 2016

- Berges : GPSA 2011, IAU 2012
 - Biodiversité : SRCE (Île-de-France 2013, Haute Normandie 2014, Basse Normandie 2014) ; Ecomos 2008 (IAU) ; Camen
 - Bâtiment : CRT Normandie ; CRT Île-de-France
 - Fond de Plan : IGN ; CLC 2012 ; DRC
 - Vélocistes : IAU 2016, AURBSE 2016

SÉQUENCE 8 : PARC NATUREL RÉGIONAL DES BOUCLES DE SEINE NORMANDE



Villequier.

Portrait

La Seine, de Rouen à l'estuaire a façonné un paysage singulier avec quatre méandres qui découpent le plateau. Les Départements de Seine Maritime et de l'Eure se partagent ce territoire très boisé (coteaux et forêts). Il est inscrit dans le périmètre du **Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande**, créée en 1974 et qui s'étend sur 80 000 hectares de Rouen à l'estuaire de la Seine.

Ce territoire comprend quatre boucles :

- **Les boucles de Roumare et de Brotonne** sont occupées par deux grandes forêts domaniales. La forêt de Brotonne forme un ensemble boisé remarquable avec son relief accidenté et la diversité de ses essences (hêtres, chênes, charmes, pins sylvestres).
- **La boucle d'Anneville**, est surtout caractérisée par la présence active de sites d'extraction de sables et graviers qui ont malmené le paysage agricole d'origine des terrasses alluviales.
- **La boucle de Jumièges** concentre plusieurs points

remarquables : les ruines d'un site monastique, des forêts, des cours fruitières et leurs vergers (route des Fruits) et des étendues de prairies humides.

- **Les berges de la Seine** sont ici très artificialisées dans l'optique de rendre le fleuve plus navigable. Des digues ont été construites freinant les mouvements d'alluvions, les échanges aquatiques et provoquant une perte de la naturalité du fleuve.

La rive gauche reste essentiellement rurale et forestière. La rive droite est plus urbaine, avec un chapelet de villes et bourgs nichés au creux de vallées secondaires (Duclair, Saint Wandrille-Rançon, Caudebec-en-Caux) ou s'étirant le long d'une voie routière (Le Trait). Ces villes, pour la plupart bien équipées en accueil touristique, sont des étapes potentielles pour les cyclotouristes. Caudebec-en-Caux est d'ailleurs un point d'escale de croisière fluviale majeur sur la Seine (visite de l'abbaye de Jumièges et du musée Victor Hugo à Villequier).

La rive droite concentre également un nombre important de sites et bâtiments remarquables. Trois abbayes, des

musées ruraux, châteaux et chaumières forgent l'identité de ce territoire dominé par les ruines pittoresques de l'abbaye Saint-Pierre au cœur de la boucle de Jumièges. La rive droite est aussi occupée par des implantations industrielles qui marquent le paysage de leur empreinte monumentale. Discrets au Trait ou à Caudebec-en-Caux, les installations chimiques de Port-Jérôme-sur-Seine s'imposent dans le grand paysage, avec le pont de Tancarville, à l'entrée de l'estuaire de la Seine.

Entre Rouen et Tancarville, la Seine est franchie par les ponts routiers de Brotonne et de Tancarville. Bien qu'ouverts à la circulation cyclable, ils restent très inconfortables à la pratique du vélo. Les bacs de la Seine complètent ici utilement les deux franchissements routiers en favorisant les échanges entre les deux rives. Les bacs sont un moyen de transports confortable et atypique pour les cyclistes.

Sur la séquence, on dénombre six liaisons fluviales publiques assurées par le Département de Seine Maritime depuis 2001 (la boucle de Jumièges est desservie par trois bacs).

Les bacs assurent un service gratuit et fonctionnent toute l'année, 7 jours sur 7, à raison d'un bac toutes les 20 minutes dans chaque sens de 5 heures à 22 heures environ. Au total, les huit bacs de la Seine transportent chaque année environ 10 millions de passagers.

Enjeux territoriaux : une séquence encore trop routière

La séquence est traversée par la **véloroute du Val de Seine**, itinéraire jalonné par le Département de Seine Maritime entre Saint-Pierre-les-Elbeuf et Le Havre (186 km dont 44 % sont aménagés en site propre). Le parcours se tient essentiellement en rive droite de la Seine à l'exception de la portion provisoire sur la boucle intérieure d'Anneville. Il emprunte à la fois des voies apaisées et des sections routières à fort trafic, peu compatibles avec la pratique du vélo. La voie verte entre Caudebec-en-Caux (commune de Rives-en-Seine) et Petitville est l'aménagement remarquable et exemplaire de cette séquence.

Reliant les différents pôles urbains et industriels de la vallée, **le parcours actuel est en capacité de combiner itinérance et déplacements du quotidien** avec cependant l'obligation de compléter les aménagements sur les voies routières les plus passantes, notamment aux entrées des villes du Trait, de Caudebec-en-Caux et de Notre-Dame-de-Gravenchon.

Pour régler ces points durs, le Département de Seine Maritime a identifié un tracé définitif exclusivement localisé en rive droite :

- en empruntant à terme le chemin de halage la rive droite de la Seine entre Sahurs et Duclair ;

- en aménageant une voie verte entre Duclair et Caudebec-en-Caux sur les emprises d'une ancienne ligne ferroviaire qui reliait la Vallée de la Seine à Barentin via la vallée de l'Austreberthe ;
- en contournant la zone industrielle de Port-Jérôme et sa route intérieure qui dessert le bac de la Seine.

Enjeux territoriaux : un itinéraire principal sur la rive droite du fleuve

Le tracé définitif de la future Seine à Vélo pourrait se substituer au tracé consolidé de la Véloroute du Val de Seine, en rive droite de Sahurs à Port-Jérôme-sur-Seine. Cet itinéraire, qui croise les points remarquables et touristiques. La section Petitville (château d'Etelan) / Villequier / Caudebec-en-Caux / Saint Wandrille-Rançon / Le Trait / Jumièges concentre un nombre important de point d'intérêt touristique. Elle pourrait être confortée à l'est de Caudebec pour consolider et amplifier les circuits touristiques à vélo.

Un itinéraire « Seine à Vélo » en rive droite permet également d'optimiser les mutualisations avec les trajets du quotidien des habitants du territoire.

Enjeux territoriaux : une variante sud entre la Bouille (bac) et Quillebeuf-sur-Seine (bac)

Pour profiter des bacs de la Seine et permettre la découverte à vélo de la rive gauche, une variante pourrait être proposée (en simple jalonnement) à partir de la Bouille. Cet itinéraire permet de « couper » les boucles et de proposer un itinéraire plus direct. Grâce aux bacs de la Seine, cette itinéraire alternatif est complémentaire à l'axe principal et permet aux cyclistes de combiner les deux tracés selon leurs envies. Enfin, cette variante rive gauche permet de construire des boucles locales pour les pratiques loisirs non itinérantes.

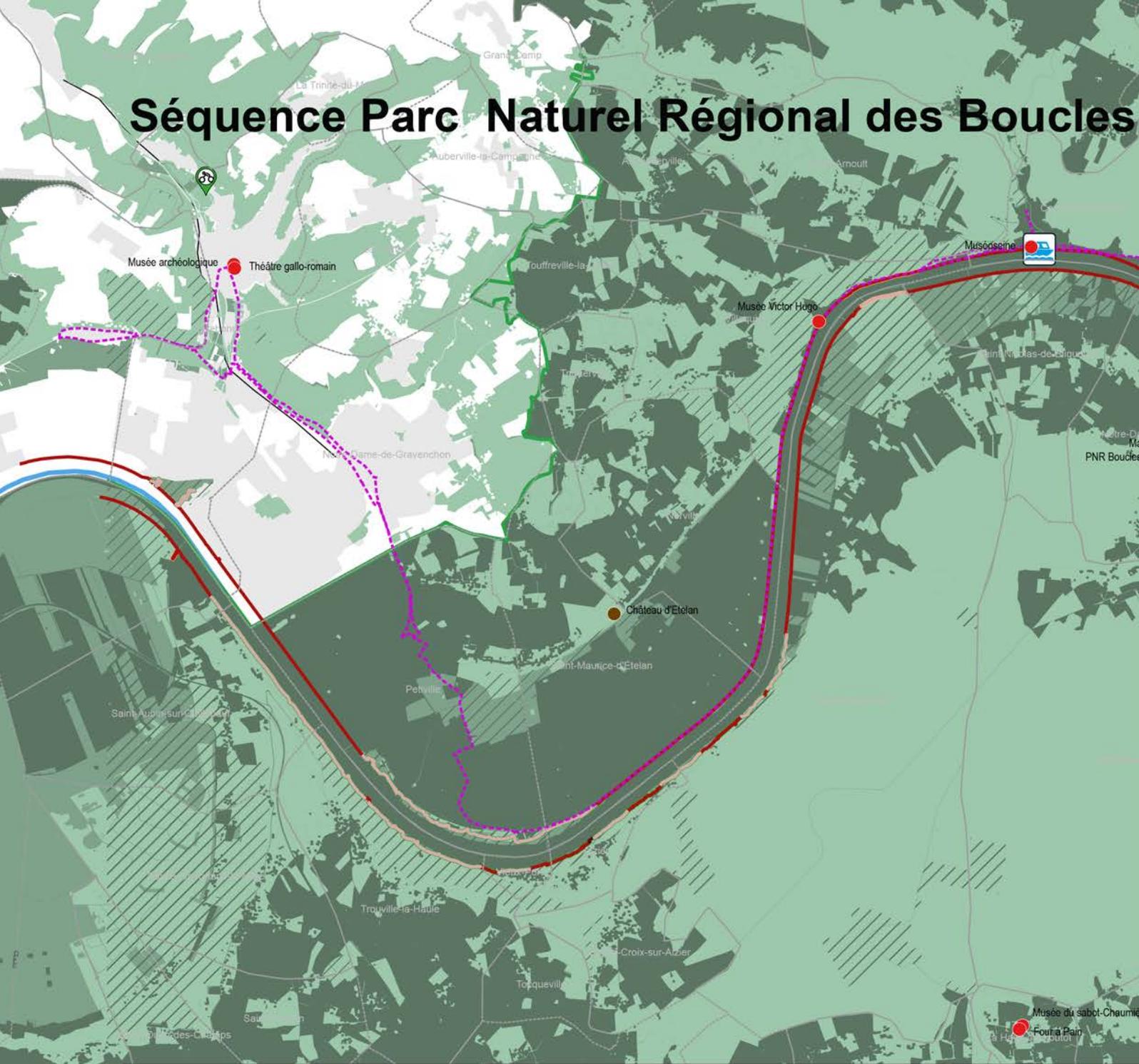
L'itinéraire alternatif pourrait relier les points suivants : La Bouille, Yville sur Seine, Jumièges, Aizier et Quillebeuf-sur-Seine.

Au-delà de Quillebeuf-sur-Seine, la variante sud permettrait de se connecter au Marais Vernier (voir séquence estuaire la Seine).

Enjeux territoriaux : l'accès ferroviaire à la véloroute

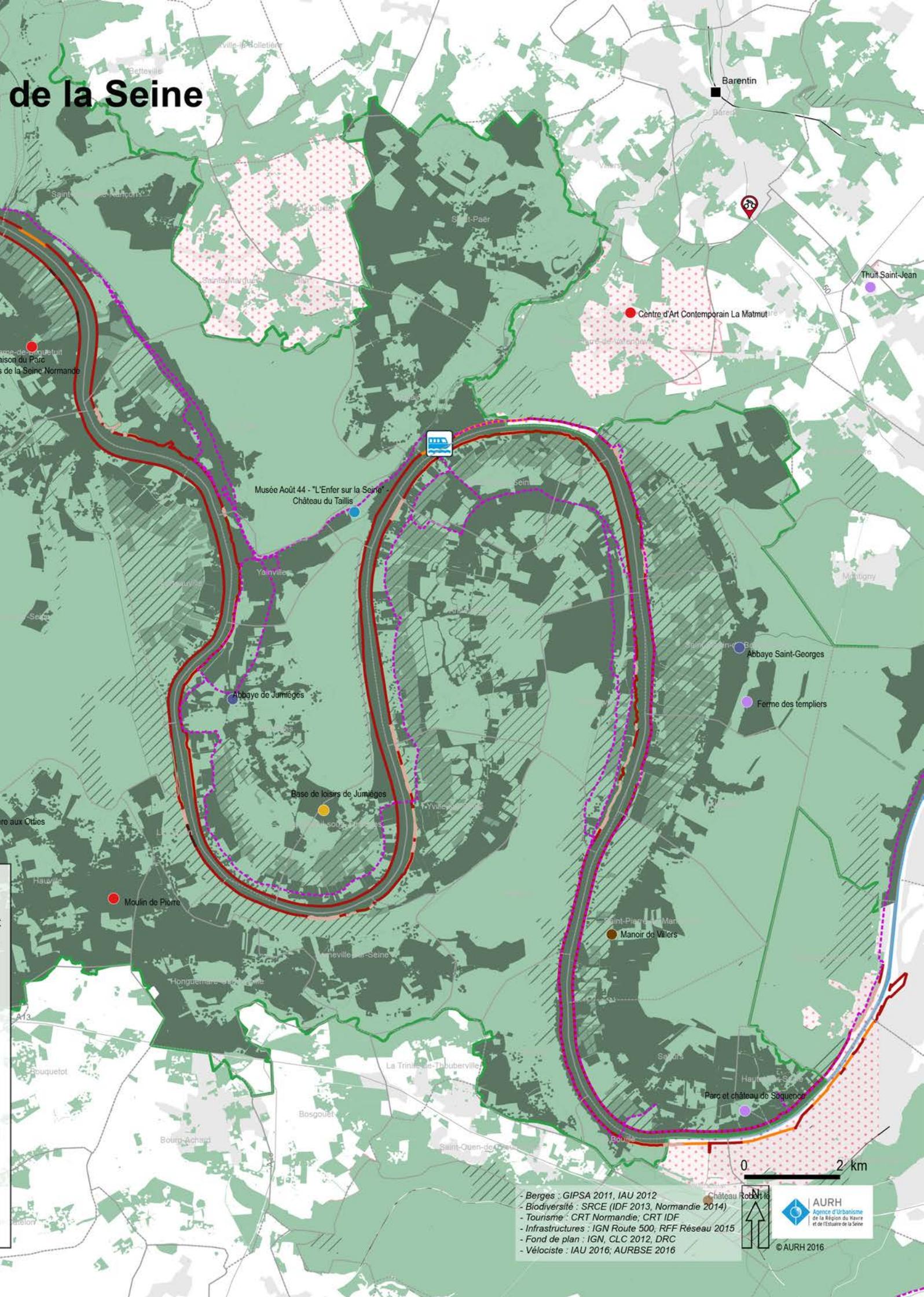
La Gare de Rouen Droite, (1 h 10 depuis Paris) à mi-parcours du projet de Seine à Vélo, constitue un point de départ pour les itinéraires en direction du Havre. La traversée de l'agglomération n'est plus une contrainte majeure pour les cyclistes qui évitaient jusqu'alors Rouen.

Séquence Parc Naturel Régional des Boucles



<p>Berges</p> <ul style="list-style-type: none"> — Berge naturelle — Berge semi-naturelle — Berge revêtue 	<p>Label Tourisme</p> <ul style="list-style-type: none"> Limites du PNR des Boucles de la Seine Ville/Pays d'Art et d'Histoire 	<p>Éléments de contexte</p> <ul style="list-style-type: none"> - - - Véloroute existante et en projet — Réseau routier principal — Réseau ferré ■ Gares voyageurs Escale fluviale Communes
<p>Biodiversité</p> <p>Zones écologiques majeures</p> <ul style="list-style-type: none"> Espaces naturels protégés Znieff, Natura 2000 <p>Zones écologiques secondaires</p> <ul style="list-style-type: none"> Réservoir de biodiversité <p>Zones relais</p> <ul style="list-style-type: none"> Ocs srce 	<p>Sites touristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Châteaux et architecture civiles remarquables ● Edifices et patrimoine religieux ● Loisirs de plein air ● Musées ● Parcs, jardins et arboretums ● Sites à caractère militaire et lieux de mémoire <p>Vélocistes</p> <ul style="list-style-type: none"> 📍 Location 📍 Réparation 📍 Réparation/Location 	<p>Occupation du sol</p> <ul style="list-style-type: none"> Espace bâti Espace boisé

de la Seine



- Berges : GIPSA 2011, IAU 2012
- Biodiversité : SRCE (IDF 2013, Normandie 2014)
- Tourisme : CRT Normandie; CRT IDF
- Infrastructures : IGN Route 500, RFF Réseau 2015
- Fond de plan : IGN, CLC 2012, DRC
- Vélodiste : IAU 2016; AURBSE 2016



© AURH 2016

SÉQUENCE 9 : ESTUAIRE DE LA SEINE



Le canal d'Harfleur.

Portrait

La vallée de la Seine cède la place à un large estuaire mêlant espaces naturels et occupations humaines. Cette diversité de paysages et d'ambiances marque le regard et forge d'identité de l'estuaire.

Le Marais Vernier constitue une zone humide de 4 500 hectares. Amphithéâtre naturel, cette micro région exceptionnelle est reconnue au niveau européen pour la richesse de sa biodiversité, elle est à ce titre classée zone humides d'importance internationale (Sites RAMSAR). C'est aussi l'un des sites les plus typiques de l'estuaire avec ses roselières, ses prairies humides et **sa tourbière de près de 1800 hectares, la plus grande de France**, relativement préservée car très peu exploitée par le passé. Au cœur de l'estuaire de la Seine, **la Réserve**, reconnue en 1997, s'étend sur 8528 hectares de part et d'autre de la Seine endiguée, entre le Pont de Tancarville et la mer. L'estuaire de la Seine se compose d'une grande diversité de milieux naturels. Ces habitats fortement productifs concentrent une flore et une faune très riche, notamment 325 espèces d'oiseaux. La salle Avocette, au pied du pont de Normandie, et les observatoires du reposoir sur dune permettent aux visiteurs de découvrir la réserve.

La zone industrialo-portuaire (ZIP) du Havre s'étend au nord de l'estuaire sur plus de 20 km. C'est une composante paysagère centrale de l'estuaire avec les grandes unités industrielles, chimiques et de raffinage et les installations du Grand Port Maritime du Havre. L'ensemble constitue une skyline fascinante, notamment depuis le bocage intimiste de la Côte Fleurie.

Tancarville, à l'entrée de l'Estuaire, concentre patrimoine historique (château en promontoire), activités fluviales (écluses), pont routier en co-visibilité avec les zones logistiques et industrielles toutes proches.

Point d'aboutissement de la Seine à Vélo, **Le Havre** connaît un développement touristique reconnu. Le classement au Patrimoine Mondial associé à son identité portuaire et balnéaire participe à son succès croissant. Berceau de l'Impressionnisme, Le Havre séduit par ses ambiances multiples et sa singularité. Première escale en Normandie pour les croisières maritimes, la ville bénéficie d'une liaison transmanche vers Portsmouth. On dénombrait 973 passagers avec vélo dans les deux sens sur une période de 9 mois (de janvier à septembre 2016).

La Gare du Havre constitue le point d'arrivée ou de départ du projet de Seine à Vélo. Au carrefour avec l'Euro-

velo4 qui traverse la ville du sud au nord (vers les falaises d'Étretat), la gare, hub intermodal d'importance régionale, pourrait devenir un lieu stratégique à conforter à la fois pour le vélo itinérant et pour le vélo du quotidien. Le Havre, ville souvent évitée ou contournée, pourrait devenir une étape incontournable.

Enjeux

L'estuaire de la Seine est au carrefour de deux véloroutes structurantes à construire : la Seine à Vélo et l'Eurovelo 4. **L'arrivée au Havre par la rive nord de l'estuaire** est un premier sujet. Sur la rive nord de l'estuaire, la véloroute du Val de Seine emprunte depuis Lillebonne un itinéraire en pied de falaise sur des voiries parfois apaisées et souvent très routières.

La section entre Port-Jérôme-sur-Seine et Tancarville est incompatible avec une pratique massifiée du vélo et avec les objectifs de fréquentation de la Seine à Vélo. Pour confirmer l'itinéraire sur la RD 982, des aménagements dédiés au vélo sont indispensables.

Au Havre, une voie verte piétons-cyclistes accompagne à présent l'entrée de ville du Stade Océane au quartier Brindeau. Son prolongement jusqu'au bassin Vauban et à la gare ferroviaire est programmé à court terme.

La traversée de la ZIP et du Havre est un second sujet. Entre Honfleur et le Havre, l'itinéraire n'est pas jalonné. La section Honfleur-centre / Pont de Normandie n'est pas jalonnée ni aménagée. Côté nord, la route de l'Estuaire, très fréquentée par les poids lourds est partiellement aménagée. Quelques points durs sont identifiés avant l'arrivée dans la ville, notamment le passage souterrain du Chillou en 2X2 voies. La traversée du Havre et de Sainte-Adresse est possible en empruntant les aménagements existants de la plage au plateau de Dollemard, point de démarrage de la véloroute du Littoral, jalonnée par le Département de Seine Maritime et qui se superpose à l'eurovelo4. La véloroute de la pointe de Caux, complète le maillage de l'agglomération havraise en reliant par le Nord des deux véloroutes.

Un troisième enjeu est de **mutualiser les itinéraires avec les pratiques du quotidien**. Dans l'agglomération havraise, les grands itinéraires peuvent aisément être intégrés au maillage cyclable local en cours d'extension. L'aménagement en site propre de la section Notre-Dame-de-Gravenchon / Lillebonne / Tancarville permettrait à la fois de sécuriser le parcours et de développer l'usage du vélo pour les trajets du quotidien. Sur l'itinéraire de l'Eurovelo4, une section aménagée pour les vélos entre Honfleur, le Pont de Normandie et la Rivière-Saint-Sauveur pourrait faciliter les échanges et les petits trajets en vélo tout en répondant aux exigences d'un grand itinéraire.

Enfin, un dernier sujet est le point d'arrivée de la Seine à vélo : Le Havre et/ou Honfleur ? Les deux destinations



Cyclistes embarquant sur le bac de Quillebeuf-sur-Seine.

ont des atouts et des spécificités complémentaires : bâteaux de l'impressionnisme, musées, escales majeures pour les croisières maritimes et fluviales en Normandie. Elles pourraient constituer deux points d'aboutissement au projet de Seine à Vélo, reliés tous deux par le Pont de Normandie et par le tracé de l'Eurovelo4.

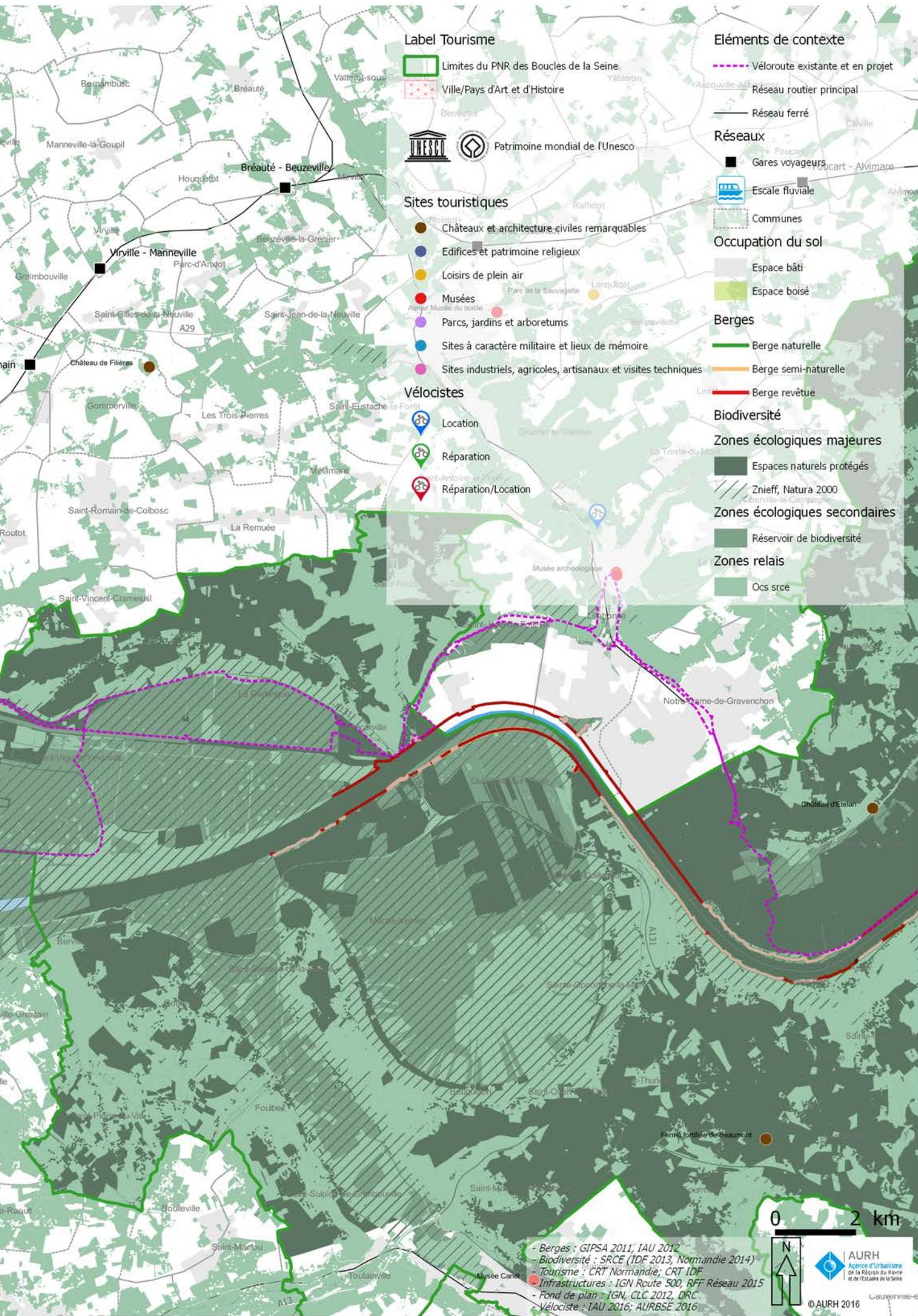
Étudier des variantes avec les acteurs du territoire

Au nord, il s'agit de favoriser la découverte de la Réserve Naturelle de l'Estuaire :

- **Section Tancarville – Pont de Normandie par les berges** en empruntant le chemin côtier (remise à niveau de la couche de roulement). Cet itinéraire a l'avantage de longer les digues depuis les écluses de Tancarville et de pénétrer au cœur de la réserve sur un chemin fermé aux véhicules à moteur.
- **Section Tancarville - Saint-Vigor-d'Ymonville** par le chemin de halage longeant le canal à partir des écluses de Tancarville. Cette variante, plus directe, permettrait d'emprunter un itinéraire dédié aux vélos et de traverser un espace remarquable dans une ambiance apaisée (loin de l'A131).

Au sud, il s'agit de favoriser la découverte du Marais Vernier et de l'estuaire de la Risle :

- **Section Quillebeuf-sur-Seine / Honfleur**. Cet itinéraire alternatif permettrait de découvrir le Marais Vernier et la pointe de la Roque, qui dominent l'estuaire. L'itinéraire rejoindrait ensuite l'estuaire de la Risle, à contourner par Foulbec, faute de franchissement plus au Nord. Une dernière section entre Berville-sur-Mer et Honfleur longerait l'Estuaire et l'espace naturel sensible « Rive de Seine Sud » géré par le Conservatoire du Littoral.
- **Le bac de Quillebeuf-sur-Seine** joue un rôle primordial dans ce grand parcours sud en assurant une jonction possible avec la rive nord de l'estuaire pour les parcours loisirs et les pratiques de vélo itinérant.



Label Tourisme

- Limites du PNR des Boucles de la Seine
- Ville/Pays d'Art et d'Histoire
- Patrimoine mondial de l'Unesco

Sites touristiques

- Châteaux et architecture civiles remarquables
- Edifices et patrimoine religieux
- Loisirs de plein air
- Musées
- Parcs, jardins et arboretums
- Sites à caractère militaire et lieux de mémoire
- Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques

Vélocistes

- Location
- Réparation
- Réparation/Location

Eléments de contexte

- Véloroute existante et en projet
- Réseau routier principal
- Réseau ferré

Réseaux

- Gares voyageurs
- Escale fluviale
- Communes

Occupation du sol

- Espace bâti
- Espace boisé

Berges

- Berge naturelle
- Berge semi-naturelle
- Berge revêtue

Biodiversité

- Zones écologiques majeures**
 - Espaces naturels protégés
 - Znieff, Natura 2000
- Zones écologiques secondaires**
 - Réservoir de biodiversité
- Zones relais**
 - Ocs srce

- Berges : GIPSA 2011, IAU 2012
 - Biodiversité : SRCE (IDF 2013, Normandie 2014)
 - Tourisme : CRT Normandie; CRT IDF
 - Infrastructures : IGN Route 500, RFF Réseau 2015
 - Fond de plan : IGN, CLC 2012, DRC
 - Vélociste : IAU 2016; AURBSE 2016

0 2 km

AURH
 Agence d'Urbanisme
 de la Région du Havre
 et de l'Estuaire de la Seine

© AURH 2016

SÉQUENCE 10 : CÔTE DE GRACE, NORD PAYS D'AUGE



Paysage augeron, Ablon.

Portrait

Cette séquence permet la connexion entre la Seine à Vélo et l'Eurovelo4 qui longe la côte ouest de la Normandie et plus globalement le littoral français entre de Roscoff (Bretagne) à Bray-Dunes (Hauts-de-France).

Cette situation de carrefour entre deux grands itinéraires cyclables constitue un fort potentiel de renouvellement touristique et d'évolution des pratiques sur ce secteur dont les stations balnéaires, qui jalonnent son rivage, sont mondialement connues.

Le territoire est caractérisé par :

- le littoral avec Deauville et Trouville et le port d'Honfleur aux portes de l'estuaire ;
- la vallée de la Touques de Deauville à Pont-l'Évêque et Lisieux (hors séquence)
- la vallée de la Morelle de Beuzeville à Honfleur ;
- l'arrière-pays Augeron (communauté de communes de Honfleur) et la forêt de Saint Gatien cisailée par un réseau de vallons secondaires orientés vers l'estuaire.

La Côte Fleurie est une des façades touristiques de Paris, localisée à moins de deux heures en train ou en voiture. Très fréquentée par les touristes toute l'année, elle

subit fortement les nuisances de la voiture : fort trafic sur l'ensemble du maillage de voirie, saturation de la côte par la voiture. Ces conditions sont très pénalisantes pour développer la pratique du vélo itinérant ou vélo loisirs sur ce territoire.

Trouville-sur-Mer offre un visage complémentaire. Vantée par les impressionnistes (Corot, Boudin), la ville possède un port de pêche, un centre-ville commerçant et un patrimoine balnéaire remarquables. Ce petit village de pêcheurs, dont l'origine remonte au Moyen Âge, est devenu à partir du XIX^e siècle, une station balnéaire très prisée des parisiens (arrivée du chemin de fer, développement touristique). L'automobile est très présente sur les quais et aux abords de la plage, au détriment de la pratique du vélo.

Séparée de **Trouville** par l'embouchure de la Touques, Deauville a été créée et s'est rapidement développée sous le Second Empire. Elle bénéficie d'une renommée mondiale avec son casino, ses palaces, ses villas classées, ses champs de courses, ses ports de plaisance, son palais des congrès et son Festival du cinéma américain.

La promenade « des Planches », sa plage et ses parasols sont également réputés. Très fréquentée par les parisiens et souvent qualifiée de « 21^e arrondissement de Paris », elle est souvent congestionnée par un important trafic automobile.

Longue de 108 km, **la vallée de la Touques** débouche sur la mer par un estuaire ensablé. A l'aval de Pont-l'Évêque, la vallée se transforme en plaine alluviale composée de prairies humides en bocage sur le lit majeur et de marécages et roselières à proximité de la rivière. Les villages et hameaux typiques sont installés sur les terrasses alluviales. Elle permet une pratique du vélo avec peu de relief et un cadre préservé, loin du tumulte de la côte.

Située à 12 km de Deauville, **Pont l'Évêque** est riche d'un patrimoine architectural original : Joyeuse Prison (1823), couvent des Dominicaines (XVI^e), centre ancien avec ses maisons à colombages. **Pont l'Évêque dispose d'une gare ferroviaire** (en cours de rénovation) proposant des liaisons directes avec Paris, atout majeur pour combiner vélo et train depuis la région parisienne.

Les communes de Beuzeville et Honfleur sont reliées par la vallée de la Morelle, longue de 17,7 kilomètres. La rivière a creusé une étroite vallée où elle forme la limite entre le Lieuvin et le Pays d'Auge ainsi que la frontière entre les départements du Calvados et de l'Eure. Elle est occupée majoritairement par des prairies et des bois. Le coteau Ouest est parcouru par la voie ferrée Honfleur – Pont Authou, dissimulée dans les boisements et actuellement fermée au trafic de marchandises. Beuzeville, constitue un point d'étape intéressant, au carrefour entre le Marais Vernier, la Vallée de la Risle et la Côte Fleurie.

La Ville de Honfleur, au cœur de l'Estuaire de la Seine est une des principales destinations touristiques normandes. Son vieux bassin bordé de hautes maisons à colombages, ses églises, les greniers à sels et ses musées en font une étape majeure potentielle sur les grands parcours cyclables. Avec Le Havre, Honfleur est un haut lieu de l'Impressionnisme.

Plus grande forêt du Calvados (3 500 hectares), **la forêt de Saint-Gatien** est découpée par un réseau routier très utilisé. Ne disposant d'aucun aménagement, elle offre peu de possibilités de traversées apaisées pour les cyclotouristes.

Enjeux

Le Département du Calvados n'a pas encore jalonné l'itinéraire de l'Eurovelo4 qui suit un parcours « de contournement de la côte » entre Deauville et Honfleur sur environ 40 km (dénivelés importants). Les aménagements en



Le port de Trouville.

site propre sont encore peu présents et se cantonnent à la sortie de Deauville et à l'aménagement d'une voie verte sur une ancienne portion ferroviaire entre Pont-l'Évêque et Saint-André-d'Hébertot (8 km).

Si le tracé actuel de l'Eurovelo 4 présente un réel intérêt de découverte de l'arrière-pays Augeron, il est néanmoins susceptible de rebuter les cyclistes itinérants au profit d'un parcours plus direct le long de la côte via la D 513 (environ 15 km). Cette route reçoit cependant un trafic important toute l'année et incompatible avec les principes d'une voie partagée avec le vélo. Compte tenu des emprises de la voie (pas de bordure, talus, emprises privées, haies, bâti, érosion) des aménagements dédiés au vélo ne sont pas envisageables.

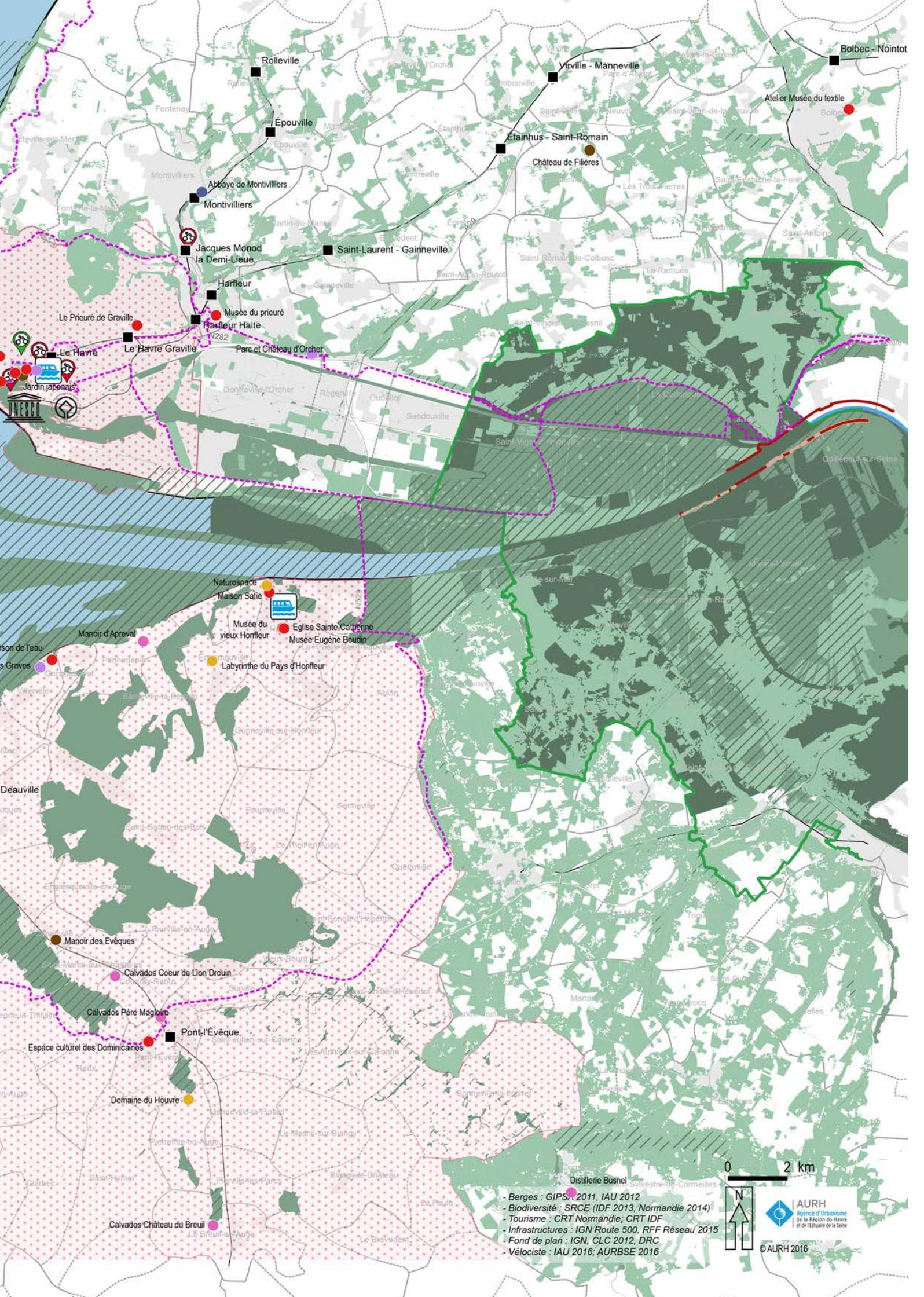
Le territoire à la jonction entre l'Eure et le Calvados offre de substantielles capacités à attirer davantage de cyclotouristes. **La communauté de communes de Beuzeville** a entamé une réflexion sur son positionnement par rapport aux grands itinéraires cyclables existants et en projet. Elle étudie la faisabilité de son raccordement à la Seine à Vélo, l'eurovelo4 et à la vallée de la Risle. L'ensemble de ces itinéraires pourrait emprunter des voies apaisées.

En premier lieu, le jalonnement est une priorité avant d'engager des aménagements spécifiques. L'accès à Honfleur et au Pont de Normandie pourrait constituer la première phase de ce jalonnement.

L'itinéraire côtier entre Deauville et Honfleur, est appelé à connaître une fréquentation cyclable croissante. Cette évolution doit être prise en compte par le Département. Enfin, la voie ferrée (unique et non électrifiée) entre Pont-Authou et Honfleur est actuellement fermée à la fois par manque d'entretien et par l'absence de demande. À terme, elle pourrait accueillir une voie verte (Eurovelo4 dans la vallée de la Morelle) et compléter le parcours en site propre depuis Evreux jusqu'à l'estuaire. Evreux, avec sa gare ferroviaire à moins d'une heure de Paris, est une porte d'entrée potentielle en direction de l'estuaire de la Seine.

Séquence Côte de Grâce Nord Pays d'Auge





- Berges : GIPS, 2011, IAU 2012
- Biodiversité : SRCE (IDF 2013, Normandie 2014)
- Tourisme : CRT Normandie; CRT IDF
- Infrastructures : IGN Route 500, RFF Réseau 2015
- Fond de plan : IGN, CLC 2012, DRC
- Vélociste : IAU 2016; AURBSE 2016

0 2 km



© AURH 2016

SÉQUENCE 11 : ESTUAIRE DE L'ORNE



L'estuaire de l'Orne à Merville-Franceville, un site naturel à préserver.

Portrait

L'itinéraire de l'EuroVelo 4, de Kief à Roscoff, longe le littoral de la Manche dans le Calvados. Cet itinéraire est déjà en grande partie réalisé de Cabourg à la Côte de Nacre. Il franchit l'Orne en amont de l'estuaire, au niveau du célèbre pont Pégasus Bridge, à Bénouville. Si le littoral est aujourd'hui largement urbanisé, le pays d'Auge et les marais de la Dives dans l'arrière-pays présentent une richesse naturelle et paysagère très importante.

Une partie de l'itinéraire de l'EuroVelo 4 entre Ouistreham et Bénouville est commun avec l'itinéraire national de la Vélo-Francette. Cet itinéraire, inauguré en juin 2015, permet de relier la Manche à l'Atlantique. La Vélo-Francette traverse l'agglomération caennaise, premier pôle urbain de l'ouest normand. Dans cette partie urbaine, elle joue à la fois un rôle d'infrastructure de déplacements du quotidien pour les caennais et d'accès à la ville et son patrimoine pour les touristes. Plus au sud, la Vélo-Francette traverse la Suisse-Normande, vaste espace naturel autour de la vallée de l'Orne encaissée, sur les premiers contreforts du massif armoricain.

La dimension touristique de cette séquence est particulièrement forte. La Côte Fleurie et la Côte de Nacre

attirent de nombreux estivants, mais aussi une clientèle de court séjour, profitant de leur proximité avec les grands pôles urbains. Le tourisme mémoriel autour du débarquement et de la bataille de Normandie constitue un autre atout important pour ce territoire. Les plages du débarquement, ainsi que de nombreux musées se situent d'ailleurs à proximité des grands itinéraires cyclables, existants ou en projet.

Dans une logique de prolongement de la Seine à vélo, cette séquence est particulièrement importante car elle offre au cyclotouriste le choix de continuer le long du littoral ou d'entrer à l'intérieur des terres pour proposer un itinéraire plus important.

Les enjeux de mobilité

Il s'agit avant tout d'assurer l'interconnexion entre Seine à vélo et EuroVelo 4. Avec près d'un million de passagers annuels, la plate-forme ferry à Ouistreham représente le premier trafic transmanche de l'ouest de la Manche. À terme, grâce à l'inauguration récente de la Vélo-Francette, la poursuite des aménagements de l'EuroVelo 4 et le projet Seine à vélo, cette entrée pourrait constituer l'un des principaux points d'accès en France pour les cyclotou-

ristes anglais, d'autant que les aménagements cyclables arrivent jusqu'à l'entrée du site portuaire.

La gare de Caen, au cœur de l'agglomération caennaise peut aussi constituer un point d'entrée sur le réseau de randonnée cyclable. En effet, la gare de Caen se situe à proximité immédiate de la traversée de l'agglomération par la Vélo-Francette, le long de l'Orne. De Caen, il est ainsi possible de suivre la Vélo-Francette vers le sud, de rejoindre l'EV4 littorale vers l'Ouest, ou la Seine à Vélo (via l'EV4) à l'est. Le pôle d'échange multimodal de la gare de Caen peut donc jouer un rôle important comme point d'accès ou point d'étape dans un circuit cyclotouristique. La présence à proximité de la maison du vélo, regroupement d'associations autour de vélo, proposant atelier de réparation, locations à la journée ou de longue durée et informations sur la pratique du vélo constitue un plus dans cette optique.

La séquence de l'estuaire de l'Orne constitue une jonction entre l'EuroVelo 4 et la Vélo-Francette tout en se situant à proximité de la Seine à vélo. Cette fonction est d'autant plus importante que des grandes infrastructures de transports à proximité immédiate des itinéraires cyclables, comme la plateforme ferry et la gare de Caen lui confère aussi un rôle d'entrée sur le territoire pour les cyclotouristes.

Pour ce faire, il s'agira de mettre en œuvre les éléments suivants :

- Pour jouer au mieux ces fonctions d'interconnexion, il est particulièrement important de soigner le balisage, et notamment l'information sur les grands itinéraires. Dès la gare de Caen ou la sortie de Ferry, la direction de la Seine à vélo devrait être indiquée, via l'EuroVelo 4.
- Au sein du pôle multimodal de la gare ou de la plateforme ferry, des aménagements cyclables doivent être réalisés pour faciliter le déplacement et la ma-



Aménagement cyclable à Ouistreham : comment gérer la cohabitation entre piétons, cyclistes et baigneurs sur le front de mer ?



Pégasus Bridge, haut lieu de la bataille de Normandie, correspond aussi pour les cyclistes au premier point de franchissement de l'Orne et à la jonction entre l'EV4 et la Vélo-Francette.

nutrition des cycles, et rejoindre aisément les grands itinéraires.

- La particularité du transport de cycles et des bagages du cyclotouriste doit bien être intégrée dans le choix des matériels de transports, qu'ils soient maritimes ou terrestres.

Enjeux touristiques

Sur ce territoire, à la fois littoral et urbain, les aménagements cyclables doivent répondre à des usages variés. Le cyclotourisme ne constitue qu'une part marginale du trafic cycliste total, mais la continuité des itinéraires et l'interconnexion entre différents itinéraires et modes de transports longue distance fait de ce secteur un point de passage apprécié. L'EV4 n'étant pas encore complété sur le reste du littoral normand et l'inauguration de la Vélo-Francette étant récente (été 2015), les professionnels du tourisme à Caen ne sont pas encore nombreux à adhérer au label « accueil vélo » (5 hôtels sont recensés au mois de décembre 2016 sur le site <https://www.lavelofrancette.com>), mais l'office de tourisme intercommunal de l'agglomération caennaise promeut ce type de tourisme et l'adhésion des professionnels à ce label. Le tourisme de séjour est particulièrement important. En effet, le tourisme balnéaire représente la première forme de tourisme sur la côte Fleurie et la côte de Nacre. Un part importante des touristes, souvent des familles, pratique le vélo durant leur séjour. Pour ce type de tourisme à vélo, la continuité des aménagements cyclables bien sécurisés permet d'élargir le séjour balnéaire à la découverte de l'arrière-pays (pays d'Auge, Marais de la Dives, Suisse Normande) et de l'agglomération caennaise. En revanche, cet afflux de population estival et durant les périodes de vacances scolaires nécessite des aménagements conséquents, plus important que ce que justifierait leur fréquentation le reste de l'année. Ce type d'aménagement, destiné à une clientèle occasionnelle et



----- Grands itinéraires cyclables

Autres aménagements cyclables



Vélocistes (location, vente ou réparation de cycles)

Zones naturelles protégées (ZNIEFF 1 et 2, Natura 2000)

Communes touristiques

Sites touristiques

● Châteaux et architecture civiles remarquables

● Edifices et patrimoine religieux

● Loisirs de plein air

● Musées

● Parcs, jardins et arboretums

● Sites à caractère militaire et lieux de mémoire

● Sites industriels, agricoles, artisanaux et visites techniques

● Sites, villes et villages pittoresques

Communes et stations classées touristiques aux termes de la loi du 14 avril 2006 selon des critères d'hébergement, d'animation, d'accès et de qualité environnementale.

0 2 km

Aucame 2016
sources : Dreal Normandie, IGN - BD Topo, CRT Normandie, Caen la mer.



Château de Crevecoeur

familiale demande aussi une attention particulière sur la sécurité du cheminement. Enfin, durant l'été, le partage de l'espace, notamment sur les digues en front de mer, entre cyclistes et plagistes peut s'avérer conflictuel.

Autour de Caen, le réseau cyclable connaît une fréquentation de loisir importante, selon une pratique assez proche de celle du vélo en séjour. La Vélo-Francette, que ce soit au nord vers la mer ou au sud vers la Suisse normande, constitue les deux principaux axes pour sortir de l'agglomération à vélo. La largeur et la qualité de roulage de cette voie verte permet une multiplicité des pratiques, du débutant au cycliste confirmé, en passant par les marcheurs et patineurs. En pleine saison, durant les week-ends, des problèmes de cohabitation peuvent cependant exister du fait de la densité de fréquentation de l'aménagement. A titre d'exemple, la fréquentation de la voie verte le long du canal, à Ouistreham compte environ 500 passages quotidiens en 2015, mais ce chiffre peut souvent dépasser les 2 000 cyclistes à partir du mois de juin.

La Vélo-Francette emprunte les aménagements cyclables urbains dans sa traversée de l'agglomération caennaise. L'itinéraire principal, longeant le canal et l'Orne constitue aussi un axe majeur pour les déplacements des cyclistes au quotidien. En effet, les données de comptages de la ville de Caen recensent les principaux trafics le long de cet axe ou de la mairie.

La diversité des usages sur les grands itinéraires autour de l'estuaire de l'Orne est l'une des clés de leur réussite. En effet, les usages induits par la présence d'une agglomération (déplacements quotidiens et loisirs) permettent d'utiliser les aménagements tout au long de l'année.

A contrario, les aménagements cyclables sont aussi un moyen d'élargir à l'agglomération et l'intérieur du Calvados la forte fréquentation touristique du littoral. Cette diversité des usages nécessite cependant des réalisations plus complexes pour permettre leur cohabitation.

Enjeux écologiques

Le réseau cyclable principal, dans cette partie du Calvados, traverse plusieurs grands ensembles naturels et paysagers.

L'EV 4 longe la Côte Fleurie à l'ouest de l'estuaire de l'Orne. Sur ce secteur la côte est largement urbanisée, l'aménagement cyclable le long de la côte n'est pas de nature à dégrader des sites fragiles. L'itinéraire passe généralement en rétro littoral, en s'éloignant des sites les plus sensibles (falaise des Vaches noires entre Villers-sur-mer et Houlgate). Un itinéraire touristique mis en place par le Conseil départemental du Calvados permet de traverser les marais de la Dives à partir de Cabourg en empruntant des petites routes et digues déjà existantes.

L'estuaire de l'Orne et la basse vallée de l'Orne, entre Merville-Franceville, Blainville sur Orne au nord-est de

l'agglomération caennaise, et Ouistreham constitue le site le plus fragile. Fortement soumis aux marées, l'estuaire représente un écosystème riche sur le plan botanique et ornithologique. Mais les usages nombreux (promenade, tourisme balnéaire, activités portuaires, nautisme...) rendent ce site vulnérable. Sur la rive droite de l'estuaire, l'aménagement cyclable est réalisé en stabilisé sans enrobé lorsqu'il traverse les dunes et dans les espaces sensibles. Cet aménagement permet de desservir la maison de la nature et de l'estuaire, à Salenelle, lieu d'interprétation et de découverte de l'estuaire. Sur la rive gauche, le tracé emprunte le chemin de halage déjà existant du canal de l'Orne à la mer, sans traverser de zones naturelles protégées.

Au sud de Caen, la Vélo-Francette longe la vallée de l'Orne, dans des espaces de prairies inondables. Ces prairies pénètrent au cœur de l'agglomération et constituent un maillon essentiel de la trame verte et bleue du territoire. Dans cette partie de la vallée de l'Orne, l'itinéraire cyclable longe ou utilise la plateforme d'une ancienne voie ferrée. L'aménagement ne constitue donc pas une nuisance potentielle pour un site naturel mais permet au contraire de faire découvrir la vallée sans infrastructure lourde ni déplacements motorisés.

Sur cette séquence, les aménagements cyclables permettent de minimiser l'impact environnemental du tourisme en permettant à une partie des habitants de l'agglomération de se rendre sur le littoral et dans l'estuaire à vélo plutôt qu'en voiture. Les aménagements traversent rarement les sites fragiles, et s'ils le font, ils empruntent la plupart du temps un aménagement préexistant (chemin de halage, digue ou voie ferrée). En rendant plus accessible des sites naturels, ils peuvent aussi contribuer à la prise de conscience de leur intérêt environnemental et de leur préservation. Compte tenu de la multiplicité des usages, le risque principal peut être celui de la sur-fréquentation de certains sites plus fragiles, comme les méandres de l'estuaire de l'Orne.



La Prairie à Caen : un espace de respiration en centre-ville, sur l'itinéraire de la Vélo-Francette

CHAPITRE 2

PROSPECTIVE

POUR LA SEINE À VÉLO

La 2^e rencontre des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine a eu lieu le 23 novembre 2016. Elle a donné lieu à des ateliers auxquels a participé un public nombreux : collectivités, départements, techniciens du vélo, de l'environnement, du tourisme, chercheurs, associatifs. Nous en avons retiré les éléments les plus pertinents pour orienter la réalisation du projet de la Seine à vélo.

LE PAYSAGE DE LA SEINE À VÉLO

L'atelier sur le paysage de la Seine à vélo a abordé des questions qui se sont posées lors du Workshop à vélo, l'atelier itinérant des établissements d'enseignement supérieur de la Vallée de la Seine, qui a eu lieu en octobre 2016. 17 étudiants de 11 écoles ont pédalé de Cherbourg jusqu'à Paris en sept jours, pour appréhender le paysage comme outil de développement et de renforcement de l'attrait touristique de la Seine.

Ils ont porté un regard sur les problématiques de mobilités douces et de cyclotourisme, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle du grand territoire. L'expérience et les enseignements ont été restitués au Pavillon de l'Arsenal, à la fin du parcours.

Le 23 novembre, leur production et leurs questionnements ont été le support d'une réflexion menée cette fois avec des professionnels impliqués ou intéressés par le projet de Seine à vélo. Cette expérience a finalement été un moyen de confirmer et d'enrichir les premières conclusions des étudiants, et de les faire aller plus loin grâce au partage des connaissances et des expériences de chacun des participants. La synthèse est donc le fruit du croisement des regards étudiants pendant le workshop et celui de professionnels lors de l'atelier.

Dynamique de l'atelier

Nous avons divisé le groupe de participants en 3 sous-groupes, questionnant chacun les conditions de réussite d'un projet d'aménagement support de mobilité active en se confrontant à des arguments opposés classiquement aux promoteurs et défenseurs du vélo. En se penchant sur ce que l'on peut donner à voir du territoire de la Seine, les qualités et contraintes, nous proposons de nous référer à l'expérience sensible pour développer des arguments qui défendent la place du vélo, à toutes les échelles, et sur tous les territoires.

Le groupe « usager(s) » s'est chargé d'élaborer un argumentaire à destination des non-usagers, ou réfractaires au vélo, à l'échelle de l'individu et de certains institutionnels que l'on pourrait imaginer dans le cadre d'une

discussion de personne à personne. Leur réflexion était basée sur la lettre fictive qui a été réalisée pendant le workshop, celle d'Anne Carpentier, une commerçante refusant le développement du vélo dans sa commune.

Le groupe « institution » a imaginé un argumentaire à destination d'une institution a priori peu concernée par la question du vélo sur son territoire, le port du Havre. Cet exemple illustre en fait la manière d'appréhender la place du vélo dans les zones portuaires, industrielles et logistiques. Les ports sont de véritables monuments qui méritent d'être donnés à voir. Qu'est-ce qu'un cyclotouriste portuaire ? Une expérience vécue par les étudiants du workshop et décryptée par les participants ?

Le groupe « territoire(s) » a tiré des enseignements sur la nécessité, ou pas, d'une voie unique pour une véloroute, et ses possibilités de dédoublement ou de connexion avec d'autres itinéraires, plus locaux, ou proposant des alternatives au tracé principal. Il s'est appuyé sur un cas concret, la boucle de Brotonne, expérimentée lors du Workshop à vélo, pour faciliter l'émergence d'un positionnement possible. Le cas des boucles est emblématique de l'offre paysagère de la Vallée de la Seine : suivre toutes les boucles en couper certaines, proposer des alternatives ?

Les enjeux

Les grands enjeux perçus par les acteurs rejoignent la perception des étudiants avec des aspects complémentaires et sont de plusieurs ordres

Paysages naturels, industriels, portuaires, urbains, patrimoniaux, mémoriels, hauts-lieux : baie et vallée de la Seine offrent **une diversité d'ambiances** dont la mise en scène, les cohabitations, imbrications peuvent poser question quand on pense à leur évolution. Le vélo, instrument de flânerie, de locomotion, d'émancipation, permet de capter de manière sensorielle et libérée les nuances du paysage et de profiter des ressources des sites parcourus. L'itinéraire de la Seine à vélo, qui s'appuie largement sur la qualité de ses paysages, devient la colonne vertébrale du squelette normando-francilien. Il s'impose aujourd'hui comme un moyen, à court terme, de conserver, voire d'amplifier, le pouvoir d'attraction des territoires Seine dans une logique de renforcement de leur image.

« Le tracé ce n'est pas le projet : le projet c'est la mise en tourisme de la vallée de la Seine » L'itinéraire cyclable de la Seine à vélo a vocation à relier les territoires et les personnes, et se veut être **au service des locaux tout autant que des cyclotouristes**. Pour cela, il est important de réfléchir à un itinéraire principal, balisé et accessible

au plus grand nombre, qui serait amené à se ramifier en parallèle, selon les besoins, préexistants ou créés.

Il s'agit ici de favoriser un **renouveau de l'idée du tourisme** : la « lenteur » relative du vélo révèle la richesse et la profondeur des territoires. La diversité des ressources patrimoniales et paysagères fait la force de l'itinéraire, mais contribue également à sa dispersion dans l'imaginaire collectif marqué par une série d'images fortes et autonomes. La présence des cyclotouristes est avérée, mais le tissu économique des collectivités n'a pas toujours pris la mesure de la gamme de services à offrir aux visiteurs afin de faciliter leur séjour sur le territoire. Dans ce sens, il est important de réfléchir aux infrastructures nécessaires, et à leur légitimité de s'installer dans le creux de la Vallée de la Seine. Des labels de qualité pour l'accueil des cyclotouristes existent – ne devraient-ils pas se généraliser sur cet itinéraire en devenir ?

Un troisième sujet est celui des **nouvelles mobilités** et de la **mise en réseau des grands ensembles environnementaux**. Dans le monde de l'après COP21 - peut-être bientôt celui des paysages de l'après-pétrole - la nécessité d'une transition écologique appelle à un changement de nos pratiques et de nos habitudes de déplacement, trop consommatrices en énergies fossiles. La mise en œuvre doit se faire à l'échelle locale et à l'échelle globale, et un itinéraire cyclable peut s'avérer être un levier de développement durable qui pourrait nous permettre de faire avancer dans cette transition, en y impliquant le réseau des grands ensembles environnementaux.

L'industrie est aussi un patrimoine qu'il s'agit de rendre visible (possibilités de labellisation et de mise en réseau). Les patrimoines des territoires de la Seine, très diversifiés allant des zones portuaires, industrielles, au marais du Cotentin, aux Plages du Débarquement, etc... nécessitent des modes d'ouverture au public, de gestion, de valorisation et médiation toujours spécifiques, qui prennent en compte la complexité du contexte et la pluralité des acteurs concernés. L'ouverture aux cyclistes de sites soumis à certaines pressions – foncières, sécuritaires, économiques – n'est pas nécessairement la priorité des gestionnaires ou propriétaires concernés. L'objectif serait de parvenir à faire connaître et découvrir mais sans dégrader, ou à se positionner sur la question de l'accessibilité systématique des sites aux vélos. L'intérêt d'un parcours est la mise en réseau, et donc une lecture en grands ensembles plutôt qu'en unités.

Le parcours ne devrait-il pas pouvoir être imaginé comme une fluidité plutôt que comme une simple continuité physique et homogène ? Cette philosophie semble partagée par les cyclotouristes pratiquant les euro-véloroutes : un bon balisage et une lisibilité de l'itinéraire

sont indispensables, mais pas un tracé unique et monotone dans son traitement. De la sécurité oui, mais pas au profit d'un territoire dénué d'aspérité et de surprise. Un itinéraire cyclable peut aussi se pratiquer par fragment, c'est la raison pour laquelle les points d'accès à l'itinéraire sont importants et doivent être croisés avec une pensée intermodale. Malgré tout, l'itinéraire de la vallée de la Seine reste encore trop routier et confronte le cycliste à de réelles difficultés (secteurs infranchissables, confrontation à des voitures ou des camions rapides...) La diversité des paysages traversés le long de la Seine se retrouve dans la pluralité des propriétaires fonciers concernés par l'itinéraire cyclable. Particuliers, agriculteurs, collectivités, entrepreneurs, établissements portuaires... Entre incitation, tolérance ou dissuasion, chacun adopte une attitude qui peut mettre les promoteurs – institutionnels ou privés – d'un itinéraire continu de Cherbourg à Paris en porte-à-faux vis-à-vis d'éventuelles résistances locales.

La vallée de Seine, c'est le choix, et le dilemme régulier, à faire entre les richesses des deux rives. S'il faut sans doute un itinéraire principal, la possibilité de traverser régulièrement est une attente (l'accès aux ponts et aux bacs constitue un enjeu important).

L'ensemble des acteurs rencontrés lors du workshop à vélo se sont dits intéressés, le projet semble globalement mûr. Alors si la Seine à Vélo est un projet qui fait l'unanimité, un véritable liant, un vecteur durable d'aménagement du territoire, il doit être porté par les élus comme un projet majeur et prioritaire. L'annonce d'un comité d'itinéraire est un point marquant pour la mise en œuvre du projet. La gouvernance devra se pencher sur la cohérence et la continuité du parcours mais également les bonnes interactions avec les mobilités douces du quotidien.

Préconisations : le work in progress

Suite à cet atelier, plus ancré dans le développement du projet de la Seine à vélo, nous préconisons la logique du work in progress, c'est-à-dire d'accepter la démarche de mise en place progressive et pragmatique en proposant dès aujourd'hui les premiers itinéraires de la Seine à vélo, même si l'entièreté du projet n'est pas finalisée. Voici quelques recommandations à soumettre à la discussion :

- **Proposer un premier parcours continu** pour véhiculer une image forte de la Seine à vélo qui s'impose comme une évidence. Par ailleurs, afin de prévenir un parcours monomodal, il faut dès aujourd'hui penser aux ramifications du tracé principal pour lui garantir une accessibilité maximale et donner du sens au projet.
- L'expérience du workshop à vélo a vérifié la présence de multiples cyclistes sur les parcours effectués.

Même de manière temporaire, la présence de jalonnements en amont du projet permettrait d'ores et déjà de faire exister l'itinéraire dans les offres touristiques, mais aussi des habitants. **La priorité est donc au jalonnement** qui, bien réfléchi, ne doit pas apparaître comme un accessoire, mais plutôt comme un vecteur de fluidité dans les itinéraires en fournissant une lisibilité des possibilités.

- **La création d'un comité d'itinéraire** est plus que nécessaire pour partager les expériences et les regards, afin de rester dans une dynamique d'expérimentation et de recherche, indispensables pour faire de la Seine à vélo un projet exemplaire. L'annonce en a été faite.
- Après le Workshop à vélo, **favoriser la reconnaissance sensible et collective** des parcours apparaît comme une évidence méthodologique. Cette étape, basée sur la réalité du terrain, est indispensable pour se mettre d'accord sur ce qui est donné à voir et à vivre.
- La reconnaissance du terrain est aussi un moment où il est possible de croiser les regards et de les fédérer autour de questions concrètes de l'aménagement du futur itinéraire. Par **des rencontres in-situ entre acteurs locaux, aménageurs, et responsables du comité d'itinéraire**, un partage judicieux est à penser pour prendre des décisions collégialement et rapidement grâce aux regards de ceux qui ont la connaissance de leur territoire.
- Certains points de blocage peuvent apparaître parfois par rapport à un niveau d'exigence trop fort sur la mise en place d'un premier itinéraire. **Soyons pragmatique** et améliorons les parcours au fur et à mesure. Les cyclotouristes sont déjà là.

ATELIER ANIMÉ PAR :

Joséphine BILLEY (ENSP), Arnaud GENOUVILLE (UNILASALLE), Thierry LOCHARD (AURH), Boris MENGUY (AURH), Jessy OUKOLOFF (AURH), Claire RICHARDIN (ENSP)

LE VÉLOTOURISME DU FUTUR

L'objectif de cet atelier visait à définir le « portrait-robot » du vélotouriste du futur en effectuant un exercice collectif de prospective. L'atelier a réuni une trentaine de personnes d'horizons très divers et s'est déroulé en trois temps : un portrait statistique du vélotouriste d'aujourd'hui, une projection dans le temps pour esquisser le profil du vélotouriste du futur et un exercice journalistique visant à proposer des titres d'articles concernant la « vélo-route de la Vallée de la Seine », la pratique et les caractéristiques du vélo en 2040. Les investigations

concernaient à la fois les cyclotouristes en tant que personnes, mais aussi les équipements et technologies du vélo, et les services développés le long des itinéraires touristiques cyclables. En termes de méthode, les participants à l'atelier ont pu exprimer librement leurs idées lors d'un brainstorming collectif et en renseignant des post-it distribués et analysés au cours de la séance.

Les vélotouristes aujourd'hui

Peu d'études permettent d'avoir une vision exhaustive de la pratique du vélo aujourd'hui, et moins encore de la pratique touristique du vélo. En se basant sur le rapport de l'économie du vélo, publié en 2009 par Atout France, le baromètre du tourisme à vélo de la DGE, ou les études réalisées sur la Loire à vélo et le tour de Bourgogne, il est possible de d'esquisser un portrait-robot du cyclotouriste d'aujourd'hui.

Le vélo en France regroupe une diversité de pratiques :

- Les déplacements de proximité à vélo concernent 17 millions de personnes, dont 3 millions au quotidien. Cette pratique du vélo représente d'ailleurs la majeure partie des distances parcourues.
- Les motifs de loisirs et promenade, sans pour autant être considérés comme du tourisme à vélo, s'approchent déjà plus d'une pratique touristique. Ils concernent 22 millions de pratiquants et constituent souvent une première étape avant une pratique régulière.
- Le vélo sportif concerne 2 millions de pratiquants sur route et 6,6 millions de VTTistes. L'achat des vélos de sports contribue fortement au marché du cycle en valeur.
- Le tourisme en séjour. Il s'agit d'un premier type de tourisme à vélo, consistant à réaliser des sorties à vélo durant un séjour de vacances. Ce type d'activité concerne 7,3 millions de séjours, dont 5,5 millions pour les résidents français et 1,8 millions pour les touristes étrangers.
- La pratique itinérante représente finalement une minorité de pratique du cyclisme. En 2009, on comptabilisait 380 000 séjours à vélos pour les résidents et 720 000 séjours pour les étrangers.

Aujourd'hui, tous les indicateurs du tourisme à vélo sont au beau fixe : une augmentation de 12 % de la fréquentation sur les itinéraires départementaux et régionaux entre 2013 et 2014, une croissance similaire entre 2014 et 2015 du nombre de réservations vélo dans les trains, ou encore un bond de 43 % des séjours ou circuits vélo organisés par des « tours opérateurs » entre 2012 et 2014 ! Le profil des vélotouristes varie selon le type de pratique. Les quelques chiffres issus d'enquêtes réalisées sur la Loire à vélo et le tour de Bourgogne permettent d'iden-

tifier une pratique plus familiale, avec des distances relativement courtes (autour de 26 km/jour avec des enfants) pour les personnes pratiquant le vélo en séjour. Pour les pratiquants du vélo itinérant, la moyenne d'âge semble supérieure à 40 ans, pour une pratique souvent en couple ou entre amis et des distances parcourues de l'ordre de 40 à 70 km/jour. La part de la clientèle étrangère est importante, de 30 % à 50 % de la fréquentation pour ce type de tourisme.

Comment attirer une nouvelle clientèle de touristes à vélo ? Sous quelles conditions ?

Une première séquence de ce tour de table consistait à cibler de nouveaux profils de cyclistes pouvant être intéressés par le développement de la Seine à vélo. L'élargissement du public cyclotouriste à des catégories de la population encore peu représentées constitue un des enjeux principaux pour les prochaines années.

Globalement, la restitution des propositions des participants permet d'identifier comme les plus fréquemment citées les thématiques ou enjeux suivants :

- En termes de typologies sociales : familles avec enfants, couples, groupes hétérogènes de sportifs et non sportifs,
- En termes de nouveaux publics : croisiéristes, touristes, grands voyageurs internationaux, « joueurs » (le parcours étant présenté avec des étapes ou des tâches ludiques),
- En termes de revenus : élargissement aux ménages à faibles revenus, catégories socioprofessionnelles (CSP), en dépassant la question du coût d'achat / location du vélo,
- En termes de pratiques : ouverture des parcours aux usagers du quotidien (scolaires, domicile-travail, achats, livraisons...).
- Cette volonté d'élargissement du public cycliste, potentiellement utilisateur de la Seine à vélo, nécessite de réfléchir aussi aux conditions de cet élargissement. Quels pourront être les évolutions du matériel, quel sera le vélo de demain ? Quels services attendent les cyclistes pour préparer leur déplacement ou durant celui-ci ?
- Les progrès technologiques permettent d'importantes évolutions.
- L'évolution du vélo dans le futur en tant qu'objet : banalisation du VAE, du vélo à hydrogène, objet plus léger compte tenu des matériaux utilisés, praticité augmentée (pliable, personnalisable en fonction des besoins...), autonomie du VAE supérieure à 100 km, développement d'objets hybrides (vélo-trottinette...).
- L'évolution des usages dans le futur : développement du VLS, location longue durée, utilisation collaborative du vélo avec l'aide d'applications de vélopartage dédiées, services complémentaires de type conciergerie, acheminement des bagages...

- La connexion : sur ce sujet, il apparaît que le cycliste est tout autant (voire plus) connecté que le vélo : GPS, connexions internet, météo en continu, disponibilités / réservations d'hébergements et accès aux services. C'est le cycliste qui embarque ces équipements. Le vélo peut quant à lui être utile pour les recharger – dynamo, panneaux solaires...

Les progrès technologiques peuvent (doivent ?) s'effacer : et si le cyclotouriste s'offrait une semaine hors connexion, et si le luxe c'était le low-tech ?

Globalement, le développement de l'usage du vélo accompagne les nouvelles formes de mobilité plébiscitées par les jeunes générations actuelles : le vélotouriste quadragénaire de demain (2040) est aujourd'hui un adolescent.

Les pratiques et usages actuels vont former des générations partageant de nouvelles valeurs et ayant une conception différente de la propriété par exemple. Ceci est déjà perceptible dans le rapport des nouvelles générations à la voiture et à la mobilité plus généralement. Les questions du bien-être et de la bonne santé influent déjà sur certains choix modaux. La terminologie résulte de cette évolution : on parle de modes actifs en lieu et place de modes doux.

Soyons fous !

Pour élargir l'horizon de la réflexion des participants à l'atelier, une dernière séquence proposait de se projeter en 2040 et d'inventer les grands titres de journaux, faisant leur une sur le vélo.

Les titres proposés peuvent être classés selon 4 catégories, en voici un florilège :

UN ITINÉRAIRE QUI REMPORTE UN FRANC SUCCÈS :

- « La Seine à vélo bientôt terminée ! »
- « La Seine à vélo a permis le développement économique du Havre grâce aux parisiens : dommage pour Deauville ! »
- « Votre mobilité deux-roues offerte dans le cadre de votre séjour (il ne faut plus voir le vélo comme un équipement mais comme un usage). »
- « Tyrolienne géante pour franchir la Seine ! La V33 l'a fait ! »

LES CYCLISTES DE TOUS ÂGES ET EN BONNE SANTÉ :

- « A 80 ans, elle parcourt les 400 kilomètres de la Seine à vélo d'une traite grâce à son vélo à hydrogène ! »
- « La Seine à vélo en voiture à pédales : la nouvelle tendance pour la famille. »

LE MATCH VÉLO / VOITURE EST REMPORTÉ PAR LE PREMIER

- « La dernière chaîne de fabrication auto au monde vient de fermer, le vélo l'a donc finalement emporté ! »
- « Aujourd'hui la ville de Paris lance son réseau de transport en commun cyclable : les bus sont à pédale et d'autant plus efficaces qu'il y a de participants ! »
- « Un vélo pour tous de la naissance à la mort (échangé au fur et à mesure de la croissance) ©ministère de la santé et de la famille. »
- « La bicyclette, le nouveau couteau suisse de la mobilité. »
- « Le vélo, premier moyen de transport en France. »

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES INVESTISSENT MASSIVEMENT LE MONDE DU CYCLISME ET DU CYCLOTOURISME

- « Gougoule lance le vélo autonome : essayez-vous et laissez-vous faire. »
- « Le vélotourisme en 2040 : des vélos à hydrogène qui se conduisent tout seuls et évitent les obstacles ! »
- « La Seine à vélo, le retour aux sources connecté »

ATELIER ANIMÉ PAR :

Jean Philippe BRIAND, Thomas BOUREAU (AUCAME)
Laurent MORENO (AURBSE).

QUEL MARKETING TERRITORIAL POUR LA SEINE À VÉLO ? PRÉ-IDENTIFICATION D'ACTIONS CLÉS

Poser le décor

Le vélo est devenu un réel levier de développement des territoires mais ceux qui mènent déjà de telles démarches (La Loire, le Danube, La Vélo Francette, etc.) montrent tous qu'ils ont travaillé la mise en marché de l'offre proposée en s'appuyant sur des méthodes et techniques issues du marketing territorial. Il a été retenu de définir cette approche comme une boîte à outils au service de l'attractivité de la Vallée de Seine.

En utilisant le marketing territorial, les bonnes pratiques françaises et internationales montrent qu'ils ont tout d'abord mené des études, y compris de marché, puis qu'ils ont travaillé sur un positionnement de long terme reposant sur trois éléments clés : **l'offre proposée, les attentes des publics ciblés et les différenciations face aux concurrents.**

Sur cette base, ils ont polarisé leurs efforts sur 6 chantiers : bâtir des cadres collectifs de travail ; construire et valoriser la réputation globale de leur destination ; cibler des publics spécifiques et leur proposer des offres dédiées ; mettre en place un dispositif 360° de vente ; mobiliser l'engagement des publics et ambassadeurs du territoire et enfin travailler la fidélisation des publics.

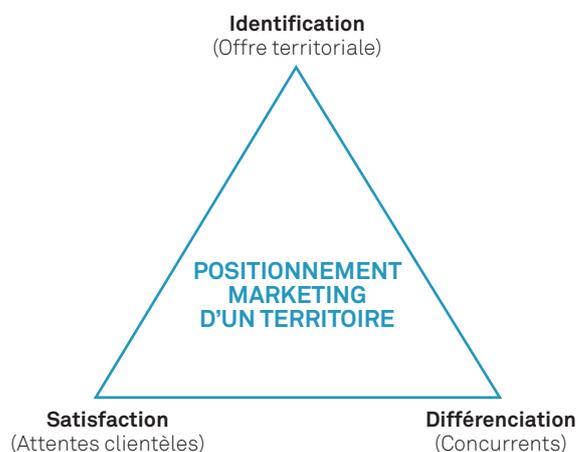
À noter que la coordination des temporalités du projet et des acteurs économiques est cruciale mais complexe.

Deux exemples français ont été présentés lors de l'introduction de l'atelier :

- **La Loire à vélo** qui a débuté en 1995 et dont les retombées économiques et touristiques sont évaluées à 30 millions d'euros par an, chiffre en forte progression ces dernières années. Ce modèle de référence comporte de nombreuses bonnes pratiques très utiles (signalétique, implication des professionnels, marketing de cette offre, etc.) ;
- **La Vélo Francette** lancée en 2015 et qui relie Ouistreham à La Rochelle, en empruntant une partie de la Loire à vélo. Cette « nouvelle route » n'est pas encore complète partout et est utilisée par une proportion non négligeable de britanniques ce qui offre donc une base comparative intéressante pour la Seine à vélo.

Enfin, l'introduction a souligné les enjeux des retombées économiques des véloroutes. Pour ce faire, on a pu observer que le développement économique n'étant pas automatique, les territoires les plus performants cherchent à impliquer les acteurs économiques pour identifier toutes les opportunités possibles et mobiliser un système d'appui, financier ou non, susceptible de pousser à la réalisation de projets économiques de toutes natures : commerce, restauration, réparation de vélos, gardiennage, club de sport, SPA, etc.

Le triangle d'or du positionnement marketing d'un territoire



Source : www.marketing-territorial.org - Août 2016

Les quatre enjeux retenus pour l'Atelier

L'atelier « Marketing territorial » avait quatre enjeux :

- Installer la Vallée de Seine comme une nouvelle destination de cyclotourisme : la politique de marque ;
- Définir les publics spécifiques à cibler ;
- Identifier la nature des événements clés prévus pour la Vallée de Seine et pouvant être promus pour faire « exister cette nouvelle destination » auprès des publics ciblés et de prescripteurs ;
- Relever des actions visant à impliquer les habitants et acteurs locaux dans le marketing territorial de la véloroute de la Vallée de Seine.

Pistes de recommandations issues du travail en atelier

La première recommandation concerne les conditions de la réussite. La réussite du marketing de la Seine à vélo nécessite un ajustement entre le déploiement progressif des tronçons de véloroutes et les actions de promotion. La stratégie de marketing territorial retenue se doit d'être transparente et honnête concernant l'état d'avancement de la véloroute (les tronçons existants et ceux qui ne le sont pas encore, dates prévisionnelles d'achèvement, etc.). Il n'y a pas de mal à proposer des alternatives lorsque les tronçons ne sont pas encore terminés : informer sur les possibilités d'intermodalité. Il est donc proposé de retenir les grands principes suivants :

- **Procéder à une montée en puissance progressive du marketing territorial de la Vallée de Seine.** La gouvernance de la véloroute et de sa communication doit être mise en œuvre sur la base du comité d'itinéraire et d'un pilote. Il s'agit d'une démarche partenariale, avec un soutien politique fort. L'aide d'opérateurs suffisamment larges et ayant la capacité d'agir (par exemple sur le fleuve, les berges et la route) et avec une petite capacité de financement si possible peut s'avérer très utile pour concrétiser rapidement le projet, même sur une petite portion du parcours, donnant à voir les possibles et impulsant une dynamique d'action. ;
- **Ne pas survendre l'offre en marketant surtout l'ouverture des tronçons plutôt que le parcours complet** qui ne sera pas opérationnel avant plusieurs années. Fournir des données précises et actualisées sur ce qui existe ou pas ;
- **Jouer sur le caractère polymorphe de la Vallée de Seine** qui permet de promouvoir des offres spécifiques et très différentes ;
- Inscrire le développement et la promotion de la Vallée de Seine dans **la démarche globale engagée** sur ce territoire par les pouvoirs publics ;
- **Mieux partager données et informations** entre les opérateurs.

La seconde recommandation concerne la politique de marque de la Vallée de Seine.

La réussite à long terme de la Vallée de Seine passe par la capacité des acteurs impliqués à agir sur la réputation de ce territoire pour qu'elle se renforce globalement et notamment en matière de véloroute. Il va s'agir de définir précisément l'itinéraire, créer une marque partagée dans le cadre de celle sur la Vallée de Seine ; mettre en place une signalétique et développer l'offre de services.

Les recommandations identifiées sont :

- Mettre en place une politique de marque partagée entre les principaux acteurs qui soit adossée à une gouvernance opérationnelle de projet ;
- Nommer un opérateur au service de la gouvernance mise en place et qui sera en charge de déployer la politique de marque
- Créer la mise en récit (storytelling) de la Vallée de Seine pour la véloroute qui soit en articulation avec d'autres démarches de marketing comme le contrat de destination sur les impressionnistes. La Véloroute est certes un itinéraire mais elle irrigue un territoire plus vaste. Aussi, il convient d'adopter une logique régionale plus que d'itinéraire quant à la promotion de la Véloroute. Pour identifier les idées au cœur de la narration, proposition d'organiser un hackathon.
- Faire des événements pour inscrire l'histoire dans la narration : exposition photos, marches militantes, etc.
- Développer un Site Internet Clients « honnête » (montrer la réalité du terrain, infos fiables, créer un sentiment d'attente, etc.) et différent du site « institutionnel » de la démarche Vallée de Seine ;
- Agir sur la lisibilité de la véloroute et ses sites liés par un effort de Labellisation / signalétique / balisage / Totems.

La troisième recommandation a trait au ciblage des publics cibles.

Le marketing territorial de la Vallée de Seine passe par un ciblage des publics qui s'élargira au fil des années en fonction du développement de la véloroute et des retours des « défricheurs ».

Le ciblage débutera donc par quatre grandes catégories de publics :

- **Les acteurs économiques** pouvant contribuer au développement de la véloroute de la Vallée de Seine au premier rang desquels les entrepreneurs et entreprises déjà présentes ou pas. Il s'agit de stimuler leurs projets afin de compléter l'offre de services disponibles le long de la véloroute ou à proximité.
- **Les premiers utilisateurs** qui serviront également de « testeurs » et « premiers ambassadeurs » : clubs de cycliste, associations, défricheurs, passionnés, etc. Les associations déjà structurées, organisant des événe-



ments locaux, proches de la véloroute mais aussi sur des territoires plus vastes, de même que celles liées au vélo, plus militantes, peuvent jouer le rôle d'« early adopters », et permettre à la fois des retours d'expériences constructifs, et faire remonter des éléments de contenu sur la politique de marque qui seront utiles ensuite pour le marketing global de la véloroute.

- **Les ambassadeurs potentiels du territoire :** bloggeurs spécialisés, journalistes, représentants officiels de publics nationaux & internationaux (ambassades, Chambres de commerce, etc.) ;
- **Les entreprises et organisations publiques** pouvant soutenir le projet de la Vallée de la Seine en le finançant, par du mécénat par exemple.

La promotion des événements clés de la Vallée de Seine est un quatrième élément clé. Il est nécessaire de communiquer rapidement sur la véloroute quand des tronçons suffisamment longs existent déjà et surtout mis en service. Il faut ainsi s'appuyer sur des événements existants et autonomes vis-à-vis de la véloroute, même s'ils ne sont pas directement sur le parcours. L'aide apportée aux structures associatives portant ces événements est essentielle car elle permettra d'aider plus intensément celles qui pourront faire la promotion de la véloroute à travers leurs activités habituelles

La mobilisation des acteurs locaux est essentielle : faire connaître donne envie. La connaissance du projet par les acteurs économiques est essentielle pour qu'ils s'engagent et contribuent au développement de la Vallée de Seine. Cet engagement du secteur privé peut accélérer les prises de décision au niveau politique. La coordination des temporalités du projet et des acteurs économiques est cruciale mais complexe. Par exemple, la labellisation d'un hébergement ne peut se faire trop en amont de la mise en service de la véloroute, surtout si l'itinéraire change ou que la cotisation s'achève avant cette mise en service officielle. Il en va de la crédibilité de la Véloroute auprès des acteurs économiques autant que des utilisateurs.

ATELIER ANIMÉ PAR :

- Vincent Gollain, Directeur, IAU île-de-France et rapporteur de l'atelier
- Julien Lassalle, Chargé de mission, Conseil régional Île-de-France
- Clément Mariotte, Chargé d'études, APUR
- Pascale Decressac, Chargée d'études, IAU île-de-France

CONCLUSION

Le travail sur les différentes séquences de la Seine à Vélo, et son lien jusqu'à Caen par l'Eurovéloroute4, montre à quel point chacune présente des enjeux spécifiques et a besoin d'une approche contextualisée.

Les ateliers montrent de leur côté la nécessité d'articuler ces caractéristiques locales dans une vision plus large, qui raconte l'histoire de la Seine à vélo, une histoire qu'il s'agit de commencer à raconter et mettre en scène au plus vite. Ainsi, une signalétique pourrait anticiper dès maintenant l'arrivée de la totalité de l'itinéraire. Des événements d'ouverture de tronçons pourraient être prévus. Ce seront des jalons pour arriver jusqu'à la véloroute continue de Paris au Havre.

Ces sujets vont désormais être pris en charge par le Comité d'itinéraire pour que le projet de la Seine à vélo se mette en place au plus vite, et de façon partenariale.



APUR - Atelier parisien d'urbanisme
17, boulevard Morland
75004 PARIS
Tél. : 01 42 76 22 58
www.apur.org



AUCAME - Agence d'urbanisme de Caen-Métropole
19, avenue Pierre Mendès France
14000 CAEN
Tél. : 02 31 86 94 00
www.aucame.fr



AURBSE - Agence d'urbanisme de Rouen
et des boucles de Seine et Eure
101, boulevard de l'Europe
76004 ROUEN Cedex 1
Tél. : 02 35 07 04 96
www.aurbse.org



AURH - Agence d'urbanisme de la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine
4, quai Guillaume Le Testu
76063 LE HAVRE Cedex
Tél. : 02 35 42 17 88
www.aurh.fr



IAU îdF - Institut d'aménagement et d'urbanisme
de la région Île-de-France
15, rue Falguière
75740 PARIS Cedex 15
Tél. : 01 77 49 77 49
www.iau-idf.fr

Avec le soutien de :

