



À VÉLO

DE PARIS.....

..... À LA SOURCE DE LA SEINE

*Présentation du projet associatif
en Ile-de-France et dans les départements
de l'Aube et de la Marne*



Ce document est réalisé par le Collectif associatif « Vallée de la Seine à Vélo », qui regroupe les associations CycloTransEurope, Fédération Française de cyclotourisme (FFCT), Association pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V), Fédération pour les Circulations Douces en Essonne, Partage ta Rue 94, Collectif Vélo Ile-de-France et Melun Agglo à Vélo.

Décembre 2022

Préambule

En 2020, la véloroute « Seine à Vélo » était officiellement ouverte entre Paris et Le Havre ou Deauville, et inscrite au Schéma National Vélo sous le nom de « V33 – Seine à Vélo ».

Tout en se félicitant de cette réalisation, un certain nombre d'associations et de fédérations de cyclistes se sont mobilisées pour demander l'extension de cette infrastructure à la partie amont de la Seine.

C'est un an auparavant qu'au cours du colloque de Melun (Mai 2019), le collectif associatif « Vallée de la Seine à Vélo » proposait à un certain nombre de collectivités et d'organismes de s'engager à étudier et à réaliser ce prolongement.



Un premier succès fut obtenu auprès du réseau national « Vélo & Territoires » qui fit officialiser l'extension de la véloroute « V33 – Seine à Vélo » jusqu'à la ville de Troyes.



Actes du colloque de Melun (Mai 2019)
consultables sur le site :

<https://eurovelo3.fr/int1/assets/pdf/seine-nouvelle-voie-velo.pdf>

Le tracé indicatif joint à l'arrêté interministériel qui a suivi¹ précisait que la V33 avait son tracé commun avec la Scandibérique (ou EuroVélo 3 ou EV3) entre Paris et Saint-Mammès (77). De Saint-Mammès à la « Vélovoie du canal de Haute-Seine » (réalisée entre Crancey (10) et Troyes), la V33 devrait suivre la vallée de la Seine, en passant par Montereau (77), Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10), puis emprunter la « Vélovoie du canal de Haute-Seine » réalisée par le Conseil Départemental de l'Aube.

Le Collectif associatif « Vallée de la Seine à Vélo, de la source à la mer » reste aujourd'hui mobilisé pour la poursuite du projet au-delà de Troyes, jusqu'à la source de la Seine, puis jusqu'à Dijon afin que cette véloroute puisse s'inscrire de façon cohérente dans le réseau national des Véloroutes et Voies Vertes. Dans l'objectif d'une double utilisation de la véloroute pour des usages de loisirs et pour les déplacements du quotidien, il veille à une bonne cohérence avec les grands aménagements cyclables existants ou en projet comme l'EV3 ou le RER V en Ile-de-France.

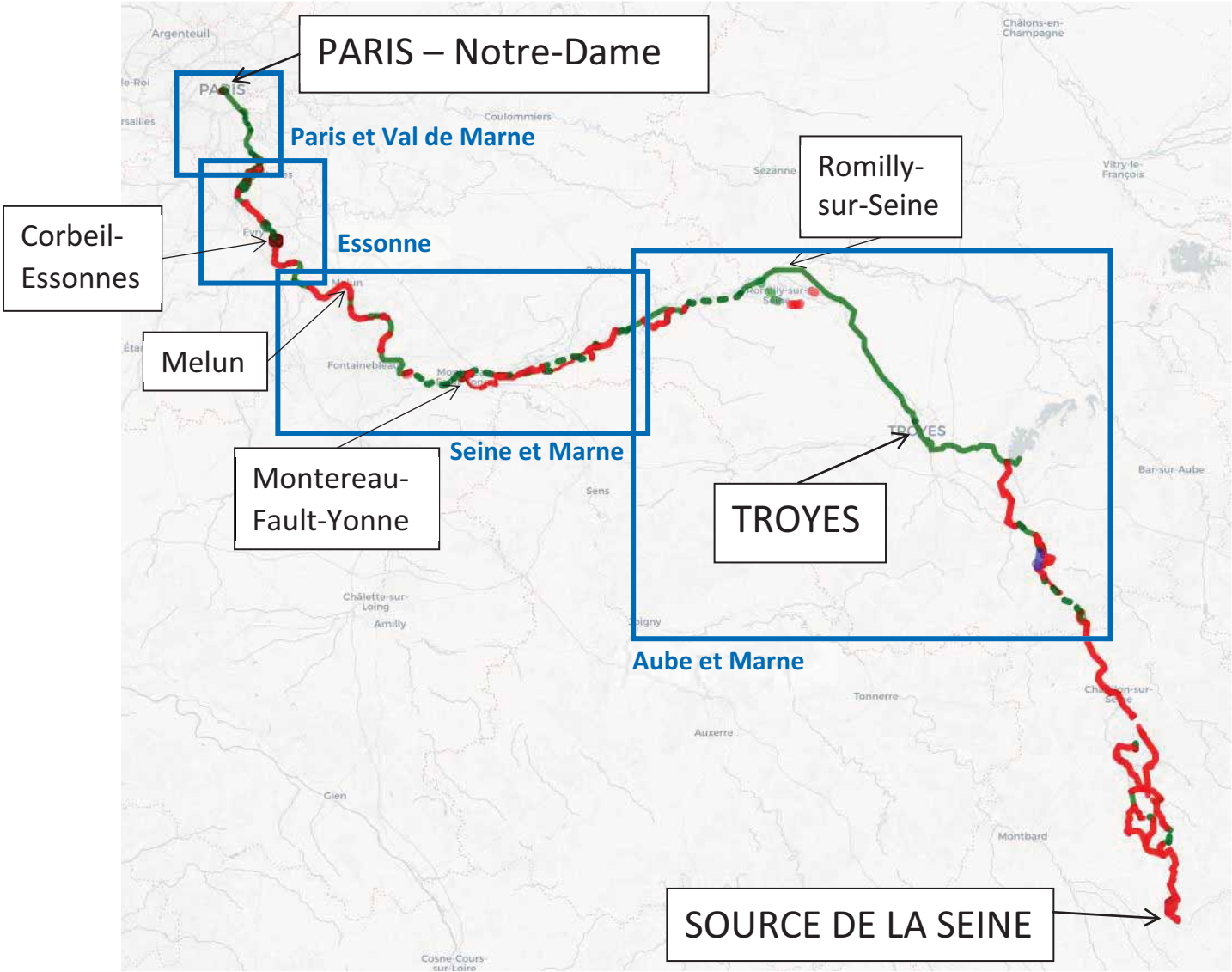
Aujourd'hui complètement réalisée à Paris et dans le Département de la Marne, la partie amont de « Seine à Vélo » est presque entièrement présente sur le terrain dans le Val-de-Marne. Elle n'existe cependant que partiellement dans l'Essonne, la Seine-et-Marne, l'Aube et la Côte d'Or.

Le tracé retenu par les associations, à la suite d'échanges avec les services départementaux, avec certaines communautés de communes ou d'organismes officiels comme VNF, ainsi que par plusieurs reconnaissances sur le terrain, est présenté dans les pages qui suivent. Il constitue une base de discussion avec les futurs maîtres d'ouvrage qui seront choisis par le Comité de Pilotage de cette véloroute, dont la constitution reste aujourd'hui à mettre en œuvre.

Vous trouverez ci-après le détail de l'itinéraire entre Paris et les départements de l'Ile-de-France (Val-de-Marne, Essonne, Seine-et-Marne), puis les départements de l'Aube et de la Marne. Ces propositions sont destinées à poser les bases de discussion associant l'ensemble des acteurs concernés par le tracé de la Seine à Vélo.

¹ Le texte de l'arrêté et la carte jointe ont été publiés au Journal Officiel du 22/01/2021

CARTE GENERALE DU TRACE PROPOSE DE LA SEINE A VELO EN AMONT DE PARIS



Fond de plan : OpenStreetMap Positron

SOMMAIRE

Préambule

Carte générale du tracé proposé de la Seine à Vélo en amont de Paris

PARIS ET VAL DE MARNE	7
DEPARTEMENT DE L'ESSONNE	27
DEPARTEMENT DE LA SEINE ET MARNE	49
DEPARTEMENT DE L'AUBE ET DEPARTEMENT DE LA MARNE	83
LA SUITE DU TRACE EN COTE D'OR	103

Les qualités du tracé : demandes des associations

Conclusions



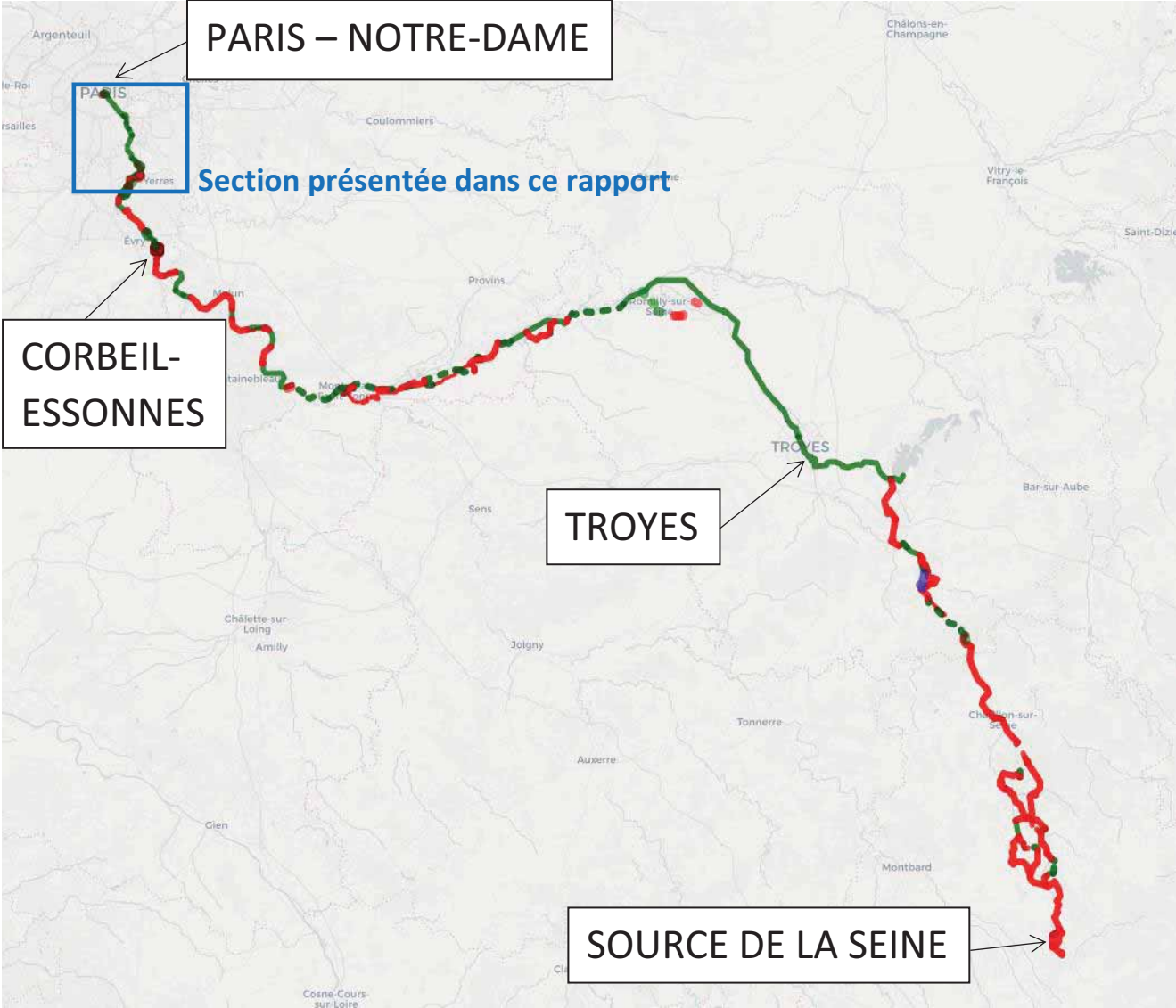
À VÉLO

DE PARIS.....

..... À LA SOURCE DE LA SEINE

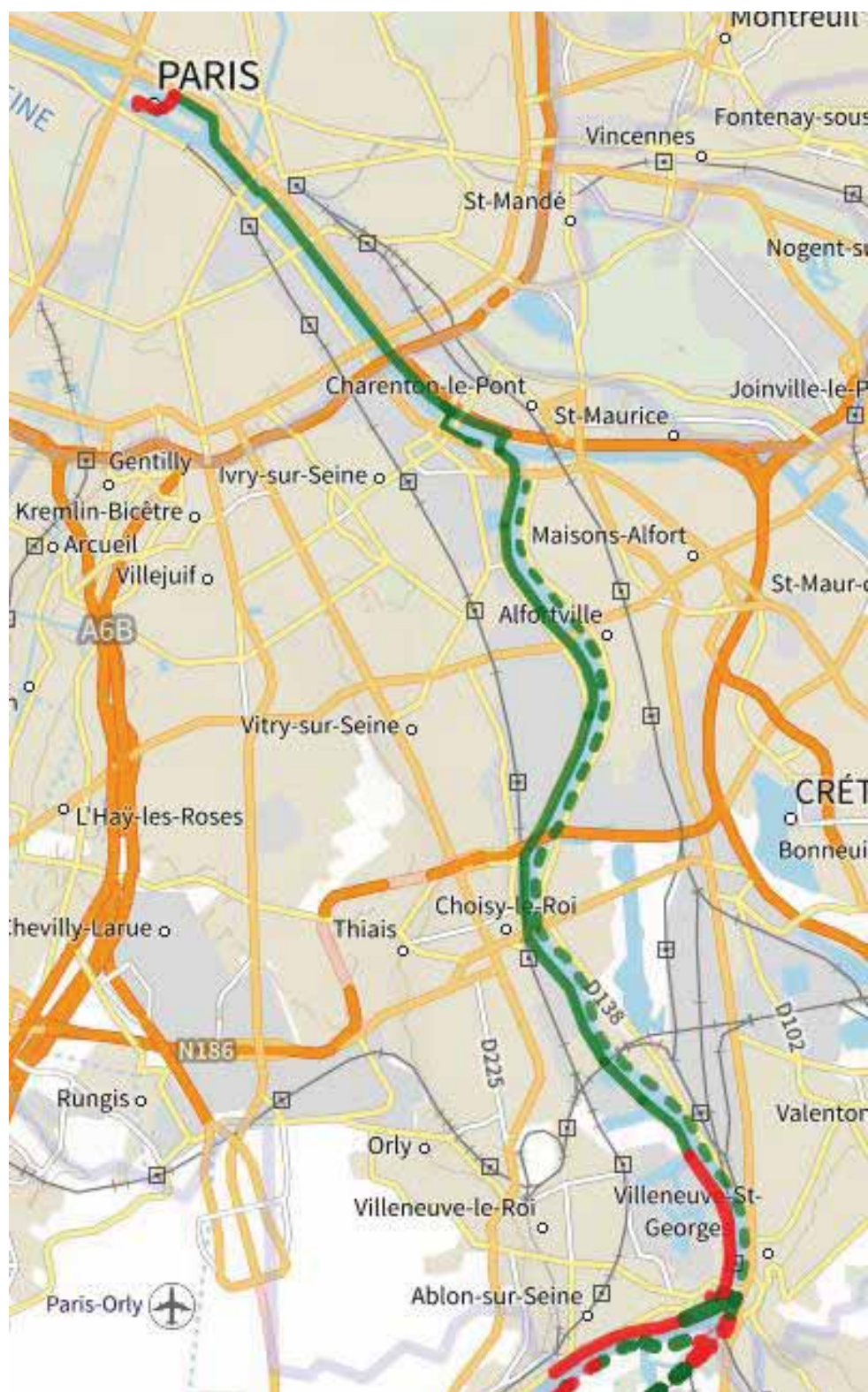
*Présentation du projet associatif pour
la Ville de Paris et le Val-de-Marne*

CARTE GENERALE DU TRACE PROPOSE DE LA SEINE A VELO EN AMONT DE PARIS



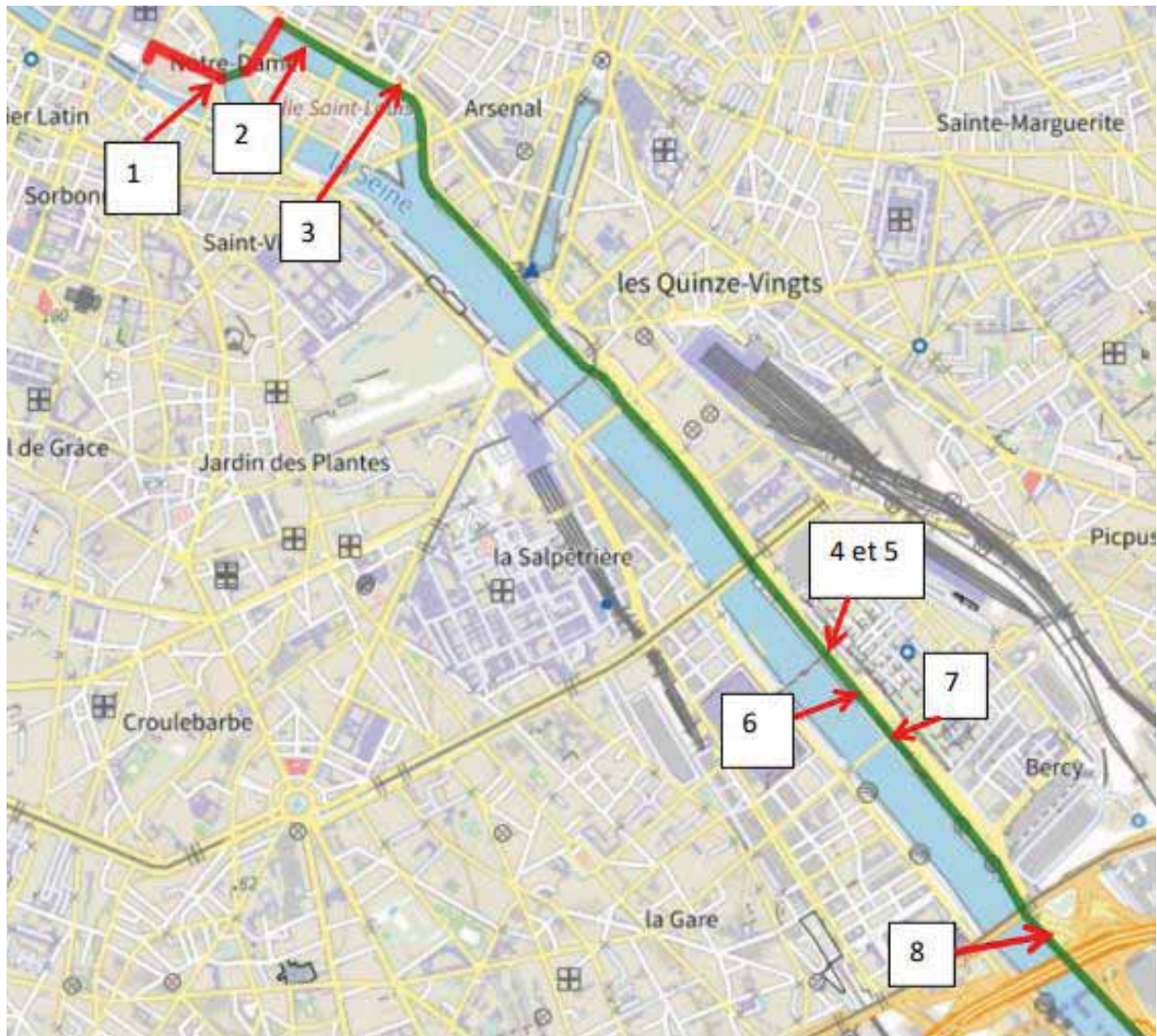
Fond de plan : OpenStreetMap Positron

CARTE DU TRACÉ À PARIS ET DANS LE VAL-DE-MARNE



-  Voie verte
-  Site partagé
-  Variantes de tracé
-  Variantes de tracé

1. VILLE DE PARIS



Carte du tracé proposé, avec emplacement des photos

Sur le principe, la description du tracé illustrée dans ce rapport se concentre sur l'itinéraire principal, situé d'un côté ou de l'autre de la Seine.

Toutefois, les associations défendent le principe d'un aménagement pour les mobilités actives des berges de Seine sur l'ensemble des deux rives en zone urbaine, de Paris à Corbeil-Essonnes.

La section amont de la véloroute « Seine à Vélo » part du parvis de Notre-Dame. Cet itinéraire rejoint la rive droite de Seine en utilisant les bandes cyclables existantes situées rue Notre-Dame et les deux ponts sur la Seine (photo 1). A la sortie du pont Louis-Philippe, une rampe permet de rejoindre la Voie sur berge (photo 2), que l'on suit jusqu'au bout (photo 3).



1. Sortie de l'île de la Cité, derrière Notre-Dame (photo A. Duguet)



2. Accès à la Voie sur berge nord, rive droite de Seine (photo A. Duguet)



3. Voie sur berge rive droite (photo A. Duguet)



4. Piste existante rive droite, vue depuis la Passerelle Simone-de-Beauvoir (photo A. Duguet)

Après la voie sur berge, l'itinéraire, marqué par le fléchage « Scandibérique », se prolonge par la piste cyclable existante située le long du quai de Bercy, voie rapide 2x3 voies (photo 4). Entre le Pont de Bercy et le Pont de Tolbiac, il est possible de passer aussi sur le quai bas, plus près de la Seine (photos 5 et 6).

Du Pont de Tolbiac (photo 7) au Boulevard périphérique (photo 8) puis à Charenton, l'itinéraire suit la piste cyclable existante, coincée entre le fleuve et la voie rapide.

Il n'y a actuellement aucune sortie possible, ni vers Paris et le bois de Vincennes, ni vers Charenton, sur une longueur de près de 3 km. Si une rampe d'accès est en construction pour accéder au pont Mandela (RD154A) qui relie Charenton à Ivry (voir plus loin), d'autres connexions devraient être envisagées. Il est d'ailleurs question d'un projet de passerelle sur l'A4 reliant la berge à Charenton dans le cadre du futur projet urbain Charenton-Bercy.



5. Tracé alternatif possible, en quai bas rive droite (photo A. Duguet)



6. Sortie du tracé alternatif quai bas et jonction avec la piste située le long du quai haut (photo A. Duguet)

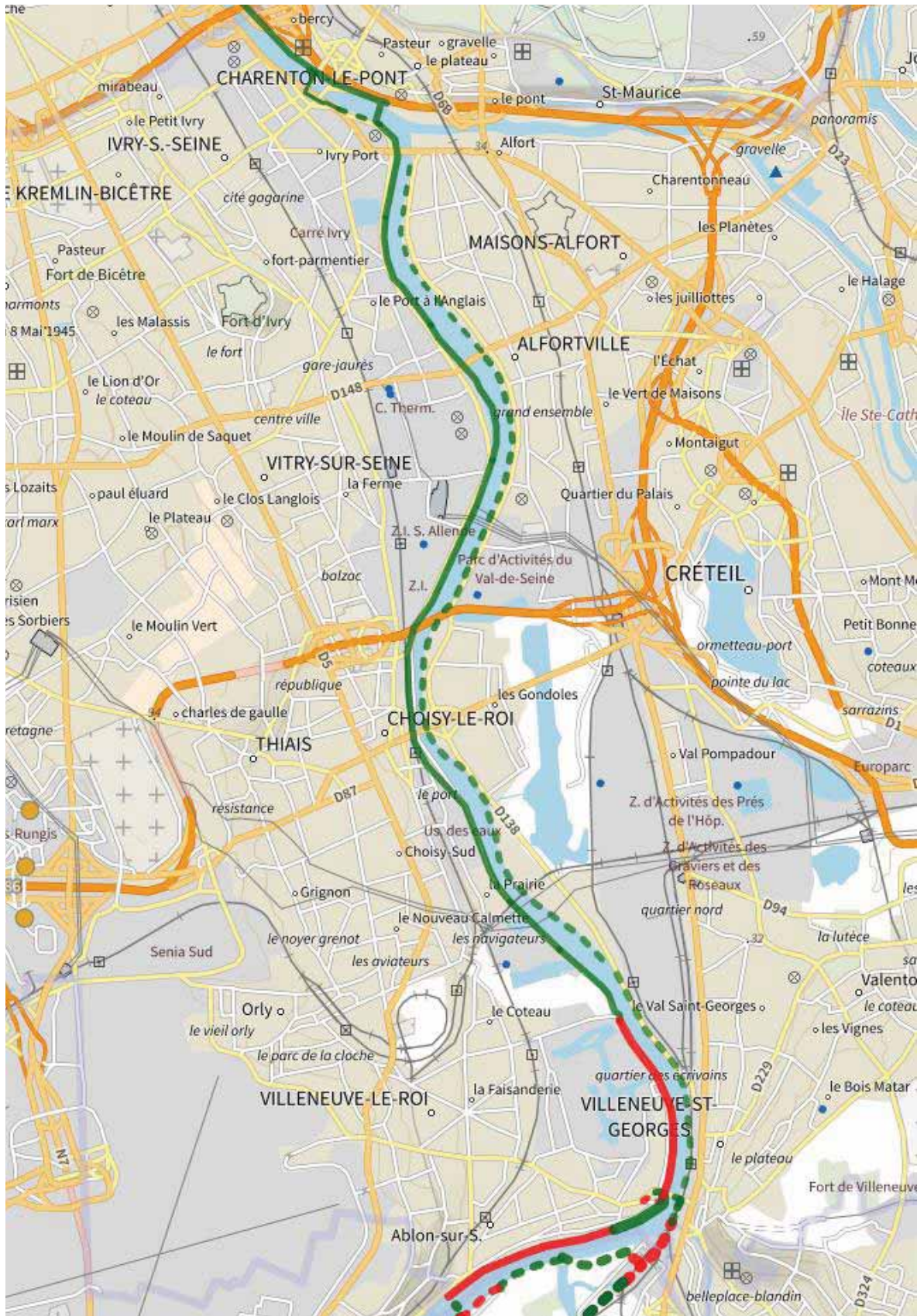


7. Carrefour avec le pont de Tolbiac (photo A. Duguet)



8. Sortie de Paris, passage sous le boulevard périphérique (photo A. Duguet)

2. DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE



2.1 De Charenton-le-Pont à Choisy-le-Roi

L'entrée dans le département du Val-de-Marne se fait dans la continuité du tracé parisien, l'itinéraire emprunte la piste cyclable existante jusqu'à la « Passerelle des câbles », reliant Charenton-le-Pont à Ivry, et située entre la Seine et l'Autoroute A4 (photos 1 à 4). Prochainement, la « Seine à Vélo » (V33) - qui poursuit le même tracé que la Scandibérique (EV3) - pourra rejoindre la rive gauche en empruntant le pont aval des deux ponts Nelson Mandela, au moyen de rampes dont la construction est annoncée (photo 3).



1. Entrée de l'EV3-V33 dans Charenton-le-Pont (photo A. Duguet)



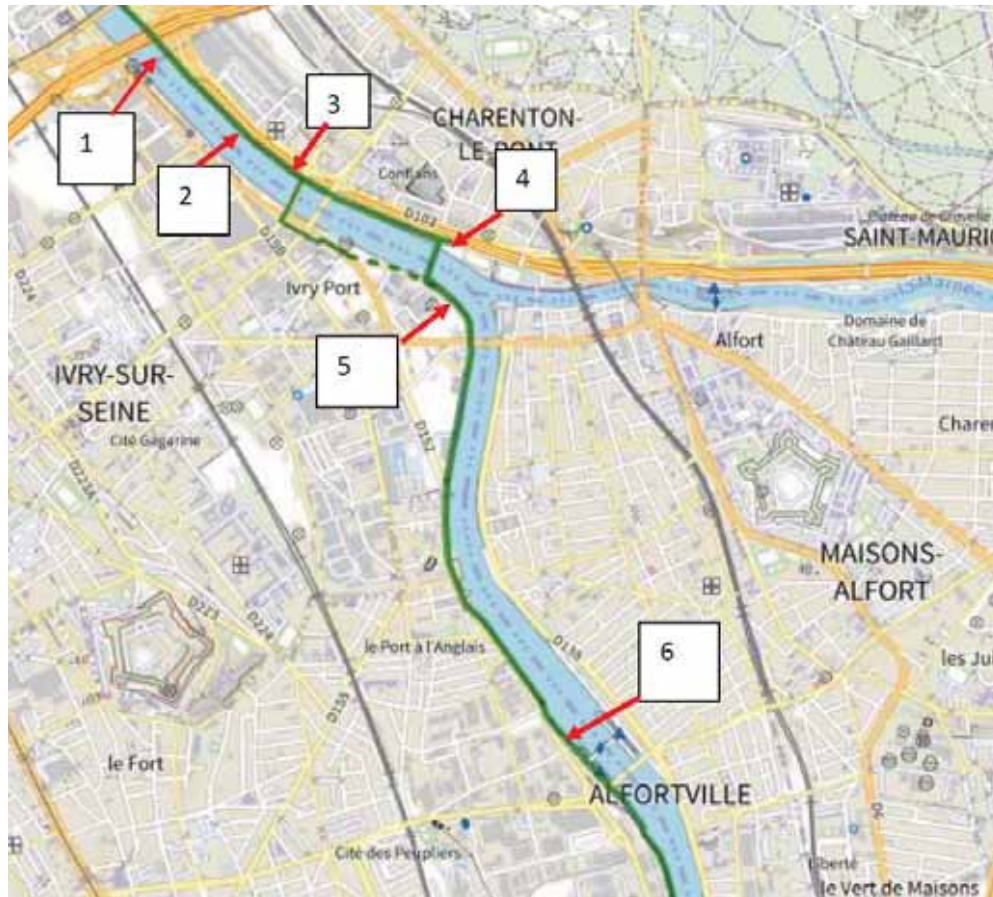
2. « Seine à Vélo » à l'approche des ponts Nelson Mandela (photo A. Duguet)



3. Passage de la V33 sous les ponts Nelson Mandela, projet de création d'une rampe (photo A. Duguet)



4. Franchissement de la Seine par la passerelle des câbles (photo A. Duguet)



Carte 1 : Val-de-Marne Nord, avec emplacement des photos

En rive gauche, la V33 emprunte la piste cyclable située quai Auguste Deshaies (photo 5) puis rejoint la voie verte longeant la Seine à Vitry-sur-Seine jusqu'au pont du Port à l'Anglais, puis la piste cyclable du quai Jules Guesde, dont la qualité est à améliorer (photos 7, 8 et 9).



La passerelle des câbles : un ouvrage d'art ancien qui a besoin d'être réhabilité (photo Ph. Ungerer)



5. Quai Auguste Deshaies à Ivry (photo Ph. Ungerer)



6. Chemin de halage à Vitry
(photo Ph. Ungerer)



7. Quai Jules Guesde à Vitry
(photo Ph. Ungerer)



8. Quai Jules Guesde à Vitry
(photo Ph. Ungerer)



9. Quai Jules Guesde à Vitry. A droite, la
« passerelle des gaz » (photo Ph. Ungerer)

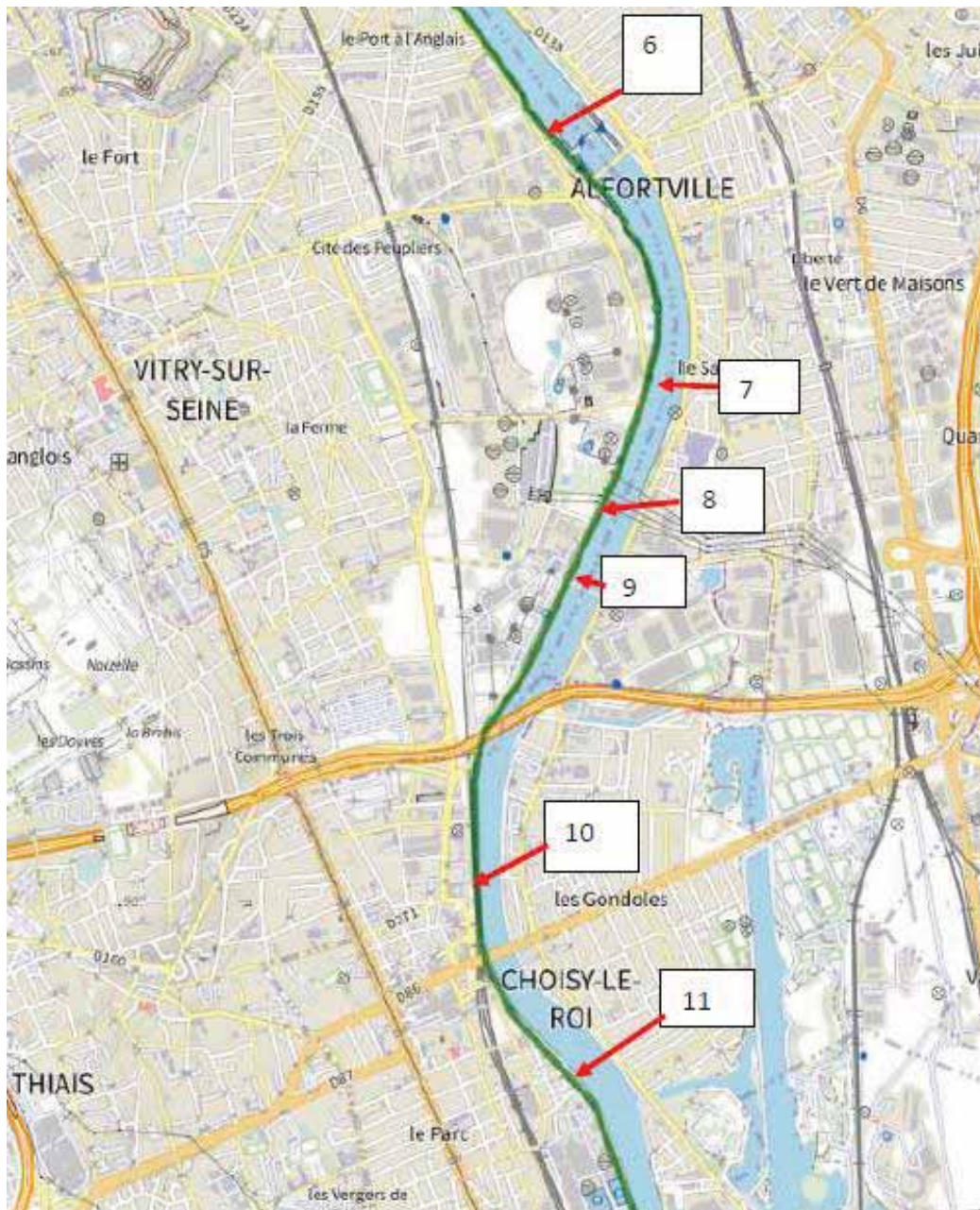
A Choisy-le-Roi, une piste cyclable en contrebas du quai Voltaire, suivie d'un réaménagement de quais favorable aux piétons et aux vélos, permettent une traversée agréable de cette commune, au plus près du fleuve et à l'écart de la circulation automobile.



10. Choisy-le-Roi : Piste cyclable en contrebas du quai Voltaire (photo Ph. Ungerer)



11. Choisy-le-Roi : quai de Choisy (photo A. Duguet)



Carte 2 : Val-de-Marne centre, avec emplacement des photos

Analyse générale et projets d'évolution du tracé

Se fauillant dans un passage étroit en rive droite sous les voies routières aux portes de Paris, le tracé de Seine à Vélo emprunte le tracé commun à l'EV3. A Charenton, ce chemin de halage est l'un des itinéraires cyclables majeurs d'Ile de France, emprunté par des milliers de cyclistes chaque jour pour leurs trajets quotidiens ou leurs loisirs. Aujourd'hui c'est sur l'imposante passerelle des câbles que l'EV3 franchit la Seine vers Ivry, à proximité du confluent Marne-Seine et du centre Chinagora à l'architecture de pagode. L'itinéraire longe ensuite la rive gauche jusqu'au pont de Choisy par la piste de l'EV3, en passant sous le pont d'Ivry et sous le pont suspendu du Port à l'Anglais. Cette piste est ancienne mais continue, et le tracé proposé pour Seine à vélo en reprend le tracé pour l'essentiel.

Dans un contexte où plusieurs projets d'aménagement sont en cours ou en projet, ce trajet est toutefois amené à évoluer fortement pour les cyclistes.

Le premier de ces projets est le Réseau Express Vélo (RER V) initié par le Collectif Vélo Ile-de-France et soutenu par la Région Ile-de-France. Deux des lignes de ce projet de pistes cyclables à haute qualité de service coïncident avec l'itinéraire de Seine à Vélo : la ligne E1 (Paris-Chatelet à Tournan-en-Brie) à Charenton et la ligne D2 (de Paris à Corbeil-Essonnes le long de la Seine) en amont d'Ivry. Loin d'être concurrent, Seine à Vélo est un projet qui vient en appui au RER V dont il utilisera les aménagements.

Le deuxième de ces projets est la construction d'une rampe cyclable qui reliera directement le quai de Charenton à la piste cyclable bidirectionnelle du pont Mandela Amont. Le chantier mené actuellement par le Conseil départemental du Val-de-Marne devrait permettre dès 2023 le franchissement de la Seine par ce pont, plus facile à emprunter et à entretenir que la passerelle des câbles. Pour assurer la continuité cyclable entre le pont Mandela amont et la passerelle des câbles côté Ivry, il faudra toutefois réaliser un aménagement cyclable adapté sur le quai Jean Compagnon à Ivry.

Le troisième projet d'aménagement qui impactera Seine à Vélo est la ZAC Ivry Confluences, un chantier de grande envergure qui organise la transition des quartiers sud d'Ivry, essentiellement industriels jusque récemment, vers des usages tertiaires et résidentiels. Dans ce cadre la ville d'Ivry a prévu que les cyclistes empruntent préférentiellement la piste cyclable créée en 2021 le long d'une nouvelle artère - le Cours de l'Industrie, à quelques centaines de mètres du bord de Seine. Entre la passerelle des câbles et la limite Ivry/Vitry, le bord de Seine sera libéré du trafic motorisé et réservé en priorité aux piétons. Mais pour préserver l'intérêt de l'EV3 et de Seine à Vélo, il faudra maintenir une possibilité d'emprunter le tracé en bord de Seine pour le tourisme familial à vélo. Il est donc important de prévoir un aménagement de type voie verte à proximité du fleuve, suffisamment large pour éviter les conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Cette double possibilité est inscrite explicitement dans le projet de RER V ligne D2.

Le quatrième projet impactant est celui du bus en site propre TZen 5 reliant Paris à Choisy-le-Roi, porté par Ile-de-France Mobilités (IDFM). Ce projet, dont le tracé alterne entre bords de Seine et quartiers plus éloignés de la rive, amènera à reprendre en plusieurs endroits la route départementale qui longe la Seine à Vitry sur Seine. IDFM a prévu de requalifier la piste cyclable de l'EV3 à cette occasion, et les discussions récentes de préparation du RERV D2 ont permis de bien préciser les besoins des cyclistes : assurer la continuité de la piste cyclable au droit des stations, remonter la piste cyclable au niveau de la chaussée pour éviter le quai bas souvent inondé en hiver ou au printemps, ne pas cisailer le flux de cyclistes par la circulation motorisée. Ces demandes sont soutenues aussi par le Collectif Seine à Vélo.

Un cinquième projet d'aménagement est celui des Ardoines à Vitry-sur-Seine, où la centrale thermique EDF doit être démantelée et restructurée, près de laquelle devrait être implanté

un port urbain et un site industriel destiné à Air Liquide. Ce projet est porté par Haropa et soutenu par le Conseil départemental du Val-de-Marne ; toutefois il semble que le projet actuel ne prévoit pas de maintenir le passage de l'EV3 en rive de Seine. Ce serait une régression importante par rapport au tracé actuel de l'EV3. Il faudrait donc au contraire profiter de ce chantier pour mieux aménager un passage protégé des vélos au plus près de la rive.

Avec la réalisation prévue du RERV, on peut espérer que l'itinéraire de Seine à Vélo entre Charenton et Choisy-le-Roi bénéficiera d'aménagements cyclables continus et de qualité. Par contre, une faiblesse importante de ce tronçon est le manque de liaison cyclable transversale avec les villes proches. Par exemple, il n'existe aucun aménagement cyclable pérenne permettant de traverser la Seine entre la passerelle des câbles et le pont de Choisy-le-Roi, 6km plus au sud. Pour mieux relier rive droite et rive gauche, nous proposons d'envisager la construction d'une passerelle piétons-vélos sur la Seine entre Vitry et Alfortville, aux environs du pont du Port à l'Anglais. Deux kilomètres en amont, il est aussi possible de requalifier ou de reconstruire la passerelle du gaz entre Vitry et Alfortville, aujourd'hui désaffectée et abandonnée.

2.2 De Choisy-le-Roi à Villeneuve-le-Roi et Ablon-sur-Seine

La traversée des communes d'Orly et de Villeneuve-le-Roi emprunte tantôt des sections de type voie verte comme lors de la traversée de la Promenade des Mariniers (photos 1 et 2), tantôt des tronçons en site partagé, qui conduisent à la passerelle de franchissement de l'écluse d'Albon (photos 3 à 6).



1. Promenade des Mariniers à Villeneuve-le-Roi (ph. E. Marchandise)



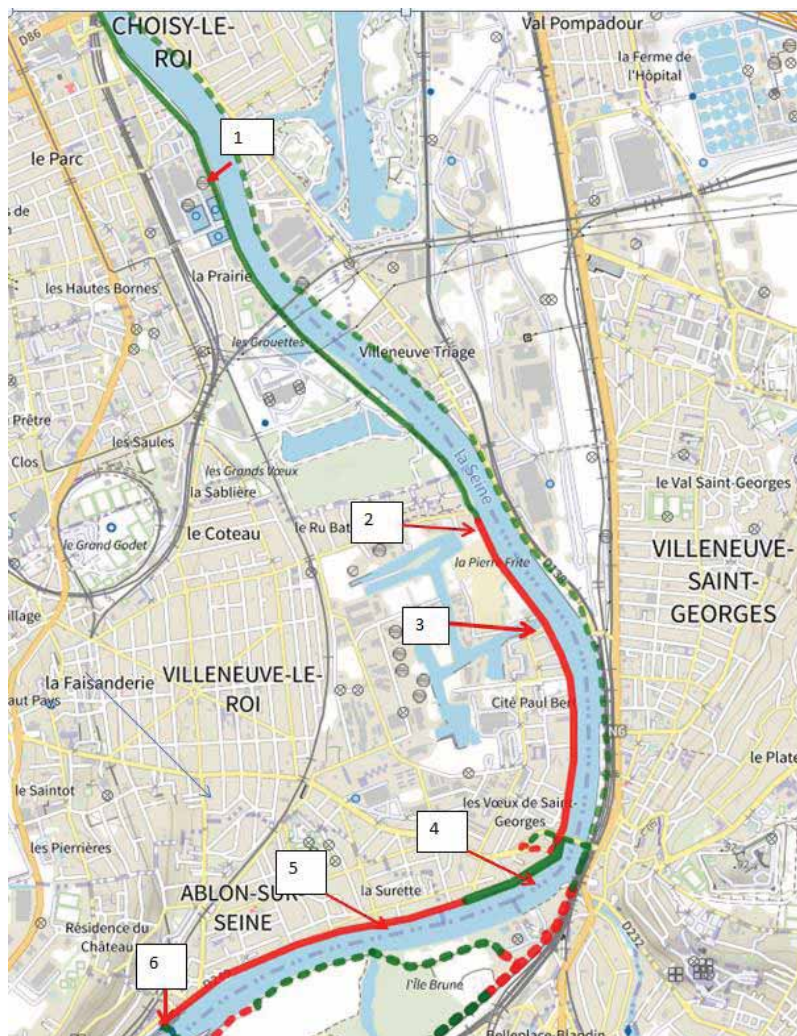
2. Avenue du Front-de-Seine à l'entrée de la promenade, Villeneuve-le-Roi (photo A.Duguet)



3. Franchissement d'une darse à Villeneuve-le-Roi (ph. A. Duguet) : passage très étroit sur un pont à circulation alternée (dont bus).



4. Avenue du Front-de-Seine à Villeneuve-le-Roi (photo M. Gawlik)



Carte 3 : Val-de-Marne sud, avec emplacement des photos

Analyse générale et propositions d'évolution du tracé

De Choisy-le-Roi à Villeneuve-le-Roi

Au sud du pont de Choisy-le-Roi, l'itinéraire en bord de Seine emprunte des voies peu fréquentées (quai Fernand Dupuy, quai de Choisy) où des écluses ont été installées pour modérer le trafic motorisé.

Dans Orly puis Villeneuve-le-Roi, le passage par le Chemin de Halage en bord de Seine, puis la Promenade des Mariniers, est agréable mais demanderait des améliorations afin de réduire le risque de conflits piétons-vélos (élargissement, revêtement plus adhérent...). Les chicanes ainsi que les sections à tracé sinueux gênent les vélos avec carriole, les tandems, les vélos-cargos et aussi les vélos tricycles pour PMR (ce qui est illégal du point de vue de la loi de 2005 sur l'accessibilité). Les barrières doivent être supprimées pour permettre le passage des vélos spéciaux, et remplacées par de simples bornes anti-intrusion de voitures. La largeur de cette section en voie verte, de 1,5 à 2,5 m, est tout à fait inadaptée : idéalement, elle devrait répondre au cahier des charges du RER V qui prévoit au moins 4 m de large, pour permettre une bonne cohabitation entre cyclistes et piétons.



Chicanes et barrières, revêtement en pavés à Orly (Photo A. Duguet)



Tracé sinueux et étroit à Villeneuve-le-Roi (photo A. Duguet)

Un peu plus au sud, l'Avenue du Front de Seine présente un large trottoir partagé piétons-vélos qui gagnerait à être mieux signalé.

Encore plus au sud, il est possible de passer en rive droite de Seine par le pont de Villeneuve-Saint-Georges (piste cyclable). Un itinéraire alternatif en rive droite est ainsi envisageable en amont de Villeneuve-Saint-Georges, mais il serait nécessaire de construire une rampe cyclable pour relier le quai bas à la piste du pont de Villeneuve-Saint-Georges. L'avantage de cette alternative serait de pouvoir longer de près la rive de Seine dans Vigneux-sur-Seine, en prévoyant la construction d'une courte passerelle pour franchir la darse en aval de l'écluse d'Ablon (voir description plus loin).

De Villeneuve-le-Roi à Athis-Mons

Au sud du pont de Villeneuve-Saint-Georges, l'itinéraire principal de l'EV3 en rive gauche de Seine emprunte le Quai de Halage à Villeneuve-le-Roi puis le quai Pasteur et le quai de la Baronnie à Ablon-sur-Seine. Cette section étroite parcourue par un trafic routier dense pose problème actuellement. Comme le prévoit le projet du RERV D2, nous soutenons la mise en œuvre d'un plan de circulation visant à pacifier le bord de Seine en éloignant le trafic de transit. Cette réalisation ambitieuse demandera la collaboration de plusieurs communes (Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine et Athis-Mons) et des deux départements concernés (Essonne et Val-de-Marne). Compte tenu des contraintes locales (coteau raide, voie ferrée longeant la Seine) il est en effet nécessaire de dévier le trafic de transit vers le plateau dès Athis-Mons pour le réduire significativement dans Ablon.

L'itinéraire principal de Seine à Vélo franchit la Seine par la passerelle de l'Ecluse d'Ablon et rejoint la rive opposée à Vigneux-sur-Seine pour aboutir à l'Île de loisirs du Port aux Cerises à Draveil. Cette passerelle est actuellement d'accès difficile (escalier + goulottes) mais devrait être équipée prochainement de rampes cyclables et de nouveaux garde-corps dans le cadre d'un projet mené par VNF et le CD du Val-de-Marne. Il a obtenu un financement au titre du Plan Vélo, le démarrage des travaux est en attente du feu vert du CD de l'Essonne.



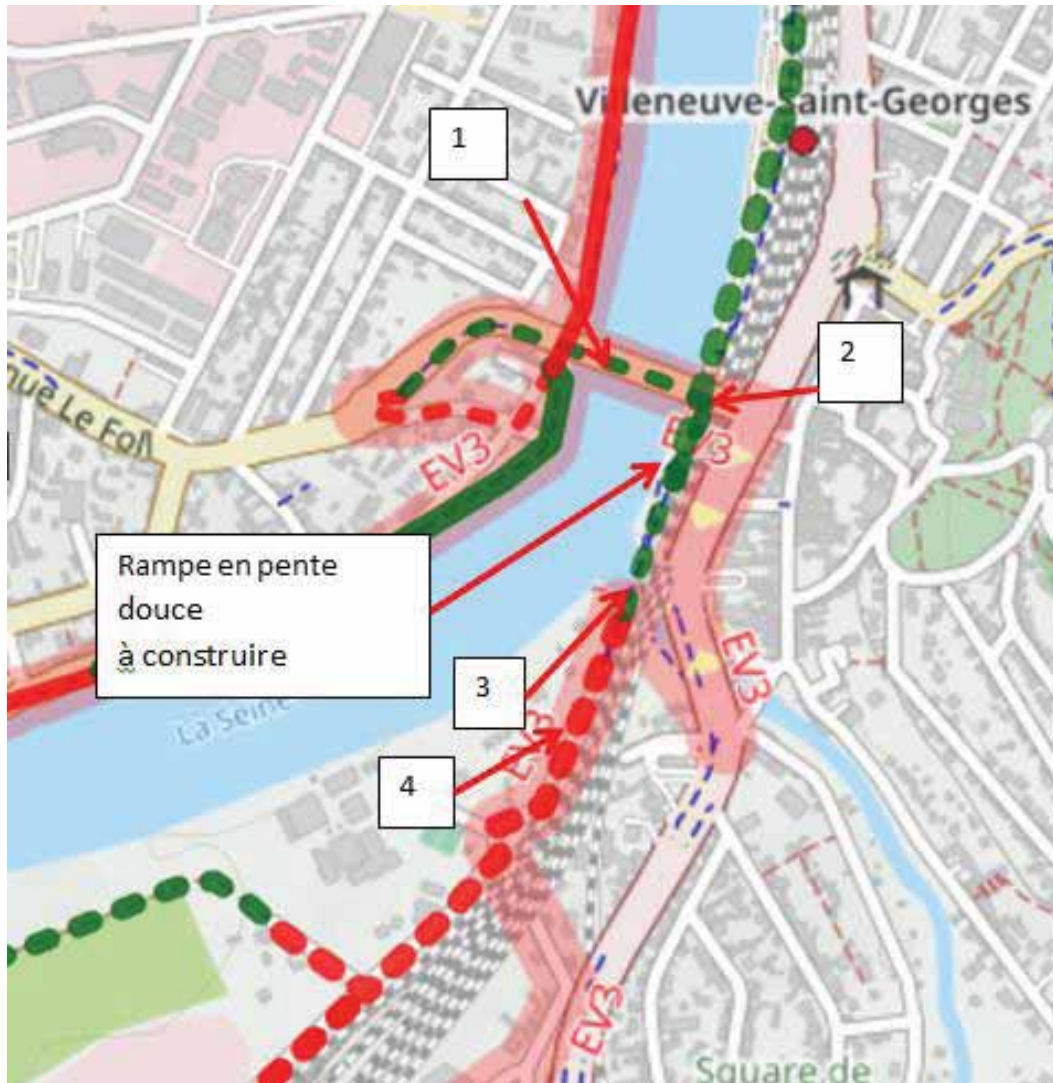
5. Quai de la Baronnie à Ablon (photo M. Gawlik)



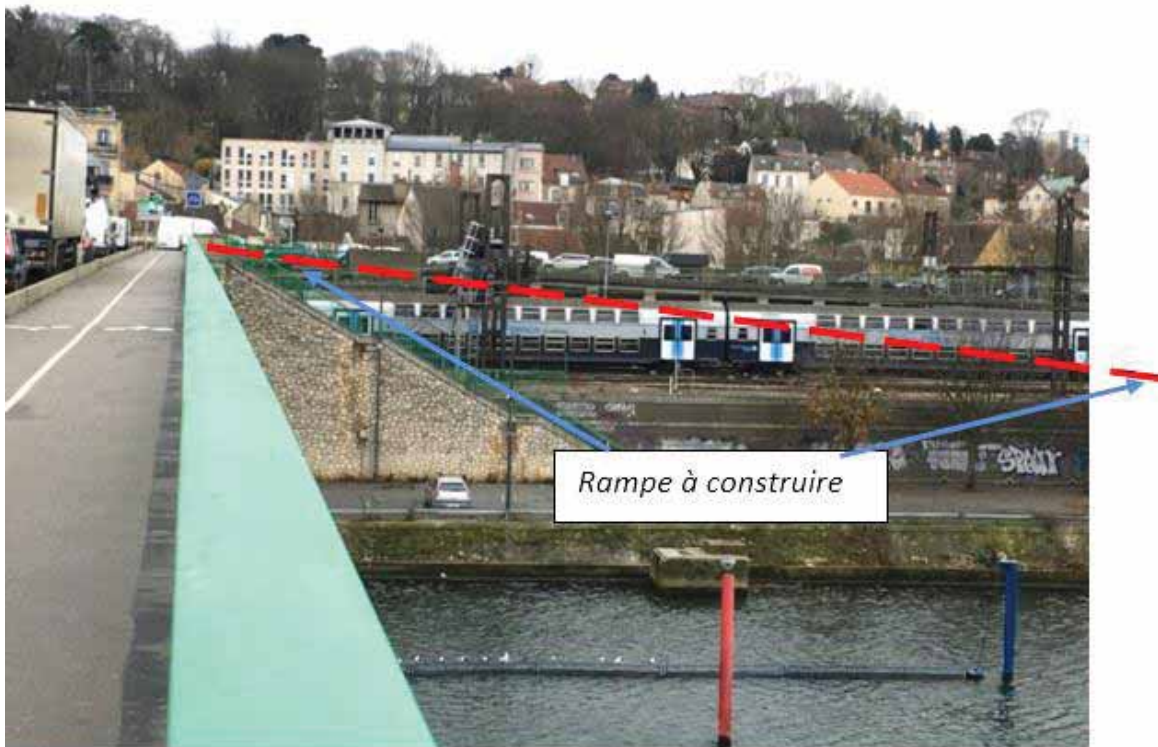
6. Ablon-sur-Seine : passerelle de l'écluse (photo A. Duguet)

2.3 VARIANTE RIVE DROITE (LONG TERME)

A plus long terme, une variante franchissant la Seine par le pont de Villeneuve-le-Roi sera donc à étudier. Celle-ci utiliserait la piste cyclable bi-directionnelle qui existe déjà sur ce pont (photo 1), puis une rampe en pente douce qui serait à construire (photos 1 et 2), permettant de rejoindre la piste existante rive droite qui mène à Vigneux-sur-Seine dans l'Essonne (photos 3 et 4).



Carte 4 : Passage en rive droite, avec emplacement des photos



1. Pont de Villeneuve-le-Roi : principe de création d'une rampe pour descendre sur le quai (photo A. Duguet)



2. Villeneuve-Saint-Georges : liaison actuelle entre le pont et le quai, à remplacer (ou à doubler) par une rampe plus accessible aux cyclotouristes (photo A. Duguet)



3. Passerelle de franchissement de l'Yerres, au droit de sa confluence avec la Seine (photo A. Duguet)



4. Sente de Vigneux à Villeneuve-Saint-Georges (photo A. Duguet)

L'itinéraire emprunterait ainsi la Sente de Vigneux à Villeneuve-Saint Georges qui longe le mur du chemin de fer, avant d'arriver à Vigneux-sur-Seine (91).

A partir de là, deux possibilités seront à envisager :

- Continuer le tracé le long de la voie ferrée sur des petites routes dont la sécurité sera à améliorer
- Ou poursuivre aussi près que possible du bord de Seine, en traversant le domaine des Voies Navigables de France. Dans ce cas une nouvelle voie verte serait créée sur le Chemin de l'écluse, et une petite passerelle aura à être réalisée sur le petit bras de rivière qui interrompt ce chemin sur son parcours.



À VÉLO

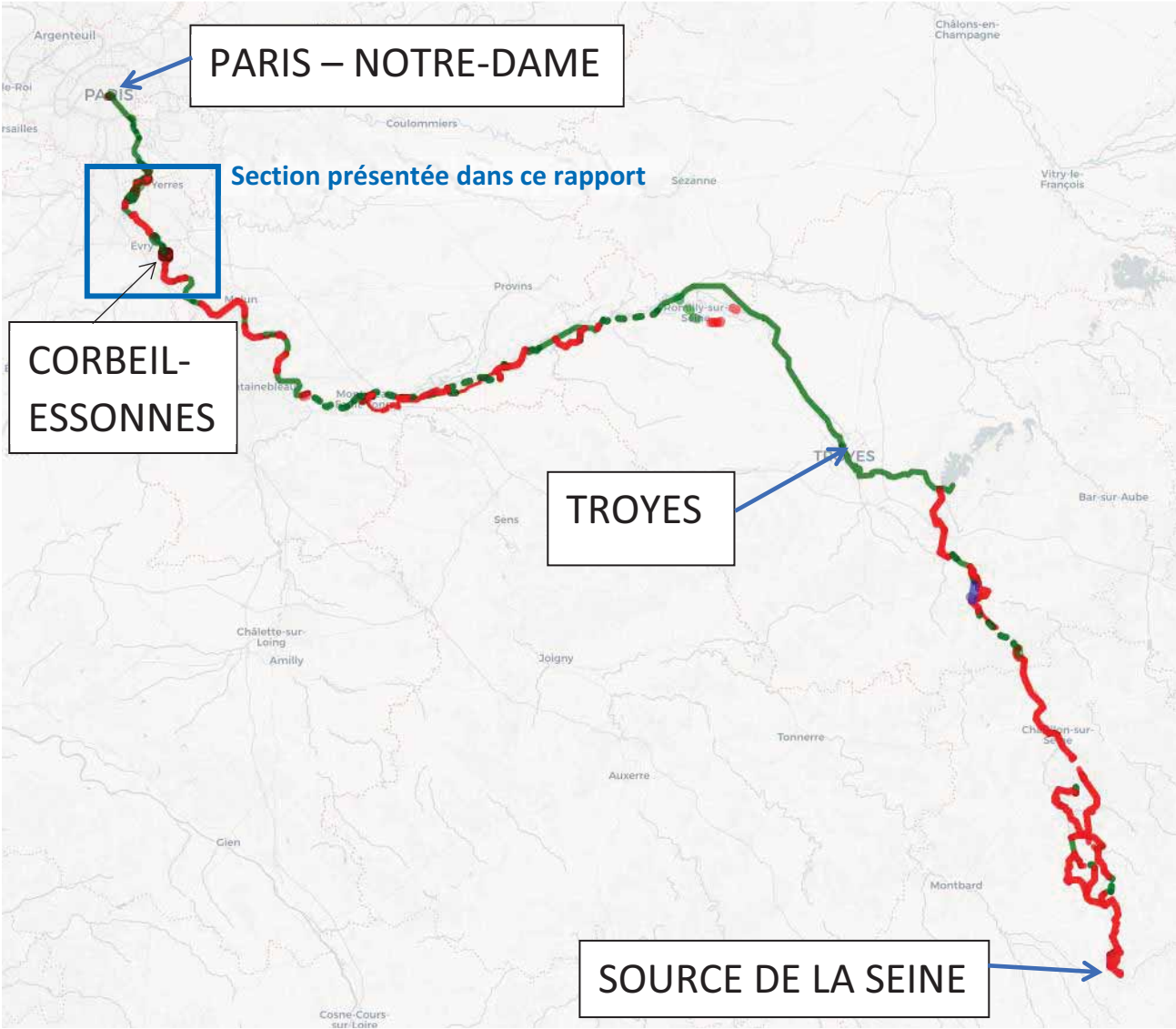
DE PARIS.....

..... À LA SOURCE DE LA SEINE

'Présentation du projet associatif

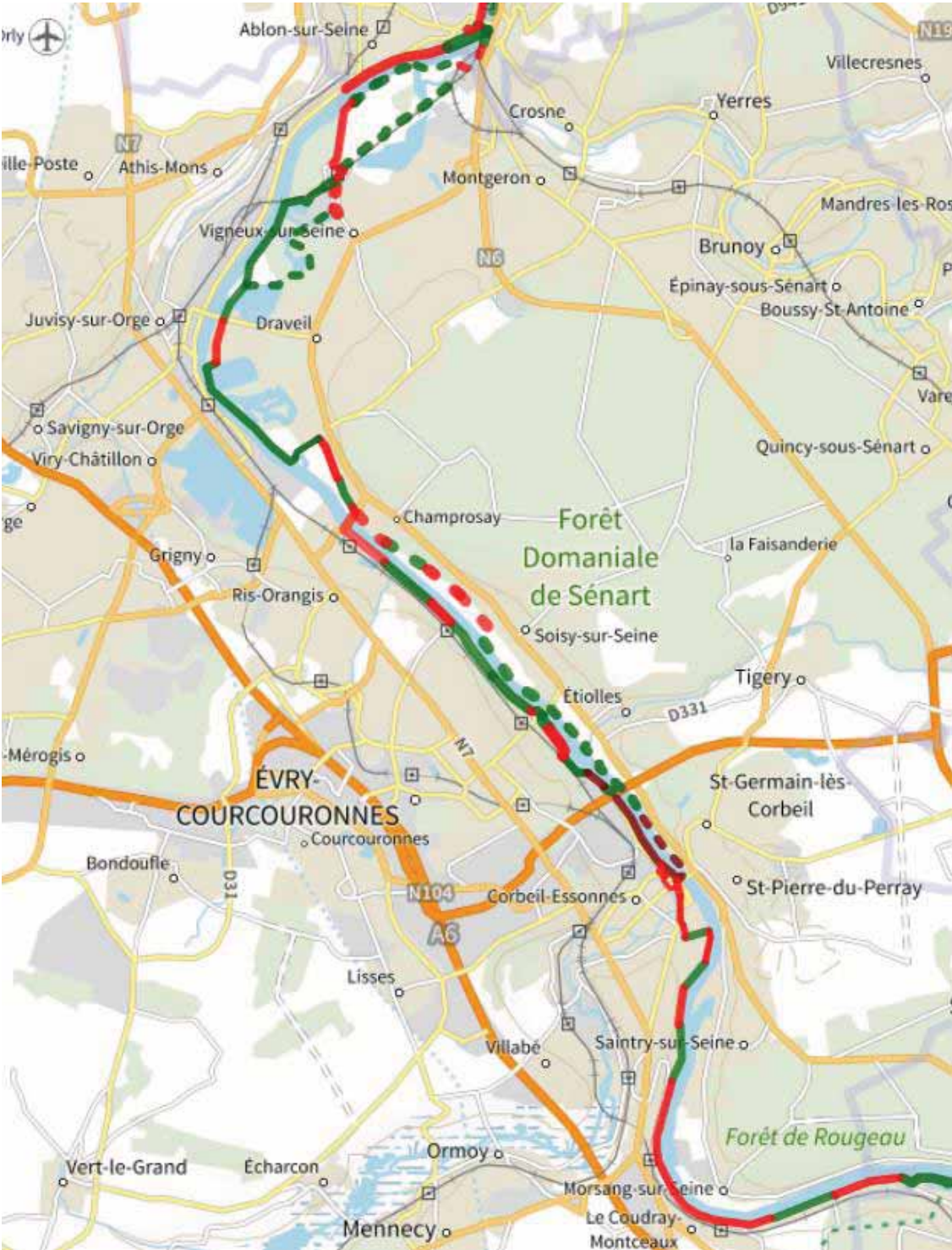
.....)

CARTE GENERALE DU TRACE PROPOSE DE LA SEINE A VELO EN AMONT DE PARIS



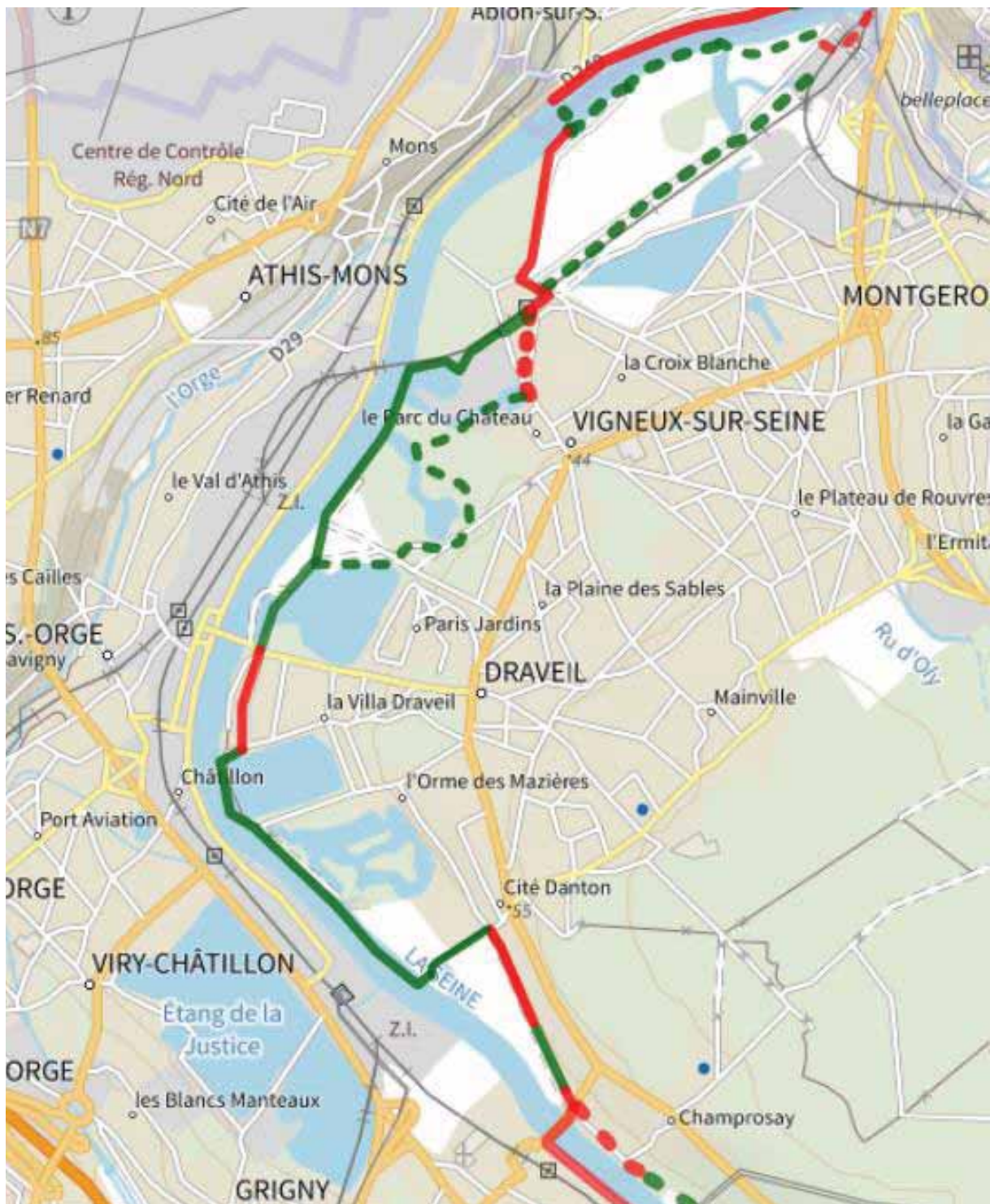
Fond de plan : OpenStreetMap Positron

CARTE DU TRACÉ DANS L'ESSONNE



-  Voie verte
-  Site partagé
-  Variantes de tracé
-  Variantes de tracé

1. VIGNEUX-SUR-SEINE ET DRAVEIL



Sur le principe, la description du tracé illustrée dans ce rapport se concentre sur l'itinéraire principal, situé d'un côté ou de l'autre de la Seine.

Toutefois, les associations défendent le principe d'un aménagement pour les mobilités actives des berges de Seine sur l'ensemble des deux rives en zone urbaine, de Paris à Corbeil-Essonnes.

1.1. EN PROVENANCE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

La passerelle de franchissement de l'Yerres (photo 1) permet de rejoindre la sente de Vigneux (photo 2), puis le Chemin de Port Brun prolongé par le Chemin Latéral Nord au Chemin de Fer (photo 3). Au N° 11 de cette voie (photo 4), deux options sont envisageables :

a) Continuer tout droit sur le Chemin Latéral Nord au Chemin de Fer.

Peu de travaux sont nécessaires, mais l'accès est aujourd'hui interdit (photo 5). La levée de cette interdiction au public devra être étudiée avec la Ville de Vigneux, la SNCF et HAROPA. Mais cette option n'est pas la plus valorisante, le paysage étant dégradé et peu engageant.

b) Tourner à droite pour rejoindre les bords de Seine. Ce choix implique des travaux importants de mise à niveau de la voirie et la construction d'une passerelle de franchissement de la darse « Fosse Montalbot ». Le chemin de contre-halage (revêtement à refaire) mène à l'écluse reliant Vigneux à Ablon-sur-Seine, où l'on rejoint le tracé décrit au § 1.2. Cette option, beaucoup plus agréable pour les cyclistes, sera à étudier en lien avec le projet de futur port mené par HAROPA PORT, en lien avec VNF.



1. Franchissement de l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges (photo E. Marchandise)



2. Sente de Vigneux à Villeneuve-Saint-Georges (photo E. Marchandise)



3. Vigneux-sur-Seine, le long du chemin de fer (photo E. Marchandise)



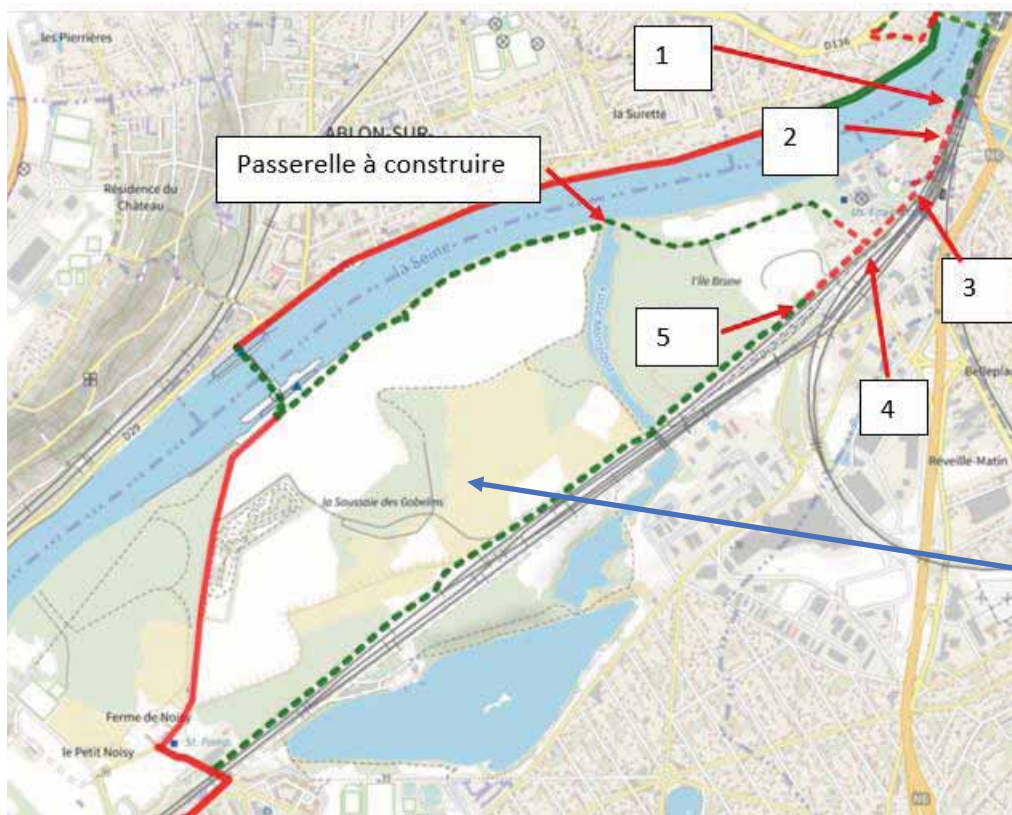
4. Vigneux : choix entre option « bords de Seine » ou tracé le long du chemin de fer (photo Google Maps)



5. Vigneux-sur-Seine : Chemin Latéral Nord au Chemin de Fer (photo A. Duguet)



Chemin de l'Ecluse à Vigneux-sur-Seine (photo A. Duguet)



Secteur de projet de nouveau port (HAROPA). A étudier en lien avec le futur passage de la véloroute V33

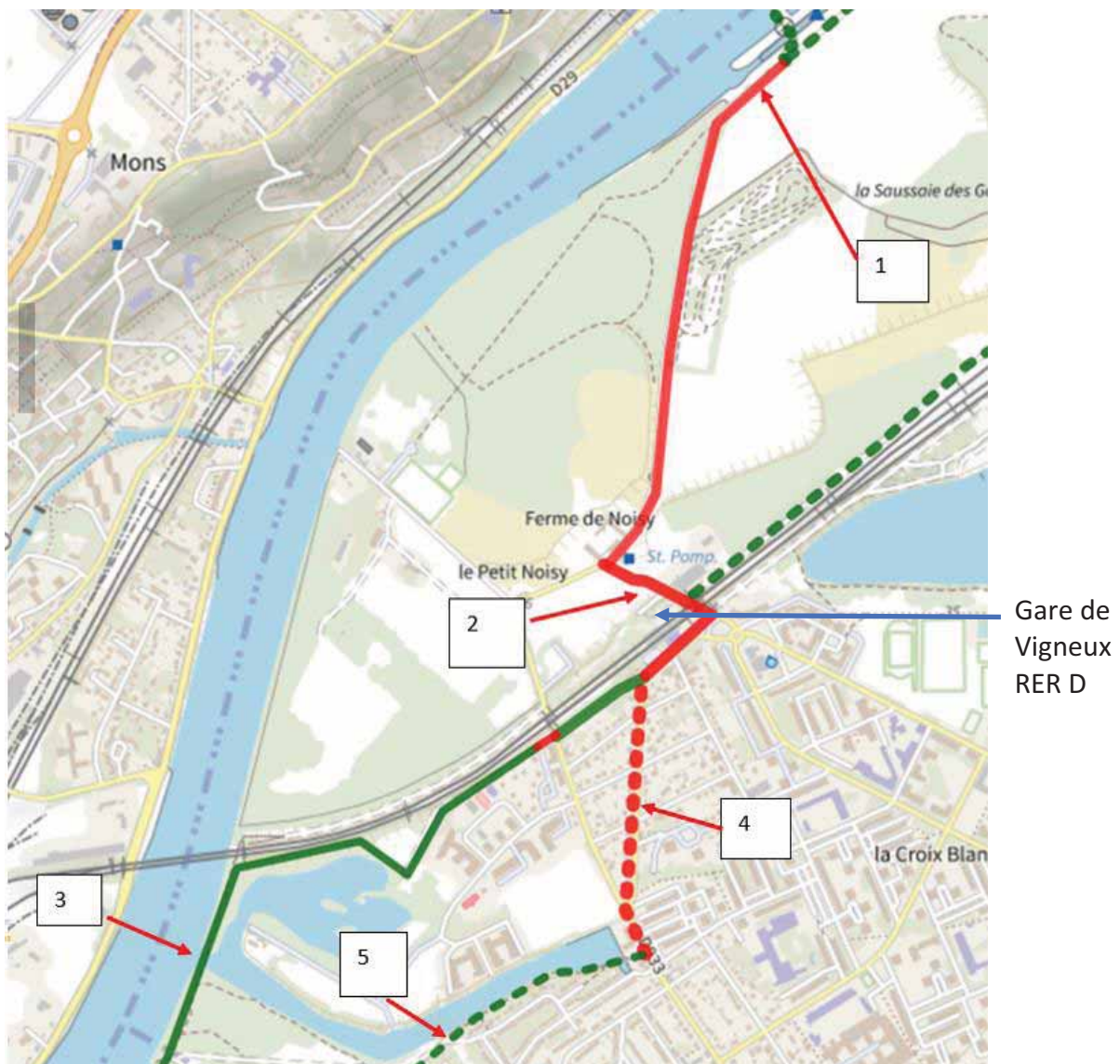
Carte 1 avec emplacement des photos

1.2. A PARTIR DE L'ÉCLUSE D'ABLON

Au droit de l'écluse d'Ablon-sur-Seine, les extrémités sont à réaménager, car elles sont peu confortables pour les vélos (pas de rampe, barrières étroites...). En principe un projet d'amélioration est prévu par VNF et le Département du Val-de-Marne, mais attend le feu vert du Département de l'Essonne.

A partir de l'écluse d'Ablon, l'itinéraire emprunte le Chemin de l'Ecluse (Vigneux) - voie peu circulée mais supportant des poids lourds (photo 1). Il se poursuit ensuite sur le Chemin des Fermés de Noisy, où le tracé décrit au paragraphe précédent le rejoint (photo 2). Ceci permet également de rejoindre aussi la gare RER D de Vigneux toute proche.

Cette section est aussi appelée à évoluer dans les années qui suivent, en lien avec le projet de futur port porté par HAROPA PORT et VNF, mais aussi, peut-être, le projet de franchissement de Seine porté par le Département de l'Essonne.



Carte 2 avec emplacement des photos



1. Vigneux-sur-Seine : le long de l'écluse, vue vers les coteaux (photo A. Duguet)



2. Vigneux-sur-Seine : chemin des Fermés de Noisy, allant vers la gare (photo Google Maps)

Plus au Sud, après la gare de Vigneux (RER D) et le passage sous les voies ferrées, le tracé de base rejoint le bord de Seine en longeant la voie SNCF côté Sud. Des travaux importants devront être effectués pour transformer le sentier côtier en voie verte, qui empruntera l'actuelle passerelle de franchissement du Port Premier (photo 3).

Le tracé proposé en variante emprunterait d'abord l'avenue du Président Lakota (photo 4) puis le GR 2 (photo 5), qui mène à l'Île de Loisirs du Port aux Cerises à Draveil.



3. Vigneux-sur-Seine : franchissement de l'accès au Port Premier (ph. Google Maps)



4. Av. du Président Lakota à Vigneux (photo A. Duguet)



5. GR2 à Vigneux (photo A. Duguet)



L'Île de loisirs du Port aux Cerises, traversée par la V33 (photo A. Duguet)

1.3. DRAVEIL

Dans la traversée de Draveil, deux variantes sont envisagées :

- la première variante longe la Seine au plus près de la rive. Le revêtement devra être refait pour être mis aux normes des voies vertes, d'où un montant de travaux assez important à prévoir. Cependant le point dur que constitue le franchissement de la darse d'accès au bassin des Mousseaux pourra probablement utiliser la passerelle existante (photo 1).
- la deuxième variante utilise les voie internes de la partie Nord de l'Île de loisirs du Port aux Cerises, dont la largeur et le revêtement sont acceptables (photo 9).



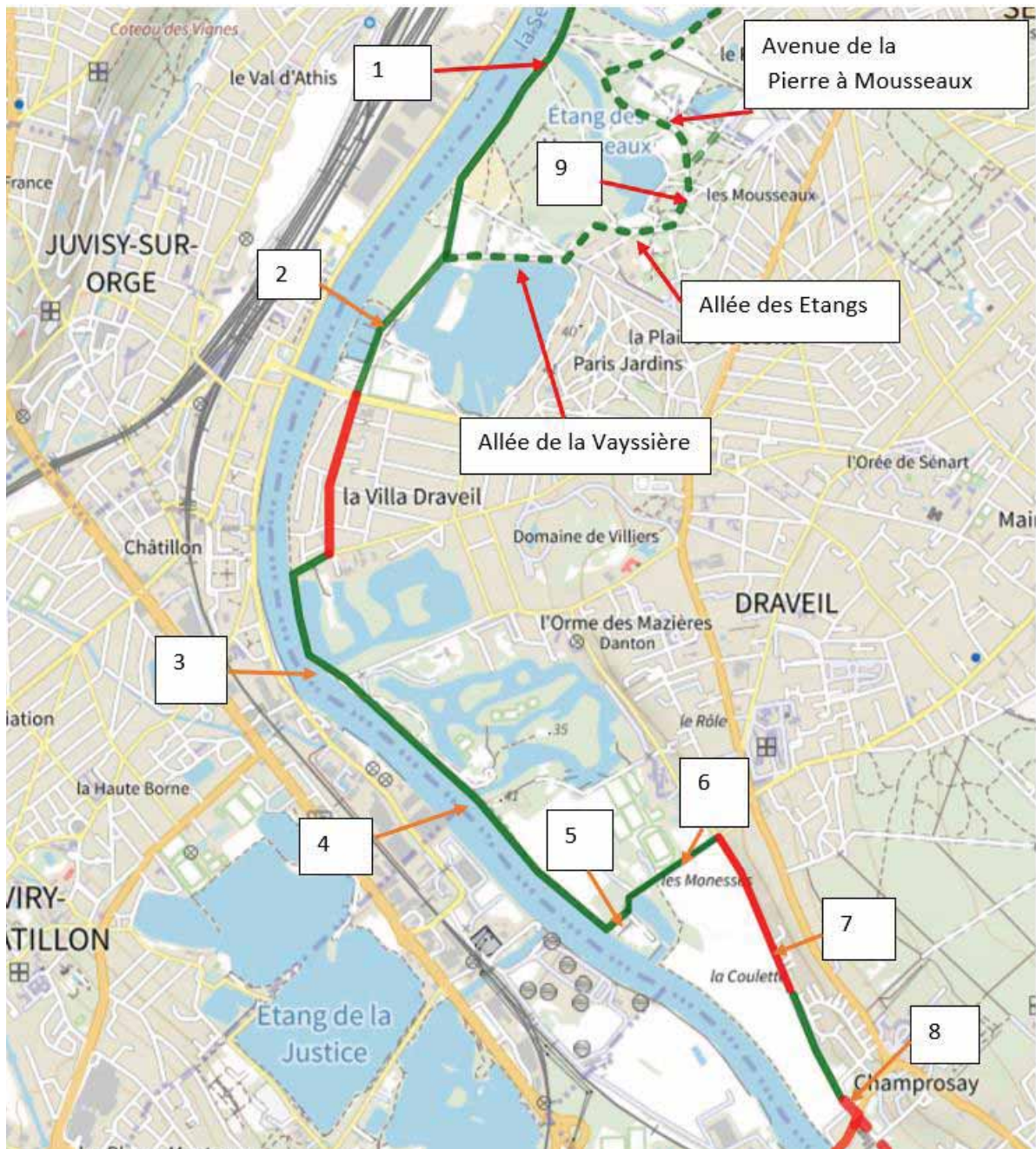
1. Draveil : franchissement de l'accès au bassin des Mousseaux (photo A. Duguet)



2. Intérieur de l'Île de loisirs du Port aux Cerises (photo A. Duguet)

Les deux variantes se rejoignent pour utiliser une voie interne à la partie Sud de l'Île de loisirs du Port aux Cerises (photo 2), qui débouche sur l'Avenue de Belleville. Cette voie tranquille mène à la rue de Châtillon, que l'on prend à droite, et qui mène au bord de la Seine (quai aux Dames). Dans cet Espace naturel régional de la Fosse aux Carpes, géré par l'Agence des Espaces verts de la Région Ile de France, le revêtement du chemin de halage devra être refait sur une grande longueur. Il faudra également vérifier si les passerelles actuelles (photos 3 et 4) peuvent convenir dans leur état actuel à l'accueil de la Véloroute V33.

Le tracé quitte le bord de Seine à la hauteur de la rue du Port aux Malades, voie qui pourra être empruntée (piste cyclable parallèle) après un court passage par un sentier non revêtu qu'il conviendra de refaire. On quitte cette voie (tourner à droite) pour emprunter ensuite le Chemin du Bac de Ris-Orangis – dont la majeure partie est déjà transformée en voie verte – qui mène jusqu'au pont de Ris (photos 7 et 8).



Carte 3 avec emplacement des photos



3. Draveil : Franchissement de l'accès au Port aux Dames (photo B. Carrouée)



4. Draveil : Franchissement de l'accès à l'Etang des Mazières (photo B. Carrouée)



5. Draveil : entre la Seine et la rue du Port aux Malades (photo A. Duguet)



6. Draveil : rue du Port aux Malades (photo A. Duguet)



7. Draveil : Chemin du Bac de Ris (photo B. Carrouée)



8. Draveil : Chemin du Bac de Ris (photo B. Carrouée)



9. Draveil : allée des Etangs au cœur de l'Île de loisirs du Port aux Cerises (photo A. Duguet)

2. DE DRAVEIL A CORBEIL

2.1. Tracé rive gauche

Ce tracé emprunte le Pont de Ris, muni de deux pistes cyclables unidirectionnelles. A la sortie du pont (où il peut joindre la gare du RER C de Ris-Orangis toute proche), il emprunte le quai de La Borde. Le tourne-à-gauche, actuellement dangereux, devra impérativement être sécurisé (photo 1).

Le long de la Seine, le tracé de la V33 ne pose pas de problèmes, car c'est une voirie interdite à la circulation automobile (sauf riverains sur deux sections), ou déjà transformée en voie verte sur deux autres (photos 2 à 6).

Après le passage sous le pont du Général Patton, la véloroute longe la Seine sur une route calme et ombragée, puis contourne le Port d'Evry (géré par Haropa Port), en passant par la rue des Paveurs, qui est bordée par une piste cyclable (photo 7). Ce secteur est prévu pour une extension du port ; le projet envisagé par Haropa devrait permettre de maintenir la circulation des cyclistes sur le bord de Seine, en faisant passer les poids lourds le long de la voie ferrée. Un ou deux croisements avec les futurs points de chargement seront à traiter.



1. Du pont de Ris au quai de La Borde : tourne-à-gauche à sécuriser (photo A. Duguet)



2. Quai de La Borde à Ris (photo B. Carrouée)



3. Chemin de halage à Evry (photo E. Marchandise)



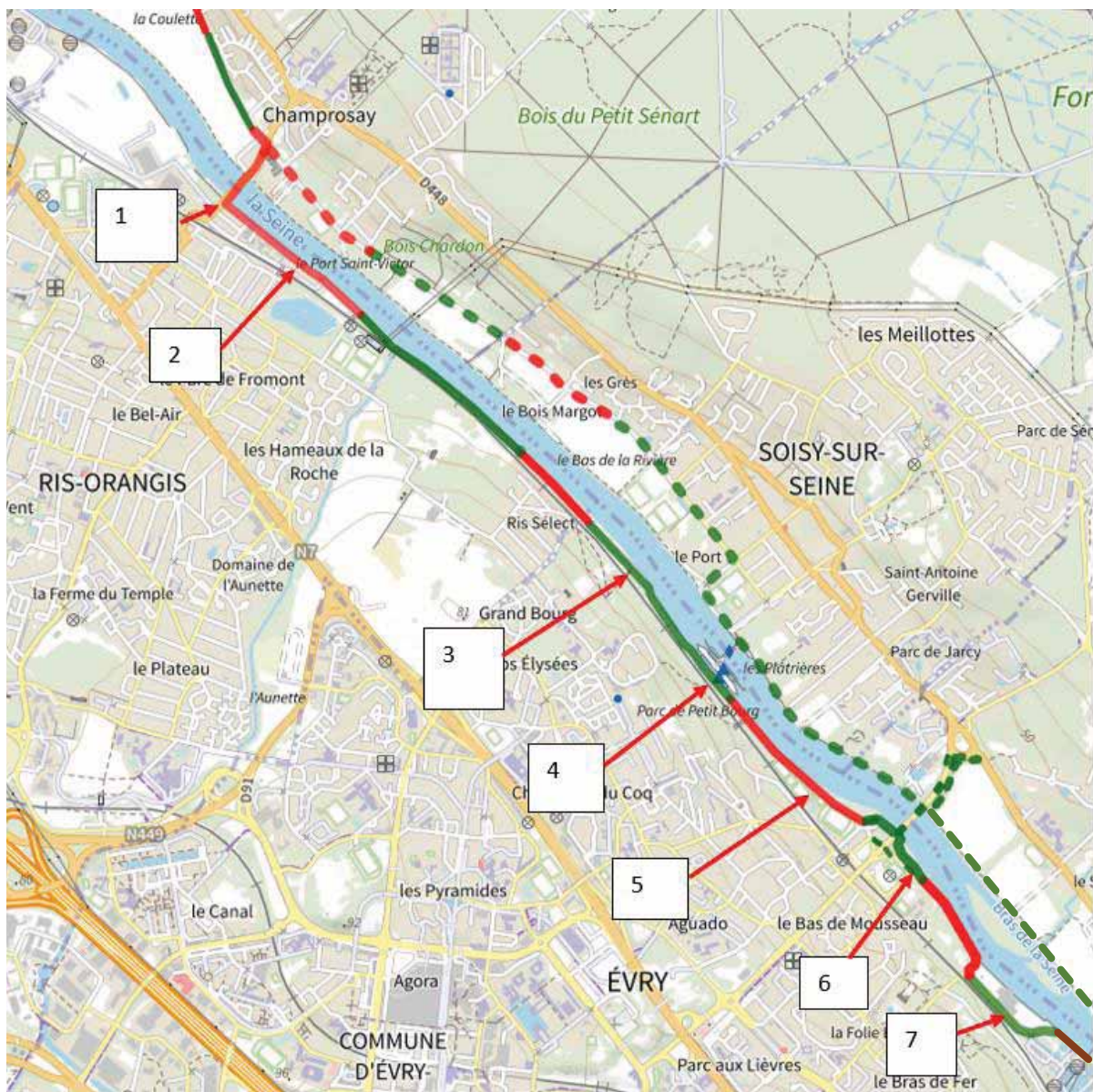
4. Evry : écluse (photo B. Carrouée)



5. Evry : Parc Manouchian (photo B. Carrouée)



6. Evry : base d'aviron (photo B. Carrouée)



Carte 4 avec emplacement des photos



Entre 6 et 7 : Route du bord de l'eau (photo A. Duguet) 7. Evry : rue des Pavés (photo A. Duguet)

Après le passage le long du Port d'Evry, rue des Pavés, l'itinéraire passe sous la Francilienne pour rejoindre ensuite le Quai de l'Apport Paris (Corbeil). Ce passage devra impérativement être aménagé sur la berge, afin d'éviter le conflit avec la circulation intense et dangereuse dans les deux giratoires situés de part et d'autre du pont.

2.2. Tracé rive droite

En rive droite, il est proposé d'emprunter la rue du Bas de Champrosay, rue calme prolongée par une voie verte (photos 1 et 2) puis, dans le prolongement, le Chemin du Bac de Ris (actuellement zone 30, qui pourrait être transformée en voie interdite « sauf riverains et vélos »). En poursuivant tout droit, on emprunte la rue du Bac de Ris et la rue des Fauvettes (Soisy-sur-Seine) - récemment transformée en « Chaucidou » - jusqu'à l'Allée Chevalier, interdite à la circulation sauf riverains, avec en son centre une large allée piétonne. Cette allée mène au bord de la Seine, où se trouve le Barrage d'Evry, qui permet de franchir la Seine (cyclistes pieds à terre). Ensuite, l'itinéraire suivra le chemin de halage existant jusqu'au passage sous le pont du général Patton (photos 3 et 4). Des travaux sont à prévoir pour transformer ce chemin de halage en voie verte digne de ce nom.



1. Draveil : rue du Bas de Champrosay (photo A. Duguet)

2. Voie verte près du Domaine du Bois Chardon (photo A. Duguet)



3. Bord de Seine à Soisy-sur-Seine (photo A. Duguet)



4. Etiolles : ancien pont d'Evry (photo B. Carrouée)

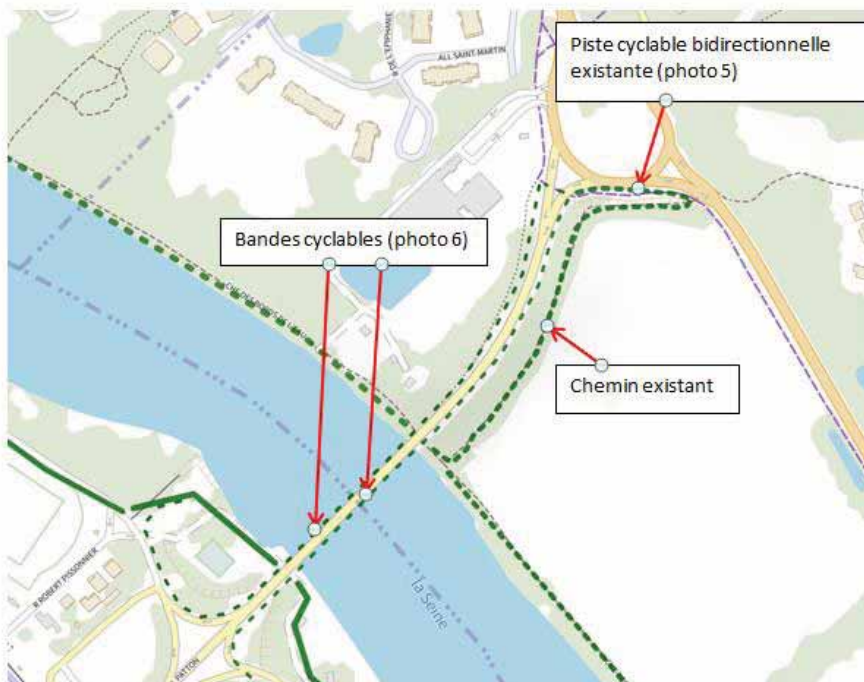


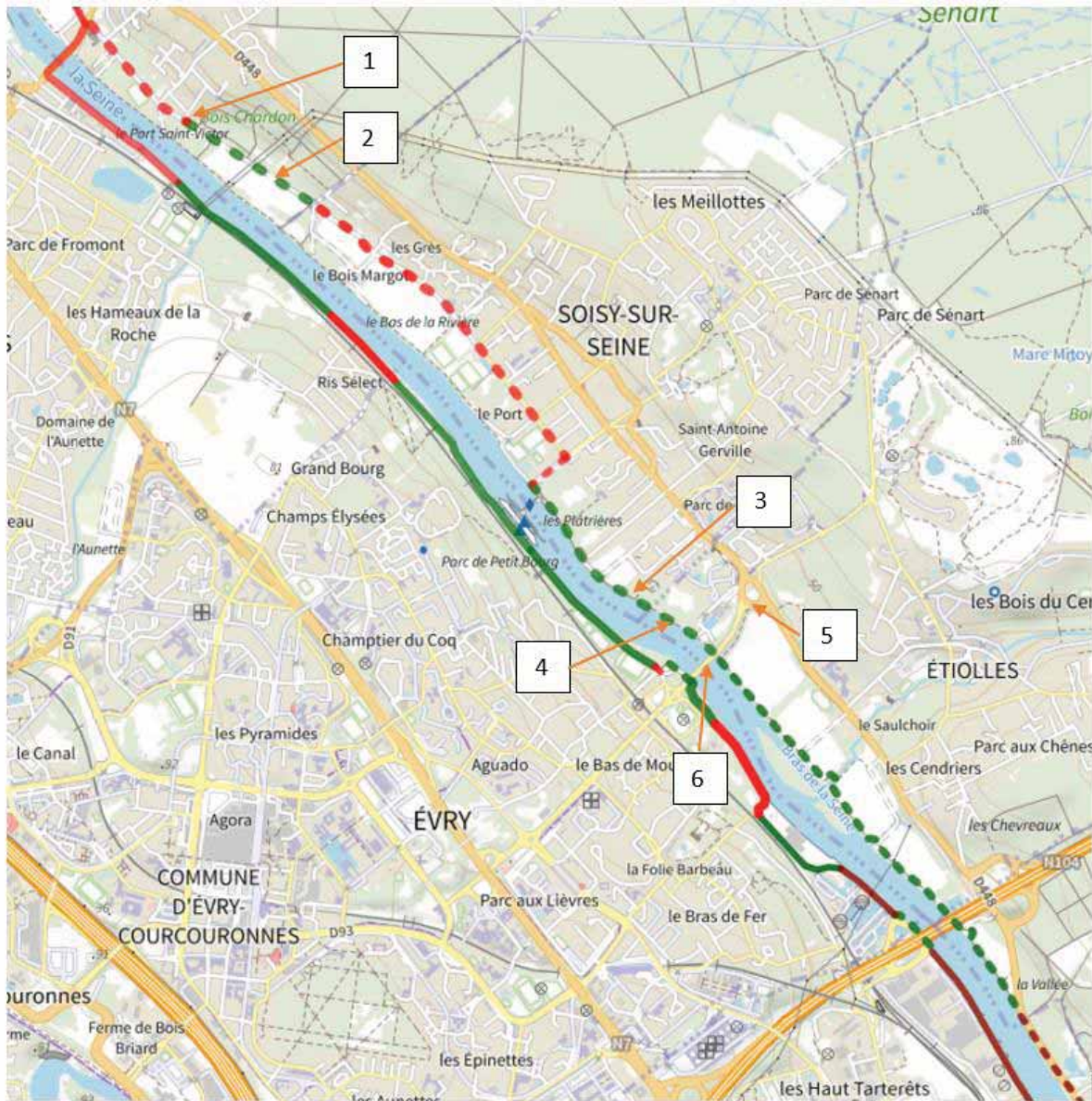
5. Etiolles : piste cyclable donnant accès au Pont du Général Patton (photo A. Duguet)



6. Pont du Général Patton, avec des bandes cyclables sur le côté (photo A. Duguet)

Le franchissement du pont du général Patton, selon le tracé indiqué sur le plan de détail ci-dessous, permet de rejoindre l'itinéraire de la rive gauche. Il faudra néanmoins mettre à niveau le chemin existant qui longe le remblai d'accès jusqu'aux pistes cyclables du giratoire.





Carte 5 avec emplacement des photos

3. TRAVERSEE DE CORBEIL-ESSONNES

Corbeil-Essonnes représente un point fort du parcours de la V33. Pour son histoire, son patrimoine industriel (Grands Moulins, papeteries Darblay), pour l'importance du pont comme accès à la gare, à la ville, à ses équipements structurants, et au territoire élargi. C'est à la fois une halte incontournable et un lieu particulier dans la vallée de la Seine.



Le long de la Seine, à l'approche de la mairie et du pont de Corbeil-Essonnes (photo A. Duguet)

Au nord du pont, le passage de Corbeil-Essonnes n'est nullement adapté aujourd'hui au passage de la Véloroute, ni sur la rive gauche ni sur la rive droite. Nous proposons de revoir entièrement les deux passages.

3.1. Rive gauche : poursuite du tracé décrit en 2.1.

L'itinéraire longe le Quai de l'Apport Paris, qui est aujourd'hui une voie parcourue par de nombreux poids lourds (zone d'activités et Grand Moulins de Corbeil à proximité) (photo 1). Pour faire passer l'itinéraire cyclable du RER V- D2, la ville envisage : soit une réduction de la circulation générale par un moyen à identifier, soit, éventuellement, un encorbellement ; dans ce cadre, la Véloroute V33 utiliserait naturellement ces aménagements.

Au droit des Grands Moulins de Corbeil (photo 2), un projet urbain porté par la Cogédim prévoit la réalisation de nouveaux logements. La prise en compte de la V33 par ce projet sera impérative, et pourrait d'ailleurs en devenir un élément valorisant.

Pour éviter la traversée de la tête du pont, un passage arrière le long de la place Galignani, la rue des Remparts et de l'Essonne vers la cathédrale Saint-Spire devrait être jalonné et

sécurisé. Dans tous les cas, la traversée de la tête de pont devra aussi faire l'objet d'un traitement spécifique, ainsi que le tourne-à-gauche qui suit vers la rue Saint-Spire. Et à moyen terme, pour apaiser l'ensemble de la circulation, le souterrain routier actuel qui traverse la tête de pont (photo 3) devrait être supprimé, pour être dédié aux modes actifs et à un contact plus étroit entre la ville et le fleuve.



1. Quai de l'Apport Paris : circulation intense de poids lourds (Photo A. Duguet)



2. Les Grands Moulins, secteur en cours de transformation urbaine, où la circulation devrait être largement apaisée (photo A. Duguet)



3. Souterrain routier du pont de l'Armée Patton. Secteur à requalifier (photo A. Duguet)



4. Pont de l'Armée Patton vers le centre de Corbeil (photo A. Duguet)

3.2. Rive droite : poursuite du tracé décrit en 2.2.

L'itinéraire venant par le chemin de halage passant sous le pont du Général Patton se poursuit le long de la Seine à Etioilles. Le revêtement de ce GR sera à renforcer, et sa largeur sera à augmenter. On longera ainsi le Domaine des Coudrays (espace naturel départemental, dont la reconquête écologique est en cours), ensuite passage sous la Francilienne (N 104), pour déboucher à Corbeil sur la RD 448. Cette route, très chargée (7000 véhicules/jour), nécessite un apaisement important, dont la faisabilité est à étudier (hypothèse de Zone 30). Une autre possibilité (à étudier également), serait la réalisation d'un ponton sur la Seine le long des habitations (dont la maison de Waldeck Rousseau – photo 5), ponton pouvant déboucher sur une future placette au droit de la rue du Port aux boulangers.

La traversée du pont de l'Armée Patton est également à aménager pour les cyclistes : une des 3 voies actuelles pourrait être supprimée, l'espace ainsi obtenu étant remplacé par un aménagement cyclable (bidirectionnel, ou –mieux- unidirectionnel de chaque côté). Les carrefours d'accès seront traités en conséquence (photos 4 et 6).



5. Maison de Waldeck Rousseau, implantée en bordure de Seine (photo E. Marchandise)



6. RD 448 après le rond-point de l'extrémité du pont (photo A. Duguet)

Au sud du pont, l'itinéraire traversera le centre-ville par la rue Saint-Spire, longée de commerces et de services (notamment le magasin de vélos Giant). Cette rue pourrait être aménagée en zone de rencontre ou être piétonnisée. Ensuite l'itinéraire rejoindra le bord de Seine par la rue du bas Coudray puis la rue Kruger. On longera le fleuve sur le quai Jacques Bourgoin, puis le Chemin de halage (dont le revêtement sera à améliorer). Ce secteur jouxte la base de canoé-kayak, la piscine, le club de voile et une zone boisée qui pourrait peut-être accueillir une aire naturelle de camping bien située en bord de Seine le long de la Véloroute.

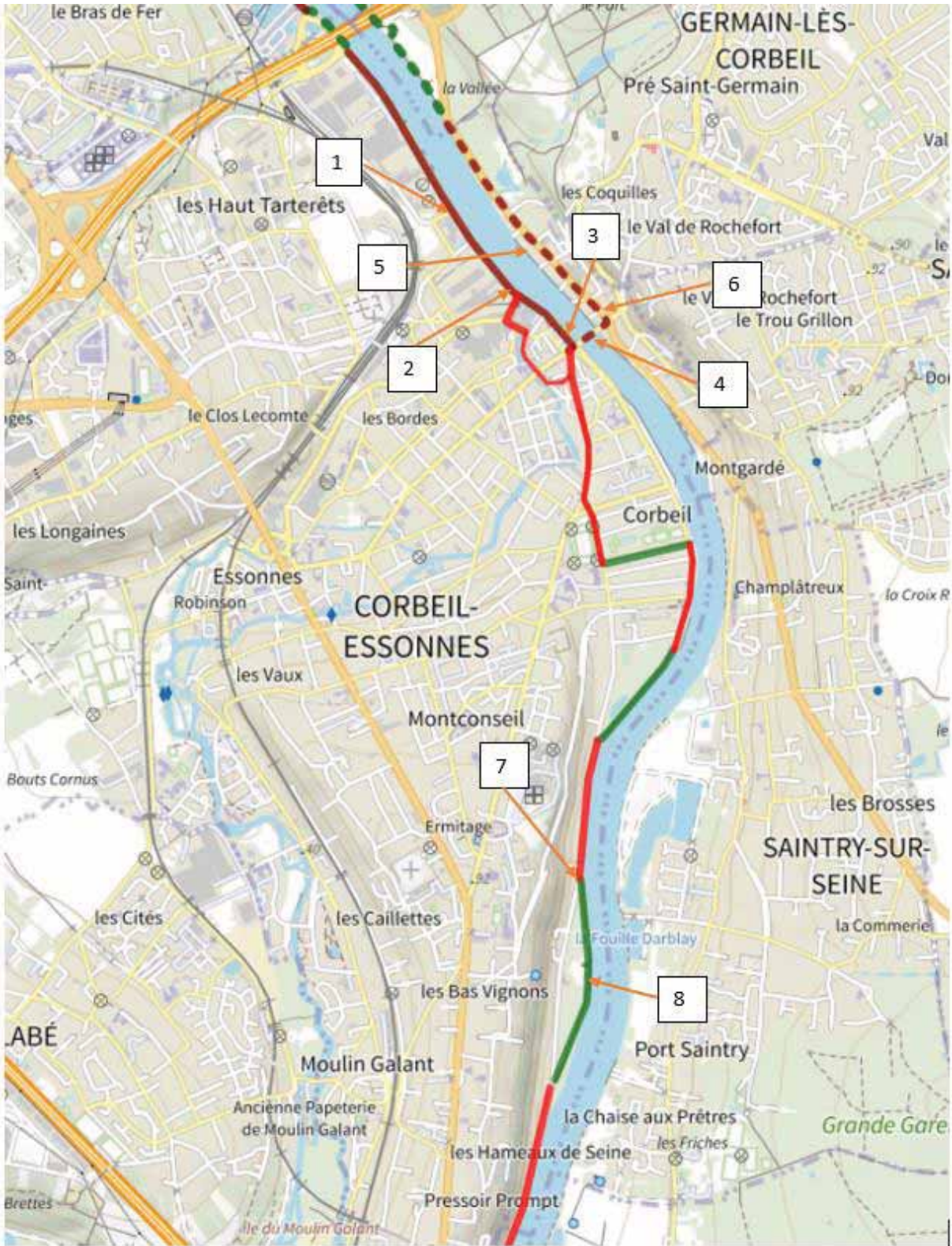
En poursuivant vers le sud, le Chemin des Bas Vignons est une route tranquille, qui alternera avec le chemin de halage passant dans l'ancien Port des Bas Vignons (photo 8) ; il s'agit de la station de pompage des anciennes papeteries Darblay, site qui accueille aujourd'hui un club de ski nautique (photo 7).



7. Corbeil Sud : chemin des Bas Vignons (photo E. Marchandise)



8. Ancien Port des Bas Vignons (photo B. Carrouée)



Carte 6 avec emplacement des photos

4. AU SUD DE CORBEIL

Après la traversée de Corbeil, le tracé de la V33 reste le long de la Seine jusqu'à son entrée en Seine-et-Marne. La rue tranquille longeant le fleuve au Coudray-Montceaux pourrait être interdite aux automobiles « sauf riverains et vélos » (photos 1 à 3). Au bout de cette rue, une voie verte – dont le revêtement sera peut-être à améliorer (photos 4 et 5) – permet de rejoindre l'Allée de la Guiche (voie partagée) puis le chemin de halage sur la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry (77).



1. Les berges de Seine près de la gare du Plessis-Chenet (photo A. Duguet)



2. Le Coudray-Montceaux (photo E. Marchandise)



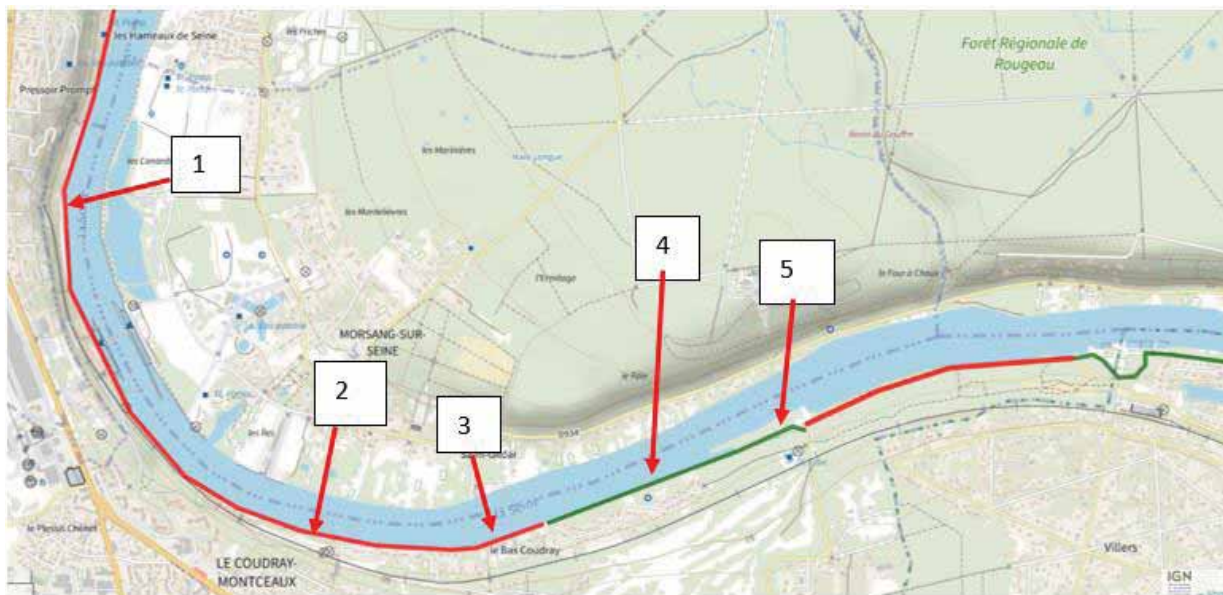
3. Le Coudray-Montceaux (photo E. Marchandise)



4. Voie verte au Coudray-Montceaux (photo E. Marchandise)



5. Jalonnement actuel de l'EV3 - Scandibérique, à la jonction de la voie verte avec l'Allée de la Guiche (photo E. Marchandise)



Carte 7 avec emplacement des photos



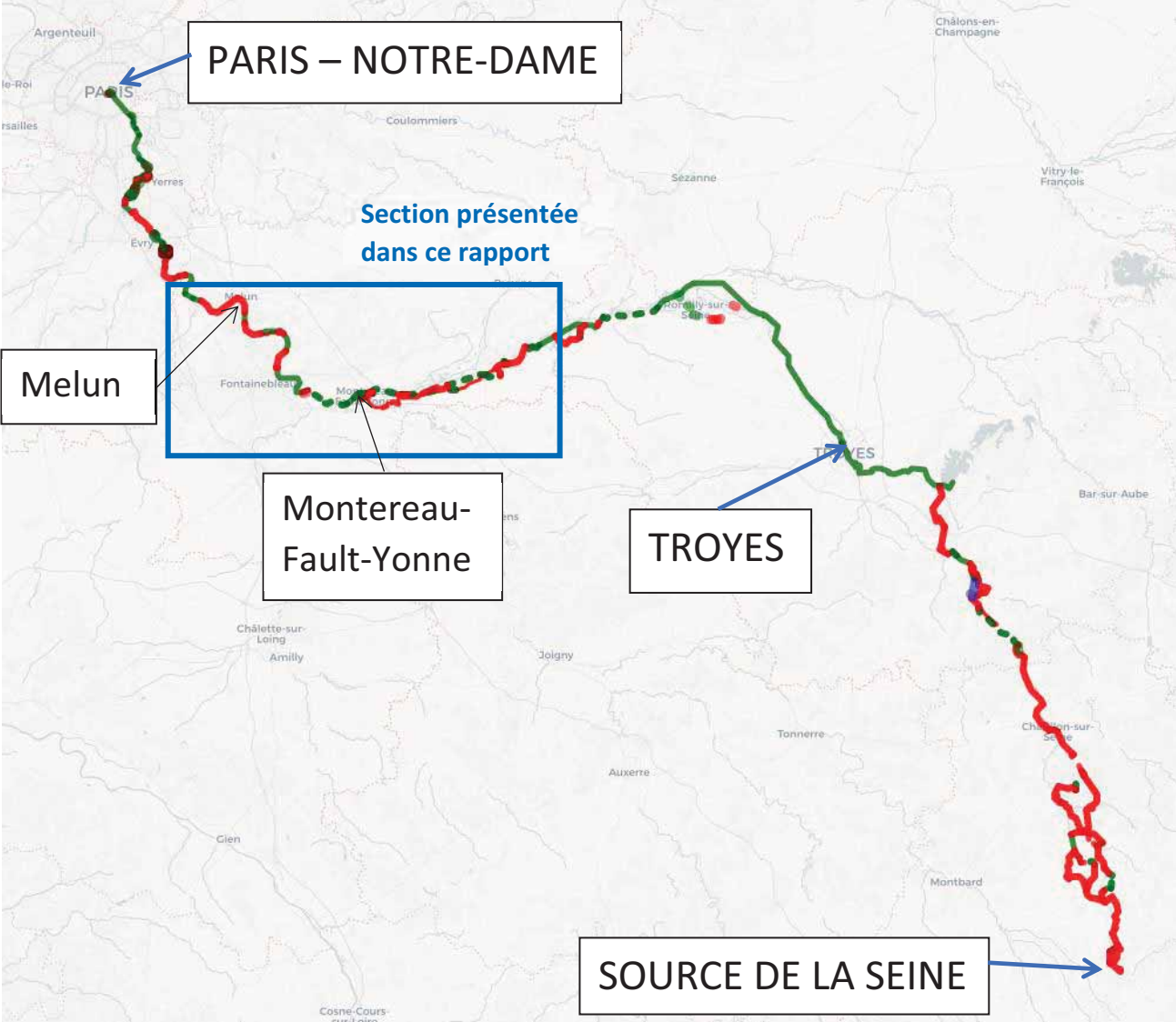
À VÉLO

DE PARIS.....

..... À LA SOURCE DE LA SEINE

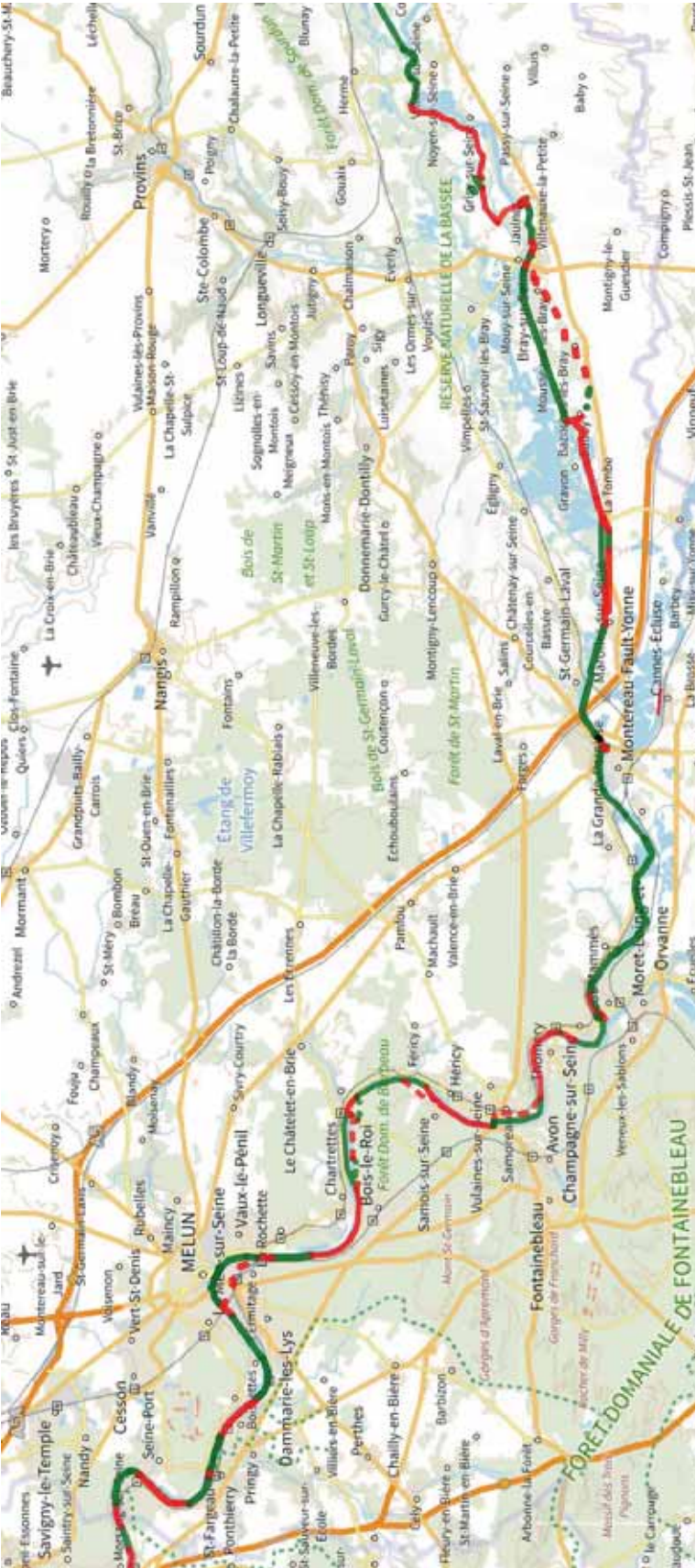
*Présentation du projet associatif
Département de Seine-et-Marne*

CARTE GENERALE DU TRACE PROPOSE DE LA SEINE A VELO EN AMONT DE PARIS



Fond de plan : OpenStreetMap Positron

CARTE DU TRACÉ EN SEINE ET MARNE



- Voie verte
- Site partagé
- Variantes de tracé
- Variantes de tracé

Fond de plan IGN

1. DU COUDRAY-MONTCEAUX (ESSONNE) A MELUN

En provenance du Coudray-Montceaux (Essonne), le tracé s'éloigne du bord de Seine pour contourner le club nautique de Saint-Fargeau-Ponthierry, puis rejoint le chemin de halage en terre brute sur une longueur de 1100 m. Sur cette portion, le revêtement devra être refait (cf. photos 1 et 2). Au-delà, le chemin de halage est partagé avec une faible circulation automobile (riverains). Il est revêtu, mais la couche de roulement devra être renouvelée, car elle est dotée de nombreux nids de poule (photo 3). Les panneaux « sens interdit » qui équipent cette voie devront être munis d'un panonceau « sauf vélos ».

On quittera cette voie à l'emplacement de la stèle dédiée au Général Patton pour retrouver le bord de Seine (photo). On se trouve alors sur un chemin de terre très dégradé, dont l'aménagement et le revêtement sont à revoir (photo 4). Au bout de ce chemin, on rejoint la rue du 11 Novembre 1918, voie très circulée (voitures particulières et poids-lourds, cf. photo 5). Cette voie devra être libérée de ce volume de circulation sur 300 m environ, pour que le quai puisse être aménagé en faveur des circulations douces (projet en cours piloté par la commune de Saint-Fargeau-Ponthierry).

Une halte s'impose au centre culturel « Les 26 couleurs », du nom de la machine de l'entreprise de papiers peints Leroy, exposée dans ce lieu de mémoire et patrimoine industriel importants de la vallée de la Seine.

On passe ensuite sous le pont de la RD 50 par un passage existant, dont le revêtement est à revoir (photo 6).



1. Chemin de halage à l'entrée de Saint-Fargeau-Ponthierry (photo E. Marchandise)



2. Saint-Fargeau-Ponthierry : fin du chemin de halage interdit aux voitures (photo E. Marchandise)



3. Saint-Fargeau-Ponthierry : quai en voie partagée (photo E. Marchandise)



Monument Patton : lieu de passage en 1944



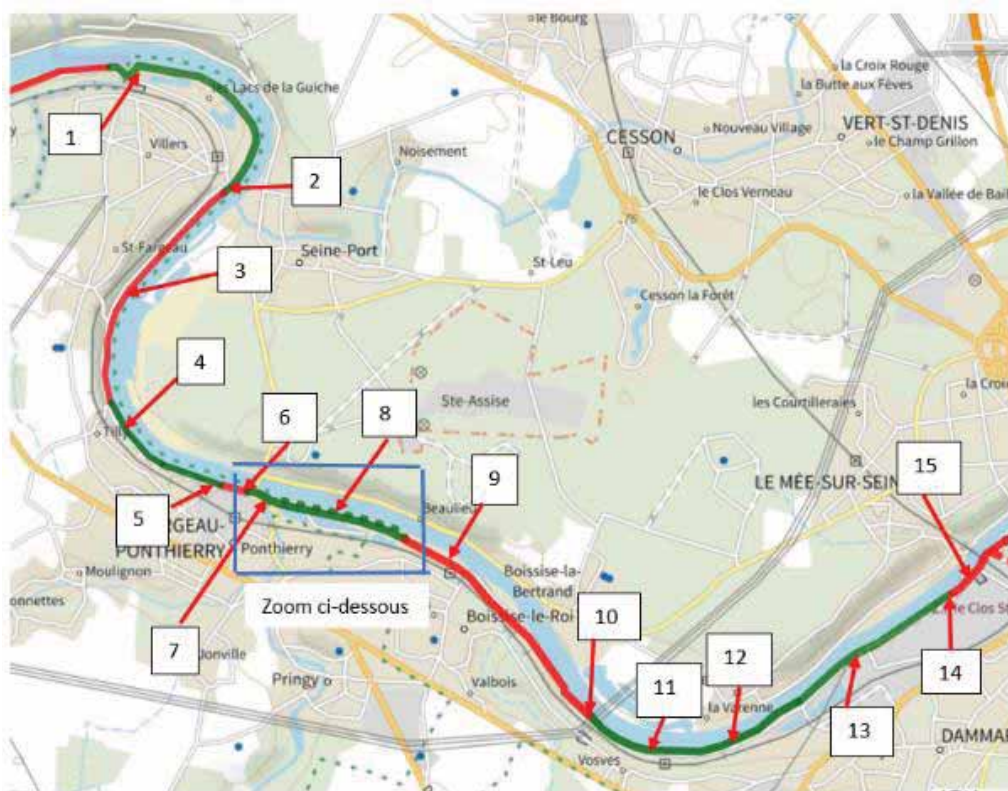
4. Revêtement à refaire à l'Est du Monument Patton (photo E. Marchandise)



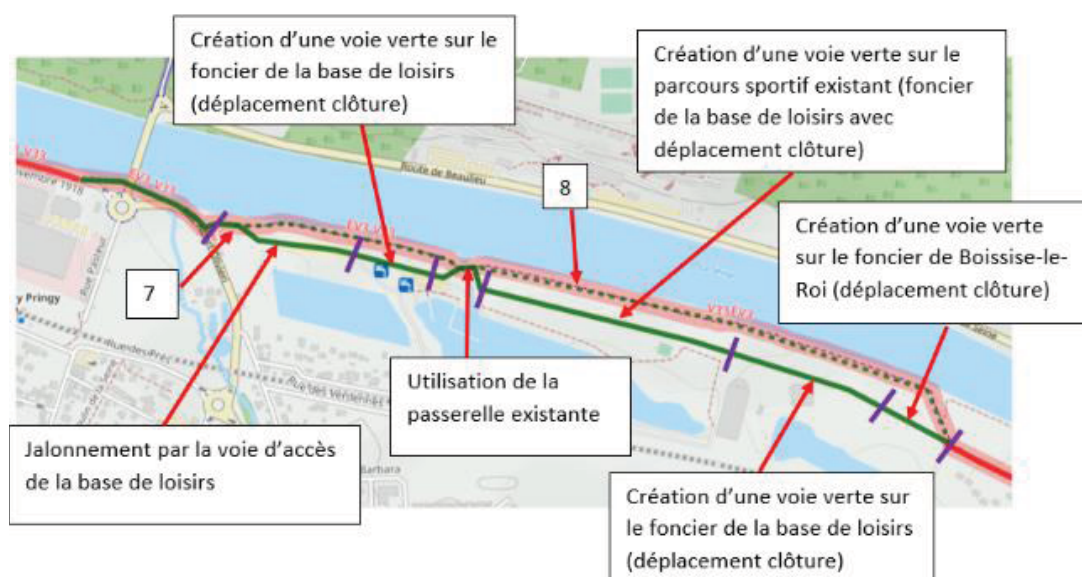
5. Ponthierry : arrivée sur une voirie circulée (photo E. Marchandise)



6. Ponthierry : passage sous le pont de la RD 50 (photo E. Marchandise)



Carte 1 avec emplacement des photos



Après le pont, on bifurque à gauche en limite de la base de plein air et de loisirs de Saint-Fargeau-Ponthierry (située sur le territoire de la commune de Boissise-le-Roi) (cf. photo 7). Actuellement, le chemin de terre est difficilement praticable, pentu, boueux (chutes possibles) (cf. photo 8) ; une solution envisageable serait de déplacer la clôture de la base de loisirs de quelques mètres vers le sud et de réaliser la voie verte sur l'emplacement libéré par ce déplacement de clôture (cf. plan de détail ci-dessus). Une solution de réalisation en enrobé sera préférable à toute autre.

A la sortie de cette section, on rejoint le Boulevard de Seine prolongé par la rue des Vives Eaux. Ces voies de la commune de Boissise-le-Roi, très peu circulées, pourront être empruntées sans autre aménagement que la signalétique (photo 9), jusqu'à l'écluse des Vives Eaux. La passerelle piétons-vélos installée sur l'écluse permet de rejoindre la rive droite de la Seine et la commune de Boissise-la-Bertrand (puis Boissettes, Le-Mée-sur-Seine et Melun par une voie verte sur la rive droite)

Au-delà de l'écluse, on poursuit sur le chemin de halage, qui est interdit à la circulation motorisée, mais dont le revêtement sera à revoir par endroits (photos 10 à 12).

Au droit de la rue des Etangs à Dammarie-lès-Lys, ce chemin de halage se transforme en voirie ouverte à la circulation générale équipée depuis une dizaine d'années d'une piste cyclable bidirectionnelle de bonne qualité, mais dont il est souhaitable de mieux séparer la chaussée vélo de la chaussée dédiée à la circulation automobile (cf. photos 13 et 14).

Entre la sortie de piste et le passage sous le pont de chemin de fer il y a actuellement un passage dangereux en raison de la circulation intense (cf. photo 15), mais dont le réaménagement est envisagé par la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine. Il est souhaitable que cette section, qui mène à Melun, soit munie d'une piste cyclable bidirectionnelle.



7. Début du chemin en rive de Seine (photo E. Marchandise)



8. Chemin de rive de Seine, en très mauvais état (photo E. Marchandise)



9. Quai partagé à Boissise-le-Roi (photo E. Marchandise)



10. Début de voie verte à l'entrée Dammarie-lès-Lys (photo E. Marchandise)



11. Voie verte à proximité de la gare de Vosves (photo E. Marchandise)



12. Voie verte aux abords du Cercle de Voile de Dammarie (photo E. Marchandise)



13. Piste cyclable à Dammarie-les-Lys (photo E. Marchandise)



14. Dammarie-lès-Lys : fin de la piste cyclable (photo M. Robert)



15. Dammarie-lès-Lys : voirie traitée en « Chaucidou » (photo M. Robert)



16. Passage sous le pont SNCF à aménager (photo E. Marchandise).

2. TRAVERSEE DE L'AGGLOMERATION DE MELUN

2.1. Itinéraire en rive gauche de Seine

Après le passage sous le pont de chemin de fer (photo 15 du § précédent), il est proposé d'implanter une piste cyclable bidirectionnelle en bord de Seine. Pour que ceci soit possible, il sera nécessaire, sur la commune de Dammarie-lès-Lys (photos 1 et 2) de riper la chaussée de la RD 376 vers l'Est de quelques mètres. Sur la commune de Melun, la future piste cyclable bidirectionnelle pourrait trouver son emplacement par suppression du terre-plein central du Quai Hippolyte Rossignol (photos 3 et 4). Un réaménagement de la chaussée passant sous le pont de la RD 606 devra également permettre le passage de cette piste cyclable.

Aux jonctions du quai Maréchal Joffre avec les ponts Maréchal-Leclerc et Notre-Dame, il conviendra d'emprunter ces ponts (piste cyclable bidirectionnelle existante sur le pont Notre-Dame) pour visiter le centre de Melun, son patrimoine historique et l'île Saint-Etienne. Une voie verte permet de joindre le château de Vaux-le-Vicomte.

En poursuivant vers l'ouest, l'aménagement d'une piste cyclable de type voie verte n'est envisageable qu'à moyen terme, car il implique des solutions de type encorbellement et pontons, lourdes techniquement et financièrement (voir emplacements sur photos 5 à 8).



1. Quai Voltaire à Dammarie-lès-Lys (photo M. Robert)



2. Quai Voltaire à Dammarie-lès-Lys (photo M. Robert)



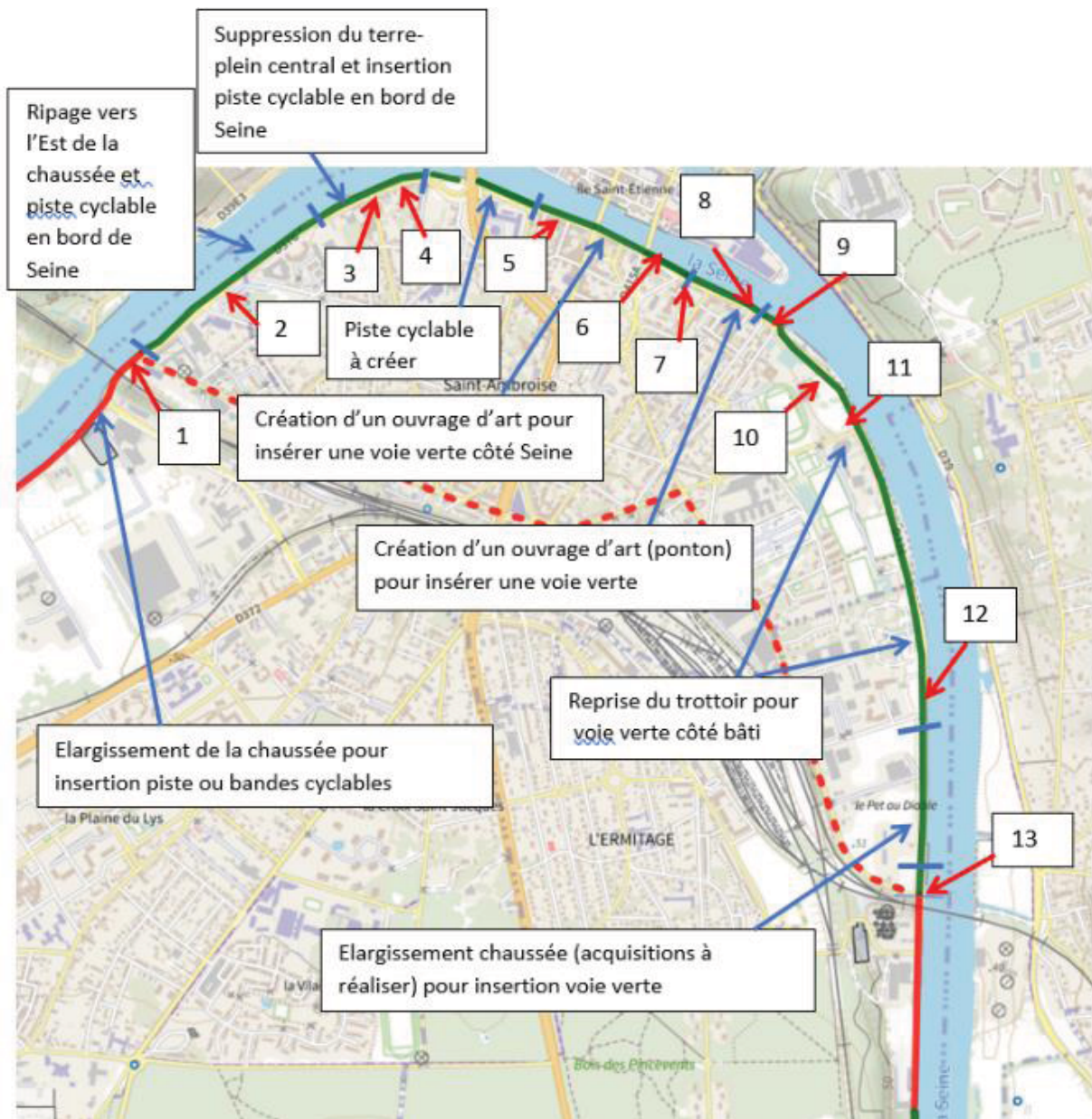
3. Quai Hippolyte Rossignol à Melun (photo E. Marchandise)



4. Bord de Seine au centre de Melun (photo E. Marchandise)



5. Quai du Maréchal Joffre à Melun (photo E. Marchandise)



Carte 2 avec emplacement des photos



6. RD 326 à Melun : trottoir aménageable (photo M. Robert)



7. RD 326 à Melun : emplacement possible de l'amorce d'un futur ponton, à réaliser (photo M. Robert)



8. Localisation possible d'un futur ponton à réaliser (photo M. Robert)



9. Melun : emplacement de la traversée de la RD 326 (photo M. Robert)

A l'arrivée sur le carrefour avec la rue des Mariniers (photo 9), il est proposé de traverser la RD 326 et d'emprunter une voie verte à réaliser le long de cette voie sur le côté opposé à la Seine. On poursuivrait ainsi le long de cette RD (photos 10 à 12), jusqu'à l'approche du passage sous la voie ferrée.

Sous ce pont de chemin de fer (lieu-dit « le Pet-au-diable » photo 13), où la priorité dans un seul sens provoque des bouchons automobiles difficilement compatibles avec une véloroute nationale, un réaménagement de chaussée favorable aux cyclistes devra être réalisé.



10. RD 326 (lieu-dit « La Plage (propriété VNF) à Melun quai Joffre (photo M. Robert)



11. La Rochette, entrée du camping (photo M. Robert)



12. RD 326 à Melun (quai Joffre) entre la piscine olympique Laure Manaudou et la salle des fêtes L'Escale (voie verte sous les arbres à droite) (photo M. Robert)



13. La Rochette : passage sous la voie ferrée (photo E. Marchandise)

2.2. Itinéraire desservant la gare de Melun

La possibilité de réaliser un itinéraire en bord de Seine (rive gauche) est, comme décrit au § 2.1, peu réaliste à court terme en raison du volume des travaux à réaliser. C'est pourquoi nous proposons un tracé alternatif utilisant la voirie existante (munie de bandes cyclables) ; ses caractéristiques seront donc assez éloignées d'une véritable voie verte, mais il offrira l'avantage de desservir la gare SNCF de Melun.

Comme dans l'itinéraire principal, il faudra passer en sécurité sous le pont de chemin de fer le long de la chaussée très circulée de la RD 376 (photo 1), et tourner à droite (photo 2) après le pont pour emprunter la rue de la Fosse aux Anglais (photo 3), prolongée par la rue Albert Moreau (photos 4 et 5), puis, par la rue André Barchou, qui mène à la gare SNCF (photo 6).

Il est à noter que le quartier de gare SNCF de Melun, transformé en pôle d'échanges multimodal (PEM), va faire l'objet de travaux importants entre 2023 et 2030, permettant des améliorations pour les flux piétons-cycles et le stationnement des vélos.



1. Dammarie-lès-Lys : passage sous pont SNCF à aménager (photo E. Marchandise)



2. Amont du carrefour à sécuriser (photo E. Marchandise)



3. Dammarie-les-Lys : rue de la Fosse aux Anglais (photo M. Robert)



4. Melun : rue Albert Moreau (photo M. Robert)



5. Melun : rue Albert Moreau à l'approche de la gare (photo M. Robert)



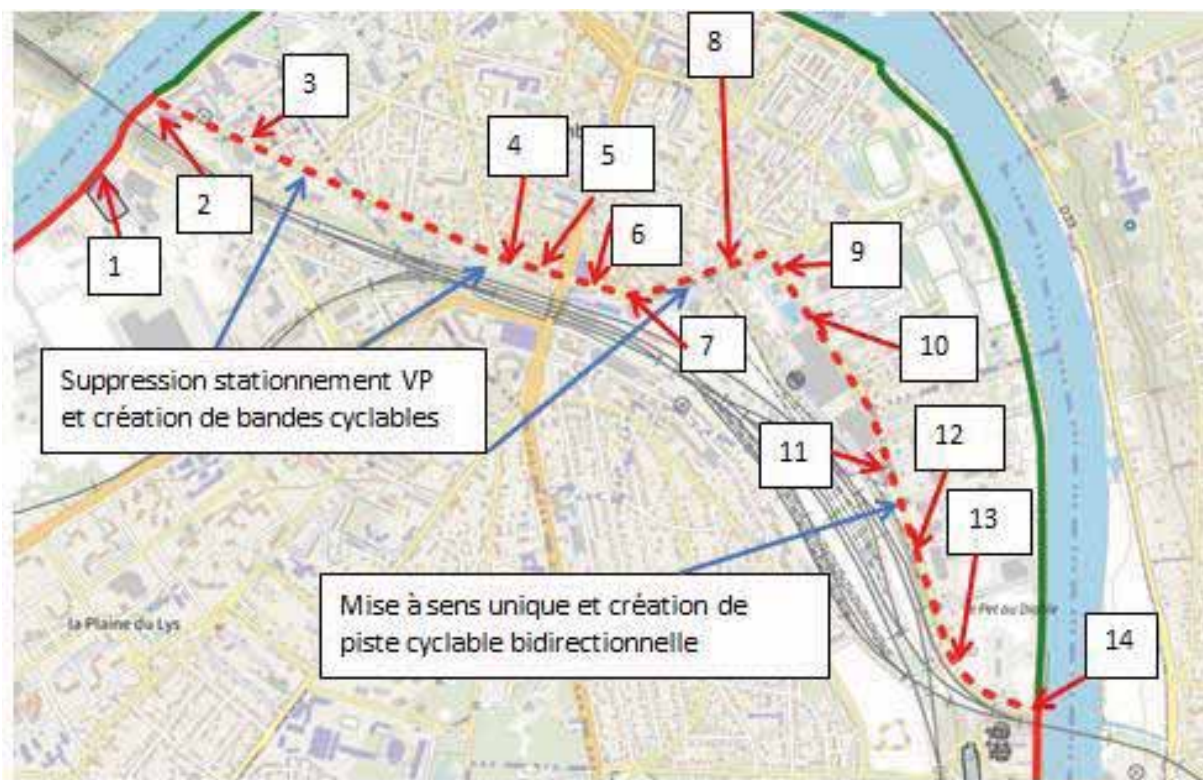
6. Melun : rue André Barchou (photo M. Robert)



7. Melun : Avenue de la Libération (photo M. Robert)



8. Melun : carrefour des rues Libération-Barbazan et Jeanne d'Arc (photo M. Robert)



Carte 3 avec emplacement des photos

Après la traversée de la place de la gare, l'itinéraire suit l'Avenue de la Libération : la file de stationnement devra alors y laisser la place pour l'implantation de bandes cyclables, dont une à contre-sens (photos 7 et 8). Au carrefour avec la rue de la Rochette, on tourne à droite pour emprunter cette voie, qui devra également être libérée du stationnement pour laisser place à l'implantation de bandes cyclables (photos 10 et 11). Cette voie se poursuit par l'Avenue Benjamin-Franklin (photos 12 et 13), voie suffisamment large pour que des bandes cyclables puissent être envisagées, ou mieux encore, pour qu'elle soit transformée en voie à sens unique bordée par une piste cyclable bidirectionnelle (voie verte). Cette voie nous ramène le long de la Seine, où rejoint l'itinéraire décrit au § précédent (photo 14).



9. Melun : rue de la Rochette (1) (photo M. Robert)



10. Melun : rue de la Rochette (2) (photo M. Robert)



11. Melun : rue de la Rochette (3) (photo M. Robert)



12. Melun rue de la Rochette, jonction avec la commune de La Rochette (rue Benjamin Franklin) (photo M. Robert)



13. La Rochette : rue Benjamin Franklin (photo M. Robert)



14. La Rochette : passage sous le pont SNCF (photo E. Marchandise)

3. DE MELUN A VULAINES-SUR-SEINE

La sortie de l'agglomération de Melun se fait par le Quai de Seine à La Rochette, qui, après avoir été une voie partagée sur moins d'un km, se transforme en voie verte jusqu'à l'entrée de la commune de Bois-le-Roi. Sur cette commune, l'itinéraire se poursuit sur le chemin de halage, voie partagée avec une faible circulation, et signalée « sens interdit sauf vélos et sauf riverains », jusqu'au pont reliant Bois-le-Roi à la rive droite. Entre La Rochette et le pont de Bois-le-Roi, on admirera « Les Affolantes », sublimes bâtisses fin XIX^e - début XX^e siècle. Après le pont, l'itinéraire, muni de la signalisation propre à la Scandibérique, se poursuit en voie verte le long de la Seine quai Olivier Métra (photo 1).

Le tracé de la Scandibérique passe ensuite au cœur de la base de loisirs, ce qui l'éloigne du bord de Seine. Pour la « Seine à Vélo » en revanche, il est proposé de se dissocier de ce tracé pour rester au bord du fleuve, ce qui nécessitera des travaux de mise à niveau du revêtement. On rejoint ensuite le chemin de halage, voie verte jusqu'à l'arrivée sur le Quai de l'Ecluse (voie partagée) à Samois-sur-Seine (photo 2).

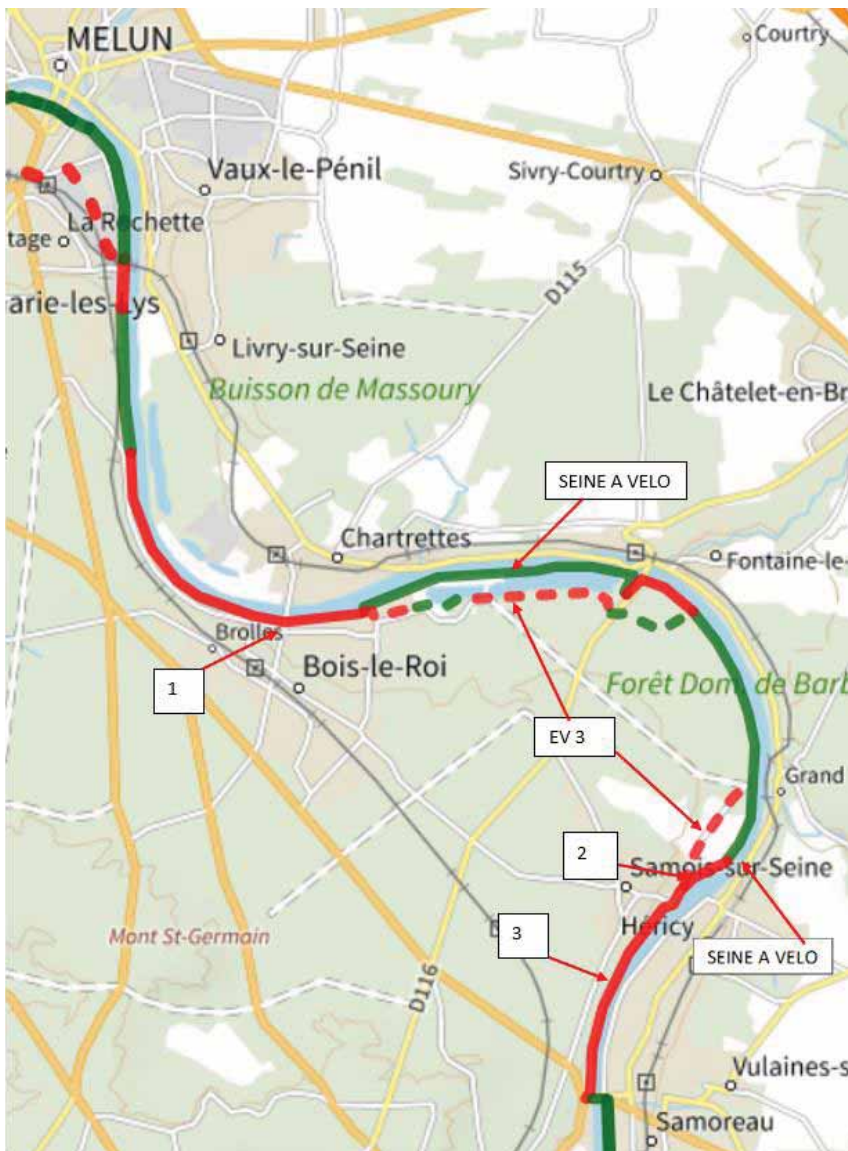
On pourra faire une pause dans cette commune où habita Django Reinhardt et sur son île, où se tenait voici quelques années un festival de jazz (désormais à Fontainebleau).



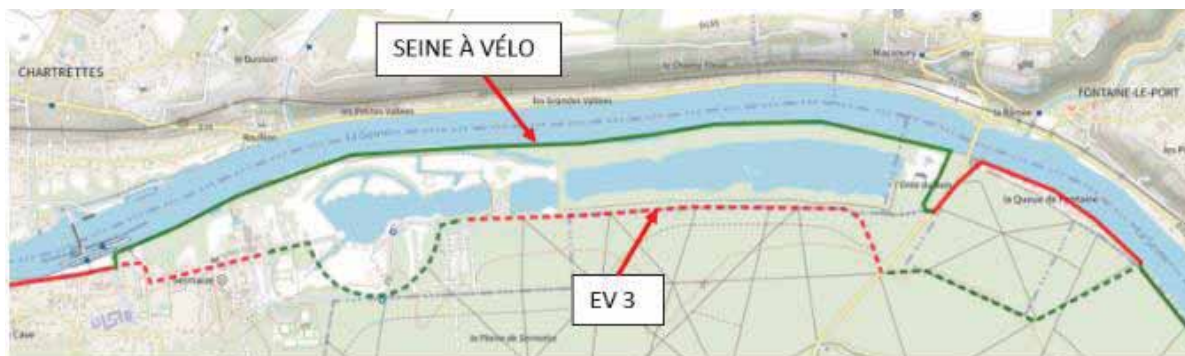
1. Bois-le-Roi, entrée sur le quai Olivier Métra (photo M. Robert)



2. Quai de l'écluse à Samois-sur-Seine (photo M. Robert)



Carte 4 avec emplacement des photos

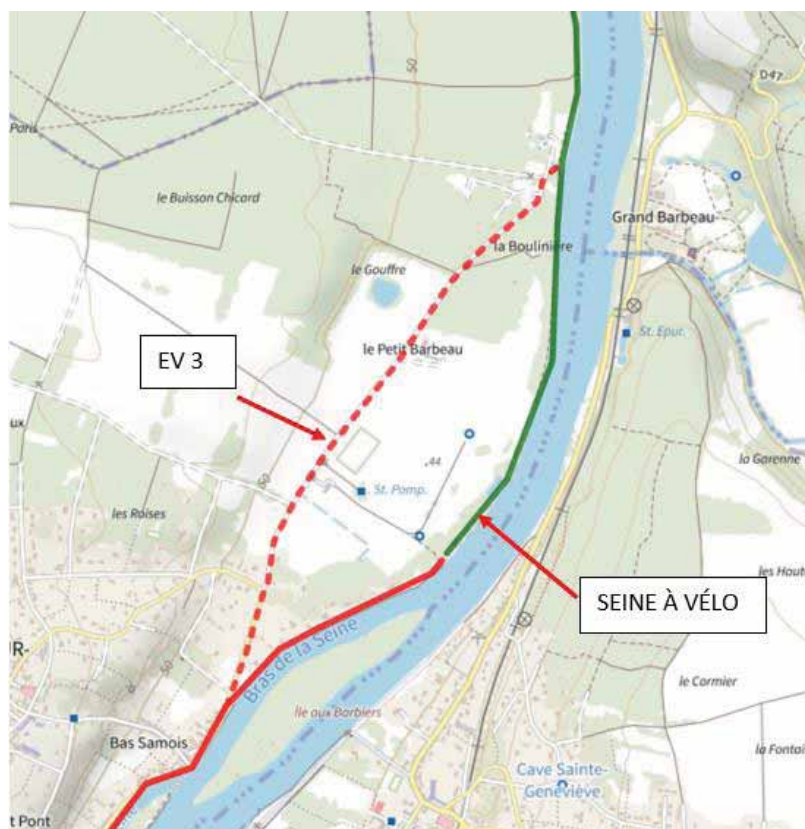


EV 3 et « Seine à vélo » à l'Est de Bois-le-Roi

La traversée de Samois-sur-Seine se poursuit le long de la Seine (Quai Roosevelt) jusqu'au Pont de Valvins, par une voie partagée (accès riverains photo 3). On notera que là aussi, le tracé proposé diffère de celui de la Scandibérique, car celle-ci s'écarte de la Seine pour emprunter la rue du petit Barbeau au lieu de rester sur le chemin de halage (carte ci-dessous). Plus au Sud, les deux tracés se rejoignent pour longer la Seine quai Roosevelt (photo 3) jusqu'au pont de Valvins. Depuis le pont de Valvins, une visite est possible à Fontainebleau (château, centre-ville, forêt...) à 3 km environ.



3. Quai Roosevelt à Samois-sur-Seine (photo M. Robert)



EV3 et « Seine à vélo » au Nord de Samois-sur-Seine

4. DE VULAINES-SUR-SEINE A CHAMPAGNE-SUR-SEINE

De Samois à Vulaines, l'itinéraire traverse la Seine par la passerelle piéton-vélos accolée au pont de Valvins (RD 210 - photos 1 et 2). On franchit cette voie en passant sous le pont pour rejoindre la rive droite de Seine (photo 3). On continue à longer la Seine, mais à 800 m au sud du pont, il n'est aujourd'hui pas possible de continuer (photo 4). Cela ne sera possible que lorsque des travaux importants, nécessitant vraisemblablement des acquisitions foncières, seront effectués. En attendant, il est proposé de rejoindre l'itinéraire de l'EV 3 en empruntant le chemin de l'Abreuvoir (ce qui nécessite de traverser un parking), ou, plus au Nord, la rue du Bac, petite rue très calme qui ne dessert que 3 ou 4 riverains.

Dans cette hypothèse, on reste sur le tracé de l'EV 3 (photos 5, 6 et 7), qui finit par rejoindre la route des Pressoirs du Roi, voie très peu circulée en rive de Seine. Cette voie nous mène à Champagne-sur-Seine (photo 8), où cette voie est traitée en zone de rencontre (photo 9) puis en voie verte (photos 10 et 11). Plus au Sud, le revêtement de celle-ci se dégrade, et des travaux seront nécessaires pour améliorer la situation (photos 12, 13 et 14).

Comme Ponthierry, Champagne-sur-Seine dispose d'un patrimoine industriel important avec le site des anciennes usines Jeumont-Schneider (XXe siècle). Par ailleurs, en traversant la Seine, on rejoint sur la rive gauche la charmante commune de Thomery et le château de By, musée privé, maison et atelier de la peintre Rosa Bonheur.

Après cette section, on rejoint le chemin de la Croix Bleue (photo 15), que l'on suit jusqu'au point où les itinéraires de l'EV 3 et de « Seine à Vélo » se séparent (photo 16), le premier traversant la Seine sur le Pont de Saint-Mammès, et le deuxième le long de la Seine.



1. Samois-sur-Seine : accès à la passerelle vélo (photo M. Robert)



2. Passerelle vélo vue de Samoreau (photo M. Robert)



3. Bord de Seine à Samoreau, après passage sous le pont (photo M. Robert)



4. Bords de Seine à Samoreau (photo M. Robert)



5. Samoreau : la Grange aux Dîmes, au bord de l'EV3 (photo M. Robert)



6. Carrefour entre l'EV3 et le Chemin de l'Abreuvoir (photo M. Robert)



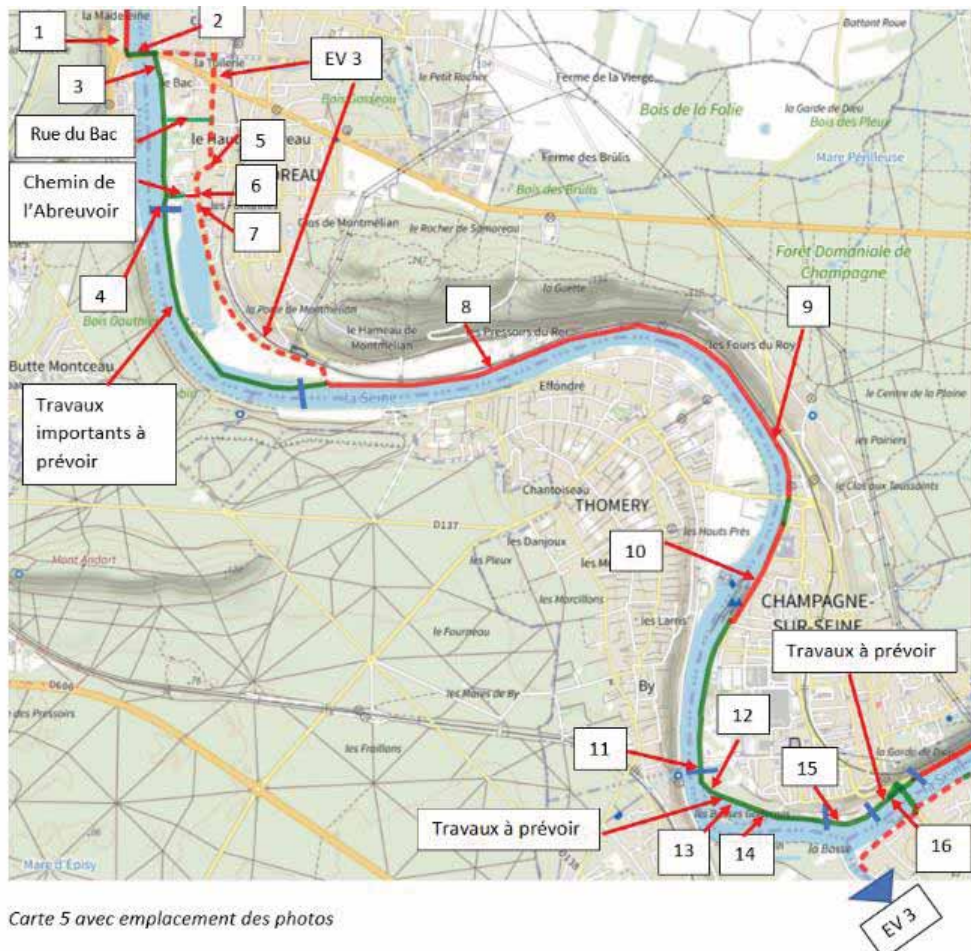
7. Signalétique EV3 à Samoreau (photo M. Robert)



8. Quai de Seine entre Samoreau et Champagne-sur-Seine (photo M. Robert)



9. Bords de Seine à Champagne-sur-Seine (photo M. Robert)



Carte 5 avec emplacement des photos



10. Voie partagée à Champagne (photo M. Robert)



11. Champagne : passage sous l'aqueduc de la Voulzie (photo M. Robert)



12. Chemin des bords de Seine à Champagne (1) (photo M. Robert)



13. Chemin des bords de Seine à Champagne (2) (photo M. Robert)



14. Chemin des bords de Seine à Champagne (3) (photo M. Robert)



15. Chemin de la Croix-Bleue (photo M. Robert)



16. Point de séparation des itinéraires EV3 et « Seine à Vélo » (photo M. Robert)

5. DE CHAMPAGNE-SUR-SEINE A MONTEREAU-FAULT-YONNE

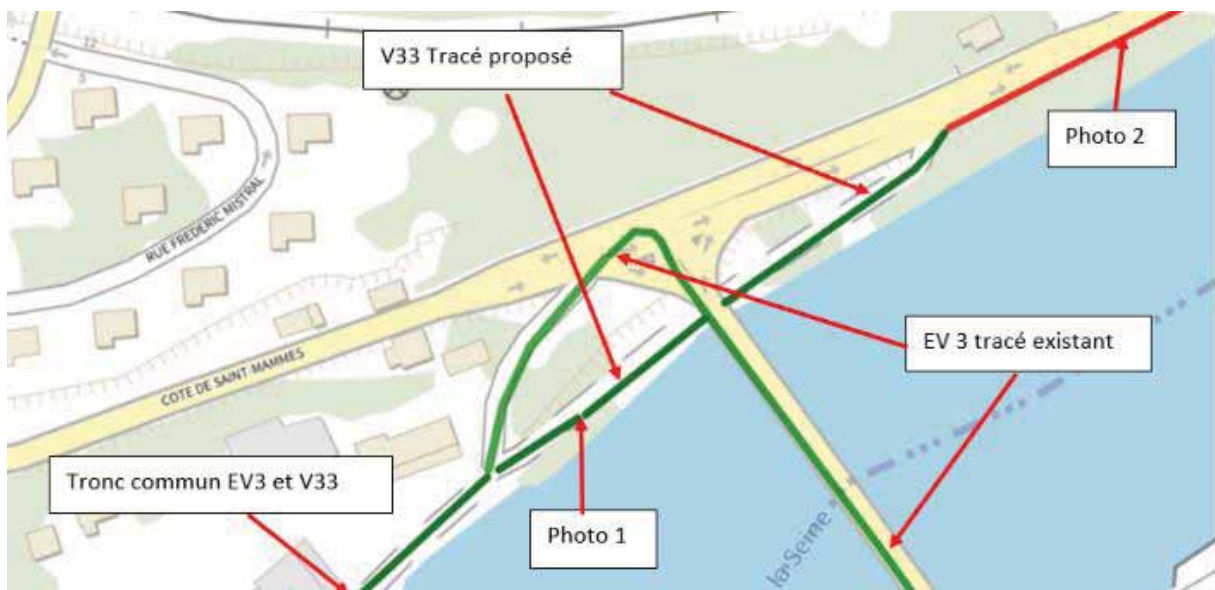
A Champagne-sur-Seine, la véloroute V33 se sépare de la Scandibérique (EV 3). Alors que l'EV3 emprunte le pont d'accès à Saint-Mammès, la « Seine à Vélo » longerait la Seine en passant sous ce pont et utilisant un chemin existant (cf photo 1) et carte de détail ci-dessous. Le revêtement du chemin existant est à refaire.



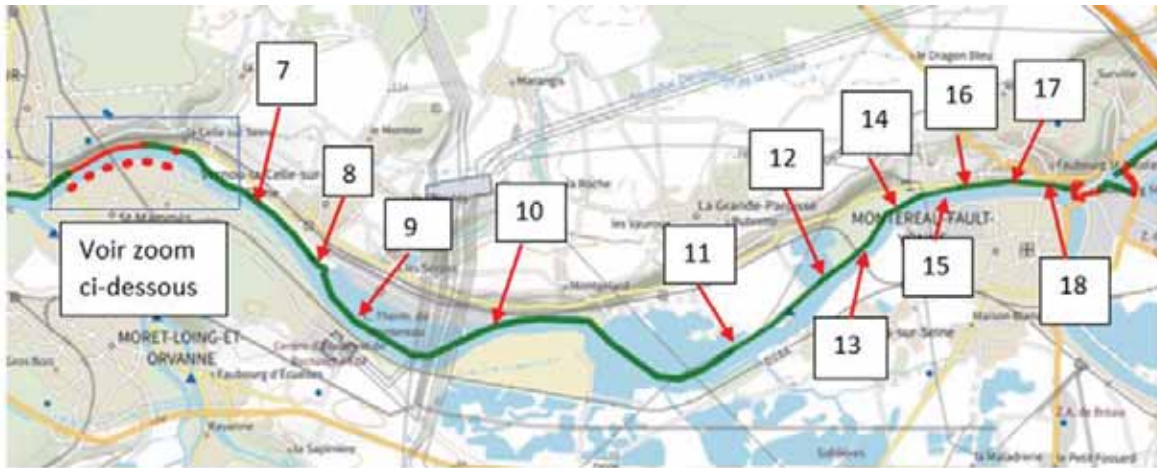
1. Passage sous le pont de Saint-Mammès (photo E. Marchandise)



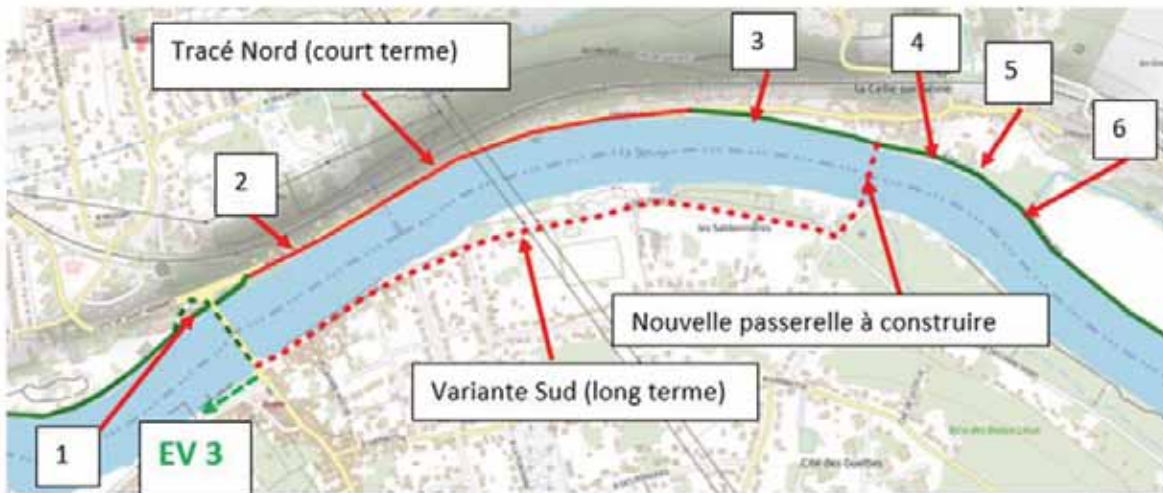
2. RD 39 entre Champagne et La Celle-sur-Seine (photo E. Marchandise)



On rejoint ensuite la RD 39, voie très circulée, munie de dispositifs assez efficaces pour ralentir le trafic automobile (photo 2). On suit cette route sur 2 km environ, puis on la quitte en prenant sur la droite une contre-allée se transformant très vite en voie réservée aux piétons et cyclistes (photos 3 et 4).



Carte 5 avec emplacement des photos



L'utilisation de la RD 39 pourrait, à plus long terme, être évitée, par une variante consistant à rejoindre une nouvelle passerelle à construire, par un tracé situé en rive gauche de Seine depuis la tête de pont de Saint-Mammès (tronc commun avec EV 3 jusqu'à cette tête de pont, cf. tracé en pointillé sur le zoom ci-dessus).



3. Chemin de halage à La Celle-sur-Seine (1)
(photo E. Marchandise)



4. Chemin de halage à La Celle-sur-Seine (2)
(photo E. Marchandise)

Au bout de 2 km, cette voie (chemin de halage) se poursuit, mais avec un revêtement de plus en plus dégradé. Elle est munie de plusieurs passerelles de franchissement. Il conviendra de refaire ce revêtement, et de vérifier si toutes les passerelles peuvent être ou non utilisées en l'état (photos 5 à 10).

A proximité de l'écluse de la Madeleine (commune de La Grande Paroisse) le chemin de halage est ouvert à la circulation automobile. Cela n'est pas gênant dans la mesure où cette circulation est très restreinte, mais le dispositif installé pour marquer la séparation avec la partie réservée aux circulations douces (photo 11) est à remplacer, car inadapté à bon nombre d'utilisateurs des voies vertes (vélos avec sacoches chargées, tandems, vélos à assistance électrique, vélos avec remorque, fauteuils roulants).



5. Première passerelle sur le chemin de halage (photo Ch. Jacob)



6. Deuxième passerelle sur le chemin de halage (photo Ch. Jacob)



7. Chemin non revêtu entre Vernou et La Grande Paroisse (photo Ch. Jacob)



8. Troisième passerelle sur le chemin de halage (photo Ch. Jacob)



9. Quatrième passerelle sur le chemin de halage (photo Ch. Jacob)



10. Voie non revêtue à La Grande Paroisse (photo E. Marchandise)



11. Protection anti-voitures inadaptée à La Grande Paroisse (photo E. Marchandise)

On arrive ensuite à une passerelle (photo 12) franchissant l'accès à une darse. Cette passerelle est vétuste. Elle est interdite à tout accès pour des raisons de sécurité. De l'autre côté de la passerelle, le chemin de halage se réduit, sur près d'un km, à un sentier difficilement praticable, boueux et envahi par la végétation (photo 13). La passerelle devra être reconstruite, et le chemin de halage devra être complètement refait.



12. Passerelle à reconstruire (photo E. Marchandise)



13. Sentier non revêtu à l'Est de la passerelle à reconstruire (photo E. Marchandise)

A l'approche du pont de chemin de fer, la qualité de chemin de halage s'améliore progressivement (photos 14 et 15), et débouche sur une voie revêtue de bitume (photo 16). Cette voie rejoint la RD 39 qui longe la Seine à l'approche de Montereau. Une piste cyclable bidirectionnelle devra être implantée le long de cette route, côté Seine (photos 17 et 18).



14. Chemin de halage à La Grande Paroisse (photo E. Marchandise)



15. Passage sous pont SNCF (photo E. Marchandise)



16. Chemin de halage revêtu à l'approche de Montereau (photo E. Marchandise)



17. RD 39 à l'approche de Montereau (photo E. Marchandise)



18. Entrée dans Montereau par la RD 39 (photo E. Marchandise)

6. TRAVERSÉE DE MONTEREAU-FAULT-YONNE

A Montereau, l'itinéraire pénètre dans la ville entre la chaussée de la RD 39 et la Seine, espace sur lequel une piste cyclable bidirectionnelle devra être implantée (travaux lourds à prévoir, cf. photo 1). Il revient en rive gauche de Seine en empruntant le pont de la RD 605, pont qui devra être muni de pistes ou bandes cyclables (photo 6).

Pour des raisons de sécurité, les tracés Paris-Troyes et Troyes-Paris sont dissociés (cf. carte ci-dessous). Le tracé retour utilise le passage existant sous la tête de pont (photo 2 à 4), après avoir emprunté sur quelques dizaines de mètres la rue de Provins (photo 5) puis la rue Saint-Nicolas).



1. RD 39 à Montereau (photo M. Robert)



2. Accès aux quais de Seine depuis la RD 39 (photo M. Robert)



3. Passage sous le pont de franchissement de la Seine côté Ouest (photo M. Robert)



4. Passage sous le pont de franchissement de la Seine côté Est (photo M. Robert)



5. Rue de Provins (photo M. Robert)



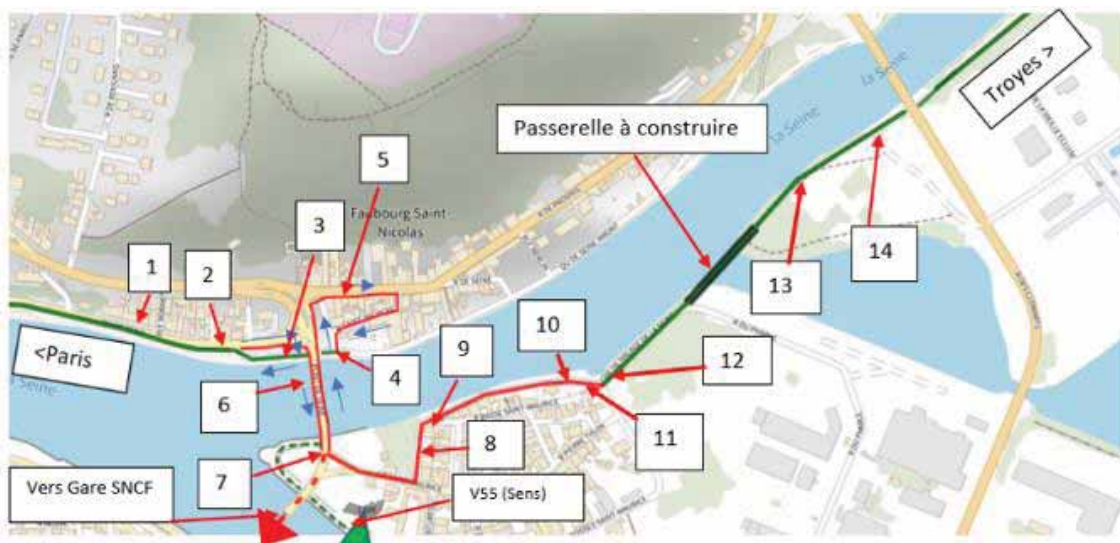
6. Pont de franchissement de la Seine (photo M. Robert)

Le tracé proposé quitte la RD 605 pour rejoindre la rive sud de Seine en utilisant la Gde rue Saint-Maurice puis la rue Port Fréquentbault (photo 8). Il conviendra de réaménager le carrefour être la RD 605 et la Grande rue Saint-Maurice (photo 7), afin de sécuriser le trajet des cyclistes dans le sens Paris -Troyes.

Le quai de Seine (photos 9 à 12) devra être muni de la signalétique « sens interdit sauf riverains et cyclistes ». Le quai est prolongé par un sentier, qui devra être réaménagé (photo 13) jusqu'aux abords de la darse du port Haropa, qui devra être franchie par une nouvelle passerelle à construire. De l'autre côté de cette future passerelle, un chemin (dont le revêtement sera à améliorer), traverse un parc légèrement aménagé, et permet de sortir de la ville en restant le long de la Seine (photo 14). Il est à noter que ce parc offre une très belle perspective sur la ville de Montereau.



7. Carrefour à sécuriser à la sortie du pont de franchissement de la Seine (photo M. Robert)



Carte 7 avec emplacement des photos



8. Rue Port Fréquentbault (photo M. Robert)



9. Quai de Seine (1) (photo M. Robert)



10. Quai de Seine (2) (photo M. Robert)



11. Quai de Seine (3) (photo M. Robert)



12. Entre chemin de halage et Quai de Seine (photo M. Robert)



13. Parc urbain au-delà du port Haropa (photo M. Robert)



14. Passage sous le pont de la rocade Est de Montereau (photo M. Robert)



Perspective vers la ville de Montereau depuis le parc urbain (photo A. Duguet)

7. DE MONTEREAU-FAULT-YONNE À BRAY-SUR-SEINE

Le chemin existant le long de la Seine (photo 1) permet de rejoindre la commune de Marolles-sur-Seine (photo 2). Son revêtement devra être refait sur toute sa longueur, et la berge Sud de Seine devra être consolidée.

De Marolles-sur-Seine à La Tombe, l'idéal serait de continuer à longer la Seine. Cette solution paraît peu réaliste, car difficilement compatible avec l'activité des entreprises KNAUF Ile-de-France et CEMEX GRANULATS, qui utilisent la rive sud de Seine pour leurs activités industrielles. Le tracé réaliste consiste à quitter la rive de Seine en prenant la rue du Bois aux Moines pour rejoindre la route de Bray. Celle-ci devra être sécurisée jusqu'à ce qu'elle rejoigne une contre-allée existante. Dans le prolongement de cette contre-allée, il faudra construire une piste cyclable bidirectionnelle de 800m environ, afin de pouvoir rejoindre la rue Grande qui mène au centre de La Tombe (cf. photo aérienne ci-dessous).



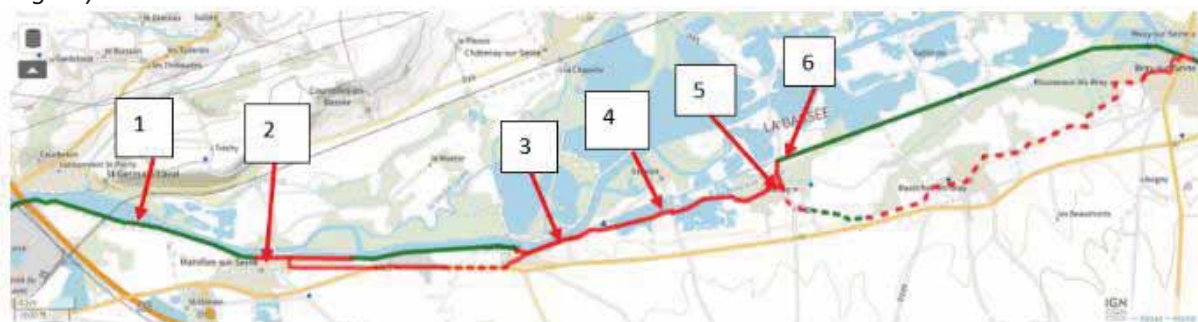
1. Chemin des berges de Seine à l'Est de Montereau (photo A. Duguet)



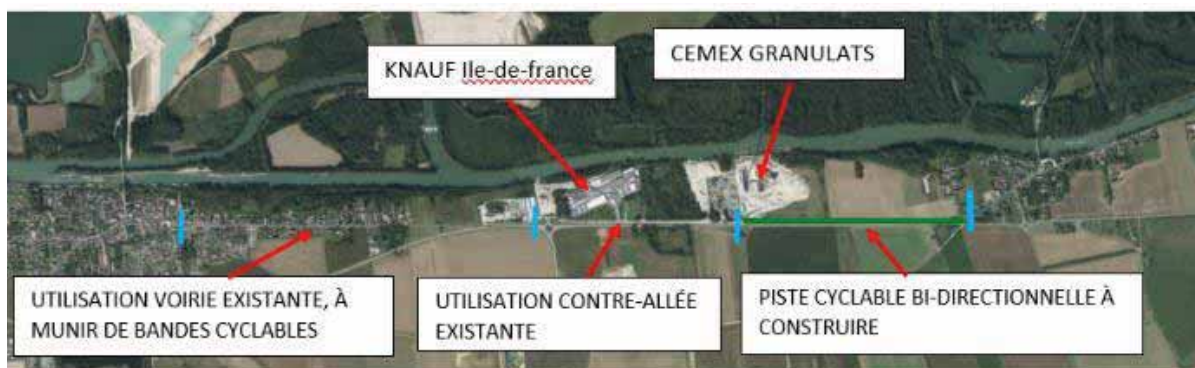
2. Marolles-sur-Seine (photo A. Duguet)



3. Ferme remarquable à La Tombe (photo A. Duguet)



Carte 8 avec emplacement des photos



Vue aérienne entre Marolles-sur-Seine et La Tombe (fond IGN)

Après le village de La Tombe, une voirie peu fréquentée (chemine de La Tombe, photo 4) permet de rejoindre le village de Balloy (photo 5). À Balloy, on tourne à gauche pour emprunter la RD 77 qui rejoint très vite le canal de Bray-sur-Seine à La Tombe. Une rampe (travaux à réaliser) permettra de rejoindre la rive sud de ce canal (photo 6), que l'on longera jusqu'à Bray-sur-Seine. En attendant la construction de cette rampe, un itinéraire alternatif, passant par le centre de Bazoches, peut être proposé. Il utilise d'abord un chemin rural, puis une route secondaire peu fréquentée (en tireté sur la carte).



4. Abords de l'Étang à Gravon (photo A. Duguet)



5. Eglise de Balloy (photo A. Duguet)



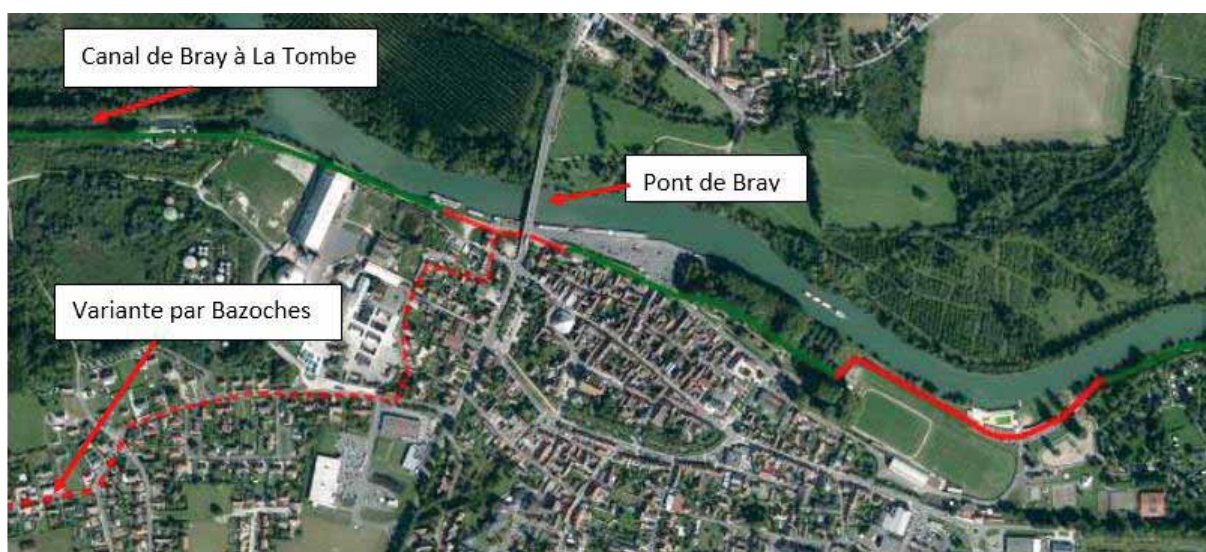
6. Accès à la rive sud du canal : rampe à construire (photo A. Duguet)

8. DE BRAY-SUR-SEINE AU DEPARTEMENT DE L'AUBE

La traversée de Bray-sur-Seine se fait en longeant la Seine rive gauche, en passant sous le pont de Bray (cf. photo 1 et vue aérienne ci-dessous).



1. Quais de Bray-sur-Seine (photo A. Duguet)



Vue aérienne IGN : traversée de Bray-sur-Seine

Entre Bray et Jaulnes, l'itinéraire suit le chemin de halage, dont le revêtement devra être refait. Il traverse ensuite le village de Jaulnes pour rejoindre l'écluse éponyme (vue aérienne ci-dessous), où se fait la traversée de la Seine.

A noter que ce secteur fera l'objet de transformations importantes à travers le projet du canal Bray-Nogent, porté par Voies Navigables de France. Ces transformations devront tenir compte du projet de la Véloroute V33 et l'intégrer dans les meilleures conditions.

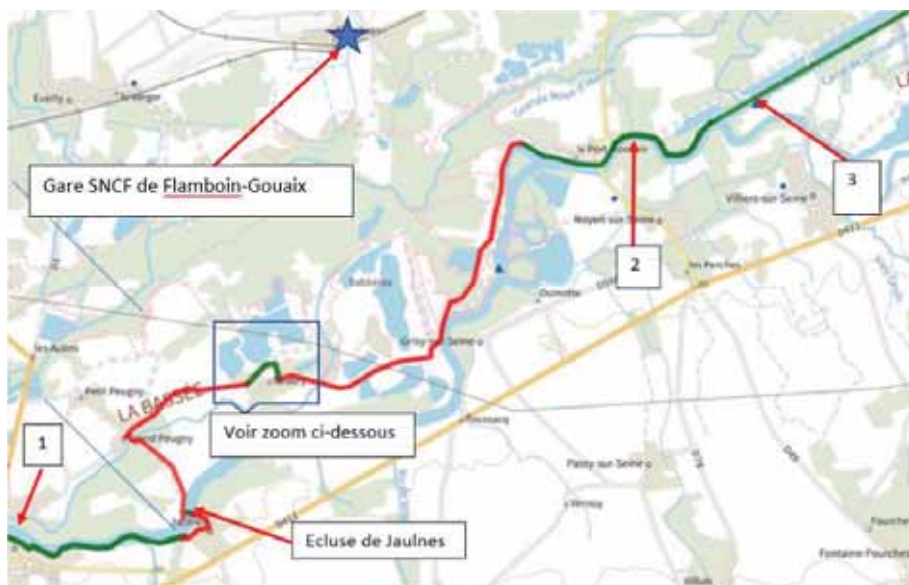


*Ecluse
de Jaulnes
(Google
Maps)*

Le tracé rejoint ensuite le hameau de Neuvry, où il s'écarte un peu de la route pour accéder à l'étang de la Bassée, où l'on peut trouver un observatoire ornithologique remarquable. Depuis les rives de cet étang, un itinéraire complémentaire serait à étudier, de façon à desservir la Réserve Naturelle de le Bassée. Cet itinéraire complémentaire pourrait se connecter à la gare SNCF de Flamboin-Gouaix, à condition que la SNCF améliore la desserte voyageurs de cette gare.

De Neuvry à Port-Montain, l'itinéraire suit une route secondaire très peu circulée. Arrivé à Port-Montain, il quitte la route pour emprunter le chemin de halage le long de la Seine (photo 2) jusqu'à l'entrée du canal de Beaulieu. Cette entrée est gérée par l'écluse de Villiers (photo 3) dont VNF interdit aujourd'hui l'accès. Si la position de VNF persiste (mais la situation est susceptible de changer en raison du projet de mise à grand gabarit du canal Bray-Nogent) un contournement de cette zone éclusière devra être réalisé.

Après la zone éclusière, l'itinéraire se poursuit sur la berge Nord du canal de Beaulieu (photo 4), ce qui nous mène dans le Département de l'Aube (commune de Courceroy).



Carte 9 avec emplacement des photos



Zoom : Desserte de l'étang de La Bassée à Neuvy



Réserve Naturelle de La Bassée (document A.GRE.NA.BA)



2. Berges de Seine à Port-Montain (ph. Ch. Jacob)



3. Ecluse de Villiers (photo A. Duguet)



4. Berge Nord du Canal de Beaulieu (photo Ch. Jacob)



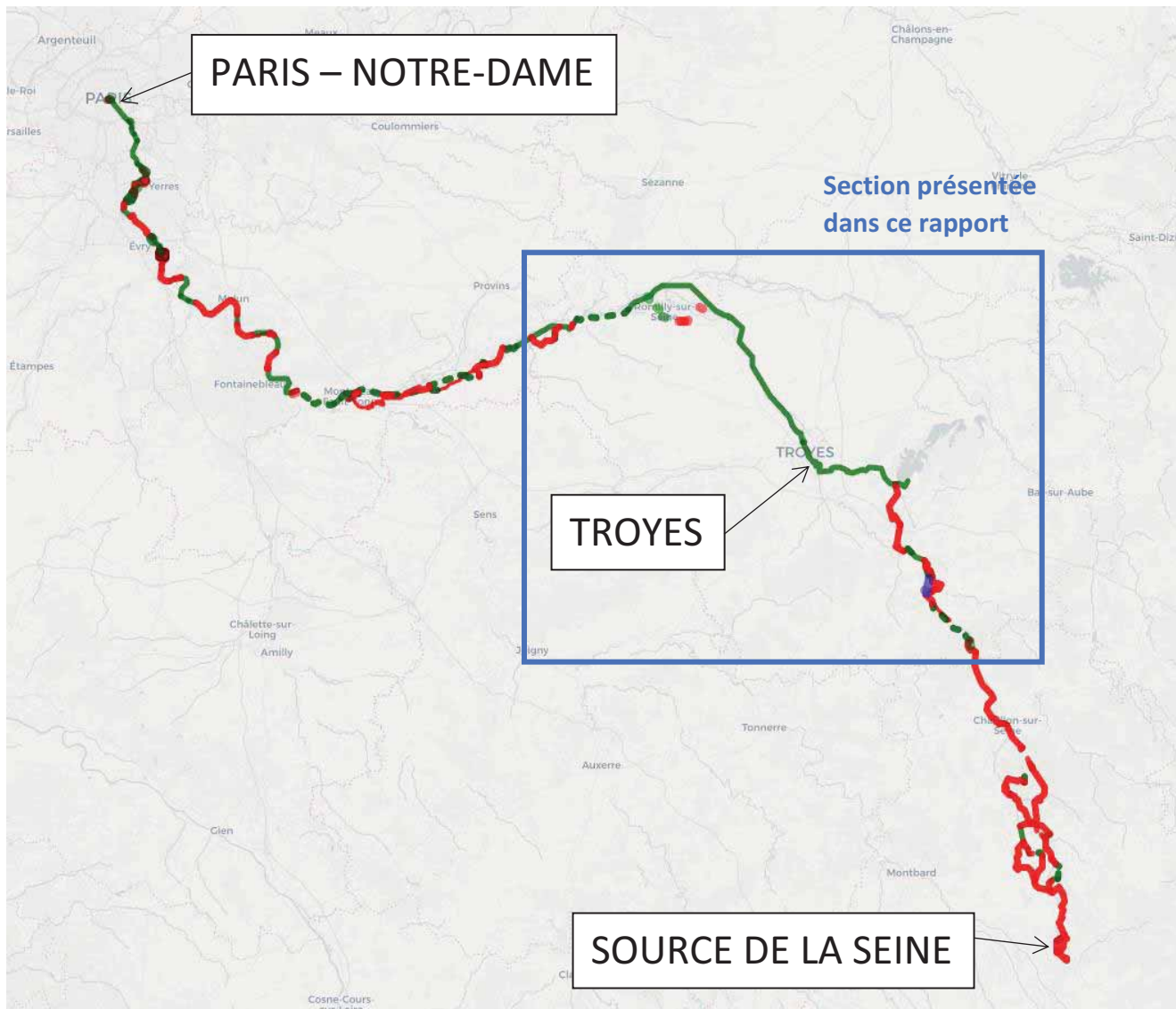
À VÉLO

DE PARIS.....

..... À LA SOURCE DE LA SEINE

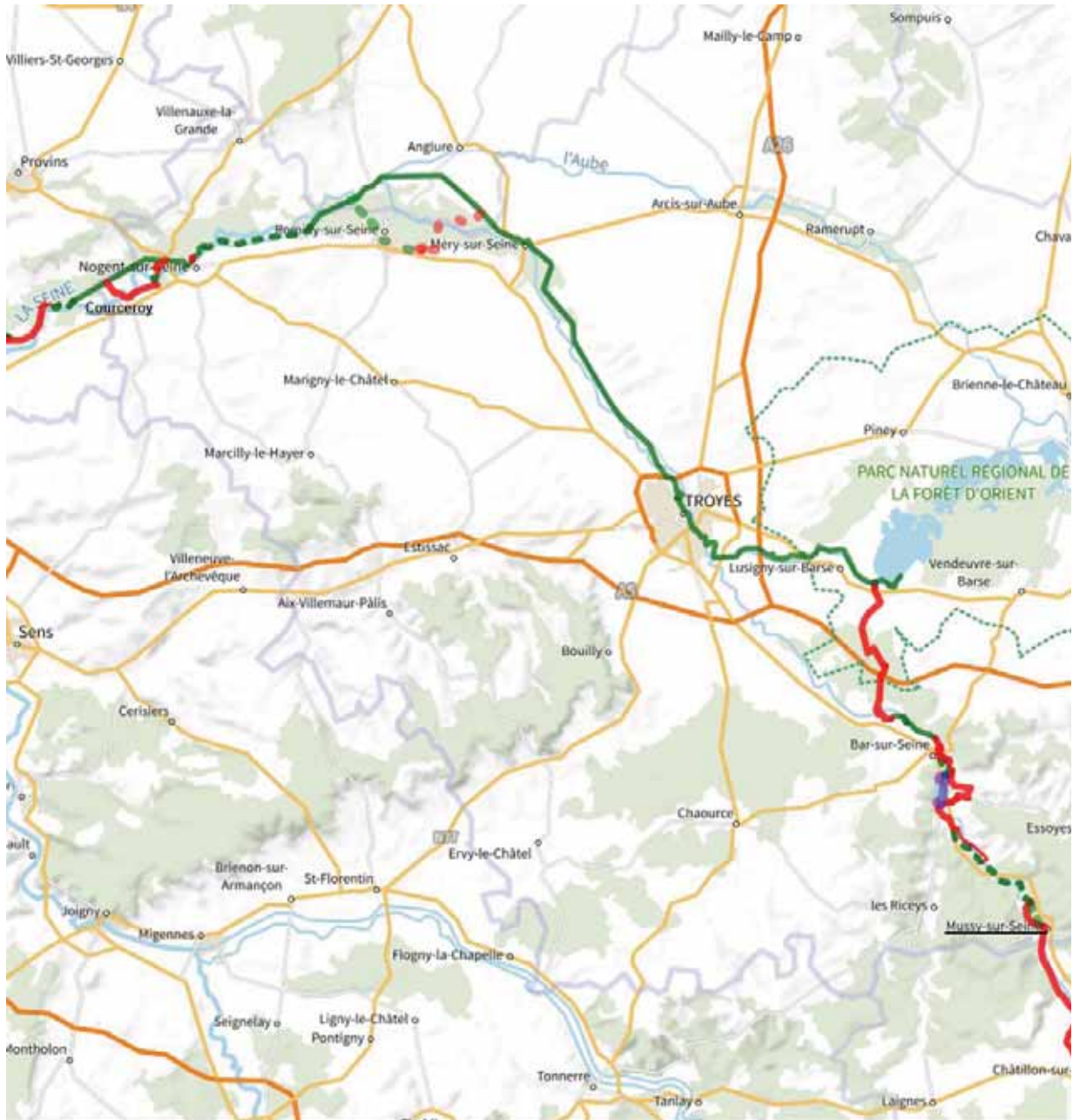
*Présentation du projet associatif
Départements de l'Aube et de la Marne*

CARTE GENERALE DU TRACE PROPOSE DE LA SEINE A VELO EN AMONT DE PARIS



Fond de plan : OpenStreetMap Positron

CARTE DU TRACÉ DANS L'AUBE ET LA MARNE



Fond de plan : IGN

1. DEPARTEMENT DE L'AUBE EN AVAL DE TROYES ET DEPARTEMENT DE LA MARNE

En provenance de la Seine-et-Marne, la V33 pénètre dans l'Aube en longeant, côté Nord, le canal de Beaulieu (cf. photo 1).

Elle suit le canal jusqu'à la RD 168, qu'elle emprunte sur près de 2 km, puis oblique à droite par la RD 120, qui permet de desservir le parc et le Château de La Motte-Tilly (cf. photo 2).



1 . Halage du canal de Beaulieu
(photo Ch. Jacob)



2. Château de La Motte-Tilly
(photo Ch. Jacob)

Après la traversée de la commune du même nom, un chemin communal permet de rejoindre le barrage de Beaulieu (cf. photo 3), en passant par le hameau et le lavoir de Fréparoy. Lorsque les travaux de réfection du barrage, programmés par VNF, seront terminés, la V33 rejoindra la rive Nord de la Seine en traversant le hameau de Beaulieu.



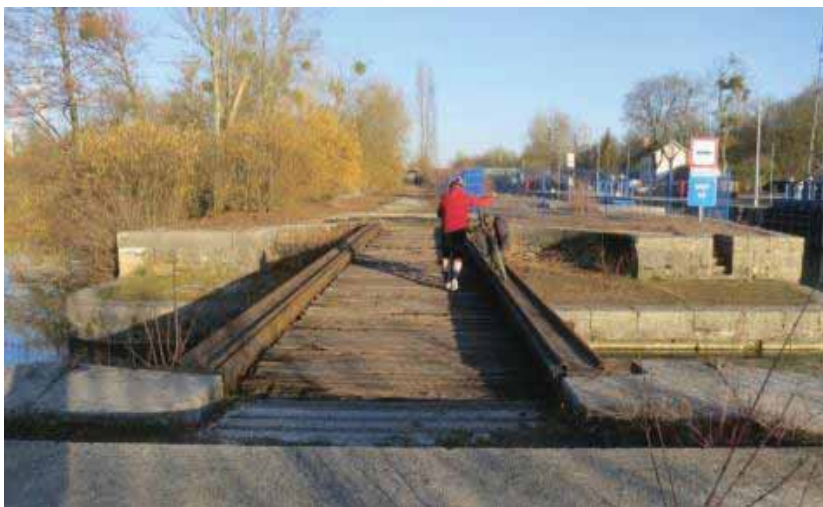
3. Barrage de Beaulieu côté sud (photo Ch. Jacob)

A noter qu'une variante plus directe, restant le long du canal de Beaulieu entre Villers-sur-Seine (77) et Beaulieu complétera le tracé principal décrit ci-dessus, quelle que soit la décision relative à la mise à grand gabarit du canal de Seine. Ce tracé existe aujourd'hui, mais il devra être complété par une voie de contournement de l'écluse de Melz (cf. photo 4), à moins que VNF ne rende ses abords accessibles aux cyclistes.

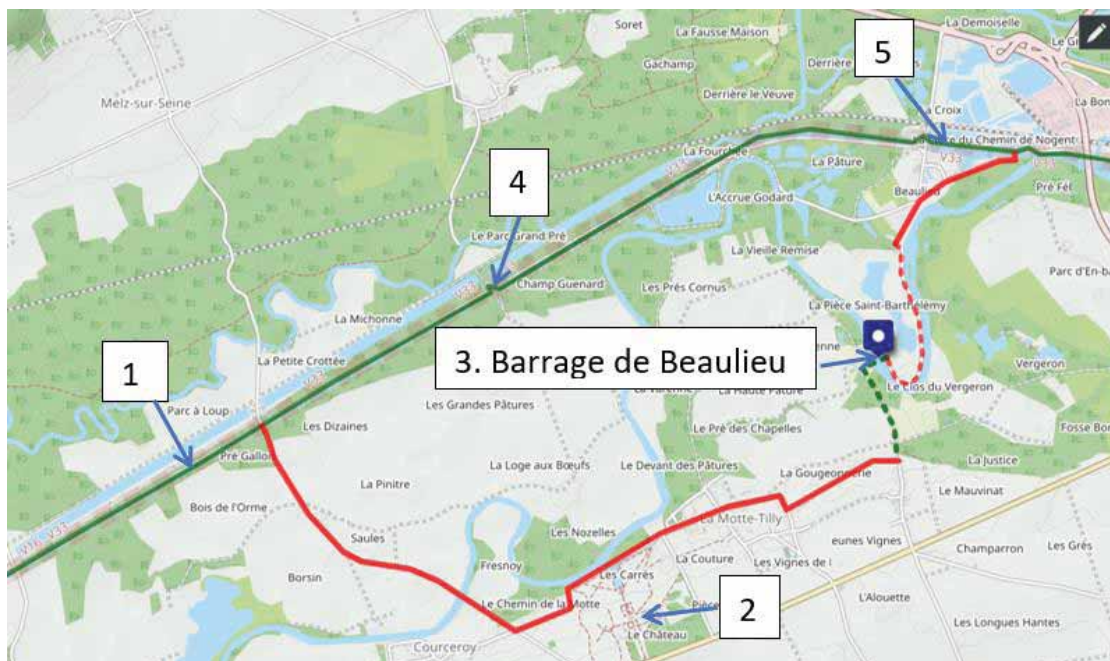


4. Ecluse de Melz (photo A. Duguet)

De Beaulieu à Nogent-sur-Marne, des travaux devront être effectués pour rejoindre le centre de Nogent. La nature de ces travaux dépend de la réalisation (ou de l'abandon) du projet de mise à grand gabarit du canal Bray – Nogent, qui impacte fortement la V33. Même si le canal à grand gabarit est abandonné, certains travaux restent indispensables, par exemple : la passerelle de franchissement de la darse d'accès au bassin des Essarts (cf. photo 5) devra être reconstruite.



5. Passerelle à reconstruire (photo Ch. Jacob)



Emplacement des photos

Avant d'arriver à Nogent, une activité industrielle oblige les cyclistes à quitter les bords de Seine (cf. photos 6 et 7) et à emprunter un sentier étroit situé au nord de cette activité, qui est coincé le long de la voie ferrée. Il conviendra soit d'améliorer le revêtement et la largeur de ce sentier, soit de négocier avec cette activité industrielle un droit de passage pour les cyclistes. A l'ouest de cette zone d'activité, la V33 peut revenir le long de la Seine, sur un quai offrant une belle vue sur le centre ancien de Nogent-sur-Seine (cf. photo 8).



6. Contournement de la zone industrielle (photo A. Duguet)



7. Zone industrielle occupant les bords de Seine (photo Ch. Jacob)



Emplacement des photos



8. Nogent-sur-Seine vue du quai (photo Ch. Jacob)



9. Ancienne route de Villenaux à Nogent (photo Ch. Jacob)

Après le franchissement de l'axe routier qui emprunte le pont de Nogent, la V33 longe la Seine (rive droite), jusqu'à l'écluse de Bernières (cf. photo 10), en empruntant « l'ancienne route de Villenauxe » (300m sur rue peu circulée) puis emprunte une très belle promenade piétons-vélos jusqu'à l'écluse.

La V33 devrait se poursuivre le long du canal de Bernières jusqu'à la commune de Crancey (travaux programmés par le Département de l'Aube).



10. Ecluse de Bernières
(photo Ch. Jacob)



11. Canal de Bernières à l'Ouest
de Crancey (photo Ch. Jacob)



A Crancey, la V33 emprunte l'actuelle « Vélovoie du Canal de Haute-Seine », qu'elle emprunte jusqu'à Troyes (cf. photos 12 et 13).



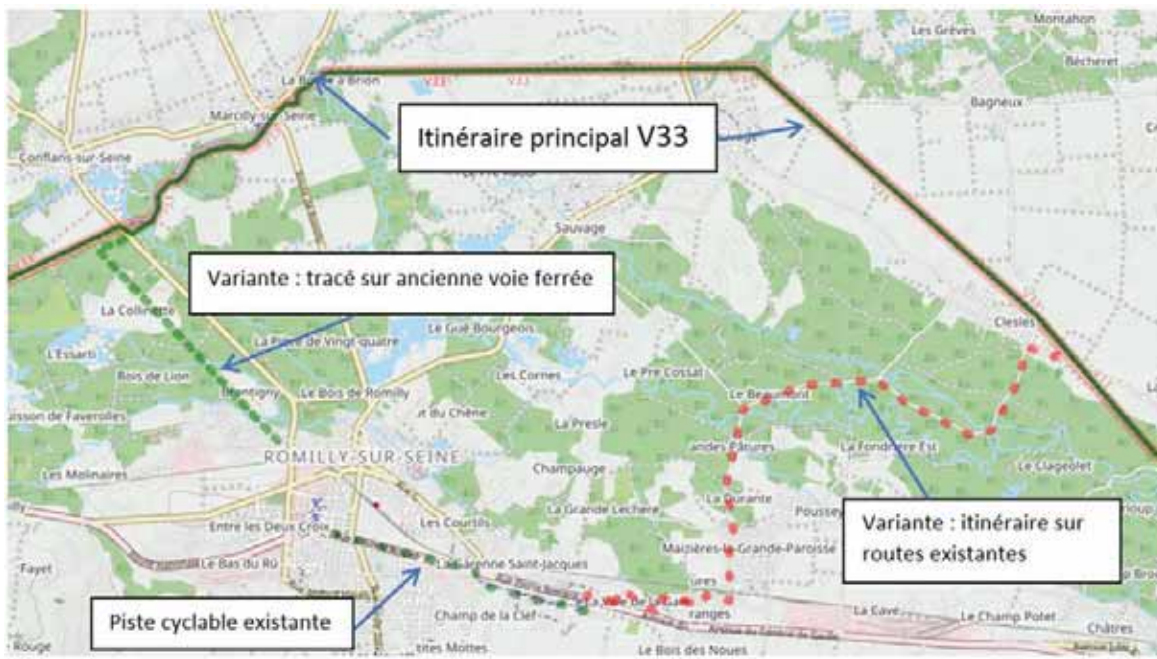
12. V33 à l'Est de Crancey (photo Ch. Jacob)

13. V33 à l'Est de Crancey (photo Ch. Jacob)

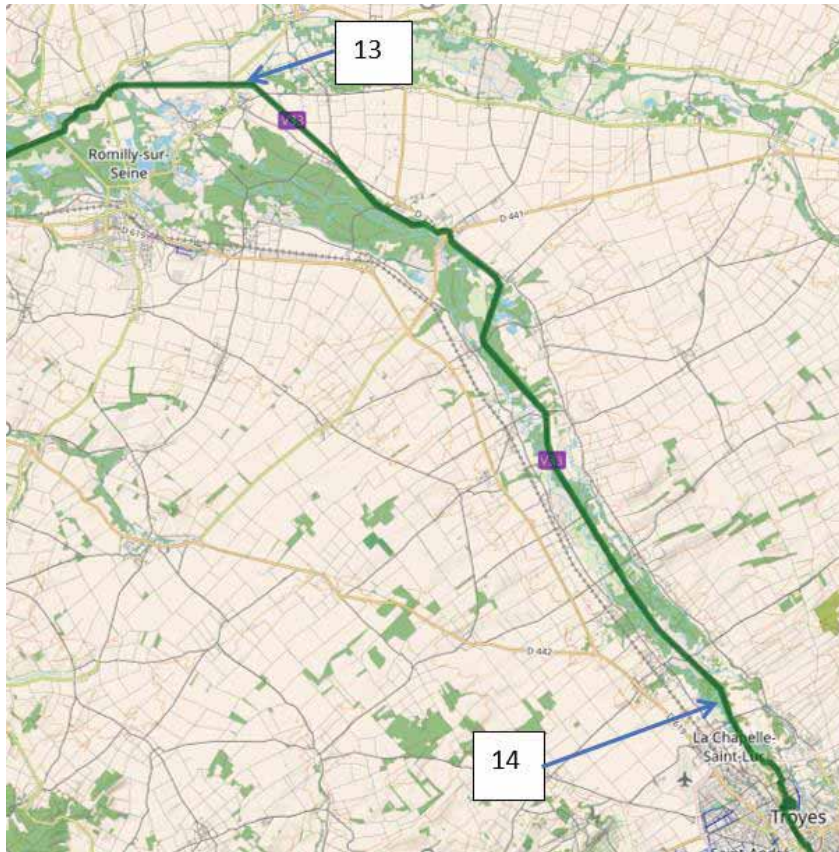
Les seuls travaux à envisager sur la section existante Crancey-Troyes (54km) seraient d'améliorer la signalétique, l'équipement de points d'eau et de toilettes et par précaution de prévoir un itinéraire de substitution en cas de fortes crues de la Seine.

Il est aussi envisageable de réaliser une liaison sécurisée vers le centre-ville de Romilly-sur-Seine (Pôle d'emploi, Gare SNCF, musée vivant de la bonneterie.)

Une opportunité existe pour créer une telle liaison vers l'ouest : l'emprise de la voie ferrée désaffectée Villenauxe-la-Grande – Romilly, que la V33 croise à près de 3 km du centre de Romilly. Vers l'est, il est également envisageable de relier Romilly à la V33, en utilisant d'abord le réseau de pistes cyclables de Romilly, puis un ensemble de petites routes rejoignant l'itinéraire principal à Clesles (Marne).



Itinéraire principal et variante desservant le centre de Romilly



Emplacement des photos

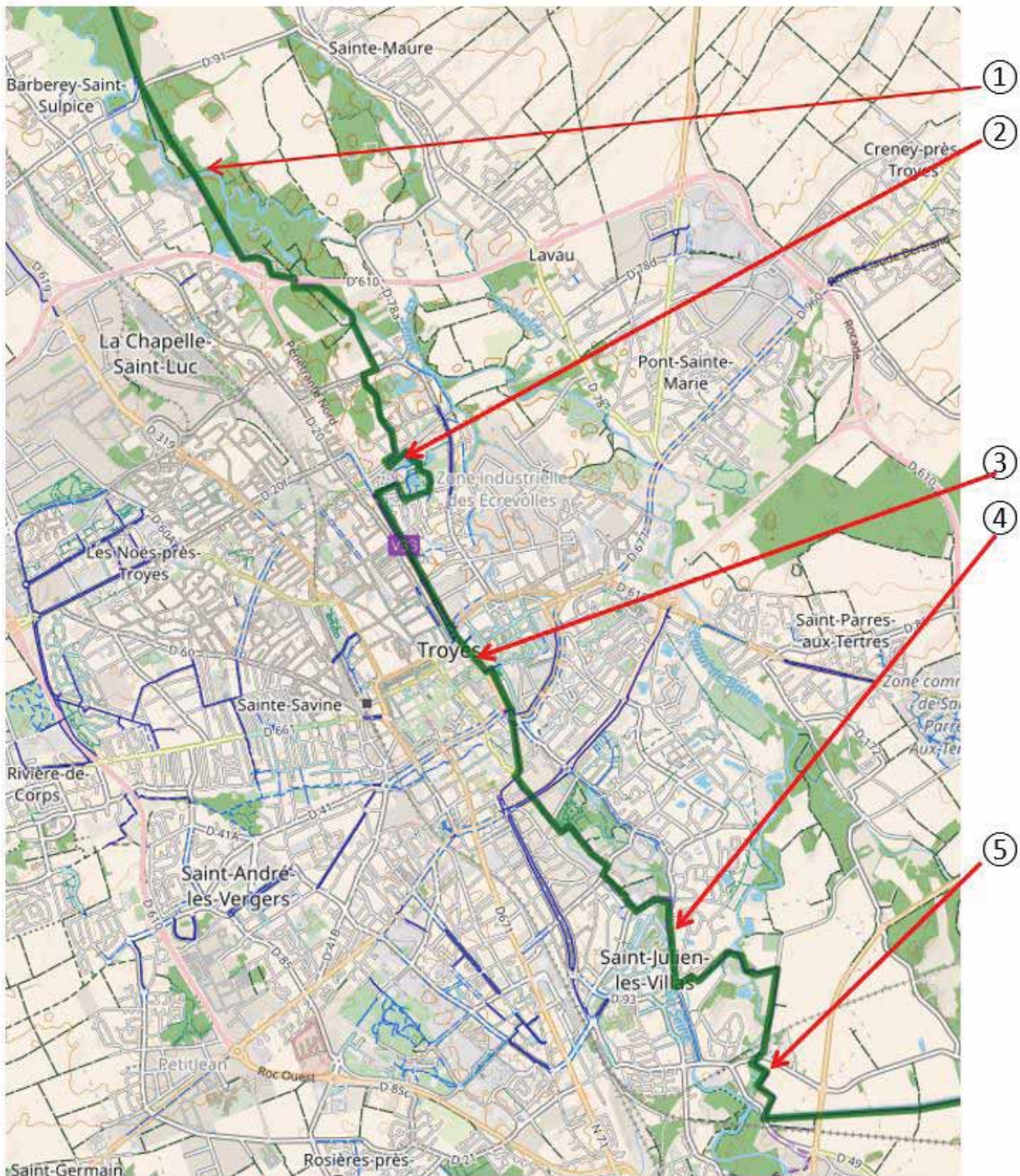


14. La V33 au nord de Troyes (photo Ch. Jacob)

2. TRAVERSEE DE TROYES

Cette section, réalisée assez récemment, traverse le centre de Troyes en longeant le canal du Trévois (cf. photo 3), relativement à l'écart de la circulation, souvent sur trottoirs et dans des rues peu circulées.

Les améliorations souhaitables concernent la signalétique et la sécurisation de certains carrefours.



Tracé et emplacement des photos



1. Nouveau pont-canal (photo Ch. Jacob)



2. Passage sous une voie ferrée (photo M. Delmotte)



3. Centre de Troyes (photo Ch. Jacob)



4. Passage le long de la Seine (photo M. Delmotte)



5. Passage dans un parc (photo M. Delmotte)

3. DEPARTEMENT DE L'AUBE EN AMONT DE TROYES

La V33, entre Troyes et Lusigny-sur-Barse emprunterait la « Vélovoie des lacs », voie verte existante de bonne qualité (cf. photo 1).

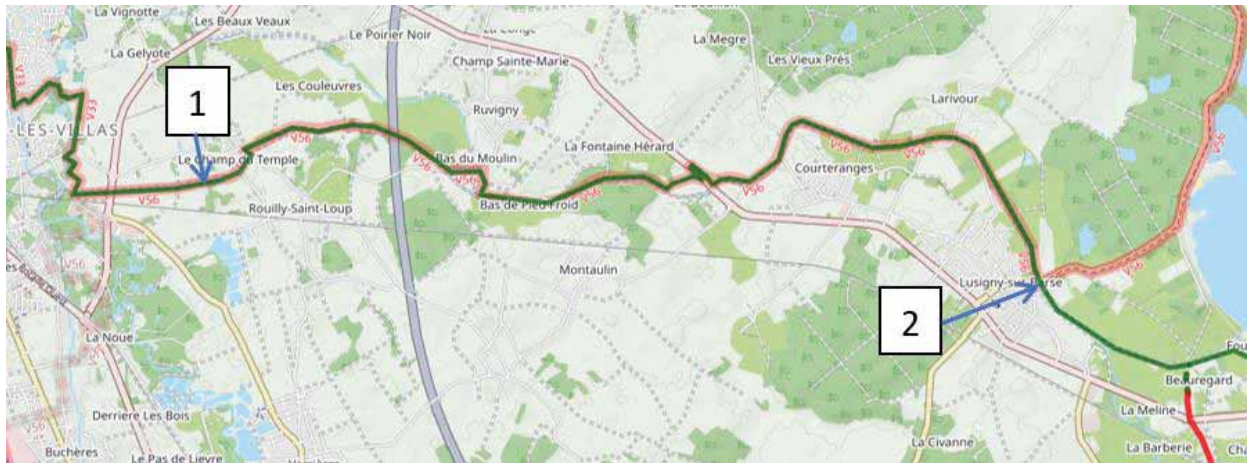
A la sortie de Lusigny, on emprunte ensuite sur 2,5km la voie verte du contournement Est du lac, qui se dirige vers Mesnil-St-Père (cf. photo 2).



1. Vélovoie des lacs entre Troyes et Lusigny (photo P. Prince)



2. Entrée sur la voie verte vers Mesnil-Saint-Père (photo Ch. Jacob)



Emplacement des photos

Au droit du hameau de Le Mesnilot la V33 quitterait la voie verte pour prendre la voie de l'Ormereau puis la RD 143 jusqu'au centre de Montiéramey. Au sud de cette commune, on emprunterait cette voie jusqu'à l'embranchement avec la RD 32, que l'on prendrait jusqu'à Virey-sous-Bar. De Virey à Bourguignons, il est proposé de passer par le chemin communal sur lequel se trouve le GR2, desservant le château de Foolz (cf. photo 3).



3. Château de Foolz (photo Ch. Jacob)

Le revêtement de ce chemin d'environ 2 km n'est de qualité que sur une partie de son tracé : des travaux d'amélioration de ce sentier sont donc à prévoir sur 1500m environ. Après le château de Foolz, le chemin redevient roulable (stabilisé de bonne qualité) jusqu'à Bourguignons. On rejoint la rue du Saule-Fulmet, puis la RD 93.

On emprunte cette voie (tourne-à gauche) sur quelques mètres jusqu'à la rue Saint-Vallier (tourne-à droite) qui rejoint la rue du Stade à Bar-sur-Seine.

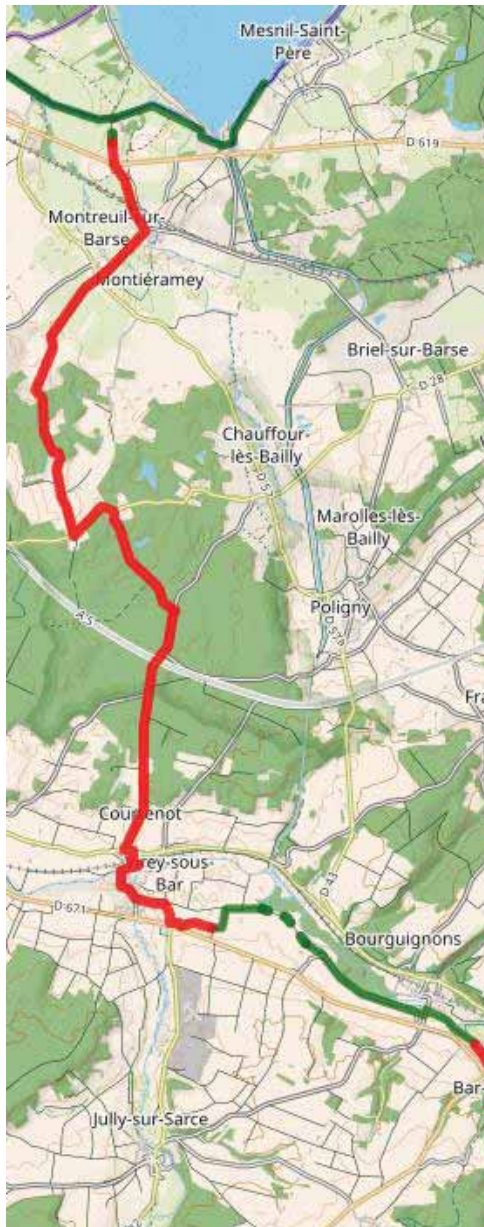
A noter que sur la moitié de son tracé, la rue Saint-Vallier se transforme en « chemin accessible aux vélos » selon la signalisation. Mais en fait il est rendu inaccessible en raison de deux chicanes de protection anti-motorisés infranchissables pour la plupart des vélos de cyclotouristes (cf. photos 4 et 5). Si l'on veut faire passer la véloroute sur ce tracé, il faudra remplacer ces chicanes par des équipements plus adaptés, et revoir le revêtement non stabilisé de ce chemin dans sa partie non revêtue... ou bien il faudra trouver un autre itinéraire entre Bourguignons et Bar-sur-Aube.



4. Barrière très difficile à franchir côté Bourguignons (photo Ch. Jacob)



5. Chicane inadaptée côté Bar-sur-Seine (photo Ch. Jacob)



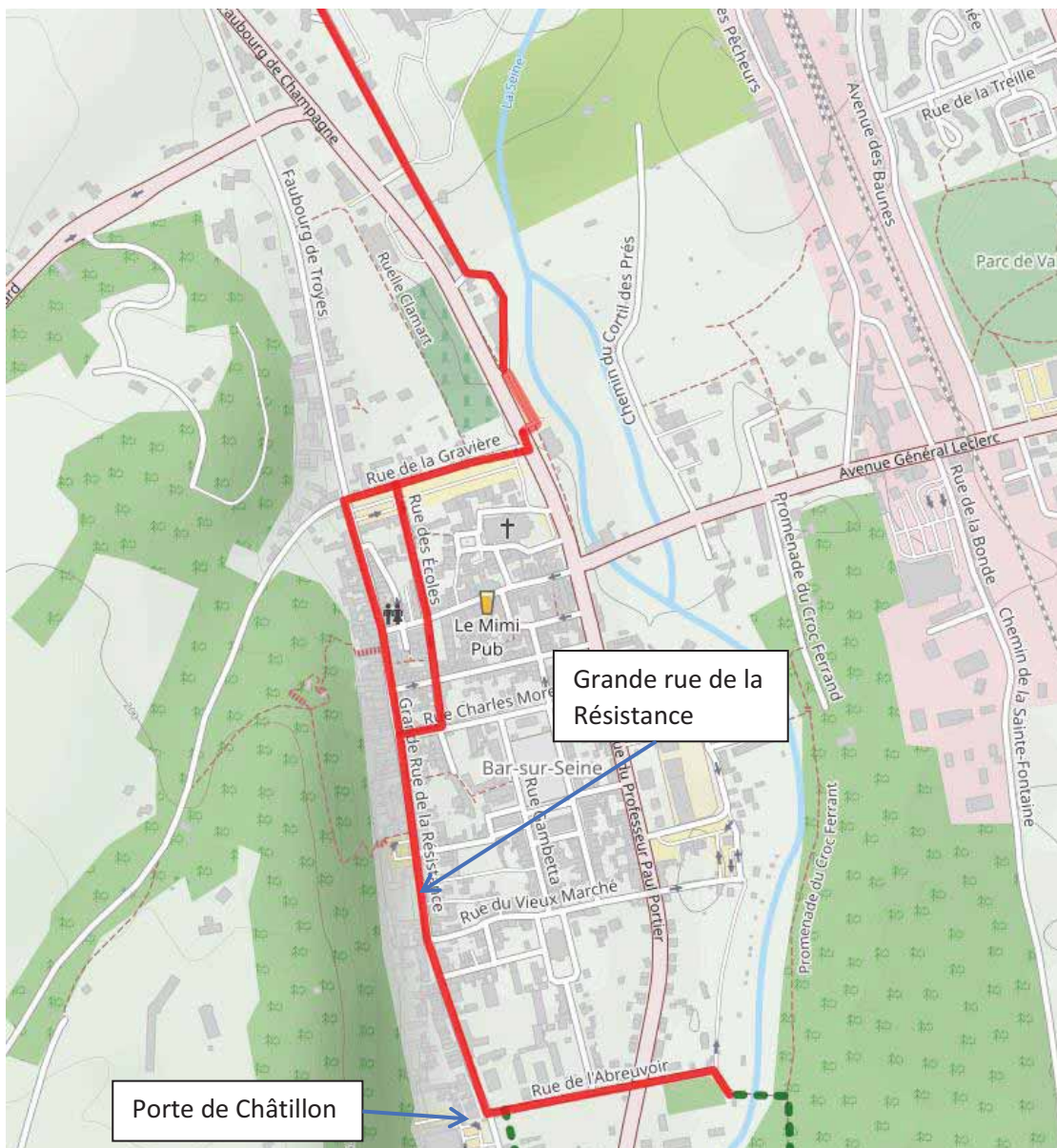
Tracé avec emplacement des photos



A Bar-sur-Seine, le chemin réservé aux non motorisés débouche sur la rue du Stade puis rejoint la rue de la Gravière. Celle-ci traverse la RD 671. Cette traversée, dangereuse, se fait pied-à-terre. Au sud de la RD 671, la rue de la Gravière est en fait une aire piétonne, suivie d'un parking.

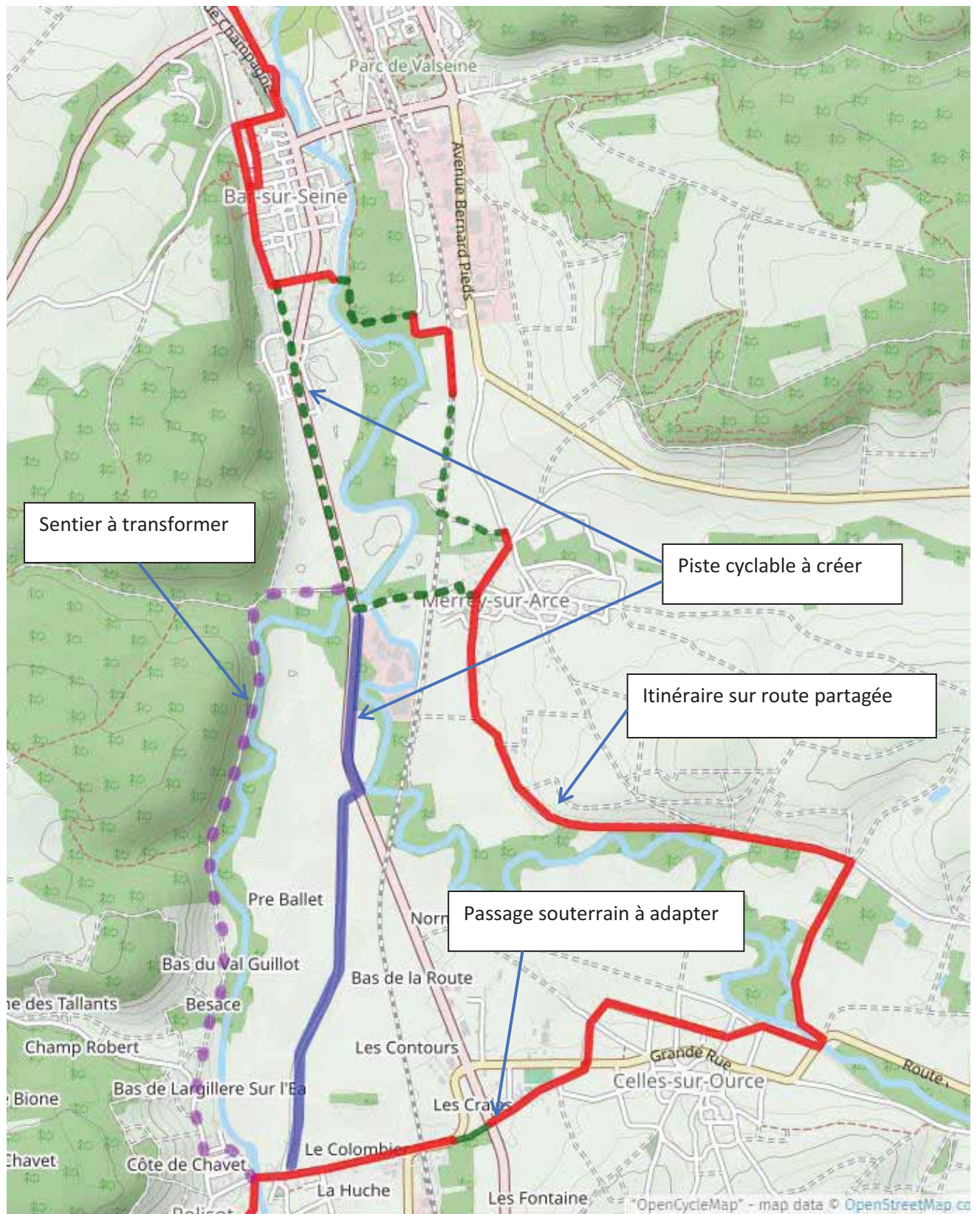
Au bout du parking, on rejoint la Grande Rue de la Résistance. On pourra la prendre en tournant à gauche si le sens unique est autorisé aux vélos à contre-sens (ce qui n'est pas le cas aujourd'hui) ; sinon, on prendra une rue parallèle.

On rejoint la Porte de Châtillon en remontant la Grande rue de la Résistance. Au passage on admirera les magnifiques maisons à pan de bois.



Traversée de Bar-sur-Seine

Entre Bar-sur-Seine et Poliset, deux ou trois variantes de tracé sont à préciser (cf. carte ci-dessous).



De Poliset à Polisy il est proposé, après avoir franchi la Seine (cf. photo 6) d'utiliser la rue du Moulin et la RD 36A (cf. photos 7 et 8), avec une signalétique « Sens interdit sauf riverains et vélos ».



6. Franchissement de la Seine à Poliset
(photo Ch. Jacob)



7. Rue du Moulin à Poliset
(photo G. George)



8. RD 36A entre Poliset et Polisy
(Google Maps)



9. Ici, soit on continue tout droit sur la RD 36 jusqu'à Buxeuil, soit on tourne à droite sur l'emprise ferroviaire (Google Maps)

Au sud de Polisy, la V33 emprunterait la RD 36 (site partagé).

Plus au sud, deux itinéraires sont envisageables (cf. photo 9 ci-dessus et cartes qui suivent) :

a) utiliser l'emprise ferroviaire de l'ancienne liaison Troyes – Chatillon-sur-Seine (désaffectée au sud de Poliset) jusqu'à Mussy-sur-Seine.

b) prendre la RD 971 de Buxeuil jusqu'à Gyé-sur-Seine, puis une section de la voie ferrée désaffectée jusqu'à Plaines-Saint-Laigne, puis les RD 11 et 17 jusqu'à Mussy-sur-Seine.

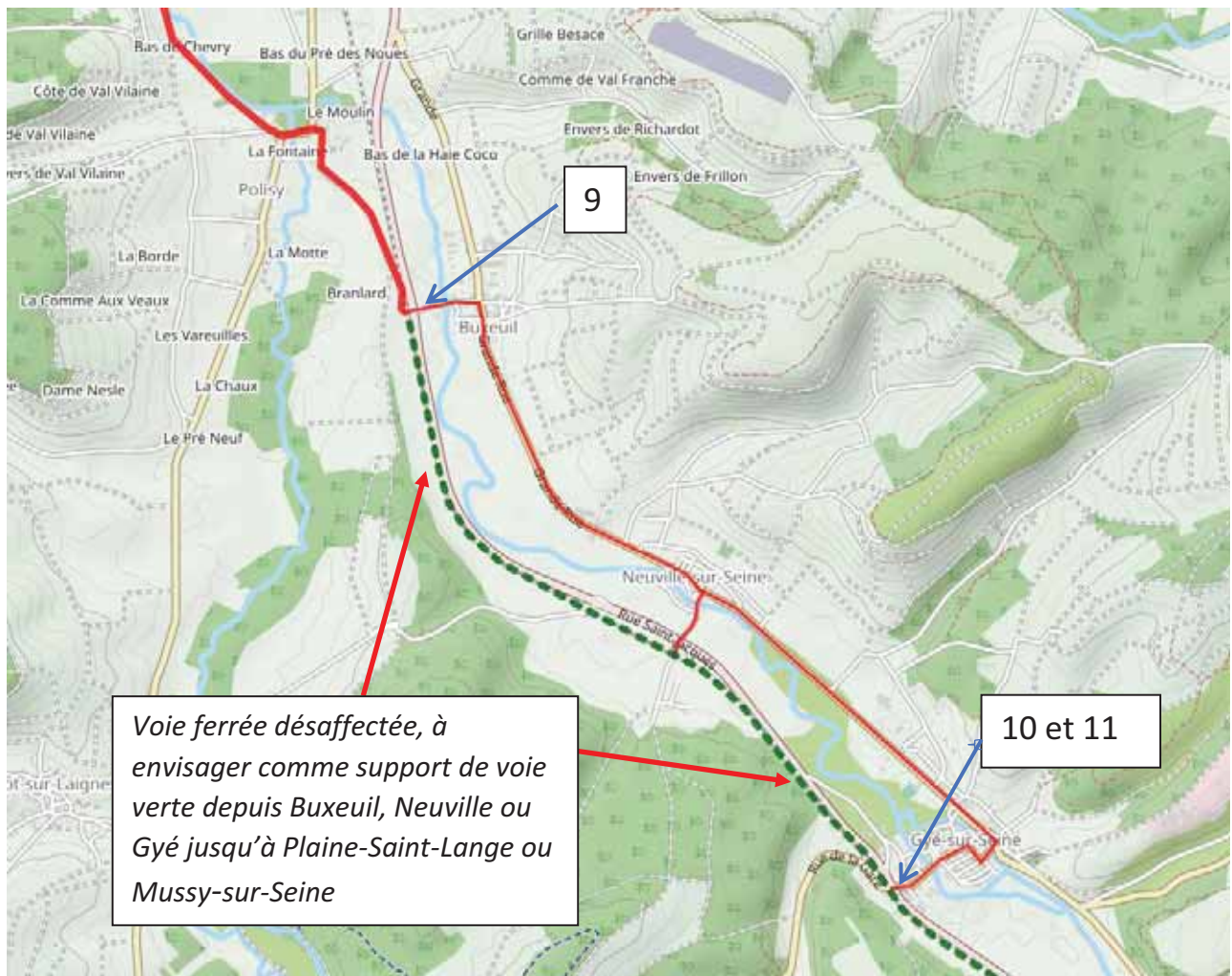
Mussy-sur-Seine, cité médiévale de caractère, est la commune où la « Seine à Vélo » quitte le Département de l'Aube pour entrer en Côte d'Or.



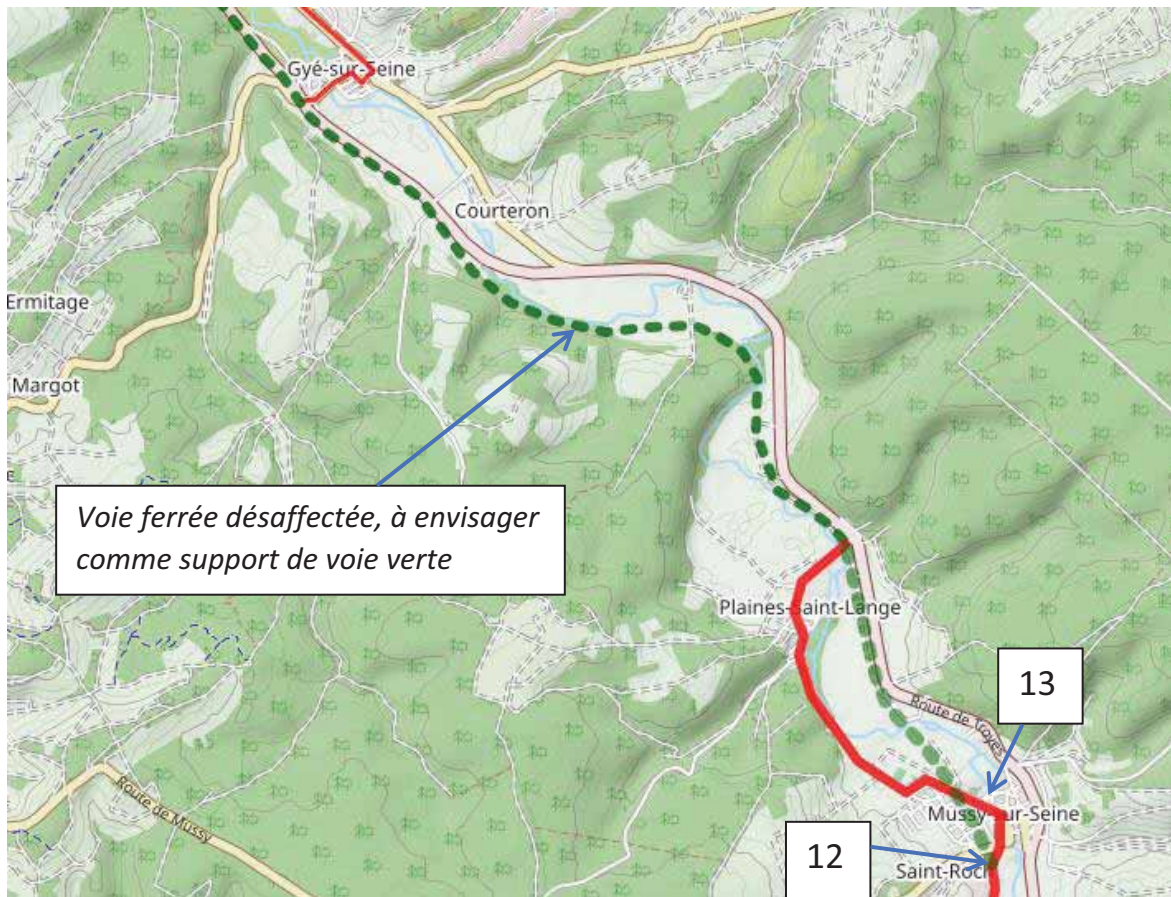
10. Gyé-sur-Seine : ancienne gare, transformée en salon de coiffure (photo Ch. Jacob)



11. Gyé-sur-Seine : annexe de la gare, transformée en restaurant bio (photo Ch. Jacob)



Carte a) : variantes de Buxeuil à Gyé-sur-Seine, emplacement des photos



Carte b) : variantes de Gyé à Mussy-sur-Seine, emplacement des photos



12. Emprise ferroviaire à Mussy-sur-Seine
(photo Ch. Jacob)



13. Bords de Seine à Mussy-sur-Seine
(photo Ch. Jacob)



À VÉLO

DE PARIS.....

..... À LA SOURCE DE LA SEINE

La suite du tracé en Côte d'Or

La suite du tracé en Côte d'Or

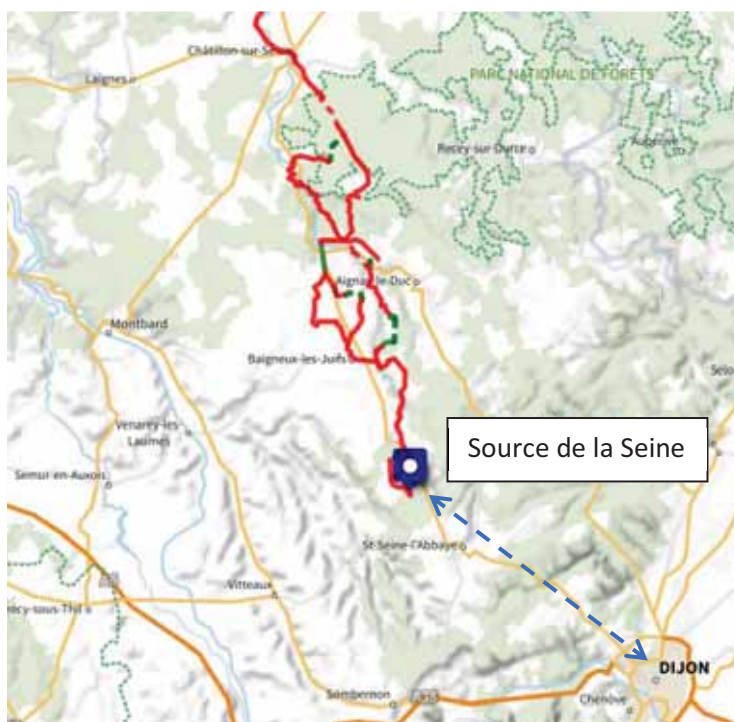
Après Mussy-sur-Seine, le tracé de la Seine à Vélo entre dans le département de la Côte d'Or et se dirige vers Châtillon-sur-Seine et les sources de la Seine, situées sur le plateau de Langres à 446m d'altitude. Pour y arriver, il emprunterait une succession de routes peu fréquentées, de chemins ruraux et de pistes cyclables existantes. Le projet sera proposé après concertation avec les collectivités locales et les associations de cyclotourisme.

Au-delà des sources de la Seine, les associations proposent que la V33 se dirige vers Dijon, afin que "Seine à Vélo" puisse faire partie d'un réseau véritablement maillé. C'est en effet une condition indispensable pour que son tracé soit intégré au Réseau National Vélo.



Autour de la source de la Seine, la Ville de Paris – propriétaire des lieux – a aménagé un parc, dans lequel la petite grotte a été dessinée par l'architecte Baltard.

Photos : E. Marchandise



Hypothèses indicatives de tracé en Côte d'Or.

Les qualités du tracé : demandes des associations de cyclistes

1. Le revêtement

Pour tout cycliste, la qualité du revêtement est essentielle. Une voie verte doit être accessible non seulement aux cyclistes, mais aussi aux usagers en fauteuil roulant. Elle ne doit pas être inconfortable pour ne pas dissuader la pratique du vélo quotidien. Par ailleurs, cette qualité de la couche de roulement doit être pérenne dans le temps. C'est pourquoi les associations de cyclistes demandent que les sections en voie verte soient munies d'une couche de revêtement en enrobé bitumineux, solution qui s'avère la moins impactante sur l'environnement et la plus économique si l'on tient compte du coût d'entretien (cf. études du CEREMA).

2. Largeur des sections en voie verte

Le collectif associatif considère que la largeur minimale admissible pour une voie verte est de 3m. Cette largeur est en effet nécessaire pour que deux groupes de cyclotouristes puissent se croiser sans difficulté, pour que cyclistes et usagers en fauteuil roulant puissent cohabiter. C'est d'ailleurs la largeur recommandée par les services de l'Etat.

3. Sécurisation des sections en voie partagée

Lorsque l'itinéraire de la véloroute emprunte une voie routière, celle-ci doit être sécurisée : Le trafic routier devra y être inférieur à 500 véhicules/jour. La vitesse pourra y être limitée, et l'automobiliste doit être informé (panneaux) qu'il circule sur une voie susceptible d'accueillir un grand nombre de cyclistes.

4. La signalétique

Le collectif associatif sera particulièrement attentif à la mise en place d'une signalétique cohérente, claire et continue sur l'ensemble de l'itinéraire, que celui-ci soit sur une voie verte ou sur une route partagée à faible circulation. Les communes et hameaux traversés et proches de l'itinéraire devront être mentionnés sur les panneaux, de même que les divers points d'intérêt : lieux d'intérêt touristiques, offices du tourisme, hébergements, lieux de restauration, etc.

5. Les dispositifs anti-intrusion

Pour empêcher les véhicules motorisés de s'introduire sur les sections en voies vertes, des dispositifs pourront être installés. Mais le collectif associatif ne peut accepter des dispositifs trop contraignants qui empêchent l'accès des voies vertes aux vélos équipés de sacoches ou de remorques, aux tandems, ainsi qu'aux fauteuils roulants. Les photos ci-dessous se passent de commentaire.



OUI



NON

6. Les équipements

Pour le collectif, une véloroute se doit d'être accompagnée d'équipements et de services répondant aux besoins et à l'agrément de ses utilisateurs : points d'eau, toilettes, indications des commerces, des lieux de restauration, des réparateurs de vélos situés à proximité immédiate. La gare de Buxy en Saône-et-Loire, par exemple, a été transformée en Maison du vélo, regroupant nombre de ces services.



Gare de Buxy en Saône-et-Loire, transformée en « Maison du Vélo »

7. Servir aux cyclotouristes, mais aussi aux déplacements quotidiens

Pour que la véloroute puisse être utilisée pour des déplacements quotidiens, le collectif demande que celle-ci soit bien reliée aux zones d'habitat, de services et d'emploi situés à proximité.

8. Être associés à l'établissement du projet

Fort de sa capacité d'expertise, basée sur de nombreuses années d'expérience de ses membres, le Collectif d'associations souhaite apporter bénévolement, mais pleinement, sa contribution à la conception du projet. Il demande à être invité aux réunions du Comité de pilotage ou à son Comité technique, et être consulté à l'occasion des principales décisions à prendre.

Conclusions

En publiant ce document, le collectif *Pour une vallée de la Seine à vélo de la source à la mer* a pour objectif de concrétiser ce grand projet de véloroute nationale. Il apporte l'expertise d'usage, celle des cyclistes, qu'il propose de confronter à celle des collectivités locales pour que le meilleur itinéraire puisse être mis en place.

La Seine à Vélo est une chance pour les territoires et leurs habitants. Il s'agit de la mettre en valeur à la mesure de TOUS ses potentiels, qu'il ne faudrait pas gâcher plus longtemps.

Si la Seine à Vélo est bien engagée dans la partie aval de Paris jusqu'à la mer (inauguration, aménagements cyclables en cours, création d'un site internet dédié, promotion par les institutions touristiques, publication de guides), force est de constater qu'à ce stade, ce n'est pas encore le cas dans la partie amont de Paris, sauf dans l'Aube. En effet, les efforts du département de l'Aube sont remarquables pour créer un réseau de véloroutes basées sur des voies vertes de qualité -dont la Seine à Vélo- même si cette identité n'est pas encore suffisamment affichée aujourd'hui.

Le document présenté ici montre que les départements franciliens doivent terminer le parcours de la Scandibérique (EuroVélo 3) entre Paris et Saint-Mammès ; poursuivre la V33 entre Saint-Mammès et Nogent-sur-Seine ; améliorer le tracé dans le département de l'Aube pour achever la V33 jusqu'à Troyes et étudier le prolongement jusqu'à la Côte d'Or ; puis un travail avec la Côte d'Or permettra de gagner la source de la Seine et de rejoindre Dijon et les canaux de Bourgogne.

Les investissements doivent être à la hauteur des retombées économiques qu'elles procurent pour le tourisme sur cet axe structurant du territoire national, comme ils l'ont été pour la Loire à vélo ou la Via Rhôna. La Seine à Vélo se construira en synergie avec le RER-V en Ile-de-France et les réseaux urbains cyclables qui émergent un peu partout. Elle servira aussi aux déplacements quotidiens à vélo.

Alors, après avoir vu toutes les propositions d'itinéraire, la Seine à Vélo jusqu'à sa source et même jusqu'à Dijon, c'est tout-à-fait possible !

Le plus nécessaire est la VOLONTE, le reste suivra.

