



Erick Marchandise

PLANIFICATION | MOBILITÉS | TERRITOIRES

Novembre 2023 • www.institutparisregion.fr

À VÉLO LE LONG DE LA SEINE : VERS UN ITINÉRAIRE CYCLABLE À L'AMONT DE PARIS

7 km

DISTANCE MOYENNE DES TRAJETS
À VÉLO EN ÎLE-DE-FRANCE EN 2021,
CONTRE 6 KM EN 2020 (GÉOVÉLO)

7 600 km

VOIES CYCLABLES AMÉNAGÉES
EN ÎLE-DE-FRANCE EN 2023

4,2 MILLIARDS D'EUROS
DE CHIFFRES D'AFFAIRES GÉNÉRÉS PAR
LE TOURISME À VÉLO EN 2020 (DGE)

22 MILLIONS DE FRANÇAIS
PRATIQUENT LE VÉLO PENDANT LEURS
VACANCES EN 2020 (DGE)

+11 %

HAUSSE DE LA FRÉQUENTATION
MOYENNE DES ITINÉRAIRES
EUROVELO EN FRANCE EN 2022
PAR RAPPORT À 2021 (VÉLO &
TERRITOIRES)

LA PRATIQUE DU VÉLO S'EST FORTEMENT DÉVELOPPÉE EN ÎLE-DE-FRANCE AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES – POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN COMME POUR DES SORTIES TOURISTIQUES –, SOUTENUE PAR LA MULTIPLICATION DES PISTES CYCLABLES. À L'IMAGE DE LA VÉLOROUTE V33 INAUGURÉE EN 2020 ENTRE PARIS ET LE HAVRE/DEAUVILLE, L'AMÉNAGEMENT D'UN ITINÉRAIRE CYCLABLE LE LONG DE LA SEINE À L'AMONT DE PARIS, JUSQU'À L'AUBE VOISINE, CONSTITUE TOUT À LA FOIS UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE AUTOUR DES LOISIRS ET DU TOURISME, ET UNE OPPORTUNITÉ POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ EN ZONE RURALE.

Les méandres de la Seine – 544 kilomètres de linéaire traversant la région du sud-est au nord-ouest – forment la colonne vertébrale de l'Île-de-France à plusieurs titres. Continuité écologique et paysagère d'importance nationale, ils constituent aussi un axe historique, à partir duquel se sont développées les premières villes d'Île-de-France (Paris, Melun et Mantes), avant que l'urbanisation francilienne s'étende le long de ses vallées. La Seine joue également un rôle fonctionnel important : c'est sa ligne de faible pente que suivent de nombreuses infrastructures de transport et d'adduction, et c'est sa proximité que recherchent encore bien des activités industrielles, logistiques et de loisirs, parfois au prix de conflits d'usage et de fragilisation des écosystèmes. Symbole de l'identité régionale, « grand rue » pour Napoléon Bonaparte, « icône et ossature du Grand Paris » pour l'architecte et urbaniste Antoine Grumbach, deux siècles plus tard, c'est elle qui accueillera, au cœur de Paris, la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques de 2024, confirmant le rayonnement international de ce grand fleuve.

UN AXE DE CIRCULATION HISTORIQUE À PROLONGER À L'EST

Principal corridor naturel reliant l'agglomération de Paris aux villes et aux campagnes qui l'entourent, la Seine assure le lien fondamental entre la région capitale et ses voisines, à commencer par la Normandie. La portion aval de sa vallée constitue en effet un important axe de circulation depuis l'Antiquité, aujourd'hui doté d'une offre de transport complète, combinant voies d'eau, routes, chemins

En couverture

La voie verte au Coudray-Montceaux (Essonne)

QU'EST-CE QU'UNE VÉLOROUTE ?

Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, à vocation touristique, qui peut emprunter tous types de voies sécurisées, dont les voies vertes (réservées aux modes de déplacement actifs) ou des voies à faible trafic motorisé. Continue, jalonnée et attractive, elle doit être utilisable par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Depuis 2001, un cahier des charges national définit les critères techniques que les véloroutes devraient respecter.



Le Quai Jules Guesde à Vitry-sur-Seine (94), et en arrière-plan le barrage de l'écluse et le pont du Port à l'Anglais

de fer, plateformes aéroportuaires et, depuis 2020, une véloroute permettant de relier Paris à la mer en une semaine. Le développement de ces réseaux est d'ailleurs soutenu, depuis 2015, par un contrat interrégional associant les financements de l'État et des Régions Île-de-France et Normandie¹. À l'amont de Paris, en revanche, vers la région Grand Est, la circulation à vélo est moins aisée. Pourtant, cette connexion est tout aussi historique : c'est notamment par la Seine et ses affluents à l'amont de Paris (Marne, Yonne et Aube) qu'ont été transportés pendant des siècles bois, charbon, vin et blé alimentant Paris depuis la Bourgogne, la Champagne et la Brie. Aujourd'hui, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine vise à permettre le passage des bateaux de 2 500 tonnes jusqu'à l'Aube.

UN ITINÉRAIRE CYCLABLE STRUCTURANT AVEC UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

S'agissant du vélo, la vallée de la Seine, à l'aval comme à l'amont de Paris, est identifiée comme un axe structurant dès les premiers documents de planification cyclable en Île-de-France, à l'instar du Plan régional des circulations douces de 1996. Trente ans plus tard, une partie de ces infrastructures ont été aménagées, mais beaucoup reste à faire, en particulier à l'amont de Paris, dans les départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne.

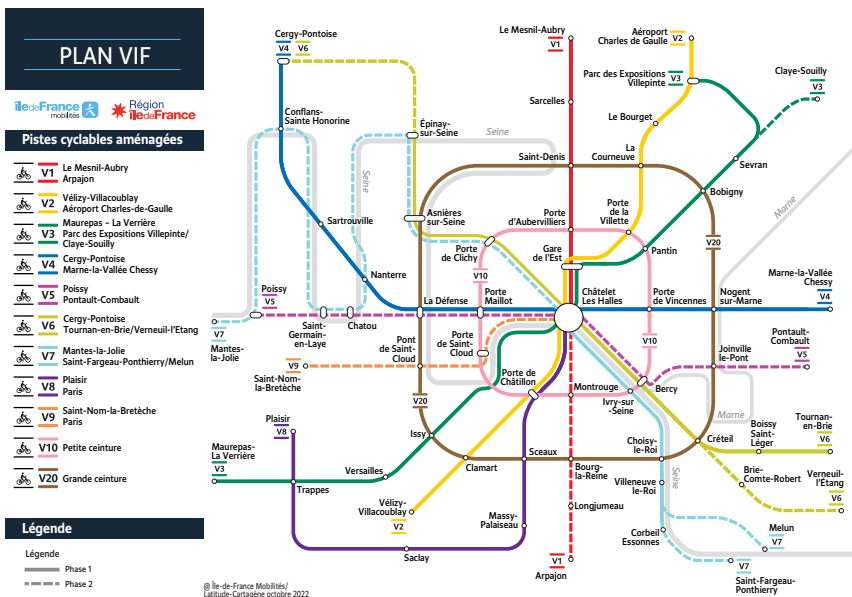
Or, chaque jour, plus de 113 000² habitants des communes riveraines de la Seine amont vont travailler dans une autre commune riveraine située à moins de sept kilomètres³. Ceux-ci ne sont pas seulement concentrés dans l'agglomération parisienne : 48 000 d'entre eux habitent et/ou travaillent en grande

couronne. Ces chiffres montrent l'importance de cet axe de transit, mais aussi le fort potentiel de développement des trajets à vélo, qui pourrait être plus élevé encore en incluant les rabattements cyclables vers les gares ferroviaires, dans le cadre de trajets plus longs.

Le projet régional Vélo Île-de-France (VIF), visant à construire un réseau structurant de 750 kilomètres de voies cyclables dans la région d'ici à 2030, devrait améliorer et susciter la circulation des cyclistes le long de la Seine, entre Paris et Melun/Saint-Fargeau-Ponthierry (itinéraire V7). L'aménagement d'une véloroute sur les bords de Seine à l'amont de Paris (et jusqu'à Troyes, selon le tracé intégral inscrit au Schéma national des véloroutes en 2021) permettrait de prolonger cet itinéraire cyclable à l'est de l'agglomération parisienne, jusqu'à Montereau-Fault-Yonne et à la frontière de l'Aube.

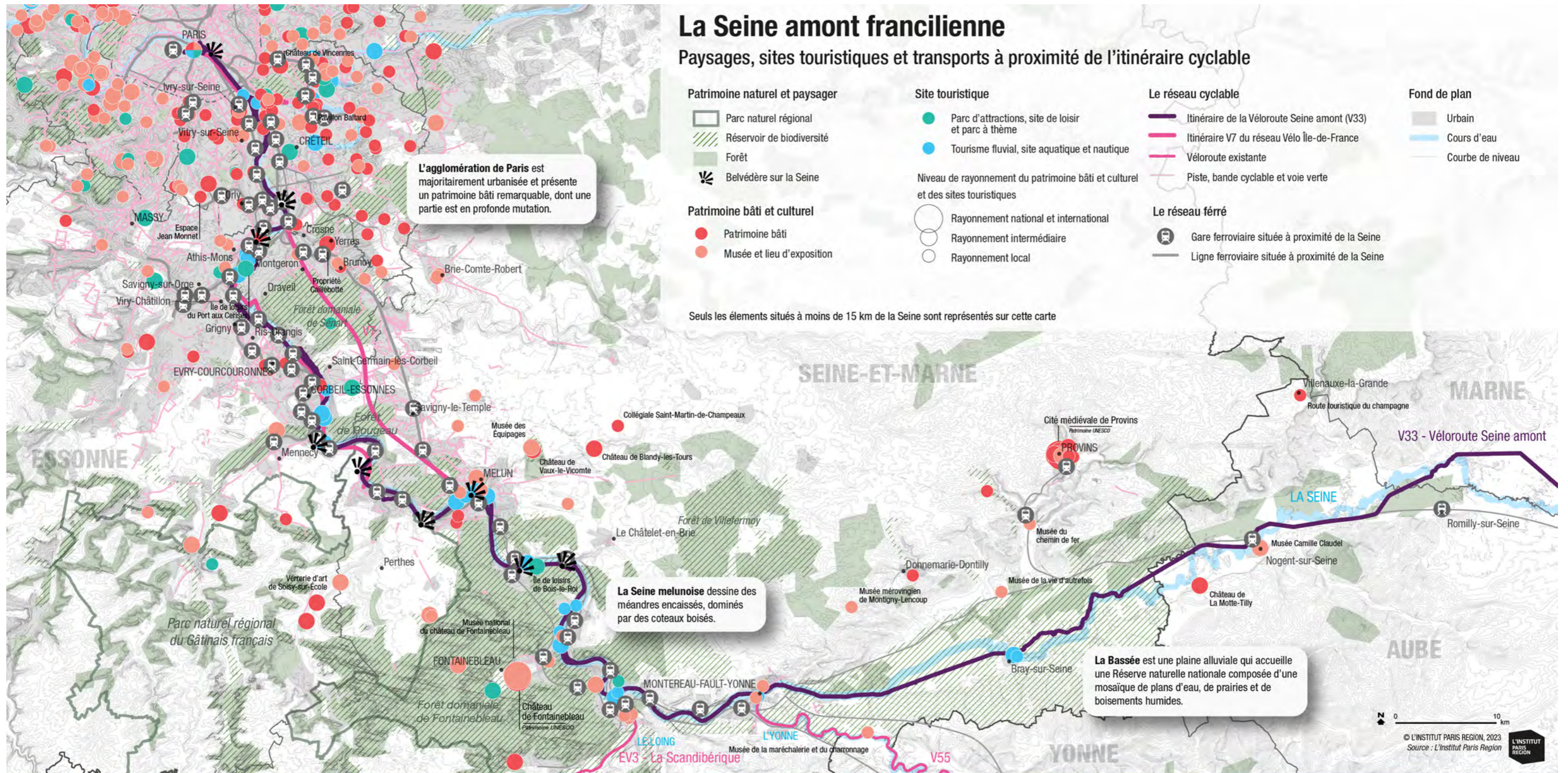
Celui-ci pourrait constituer une infrastructure confortable, agréable et sécurisée ; un axe majeur qui concentrerait les flux de cyclistes et organiserait leur diffusion et leur rabattement vers les pôles urbains et les gares voisines, dans le cas d'un trajet combiné avec le train. L'existence de tels aménagements est essentielle pour soutenir le développement des mobilités bas carbone. Afin de faciliter l'intermodalité vélo/train, et en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019, les nouveaux transiliens doivent, depuis 2021, proposer des emplacements vélo à hauteur de 1 % des places assises, et les parkings vélo sécurisés être généralisés en gare. Outre sa connexion aux nombreuses gares situées à proximité de la Seine, l'aménagement de la véloroute de la Seine amont devra également être intégré, plus largement, à la mise en place d'un réseau cyclable structurant en dehors de l'agglomération parisienne, s'appuyant pour partie sur les véloroutes nationales et coordonné avec les schémas cyclables des collectivités territoriales.

Le Plan Vélo Île-de-France



LA VÉLOROUTE, LEVIER D'UN DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DURABLE

L'aménagement d'une véloroute sur la Seine amont pourrait donner envie aux « vélotafeurs » de prolonger un peu leur route, voire de s'écarter de l'itinéraire principal grâce aux boucles locales, pour visiter les richesses du patrimoine d'Île-de-France et des portes de l'Aube, et aux Franciliens de découvrir leur territoire de vie à vélo. La V33 pourrait ainsi s'inscrire dans une véritable politique touristique, invitant à la découverte de patrimoines – bâtis ou naturels – souvent méconnus et offrant un nouvel accès aux espaces de loisirs proches de la Seine, en plus de favoriser la pratique du vélo « utilitaire » dans les communes rurales. Le succès rencontré par La Loire à Vélo (plus d'un million de cyclistes fréquentent chaque année cette véloroute, avec des retombées économiques considérables pour les territoires traversés), et par La Seine à Vélo sur sa portion aval permet d'être optimiste quant au prolongement de la V33 à l'amont de Paris.



DEMAIN, VERS L'AUBE, JE PARTIRAI... À LA DÉCOUVERTE D'UNE SEINE URBAINE OU SAUVAGE

Entre Paris et les portes de l'Aube, pédaler le long de la Seine permettrait de contempler des espaces remarquables, et ce, sans affronter de dénivelé conséquent, sauf si l'on entreprend de monter aux nombreux belvédères qui jalonnent le parcours. Depuis les quais de Seine à Paris, classés au patrimoine mondial de l'Unesco, jusqu'à la zone humide et boisée de la Bassée à l'extrême sud-est de la région (accueillant en son sein la réserve nationale de la Bassée, plus grande réserve naturelle d'Île-de-France, avec 854 ha sur sept communes, classée en 2002), le tracé projeté de la véloroute traverse en douceur les paysages urbains de l'agglomération parisienne – pour certains en profonde mutation – et ceux, plus sauvages, encaissés et boisés, de la Seine melunoise, en longeant les grandes forêts domaniales de Sénart et de Fontainebleau. Un aménagement cyclable adéquat y permettrait la mise en valeur mais aussi la protection des écosystèmes avec des revêtements drainants, des passerelles, des encorbellements, voire, lorsque les nécessités de préservation des berges l'exigent, une piste en retrait des abords immédiats du fleuve. Dans les zones urbaines, l'aménagement de continuités cyclables végétalisées peut en outre être un levier pour améliorer la qualité paysagère et environnementale⁴ des berges, dont la renaturation est nécessaire afin d'adapter les villes au changement climatique, de soutenir la biodiversité, d'améliorer la qualité du milieu aquatique et de faciliter l'accès à l'eau comme le rafraîchissement des habitants.

Plus intimiste et moins célèbre que sa portion aval, la Seine amont recèle pourtant bien des surprises. Vous souhaitez faire une halte dans un village pittoresque ? Les « Affolantes » de Samois-sur-Seine, les coteaux de Thomery, les bateliers de Saint-Mammès et, à peine plus loin, les fortifications de Provins, de Donnemarie-Dontilly et de Moret-sur-Loing, et les peintres de Barbizon vous tendent les bras. Plutôt branché île de loisirs ? La véloroute vous conduira directement aux portes du Port-aux-Cerises, à Draveil, de Bois-le-Roi et de Varennes-sur-Seine. Envie de château ? Ceux de Fontainebleau et de Vaux-le-Vicomte ne sont qu'à quelques tours de pédaler du fleuve et pourraient constituer de jolies variantes, à condition que les routes qui y mènent soient aménagées. Intéressé par le patrimoine industriel ? Vous découvrirez entre autres, au détour des boucles, la haute silhouette des Grands Moulins de Corbeil-Essonnes et les anciennes usines Jeumont-Schneider, véritable cathédrale industrielle à Champagne-sur-Seine.

LA CONSTRUCTION D'UN IMAGINAIRE ET D'UNE IDENTITÉ FRANCILIENNE

La Seine amont ne manque pas d'atouts pour développer le *slow* tourisme, ce tourisme où l'on prend le temps d'atteindre et d'arpenter une destination en privilégiant des moyens de transport plus lents, favorables à la découverte, à la santé et à

l'environnement. Les Franciliens peuvent s'y évaluer à vélo le temps d'une journée ou d'un week-end à la rencontre de leur région, eux qui, pour moitié, déclarent ne pas bien connaître les lieux touristiques d'Île-de-France⁵. Et si l'aménagement d'une véloroute à l'amont de la Seine participait à la construction d'un imaginaire et d'une identité francilienne, à l'heure où l'atténuation du changement climatique impose de moins et de mieux se déplacer ? Par ailleurs, à l'image du château de Vaux-le-Vicomte, 130 sites touristiques parmi les 260 « grands sites » localisés en dehors de Paris sont à plus de 20 minutes de marche de la gare la plus proche⁶ : il s'agit alors de transformer ce trajet en opportunité de parcours touristique, par exemple en l'incluant dans un itinéraire cyclable plus large, avec des boucles locales accessibles à partir des transports en commun. Les sites touristiques devront en outre proposer des aménagements permettant d'accueillir les vélos.

L'ACCUEIL DES CYCLOTOURISTES, UNE OPPORTUNITÉ ÉCONOMIQUE

Pour les cyclotouristes au long cours, ces points d'intérêt offrent autant de haltes qui rythment l'itinérance et offrent la possibilité de développer l'économie locale (hébergement, restauration, activités nautiques...), mais aussi de mettre en valeur un patrimoine et des activités de proximité (micro-brasseries, producteurs de légumes, brocantes, librairies, etc.). Dans un pays qui s'est hissé cette année à la deuxième place des destinations pour le tourisme à vélo, derrière l'Allemagne⁷, les retombées économiques du cyclotourisme sont importantes. En effet, les cyclotouristes dépensent en moyenne 68 € par jour (contre 55 € pour l'ensemble des touristes), et 70 % d'entre eux effectuent des séjours d'une durée moyenne de quatre nuits et plus (contre 50 % pour les touristes sans vélo). De plus, le vélo est une activité pratiquée toute l'année (31 % l'été, 28 % au printemps, 24 % à l'automne et 18 % l'hiver).

L'aménagement d'un itinéraire qui attire touristes français et étrangers loin des destinations concentrant habituellement les flux touristiques (Paris et Disneyland Paris en tête) favoriserait dès lors une meilleure répartition sur le territoire francilien des bénéfices d'un secteur économique florissant. Le label « Accueil vélo » permet en outre d'accompagner les professionnels du tourisme pour adapter leur offre à l'accueil de cyclotouristes, et participe de leur visibilité.

LA V33 : ÉTAT D'AVANCEMENT DU PROJET

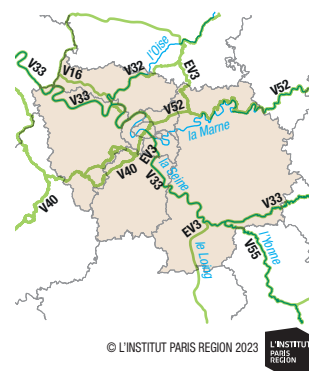
Le projet de véloroute V33 Seine amont est aujourd'hui porté par le collectif Vallée de la Seine à vélo, qui regroupe des associations de cyclistes nationales et locales⁸. Le collectif soutient la mise en œuvre de la véloroute telle qu'inscrite au Schéma national en 2021, c'est-à-dire jusqu'à Troyes, et propose d'aller plus loin, en la prolongeant en Côte-d'Or jusqu'à la source de la Seine, puis jusqu'à Dijon pour

SEPT VÉLOROUTES EN ÎLE-DE-FRANCE

La véloroute des bords de Seine (V33), prolongement de sa portion aval inaugurée en 2020, viendrait s'inscrire dans le réseau régional d'itinéraires cyclables d'envergure nationale et européenne (815 kilomètres en 2023) :

- La Scandibérique (EV3), avec laquelle elle partage un tronçon commun entre Paris et la confluence Loing-Seine, à Saint-Mammès
- L'Avenue verte Londres-Paris (V16)
- La Véloroute du Nord (V32), entre Paris et Halluin
- La Véloscénie (V40, de Paris au Mont-Saint-Michel)
- l'itinéraire Paris-Strasbourg (V52)
- la V55, à l'est de Montereau, le long de l'Yonne

La V33, inscrite au Schéma national des véloroutes, s'étend sur 956 kilomètres entre Saint-Julien-les-Villas (commune de l'agglomération de Troyes) et Le Havre. Si, en 2023, elle est aménagée aux trois quarts dans son ensemble, les portions franciliennes font largement défaut, sur des tronçons longs ou morcelés.



© L'INSTITUT PARIS REGION 2023



Passerelle du pont de Samoreau (Seine-et-Marne)

la connecter au Réseau national des véloroutes et voies vertes. L'idée est d'utiliser au mieux les berges de la Seine et des canaux – nombreux en Seine-et-Marne et dans l'Aube – en les rendant praticables et sûrs, mais aussi les petites routes lorsque cela n'est pas possible. En Île-de-France, le tracé de la V33 suit celui de La Scandibérique (EV3) sur le tronçon Paris-Saint-Mammès, avec une variante à l'entrée dans l'Essonne à aménager en rive droite. Les aménagements y restent toutefois morcelés, en particulier au nord et au sud de Corbeil-Essonnes et à Melun. À l'approche de Fontainebleau, en revanche, des avancées ont eu lieu par la construction récente de la passerelle accrochée au pont de Samoreau. À l'est de Montereau, les aménagements font également défaut sur de longs tronçons, et l'enjeu d'intégration aux projets en cours, tel le canal Bray-Nogent, reste prégnant.

STRUCTURER UN COMITÉ D'ITINÉRAIRE : EN PISTE !

L'État français s'engage fortement pour développer l'usage du vélo et le tourisme à vélo. En 2023, le Gouvernement a en effet annoncé un second Plan Vélo allouant 1,45 milliard d'euros jusqu'en 2027 à la création d'infrastructures cyclables, et notamment de véloroutes.

Comme pour le réseau VIF, porté par la Région Île-de-France, dont les premiers itinéraires ouvriront en 2025, c'est la gouvernance interterritoriale et interacteurs qu'il importe désormais de structurer afin de passer du projet à sa réalisation. La mise en place d'un itinéraire cyclable, et surtout d'une véloroute, suppose l'implication de multiples acteurs, en termes d'échelons territoriaux et de compétences, et la création d'un comité d'itinéraire pour les rassembler : les Régions (comité régional du tourisme), les Départements – dont l'un, à l'instar de l'Eure pour la portion aval de La Seine à Vélo, pourrait prendre la tête d'un comité d'itinéraire –, les intercommunalités riveraines en particulier pour assurer l'animation et la promotion locale ainsi que le lien avec les prestataires touristiques, et, bien sûr, les communes. Outre les collectivités, d'autres acteurs devront être associés, tels Voies navigables de France, gestionnaire des berges du fleuve et investi dans le développement du tourisme « fluvestre » (combinant loisirs nautiques et activités terrestres), les structures portuaires, les syndicats mixtes, etc.

Si les aménagements de voirie et la signalétique sont des infrastructures indispensables à l'existence d'un itinéraire, ce dernier suppose également des stratégies touristiques de promotion et de mise en valeur, à commencer par la définition d'une identité pour l'itinéraire, à l'image de la Destination impressionniste⁹. Et si « de Paris à la mer » a bien fonctionné pour la portion aval de la véloroute des bords de Seine, quel sera l'imaginaire convoqué pour inviter les cyclistes à prolonger leur chemin à l'amont, jusqu'aux sources de la Seine ? ■

Louise Haran, géographe,

mission Planification (*Sandrine Barreiro, directrice*)

Maximilian Gawlik, paysagiste-urbaniste,

département Aménagement, urbanisme et territoires (*Cécile Diguët, directrice*)

Dominique Riou, ingénieur,

département Mobilité et transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*)

1. Le périmètre de ce contrat de plan interrégional évolue aujourd'hui pour intégrer la Seine amont.
2. Il s'agit du nombre de navetteurs quotidiens se déplaçant, tous modes confondus, entre des communes riveraines de la Seine amont dont les centroïdes sont, à vol d'oiseau, distants de moins de sept kilomètres (source : Insee, recensement de la population 2020). Les navettes internes à Paris sont exclues, mais les trajets ayant pour origine ou destination les arrondissements riverains de la Seine situés dans l'Est parisien sont pris en compte.
3. Sept kilomètres constituent la distance moyenne des trajets à vélo en Île-de-France en 2021, d'après l'application Géovélo.
4. Voir l'exemple de la Végétale, continuité verte de 20 km entre le lac de Créteil et le plateau de Brie.
5. 49 %, étude sur les loisirs du Comité régional du tourisme d'Île-de-France en 2021.
6. Source : Florian Tedeschi et Marion Tillet, « Tourisme et transport local en Île-de-France », étude, L'Institut Paris Region, 2020. Les « grands sites » touristiques sont ceux qui accueillent plus de 20 000 visiteurs par an. Les sites au rayonnement local ne sont pas inclus dans l'étude.
7. Source : « Impact économique et potentiel des usages du vélo en France en 2020 », étude réalisée par Iddigo-Vertigolab pour la Direction générale des entreprises, avril 2020. La stratégie nationale du tourisme à vélo de 2022 fixe l'objectif de faire de la France la première destination mondiale du tourisme à vélo.
8. Les associations membres du collectif Vallée de la Seine à vélo sont CycloTransEurope, Fédération française de cyclotourisme (FFCT), Association pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V), Fédération pour les circulations douces en Essonne (FCDE), Partage ta Rue 94, Melun Agglo à vélo, Vélo Sud 77 et La Vie à vélo.
9. Destination Impressionniste est une marque territoriale portée par les Régions Île-de-France et Normandie pour promouvoir initialement la Seine aval, et récemment élargie à la Seine amont.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Nicolas Bauquet, DG

COORDINATION DES ÉTUDES

Sébastien Alavoine, DGA

DIRECTION DE LA COMMUNICATION

Estelle Réveillard

RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Damien Decelle

MÉDIATHÈQUE/PHOTOOTHÈQUE

Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki
33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839



institutparisregion.fr



RESSOURCES

- « Tourisme et vélo en Île-de-France. La Grande Enquête », Enlarge your Paris pour le Comité régional du tourisme Paris-Île-de-France, 2021.
- « La véloroute des bords de Seine, levier de développement durable de la Vallée », Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine, novembre 2016.
- « Développer le tourisme à vélo dans les territoires », Vélo et Territoires, 2021.
- Conférence « Le vélo le long des fleuves » organisée le 17 mai 2023 à Draveil par le collectif Vallée de la Seine à vélo.
- « À vélo de Paris à la source de la Seine, présentation du projet associatif en Île-de-France et dans les départements de l'Aube et de la Marne », décembre 2022.
- « La Seine : une nouvelle voie pour le vélo », Actes du colloque de Melun, mai 2019.
- « Cahier des charges pour le développement des véloroutes », Vélo et Territoires, septembre 2023.
- « Livre vert des fleuves de la région d'Île-de-France. La Seine, la Marne, l'Oise », L'Institut Paris Region, 1987.
- « Le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable », L'Institut Paris Region, 2006.



Pour en savoir plus

Découvrez deux épisodes de notre podcast « Vous allez voir... du paysage ! » sur les Affolantes et sur la Bassée.



Cette note a été élaborée en partenariat avec le collectif Vallée de la Seine à vélo, et a bénéficié de la relecture d'Enlarge Your Paris et de l'association La Seine en partage et ses affluents.

