

## SÉQUENCE 1 : PARIS



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

### Portrait

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

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

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

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

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

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

### Enjeux mobilités

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

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



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

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

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



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

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

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

### Enjeux tourisme

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

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

### Enjeux écologiques

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



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

# Séquence Paris et aval de Paris

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

## Sites touristiques

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

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



