DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS POUR LA SEINE A VELO / V33

RAPPORT

- JUILLET 2016

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

Vallée de la Seine

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle
au développement de la vallée de la Seine

CRÉDITS

« Diagnostic et recommandations pour La Seine à Vélo / V33 »

© Départements & Régions Cyclables, juillet 2016

Réalisation et rédaction : Agathe Daudibon et Joan Belliard, DRC
Cartes : Thomas Montagne, DRC et IAU Ile-de-France
Sources des données géographiques : ON3V ©DRC et coopération des agences d'urbanisme Axe Seine

Merci aux relecteurs : Jennifer Chicoyneau de Lavalette (Région Normandie), Laëtitia Peigner (CRT Normandie), Dominique le Doyen (Département de l'Eure), Alexandra Faucomprez (Yvelines Tourisme), Morgane Brion, Emile Brunnquell, Leslie Guervil (Département du Val d'Oise), Estelle Crétois (Région Île-de-France), Marie-Angèle Lopes (IAU Île-de-France), Jean-Pierre Martin (DIDVS), Etienne Leborgne (Cabinet Inddigo).

Réalisé avec le soutien du Contrat de Plan Interrégional Etat-Régions Vallée de la Seine 2015-2020.

CONTACTS

www.departements-regions-cyclables.org
info@departements-regions-cyclables.org

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5
A- LA V33 DANS LE CONTEXTE DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES EN FRANCE 6
1- V33 et EuroVelo 6
1-1 Présentation du réseau EuroVelo 6
1-2 Les connexions d'itinéraires EuroVelo avec la V33 7
2- V33 et Schéma national des véloroutes et voies vertes 8
2-1 Le Schéma national des véloroutes et voies vertes 8
2-2 Connexions de La Seine à Vélo / V33 avec des itinéraires inscrits au SN3V 9
3- V33 et Schémas régionaux des véloroutes et voies vertes 10
3-1 SR3V d'Île-de-France 10
3-2 SR3V de Normandie 11
B- DIAGNOSTIC DE LA SEINE A VELO / V33 13
1- Les potentialités de La Seine à Vélo / V33 13
1-1 La Vallée de la Seine 13
1-2 Le tourisme en Vallée de Seine 15
1-3 Planification de l'Axe Seine et Seine à Vélo 18
1-4 L'avis des associations vis-à-vis d'une Seine à Vélo 19
2- Connaissance de l'itinéraire 20
2-1 Présentation générale de la V33 et ses alternatives 20
2-2 État des lieux de l'itinéraire, territoire par territoire 24
C- RECOMMANDATIONS POUR LA SEINE A VELO / V33 37
1- Priorités immédiates pour La Seine à Vélo 37
2- Recommandations 38
2-1 Mise en place d'une dynamique de travail partagée et efficace 38
2-2 Continuité de l'itinéraire et signalisation 38
2-3 Une identité commune, forte et fédératrice 39
2-4 La structuration des services et d'une offre commune 39
2-5 L'élaboration d'outils de communication et de marketing 40
2-6 Le suivi et l'évaluation de l'itinéraire 40
D- ENSEIGNEMENTS SUR LE DEVELOPPEMENT DES ITINERAIRES CYCLABLES 411
1- Comités d'itinéraires : définition et portraits 41
1-1 Définitions et facteurs clés d'un comité d'itinéraire 41
1-2 La Vélodyssée / EuroVelo 1 42
1-3 La Loire à Vélo (partie de l'EuroVelo 6 en France) 434
1-4 La Vélo Francette / V43 45
1-5 L'EuroVelo 8 en France / la Méditerranée à Vélo 46
2- Le développement du tourisme à vélo 467
2-1 Véloroutes et voies vertes et itinéraires en France : avancement et définitions 47
2-2 Développement de l'offre de services complémentaires 51
2-3 Développement de la demande et de la fréquentation 51
2-4 Impact économique du tourisme à vélo 52
GLOSSAIRE 53
BIBLIOGRAPHIE 53
ANNEXES 55

INTRODUCTION

La Seine à Vélo a été identifiée comme un axe de travail dans le cadre du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020. La Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine a ainsi réuni à deux reprises les acteurs de La Seine à Vélo en 2015. Suite à ces réunions, le besoin de disposer d'un diagnostic et d'une cartographie précise de l'itinéraire ainsi que de recourir à un accompagnement à la structuration de l'itinéraire ont été identifiés.

Dans le cadre d'un financement CPIER, les Départements & Régions Cyclables se sont donc vu confier une mission technique d'accompagnement à la structuration de La Seine à Vélo / V33 d'octobre 2015 à mai 2017 (18 mois). Cette mission consiste à rédiger le présent rapport « Diagnostic et recommandations pour La Seine à Vélo », à réunir les partenaires, à identifier les axes de travail, les modalités d'un partenariat et d'une gouvernance structurée et à favoriser le lancement d'une démarche partenariale par les territoires sur cet itinéraire.

La Seine à Vélo est un itinéraire au fort potentiel touristique et culturel qui mérite l'intérêt des territoires concernés. Adossée à un fleuve de renommée mondiale, connectée à des bassins de vie majeurs, des sites touristiques emblématiques et des itinéraires cyclables d'intérêt européen et national, La Seine à Vélo / V33 présente tous les atouts pour devenir un itinéraire cyclable longue distance à succès. Pour cela, les acteurs concernés par la véloroute devront se réunir et travailler en commun à développer collégialement cet itinéraire à l'avenir prometteur.

Le présent rapport a pour but d'alimenter la réflexion collective autour de La Seine à Vélo en présentant un état des lieux précis et documenté de l'itinéraire et de ses potentialités. Il expose dans un premier temps le **contexte des véloroutes et voies vertes** dans lequel s'inscrit La Seine à Vélo en termes de schémas directeurs cyclables. Il présente ensuite un **diagnostic de la véloroute** s'appuyant sur les caractéristiques du territoire de la Vallée de la Seine et sur un état des lieux de l'itinéraire lui-même. Puis, ce rapport propose des **recommandations** qui pourraient être appliquées à une future dynamique partenariale autour de l'itinéraire. Enfin, il fait état des **enseignements** tirés des expériences déjà menées autour de projets d'itinéraires cyclables en France et à l'étranger.

A- LA V33 DANS LE CONTEXTE DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES EN FRANCE

1- V33 ET EUROVELO

1-1 Présentation du réseau EuroVelo

EuroVelo est le réseau des véloroutes européennes. Porté par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), le projet EuroVelo comporte 15 itinéraires cyclables européens répartis sur tout le continent. Les 15 itinéraires EuroVelo représentent 70 000 km dont 45 000 km sont déjà réalisés.

Carte schématique EuroVelo 2016

Afin de coordonner le projet à l'échelle européenne, l'ECF s'appuie sur des centres de coordination à l'échelle nationale. Ces centres de coordination ont pour missions principales de soutenir le développement du réseau à l'échelle nationale et de suivre et d'évaluer le développement du réseau. En France, les Départements & Régions Cyclables sont le centre de coordination pour EuroVelo.

En France, l'aménagement des tronçons encore non-réalisés est à la charge des collectivités maitres d'ouvrage avec le cofinancement d'autres collectivités, de l'État et de l'Union européenne lorsque cela est possible.

EuroVelo est un projet évolutif.
Les conditions pour intégrer le réseau EuroVelo sont les suivantes[1] :

- **Représenter + de 1 000km**
- **Concerner au moins 2 pays**
- **Disposer d'infrastructures et d'une signalisation en majeure partie en place**
- **Avoir une identité et un nom reconnaissable à l'international et facile à communiquer**

La France est concernée par 8 itinéraires cyclables EuroVelo pour un total de 8 000km dont 73% sont réalisés aujourd'hui (soit 5 900km).

1-2 Les connexions d'itinéraires EuroVelo avec la V33

Le tracé de La Seine à Vélo / V33 est connecté à chacune de ses extrémités à des itinéraires européens appartenant au schéma EuroVelo. Au nord-ouest, il s'agit de l'EuroVelo 4 reliant Roscoff (France) à Kiev (Ukraine) ; au sud-est de l'itinéraire, il s'agit de l'EuroVelo 3 reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques de Compostelle (Espagne).

L'EuroVelo 4 (identité européenne : Véloroute de l'Europe Centrale) est l'itinéraire qui suit la côte de la Manche en France sur environ 1 400km. L'EuroVelo 4 a fait l'objet d'un accompagnement à la structuration d'un comité d'itinéraire de la part des Départements & Régions Cyclables de 2014 et à 2015. Le développement de cet itinéraire en France s'oriente vers la réalisation de Tours de Manche franco-britanniques dans la continuité de la réalisation du Tour de Manche et du Petit Tour de Manche (de 2009 à 2015 de Roscoff à Cherbourg/Ouistreham dans sa partie française et de Plymouth à Portsmouth dans sa partie anglaise).
Les collectivités concernées par cet itinéraire ont pour objectif de déposer un dossier de candidature à des financements européens Interreg en 2016 afin de développer ces Tours de Manche franco-britanniques. Ce dépôt de candidature est piloté par la Région Basse-Normandie.

EUROVELO 4 / TOURS DE MANCHE
Candidature en cours de formalisation pour un projet européen
Chef de file : Région Normandie
Partenaires financeurs concernés par La Seine à Vélo : Département de Seine-Maritime

[1] « EuroVelo, the European Cycle Network », ECF, février 2009

L'EuroVelo 3 / La Scandibérique (identité européenne : Véloroute des Pèlerins) traverse la France du nord-est au sud-ouest en passant par Paris sur environ 1 600km. Cette véloroute fait l'objet d'un comité d'itinéraire structuré depuis 2013 piloté par la Région Île-de-France. L'itinéraire a fait l'objet d'un accompagnement à la structuration de son partenariat par les Départements & Régions Cyclables entre 2012 et 2013. L'inauguration de La Scandibérique est prévue pour le printemps ou l'été 2017 tout comme la sortie de son site internet.

EUROVELO 3 / LA SCANDIBERIQUE
Convention de partenariat
Chef de file : Région Île-de-France
Partenaires financeurs concernés par La Seine à Vélo : Départements de Seine-Saint-Denis, Paris ; et Val-de-Marne, Essonne et Seine-et-Marne pour la partie Seine Amont

2- V33 ET SCHEMA NATIONAL DES VELOROUTES ET VOIES VERTES

2-1 Le Schéma national des véloroutes et voies vertes

Le premier schéma national des véloroutes et voies vertes a été adopté en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) le 15 décembre 1998. Une version actualisée de ce Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) a été adoptée le 11 mai 2010 en CIADT.

Le but de ce schéma est de constituer un réseau des grands itinéraires cyclables de longue distance à l'échelle nationale afin de promouvoir la pratique touristique et utilitaire du vélo. Il reprend les itinéraires européens EuroVelo qui traversent la France. En complément de la carte du SN3V, un cahier des charges[2] dédié a été publié en mai 2001. Ce document de référence précise les critères auxquels doivent répondre les véloroutes et voies vertes inscrites au schéma national. 61 itinéraires sont inscrits au SN3V dont 8 EuroVelo.

La V33 est l'itinéraire cyclable inscrit au SN3V qui s'approche le plus de La Seine à Vélo. Il relie Paris au Havre en se superposant d'abord à la V16 / Avenue Verte London Paris en région francilienne puis en suivant la Vallée de la Seine en Normandie.

[2] Lien vers le Cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes de mai 2001.

Carte du Schéma national des véloroutes et voies vertes et son avancement – janvier 2016

D'autres itinéraires cyclables inscrits au Schéma national des véloroutes et voies vertes suivent la Seine en amont de Paris. Il s'agit de l'EuroVelo 3 en superposition avec la V16 de Paris à Champagne-sur-Seine en Seine-et-Marne puis la V16 de Champagne-sur-Seine à Troyes (voir pages 35-36).

2-2 Connexions de La Seine à Vélo / V33 avec des itinéraires inscrits au SN3V

Mises à part les EuroVelo 3 et 4, La Seine à Vélo / V33 est connectée à 3 itinéraires inscrits au SN3V : la V41 (Vallée de l'Eure à vélo), la V16 (Avenue Verte London Paris) et la V40 (La Véloscénie).

La V41 / Vallée de l'Eure à vélo relie Poses (Eure) à Chartres (Eure-et-Loir) sur 131km dont 33% sont réalisés[3] (43km), pour l'essentiel en Région Centre Val-de-Loire. La véloroute y est appelée « Vallée Royale de l'Eure » ou « Vallée de l'Eure à vélo ». La V41 et La Seine à Vélo / V33 se rejoignent à Poses, au bord de la Seine, ville de départ de la V41.

[3] Données issues de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes en Juin 2016

L'Avenue Verte London Paris, inscrite au SN3V sous le numéro 16, est l'itinéraire qui relie Paris à Dieppe (par l'Eure ou par l'Oise) sur 426km puis Londres à partir de Newhaven, en Grande-Bretagne. Cet itinéraire fait l'objet d'un comité d'itinéraire et a été inauguré en juin 2012. Il est continu en France avec 75% d'itinéraire définitif[4] et des tronçons provisoires pour assurer la continuité. L'Avenue Verte London Paris est constituée à 65% de sites propres réservés aux modes doux, ce qui en fait dans sa partie française un itinéraire particulièrement sécurisé et propice à la pratique familiale. Au sein du Schéma national des véloroutes et voies vertes, la V33 et la V16 ont des tracés qui se superposent de Bray-et-Lû à Paris. *Consulter le site dédié à l'Avenue Verte London Paris : www.avenuevertelondonparis.com.*

AVENUE VERTE LONDON PARIS
Association de loi 1901
Chef de file : Département de Seine-Maritime
Partenaires financeurs concernés par La Seine à Vélo : Régions Normandie et Île de France ; Départements Eure, Yvelines, Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Ville de Paris

La Véloscénie Paris<>Le Mont Saint-Michel est inscrite au SN3V sous le numéro 40. Les 450km de cet itinéraire sont réalisés à 76% dans leur tracé définitif[5]. Des sections provisoires permettent de garantir la continuité de l'itinéraire. La Véloscénie fait l'objet d'un comité d'itinéraire depuis 2011. La particularité de cet itinéraire est de croiser 5 sites inscrits à l'UNESCO et 3 Parcs naturels régionaux. La V40 et la V33 se rejoignent à Paris. A terme, une liaison entre Versailles et Bougival devrait permettre de relier les deux itinéraires. *Consulter le site internet dédié à La Véloscénie : www.veloscenie.com*

LA VELOSCENIE
Convention de partenariat
Chef de file : Manche Tourisme
Partenaires financeurs concernés par La Seine à Vélo : Régions Île-de-France, Normandie ; Départements Yvelines, Ville de Paris et l'Essonne pour la partie Seine Amont

3- V33 ET SCHEMAS REGIONAUX DES VELOROUTES ET VOIES VERTES

Le Schéma national des véloroutes et voies vertes est étoffé à l'échelle régionale par des schémas régionaux des véloroutes et voies vertes (SR3V). Les deux Régions concernées par la V33, la Région Île-de-France et la Région Normandie, sont dotées de SR3V.

3-1 SR3V d'Île-de-France

Le schéma régional véloroutes et voies vertes de la Région Île-de-France a été adopté le 23 juin 2011. Dans son schéma, la Région reprend les 6 itinéraires inscrits au schéma national qui traversent l'Île-de-France, c'est-à-dire l'EuroVelo 3, l'Avenue Verte London Paris (V16), La Véloscénie Paris-Le Mont Saint-Michel (V40), Paris-Prague (V16), Paris-Strasbourg (V52), liaison Paris-Prague et (V51/V55). Des aides en faveur des collectivités maîtres d'ouvrage ont également été définies afin d'encourager la réalisation de ces itinéraires dans un délai fixé à 2020. Un nouveau plan vélo est en cours de préparation pour l'automne 2016.

[4] D'après la Carte actualisée du schéma national des véloroutes et voies vertes et son avancement – avril 2015.
[5] Idem

Modalités du soutien à l'aménagement des itinéraires inscrits au SR3V IDF*

- **cofinancement à hauteur de 60% maximum de leur coût hors taxes**
- **Aménagements : plafonds de 610 000€ HT par kilomètre**
- **Etudes : plafonds de 50 000€ HT**
- **Ouvrages d'art, acquisitions foncières et équipements connexes : plafonds de 3 000 000€ HT**

**** les itinéraires non-inscrits au SR3V sont financés à hauteur de 50% maximum des dépenses subventionnables avec un plafond de 450 000€ HT par kilomètre aménagé.***

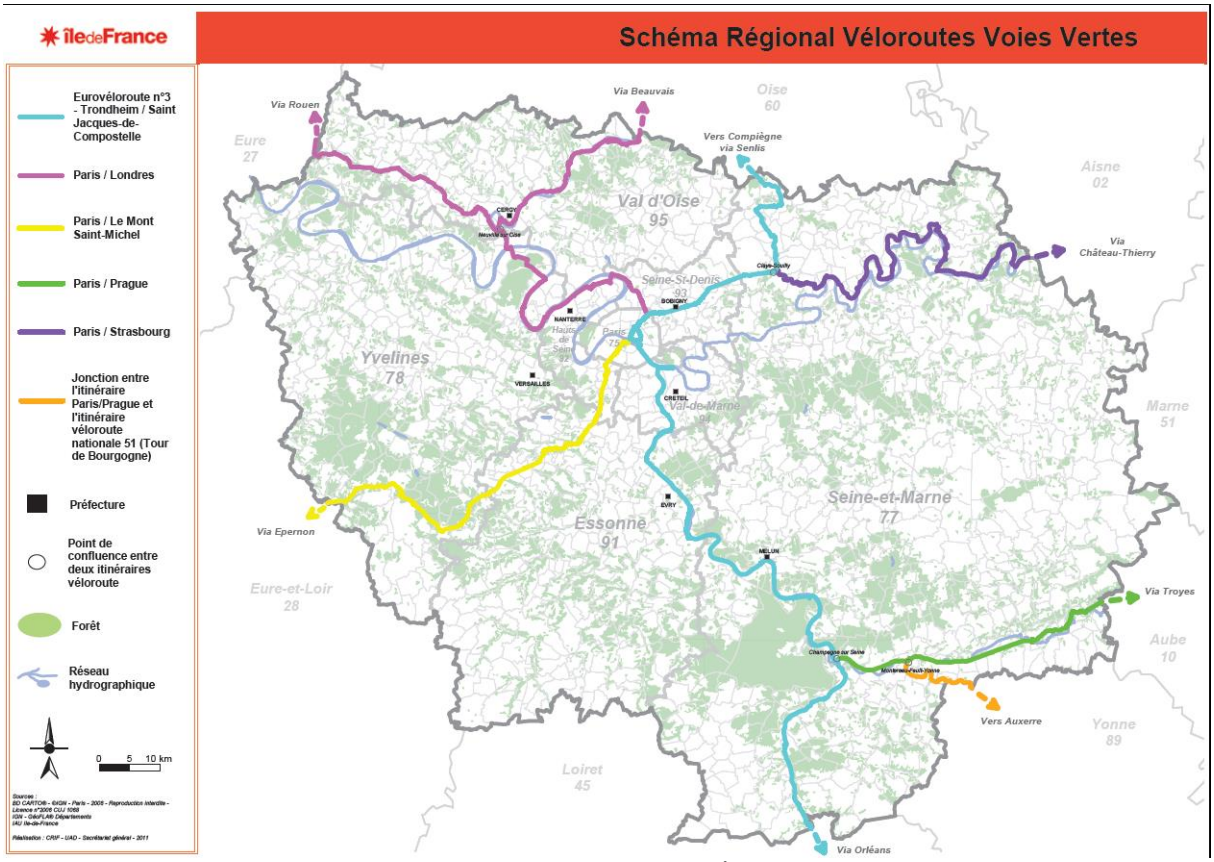


Schéma régional des véloroutes et voies vertes d'Île-de-France validé en 2011

L'itinéraire de la V33 tel qu'il est inscrit dans le SN3V est repris dans le schéma régional francilien. Il s'agit de l'itinéraire Avenue Verte London Paris tel qu'indiqué sur le schéma ci-dessus. Le réseau cyclable structurant régional (ou Plan Vélo Régional) intègre un itinéraire à proximité de la Seine dans les Yvelines (Chemins de Seine) en tant qu'itinéraire d'intérêt régional.

3-2 SR3V de Normandie

La Région Normandie n'est pas dotée d'un schéma régional véloroutes et voies vertes pour le moment. Les Régions Basse-Normandie et Haute-Normandie avaient toutefois chacune leur schéma régional avant la fusion de janvier 2016. Le schéma régional des véloroutes et voies vertes de Haute-Normandie a été validé en décembre 2004. Afin de favoriser sa mise en œuvre, la Région déployait un dispositif d'aide à la réalisation de voies vertes non restrictif aux seuls itinéraires inscrits au SR3V. Il n'y avait pas jusqu'ici d'équipe dédiée à l'animation de ce schéma au sein des services et ce dernier n'a pas été actualisé depuis 2004.

Modalités de l'aide à la réalisation de voies vertes :

- **cofinancement à hauteur de 25% maximum**
- **dépenses éligibles : travaux d'infrastructure et équipements connexes**
- **conditions : voies vertes inscrites aux schémas départementaux et régional et équipements nécessaires à la valorisation de ces itinéraires.**

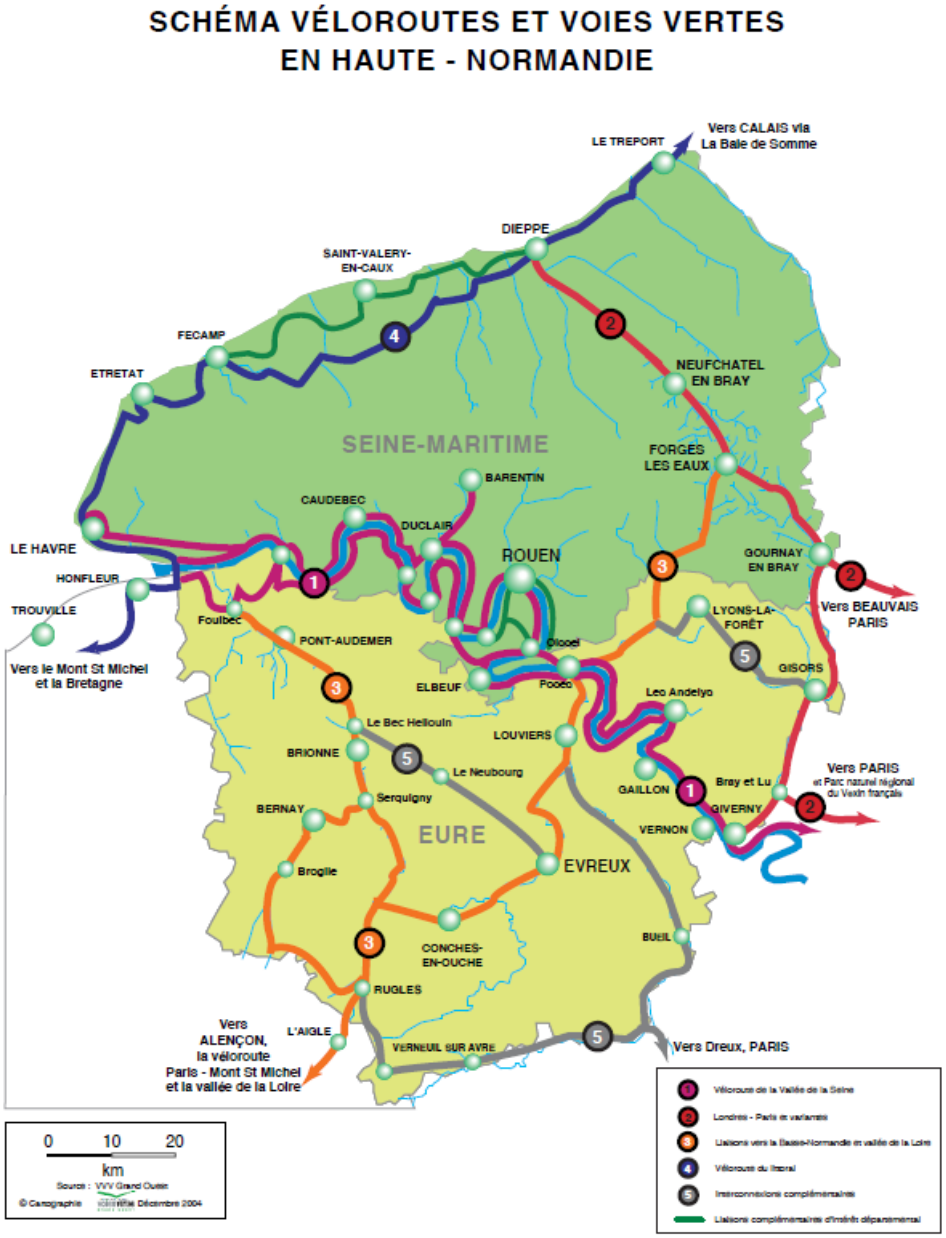


Schéma régional des véloroutes et voies vertes de Haute-Normandie validé en 2004

Le tracé de la V33 tel qu'inscrit dans le SN3V est repris dans le schéma régional haut-normand sous le chiffre 1 et l'appellation « Véloroute de la Vallée de la Seine ». Cet itinéraire est parfois inscrit sur les deux rives du fleuve avec deux fins d'itinéraire : l'une au Havre et l'autre à Honfleur. La Région Normandie sera amenée à se positionner sur le vélo et les véloroutes voies vertes dans les prochains mois. Les modalités précisées ci-dessus seront alors susceptibles d'évoluer.

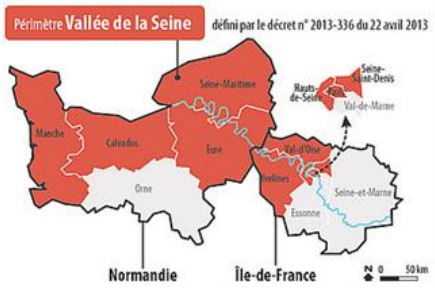
B- DIAGNOSTIC DE LA SEINE A VELO / V33

L'itinéraire inscrit au Schéma national des véloroutes et voies vertes se rapprochant le plus de la Seine est la V33, de Paris au Havre. Cet itinéraire intéresse et fait l'objet d'une dynamique interdépartementale en cours de définition matérialisée notamment par le présent rapport. La V33 est dotée de potentialités intéressantes pour une véloroute dont le diagnostic démontre un taux de réalisation et un avancement certains, même si inégalement répartis sur l'ensemble des territoires concernés, et des identités touristiques porteuses.

1- LES POTENTIALITES DE LA SEINE A VELO / V33

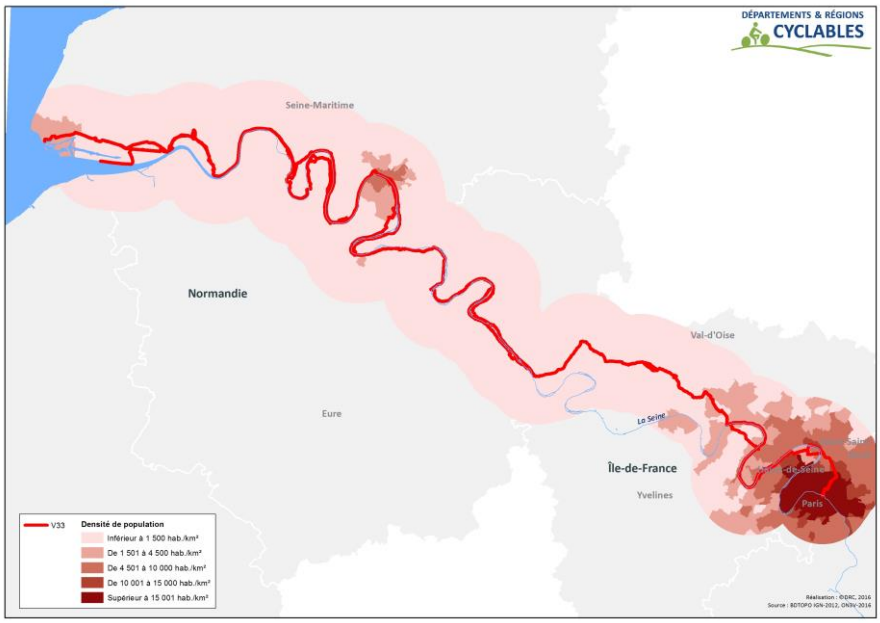
1-1 La Vallée de la Seine

1-1-1 Une économie et un territoire extrêmement dynamique



Le territoire de la Vallée de la Seine tel que défini par le décret du 22 avril 2013 s'étend au-delà du périmètre de La Seine à Vélo et représente une superficie de 27 850 km² et une population de 11 millions d'habitants[6] (soit 16,5% de la population française). Ce territoire représente une économie de 571 milliards d'€ de PIB, soit 27% du PIB national et 4% du PIB européen[7]. C'est un territoire innovant, dynamique et attractif.

Sur un périmètre de 10km de part et d'autre de l'itinéraire V33, on constate d'importantes densités de population. Cet itinéraire a donc un fort potentiel en ce qui concerne les déplacements domicile-travail en tant qu'axe cyclable structurant et également une forte attractivité potentielle pour un usage de type loisirs et le cadre de vie des populations résidant à proximité.

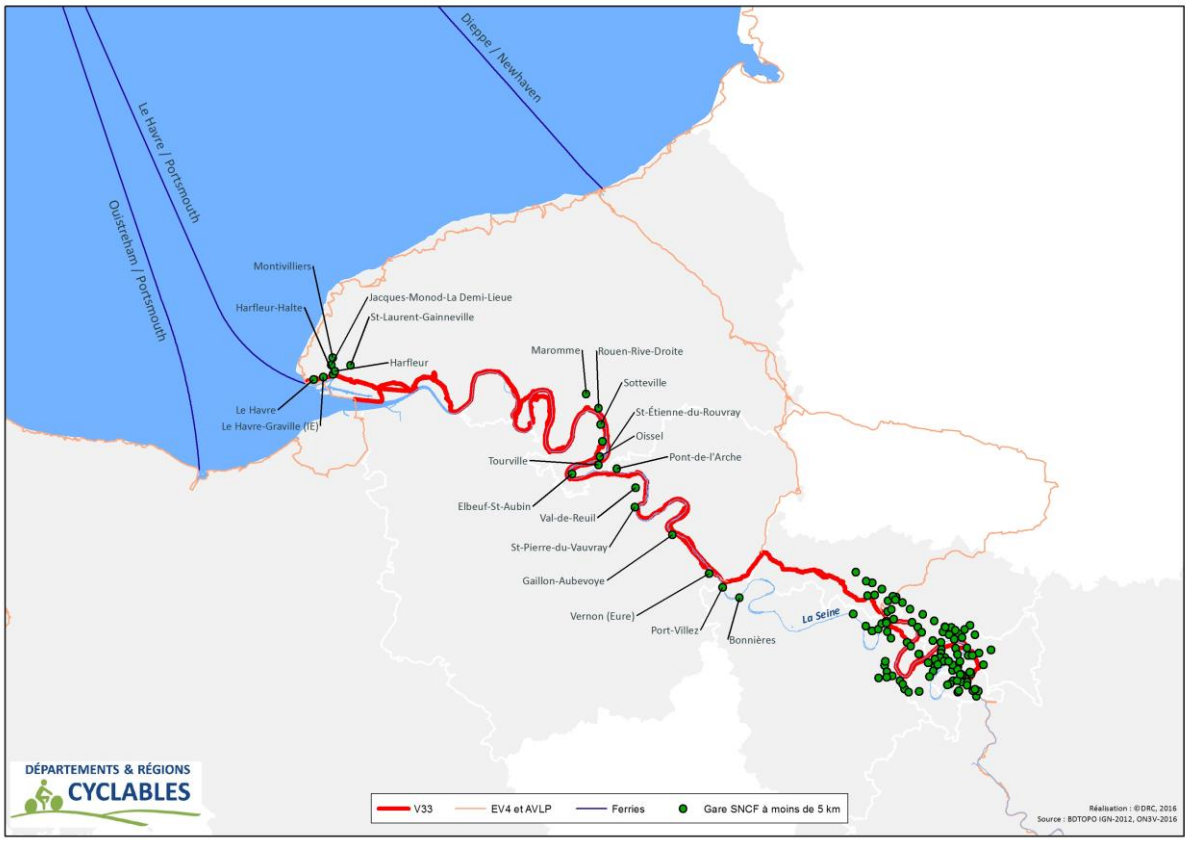


Densité de population à 10km de part et d'autre du tracé de La Seine à Vélo

[6] Chiffres-clés Vallée de la Seine 2016
[7] Idem

1-1-2 Un bassin bien relié et desservi

La Vallée de la Seine est un territoire particulièrement bien connecté à l'Europe par les réseaux de transports avec 7 aéroports et 93 millions de passagers aériens[8] et des connexions maritimes vers l'Angleterre (à partir du Havre vers Portsmouth, de Caen vers Portsmouth et de Dieppe vers Newhaven). Le réseau routier maille également le territoire de façon fine. Alors que les connexions ferroviaires sont importantes pour accéder à Paris de toute la France et l'Europe, les liaisons le long de l'itinéraire sont moins performantes avec un temps de parcours entre Paris et Le Havre de 2h02 en 2010 (contre 1h45 en 1970)[9]. D'où le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) qui est en cours d'étude préalable à l'enquête d'utilité publique[10]. Les lignes de train existantes : Intercités et TER permettent l'embarquement des vélos dans les trains et de connecter de nombreuses villes le long du parcours (sur Paris-Rouen : Mantes – Vernon - Gaillon Aubevoye - Saint Pierre du Rouvray - Val de Reuil - Pont de l'Arche – Oissel - Saint Etienne du Rouvray - Rouen ; sur Paris - Pont-l'Evêque - Trouville Deauville ; et la ligne Paris - Evreux[11]).



Toutes gares SNCF confondues à moins de 5 km et connexions maritimes à proximité du tracé de la V33

[8] Idem

[9] « Axe Seine, une vision partagée », coopération des agences d'urbanisme (APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDF), novembre 2012

[10] http://www.lnpn.fr/

[11] Annexe 1 : « Note concernant une future Seine à Vélo », contribution des associations : Les Amis de la Nature (fédération française), Réseau vélo 78, Dérailleurs, MDB, 20 avril 2016 (voir pages 56-57)

1-2 Le tourisme en Vallée de Seine

1-2-1 Une Vallée de Seine concentrée en offre touristique

© IAU Ile-de-France

La Vallée de la Seine **concentre des lieux touristiques** emblématiques, bénéficie d'une **notoriété forte**, propose une concentration importante de musées, des sites d'exposition et de congrès et connait un **tourisme fluvial important** (voir le focus en page 17). Cet espace comprend également **600km de côte**, **4 sites classés** au patrimoine mondial de l'UNESCO (Paris, Versailles, Le Havre et le Mont-Saint-Michel) et 6 parcs naturels régionaux[12] dont 2 concernent La Seine à Vélo (PNR du Vexin et PNR des Boucles de Seine).

Le tourisme est une activité économique importante en Vallée de Seine. Dans son rapport « *Axe Seine, une vision partagée* », la coopération des agences d'urbanisme sur l'Axe Seine indique au sujet de l'attractivité touristique : « *Le tourisme constitue une activité économique majeure de Paris Seine Normandie comme en atteste son poids dans le PIB (près de 10% à l'échelle des 3 régions) et son impact en termes d'emplois* »[13]. D'après le document « *Le tourisme entre en Seine* » de l'association Paris Seine Normandie©, le réseau des acteurs économiques créé à l'impulsion des chambres consulaires de Normandie et d'Île-de-France, il y a « *417 000 emplois salariés dans le secteur du tourisme (hors dirigeants) en 2010* »[14]. Les principaux atouts touristiques de ce territoire identifiés dans ce rapport sont : « *Paris, première destination touristique mondiale ; la Normandie, rare région de notoriété mondiale, notamment identifiée au Débarquement et à la Libération ; la Seine, support de l'Histoire politique et artistique de la France ; l'art de vivre, avec la gastronomie et les loisirs « haut de gamme » ; mais aussi le tourisme d'affaires avec l'importance de la place de Paris en la matière* ».

La coopération des agences d'urbanisme sur l'Axe Seine produit des cartes et des données notamment sur le patrimoine touristique de la Vallée de la Seine et des chiffres essentiels sur ce secteur dont il est rendu compte ci-contre et avec la carte ci-dessous. Cette coopération constitue un réseau d'ingénierie pérenne sur la Vallée de la Seine.

[12] Chiffres-clés Vallée de la Seine 2016

[13] « Axe Seine, une vision partagée », coopération des agences d'urbanisme (APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDF), novembre 2012

[14] « Le tourisme entre en Seine », Paris Seine Normandie, 2èmes rencontres des acteurs économiques, 2012

Source : AUCAME

1-2-2 Un itinéraire vélo le long de la Seine : un enjeu déjà identifié

L'idée d'une « Promenade dans la Vallée de la Seine » a été proposée dans le cadre des travaux d'Antoine Grumbach & Associés « Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre » de 2009[15] :

« *La création de parcours cyclistes et de promenades, de Paris au Havre, est une action à court terme qui contribuera à une appropriation forte de l'ensemble du territoire de Seine Métropole. (…) L'accès aux berges, riches de flores et de faunes sauvages variées, permettra de découvrir la nature généreuse du fleuve.* »

La Seine à Vélo (aval et amont) est également déjà programmée par quelques Tour-Opérateurs étrangers comme par exemple :

- BAYEUX > ROUEN (via Caen > Cabourg > Honfleur > Caudebec-en-Caux) – 8 jours – par l'agence allemande : Velociped
- PARIS > PARIS (via La Roche Guyon > Rouen > Jumièges > Honfleur > Etretat) – 7 jours – par l'agence autrichienne : Rotalis, die Radreise Manufaktur
- CAUDEBEC-EN-CAUX > CAUDEBEC-EN-CAUX (via Fécamp > Rouen > Routes des Abbayes) – 5 jours – par l'agence néerlandaise : Natuur Reizen van ANWB
- SEMUR-EN-AUXOIS > PARIS (via Troyes > Nogent-sur-Seine > Fontainebleau) – 7 jours – par l'agence suisse : Veloerlebnis.ch
- L'Avenue Verte London Paris est par ailleurs déjà commercialisée par 18 Tour-Opérateurs

1-2-3 La Seine à Vélo, alliance du fleuve et du tourisme à vélo

L'alliance entre fleuves et tourisme à vélo est particulièrement fructueuse en France comme à l'étranger. Faible dénivelé, variété paysagère, proximité avec la nature, maillage de villes et villages, disponibilité d'emprises sur les berges, … Autant de caractéristiques favorables au développement d'itinéraires cyclables en bord de fleuve. Pour le consultant Jean-Philippe Bosse[16] : « *l'eau est un élément majeur d'attractivité touristique* ». Le fleuve permet une appropriation « *à la fois par les touristes, les habitants et les excursionnistes* », il constitue « *un lien naturel entre les territoires* » et « *est un espace de*

[15] « Seine Métropole, Paris, Rouen, Le Havre », Antoine Grumbach & Associés, février 2009

[16] « Une stratégie touristique à l'échelle du territoire de la Seine », Jean-Philippe Bosse, dans le dossier de l'association La Seine en Partage « Colloque : tourisme des bords de Seine », édition 2011

déambulation sécurisé ». « *Le fleuve constitue donc un atout à valoriser et peut devenir un produit touristique de premier ordre* ».

Les itinéraires cyclables le long des fleuves sont d'ailleurs très prisés par les touristes à vélo. Dans son analyse du tourisme à vélo en Allemagne 2016, l'ADFC[17] présente le classement des destinations vélo préférées des allemands en Allemagne et à l'étranger. Parmi les 10 destinations vélo préférées des allemands en Allemagne, 8 d'entre elles sont liées à des fleuves, Véloroute de l'Elbe en tête. Les 2 restantes sont le Tour du Lac de Constance à vélo et la Véloroute de la mer de l'Est, des itinéraires également liés à l'eau. Tous pays confondus, c'est la véloroute du Danube qui figure largement en tête avec 23,4% des voix[18]. Ces données sont d'autant plus intéressantes que *« les principaux marchés « émetteurs » de l'industrie touristique européenne* [du cyclotourisme ndlr] *sont l'Allemagne et le Royaume-Uni* »[19] selon l'étude « EuroVelo, le réseau européen d'itinéraires cyclables ».

Dans une note de travail de la DGE sur les clientèles du tourisme fluvial, cette filière est définie comme suit : *« Le chiffre d'affaires du tourisme fluvial en France en 2014 est selon une estimation de VNF compris entre 400 et 500M€*[20] *(…). C'est un tourisme qui contribue fortement à l'aménagement et au développement des territoires concernés en raison de ses retombées économiques importantes. Bien que le tourisme fluvial soit encore considéré comme un produit de niche et pâtisse parfois de l'image d'un produit difficilement rentable pour les opérateurs, les gestionnaires de réseaux et les élus, ses perspectives de développement sont importantes, grâce notamment à l'intérêt que lui portent les clientèles touristiques internationales. L'enrichissement du produit et de son image par ses activités complémentaires comme le vélo, la randonnée ou les visites culturelles, est essentiel pour assurer son développement futur.* »[21]

Le tourisme à vélo en bord de fleuve, en tant qu'activité liée à la voie d'eau, est considéré comme une forme de tourisme fluvestre, c'est-à-dire une offre complémentaire du tourisme fluvial. Le développement de produits vélo en complément de l'offre fluviale renforce l'attractivité de cette dernière notamment auprès d'une clientèle plus jeune. À l'inverse, les touristes à vélo peuvent aussi devenir des touristes fluviaux le temps d'une étape. Le développement de croisières thématiques, notamment en lien avec le vélo, est vu comme une tendance du tourisme fluvial, même si cela est encore marginal.

[FOCUS] LES CHIFFRES DU TOURISME FLUVIAL DANS LE BASSIN DE LA SEINE* :

- **60 ports de plaisance et haltes fluviales**
- **62 sociétés et 131 bateaux à passagers et de croisières**
- **de 7 à 8 millions de passagers sur le bassin de la Seine**

« l'Axe Seine (Honfleur - Rouen - Paris) : axe de développement touristique animé par de grands sites de renommée mondiale et nationale. En 2014, 16 unités empruntent cet axe (+ 46 % par rapport à 2013) ; en 2013, 64 300 croisiéristes ont emprunté cet axe. »**

**« Bassin de la Seine, chiffres clés 2011, édition 2012 », VNF, cahier de l'éclusier VNF*

*** Note sur les clientèles françaises et étrangères du tourisme fluvial et fluvestre », document de travail de la DGE- sous-direction du tourisme, octobre 2015*

[17] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

[18] ADFC-Radreiseanalyse 2016

[19] « EuroVelo, le réseau européen d'itinéraires cyclables », Richard Weston, Nick Davies, Les Lumsdon, Peter McGrath, Paul Peeters, Eke Eijgelaar, Peter Piket, 2012. Etude commandée par la Commission Transport et Tourisme du Parlement européen

[20] Chiffre de Voies Navigables de France : Etude sur la location de bateaux habitables sans permis, janvier 2013 ; étude sur les péniches hôtels en mars 2015 ; études sur la plaisance privée en mars 2015 ; étude sur les paquebots fluviaux en décembre 2014

[21] « Note sur les clientèles françaises et étrangères du tourisme fluvial et fluvestre », Document de travail de la DGE-sous-direction du tourisme, octobre 2015

1-3 Planification de l'Axe Seine et Seine à Vélo

1-3-1 L'Axe Seine : une incontournable vision stratégique, cohérente et commune

Enjeu fort de l'aménagement des territoires normands et franciliens, la vallée de la Seine apparait dans les documents de planification dès les années 1940. La réflexion autour de l'axe Seine a toutefois connu un renouveau avec la consultation sur « le Grand Pari de l'agglomération parisienne » lancé en 2008 et la sélection du projet d'Antoine Grumbach & Associés « *Seine Métropole, Paris Rouen Le Havre* »[22]. Ces derniers envisagent le développement de la métropole parisienne en lien direct avec la vallée de la Seine, faisant du Havre le port de Paris. S'en est suivi une série d'initiatives s'attachant à renforcer et à préciser les contours d'une stratégie autour de l'axe Seine de la part de différents acteurs : élus locaux, acteurs socio-économiques, chercheurs.

Un délégué interministériel pour le développement de la Vallée de la Seine et un comité directeur associant les Régions concernées sont chargés d'élaborer un schéma directeur pour l'aménagement et le développement de cet espace conformément au décret du 22 avril 2013[23]. Cela a conduit à la publication du « *Schéma stratégique Vallée de la Seine, un projet de développement à l'horizon 2030* »[24], en juillet 2015. Sans portée juridique, ce schéma établit *« des bases solides pour un travail collectif et concret à l'échelle interrégionale* ». La dynamique animée par le Délégué interministériel et pilotée par le comité directeur englobe l'ensemble des initiatives de l'Axe Seine autour du schéma stratégique et du Contrat de Plan Interrégional État Régions Vallée de la Seine :

« *Accroitre la notoriété de la Vallée de la Seine à l'échelle nationale et internationale suppose que les acteurs du territoire s'inscrivent dans une vision commune de l'avenir, et que chaque initiative contribue à son édification. Il s'agit de densifier les solidarités observées aujourd'hui dans un processus participatif. Ainsi conçu, le schéma stratégique s'affirme comme un outil de cohérence d'ensemble des initiatives interrégionales, régionales et locales et non comme une fusion artificielle dans un espace indifférencié.* »

1-3-2 Le projet de Seine à Vélo : un axe de travail stratégique identifié au plus haut niveau

Parmi les actions communes permettant de « *renforcer le potentiel économique à travers le développement touristique et culturel* » identifiées dans le Schéma stratégique figurent : « *les circulations douces empruntant les itinéraires des véloroutes et voies vertes* »[25].

Dans le CPIER Vallée de la Seine 2015-2020, le projet de Seine à Vélo est mentionné de la façon suivante dans la fiche 3.3 Tourisme et culture : « *La « Seine à vélo », ancrée dans une thématique touristique en plein essor, peut s'appuyer sur les véloroutes inscrites au schéma national en les développant et en les complétant par des itinéraires structurants comme La Seine à Vélo sur la thématique de l'impressionnisme* »[26].

Un autre projet à l'échelle des deux Régions Normandie et Île-de-France identifie La Seine à Vélo en tant qu'axe de travail. Il s'agit du Contrat de Destination « *Normandie Paris Île-de-France : destination Impressionnisme* » : « *Créer la « Seine à Vélo impressionniste ». Elle est un élément structurant de la destination, au long de la Seine, de Paris à Honfleur. Pour cette action, il est nécessaire de créer un comité d'itinéraire chargé du suivi technique de la qualité des infrastructures et de coordonner les actions de communication* »[27] (voir également page 23).

---

[22] Grumbach, A. (2010), Seine Métropole, Archibooks, Paris

[23] Décret n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (JORF n°0095 du 23 avril 2013 page 7083)

[24] Schéma stratégique Vallée de la Seine, un projet de développement à l'horizon 2030, juillet 2015

[25] Idem

[26] Fiche 3.3 Tourisme et culture du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020

[27] Contrat-cadre de destination « Normandie – Paris Île-de-France : Destination impressionnisme », axe 2 : structuration/ingénierie de l'offre

Le projet de Seine à Vélo est donc reconnu comme un axe de travail structurant dans les documents de stratégie et de planification de la Vallée de la Seine.

1-4 L'avis des associations vis-à-vis d'une Seine à Vélo

Des représentants d'associations cyclistes ou environnementales (AF3V-Réseau vélo 78, les Amis de la Nature, MDB) ont transmis leur position vis-à-vis d'une Seine à Vélo[28]. Ils identifient un potentiel important pour cette véloroute (fleuve, thématiques, traversées en bacs, proximité avec des bases de loisirs, lien avec le tourisme fluvial, ou connexions avec d'autres grands itinéraires cyclables).

Attentes exprimées par les associations d'usagers vis-à-vis de La Seine à Vélo :

- **Attente forte** pour une Seine à Vélo y compris en amont de Paris (jusqu'à Troyes) afin de disposer d'un itinéraire de longueur significative voire d'une véloroute européenne jusqu'à Prague (PanEuropaRadWeg : de Londres à Prague).
- Souhait d'**un itinéraire au plus près de la Seine**. Lorsque les deux rives sont cyclables, cela augmente l'intérêt pour les randonnées à la journée.
- Au niveau de l'estuaire de la Seine, **prévoir deux destinations d'arrivée** : Le Havre et Honfleur. Pour une meilleure connexion avec l'EuroVelo 4, plus de liaisons intermodales et deux types de tracés aux caractéristiques différentes.
- **Sécuriser les traversées** de la Seine soit par des franchissements soit par des solutions alternatives comme l'embarquement des vélos dans des cars.
- La préservation de l'offre intermodale actuelle est capitale pour la fréquentation (TER, bacs, …).
- Le développement d'offres associant bateau et vélo serait un plus.
- Des liaisons avec des sites touristiques et le développement de boucles thématiques renforceraient l'attractivité de l'itinéraire et des territoires traversés.

Recommandations des associations d'usagers :

- **Travailler en synergie** avec l'Avenue Verte London Paris (réseau déjà constitué, capitalisation sur l'expérience acquise) en intégrant les associations au projet.
- Les deux itinéraires (Avenue Verte London Paris et V33) ne doivent pas se concurrencer mais être complémentaires.
- La promotion de l'itinéraire ne doit pas devancer son jalonnement au **risque de décevoir**.
- Ne pas superposer la véloroute à un itinéraire pédestre sauf nécessité absolue (notamment sur le GR2 qui longe la Seine).

[28] Annexe 1 : « Note concernant une future Seine à Vélo », contribution des associations : Les Amis de la Nature (fédération française), Réseau vélo 78, Dérailleurs, MDB, 20 avril 2016 (voir pages 56-57)

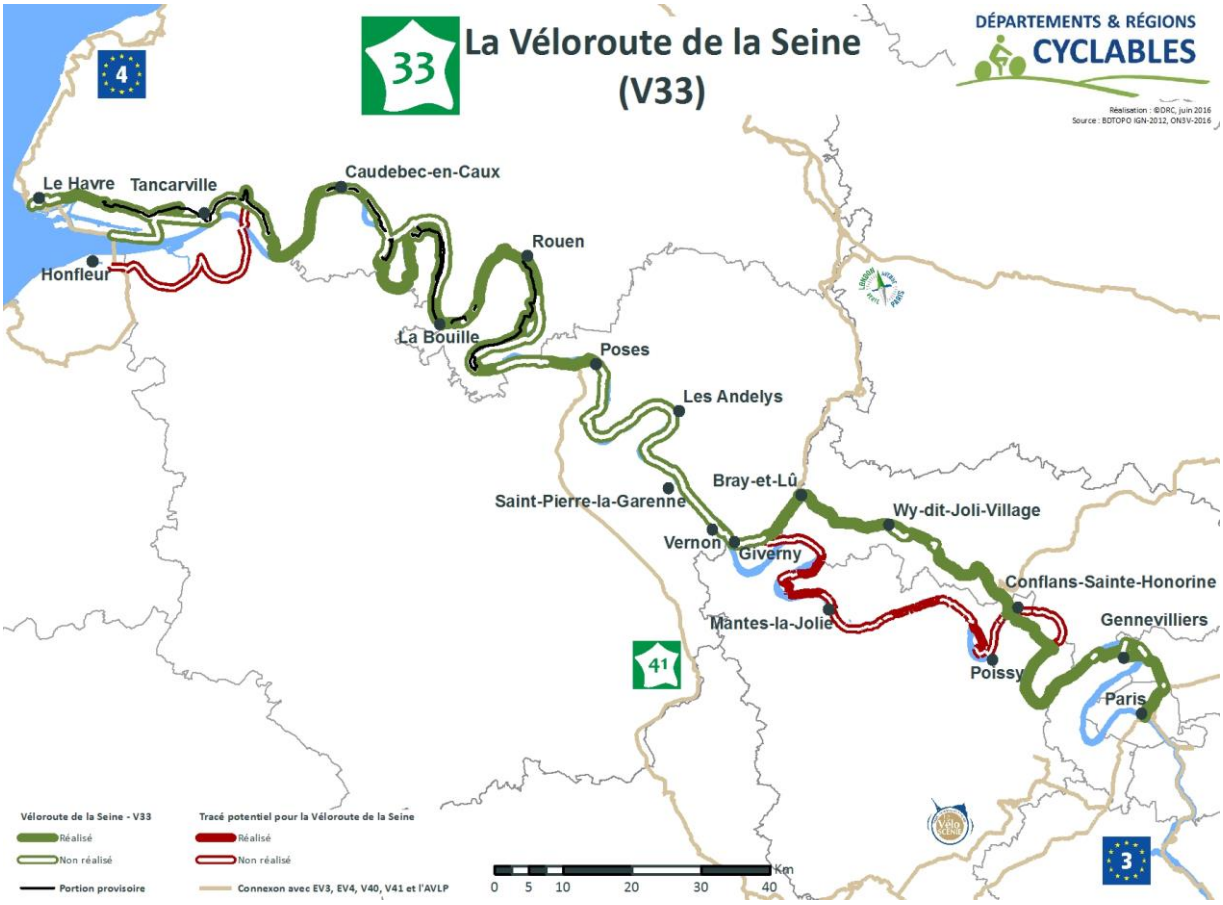
2- CONNAISSANCE DE L'ITINÉRAIRE

2-1 Présentation générale de la V33 et ses alternatives

2-1-1 Avancement de la V33

La Seine à Vélo / V33 de Paris au Havre s'étend sur 390km entre l'Île-de-France et la Normandie. Elle traverse 7 Départements et 2 Régions. Si le tracé de la V33 était modifié dans les Yvelines et le Val d'Oise, pour le rapprocher de la Seine, le tracé total de la V33 serait de 430km.

L'itinéraire V33 est réalisé à 54%. Il est donc discontinu et ne permet pas aux cyclistes de rejoindre Paris au Havre pour le moment. Toutefois, certains territoires ont mis en place des tronçons provisoires afin de garantir la continuité de l'itinéraire (Seine-Maritime, Yvelines, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Paris). Même si les tronçons provisoires ne garantissent pas la même qualité d'infrastructure que des tronçons définitifs, ils surmontent la discontinuité et rendent ainsi possible l'itinérance. L'itinéraire de l'Avenue Verte London Paris, qui se superpose en partie à la V33, est entièrement continu dans sa partie française. En prenant en compte la continuité et les tronçons provisoires, le taux de réalisation de la V33 passe à 82%. Si le tracé de la V33 était modifié dans les Yvelines et le Val d'Oise, pour le rapprocher de la Seine, le taux de réalisation sur les 430km serait de 47% et le taux de continuité 73%[29]. Même si l'itinéraire de Paris au Havre n'est pas encore continu et que certains tronçons restent encore à préciser en termes de tracé, **l'itinéraire fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'ensemble des territoires traversés**.



V33 de Paris au Havre et les évolutions potentielles de La Seine à Vélo – juin 2016
Le tracé est susceptible d'évoluer en fonction des choix d'itinéraires qui seront faits

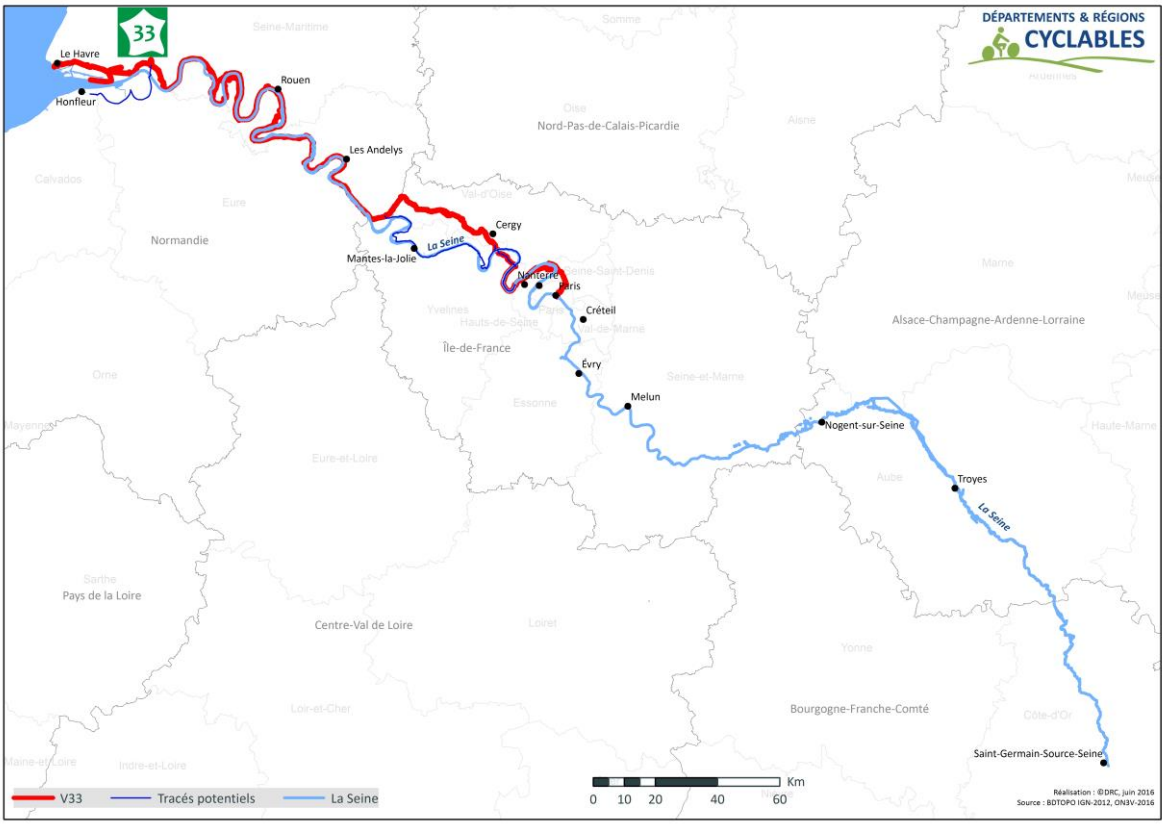
[29] Ces données ont été calculées d'après les données partagées par les collectivités dans les tableaux « Etat des lieux de La Seine à Vélo » en avril 2016 en annexe 2-8 du présent rapport.

2-1-2 Deux périmètres potentiels pour La Seine à Vélo

CARTE D'IDENTITÉ DE LA SEINE

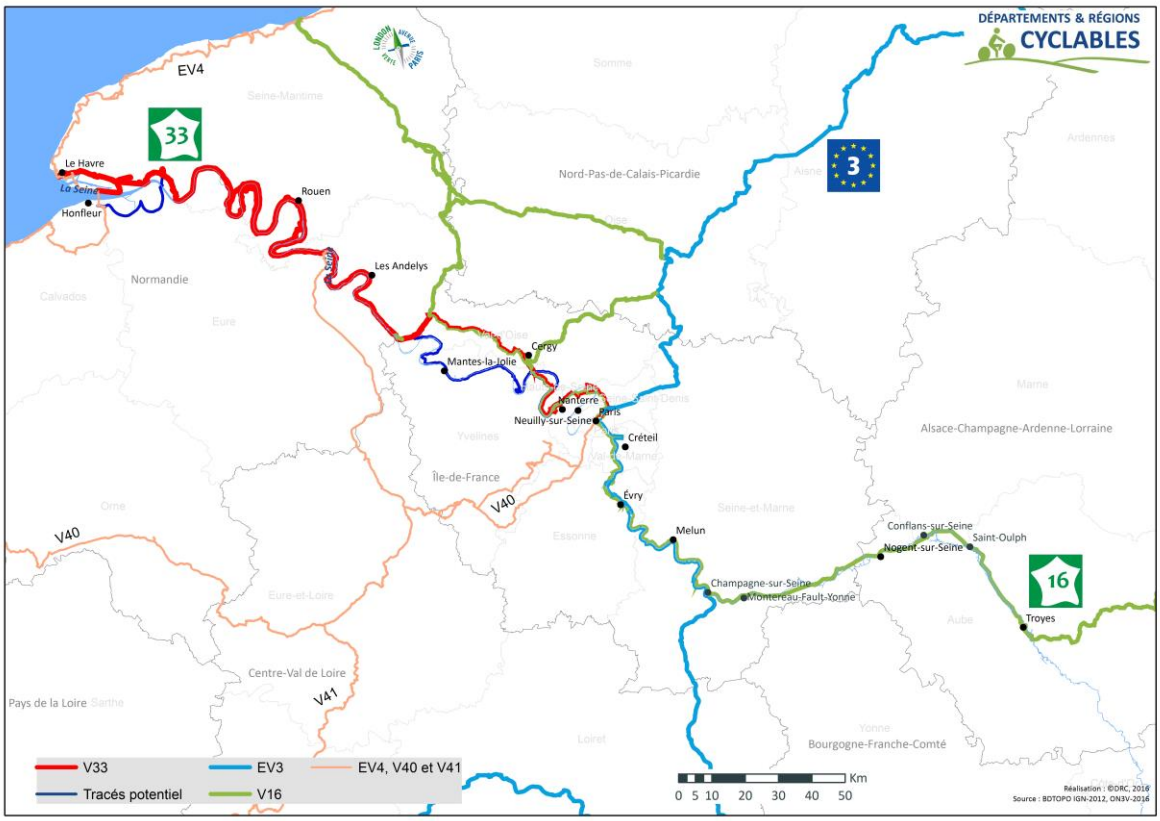
Linéaire : 777km
Source : Source-Seine (Côte d'Or), Plateau de Langres
Embouchure : Le Havre (76) / Honfleur (14), Manche
Principaux affluents : Yonne, Loing, Eure, Risle, Ource, Aube, Marne, Oise, Epte
Principales villes traversées : Troyes, Melun, Paris, Rouen, Le Havre

La Seine s'écoule de Source-Seine (21) jusqu'au Havre (76) ou Honfleur (14). Il n'existe pas d'itinéraire cyclable inscrit au SN3V qui longe le fleuve de bout en bout. L'itinéraire national qui se rapproche le plus de la Seine est la véloroute 33 (V33) de Paris au Havre mais cet itinéraire ne suit le fleuve Seine qu'en partie aval de Paris.



Tracé de la V33 au regard de la Seine

A l'amont, de Paris à Troyes, d'autres itinéraires inscrits au SN3V se succèdent pour suivre le cours de la Seine : l'EuroVelo 3 de Paris à Champagne-sur-Seine, puis la V16 de Champagne-sur-Seine à Troyes. De Paris à Troyes, les itinéraires cyclables inscrits en bord de Seine représentent 236km dont 35% sont réalisés[30]. Même si l'avancement de ces itinéraires présente des niveaux hétérogènes, **il serait intéressant d'envisager un itinéraire « La Seine à Vélo » de Troyes au Havre à terme**.



Itinéraires inscrits au schéma national des véloroutes et voies vertes en bord de Seine

Le périmètre de La Seine à Vélo pourrait alors correspondre à deux périmètres :

1- « Seine à Vélo » de Paris au Havre ou Honfleur : V33
2- « Seine à Vélo » de Troyes au Havre ou Honfleur : V16 puis EV3 puis V33

Les porteurs d'un projet partenarial autour de cet itinéraire seront amenés à retenir l'un ou l'autre de ces périmètres.

2-1-3 Identité et valeurs de La Seine à Vélo / V33

La V33 ne possède **pour le moment pas d'identité commune et partagée par l'ensemble des acteurs concernés de Paris au Havre**. Toutefois, des thématiques se dégagent sur cet itinéraire. Il y a d'abord la thématique du fleuve Seine qui semble naturelle pour la V33 et plébiscitée par une grande partie des territoires concernés. L'identité « Impressionnisme » se dégage également. Celle-ci s'appuie notamment sur une étude normande menée en 2010 et sur le Contrat de Destination « Normandie Paris Île-de-France : Impressionnisme ».

L'identité « Seine » incontournable

Les fleuves génèrent une identité extrêmement porteuse pour des itinéraires cyclables comme le prouve La Loire à Vélo ou la Véloroute Rhin (voir partie « *La Seine à Vélo, une alliance du fleuve et du tourisme à vélo* » page 16). La Vallée de la Seine émerge donc comme une identité naturelle pour la V33. Les

[30] Données de l'Observatoire national des Véloroutes et Voies Vertes – mai 2016

collectivités concernées plébiscitent pour la plupart cette identité. L'utilisation du terme « Seine » dans le futur nom touristique de l'itinéraire semble incontournable.

L'identité « Impressionnisme » porteuse

L'idée d'itinéraires cyclables sur la thématique Impressionniste avait été évoquée dans le cadre de travaux de 2010 « Normandie Impressionniste à vélo » pilotés par le CRT Normandie. Le rapport final[31] de cette étude mentionnait « *un réel intérêt de la destination « Normandie Impressionniste à vélo »* ». Étaient alors identifiés 4 itinéraires pouvant s'intégrer dans cette destination : la Vallée de la Seine (Giverny-Honfleur), la véloroute littorale Côte d'Albâtre, l'Avenue Verte London Paris, la Boucle de l'Eure. L'étude recommandait de développer et de qualifier l'offre de services, d'améliorer l'offre d'intermodalité train+vélo, et de développer les outils de communication et de promotion pour une meilleure visibilité et structuration de la destination. Un repérage à vélo des parcours proposés avait alors été réalisé.

La thématique de l'impressionnisme s'est avérée très porteuse au cours des dernières années avec notamment la création du Festival Normandie Impressionniste en 2009 et la tenue de 3 éditions en 2010, 2013 et 2016. Si bien que le sujet fédère les acteurs touristiques des deux Régions Normandie et Île-de-France autour du Contrat de Destination dédié. L'articulation entre thématique Impressionnisme et Seine à Vélo est évoquée dans de nombreux documents sans être formalisée réellement à ce jour.

« Normandie – Paris – Ile-de-France : Destination Impressionnisme »

La thématique « Impressionnisme » est partagée par la Normandie et l'Ile-de-France. Régions, Départements, Villes et leurs organismes touristiques se mobilisent depuis plusieurs années sur ce sujet au sein de leur territoire et de façon partenariale. La Destination Impressionnisme se formalise autour du Contrat de Destination pour 2015-2020 qui rassemble un partenariat large incluant en autre l'Etat, les Régions, certains Départements et Villes, CRT, CDT et Offices de tourisme. Le Contrat de Destination définit 5 axes d'intervention. Le deuxième, « Structuration/ingénierie de l'offre », comprend une action « *Créer la « Seine à Vélo impressionnisme* (…) *un élément structurant de la destination, au long de la Seine, de Paris à Honfleur. Pour cette action, il est nécessaire de créer un comité d'itinéraire chargé du suivi technique de la qualité des infrastructures et de coordonner les actions de communication* ». Les acteurs de la démarche « Normandie – Paris – Île-de-France : Destination Impressionnisme » sont associés aux travaux et réflexions autour de La Seine à Vélo.

[31] Rapport final « *Etude préalable Normandie Impressionniste à vélo - CRT Normandie - VPROD - Décembre 2010* »

2-2 État des lieux de l'itinéraire, territoire par territoire

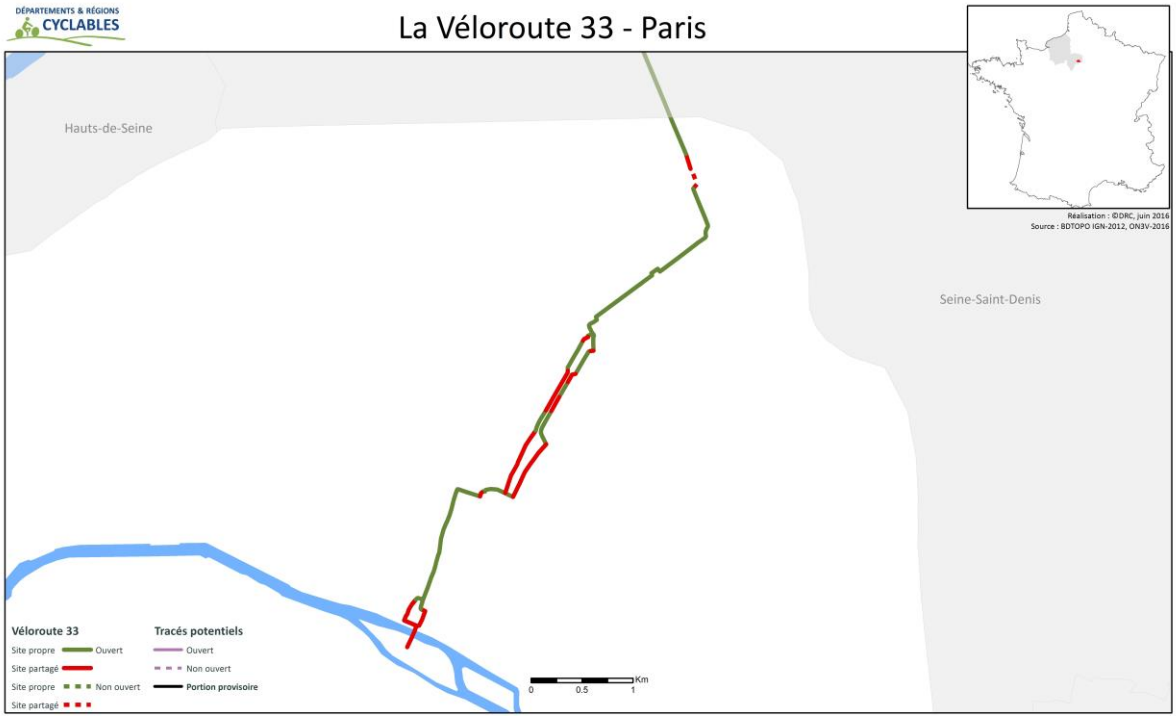
2-2-1 Région Île-de-France

En Ile-de-France, la V33 est inscrite en tant qu'itinéraire prioritaire en superposition avec l'Avenue Verte London Paris. Les Chemins de Seine en Yvelines sont également pris en compte dans le Réseau cyclable structurant (Plan Vélo) d'Île-de-France en tant qu'itinéraire d'intérêt régional. La Région Île-de-France cofinance les aménagements cyclables selon les modalités présentées en page 11 du présent rapport. Un nouveau plan vélo régional est en cours de préparation pour l'automne 2016. En Région Île-de-France l'identité Seine n'est pas utilisée mais souhaitée. Le CRT d'Île-de-France est par ailleurs engagé sur la thématique Impressionnisme à travers le Contrat de Destination commun avec la Normandie.

2-2-2 Région Normandie

La Seine à Vélo / V33 est reprise dans le schéma régional véloroutes et voies vertes de Normandie. En en complément de ce dernier, l'itinéraire en rive gauche de l'estuaire jusqu'à Honfleur est également pris en compte (voir page 11-12). En termes d'identité, la Région Normandie utilise déjà, via son CRT, l'appellation « Seine impressionniste à vélo » ou « Véloroute du Val de Seine – Seine Impressionniste ». Le CRT Normandie avait par ailleurs déjà porté une étude en partenariat avec les CDT de Seine-Maritime et de l'Eure intitulée « Normandie Impressionniste à vélo » en 2010. Le but de cette étude était de s'assurer de la faisabilité des parcours et de qualifier les tronçons en fonction du niveau de difficulté (voir page 23).

2-2-3 Paris[32]



Kilomètres inscrits	9km
Kilomètres réalisés	9km (100%)
Continuité	Oui

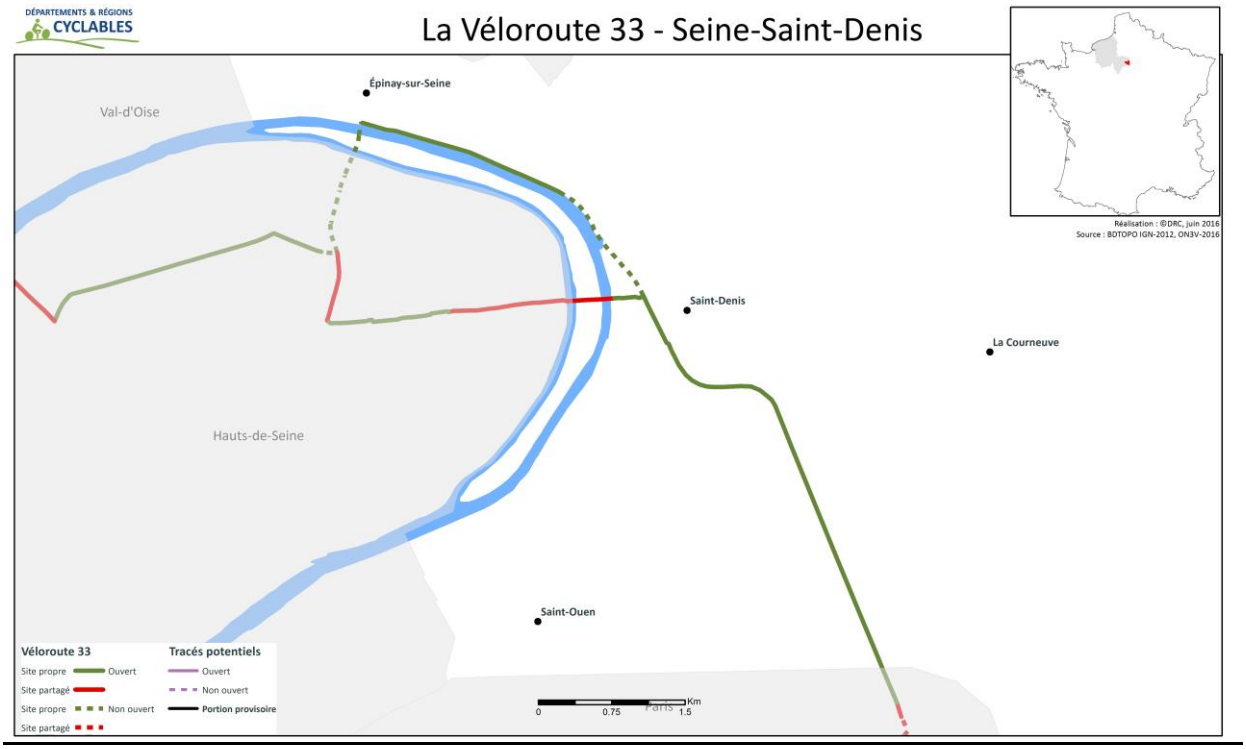
Dans Paris, la V33 est superposée à l'itinéraire de l'Avenue Verte London Paris. L'itinéraire traverse le territoire vers le nord sur 9km pour rejoindre le département de Seine-Saint-Denis. L'ensemble de l'itinéraire est réalisé et signalisé « Avenue Verte London Paris » et non pas V33.

L'itinéraire de la V33 dans Paris ne suit pas la Seine, mais la Ville de Paris porte des projets d'aménagements en bord de Seine sur les deux rives. Ces aménagements seront réalisés d'ici 2020.

La promotion et la valorisation de l'itinéraire sont assurées dans le cadre de l'Avenue Verte London Paris. Une identité locale de l'itinéraire est déclinée : les canaux parisiens. Les identités « Seine » et « Impressionnisme » ne sont pas souhaitées par la Ville de Paris pour l'itinéraire dans son tracé actuel. A noter que la Ville de Paris valorise ses aménagements cyclables par la publication d'une carte « *Paris à vélo, le bon plan* » de 2015 sur laquelle figure le logo de l'Avenue Verte London Paris.

[32] Annexe 2 : État des lieux de La Seine à Vélo dans Paris

2-2-4 Seine-Saint-Denis[33]



Kilomètres inscrits	8,9km
Kilomètres réalisés	7,3km (82%)
Continuité	Oui (avec un itinéraire provisoire)

En Seine-Saint-Denis, le tracé de la V33 se superpose à celui de l'Avenue Verte London Paris sur 8,9km. Le maitre d'ouvrage concerné est la Communauté d'agglomération Plaine Commune. Ces 8,9km comprennent une branche vers l'île-Saint-Denis pour rejoindre les Hauts-de-Seine (sud) et une branche en direction d'Épinay-sur-Seine qui n'est pas continue pour le moment (nord).

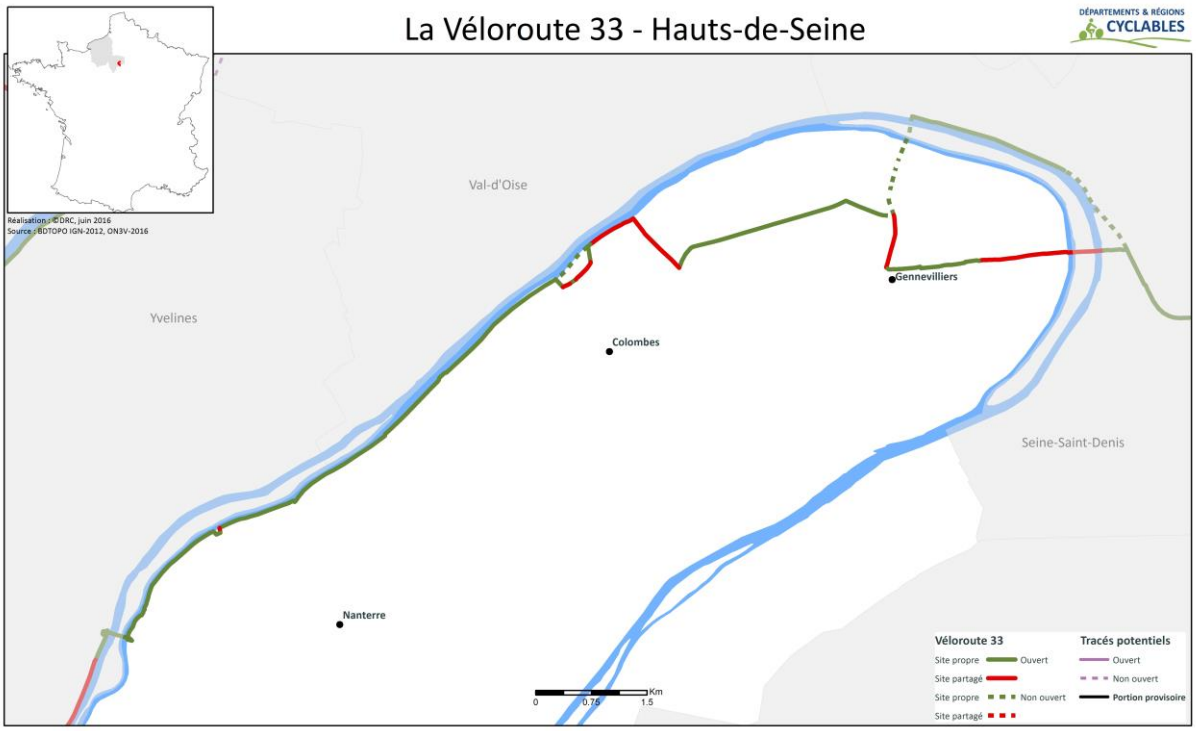
82% de l'itinéraire inscrit est réalisé mais la continuité de l'itinéraire est garantie par la branche sud. L'itinéraire est signalisé avec l'identifiant Avenue Verte London Paris. Les 1,6km restant à réaliser sur la branche nord sont programmés pour 2018. Afin de ne pas générer de confusion lorsque les deux branches d'itinéraires seront opérationnelles, les DRC préconisent de dissocier les tracés de l'Avenue Verte London Paris (branche sud) et V33/Seine à Vélo (branche nord).

L'itinéraire ne longe pas la Seine sur tout son tracé en Seine-Saint-Denis, et notamment sur la partie sud du fleuve sur le Département. Il n'existe pas d'autres itinéraires programmés en bord de Seine sur le territoire.

Le travail de valorisation touristique de l'itinéraire s'appuie pour le moment sur l'Avenue Verte London Paris (site internet notamment). Les identités « Seine » et « Impressionnisme » ne sont pas envisagées et cela tant que les 1,6km restant jusqu'à Épinay-sur-Seine ne sont pas réalisés.

[33] Annexe 3 : État des lieux de La Seine à Vélo en Seine-Saint-Denis

2-2-5 Hauts-de-Seine[34]



Kilomètres inscrits	18,7km
Kilomètres réalisés	16,9km (90%)
Continuité	Oui

La Seine à Vélo traverse le département des Hauts-de-Seine sur 18,7km dont 16,9km sont réalisés (90%). Différents maitres d'ouvrage sont concernés sur le territoire dont le Département des Hauts-de-Seine, le Port autonome de Paris à Gennevilliers, les Villes de Gennevilliers et de Colombes.

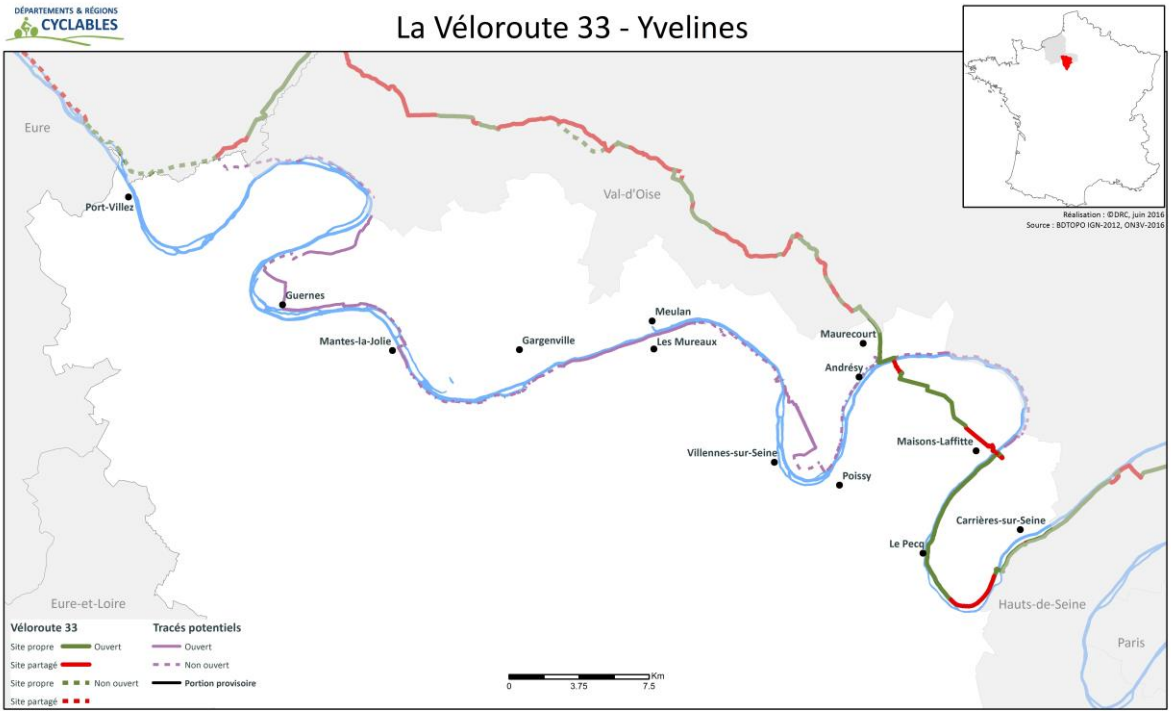
L'itinéraire arrive en Hauts-de-Seine par deux branches de Seine-Saint-Denis, l'une à l'ouest du Département par l'île-Saint-Denis qui est réalisée et l'autre par le nord par Épinay-sur-Seine qui n'est pas opérationnelle. Afin de ne pas générer de confusion lorsque les deux branches d'itinéraires seront continues, les DRC préconisent de dissocier les tracés de l'Avenue Verte London Paris (via l'île-Saint-Denis) et V33/Seine à Vélo (via Épinay-sur-Seine). Les 1,8km qui restent à aménager et ne sont pas programmés.

L'itinéraire est jalonné avec l'identifiant Avenue Verte London Paris. Dans les Hauts-de-Seine, l'itinéraire ne suit pas la Seine sur tout son linéaire (notamment sur la partie amont du fleuve sur le département). D'autres aménagements cyclables en bords de Seine ne sont pas programmés à ce jour.

En termes touristiques, l'itinéraire est valorisé via l'Avenue Verte London Paris et notamment son site internet, bien que le Département ne soit pas partenaire-financeur de la démarche. L'identité « Seine » est souhaitée par le Département.

[34] Annexe 4 : État des lieux de La Seine à Vélo en Hauts-de-Seine

2-2-6 Yvelines[35]



Certains tracés sont en cours de définition et sont susceptibles d'évoluer

Sur le département des Yvelines deux tracés sont possibles pour La Seine à Vélo. Il y a d'une part le tracé de la V33 tel qu'inscrit dans le Schéma national des véloroutes et voies vertes et superposé au tracé de l'Avenue Verte London Paris. D'autre part, le Conseil départemental travaille au développement des Chemins de Seine : itinéraires cyclables le long de la Seine dans les Yvelines.

Possibilité 1 :

Kilomètres V33 inscrits	26,8km
Kilomètres V33 réalisés	26,8km (100%)
Continuité V33	Oui

Le tracé de la V33 représente 26,8km dont 100% sont réalisés. Cet itinéraire est valorisé en tant qu'Avenue Verte London Paris (signalisation, site internet, déploiement d'Accueil Vélo). Toutefois l'identifiant V33 est également présent sur les panneaux de signalisation.

[35] Annexe 5 : État des lieux de La Seine à Vélo dans les Yvelines

Possibilité 2 :

Kilomètres Chemins de Seine inscrits	96,8km
Kilomètres Chemins de Seine réalisés	57,6km (59%)
Continuité Chemins de Seine	Non, mais possibilité de réaliser des tronçons provisoires

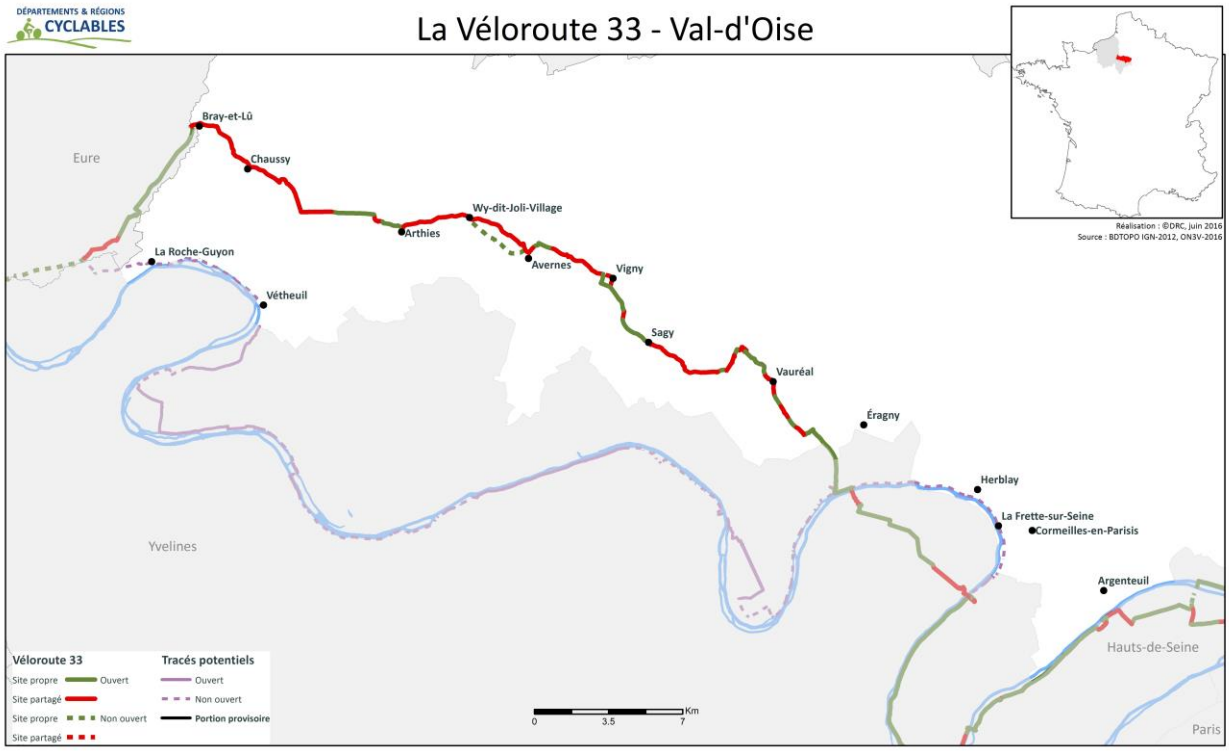
Les Chemins de Seine pourraient également être le support de La Seine à Vélo si le tracé de l'itinéraire était dissocié de celui de l'Avenue Verte London Paris dans les Yvelines et le Val d'Oise. Les Chemins de Seine représentent 96,8km dans les Yvelines dont 57,6km sont réalisés, soit 59%. Le Département travaille à aménager les deux rives de la Seine sur son territoire. La continuité des Chemins de Seine n'est pas garantie à ce jour mais des tronçons provisoires pourraient être définis afin de garantir une continuité rapide de l'itinéraire. Des actions de communication ont lieu comme l'évènement « Seine en selle » ou l'action presse « Bords de Seine » mais ces actions concernent pour le moment essentiellement la randonnée pédestre, l'itinéraire cyclable n'étant pas continu.

Pour une cohérence plus forte du tracé de La Seine à Vélo, **les DRC préconisent la possibilité 2** et le changement du tracé de la V33 au schéma national et régional des véloroutes et voies vertes dans les Yvelines. Cela conférerait une identité plus forte à La Seine à Vélo et favoriserait la complémentarité des itinéraires. Dissocier les deux tracés permettrait également d'augmenter les retombées dans les territoires : développement des modes actifs, réalisation d'itinéraires en projet, possibilité de créer des boucles cyclables et d'augmenter l'attractivité des itinéraires cyclables.

Si un tracé le long de la Seine dans les Yvelines et le Val d'Oise (empruntant pour partie les Chemins de Seine) est retenu, une demande officielle de changement du tracé de la V33 devrait être adressée :

- Au Commissariat général au Développement Durable avec copie à la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo pour une modification du SN3V d'une part ;
- et au Conseil régional d'Île-de-France pour une modification du Schéma régional des véloroutes et voies vertes d'autre part.

2-2-7 Val d'Oise[36]



Certains tracés sont en cours de définition et sont susceptibles d'évoluer

Dans le Val d'Oise, le tracé de l'itinéraire dépend également de deux options : soit l'itinéraire est celui de la V33 tel qu'inscrit dans le SN3V en superposition avec l'Avenue Verte London Paris ; soit le tracé de La Seine à Vélo est modifié pour se rapprocher de la Seine dans le Val d'Oise et les Yvelines.

Possibilité 1 :

Kilomètres V33 inscrits	46,8km
Kilomètres V33 réalisés	46,8km (100%)
Continuité V33	Oui

Dans le cas où La Seine à Vélo suit la V33 et l'Avenue Verte London Paris, le département du Val d'Oise est concerné par 46,8km d'itinéraire réalisés à 100%. La continuité de l'itinéraire est donc garantie et jalonnée avec l'identifiant Avenue Verte London Paris et promue comme tel.

[36] Annexe 6 : État des lieux de La Seine à Vélo dans le Val d'Oise

Possibilité 2 :

Kilomètres inscrits en bord de Seine	14,1km
Kilomètres réalisés en bord de Seine	8,1km (57%)
Continuité en bord de Seine	Non mais possibilité de réaliser des tronçons provisoires

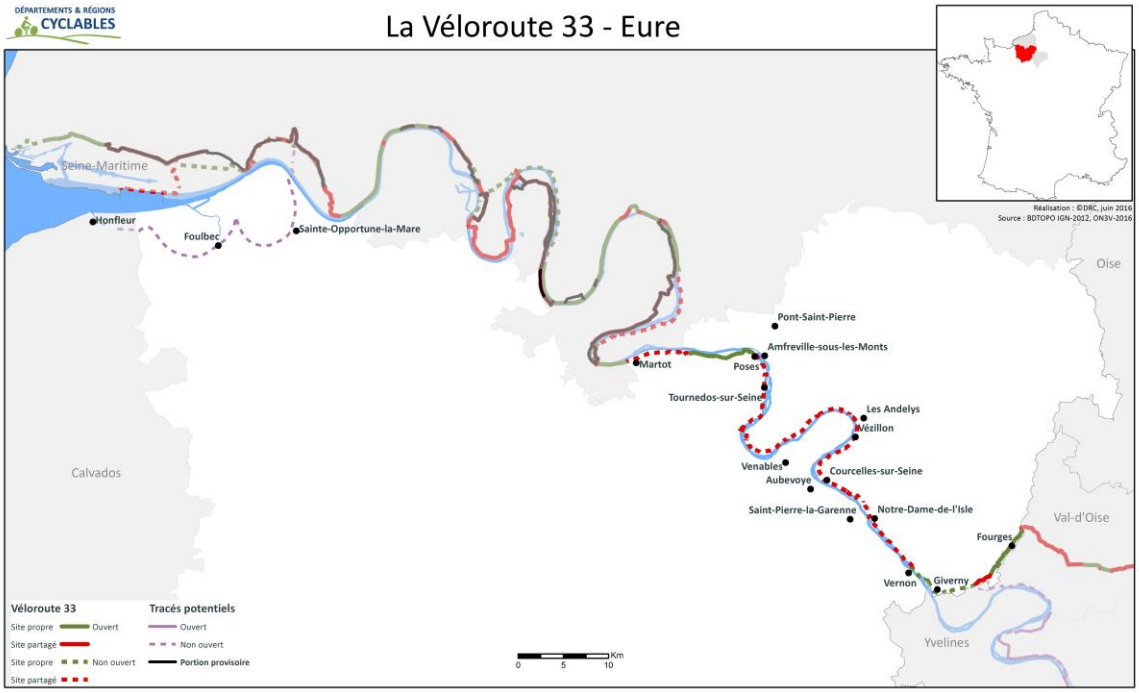
Si le tracé devait être modifié dans les Yvelines et le Val d'Oise, le Val d'Oise serait alors concerné par 14,1km qui correspondent à la section Herblay<>Cormeilles-en-Parisis d'une part et à la partie de la boucle cyclable de La Roche-Guyon en bord de Seine au niveau de La Roche-Guyon - Vétheuil d'autre part. La première section comprend 7,4km dont 76% sont réalisés (praticables mais non jalonnés). La continuité de l'itinéraire est garantie ici par la portion d'itinéraire dans les Yvelines par Maisons-Laffitte et la forêt de Saint-Germain. Ce tronçon est prévu d'être aménagé après 2019. La deuxième section représente 6,7km dont 2,5km (37%) sont praticables mais non jalonnés à ce jour. Les 4,2 km restant à aménager sont programmés pour 2018/2019. A cela s'ajoute 1km à réaliser, nécessaire pour connecter l'itinéraire de la boucle cyclable à Saint-Martin-la-Garenne dans les Yvelines.

Pour une cohérence plus forte du tracé de La Seine à Vélo, **les DRC préconisent la possibilité 2** et le changement du tracé de la V33 au schéma national et régional des véloroutes et voies vertes dans le Val d'Oise. Cela conférerait une identité plus forte à La Seine à Vélo et favoriserait la complémentarité des itinéraires. Dissocier les deux tracés permettrait également d'augmenter les retombées dans les territoires : développement des modes actifs, réalisation d'itinéraires en projet, possibilité de créer des boucles cyclables et d'augmenter l'attractivité des itinéraires cyclables.

De même que pour les Yvelines, si le choix d'une modification de tracé était retenu, une demande officielle de changement du tracé de la V33 devrait être adressée :

- Au Commissariat général au Développement Durable avec copie à la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo pour une modification du SN3V d'une part ;
- et au Conseil régional d'Île-de-France pour une modification du Schéma régional des véloroutes et voies vertes d'autre part.

2-2-8 Eure[37]



Certains tracés sont en cours de définition et sont susceptibles d'évoluer

Kilomètres inscrits	95,3km
Kilomètres réalisés	23,9km (25%)
Continuité	Non

La V33 dans l'Eure suit la Seine sur tout son linéaire. Le tracé exact de l'itinéraire n'est toutefois pas défini dans sa totalité. On estime à 95,3km le nombre total de kilomètre V33 inscrits dans l'Eure. Sur ce total, 23,9km soit 25% sont réalisés.

D'après le Schéma national des véloroutes et voies vertes dans sa version de 2010, la V33 arrive sur le territoire eurois par Bray-et-Lû, tout comme l'Avenue Verte London Paris. Avec la modification du tracé de La Seine à Vélo / V33 dans le Val d'Oise et les Yvelines, la V33 pourrait rejoindre l'Eure par Limetz-Villez et Giverny.

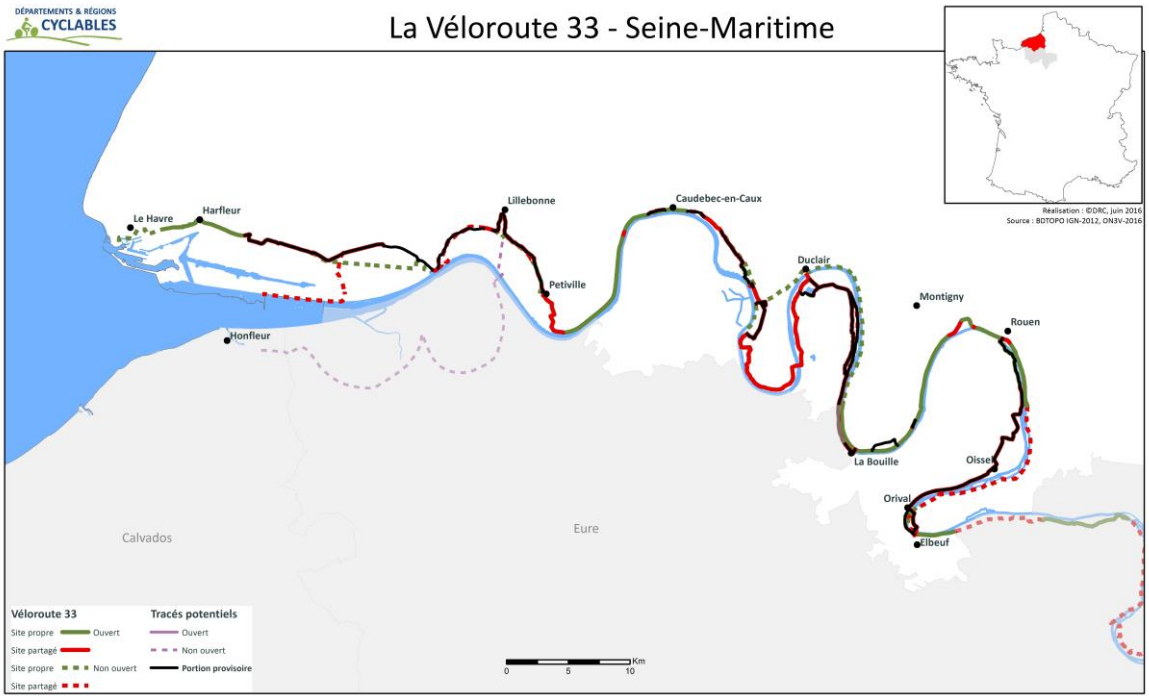
Entre Giverny et Vernon, l'itinéraire est à l'étude avec différents scénarios de tracé. Le tracé entre Vernon et Les Andelys est également en cours de précision. Il devrait à priori se situer sur le chemin de halage. Il restera alors à relier Les Andelys à Poses, puis Pont-de-Arche à Martot pour finaliser l'aménagement jusqu'en Seine-Maritime. Le Département est très mobilisé pour l'aménagement de l'itinéraire.

L'appellation « Seine à vélo » pour la V33 est plébiscitée par les élus du Département de l'Eure. Il n'existe pas encore de communication sur l'itinéraire. Une réflexion est en cours pour déployer la marque Accueil Vélo© sur tout le territoire.

[37] Annexe 7 : État des lieux de La Seine à Vélo dans l'Eure

L’itinéraire inscrit en rive gauche de la Seine jusqu’à Honfleur est inscrit au schéma régional de Normandie. Ce tronçon est bien pris en compte par le Département. Il ne fait toutefois pas l’objet d’une programmation pour le moment, la priorité étant mise sur la liaison entre Giverny et Les Andelys.

2-2-9 Seine-Maritime[38]



Kilomètres inscrits	186km
Kilomètres réalisés	81km (44%)
Continuité	Oui (par des tronçons provisoires)

En Seine-Maritime, La Seine à Vélo représente 186km de Saint-Pierre-lès-Elbeuf jusqu'au Havre. 81km (44%), de ce linéaire est réalisé de façon définitive. Toutefois la continuité de l'itinéraire est assurée grâce à 97km d'itinéraire provisoire mis en place sur voie partagée. Sur les 104km restant à aménager : certains tronçons sont programmés dès 2016 et, à plus longue échéance, les autres en raison de contraintes foncières ou de problématiques de risques technologiques. En Seine-Maritime, deux agglomérations majeures sont traversées par la V33 : Rouen et Le Havre.

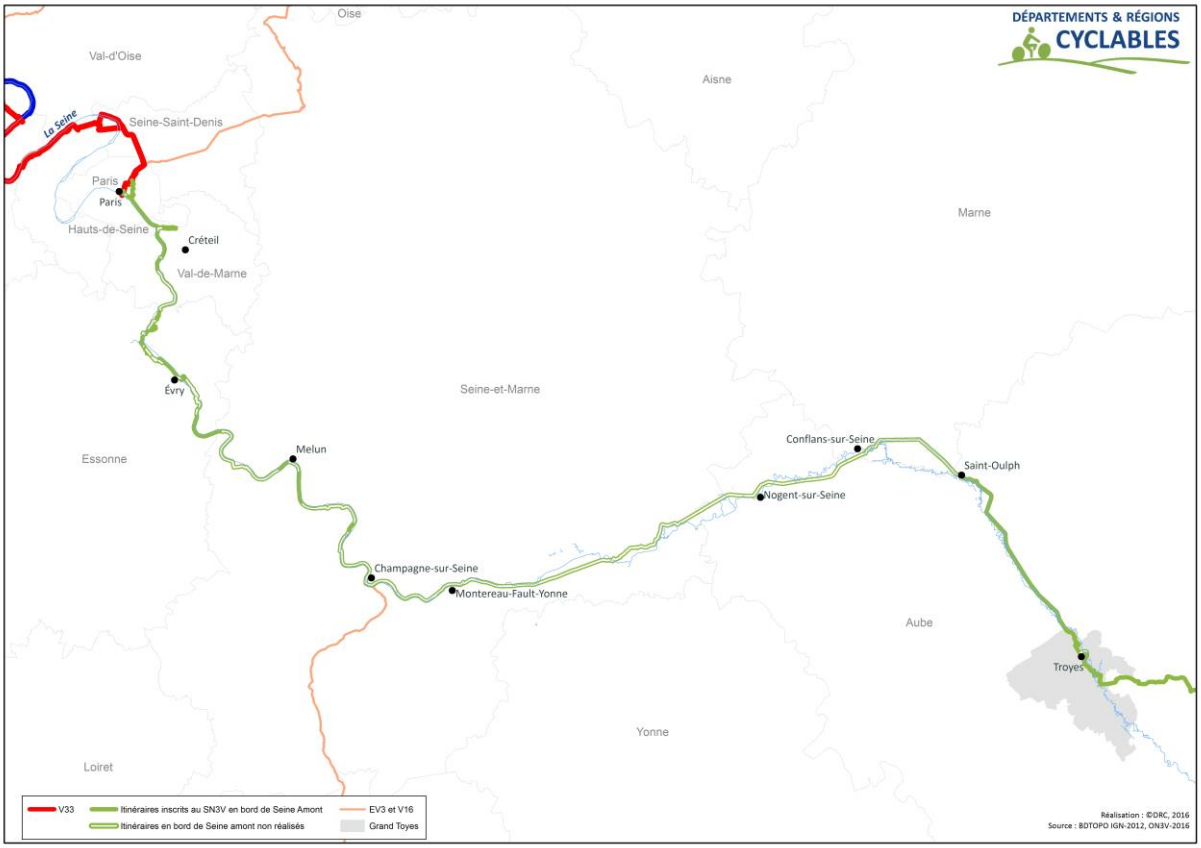
Appelée « Véloroute du Val de Seine » en Seine-Maritime, l'itinéraire fait déjà l'objet d'une communication en tant qu'itinéraire d'intérêt départemental. La marque nationale Accueil Vélo© est déployée sur tout le territoire seinomarin, dont à proximité de la V33. Elle est jalonnée avec un identifiant départemental et avec l'identifiant national 33 pour les nouvelles sections.

En Seine-Maritime, l'identité privilégiée pour l'itinéraire est celle de la Seine avec une intégration éventuelle de la thématique impressionniste sous la forme d'un sous-titre ou d'une signature.

[38] Annexe 8 : État des lieux de La Seine à Vélo en Seine-Maritime

2-2-10 Les territoires de Paris à Troyes

Les territoires concernés par un itinéraire cyclable en bord de Seine amont inscrit au Schéma national des véloroutes et voies vertes ont été contactés dans le cadre de ce rapport[39]. Ils ont été interrogés sur l'intérêt que leur territoire pouvait porter à une démarche de Seine à Vélo et sur l'avancement de leur itinéraire en bord de Seine. Les itinéraires en bords de Seine de Paris à Troyes représentent 235,5km dont 81,6km sont réalisés soit 35%[40].



Carte des itinéraires cyclables inscrits en bord de Seine de Paris à Troyes et leur avancement

Voici les résultats de ces échanges :

- L'ensemble des collectivités de Paris à Troyes interrogées par les DRC sont globalement intéressées par la perspective d'une Seine à Vélo qui ajouterait de l'attractivité aux territoires traversés.
- On observe toutefois des positionnements contrastés vis-à-vis de ce projet selon les contextes de chaque collectivité ou la priorité pourra être mise sur un autre itinéraire (comme l'EuroVelo 3 en Val-de-Marne, Essonne ou Seine-et-Marne), ou sur d'autres projets (d'importants projets cyclables ayant déjà été menés par ailleurs comme dans le Département de l'Aube).

Superposition avec l'EuroVelo 3 / La Scandibérique de Paris à Champagne-sur-Seine :

De Paris à Champagne-sur-Seine, l'itinéraire cyclable qui longe la Seine est commun à l'EuroVelo 3 / La Scandibérique. Cet itinéraire fait l'objet d'un partenariat depuis 2013 et son inauguration est prévue pour le printemps 2017. Les collectivités concernées par cet itinéraire sont particulièrement mobilisées

[39] Départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, de la Seine-et-Marne, Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine et CRT, Départements de l'Aube et de la Marne, Grand Troyes.

[40] Données de l'Observatoire national des Véloroutes et Voies Vertes – mai 2016

pour sa réalisation, et notamment la Région Île-de-France, chef de file du comité d'itinéraire EV3. Les efforts des Départements du Val-de-Marne, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne sont donc concentrés sur cet itinéraire en termes d'aménagement le cas échéant (itinéraires définitifs ou provisoires), de signalisation et de communication. Il n'empêche qu'une démarche sur La Seine à Vélo pourrait renforcer l'attractivité des territoires, notamment de la Seine-et-Marne où les identités touristiques « Seine » et « Impressionnisme » semblent pertinentes et souhaitées.

Discontinuité de Champagne-sur-Seine à Saint-Oulph :
Entre Champagne-sur-Seine et Montereau-Fault-Yonne en Seine-et-Marne, des aménagements pourraient être réalisés à moyen terme en raison des réflexions en cours sur le territoire. Pour ce qui est de la section entre Montereau-Fault-Yonne et la frontière avec le département de l'Aube, les projets d'aménagements ne sont pas programmés. En Seine-et-Marne, la maitrise d'ouvrage pour les aménagements cyclables revient aux Intercommunalités. Côté Aube, de la frontière avec la Seine-et-Marne jusqu'à Conflans-sur-Seine, l'itinéraire n'est pas réalisé et n'est pas programmé. La section de 17km dans le département de la Marne est prévue pour 2019 et pourra ainsi se connecter à Saint-Oulph et la Voie Verte du Canal de la Haute Seine.

De Saint-Oulph à Troyes, le Canal de la Haute Seine :
De Saint-Oulph à Troyes, la Voie Verte du Canal de la Haute Seine offre une continuité d'itinéraire de 80km qui se prolonge avec la Vélo voie des Lacs. Cet itinéraire est continu, y-compris dans l'agglomération du Grand Troyes qui a réalisé les travaux d'aménagements en 2015. Le Grand Troyes est particulièrement intéressé par une dynamique partenariale autour de la Seine qui permettrait de valoriser cet itinéraire en termes touristiques.

Conclusions DRC :

- Etendre La Seine à Vélo à la Seine amont représente un intérêt touristique et de cohérence de l'itinéraire ;
- Les territoires de la Seine amont sont globalement moins sensibilisés au projet de Seine à Vélo (malgré des collectivités très intéressées comme le Grand Troyes) ;
- Préconisations DRC : ménager la possibilité que les travaux menés dans le cadre de la V33 puissent être repris et étendus à la Seine amont ultérieurement, notamment en termes d'identité et de communication, lorsque l'itinéraire sera mûr.

C- RECOMMANDATIONS POUR LA SEINE A VELO / V33

Plusieurs actions seraient à mener pour que La Seine à Vélo émerge comme un itinéraire cyclable national et cohérent à l'instar d'autres itinéraires de renom (La Vélodyssée, La Loire à Vélo, …). Afin de guider les travaux à effectuer, les Départements & Régions Cyclables formulent des recommandations à appliquer au sein d'une future dynamique partenariale autour de La Seine à Vélo. Ces recommandations sont formulées grâce aux enseignements d'autres dynamiques de comités d'itinéraire en France et en Europe, sur lesquelles les DRC tiennent un suivi depuis plusieurs années[41].

1- PRIORITÉS IMMÉDIATES POUR LA SEINE A VELO

- Travailler à la continuité de l'itinéraire dans chaque territoire :
  - Identification des maitrises d'ouvrage
  - Reconnaissance du projet « La Seine à Vélo » par la validation d'une délibération cadre par chaque maitre d'ouvrage concerné
  - Modification du tracé de La Seine à Vélo / V33 dans les schémas régionaux et national : de Paris au Havre et Honfleur, en bords de Seine dans les Yvelines et le Val d'Oise
  - Appel à un soutien accélérateur et facilitateur des services de l'Etat dans les procédures liées aux aménagements cyclables
- Décliner une identité visuelle et un positionnement marketing pour l'itinéraire :
  - Définir les valeurs, le positionnement marketing et les cibles clientèles de La Seine à Vélo
  - Travailler à la déclinaison de l'appellation « La Seine à Vélo » en éléments graphiques : logo/identifiant de signalisation, charte graphique...
- Mettre en œuvre un partenariat sur La Seine à Vélo et en préciser les contours (plan d'action, budget, forme juridique, fonctionnement)

Quelles sont les modalités pour demander des changements de tracés au SN3V ?

La Mission Nationale des Véloroutes et Voies Vertes (MN3V) a été créée en 2001 afin de suivre et de coordonner le développement du schéma national des véloroutes et voies vertes et ses déclinaisons en schéma régionaux. Depuis 2014 et le non-renouvellement de la MN3V, la responsabilité du suivi du SN3V au niveau de l'État n'a pas été précisée. Par défaut, c'est donc au **Commissariat général au Développement durable** que les demandes de modification de tracé, d'ajout ou de retrait d'itinéraires inscrits au SN3V doivent être adressées avec copie à la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo.

Adresse :
Laurence MONNOYER-SMITH, Commissaire générale et déléguée interministérielle au développement durable
Commissariat général au développement durable
Tour Séquoïa
92055 Paris-La-Défense Cedex

Contacts CIDUV : *sylvie.banoun@developpement-durable.gouv.fr, coordinatrice interministérielle pour le développement de l'usage du vélo ; pierre.toulouse@developpement-durable.gouv.fr, adjoint à la coordinatrice interministérielle*

[41] Les recommandations ici présentées sont issues du rapport « *Comités d'itinéraires véloroutes et voies vertes en France et à l'étranger : Méthodologie et facteurs de succès* » publié par les DRC en 2012 et d'une veille sur les comités d'itinéraire menée par la suite.

2- RECOMMANDATIONS

2-1 Mise en place d'une dynamique de travail partagée et efficace

Avant toute chose, La Seine à Vélo doit faire l'objet d'une volonté partagée et d'une mutualisation de moyens qui permettent de se doter d'outils communs. Il est préférable d'appuyer cette dynamique de travail partagée sur une gouvernance et une animation propres via un comité d'itinéraire (formation qui élabore, construit et porte le projet). La structuration en comité d'itinéraire peut prendre différentes formes (conventions de partenariat, association, protocole d'accord, Entente interdépartementale ou intercommunale).

Quelle que soit sa forme, il est préconisé de :

- Faire valider politiquement la démarche par chaque partenaire.
- Définir collégialement le périmètre du projet et son but.
- Acter la gouvernance, la forme juridique et le fonctionnement du projet en commun.
- Fédérer l'ensemble des acteurs pertinents au sein de la démarche.
- S'assurer de la volonté de l'ensemble des partenaires de s'impliquer dans le projet.
- Désigner en commun un chef de file disposé à animer le portage politique et la coordination technique du partenariat.
- Définir un plan d'action par thématique permettant le déploiement des actions communes.
- Viser une date d'ouverture de l'itinéraire
- Affecter un budget suffisant à la dynamique partenariale pour le financement des actions communes et de la coordination
- Doter la démarche de moyens humains nécessaires à la coordination et l'animation des travaux (1 ETP dédié au minimum est à privilégier).
- Souscrire un engagement pluriannuel, gage de la pérennité du projet et des outils développés.

2-2 Continuité de l'itinéraire et signalisation

La continuité d'un itinéraire cyclable est un prérequis à son utilisation. Dans le cas de La Seine à Vélo qui n'est pas un itinéraire continu à ce jour, chaque maitre d'ouvrage doit s'atteler à réaliser les maillons manquants ou à ouvrir des sections provisoires dans l'attente des aménagements définitifs.

À l'échelle de l'itinéraire dans son ensemble, le partenariat doit veiller à :

- Définir l'itinéraire du projet et engager les démarches nécessaires pour qu'il soit reconnu :
    - Tracé entre les Yvelines et le Val d'Oise : s'il est décidé de rapprocher l'itinéraire de la Seine, engager les démarches nécessaires pour modifier le tracé de la V33 au SN3V et au SR3V de la Région Île-de-France.
    - Définir le ou les points d'arrivée à l'estuaire de la Seine : Le Havre et/ou Honfleur.
    - Déterminer les conditions de prolongation de la véloroute à l'amont de Paris, jusqu'à Troyes.
- Veiller à ce que l'aménagement et le jalonnement de l'itinéraire soient une priorité pour chaque maitre d'ouvrage concerné.
- Garantir la continuité physique et de jalonnement de l'itinéraire en associant l'ensemble des maitres d'ouvrage à la démarche et en favorisant le partage d'expériences et de bonnes pratiques.
- Assurer une signalisation partagée, continue et homogène tout au long de l'itinéraire sur la base d'un identifiant commun à définir en cohérence avec la définition d'une identité et d'un nom commun (voir point 2-3).

- Encourager une qualité homogène et une cohérence des aménagements (infrastructure, signalisation, équipement) auprès de l'ensemble des maitres d'ouvrage par le partage, la diffusion voire la production d'outils de référence comme par exemple une charte ou un guide de signalisation à l'échelle de l'itinéraire.
- Accompagner le traitement des points durs lorsque c'est possible.
- Améliorer la connaissance de l'aménagement par un partage optimisé de la donnée géographique vélo et sa centralisation pour un échange facilité avec les partenaires extérieurs.

2-3 Une identité commune, forte et fédératrice

Afin que l'itinéraire de La Seine à Vélo puisse être identifié en tant que tel, il est nécessaire de disposer d'une identité commune (un nom, et une *base line* c'est-à-dire une signature) et d'une déclinaison graphique (charte graphique), voire de déposer une marque auprès de l'INPI. Cette identité permet une appropriation large et importante du projet et aura un impact sur son attractivité. La future identité de l'itinéraire doit capitaliser sur ses acquis et ses fondamentaux.

Un groupe de travail dédié à cette thématique pourra suivre et abonder la définition de cette identité sur la base de travaux exploratoires menés en interne ou en externe. La validation de l'identité commune et de sa déclinaison graphique devra être effectuée par l'entité décisionnaire du comité d'itinéraire (voir point 2-1).

- S'accorder sur une identité pour La Seine à Vélo qui complète le nom adopté pour l'itinéraire par une signature et des valeurs en retenant les éléments de diagnostic dont l'articulation entre la thématique « Impressionnisme » et La Seine à Vélo, évoquée dans de nombreux documents sans être formalisée réellement à ce jour.
- Définir les cibles clientèles et le positionnement liés à cette identité.
- Décliner l'identité qui sera retenue graphiquement : logo, charte graphique, identité visuelle.

2-4 La structuration des services et d'une offre commune

La qualité et la densité des services à proximité d'un itinéraire cyclable longue distance sont très importantes pour répondre aux besoins des usagers. Pour permettre aux cyclistes d'identifier les services adaptés à leurs besoins, la marque nationale Accueil Vélo© labellise les services en fonction de 5 référentiels distincts (hébergeurs, loueurs de vélo, réparateurs, sites de visite, offices de tourisme). Le déploiement de cette marque dépend d'un organisme pilote (comité d'itinéraire ou bien territoire) et d'organismes évaluateurs en lien avec les prestataires du territoire. Le déploiement d'Accueil Vélo ne peut se faire qu'à proximité d'un itinéraire aménagé, jalonné et promu. Cela est nécessaire pour garantir l'appropriation de l'itinéraire par les professionnels du tourisme.

Rôle du comité d'itinéraire en termes de services :

- Accompagner une structuration homogène des services adaptés aux touristes à vélo le long de l'itinéraire.
- Animer un réseau d'acteurs professionnels autour de l'itinéraire et de son identité.
- Explorer des thématiques de travail liées aux services innovants sur les itinéraires (vélo à assistance électrique, locations de vélo optimisées, transports de bagages, intermodalité notamment fluviale…).
- Améliorer la connaissance de l'offre de services à proximité de l'itinéraire et assurer le suivi et la visibilité de cette offre.

2-5 L'élaboration d'outils de communication et de marketing

La notoriété de l'itinéraire découlera de ses qualités intrinsèques et des outils de communication et de marketing déployés à son sujet. Ces outils peuvent être développés sur des supports divers (numérique, papier, événementiel, réseaux sociaux) et peuvent viser différentes cibles (internes au partenariat, institutionnels et professionnels, grand public, …).

La communication crée et orchestre la visibilité d'une véloroute et doit à ce titre se déployer à l'échelle du comité d'itinéraire. Eléments de langage, valeurs, visuels, supports : tous les outils qui feront la promotion de l'itinéraire doivent être développés sur la base d'un socle commun, car rien de pire que l'éparpillement et la dispersion en la matière. Le déploiement de la communication à l'échelle locale doit être laissé à la responsabilité des acteurs locaux, sur la base de principes définis en commun au niveau de l'itinéraire.

Responsabilités du comité d'itinéraire en matière de communication et de marketing :

- Elaboration d'une stratégie de communication partagée distinguant 3 cibles possibles : le partenariat ; les acteurs institutionnels, les professionnels du tourisme et les relais d'information ; et le grand public. Cette stratégie doit viser une forte appropriation du projet et donc définir clairement les objectifs poursuivis pour chacune de ces cibles.
- Intégrer la stratégie de communication de l'itinéraire, et notamment son volet web, à l'écosystème national du tourisme à vélo dans le cadre de la démarche France Vélo Tourisme par exemple.
- Communiquer de façon transparente auprès du grand public afin d'éviter tout effet déceptif (quant au niveau de réalisation de l'itinéraire par exemple).
- Prévoir une communication multi-supports et multilingue qui réponde au mieux aux attentes des cibles concernées.
- Gérer une collecte efficace des données utiles à la communication commune de chaque partenaire en anticipant le système le plus efficace pour leur actualisation.
- Prévoir une sensibilisation particulière des relais de notoriété : tour-operators, médias, salons, influenceurs (blogs…).

2-6 Le suivi et l'évaluation de l'itinéraire

Disposer de données de fréquentation sur un itinéraire dès son commencement, c'est la garantie de pouvoir suivre son évolution, sa progression et donc de justifier la poursuite des investissements consentis. Le suivi d'une véloroute permet également d'évaluer la satisfaction des usagers et donc d'adapter les actions du comité d'itinéraire pour répondre au mieux à leurs attentes.

Le suivi des fréquentations s'appuie sur deux types de données : les évaluations quantitatives qui s'appuient sur des compteurs automatiques vélo ; les évaluations qualitatives qui se basent sur des enquêtes menées auprès des touristes ou des professionnels du tourisme. Sur ces deux volets, des standards et référentiels existent afin de permettre une comparaison des données produites à l'échelle nationale et de capitaliser sur les travaux déjà menés.

Perspectives de travail d'un comité d'itinéraire sur le suivi et l'évaluation :

- Développer une démarche coordonnée en matière d'évaluation : diffusion de référentiels, définition de principes communs, homogénéisation des pratiques, échanges techniques.
- Définir une méthode d'évaluation et de suivi à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire : collecte et traitement des données, outils à mobiliser, diffusion de l'information…
- Fixer des objectifs partagés sur l'évaluation : date d'une enquête qualitative commune, objectifs en termes de nombre de compteurs le long du parcours…
- Anticiper la pérennité de la stratégie d'évaluation déployée sur l'itinéraire.

D- ENSEIGNEMENTS SUR LE DEVELOPPEMENT DES ITINERAIRES CYCLABLES

1- COMITES D'ITINERAIRE : DEFINITION ET PORTRAITS

1-1 Définitions et facteurs clés d'un comité d'itinéraire

La plupart des acteurs de l'axe Seine sont déjà engagés dans des projets de coopération autour d'itinéraires cyclables. Ces coopérations prennent le plus souvent la forme de comités d'itinéraire.

Définition d'un comité d'itinéraire

Un comité d'itinéraire est une formation pérenne qui élabore, construit et porte un projet d'itinéraire cyclable. Il définit le projet commun ; détermine les modalités pratiques de sa gouvernance, de son animation et du déroulement de ses travaux ; il veille aux réalisations des actions prévues et il évalue la mise en œuvre de la stratégie commune. C'est un mode de gestion à différentes échelles territoriales qui participe à la promotion du tourisme à vélo et répond aux objectifs des itinéraires cyclables en termes d'infrastructure, de services, de communication et de promotion.

6 facteurs clés pour le succès d'un comité d'itinéraire :

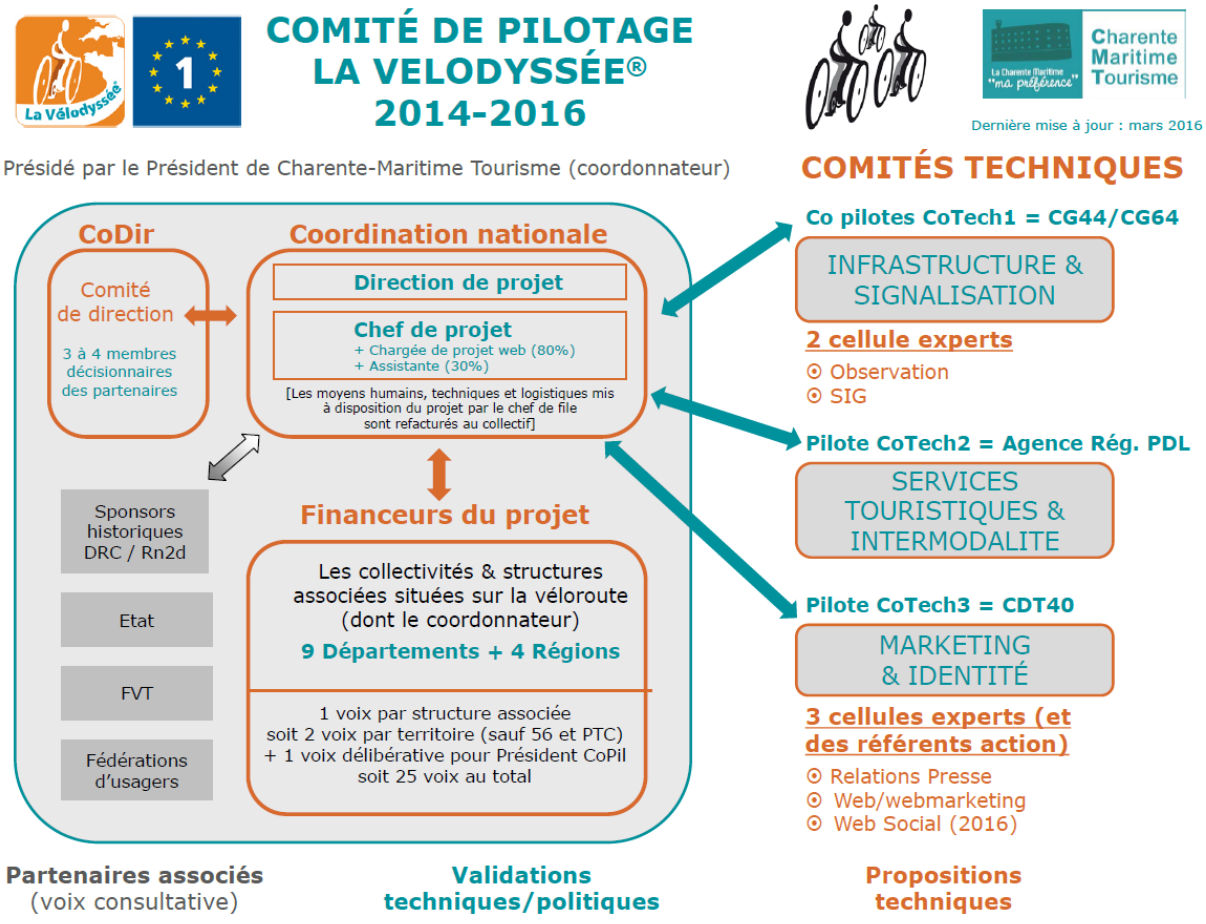
- Une définition claire, partagée et à bonne échelle de la gouvernance
- La mobilisation de tous les élus de terrain
- Des partenaires mobilisés (ressources humaines et budget)
- La nécessité de disposer de moyens humains pour une coordination bien dimensionnée, vigoureuse et tenace
- Un plan d'action fédérateur pluriannuel et le budget correspondant
- L'utilisation d'outils existants ayant prouvé leur efficacité au sein d'autres démarches

La forme juridique et le dimensionnement budgétaire d'un comité d'itinéraire varient fortement d'une dynamique à l'autre. Sous des formes souples ou formalisées, avec des partenariats élargis ou des partenariats resserrés, les démarches se structurent avant tout en fonction du contexte local et des territoires concernés. Etant donné la diversité des comités d'itinéraire, ce rapport propose un focus sur 4 démarches nationales dont il est possible de s'inspirer.

1-2 La Vélodyssée / EuroVelo 1

La Vélodyssée / EuroVelo 1 relie Roscoff (Finistère) à Hendaye (Pyrénées-Atlantiques) le long de l'Atlantique sur plus de 1 200km en France. Cet itinéraire fait l'objet d'un travail en réseau depuis 2008 sous l'impulsion des DRC et du Rn2D (rebaptisé Tourisme & Territoires en mai 2016). Le comité d'itinéraire existe depuis 2011 et rassemble aujourd'hui 9 Départements et 3 Régions (Conseils Départementaux et Régionaux, ADT et CRT), soit 24 partenaires. Chaque Département et Région partenaire participe au financement des actions partagées du plan d'action annuel selon un forfait (**15 000€/an/partenaire**).

La Vélodyssée fonctionne sur la base de **conventions de partenariat** triennales signées de façon bilatérale entre le chef de file de l'itinéraire et ses partenaires. Suite à la période de lancement du projet de 2011 à 2013 avec pour chef de file Loire-Atlantique Tourisme, un nouveau programme d'action pour 2014-2016 a été lancé avec Charente-Maritime Tourisme comme chef de file. Une programmation d'actions 2017-2020 est en cours de préparation au sein du partenariat pour une période de 4 ans adossée à un probable projet européen dans le cadre de l'EuroVelo 1.



Le comité d'itinéraire est organisé autour de son instance décisionnaire, le **Comité de pilotage**, qui rassemble l'ensemble des partenaires financeurs de la démarche et se réunit deux fois par an. Ce dernier s'appuie techniquement sur des **comités techniques thématiques** (Infrastructure, Services & Intermodalité, Marketing & Identité et l'Observation en transversal) et des **cellules de travail spécifiques** comme sur la presse par exemple. L'animation de la démarche est assurée par une **équipe dédiée** composée d'une coordinatrice à temps plein soutenue par une chargée de projet web à 80% et

une assistante administrative à 40% ainsi que par des stagiaires ou CDD en renfort ponctuel. Enfin, un **Comité de direction** composé de directeurs ou managers de structures partenaires a été mis en place afin de permettre des validations rapides sur des points spécifiques lorsqu'un besoin s'exprime entre deux réunions de Comité de pilotage. Il ne se substitue pas au Comité de pilotage et peut uniquement prendre des mesures à titre conservatoire dans l'intérêt du projet ou arbitrer un dossier urgent.

Le partenariat autour de La Vélodyssée / EuroVelo 1 a permis de mettre en place des actions communes et de positionner La Vélodyssée comme une des destinations phares du tourisme à vélo en France.

Principales actions mises en place depuis 2011 :

- **Infrastructure :** une charte de signalisation, une numérisation partagée de l'itinéraire, un travail sur la résorption de points durs…
- **Identité :** définition d'un nom pour l'itinéraire, création d'un logo, déclinaison d'une charte graphique dédiée…
- **Services :** déploiement de la marque Accueil Vélo© le long de l'itinéraire, recensement et communication auprès des clients sur les solutions intermodales…
- **Communication :** développement d'un site internet (version française et anglaise), animation et amélioration constante de ce dernier, mise en place d'une stratégie de relations presse coordonnée…
- **Marketing :** réalisation d'un kit à destination des tour-operators, organisation d'Educ'Tours, soutien ou partenariat avec des éditeurs privés pour la publication de topoguides, participation à des salons…
- **Observation :** mise en place d'une stratégie partagée pour l'observation et l'évaluation de la fréquentation en vue de la mise en place d'une étude qualitative commune sur l'itinéraire en 2017 ou 2018.

En savoir plus : www.lavelodyssee.com

1-3 La Loire à Vélo (partie de l'EuroVelo 6 en France)

Les Régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire se sont regroupées dès 1994 autour du projet de La Loire à Vélo afin d'imaginer, construire et financer cet itinéraire de 900km le long de la Loire. En 1996, la signature de la **convention-cadre spécifique** La Loire à Vélo a confirmé cet engagement et a mené à l'ouverture officielle de l'itinéraire en 2012. Le pilotage du projet a été assuré par les deux Régions avec un chargé de mission dédié au suivi du projet au sein de chacune d'elle. **Les Régions partagent les coûts** liés aux actions communes sur l'itinéraire. Cette coordination régionale s'attache à travailler en étroite collaboration avec les territoires traversés et à rassembler autour de l'itinéraire. Des comités techniques et thématiques sont mis en place selon les besoins.

En parallèle du travail bi-régional, une politique d'animation du tourisme à vélo est mise en place à l'échelle régionale avec un soutien financier important pour les études et les travaux d'infrastructures, de services et une coordination des acteurs.

Principales actions mises en place :

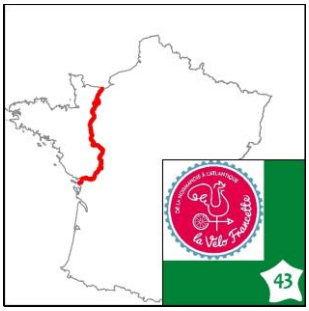
- **Infrastructure :** premier itinéraire à bénéficier d'un identifiant national et européen (EV6), d'une charte de signalisation, intermodalité train+vélo avec l'opération estivale « Interloire ».
- **Communication :** site internet dédié à l'itinéraire www.loireavelo.fr et une application mobile ; relations presse ; participations à des salons ; édition de supports de communication (flyer, carnet de route, topoguides…).
- **Services :** la marque Accueil Vélo© a été élaborée en Région Centre-Val de Loire en 2004 et est appliquée à l'échelle nationale depuis 2012. Elle est déployée sur tout l'itinéraire et compte 590 professionnels Accueil Vélo en 2016.
- **Observation :** premier itinéraire à faire l'objet d'un suivi précis de sa fréquentation, La Loire à Vélo a été le laboratoire de la méthodologie d'évaluation. Cette méthode d'analyse a été consolidée et affinée en 2014 par le CRT Centre Val de Loire avec des experts français, suisses, anglais et québécois, et fait aujourd'hui référence au niveau national. Une nouvelle campagne d'analyse de la fréquentation et des retombées économiques a été réalisée en 2015.

Retombées économiques de La Loire à Vélo

Les Régions Centre Val de Loire et Pays de la Loire ont mené une seconde enquête qualitative sur la totalité de la véloroute et ses retombées économiques en 2015 (suite à l'étude de 2010). En 5 ans, la fréquentation de La Loire à Vélo a progressé de 23% avec 935 000 passages et des retombées économiques estimées à 29,6M€ pour le territoire (x2 en 5 ans). Il y a une part importante de touristes parmi les cyclistes (43%) et une dépense moyenne par jour de 80€ par cyclotouriste (contre 68€/jour en 2010).

**Etude sur la fréquentation et les retombées de La Loire à Vélo, 2016*

1-4 La Vélo Francette / V43



La Vélo Francette / V43 relie la côte normande à l'Atlantique sur 600km entre Ouistreham et La Rochelle. Les acteurs de la Vélo Francette travaillent en comité d'itinéraire en **convention de partenariat bilatérale** depuis 2013 autour de son chef de file, l'ADT des Deux-Sèvres. Le comité d'itinéraire rassemble aujourd'hui 16 partenaires financeurs : 3 Conseils régionaux, 3 Conseil départementaux, 5 EPCI, 3 CDT, 6 offices de tourisme. Le montant de la participation financière est de **10 000€ par Département et Région** mais il est laissé la possibilité de lever des fonds avec les collectivités du territoire pour atteindre cette enveloppe. Lors de la création du comité d'itinéraire, la V43 était déjà réalisée à 80%.

La Vélo Francette reprend le schéma organisationnel type d'un comité d'itinéraire avec : un comité de pilotage décisionnaire comprenant les partenaires financeurs de l'itinéraire ; des comités techniques avec des pilotes et des membres répartis au sein des structures partenaires pour le déploiement des actions ; et une coordination assurée par le chef de file. En termes de coordination, les moyens humains se répartissent ainsi : 50% d'un ETP sur la coordination des actions, 20% ETP d'un chef de projet web partagé avec La Vélodyssée.

Les actions mises en place par le comité d'itinéraire ont permis l'ouverture officielle de l'itinéraire en juin 2015 et la mise en ligne de son site en marque blanche France Vélo Tourisme www.lavelofrancette.com.

Principales actions depuis 2013 :

- **Infrastructure :** définition d'un itinéraire précis ; identifications des points faibles et de ruptures ; mise en place d'une signalétique commune (étude Inddigo).
- **Marketing :** travail avec une agence de communication (définition d'une identité et d'un nom, stratégie marketing, identité graphique, …) ; démarche commerciale auprès de 60 professionnels, manuel de vente.
- **Services :** déploiement de la marque Accueil Vélo© auprès de 200 professionnels (chiffres de juin 2015), réflexion sur l'intermodalité car+vélo.
- **Communication :** création de supports de communication (document grand public, document pro, publication d'un topoguide en avril 2016, visuels, goodies…) ; reportages photo, création de vidéos.
- **Web :** création du site internet en marque blanche France Vélo Tourisme en français et en anglais www.lavelofrancette.com
- **Presse :** recrutement d'une agence de relations presse pour le collectif dont la coordination est assurée par Calvados Tourisme, organisation des voyages et accueils de presse.

1-5 L'EuroVelo 8 en France / la Méditerranée à Vélo

L'itinéraire européen EuroVelo 8 / la Méditerranée à Vélo relie Athènes en Grèce à Cadix en Espagne sur plus de 8 000 km. En France, l'itinéraire traverse les Régions de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées de Menton à Le Boulou en suivant la côte de la Méditerranée et l'arrière-pays provençal. Sur 700km en France, l'itinéraire est réalisé à 30%.

Sur initiative de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, un diagnostic régional de l'itinéraire a été réalisé par l'association Vélo Loisir Provence en 2013 suivi par une phase de sensibilisation des acteurs du territoire au projet en 2014. Ce processus a mené à l'émergence d'une dynamique interrégionale autour de l'itinéraire et au lancement de son comité d'itinéraire en 2015 (12 partenaires : 1 Région, 6 Départements, 5 Intercommunalités) via la signature d'une **convention de partenariat globale**. L'EuroVelo 8 / la Méditerranée à Vélo est maintenant dotée d'un plan d'actions 2016-2018 dont le but est d'accompagner l'aménagement de l'itinéraire par les maitres d'ouvrage, de définir une signalisation partagée, de doter l'itinéraire d'une identité, de structurer l'offre de services autour de l'itinéraire et de promouvoir et de définir une stratégie marketing pour la Méditerranée à Vélo.

La conduite du projet EuroVelo 8 est exemplaire par son animation des acteurs du territoire et son approche participative et concertée. Des réunions territoriales ont été organisées tout le long de l'itinéraire en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées en 2014 et 2015 afin d'informer et de mobiliser les acteurs locaux autour du projet. Cette approche a permis de constituer un réseau dynamique et engagé pour le développement de l'itinéraire et d'officialiser le comité d'itinéraire en décembre 2015.

En savoir plus : www.eurovelo8.jimdo.com

2- LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME À VÉLO

2-1 Véloroutes et voies vertes et itinéraires en France : avancement et définitions

3-1-1 Avancement du Schéma national des véloroutes et voies vertes

L'aménagement des véloroutes et voies vertes se poursuit à vive allure en France et cela principalement grâce à l'investissement des collectivités. En décembre 2015, 58% des 21 000km du Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) étaient ouverts d'après les données de l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes, soit près de 12 700km (seulement 35% du SN3V était ouvert en 2010)[42].

Données du SN3V de janvier 2016 :

- **Total de kilomètres inscrits : 21 000km**
- **Total de kilomètres ouverts : 12 700km (58%)**
- **Total des kilomètres inscrits en site propre : 8 000km (37%)**
- **Total des kilomètres inscrits en site partagé : 13 000km (63%)**

Le schéma européen des véloroutes, EuroVelo, concerne la France sur 8 000km et 8 itinéraires. Ces derniers étaient réalisés à 73% en janvier 2016, soit près de 6 000km ouverts.

2-1-2 Définitions clés relatives aux aménagements cyclables

Définitions clés

Itinéraires cyclables : Les itinéraires cyclables facilitent les déplacements à vélo par des parcours jalonnés, sécurisés et continus. « *Un itinéraire cyclable sera souvent constitué d'une combinaison judicieuse de différents types d'aménagements cyclables en fonction des contraintes et opportunités des sites traversés et de la pratique souhaitée* ».

Véloroute : Une véloroute est un itinéraire de moyenne et longue distance pour les cyclistes, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Les véloroutes relient les régions entre elles et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions. Elles se trouvent implantées sur des itinéraires agréables, sans dénivelé excessif (pas supérieur à 3%) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés.

Voie verte : « *routes exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers* » (article R. 110-2 du Code de la Route)

Site propre : dénomination technique pour un aménagement exclusivement réservé à une catégorie d'usagers et situé en dehors de la circulation motorisée. Par exemple, la voie verte est exclusivement réservée aux véhicules non motorisés et constitue à ce titre un site propre.

[42] http://departements-regions-cyclables.org/page/observatoire-national-des-veloroutes-voies-vertes--p-92.html

Site partagé : sans avoir d'existence juridique, la voie ou l'itinéraire partagé consiste en l'utilisation de routes existantes sur lesquelles d'éventuelles mesures de signalisation ou de sécurité ont été prises par le gestionnaire de la voie, pour attirer l'attention des automobilistes sur une fréquentation importante par les cyclistes. Il s'agit de routes ouvertes à une circulation motorisée modérée, tant en termes de trafic qu'en termes de vitesse. Il est admis dans plusieurs départements que l'itinéraire partagé est adapté à un trafic de véhicules motorisés inférieur à 1 500 véhicules/jour (moyenne journalière annuelle) environ.

Exemple d'aménagements sur la V33 en Seine-Maritime

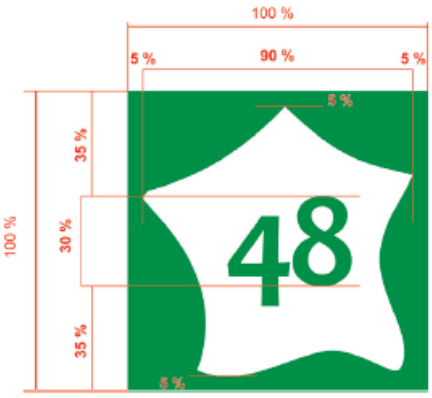
3-1-3 Principes de la signalisation directionnelle vélo

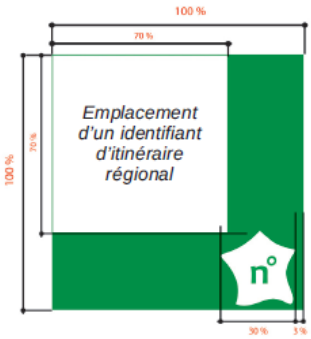
Les principes de signalisation directionnelle des itinéraires cyclables préconisés à l'échelle nationale, reprenant les standards européens, sont précisés dans la fiche n°28 du CERTU « Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes »

« *La signalisation de direction à l'attention des cyclistes assure la double fonction de leur donner la direction de la destination choisie et de confirmer de loin en loin qu'ils se trouvent sur une liaison convenant à leurs besoins (repérage des lieux). La signalisation doit répondre au besoin, crucial pour les cyclistes en long déplacement, de lisibilité de la continuité de l'itinéraire choisi. La signalisation satisfait à cette exigence à l'aide de panneaux, elle informe également sur la dénomination des voies empruntées* »[43].

[43] Fiche n°28 du CERTU « Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes »

Logotype d'itinéraire national et son articulation avec un identifiant :

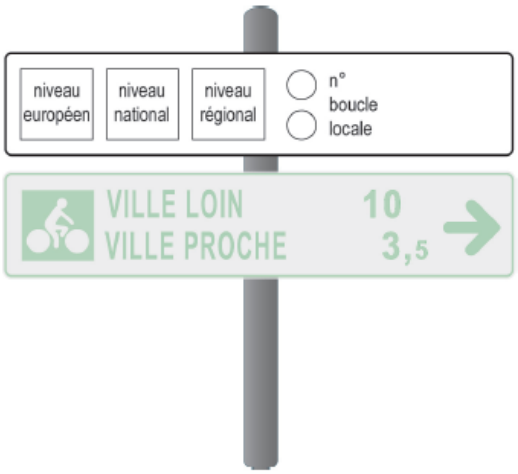




Codes couleurs :

VERT (hexachrome Green):	CMJN : 90/10/95/N:0	RVB : 25/230/13
BLEU (reflex blue):	CMJN : 100/80/0/0	RVB: 0/51/153
JAUNE (yellow):	CMJN : 0/0/100/0	RVB: 255/204/0

Hiérarchisation des logotypes :



2-1-4 Solutions alternatives pour garantir une continuité des itinéraires cyclables

La continuité d'un itinéraire cyclable est essentielle à l'émergence d'une véloroute. Or des discontinuités sur un itinéraire peuvent émerger en cas de points durs ponctuels empêchant la progression des cyclistes. Il s'agit alors d'identifier ces points durs et de trouver des solutions alternatives au cas par cas afin de garantir la continuité de l'itinéraire. Les discontinuités peuvent aussi intervenir du fait d'une absence d'aménagements ou d'une incapacité à réaliser des aménagements à courte ou moyenne échéance sur des distances conséquentes. Dans ces deux cas, il est nécessaire de proposer des alternatives aux usagers afin de leur permettre de parcourir l'itinéraire dans les meilleures conditions. Voici deux exemples de solutions qui peuvent être proposées :

La réalisation d'itinéraires temporaires :

Lorsque le caractère discontinu de l'infrastructure d'une véloroute doit trouver une solution rapide afin de permettre la promotion et le développement de l'itinéraire, la mise en place d'itinéraires temporaires peut être une bonne solution. Cela nécessite alors de définir un tracé alternatif (qui soit continu, peu éloigné de l'itinéraire définitif et sécurisé) et une signalisation directionnelle adaptée (provisoire et conforme aux recommandations nationales, de façon continue et dans les deux sens,

avec une information spécifique aux extrémités du parcours provisoire). Des aménagements doivent parfois être réalisés en complément de la signalisation directionnelle temporaire.
Exemple : mise en place d'itinéraires provisoires sur l'Avenue Verte London Paris avant son inauguration en 2012 avant les JO de Londres.

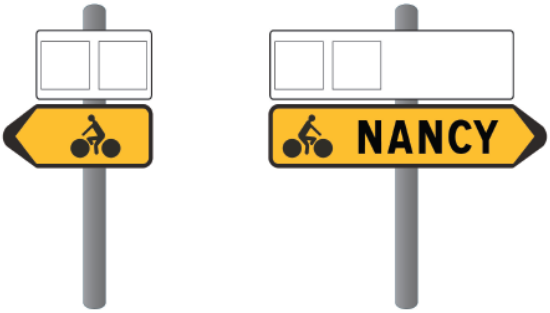


Illustration de la signalisation des « itinéraires de déviation » dans la fiche CERTU n°28 et photo de situation en Seine-Maritime

L'intermodalité :

Système par crochets

Lorsque la mise en place d'itinéraires temporaires ne s'avère pas possible, des solutions d'intermodalité peuvent permettre aux usagers de contourner un point dur en toute sécurité et de continuer leur parcours sur la véloroute. Cette solution doit alors permettre l'embarquement des vélos dans un véhicule collectif. Au sujet de l'embarquement des vélos dans les véhicules collectifs, une étude de 2015 du GART précise : « *La politique d'embarquement des vélos recouvre des réalités très diverses. En effet, les actions des collectivités diffèrent fortement en termes de type de matériel à bord duquel l'embarquement est autorisé ou non, et de types de restrictions posées à l'embarquement des vélos lorsque celui-ci est autorisé* »[44]. Lorsque des solutions de continuité seront assurées par l'intermodalité, qu'il s'agisse de train, car, bac ou bateau, il sera essentiel d'apporter une information qualitative aux usagers sur les modalités de cette intermodalité.

Exemples :

1) *Traversée du pont de Saint-Nazaire à vélo : pour rejoindre la gare de Saint-Nazaire à partir de Saint-Brévin-les-Pins, point de départ de l'EuroVelo 6, il faut traverser le pont de Saint-Nazaire qui n'est pas adapté à la pratique vélo. Des solutions sont donc proposées par le Conseil départemental de Loire-Atlantique dont l'utilisation d'un bus avec embarquement possible des vélos. Les différentes solutions sont détaillées sur la page dédiée du site de l'EuroVelo 6.*
2) *sur le tronçon entre Lyon et Givors de la ViaRhôna / EuroVelo 17, le site internet de la ViaRhôna propose un itinéraire provisoire sur une route à fort trafic. Cette alternative n'étant*

[44] Etude « Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs », GART, août 2015

adaptée qu'aux cyclistes expérimentés, il est indiqué en gras : « Train fortement conseillé de Lyon à Givors ».

2-2 Développement de l'offre de services complémentaires

2-2-1 Accueil Vélo : structuration des services

Depuis 2012, la France est dotée d'une marque nationale pour qualifier les services dédiés aux touristes à vélo. Basée sur un cahier des charges précis, cette marque peut être décernée à des hébergeurs, loueurs de vélo, réparateurs, offices de tourisme, et sites de visite. La marque peut être déployée soit à l'échelle d'itinéraires, soit à l'échelle de territoires (la marque est déployée dans 57 départements en février 2016).

En février 2016, on comptabilisait 2 147 prestataires « Accueil Vélo » avec une forte concentration géographique puisque 57% d'entre eux sont situés sur La Loire à Vélo et La Vélodyssée.

Répartition des 2 147 prestataires détenteurs de la marque Accueil Vélo© : 1 536 hébergeurs, 111 loueurs de cycles, 272 offices de tourisme et 228 sites de visite.

La marque Accueil Vélo est une copropriété de France Vélo Tourisme et du CRT Centre Val de Loire. Les conditions détaillées pour devenir prestataire labellisé ou organisme évaluateur Accueil Vélo sont détaillées sur les pages dédiées du site internet www.francevelotourisme.com. Les questions relatives à ce sujet peuvent être adressées à l'adresse e-mail générique : accueil.velo@francevelotourisme.com.

2-2-2 Programmation de séjours vélo par des Tour-Opérateurs

Le nombre de Tour-Opérateurs programmant la France à vélo et le nombre de circuits proposés sont suivis régulièrement par la DGE. En 2014, 298 Tour-Opérateurs ont programmé la France à vélo avec 4 000 séjours, soit 43% de plus qu'en 2012 (2 800)[45]. Les destinations françaises les plus programmées sont : le Val de Loire, la Provence, la Bourgogne, la Dordogne et l'Alsace.[46]

2-2-3 Ventes de topoguides et cartes

En 2015, 1 747 ventes de topoguides ont été effectuées depuis le site internet de France Vélo Tourisme (FVT). Chaque topo-guide vendu génère de manière générale entre 3 et 4 séjours. Les ventes en ligne via le site cartovélo ont augmenté de 190% entre 2014 et 2013. La carte IGN-AF3V recensant les véloroutes et voies vertes en France a été vendue à 20 000 exemplaires en 2015, sans tenir compte des téléchargements.

2-3 Développement de la demande et de la fréquentation

D'après une enquête SDT de la DGE, « *on peut estimer à 9,2 millions le nombre de séjours au cours desquels les Français ont pratiqué le vélo ou le VTT en 2014 et en France (8,5 millions en 2013). Alors que le nombre de séjours a augmenté de 0,9% entre 2013 et 2014, le nombre de séjours avec pratique du vélo a progressé de 8,3% en France* ». On remarque une concentration de cette pratique en été (45% des séjours entre juillet et août), et sur le littoral (40% des séjours).

L'analyse 2015 des données de fréquentation vélo en France[47] indique une augmentation de 1,1% des fréquentations vélo entre 2014 et 2015 (sur 156 compteurs communs aux deux analyses) avec +3% de passage pour les compteurs de profil « loisirs » (131 compteurs communs). Cette augmentation modérée est à mettre en perspective avec l'évolution depuis 2013 : +14,5%. Les

[45] « Baromètre 2015 du Tourisme à vélo », mars 2016, DGE
[46] Idem
[47] « Analyse des données de fréquentation vélo 2015 », DRC, mai 2016

données montrent que le nombre de passages sont plus forts en été (38% d'entre eux) mais que la pratique s'étale d'avril à octobre et permet ainsi d'étendre la saison touristique. La Plateforme nationale des Fréquentation (PNF), gérée par les DRC en partenariat avec le Ministère de l'Écologie, mutualise les données de comptages à l'échelle nationale sur la base de compteurs partagés par les gestionnaires et propriétaires. En mai 2016, la PNF rassemble 521 compteurs de 52 contributeurs différents.

2-4 Impact économique du tourisme à vélo

2-4-1 Les retombées économiques des itinéraires pour les territoires cyclables

Plusieurs études sur l'impact économique des itinéraires cyclables ont été menées au cours des dernières années sur la base d'une méthodologie partagée (méthode élaborée dans le cadre du projet européen Interreg IIIB EuroVelo 6). Une sélection de 4 de ces études[48] indique une dépense quotidienne moyenne des touristes à vélo entre 58 et 105€ et des retombées économiques par an et par kilomètre estimées entre 16 700€ et 37 500€. Ces retombées permettent de générer un retour sur investissement en une année pour les territoires.

2-4-2 L'industrie du cycle

En atteignant 961,6 millions d'euros en 2015, le marché du cycle a réalisé son plus important chiffre d'affaires depuis l'établissement de l'Observatoire du Cycle en 1999. De la même manière, le chiffre d'affaires réalisé par les ventes d'équipements et d'accessoires a dépassé son précédent record de l'année dernière avec 728,9 millions d'euros (+4,5%). Au cumul, le marché du cycle, composant et accessoire se monte à 1,7 milliard d'euros en progression de 4,5%. En 2015, le VAE connaît de nouveau une progression à 2 chiffres pour dépasser la barre symbolique des 100 000 unités vendues[49].

CHIFFRES CLES – MARCHE DU CYCLE 2015*

- **Le chiffre d'affaires global du marché : 1,691 Milliards d'€**
- **Volume des ventes de cycle : 2 996 000**
- **Prix moyen d'un vélo en France : 321€**

***** *Communiqué de presse Univélo « Marché du cycle 2015 », 08/04/2016*

[48] La Loire à Vélo (2015), Bretagne (2013), Alsace à Vélo (2013), Tour de Bourgogne (2009)
[49] Communiqué de presse Univélo « Marché du cycle 2015 », 08/04/2016

GLOSSAIRE

ADFC : Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
ADT : Agence départementale du tourisme
AF3V : Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes
CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CDT : Comité départemental du tourisme
CDD : Contrat de travail à durée déterminée
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (devenu CEREMA en 2015)
CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CIDUV : Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo
CPIER : Contrat de Plan Interrégional Etat Régions
CRT : Comité régional du tourisme
DGE : Direction générale des Entreprises
DRC : Départements & Régions Cyclables
ECF : Fédération européenne des cyclistes
EPCI : Établissement public de coopération intercommunale
ETP : Équivalent temps plein
FVT : France vélo tourisme
LNPN : Ligne Nouvelle Paris Normandie
MN3V : Mission nationale des véloroutes et voies vertes
PNF : Plateforme nationale des fréquentations
Rn2D : Réseau national des destinations départementales (rebaptisé Tourisme & Territoires en mai 2016)
SDT : Suivi de la demande touristique
SN3V : Schéma national des véloroutes et voies vertes
SR3V : Schéma régional des véloroutes et voies vertes
VAE : Vélo à assistante électrique
VNF : Voies navigables de France

BIBLIOGRAPHIE

Supports sur la Vallée de la Seine

- « Axe Seine, une vision partagée », coopération des agences d'urbanisme (APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU-IDF), novembre 2012
- « Bassin de la Seine, chiffres clés 2011, édition 2012 », VNF, cahier de l'éclusier VNF
- Chiffres-clés Vallée de la Seine 2016
- Contrat-cadre de destination « Normandie – Paris Île-de-France : Destination impressionnisme »
- CPIER Vallée de la Seine – Fiche 3.3 Tourisme et Culture 2015-2020
- Décret n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (JORF n°0095 du 23 avril 2013 page 7083)
- « Le tourisme entre en Seine », Paris Seine Normandie, 2èmes rencontres des acteurs économiques, 2012
- « Seine Métropole, Paris, Rouen, Le Havre », Antoine Grumbach & Associés, février 2009, Archibooks, Paris
- Schéma stratégique Vallée de la Seine, un projet de développement à l'horizon 2030, juillet 2015
- « Une stratégie touristique à l'échelle du territoire de la Seine », Jean-Philippe Bosse, dans le dossier de la Seine en Partage « Colloque : tourisme des bords de Seine », édition 2011

Référentiels et rapports sur le vélo

- ADFC-Radreiseanalyse 2016
- « Analyse des données de fréquentation vélo 2015 », DRC, mai 2016
- « Baromètre 2015 du Tourisme à Vélo en France », DGE, Mars 2016
- Cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes de mai 2001
- Carte actualisée du schéma national des véloroutes et voies vertes et son avancement – avril 2015
- « Comités d'itinéraires véloroutes et voies vertes en France et à l'étranger : Méthodologie et facteurs de succès » publié par les DRC en 2012
- Communiqué de presse Univélo « Marché du cycle 2015 », 08/04/2016
- Etude sur la fréquentation et les retombées de La Loire à Vélo, 2016
- « EuroVelo, the European Cycle Network », ECF, février 2009
- « EuroVelo, le réseau européen d'itinéraires cyclables », Richard Weston, Nick Davies, Les Lumsdon, Peter McGrath, Paul Peeters, Eke Eijgelaar, Peter Piket, 2012. Etude commandée par la Commission Transport et Tourisme du Parlement européen
- Fiche n°28 du CERTU « Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes »
- Rapport final « Etude préalable Normandie Impressionniste à vélo - CRT Normandie - VPROD - Décembre 2010 »

Autres ressources

- Chiffre de Voies Navigables de France : Etude sur la location de bateaux habitables sans permis, janvier 2013 ; étude sur les péniches hôtels en mars 2015 ; études sur la plaisance privée en mars 2015 ; étude sur les paquebots fluviaux en décembre 2014
- Etude « Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs », GART, août 2015
- « Note sur les clientèles françaises et étrangères du tourisme fluvial et fluvestre », Document de travail de la DGE-sous-direction du tourisme, octobre 2015

Sites internet

- www.apur.org
- www.axeseine-colloquedeparis.fr
- www.iau-idf.fr
- www.lnpn.fr
- www.normandie-axe-seine.com
- www.reinventerlaseine.fr

ANNEXES

ANNEXE 1

Contribution des associations :
Les Amis de la Nature (fédération française), Réseau vélo 78, Dérailleurs, MDB

NOTE CONCERNANT UNE FUTURE SEINE A VELO

Nos associations manifestent depuis plusieurs années leur intérêt pour une Seine à Vélo puisque l'Avenue Verte London-Paris (AVLP) dont elles ont porté le projet en suit les berges en aval de Paris sur les Hauts de Seine et une partie des Yvelines, tandis que d'autres associations faisaient porter leurs efforts sur la partie amont dans le cadre de la réalisation de l'EV3.

Le potentiel d'une Seine à Vélo

Un itinéraire cyclotouristique en bord de Seine jouit de plusieurs atouts :
- l'attirance des voyageurs à vélo pour les itinéraires le long de fleuves et des canaux : le succès incontesté de la véloroute du Danube, et de La Loire à Vélo, du Rhin et de tant d'autres en témoigne. C'est sécurisant pour l'usager et synonyme – quelquefois à tort – d'itinéraire facile. Que cette véloroute passe par la ville Capitale est un plus.

- plusieurs bases de loisirs : Boucles de Seine à Moisson, Ile de loisirs du Val de Seine à Verneuil, Léry-Poses, Jumièges-Le Mesnil constituent un but de balade, mais aussi une étape intéressante pour les familles avec enfants.
- les nombreuses possibilités de traversées en bacs présentent aussi un attrait, notamment pour les enfants
- de nombreuses thématiques sont possibles : l'impressionnisme, la batellerie avec plusieurs ports et musées, le patrimoine historique dans les villes traversées, religieux, naturel avec les parcs naturels régionaux du Vexin et des Boucles de la Seine normande.
- les sociétés de croisières fluviales pourraient diversifier leurs offres en acceptant un aller ou un retour avec transport de vélo (comme sur le Rhin ou le Danube)
- sa connexion et complémentarité avec d'autres itinéraires existants permettraient des randonnées avec nombre de jours variables, par exemple Paris - Londres (aller par Dieppe et Newhaven et retour par Portsmouth et Le Havre ou vice-versa), Paris - Dieppe (AVLP) - Le Havre (EV4) - Paris (V33), Paris - Basse Normandie (V33 + EV4)

Il faut noter que La Seine à Vélo de Paris à Trouville et l'estuaire de la Seine et la Basse Normandie bénéficient déjà d'une programmation par des Tour Operators étrangers (Rotalis, Velociped) tandis que d'autres exploitent la combinaison Bateau+Vélo sur la Seine et le Loing en amont de Paris (Eurosailtravel), offre qui pourrait se développer également en aval. Par ailleurs un ouvrage néerlandais destiné aux cyclotouristes individuels décrit « Avenue Verte & Seine Valley (Dieppe - Paris - Le Havre) », preuve que la demande existe.

Les attentes

Notre attente d'une Seine à Vélo remontant bien en amont de Paris est très forte, entre Paris et Champagne sur Seine (trajet commun avec l'EV3) puis entre Champagne sur Seine et Troyes (V16). Il y aurait ainsi un itinéraire en vallée de Seine de longueur significative du Havre à Troyes et la perspective d'une véloroute européenne allant de Londres à Prague en traversant la France puis l'Allemagne (tracé de la V16 au SN3V).

Concernant plus particulièrement la V33, comme indiqué en introduction, notre souhait est un itinéraire au plus près de la Seine comme c'est déjà le cas sur l'AVLP jusqu'à Conflans Sainte Honorine et en Seine Maritime. En outre, en plusieurs points du parcours, les 2 rives sont cyclables

ou les possibilités existent de les aménager dans un avenir proche, ce qui augmenterait l'intérêt pour des randonnées à la journée.

Dans le 76, la possibilité de choisir comme destination soit Le Havre, soit Honfleur et Trouville est importante aussi bien pour la jonction avec l'EV4 que pour l'offre de transport (gare SNCF), d'autant plus qu'un itinéraire en bordure d'estuaire peut être plus attractif que la traversée de la zone industrielle entre Tancarville et Le Havre.

Les traversées de la Seine doivent être sécurisés, tant en Ile de France qu'en Normandie : à titre d'exemple, le pont de Normandie avec ses bandes cyclables étroites ne peut convenir qu'à des cyclistes vraiment expérimentés. D'autres solutions pourraient être mises à l'étude (bus avec emplacement vélos comme pour le pont de St Nazaire, navette maritime entre Le Havre et Trouville ou Honfleur en saison touristique).

La préservation de l'intermodalité actuelle est capitale pour la fréquentation :
- le maintien d'une offre de transport TER desservant presque tout l'itinéraire et autorisant le transport des vélos :
    - Sur Paris-Rouen : Mantes-Vernon-Gaillon Aubevoye-St Pierre du Rouvray-Val de Reuil-Pont de l'Arche-Oissel-St Etienne du Rouvray-Rouen
    - Paris - Pont-l'Evêque-Trouville Deauville
    - Paris - Evreux
- les nombreux bacs, qu'ils soient saisonniers (dans le 78) ou permanents (dans le 76)

Une offre bateau + vélo pourrait être développée, comme il peut en exister sur le Danube par exemple.

- des liaisons vers des sites touristiques (Giverny, Auvers sur Oise, route des abbayes Jumièges, Saint-Wandrille, Saint-George-de-Boscherville,...) et des boucles thématiques (route des fruits, route des chaumières dans l'Eure) s'appuyant sur l'itinéraire pourraient valoriser le potentiel touristique et retenir plus longtemps les cyclotouristes itinérants individuels.

Les recommandations

Il nous parait important de travailler en synergie avec l'Avenue Verte London-Paris, puisque les collectivités et les personnes (techniciens - CDT) concernées sont sensiblement les mêmes et ont acquis l'expérience de travail sur un projet commun. Les associations doivent être intégrées au travail sur ce projet comme elles l'ont été pour l'AVLP.

Les deux itinéraires qui traversent sensiblement les mêmes départements ne doivent pas se concurrencer mais être complémentaires l'un de l'autre, ce qui justifie cette collaboration étroite avec l'AVLP au niveau de la communication.

La V33 et la partie amont de Paris (EV3) jusqu'à Champagne sur Seine présentent des atouts communs (patrimoine, bases de loisirs, thématique impressionniste, ..), ce qui ne peut que contribuer à la promotion de l'itinéraire Vallée de la Seine. Mais cette promotion ne devrait pas devancer le jalonnement de l'itinéraire, même provisoire, sinon le risque est grand de décevoir.

Enfin, il nous paraît important de ne pas superposer, sauf absolue nécessité, la véloroute à un itinéraire pédestre.

Fait le 20 avril 2016

ANNEXE 2 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO DANS PARIS

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	Ville de Paris
V33 : km inscrits	**6,7 km (pour sortir de Paris) + 2,3 km (détour retour) ==> 9,0 km**
Dont site propre	5,9 km (64%) 3,8km (pour sortir de Paris) + 0,6 km (détour retour) = 4,4 km (48%)
Dont site partagé	3,4 km (36%) 2,9km (pour sortir de Paris) + 1,7 km (détour retour) = 4,6 km (52%)
Km réalisés	**9,0 km (100%)**
Dont site propre	*identique à l'inscrit*
Dont site partagé	*identique à l'inscrit*
Km non réalisés	0 km
Échéance de réalisation	un nouvel itinéraire entièrement en site propre sera aménagé à horizon 2020 (Bd Sébastopol, rue de Turbigo, canal Saint Martin, bassin de la Villette et canal Saint-Denis)
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	Oui
Lesquels ?	Place Stalingrad
Itinéraire autre que V33 le long de la Seine	Berges de Seine rive gauche (départ de Paris Notre-Dame) et rive droite (retour à Notre Dame de Paris) (7,3 km rive gauche et 8 km rive droite)
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	Rive gauche (départ de Paris): 4,7 km (64%) Rive droite (retour vers Paris): 5,8 km (72%)
Dont site propre	Rive gauche (départ de Paris): 0,8 km (17%) Rive droite (retour vers Paris): 1,3 km (22%)
Dont site partagé	Rive gauche (départ de Paris): 3,9 km (83%) Rive droite (retour vers Paris): 4,5 km (78%)
Km non réalisés	Rive gauche: 2,6 km (36%) Rive droite: 2,2 km (28%) + Dans le cadre de la création d'un Réseau express vélo (REVe), un aménagement cyclable bidirectionnel sur la rive gauche est prévu à horizon 2020. Par ailleurs, en rive droite, la fermeture des quais bas à la circulation automobile offrira de nouvelles possibilités d'itinéraires cyclables le long de la Seine et la création de couloirs bus en quais hauts offrira des aménagements partagés aux cyclistes
Échéance de réalisation	2020
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	Oui
Échéance de réalisation	/
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	Non
Lesquels ?	/
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Autre que V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Avenue Verte London Paris

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE	RÉPONSES
Identité	
Nom de l'itinéraire sur le territoire	**Avenue Verte London Paris**
Identité "Seine" ?	
Utilisée (Oui/Non)	Non
Souhaitée (Oui/Non)	Non
Identité "Impressionnisme" ?	
Utilisée (Oui/Non)	Non
Souhaitée (Oui/Non)	Non
Autre identité ? (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Les canaux parisiens
Logo (Oui/Non)	Non
Commentaires	Logo Avenue Verte London Paris uniquement
Communication (Oui/Non)	Oui sur l'Avenue Verte London Paris
site internet (indiquez l'URL)	http://www.avenuevertelondonparis.com/troncons/la-seine-impressionniste
carte	
dépliant papier	Carte "Paris à vélo, le bon plan" - juin 2015
autres (évènements, appli, …)	*Guide Paris-Londres à vélo* (Chamina Edition) et *De Paris à Londres par les voies vertes* (Ouest France Edition)
Services touristiques	
Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)	Non
Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)	Non
RIS (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Haltes et équipements (Oui/Non)	Oui
Commentaires	
Observation-évaluation	
Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)	Oui, au niveau du 174 quai de Jemmape
Commentaires	Bilan des déplacement 2014 : Entre 8h30 et 9h30: 129 cyclistes (106 en 2013) Entre 17h30 et 18h30: 156 cyclistes (129 en 2013)
Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Etudes qualitatives (Oui/Non)	Non
Commentaires	

ANNEXE 3 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO EN SEINE-SAINT-DENIS

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	CA Plaine Commune
V33 : km inscrits	8,9
Dont site propre	8,9
Dont site partagé	0
Km réalisés	7,3
Dont site propre	7,3
Dont site partagé	0
Km non réalisés	1,6
Échéance de réalisation	2018
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	Oui
Échéance de réalisation	Existant
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui (avec l'itinéraire provisoire)
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	Oui
Lesquels ?	Ecluse n°7 de la Briche au niveau de la Confluence du Canal Saint-Denis et de la Seine, fermée au public
Itinéraire autre que V33 le long de la Seine	Pas d'autres aménagements cyclables programmés le long de la Seine
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	
Lesquels ?	
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Autre que V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Avenue Verte Paris-Londres

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE				RÉPONSES
	Identité			
		Nom de l'itinéraire sur le territoire		**Avenue verte London-Paris**
		Identité "Seine" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Non
			Souhaitée (Oui/Non)	Non tant que l'itinéraire n'est pas continu jusqu'Epinay-sur-Seine
		Identité "Impressionnisme" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Non
			Souhaitée (Oui/Non)	Non tant que l'itinéraire n'est pas continu jusqu'Epinay-sur-Seine
		Autre identité ? (Oui/Non)		Non
			Commentaires	
	Logo (Oui/Non)			Non
		Commentaires		
	Communication (Oui/Non)			
		site internet (indiquez l'URL)		http://www.tourisme-plainecommune-paris.com/ www.avenuevertelondonparis.com
		carte		Non
		dépliant papier		Non
		autres (évènements, appli, …)		
	Services touristiques			
		Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)		En cours de réflexion
		Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)		En cours de réflexion
		RIS (Oui/Non)		Non
			Commentaires	
		Haltes et équipements (Oui/Non)		
			Commentaires	
	Observation-évaluation			
		Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)		Non
			Commentaires	
		Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)		Non
			Commentaires	
		Etudes qualitatives (Oui/Non)		Non
			Commentaires	

ANNEXE 4 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO EN HAUTS-DE-SEINE

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	Département 92 / Port Autonome de Paris / Villes de Gennevilliers et de Colombes
V33 : km inscrits	**18,7 km**
Dont site propre	14,6 km (78%)
Dont site partagé	4,1 km (22%)
Km réalisés	**16,9 km (90%)**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	1,8 km (10%)
Échéance de réalisation	non définie
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	Non
Lesquels ?	
Itinéraire autre que V33 le long de la Seine	Pas programmé
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	
Lesquels ?	
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Autre que V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Avenue Verte London Paris

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE				RÉPONSES
	Identité			
		Nom de l'itinéraire sur le territoire		**Avenue Verte London Paris**
		Identité "Seine" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Non
			Souhaitée (Oui/Non)	Oui
		Identité "Impressionnisme" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Non
			Souhaitée (Oui/Non)	Pas de position
		Autre identité ? (Oui/Non)		Oui
			Commentaires	Avenue Verte London Paris
	Logo (Oui/Non)			Oui
		Commentaires		Avenue Verte London Paris
	Communication (Oui/Non)			Oui
		site internet (indiquez l'URL)		www.avenuevertelondonparis.com
		carte		
		dépliant papier		
		autres (évènements, appli, …)		Pas de promotion Avenue Verte propre au 92
	Services touristiques			
		Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)		non
		Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)		non (pas dans le 92)
		RIS (Oui/Non)		non
			Commentaires	
		Haltes et équipements (Oui/Non)		non
			Commentaires	pas de haltes et équipements spécifiques pour cet itinéraire
	Observation-évaluation			
		Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)		non
			Commentaires	prévu à partir de 2017
		Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)		oui
			Commentaires	comptages ponctuels jusqu'en 2014
		Etudes qualitatives (Oui/Non)		non
			Commentaires	

ANNEXE 5 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO DANS LES YVELINES

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	Département 78
V33 : km inscrits	**26,8 km**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	**26,8 km (100%)**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	Non
Lesquels ?	
Itinéraire autre que V33 le long de la Seine	Chemins de Seine : 96,8 km
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	57,6 km (59,5%)
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	39,2 km (40,5%)
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	Oui
Échéance de réalisation	
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	Non
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	Oui
Lesquels ?	Usine Renault de Flins / affaissement de berges à Rosny-sur-Seine / barrage de Mericourt
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Identifiant national V33
Autre que V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Avenue Verte London Paris / Pas de signa Chemins de Seine

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE				RÉPONSES
	Identité			
		Nom de l'itinéraire sur le territoire		**"Avenue Verte London Paris" et "Chemins de Seine"**
		Identité "Seine" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Oui
			Souhaitée (Oui/Non)	
		Identité "Impressionnisme" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	
			Souhaitée (Oui/Non)	
		Autre identité ? (Oui/Non)		Oui
			Commentaires	Avenue Verte London Paris
	Logo (Oui/Non)			Oui
		Commentaires		Avenue Verte London Paris
	Communication (Oui/Non)			Oui
		site internet (indiquez l'URL)		www.avenuevertelondonparis.com
		carte		
		dépliant papier		
		autres (évènements, appli, …)		Evènement "Seine en selle" / action presse "bord de Seine" / Création de boucles de randonnée pédestres le long de la Seine
	Services touristiques			
		Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)		Oui, le long des itinéraires
		Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)		Oui (sur l'Avenue Verte London Paris)
		RIS (Oui/Non)		
			Commentaires	
		Haltes et équipements (Oui/Non)		
			Commentaires	
	Observation-évaluation			
		Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)		
			Commentaires	
		Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)		
			Commentaires	
		Etudes qualitatives (Oui/Non)		
			Commentaires	

ANNEXE 6 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO DANS LE VAL-D'OISE

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	CD 95 + Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise
V33 : km inscrits - tronçon commun Avenue Verte Paris Londres	**46,8 km**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	**46,8 km (100%)**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	Non
Lesquels ?	
Itinéraires autre que V33 le long de la Seine - itinéraires possibles en bords de Seine dans le 95 (avec enjeux touristiques)	
1) Boucle du Vexin n°3 (Boucle de la Roche-Guyon) : km (potentiellement) inscrits	**6,7 km**
Dont site propre	5,2 km (77,5%)
Dont site partagé	1,5 km (22,5%)
Km réalisés (praticables mais non jalonnés à ce jour)	2,5 km (37%)
Dont site propre	1 km (36%)
Dont site partagé	1,5 km (74%)
Km non réalisés	4,2 km
Échéance de réalisation	2018-2019
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	Oui éventuellement par la RD913
Échéance de réalisation	-
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	Non
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	Non
Lesquels ?	-
2) Section Herblay - Cormeilles-en-Parisis : km (potentiellement) inscrits	**7,4 km**
Dont site propre	0,8 km (11%)
Dont site partagé	6,6 km (89%)
Km réalisés (praticables mais non jalonnés à ce jour)	5,6 km (76%)
Dont site propre	0,8 km (14%)
Dont site partagé	4,8 km (86%)
Km non réalisés	1,8 km (24%)
Échéance de réalisation	après 2019
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	Oui par Maisons-Laffitte
Échéance de réalisation	Déjà réalisé
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	Oui
Lesquels ?	Emprise réduite au droit des usines à La Frette-sur-Seine-Cormeilles-en-Parisis
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Non
Commentaires	-
Autre que V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Avenue Verte London Paris

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE				RÉPONSES
	Identité			
		Nom de l'itinéraire sur le territoire		**Avenue Verte London Paris**
		Identité "Seine" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Non
			Souhaitée (Oui/Non)	Oui en fonction de l'itinéraire V33 retenu
		Identité "Impressionnisme" ?		
			Utilisée (Oui/Non)	Non
			Souhaitée (Oui/Non)	Itinéraire de l'avenue verte Paris Londres via la vallée de l'Oise (Pontoise - Auvers) propice à une identité impressionnisme, également à étudier sur la V33 longeant la Seine (section La Roche Guyon et Vétheuil - Herblay La Frette)
		Autre identité ? (Oui/Non)		Le Vexin français
			Commentaires	boucle locale se connectant à la VVV
	Logo (Oui/Non)			Oui
		Commentaires		Avenue Verte London Paris
	Communication (Oui/Non)			Oui
		site internet (indiquez l'URL)		www.avenuevertelondonparis.com
		carte		en projet pour 2016/2017
		dépliant papier		oui - plaquette CD95
		autres (évènements, appli, …)		oui
	Services touristiques			
		Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)		Oui
		Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)		Oui
		RIS (Oui/Non)		à l'étude
			Commentaires	
		Haltes et équipements (Oui/Non)		oui
			Commentaires	Maison du Parc à Théméricourt : location (en haute saison), point d'eau, toilettes Île de loisirs de Cergy : Toilettes, point d'eau Vélo station à Cergy : location
	Observation-évaluation			
		Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)		Oui
			Commentaires	3 compteurs (Chaussy, Sagy, Neuville-sur-Oise) partagés sur la plateforme nationale des fréquentations
		Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)		
			Commentaires	PNR du Vexin et Val d'Oise Tourisme suivent la fréquentation via des questionnaires auprès des structures labelisées Accueil Vélo
		Etudes qualitatives (Oui/Non)		Non
			Commentaires	

ANNEXE 7 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO DANS L'EURE

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	Département 27
V33 : km inscrits	**95,3 km**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	**23,9 km (25%)**
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	71,4 (75%)
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Non
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	
Lesquels ?	
Itinéraire autre que V33 le long de la Seine	
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	
Lesquels ?	
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Autre que V33 (Oui/Non)	Non
Commentaires	

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE	RÉPONSES
Identité	
Nom de l'itinéraire sur le territoire	**l'appellation Seine à vélo est plébiscitée par les élus**
Identité "Seine" ?	
Utilisée (Oui/Non)	
Souhaitée (Oui/Non)	Oui
Identité "Impressionnisme" ?	
Utilisée (Oui/Non)	Non
Souhaitée (Oui/Non)	évuentuellement en sous titre
Autre identité ? (Oui/Non)	
Commentaires	
Logo (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Communication (Oui/Non)	Non
site internet (indiquez l'URL)	
carte	
dépliant papier	
autres (évènements, appli, …)	
Services touristiques	
Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)	En cours de réflexion
Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)	En partie (variante de l'Avenue Verte entre Gasny et Vernon)
RIS (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Haltes et équipements (Oui/Non)	
Commentaires	
Observation-évaluation	
Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)	Non
Commentaires	
Etudes qualitatives (Oui/Non)	Non
Commentaires	

ANNEXE 8 : ÉTAT DES LIEUX DE LA SEINE A VELO EN SEINE-MARITIME

INFRASTRUCTURE ET SIGNALISATION	RÉPONSES
Aménagements	
Maitre(s) d'ouvrage	Département 76 / Métropole Rouen Normandie / CODAH / Ville du Havre
V33 : km inscrits	**186 km**
Dont site propre	122 km (66%)
Dont site partagé	64 km (34%)
Km réalisés	**81 km (44%)**
Dont site propre	52 km (64%)
Dont site partagé	28 km (36%)
Km non réalisés	104 km (56%)
Échéance de réalisation	2016 et plus
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	Oui
Échéance de réalisation	97 km en site partagé déjà mis en œuvre
La continuité de la V33 est-elle garantie ? (Oui/Non)	Oui
Existe-il des points noirs majeurs sur la V33 ? (Oui/Non)	Oui
Lesquels ?	Problématique du foncier Problématique des risques technologiques
Itinéraire autre que V33 le long de la Seine	Non
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km réalisés	
Dont site propre	
Dont site partagé	
Km non réalisés	
Échéance de réalisation	
Un itinéraire provisoire est-il possible ? (Oui/Non)	
Échéance de réalisation	
La continuité de l'itinéraire est-elle garantie ? (Oui/Non)	
Existe-il des points noirs majeurs sur l'itinéraire ? (Oui/Non)	
Lesquels ?	
Signalisation	
V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	pour la signalisation définitive des nouvelles sections
Autre que V33 (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Logo 76 pour l'itinéraire Véloroute du Val de Seine

IDENTITÉ ET STRUCTURATION TOURISTIQUE DE LA VELOROUTE DE LA SEINE	RÉPONSES
Identité	
Nom de l'itinéraire sur le territoire	**Véloroute du Val de Seine**
Identité "Seine" ?	
Utilisée (Oui/Non)	Oui
Souhaitée (Oui/Non)	Oui
Identité "Impressionnisme" ?	
Utilisée (Oui/Non)	Non
Souhaitée (Oui/Non)	Non mais questionnement sur l'utilisation de cette thématique dans une éventuelle « Baseline/Signature »
Autre identité ? (Oui/Non)	
Commentaires	
Logo (Oui/Non)	Oui
Commentaires	Logo propre à la Seine-Maritime mais qui doit être changé pour de la signalisation réglementaire
Communication (Oui/Non)	Oui
site internet (indiquez l'URL)	http://www.seine-maritime-tourisme.com/diffusio/fr/je-choisis/une-balade/veloroute-voies-vertes/elbeuf/la-veloroute-du-val-de-seine_TFOITINOR076FS000E4.php
carte	Carte des itinéraire départementaux
dépliant papier	oui
autres (évènements, appli, …)	
Services touristiques	
Déploiement d'Accueil Vélo sur le territoire (Oui/Non)	Oui
Déploiement d'Accueil Vélo sur l'itinéraire (Oui/Non)	Oui
RIS (Oui/Non)	Non
Commentaires	en cours de réflexion avec les autres itinéraires départementaux
Haltes et équipements (Oui/Non)	
Commentaires	
Observation-évaluation	
Comptages permanents sur l'itinéraire (Oui/Non)	Oui
Commentaires	un seul Eco-compteur pour le moment mais montée en charge prévue dès cette année (+2) et les années futures (+ 4 à voir avec ceux installés par la Métropole)
Autres comptages sur l'itinéraire (Oui/Non)	
Commentaires	
Etudes qualitatives (Oui/Non)	Non
Commentaires	Enquête envisagée comme pour l'Avenue Verte

DÉPARTEMENTS & RÉGIONS CYCLABLES

Tél : 09 72 56 85 05

www.departements-regions-cyclables.org
info@departements-regions-cyclables.org